

Rivista telematica di sport e ciclismo registrata presso il Tribunale di Catania (Autorizzazione n. 16 del 29/05/2012)

## DESERT BIKING

...TRA SCENARI DA PARADISO  
NELLA TERRA DEI TROGLODITI



**NON SOLO GAMBE E FIATO:  
PAROLA DI ELISABETTA BORGIA  
MENTAL TRAINER DI FONTANA**



# SOMMARIO

## 04 BI&ESSE CARRERA

*IL TEAM ITALIANO CHE PUNTA ALLE VETTE DELLA MTB MONDIALE*

## 06 VIAGGIARE IN MTB

*NEL CALDO DESERTO TUNISINO SULLE ORME DEI TROGLODITI*

## 12 TRAINING

*FAR COINCIDERE LA PRESTAZIONE REALE CON QUELLA POTENZIALE*

## 15 ALIMENTAZIONE

*INTEGRAZIONE IN GARA VIETATO CONFONDERSI*

## 18 TECNICA

*DISCESA...POI COME FACCIAMO A FERMARMI? DUBBI CHE ROVINANO IL DIVERTIMENTO!!!*

## 24 GPS

*GPS, PC E SOFTWARE: ECCO COME GESTIRE LE TRACCE*

## 26 PEDALANDO VERSO SANTIAGO

*A LEON LUNGO UN'ANTICA PISTA ROMANA*

## 30 MOBILITÀ SOSTENIBILE

*INSTALLATO AD ASCEA (SA) IL PRIMO BIKE SHARE FOTOVOLTAICO*



[www.mountainbikeoggi.it](http://www.mountainbikeoggi.it)

Rivista telematica di sport e ciclismo registrata  
presso il Tribunale di Catania  
(Autorizzazione n. 16 del 28/05/2012)

**MOUNTAINBIKE OGGI**  
ANNO II - N. 6

**DIRETTORE RESPONSABILE**  
Alessandro Petralia

**FOTOGRAFIE**  
Clelia Barbagallo

**COLLABORATORI**  
Paolo Alberati  
Andrea Trivellato  
Nicolò Musso  
Enrico Cavalli  
Alberto Limatore  
Alessandro Riccardo Tedesco

**REGISTRAZIONE**  
Tribunale di Catania  
n. 16 del 28/05/2012

**SERVICE PROVIDER**  
Aruba Spa

**CONTATTI**  
**REDAZIONE**  
[redazione@mountainbikeoggi.it](mailto:redazione@mountainbikeoggi.it)  
**AMMINISTRAZIONE**  
[info@mountainbikeoggi.it](mailto:info@mountainbikeoggi.it)  
**PUBBLICITÀ**  
[commerciale@mountainbikeoggi.it](mailto:commerciale@mountainbikeoggi.it)

La presente pubblicazione è un mensile sfogliabile on line che si affianca allo spazio news in costante aggiornamento sul sito [www.mountainbikeoggi.it](http://www.mountainbikeoggi.it)

## EDITORIALE

Dalle nevi italiane, cui abbiamo dedicato la copertina del precedente numero, alle calde distese di sabbia del deserto tunisino: la mountain bike non conosce confini ed abbiamo quindi ritenuto giusto dedicare ancora una volta la prima pagina a chi in sella al proprio destriero ama avventurarsi lì dove non osano neanche i più potenti mezzi 4x4.

Dell'avventura dei ragazzi della Coast2Coast, e di tanti altri argomenti riguardanti il mondo delle ruote grasse, troverete ampi approfondimenti tra le pagine di questo numero: prima

di inoltrarsi in queste letture troviamo però doveroso tributare un sincero saluto a chi in sella al proprio destriero ci ha rimesso la vita. Di recente uno spagnolo e un sudafricano se ne sono andati così...per strada, in due circostanze diverse, mentre si allenavano: una sorte che purtroppo accomuna sempre più ciclisti nel mondo. Il primo era un buon corridore, una grande promessa mai sbocciata davvero a livello mondiale; il secondo le promesse le stava invece mantenendo alla grande: nel 2012 era stato vincitore di una tappa della Coppa del mondo XC, trionfatore della Cape Epic e splendido quinto all'Olimpiade Londine.

**RIP Inaki, RIP Burry.**



# LE GRANDI MARCHE

## BIESSE CARRERA: IL TEAM ITA PUNTA ALLE VETTE DELLA MTB

LA STORICA SOCIETÀ DI BICI DA STRADA ENTRA NELL'OFF ROAD DA

Il nuovo team Bi&Esse Carrera nasce dall'idea di creare una stretta collaborazione tra tre team di altrettante diverse regioni italiane: Italia Sport Team con sede a Brescia, Pila Bike Planet con sede ad Aosta e X-Team Teramo ovviamente con sede nell'omonima città.

La nuova collaborazione si pone, da subito, l'obiettivo di unire le forze, le conoscenze e le competenze professionali dei tre gruppi, forti della consapevolezza che insieme si possa creare un team internazionale

competitivo, favorendo al contempo la crescita dei giovani talenti.

Una crescita, senza pressioni ma con la giusta professionalità, con l'obiettivo di arrivare alle prossime olimpiadi di Rio de Janeiro per giocarsi una medaglia.

Obiettivo ambizioso, certo, ma nelle corde dell'Italia Sport Team che vanta nella sua storia un oro e un argento ai Campionati del Mondo XCO nel 2008 e nel 2012, la vittoria della Coppa del Mondo 2012 Under23 e diversi titoli nazionali, mentre il Pila

Bike Planet e XC Teramo contano tra i loro atleti ben cinque campioni nazionali e un bronzo ai mondiali XCO 2011.

Saranno quattro, due donne e due uomini, più due giovani talenti, i bikers che difenderanno i colori del team Carrera: la polacca Aleksandra Dawidowicz, l'azzurra Emilie Collomb, i costaricani Andrey Fonseca e Luis Camacho, mentre i due giovanissimi saranno Marco Liporace e Federico Piccolo, campioni italiani 2012 nelle rispettive categorie di appartenenza.

## GLI ATLETI: UN MIX PROMETTE



**Aleksandra Dawidowicz**

*Sarà la punta di diamante in virtù dei risultati ottenuti a livello internazionale. La polacca vanta una vittoria ai Campionati del Mondo ed Europei XCO U23 nel 2009, una medaglia ai Campionati Mondiali Eliminator del 2012, più titoli nazionali e la partecipazione a 2 olimpiadi con il settimo posto di Londra 2012.*



**Emilie Collomb**

*L'azzurra è campionessa italiana XCO junior e affronterà la categoria per il secondo anno. In campo internazionale ha già dimostrato il suo talento, chiudendo nelle gare di Coppa del mondo 2012 sempre tra le prime sei, e sempre prima o seconda tra le junior all'esordio nella categoria.*



**Andrey Fonseca**

*Costaricano classe 1993, si è presentato in Europa già lo scorso anno conquistando un bronzo ai Campionati Mondiali di Champéry. In carriera si è aggiudicato il Campionato Continentale Panamericano Junior oltre ad aver vinto ininterrottamente il Campionato Nazionale XCO in tutte le categorie.*

# LIANO CHE MONDIALE

## LLA PORTA PRINCIPALE

Un progetto ambizioso, che punta a raggiungere le vette della mountain bike internazionale e ben supportato dagli sponsor a partire da Bi&Esse, società bresciana di produzione e commercializzazione di prodotti e macchine per l'imballaggio, passando per Carrera Podium, storica società bresciana di biciclette da stradache dal 2013 ha deciso di entrare nel mondo delle ruote grasse, avvalendosi della professionalità degli atleti e tecnici di questo team per sviluppare un prodotto di altissimo

livello e pareggiare così i grandi risultati ottenuti su strada con vittorie nei Giri d'Italia, Tour de France e Campionati Mondiali.

E' stato proprio Davide Boifava, a chiedere la collaborazione di questo gruppo di lavoro, certo di potersi levare grandi soddisfazioni.

Oltre ai Main Sponsor, il team si avvarrà del sostegno di Formula per quanto riguarda gli impianti frenanti e le forcelle ammortizzanti anteriori, di Keitlwear Group per l'abbigliamento tecnico, di Crono Team per la fornitura delle scarpe sia da MTB che da strada, di Zefiro per le ruote, le sempre presenti Selle SMP, mentre per la pulizia e manutenzione delle Bike continuerà la collaborazione con FiMo. L'integrazione sarà targata Ethic Sport, mentre per i caschi e occhiali arriva la new entry Selev.

Saranno presenti anche gli sponsor Industria Alimentare

Bresciana, la storica Birreria Whurer, Il Gruppo Italtelo, Numeridagara.com.

Dal punto di vista tecnico in merito alla preparazione di ogni atleta, il team ha deciso di lasciar liberi gli atleti di poter lavorare con i tecnici che li hanno seguiti nel corso della stagione 2012 per facilitarli nel passaggio al nuovo team. Il Bi&Esse Carrera sarà in costante contatto con i rispettivi preparatori per monitorare e valutare gli atleti durante l'anno nel miglior modo possibile.

Le mountain bike della Carrera saranno 29" con grafiche speciali. Il gruppo di base sarà lo Shimano XTR mentre freni e forcella saranno Formula. Aleksandra utilizzerà la 26" nelle prove di coppa del mondo Eliminator, lo stesso modello che sarà utilizzato dai due giovani campioni italiani Liporace e Piccolo.

