



E il sesso? Chi pedala non fa l'amore

Di Costante Girardengo, grande campione del ruggero anni 20, si racconta che abbia preparato una Milano-Sanremo con un'astinenza sessuale di oltre sei mesi. Un altro asso del ciclismo internazionale di qualche decennio più giovane, Jacques Anquetil, è invece dipinto dalle cronache come capace di pasteggiare con lumache — la sua passione — e champagne, di vivere una notte d'amore e, il giorno dopo, di sbaragliare i colleghi al Tour de France. Gara che, in effetti, ha vinto cinque volte.

Due campioni e due comportamenti opposti a testimonianza di un rapporto, quello tra i ciclisti e l'amore, sicuramente non facile. Tallonati da una parte da medici e commissari tecnici e dall'altra da mogli, fidanzate e fucose ammiratrici, i corridori professionisti si sono sempre sentiti dire che il sesso è, per loro, il peggiore dei pericoli. E, salvo rare eccezioni da inserire nella categoria «genio e sregolatezza», hanno tutti dato retta a questo monito.

Ma vale ancora, oggi, questo discorso? O la medicina consente anche agli sportivi

una vita sessuale normale, scoperte le «proprietà terapeutiche» di quest'ultima? Il dottor Marco Pierfederici, presidente dell'associazione italiana medici del ciclismo, che ha seguito, tra gli altri, Merckx, Argentin, Battaglini e il Saronni degli esordi, non ha dubbi: la strada più sicura per una perfetta forma fisica, e quindi per la sudata vittoria, passa attraverso i sacrifici.

«Non è tanto lo sforzo fisico a essere dannoso — commenta — un atto sessuale comporta una spesa calorica di sole 128 calorie, pari a mezzo panino con venti grammi di prosciutto; un'inezia in rapporto alle seimila calorie che consuma ogni giorno un ciclista. Il problema è piuttosto psicologico».

Se insomma un corridore distoglie la sua attenzione dalla gara dedicandosi all'attività sessuale, con la concentrazione possono sparire, almeno in parte, anche le forze. «Molti degli atleti che ho seguito — aggiunge il medico a conferma delle sue affermazioni — stavano mesi interi senza avere rapporti sessuali».

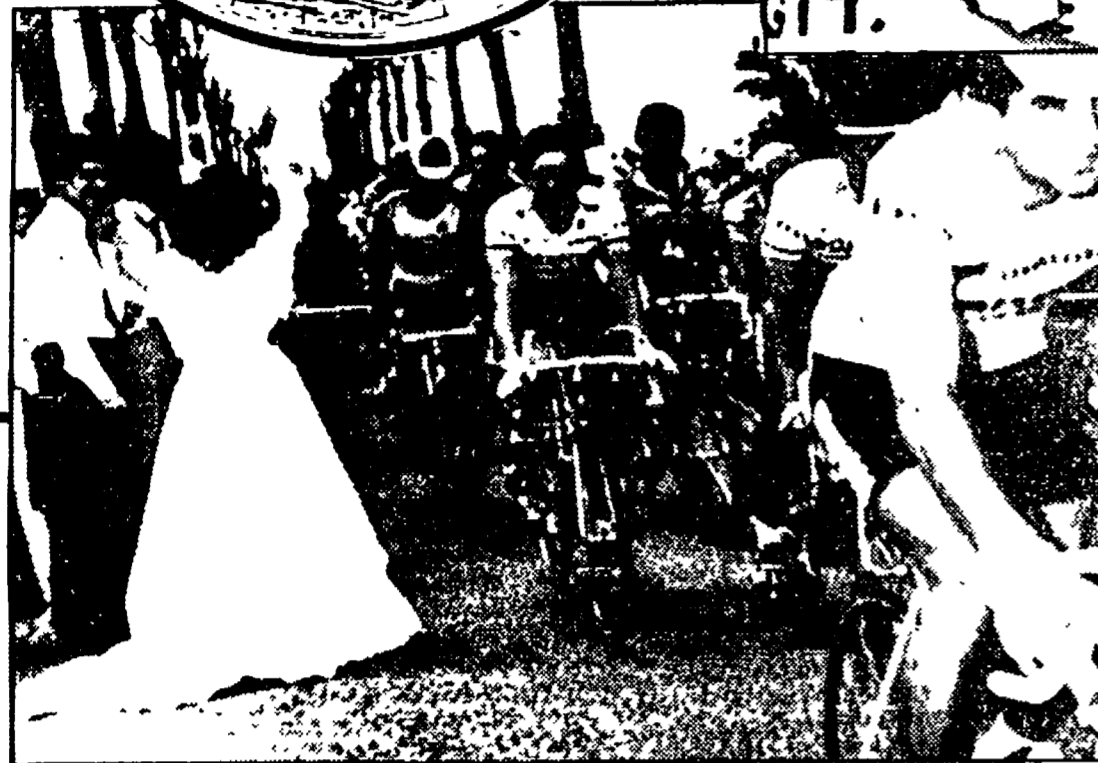
Può però anche capitare che un corridore trovi nell'attività sessuale un momento di relax che l'aiuterà a mantenersi in forma durante la gara; famoso a questo proposito è rimasto nel mondo del ciclismo un atleta che nelle fasi critiche del giro, telefonava alla moglie pregandola di raggiungerlo. Per gli esperti si tratta però di casi molto rari; negli altri l'attività sessuale genera schiacciati sensi di colpa. Alcuni credono di essere meno forti, e quindi corrono male; perfino dopo una polverizzazione notturna.

