Zeitschrift: Macolin : mensile della Scuola federale dello sport di Macolin e di Gioventù + Sport

Herausgeber: Scuola federale dello sport di Macolin

Band: 41 (1984)

Heft: 3

Artikel: Dal celerifero al ciclismo

Autor: Müller, Heini

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1000114

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.12.2025

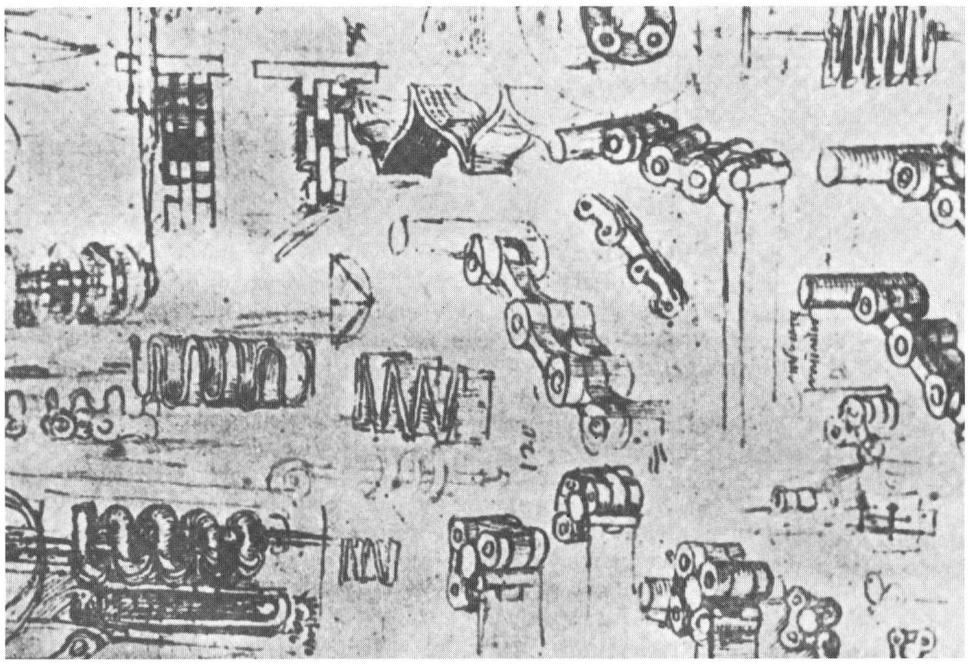
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Dal celerifero al ciclismo

di Heini Müller

Heini Müller, l'autore di questo articolo, è nato a Zurigo nel 1926; benché ciclista professionista non ha mai abbandonato il suo lavoro presso le PTT. Dal 1972 esercita la funzione di revisore G + S alla Scuola federale di ginnastica e sport di Macolin e attualmente è responsabile ad interim della disciplina sportiva ciclismo.
Heini Müller era pure uno specialista di gran fondo dietro motori e un eccellente corridore su strada. Ha partecipato a numerosi campionati del mondo e ai Giochi olimpici di Helsinki. red.

La locomozione rapida tramite propulsione muscolare ha la sua storia. Comincia con il «celerifero» ideato nel 1970 da un nobile francese, prende forma più consistente nel 1816 con la «draisina» del barone tedesco Carlo von Drais. Quarantacinque anni più tardi, nel 1861, Ernst Michaux inventa il primo «biciclo» fornito di pedali che permettono di azionare direttamente la ruota. L'anno seguente la famiglia Michaux vende 150 «Michlines» al prezzo di 500 franchi/oro al pezzo! La ruota anteriore è quella motrice di questi veicoli e il loro diametro determina lo sviluppo; inevitabilmente, queste ruote diventeranno sempre più grandi (fino a 3 metri di diametro), non contribuendo certo alla sicurezza e provocando capitomboli spettacolari.
Nel 1867, il professor Piccus, dell'Università del Massachussets, scopre, al Museo nazionale di Madrid, uno schizzo di velocipede con trasmissione a catena con la firma del grande Leonardo da Vinci...! (1452-1519), il quale prevedeva già la trasmissione sulla ruota posteriore del veicolo.
Fino ai giorni nostri, nessuno ha inventato di meglio per trasmettere la propulsione.
Nel 1887, l'irlandese John Boyd inventa i tubi circolari di caucciù contenenti aria (diventeranno i Dunlop...). Grazie a questo nuovo elemento di comodità, il biciclo assume sempre maggiore popolarità. Tutti gli strati della società si entusiasmano per questo nuovo mezzo di locomozione. Anche il gentil sesso se ne infatua. Per salire sul cavallino d'acciaio, le dame dell'epoca si infilano nei pantaloni, con grande scandalo nelle cerchie dei benpensanti. Non passa giorno senza che i giornali riferiscano di fatti originati dal velocipede.