## ENTE DI ESPERIENZA E TALENTO



**Luis Camacho**

*Sempre dal Costa Rica, arriva anche Luis Camacho, classe 1994 e bronzo ai Campionati Continentali Americani 2012 e Campione Nazionale XCO Junior. E' fresco il successo di Camacho, proprio sul compagno di squadra Fonseca, ai giochi Giovanili della Costa Rica.*



**Federico Piccolo e Marco Liporace**

*I due giovanissimi in forza al team saranno Marco Liporace e Federico Piccolo, campioni italiani 2012 nelle rispettive categorie di appartenenza.*

*Nella scorsa stagione, in occasione dei Campionati italiani giovanili svoltisi in luglio Courmayeur (AO), Federico Piccolo si è imposto con ampio distacco sui piccoli avversari nell'ambito della categoria Esordienti 2° anno.*

*Nella stessa manifestazione anche Marco Liporace ha ottenuto il successo, anch'egli con ampio margine, nella categoria Allievi 1° anno.*



# NEL CALDO DESERTO SULLE ORME DI ANNIBALE

*IL RACCONTO DEL VIAGGIO SU PISTE MAI BATTUTE*

## Prologo

Dopo 7 ore di viaggio senza sosta giungiamo a Sousse dove siamo ospiti in un hotel che

porta il nome mitico di Annibale: qua è tutta Storia, dovunque ti giri respiri millenni di vicende epiche e antichità e avvenimenti e misticismo e favola...

Cena al ristorante dell'albergo sistemazione dei bagagli e delle bici nei mezzi e domattina transfert all'aeroporto: si torna a casa!!!



# ERTO TUNISINO EI TROGLODITI

*TUTTE PRIMA D'ORA DALLE RUOTE GRASSE*

Sfiniti ma tutti felici di aver realizzato un viaggio magnifico e una piccola impresa: abbiamo attraversato il deserto roccioso e sabbioso, che ha messo a

dura prova la nostra resistenza prima con le pietre quarzose e taglienti che mai lasciavano a riposo le nostre braccia e, soprattutto, il nostro "sacro"

deretano (...!) e poi con il caldo secco e i banchi di sabbia che appesantivano enormemente il passo: "No normal road, but very very offroad!!!" ripetonono

UN PASTORE DI  
DROMEDARI E UNA  
COPPIA DI SPAGNOLI  
IN JEEP SONO LE  
UNICHE ANIME VIVE  
CHE AVVISTIAMO  
DURANTE L'ULTIMA  
TAPPA DEL VIAGGIO:  
BEN 85 CHILOMETRI  
DI SABBIA E DUNE!



Giovanni e Marco tentando l'approccio con una belle femme al Residence Doiret...

Abbiamo vissuto come i trogloditi in case millenarie, gli Ksar, le fortezze con le loro costruzioni ad alveoli di forma ovoidale sovrapposti uno sull'altro, dove gli abitanti nascondevano i loro raccolti; e ancora, solcato sentieri che mai avevano visto le due ruote: sentieri sacri, che da tempo immemore vedono la popolazione percorrerli per compiere i loro antichi rituali. E siamo stati rapiti da panorami, neanche a dirlo, mozzafiato: il deserto di pietra e tutt'intorno le basse colline dalle cime piatte erose nei millenni dal forte vento; sulla spianata, le tende dei nomadi, le pecore, i drome-

dari al pascolo.

Quello che ho visto in questo viaggio in Tunisia, nella terra dei trogloditi non è quello che "sento": "l'essenziale è invisibile agli occhi, ma lo si sente con il cuore" ripeteva il Piccolo Principe a se. Spero che quaggiù non si facciano colonizzare totalmente dallo stile occidentale, con tutte le sue deviazioni e insofferenze.

### I protagonisti

In 9 Biker: io con la Bici a pedalata assistita Lombardo e Sestriere, Carmelo (er Cammello) con una front da 29", Lorenzo (er Moscone) addirittura con una GT in acciaio del 1991 rigida!!! Roberto con una bici da

trekking, Giovanni (Milan), Giovanni (er Tigre), Marco, Totò e Tarak (la nostra Guida local) con le Full. Franco alla guida del Van e Vittorio a seguirci col 4x4.

### In Viaggio

#### *Prima tappa: da Matmata a Ksar Hallouf*

E' il primo giorno che userò per un lungo tragitto la mia eBike. Dopo avere assicurato l'attrezzatura foto e video sul portapacchi posteriore e aver controllato che tutto sia in ordine partiamo alla volta di Ksar Hallouf, una fortificazione realizzata nel mezzo del deserto roccioso tra Matmata e Tatouine. Settantacinque chilometri e molti villaggi da attraversare. Con la mia bici prendo subito confidenza, sebbene il carico ne squilibri il baricentro. Il primo tratto è in asfalto ma nella parte in fuoristrada il comportamento è egregio e la pedalata assistita funziona a meraviglia: niente di meglio per un biker fuori allenamento e un carico non indifferente: tra bici e bagagli siamo ben al di sopra i 30 Kg..! (pesata a pieno carico 31,800 Kg!!!). Dopo la parte di saliscendi inizio ad alternare la "mia pedalata" alla pedalata assistita, così che l'energia possa essere sufficiente per tutta la tappa.

Come pensavo questi luoghi visitati con un mezzo "slow" come la bici sono tutti da gustare: li vivi pienamente catturandone i colori, le forme, assaporandone gli odori, apprezzando la popolazione, vivendo con loro scorci di vita quotidiana che mai potresti far tuoi con mezzi motorizzati. La sera siamo ospiti in una abitazione berbera con cena all'aperto nella Tenda dei nomadi. Il risveglio ai piedi della fortezza di Ksar Hallouf è stato stupefacente: ci siamo ritrovati immersi in un'oasi fitta di palme; la sera prima, confusi per alcuni

biker dispersi nel deserto e traditi dal buio non abbiamo notato quello che ci circondava! Così, estasiati da tale meraviglia saliamo in sella per affrontare un ulteriore passo verso il Grande Erg Orientale. Ma prima, una visita al castello: lo Ksar, in cima ad una spianata su una collina che sovrasta l'oasi.

### **Seconda tappa: da Ksar Hallouf a Tatouine**

Dopo un'estenuante tratto fuoristrada in salita, è un susseguirsi di villaggi e vita quotidiana: Beni Kedeché, dove siamo stati "rapiti" dalla folla che invadeva le strade animate dal mercato locale mentre nel paese camioncini che sfidano il tempo, venivano caricati di capre e pecore. Qui è il periodo della commemorazione del Sacrificio di Abramo, i "Giorni dell'Adi" e per questi animali non è una "festa"! E poi Ksar Haddada, El Mecha, El Peroh, Ksar Ouled Soltane, Gomrassen... villaggi ora dormienti ora pieni di vita, di donne che girano sui motobecane, che chiamano a raccolta i loro bambini per portarli lontano dalla nostra vista, di uomini intenti ai lavori edili, di scolaretti che, soli,

percorrono a piedi chilometri e chilometri per raggiungere la famiglia.

Quanto è bello potere "assaggiare" il territorio che stai visitando... Così, ben prima del tramonto arriviamo alla nostra meta, Tatouine, la più grande città del sud della Tunisia, dove, questa volta, la comodità ci attende: stanze con doccia e una meravigliosa piscina, nella cui fresca acqua tutti ci rilassiamo paghi di un'altra tappa faticosa ma affascinante e misteriosa.

### **Terza tappa: da Tatouine a Douiret**

Verso Guermessa la strada è tutta asfalto, 10 km rilassanti e dopo avere attraversato la città nuova un altro Ksar si staglia di fronte a noi: il ricamo che orla la cresta della collina è, come nel villaggio di Ksar Hallouf, il lascito denso di attività sociali, culturali e religiose, delle antiche popolazioni, in queste zone. Mentre il gruppo visita l'antico paese, io cerco di scalare la salita verso gli schifa (i corridoi su cui si affacciano le abitazioni) con la mia eSestriere: 300 mt di ripido completamente dissestato e pietroso con pendenza

maggiore al 25%...riesco a percorrerlo in sella dove gli altri spingono! Capitolo solo sugli scalini e con enorme dispendio di energia (per questi exploit si sceglie la modalità Sport che imprime un'assistenza più decisa ma che consuma il triplo rispetto alla modalità Eco) raggiungiamo la Valle dei Sette Dormienti e poi Chenini: anche qui lo Ksar, ma questo è per buona parte abitato... E' un luogo magico, dove ancora le famiglie vivono nelle caverne, e non sembra essere cambiato tanto nei millenni. Se non per la contaminazione occidentale che più delle parabole (ma non di

**La mobilità lenta della bici ci consente di entrare davvero in stretto contatto con la popolazione locale**

quello che ci sta dietro...) devasta questo territorio con plastica e lattine; una sovracultura che non appartiene assolutamente a queste popolazioni abituate a vivere in simbiosi con la natura, a dividere il tetto con



Pasti consumati in alloggi poco "convenzionali": a sinistra una tenda di nomadi berberi e a destra una pranzo all'aperto in un villaggio scavato nella roccia.



La bici elettrica di punta di casa Lombardo: una E-Sestriere 600 (motore Bosch) che ha regalato enormi soddisfazioni e non ha mai tradito durante il viaggio.

galline, asini, pecore e dromedari. Chenini è racchiusa in un semicerchio al cui centro, in alto, è incastonata la Moschea. Mentre con la guida locale Mohammed si parla dello "stupefacente single track", il "sentiero sacro" a mezza costa che si arrampica sulla cresta della collina per poi, attraverso l'altopiano, giungere a Douiret, io vengo rapito da questi luoghi magici; lascio la macchina fotografica per abbandonarmi e sentirmi parte di questa storia. Sono secondi che il richiamo del muezzin rende eterni: Hayya ʿalā al-salāt Hayya ʿalā l-falāh Allāhu Akbar Allāhu Akbar Lā ilāh illā Allāh.

