



ELAN

チェンジギヤの上手な使い方

チェンジギヤの使い方

5～20 段のチェンジギヤが実際に必要なのだろうかという疑問は多くの人達が持っているようです。確かに家の回りだけを走る時や道路の変化の少ないコースを走る時にはあまり必要ないといえるでしょう。しかしツーリングのように長距離を走る場合には様々な変化が現れてきますし、長時間にわたるのでいかに疲れを少なく

して走るかが、課題になり、そのために 10 段以上のチェンジギヤが必要となってくるのです。変速機という言葉がちょっと的を得ていないのですが、チェンジギヤはスピードを変えることやスピードを出すために装備されているのではなく、周囲の状況変化にかかわらず脚の回転やその時へグルにかかってくるトルクを一定のペースに保っておくことが目的なのです。

自転車のエンジンは人間であり、機械のエンジンと違って出せる力はわずかなものですし、ちょっと無理をするとすぐ疲労がたまって走れなくなってしまいますので、チェンジギヤを上手に使ってわずかな力を細く長く引き出して一定のトルクや回転ペースを維持することが大切になるのです。

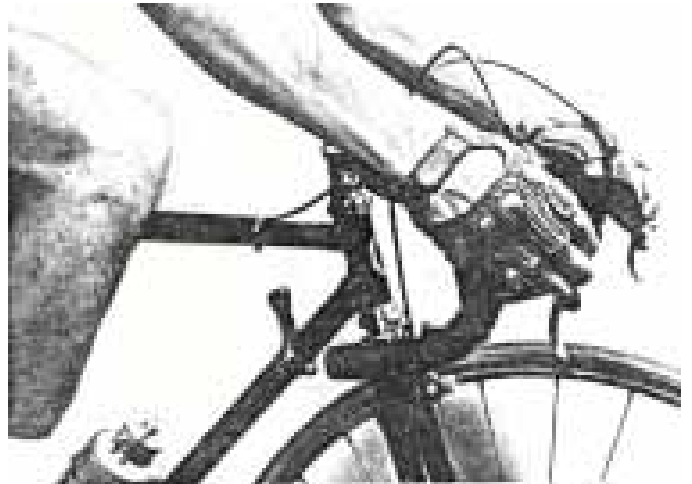
そのためには自分の体力を良く把握することが必要となります。それはどれ位の回転ピッチだったら比較的楽に維持できるのか、その時脚にかかってくるトルクがどの位だったらその回転ピッチを出せるかを、頭ではなく身体で覚えておくということです。

また、ギヤ比を比較的高めにして力で踏むよりも、低めのギヤ比で脚の回転ピッチを少しあげて走った方が、どちらかというより楽に走ることができます。

チェンジのタイミングは回転を維持できなくなってからチェンジするのではなく、脚がちょっと重くなりかけたらすぐ 1 段ずつチェンジした方が良いでしょう。疲れきってからいきなりローギヤにチェンジしても効果が、半減してかえって疲れてしまいます。脚の回転ピッチをあげて走るということはやはりある程度練習しないとできないでしょう。日常からギヤ比を低めにして回転をあげるように心掛けておきましょう。

以上のことから主用途、自分の体力あるいは走り方などに合わせたギヤ比の選択が大切とってきます。

ギアチェンジは、後ろは右手、前は左手でジワーと引かずに必要なだけ素早く引くようにする。Wレバー時



ブレーキレバー部分を持っている時にはレバーを上から押さえつけるようにしてかける。



バーの下を握っている時にはレバーに指をかけ軽く握るようにする。

サドルの高さ

サドルの高さは跨ってかかると脚をのばし、最下位のペダルにはだしの踵がのる位の高さに決める。

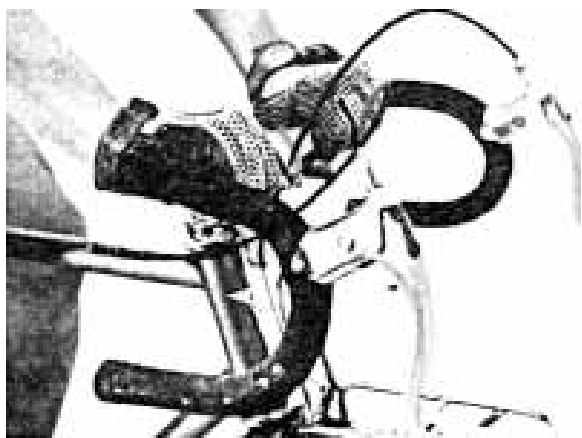
サドル上面とハンドル上面をほぼ同じ高さにする。サドル上面は水平に、ハンドルはステムとほぼ平行になるように取り付ける。