La trasmissione a catena è un'invenzione di Leonardo da Vinci

Questa pubblicità mette le competizioni all'ordine del giorno. Nel 1869 si organizza a Parigi una corsa di velocipedi riservata alle signore e, nel 1888, ha luogo a Pittsburgh (USA) una «sei giorni» pure per signore.
Altra determinante invenzione fa la sua entrata sul mercato nel 1868: la ruota libera, opera dell'orologiaio Joseph Meunier. A partire da quest'epoca, si può affermare che la bicicletta resta attuale, come d'altronde lo dimostra l'interesse crescente per questo mezzo di locomozione registrato negli ultimi anni. Soprattutto per gli sportivi che lo considerano uno dei migliori mezzi per allenare la condizione fisica.

Le prime gare

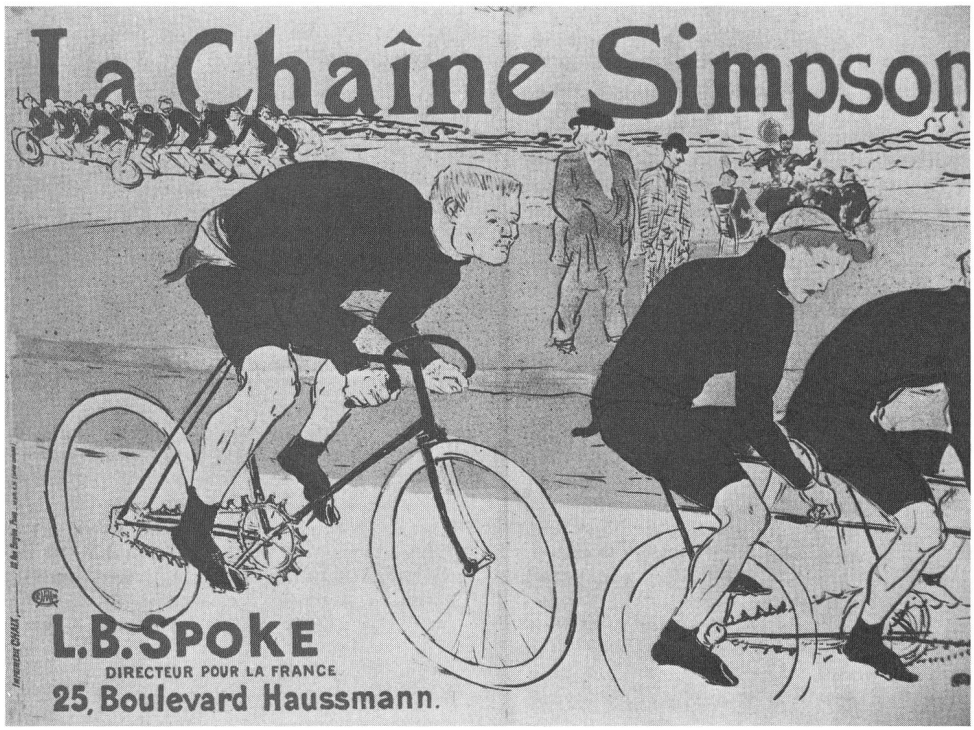
Le prime gare ciclistiche propriamente dette si disputano già prima dell'inizio del 20° secolo.
Nel 1893, Chicago ospita i primi campionati del mondo dilettanti su pista nelle discipline «velocità» (1 km) e mezzofondo (dietro motociclette).

