

CICLISMO 1

LA STORIA

L'antenato della bicicletta è il "Biciclo" ideato nel 1817 dal barone tedesco Karl Von Drais. Sia chiaro della moderna bici questo aveva poco o nulla.

Infatti il telaio che le ruote erano costruite in legno ed il cosiddetto ciclista non pedalava poiché restava praticamente in piedi, spingendo il velocipede con le gambe a terra. Ma il successo comunque fu enorme.

Passarono 20 anni, quando un fabbro scozzese di nome Kirkpatrick McMillan, dotò il *Biciclo* di pedivelle, attaccate direttamente alla ruota posteriore, permettendogli di percorrere in un solo giorno la distanza di 200 chilometri. 34 anni dopo, il francese Pièrre Michaux, spostò i pedali direttamente sulla ruota anteriore che arrivava, in alcuni casi, a 2 metri di diametro.

Si giunge così al 1884 quando John Kemp Starley idea il moderno telaio e munendo la bicicletta di una trasmissione a catena. Intanto in Francia i fratelli Edouard e André Michelin, produttori di articoli in gomma, pensarono di dividere il pneumatico in due parti: una interna ed uno esterno. Quello interno si gonfiava attraverso una valvola, mentre quello esterno, più resistente, serviva da protezione. Poi i due intraprendenti fratelli, nel settembre del 1891, idearono la corsa "non stop" Parigi-Brest-Parigi di 1186 chilometri, mettendo a dura prova la loro invenzione, tutt'oggi ancora valida, che ebbe grande successo.

PARIGI-BREST-PARIGI: UNA LEGGENDA VERONESE

Anche *Giuseppe Pancera*, affermato corridore veronese degli anni '20/'30, si cimentò nella corsa più lunga del mondo la Parigi – Brest – Parigi di 1.186 km.!

La corsa non era certamente una passeggiata, poiché le strade di allora, a tratti bianche, a tratti fangose e viscide per la pioggia con l'impervio *pavé* ad aumentarne la pericolosità, rendevano più dura la fatica di quei "matti" che si sfidano in una non stop di 2 giorni consecutivi, attraversando la *douce France* in quel 6 settembre 1931.

La Parigi – Brest – Parigi veniva disputata ogni dieci anni, acquisendo, così, quell'aurea da leggenda da tramandare alle future generazioni.

Chi vi partecipava poi non poteva che essere la leggenda stessa materializzata e vivente.

Ecco alcuni passaggi di quello che raccontava il cronista della Gazzetta dello Sport "Subito dopo il via Pancera scatta di prepotenza e si porta in testa al gruppo.....Pedala per ore al buio senza avvedersi che avversari poco corretti (i belgi) "barano" facendosi trasportare in camion.....Però dopo essersi lasciato alle spalle circa 200 chilometri entra in crisi anche per una pioggia torrenziale che ha trasformato le strade in torrenti.....Vicino a Brest ha quasi mezzora di ritardo.....Colto da sconforto alza le mani sul manubrio e decide di ritirarsi – ma non era da lui -.....entra in un bar dove trova un gruppo d'italiani che lo rincuorano.....Cade in un fossato e lo tirano fuori stremato e mezzo addormentato.....Ad una ottantina di chilometri da Parigi è nuovamente tra i primi assieme all'australiano Oppermann.....La sua azione è potente, stacca tutti ed entra

solo al Parco dei Principi. Quando ormai sta per assaporare l'ebbrezza della vittoria.....Cade sul prato a meno di cento metri dallo striscione d'arrivo.....Giuseppe Pancera deve accontentarsi del terzo posto”.

Erano trascorse 49 ore e 23 minuti dal momento della partenza.

Il nostro corridore viene da tutti additato come il **Dorando Petri** del ciclismo, indimenticato eroe delle Olimpiadi di Londra.

LE FEDERAZIONI

In Italia le corse ciclistiche sono regolate dalla Federazione Ciclistica Italiana, nata come UVI, cioè Unione Velocipedistica Italiana, il 25/7/1869. Anche il Touring Club Italiano di quegli anni s'interessava di ciclismo, tant'è che al Congresso di Verona, nel 1896, si stabilì che ad interessarsi di agonismo fosse la sola UVI.

Nel mondo a regolare questo sport è l'Union Cyclistique International, la cui prima sede storica fu stabilita ad Alessandria nel 1890.

IL CICLISMO

E' dunque lo sport in cui la forza fisica, ottenuta attraverso gli allenamenti ed una sana alimentazione, è la peculiarità più significativa.

LA BICICLETTA

Oggi i tipi di bici sono molteplici poiché a quelle tradizionali da strada, da corsa e da cross, si sono aggiunte le Mountain Bike e le BMX.

