

DICAS DE PILOTAGEM PARA CICLISTAS INICIANTE



CICLOFEMINI ESCOLA DE PILOTAGEM DE BICICLETA NOVEMBRO, 2019

Quando você resolve entrar para a **prática esportiva do ciclismo**, vai perceber que pilotar uma bicicleta de estrada é bem diferente de apenas pedalar por lazer. É bem mais difícil e **demandam muito treino para aperfeiçoamento da sua técnica de pilotagem.**

Aprendi muito apenas observando os ciclistas mais experientes e ciclistas profissionais assistindo as provas na TV. Observando os ciclistas profissionais fica fácil de entender a importância da técnica. No Youtube há vários vídeos das grandes corridas, Tour de France, Giro D'Italia, entre outras.

A pedalada, a troca de marcha e a frenagem são tão suaves e fluidas que são imperceptíveis. Os quadris estão imóveis, a cadência firme como um batimento cardíaco. **Eles são um com a bicicleta.** Você pode ter a bicicleta mais cara, o melhor uniforme, nada disto vai levá-lo a essa excelência. O que de fato **vai torná-lo bom na pilotagem** é observar atentamente como os ciclistas profissionais pilotam e praticar, praticar, **praticar exaustivamente.**

PEDALADA

A técnica de pedalar é uma questão muito debatida, com muitos gurus do ciclismo defendendo o conceito de **'usar toda a pedalada'** puxando o pedal para cima e empurrando para baixo.

Após pesquisar e ler bastante a respeito, encontrei na literatura do Dr.PhD. Jeff Broker - engenheiro de biomecânica, com mais de 25 anos, especialista em biomecânica de lesões, mecanismos e mitigação de lesões e fatores humanos, especialização em análise de acidentes de bicicleta e industriais. Professor Associado UCCS. Ex-biomecânico sênior do Comitê Olímpico dos EUA, que dedicou mais de uma década de pesquisa à arte de pedalar – respostas à algumas lesões que adquiri ao longo da minha experiência no ciclismo.

Segundo o Dr. Broker, puxar o pedal não aumenta a potência máxima e, na verdade, pode causar lesões.

Puxar o pedal para cima exerce muita pressão sobre os isquiotibiais e os flexores do quadril. Esses músculos são projetados para elevar o peso da perna contra a gravidade enquanto correm ou caminham, mas não para lidar com a demanda de contrair repetidamente contra a resistência do pedal.

À medida que o músculo fadiga, isso aumenta a tensão, o que pode contribuir para a dor lombar e do quadril. Além disso, nas cadências recomendadas de 80 a 90 rpm, o sistema muscular não consegue contrair e relaxar rápido o suficiente para desativar um grupo de músculos e contrair outro.

Em outras palavras, quando a perna esquerda empurra para baixo, a perna direita não pode puxar rápido o suficiente para criar pressão negativa no pedal, e muito menos gerar força em uma direção ascendente.

Em suma, puxar o pedal não funciona. Então, qual é a técnica correta do pedal?

O Dr. Broker defende direcionar todo o seu poder para o golpe descendente, iniciando o golpe às 12 horas e terminando às 6 horas. Isso é chamado de 'fase de acionamento'.

Como a fase de condução está chegando ao fim em uma perna, ela deve começar na outra, enquanto a primeira perna relaxa.

O pico de torque durante a fase de acionamento deve ocorrer em torno da posição das 3 horas.



PUXAR O PEDAL NÃO AUMENTA A POTÊNCIA MÁXIMA E, PODE CAUSAR LESÕES.

ALGUNS EXERCÍCIOS DE PEDALAGEM:

- Se você está acostumado a 'empurrar / puxar' os pedais, treine novamente os músculos para desligar este modo de pedalada, não pedalando com o movimento do pé em ponta e deixando o pé paralelo ao chão.
- Faça o treino da pedalada em um rolo fixo.
- Observe sua cadência média em uma pedalada normal e em modo estacionário. Da próxima vez, tente aumentá-lo em 10 rpm.
- Esta sessão de treinamento de uma hora concentrará sua atenção no pedal: aqueça por 10 minutos. A cada cinco minutos, mude de marcha para a coroa menor e pedale o mais rápido possível por 10 segundos. Faça isso por 40 minutos e depois esfrie por 10 minutos.
- 30-30s: pedale por 30 segundos em uma cadência super alta em marcha pesada, seguido por 30 segundos de pedalada leve. Repita isso 10 vezes e faça quatro séries, recuperando por 10 minutos entre as séries.
- Intervalos de tensão muscular: pedal a 50-60 rpm em uma marcha que mantém sua frequência cardíaca abaixo da zona 3. Concentre-se em pressionar os pedais, concentrando-se nas contrações dos glúteos, isquiotibiais e panturrilhas. Faça isso por blocos de 10 minutos, certificando-se de que sua postura esteja correta e que seu calcanhar não caia.