ステムの長さはブレーキレバーを握って肘をまげた時、膝が交差する位の長さにする。乗った時に肩一腰一腕を結ぶ線が無理のない三角形になるようにする。

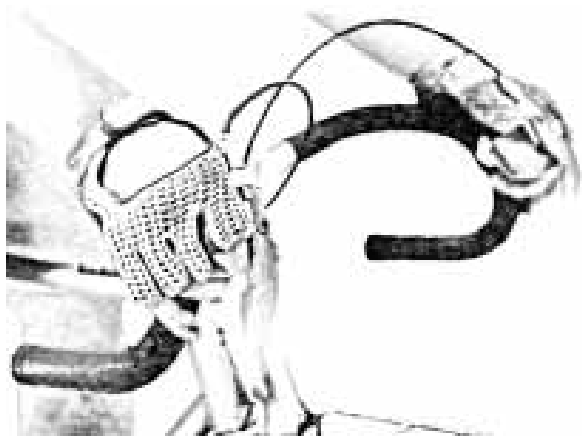


ドロップハンドルの正しい持ち方

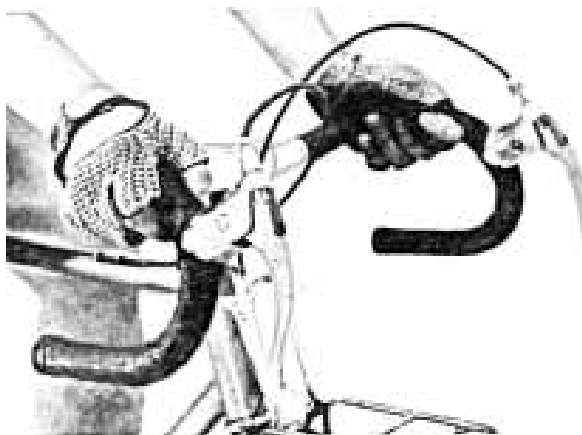
20 km / h 以下ならここを持って十分。



20 - 25 km / h 程度のスピードやゆるい登り坂ならここを持つ。



25 ~ 30km / h 程度のスピードをだすときや急な量り坂, 向かい風, 砂利道ではここを持ち, 胸の方へ引きよせながらペダルを踏む。下り坂が急なときもここを持つ。

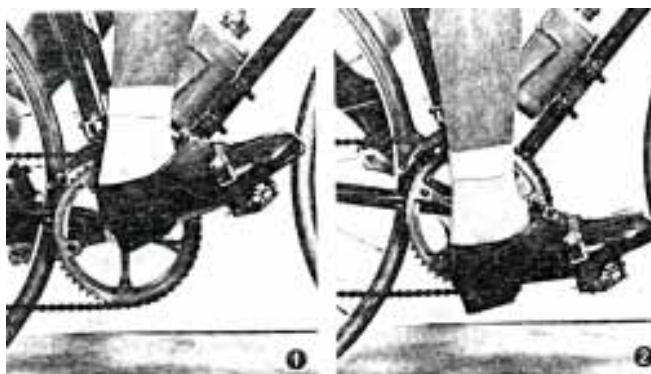


30km / h 以上のスピードのときや, 非常に急な登り坂, 強い向かい風, 下りの悪路のときにはじめてバーの下をしっかりと握る。

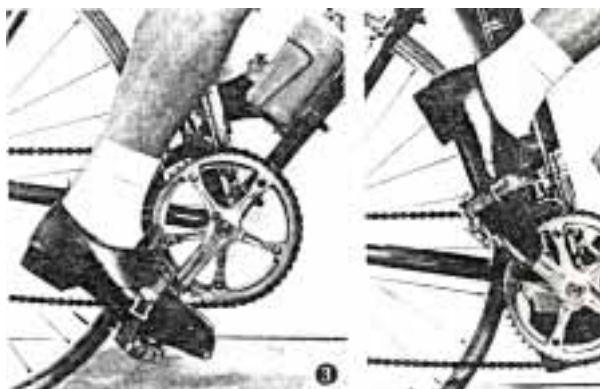


ペダリング 疲れにくいツーリング

~ ペダルを踏み下す時には踵をさげて踏み下す。



~ ペダルが最下位にきた時, 素早く足首を回し, 踵をあげペダルを引き上げる。



有限会社 シクロタカハシ

埼玉県久喜市中央4 - 1 - 14

乗車テクニック 長距離ツーリング

自転車に乗ることはそれほど難しいことではありません。誰でも数時間の練習で乗れるようになるでしょう。しかし自転車を手足のごとく使いこなし、乗りこなすことは難しいのです。自転車に乗る技術というもの是一般に軽く見られています。と言うよりもそう言うことがあるのに気が付かないで、ただなんとなく乗っている人が大多数なのでしょう。自転車の乗り方を教えてくれる所などないに等しいし、家の回りをそっと走っているだけなら、そこまで考えなくても良いからかもしれません。でも長距離長時間にわたってあらゆる道路条件のもとを走る、ツーリングや勝敗のはっきりわかる自転車競技では乗車技術の優劣が、事故の有無、疲労度あるいは競技成績となってはっきり差として出てきます。より快適にそしてより安全にサイクリングを楽しみたかったら、それなりに知識を習得し、繰り返し練習した方がより良い結果を生むことになるでしょう。

