

ATTRAVERSO "I COLORI DELL'IRIDE"



Union Cycliste Internationale

Piano della collezione 1

1 - IL CAVALLO D'ACCIAIO

1.1 - La spinta iniziale	4
1.2 - Finalmente si pedala	4
1.3 - L'evoluzione della bicicletta	4
1.4 - L'industria del ciclo	3

2 - IL CICLISMO SPORT MONDIALE

2.1 - Dilettanti e Professionisti	10
2.2 - L'International Cycling Association	4
2.3 - L'Union Cycliste Internationale	12
2.4 - I Giochi di Olimpia	10

3 - LE CORSE MONDIALI

3.1 - Sulle strade del mondo	10
3.2 - A tutta velocità	10
3.3 - Le altre gare iridate	4
3.4 - I Campioni del Mondo	8

1 - IL CAVALLO D'ACCIAIO

1.1 - La spinta iniziale

Molte delle invenzioni dell'uomo sono passate alla storia come meteore e poca traccia hanno lasciato sull'umanità. Altre invenzioni hanno raggiunto maggiore importanza, ma non sono state pienamente apprezzate a causa di eventi sfavorevoli. Tra queste invenzioni, certamente la bicicletta, che non ha mai trovato il suo giusto posto, solo perché il destino ha voluto che fosse completata, poco prima della nascita del motore a combustione.



Cicli e veicoli Peugeot

Francia 1924 - Modulo per telegramma



1901 - Pan - American Exposition - Buffalo, N.Y.
"Automobile elettrica"

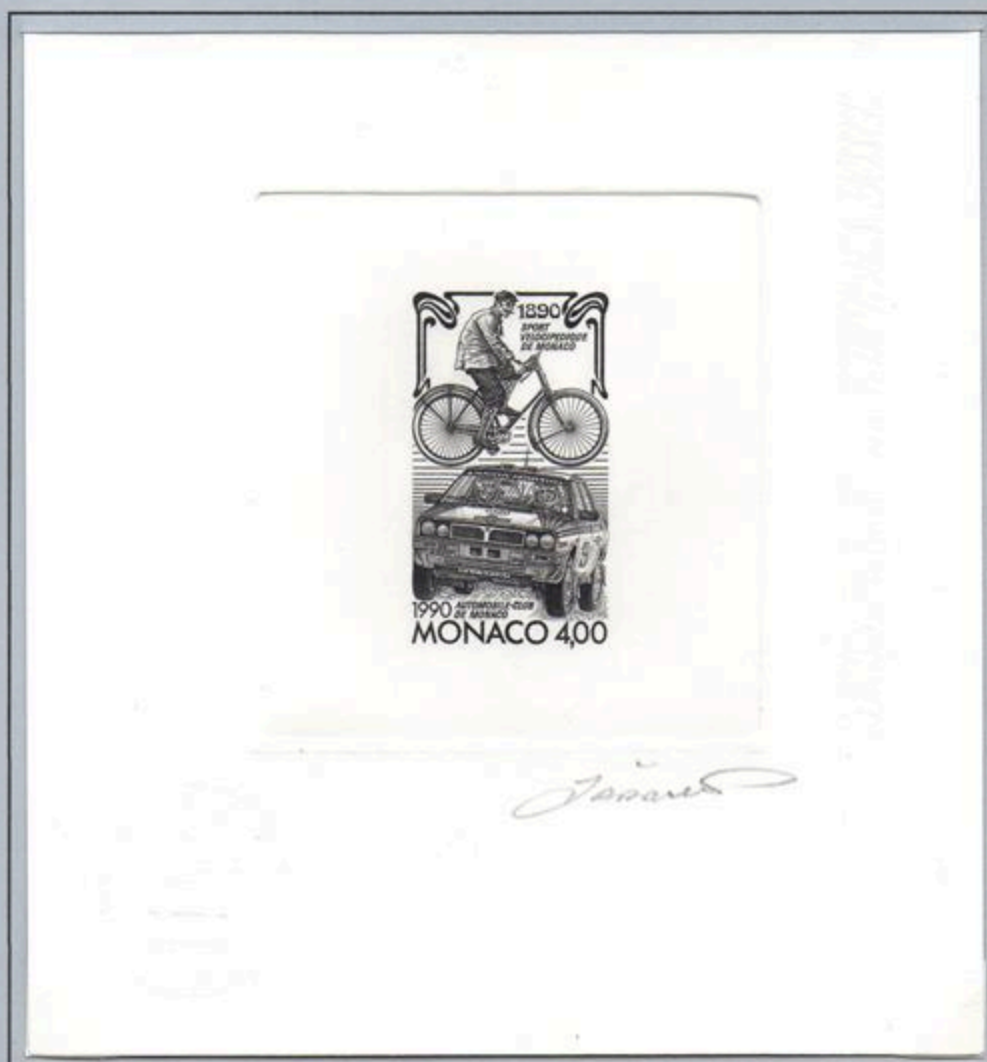


"Wolseley" - VIPER 6 cilindri



1886 / 1936 - 50° Anniversario della nascita dell'automobile

Immaginiamo cosa avrebbe rappresentato la bicicletta per l'umanità se fosse stata inventata un paio di secoli prima. La storia del ciclismo avrebbe potuto essere la storia di uno strumento di lavoro e di vita. Invece, al momento della sua nascita, la bicicletta era già stata sostituita dalle automobili ed è diventato uno strumento di gioco e di sport.



Prova d'artista stampata in nero, firmata dall'artista Jacky Larrivière

1921 Danimarca
Libretto di francobolli
con appendice
pubblicitaria

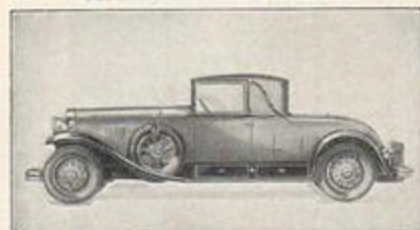


Fugleperspektiv af
General Motors Fabrik i Københavns Sydhaen.

Pubblicità della
fabbrica di automobili
Generals Motors



GENERAL MOTORS FABRIKAT



2-Pers. Conv. Coupé. ♦ Cadillac.
Cadillac fremstilles i 11 forskellige Modeller.

Durante il restauro del "Codice Atlantico" di Leonardo da Vinci, nascosto sul retro di una pagina, è stato scoperto un schizzo datato 1490, in cui era rappresentato una sorprendente "idea" di velocipede, straordinariamente simile a un velocipede, completo di pedali e con la catena di trasmissione.



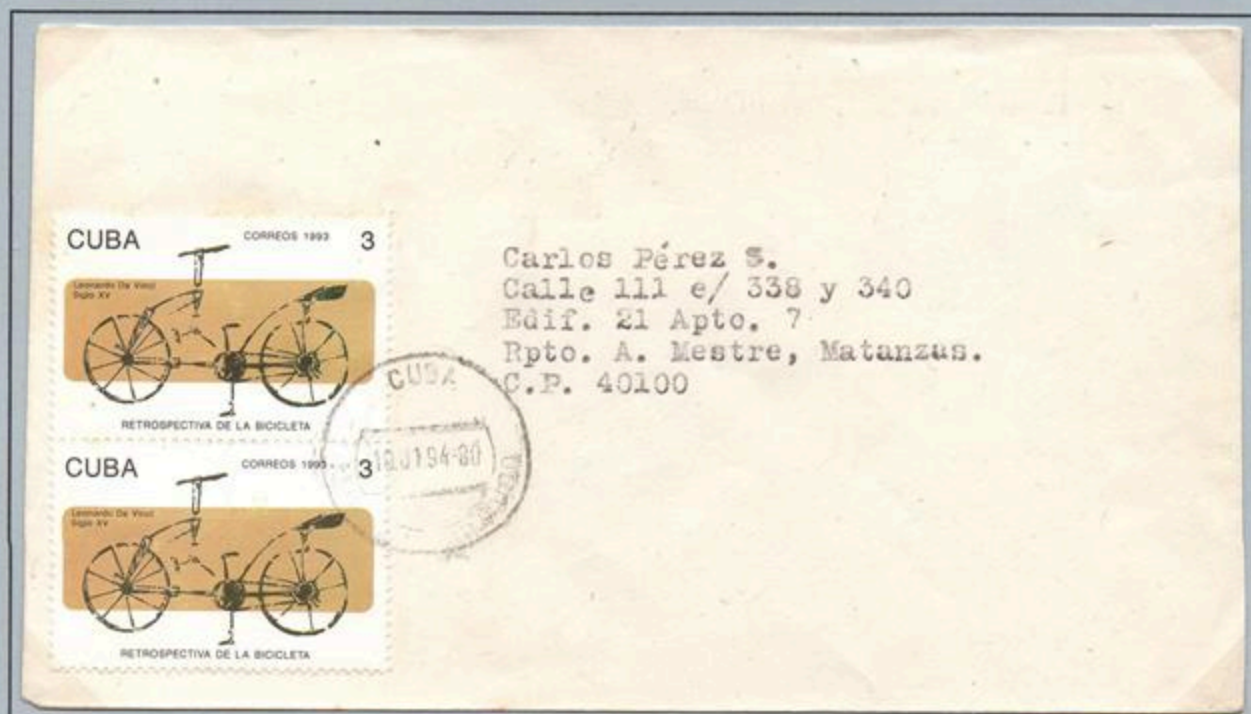
Milano 1939 - "Mostra Leonardesca"



Leonardo da Vinci

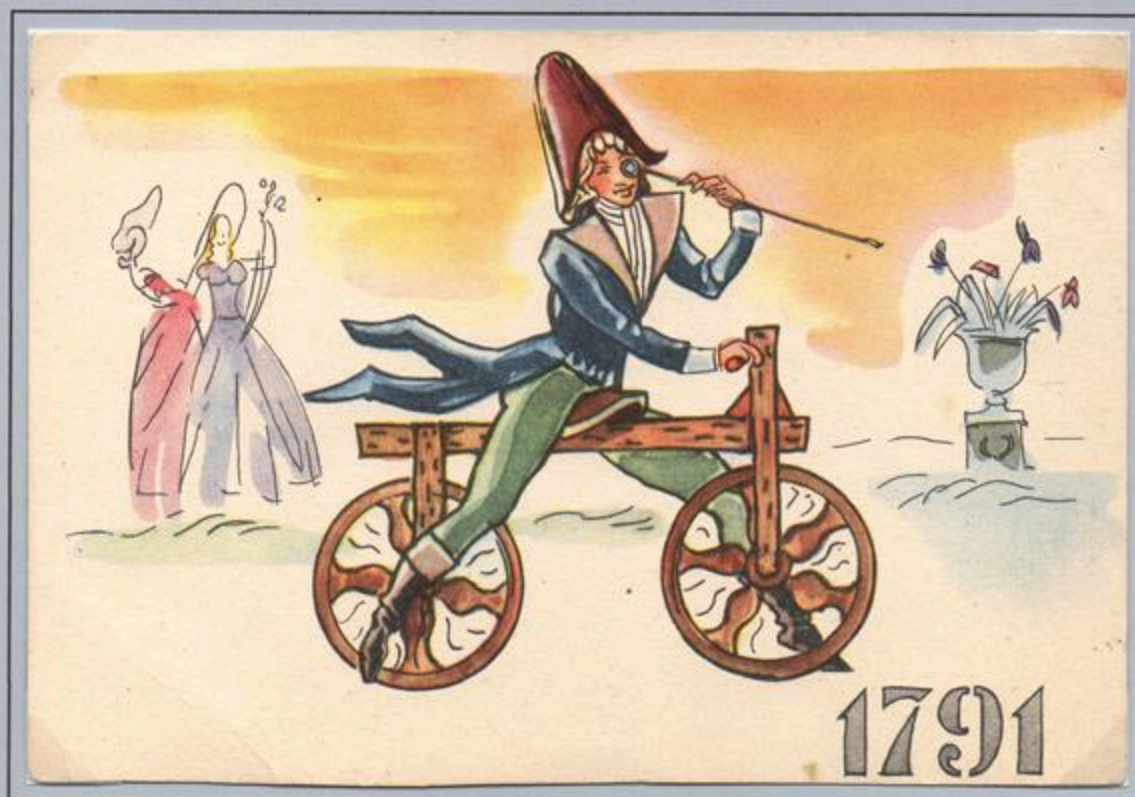


Torino 1975 - Esposizione dei disegni di Leonardo da Vinci



La "bicicletta" di Leonardo da Vinci

Solo verso la fine del 18° secolo apparve il vero antenato della bicicletta, quando il nobile parigino Mede de Sivrac, cominciò a scorrazzare per i viali di Parigi, a cavalcioni di un "mezzo" formato da un asse di legno sagomato con due forcelle portanti due ruote di legno. Il pesante mezzo che doveva essere cavalcato e spinto a forza di gambe consentendo un moto rettilineo, fu chiamato Celerifero dal latino celer (rapido) e fero (trasporto).



Cartolina umoristica della "Pirelli" con Mede de Sivrac sul Celerifero

Questo primo dispositivo di locomozione azionato autonomamente dall'uomo, venne successivamente migliorato da un altro nobile, questa volta tedesco, il Barone Karl von Drais Saurerbron che ebbe l'idea di rendere mobile e direttrice la ruota anteriore applicando al celerifero una specie di manubrio. Questo rivoluzionario mezzo venne presentato ufficialmente il 5 maggio 1818 nel parco di Luxemburg a Parigi, prendendo il nome di "Draisina" (dal nome dell'inventore).

Draisina



Saggio



1.2 - Finalmente si pedala

Solo nel 1840, si cominciò a pensare ad un accorgimento che permettesse il movimento senza poggiare i piedi per terra. Per primo ci provò il fabbro scozzese Mac Millan che ideò e costruì un veicolo munito di una specie di pedivella che, per mezzo di due barre fisse azionate dalle gambe, permettevano l'avanzamento del mezzo. Sfortunatamente durante il suo primo esperimento pubblico, il fabbro investì un ragazzino e fu condannato a pagare una multa salata, tanto che fu costretto ad abbandonare la sua invenzione.



1840 - Velocipede a leva Mac-Millan



Velocipede Michaux

Ci riuscirono invece i fratelli Pierre ed Ernest Michaux che trovarono la soluzione giusta, applicando due pedane poggiapiedi sul perno della ruota anteriore di una Draisina, creando così i pedali.



Prova d'artista stampata in verde, firmata dall'artista Jean Delpech

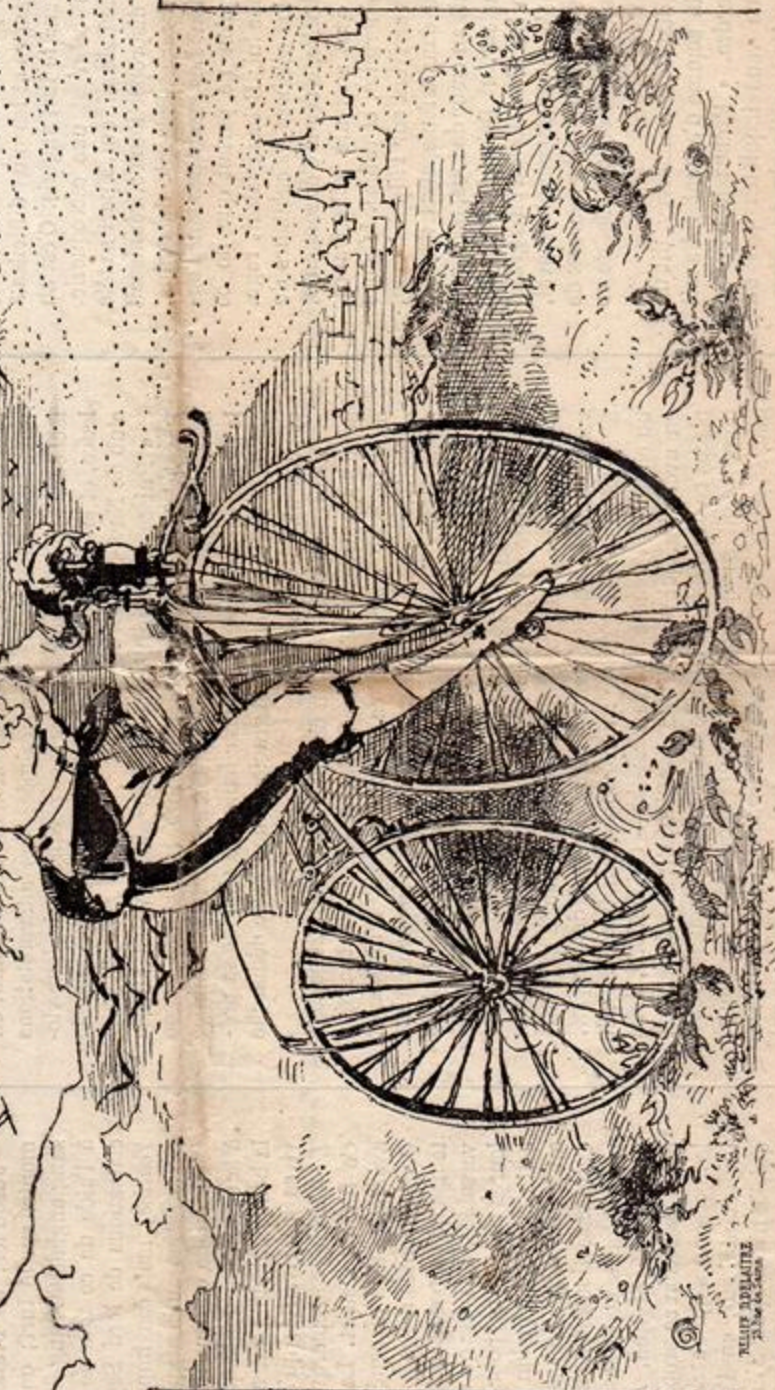
Pierre e Ernest Michaux

2^e ANNÉE. — N° 104.

JEUDI 12 MAI 1870.

LE VÉLOCIPEDE ILLUSTRÉ

PROGRES
SERVIR



LE NUMÉRO : 10 CENTIMES.

Abonnements — France :

Trois mois..... 3 fr.
Six mois..... 5 fr.
Un an..... 10 fr.

Abonnements — Étranger :

Trois mois..... 5 fr.
Six mois..... 10 fr.
Un an..... 20 fr.

Changements d'adresse : 0 fr. 30.

Par mandats ou timbres-poste
adressés aux

BUREAUX DE VENTE

ET D'ABONNEMENT

19, rue des Martyrs

PARIS

(Affranchir)

LE NUMÉRO : 10 CENTIMES

LE VÉLOCIPEDE ILLUSTRÉ

PARAIT

Le Jeudi et le Dimanche

Dépôt chez les principaux
Libraires de France et de l'Étranger.Collection de la 1^{re} année

Avril 1869 à Avril 1870

Pour la France..... 9 fr.
Pour l'Étranger..... 12 fr.
Franco par les messageries.

DIRECTION ET RÉDACTION

LE GRAND JACQUES

19, rue des Martyrs

PARIS.

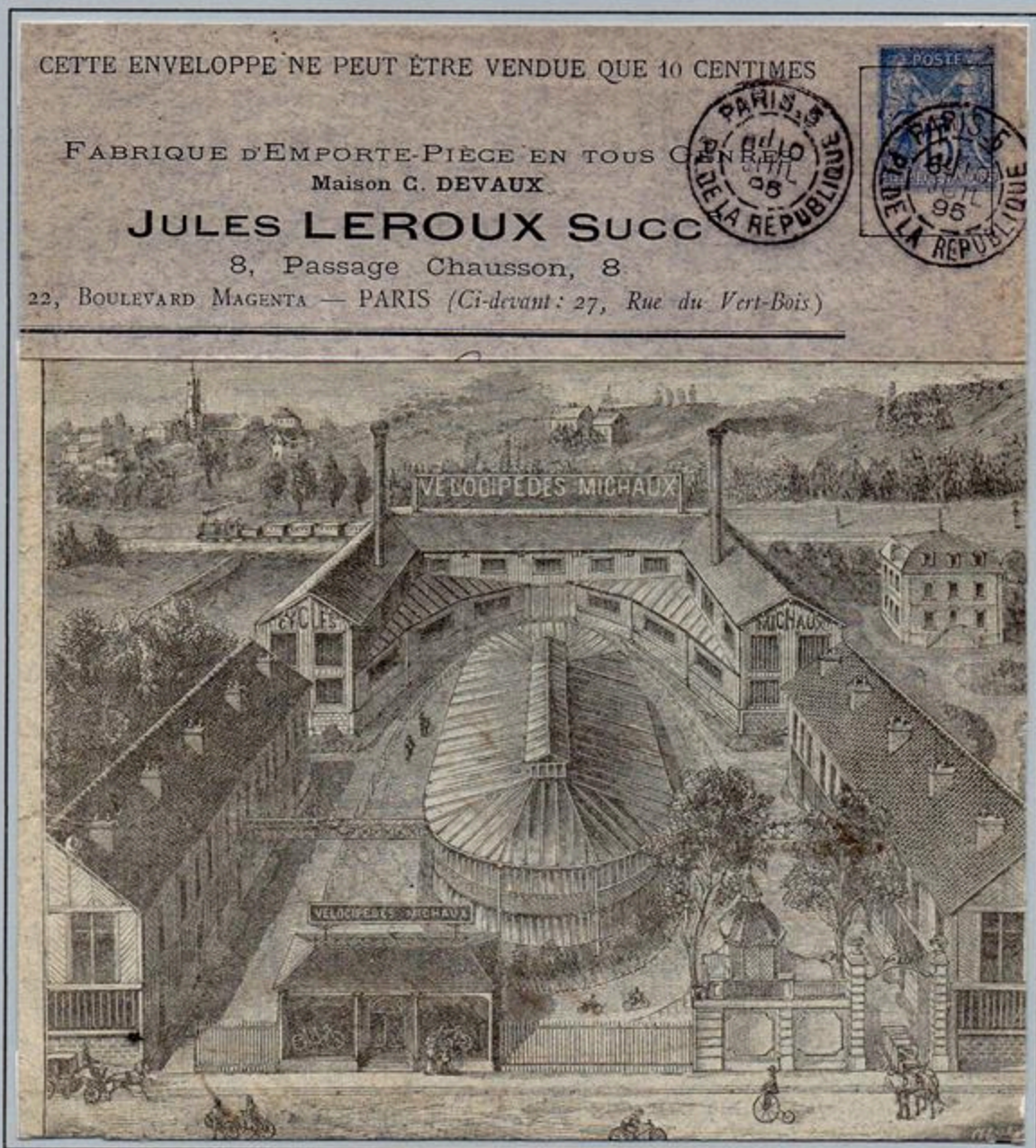
VÉLOCIPIÉDIE, SPORT, ARTS & SCIENCES MÉCANIQUES, ACTUALITÉS, BEAUX-ARTS, INDUSTRIE

Anche il velocipede a pedali non portò molta fortuna ai suoi ideatori, tanto che dopo aver commercializzato migliaia di velocipedi (dimenticandosi però di depositare il brevetto) ed aver accumulato una discreta fortuna in Franchi. I fratelli Michaux morirono nella più assoluta povertà.



