

Relazione sul sopralluogo al percorso storico della Cronanguilla

Cesare Brizio, 17 Agosto 2014

Abstract

Si assegna al percorso storico della Cronanguilla un grado "Sublethal ++" della scala Rindt, un valore "Not Recommended" sulla scala Zeigler, una FCP del 24%, una RCP del 30%, una TPP minima del 66,67% a 24 km/h ed una PEq del 4,5%.

Se ne sconsiglia l'utilizzo per prove contro il tempo a meno dell'applicazione di TTF (Tempo Totale Fiduciario) e previa firma di liberatoria a beneficio dell'organizzazione. Da presidiare nel corso di qualsiasi manifestazione l'incrocio con la S.P. Alberelli al km. 3.

Introduzione

Il percorso storico della Cronanguilla, come documentato su sorgenti Internet tra cui www.vallenet.it/ciabba/ResocontoCronanguilla.pdf, è costituito dal tratto rettilineo di Via Argine Mezzano, con decorso da Est a Ovest, ricompreso per la maggior parte nel territorio del Comune di Ostellato, illustrato in Fig. 1. A 3 km dall'inizio, convenzionalmente posto nel punto più occidentale, il percorso interseca la S.P. Alberelli, l'unica strada asfaltata a consentire l'accesso a tale percorso, presso il Km.1 di quest'ultima direttrice. Obiettivo dell'odierno sopralluogo, la misurazione precisa del percorso, la segnalazione su asfalto dei km progressivi in direzione ovest-est ed una prima presa di contatto con lo scrivente con questa complessa realtà.

Esegesi

In scenario di steppa colturale estensiva, macchiata di ferraesità e in sgradevole odore di basso veneto, planiziale, depressa, ingentilito da filari alberati lungo il percorso oggetto di sopralluogo, l'aria pesante è ulteriormente aggravata da costanti sentori bieticoli, più precisamente da un diffuso olezzo di borlanda. L'asfalto sfatto, simil-pavè ma incapace di offrire la garanzia e la prevedibilità del cubetto di porfido, crepita sotto le ruote anelanti il teflon, e sottopone, coi cerchi e con lo sterzo, pure il pilota a vaste sollecitazioni, mettendone alla prova, assieme alla perizia, pure l'umore e la voglia di vivere. In un contesto da "cupio dissolvi", un'avifauna ostile, dominata dai Corvidi e dai rapaci diurni, primo tra i quali la Poiana e secondo il Gheppio, si appalesa con improvviso ed esplosivo crepitio di fronde, sgradevole trasalimento che si aggiunge a quelli cagionati al pilota dal doloroso procedere del veicolo sul pericoloso fondo sconnesso, seguitato da una nube di chironomidi e zanzaroni, cui si uniscono mosche e tafani. Coi componenti meccanici stridenti e gementi a guisa delle arcate dentali di chi sia precipitato nella Gehenna, al conducente si prospetta con crescente certezza la prospettiva di perdere, assieme all'integrità fisica (in linea di principio, ripristinabile) anche quella dell'amato bicycle, non autorigenerante. Accompagnato da ora mute, ora sonore, invocazioni a Silvano Terminale ("*...Qua muneretur te, Priape, et te, pater Silvane, tutor finium!...*"), l'incedere lungo il percorso richiede una costante disciplina e governo del mezzo per evitare che la ruota finisca nei solchi, per attutire gli urti con gl'infiniti gradini, per scavalcare le ramaglie e le zolle che imbrattano il percorso, per non scivolare sul brecciolino, per non disperare. Un'attività insomma che potrà apparire gratificante solo a chi rechi in cuore una certa dose di masochismo e una preoccupante dose di fatalismo.

Duole rilevare come un siffatto percorso possa favorire manigoldi e avventurieri che giuochino d'azzardo nulla avendo da perdere, a scapito delle brave e metodiche persone.

Materials & methods

La distanza è stata misurata utilizzando un odometro wireless, collegato alla ruota anteriore della propria bicicletta, pre-tarato con input della circonferenza d'esercizio dello pneumatico anteriore, direttamente misurata alla pressione d'esercizio di 100 psi e con bicicletta precaricata, con precisione di misurazione +/- 1,5 mm (pari ad un errore inferiore all'1 per mille, su circonferenza misurata superiore ai 2 metri).