Vincono l'olandese Meintjes dietro «stayer» e l'americano Zimmermann nello sprint. A quell'epoca anche i campioni non potevano vivere di solo ciclismo. La seconda edizione dei Campionati del mondo si svolge ad Anversa, nel 1894, con nuovamente in lizza i dilettanti nelle due stesse discipline.

I professionisti

I primi professionisti a gareggiare fra di loro s'incontrano a Colonia nel 1895. Il vincitore nel mezzofondo è un certo Jimmy Michael, inglese, un piccolo fenomeno: benché adulto, aveva peso e statura di un ragazzo — 1 m 47 d'altezza per 44 kg di peso! Eppure, che sportivo. Il suo modo di correre era eccezionale. Mentre le gambe giravano come una macchina, il suo tronco rimaneva immobile, come fossero due parti staccate. Altro particolare di questo personaggio: in corsa teneva sempre uno stuzzicadente fra le labbra. gli permetteva — affermava — di regolare la sua respirazione. Nessuno conosceva esattamente la sua età. Si disse che aveva 18 anni il giorno in cui vinse il primo campionato mondiale dei professionisti.
In realtà Michael era nato nel novembre del 1876, nel Galles meridionale. Avrebbe dovuto diventare macellaio. Vistolo così piccolo e in apparenza debole, lo si spediva soltanto a far commissioni e a consegnare la carne ai clienti. A diciasette anni e mezzo prende parte, per la prima volta, a una gara ciclistica per dilettanti (1894) e la vince senza problemi. Una vittoria che gli permette di iscriversi a una 100 miglia sulla pista di Herne-Hill di Londra.

Jimmy Michael con il suo imponente allenatore



Il ciclismo nell'arte. L'affisso di Toulouse-Lautrec

È il 30 giugno 1894. Vistolo così piccolo, non volevano lasciarlo partire: gli organizzatori gli spiegarono che la gara non era per bambini. Ma il ragazzotto s'impuntò, arrogandosi ai suoi 18 anni.

Lo lasciarono partire, nella speranza che abbandonasse nello spazio di 2 o 3 giri. Sorpresa generale: vinse in un tempo da primato — all'epoca — in 4h 19' 30''. Lo chiamarono «il piccolo prodigio» e anche il pubblico parigino lo volle vedere all'opera. Era incredibile che il campione sulle lunghe distanze fosse un ragazzino di 17 anni dai lineamenti femminili. Ma gli scherni si trasformarono subito in ammirazione, costatati i successi del giovane gallese che volava di vittoria in vittoria, da un primato all'altro. Nel 1902 disputa una prova sull'ora, dietro una motocicletta, coprendo la distanza di km 75,293.

Un risultato che suscita ancor oggi l'ammirazione degli esperti.

A quell'epoca, un grande artista — Henri de Toulouse Lautrec — bazzicava negli stadi e nella pista Buffalo di Parigi, ispirandosi ai campioni ciclisti. Toulouse Lautrec era appassionato dal movimento, dalla forza fisica, dalla padronanza di sé stessi. Ammirava la bellezza degli esseri umani, gli atleti dal corpo muscoloso. Dalle sue opere sappiamo che ammirava con lo stesso entusiasmo i ballerini e le ballerine, come pure gli acrobati del Moulin Rouge. Proprio in quel periodo creò i suoi primi affissi sul ciclismo. Su uno di questi — una pubblicità per le catene della ditta Simpson — immortalizza il giovane Jimmi Michael. Queste litografie si trovano attualmente in un museo parigino e costituiscono, con altre opere d'arte, una documentazione di assoluto valore. Fa sempre piacere sapere che lo sport sia riuscito a ispirare gli artisti.