Observe que este é um dos estudos realizados a respeito. Pode não ser a verdade absoluta e definitiva, pois o esporte e os estudos estão em constant evolução. Estou testando este conceito e para mim esta funcionando bem, com ótimos resultados.

Puxar o pedal para cima exerce muita pressão sobre os isquiotibiais e os flexores do quadril.

SE VOCÊ ESTÁ ACOSTUMADO A 'EMPURRAR / PUXAR' OS PEDAIS, TREINE NOVAMENTE OS MÚSCULOS PARA DESLIGAR ESTE MODO DE PEDALADA

ENGRENAGEM (Marcha, Câmbio)

Um erro comum dos novos ciclistas é o uso ineficiente do câmbio. Ao passar de um gradiente para outro, é crucial **mudar de marcha rapidamente, para não perder impulso e energia preciosa.**

Uma boa maneira de pensar sobre as engrenagens é que elas são o meio de manter sua cadência (velocidade de pedalada) estável a 80-90rpm por um longo período de tempo e uma variedade de gradientes.

Uma cadência muito alta diminui a força e eleva a frequência cardíaca, enquanto que a cadência mais baixa aumenta a potência por rotação e queima mais rapidamente as reservas de combustível.

Mudar de marcha de maneira agradável e precoce manterá o pedal mais consistente, tornando a sua pedalada suave e fluida.

Atualmente, a maioria das bicicletas vem com um conjunto de correntes compacto como padrão: a coroa dianteira externa com 50 dentes e a coroa dianteira interna de 32 dentes, juntamente com um cassete traseiro cuja combinação varia de 8 a 12 coroas com 23 a 32 dentes.

É importante evitar o uso de extremos opostos em sua corrente e cassete, por exemplo: usar a coroa menor na frente (a mais leve) e a menor atrás (a mais pesada). Isso resultará em uma combinação não ideal, ineficiente e aumentará o estresse e a taxa de desgaste de sua corrente, coroa dianteira e cassete traseiro.

A maioria das quedas de corrente, corrente desengatada da coroa, é resultante da mudança para cima ou para baixo, da coroa pequena para a coroa grande, ou da grande para a pequena, enquanto a mesma está sob carga contínua da pedalada.



O preço de uma bicicleta varia sensivelmente de acordo com o tipo do câmbio. Alguns têm componentes eletrônicos, componentes de titânio, maior número de coroas no cassete traseiro.

UMA BOA MANEIRA DE FORÇAR A PENSAR NA TROCA DE MARCHA É MANTER SUA CADÊNCIA (VELOCIDADE DE PEDALADA) ESTÁVEL A 80-90RPM POR UM LONGO PERÍODO DE TEMPO

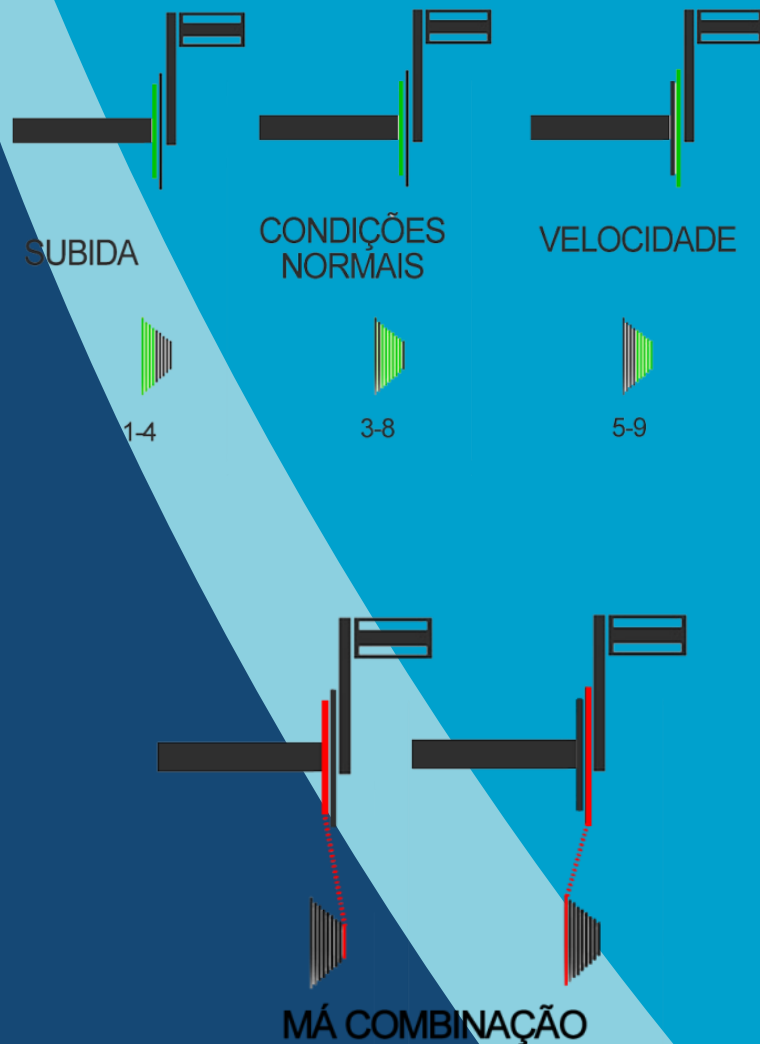
Para que isto não ocorra é melhor diminuir a pressão por uma fração de segundo para permitir que a mudança ocorra mais livremente, da mesma forma que você engata a embreagem em um carro antes de trocar as marchas. Isso diminuirá a chance de deixar cair ou encravar a corrente.