Anquetil, che ammetteva tranquillamente di preferire una sconfitta a una vita di sacrifici, rimane dunque un'eccezione isolata? Anche se è difficile indagare in un campo tanto delicato come è quello della vita privata di una persona, i medici sportivi assicurano che tutti gli atleti stanno molto attenti ad evitare questo tipo di distrazioni. «E tutti i corridori che ho conosciuto che amavano troppo il sesso — puntualizza Pierfederici — non hanno fatto strada».

Vita casta, dunque, per gli atleti almeno secondo le prescrizioni del medico. A star meglio sono invece i ciclocamionieri, «autorizzati» a regolarsi secondo la propria esperienza.

«Ma un giovane aspirante campione — conclude Marco Pierfederici — deve sapersi astenere. L'umanità non può fare a meno del sesso; l'individuo sì».

Paola Arosio



Una giovane sposa al Giro, foto simbolica per il tema «ciclisti e l'amore». Sopra Jacques Anquetil, un campione trasgressivo che aveva fama di non risparmiarsi, neppure nel sesso

La scena è ormai consueta: un groviglio di biciclette contorte, i corridori storditi e insanguinati, i primi soccorsi. Non fa più nemmeno notizia, salvo che qualche corridore famoso, alla fine della corsa, prenda il microfono e gridi la sua protesta contro l'insipienza degli organizzatori. L'avrete capito: stiamo parlando dei sempre più numerosi incidenti dovuti a qualche galleria male illuminata e non sufficientemente segnalata. Sembra un paradosso: più migliora la tecnologia, più i mezzi meccanici e le strade vengono perfezionate, e più aumentano gli incidenti. Molteplici le cause che li favoriscono: l'eccessivo numero di iscritti alle gare, il diradamento di percorsi severi che favoriscono la selezione, una tendenza ormai sempre più diffusa ad «accendere» le corse solo negli ultimi chilometri.