Gran Bretagna
Libretto con francobolli

Francia 1895 - Busta pubblicitaria "La Commerciale" venduta a prezzo ridotto



Fabbrica dei "Velocipedi Michaux" con la pista di prova e il negozio di vendita

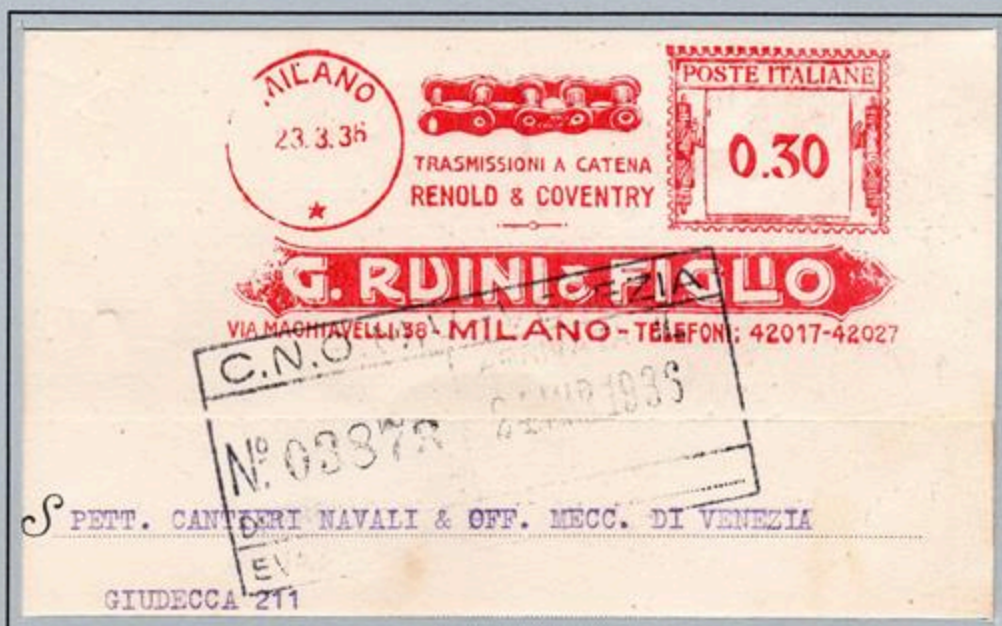
In seguito, sfruttando questa idea, la ruota anteriore venne ingrandita, permettendo di coprire ad ogni giro una distanza pari allo sviluppo della ruota, aumentando così anche la velocità. Questo tipo di velocipede con ruota anteriore dal diametro variante da 130cm a 150cm e quella posteriore di soli 30cm, prese il nome di "Granbi" in Francia, "Penny Farthing" in Inghilterra e "Biciclo" in Italia.



Non dentellato

Il Biciclo era molto pericoloso e scomodo, innumerevoli furono le cadute con conseguenze anche tragiche, tanto che a lungo andare, proprio la pericolosità causò la scomparsa di questo romantico antenato della bicicletta e spinse alcuni inventori, a sviluppare una veicolo con ruote di diametro uguale.

I pedali collegati, al pignone posteriore, attraverso una catena, ha consentito alla ruota posteriore di diventare motrice e di permettere una guida più sicura. Inoltre questa nuova scoperta ha permesso al conducente di sedersi in una posizione più comoda.



NO SUCH VALUE EVER OFFERED FOR THE MONEY.

MEACHAM DIAMOND **ROADSTER.**

STRICTLY
HIGH GRADE.
FINISH UNSURPASSED.

THE EQUAL OF
ANY
\$135.00 SAFETY
MADE.

ALL PARTS ADJUSTABLE. FINISHED IN NICKEL AND ENAMEL.



No. 87.— $1\frac{1}{4}$ inch Cushion Tires,
List - - - \$110.00
Discount, 1 Wheel, 40%
Discount, 5 Wheels, 40 & 10%

DIAMOND FRAME
Weldless Steel Tubing
and Drop Forgings.

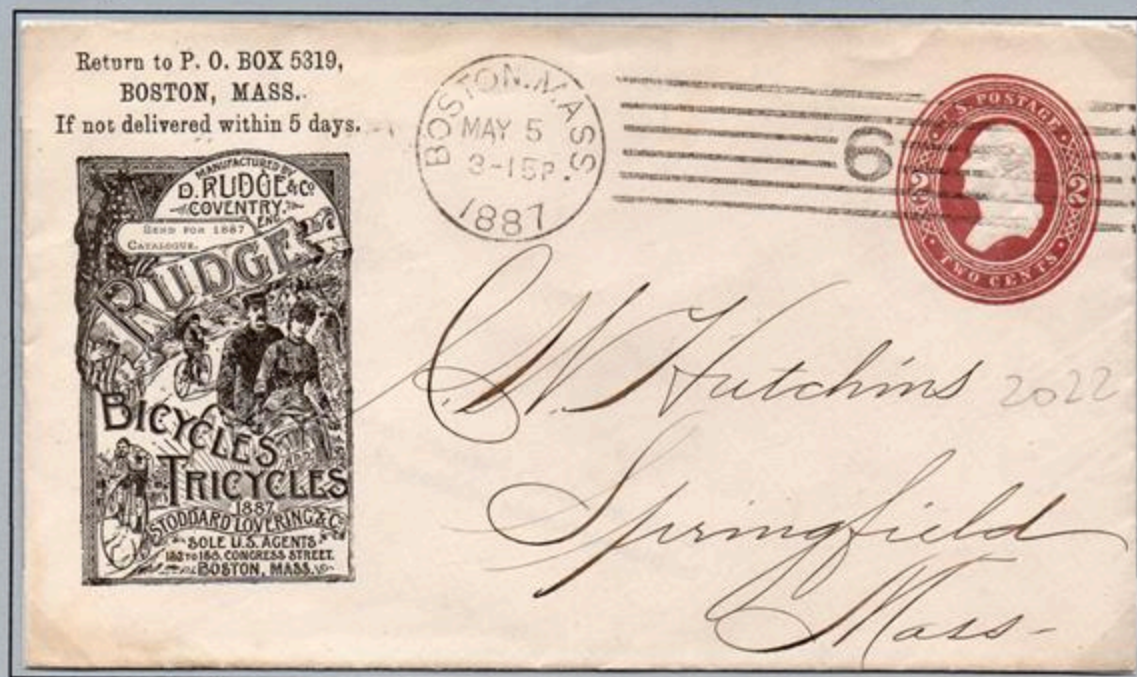
BALL BEARINGS
TO PEDALS, WHEELS, SPROCKET
WHEEL AND STEERING HEAD.
KIRKPATRICK SADDLE.

**E. C. MEACHAM ARMS CO. ST. LOUIS,
MO.**

SEND FOR CATALOGUE.

1.3 - L'evoluzione della bicicletta

Nonostante tutti i progressi tecnici che venivano applicati alle biciclette, i ciclisti della fine dello scorso secolo venivano sottoposti alle violente vibrazioni causate dalle cattive condizioni delle strade che le gomme piene, applicate ai cerchi delle ruote, trasmettevano alle ossa dei pedalatori.

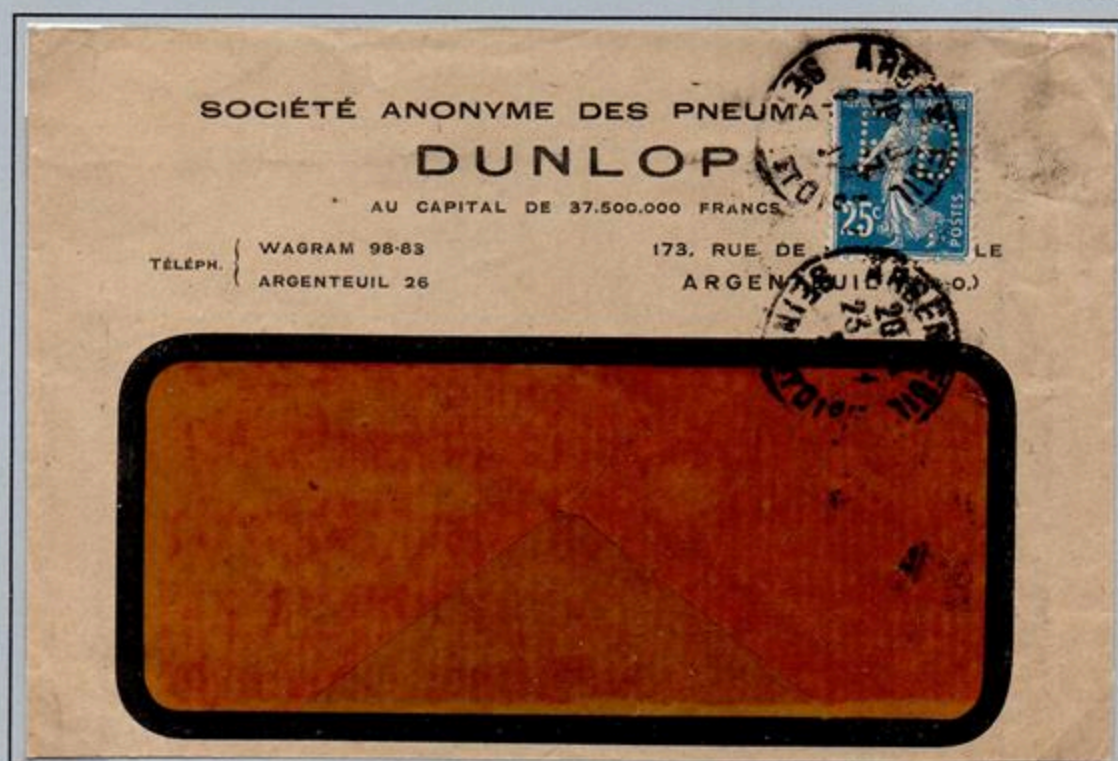


1887 - USA Intero Postale sovrastampato privatamente dalla Ditta Stoddard Lovering & C.

La soluzione a questo problema venne trovata nel 1888 da un veterinario scozzese, John Boyd Dunlop. La professione veterinaria obbligava Dunlop a servirsi di guanti di caucciù che fabbricava lui stesso. Fu proprio costruendo un paio di questi guanti che gli venne l'idea di confezionare una specie di camera d'aria da applicare alle ruote del triciclo del suo bambino. Incoraggiato da questo successo iniziale, Dunlop lasciò per un po' la sua professione per dedicarsi al miglioramento del pneumatico, che venne infine brevettato.



John Boyd Dunlop



Perforazione P.D. Pneumatici Dunlop

In seguito l'invenzione di Dunlop venne perfezionata da Eduard Michelin, che ebbe l'idea delle gomme pneumatiche smontabili. Il collaudo di questa invenzione avvenne in occasione della corsa Parigi-Brest-Parigi, nel 1891 vinta dal celebre campione francese Charles Terront.



Charles Terront, vincitore della prima edizione della Parigi-Brest-Parigi 1200km in 72 ore e 22 minuti, equipaggiato con i pneumatici Michelin

B.L.P. - Busta pre-affrancata con pubblicità, venduta a prezzo ridotto



Perforazione P. & C. - Pirelli & C.



Disco metallico con la pubblicità "Gomme Pirelli", contenente un francobollo da 10 c., usato come moneta di emergenza

Anche se rimasta sempre uguale a se stessa, forse proprio per questo, la bicicletta è stata in grado di trovare una sua collocazione inserendosi ovunque nella realtà quotidiana. Una realtà certamente di secondo piano, anche se eventi straordinari hanno finito con l'esaltare la bicicletta, rendendola in certi momenti addirittura indispensabile.



USA 1924 - Espresso "Per Ciclista"



Afghanistan - Intero Postale

Come a Mafeking dove gli assediati, stretti nella morsa dei Boeri, affidavano i loro messaggi ai futuri Boy-Scouts che con le loro biciclette sfidavano con innocenza tutti i pericoli pur di assolvere il loro compito

Francobollo di posta locale, emesso durante l'assedio di Mafeking



Il ciclista raffigurato è il sergente Warren Goodyear, comandante del "Corpo Cadetti" organizzato dal generale (all'epoca capitano) Robert Baden Powell, fondatore del movimento Boy-

1900 Mafeking - Guerra Anglo-Boera



Con l'inizio della prima guerra mondiale, tutti gli eserciti si dotarono di speciali reparti ciclistici, il cui punto di forza si dimostrò la celerità. E così quando già le truppe erano motorizzate, ritroviamo battaglioni di soldati ciclisti fare la loro apparizione e muoversi anche senza carburante.



1918 Telegramma - Espresso di Stato

12° Battaglione "Bersaglieri Ciclisti"

1.4 - L'industria del ciclo

Con la rapida diffusione della bicicletta, in tutte le parti del mondo ci furono industrie che trasformarono parte delle loro fabbriche per costruire a livello industriale le biciclette ed i suoi componenti.

M. CARBONEL MARSEILLE

247^e ÉDITION
CARTE-LETTRE 5.21

Vendue 5 Centimes

*M. Carbonel
M. Carbonel
M. Carbonel*

MARSEILLE

MANUFACTURE de VELOCIPÈDES Fondée en 1867
Voitures de Malades et d'Enfants

ROUSSEAU & C^{IE}
Prado, 20, MARSEILLE
Succursale à Nice : 4, Rue Masséna, 4
Envoi franco de Catalogues

Fine-Bourgogne **A. THOMACHOT**
PRODUIT NATUREL DE DISTILLATION DE VIN
Eau-de-Vie de Marc de Bourgogne
— ORIGINE GARANTIE —
Exposition Universelle Paris 1889 : Médaille d'Argent
PRISSE près MACON

MANQUE DE FORCES
ANÉMIE - CHLOROSE
le FER BRAVAIS
Reconstitue le sang des personnes épuisées et fatiguées.
40, RUE ST-LAZARE, PARIS. Envoi fr. de la Brochure

CHAUSSURES
Pour HOMMES, DAMES et ENFANTS
F. PINET
PARIS
SE TROUVENT dans les PRINCIPALES MAISONS

Pour ouvrir la carte-lettre, déchirer en suivant le pointillé.

1890 Francia - Intero Postale con pubblicità, venduto a prezzo ridotto

N° 1022

Envoyeur : **BUREAU DES CHÈQUES POSTAUX**

Af-ender : **BUREAU DES POSTCHECKS**

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE, SOC. AN. HERSTAL

PRIX AVANTAGEUX!

MARQUE DE FABRIQUE
F N
UNIQUE QUALITÉ LA MEILLEURE

GARANTIES SÉRIEUSES!

ARMES ET MUNITIONS.
Pistolets **BROWNING** automatiques
Cal. 6.35, 7.65, 9, 9.65 et 11.45 mm
Fusils et Carabines **BROWNING**
Fusils **HAMMERLESS**
Carabines **F. N.** et Scolaires
Cartouches

ESSEYER LA MACHINE À ÉCRIRE

M. A. P.
construite par la Manufacture d'Armes de Paris.
Associée Française de la

POUR LE TOURISME LES MEILLEURS

VÉLOS
à chaîne et sans chaîne.

MOTOS
1 cyl. 3 HP et 4 cyl. 8 HP.

AUTOS
10 15 25 HP.

Publicité sur Enveloppes Chèques Postaux et TOUTES PUBLICITÉS EN GÉNÉRAL
Murs, Trains, Gares, Trains, Journaux, S'adresser PUBLICITÉ
OFFICE, 60, r. d'Angleterre, Bruxelles. - Tél. 17300

1932 Belgio - Busta in franchigia per i vaglia postali, con la pubblicità della fabbrica di biciclette "FN"

Cicli
BorritBustina pubblicitaria con francobollo,
usata come moneta di emergenza

Cicli Hans W. Muller - Il grafico della produzione di biciclette 1932-1937

In seguito, con l'arrivo del xx secolo, i grandi capitali vennero investiti nelle grandi industrie che stavano rivoluzionando il mondo, automobili, navi, aerei, ecc., a continuare la produzione delle biciclette sono rimaste le piccole industrie, gli artigiani e gli appassionati. Fortunatamente, nel corso delle varie fasi dell'ultracentenaria storia della bicicletta, sono state migliorate le funzionalità e l'aspetto della bicicletta senza modificare il principio fondamentale che è quello di "pedalare".





Macchina per la lavorazione dei tubi in acciaio



Storicamente il materiale usato nella costruzione delle biciclette, ha seguito l'evoluzione di quelli usati nell'industria aeronautica. L'obiettivo è sempre stato quello di avere materiali di alta resistenza e leggerezza. Fin dal 1930 vengono usati acciai speciali per i tubi del telaio e della forcella, mentre dal 1970, le leghe e l'alluminio sono sempre più utilizzati in componenti come il manubrio e i reggisella.



Stemma per telaio delle biciclette "Stella Veneta"



Germania - Hembeck & Windfuhr, fabbrica di viti e parti di biciclette

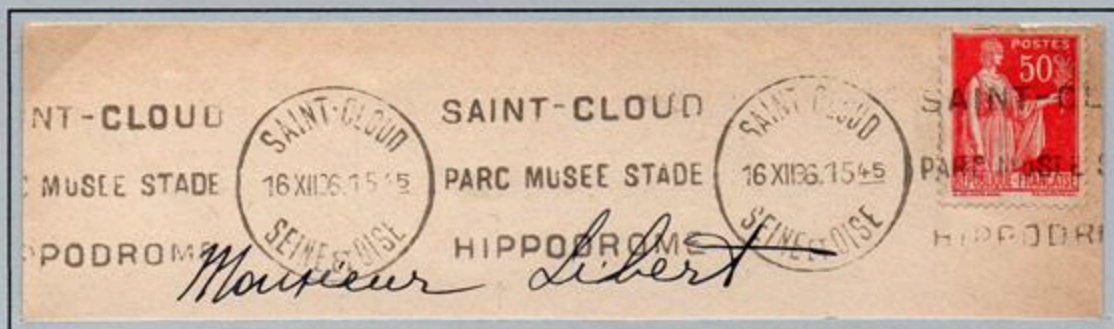


1932 Francia, Saint Etienne - Fabbrica delle biciclette "Aquila"

2 - IL CICLISMO SPORT MONDIALE

2.1 - Dilettanti e Professionisti

Subito dopo la scoperta dei pedali da parte di Michaux, la pratica del ciclismo andò sempre più acquistando un indirizzo agonistico, che si evidenziò dapprima con prove di resistenza ed equilibrio; con l'evoluzione del mezzo le gare divennero prove di velocità e resistenza. Con la nascita dei pedali iniziarono anche le prime vere e proprie competizioni.



Parco di "Saint Cloud"

La prima gara regolarmente "omologata" si disputò nel 1868 nel parco di Saint Cloud, nell'imminente periferia di Parigi, con dieci concorrenti alla partenza. Ebbe la meglio l'inglese James Moore, che si impose anche l'anno successivo nella prima gara su strada la Parigi - Rouen di 135 Km.



In Italia la prima corsa si disputò a Padova, in Prato della Valle, il 25 luglio 1869.



Cartolina con la rappresentazione dell'arrivo della prima corsa velocipedistica italiana a Padova in Prato della Valle

La necessità di imporsi nel mercato spinse le neonate industrie ad ingaggiare i migliori ciclisti che quindi divennero autentici professionisti, prendendo le distanze da tutto il resto dei praticanti che facevano sport per diletto.



M. Garin - Primo vincitore del Tour de France 1903



Perforazione S.E.B. "Società Eduardo Bianchi"



Società "Emilio Bozzi" produttrice delle biciclette "Legnano" e "Wolsit"



Distintivo delle biciclette "Bianchi"

La separazione fu molto netta ed ai migliori vennero chiuse le porte di Olympia mentre fu giocoforza inventare delle prove nelle quali i migliori potessero misurarsi.



XVII Olimpiade Roma 1960 - Corsa ciclistica su strada

Ufficio Postale Mobile "Circuito di Grottarossa"

La nascita e il consolidamento delle federazioni nazionali, videro il debutto dei primi Campionati Nazionali, che successivamente divennero le selezioni delle squadre nazionali da inviare ai Giochi Olimpici e ai Campionati Mondiali.



1881 - Union Vélocipédique de France



1985 - Comitato Organizzatore dei Campionati Nazionali Olandesi su pista e su strada



Varietà "Ciclista senza la maglia rossa"



Union Cycliste Suisse

1911 - Germania Intero
Postale stampato su
commissione privata1911 - Francoforte a/M
28° Festa Federale
della D.R.B.

