

Sir Chris Hoy (membru al Ordinului Imperiului Britanic, MBE) este unul dintre cei mai premiați sportivi olimpici britanici, cu șase medalii de aur și una de argint. Chris a concurat în toate probele de ciclism existente, de la BMX la cele pe teren accidentat (montane), de șosea, de contratimp și ciclocros, înainte de a se specializa în cele de pistă.

Chris Hoy a câștigat prima medalie olimpică de aur la Atena, în 2004, în proba de 1 km contratimp. După ce aceasta a fost scoasă din calendarul olimpic, el s-a concentrat pe alte probe de pistă – respectiv keirin (cursă individuală de contratimp), sprint și urmărire pe echipe. În 2008, la Beijing, a câștigat aurul la fiecare din aceste probe, devenind primul sportiv britanic în istoria seculară a olimpismului care a reușit această performanță.

Chris a fost votat Personalitatea Sportivă a anului 2008 într-un clasament realizat de BBC și a fost onorat prin includerea sa în New Year Honours List 2009. Trei ani mai târziu, cu ocazia JO de la Londra, Chris a câștigat alte două medalii de aur – în probele de keirin și urmărire pe echipe – devenind astfel cel mai premiat sportiv olimpic britanic.

În iunie 2016, Chris și-a trecut în palmares și terminarea celei mai solicitante curse automobilistice de anduranță, Le Mans 24 de ore, și asta chiar la debut. Nu în ultimul rând, Chris a făcut parte din echipa de comentatori și experți a BBC în timpul transmisiunilor TV de la diferite campionate mondiale, jocuri olimpice sau ale Commonwealth.





CUPRINS

INTRODUCERE 8

SECȚIUNEA 1 FACTORII TEHNICI

1 BICICLETA POTRIVITĂ, SIGURANȚĂ & ABILITĂȚI 12

2 ÎNGRIJIREA BICICLETEI 48

SECȚIUNEA 2 FACTORII FIZICI

3 FORȚA & CONDIȚIA FIZICĂ A CICLIȘTILOR 56

4 TEORIA ANTRENAMENTULUI 92

5 CERINȚELE CICLISMULUI DE PERFORMANȚĂ 108

6 INSTRUMENTELE ANTRENAMENTULUI 120

7 PROGRAME DE ANTRENAMENT 140

8 NUTRIȚIE PENTRU PERFORMANȚĂ 156

SECȚIUNEA 3 FACTORII MINTALI

9 ALEGEREA ȘI MANAGEMENTUL OBIECTIVELOR CICLISTE 172

10 PSIHOLOGIA SPORTULUI 182

11 TEHNICI MINTALE 198

12 PUNÂND TOTUL CAP LA CAP 210

NOTE 221

MULȚUMIRI 223



INTRODUCERE

Am scris această carte din dorința de a vă ajuta să vă bucurați la maxim de ciclism. Bicicleta este și plăcută, și utilă în același timp. Este un aparat de fitness ușor de folosit, o formă de transport cu impact minim asupra mediului, iar ciclismul este un sport grozav, dar și o modalitate bună de a petrece timpul. De asemenea, bicicleta a jucat un rol important în istoria socială a lumii.

Eu mi-am făcut o carieră din ciclism. Deși bicicleta mi-a adus medalii olimpice de aur și titluri mondiale, întotdeauna mi-a plăcut simplul mers pe bicicletă, lucru pe care îl fac și acum. Nu e nimic mai ușor și reconfortant decât o plimbare cu bicicleta pe un drum de țară. Este forma perfectă de a-ți limpezi mintea și de a găsi soluții la problemele cotidiene, în timp ce îți pui corpul în mișcare.

Dar, la fel ca în viață, și în ciclism poți să faci greșeli sau să înveți cum să ai parte de experiențe interesante. Cartea de față își propune să abordeze toate aceste chestiuni. Vă va arăta ce trebuie să știți atunci când cumpărați o bicicletă, care sunt factorii tehnici care vă vor menține în siguranță în timpul mersului și care vă vor îmbunătăți eficiența și, implicit, vă vor bucura mai mult.

Odată ce veți ajunge pe cărarea potrivită și vă va spori entuziasmul, probabil că veți deveni dependenți de pedalat. Mi s-a întâmplat și mie, la fel ca multor alora. Așa că următorul capitol vă va introduce în lumea ciclismului și a diferitelor sale provocări. Vă garantez că veți afla lucruri care vă vor inspira. Chiar și eu, care am renunțat la cariera ciclistă în 2013, am găsit câteva provocări care m-au inspirat și pe care a trebuit să le depășesc.

Apoi, după ce veți descoperi ce anume vă stărnește și inspiră, poate chiar vă și sperie un pic, vă voi arăta cum să vă stabiliți obiectivele, în așa fel încât să le puteți atinge. Veți vedea cum să vă antrenați, atât fizic cât și mental.

Sesiunile de antrenament pe care le recomand nu sunt complicate, nici măcar cele pentru avansați. Folosirea unui



power metru și/sau a unui monitor cardiac este importantă, dar nu esențială. Eu vă recomand să vă antrenați acordând atenție la cum vă simțiți și la parametrii (cifrele) înregistrați. E o parte vitală din procesul de a vă familiariza cu senzația antrenamentelor la diferite intensități care vă vor îmbunătăți abilitățile fizice.

