

RUOTALIBERA

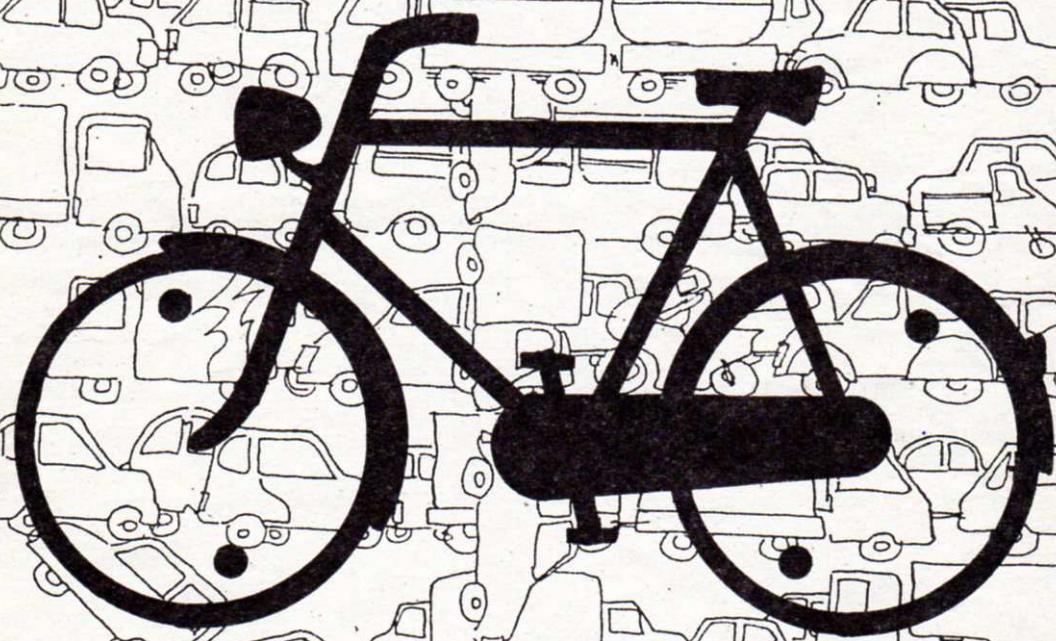


Giornale degli Amici della Bicicletta
Via Spagna, 6/8 - 37123 Verona

RUOTALIBERA n.16 Febbraio 1989 (anno V n.1)

Rivista trimestrale. Sped. in abb. postale gruppo IV/70. Reg. trib. di Verona n. 664 del 16.9.1985. Fotocomposizione in proprio. Stampa: Nuovo Copiastile, Verona. Utilizzazione libera di testi citando la fonte. Direttore responsabile: Valeria Benatti. Redattore poco responsabile: Enrico Girardi.

ATTENZIONE! IN CASO DI MANCATO RECAPITO rinviare all'Ufficio P.T. di Verona per la restituzione al mittente che si impegna a corrispondere il diritto fisso.



Il desiderio della redazione

"Io voglio che il mio lettore, chiunque egli sia, pensi a me solo, non alle nozze della figlia o alla notte con l'amante o alle insidie del nemico o al processo o alla casa o al podere o al tesoro; e almeno finché legge, voglio che sia con me. Se è preoccupato dai suoi affari, differisca la lettura, quando si avvicinerà ad essa, getti lontano da sé il peso degli affari e la cura del patrimonio..."

Non voglio che apprenda senza fatica ciò che senza fatica non ho scritto."

Francesco Petrarca
(Fam., XIII, 5, 23)

ALL'INTERNO

Chi sono gli amici della bicicletta	pg.2
Piste ciclabili	pg.4
Biciclettate	pg.5
Guida per il ciclista urbano	pg.6
Nuove tecnologie a pedali	pg.8
Cicloschede	pg.10-12
Ciclofantasia	pg.14
Bicinotes	pg.15
Come diventare AdB	pg.16

2500 COPIE !

CHI SONO GLI A.D.B.

