



## TIPS 3

### 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 rocchetto 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...



## TIPS 3

...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 copertone 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 mastice. A questo proposito va detto che il tubetto di mastice, una volta aperto, non dura per tanto tempo. Ricordiamoci pertanto di sostituirlo con una certa frequenza.*

**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 mastice. *Attendiamo che quest'ultimo si asciughi prima di adagiarvi 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.