În cele din urmă, cartea abordează și un domeniu crucial pentru atingerea performanței, deși încă învăluit în mister: puterea minții. Cum gândiți va influența puternic felul în care acționați, nu doar în ziua competiției, ci la fiecare sesiune de antrenament. Eu am fost norocos să am acces, la finalul carierei, la unele dintre cele mai bune metode de coaching, ceea ce m-a ajutat să înțeleg teoria și să o pun apoi în practică. Doar că lucrurile nu au stat mereu așa. În primii ani, înainte de implicarea Loteriei Naționale și de investițiile făcute în sportul britanic, a trebuit să-mi găsesc singur răspunsuri la întrebări despre cum să fac performanță, prin încercări și eșecuri. Totodată, am studiat și știința sportului pentru a înțelege cum mă puteam antrena eficient pentru a deveni un ciclist mai bun. Poate că nu vă permiteți un antrenor personal, însă această carte vă va fi cu siguranță de folos.

Odată ce totul vă devine clar, puteți să vă propuneți un prim obiectiv. Acest obiectiv poate fi suficient pentru voi sau poate fi piatra de temelie spre o provocare și mai mare. Fie că vă propuneți să câștigați aurul olimpic sau să terminați prima cursă, fiecare dintre ele merită tot efortul. Toate adaugă emoție peste simplul mers pe bicicletă.

Sper ca această carte să vă placă și să o găsiți valoroasă, dar - mai presus de toate -, sper să vă ajute să vă bucurați tot mai mult când sunteți pe bicicletă.

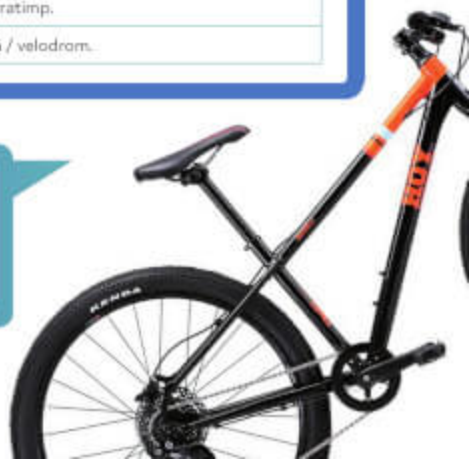
1.1 ACHIZIȚIA BICICLETEI

Cum sunt atât de multe feluri de bicicletă, cumpărarea uneia nu e un lucru chiar ușor. Trebuie să îi spuneți clar vânzătorului ce tip de ciclism veți practica și să luați una pe stilul și placul vostru. Este important să găsiți o bicicletă compatibilă, iar asta depinde de greutatea ei, de gradul de confort pe care îl conferă, de manevrabilitate și de poziția în șa. Informațiile de mai jos vă vor ajuta să găsiți bicicleta potrivită, dar nu ezitați să apelați la experiența și cunoștințele vânzătorilor din magazinele de specialitate. Nu este o listă definitivă, doar un scurt ghid, și de aceea, când aveți dubii e mai bine să cereți ajutorul.

CE FEL DE CICLISM VEȚI PRACTICA?	BICICLETA RECOMANDATĂ
Pe teren accidentat, trasee off-road, ture – inclusiv camping – în zone accidentate	Bicicletă MTB cu suspensie față (hard-tail) cu roți de 26 inch, pentru o bună aderență. Plus furcă cu cursă lungă sau chiar cu suspensie dublă (full suspension) dacă mergi pe teren dificil.
Pe trasee de MTB downhill	Bicicletă MTB specifică curselor downhill, cu suspensie dublă.
Cross country (XC)	Bicicletă MTB XC cu suspensie față sau dublă suspensie, cu roți de 29 inch pentru cicliști înalți și de 26 inch sau 650c pentru cei mai scunzi.
Pe trasee cu obstacole sau de călărie, în pădure, pe pârloage sau terenuri mlăștinoase. Curse de ciclocros sau off-road.	Bicicletă de gravel, de ciclocros sau MTB.
Ture de șosea, ciclism cu campare, ture lungi, de tip Audax ¹ (Randonneur) sau alte provocări de duranță.	Bicicletă de touring sau de Audax (Randonneur)
Pentru navetă, de menținere a formei fizice sau pentru ture cu familia.	MTB, bicicletă hibridă, cu pinion fix (fixie), clasică de șosea sau e-bike.
Ciclism de șosea sau triatlon începători.	Bicicletă sportivă sau una de șosea, cu dotări peste medie.
Curse de șosea sau de circuit.	Bicicletă de șosea de nivel mediu sau înalt.
Triatlon la modul serios.	Bicicletă de contrastimp.
Curse contrastimp pentru începători.	Bicicletă de șosea de nivel mediu sau înalt, cu aerobare.
Curse contrastimp pentru avansați.	Bicicletă de contrastimp.
Curse de pistă.	Bicicletă de pistă / velodrom.

DE MUNTE

- Anvelope late, cramponate, pe roți rezistente
- Cel mai adesea au suspensie
- Multe accesorii utile la ascensiune sau coborâre



1.1 CONFIGURAREA BICICLETEI

Cumpărarea unui biciclete la dimensiunea corectă este primul pas către bucuria de a face ciclism, următorul fiind cel al configurării bicicletei, astfel încât să vi se potrivească perfect. Iar configurarea se face prin ajustarea celor trei puncte de contact cu bicicleta:

- 1 PLĂCUȚELE PEDALELOR
- 2 ȘAUA
- 3 GHIDONUL

Asta vă permite să împingeți cu toată forța în pedale când aveți o poziție aerodinamică. Este posibil să nu găsiți poziția optimă din prima. Asta, din cauza mușchilor contractați sau a unor accidentări mai vechi, însă veți găsi aici exerciții și tehnici care să vă ajute. Poziția optimă o aflați cel mai bine dacă montați bicicleta pe un *turbo trainer*, ca să faceți ajustările necesare în timp ce pedalați. Puteți și să vă sprijiniți de un perete și să pedalați înapoi, dar asta nu e metoda ideală. Ar fi bine să aveți lângă voi și pe cineva care să vă ajute.

