

Libris.RO

Respect pentru oameni și cărți

GRANT PETERSEN

Liber la pedalat

Ghid practic
pentru iubitorii
de bicicletă

ILUSTRAȚII DE

Retsu Takahashi

TRADUCERE DE

Maura Cotfas

**pilot
books**

PARTEA I

Mersul pe bicicletă

1	Nu pedalați în cerc	021
2	Nu numărați kilometrii	023
3	Aveți mult prea multe viteze	024
4	Greu la deal cu biciclistul greu	027
5	Treceți de hopuri cu talent, nu cu tehnologie	028
6	Pedalează ca o zână, nu ca un zimbru	030
7	Atacați virajele precum Jackie Robinson	032
8	Schimbă mai întâi cu picioarele	035
9	Nicio tură nu-i prea scurtă	037
10	Întâi la vâsliț, apoi la biciclît	039

PARTEA II

Cum ne îmbrăcăm

11	Care-i treaba cu hainele	043
12	Oamenii deșertului nu poartă maiouri	045
13	Fără paradă prin pădure	047
14	Ce să vezi, materialul nu respiră	049
15	Nu vă stresati cu ce purtați pe dedesubt	051
16	Care-i treaba cu încălțările	053
17	Poncho-ul, semnătura non-competitorului	057

PARTEA III

Siguranța

18	Care-i treaba cu predictibilitatea	061
19	Atenție: lumina intermitentă vă poate costa viața	064
20	Feriți-vă de portiere	066
21	Cursieristii nu merg pe piste de bicicletă, așa că bucurați-vă de spațiu	068
22	Cum să fii un sfânt pe pistă	070
23	Căștile nu sunt chiar ceea ce se crede că sunt	071
24	Neștiute sunt căile căștilor	074
25	Casca nu e ca boneta și alte ponturi despre cum să o purtați	075
26	Casca tip Moe Howard	077
27	Reflectorizantele reflectă siguranța	078
28	Lumini pentru întuneric	080
29	Cum să te aperi de Phydeau (sau Până și câinele meu vă urăște)	082
30	Folosiiți cu cap sistemul de desprindere rapidă	084

PARTEA IV

Sănătate și Fitness

(a nu se confunda una cu alta)

31	Nu ne scoatem doar cu pedalarea	087
32	Mersul cu bicicleta arde calorii și crește apetitul	090
33	Carbohidrații îngrașă	095
34	Extindeți gama sportivă și masa musculară	096
35	Stretchingul e supraevaluat	100
36	Monitorizarea pulsului:	
	Ghidul non-competitorului	102
37	Cunoașteți-vă pe voi înșivă și pe dinăuntru	103
38	Beți doar când vă este sete, nu înainte	106
39	Electrolitiți pentru zgârciți și începători	108
40	Șaua nu cauzează impotență	110
41	Patru caracteristici ale unei șei acceptabile	112
42	Trăim în epoca de aur a șeilor de calitate	114
43	Șeile de damă și zona inghinală	116
44	Șei nostime, probleme intime	117
45	Care-i treaba cu șeile din piele	118

PARTEA V

Accesorii

46	Clopoței, nu fluier	124
47	Genți de bicicletă, nu brațe încărcate și spinări asudate	126
48	Coșurile bat gențile? Câteodată, da	129
49	Decât noroi pe fund, mai bine apărători la spate	130
50	Cricul bate echilibristica	132
51	Pompe, nu gaze cu efect de seră	135
52	Ratrape și curele pentru utilizatorii urbani de biciclete <i>fixie</i> , care poartă sneakersi	137
53	Mănușile: cel mai inutil accesoriu	140

PARTEA VI

Întreținerea

54	Suportul de bicicletă pentru copac	143
55	Lanțul, cea mai mare pacoste	144
56	Cum vă dați seama că aveți nevoie de un lanț nou	146
57	Curățarea și lubrifierea lanțului	147
58	Cum punem lanțul la loc	148
59	Cum evităm și cum remediem un lanț sărit	149
60	Cum spălăm și ceruim bicicleta	151

61	Cum bandajăm zgârieturile	153
62	Frumuzură	154
63	Înfrumusețați-vă ghidolina cu fecale de gândaci	157
64	Finisați banda pentru ghidolină cu sfoară, nu cu bandă izolatoare	159