Le sei giorni

Nel 1896, a Nuova York si costruisce il primo velodromo coperto. Si organizza immediatamente una gara individuale di sei giorni, con un tempo di corsa realmente libero. Il vincitore copre la distanza di 2360 km. Nelle susseguenti edizioni si giunge a 3229 km e 3300 km. Il vincitore di queste massacranti prove dormì in tutto sette ore. Si sposò persino nel velodromo, il quinto giorno di gara. Ma non tutti erano fenomeni: molti corridori hanno conosciuto, allora, collassi fisici e psichici durante le sei giorni, tanto da indurre le autorità a proibire questo genere di competizioni. Ripresero comunque nel 1899, ma a squadre di due corridori che si davano il cambio liberamente. I vincitori: Charly Miller — sempre lui! — e Frank Waller, con una distanza totale di 4398 km. Questi due ciclisti restarono in pista sei giorni e sei notti, effettuando così il più gran numero di giri. Queste corse di lunga durata, al limite delle capacità umane, piacevano al pubblico. Nel fumo dei sigari, la High society nuovayorkese (signori con cappello a

tuba e belle donne in abiti di pizzo) assistevano al combattimento degli eroi bevendo un bicchiere! All'inizio del 20° secolo, la maggior parte delle città americane — Boston, Kansas City, Pittsburgh, Chicago, Portland, Minneapolis, Los Angeles, Indianapolis, Louisville, Milwaukee, Oakland, Filadelfia, Atlantic City, Buffalo e Cleveland — organizzarono gare di sei giorni. Soltanto nel 1909 l'Europa si lascia sedurre da questo genere di competizione. La prima edizione europea di una sei giorni ha luogo a Berlino. Questa prova a coppie, chiamata oggi «americana», è rimasta una delle più popolari corse ciclistiche. Con le sue 86 vittorie, il belga Patrick Sercu è il re incontestato delle sei giorni. Nel corso della passata stagione invernale, in Europa si sono svolte ben sedici gare di questo genere. Trasformata, la prova avviene in notturna e comprende diverse fasi, il tutto in un ambiente di kermesse popolare. Anche i dilettanti e gli «stayers» concorrono a vivacizzare le sei giorni. Le «americane» attuali si corrono alla media di 55 km/h, velocità che richiede una condizione fisica, una tenacia/resistenza e un'abilità al più alto livello.

I primati

Nel concorso degli ultimi Campionati mondiali su pista (autunno 1983 a Zurigo-Oerlikon) ci si è resi conto che questo genere di gare non aveva per nulla perso la sua immensa popolarità. Su una pista di cemento, giudicata la più rapida d'Europa, gli spettatori hanno assistito a stupende battaglie nelle otto discipline previste per l'ottenimento della maglia iridata. L'entusiasmo ha raggiunto il suo apice quando lo svizzero Urs Freuler ne ha conquista-

Doppio titolo iridato

51,151 km/h

te addirittura due. Stupore anche nel settore dei tempi e delle medie realizzati. Infatti, pochi spettatori sapevano che il danese Thorvard Ellegard, nel 1906 (!) aveva disputato uno sprint di 200 m in 11''2, ciò che significa una fantastica media di 64,285 km/h. Pochi velocisti hanno rinnovato questa impresa; alla fine degli anni cinquanta, i soli Van Vliet e Scherens hanno uguagliato la prestazione di Ellegard. Costui aveva utilizzato un rapporto di m 8,60 e una bicicletta che, per il suo peso e la struttura del telaio, era simile alla nostra bicicletta militare. Ellegard è stato sei volte campione del mondo e «re» della pista durante 31 anni.

I velocisti sono i più rapidi, ma devono essere degli assi del «surplace». La tattica vuole che si forzi, con un surplace, l'avversario a passare in testa per potersi mettere nella sua scia e superarlo sulla linea d'arrivo. Il primato di surplace è detenuto dai due avversari Gabriel Poulain e Otto Mayer, in 1 h 54' 6''.

Questa «prestazione» avvenne nel velodromo di Parigi-Vincennes nel 1905, in occasione di un incontro di velocisti, d'altronde interrotto poichè gli spettatori, delusi, avevano abbandonato lo stadio. Nel 1961, nella finale dei Campionati del mondo, a Zurigo, Maspes e Rousseau, tennero il surplace per 26',19''.