1. MAI ÎNTÂI PICIOARELE: MONTAREA PLĂCUȚELOR

Pentru cei mai mulți cicliști, configurarea bicicletei e un proces continuu, care trebuie revizuit periodic până se ajunge la poziția perfectă de ciclism. Oricum, unele lucruri nu se schimbă și pot fi făcute de la bun început. E vorba de atașarea plăcuțelor pe talpa pantofului de ciclism și „legarea” lor de pedale într-o poziție care să permită transferul forței din picioare cu pierderi minime de energie.

Poziționarea corectă a plăcuțelor este baza unei pedalări în forță. Dacă le montăm prea în față, laba piciorului și glezna nu mai reușesc să transfere eficient forța picioarelor. Dacă le montăm prea în spate, pierdem din forța indusă din gambe, iar flexia articulației gleznei nu se mai face rapid și ușor.

Plăcuțele trebuie fixate bine, iar până nu știți sigur că poziția voastră de ciclism e perfectă din punct de vedere biomecanic, puteți folosi o combinație pedală/plăcuță care permite labei o scurtă rotație laterală, în timp ce împingeți în pedale.

Încălțați-vă cu pantofii de ciclism și vedeți unde, pe exteriorul acestora, se află partea cea mai lată a labei piciorului. Montați plăcuțele pe talpă astfel încât centrul plăcuței să fie pe aceeași linie cu partea cea mai lată a tălpii. Adesea, pentru a ajuta la montaj, plăcuțele au o dungă care le marchează centrul. Clipsați pantofii la pedale și rotiți brațele pedaliier până când sunt paralele cu solul. Dați-vă jos de pe bicicletă și mutați plăcuța până când partea cea mai lată a pantofului este în poziția corectă, apoi prindeți definitiv plăcuța.

1.1

Plăcuțele trebuie fixate astfel încât, în momentul în care clipsează pe pedale, axul pedalei se află exact sub cea mai lată parte a labei piciorului.



1.2

Rugați observatorul să vadă unde, pe exteriorul pantofului, se află partea cea mai lată a labei piciorului în raport cu axul pedalei. Asta ar trebui să fie exact deasupra sau puțin în spate.





Sprinterii ca mine au tendința să își monteze plăcuțele astfel încât partea cea mai lată a labei piciorului să fie puțin în fața axului pedalei, deoarece, în felul acesta, articulația gleznei e mai puțin tensionată, ceea ce e un avantaj atunci când luați startul din picioare.



2. ÎNĂLȚIMEA ȘI POZIȚIA ȘEII

Puneți călcăiele pe pedale. Ridicați sau coborâți șaua până când piciorul este perfect întins (perpendicular) pe pedala care se află în poziția cea mai de jos (ora 6).

Apoi rugați persoana care vă observă să se așeze în spatele vostru în timp ce pedalați încet, înainte și înapoi, având călcăiele pe pedale. Observatorul trebuie să se uite la șoldurile voastre, care nu trebuie să se balanseze în timp ce pedalați. Dacă asta totuși se întâmplă, coborâți încet și treptat șaua până când șoldurile nu se mai leagănă.

Apoi trebuie stabilită poziția șeii în raport cu butucul pedaliier și cu pământul. Pentru început, fixați șaua paralel cu solul. Orice deviere trebuie să fie de maximum două grade. Dacă poziționați vârful șeii prea mult în jos, pentru a evita senzația de disconfort este un semn că nu ați configurat corect bicicleta. >>

2.1

Șaua se află la înălțimea corectă, dacă, ținând călcăiele pe pedală, aveți piciorul perfect perpendicular la finalul fiecărei împingeri în pedală.

>> Când stabiliți distanța dintre șaua și ghidon, este util să vă gândiți că propria coapsă va acționa ca o pârghie, în timp ce șaua va fi punctul de sprijin. Ca regulă de bază, ca să obțineți maxim de forță din mișcarea coapsei e bine ca șaua să fie poziționată astfel încât rotula piciorului care împinge să fie exact deasupra axului pedalei, atunci când brațul pedaliier este paralel cu solul.

Pentru buna poziționare a șeii, aveți nevoie de un fir cu plumb și de un observator extern. Așezați-vă într-o poziție

standard pe bicicletă, care e folosită de cei mai mulți cicliști, apoi - de la nivelul rotulei - coborâți firul cu plumb și întrebați observatorul unde pică acesta față de axul pedalei.

Reglați fin poziția șeii, până când rotula și axul se află pe aceeași linie. Verificați apoi cu o nivelă dacă șaua a rămas în poziție orizontală, desigur după ce sunteți siguri că ați pus bicicleta pe o suprafață plană. Dacă totul e în regulă, acum puteți strânge șuruburile necesare pentru a fixa șaua.



2.2

Dacă rotula este în fața axului pedalei, trageți șaua înapoi. Dacă rotula este în spatele axului, mișcați șaua spre înainte.



Unii cicliști, precum Tom Dumoulin (deasupra) preferă să își poziționeze genunchiul piciorului care împinge puțin în fața axului pedalei, deoarece acesta e stilul lor de pedalare sau pentru că participă la anumite curse. Bicicletele de contratimp aerodinamice, ca și cele de triatlon, sunt astfel construite încât genunchiul piciorului de împingere este mult în fața axului pedalei, dar asta doar pentru că bicicletele au o geometrie specifică, sau pentru că ghidonul bicicletelor de contratimp necesită o poziție de rulare aplecat în față.



3. GHIDONUL

Acum trebuie să vă ocupați de ghidon, iar primul lucru de rezolvat este poziționarea lui. Există un test foarte simplu pentru a vedea dacă aveți o poziție prea strânsă sau, dimpotrivă, prea aplecată. Oricum, oricare dintre aceste poziții vă va afecta eficiența pedalarii.