I biker partono per il sentiero, un cammino lungo, di 3 ore, la maggior parte con bici al passo, che io



non posso affrontare per il peso della mia eBike... Li seguiamo fino al Grande Fico ai piedi della "prima sorgente". Ci reincontreremo al "Residence" di Douiret, dove estasiati e smarriti ci racconteranno di avere vissuto un'esperienza unica: dalla rupe che arriva alle spalle del paese il paesaggio è stato sconvolgente, ipnotico; l'incontro con le famiglie che ancora vivono nelle grotte fa ritornare ad un passato in cui il villaggio era vivo con il fermento di umanità di un tempo con una vita politica sociale ed economica pervase da quello spirito universale e religioso tuttora percepibile...

#### *Quarta Tappa: da Douiret all'Oasi di Ksar Ghilane*

Due ore di sonno in tutto...forse; il tratto in asfalto è breve, circa 15 km a ritroso per Chenini, poi la

deviazione per la pista verso Ksar Ghilane. E' subito deserto, ma non totalmente sabbioso, misto: la traccia è in quota, circa 350 metri e permette anche alle bici di essere per-

**Dopo tanti chilometri sotto il sole, un bagno nella piscina di un albergo sembra il massimo da desiderare**

corsa. Ci addentriamo, capiamo che non sarà una semplice pedalata, neanche per me che sono assistito dal motore elettrico. Percorsi i primi chilometri il panorama non varia, solo pietre e deserto, sabbia e ce-spugli qua e là; fortunatamente il cielo è velato e il sole non insiste con violenza su di noi. Ma si sente, si sente nella nostra gola sempre secca e non basta bere in continuazione, dobbiamo tenere l'acqua in bocca per potere





Nel deserto, sotto il sole e senza un filo d'ombra si ha la sensazione che manchi l'aria: nell'ultima tappa i biker hanno bevuto un litro d'acqua ogni 10 chilometri.

trovare un po' di sollievo: è tanta l'acqua che beviamo, più di un litro ogni 10 chilometri. Ogni tanto ci tocca scendere dalla bici, i banchi di sabbia sono più numerosi e occupano la pista anche per lunghi tratti, la eBike mi assiste alla grande anche se

**Nonostante la sabbia domini il panorama, solo rare volte ci capita di dover scendere e spingere la bike a piedi**

con modalità Tour rischio di consumare tutta l'energia... ma procedo anche sulla sabbia. Ci fermiamo dopo aver percorso circa 40 km, come allucinati: abbiamo negli occhi e impresso nella mente solo il nulla, niente, il vuoto dipinto di giallo. Il deserto. C'è una piccola casetta su un promontorio, fermi ci sono dei dromedari che pascolano; anche noi mangiamo qualcosa, un pranzo necessariamente molto fugace: pane tonno e cipolla. Non si vede alcuna oasi all'orizzonte, Ksar Ghilane è ancora lontana, 30 chilometri; ancora. I ragazzi sono andati con le bici a mescolarsi tra i dromedari, sono

tanti sparsi un po' dovunque; in disparte il pastore, che li osserva e controlla da lontano - il pastore Nomade e un fuoristrada con a bordo una coppia spagnola sono le uniche anime vive che abbiamo incontrato su questa pista dimenticata. Più tardi sapremo che mai nessuno prima di noi aveva raggiunto in bici Ksar Ghilane da questo tracciato..!

Beh, ce l'abbiamo fatta: 9 ore di bici, 85 chilometri percorsi di cui 70 in pieno deserto. Siamo provati fisicamente ma, soprattutto, svuotati mentalmente. Ognuno di noi, ho scoperto dopo, non aveva che il desiderio di Acqua frizzante e un buon boccale di Birra. A fiumi! O meglio, la nostra meritata "piscina" d'acqua sorgiva dove tutti ci tuffiamo e sguazziamo per tutta la serata... L'impresa è compiuta!

### Ringraziamenti

Un doveroso grazie ai 7 partecipanti e all'organizzazione della C2C! grazie anche a Vittorio Zurnardi lo "Svizzerino" alla guida del fuoristrada, Tarak Basly, l'interfaccia indispensabile con il terri-

torio, Franco, che ha percorso avanti e indietro col piccolo furgone appoggio quelle stesse tracce che lui ha sapientemente elaborato; e grazie infine a Lombardo Bikes, Ortlieb e FSA per avere permesso a me di realizzare questo viaggio in sella alla mia amatissima bicicletta, una eSestriere, una Mountain Bike a pedalata assistita, che mi ha davvero assistito e condotto fedelmente, con l'ausilio del suo motore elettrico, senza mai tradirmi attraverso questo fantastico sogno da mille e una notte.

Testi e foto

Alessandro Riccardo Tedesco

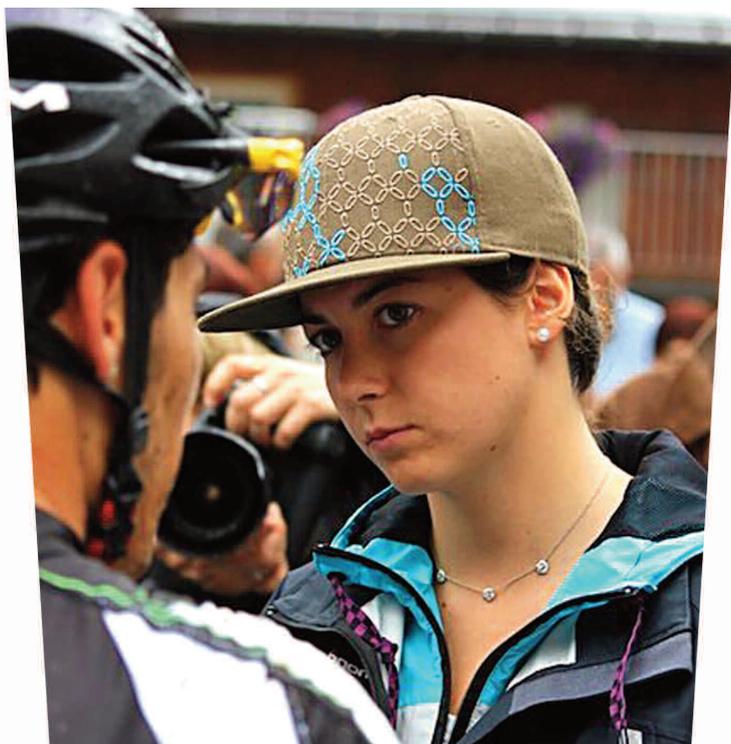
Info: [www.cost2coast.it](http://www.cost2coast.it)

Video: <http://youtu.be/C781CGc1160>

FB: <http://www.facebook.com/Coast2CoastBikeTour>

Prossima C2C Tunisia 2/8 Aprile

**Sicilia**  
**Coast2Coast**  
[www.coast2coast.it](http://www.coast2coast.it)



## FAR COINCIDERE LA PRESTAZIONE REALE CON QUELLA POTENZIALE

*PAROLA DI ELISABETTA BORGIA, MENTAL TRAINER*

*Mens sana in corpore sano* recitava un antico adagio latino sempre valido in ogni tempo ed in ogni ambito della vita...compreso il modernissimo mondo del ciclismo.

La domanda che ci poniamo è dunque la seguente: davvero l'allenamento del biker - professionista o semplice agonista che sia - consiste solo in continui esercizi di potenziamento, ripetute, rulli, roto press ecc.? Oppure accanto all'allenamento fisico esiste uno specifico e altrettanto importante addestramento mentale? La risposta, retorica quanto la domanda, è ovvia e non può che essere positiva: in questo numero ci occupiamo infatti di mental training ovvero di quella disciplina che si occupa di "aiutare gli atleti a far sì che la loro prestazione potenziale (il massimo delle potenzialità) coincida con

quella reale durante la competizione".

Ne parliamo con la Dott.ssa Elisabetta Borgia, una laurea triennale in Scienze e tecniche psicologiche, una laurea magistrale in Psicologia clinica e un corso di perfezionamento in Psicologia dello sport. Ex ciclista agonista (ciclocross ed mtb), attualmente ricopre la carica di presidente della Your Balance a.s.d. centro di preparazione mentale ed atletica per sportivi (per info guardare la pagina FB) ed è mental trainer - nonché moglie da qualche mese - di Marco Aurelio Fontana.

**Il rapporto tra un biker ed il proprio mental trainer si compie solo in prossimità degli eventi agonistici, oppure esso è continuativo e si costruisce nel corso di una stagione o addirittura di più anni?**

"Il rapporto tra un biker ed il proprio mental trainer è un rapporto di fiducia reciproca e rispetto che inevitabilmente richiede del tempo per essere collaudato. Mi preme sottolineare che, affinché possa essere un percorso positivo di supporto e potenziamento delle risorse, risulta importante, per non dire essenziale, che lo psicologo possa entrare in contatto anche con il preparatore (allenatore) affinché tutti possano avere la consapevolezza e la tranquillità di sapere che gli obiettivi prefissati siano chiari e soprattutto condivisi: si evitano così tensioni o fratture, assolutamente deleterie ai fini della serenità all'atleta. Sarebbe molto tranquillizzante ma assolutamente irrealista pensare che, nel momento in cui un atleta sia in difficoltà o stia passando un momento di crisi, chieda l'aiuto di



## AZIONE NZIALE DI FONTANA

un mental trainer per 'risolvere' i propri problemi; una concezione un po' *magica* del mental training che purtroppo si riscontra troppo spesso tra gli sportivi. Una preparazione mentale e quindi un percorso di crescita di un atleta, invece è qualcosa che dura nel tempo (tendenzialmente ha una durata di un anno). Dopo la prima fase di conoscenza reciproca e di creazione di un'alleanza, un punto molto importante è la scelta degli obiettivi (a breve, medio e lungo termine) che permettono di direzionare gli sforzi e l'attenzione e soprattutto chiarire i passi necessari per il loro raggiungimento".