Sono stati misurati e contrassegnati in vernice argentata sull'asfalto, con numeri arabi crescenti da ovest a est, i 14 km del percorso rettilineo sopra citato, con estensione della misurazione fino al sedicesimo km (la strada piega verso sud sia cento metri prima dalla linea di start convenzionale, sia in corrispondenza del km 14.100 da tale linea di start). Si veda la Fig. 1.

Sul lato destro del percorso, è stato osservato il regolare attestarsi, ogni 1000 metri, di capezzagne numerate da NO3 a NO31, delimitanti una maglia chilometrica di tutto il settore Nord Ovest delle Valli del Mezzano.

I quindici rèperi chilometrici numerati da 0/Start a 14 sono stati fissati da circa 10 metri prima del margine occidentale di traversa NO3, ad analoga distanza prima del margine occidentale di traversa NO31

Discussion

La strada giace in leggero rilevato rispetto al piano di campagna. La copertura che, ai suoi tempi, il Poverello d'Assisi (personaggio probabilmente coevo o poco successivo alla prima posa della stessa) avrebbe potuto definire "robustosa e forte", giace ai giorni nostri in uno stato di assoluto degrado, tanto da potere essere definito come "tracce di passate asfaltature". In particolare, il cotico del piano rotabile si presenta frammentario, crepato, discontinuo, e la sede stradale è avvallata sia longitudinalmente, sia trasversalmente, soprattutto a causa delle larghe rotaie di mezzi pesanti che hanno favorito lo smottamento del sostrato sui lati, la soffiatura del massetto, il percolamento delle acque vadose. Fattori questi che complicano una stratigrafia già di difficile lettura a causa di interventi "a patchwork". Sono state osservate buche di profondità maggiore di 15 cm e con una dimensione lineare superiore al metro, tipicamente allungate longitudinalmente al senso di marcia. Trasversalmente, la strada si presenta a tratti gradonata, con forte schiena d'asino nel rilevato centrale tra le rotaie più prossime alla mezzeria (a costituire in sezione trasversale, coi due rilevati minori di ogni carreggiata, il cosiddetto profilo "ad Aquila Asburgica"). Il variare delle dimensioni delle graniglie e della percentuale bituminosa nei vari strati sovrapposti, giustapposti e accavallati, costituisce di per sé un ostacolo all'avanzamento di veicoli ruotati sulla dissestata superficie, che in sezione trasversale presenta un fattore di rugosità prossimo ai 30 cm al metro di larghezza della carreggiata.

Nell'ipotesi di utilizzo ciclistico a velocità d'esercizio con copertoncini professionali, da misure dirette, si sono osservate due forature per "pizzico" in 7 km percorsi ad andatura intorno ai 30 km/h, entrambe le forature cagionate da gradini non aggirabili senza perdita di controllo del veicolo.

Le valutazioni di survivability del veicolo, basate su cinquantennale esperienza dello scrivente nella conduzione di bicli, riferite alla copertura dell'intero percorso di 14 km a velocità di gara di 30 km/h sono come segue:

- Frame Cracking Probability (FCP) per telaio standard in acciaio: 24%

- Rim Cracking Probability (RCP) per cerchio standard 28" in alluminio, profilo basso e occhielli riportati in acciaio inox: 30%, a crescere per cerchi a profilo alto.
- Tire Puncture Probability (TPP): con due forature osservate su una metà del percorso, si considera stocasticamente una probabilità di foratura sull'intero percorso (14 km) prossima al 100% per velocità superiori ai 30 km/h, decrescente al 66,67% per velocità di percorrenza di 24 km/h.

Conclusions

Le valutazioni sopra proposte consentono di assegnare al percorso i seguenti punteggi:

- con riferimento alla scala Rindt di "Vehicle survivability", il grado "Sublethal ++";
- con riferimento alla scala Zeigler di "Pilot survivability", il grado "Not Recommended".

Considerato infine lo stato dell'asfalto e le continue variazioni di traiettoria necessarie si assegna al percorso una Pendenza Equivalente (PEq) del 4,5% (ricordando che la PEq è il grado di pendenza che un percorso in asfalto bituminoso non drenante, in perfetto stato d'esercizio, dovrebbe avere per offrire una resistenza all'avanzamento pari a quella del percorso esaminato).

Da presidiare nel corso di qualsiasi manifestazione l'incrocio con la S.P. Alberelli al km. 3.