Puteți face testul pe șosea sau acasă, pe *turbo trainer*. Pedalați până vă încălziți, apoi relaxați-vă mușchii. Acum prindeți ghidonul de „coarne” (în *dropuri*), cu brațele întinse. Dacă, uitându-vă în jos, ghidonul vă împiedică să vedeți butucul roții din față, atunci poziția ghidonului e bună. Dacă vedeți butucul în fața ghidonului, atunci tija ghidonului (pipa) e prea scurtă. Dacă butucul e în spate, atunci pipa e prea lungă. Pentru determinarea lungimii potrivite a pipei e nevoie de măsurarea, cu o ruletă, a distanței cu care pipa permite (fiind

3.1

Țineți brațele întinse în timp ce prindeți „coarnele” ghidonului și priviți în jos, spre punctul în care ghidonul trece prin pipă.

mai scurtă) sau nu (fiind mai lungă) vederea butucului de față. Apoi puteți cumpăra și monta pipa.

După ce ați terminat ajustarea șei și a pipei ghidonului, asigurați-vă că acestea sunt în poziție dreaptă. Asta înseamnă alinierea axei longitudinale a șei cu tubul de sus al cadrului și, respectiv, a pipei cu roata din față. Aveți grijă cum faceți asta, mai cereți și o opinie de control și verificați după fiecare ajustare. Total trebuie făcut la milimetru. Dacă scăpați bicicleta pe jos sau dacă trageți o căzătură de pe ea, verificați din nou că totul e bine aliniat.

Dacă aveți grijă ca bicicleta să fie mereu bine reglată, vă protejați de o posibilă accidentare. Un umăr sau un genunchi dureros sunt primele semne că ceva este în neregulă.

i



O soluție pentru diminuarea rezistenței la înaintare este reducerea ariei frontale. Pentru asta, cel mai bine e să vă aplecați trunchiul, căci coeficientul frecării cu aerul crește odată cu viteza. Încercați să vă țineți de marginile coarnelor, într-o poziție de rulare numită și „în curbura ghidonului” („în *dropuri*”). Probabil că va fi nevoie să vă lucrați mușchii trunchiului înainte să puteți sta confortabil, ore întregi, în poziția de pedalarie. Am selectat în capitolul 3 o serie de exerciții care să vă ajute în acest sens, dar pentru moment, trebuie doar să vă fixați ghidonul, astfel încât să rulați comod. Apoi, odată ce sunteți tot mai puternic și pregătit, puteți să îl coborâți ca să ajungeți într-o postură aerodinamică.



3. GHIDONUL

Acum trebuie să vă ocupați de ghidon, iar primul lucru de rezolvat este poziționarea lui. Există un test foarte simplu pentru a vedea dacă aveți o poziție prea strânsă sau, dimpotrivă, prea aplecată. Oricum, oricare dintre aceste poziții vă va afecta eficiența pedalarilor.

Puteți face testul pe șosea sau acasă, pe *turbo trainer*. Pedalați până vă încălziți, apoi relaxați-vă mușchii. Acum prindeți ghidonul de „coarne” (în *dropuri*), cu brațele întinse. Dacă, uitându-vă în jos, ghidonul vă împiedică să vedeți butucul roții din față, atunci poziția ghidonului e bună. Dacă vedeți butucul în fața ghidonului, atunci tija ghidonului (pipa) e prea scurtă. Dacă butucul e în spate, atunci pipa e prea lungă. Pentru determinarea lungimii potrivite a pipei e nevoie de măsurarea, cu o ruletă, a distanței cu care pipa permite (fiind

3.1

Țineți brațele întinse în timp ce prindeți „coarnele” ghidonului și priviți în jos, spre punctul în care ghidonul trece prin pipă.

mai scurtă) sau nu (fiind mai lungă) vederea butucului de față. Apoi puteți cumpăra și monta pipa.

După ce ați terminat ajustarea șei și a pipei ghidonului, asigurați-vă că acestea sunt în poziție dreaptă. Asta înseamnă alinierea axei longitudinale a șei cu tubul de sus al cadrului și, respectiv, a pipei cu roata din față. Aveți grijă cum faceți asta, mai cereți și o opinie de control și verificați după fiecare ajustare. Totul trebuie făcut la milimetru. Dacă scăpați bicicleta pe jos sau dacă trageți o căzătură de pe ea, verificați din nou că totul e bine aliniat.

Dacă aveți grijă ca bicicleta să fie mereu bine reglată, vă protejați de o posibilă accidentare. Un umăr sau un genunchi dureros sunt primele semne că ceva este în neregulă.

i



O soluție pentru diminuarea rezistenței la înaintare este reducerea ariei frontale. Pentru asta, cel mai bine e să vă aplecați trunchiul, căci coeficientul frecării cu aerul crește odată cu viteza. Încercați să vă țineți de marginile coarnelor, într-o poziție de rulare numită și „în curbura ghidonului” („în *dropuri*”). Probabil că va fi nevoie să vă lucrați mușchii trunchiului înainte să puteți sta confortabil, ore întregi, în poziția de pedalare. Am selectat în capitolul 3 o serie de exerciții care să vă ajute în acest sens, dar pentru moment, trebuie doar să vă fixați ghidonul, astfel încât să rulați comod. Apoi, odată ce sunteți tot mai puternic și pregătit, puteți să îl coborâți ca să ajungeți într-o postură aerodinamică.