**Ai fini del raggiungimento del massimo stato di forma di un biker maturo, se dovessimo esprimerlo in percentuali, quanto incide la componente mentale e quanto quella puramente atle-**

**tica?**

"Non mi piace parlare di percentuali, quello che posso dire sia rispetto alla mia esperienza da atleta che da psicologa dello sport è che l'incidenza della componente mentale è molto più alta di quello che si possa pensare. Moltissimi sono gli atleti che, seppur avendo valori sopra la media dal punto di vista atletico, non riescono ad esprimere le loro potenzialità e non riescono ad essere vincenti. Questo è il chiaro esempio di come la mente possa essere un limite al corpo. La mente però, alla pari del corpo, se allenata in modo corretto può diventare l'elemento che rende possibile un salto di qualità: con questa domanda si centra quindi quello che è il nucleo e la mission della psicologia dello sport, ovvero aiutare gli atleti a far sì che la loro prestazione potenziale (il massimo delle potenzialità) coincida con quella reale durante la competizione".

**Su quali aspetti mentali deve intervenire un mental trainer: ansie, paure, motivazioni, concentrazione, voglia di fare, ecc?**

"Uno psicologo dello sport deve essere pronto a lavorare su qualunque criticità un atleta porti. Ci sono atleti che soffrono di ansia pregara, altri che non riescono ad essere attivati sin dall'inizio della gara (i famosi 'diesel'), quelli che fanno fatica ad essere concentrati durante l'allenamento, quelli che hanno perso la motivazione, quelli che hanno 'paura di vincere', quelli che non dormono la notte prima della gara; insomma ragioni diverse, come diversi sono gli uomini che le provano.

Dopo la fase preliminare di conoscenza dell'atleta e la conseguente stesura del profilo

emotivo vengono evidenziati i punti di forza (che devono sempre essere ben presenti nella mente dell'atleta) e le aree da migliorare, che vengono poi implementate nelle sedute seguenti attraverso l'uso di differenti tecniche e strumenti o con la semplice parola.

Questo modo di operare permette all'atleta di creare ordine e di etichettare (*to label*) con un nome le proprie emozioni e le sensazioni che prova e soprattutto fornisce un altissimo numero di tecniche pratiche prese dalle discipline orientali (yoga ecc.), dalla *mindfulness* (*skills*

**Il rapporto tra biker e mental trainer è basato sulla fiducia ed occorre almeno un anno affinché si esplichino al meglio**

*training*) e dalle diverse metodologie di rilassamento (respirazione; training autogeno; rilassamento progressivo di Jacobsen, ecc.) che permettono all'atleta di avere una maggiore sensibilità e raffinatezza nel "leggere" e sentire i messaggi che invia il loro corpo".

**Pensare positivo anche di fronte la fatica e ragionare con logica sui propri limiti può essere la chiave per il raggiungimento della soddisfazione personale per un biker?**

"Il pensare positivo e l'aver chiari i propri limiti sono sicuramente due elementi importantissimi per il raggiungimento della massima prestazione. Tutti noi abbiamo un 'dialogo interno' (*self talk*) seppur spesso non ce ne rendiamo conto; comprende tutta una serie di frasi, incitamenti, ordini che ci diciamo mentalmente durante qualunque attività facciamo. Questi pensieri in realtà si traducono in vero e proprio linguaggio non

verbalizzato che condiziona in modo molto importante le nostre emozioni e di conseguenza anche il corrispettivo corporeo (la prestazione sportiva). Il dialogo interno può essere quindi una grandissima risorsa se positivo ma anche un grandissimo limite se negativo. Quante volte quando le cose ci stanno andando bene in gara abbiamo un dialogo interno positivo? 'Dai che son fortissimo' o 'il mio avversario è cotto' oppure 'adesso arriva la parte di percorso più adatta a me' e quante volte invece abbiamo avuto un dialogo interno negativo? 'Non ce la faccio più' oppure 'sono finito' oppure 'oggi non vado avanti'. I risultati oggettivi ottenuti nelle due diverse situazioni sono diametralmente opposti. La psicologia dello sport lavora anche sul dialogo interno, innanzitutto trasformandolo in positivo (anche solo togliendo il 'non' dalle frasi) e poi facendolo diventare la base di un circolo virtuoso.

In un'ottica di crescita personale risulta importantissimo avere ben chiari i propri limiti: il primo passo è sicuramente averne consapevolezza così da poter lavorare sugli aspetti carenti durante gli allenamenti e le sedute psicologiche, tuttavia durante la gara è fondamentale che l'atleta abbia in mente solo i propri punti di forza, addirittura fino ad arrivare ad identificarsi essi".

## Esistono aspetti particolari del mental training di un ciclista rispetto ad atleti che praticano altri sport?

"Andando oltre le caratteristiche oggettive delle diverse discipline, le *skills* (abilità) e le competenze necessarie per presentarsi in uno stato psico-fisico adeguato ai nastri di partenza di qualunque sport sono le medesime, seppur con qualche variante legata prevalentemente alla differente durata dello sforzo e alla gestione della tattica di gara. Nel biker ad esempio lavoro molto nello specifico sulla memorizzazione del percorso tramite visualizzazione e sulla concentrazione e consapevolezza rispetto al gesto atletico (posizione, pedalata, muscoli interessati per ciascun movimento, efficienza del gesto)".

**C'è, a suo modo di vedere, nel panorama ciclistico professionistico e amatoriale italiano piena consapevolezza dell'importanza del ruolo del mental trainer oppure bisogna fare passi in avanti e sensibilizzare l'ambiente su questa tematica?**

"A mio modo di vedere in Italia c'è ancora molto da fare nell'ottica di promuovere questa scienza: sicuramente passi importanti si stanno facendo ma ad oggi l'"italiano medio" è ancora troppo tradizionalista per

poter pensare ad una cosa così innovativa. La psicologia dello sport, purtroppo, in Italia è ancora nella fase di accettazione e di riconoscimento. In USA esistono master post universitari, un massiccio sistema di ricerca e studi con fondi ad hoc e nomine riconosciute. In Italia, purtroppo, oltre alla mentalità comune e, lasciatemelo dire 'ot-tusa' di alcuni direttori sportivi vecchio stampo, lo psicologo dello sport non è neppure riconosciuto con un albo ed un ordine (se non di associazioni di nicchia). Ciò porta quindi anche persone poco competenti e preparate ad 'improvvisarsi' coach o trainers. Senza dubbio però il problema è il pregiudizio che l'opinione pubblica ha nei confronti degli psicologi in genere, visti come "stregoni", "strizza-cervelli", persone che curano i "pazzi" o che possono entrare dentro le persone e prenderne completamente il controllo, ma questa è un'altra storia su cui discutere in altre sedi".

**Alessandro Petralia**

*La rubrica "reality training" riprenderà dal prossimo numero: con Paolo Alberati continueremo a seguire il nostro Mister X nell'evoluzione del proprio stato di forma in vista della stagione agonistica 2013*



STUDIO DI  
CONSULENZA  
SPORTIVA

"Scegli il top, fatti allenare  
da un professionista  
dello sport"

Home

Paolo Alberati

Preparazioni atletiche

Sport & Scienza

Posizionamento in bike

Procura sportiva

Notizie

Contatti





## INTEGRAZIONE IN GARA VIETATO CONFONDERSI

*GEL, FRUTTINI, ENERGIA RAPIDA: UTILIZZAMOLI NEI TEMPI GIUSTI*

Ogni sport è caratterizzato, oltre che da quell'insieme di regole e caratteristiche che lo rendono "calcio" piuttosto che "canottaggio", da una ben definita finestra fisiologica con le relative richieste metaboliche insite nella sua pratica.

Ogni sport da questo punto di vista è molto "preciso": nel calcio ad esempio abbiamo picchi di consumo energetico della durata di 4-10-15 secondi (pensate ad uno scatto), inframmezzati da lunghi periodi di corsetta blanda (recupero) e addirittura da molte pause (punizioni, rimesse laterali... esultanze ecc..ecc..). Altri sport al contrario sono caratterizzati da

sforzi intensi ma ben definiti nella loro durata: le gare di canottaggio ad esempio possono variare le une dalle altre di pochi secondi e permettono quindi all'atleta di prepararsi e di allenare i meccanismi esoergonici per "quel preciso periodo di tempo".

**Ciclismo: quale finestra metabolica?**

Il ciclismo invece non è catalogabile in nessun tipo di finestra metabolica, almeno non con tanta precisione da poter dedicarci solo ed esclusivamente a quella: ecco perché per un ciclista è così difficile la gestione

non solo del proprio allenamento, ma anche dell'alimentazione e della relativa integrazione.

Il corpo umano ha infatti diversi sistemi di produzione di energia: alcuni forniscono picchi energetici elevatissimi per brevissimi periodi (nell'arco dei secondi) come nel caso dei cento metri piani in atletica leggera; altri forniscono energia elevata per periodi di tempo più lunghi (minuti) comunque mai superiori ai 5/10 minuti; altri infine riescono a fornire livelli energetici adeguati a performance della durata di diverse ore. Ovviamente meccanismi così diversi non possono attingere carbu-

rante dalle stesse molecole alimentari, nè per funzionare nè per ripristinarsi.