ライディングフォーム

どんなスポーツでも基本的なフォームがあり、それなりに大切であることはご存じかと思います。サイクリングでも例外ではなく、いかにうまく全身の力を引き出し、それを有効に使うかは大切な問題です。自転車は水泳とならんで、運動競技としてはもっとも激しい部類に属しています。それだけにライディングフォームなり力の使い方といったものに気をつけないと、お尻だけ痛くなったり、脚だけが疲れたりという風に疲労が局部に集中してしまい、長時間走行に耐えられなくなってしまいます。ただ、速く走る時、ゆっくり走る時、坂を上る時、下る時など状況の変化によって微妙にフォームも変化してきます。それはその都度述べるとして、ここでは基本的なツーリングフォームについて述べてゆきます。ライディングフォームはサドルの高さ及び前後位置、ハンドルの高さ及び前後位置によってほぼ決定されてしまいます。その決め方は次の通りです。

a - サドル位置

まずサドルの前後位置及び取付角度ですが、普通はシートピラーがサドルのほぼ中心にくる位置で、サドルの上面の線が路面とほぼ平行になるように取り付けます。これはシートピラーの型式によって違いますが菊座のナット、ピラーのボルトあるいはナットをゆるめることによって調整できます。

サドルの上下位置は乗員がサドルに跨って脚を軽く伸ばし、はだしのかかどが最下位においたペダルに乗る位の高さにシートピラーを固定します。シートピラーはシートピンで固定されているものが多く出回

っていますので、シートピンをゆるめれば上下できます。

b - ハンドル位置

ハンドルの取り付け角度はステムとドロップバーの上部がほぼ平らになるように固定します。これはステムのクランプボルトをゆるめれば調整できます。上下位置はサドル上面とハンドルバー上面がほぼ同じ高さになるようにします。(これはステムの引き上げボルトをゆるめてボルトの上から軽くたたくとゆるむタイプと、ボルトを緩めるだけのタイプ、そしてカラーを継ぎ足していくAヘッドタイプ)で調整できます。ブレーキレバーの取付位置はツーリングの場合、レバーのフッデッド部分を握って走ることが多いので、上からブレーキのかけやすい位置に固定します。だいたいバーが曲がり始める地点位が標準でしょう。ワイヤーをはずすと内側に取り付けネジがあり、これをゆるめるとレバーの位置が変えられます。ブラケット部を緩めるとレバーが動くタイプもあります。

以上でサドル、ハンドルの位置が決まる訳ですが、あとはステムのエクステンション(突き出し)の長さを決めなければなりません。それは、乗員が跨ってブレーキレバーのフッデッド部分を握った時に、肩-腰-腕を結ぶ線が、無理のない三角形になるような長さのステムを選べば良いのです。ステムが長すぎると腕が伸びきってしまいますし、短いと上体が立ちすぎてしまいます。いずれの場合も上り坂等のように力の必要な時に上半身の力をうまく生かせなくなってしまいます。

ペダルの回し方

ペダルの回し方は自転車走行上の基本であり一番大切な点です。普通、ペダルに足の土踏まずの辺を乗せて、踏み下ろす時だけ「うんうん」と力を入れている人が多いようですが、これは早く疲れる損なやり方といえるでしょう。足の置き方はペダル前端のプレート上に親指のつけ根がくるような位置が良く、トークリップを使用する場合には履く靴を考えて、そのような位置になるような大きさのトークリップを選択しなければいけません。駆動力となるのはペダルが回転する円周の接続方向に働く力だけなので、その方向にうまく合わせてペダルの回し方は踏み下す時に踵を下げ、ペダルが下りきる直前に踵を上げてつま先でペダルをしゃくり上げるようにして引き上げます。この動作をアンクリングといい、トークリップを使えばより効果的にアンクリングを行えます。これはスタートの際や長い登り坂の時により効果を発揮します。力のかけ方は踏み下す時だけ力を入れるのではなく、全体に均等な力でペダルをリズムカルに回すようにした方が疲れ方は

少なくなります。ペダルを踏む時はペダルのシャフトに親指の付け根がくるように足を置く。

ドロップバーの使い方

ドロップバーというのは、適正なライディングフォームをとれば長距離、長時間を走るときにより有効上半身の力を生かして使えるので良いのです。また周囲の状況やその時の疲労度によって、適宜ハンドルを持ちかえて姿勢を変えることができるのも有効な点です。基本的には次の3カ所を握って走ることができます。