(Fotocopia)

1884
Deutschen Radfahrer Bundes1887 - Francoforte a/M
Local Post
4° Festa Federale della D.R.B.

Sull'esempio delle Olimpiadi, per dare a tutte le nazioni, anche le più piccole, la possibilità di essere protagoniste e conquistare qualche medaglia, con scadenza biennale o quadriennale il C.I.O. concorre anche nell'organizzazione dei Giochi continentali o zionali che a conferma della diffusione della bicicletta prevedono sempre nel loro programma agonistico gare ciclistiche.



1931 - Bulgaria, Prima edizione dei Giochi Balcanici



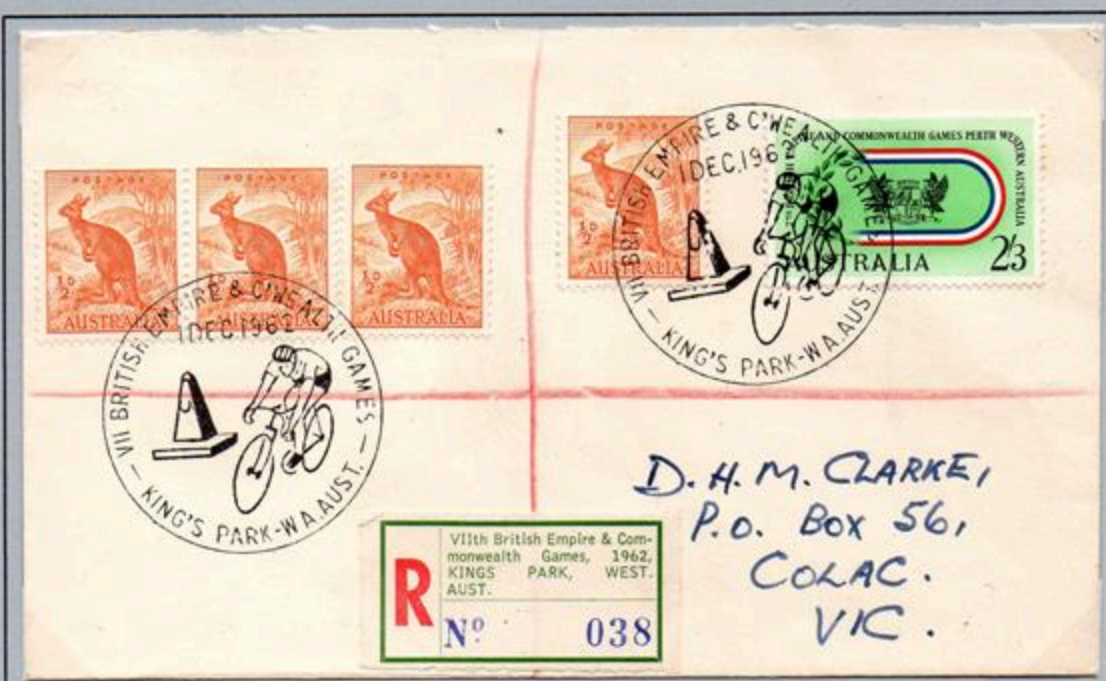
1965 - Primi Giochi Africani



1977 - II Giochi Centro-Americani



1971 - VI Giochi Pan-Americani



1962 - 7ª Edizione Dei Giochi del Commonwealth - King's Park, Western Australia



1974 - 7ª Edizione Giochi Asiatici

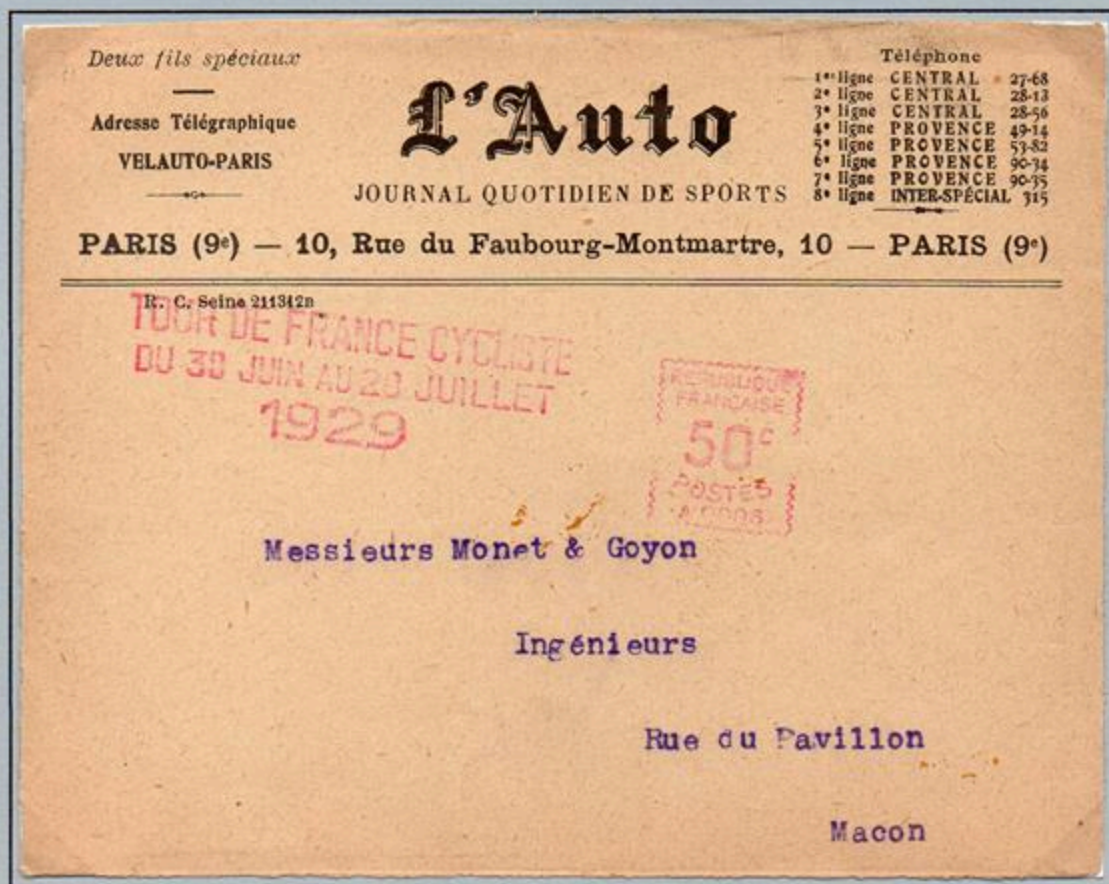
Comunque i veri protagonisti quelli che hanno fatto la storia ed anche la leggenda del ciclismo, sono i professionisti. E questa storia, questa leggenda è nata sulle strade ripide o pianeggianti, sassose o lastricate di pavè, di tutta Europa. E' questo infatti il palcoscenico delle grandi corse a tappe, di quelle corse che dall'inizio del secolo si snodano attraverso le strade di vari paesi ad imitazione della prima, il favoloso Tour de France, nato da un'idea di Henry Desgrange già nel 1903. Da allora ogni anno la carovana multicolore, capitanata dal capoclassifica in maglia gialla, si muove per le strade d'oltralpe.



Henry Desgrange



Losanna - Esposizione "Tour de France Il più grande stadio del mondo"



1929 - "L'Auto" Giornale organizzatore del Tour de France

Cambia la maglia del capoclassifica non più gialla ma rosa e si deve parlare dell'altra grande corsa a tappe, il "Giro d'Italia" organizzato dalla rosea di Milano, "la Gazzetta dello Sport"; il grande quotidiano sportivo stampato su carta rosa. infatti nel 1909 la Gazzetta dello sport fa disputare il Giro d'Italia, le tappe sono otto: Bologna, Chieti, Napoli, Roma, Firenze, Genova, Torino e l'arrivo finale a Milano.



"Società Editrice Stampa Sportiva", Editrice della Gazzetta dello Sport



Luigi Ganna vincitore del Giro d'Italia 1909



Ufficio postale mobile

"41° Giro d'Italia"

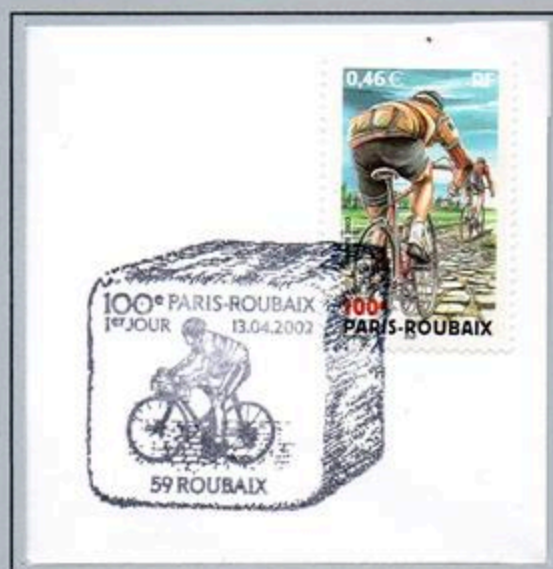


"48° Giro ciclistico d'Italia"

Nel ciclismo lo spettacolo non è rappresentato solo dalle corse a tappe, le emozioni ed i sentimenti che in un Giro sono diluiti nello spazio di più settimane, possono essere ristretti in una sola giornata come nelle "Classicissime", Bordeaux - Parigi, Parigi - Roubaix e la Milano - Sanremo.



1908 Francia - Intero postale venduto a prezzo ridotto con la pubblicità delle biciclette "Alcyon" vincitrici della Bordeaux - Parigi, Parigi - Roubaix e della Milano - Roubaix



1934 - 1994
Gand - Wevelgem

Nel 1965, rispettando le indicazioni del CIO e per continuare a essere presenti alle Olimpiadi, l'UCI decise di separare i settori dilettanti e professionisti, istituendo due federazioni indipendenti, la Fédération Internationale de Cyclisme Amateur (FIAC) e la Fédération Internationale de Cyclisme Professionnel (FICP). Questa distinzione tra corridori ciclisti dilettanti e professionisti è stata rimossa nel 1996 dalle decisioni del CIO e dall'UCI, che hanno consentito ai ciclisti professionisti di partecipare ai Giochi Olimpici. Oggi è l'UCI che gestisce tutte le specialità e le categorie del ciclismo agonistico.



1978

Distintivo dell'UCI



Distintivo della FIAC



2000

Distintivo dell'UCI



1955 - Kramfors Campionato Svedese di ciclismo su strada dilettanti



Svizzera - Intero Postale

"Post Swiss Team" al Giro di Svizzera 2000

Per i ciclisti dilettanti (diventati ora Under-23), vengono organizzate corse a tappe e in linea un po' in tutto il mondo. Sono gare che hanno un'importanza che è in ogni luogo diversa. Ciò nonostante esistono prove che hanno una tradizione ormai consolidata e un seguito importante soprattutto in paesi nei quali non esisteva il professionismo. La più importante, tra queste è stata sicuramente la Corsa della Pace



1948 Varsavia - Praga e Praga - Varsavia

La corsa organizzata dai quotidiani "Głos Ludu" di Varsavia (divenuto in seguito Trybuna Ludu) e "Rude Pravo" di Praga, si disputò inizialmente sul percorso Varsavia-Praga e Praga-Varsavia. Con l'apporto organizzativo del giornale "Neues Deutschland", nel 1952 la corsa venne estesa alla Germania Orientale e poiché univa le capitali di queste tre nazioni, prese anche la denominazione di Praga-Varsavia-Berlino.



Jan Veselý
Vincitore della
Praga - Varsavia



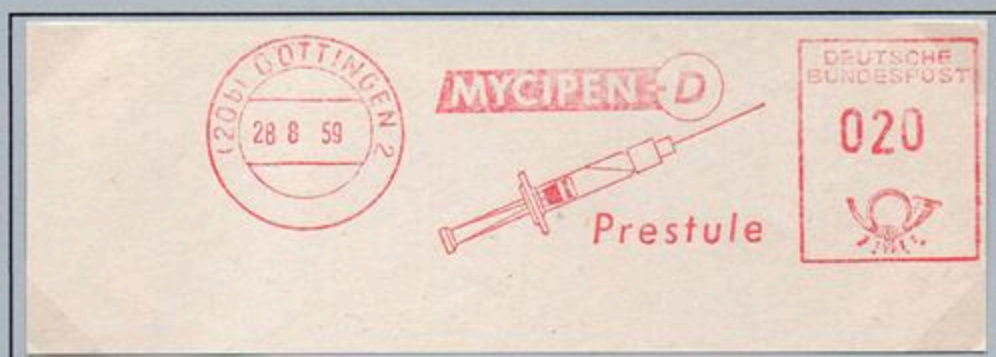
1948 - Distintivo
della Corsa della Pace
Varsavia-Praga e Praga-Varsavia

Fino alla caduta delle barriere del blocco orientale, questa corsa a tappe ha rappresentato uno degli appuntamenti agonistici di maggior prestigio del calendario dilettantistico al pari o quasi di una competizione iridata.

1952 - Distintivo
della Corsa della Pace
Praga-Berlino-Varsavia



Lo spirito competitivo, il desiderio di eccellere e di guadagnare, ha spinto alcuni ciclisti delle squadre professionistiche, ad usare dei prodotti medicinali per aumentare le loro prestazioni sportive. All'inizio venivano usate la caffeina e l'efedrina, successivamente alcuni specifici steroidi anabolizzanti per sviluppare i muscoli ed infine le trasfusioni di Epo.



1999 - Losanna, Conferenza Mondiale sul "Doping nello Sport"

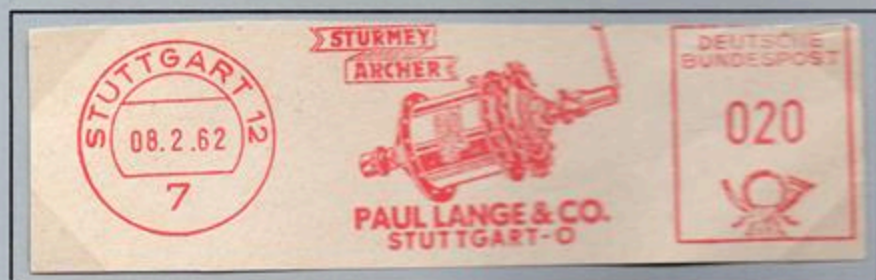
Per opporsi a questa pratica, fin dagli anni 60, il CIO, l'UCI e alcune Federazioni Nazionali hanno creato i controlli antidoping, con laboratori e tecnici specializzati.

Laboratori Antidoping



2.2 - l'International Cyclists Association

Una delle prime necessità per il ciclismo agonistico di fine IX secolo, fu quella di riunire le federazioni nazionali che stavano nascendo in una federazione internazionale che dettasse le regole e la gestione delle corse ciclistiche internazionali.



Mozzo Sturmei-Archer, con il cambio di velocità incorporato

Dopo alcune riunioni preparatorie, grazie all'Ingeniere, giornalista e sportsman inglese Henry Sturmei, che in seguito divenne famoso per aver dato il suo nome al cambio di velocità incorporato nel mozzo della ruota posteriore, conosciuta in tutto il mondo con il nome di "Sturmei-Archer", a Londra nel 1892, durante l'annuale "Esposizione Internazionale del Ciclo", si tenne una riunione con la partecipazione dei delegati delle federazioni ciclistiche di USA, Belgio, Canada, Danimarca, Germania, Francia (addiventò in due federazioni), Olanda e l'Inghilterra (Scozia e Irlanda fecero pervenire anche la loro adesione anche se non presenti), alla fine dell'assemblea, il 24 novembre 1892 venne creata "L'International Cycling Association".



Bicycle Union
(Inghilterra)

Distintivo della
Algemeene Nederlandsche
Wielrijdersbond (Olanda)



Bund Deutscher Radfahrer (Germania)



Royale Ligue Velocipedique Belge (Belgio)

A questa riunione costitutiva dell'I.C.A., non era stata invitata l'Unione Velocipedistica Italiana per le divergenze sempre più aspre sul professionismo, da parte del mondo sportivo anglosassone. Proprio per questo nazionalismo esasperato degli inglesi, e l'ostinazione a sostenere esclusivamente lo sport dilettantistico, ci furono subito delle tensioni con le nazioni latine che infine sfociarono in guerra aperta proprio sulla questione del dilettantismo.



Unione Velocipedistica Italiana



Federazione Ciclistica Italiana

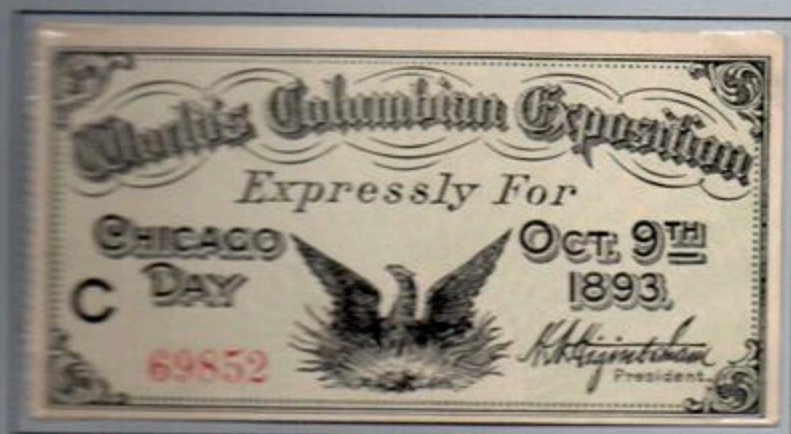


Medaglia commemorativa del centenario della Federazione Ciclistica Italiana

Nel corso dell'anno 1893, a Londra, venne anche deciso di disputare nel 1893 a Chicago, nell'ambito della "World's Columbian Exposition" i primi Campionati del Mondo di Ciclismo su pista, con 3 prove riservate ai dilettanti, la velocità sulla distanza di un miglio, il mezzofondo senza allenatori (10km) e la corsa di 1000m con allenatori.



Distintivo per i visitatori della Chicago - World's Columbian Exposition

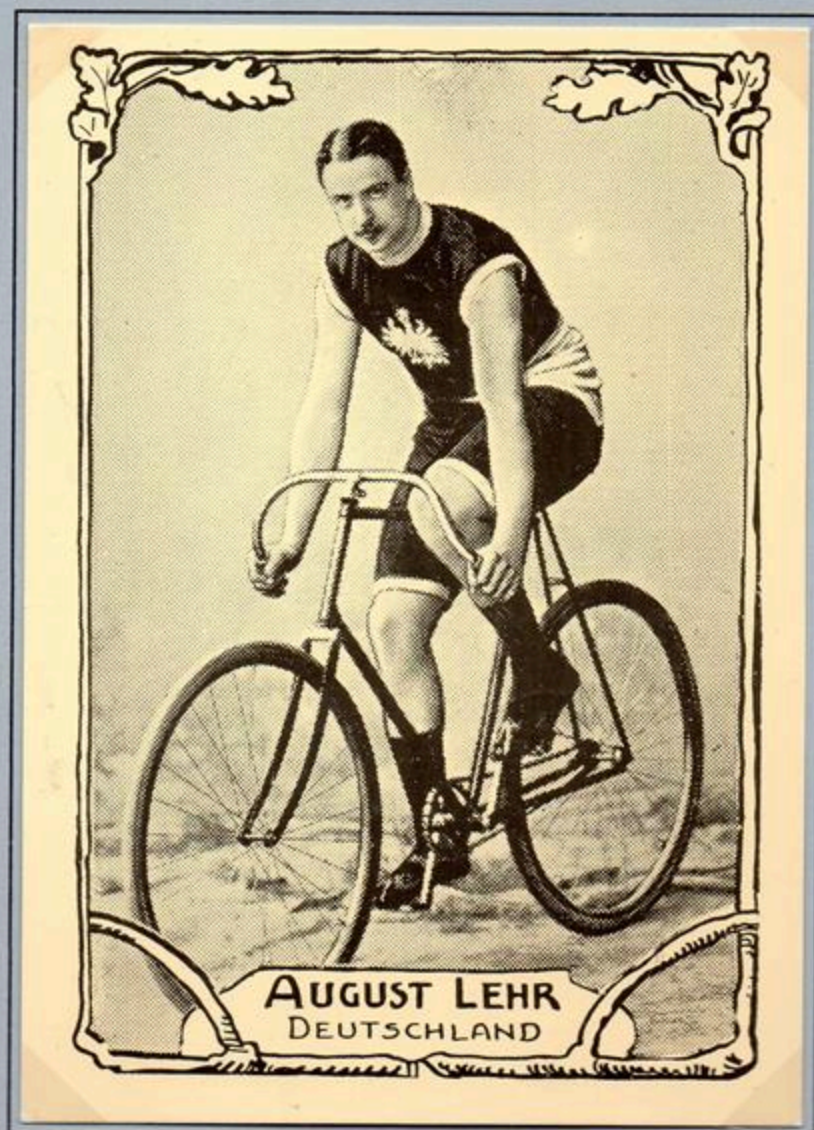


9 Ottobre 1893 - Biglietto per il "Chicago Day", giornata finale del Campionato Mondiale di Ciclismo



Chicago 1893 - "World's Fair Station" - Campionato Mondiale di Ciclismo

L'anno successivo ad Anversa, l'I.C.A. decise la creazione, nel 1885, dei Campionati Mondiali su pista riservati anche ai professionisti e le prove divennero quattro, la velocità per i dilettanti e per i professionisti e il mezzofondo con allenatori, per dilettanti e per professionisti.