Occorre tenere ben presente che quando compiamo sforzi fisici intensi e prolungati, il nostro corpo sarà in grado di smistare le varie molecole chimiche presenti negli alimenti e ripristinare così tutti i meccanismi energetici usuali, in maniera proporzionale alla qualità degli alimenti che ingeriamo per recuperare: un fattore assolutamente non trascurabile perchè maggiore sarà il recupero, maggiore sarà l'energia a disposizione per proseguire nello sforzo e minore il rischio di sovraccaricare il corpo e gli organi coinvolti in questi meccanismi.

### I prodotti sul mercato

In gara o negli allenamenti come possiamo amministrare un così complicato scenario? Come possiamo gestirci in mezzo alla immane scelta di integratori che il mercato fornisce?

Bè con una semplice frase: "a ciascun il suo" (cit. Sciascia). Ormai le più grosse ditte produttrici di integratori alimentari per sportivi sono all'avanguardia su questo fronte e propongono quindi una grande varietà di alimenti/integratori diversi tra loro sia nel "gusto" che soprattutto nella adeguatezza al tipo di sforzo che dobbiamo affrontare.

Fra i più usati troviamo:

-Barrette energetiche: normalmente composte da cereali, frutta secca, derivati del frumento, zuccheri semplici e complessi.

-Gelatine di frutta: normalmente composte da zuccheri semplici derivati dalla frutta, e complessi, acqua, concentrati puree di frutta, ioni salini provenienti da agrumi e da aggiunti.

-Gel energetici: normalmente composti da acqua, maltodestrine a media e lunga catena, zuccheri semplici e complessi, sodio cloruro, potassio cloruro e spesso caffeina.

-Energetici rapidi: normalmente composti con alcuni in-

gredienti dei carboni gel (come le maltodestrine) ma con una minore concentrazione di carboidrati e con l'aggiunta di molecole "stimolanti" e che favoriscono l'accelerazione metabolica, fra cui L-alanina, taurina, caffeina, ginseng, acido L-glutammico, e una buona percentuale di potassio che stimola la contrazione muscolare cardiaca.

### Gestire una gara

Immaginate adesso una tappa di un grande giro suddivisa in tre fasi diverse.

**Il ciclismo non ha una precisa finestra metabolica: perciò alimentazione e allenamento risultano parecchio complessi**

La prima è costituita da un lunghissimo trasferimento di ben metà tappa: quale squilibrato sceglierebbe l'energia rapida? Anzi potendo e avendo a disposizione un ammiraglia, anche un panino (con prosciutto o mar-



mellate) andrebbe più che bene perché a questo punto della competizione serve energia che possiamo digerire e immagazzinare in tempi anche lunghi per quando sarà necessaria.

La seconda fase è costituita da una salita, ma non è l'ultima e sarà quindi affrontata a ritmo elevato ma non certo a "tutta": avremmo bisogno di energia che duri un po' che non ci appesantisca e che soprattutto non ci "ecciti" troppo da farci consumare più del dovuto facendoci ritrovare spremuti alla fine.

Infine gli ultimi 3 km all'arrivo: qui non conta più il prima o il dopo, conta solo attivare tutti i meccanismi per andare a spremere anche l'ultima stilla di energia che abbiamo in

corpo...per il recupero ci sarà tempo dopo il traguardo!

### Alcuni errori diffusi

Questi concetti di ordine generale valgono anche nel piccolo di chi non partecipa ad un Tour de France, ma si cimenta in gare amatoriali. Immaginiamo di essere nel pieno di una salita di una Granfondo: ingeriamo una barretta o un carbon gel convinti di ricevere un aiuto energetico e proviamo a forzare il ritmo; è estremamente probabile che il suddetto aiuto arriverà (almeno che la salita non duri ore) solo dopo un bel po' che avremo scollinato! Altro errore tipico di chi utilizza integratori con poca esperienza: prima

della partenza esageriamo con l'energia rapida (ricchi di eccitanti e stimolanti come caffeina e taurina) e ancora fermi il nostro cardiofrequenzimetro registra 180bpm; un inutile spreco di energia a causa del metabolismo accelerato indotto dagli eccitanti quando ancora ci tocca stare in griglia per diverse decine di minuti. Ecco perché prima di acquistare è essenziale conoscere bene cosa offre il mercato, che è ricco di articoli adatti alle diverse fasi di un allenamento o di una competizione: di fronte ad uno scaffale pieno di integratori dovremo quindi essere noi, consci delle necessità del nostro fisico, a decidere con consapevolezza cosa farà al caso nostro.

# ENERGIA RAPIDA+

**RISPOSTA  
+ RAPIDA**

**ASSIMILAZIONE  
+ IMMEDIATA**

**ENERGIA  
+ DURATURA**

**EthicSport**





## DISCESA...POI COME FACCIAMO A R DUBBI CHE ROVINANO IL DIVERT

*PENDENZA DA BRIVIDI E POI UN PERICOLO: ARRESTIAMOCI S*

Quante volte vi è capitato dopo aver faticato non poco per conquistare la cima di una salita e raggiungere finalmente il tanto sospirato momento della discesa, di bloccarvi improvvisamente al primo vero cambio di pendenza?

Già... Proprio così! Nel momento in cui dovrebbe iniziare il vero divertimento, "qualcosa di misterioso" è in grado di impossessarsi del nostro corpo bloccandone i movimenti, impedendoci di proseguire. Paura di cadere? Agitazione? Senso di responsabilità per il lavoro e la famiglia?

Certo col passare degli anni di solito si diventa più riflessivi, meno spensierati e disposti a osare e rischiare la propria in-

columità, solo per la soddisfazione di aver superato indenni un passaggio tecnico o un tratto di discesa particolarmente ripido e accidentato. Ma quale potrebbe essere il vero motivo? Probabilmente un mix anche di tutto ciò che è stato descritto; certo è che lasciarsi travolgere da troppi pensieri in quei frangenti può impedirci di godere del divertimento puro che si può invece provare lasciandosi andare. Meglio reagire e cercare di superare il "blocco psicologico" facendo tutto il possibile: è fuori dubbio che all'origine delle nostre paure c'è senz'altro una scarsa padronanza e conoscenza della tecnica di guida, che è necessario apprendere prima di ritrovarsi

con la ruota anteriore che si affaccia su un cambio di pendenza importante; proprio per non essere poi costretti a improvvisare movimenti e atteggiamenti tecnici errati, che ci farebbero correre seri rischi per la nostra incolumità e per l'integrità della nostra mtb.

### Discesa ampia e ripida

In primo luogo pensare di apprendere la tecnica nel bel mezzo delle difficoltà è un tantino pretenzioso e comporta dei rischi: non è affatto semplice imparare quando le condizioni non sono favorevoli per apprendere. In secondo luogo non è importante il motivo per cui ci si debba fermare; potreste tro-



## FERMARMICI? TIMENTO!!!

### ENZA CAPOVOLGERCI

vare davanti a voi un tratto davvero impossibile o avere qualsiasi altra esigenza, ciò che è davvero fondamentale è riuscirci nel preciso istante in cui si abbia questa necessità!

Ma in che modo è possibile fermarsi lungo un pendio ripido senza cadere o peggio, rischiare di cappottare e rovinare molti metri più sotto? L'errore più grosso che si possa commettere e che rileviamo più frequentemente, è quello di arrestarsi scendendo dalla bike col bacino posto anteriormente rispetto alla sella. Lungo un pendio in discesa il peso del nostro corpo è già abbondantemente proiettato in avanti dalla forza di gravità e proprio per questo è importante portare il bacino die-

tro la sella: per controbilanciare lo squilibrio che si è generato. Tanto più il pendio sarà ripido, tanto più sarà necessario estremizzare la posizione di fuori-sella sfiorandola col ventre e avvicinando il bacino al pneumatico posteriore; quindi, mai riportarsi sulla verticale della sella anche nel momento in cui decidiamo di fermarci. Se stiamo percorrendo un sentiero sufficientemente largo, avremo lo spazio sufficiente per sterzare e porre la bike in diagonale riducendo la pendenza; a questo punto anche il bacino potrà avanzare e riposizionarsi sulla verticale senza correre rischi, consentendoci di appoggiare a terra il piede a monte del pendio per scendere dalla mtb dallo stesso lato.

Per ripartire bisogna poi riposizionare la bike in diagonale (ponendola quasi in piano) e salire sul mezzo da monte verso valle azionando le leve dei freni; riprendere la marcia continuando

la diagonale fino a che, raggiunto l'equilibrio, sarà possibile prendere appoggio sul pedale anche col piede a monte del pendio; successivamente sollevarsi e portare il bacino in fuori sella nel momento in cui sterzando verso valle si riprenderà a scendere.

### Discesa in single track

Se stiamo percorrendo un single track ripido, non disponendo dello spazio sufficiente per eseguire questa manovra, dovremo applicare un'altra tecnica che ci consentirà di scendere comunque dalla bike senza correre il rischio di cappottare.

Trovandoci già nella posizione di fuori sella, sfrutteremo questa posizione per fermare la nostra mtb estremizzando il gesto tecnico. Lo sguardo dovremo mantenerlo come sempre rivolto in avanti, per scrutare il percorso e preparare la mano-



## ARRESTO E RIPARTENZA IN DISCESA



vra di fermata; aumentare la pressione sui freni per rallentare la corsa della mtb fino quasi a fermarla e contemporaneamente distendere bene le braccia per arrivare a poggiare il ventre sulla sella: avremo trovato un punto di equilibrio provvisorio ed essenziale, che dovremo mantenere fino al completamento dell'intera manovra. Esso ci consentirà di liberare e sganciare un piede dal pedale per appoggiarlo a terra quando ormai saremo pressochè fermi. A questo punto potremo sganciare anche l'altro piede e appoggiarlo a terra. Sollevare il ventre e rilasciare il freno posteriore afferrando con la mano la bike dalla sella per mantenerla ferma, dopodiché rilasciando anche il freno anteriore saremo

**Quando scendiamo dalla bike in tratti pendenti è meglio afferrare il nostro mezzo dalla sella che non dal manubrio**

scesi dalla bike completando la manovra in tutta sicurezza. Se qualcosa andasse storto, anche se non riuscirete a trattenere la bike avrete evitato rovinose cadute: alla mtb di solito...ci si pensa dopo!

