

Sostituzione camera d'aria o copertone

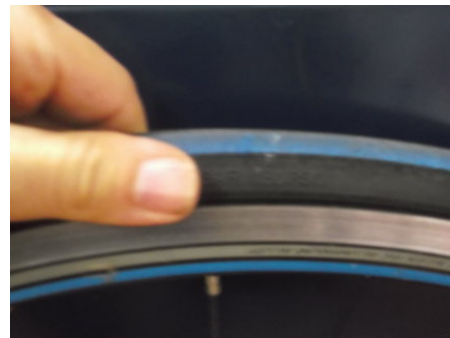
Per bdc
e
mtb

Oggi ci occupiamo di come sostituire una camera d'aria. Operazione molto semplice se fatta rispettando alcuni accorgimenti.

Una delle cose peggiori che può capitare quando ti stai godendo quella oretta tanto attesa durante la settimana è la foratura. Ma peggio di questa è forare la seconda volta. Esperienza che conosce benissimo uno dei nostri soci. Infatti all'ultima uscita è riuscito a forare la camera d'aria per ben tre volte.

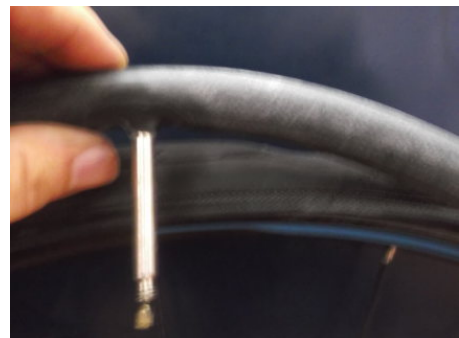
Ma torniamo a noi. La scena che ci si presenta è quella di un copertone che offre al terreno la maggior parte della sua circonferenza. Questa immagine riflette il nostro morale. Ma, dai, rimbocchiamoci le maniche e smontiamo la ruota dal telaio.

Con i pollici e gli indici schiacciamo l'intera circonferenza del copertone, per scollarlo dai bordi del cerchio. Individuiamo la valvola e dal quel punto cominciamo a togliere la gomma. Ricordiamoci di partire sempre dalla valvola, quando togliamo il copertone. Mentre quando lo rimontiamo cominceremo dalla zona opposta. Se non riusciamo con le mani ci aiuteremo con due



cacciagomme. Una volta eseguita l'operazione, togliamo la camera d'aria bucata. Controlliamo il copertone affinché non vi siano corpi estranei. Effettuiamo un controllo visivo e uno tattile. Il controllo visivo prevede l'osservazione del battistrada alla ricerca di spine o chiodi. Il controllo tattile invece si fa passando all'interno del copertone tre dita. Lasciamo scorrere la gomma sotto le dita alla ricerca di possibili spine. Attenzione, il buon esito della operazione è

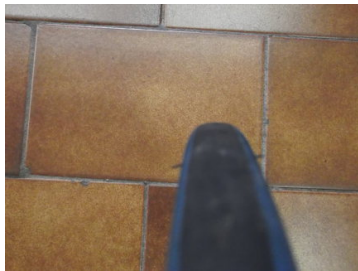
fortemente influenzato dalla perizia e dalla accortezza con cui la si effettua. Molte volte per fretta o superficialità si rischia di forare la camera nel momento del gonfiaggio perché non abbiamo individuato la punta della spina. Quando siamo convinti di aver eseguito l'operazione in modo magistrale, rimontiamo la camera. Con la pompa diamo una leggera pressione in modo che prenda la sua forma circolare. Infiliamo la valvola e dalla parte opposta cominciamo a rimontare il copertone, finendo la chiusura con il cacciagomme. Quando mettiamo la camera dobbiamo evitare che la stessa rimanga pizzicata dal copertone. Manipoliamo la gomma e gonfiamo ad una pressione superiore a quella di utilizzo. Controlliamo che la gomma abbia



tallonato lungo il cerchio e riduciamo la pressione alla quale vogliamo pedalare. La stessa operazione si esegue quando dobbiamo sostituire uno pneumatico. Ma quando è necessario sostituire una gomma perché ha raggiunto il suo ciclo vitale? In linea di massima quando la tassellatura è consumata bisogna sostituire il copertone. Ma ci sono dei casi in cui questo non è vero. Ad esempio, le bdc non hanno tasselli, ma il più delle volte un leggero disegno. Allora come ci accorgiamo che vanno sostituite?. Nella foto che ho messo vediamo dei fori, quelli sono gli indicatori dello stato del battistrada.



Oppure se, guardando la parte centrale della gomma, di profilo, notiamo che lo stesso non ha più l'effetto semicircolare ed è stato sostituito da un segmento piatto. La foto a sinistra ritrae una gomma a fine carriera.



Altro caso in cui la tassellatura non è consumata è quando si fanno pochi km. Sono passati 2 anni dalla sostituzione delle gomme ed i tasselli sono sporgenti ma.... il tempo invecchia la gomma che viene cristallizzata. Si indurisce e perde la sua elasticità, di conseguenza anche l'aderenza va a farsi benedire.

Teniamo cura dei nostri pneumatici, sono molto importanti, sono il punto di contatto tra noi ed il terreno. Perdere qualche minuto per il controllo può fare la differenza tra una uscita senza pensieri ed una che si riduce ad un calvario.

Buone pedalate

GAUDIO TONINO