Tuttavia, il primato dell'ora su pista scoperta è sempre stato — ed è rimasto — il più ambito da tutti. Il suo primo detentore si chiamava Henri Desgrange che divenne più tardi il «padre» del Giro di Francia. Allora aveva coperto 35 km 325 sulla pista di Buffalo di Parigi. Ai nostri giorni nessuno pensava che qualcuno riuscisse a declassare Eddy Merckx. Nel 1972 aveva fissato a 49 km 431 il primato del mondo dell'ora. Ed ecco che, il 19 gennaio 1984, l'italiano Francesco Moser, sconvolgendo tutti i pronostici, riesce un'impresa eccezionale, portando a 50 km 809,37 il record dell'ora, sulla stessa pista di Città del Messico. La barriera dei 50 km cade così per la prima volta. Moser ha perfettamente tratto profitto dalla rarefazione dell'aria (minor resistenza) dovuta all'altitudine (2270). La pista in legno usata da Merckx si trovava in cattivo stato, Moser gira su quella di cemento dotata, per l'occasione, di un rivestimento in materia sintetica.

Super-impresa quattro giorni dopo. Sulla stessa pista, ma con condizioni meno favorevoli, l'italiano si rimette in sella e compie un nuovo balzo in avanti: 51 km 151!

In Messico, Francesco Moser è spalleggiato da tecnologie molto avanzate, soprattutto nel settore del materiale e del calcolo sulla prestazione fisica. È un primato da 21° secolo e l'inizio di una nuova era nel ciclismo e nello sport in generale.

Una preparazione fisica impeccabile (più di un mese di soggiorno in Messico prima del tentativo), l'assistenza di tecnici altamente specializzati, l'impiego dell'ordinatore, il costante controllo della «soglia», hanno assunto un ruolo preponderante nella riuscita di Moser.

Fra il1912 e il 1914, uno svizzero, Oskar Egg, riesce a battere il primato dell'ora a tre riprese: successivamente 42 km 360, 43 km 525 e 44 km 247. Giunto al termine della sua carriera di corridore, Egg inventò un nuovo cambio di velocità — che porta d'altronde il suo nome — utilizzato dalla maggior parte dei professionisti fin verso gli anni cinquanta.

Il primato assoluto di velocità su bicicletta è di 204,778 km/h sul km lanciato. È stato stabilito nel 1962 dal fran-

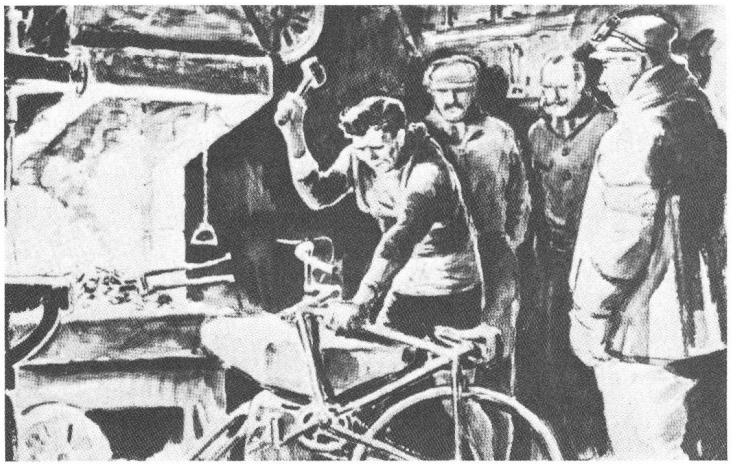
cese José Meiffret dietro una vettura Talbot. Prima di quest'impresa aveva già ottenuto delle medie pazzesche. Una volta, per prepararsi, non aveva esitato a ritirarsi in un convento per la durata di un anno. Mai soddisfatto del risultato ottenuto, tentò sempre di migliorarsi, anche al prezzo di cadute molto gravi e, infine, pagando il prezzo stesso della sua vita.
Citiamo pure il famoso «cacciatore di primati» su pista e su strada, l'australiano Hubert Oppermann, nato nel 1904. All'epoca — attorno al 1920 — si chiedeva ai corridori di compiere gesta sovraumane. Più della velocità, quel che contava era la durata. Oppermann ha stabilito primati solo sulle lunghe distanze. Nel 1928, durante le 24 ore di Parigi del «Bol d'or», percorse la distanza di 950 km 060, percorrendo 106 giri in più del detentore del record precedente. Su questa scia, concluse la 1000 km nel nuovo tempo-primato di 25 h 19', primato che resiste ancor oggi. Nel 1932 attacca la distanza che separa Fremantle da Sidney, cioè 4854 km. Li percorre in 13 giorni e 10 ore, ovvero 5 giorni in meno del primato precedente. Nel 1931 vince la famosa non-stop Parigi-Brest-Parigi di quasi 1200 km. Questo campione non aveva la «statura» del superman: piccolo, mingherlino, l'aria di niente. La realtà è spesso diversa da quella che immaginiamo, anche quella di coloro i quali attaccano primati. Pensiamo soltanto al successo, alla prestazione eroica, senza renderci conto che questa grande vittoria è fatta di sacrifici permanenti, di noiosa preparazione, d'innumerevoli sedute d'allenamento. Dimentichiamo che la quotidiana lotta con se stesso dell'atleta e che questa lotta esclude qualsiasi altro interesse, quasi tutta la vita privata. E ciò per giorni, mesi, anni. Al termine della sua carriera di corridore, Oppermann è stato promosso nobile e divenne ministro australiano dei trasporti; questo grande campione non disponeva solo di muscoli e di volontà, ma anche di una grande intelligenza.

