

Piccola manutenzione ordinaria

La manutenzione

La bici necessita di una regolare manutenzione che le consentirà:

- di durare più a lungo
- di essere sempre sicura ed affidabile

Periodicamente sarà bene procedere ad una accurata pulizia dei componenti e a frequenti controlli delle parti più soggette a guasti che limitano la sicurezza del mezzo in particolare dei tre impianti sopra presentati. Ecco i controlli più importanti:

Sistema frenante

- i pattini dei freni devono essere frequentemente controllati e sostituiti quando sono consumati
- se dopo la frenata le leve dei freni e le ganasce ritornano con difficoltà nella posizione di riposo, si devono pulire e lubrificare i movimenti del sistema, controllare le molle dei cavi e verificare che il serraggio delle viti non sia eccessivo
- con frequenza bisogna verificare l'efficienza delle molle e dell'archetto
- il cavetto d'acciaio va osservato con attenzione e se mostra segni di usura, va sostituito prima che si rompa

Sistema di trasmissione

- bisogna pulire con gasolio (e non con acqua ad alta pressione) e lubrificare con **poco** olio il sistema di trasmissione, in particolare la catena
- il gioco della catena si registra regolando la posizione della ruota posteriore
- è necessario controllare il serraggio delle viti di tutti gli organi della trasmissione

Impianto di illuminazione

- pulire frequentemente i contatti della dinamo
- mettere un cappuccio di gomma sul rullino zigrinato della dinamo per evitare l'eccessiva usura del copertone
- controllare che viti e dadi di bloccaggio siano ben stretti
- nel caso di una luce applicabile, controllare la carica della pila

Lubrificazione

La lubrificazione è fondamentale per garantire alle parti in movimento il massimo della scorrevolezza e della durata. In commercio esistono prodotti specifici molto adatti allo scopo.

E' meglio evitare gli spray che, problemi di ozono a parte, sporcano di più e sono difficili da dosare.

Un metodo casalingo che permette una buona lubrificazione con modiche quantità di olio, consiste nel miscelare l'apposito lubrificante (olio teflonato o altro) con della benzina. La miscela ottenuta (indicativamente 3 parti di benzina per 2 parti

d'olio) può agevolmente essere spalmata sulla catena facendo ricorso ad un pennellino non troppo duro. La buona fluidità del preparato garantisce un'ottima penetrazione e, non appena la benzina si sarà volatilizzata, non resterà che un leggerissimo velo d'olio a ricoprire le parti.

E' però forse più pratico procurarsi un buon prodotto, già confezionato in forma di oliatore, con il quale passare, goccia a goccia, tutte le maglie della catena. Con lo stesso andremo infine a lubrificare anche le parti in movimento sia del cambio che del deragliatore. Analogo intervento per le altre parti che originano attriti quali leve e archetti dei freni, l'interno delle guaine, i cuscinetti dei pedali.

Interventi di emergenza

La foratura

E' questo uno degli inconvenienti che più frequentemente minacciano la serenità del ciclista. Per trarsi d'impaccio in questo frangente è indispensabile avere innanzitutto una pompa efficace e efficiente. Quelle normali sono di diverse misure e bisogna pertanto cercare quella che meglio si adatta alle dimensioni del nostro telaio. Quelle mini possono essere a doppio effetto, cioè pompare sia nella corsa di andata sia in quella di ritorno, oppure telescopiche, comode da stivare ma meno potenti. In alternativa esistono delle mini bombolette di aria compressa che occupano pochissimo spazio e sono sufficienti a gonfiare un pneumatico.

Oltre alla pompa - che di tanto in tanto è bene provare per verificare la buona tenuta della guarnizione interna - dobbiamo portarci una camera d'aria di scorta, naturalmente della misura adatta. Da non dimenticare poi almeno un paio di leve toglicopertoni. Conviene prendere quelle di plastica più leggere (e silenziose in viaggio) di quelle, ormai superate, di ferro.

Se le ruote della nostra bici sono fissate con gli attacchi rapidi non ci serve altro. Se invece il fissaggio è ottenuto a mezzo di bulloni dobbiamo portarci la chiave apposita per poterli svitare e riavvitare. Oltre alla camera d'aria di scorta è conveniente avere anche un piccolo kit, per l'eventuale riparazione della camera bucata, che comprende alcune toppe (o pezze), un tubetto di mastice, un pezzetto di carta vetrata o una mini grattugia in metallo.