1894 - Anversa (Belgio)
August Lehr (Germania)
Campione del Mondo Velocità Dilettanti

Germania 1985
Intero Postale con sovrastampa privata

1894 - Anversa (Belgio)
Wilhelm Henie (Norvegia)
Campione del Mondo
Mezzofondo 100 Km Dilettanti
con allenatori



Norvegia 2010
Francobollo
personalizzato

1897 Celtic Park - Glasgow (Gran Bretagna)
Campionato Mondiale di Ciclismo



Medaglia dell'International
Cyclists Association, assegnata al
ciclista Inglese H.Brown
partecipante al Campionato
Mondiale - Velocità Dilettanti
sulla distanza di un miglio



In seguito l'I.C.A. pur continuando la sua funzione, senza dimenticare le origini inglesi dei suoi promotori, divenne sempre più l'Unione delle Unioni e non l'Unione delle Nazioni.

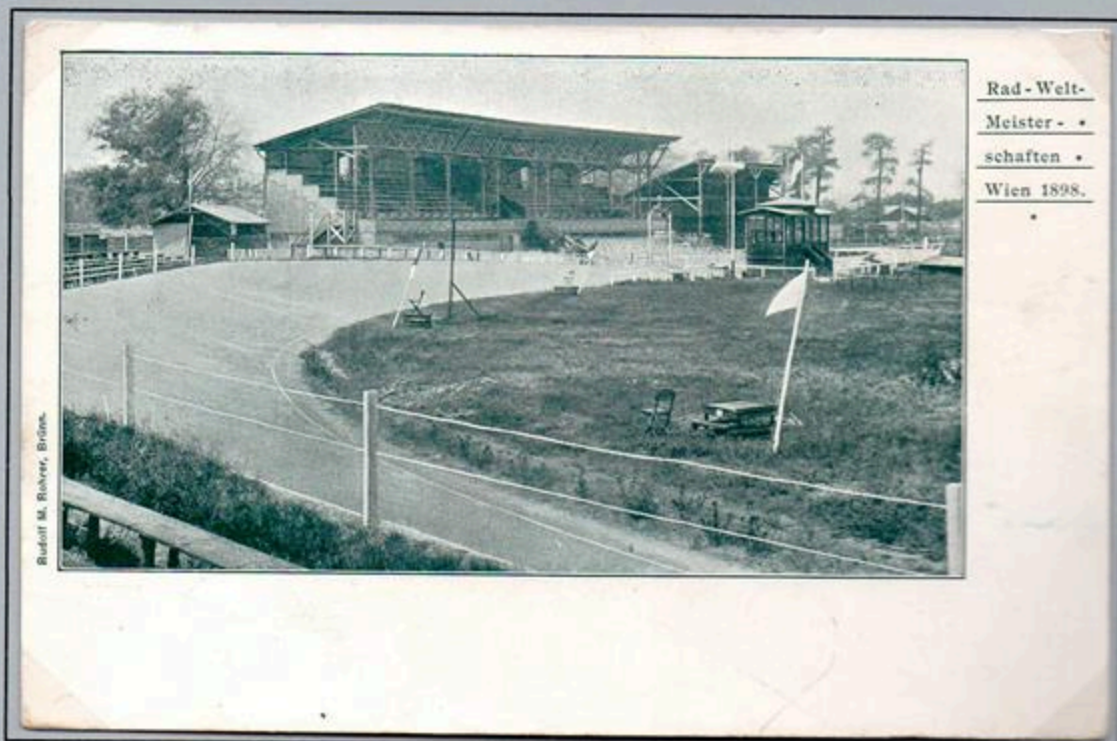
Sestupletta con allenatori
per le corse di mezzofondo



Olanda 2010
Francobollo personalizzato



Corsa di Mezzofondo con allenatori in Tandem



1898 - Prater Vienna (Austria-Ungheria)
Campionato del Mondo di Ciclismo

Nel 1899 i campionati attraversarono un'altra volta l'oceano atlantico e questa volta l'organizzazione spettò alla "Canadian Wheelman's Association" che per la disputa delle competizioni scelse il "grandioso" velodromo di Montreal. Una delle più importanti novità di questa edizione dei "Campionati del Mondo", fu l'apparizione dei primi allenatori meccanici a petrolio per la disputa delle due prove del Mezzofondo sui 100km.

1899 Montreal (Canada)
Distintivo dei Campionati Mondiali di Ciclismo



2.3 - L'Union Cycliste Internationale

Nel 1900, per contrastare il segretario Sturmev e la presenza delle Union del Commonwealth britannico che formavano una maggioranza imbattibile in tutte le votazioni e nella conduzione dell'I.C.A., nasce a Parigi, "l'Union Cycliste Internationale".



Definitivo
dell'Unione
Velocipedistica
Italiana

Centenario
dell'Union Cycliste
Internationale



1910 - Tessera dell'Union Velocipedique de France

All'assemblea costitutiva parteciparono i delegati delle sei federazioni più rappresentative del ciclismo di fine secolo: "Ligue Vélocepedique Belge", "Unione Velocipedistica Italiana", "Union Cycliste Suisse", "National Cycling Association" per gli USA, "Union Vélocepedique de France" e "Union des Sociétés Français de Sports Athlétiques".



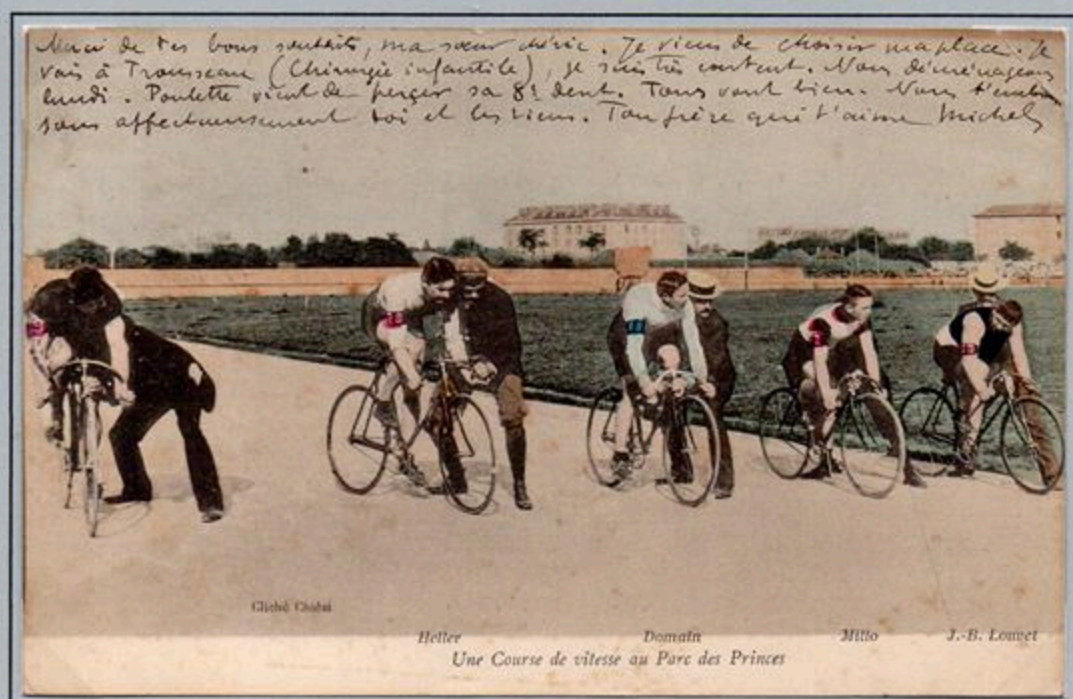
Sempre a Parigi, nella riunione costitutiva dell'UCI, venne fissata la data dei primi campionati mondiali della nuova Federazione mondiale, le competizioni si svolsero, nell'ambito dell'Esposizione Universale di Parigi, sulla pista del Velodromo "Parco dei Principi".



1900 Parigi - Vignette commemorativa dell'Esposizione Universale



1900 Parigi - Esposizione Universale



Parigi - Velodromo "Parco dei Principi"

1905 Anversa (Belgio)

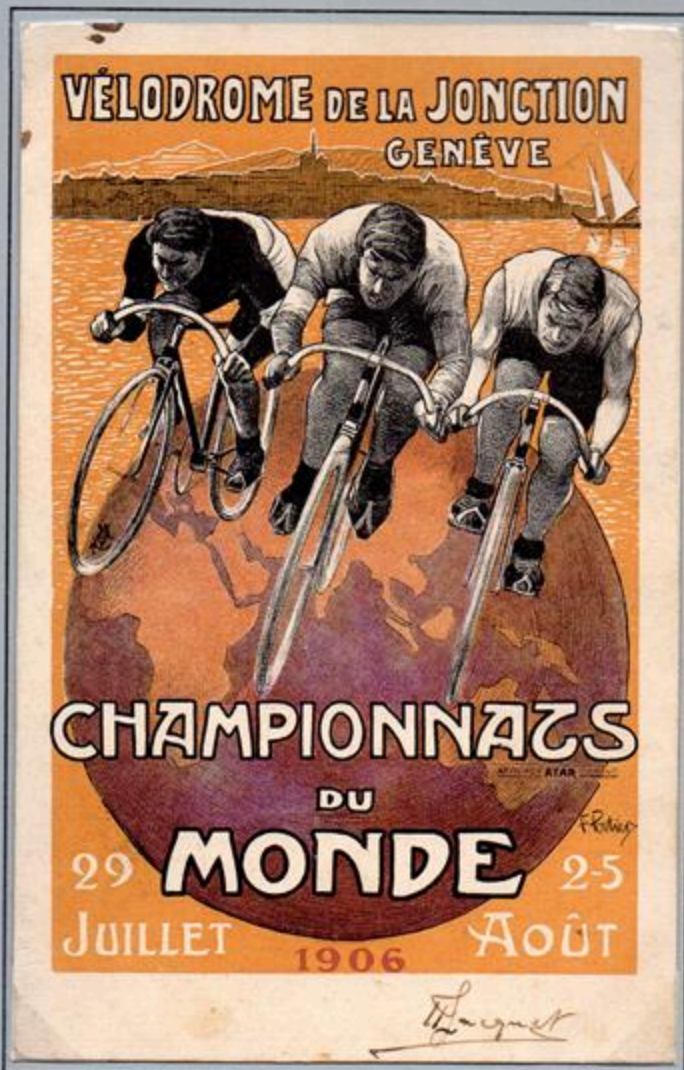
Distintivo del Comitato Organizzatore dei Campionati Mondiali

Nel 1905, i Campionati Mondiali si svolsero in Belgio, sulla pista in legno del nuovo Velodromo di Anversa.



1906 - Ginevra (Svizzera)
Campionati del Mondo

I Campionati del Mondo che si svolsero al Velodromo della "Jonction" a Ginevra, registrarono la prima vittoria di un italiano in un Campionato Mondiale. Francesco Verri, trionfatore assoluto delle gare di ciclismo delle Olimpiadi del decennale, che si erano svolte ad Atene e del G.P. di Parigi, completò la sua incredibile stagione 1906 inscrevendo il suo nome nell'albo d'oro del Campionato del Mondo della Velocità Dilettanti.

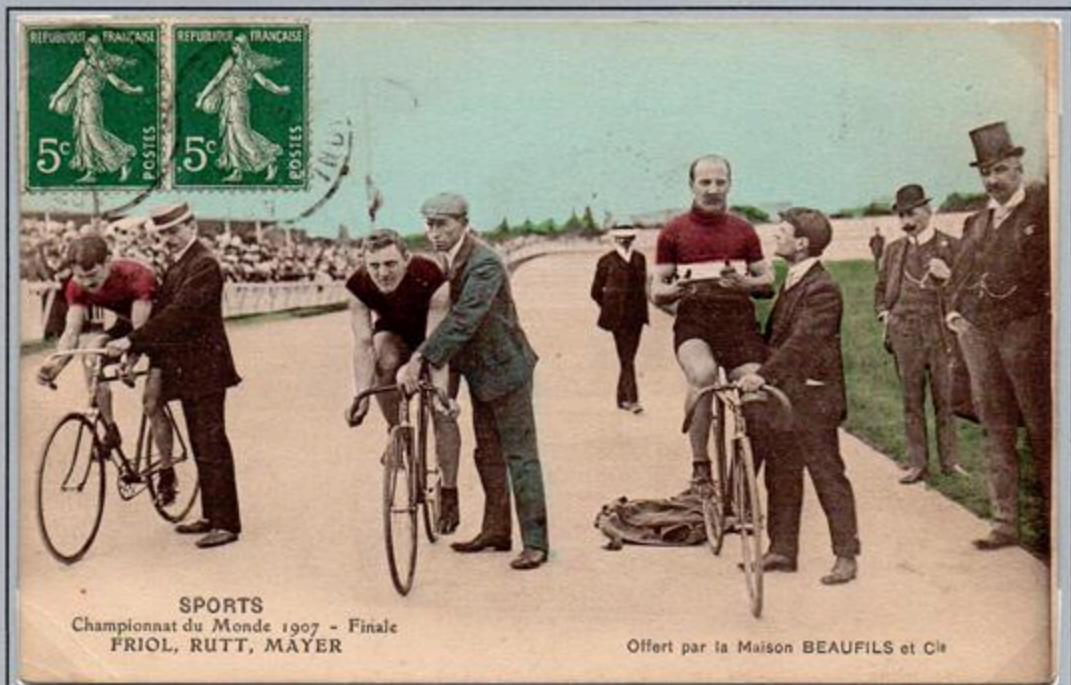


Nel 1907, il Campionato del Mondo, viene organizzato dalla Federazione Ciclistica Francese e ritornò a disputarsi a Parigi nel Velodromo "Parco dei Principi".

1907 Parigi - Cartolina commemorativa del Campionato del Mondo, illustrata con il "Parco dei Principi" e i Campioni partecipanti



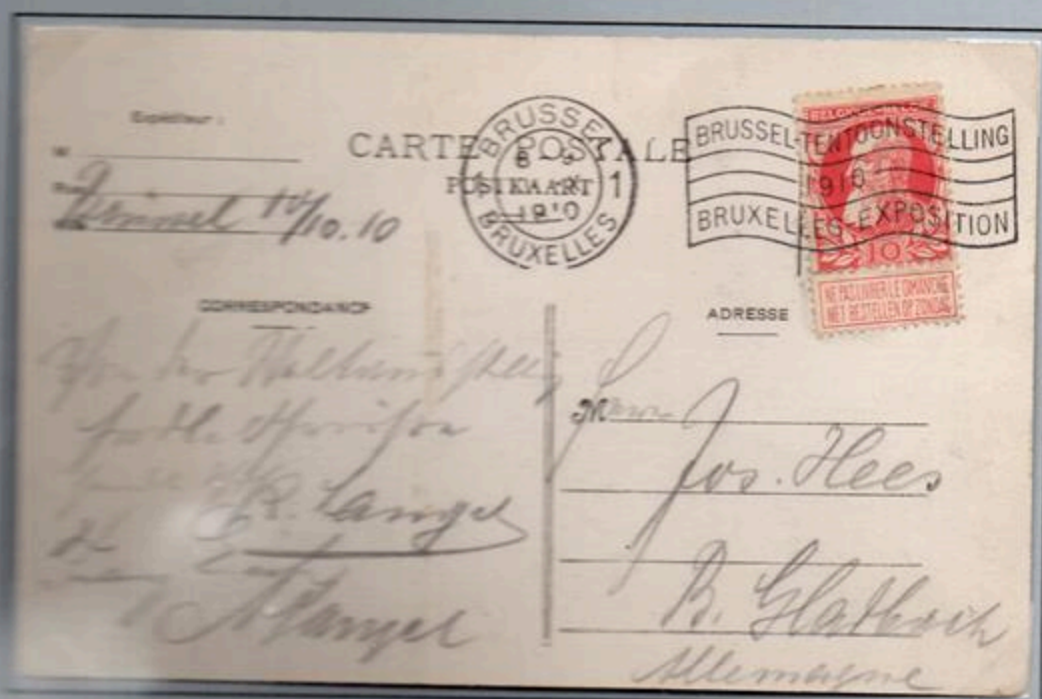
Campionati del Mondo 1907
Partenza della terza semifinale
Velocità Professionisti



Campionati del Mondo 1907
Partenza della prova finale
Velocità Professionisti,
vinta dal francese Emil Friol

Offert par la Maison BEAUFILS et C^{ie}

Nel 1910, nell'ambito del programma sportivo dell'Esposizione Universale di Bruxelles, la Lega Velocipedistica Belga, organizzò nel velodromo "Karreveld", i Campionati del Mondo di Ciclismo.



1910 Bruxelles (Belgio) - Esposizione Universale e Campionati del Mondo di ciclismo

Durante la disputa dei Campionati del Mondo di ciclismo del 1914 a Copenaghen, scoppiò la I guerra mondiale. In questa occasione, si disputò solo la prova del Mezzofondo Dilettanti, anche se alla partenza ci furono solo quattro corridori.



1914 Copenaghen
Campionati del Mondo di ciclismo



Volete darvi nuova lena per affrontare le ardue fatiche e i pericoli di questa nostra guerra? Assicuratevi di aver sottoscritto o di aver fatto sottoscrivere al Fondo Nazionale.

Auguro felicità e vittoria per
la Patria - off.
Eusebio Zucchi per

1917 Italia

Campione Nazionale in franchigia per il Regio Esercito
con il Bernabè di Caltanissetta

Il primo Campionato Mondiale su strada, riservato ai soli corridori dilettanti, venne disputato nel 1921 in Danimarca. La corsa si svolse a cronometro individuale, sulla distanza di 120km, sulle strade di Copenhagen.



I Campionati del Mondo su Pista del 1922, programmati a Liverpool, dopo aver disputato alcune prove eliminatorie, per le avverse condizioni climatiche vennero trasferiti al Parigi e le finali si svolsero sulla pista del velodromo del Parc des Princes.



1921 Copenhagen (Danimarca)
Distintivo del Campionato del Mondo

Solo nel 1923, il Campionato Mondiale si svolse in linea, sul percorso Zurigo-Basilea e ritorno (180km).



1923 Zurigo (Svizzera)
Distintivo del Campionato del Mondo



Nel 1926, i Campionati del Mondo si svolsero in Italia, le prove su strada sul percorso Milano-Torino, le prove di velocità su pista al Velodromo Sempione a Milano, mentre la prova del Mezzofondo Professionisti dietro motori si disputò al Motovelodromo di Torino, più adatto a queste impegnative e pericolose competizioni.

1926 Milano - Torino, Campionato del Mondo
Distintivo per i rappresentanti del C.O.N.I.



Motovelodromo di Torino

Figurina



Avanti Martinetti
Campione del Mondo
Velocità Dilettanti 1926



Costante Girardengo

Prima della nascita dei Campionati Mondiali per i professionisti, il "Grand Prix Wolber" (industria francese del pneumatico) veniva considerato il Campionato del Mondo dei professionisti, alla quale che si disputava a Parigi, venivano invitati i corridori che nel corso dell'anno si erano classificati ai primi 3 posti nelle classifiche internazionali, nei grandi giri e i campioni nazionali, per questo motivo il suo palmares dal 1922 al 1926 è ricco di campioni: Henry Suter (Svizzera) 2 volte, Emile Masson (Belgio), Costante Girardengo (Italia) e Francis Pelissier (Francia).

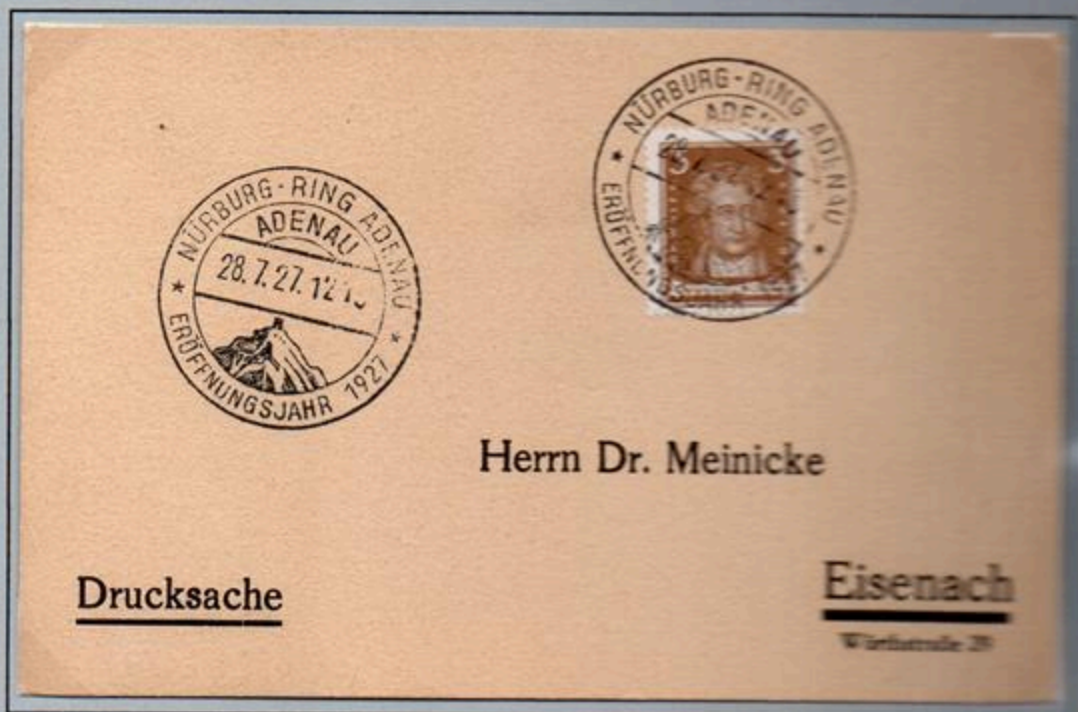


"Grand Prix Wolber"

Nel 1927, ad Adenau, sul circuito automobilistico del Nurburgring, venne organizzato, il primo campionato mondiale su strada, con la formula "Open", aperto ai dilettanti ed anche ai professionisti. Per questa prima edizione, l'UCI decise di attribuire un solo titolo mondiale al 1° arrivato, qualsiasi fosse la categoria alla quale apparteneva. La corsa, venne vinta da Alfredo Binda al quale venne assegnato il titolo e la maglia di Campione del Mondo, al dilettante belga Jean Aerts classificato al 5° posto e 1° dei dilettanti venne assegnato il titolo di "Champion Routiers de l'UCI", ma compare "di diritto" nell'albo d'oro dei Mondiali dilettanti. A partire dalla successiva edizione di Budapest nel 1928, le due categorie, Dilettanti e Professionisti, disputarono i loro campionati in due corse ben distinte.