A chave para o uso eficiente de equipamentos é a antecipação. Se você sabe o que está por vir, seja uma subida, uma descida, uma superfície molhada ou um obstáculo, você pode preparar sua engrenagem, lembrando que a escolha também tem haver com a sua força muscular.

Ficar atento ao momento da troca, o “timing”, é muito importante, pois se uma subida está se aproximando e você ainda está na descida ou no início da subida e colocar um marcha muito leve, você vai perder toda a aceleração.

A melhor forma para usar eficientemente o câmbio é treinar. Treinar em rolo estacionário (fixo) sentindo as diferentes combinações e depois treinar na estrada, em trechos pequenos que permitam usar diversas combinações e perceber a eficiência de cada uma delas.

Sugestão de combinação de marchas



FICAR ATENTO AO MOMENTO DA TROCA, O “TIMING”, É MUITO IMPORTANTE

HIERARQUIA DOS CÂMBIOS

Quando iniciamos no esporte é natural querer investir o mínimo possível. É também natural não entender os motivos pelos quais os preços de uma bicicleta de estrada varia tanto de um modelo para outro.





Há muitas características a serem observadas: o material do quadro e de componentes, o material das rodas, o tipo de pneus, entre vários outros aspectos. Mas como estamos ainda no tópico a respeito de câmbio, ressalto que este componente é um dos que pesam bastante no preço de uma bicicleta.

Por isto na hora de comprar é importante conhecer a hierarquia dos câmbios e suas aplicações.

A Shimano tem um site muito claro e completo a respeito de seus câmbios. Veja o exemplo do quadro ao lado.

Todos os detalhes encontram-se no site: <https://bike.shimano.com/pt-BR/components/road.html>

E o fabricante Sram também apresenta a sua hierarquia no site: <https://www.sram.com/en/sram/road>

				
TOPO DE LINHA	DURA-ACE			
	SHIMANO ULTEGRA			
	SHIMANO 105			
	SHIMANO Tiagra			
	SHIMANO SORA			
	SHIMANO Claris			
BÁSICO	SHIMANO Tourney A070			

NA HORA DE COMPRAR UMA BICICLETA É IMPORTANTE CONHECER A HIERARQUIA DOS CÂMBIOS E SUAS APLICAÇÕES

DESCIDAS

A melhor forma de se ter controle nas descidas é segurar o guidão no “drop”, pois basicamente, quanto menor o seu centro de gravidade, maior o controle sobre a bicicleta (e mais rápido você vai).

Como qualquer outra habilidade segurar no “drop”, é uma habilidade que precisa ser aprendida e praticada. Com o aumento da confiança torna-se um diferencial enorme.

É útil distinguir entre a descida em linha reta e a arte mais complexa das descidas em curvas:

Linha reta descendente

- Segure no Drop. Isso diminui seu centro de gravidade, oferece maior controle e também deixa você mais aerodinâmico.
- Sempre olhe para frente. Parece óbvio, mas as coisas surgem muito mais rapidamente ao descer, portanto, fique alerta.
- Segure firme, mas não apertado demais, relaxe. O enrijecimento tornará a pilotagem da bicicleta menos eficiente. Lembre-se de respirar, abaixar os ombros, dobrar os cotovelos e tentar mantê-lo solto.
- Sente-se um pouco fora do selim, desloque o quadril para o lado oposto da curva. Isso lhe dará uma forma natural de suspensão, permitindo que você responda melhor as ondulações na estrada.
- Mantenha o pedal que está do lado de dentro da curva, para cima, direcione o joelho para o lado da curva, esta postura o manterá mais alinhado com a bicicleta e mais fluido na curva.
- O tempo de reação ao fazer uma descida é muito menor devido a velocidade natural estabelecida, portanto, mantenha uma boa distância entre você e o ciclista na frente.