1.1 CONTROLUL BICICLETEI

Controlul bicicletei sau manevrabilitatea acesteia se referă la o bicicletă corect reglată și la distribuirea greutății în mers, astfel încât să puteți face față diferitelor situații. Un control bun echivalează cu deplasarea rapidă și în condiții de siguranță. Pe o bicicletă cu ghidon curbat puteți să vă poziționați mâna în funcție de împrejurări și de terenul pe care vă deplasați. Schimbările fine la modul în care vă distribuiți greutatea vă ajută, de asemenea, să aveți un control bun. Și, indiferent de ce faceți, fiți atenți mereu la ce se întâmplă în fața și în jurul vostru, ca să puteți anticipa și reacționa la orice surpriză.

POZIȚIA IMPLICITĂ A MĂINILOR

Manșoanele moderne de ghidon (*hoods*) sunt fabricate pentru a fi prinse, forma lor ergonomică încurajându-ne să pedalam astfel, de aceea pentru mulți oameni aceasta este poziția implicită a mâinilor. Este obositor să pedalați cu mâinile pe manșoane, dar puteți avea o poziție mai aerodinamică dacă vă aplecați și țineți coatele îndoite la 90 de grade și cu antebrațele drepte. Oricum, cea mai bună postură la coborâri și când cotiți este să vă țineți de curbură ghidonului (*drop*). Astfel, vă veți cobori centrul de greutate, ceea ce va ajuta la ocoliri. În plus, vă ajută să luați curbele pe linia cea mai scurtă, deoarece puneți mai multă sarcină pe roata din față, îmbunătățind astfel aderența cauciucurilor.

Urmăriți la TV cursele Grand Prix de motociclism. Vă veți convinge de importanța „încărcării” roții din față la viraje. Un motociclist bun poate controla alunecarea roții din spate în timp ce ia o curbă, dar nu și pe cea a roții din față. Asta pentru că, natural, e mai multă greutate pe roata din spate, ceea ce echivalează cu mai multă aderență.

Prinderea ghidonului de partea sa curbată are și alte avantaje. Puteți rula mai încet, adică sunteți mai aerodinamici fără să vă gândiți neapărat la asta și, de asemenea, aveți o postură mai sigură. Nu în ultimul rând, în felul acesta păstrați mai bine controlul ghidonului și, chiar dacă loviți vreun obstacol sau dați de vreo denivelare, nu veți scăpa „coarnele” din mână.

FRÂNARE & SPRINT

Prinderea ghidonului de partea sa curbată (în *dropuri*) ajută și la frânare. Asta nu doar pentru că puteți trage cu mai multă forță de manetă frânci, ci și pentru că roata din față este încărcată cu mai multă sarcină, adică are o aderență mai bună. Așa că pedalați cu mâinile pe manșoanele de ghidon (pe coarne) și când mergeți pe teren plat, dar și când urcați pante, pentru că poziția asta vă ajută să respirați profund și eficient.

Totodată, când vreți să aveți controlul bicicletei, când luați curbe, la coborâri sau când rulați pe suprafețe dificile (ude sau pavaj alunecos) este recomandat să stați tot „în *dropuri*”.

Poziția aceasta este cea mai potrivită și pentru sprinturi sau accelerații la ieșirea dintr-o curbă, nu doar pentru un control mai bun al bicicletei, ci și pentru un randament de deplasare mai mare. Totodată, ținând ferme și întinse articulațiile încheieturilor, imprimați mai multă forță mișcării.

Mulți cicliști alocă ore întregi antrenamentelor în care țin mâinile pe mânerul ghidonului, asta deși la concursuri, în momentele cele mai dificile, trebuie să stea „în *dropuri*”. De aceea este întotdeauna recomandat să vă antrenați cât mai specific posibil, inclusiv în ceea ce privește postura de rulare. Dacă nu sunteți obișnuiți să pedalați ținând ghidonul de partea sa curbată, veți avea ceva dificultăți la început. Probleme apar și dacă aveți încheieturile genunchilor sau mușchii flexori ai șoldului prea rigizi, ori insuficient de puternici, de aceea veți găsi exerciții de stretching (pag. 65-66) sau de ridicare de greutate (*Romanian Deadlift*) (pag. 86), care vă vor ajuta să le rectificați.

DISTRIBUIREA GREUTĂȚII

Văd mulți cicliști începători care stau în șa și se țin doar de ghidon când pedalează. În această poziție, trunchiul lor este cârât de bicicletă, precum o încălțătură statică. Pe bicicletă trebuie, însă, să fiți activi.

Voi și bicicleta trebuie să funcționați ca un întreg, de aceea este bine să vizualizați mintal, în permanentă, poziția pe care o aveți atunci când pedalați. Bicicleta trebuie să fie, de fapt, o extensie a corpului vostru. Puteți influența modul în care se mișcă bicicleta, nu numai prin conducerea ei efectivă, ci și prin modul în care țineți trunchiul sau în care vă flexați brațele pentru a absorbi șocurile. Încercați să vă gândiți la voi și la bicicletă ca la un tot unitar și mișcați-vă în ritm cu ea.



Pedalarea cu mâinile pe manșoanele de ghidon este mai confortabilă, dar, când sprintați sau luați curbe, e mai bine să le țineți „în dropuri”.



Cei mai buni cicliști din lume se mișcă eficient și grațios. După ani lungi de exercițiu, stăpânesc arta de a-și poziționa corpul pe bicicletă în funcție de condițiile din teren și de mediul din jur.

1.1 PEDALAREA EFICIENTĂ

Prin pedalare se transferă mișcarea de împingere și tragere dezvoltată de mușchii picioarelor în cea de rotire a pedalelor. O pedalare eficientă presupune dezvoltarea unei forțe care să permită o cadentă (ritmul de rotire a pedalei) cât mai mare, cu costuri fizice cât mai mici, totul rapid și fluent. Puteți face asta dacă știți care mușchi este implicat cel mai mult în fiecare dintre fazele de rotire, cum să vă flexați gleznele pe rând și cum să rămâneți relaxați, indiferent de cât de tare împingeți în pedale.