Può rivelarsi utile anche un pezzetto di matita o una penna per segnare la posizione del foro una volta individuato. Anche un pezzetto di gesso andrebbe bene se non presentasse l'inconveniente di sfarinarsi in conseguenza delle vibrazioni che la bici inevitabilmente trasmette alla borsa dei ferri.

Ma veniamo adesso al momento della verità, cioè a risolvere concretamente il problema foratura. La soluzione più pratica, sicura e veloce prevede senz'altro la sostituzione della camera d'aria.

Se la bici è una mountain bike che monta copertoni grossi, prima di tentare di sfilare la ruota, dovremo sganciare il terminale della corda del freno in prossimità dei pattini. L'operazione è più semplice di quanto sembri: con una mano dobbiamo stringere i pattini contro il cerchio mentre con l'altra cerchiamo di liberare il capocorda dal suo alloggiamento.

Se è la ruota posteriore ad essersi forata la faccenda viene ad essere complicata dalla presenza della catena. Per agevolare l'operazione è sempre consigliabile, agendo sulle leve del cambio, posizionare la catena sugli ingranaggi più esterni. Vale a dire sul rochetto posteriore più piccolo e sulla corona anteriore più grande.

Fatti questi preparativi, e sfilata la ruota, non resta che svitare il cappuccio della valvola e l'eventuale rondella che la fissa al cerchio. A questo punto, muniti dell'apposita leva, siamo pronti a sferrare il primo attacco.

Infilata una prima leva tra cerchio e copertone ne fissiamo l'estremità al raggio più vicino. Con la seconda leva, inserita poco lontana dalla prima, provvediamo a scalzare tutto il fianco del copertone. Con un dito spingiamo la valvola fuori dal suo alloggiamento e procediamo ad estrarre la camera d'aria. Prima di inserire quella nuova è importante cercare di risalire alla causa che ha provocato il guasto, ispezionando con le dita l'interno del copertone. Se vi fosse rimasto conficcato qualcosa dovremo provvedere alla sua eliminazione.

Per rendere più facile e sicuro l'inserimento della nuova camera d'aria è opportuno, con un paio di colpi di pompa, gonfiarla leggermente.

Sistemiamo innanzitutto la valvola nel suo alloggiamento e procediamo con il posizionamento di tutta la camera.

Con cautela dovremo adesso inserire il copertone nel cerchio. L'ultimo tratto risulta il più difficile, specie nei copertoncini più stretti. In questa fase è bene evitare di fare ricorso alle leve che rischierebbero di danneggiare la camera d'aria.

Al termine dovremo controllare che, specialmente intorno alla valvola, il coperone aderisca al cerchio perfettamente. Se così non fosse dovremo spingere la valvola verso l'interno cercandone la corretta collocazione.

A questo punto il più è fatto e non rimane che gonfiare la gomma, fissare la ruota, riposizionare freni e catena e ripartire.

Se disgraziatamente dovesse capitarci di forare una seconda volta, quando ormai non abbiamo nessuna

camera di ricambio, dobbiamo armarci di pazienza e tentare una riparazione. Affinché questa sia possibile dobbiamo disporre di toppe preconfezionate e di un tubetto di buon mastic. A questo proposito va detto che il tubetto di mastic, una volta aperto, non dura per tanto tempo. Ricordiamoci pertanto di sostituirlo con una certa frequenza. Non c'è di peggio, in questi frangenti, che accorgersi che nel momento del bisogno dal nostro tubetto non esce neanche più una goccia della dorata e taumaturgica colla, la sola capace di farci proseguire il viaggio a cavallo della nostra ferita cavalcatura.

Ma veniamo all'intervento pratico. Liberata la camera dal copertone, volendo anche senza togliere la ruota, la prima cosa da fare consiste nell'individuazione del foro. Come norma prudenziale è bene compiere una preventiva ispezione lungo tutta la superficie esterna del copertone che potrebbe già fornire una precisa indicazione sulla causa che ha provocato la foratura. Se questa prima ricerca ha dato esito negativo procediamo, dopo aver pompato leggermente la camera d'aria, alla ricerca del foro passando e ripassando la camera vicino al viso, per poterne captare anche il minimo afflato.

Potendo disporre (cosa peraltro assai improbabile) di una bacinella d'acqua la ricerca sarebbe enormemente agevolata.