Recentemente, due sono stati i casi che hanno suscitato clamore, ma la cronaca delle gare racconta di una lunga lista di piccoli incidenti, uno stitico di cadute e feriti che, alla fine, vengono quasi sempre dimenticati. Facciamo un breve flashback sul Giro d'Italia del 1984, quello che vide il trionfo di Moser. E il 25 maggio, 7ª tappa, una lunga gappata che da Foggia porta a Marconia di Pistilli, uno sperduto paesino della Lucania arroccato sopra un'altura. A pochi chilometri dall'arrivo, dopo una curva non segnalata, un gruppo di corridori lanciati ad alta velocità finisce oltre il guard rail. Panico, confusione, ma poi si prosegue. Dopo qualche tornante, il plotone s'infilza in una galleria di trecento metri, in discesa e anche male illuminata. A metà del tunnel è buio completo: quelli in testa frenano e vengono investiti dagli altri. Grida, lamenti, molti i feriti. I corri-

dori si fermano, protestano e chiedono di parlare con Torriani. Poi decidono di arrivare, per protesta, tutti insieme sul traguardo. Nella confusione, naturalmente non tutti si capiscono. Urs Freuler, uno svizzero dell'Atala, sorprende tutti con uno scatto arrivando prima. Davanti agli spettatori attoniti, Freuler si becca del «crumiro», mentre la maggioranza del gruppo minaccia uno sciopero per il giorno successivo. Una giornata nera per il Giro. Fu anche promossa un'inchiesta che si concluse con alcune lievi multe inflitte ai «leader» della protesta.

Due anni dopo, siamo daccapo. Durante la seconda tappa della «Tirreno-Adriatico», ad una trentina di chilometri dall'arrivo di Ascoli, nuovo maxicapitombolo in una galleria improvvisamente buia. Questa volta il gruppo è molto allungato. Dopo un centinaio di metri non si vede più nulla. Solito scenario: stridore di freni, urla, caduta generale. Molti i feriti. Silvano Contini e lo svizzero Grezet rimangono a terra: l'italiano se la cava con delle contusioni, mentre lo svizzero (sei denti rotti, frattura del setto nasale, vasta ferita al labbro) viene rispedito in Svizzera per un intervento chirurgico di plastica facciale. Dopo un planetario arrivo, Moser prende il microfono e pronuncia queste parole: «Siamo diventati carne da macello; si poteva morire e solo per l'irresponsabilità degli organizzatori. Se avanti così dovremo fidarci solo della Polizia stradale». Una vera requisitoria che mise a nudo il presapochismo degli organizzatori e che sottolineò, ancora una volta, l'urgenza di più rigide misure di sicurezza. La speranza, per questo 69° Giro, è che non sia necessario ricordare ancora una volta i sacrosanti meriti della Polizia stradale.

da.ce.

Le gallerie fanno paura Sono sicure?



COLNAGO
la bici dei campioni



DE ROSA
bici-competizioni

DE ROSA AL GIRO CON L'ARIOSTEA

CUSANO MILANINO (mi) Piazza XXV Aprile 19 - Telefono 92.94.666
laboratorio PADERNO DUGNANO (mi) Via Toniolo 3 - Telefono 91.83.103

IL GRUPPO GEMEAZ CUSIN

leader della ristorazione collettiva in Italia



GEMEAZ CUSIN assicura il servizio di ristorazione presso grandi e medie comunità.

TICKET-RESTAURANT, divisione della Ge.Me.Az. Cusin Alimentari S.p.A., è la formula adatta alla ristorazione del personale di aziende che non hanno la possibilità di adottare la mensa interna.

Sostituisce il servizio di mensa con:

- pasti serviti da esercizi pubblici convenzionati;
- pasti veicolati caldi preparati da cucine centralizzate e portati a domicilio.

La **SCAPA ITALIA**, specialista nell'approvvigionamento delle derrate alimentari necessarie alla ristorazione collettiva, ne assicura il servizio di acquisto e distribuzione ai ristoranti aziendali della Ge.Me.Az. Cusin, nonché a tutte le comunità in genere (mense autogestite, spacci aziendali, ospedali, catene alberghiere, istituti e collettività religiose, scuole, villaggi turistici ecc...).

scapa
italia

Via Senato, 14/16 - 20121 Milano - Telefono (02) 798.661 - Telex 334550