FAZELE

Imaginați-vă angrenajul bicicletei precum cadranelul unui ceas, și, deși o să explic tehnica de pedalare referindu-mă, separat, la piciorul care împinge și cel care se mișcă ascendent, e mai bine să le imaginați ca lucrând împreună.

Când axul pedalelor este pe cadranelul ceasului la ora 12, spunem că se află în punctul mort superior (*top dead centre*) și când e la ora 6 este în punctul mort inferior (*bottom dead centre*). Picioarele aplică cea mai mare forță imediat ce au trecut de punctul mort superior (pe la ora 1), și înainte de a ajunge în punctul mort inferior (pe la ora 5).

Schimbați la o viteză mult mai mică decât aveți nevoie, pentru a exercisa pedalarea rapidă. Asta vă educă mușchii să se contracte și relaxeze la momentul potrivit și vă îmbunătățește mobilitatea articulațiilor gleznei. Puteți face asta în timpul oricărei ture cu bicicleta. Relaxați-vă trunchiul. Gândiți-vă la o lebădă, cum stă nemișcată și senină deasupra, dar înotând egal și energic pe sub apă. Sau la un tobosar care ține un ritm infernal fără efort.

i

BICICLIȘTII MTB

Un studiu de specialitate arată că cicliștii montani (MTB) sunt cei care generează cea mai mare putere atunci când pedalează. Se crede că asta se întâmplă deoarece rularea pe un teren accidentat presupune obținerea unui maximum de eficiență din fiecare mișcare a pedalei. Tot MTB-iștii sunt foarte buni la corelarea forței exercitate în pedale cu suprafața pe care se deplasează și reușesc să mențină o cadentă fără urcușuri sau coborâri mari ale forței aplicate. Încercați ture off-road ca să ieșiți din rutină și ca să vă îmbunătățiți tehnica de pedalare.

BICICLIȘTII FIXIE

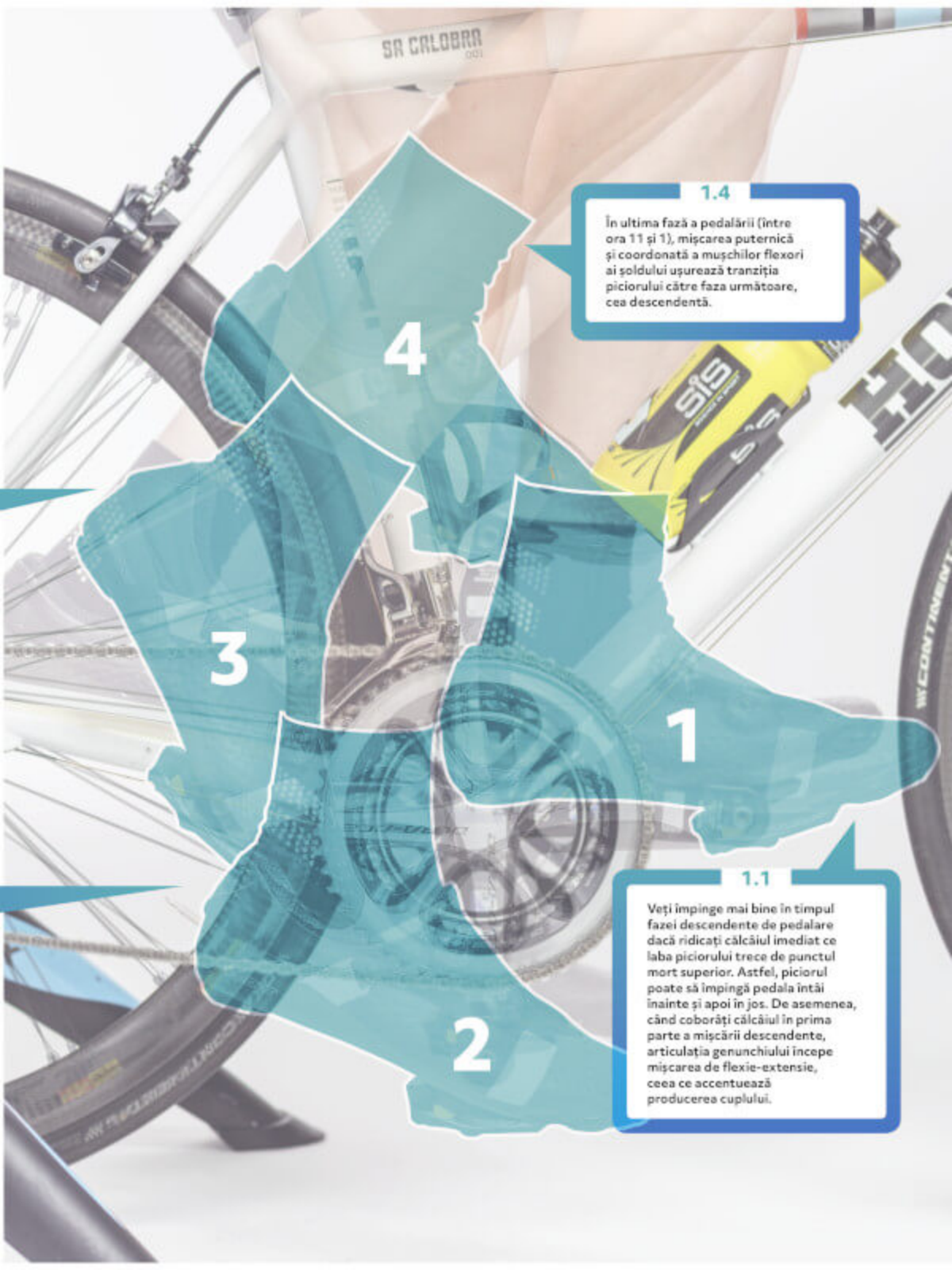
Mersul cu o bicicletă cu o singură viteză (*fixie*) vă va obliga să faceți mai multe mișcări din pedale decât ați face folosind o bicicletă *freewheel*. Pedalând pe o bicicletă *fixie*, mușchii piciorului aflat în mișcare ascendentă și cei ai trunchiului vor învăța să se relaxeze datorită impactului imediat asupra acestora. Dacă nu stați prea bine cu coordonarea mișcărilor, veți sări din șaua și sus-jos, mai ales dacă mergeți prea repede. Așa că, pe o *fixie*, trebuie să vă concentrați pe control și pe evitarea mișcărilor bruște, iar asta vă va relaxa mușchii.