PARTEA VII

Tehnicități

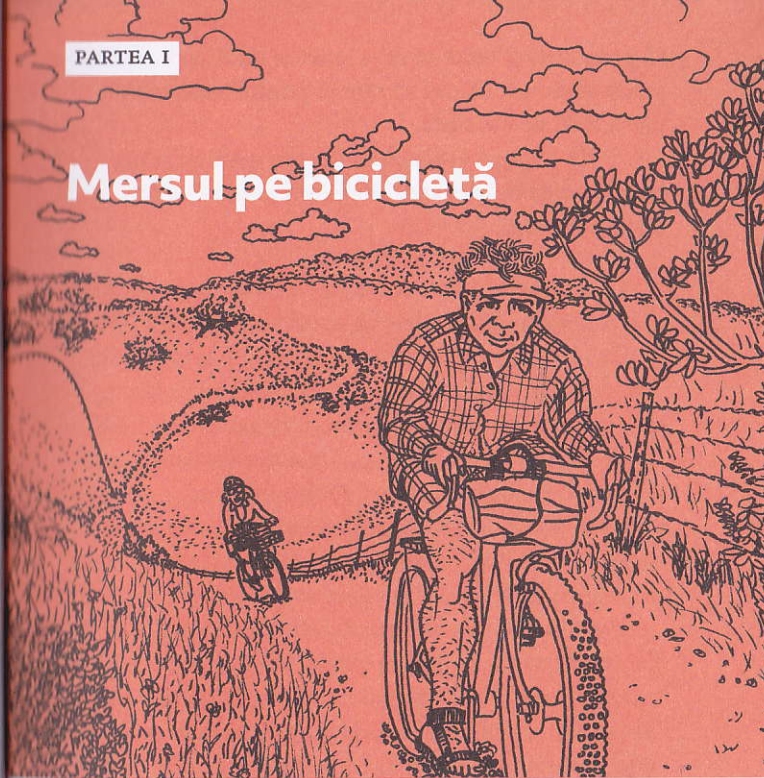
65	Cele mai multe biciclete nu se potrivesc	163
66	Poziția pe ghidon	166
67	Postura și poziția corectă în șa	168
68	Șeile, atunci și acum	171
69	Care-i treaba cu greutatea	172
70	Lungimea brațului pedalier nu contează... prea mult	177
71	Factorul Q	180
72	Spațiul dintre cauciuc și cadru nu trebuie neglijat	183
73	Despre carcasa anvelopelor și un argument în favoarea cauciucurilor mai grele	186
74	Geometria cadrului	188
75	Materialul din care este făcut cadrul contează	194
76	Când bombeul pantofului se lovește de roată, acționați, nu disperați	199
77	Ce reprezintă cifrele și litera din denumirea „700C”	201
78	Furca: despre aspect și despre oțel versus carbon	203

PARTEA VIII

Velosofie

79	Ciclismul profesionist pervertește însăși esența mersului pe bicicletă	208
80	Pedalați pe banii voștri. Sau cereți ajutor politic.	213
81	Partea întunecată a turelor de caritate	216
82	<i>Commute Clot</i> , sub numele fictiv de „Masa Critică”	218
84	Cum să-ți faci familia să urască bicicleta	220
84	Cum să mergeți pe bicicletă cu copiii care sunt prea mici ca să pedaleze sau să se descurce în trafic	224
85	S240	226
86	Recalibrați-vă ciclometrul	230
87	Cum să țineți scorul, ca să ieșiți mereu primii	232
88	Bicicleta e o jucărie, așa că, liber la distracție!	234
89	Competitor sau non-competitor? Test-fulger cu răspuns Adevărat sau Fals	237

Mersul pe bicicletă



In carte îi mai înțep din când în când pe pasionații curselor, însă când vine vorba de buna deprindere a mersului cu bicicleta, ar trebui să faceți ca ei. Eu, unul, asta încerc. La ce viteze se pot atinge în timpul curselor, să nu fii în formă e periculos - așa că atunci când ești în formă bună nu poți decât să evoluezi, în timp ce forma proastă te poate duce la accidente și renunțări. Ai putea crede că cea mai bună cale de a deprinde abilitățile cicliștilor ar fi să mergi cu bicicleta, dar nu e chiar așa. Sigur, la un moment dat devii mai bun, însă e foarte ușor să nu-ți atingi niciodată adevăratul potențial dacă nu-ți testezi limitele sau nu primești ponturi utile.

Mie mi-a luat cincisprezece ani să învăț care e rolul șoldurilor când ții direcția și așa fi rămas la fel de neștiutor dacă Mike, un prieten ciclist împătimit, nu mi-ar fi arătat exact ce am de făcut. Mai jos

vă povestesc și vouă ce mi-a spus, și dacă încă nu l-ați pus în aplicare, să știți că numai pontul ăsta face cât patru cărți de-ale mele.