UN NUMERO SPECIALE DI RUOTALIBERA

Questo e' un numero di Ruotalibera piuttosto speciale; i nostri soci se ne saranno accorti: innanzitutto 16 pagine, il doppio dell'ottopagine che periodicamente ricevono, e poi la tiratura, 2500 copie invece delle solite 1000-1200 da noi stampate e che vengono spedite a tutti gli iscritti, distribuite agli interessati ai nostri tavolini, e portate in alcuni negozi; e poi la graffettatura, e la pubblicita' che contribuisce a sostenere la spesa per questo numero speciale (piu' del doppio del solito).

Perche' tutto questo? Questo numero e' stato spedito a tutti i firmatari dell'appello per le cicliste da noi fatto la scorsa estate, oltre 1300 nominativi, con lo scopo di farci conoscere, di allargare il solito "giro", per far capire gli scopi della nostra associazione, le nostre opinioni, la nostra attivita' a dei nuovi amici. Ed ecco quindi spiegato anche questo lungo articolo di presentazione.

PERCHE' AMICI DELLA BICICLETTA

Uno dei principali problemi dei nostri giorni e' quello della vivibilita' delle nostre citta'. E' ormai coscienza comune che l'uso dell'automobile in citta' debba essere in qualche modo limitato. Gli effetti dell'abuso della auto sono sotto gli occhi di tutti: traffico sempre piu' caotico, inquinamento atmosferico ed acustico, segregazione delle categorie piu' deboli: bambini, anziani, handicappati devono ricorrere infatti ad altre persone per i loro spostamenti. Responsabile di questo grave degrado urbano, e dei conseguenti problemi sociali e' stata una politica dei trasporti tutta volta ad incentivare l'uso del trasporto privato a motore, che ha trascurato il potenziamento dei mezzi pubblici e che si e' dimenticata della bicicletta, grazie anche all'interessata complicita' dell'industria automobilistica.

Noi abbiamo sempre creduto che la soluzione del problema traffico potesse trovarsi solamente partendo dalla possibilita' concreta per ogni cittadino di scegliere tra diversi mezzi di trasporto. E crediamo inoltre, confortati dalle esperienze di altri paesi europei (Olanda in testa), che la bicicletta possa essere una seria alternativa all'auto, soprattutto in citta'. La bicicletta deve tornare ad assumere dignita' di mezzo di trasporto e non puo' piu' essere considerata solamente un attrezzo sportivo con cui praticare dell'attivita' motoria nel tempo libero.

Gli Amici della Bicicletta non sono quindi un gruppo sportivo, si riconoscono invece in quelle migliaia di "ciclisti quotidiani" che anche nella nostra citta' usano la bici tutti i giorni per andare a scuola, al lavoro, a fare la spesa; e dal 1981, anno della loro fondazione, cercano di tutelare i loro diritti.

PEDALARE IN CITTA'

Automobili, autobus, camions e biciclette non stanno bene insieme, e chi ci rimette,

anche con la vita, e' sempre il piu' debole. Molte persone non vanno in bicicletta perche' hanno paura, le madri non lo permettono ai propri figli; altri non lo fanno perche' ritengono che, pedalando fra le auto, si possa essere oltremodo esposti ai gas di scarico, e cosi', per non essere inquinati finiscono coll'inquinare a loro volta al volante di un'automobile.

Sono necessarie delle strutture per separare il traffico a pedale da quello a motore.

Lo strumento adeguato per rendere effettiva questa separazione si chiama rete ciclabile: un insieme di strade solamente per biciclette (cicliste) ben collegate fra loro e capillarmente diffuse nel tessuto urbano. Il ciclista ha cosi' la facolta' di muoversi ovunque senza condividere il proprio percorso con i mezzi a motore.