Per riprendere la marcia è importante applicare al contrario la stessa manovra eseguita per fermarsi senza frenesia, rispettando la sequenza dei movimenti per evitare di commettere errori che possano compromettere l'esito della ripartenza o farci perdere il controllo della mtb appena ripartiti. Afferrare la bike dalla punta della sella con la mano ponendosi centralmente dietro di essa per avvicinarla a noi e azionare con l'altra mano il freno anteriore per evitare che possa muoversi; quindi portare il ventre sulla sella e azionare anche il freno posteriore. Posizionare un piede sul pedale ponendo i pedali paralleli. E'

importante guardare avanti e rilassare la muscolatura prima di ripartire. Rilasciare dolcemente i freni per riprendere la marcia, mantenendo sempre il ventre a contatto con la sella, attendendo di aver raggiunto l'equilibrio prima di posizionare anche l'altro piede sul pedale. A questo punto sollevare il ventre, rimanendo in posizione di fuori sella e avanzando leggermente con le spalle, per concludere correttamente la manovra di ripartenza e continuare la discesa.

### I pedali: cosa fare e cosa non fare

In che momento agganciare i pedali? Questa fase è importante e delicata e può portare a commettere errori che possono compromettere il controllo della mtb. Le calzature e il tipo di pedali che utilizzate possono agevolare o rendere più complicate queste manovre. I biker che utilizzano i pedali flat, sempre più

in voga negli ultimi tempi, non hanno il problema di agganciarsi anche se devono porre la massima attenzione nell'utilizzare solo calzature specifiche, in grado di garantire il massimo grip e aderire ai pin dei pedali, per evitare di perdere l'appog-

**Il punto provvisorio di equilibrio va trovato un attimo prima di completare la fase di arresto per mettere poi piede a terra**

gio. Se indossate calzature da free ride, grazie ad una suola più morbida sarete agevolati perché avrete una migliore aderenza al suolo in fase di preparazione della ripartenza e godrete anche di un appoggio più sicuro sui pedali nell'attesa di agganciarvi: su pendii molto ripidi è facile scivolare anche da fermi e la calzatura tecnica (race) in questi frangenti non aiuta. Utilizzando dei pedali a sgancio rapido con una superficie d'appoggio sufficientemente

ampia, potrete permettervi di appoggiare i piedi ai pedali e percorrere qualche tratto attendendo il momento più propizio per agganciarli; in altri casi sarete costretti a farlo molto presto, poiché non avrete un appoggio sicuro. Uno degli errori da evitare assolutamente, è quello di prendere appoggio sulla sella per cercare di agganciare i pedali. Si rischia seriamente di cappottare. Per agganciarli durante la marcia lungo discese ripide è altamente consigliabile rimanere in posizione di fuori sella e tornare ad appoggiare l'addome sulla sella, per quel tanto che basta per consentirvi di muovere i piedi liberamente e riuscire ad agganciarvi. Perdere di vista il percorso anche solo per un istante può comportare seri pericoli.

### Questione di esercizio

Apprendendo correttamente





Apprendere la tecnica in mezzo ai pericoli è controproducente: molto più utile cominciare ad esercitarsi su pendii accessibili, meglio se in gruppo e con un maestro.

queste tecniche, è possibile fermarsi e ripartire anche lungo pendenze estreme con il massimo controllo del mezzo, rendendo più sicura la nostra guida in discesa e lasciare spazio al divertimento, senza dimenticare che la prudenza e il buon senso devono accompagnarci sempre: "prima di lasciare andare i freni bisogna valutare di essere in grado di fermarsi" ...poi è troppo tardi. L'esercizio è come sempre il metodo più efficace per apprendere e rendere queste sequenze di gesti degli automatismi, anche se sono molti i dettagli che li compongono e gli errori anche banali, che possono ostacolarne la corretta applicazione e buona riuscita. Scegliere le traiettorie, controllare e dosare l'impiego dei freni, saper distribuire e spostare adeguatamente e nei tempi giusti il peso tra avantreno e retrotreno, l'utilizzo dei pedali, sfruttare l'impiego della sella: sono un insieme di cose non fa-

## SELLA TELESCOPICA: PERCHÈ NO?

*Molti biker abbassano la sella per rendere più facile la discesa; negli ultimi anni sono entrati in commercio dei comodi dispositivi, che sempre più spesso vengono montati di serie chiamati 'reggisella telescopici': consentono di abbassarla e sollevarla a piacimento senza arrestare la propria marcia. Abbassarla di quel tanto, è senz'altro un metodo che può aiutare a evitare l'impedimento che essa può costituire du-*

*rante le discese ripide, ma è soprattutto la tecnica in nostro possesso che può fare la differenza. Affrontando percorsi estremi per riuscire a controllare la mtb e evitare di essere sbalzati dalla sella può rendersi necessario abbassarla, altrimenti è possibile addirittura sfruttarla per fermarsi e ripartire, mantenendone inalterata l'altezza anche lungo pendenze considerevoli.*



cili da apprendere nel suo insieme, soprattutto senza l'aiuto di un esperto in grado di suggerirci i movimenti giusti e correggere i nostri errori. Qualche uscita in compagnia di un Maestro di Mtb può aiutarvi ad accelerare i tempi di apprendimento, per iniziare finalmente a godersi in sicurezza anche le discese più ripide .

## ONLINE TUTTI I CORSI AMI 2013

*Il calendario delle iniziative amibike 2013 che riguardano i corsi di formazione per Accompagnatori e Maestri di Mtb sono già on line su [www.amibike.it](http://www.amibike.it).*

*Sul portale potete scoprire anche tutte le iniziative che i*

*nostri diplomati hanno preparato per accompagnarvi alla scoperta di splendidi itinerari che vanno dall'Alto Adige alla Sicilia durante tutto l'anno. Basta cliccare per entrare in un mondo tutto da pedalare!*

Esperienza e metodo di insegnamento  
Corsi di guida per principianti e bambini



Clicca [www.amibike.it](http://www.amibike.it) e trova il maestro più vicino nella lista diplomati



Turismo in mountain bike?  
Fanne una professione  
[www.amibike.it](http://www.amibike.it)

# GPS, PC E SOFTWARE: ECCO COME GESTIRE LE TRACCE

*TUTTO PER PIANIFICARE E RIVIVERE LE NOSTRE ESCURSIONI*



Abbiamo introdotto, nel numero precedente il discorso sulla cartografia, chiarendo alcuni concetti saranno estremamente utili in futuro per settare al meglio il nostro strumento e per utilizzare un software per la gestione dei dati.

## Quale gps?

Elemento essenziale è dunque che il nostro strumento gps non solo sia cartografico ma che supporti questa funzionalità, anche perchè mappe o cartografia non sempre sono presenti nello strumento al momento dell'acquisto. Trovo che l'utilizzo del gps senza questo supporto non solo tolga la parte più divertente nell'utilizzo dello strumento, ma metta a repentaglio la nostra sicurezza nel caso in cui, persi dentro ad un bosco, non sappiamo decidere sul sentiero da prendere per un veloce rientro proprio perchè privi di una mappa per capire la zona in cui ci troviamo.

Oggi giorno le aziende di settore realizzano prodotti sempre

più ricchi di informazioni e dati e da alcuni anni stiamo assistendo alla nascita di cartografie dedicate alle attività outdoor che integrano oltre alla classica rete stradale nazionale ed urbana, anche quella dedicata alla sentieristica di montagna tanto cara a noi bikers.

Naturalmente carte vettoriali così sofisticate hanno bisogno di strumenti gps altrettanto recenti, che ci permettono di sfruttare al massimo dati ed informazioni contenute nei supporti cartografi ma anche per garantire una visualizzazione chiara di tutti i dettagli, che grazie allo zoom, ci appariranno in forma intelligente a seconda del livello di zoom scelto, senza affollare il nostro piccolo schermo di simboli, linee ed altri dati che ci potrebbero confondere: da non dimenticare la funzione routing presente, non solo per l'uso stradale ma anche per l'uso sentieristico.

A tutti questi già utili dati, da alcuni anni, e su certi prodotti cartografici come TrekMap di Garmin, si sono aggiunte le in-

formazioni relative all'altimetria, integrando i dati DEM (DigitalElevationModel) che oltre alla visualizzazione delle curve di livello e delle quote altimetriche, ci informano sul dislivello effettuato e su quello ancora da superare nel caso ci si stia muovendo lungo una rotta o una traccia.

La cartografia dedicata ai GPS è quindi un elemento che non può mancare nel nostro strumento: con un pò di abitudine e con la possibilità di configurare e personalizzare i dettagli visualizzabili, ne faremo un utilizzo indispensabile, capace di informarci costantemente sull'ambiente circostante, venendoci anche in aiuto nei momenti di difficoltà.

## Software

Un altro strumento irrinunciabile è sicuramente un adeguato software, che va a completare la strumentazione utile ad organizzare, rivedere, progettare ed archiviare tutte le nostre avventure.