1927 - Campionato del Mondo
Definitivo per i giornalisti

Alfredo Binda
3 Volte Campione
del Mondo:
Adenau 1927,
Liegi 1930, Roma 1932



1927 - Adenau (Germania) - Inaugurazione del Circuito del Nurburgring

Nel 1931, l'UCI rivoluzionò il programma delle competizioni su strada, ritornando alla corsa a cronometro sia per i Dilettanti che per i Professionisti. Le competizioni iridate, si svolsero a Copenaghen in Danimarca, e furono vinte dal grande specialista del "crono", il danese Henry Hansen, vincitore anche della prova olimpica di Amsterdam nel 1928 (sempre a cronometro) e da Learco Guerra che proprio per questa vittoria a cronometro i giornali e i suoi tifosi lo soprannominarono la "Locomotiva umana".

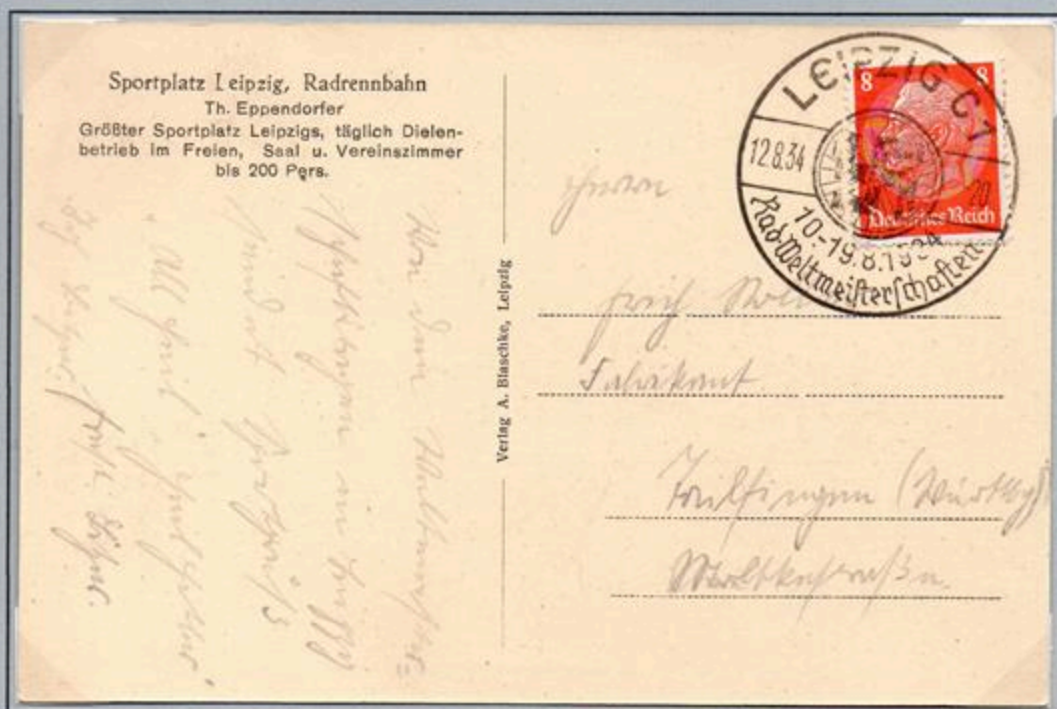


Distintivo dei Campionati del Mondo 1931



Learco Guerra "La Locomotiva Umana"

La Germania ritorna ad organizzare un Campionato del Mondo di Ciclismo nel 1934, teatro delle competizioni è Lipsia, dopo il negativo esperimento delle prove a cronometro di Copenaghen, l'UCI ritorna alle origini e ripropone la corsa in linea, più spettacolare e apprezzata dal pubblico.



Campionati del Mondo 1934 - Lipsia (Germania)

1932 Roma - Campionati del Mondo

Quando i Campionati del Mondo del 1932 vennero assegnati all'Italia, gli organizzatori vollero dare una prova di efficienza sia sportiva che politica. Per questo viene scelta Roma, la capitale dell'impero, per le prove su pista venne costruito all'interno dello stadio Nazionale, una pista ciclistica, poi trasferita a Milano ad originare il leggendario Vigorelli.



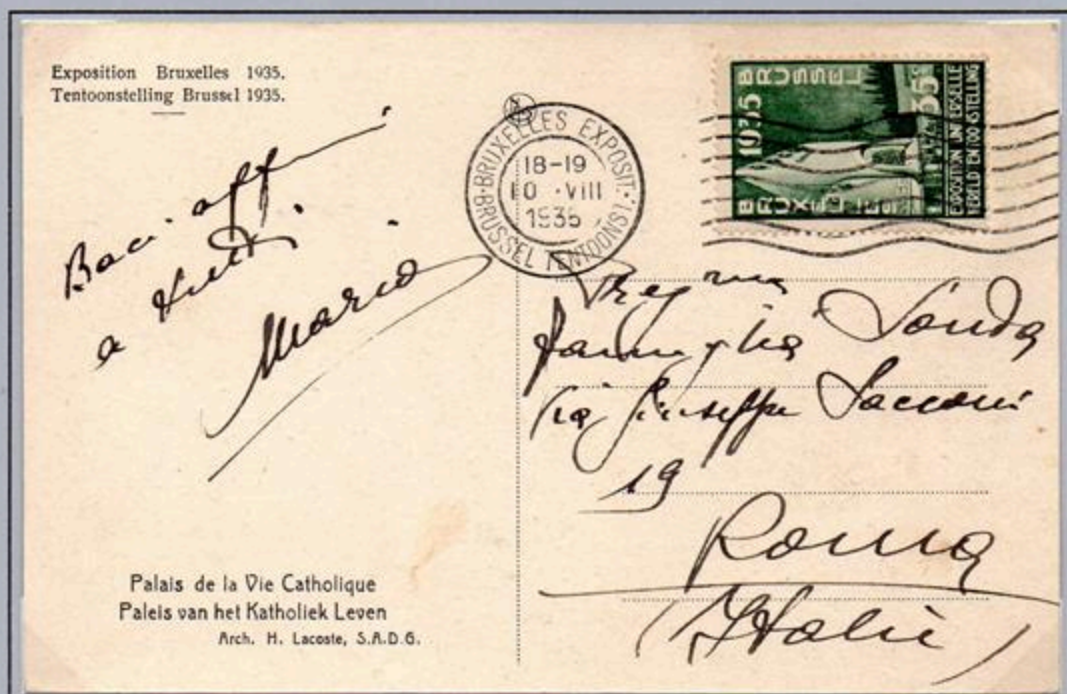
Distintivo del Comitato Organizzatore
dei Campionati del Mondo 1932



Per le prove su strada venne scelto un circuito sui colli Albani sul percorso Roma-Rocca di Papa da compiere 4 volte. Gli azzurri riescono a vincere tutte e due le prove Martano nei Dilettanti e Binda nei Professionisti, che conquista il suo 3° titolo iridato in 6 anni.



Distintivo dei Campionati del Mondo 1932



1935 - Bruxelles
Vignetta con il manifesto
dei Campionati del Mondo

10 agosto 1935 - Esposizione Universale di Bruxelles - Giornata inaugurale dei mondiali



Nel 1935, i Campionati del Mondo di Ciclismo si svolsero in Belgio, nell'ambito delle manifestazioni sportive organizzate per l'Esposizione Mondiale di Bruxelles. Per l'importante palcoscenico, all'interno dello stadio Heysel, venne installata la pista ciclistica, mentre la corsa su strada si svolse sul circuito di Floreffe. La corsa su strada dei Professionisti venne vinta dal Belga Jean Aerts che dopo aver solo virtualmente indossato la maglia indata nel 1927 (primo dei Dilettanti), con grande soddisfazione indossò la maglia indata dei Professionisti.



Distintivo dei Campionati del
Mondo 1935



Cartolina dell'Hotel Bernen di Zurigo, sede del Comitato Organizzatore dei Campionati Mondiali di Oerlikon 1936

Al Campionato Mondiale del 1936, che si disputò a Zurigo, parteciparono, per la prima volta, anche dei corridori giapponesi. Sfortunatamente le curve approssimate dal velotreno "Derikar" rappresentarono un ostacolo insormontabile, per cui i corridori non abituali a questo tipo di pista.

In Olanda il Campionato del Mondo del 1938 si disputò allo stadio Olimpico di Amsterdam, le prove su pista mentre le prove su strada si svolsero sul circuito del Valkenburg.

Vignetta commemorativa illustrata con il manifesto dei Campionati del Mondo 1938



Distintivo dei Campionati del Mondo 1936 Zurigo (Svizzera)



Distintivo dei Campionati del Mondo 1937



Distintivo dei Campionati del Mondo 1938 Amsterdam (Piste) - Valkenburg (Strada) (Olanda)

Varese 3 settembre 1939 - Campionati del Mondo su strada



Annullo non utilizzato per la sospensione dei Campionati Mondiali

I Campionati Mondiali del 1939, che furono assegnati all'Italia, ebbero inizio con le prove su pista al Velodromo Vigorelli di Milano, ma nel mezzo del programma agonistico con un solo titolo assegnato, quello della Velocità Dilettanti, i mondiali vennero sospesi e rimandati a data da destinarsi, per il sopraggiungere dello stato di guerra. Il 3 settembre, data in cui doveva disputarsi, sul circuito delle "Tre Valli Varesine", la prova su strada, i soldati di Hitler avevano già invaso la Polonia e di Campionati Mondiali si sarebbe parlato solo sei anni più tardi.



Medaglia dei Campionati del Mondo 1939
"Congressista"



2.4 - I Giochi di Olimpia

Il ciclismo ha fatto parte del programma olimpico fin dalla 1ª Olimpiade dell'era moderna, svoltasi ad Atene nel 1896. Fino alle Olimpiadi del 1992 a Barcellona, le competizioni ciclistiche erano riservate solo ai ciclisti dilettanti, mentre a partire dal 1996, in seguito alla cancellazione della suddivisione tra i ciclisti dilettanti ed i professionisti, vennero create due nuove categorie, gli Élite (senza limiti di età), aprendo le porte delle Olimpiadi anche ai ciclisti professionisti, e gli Under-23 (corridori di età inferiore a 23 anni).



Paul Masson (Francia),
Campione Olimpico
10km, 2km e 1 giro di pista



27 Marzo 1896
100km su pista



31 Marzo 1896
Corsa ciclistica Martona - Atene



30 Marzo 1896
10km, 2km e 1 giro di pista



1° Aprile 1896
12 ore su pista



Aristidis Konstantinidis (Grecia)
Campione Olimpico su strada - 1896

Il programma delle competizioni dei primi Giochi Olimpici comprendeva la corsa su strada in linea da Maratona ad Atene, mentre le prove su pista si disputarono al Velodromo di Neo-Phaliron, vicino ad Atene, e si svolsero su queste distanze; 2000m, 10km, 100km, 12 ore e un 1 giro di pista.

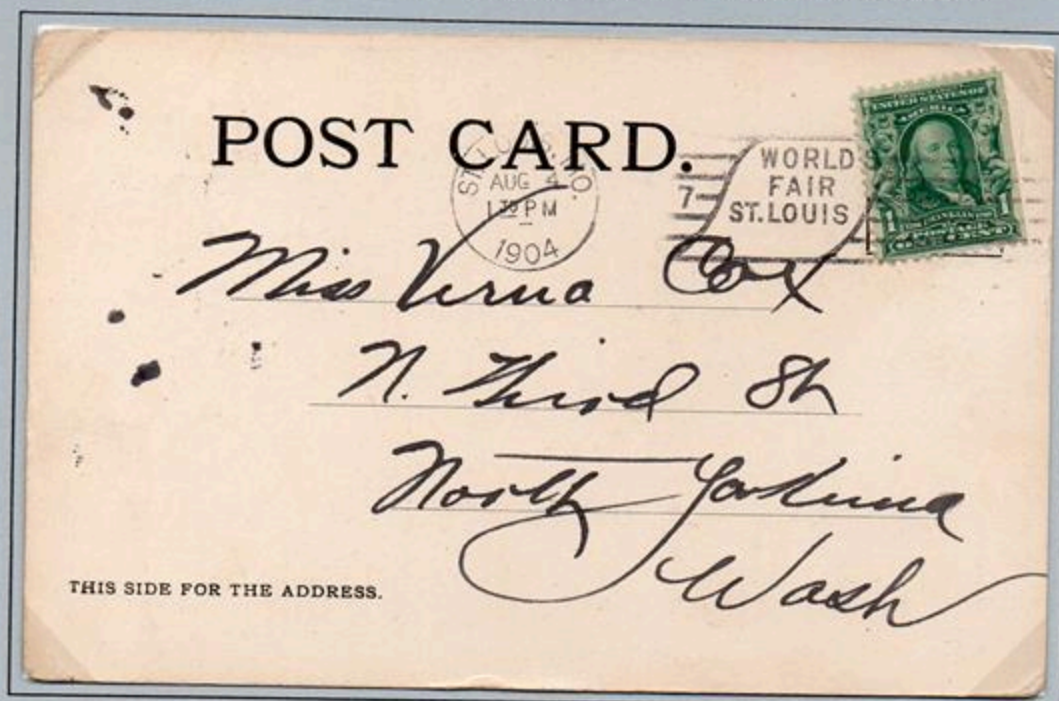


Giochi Olimpici 1896 - Partenza della corsa ciclistica delle "12 ore" al Velodromo di Neo-Phaliron

Nelle successive edizioni dei Giochi Olimpici, Parigi nel 1900, St. Louis nel 1904 e Londra nel 1908, anche il ciclismo seguì le sorti dei Giochi Olimpici, inserendo le competizioni nell'ambito delle Esposizioni Internazionali/Universali. Per il ciclismo, gli organizzatori misero in programma solo delle prove di velocità su pista, nelle più disparate distanze.



Parigi "Esposizione Universale" 13 settembre 1900 - Finale Velocità 2000m



World Fair St. Louis, 4 Agosto 1904 - Corsa su pista 1/3 miglio



Londra 1908 "Franco-British Exhibition"

La separazione dei Giochi Olimpici dalle Esposizioni Mondiali, per il ciclismo ebbe come risultato la soppressione delle prove su pista, nel 1912 a Stoccolma, venne organizzata solo la corsa a cronometro su strada, su una distanza veramente inusuale per i ciclisti dilettanti, 320km (sul circuito del lago Malar). Il vincitore fu il Sud-Africano Lewis, mentre il titolo per la prova a squadre (ottenuto sommando i tempi dei primii 4 corridori classificati, per ogni nazione), venne assegnato alla Svezia.

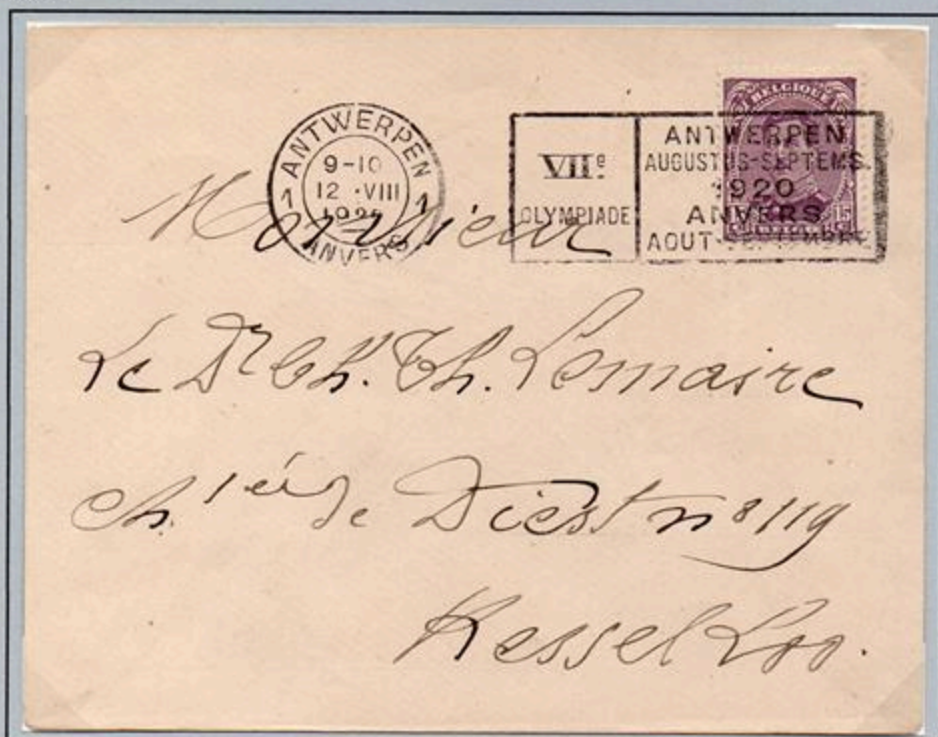


Stoccolma 1912 - V Giochi Olimpici, il Sud-Africano Lewis, vincitore della prova su strada



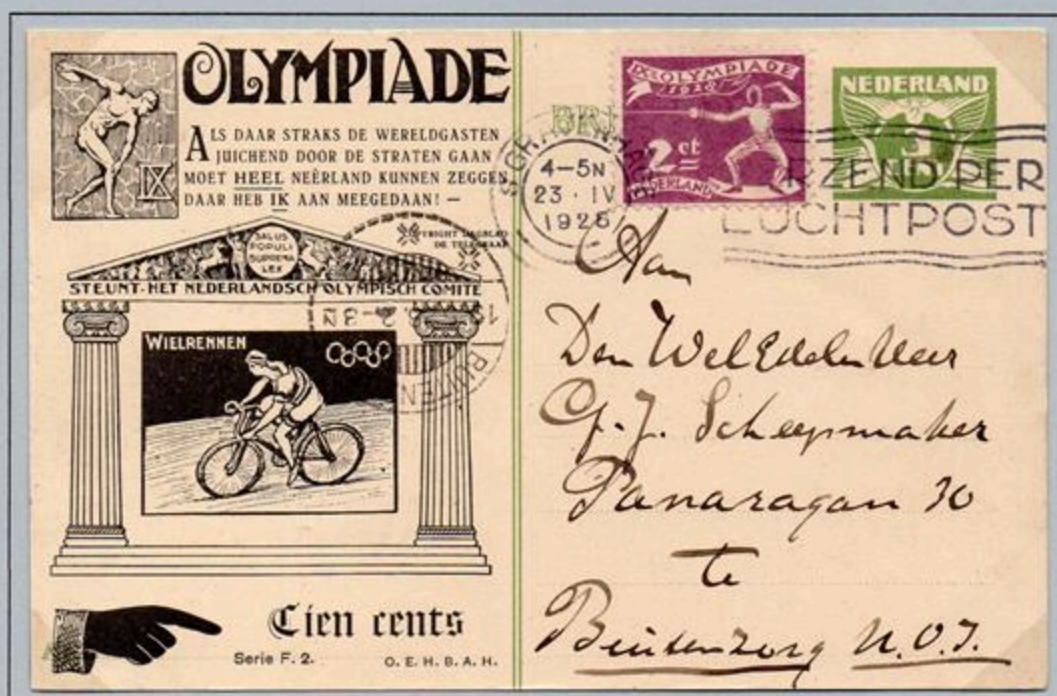
Velocità Tandem

Nel 1920 ad Anversa, oltre alle prove su strada, sempre a cronometro individuale e a squadre, ritornarono nel programma olimpico anche le prove su pista con la Velocità individuale, la Velocità Tandem, l'Inseguimento a squadre sui 4000m e la corsa individuale di 50km.