L'«inferno del nord»

Grandi rivali, Coppi e Bartali in un momento di grande lealtà sportiva.

Le classiche

Le prime autentiche gare su strada si svolgono già prima dell'inizio del 20° secolo. Nel 1891, il quotidiano parigino «Petit Journal» organizza la prima corsa Parigi-Brest-Parigi, lunga 1196 km. Vi partecipano 206 concorrenti. Il vincitore, un francese dal nome Charles Terront, compie il percorso in 71 h 16', ciò che si traduce con una media di 16,800 km/h con una bicicletta di 20 kg senza cambio di velocità e su strade evidentemente non asfaltate. Questa prestazione gli fece perdere 7 kg di peso! Per cambiare i pneumatici danneggiati, si era ingaggiato uno specialista della ditta Michelin: un lavoro che — all'epoca — prendeva almeno 25 minuti di tempo. Parigi-Brest-Parigi venne organizzata in tutto sette volte, l'ultima nel 1951.
Un'altra classica nasce nel 1891: la Bordeaux-Parigi (572 km) che ancor oggi riunisce, una volta all'anno, l'élite mondiale. Durante una parte della distanza, il corridore è «tirato» da un veicolo-allenatore. Quest'ultimo, con il trascorrere degli anni si è trasformato: dapprima un tandem, poi triplette e quadruplette, in seguito automobili, motociclette e, infine, i «dernys», una specie di ciclomotori.
Un'altra classica, di 280 km, la Parigi-Roubaix, figura dal 1896 nel calendario delle corse internazionali. Ha la reputazione d'essere terribile, dato che attraversa «l'inferno del Nord», chiamato così per il pavé, micidiale per corridori e materiale.
Questi tratti vengono riproposti ogni anno. Le malelingue pretendono che queste strade fanno parte del patrimonio protetto, per dimostrare a migliaia di spettatori che, in quest'epoca di lus-



Tempi eroici. Agli inizi del secolo i corridori dovevano far tutto da sé

so e di comodità, i «giganti» delle strade di campagna esistono ancora. Chi esce da questa prova infernale come vincitore non ha rubato nulla! È stato il caso, nel 1923, per lo svizzero Heiri Suter che presentò per primo il suo viso coperto di melma all'obiettivo dei fotografi ammassati sulla linea d'arrivo.
Fanno ugualmente parte delle classiche: la Parigi-Tours, la Milano-Sanremo, il Giro di Lombardia e il Giro delle Fiandre.
Gli svizzeri hanno spesso ben figurato nella Parigi-Tours (Oskar Egg una volta e Heiri Suter due) mentre che Hugo Koblet vinse il Giro delle Fiandre nel 1955.

