I fondamentali sulla tecnica di guida

Curve con carico esterno

Sui trail naturali, la maggior parte delle curve che ci appresteremo ad affrontare saranno curve senza appoggio, ovvero senza una sponda cui poter fare affidamento nel percorrere la traiettoria. Queste tipologie di curve si eseguono con la tecnica del carico esterno.

Fondamentale è avere ben compreso la posizione di base, o posizione di attacco, con la quale iniziamo le discese. Questa posizione si ottiene:

- sollevando i glutei dalla sella mantenendoli in linea con la stessa
- portando ambe le pedivelle parallele al terreno
- abbassando i talloni
- mantenendo le gambe non completamente distese
- contemporaneamente piegando le braccia, abbassando il busto verso il basso e portando le spalle in linea con il manubrio
- rivolgere lo sguardo in avanti sollevando il mento.

Per chi è dotato di un reggisella telescopico, consigliamo di utilizzarlo per abbassare la sella alfine di facilitare il raggiungimento della posizione ottimale.



La posizione di base permette di raggiungere la massima centralità ed avere la giusta reattività per affrontare l'ingresso, la percorrenza e l'uscita di una curva senza appoggio.

La tecnica del carico esterno consiste nel portare il proprio peso il più in basso possibile e all'esterno della curva, per cui, partendo dalla posizione di base, dobbiamo abbassare il piede esterno alla curva (es. curva a SX piede a DX) e utilizzare la parte del bacino/tronco per indirizzare la percorrenza della traiettoria.



È fondamentale che il tallone del piede esterno alla curva rimanga basso e spinga sul pedale in modo da ottenere il massimo grip e che lo sguardo sia rivolto all'uscita della curva rispettando una delle regole fondamentali della conduzione della Mountain Bike: "Dove guardo vado".

Come potete notare dalla foto, la mountain bike va inclinata, il ginocchio esterno alla curva, in questo caso il DX, va a sfiorare il telaio e l'anca destra rimane il più possibile esterna all'asse della bicicletta.

In fase di percorrenza di curva, dobbiamo cercare di non frenare: al più utilizziamo leggermente il freno posteriore per correggere la traiettoria, tenendo però conto che azionando il freno posso perdere grip sulla ruota posteriore.

L'obbiettivo è quello di uscire dalla curva più velocemente di quanto siamo entrati, per cui la velocità di ingresso deve essere adeguata, freno il giusto prima, per evitare di arrivare troppo velocemente a centro curva; se così fosse, dovrei frenare quando la bicicletta è piegata rischiando di cadere, penalizzando la fase di uscita dalla curva.

Sollevamento delle ruote

Imparare a gestirei, senza l'ausilio dei freni, il sollevamento della ruota anteriore e di quella posteriore è fondamentale per affrontare qualsiasi tipo di trail e, nella tecnica più evoluta, per eseguire correttamente il Bunny Hop (sollevamento in progressione della ruota anteriore e posteriore). Saper alleggerire l'anteriore e il posteriore permette di affrontare con più sicurezza sezioni dei trail con ostacoli, come ad esempio radici o rocce.

Il sollevamento della *ruota anteriore* si ottiene spostando repentinamente il proprio peso verso l'asse della ruota posteriore (quindi indietro rispetto alla sella), come se eseguissimo un "fuorisella dinamico". Dobbiamo quindi estendere repentinamente le braccia e le gambe, senza tirare il manubrio, bensì utilizzando la massa del proprio corpo che spostandosi in velocità verso la ruota posteriore alleggerirà la ruota anteriore fino a farla sollevare da terra.



Per evitare di ribaltarsi, teniamo a portata di mano il freno posteriore: se la ruota anteriore di alleggerisse troppo, sfiorando il freno posteriore questa immediatamente toccherebbe terra evitandoci il peggio.

È importante che lo sguardo sia sempre rivolto in avanti e che non tiriamo il manubrio con le braccia bensì ci concentriamo sull'arretramento del nostro corpo.

Per sollevare la *ruota posteriore*, dobbiamo partire da una corretta posizione dei piedi sui pedali:

• ambe le pedivelle devono essere parallele al terreno

• abbassiamo la punta dei piedi, di conseguenza i talloni si alzano

Ciò ci permette di avare una posizione ottimale del piede che “aggrappano” sui pedali. Successivamente, con ambo i piedi, spingiamo indietro e solleviamo i pedali e spostiamo il nostro peso in avanti avanzando il bacino verso il manubrio.



Se eseguiamo correttamente quest’ultima fase, noteremo una rotazione dei polsi sulle monopole che facilita il sollevamento della ruota posteriore. Lo sguardo va sempre rivolto in avanti.

La sicurezza legata a questo esercizio si ha NON tenendo a portata di mano il freno anteriore, per cui la mano che aziona il freno anteriore va ben chiusa ad impugnare il manubrio.

Come mostrato nelle foto, vi consigliamo di utilizzare dei riferimenti visivi, in questo caso dei conetti colorati, per adottare le giuste tempistiche con le quali affrontare gli esercizi descritti in questa sezione.

La concatenazione dei due esercizi, sollevamento ruota anteriore e successivamente quella posteriore, rappresenta la progressione didattica per arrivare al bunny hop.

Spostamenti laterali

Questa lezione presenta un esercizio che è l'evoluzione del sollevamento della ruota anteriore e posteriore, ovvero lo *spostamento delle ruote in laterale*.