Anversa 12 Agosto 1920 - Corsa su strada a cronometro individuale e a squadre

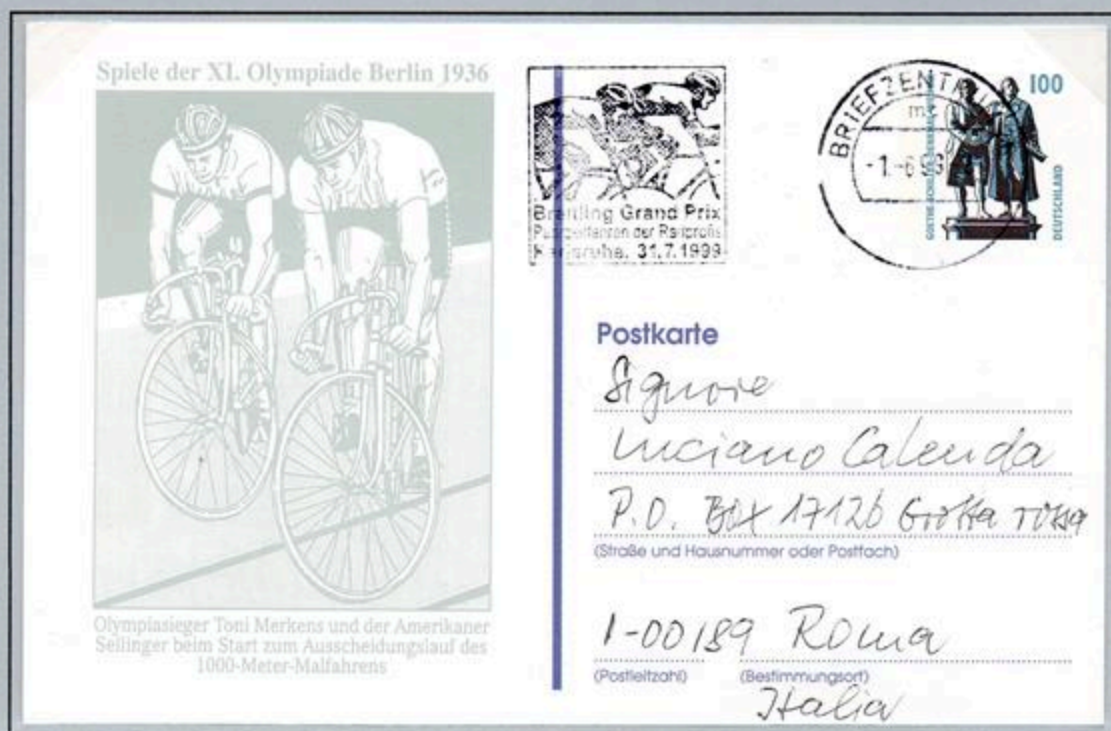
Nel 1928 ad Amsterdam la prova individuale dei 50km su pista venne sostituita dalla prova del Chilometro con partenza da fermo. Queste specialità; Velocità Individuale, Velocità Tandem, Chilometro con partenza da fermo e Inseguimento a squadre, rimasero inalterate nel programma olimpico fino ai Giochi di Melbourne nel 1956.



Olanda - Intero postale, preparato dalla Huygens Bookstore - Den Haag, autorizzata a sovrastampare gli interi postali a beneficio del "Fondo Olimpico"

Nel 1936 a Berlino, la corsa su strada, fino ad allora disputata a cronometro, si disputò, in linea con la partenza in gruppo. La corsa disputata sulla distanza di 100km, fu molto facile e solo 8 secondi separarono nella classifica a squadre le prime 5 classificate (sommando i tempi dei primi tre corridori per nazione).

Robert Charpentier (Francia)
Campione Olimpico su strada - Berlino 1936



Berlino 1936
Tony Merkens
Campione Olimpico
Velocità su pista

Germania 1999 - Intero Postale sovrastampato privatamente

Le corse ciclistiche in programma per i Giochi Olimpici del 1948 furono le due corse su strada, individuale e a squadre e le classiche quattro corse su pista, Velocità individuale e Velocità Tandem, 1000m con partenza da fermo e Inseguimento a squadre. Le corse su pista si svolsero al Velodromo di Herne Hill, mentre la corsa su strada si disputò nel parco Reale di Windsor.



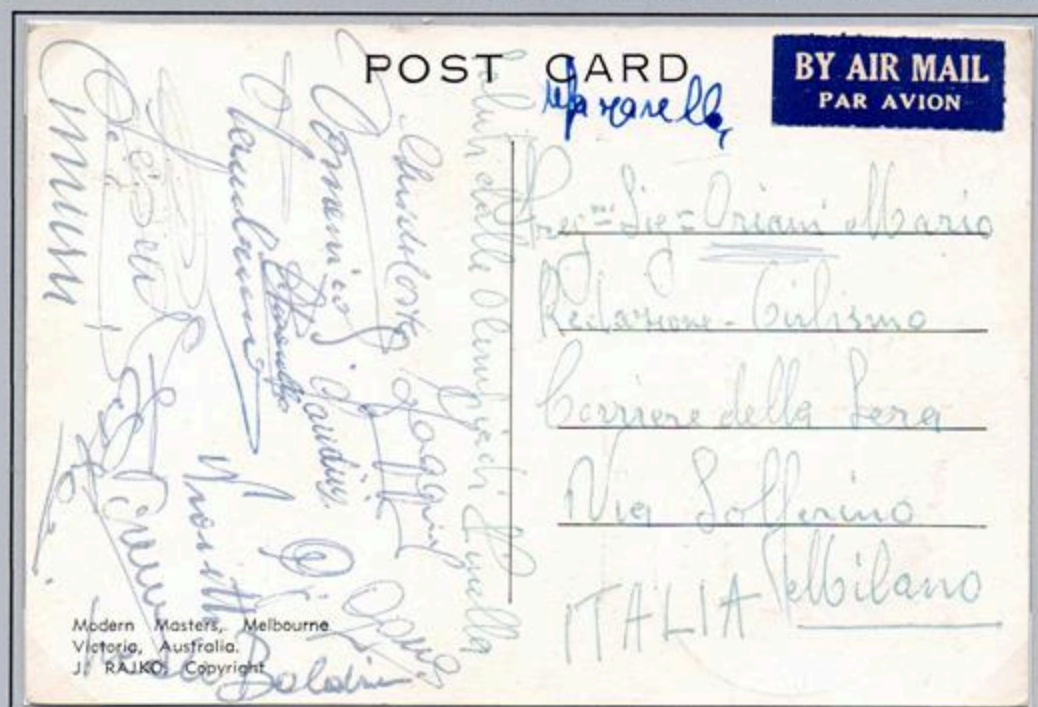
Londra 9 Agosto 1948 - Velocità individuale

Figurine Panini
Campioni dello SportMario Ghella
Campione Olimpico
Velocità - Londra 1948

Helsinki 1952



Ercolo Baldini - Campione Olimpico su strada Melbourne 1956



Melbourne 1956 - Cartolina spedita dalla Nazionale Italiana di ciclismo con gli autografi dei Campioni Olimpici: E. Baldini, L. Faggin, V. Gasparella, A. Domenicali, F. Gandini

Nel 1960, i ciclisti italiani, Gaiardoni, Gasparella, Bianchetto, Beghetto, Vigna, Testa, Arienti, Vallotto, Cogliati, Bailetti, Fornoni e Trapè, furono i dominatori dei Giochi di Roma, vincitori nelle sei prove ciclistiche di ben 5 medaglie d'oro, una medaglia d'argento e una medaglia di bronzo, solo il russo Kapitonov fu in grado di battere Livio Trapè nello sprint finale della corsa su strada, disputata sul difficile circuito di Grottarossa.



Roma 29 Agosto 1960 - Velodromo Olimpico "Velocità individuale e Inseguimento a squadre"

A Roma, venne introdotta una nuova specialità, la 100km a cronometro per squadre formate da 4 corridori (il tempo finale veniva preso sul 3° corridore) questa competizione sostituì la corsa a squadre, nella quale le medaglie venivano assegnate sommando i tempi dei primi 3 corridori di ogni nazione (dal 1924 al 1956), mentre nel 1912 e 1920 vennero sommati i tempi dei primi quattro corridori per nazione.



Roma 30 Agosto 1960 - Circuito di Grottarossa "Corsa su strada"



Tokio 1964 - Distintivo
dei membri delle squadre nazionali



A Tokio nel 1964, ancora una nuova disciplina viene inserita nel programma del ciclismo olimpico, l'Inseguimento individuale sui 4000m.

Trefaco s.r.o.
Čerpací stanice PHM
 U hřbitova 3, 750 00 PŘEROV
 Tel. 0641 - 203779

XVIII. OH TOKIO
 1964 - 1994

JIRÍ DALER
 SETKÁNÍ SPOLEČNOSTI
 OLYMPSPORT

1964 * TOKIO * 1994

XVIII. LETNÍ
 OLYMPIJSKÉ
 HRÝ

P.O. Box 13
 282 23 ČESKÝ BROD

27. setkání společnosti OLYMPSPORT
 PŘEROV - 19. 11. 1994

Tokio 1964 - Il Cecoslovacco Jiri Daler Campione Olimpico dell'Inseguimento individuale



Monaco 1972 - Circuito di Grünwald



A Monaco di Baviera nel 1972, venne deciso che le prove olimpiche sarebbero state valide anche per il titolo di Campione del Mondo, conseguentemente durante gli anni olimpici, le corse su strada e su pista (le specialità olimpiche), per i dilettanti, non furono incluse nei programmi dei Campionati del Mondo. Questa disposizione venne mantenuta fino alle Olimpiadi di Atlanta, quando il ciclismo diventò Open.



E' durante questi Giochi Olimpici che la spettacolare Velocità Tandem fece la sua ultima apparizione olimpica.

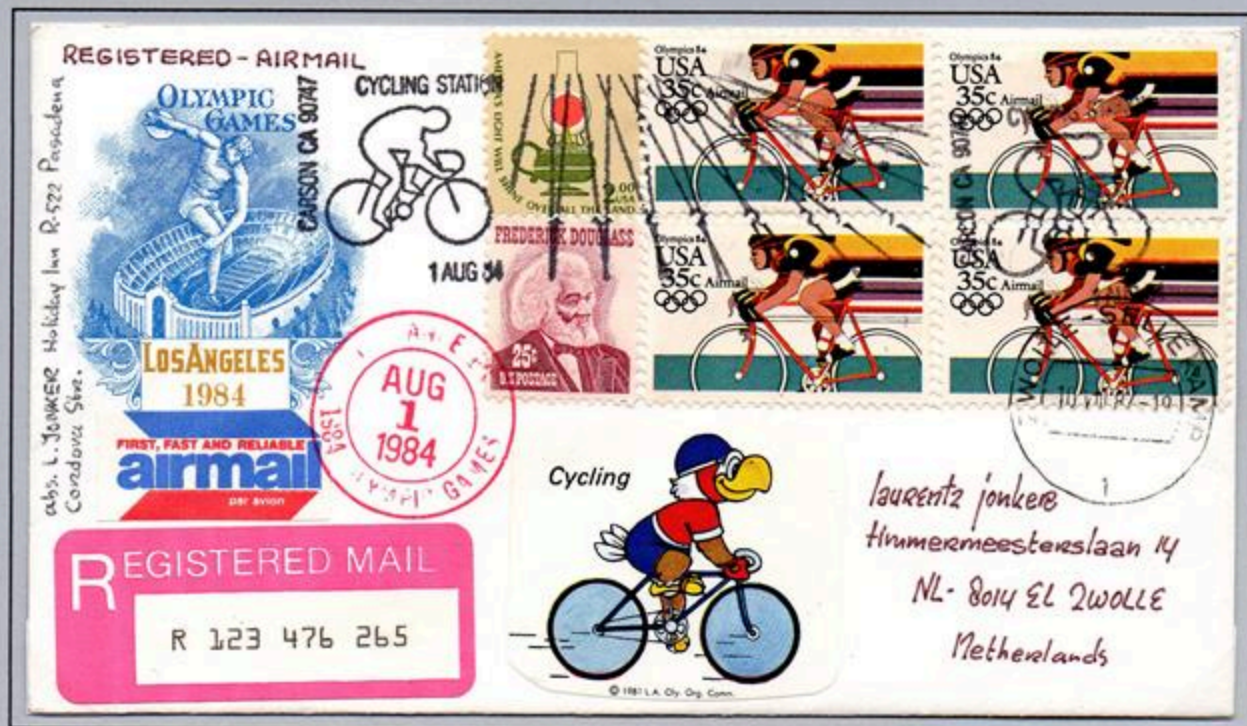


Velocità Tandem

Definitivo con il "Logo" delle Olimpiadi di Monaco 1972



Monaco 1972 - Velodromo Olimpico



Los Angeles - 1 Agosto 1984 - Velodromo Dominguez Hill - Inseguimento individuale maschile



Saggio

Anche per le prove femminili, inserite nel programma olimpico a partire dal 1984 (la prova su strada individuale), dal 1988 (la prova di Velocità su pista) e dal 1992 (la prova dell'Inseguimento su pista), alle Olimpiadi vennero assegnati i titoli di Campione del Mondo, questa disposizione venne mantenuta fino alle Olimpiadi di Atlanta, con la nascita anche per le donne della categoria Élite.

Seoul 23 Settembre 1988 - Corse su pista



Barcellona 1992 - Inseguimento a squadre

A Monaco, nel 1993, la 101^a Sessione del CIO ha rinnovato completamente il criterio di ammissione per le competizioni di ciclismo alle Olimpiadi, aprendo le porte anche al ciclismo professionistico, e ai suoi campioni, Bettini, Indurain, Ullrich, Vinokurov. Le competizioni diventano "Open".



Monaco 1993 - 101^a Sessione del Comitato Olimpico Internazionale



Distintivo per i membri del CIO

Anche il programma delle corse subisce dei cambiamenti, tra questi il più importante è la sostituzione della 100km a cronometro a squadre con la corsa a cronometro individuale su strada riservata sia ai maschi che alle donne.



Centennial Olympic Games
Men's Cycling



CYCLING
STATION



Greetings from
ATLANTA
Olympic Cycling
Canada

Dr. Roman Babut
P.O. Box 913
00-950 WARSAW
Poland

Sprint cycling was one of the original events in the 1896 Games. It combines speed and strategy on a banked track. A women's event was added in 1988.

36 USC 380

3 - LE CORSE MONDIALI

3.1 - Sulle strade del mondo

Durante gli anni bui della II guerra mondiale, 1940/1945, anche i ciclisti, compresi quelli più amati dagli sportivi, vennero chiamati a dare il loro contributo "in armi" per la difesa della patria. Così troviamo Fausto Coppi, già vincitore di un Giro d'Italia nel 1940 e fresco primatista dell'ora al velodromo Vigorelli, in una Milano già sotto l'attacco dei bombardamenti alleati, chiamato a vestire il grigio-verde e inviato sul fronte africano, dove viene fatto prigioniero dagli inglesi.

Caserta 14-11-44.

Corriere dello sport Redazione

Sono appena giunto, con
tante interiezioni di rito:
non allo sport, non affe-
-no mi sarà come esso,
e tutti i sportivi, che
dunque si riconoscono da
me, invio tramite il
giornale tanti e sport.

ottimo salute

Coppi

Dopo cinque lunghi anni di inattività, la ripresa delle corse ciclistiche fu quasi immediata, già nel 1946 ripresero le competizioni mondiali, iniziando da Zurigo, dove aveva la sede l'Union Cycliste Internationale.



1946 - Zurigo (Svizzera)
Distintivo dei
Campionati del
Mondo "Delegue"



1947 - Reims / Parigi (Francia)
Distintivo dei Campionati del Mondo



Wereldkampioenschappen 1948 VALKENBURG

Championnats du Monde 1948

Worldchampionships 1948 Valkenburg

1948 - Valkenburg (Olanda) - Campionato del Mondo



1950 - Belgio
Distintivo del 50°
anniversario della
fondazione dell'UCI

1950 - Willebroek
(Belgio) Distintivo dei
Campionati del Mondo
"Congressione"

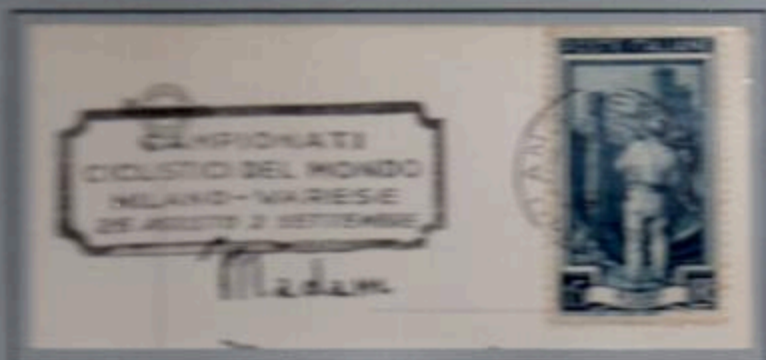


1949 - Copenhagen (Danimarca)
Distintivo dei Campionati del Mondo
"Delegue"

Erano gli anni del dualismo tra Fausto Coppi e Gino Bartali, che avevano diviso l'Italia e non solo gli sportivi, in Coppiani e Bartaliani. I mondiali del 1951, si disputarono in Italia, riproponendo il percorso delle "3 Valli Varesine", ma è lo svizzero Ferdi Kubler che mette in fila Fausto Coppi e Antonio Bevilacqua.



1951 - Milano - Varese
Distintivo dei Campionati del Mondo
"Delegato"



1951 - Milano - Varese, Campionati del Mondo



1951 - Milano - Varese
Distintivo dei Campionati Mondiali

Cartolina con autografo
di Ferdi Kubler (Svizzero)
Campione del Mondo 1951



1951 - Varese
Biglietto per la prova dei Professionisti



Ferdi KUBLER

(Photo MIROIR-SPRINT)

Dopo il scorrevolissimo circuito "tipo pista" corso in Lussemburgo nel 1952, concluso con una affollata volata. Nel 1953 a Lugano, finalmente i mondiali si svolsero su un percorso selettivo, con la salita della "Crespa", che alla distanza risulterà determinante e in grado di far primeggiare il migliore. Fausto Coppi travolge ogni avversario e arriva solo al traguardo con più di 6 minuti sul secondo arrivato, Riege Denzler.



1952 - Lussemburgo, Biglietto per la prova dei Professionisti



1952 - Lussemburgo
Distintivo dei Campionati Mondiali
"Coureur"



Cartolina maximum
30 agosto 1953 - Lugano, Fausto Coppi Campione del Mondo



50° anniversario della vittoria
di Fausto Coppi ai Mondiali di Lugano



1953 - Lugano (Svizzera)
Distintivo dei Mondiali
"Coureur"

Con il ritorno di percorsi più facili, nel 1956 a Ballerup (Danimarca) e nel 1958 in Belgio a Waregem è il ciclista Rik Van Steenbergen, che dopo il successo del 1949 a Copenaghen, centra una tripletta che eguaglia i titoli mondiali di Alfredo Binda.

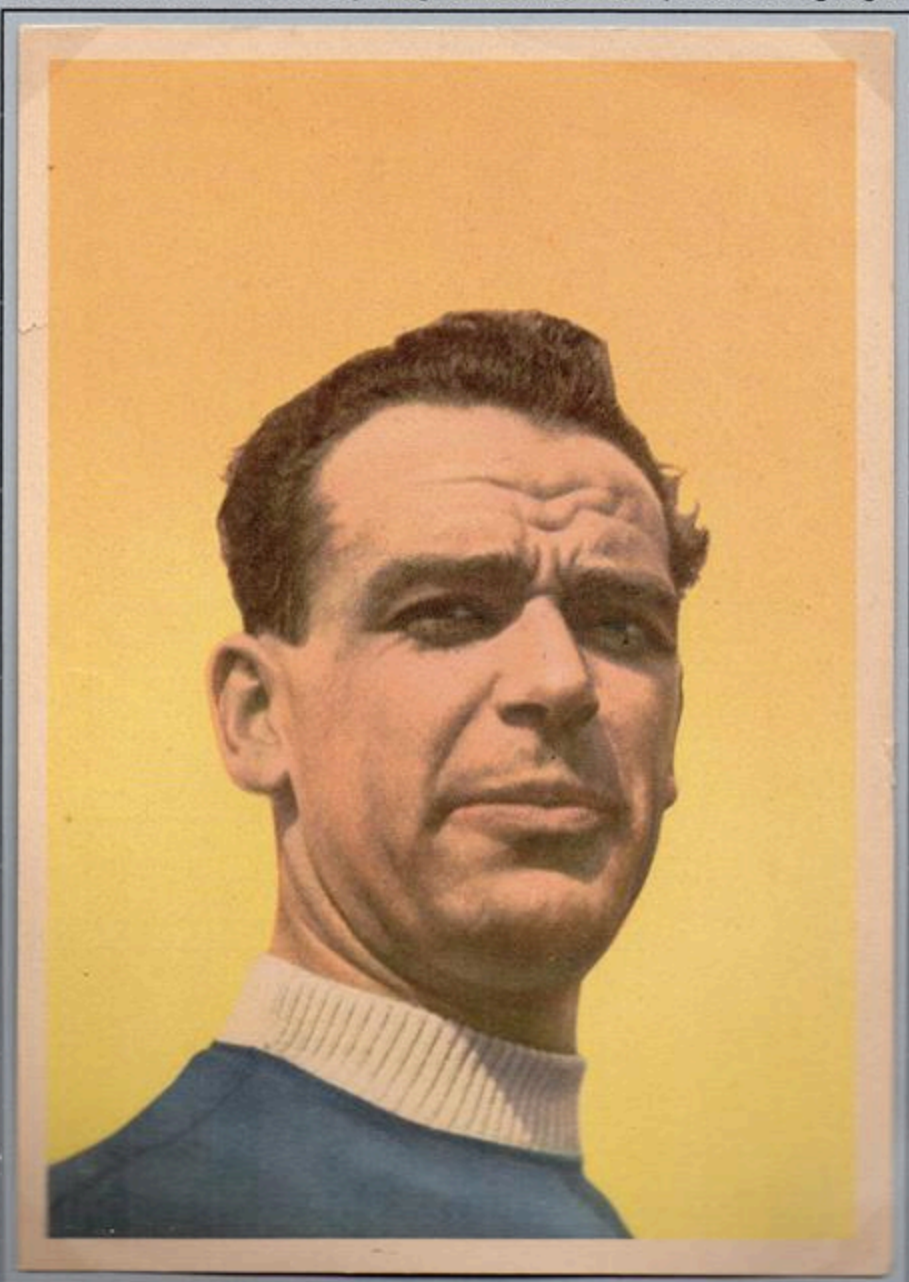


1949 - Copenaghen (Danimarca)
Distintivo dei Campionati del Mondo



1956 - Ballerup (Danimarca)
Distintivo dei Campionati del Mondo

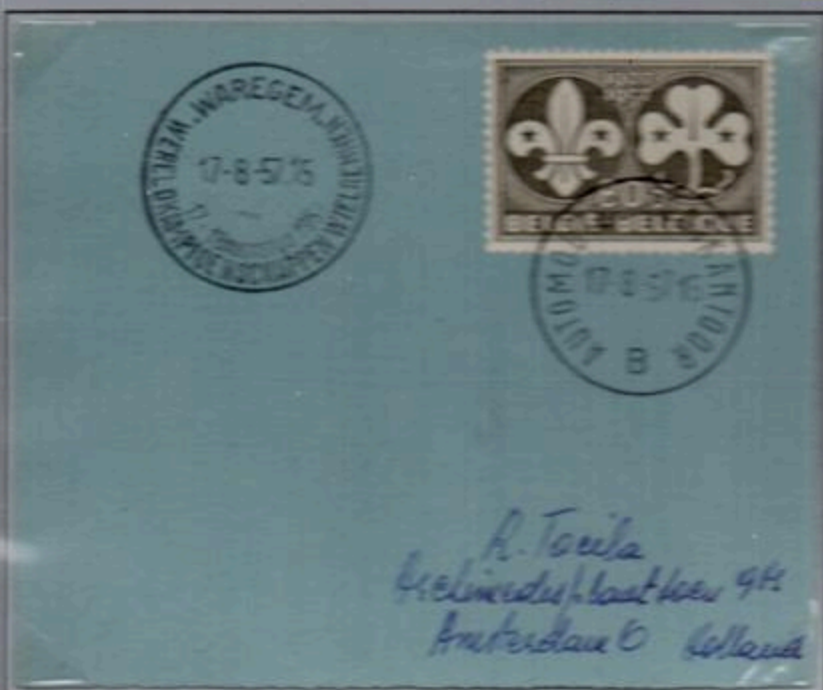
1957 - Rik Van Steenbergen (Belgio)
Foto inserita come allegato
nel giornalino per ragazzi "Intrepido"