Utopie? Certamente no, molte citta' europee posseggono un'efficiente rete ciclabile anche di recente progettazione e realizzazione. I risultati? Molte persone hanno abbandonato l'uso dei mezzi privati a motore convertendosi alla bicicletta (fino al 30% della popolazione mobile o piu'); e anche bambini di 7-8 anni possono attraversare la citta' in bicicletta senza pericolo godendo cosi' di una liberta' certamente maggiore di quella dei nostri figli.

Smuovere l'immobilismo dell'amministrazione comunale veronese e' stato il compito piu' impegnativo che gli Amici della Bicicletta hanno affrontato in questi anni: troverai un resoconto dettagliato degli avvenimenti a pg 4.

IN BICI LA DOMENICA

Anche il tempo libero ha bisogno di bicicletta. In bici si sentono il caldo ed il freddo, gli odori ed i suoni della natura, il vento, il sole, la pioggia, la fatica; si puo' parlare con chi ti sta accanto, conoscere nuovi amici, innamorarsi, cantare; l'andatura lenta permette di osservare cio' che ci circonda: corti, alberi, colture, animali; quando si va in auto invece, la strada e' separata dal resto del mondo!

Per avvicinare chiunque all'uso della bicicletta proponiamo le gite citta'-campagna: sono itinerari semplici, piacevoli, accessibili a tutti (bambini ed anziani compresi) con ogni tipo di bici. Solitamente si svolgono durante una mattinata domenicale, la lunghezza del percorso non supera i 30 km. Il numero di partecipanti e', a volte, di qualche centinaio, spesso si ha la scorta dei vigili ed un pulmino al seguito.

Per chi ha voglia di pedalare un po' di piu' dal 1987 proponiamo le cicloescursioni. Il percorso e' piu' lungo (ma non piu' di 100 km), a volte in zone collinose; niente di eccessivo, considerando anche l'andatura moderata, ma sono consigliabili una discreta forma fisica e una bici che vada bene. Durano un'intera giornata, a volte ci si ferma a mangiare in trattoria, a volte si mangia al sacco.

Naturalmente gli itinerari sono accuratamente programmati anche per pedalare su strade con

una scarsissima presenza di traffico a motore.

Le mete che ci poniamo aggiungono curiosità ed interesse: sono antiche ville e parchi spesso chiusi al pubblico, zone d'interesse naturalistico, aziende agricole biologiche, etc.

Per ampliare le possibilità dal 1988 proponiamo la formula bici+treno; l'iniziativa ha avuto un grande successo: i 50-60 posti bicicletta disponibili sono sempre stati esauriti.

E per chi vuole pedalare da solo, con gli amici o con la famiglia, pubblichiamo regolarmente su Ruotalibera itinerari da noi ampiamente collaudati nella rubrica "cicloschede".

Troverai alcune nostre iniziative per la prossima primavera nella pagina delle bicicletate.

ALTRO E ALTRO ANCORA

Dall'autunno scorso abbiamo una nuova sede, in Via Spagna 8, e questo ci ha aperto nuove possibilità. La novità più grande sono forse le serate di diapositive sul tema "vacanze in bicicletta". Ed ecco la scoperta del cicloturismo, un modo di viaggiare di grande fascino, un'occasione per tentare un contatto più profondo con luoghi, culture, società diverse dalla nostra.

E poi ciò che tentiamo di fare nel mondo della scuola, cercando contatti con insegnanti interessati.

Ed anche la produzione di alcuni audiovisivi, il doppiaggio di una videocassetta olandese, le numerose serate da noi organizzate per un approfondimento del tema di un trasporto alternativo all'automobile. E lettere ai giornali, comunicati stampa, prese di posizione contro provvedimenti anti-ciclisti. Tutto ciò per cercare di diffondere il più possibile le nostre idee.

UNA FEDERAZIONE DI AMICI DELLA BICICLETTA

Molti gruppi di Amici della Bicicletta sono nati in questi anni in altre città d'Italia. Dopo alcuni incontri informali si è deciso di riunirsi in un Coordinamento Nazionale, per poter confrontare le diverse esperienze cittadine e, soprattutto, agire anche a livello nazionale.

