

Un fisico eccezionale veramente

Il professor Conconi analizza le doti necessarie per affrontare corse a tappe. Scatto, resistenza e lucidità. L'importanza degli zuccheri

FRANCESCO CONCONI

Con il ritorno delle corse a tappe si ripropongono all'attenzione dello sportivo quegli incredibili atleti in grado di gareggiare ore e ore ogni giorno percorrendo migliaia di chilometri. Ma non è tanto la durata della corsa a destar meraviglia quanto piuttosto le sue continue difficoltà: scatti, salite, corse a cronometro, caldo e disidratazione, vento, neve e freddo, spesso traumi fisici da cadute... «Ma come diavolo fanno?», ci chiediamo tutti ogni anno, paragonando istintivamente questi atleti all'uomo comune.

Le caratteristiche fisiologiche necessarie al ciclista, soprattutto a quello che partecipa alle corse a tappe, sono effettivamente molto fuori del comune. Deve prima di tutto disporre di un «motore» aerobico (quello che funziona bruciando i combustibili dell'organismo con l'ossigeno che respirazione e circolazione portano continuamente ai tessuti) in grado di funzionare molto a lungo. Un atleta molto forte ma solo per poche ore, o anche solo per un giorno, non è evidentemente adatto alle corse a tappe. Nei ciclisti come del resto in tutti gli atleti di durata (ma anche nelle macchine di formula 1) la possibilità di arrivare in fondo alla gara è garantita dalla disponibilità di combustibile. L'uomo dispone di due com-

bustibili, i grassi, presenti in abbondanza anche nel più magro degli atleti, e gli zuccheri, presenti invece in quantità molto più limitate. Ebbene, quando gli zuccheri sono esauriti sopravviene la «cotta»: l'atleta può sì continuare la gara, usando i grassi di cui ancora dispone, ma molto più lentamente e in ogni caso con molta fatica. Di qui la necessità nelle corse a tappe di rifornire continuamente l'organismo di questo combustibile, anche in considerazione del fatto che più il lavoro è intenso più i muscoli bruciano una miscela ricca di zuccheri e povera di grassi. Normalmente i depositi svuotati da una gara vengono reintegrati in tempi oscillanti tra uno e tre giorni, troppi per il ciclista che deve disporre della massima quantità di zuccheri alla partenza di ogni tappa. Proprio per questo le corse a tappe richiedono individui prima di tutto in grado di «integrare» le riserve di «carburante» in tempi assai brevi, tra una tappa e l'altra, e addirittura durante la gara. È per questa stessa ragione che il ciclista del Giro si misura anzitutto dalle sue capacità di alimentarsi. Ci sono infatti atleti bravissimi nelle gare di un giorno ma che, proprio per la mancanza di questa caratteristica, faticano ad emergere nelle gare a tappe. Resistenza non vuol dire



Francesco Conconi in compagnia di Moser e di Sara Simeoni

però solo grande capacità di fare «il pieno»: vuole anche dire saper usare gli zuccheri con parsimonia. Tutti gli atleti di durata imparano (con l'allenamento e con gli anni) ad usare in gara miscele ricche in grassi, risparmiando in tal modo il combustibile importante.

Ma allora per correre il Giro d'Italia occorre soltanto essere capaci di alimentarsi e di assorbire rapidamente gli zuccheri e poi di farne uso con parsimonia? Naturalmente non basta. Il ciclista idoneo a questo tipo di gara deve anche disporre di un motore molto potente. Mi riferisco sia al motore aerobico, usato per i tratti a ritmo costante, comprese le corse a cronometro e le salite; ma anche al motore anaerobico (basato sulla de-

molizione del glucosio con produzione di acido lattico) usato invece per gli scatti e quindi indispensabile in momenti importanti della gara quali le volate e i cambi di ritmo. Il motore anaerobico è comunque da usare con cautela (e il ciclista lo sa bene) perché, funzionando solo a zuccheri, ne può ridurre le riserve e può portare l'atleta alla «cotta».

Il ciclista delle corse a tappe è dunque davvero un atleta straordinario perché deve disporre, fuse insieme, delle caratteristiche dello scattista e di quelle del fondista, cosa certo poco frequente.

Ma non basta ancora. Il correre in gruppo crea di continuo situazioni, agonistiche e ambientali, in cui sono richieste percezioni molto acute e reazioni particolarmente rapide e precise. L'atleta deve essere in grado di mantenere costante nel tempo un indispensabile «stato di allerta» anche quando il passare dei chilometri e l'accumularsi della fatica tendono a fargli perdere lucidità, dunque anche la capacità di reagire tempestivamente sia alle situazioni agonistiche che ai rischi che il correre in gruppo continuamente comporta. Da questo punto di vista grave è il disturbo dell'elicottero che scende basso sul gruppo nei finali di gara, coprendo i rumori abituali e con essi quelli che avviano il corridore dei pericoli imminenti (un colpo di freni,

una imprecazione di avvertimento), ritardando ulteriormente le reazioni dell'atleta, già meno pronte per la fatica accumulata.