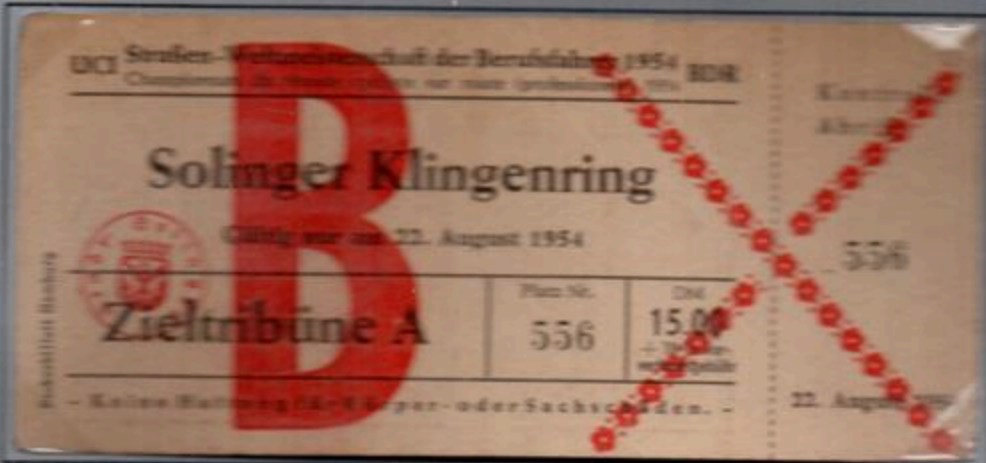


1957 - Waregem (Belgio)
Ufficio Postale Mobile situato sul circuito mondiale



1957 - Waregem (Belgio), Distintivo dei
Campionati del Mondo "Coureur"





1954-Solingen-Klingenring (Germania)
Biglietto per la prova dei Professionisti

1954-Solingen / Colonia / Wuppertal
Definitivo dei Campionati del Mondo
"Signeur"



Negli anni successivi, l'albo d'oro dei Mondiali su strada si arricchisce di grandi campioni, come Bobet vincitore sul circuito "infernale" di Solingen nel 1954 e Stan Ockers primo sul traguardo di Frascati nel 1955.

1955-Roma (Frascati) / Milano
Definitivo dei Campionati del Mondo
"Delegato"

U.C.I.

CAMPIONATI DEL MONDO 1955

U.V.I.

ROMA



SERVIZIO

Libera circolazione circuito

Nel 1958, a Reims (Francia) ancora un percorso automobilistico, in partenza è il Campione Olimpico di Melbourne Ercole Baldini a iniziare la fuga vincente, protetto da tutta la squadra italiana, capitanata da Fausto Coppi, vince in solitudine davanti ai francesi Luison Bobet e André Darrigade.



1958 - Reims (Francia)
Cartolina con gli autografi
dei corridori azzurri, Ercole
Baldini, Fausto Coppi,
Gastone Nencini e altri.

A Reims entrano in scena anche le
donne, alla partenza si presentano
30 atlete con le russe favorite
d'obbligo, inaspettatamente la
corsa viene dominata dalla
lussemburghese Jacobs.

Cartolina Maximum
1958 - Elsy Jacobs
Campionessa del Mondo su strada

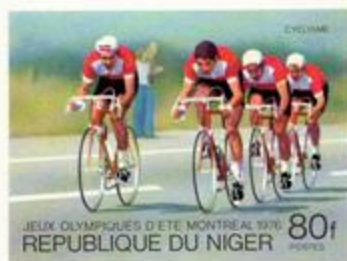


Foto: Archives Départementales des Sports

I Campionati del Mondo su strada del 1962 si disputarono a Salò in Italia. In questa edizione fu introdotta la cronometro a squadre, riservata alla categoria uomini dilettanti. La squadra italiana dominò le gare della categoria dilettanti, vincendo la corsa in linea con Renato Bongioni e aggiudicandosi la prima cronometro a squadre iridata con Mario Maino, Antonio Tagliani, Dino Zandegù e Danilo Grassi.



1962 - Milano / Salò / Roncadelle, Comitato Organizzatore dei Campionati del Mondo di ciclismo



Niger 1976 - Prova di lusso



1963 - Herentals (Belgio) 100km a squadre



1963 - Herentals (Belgio) medaglia di bronzo vinta dall'URSS - 100km a squadre -

Dal 1975, la categoria degli Juniores (atleti fino a 18 anni), disputano i loro Campionati Mondiali su strada e su pista, ai maschi nel 1997 si sono aggiunte le ragazze. I Mondiali dapprima venivano organizzati separatamente, mentre ora le corse su strada si disputano assieme ai Mondiali maggiori "Elitè" e "Under-23", mentre le corse su pista si disputano separatamente dalla categoria superiore.



1975 - Losanna (Svizzera)
Campionati del Mondo Juniores



1975 - Losanna (Svizzera) Campionati del Mondo Juniores



1981 - Grimma (DDR) Campionati del Mondo Juniores



1996 - Novo Mesto (Slovenia) Campionati del Mondo Juniores

Nel 1994, in Sicilia, venne modificato il programma delle competizioni su strada aggiungendo alle tradizionali prove in linea, le prove a cronometro individuali per tutte le categorie, che sostituirono le prove a cronometro per le squadre nazionali.



1994 - Sicilia, "Pass" per i membri dell'UCI



1994 - Sicilia
Distintivo dei Campionati del Mondo



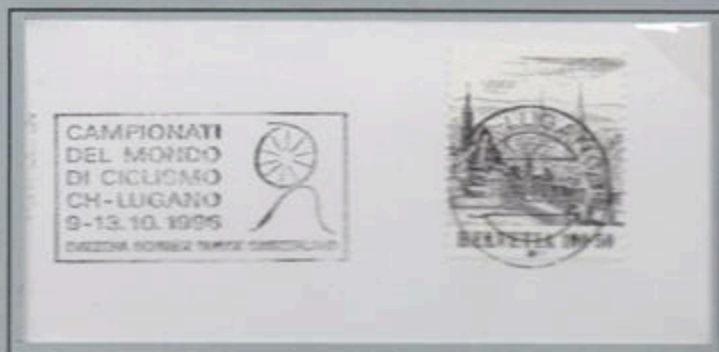
1994 - Sicilia, Carta telefonica per la Stampa

Inoltre, nel 1996 in campo maschile, è stata abolita la suddivisione tra professionisti e dilettanti, sostituendola con le due categorie Élite (senza limite di età) e Under 23 (riservata ai corridori di età inferiore ai 23 anni).

Anche la categoria femminile, aperta ora anche alle professioniste, nel 1994 ha assunto la denominazione "Élite".



1996 - Lugano (Svizzera)
Biglietto dei Campionati del Mondo di ciclismo su strada



1996 - Lugano (Svizzera)
Campionati del Mondo su strada



1996 - Lugano (Svizzera)
Distintivo dei Campionati del Mondo

3.2 - A tutta velocità

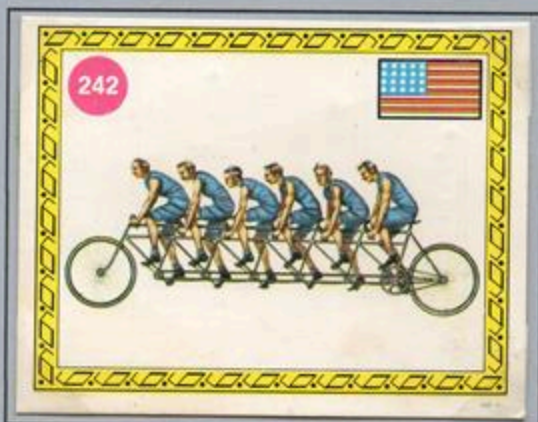
Nel 1893 a Chicago, i primi Campionati Mondiali di Ciclismo, comprendevano solo tre gare, riservate ai dilettanti, la Velocità, il Mezzofondo con allenatori umani e i 10km. Le prove per i professionisti furono aggiunte solo nel 1895 a Colonia, mentre fu tolta dal programma la corsa sui 10km.



1893 Chicago - Ufficio Postale "World's Fair"
Sede dei Primi Campionati Mondiali di Ciclismo



Per le gare di Mezzofondo, venivano utilizzati, degli allenatori con dei tandem e addirittura con delle sestuplette, che precedendo i corridori, permettevano una velocità elevata e costante. A partire dai Campionati del 1900, gli allenatori entrarono in pista con delle potenti motociclette che permisero ai ciclisti, sfruttando la scia delle moto, di raggiungere delle velocità molto elevate, 70/80 km/h.



Figurina Panini
Sprint 72



Corsa Dietro-Motori

Sestupletta
con allenatori
per le corse di
Mezzofondo



Dal 1920 al 1957, le gare di Mezzofondo Dilettanti vennero tolte dal programma dei mondiali, rimase solo la prova del Mezzofondo Professionisti. Successivamente, nel 1958, le prove dei Dilettanti furono ripristinate e assieme alla prova dei Professionisti rimasero nel programma agonistico fino ai mondiali del 1996, quando furono definitivamente escluse dalle competizioni.

1974 - Montreal (Canada)
Foto della premiazione del
Campionato Mondiale
Mezzofondo Dilettanti



In seguito, i Campionati Mondiali su pista, a partire dall'edizione del 1920 e fino a quella tragica del 1939 prevedevano nel programma delle gare solo tre prove, la Velocità Dilettanti, la Velocità Professionisti e il Mezzofondo Professionisti.



Prova di colore

"Fotofinish"



"La linea d'arrivo cronometrata elettronicamente"



Le gare di Velocità



Il "Surplace" tra Sante Gaiardoni in maglia iridata e Antonio Maspes in maglia tricolore



I Campionati del Mondo su pista, dopo l'interruzione causata dalla II guerra mondiale, tornarono ad essere organizzati nel 1946 a Zurigo in Svizzera, dove aveva la sede l'Union Cycliste Internationale. Due le nuove competizioni che vennero inserite nel programma agonistico, l'Inseguimento individuale Professionisti su i 5.000m e l'Inseguimento individuale Dilettanti sui 4.000m.

1946 - Zurigo (Svizzera)
Definitivo dei Campionati del Mondo



L'Inseguimento individuale



Guido Messina

Campione del mondo 1948-49 Amsterdam	Campione del mondo 1954-55 Colonia
Campione d'Italia 1950-51 Torino	Campione d'Italia 1955-56 Milano
Campione Olimpionico 1952 Helsinki	Campione del mondo 1955-56 Milano
Campione d'Italia 1953-54 Milano	Campione d'Italia 1956-57 Milano
Campione del mondo 1953-54 Zurigo	Campione del mondo 1956-57 Copenaghen
Campione d'Italia 1954-55 Milano	

Foto con autografo di Guido Messina 4 volte Campione del Mondo
Inseguimento individuale 1953/1954/1955/1956
Campione Olimpico 1952 Inseguimento a squadre

1947 - Parigi - Atilio François (Uruguay)
medaglia d'argento
Inseguimento Dilettanti

Nel 1958, i Campionati Mondiali su pista, organizzati dalla Federazione Ciclistica Francese, si svolsero al velodromo del "Parc des Princes". Il programma delle gare comprendeva otto gare, la Velocità Professionisti, Dilettanti e Donne, l'inseguimento Individuale Professionisti, Dilettanti e Donne e il Mezzofondo Professionisti e Dilettanti. Con l'inserimento delle gare femminili il programma rimase tale fino al 1961.



1958 - Parigi (Francia)
Distretto dei Campionati
del Mondo

Rad-Weltmeisterschaft
25-30. Aug.
ZÜRICH



1961 - Zurigo (Svizzera)
Campionato del Mondo su Pista

Nel 1969, i Campionati si disputarono separatamente, i Dilettanti a Brno in Cecoslovacchia, mentre i Professionisti disputarono le gare iniziate in Belgio sulla pista, del Palazzo dello Sport di Anversa.



1969 - Brno
(Cecoslovacchia)
Campionato Mondiale
su Pista

Medaglia d'oro vinta
da Rajla Obodovskaya
(URSS) Campionessa
del Mondo 1969
dell'inseguimento
individuale Donne

Nel programma delle corse su pista, dei mondiali che si svolsero nel 1962, al velodromo Vigorelli di Milano, venne inserita, la prova dell'inseguimento a squadre dilettanti.



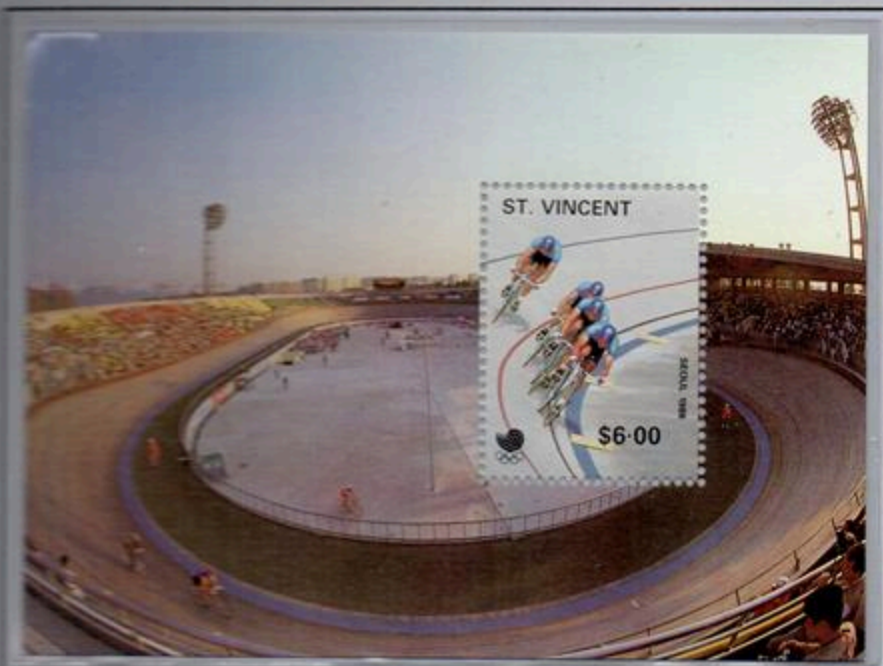
1962 - Milano (Italia)

Distintivo dei Campionati del Mondo



L'inseguimento a squadre è una prova il cui nome è dovuto al fatto che due squadre (formate da quattro corridori) si confrontano partendo da due punti opposti della pista, il tempo finale viene preso sul terzo corridore di ogni squadra.

L'inseguimento a squadre

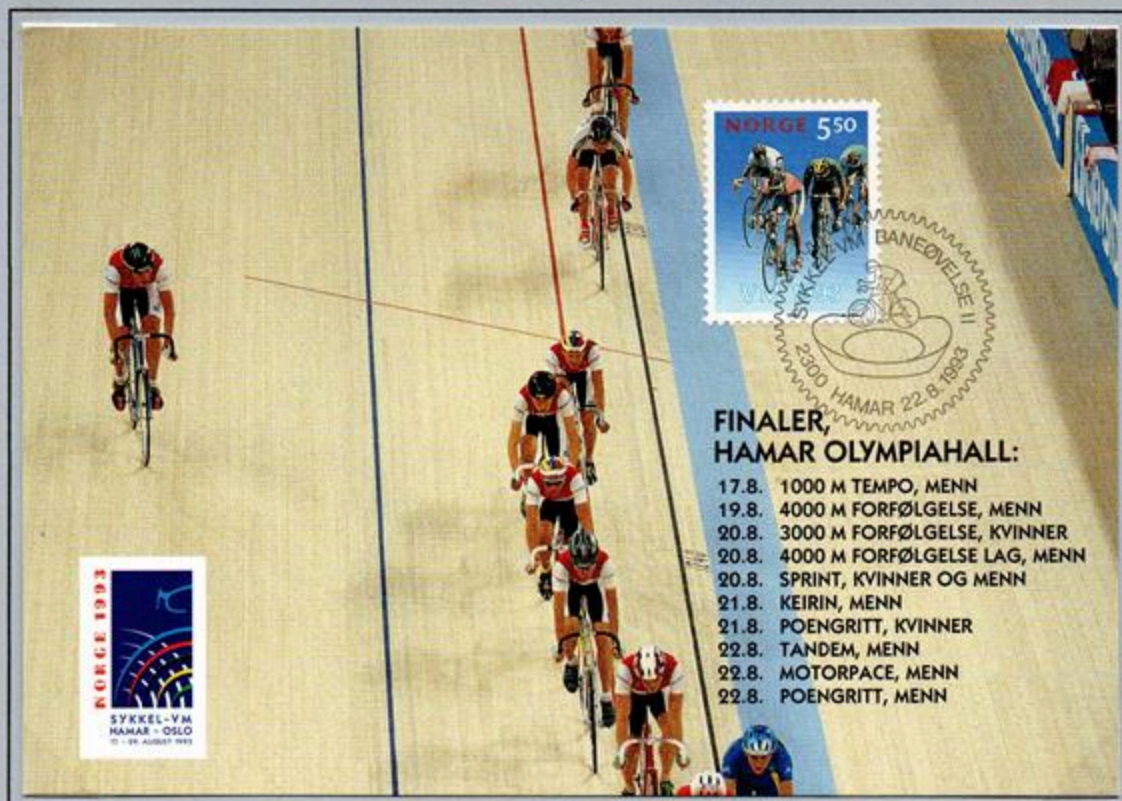


Nel 1993, il congresso dell'UCI a Oslo, decise di riunire le due federazioni, FIAC (Fédération Internationale Amateur de Cyclisme) e FICP (Fédération Internationale de Cyclisme Professionnel). La distinzione tra "Professionisti" e "Dilettanti" non venne più utilizzata e venne introdotto il termine "Open", cioè gare aperte sia ai Professionisti sia ai Dilettanti.



1993 - Oslo (Norvegia) Congresso dell'Union Cycliste Internationale

I primi Campionati "Open", si svolsero nel 1993 a Hamar in Norvegia. Undici le discipline in programma, Velocità Uomini, Donne e Tandem, Chilometro con partenza da fermo Uomini, Corsa a punti Uomini e Donne, Inseguimento individuale Uomini e Donne, Inseguimento a squadre e Mezzofondo Uomini.

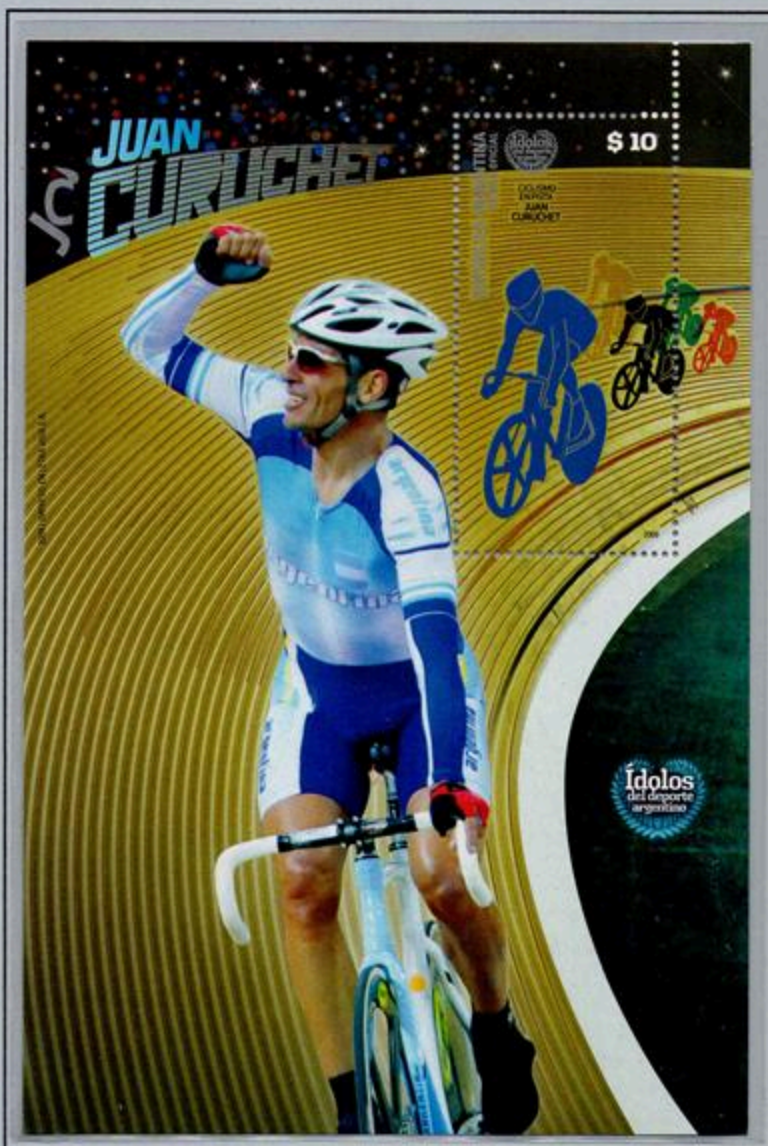


1993 - Hamar (Norvegia) - Olympic Hall, Campionati del Mondo Open

Il nuovo programma agonistico durò solo due anni e venne modificato nel 1995, la Velocità Tandem, giudicata troppo pericolosa e con pochi equipaggi partecipanti venne sostituita dalla Velocità a squadre, pure il Mezzofondo, che aveva i suoi limiti nelle moto e negli allenatori, venne sostituito dall'Americana a coppie.