La bicicletta da corsa è generalmente composta da 35 elementi:

1. Pipa
2. Manubrio
3. Filo freno anteriore
4. Filo freno posteriore
5. Leva freno anteriore e posteriore
6. Manubrio
7. Leva cambio anteriore
8. Leva cambio posteriore
9. Borraccia
10. Porta borraccia
11. Freno anteriore
12. Forcella anteriore
13. Tubolare
14. Raggio
15. Mozzo
16. Cerchio
17. Fermapunta
18. Pedale
19. Pedivella
20. Cinghietto
21. Moltiplica

22. Mozzo movimento
23. Catena
24. Forcella
25. Deragliatore
26. Cambio
27. Ruota libera
28. Mozzo posteriore
29. Forcella posteriore
30. Freno posteriore
31. Tubo piantone
32. Canotto
33. Sellino
34. Congiunzione
35. Tubo orizzontale

LE CATEGORIE

Il mondo del ciclismo è suddiviso in *Agonisti* e *Cicloamatori*.

AGONISTI sono:

- Esordienti al primo anno (13 anni) M/F
- Esordienti al secondo anno (14 anni) M/F
- Allievi (15/16 anni) M/F
- Junior (17/18 anni) M/F
- Under 23 (19/22 anni)
- Elite (da 23 anni in poi) maschile
- Donna élite (19 anni in poi)
- Master M/F (dai 30 anni in poi)

CICLOAMATORI

- Giovanissimi (7/12)
- Cicloamatori (da 17 in poi)
- Ciclosportivi (da 13 in poi)

LE GARE

Se ne possono catalogare di tre tipi:

- **Strada**
- **Pista**
- **Cross**

LA CORSA SU STRADA

Sono quelle che si svolgono sulle strade normali, cioè quelle aperte normalmente al traffico.

I tipi di corsa su strada possono essere:

- Circuito:
 1. *Con partenza in linea*
 2. *Cronometro*
- Corsa con partenza ed arrivo diversi
- Corsa a tappe

IL CRITERIUM

E' una corsa o più corse su strada che si svolge normalmente all'interno di un percorso cittadino oppure su strade che collegano vari paesi.

LA KERMESSE

E' il tipico circuito stradale dove ogni concorrente corre per sé.

LA CRONOSCALATA

E' la gara a tempo cronometrato in salita. La lunghezza di una simile gara è variabile a secondo della pendenza della strada. Normalmente non è lunga.

FARE SELEZIONE

S'intende così identificare quel corridore che impone un'alta velocità o una velocità a strappi, facendo così una selezione tra i compagni di gruppo.

LO SCATTO

E' la partenza veloce ed improvvisa di un corridore che stacca il gruppo o un compagno di fuga.

RIALZARSI

E' la posizione rialzata, lasciando il manubrio, quando non si vuole più produrre alcuno sforzo.

FILA INDIANA O SGRANATA

E' la classica formazione allungata dove i corridori sono uno dietro all'altro. Con questa formazione normalmente si evitano la fuga di un singolo o più corridori.

PARTENZA ED ARRIVO

Nelle competizioni in linea tutti i corridori partono simultaneamente, mentre nelle prove a cronometro la partenza è individuale, eccetto in quelle a squadre, dove a partire contemporaneamente sono tutti i componenti.

Nella corsa non a tempi il giudice d'arrivo ha il compito di rilevare il punto più avanzato della ruota anteriore sul piano verticale dell'arrivo, per poi stilare l'ordine d'arrivo.

Mentre nelle gare a cronometro il Giudice d'Arrivo stabilirà la classifica in base ai tempi fornitigli dal cronometrista.

GRAN PREMIO DELLA MONTAGNA

Si vince accumulando punti sotto i traguardi volanti posti allo scollinamento della salita.

IL RE DELLA MONTAGNA

E' il titolo che spetta al corridore che conquista più punti nei traguardi di montagna. E' solitamente un titolo ambito dai *Grimpeurs*.

SCOLLINARE

E' il momento che indica la fine della salita e comincia finalmente la discesa.

IL GRIMPEUR

E' il corridore specialista delle salite.

IL GREGARIO

E' o sono i corridori che corrono in funzione del leader della squadra, cioè sono coloro che si sacrificano per far vincere il capitano.

Come? Portando l'acqua, andando a riprendere qualcuno in fuga, o tirare la volata per la vittoria finale.

TIRARE LA VOLATA

E' la tecnica usata in prossimità del traguardo finale. Infatti, ogni squadra munita di un corridore velocista lancia alcuni uomini per facilitare la volata al proprio sprinter.