Comunque sia, individuato il foro, con della carta vetrata o con le mini grattugie che a volte corredano i kit di riparazione provvediamo a rendere ruvida la superficie della camera su cui andremo poi a stendere un leggero velo di mastic.

Attendiamo che quest'ultimo si asciughi prima di adagiarsi sopra la toppa che andrà tenuta premuta tra le dita con forza per qualche istante.

E' bene ricordare che il lato della toppa da far aderire alla camera è, di norma, quello di colore arancio protetto dalla carta di alluminio. L'altro lato, ricoperto di pellicola trasparente che non è necessario togliere, va a contatto con l'interno del copertone.

Con le moderne camere, meno elastiche di quelle di un tempo, non sempre il risultato è sicuro e, a mio avviso, è forse meglio che siano tenute leggermente gonfie mentre si cerca di farvi aderire la toppa.

**Associazione
Arcore
Ciclabile**



via Belvedere, 19 - ARCORE
www.arcoreciclabile.it
arcoreciclabile@brianzaest.it

La strada come giungla: il problema sicurezza

Il ciclista e il codice della strada

Osservare il Codice della Strada (c.s.) e il suo Regolamento di esecuzione (reg.) non è solo un dovere, ma anche il primo presupposto per il riconoscimento dei propri diritti in caso di incidente.

La bici deve sottostare a tutte le norme generali sui veicoli e a quelle create specificamente per essa; se è condotta a mano, si applicano le norme sui pedoni.

Caratteristiche tecniche per il codice

I velocipedi non devono eccedere m 1.30 di larghezza, m 3 di lunghezza, m 2.20 di altezza (art. 50 comma 2 c.s.). Devono avere (artt. 68 c.s. 224 e 225 reg.) pneumatici, freni indipendenti, un campanello udibile a 30 metri, luci elettriche bianche o gialle anteriori e rosse posteriori, catadiottri omologati rossi posteriori, gialli sui pedali e sui lati di ciascuna ruota (anche le bici da corsa tranne che in gare autorizzate). Fanali e catadiottri devono essere montati ed usati solo da mezz'ora dopo il tramonto a mezz'ora prima del sorgere del sole, o di giorno in ogni circostanza di scarsa visibilità, gallerie comprese (artt. 68 comma 2 e 3; 152 comma 1 c.s.).

Il trasporto dei bambini

“E’ consentito al conducente maggiorenne il trasporto di un bambino fino a otto anni d’età, purchè non intralci guida e visuale” (art. 182 comma 5 c.s.). Occorre servirsi di un apposito seggiolino formato da sedile con schienale, braccioli, sistema di fissaggio e di sicurezza (cinghie e protezioni per i piedi). Per i bimbi fino a 15 kg il seggiolino è posto tra manubrio e sella, per bambini più grandi il seggiolino è in posizione posteriore.

Dove non si può e dove si deve andare

Divieto di circolazione su autostrade, strade extraurbane principali e su tutte le strade a queste analoghe indicate da segnaletica di “divieto alle bici” (art. 175 c.s.). Obbligo di circolazione, se ci sono, sulle piste ciclabili (artt. 3 e 182 c.9 c.s.). Nelle aree pedonali, divieto (però derogabile espressamente, art.3 c.s.). I marciapiedi sono solo per i pedoni (art. 3 c.s.).

Dove mi metto ?

“I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell’altro” (art.182 comma 1 c.s.). I velocipedi devono “essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata” (art.143 comma 2 c.s.) anche quando è ammessa la marcia per file parallele (art. 144 comma 2 c.s.) , salva la necessità di svoltare a sinistra negli incroci senza semafori o sorpassare (art. 148, 154 c.s.).

Bici e semafori

“In corrispondenza delle intersezioni disciplinate da semafori, i conducenti dei veicoli a due ruote possono, nella corsia affiancarsi agli altri veicoli in attesa del via” ma “la manovra a zig-zag” per portarsi avanti è vietata (art. 346, comma 6 e 7 reg.).



Bici a mano

É obbligatorio portare la bici a mano se:

- si intralciano i pedoni (art. 182 c.s.)
- “nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso” nonché “dove le circostanze lo richiedano” (art. 377 reg.)
- quando c’è un cartello esplicito di divieto di transito e in area pedonale priva di deroga pro-bici (art. 3 c.s.)