Credo che la corsa a tappe sia l'evento agonistico che più di ogni altro riassume le caratteristiche che l'uomo ha sviluppato nei millenni della sua storia, e cioè la capacità di resistere a lavori che durano molto tempo, unita a quella di eseguire i lavori brevi ed intensi richiesti per fuggire o aggredire, associate all'esercizio costante dell'intelligenza e dell'attenzione per cogliere tutti i segnali provenienti dall'ambiente. Caratteristiche sviluppate in tempi remoti per sopravvivere e oggi richieste per affrontare l'impegno delle corse a tappe.



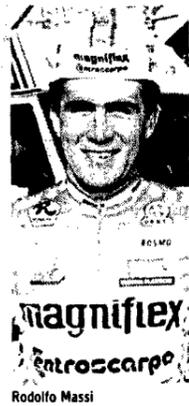
Urs Freuler, l'elvetico dell'Atala qui ripreso mentre taglia vittorioso il traguardo, dovrebbe essere il maggior antagonista di Guido Bontempi nelle tappe del Giro che si concluderanno in volata.



Gianni Bugno



Maurizio Rossi



Rodolfo Massi



Giuseppe Calcaterra

Giovani! è l'occasione per emergere

Dicono tutti che il ciclismo italiano ha bisogno di cambiar pelle, bisogno di una ventata di giovinezza, di un ricambio che faccia ben sperare e una buona occasione è sicuramente data dal prossimo Giro d'Italia. Qualcuno ci ha già provato e spera di mettere a frutto l'esperienza, altri

saranno al battesimo del fuoco, ma per tutti dovrà essere d'obbligo una parola d'ordine: osare. Uno dei più attesi è senz'altro Gianni Bugno che l'anno scorso ha alternato momenti belli a momenti brutti e che stavolta non potrà più avere dubbi per inserirsi nei quartie-

ri alti della classifica. Grande aspettativa anche per il debuttante Maurizio Fondriest, già coi galloni del capitano in una squadra (l'Ecoflam) che per assicurarsi le sue prestazioni ha dovuto vincere una grossa concorrenza. Nella stessa formazione milita quel Maurizio Rossi che, parti-

to come gregario, è via via maturato fino a conquistare preziosi successi. Un altro ragazzo da tenere in seria considerazione è Giuseppe Calcaterra, ma si aspettano buone cose anche da Massi, Galleschi, Gnamani ed altri ancora. Forza giovani, è proprio il caso di dire.

CHATEAU D'AX VINCE ...COMODAMENTE.



SPRING - 081 originale Chateau d'Ax è consigliato da Francesco Moser.

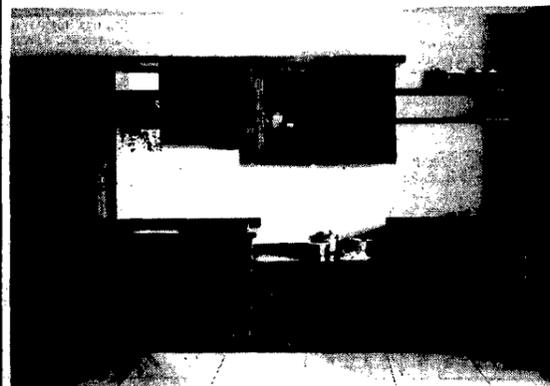
Francesco Moser

Chateau d'Ax
DIVANI E POLTRONE...

20030 Linate sul Seveso (Milano) Italia
Via Nazionale dei Govi, 159 - Tel. 0362 - 561913 (5 linee)
Telex CH DAX I 31144



Collezione *il gabbiano* interamente in legno massiccio

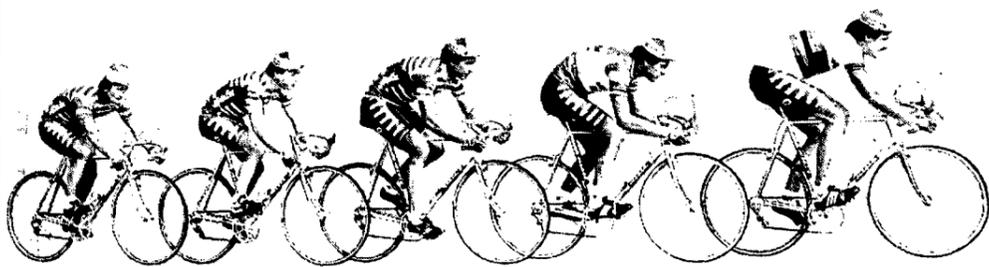


MOBILI MAGGI S.p.A.

Via Siraale 26
32010 S. PIETRO SOVERA CARLAZZO (CO) TEL. 0344 70364

Atala IN CORSA PER LA VITTORIA

Augurando un buon successo in occasione del 70° Giro d'Italia



ofmega

CLÉMENT
ITALMANUBRI
CASTELLI SPORT
SELLE SAN MARCO

ALPINA RAGGI
REGINA EXTRA
CERCHI NISI
COLUMBUS

ALLARA BORRACCE
MODULO FRENI
APIS I CAPPELLINI
SILCA POMPE

Cesare Rizzato & SpA - 35131 Padova, via Venezia 29 - Telefono (049) 8071722

L'Unità
Lunedì
18 maggio 1987

27