IL TRAGUARDO VOLANTE

E' il traguardo posto lungo il percorso. Vincere lo sprint di un traguardo volante significa incamerare i punti della speciale classifica

L'ARRIVO E LE CLASSIFICHE

L'ordine d'arrivo è stabilito secondo il passaggio sulla linea di traguardo. L'ordine d'arrivo attribuisce premi e punti.

I tempi rilevati dai cronometristi sono riportati nella classifica generale.

Nella Classifica Generale (corsa a tappe) in caso di tempo ex equo sono conteggiati i centesimi di secondo delle prove a cronometro. Se queste ultime non fossero state disputate, viene fatto ricorso ai piazzamenti precedenti. Se, ancora una volta, non si determinasse la posizione è valido il piazzamento dell'ultima tappa.

Nelle classifiche, quando lo sono previsti, hanno importanza gli *abbuoni di tempo*.

La classifica a squadre è determinata dai primi tre migliori tempi di ogni formazione.

LA CLASSIFICA A PUNTI

E' la classifica in uso nelle corse a tappe che esula da quella a tempo.

LA MAGLIA ROSA & LA MAGLIA GIALLA

Sono i colori delle due maglie delle corse a tappe più famose ed ambite del mondo: il Giro d'Italia ed il Tour de France.

Il leader della corsa italiana indossa un maglietta color “ rosa “, che altro non è che il colore della carta della *Gazzetta dello Sport*, il più vecchio quotidiano sportivo d'Italia.

Il leader della corsa francese, invece, indossa quella “gialla” che, anche in questo caso, altro non è che il colore del quotidiano sportivo *L'Equipe*.

Entrambi i vincitori nell'edizione successiva del Giro e del Tour partiranno con il numero “ 1 “.

ALL'ARRIVO & ALL'ULTIMO CHILOMETRO

Negli ultimi 1000 metri si può verificare che:

- L'arrivo simultaneo di due o più concorrenti sia premiato in ugual misura nella suddivisione dei premi.
- Un corridore fori o cada, in questo caso gli verrà conteggiato lo stesso tempo del gruppo di cui faceva parte, o lo stesso dell'atleta con cui era in compagnia.

IL TEMPO MASSIMO

Nelle corse di un giorno il tempo massimo stabilito è pari al 5% di quello del vincitore.

Nelle gare a tappe si applica il regolamento dell'Unione Ciclistica Internazionale:

- Tempo max 20' su un percorso di 100 Km.
- Per un chilometraggio superiore si aggiungerà 1 minuto per ogni 5 km di percorso.
- Nella prova a cronometro di una corsa a tappe il tempo non potrà eccedere al 30% di quello del vincitore.

LA FUGA

Vuole dire che un corridore, o più corridori, lascia il gruppo di cui fa parte andandosene via.

TIRARE

E' la scelta di un passo di un corridore per un altro corridore, dandogli nel contempo protezione contro il vento in maniera che il corridore protetto non si stanchi e mantenga inalterate le forze per sferrare un attacco.

Il tirare però è anche l'intesa che vi è tra i corridori in fuga, i quali si alternano a turno alla testa della fuga.

ROMPERE I CAMBI

E' quando un corridore si trova in fuga con altri e si rifiuta di dare il cambio quando è il suo momento.

ALZARSI SUI PEDALI

Quando la strada comincia a salire per sviluppare maggior potenza il corridore si alza dalla sella forzando sui pedali.

LA FUGA E IL PASSAGGIO A LIVELLO

Se a sbarrare la fuga di uno o più corridori fosse un passaggio a livello chiuso, si procederà nel seguente modo:

1. Se il passaggio a livello si riapre prima dell'arrivo degli altri corridori non è adottato alcun provvedimento, cioè il/i corridore/i in fuga riprenderanno la gara normalmente, perdendo interamente o parzialmente il tempo di vantaggio acquisito al momento dello stop obbligato.
2. Se il/i fuggitivo/i avessero oltre 30 secondi di vantaggio, allora la gara verrà neutralizzata facendo ripartire gli inseguitori con lo stesso tempo di svantaggio al momento della chiusura del passaggio a livello.
3. Se il gruppo di testa venisse frazionato dalla chiusura delle sbarre, i corridori fermati non godranno di alcun vantaggio, dovranno semplicemente attendere la riapertura.

IL CRONOMETRO

Le gare possono essere a:

- Circuito
- In linea

Possono inoltre disputarsi a:

- Squadre
- Individuali
- Coppie

IL PASSISTA

E' lo specialista delle corse a cronometro.

PERCORSO ASCENDENTE E DISCENDENTE

Si dice Ascendente quel tratto della corsa a cronometro che si allontana dal traguardo di partenza arrivando sino alla metà del percorso. E', invece, Discendente quella parte di percorso che si avvicina alla linea del traguardo di arrivo.