A MELHOR FORMA DE SE TER CONTROLE NAS DESCIDAS É SEGURAR O GUIDÃO NO “DROP”

CURVAS

Saber fazer curvas, principalmente as curvas fechadas em descida é um fator chave quando se trata de descida. Faça isso bem e será fantástico. Se errar, corre o risco de cair, deixando muita pele na estrada.

É preciso um pouco de experiência para ganhar confiança, e é normal sentir-se nervoso no início. Os elementos principais são o posicionamento do corpo e da bicicleta.

Segure no “drop” apoiando o dedo na alavanca de freio. Isso aumenta sua tração e controle, e também distribui seu peso corporal de maneira mais uniforme entre os pneus dianteiro e traseiro.

Ficar com as costas elevada, ereta, e segurar na parte superior do guidão fará com que você fique pesado e menos estável.

Mantenha a perna do lado interno da curva para cima e a perna do lado externo da curva para baixo, suportando a maior parte do seu peso. Isso impedirá que o pedal toque o chão o que pode causar uma queda. Com o peso na perna externa, estenda um pouco o braço interno. Isso distribuirá seu peso corporal de maneira mais uniforme, proporcionando mais tração, mantendo a bicicleta rígida, permitindo que você faça uma linha mais fechada e veloz.



Sempre olhe além do canto, isto é, se você se concentrar no obstáculo que está surgindo na velocidade (ou seja, a curva), você apenas congelará. **Concentre-se na saída da curva e onde deseja ir. Faça o traçado com os seus olhos**, uma boa maneira de manter a linha é olhar e seguir as linhas da estrada, as linhas que separam a estrada do acostamento.



CONCENTRE-SE NA SAÍDA DA CURVA E ONDE DESEJA IR

Mantenha seu corpo alinhado com sua bicicleta, a coluna com o “top tube”, tanto quanto possível.

A bicicleta fará uma inclinação natural, deixe o seu corpo fazer a inclinação junto com a bicicleta.

Mantenha-se leve sobre o selim para poder responder melhor às diferentes superfícies e solavancos da estrada.

Ao se aproximar da curva, você precisa avaliar rapidamente a situação; Quão fechada é? Existe algum risco, como buracos ou cascalho? Existem carros que se aproximam ou outros ciclistas?

Essas coisas determinarão a rapidez com que você pode fazer a curva e se corre o risco de perder a linha e atravessar a estrada.



Se o piso estiver úmido, diminua a velocidade, pois sua tração será severamente comprometida. Além disso, mantenha-se atento às tampas de esgoto e às marcações da estrada, pois a tinta é geralmente mais escorregadia que o asfalto.

Se pretende reduzir a velocidade freie antes de entrar na curva e não quando já estiver nela. Frear com força nas curvas comprometerá severamente sua tração e poderá causar derrapagens, nunca freie com o dianteiro quando estiver dentro da curva.

Depois de avistar a curva, configure sua abordagem. Inicie pelo canto mais aberto possível, fechando no ápice da curva e saindo aberto.

MANTENHA SEU CORPO ALINHADO COM SUA BICICLETA, A COLUNA COM O “TOP TUBE”, TANTO QUANTO POSSÍVEL.

FRENAGEM

A frenagem é uma habilidade surpreendentemente complexa que, como em vários outros aspectos da pilotagem da bicicleta, só melhora com a prática.

Ao frear, é importante usar os dois freios. O freio dianteiro é mais eficaz para parar a bicicleta.

Para quem está iniciando e entendendo o momento de frenagem e uso de cada freio recomendo iniciar a frenagem com o freio traseiro para desacelerar e suavemente vá acionando o freio dianteiro.

A pressão nas alavancas de freio devem ser feitas suavemente e gradualmente.

Algumas dicas:

Ao aplicar o freio dianteiro para parar o mais rápido possível, deixe os braços estendidos com os cotovelos travados para servir de apoio na desaceleração não deixando o seu corpo seguir a trajetória da inércia.

Durante a frenagem, mude seu peso o mais para trás possível. Ao manter seu centro de gravidade baixo e distante, você maximiza sua tração e minimiza o risco de passar por cima do guidão.

Com piso molhado aperte as alavancas de freios suavemente, para que as pastilhas se arrastem levemente nas rodas. Isso ajudará a limpar o excesso de água e a melhorar a eficácia dos freios.

Como regra geral, aperte suavemente as alavancas de freio para desacelerar gradualmente. Especialmente em uma pedalada em grupo.

O que de fato vai torná-lo bom na pilotagem é observar atentamente como os ciclistas profissionais pilotam e praticar, praticar, praticar exaustivamente.