Respect pe **Nu e totuși vorba doar despre tehnică în partea asta, ci și despre atitudine. Ambele sunt la fel de importante.**

020

1

Nu pedalați în cerc

De când mă știu - încă din 1971 - experții în ciclism i-au sfătuit pe bicicliști să „pedaleze în cerc”, adică să aplice forță pe întreaga rotație de 360 de grade a pedalelor. Pare destul de logic: pedalele se mișcă în cerc, așa că nu trebuie decât să aplicați și voi aceeași mișcare circulară, iar și iar. Ceea ce e, de fapt, lipsit de logică. De-a lungul a șapte milioane de ani, picioarele noastre au evoluat și s-au dezvoltat pentru a ne ajuta să călcăm, să ne cățărăm, să lovim, să tropăim și să alergăm. Se mișcă în cerc când sunt pe pedale, însă tălpile și mușchii nu fac decât să urmeze o mișcare predeterminată. Stați pe spate cu picioarele în sus și încercați să le mișcați în același fel și-o să vedeți că nu e numai dificil, dar și ciudat. E mult mai natural să le mișcați în sus și-n jos sau în față și-n spate. De fapt, să te chinui să dai din pedale în cerc e nu doar o închipuire prostească, ci și o imposibilitate fiziologică.

Așa că tasați⁰³. Tasatul din pedale e fix opusul învârtitului. E vorba de a te lăsa cu greutatea întâi pe o pedală, apoi pe cealaltă, și tot așa, până ajungi la destinație sau până obosești. Alegeți o viteză potrivită - să nu fie nici prea ușor, dar nici prea greu - și apăsați pedalele cu forță, fără să vă gândiți că trebuie să le și trageți după voi, în cerc (ele oricum se învârtesc, în virtutea inerției). Se spune, în general, că această metodă e inefficientă, „iroșește” rotația ascendentă a pedalelor și nu direcționează eficient forța piciorului pe mișcarea circulară. Ani de zile, „tasator” a fost un termen derogatoriu folosit la adresa bicicliștilor care nu pedaleau cum trebuie.

021

Asta, deși toată lumea folosește tehnica tasatului și nimeni nu pedalează în cerc. Acest lucru a fost dovedit de studii de laborator în care mai mulți bicicliști cunoscuți s-au lăsat conectați la mașinării, cu fire atașate la diverși mușchi, pentru a se stabili exact care grup muscular intră în acțiune și la ce moment anume. Aceste studii au arătat că, la o cadență normală - nu vorbesc aici de urcușuri ocazionale pe dealuri aproape verticale - nimeni nu trage de pedale. Până și profesioniștii tasează. Cei mai eficienți dintre ei reduc greutatea de pe pedala în urcare, astfel încât să nu opună rezistență pe celălalt picior.

Dacă sunteți, însă, bicicliști obișnuiți (ca mine), după ce ați citit și-ați înțeles care e ideea cu diminuarea greutății de pe piciorul în urcare, o să uitați absolut tot odată ce urcați pe bicicletă. Dar nu-i nimic, o bicicletă bine calibrată ar trebui să poată compensa orice stil precar de pedalat.

Nu numărați kilometrii

Concurenții numără kilometri și e logic să o facă din moment ce traseele se măsoară în distanțe. Însă pentru oricine altcineva, mai ales pentru un non-competitor, e descurajant să tot numeri kilometri, stresul crește și plăcerea dispare.

La un moment dat, nu te poți abține să nu numeri, pentru că ești pe de-o parte curios, pe de alta mândru, iar în ciclism kilometrii reprezintă unitatea de măsură standard, din cauza curselor, ciclismului de anduranță și, în general, a tuturor lăudăroșilor cu spirit competitiv. Oricine știe ce e un kilometru, așa că nu vreau să spun că obiceiul de a-i număra e o altă capcană în care ați căzut, însă cred că există și metode mai bune de a ține socoteala, cum ar fi, de exemplu, în minute, în zile sau diferență de nivel.

Minutele sunt ușor de adunat și, dacă rulați încet, strângeți mai multe pe kilometru. Ieșiți mult mai bine dacă vă gândiți că ați pedalat treizeci de minute, decât că ați parcurs vreo unsprezece kilometri - deși traseul poate fi același. În același fel, o urcare de 5 kilometri, cu o diferență de nivel de 300 de metri și parcursă în treizeci de minute sună mult mai bine când ne uităm la metri și minute în loc de kilometri.