Nell'eventuale e sconsigliato utilizzo del percorso per prove ciclistiche contro il tempo, la probabilità di forature e danni meccanici esige l'applicazione del Tempo Totale Fiduciario, che a sua volta richiede di dotare ogni partecipante di odometro e cronometro. In caso di impossibilità a proseguire la prova, sul proprio onore il partecipante comunicherà distanza percorsa e tempo impiegato al momento del guasto, e il tempo totale di percorrenza verrà computato applicando la velocità media al momento dell'incidente. Va da sé che l'applicazione del TTF incoraggia partenze brucianti: nel caso, l'organizzazione esaminerà attentamente le richieste di applicazione del TTF sanzionando opportunamente atti di autolesionismo meccanico.

Acknowledgements

Si ringraziano i Senatori della Cronanguilla per avere autorizzato lo scrivente ad eseguire la prospezione del percorso.

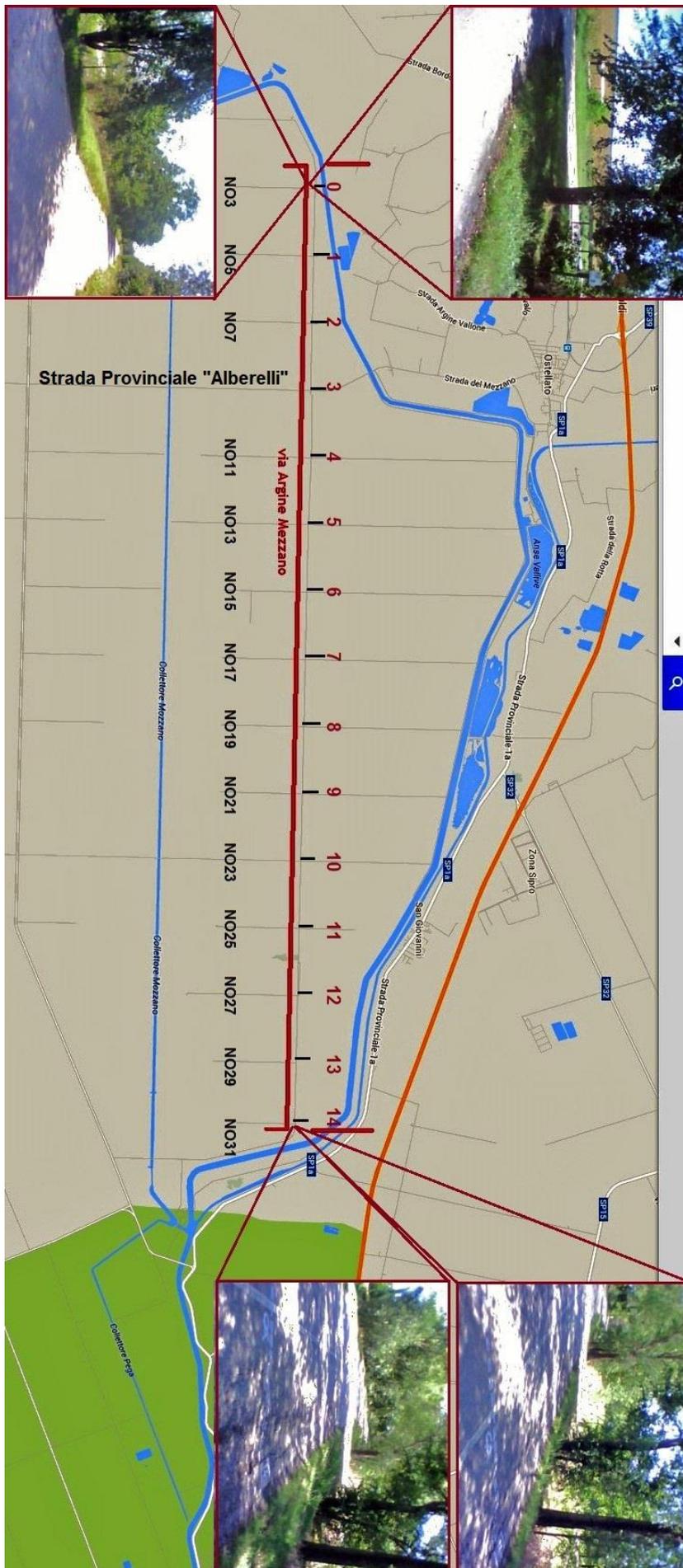


Fig. 1 – Il percorso oggetto di prospezione