1.3

Se credea odată că cicliștii buni pot să imprime o forță de tracțiune cu piciorul aflat în mișcare ascendentă, dar asta se întâmplă numai când pedalați la turații mici sau când vă ridicați în șau pentru a accelera de pe loc, spre exemplu. Mușchii piciorului care se ridică de fapt se relaxează și nu opun rezistență forței aplicate de piciorul care împinge în pedală. Dacă în timpul ultimei faze a mișcării ascendente trageți de laba piciorului, asta vă ajută la relaxarea mușchilor piciorului ascendent, la fel și dacă vă imaginați cum diferiți mușchi se contractă sau relaxează.

1.2

Ridicarea treptată a călcăiului în a doua fază a mișcării de împingere în pedală (între orele 3 și 5) vă pune în mișcare mușchii gambelor. Vă trimite, totodată, laba piciorului aproape de punctul mort inferior, după care începe mișcarea ascendentă de pedalare.



1.4

În ultima fază a pedalarii (între ora 11 și 1), mișcarea puternică și coordonată a mușchilor flexori ai șoldului ușurează tranziția piciorului către faza următoare, cea descendentă.

1.1

Veți împinge mai bine în timpul fazei descendente de pedalarie dacă ridicați călcâiul imediat ce laba piciorului trece de punctul mort superior. Astfel, piciorul poate să împingă pedala întâi înainte și apoi în jos. De asemenea, când coborâți călcâiul în prima parte a mișcării descendente, articulația genunchiului începe mișcarea de flexie-extensie, ceea ce accentuează producerea cuplului.

1.1 SIGUR & EFICIENT LA VIRAJE

Niciodată să nu vă asumați riscuri, atunci când luați un viraj. Performanța ciclistă se îmbunătățește mult dacă tăiați curbele în viteză, dar asta se poate prin suficientă măiestrie, nu prin asumarea unor riscuri. Mergând mai repede decât e cazul sau decât vă permit legile fizicii este inefficient și periculos. Tehnica de rulare trebuie îmbunătățită tot timpul, însă rămâneți în zona de confort atunci când luați virajele. Cu timpul veți deveni mai îndemânatici, iar asta este calea cea mai sigură pentru a căpăta viteză.

2 INTRAREA ÎN CURBĂ

Aveți grijă ca pedala „interioară”, adică cea dreaptă, dacă luați curba la dreapta, să fie în poziția de sus înainte de intrarea în viraj și că țineți apăsată cealaltă pedală. Țineți-vă trunchiul aplecat. Asta vă va ajuta să direcționați bicicleta pe linia dorită.

Cea mai bună metodă de a lua un viraj, dacă vă permite traficul, este să vă poziționați cât mai în exteriorul benzii de mers, apoi să tăiați strâns curba în extremitatea sa și, în fine, să virati larg. Astfel nu reduceți viteza de deplasare, însă totul depinde de condițiile efective de deplasare.

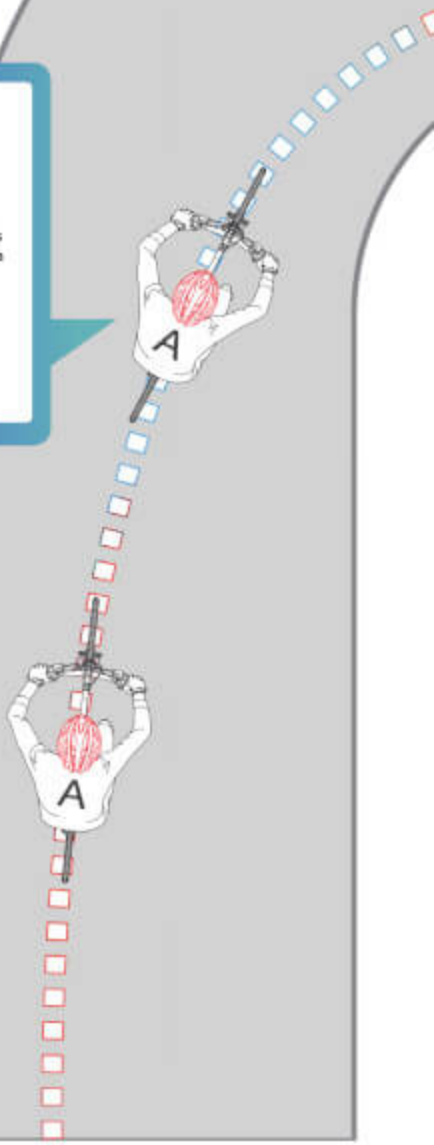
Dacă în față sau în spate aveți trafic, luați curba precaut, cât mai în exteriorul drumului, pe direcția de deplasare. Desigur, în viraje trebuie să evitați pe cât posibil gropile, băltoacele și porțiunile alunecoase. Frânați pentru a încetini, când mergeți în linie dreaptă și treceți pe o viteză mai mică – când accelerați la ieșirea din curbă –, pentru a evita tensiunea în picioare.