Cel mai bine e să numărați în zile, pentru că e și cel mai ușor. Când numărați zilele, se taie de pe listă una după alta, fie că ne-am dat cinci minute sau cinci ore. Uraa, m-am dat cu bicla azi!

Socotiți lucruri care se pot aduna repede, care sunt la îndemână și care vă încurajează.

Aveți mult prea multe viteze

Pentru trasee normale, pe diverse suprafețe și tipuri de teren, aveți nevoie de opt viteze:

- ① O viteză extra-mare pentru coborâri în pantă
- ② O viteză normală-spre-mare, pentru rulat cu viteză pe drumuri plate, eventual cu vânt din spate
- ③ O viteză medie pentru curse pe drum plat, la viteză moderată
- ④ O viteză medie-spre-mică pentru rulat pe drum plat, când ai ceva încărcătură, sau pe pante ușoare
- ⑤ O viteză mică pentru urcușuri ceva mai abrupte sau mai lungi
- ⑥ O viteză foarte mică pentru urcări abrupte și mai lungi
- ⑦ O viteză super-mică pentru urcări abrupte și lungi, când aveți ceva bagaj și sunteți obosiți
- ⑧ O viteză ultra-super-mică, un fel de opțiune de rezervă pentru situațiile în care panta e foarte abruptă și voi extrem de obosiți - sau pur și simplu nu vreți să vă dați sufletul urcând dealul.

Dacă toate vitezele de care ai nevoie sunt opt la număr, cum se face că unele biciclete au douăzeci și șapte, treizeci sau chiar treizeci și trei de viteze? Pentru că, cu cât bicicleta are mai multe viteze, cu atât e considerată mai bună sau mai bine echipată - mai ales dacă e și scumpă și cântărește puțin.

Dacă anul trecut erau pe val bicicletele cu douăzeci și șapte de viteze, versiunea „îmbunătățită” de anul ăsta are treizeci. De vină sunt, din nou, cursele. În competiții, micile îmbunătățiri la sistemul de pinioane cresc eficiența și viteza. Pe non-competitori însă nu-i ajută cu nimic mutarea pe un pinion cu doar un dinte în plus. Când tipul de traseu variază foarte mult, e mai folositor să săriți la un pinion cu doi sau chiar patru dinți mai mult. Care-ar fi rostul trecerii pe un pinion cu doar un dinte extra, când tot ce vreți, de fapt, e să simțiți o diferență? Dacă mutarea pe care-o căutați e doar la diferență de un dinte (în sus sau jos), mai bine pedalați mai puternic și mai repede.

Mai nou, majoritatea bicicletelor sunt dotate cu două sau trei foi și nouă sau zece pinioane, așa că, matematic, bicicleta va avea între optsprezece și treizeci și trei de viteze. Cu toate astea, țineți cont că:

- Foaia mică este pentru urcări abrupte, așa că folosiți-o doar în combinație cu cele mai mari patru pinioane (vitezele 1-4), pe pante abrupte. Așadar, când sunteți pe foaia mică, folosiți de fapt o bicicletă cu patru viteze.
- Foaia mijlocie este cel mai des folosită. O puteți combina cu toate pinioanele din spate, dar de cele mai multe ori o veți folosi doar cu cele mai mari 6 sau 7 pinioane. Pe foaia mijlocie, bicicleta are deci 6 sau 7 viteze.
- Foaia mare este pentru viteze mari, pentru rulare rapidă și pentru coborâri. Folosiți-o cu cele mai mici 5 pinioane. Pe foaia mare, bicicleta va avea astfel cinci viteze.

Nu vă faceți griji în legătură cu repetarea vitezei - mai precis, când folosiți aceeași viteză pe combinații diferite de foi (de exemplu, 48x24 sau 38x19). Pedanții spun că nu folosește la nimic, dar eu nu sunt de aceeași părere. Când folosești mult aceeași viteză, e plăcut să ai mai multe combinații de foaie x pinion. E ca și cum ai avea mărunțiș prin mai multe buzunare - care-i problema?