Comportamento in bici

In strada è vietato fare di “improvvisi scarti” e “zig-zag” (art. 377 reg.); obbligo di tenere “libero l’uso delle braccia e delle mani” e di “reggere il manubrio almeno con una mano” e di non limitarsi visuale e libertà di manovra; divieto di farsi trainare e trainare veicoli (art. 182, comma 2 e 3 c.s.)

Segnalazioni con le braccia

Ogni variazione di traiettoria va segnalata, o con le frecce luminose analoghe a quelle per gli altri veicoli (art. 225 comma 6 reg.) o, in assenza, **sporgendo di lato** le braccia.

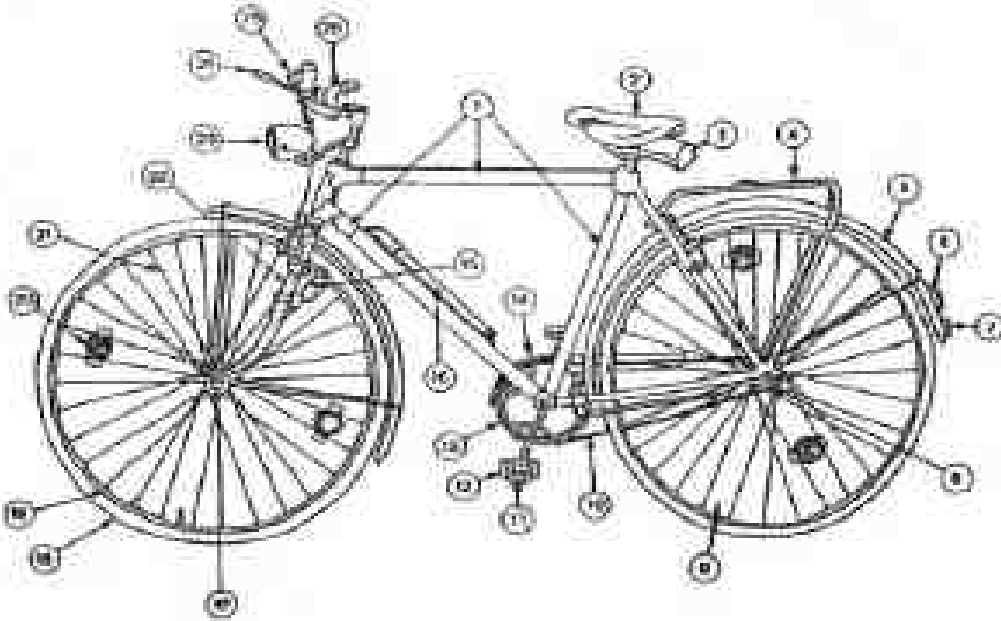
L' intenzione di fermarsi si comunica **alzando verticalmente** il braccio (art. 154 comma 2 c.s.).

Precedenze speciali

Le bici hanno precedenza sugli altri veicoli se c'è un attraversamento ciclabile segnalato (art. 40 c.s.), caso previsto, per garantire continuità a una pista, con tratteggio sull'asfalto. Le bici devono dare sempre la precedenza, oltre ai casi ordinari, anche se sboccano su una strada ordinaria da una pista ciclabile non "protetta" da strisce o semaforo (art. 145 comma 8 c.s.). Sempre ci vuole "massima cautela" nell'attraversare (art. 377 ult.comma reg.).

Scheda didattica

Le parti che compongono la bicicletta



Osservate il disegno sottostante e individuate le seguenti parti essenziali indicandole a voce:

TELAIO composto da:

- forcella anteriore - forcella posteriore - tubo orizzontale - tubo obliquo - piantone

SISTEMA DI TRASMISSIONE composto da:

- catena - pedali - ruote dentate - pedivelle

SISTEMA STERZANTE composto da:

- tubo dello sterzo - manubrio

IMPIANTO ELETTRICO composto da:

- fanale anteriore - fanale posteriore

IMPIANTO FRENANTE composto da:

- freno anteriore - freno posteriore - leva del freno

Ora mettete i numeri corrispondenti nelle caselle a fianco dei nomi:

dinamo	()	copricatena	()	raggio	()
fanale	()	campanello	()	luce posteriore	()
cerchione	()	manubrio	()	catarifrangente per ruota	()
forcella	()	pompa	()	cambio	()
portapacchi	()	perno	()	valvola	()
freno	()	pedale	()	sella	()
catarifrangente	()	borsa attrezzi	()	parafango	()
catena	()	telaio	()	catarifrangente per pedale	()
pneumatici	()	ingranaggio	()		