Le grandi corse a tappe

Il primo «Tours de France» si svolse nel 1903. L'idea proviene da un'impresa solitaria di un francese, tale Joyeux, che nel 1895 intraprese un giro di Francia in bicicletta, portandolo a termine in 17 giorni. Percorse un periplo di 4500 km su un velocipede senza catena, con le gomme pesanti e deformate e su strade che nessuno, oggigiorno, affronterebbe. Impressionante la sua media quotidiana: 264 km! Promotore del primo Giro di Francia è l'ex-primatista mondiale dell'ora Henry Desgrange, giornalista ed editore della rivista «L'auto». Il giornale è stampato su carta gialla, facile dedurre che la maglia del primo classificato sia dello stesso colore. L'«Auto» diventa in seguito «L'Equipe». Per restare nella tradizione, una volta la settimana questo giornale viene stampato su carta gialla. «L'Equipe» è tutt'ora responsabile dell'organizzazione della «grande boucle». Quanto al «Giro» (d'Italia), nato nel 1909 grazie alla Gazzetta dello Sport, ricalca la questione del colore. Giornale stampato in rosa, chiaro che la maglia del primato fosse dello stesso colore.

Queste due grandi corse a tappe sono degli autentici monumenti del ciclismo. Il Tours de France è giunto alla sua 70° edizione e il Giro d'Italia alla sua 67°. Attualmente le tappe sono più brevi d'un tempo ma le velocità sono aumentate in modo impressionante. Il primo Tours, nel 1903, comportava una distanza globale di 2428 km in sei tappe successive di 405 km circa, con una media oraria generale di 25 km 283. Nel 1982, il Tour contava 3512 km suddivisi in 21 tappe di una lunghezza di circa 167 km percorse alla media di 37 km 470. Il corridore che riesce a iscrivere il suo nome nel libro d'oro dei due Giri è considerato una stella del ciclismo internazionale. Del nostro paese, solo Ferdy Kubler nel 1950 e Hugo Koblet nel 1951 sono riusciti in quest'impresa. Nel 1954, Carlo Clerici ha vinto il Giro d'Italia davanti a Hugo Koblet.
Durante lunghi anni, era proibito, nelle corse ciclistiche, farsi aiutare da terzi per riparare un danno qualsiasi. Questa regola era in vigore anche nelle corse a tappe. Nel 1913, per esempio, il francese Eugène Christophe rompe la forcella durante il Giro di Francia: lui stesso effettua la riparazione presso un fabbro di St. Marie de Campan. Per uno dei pezzi chiese l'aiuto di un giovane del villaggio, ciò che lo mise in contravvenzione con il regolamento. I commissari di gara furono spietati. Una targa ricorda il suo «delitto» ancor oggi sulla facciata della casa del fabbro.
Per tutti questi corridori, anche per quelli di molto talento, la vittoria in un Tour era acquisita al prezzo di sforzi sovrumani. La «facilità» non esiste per gli adepti al «cavallino d'acciaio», nemmemo per Eddy Merckx, cinque volte primo al Giro di Francia e cinque volte al Giro d'Italia, oltre che vincitore almeno una volta di tutte le grandi classiche. Nemmeno per Bernard Hinault, che totalizza due vittorie al Giro, quattro al Tour, e una ai Campionati mondiali, né per Fausto Coppi, cinque volte vincitore del Giro, due volte del Tour e due volte campione del mondo.
Coppi, il «campionissimo», si preparava e si allenava in modo esemplare e sempre in funzione dell'obiettivo da raggiungere. Prima d'ottenere, a Lugano, il titolo iridato, visse due mesi come un asceta. Teneva conto di tutti i particolari, come qualcuno che si prepara al primato dell'ora. Durante due mesi ripetè il programma del grande giorno, alzandosi alle 6 e percorrendo alcune centinaia di km sotto un sole cocente, per abituarsi al caldo. Rigido il suo regime: in allenamento, prendeva ogni giorno un maggiore handicap rispetto ai suoi compagni di squadra, dando loro una caccia sfrenata. Restava sei ore in sella e assolveva regolarmente un allenamento in pista, per aumentare la sua scioltezza. Il programma era stato concepito per garantire una forma ottimale per il giorno fissato. E Coppi riuscì. □

Il «campionissimo» sullo Stelvio