Normalmente questi supporti

vengono distribuiti insieme allo strumento e sono prodotti per gestire la cartografia vettoriale proprietaria e non di altre aziende, questo non solo per ovvie strategie aziendali, ma anche per evitare conflittualità fra i diversi strumenti in commercio.

Come vi ho già detto altre volte, gli strumenti da me utilizzati sono prodotti Garmin, e il software MapSource è il concetto generale di Garmin per la visualizzazione e gestione di cartografia elettronica e per lo scambio di dati, da o verso il PC. BaseCamp, è un altro software di Garmin che è stato realizzato per gestire i dati DEM e permettere la visualizzazione 3D della cartografia.

Una caratteristica importante di questi due software è di gestire in comune le stesse mappe installate. Presto ci renderemo conto che non tutta la cartografia che ci interessa è presente in forma vettoriale, e a questo inconveniente ci è venuto in aiuto un interessante applicativo, sempre di Garmin, conosciuto come CustomMap. Questa applicazione ha reso possibile l'invio all'interno del nostro strumento di piccole porzioni di mappe raster, ossia quel tipo di mappa reperibile attraverso la scansione di supporti cartacei, che ha dato vita a tutta una serie di cartografie amatoriali tanto amata da chi trova piacere avventurarsi in territori sconosciuti o sprovvisti di supporti elettronici reperibili in commercio.

Naturalmente a sfavore abbiamo il fatto che questo tipo di cartografia "fai da te", non è supportata da informazioni aggiuntive sul territorio, sui sentieri e su tutti gli elementi presenti sulla scansione e non sarà naturalmente possibile l'utilizzo eventuale dell'autorouting. È certo che l'uso combinato di

questi due tipi di supporto ci permetterà di sfruttare i punti di forza di entrambi.

## Il PC

Il metodo di preparazione di queste mappe è ora molto semplice e si basa sul software di Google Earth conosciuto dalla stragrande maggioranza degli utilizzatori di internet. Il Pc ha quindi un ruolo fondamentale: tramite software dedicati possiamo avere molte informazioni sul giro che faremo, potremo visualizzarlo in modalità mappa e vedere il territorio che attraverseremo. Per far comunicare questi due strumenti, è necessario un collegamento, solitamente via USB che rilevati i due apparati, li metta in comunicazione fra loro e ci permetterà di conseguenza di poter caricare, elaborare e modificare i nostri o altrui itinerari salvati sotto forma di file.

## L'estensione dei files

A conclusione ci rimane da fare un pò di chiarezza sull'estensione dei file generati sia dai terminali che dai software: una quantità innumerevole se consideriamo tutti i prodotti in commercio! E' bene sapere comunque che lo stesso file letto da software o terminali gps diversi, può essere decodificato tralasciando alcune informazioni, magari per noi importanti, perchè impossibili da interpretare dagli strumenti utilizzati solitamente per limiti tecnici; per questo è importante salvare sempre tutti i nostri dati anche nel formato proprietario e non solo nei formati di interscambio più noti, pena la perdita di dati.

GPX, KML/KMZ, GBD, TRK, LOG, sono gli acronimi che ci risulteranno più comuni, e che pian piano andremo a conoscere.

GPX GPS eXchange Format è il formato file più diffuso: tracce, wpt, rotte salvati con questa estensione vengono facilmente importati da tutti i GPS e software, che riescono a salvare i propri dati normalmente anche in questo formato.

KML (Keyhole Markup Language) è il formato basato su XML creato per gestire dati geo-spaziali in tre dimensioni nei programmi Google Earth, Google Maps e Google Mobile. Questo formato usato per la creazione delle CustomMap sta divenendo anch'esso uno standard, affermato e diffuso.

KMZ è la versione compressa ZIP, dei file KML. quando un KMZ viene decompresso, al suo interno è presente un singolo file doc.kml, contenente tutti i dati.

Gbd Garmin Database è il formato proprietario di Garmin, molto potente e capace di contenere molte informazioni contemporaneamente; risulta però leggibile solo da MapSource e BaseCamp.

Trk, Log, Upt, sono i formati utilizzati dai software e gps Magellan per salvare i propri dati contenenti tracce e waypoint.

Un ultimo formato, poco utilizzato da chi impiega il gps solo per attività outdoor, ma conosciuto ed impiegato da chi usa il proprio strumento per monitorare la propria attività sportiva, è il formato file con estensione Tcx, che oltre a contenere tutte le informazioni di un file gpx, integra anche quelle relative alla nostra prestazione: frequenza cardiaca, frequenza di pedalata, calorie, ecc. sono memorizzate e salvate con questa estensione. Questo formato di Garmin, dedicato agli sportivi e aperto con il software Training Center, ci permette di visualizzare sotto forma di grafici la nostra prestazione e poterla analizzare metro per metro.

# PEDALANDO VERSO SANTIAGO

*DIARIO DI VIAGGIO DI ENRICO CAVALLI - CAPITOLO VII*

## A LEON LUNGO UN'ANTICA PISTA



1/09

Sveglia alle 6 del mattino: la colazione ci lascia delusi, a Bayonne per lo stesso prezzo (tre euro) avevamo trovato un ban-

chetto da sogno mentre adesso ci tocca una tazza di latte ed una brioche industriale. Siamo seduti con due tranquilli ragazzi polacchi ed un fiammingo un po'

fuori di testa, che ogni due ripete in continuazione "I'm flamish...I'm flamish...I'm flamish"...ok abbiamo capito: il Belgio non ti piace proprio, non

# O

# A ROMANA



*“Questo diario è per chi pensa che due ruote siano fatte per fare strada, per quelli a cui piace sentirsi liberi con solo l'essenziale dietro e soprattutto per chi pensa che andare sia molto più importante che arrivare”*

*Un diario di viaggio in dodici puntate per riviere da cima a fondo il ciclo-pellegrinaggio a Santiago di Compostela, lungo il Cammino francese. Dalla preparazione del bagaglio alle prime durissime rampe pirenaiche, dalle gialle “mesetas” castigliane ai verdissimi pendii della Galizia, fino all'ambita meta finale: la cattedrale di Santiago de Compostela e, ancora più in là, Capo Finisterre con lo sguardo rivolto all'Oceano atlantico e già alla ricerca di una nuova meta.*

*Ripercorreremo insieme gli oltre novecento chilometri pedalati in sella alla nostra mountain bike; in dodici puntate (una per ogni mese) vi forniremo tante info utili e qualche consiglio pratico; vi racconteremo di luoghi, persone e di quell'inspiegabile richiamo ad andare avanti...sempre!*

è la tua patria ecc... Siamo d'accordo che al primo bar faremo colazione come si deve, ma il fiammingo cocciuto ci tiene proprio a fare le sue rimostranze al-





l'hospitalero che da parte sua lo ignora senza battere ciglio.

### On the road

Imbocchiamo la strada molto presto: oggi sarà probabilmente la tappa più lunga di tutto il cammino e dobbiamo camminare di buona lena. Indossiamo tutto quello che abbiamo a disposizione perché oggi fa proprio freddo e lungo i primi chilometri in asfalto la bassa temperatura probabilmente si avverte un po' di più. Raggiungiamo Carrion de los Condes dopo circa un'ora: qui rifacciamo colazione si deve e approfittiamo della sosta per sistemare le protezioni impermeabili per il bagaglio: il cielo è nero e sembra carico di pioggia.

Andiamo spediti fino a Sahagun dove, mentre siamo fermi per un caffè "largo" (che qui vuol dire "lungo"), che serve più al freddo che a svegliarci, incrociamo nuovamente lo strano tipo di Lisbona che avevamo incontrato lungo la

tappa precedente. Dal modo in cui pedalava e dall'attrezzatura quantomeno inadeguata che si portava dietro il giorno prima non avremmo scommesso un solo euro sulla possibilità di rincontrarlo lungo il cammino...ed invece eccolo qua: ieri deve avere pedalato fino a tardi!

### La Calzada de los Romanos

Prima di uscire da Sahagun passiamo dall'



Nidi di cicogna adagiati sui campanili: una bizzarra costante del paesaggio rurale castigliano.

immenso arco che qui rimane di un vecchio monastero benedettino, uno dei più grandi del

**Percorrere la calzada romana è un'esperienza fuori dal tempo: non c'è anima viva, nè ombra di manufatti di origine umana.**

mondo tanto da meritare l'appellativo della Cluny di Spagna. Da qui comincia uno dei tratti più affascinanti dell'intero Cammino: la Calzada de los Romanos, una pista solitaria antichissima, un'alternativa sconsigliata ai pellegrini nei giorni di caldo per via del fatto che per decine di chilometri non si incontra né un centro abitato, né ombra d'albero, né tantomeno anima viva a cui rivolgere un'eventuale richiesta d'aiuto. Per noi va benissimo ma prima, a Calzada del Coto, un anziano signore di 83 anni ci ferma e ci invita a visitare la graziosa hermita (piccola chiesetta di campagna) di san Roque e ci accompagna personalmente all'interno spiegandoci la storia del cane che porta il pane al santo infermiere di origine francese raffigurato nella pala d'altare, uno dei primi pellegrini sulla via di Santiago. All'uscita del paese ci aspetta la solitaria Calzada de los Romanos

che si rivela una scelta azzeccatissima: certo a piedi sarà veramente dura, un'esperienza più da eremita sul deserto che da pellegrino, ma in bici si fila che è una meraviglia. La Calzada è totalmente pianeggiante: per qualche ora l'orizzonte, ad eccezione di un binario ferroviario che stentiamo a credere sia ancora in esercizio, non presenta la benché minima forma o struttura che possa essere ricondotta ad origini umane: il silenzio, a cui ben presto ci affezioniamo, è totale e qua e là si ha davvero l'impressione che l'ultimo ad essere passato su questa via possa essere stato un qualche viaggiatore romano nell'epoca della decadenza dell'Impero. Ci fermiamo a mangiare a Calzadilla de los Hermanillos, quattro case e una bottega immerse nel nulla: mentre riposiamo le gambe all'ombra di una tettoia sentiamo passare una sola auto, per