1 ESTIMAREA VITEZEI

Primul aspect de care trebuie să țineți cont, atunci când vă apropiați de o curbă, este viteza de rulare. Viteza cu care „intrați” în viraj depinde de cât de îngust este acesta, dar și de suprafața de deplasare. În curbele strânse se intră cu viteză redusă, la fel și dacă terenul este moale, ud sau noroios, sau dacă drumul este înclinat tocmai pe direcția de deplasare⁵.

Trebuie să frânați înainte să intrați într-o curbă, pentru că bicicleta își păstrează direcția de deplasare spre înainte atunci când reduceți viteza. Iar, dacă veți frâna în curbă, este nevoie să faceți un arc de cerc mult mai larg decât normal pentru a lua virajul. Astfel, ați putea ajunge pe partea cealaltă a drumului sau ați ieși din „decor”. Așadar, evitați să frânați în curbă.

Asta nu e tot. Cum diferite forțe fizice acționează asupra bicicletei atunci când luați o curbă, există un risc mare să blocați una dintre roți dacă frânați prea brusc și, ca urmare, să cădeți. Așadar, frânați din timp și, pe măsură ce exersați, veți putea aprecia când și cât de mult să frânați.



3 IEȘIREA DIN CURBĂ

Țineți ridicat genunchiul piciorului dinspre interiorul curbei, iar cu celălalt picior apăsați pedala și aplecați puțin bicicleta, astfel încât să urmeze traseul dorit. Dacă simțiți că roțile alunecă, apăsați mai tare pe pedala exterioară și aplecați-vă puțin trunchiul în față. Nu frânați.

Lăsați bicicleta să se miște liberă și pedalați doar atunci când ați intrat în linie dreaptă. Dacă ați trecut pe o viteză mai mică înainte de a intra în viraj, la ieșire veți putea accelera mai ușor.

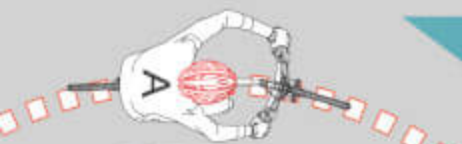
Exersați toate aceste mișcări în orice curbă posibilă, dar niciodată să nu vă supraestimați priceperea. Cu timpul veți dobândi „un simț” al virajului, veți simți cum e mai bine să manevrați bicicleta și veți putea lua curbele rapid și în siguranță, ceea ce va influența pozitiv viteza de deplasare. În plus, abordarea controlată a curbelor vă asigură un avantaj mare în competiții.

A circular inset photograph showing cyclist Chris Froome in a yellow and black jersey, leaning into a curve on a road bike. The background shows a mountainous landscape.

Poziția pedalei este importantă atunci când luați o curbă. În imagine, Chris Froome ține sus pedala dinspre interiorul virajului și corpul arcurit spre „dropuri”, pentru a avea un control cât mai bun al bicicletei.

RULAREA ÎN TRAFIC

Ilustrația prezintă traiectoria ideală a unui ciclist pe un drum închis traficului. Dacă vă deplasați pe un drum cu trafic din față, asigurați-vă că luați curba în extremitatea sa (apex) cu un viraj mai larg decât cel din desen, fără să ieșiți însă de pe banda de mers, lucru care vă va feri de eventuale probleme.



1.1 PEDALAREA ÎN TRAFIC

Mersul pe bicicletă în trafic poate fi intimidant, dar nu aveți de ce să vă temeți dacă deprindeți câteva abilități de bază și dacă urmați sfaturile de mai jos.

Întotdeauna trebuie să cunoașteți legislația rutieră privind ciclismul din zona în care vă aflați și să o respectați. Bicicliștii care încalcă legea îi deranjează pe alți participanți la trafic și nu este cazul să-i deranjați. Fiți atenți la tot ce se întâmplă în jur, de aceea e mai bine să pedalați fără muzică în căști sau vorbit la telefon. Rulați cu încredere, interacționați cu ceilalți participanți la trafic și pedalați întotdeauna defensiv.

1. DEPRINDERI

Înainte de a pedala în trafic intens, ar trebui să stăpâniți următoarele deprinderi:

- să pedalați și să manevrați bicicleta la viteze foarte mici fără să vă dezechilibrați
- să mergeți în linie dreaptă doar cu o mână ținută pe ghidon
- să priviți în jur și în spate, în timp ce pedalați în linie dreaptă

Este nevoie de antrenament pentru a putea rula în control la viteze mici, așa că, dacă sunteți începători sau vă sperie mersul în trafic, alegeți o porțiune liniștită de drum sau un parc pentru a exersa în timp ce faceți rotiri la dreapta, la stânga sau complete fără a vă dezechilibra. Țineți întotdeauna mâinile pe

manetele de frână când sunteți în trafic și mai bine pedalați într-o poziție mai ridicată a trunchiului decât de obicei. La o bicicletă cu „dropuri” e bine să țineți mâinile pe manșoanele de ghidon. Exersați mersul cu o singură mână, în timp ce cu cealaltă semnalizați intenția de a coti. Îndoiiți și relaxați ușor mâna cu care vă țineți de ghidon, astfel încât, dacă loviți un obstacol, articulația cotului absoarbe șocul și nu vă dezechilibrați. În cele din urmă, e mai ușor să priviți în spate dacă luați de pe ghidon mâna corespunzătoare direcției spre care vă rotiți. Exersați toate aceste mișcări și, odată ce vă devin confortabile, sunteți gata să intrați în trafic.