Greu la deal cu biciclistul greu

Urcășurile sunt extrem de dificile pentru bicicliștii grei și soluția cea mai la îndemână este să le urce cu viteză mică. Există totuși un truc care vă va ajuta să urcați mai repede și cu tot atâta efort, dar cu viteză mai mare: ridicați-vă de pe șa, aplecați-vă în față, ținând ghidonul relaxat, și găsiți viteza cu care puteți pedala folosindu-vă aproape în exclusivitate de greutatea corpului. Pe măsură ce piciorul drept se îndreaptă în jos, mutați-vă greutatea de pe cel stâng, astfel încât să nu se lase greoi pe pedală și să-i opună rezistență dreptului. E mai ușor de făcut dacă legați bicicleta dintr-o parte într-alta, așa încât atunci când dreptul e în coborâre, bicicleta să fie aplecată spre dreapta, și tot așa. Nu strică dacă exagerați mișcarea - adică dacă aplecați bicicleta cât mai aproape de pământ. Cei mai mulți reușesc să o deprindă după doar zece minute de exercițiu și cu siguranță vă va ajuta să urcați mult mai ușor orice deal cu probleme. Desigur, dacă aveți mai multe viteze, puteți să treceți pe una mai mică și să pedalați mai iute. Însă, să stai în picioare și să-ți folosești greutatea e mai agresiv și mai rapid și nici nu te face să te simți ca și cum te-ai dat bătut.

Treceți de hopuri cu talent, nu cu tehnologie

Începând de pe la jumătatea anilor '90, a devenit aproape imposibil să cumperi o bicicletă MTB cât de cât bună și de firmă care să nu aibă suspensii, și, dacă mai erai și neștiutor, ai fi putut crede că de așa ceva era nevoie pentru traseele *off-road*. Nu-i adevărat! Bicicletele cu suspensii mecanice te încurajează să ataci denivelările direct, dar asta se face doar la curse. Un non-competitor nu trebuie decât să-și folosească judecata, cauciucuri moi și o tehnică decentă. Viteza se produce când se combină toate trei, însă cât de repede ar trebui luate hopurile la coborâre? Țasta e momentul când ar trebui să încetinești, iar o bicicletă mai rudimentară - fără suspensie mecanică - încurajează și răsplătește agilitatea și gândirea rațională.

Primul pont este să evitați hopurile. Mai mereu se poate găsi o cale mai lină care să ocolească chiar și cele mai dificile bucăți de drum, iar găsirea ei - chiar dacă asta înseamnă să încetiniți - face parte din abilitatea și inteligența oricărui biciclist. N-are nicio legătură cu frica. Priviți drumul ca pe ceva ce trebuie parcurs, nu cucerit, și gândiți-vă la bicicletă ca la un obiect pe care l-ați ales să vă însoțească, pe care îl împingeți sau care vă transportă - oricare variantă vă surâde la momentul respectiv.

Atunci când nu puteți evita hârtoapele, alegeți cauciucuri groase și moi. Atenție, nu e unul și același lucru. Grosimea permite presiunea scăzută a aerului care creează efectul de „pernă” (cauciucurile subțiri au nevoie de presiune ridicată), iar cât de moi sunt cauciucurile depinde doar de voi. Vă puteți distra pe

cinste înfruntând hopuri pe cauciucuri de 45-55 mm, umflate între 1,5-2 bari (20-30 psi). Un astfel de cauciuc e ca o pernă moale de aer care se adaptează la denivelări și absoarbe șocurile înainte să le resimțiți.

Dar, chiar și cu aceste cauciucuri groase și moi, tot aveți nevoie de ceva tehnică - adică să știți cum să vă folosiți corpul ca să atenuați șocul. Secretul este să țineți articulațiile moi. Dacă articulațiile sunt relaxate nu aveți nevoie de suspensie mecanică, pentru că, atunci când mergeți pe teren accidentat, gleznele, genunchii, șoldurile, încheieturile mâinilor, coatele și umerii ar trebui să se comprime și să se întindă ritmic. Ele se comportă la fel când mergeți pe jos, când alergați, săriți, aterizați sau prindeți ceva greu, iar cu un pic de exercițiu, ele pot să facă asta și pe bicicletă. Când dați peste o porțiune ceva mai dificilă și nu aveți cum să o evitați - sau peste vreo groapă periculoasă - ridicați-vă din șa, îndoiiți genunchii, țineți-vă bine cu mâinile de ghidon, dar fără să le încleștați, și relaxați-vă încheieturile, astfel încât șocul zdruncinăturilor să le activeze.

Dacă nu vă iese din prima, nu renunțați, dar nici nu insistați prea mult. O să renunțați curând la tehnica proastă (articulații încordate), pentru că e dureroasă și periculoasă, iar tehnica potrivită (articulații relaxate) va câștiga teren pentru că funcționează și te face să te simți mai bine. Cu timpul, tehnica bună e inerentă.