Pre-requisito per questo esercizio è quello di avere la perfetta padronanza nell'alzare la ruota anteriore e quella posteriore ruote, poiché concateneremo lo spostamento in laterale della ruota anteriore e successivamente quella posteriore.

Per arrivare a compiere la concatenazione dei movimenti necessari a eseguire questo esercizio (sollevamento della ruota anteriore, suo spostamento in laterale e successivamente sollevamento e, a seguire, spostamento in laterale della ruota posteriore) è utile predisporre una fila di conetti come mostrato nella foto, ovvero in linea lasciando uno spazio maggiore tra i due conetti centrali:



Nella foto vediamo la prima fase dell'esercizio, ovvero il sollevamento della ruota anteriore per ottenere uno spostamento da DX verso SX, che otteniamo in questo modo:

- procediamo paralleli ai conetti (in questo caso li costeggiamo lasciandoli alla nostra SX) fino a quando la ruota anteriore arriva all'altezza della metà della linea di conetti
- a questo punto solleviamo la ruota anteriore con la tecnica descritta nella lezione *Sollevamento delle ruote* e simultaneamente effettuiamo uno spostamento in laterale delle spalle, in questo caso da DX a SX
- fondamentale è rivolgere lo sguardo nella direzione in cui vogliamo andare, nel caso della foto a SX.

La concatenazione dei movimenti sopra descritti porterà la ruota anteriore a scavallare la fila di conetti.

Una volta che la ruota anteriore ha toccato terra, proseguiamo con la seconda fase dell'esercizio:

- con la tecnica descritta nella lezione *Sollevamento delle ruote* procediamo ad alzare la ruota posteriore
- utilizzando una rotazione del bacino e del piede esterno, portiamo la ruota a oltrepassare i conetti.

Nella figura è rappresentato lo "scavallamento" dei conetti da SX a DX.



Molto utile è il corretto posizionamento dei piedi: come vedete dall'immagine, nello spostamento da SX a DX il piede SX è posizionato indietro, ciò consente di effettuare la giusta traslazione verso DX di tutto il corpo. Ricordiamoci di non utilizzare solo i piedi nella traslazione laterale, ma di accompagnare il gesto con il bacino.

Fondamentale è lo sguardo: ribadendo il concetto "dove guardo vado", è importante che lo sguardo segua esattamente la direzione imposta dai vari spostamenti che permettono di realizzare l'esercizio.

All'inizio, è utile scomporre l'esercizio finale in due: prima impariamo ad eseguire lo spostamento della ruota anteriore, successivamente quello della ruota posteriore per arrivare, con una progressione didattica, a eseguire in modo sincronizzato i due esercizi.

Un'evoluzione di questa tecnica è il lateral hop, che è il risultato della fusione dell'esercizio del bunny hop e dello spostamento laterale.

Modulazione della frenata

Per aumentare la sicurezza nella nostra guida dobbiamo avere il perfetto controllo del mezzo, specialmente in una fase delicata come quella della frenata. In questa lezione esamineremo come imparare a modulare la frenata.

Per massimizzare l'effetto dei nostri freni, dobbiamo garantire il massimo grip ad ambo le ruote in fase di decelerazione, seguendo il concetto dell'ABS (Sistema Anti Bloccaggio): lo spazio di frenata diminuisce se le ruote decelerano senza però inchiodare e quindi slittare sul terreno.

Fondamentale per imparare a modulare la frenata è trovare un tratto del trail in pendenza, possibilmente con il fondo non troppo regolare, che sia però sicuro, ovvero senza ostacoli che potrebbero causare dei traumi in caso di caduta.

Vediamo ora come massimizzare il grip delle ruote:

- per la *ruota posteriore*, ottimizziamo il nostro grip mantenendo ambe le pedivelle parallele al terreno con i talloni bassi, in questo modo possiamo fare forza sui pedali e massimizzare la presa della ruota posteriore. La posizione delle gambe non deve essere totalmente distesa, altrimenti non riusciremo a copiare le asperità del terreno e perderemo grip

- per la *ruota anteriore*, dobbiamo cercare di rimanere molto centrali sulla bicicletta, per fare in modo che la ruota abbia il giusto carico a terra imposto dal nostro peso attraverso il busto e le braccia. Anche le braccia non vanno totalmente distese, per lasciare libera la ruota di copiare le asperità del terreno.



Molto importante è la modulazione della forza che imponiamo sulle leve dei freni, tenendo conto di queste indicazioni di base:

- il manubrio va impugnato per tutta la sua larghezza, da cui ne deriva una corretta posizione delle leve dei freni che vanno azionate ad un dito solo (tranne per quegli impianti che prevedono leve da azionare a due dita)
- serve sempre mantenere una pressione leggera sulla leva del freno durante la fase di frenata, pressione che deve aumentare progressivamente per aumentare il potere frenante
- l'azione sulla leva non deve essere impulsiva e repentina, bensì dolce e modulare.

Specialmente all'inizio, ricordatevi di selezionare un tratto del percorso in che abbia una via di fuga: se vi sentite insicuri sulla frenata, piuttosto di inchiodare rischiando il ribaltamento, rilasciate i freni ed andate dritti (ciò implica che il posto selezionato non presenti ostacoli nella direzione della via di fuga).

Anche in questo caso vale una delle regole fondamentali della mountain bike, "dove guardo vado": se il nostro sguardo è rivolto in avanti, leggeremo le insidie del percorso in anticipo permettendoci di affrontarle al meglio.