A・バ-の上を握る場合

平地で見通しの良い場所、ゆるい上り坂で楽な姿勢をとりたい時などにここを持ちます。

B・ブレーキレバー部分を握る場

ツーリングの場合にはここを持って走ることが一番多いのです。それはとっさの時にすぐブレーキをかけられますし、ここを握って腕を手前に引きつけるようにして引っぱってペダルを踏むと上半身の力をうまく生かせるからです。

C・バーの下を握る場合

強い向かい風で前面面積をへらしたい時、急な下りの悪路でスピードを極度におとしたい時などはバーの下を握ります。

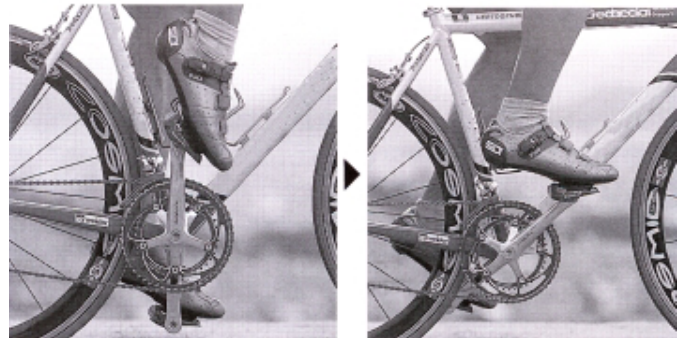
ブレーキの使い方

ブレーキは停止することと同時にスピードをコントロールすることも大切な役割なのです。実際の走行中を考えると、停止したくてかける時よりも、ちょっとスピードをおとしたくてかけている時の方がはるかに多いことに気がつくかと思います。周囲の状況変化や路面状態をうまく自分の乗車技術に合わせてスピードコントロールするのがブレーキの上手な使い方といえるでしょう。急・ブレーキは極力かけた方が良いことはいまでもありません。周囲の状況変化をすばやく見極めて、早め早めにブレーキをかける習慣を養っておいた方が良いでしょう。ブレーキレバー部分を握って走っている時にはレバーを上から押さえつけるようにして使い、バーの下を持っている時には指をレバーに引っかけて軽く握るようにしてブレーキをかけます。

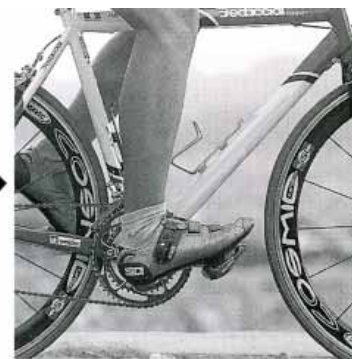
注：強い向かい風の時、急な上りの時、急な下りでブレーキを継続的に強くかけたい時などにはバーの下を握る。急ブレーキのとき、前ブレーキだけかけると慣性力のため、後輪が浮き上がることもあり、危険だ。

レースタイプでのペダリング

× まちがったペダリング

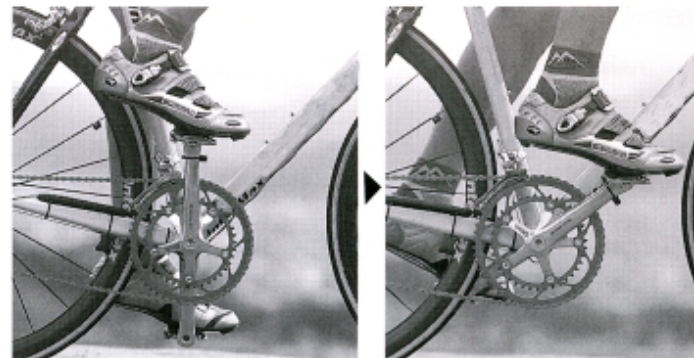


足首を反らせ過ぎている。これでは次の動作に移るときにロスがでるだろう

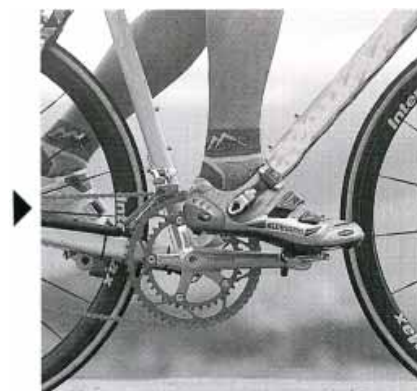


もっとも踏み込むべきときに踵が落ちパワーロス。踵は落とさないようにするべき

○ 正しいペダリング



上死点から力が伝わるフォームだ。引き足から踏み足に切り替わる瞬間でもある



十分に踏み込んでいる。同時に引き足のパワーもうまく伝達して大出力が生まれるのだ