L'Americana a coppie

La corsa "Americana a coppie" è una corsa dove le squadre sono formate da coppie di ciclisti che sono in pista contemporaneamente e si possono dare il cambio in qualsiasi momento (solitamente 2 giri), il ciclista che rimane a riposo va all'interno della pista. Il cambio viene eseguito spingendo il compagno con la mano. Ogni 10 giri, si effettuano le volate che assegnano ai corridori 5 punti al primo, 3 al secondo, 2 al terzo e 1 al quarto, la volata finale assegna il doppio dei punti. Questi punti vengono poi sommati per stabilire il punteggio finale. Nel caso che qualche coppia prenda un giro di vantaggio, la coppia che ha più punti e più giri di vantaggio vince la corsa.



"L'idolo" argentino Juan Curuchet, Campione del Mondo 2004 e campione Olimpico 2008 in coppia con Walter Perez

La Velocità a squadre



La Velocità Olimpica è una corsa a squadre, composta da tre corridori, su tre giri di pista, ogni corridore conduce la squadra per un giro e poi si stacca, solo il terzo corridore arriva fino al traguardo finale.



Il cambio dell'Americana a coppie



Francia - Campione Olimpico 2000 Velocità a squadre (Gane, Rousseau e Tournant)

Nel 1995, furono introdotti anche i 500m femminili, successivamente, nel 2002 vennero incluse altre tre nuove discipline, il Keirin femminile e lo Scratch maschile e femminile. Un'ulteriore disciplina, l'Omnium (formata da 6 prove), venne introdotta nel 2007 per gli uomini e nel 2009 per le donne. Il programma agonistico femminile, viene completato con l'inserimento nel 2008 della Velocità a squadre e l'Inseguimento a squadre.



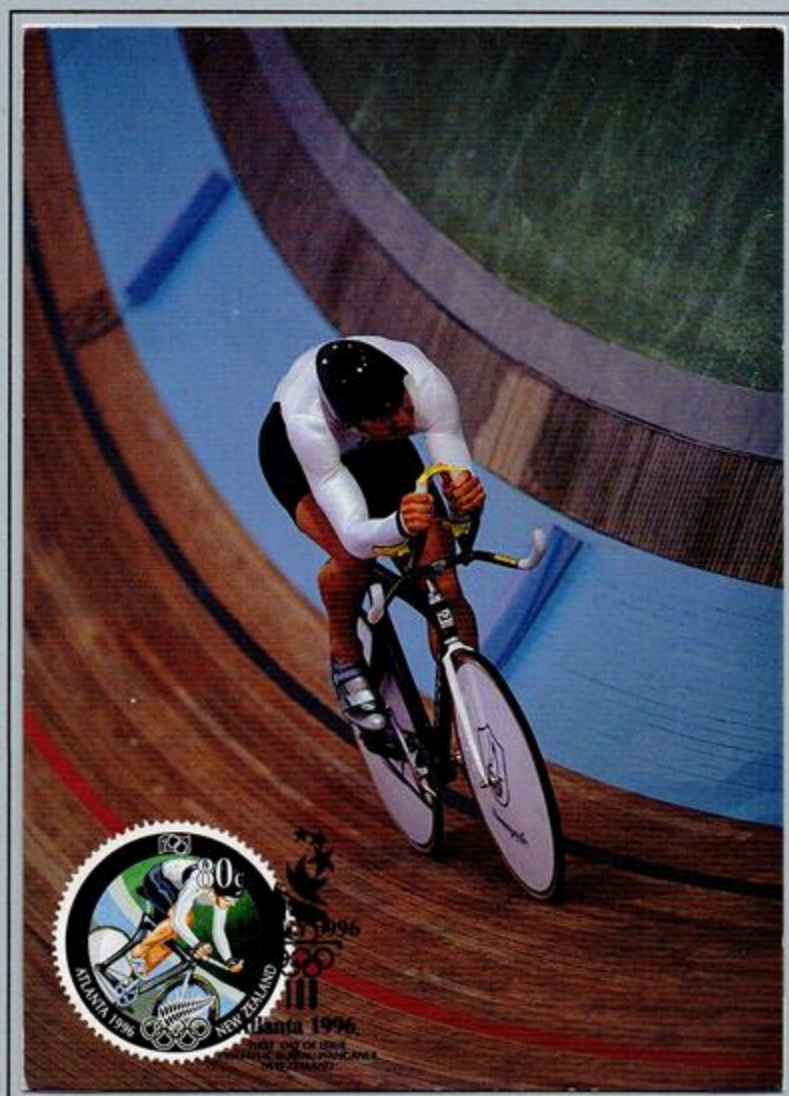
Giro lanciato



Corsa a punti individuale



Scratch



Nuova Zelanda - Intero Postale 1.000m con partenza da fermo

L'Omnium (M-F) è formata da 6 prove: 1 - Giro lanciato (M-F), 2 - 1.000m a cronometro (M) - 500m a cronometro, 3 - Corsa a punti 30km (M) - 20km (F), 4 - Scratch 15km (M) - 10km (F), 5 - Inseguimento individuale 4.000m (M) - 3.000m (F), 6 - Eliminazione.



Inseguimento individuale



Eliminazione

3.3 - Le altre gare iridate

Nel Panorama ciclistico mondiale, esistono altre specialità per le quali vengono assegnate le maglie iridate, la prima è il "Ciclo-Palla", riservato solo a formazioni maschili (2 ciclisti per squadra). Per questa gara il Campionato del Mondo si disputa fin dal 1930, nei primi anni le competizioni iridate venivano inserite nel programma dei Mondiali su Pista.



1935 - Bruxelles (Belgio) Campionato del Mondo di Ciclo-Palla. Medaglia d'oro assegnata alla squadra 1^a Classificata



1964 - Copenhagen (Danimarca) 1^a Classificata del Campionato del Mondo di Ciclo-Palla e Ciclismo Artistico



1961 - San Gallo (Svizzera) Campionati del Mondo di Ciclo-Palla e Ciclismo Artistico

Successivamente i mondiali di Ciclo-Palla vennero organizzati separatamente, assieme alle competizioni di Ciclismo Artistico, per le quali si disputano i Campionati del Mondo, dal 1956 per i maschi e dal 1959 per le femmine.



1988 - Ludwigshafen am Rhein (Germania) Campionati del Mondo di Ciclo-Palla e Ciclismo Artistico

Esiste pure il "Ciclo-Polo" che ha fatto la sua apparizione, come sport dimostrativo, addirittura ai Giochi Olimpici di Londra nel 1908, ma per questa specialità non viene disputato il Campionato del Mondo.



Giochi Olimpici di Londra 1908 - Incontro di Ciclo-Polo Irlanda / Germania

Nel primo dopoguerra, venne istituito anche il campionato Mondiale di Ciclo-Cross, specialità che fin dagli anni 20, si disputava nei mesi invernali. Dal 1950 al 1966 il Campionato del Mondo si disputò con la formula "Open" con la partecipazione dei Professionisti e dei Dilettanti, con in palio una sola maglia iridata.

1954 - Crenna di Gallarate Campionato del Mondo di Ciclo-Cross



Intero Postale sovrastampato privatamente



Blocco di francobolli con interspazio



1955 - Saarbrücken (Saar)
Campionato del Mondo di Ciclo-Cross

Apparse solo da pochi anni, ma già giunte sul traguardo olimpico, anche le competizioni di Mountain Bike e di BMX, hanno il loro Campionato Mondiale. I Campionati Mondiali di Mountain Bike si sono svolti per la prima volta nel 1990 a Durango negli USA.



1992 - Bromont (Canada)
Definitivo dei Mondiali MTB



1993 - Metabief (Francia)
Campionati Mondiali MTB

Attualmente, diverse sono le competizioni mondiali riservate alle categorie maschili e femminili della MTB: Cross-Country, Team-Relay, Downhill, Four-Cross (che ha sostituito il Dual-Slalom), Marathon e Cross-Country Eliminator.



Austria - Francobollo
personalizzato

2004 - Bad Goisern
Campionato Mondiale
di MTB Marathon



Jaroslav Kulhavy (Rep. Ceca)
Campione del Mondo 2011 "Cross-Country"

Come nel motociclismo, anche nel ciclismo esiste il "Trial", competizione che ha la caratteristica di sfruttare l'equilibrio e la maneggevolezza della bicicletta per dare spettacolo ed alla quale viene assegnata anche la maglia iridata.

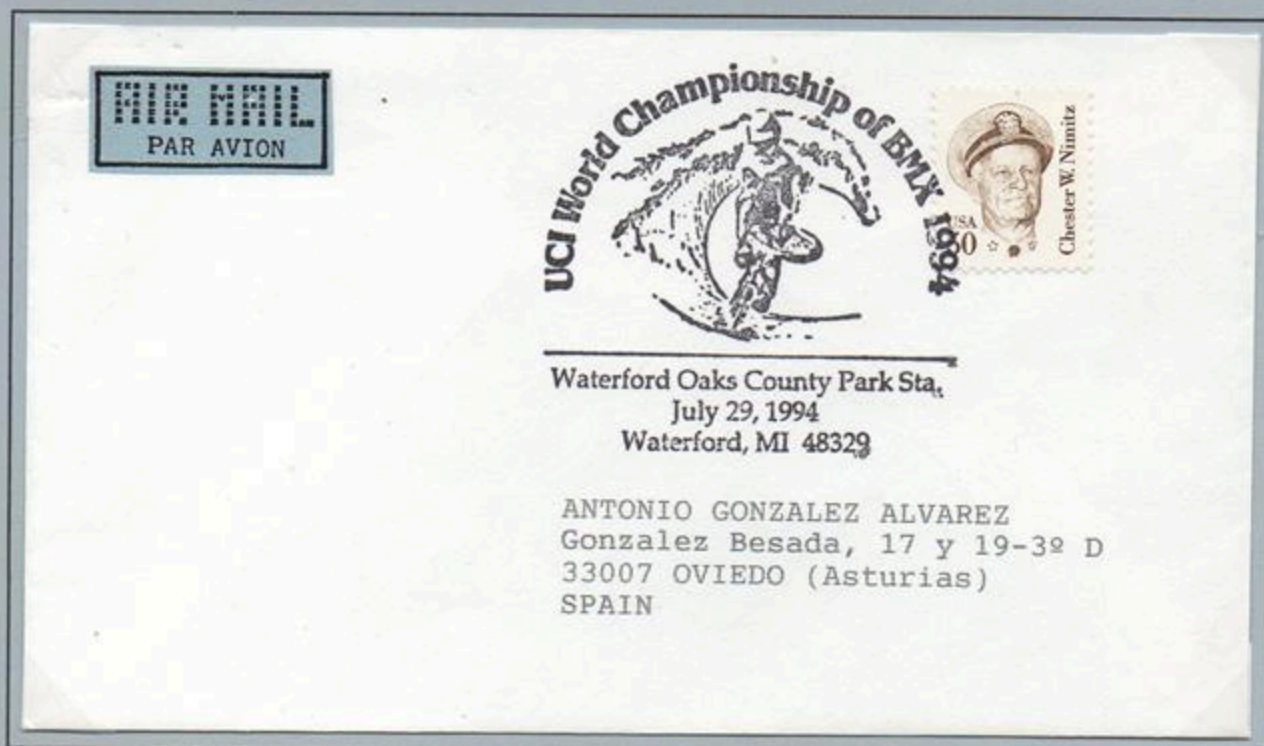


2008 - Malè (Italia) Campionati del Mondo di Mountain Bike e di Trial



I Campionati Mondiali di Trial, dal 1992 si disputano sotto l'egida dell'UCI.

I primi Campionati Mondiali di BMX, vennero organizzati dall'International BMX Federation (I.BMX.F.) nel 1982. Dopo un periodo di contrasto con la I.BMX.F., nel 1996 l'UCI ha riconosciuto a pieno titolo la specialità del BMX, acquisendo l'organizzazione dei Campionati Mondiali e riconoscendo i titoli mondiali precedentemente assegnati dalla disciolta I.BMX.F.



1994 - Waterford (USA) UCI - Campionato Mondiale di BMX



Attualmente i Campionati Mondiali di BMX assegnano otto maglie di Campione del Mondo, quattro per la categoria maschile (Elite e juniores) e quattro per la categoria femminile (Elite e Juniores).



1995 - Melgar (Columbia) UCI - Campionato Mondiale di BMX

3.4 - I Campioni del Mondo

La maglia bianca con i colori dell'arcobaleno in orizzontale, detta anche "maglia iridata", è la maglia che viene indossata dal Campione del Mondo in carica delle discipline del ciclismo. Questa maglia è uno dei simboli più ambiti del mondo del ciclismo, come la "maglia gialla" del Tour de France e la "maglia rosa" del Giro d'Italia, queste però vengono indossate solo nel corso della competizione, mentre il Campione del Mondo ha il diritto di indossare la "maglia iridata", per un anno in tutte le corse a cui partecipa.



Alfredo Binda
Figurina inserita nelle
confezioni dolciarie
della Ditta Majestic



Comune di Cittiglio
Celebrazione centenario della nascita del tre volte campione mondiale
Alfredo Binda
Nurburgring 1927 - Liegi 1930 - Roma 1932



Distintivo con l'immagine
di Alfredo Binda



Figurina Sprint 71
Alfredo Binda



Cartolina di Learco Guerra, Campione del Mondo 1931

La Gazzetta dello Sport

Figure 1

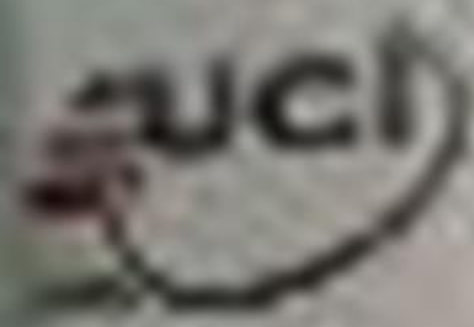
...the ... of ...

... ..

THE LIFE OF

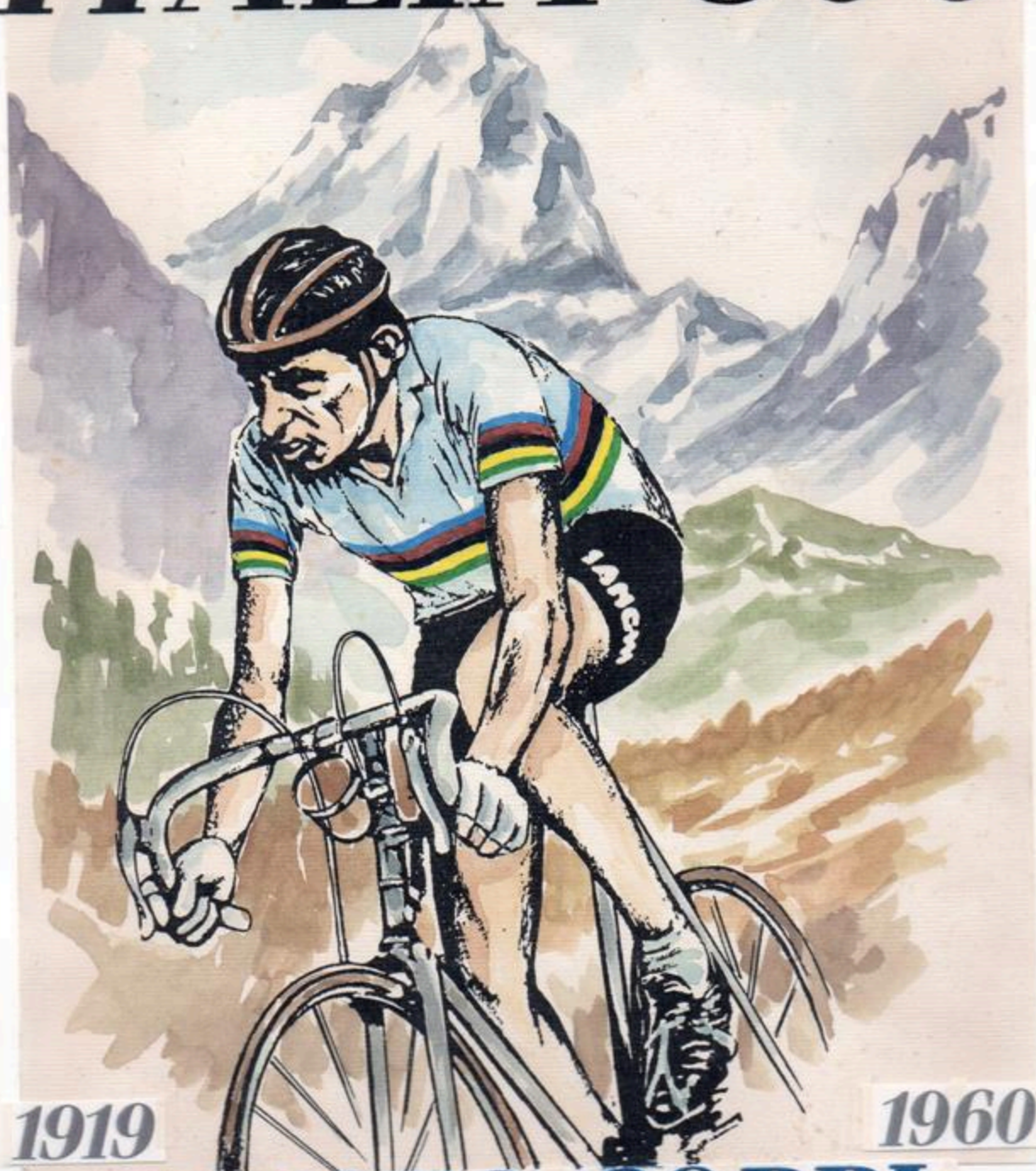
1994

... ..



Bozzetto n. 1 "non adottato" dell'artista Alberto Rinnaudo, autore del francobollo dedicato a Fausto Coppi nel 1999 dalle Poste Italiane, rappresentante il campione in maglia iridata, con lo sfondo delle dolomiti bellunesi.

ITALIA 800



1919

1960

FAUSTO COPPI

Molte discussioni hanno messo in dubbio la formula della gara unica, prevista per le prove su strada, che non consentirebbe ai migliori di emergere chiaramente, ma scorrendo l'albo d'oro, quasi tutti i grandi campioni hanno vestito la maglia di Campione del Mondo, con qualche eccezione, primo fra tutti Gino Bartali, Fiorenzo Magni, Jacques Anquetil, Roger De Vlaeminck, Miguel Indurain per esempio.

Figurine "Vav" da inserire nelle biglie da spiaggia

Figurine "Sidam" per macchine distributrici



"Brick" Schotte
Campione del Mondo 1948 e 1950

Ferdi Kubler
Campione del Mondo 1951

Nella categoria professionisti, i plurivittoriosi sono Alfredo Binda, Rik Van Steenbergen, Eddy Mercks e Oscar Freire, con tre vittorie a testa,



Constant Ockers
Campione del Mondo 1955



Ercole Baldini
Campione del Mondo 1958



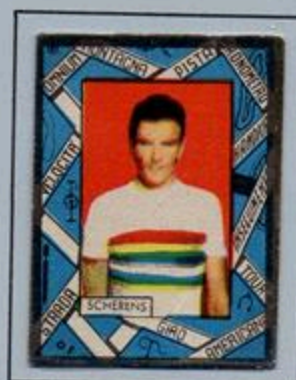
Eddy Mercks - Campione del Mondo Dilettanti 1964
Professionisti 1967 - 1971 - 1974

I Campioni del Mondo della Pista



Thorvald Ellegaard (Danimarca), 6 volte Campione del Mondo 1901/02/03/06/08/11

Figurina



Joseph Scherens (Belgio)
7 volte Campione del
mondo Velocità
Professionisti
1932/33/34/35/36/37/1947



Cartolina giapponese con la rappresentazione di Koichi Nakano,
10 volte Campione del Mondo della Velocità Professionisti
1977/78/79/80/81/82/83/84/85/86



Antonio Maspes
7 volte Campione del Mondo
Velocità Professionisti
1955/56/59/60/61/62/64



Figurina autografata da
Sante Gaiardoni
Campione del Mondo
Velocità Professionisti 1963