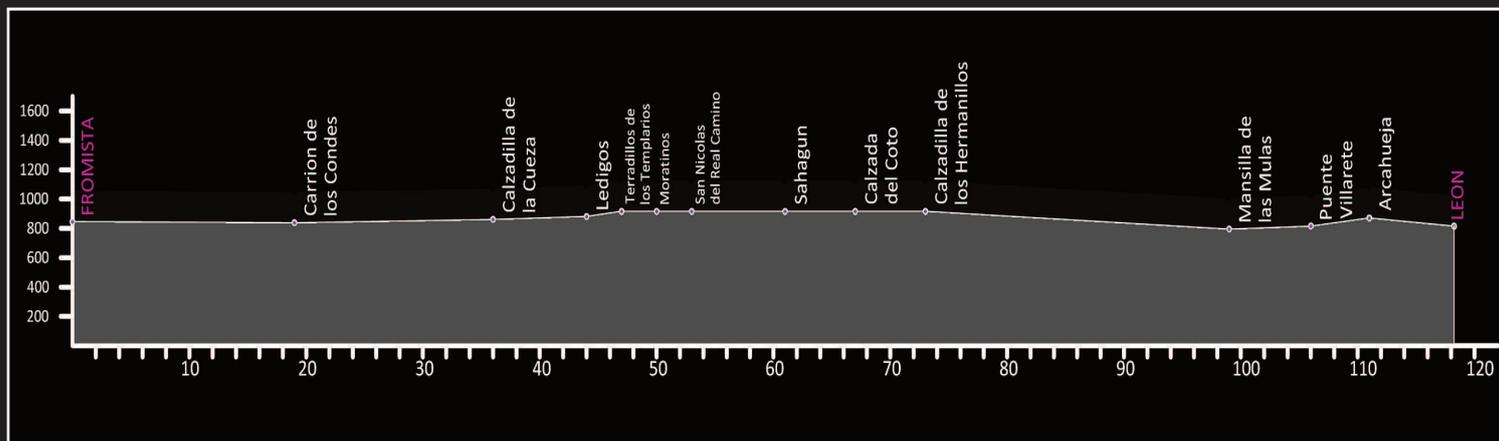
giunta in lontananza, mentre dalla cucina arrivano i rumori e gli odori della preparazione della tortilla che abbiamo ordinato.

## Leon

A Leon, meta finale di oggi, arriviamo per le 16:30 con ben 120 km alle spalle: è stata senza dubbio la tappa più lunga ma la totale assenza di pendenze significative ci ha semplificato molto la giornata. E fortunatamente siamo arrivati asciutti nonostante ad un certo il cielo sembrasse voler cadere giù con tutto il suo carico di pioggia.

L'albergue è una specie di ostello della gioventù e non è niente male: mentre compiamo la routine del fine-giornata realizziamo di aver passato la metà del cammino e, anche se c'è ancora un bel po' da fare, comincia ad insinuarsi la sensazione che tutto finisca troppo presto.

Passeggiando per Leon abbiamo davvero una bella impressione, la ritrovo distante dalla città che avevo visto, quasi correndo, in una mattina d'estate di ormai tanti anni prima. Immersi di nuovo in una grande città, dopo centinaia chilometri di mesetas e piccoli borghi rurali, ci sentiamo un po' disadattati, ma vale la pena fermarsi un po' a Leon: l'antica capitale iberica con i suoi antichi monumenti e le tante luci per le strade lastricate e affollate è davvero raggiante. Il tassista che ci riaccompagna all'albergue ci racconta di tre anziane signore in cammino meravigliate non tanto dalla cattedrale ma dai pinchos (spuntini) che qui servono con le bevande. Da segnalare inoltre, per gli appassionati di cucina e di sapori forti, la zuppa di aglio che stasera il Direttore ha temerariamente ordinato e gustato.



## STATISTICHE

- **CITTÀ:** C. DE LOS CONDES, SAHAGUN, CALZADA DEL COTO, MANSILLA DE LAS MULAS, LEON
  - **CHILOMETRI PERCORSI:** 120
  - **ORE IN SELLA:** 9 (PEDALATA EFFETTIVA 5 ORE E 50')
  - **VELOCITÀ MEDIA:** 19,7 KM/H
  - **DIFFICOLTÀ:** 2/5
  - **SISTEMAZIONE:** OSTELLO DELLA GIOVENTÙ, LEON;
- VALUTAZIONE 10/10

**NEL PROSSIMO NUMERO LA SECONDA GRANDE ASPERITÀ DEL PELLEGRINAGGIO: LA CRUZ DE HIERRO A QUOTA 1500 M, IL PUNTO PIÙ ALTO DELL'INTERO CAMMINO FRANCESE STAY TUNED!!!**

# MOBILITÀ SOSTENIBILE E TECNOLOGIA ELETTRICA

*INSTALLATO AD ASCEA IL PRIMO BIKESHARE FOTOVOLTAICO*



Muoversi in città, liberi dal traffico veicolare e all'insegna della locomozione sostenibile: Gci Group ([www.gci-group.it](http://www.gci-group.it)), società leader di mercato nel settore della green mobility, ha sviluppato un sistema di bike sharing rivoluzionario che garantisce una perfetta sinergia tra praticità, affidabilità e design moderno.

Operando nell'ambito della mo-

**Il servizio offre un sistema di ricarica/riposizionamento e riconoscimento totalmente automatizzato**

bilità sostenibile, al fine di migliorare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale, GCI Group propone Bike Share, un servizio di bike sharing a pedalata assistita che, attraverso una tessera magnetica rila-

sciata dal comune di residenza, permette di fruire di una bicicletta elettrica per spostarsi comodamente tra le vie della propria città, offrendo un sistema di ricarica/riposizionamento e riconoscimento totalmente automatizzato.

Le biciclette elettriche a pedalata assistita di GCI sono di ultima generazione ed integrano tecnologie d'avanguardia per azzerare le emissioni inquinanti (in fase di utilizzo) e rispettare l'ambiente. Tutte le biciclette possono arrivare a percorrere fino a 50 km a piena carica, raggiungendo una velocità massima di 25 km/h, e sono dotate di batteria al litio e di un computer di bordo che permette di settare su 5 livelli differenti la velocità massima, in modo tale da agevolare la pedalata sui di-

versi percorsi stradali.

Dopo i successi di Benevento e di Vimercate, dove il servizio di Bike Sharing cresce di giorno in giorno, Gci ha installato il primo sistema al mondo di bike sharing su pensiline fotovoltaiche stand alone ad Ascea (SA). Questo innovativo sistema fa sì che l'energia, prodotta dall'impianto fotovoltaico costruito sulle pensiline, possa essere accumulata mediante l'ausilio di apposite batterie, così che sia resa disponibile all'occorrenza o, se necessario, utilizzata nell'immediato.

Il sistema installato ad Ascea, sviluppato da un pool di ingegneri, può garantire fino a 15 ore di autonomia di ricarica per bici oltre che un funzionamento di almeno 5 giorni per il sistema di gestione e controllo. Il totem

informativo, di cui la struttura è dotata, consente di poter visualizzare informazioni sulle stazioni bike sharing connesse, su eventi comunali, pubblicità o sulla situazione relativa ai ciclo posteggi (gestione delle presenze relative ai veicoli e delle altre stazioni connesse). Inoltre, i ciclo posteggi d'aggancio e sgancio brevettati da GCI consentono la riconsegna della bici anche quando si verifichi un caso di assenza di rete elettrica.

“GCI Group si pone come obiettivo quello di proporre sul mercato europeo ed internazionale un'unica infrastruttura di ricarica dagli elevati standard qualitativi – ha dichiarato Antonello Rosa, Sales Manager di Gci Group - il nostro prodotto è concepito per essere utilizzato nella maniera più sicura e semplice possibile e dopo il recentissimo successo di Ascea molti altri comuni hanno mostrato estremo interesse per le nostre soluzioni.”

I servizi GCI puntano a trovare soluzioni che siano auto sostenibili economicamente, user friendly e che producano effetti positivi in termini di miglioramento della qualità della vita. Puntando al futuro della mobilità sostenibile, GCI sviluppa e progetta anche colonnine di ricarica per veicoli elettrici, sistemi ideali per l'uso esterno, che garantiscono la massima resistenza alle intemperie e agli atti vandalici.



## GCI GROUP: TECNOLOGIA AL SERVIZIO DELL'AMBIENTE

GCI Group è sviluppo e innovazione per una mobilità GREEN, il suo scopo è quello di integrare le energie rinnovabili a dei veicoli tradizionali, al fine di creare delle infrastrutture capillari sul territorio volte a garantire ai cittadini, alla pubblica amministrazione e alle società private tutti i benefici delle nuove tecnologie. GCI Group esprime la volontà di educare le persone ad un maggiore rispetto dell'ambiente in cui viviamo mantenendo la leadership di mercato, oggi in-

fatti è leader di mercato nel ramo della green mobility ed il suo obiettivo è quello di mantenere tale leadership principalmente in termini qualitativi. Da sempre attenta alla mobilità sostenibile e alla cultura di un nuovo modo di viaggiare, GCI Group è il primo Mobility System Integrator capace di combinare la tecnologia elettrica a quella fotovoltaica, per arrivare ad un prodotto finale ad impatto zero.