Nel 1987 migliaia di cartoline sono state spedite al Ministero dei Trasporti per ottenere delle facilitazioni per il trasporto delle biciclette al seguito sul treno; il risultato è stata una delibera del Direttore Generale delle F.S. del 24.10.88 che istituisce il servizio sperimentale treno+bici.

Nel 1988 e 1989 è in attuazione una campagna per ottenere una modifica del Codice della Strada a favore della bicicletta.

Recentemente il Coordinamento si è sciolto ed è stata istituita la Federazione Italiana Amici della Bicicletta (la F.I.A.B.): è un ulteriore passo in avanti per poter incidere maggiormente anche a livello nazionale.

COSA CI SPINGE

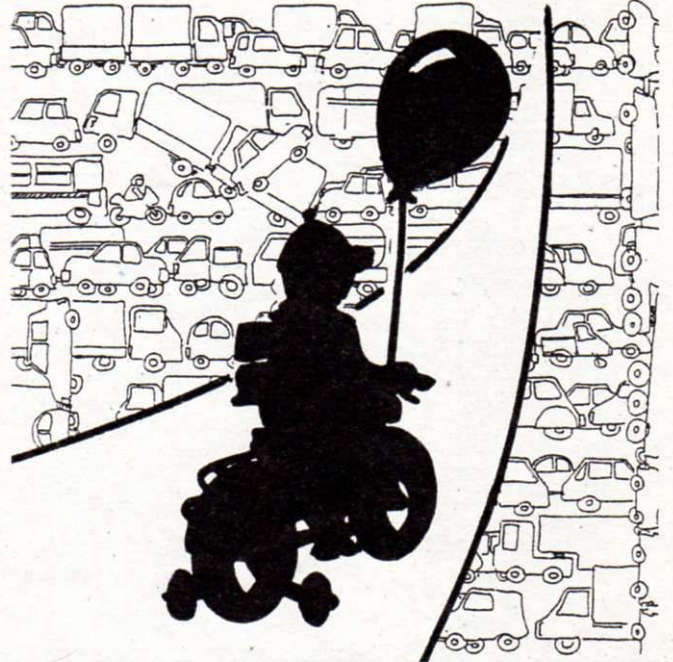
È opportuno ricordare che il gruppo Amici della Bicicletta di Verona è nato, e continua a vivere, grazie al contributo volontario di numerose persone che, nel corso degli anni, hanno ritenuto opportuno impiegare parte del proprio tempo libero, valorizzando le proprie capacità ed attitudini, per diffondere una ne-

cessaria e gioiosa "cultura della bicicletta".

Il gruppo si autosostiene soprattutto grazie agli introiti del tesseramento annuale e alla vendita di materiale di propaganda (adesivi, spille, libri, etc.)

Ci spinge il desiderio di un cambiamento del modo di trasportarsi e di vivere la città, e la consapevolezza che per ottenere dei cambiamenti sia indispensabile impegnarsi in prima persona.

E.G.



DALLO STATUTO DELL'ASSOCIAZIONE AMICI DELLA BICICLETTA

L'associazione ha le seguenti finalità:

a) sensibilizzare sui temi della bicicletta e ambientali in generale i singoli, i gruppi, le associazioni e l'opinione pubblica, in particolare diffondendo l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo e promuovendo un'azione di critica verso la "cultura dell'auto";

b) organizzare delle iniziative per ottenere dalle pubbliche amministrazioni quei provvedimenti necessari per la diffusione della bicicletta e per migliorare l'uso della città (es. piste ciclabili, rastrelliere, bici pubbliche in affitto, possibilità di portare la bici sul treno, chiusura di strade al traffico automobilistico ed altri provvedimenti urbanistici, spazi verdi, sviluppo del trasporto pubblico);

c) agire per il cambiamento strutturale e sociale della città tramite il suo recupero ad un modo di vita più umano, tendente alla salvaguardia e all'ampliamento del verde, alla limitazione del traffico privato a motore, al decentramento e al recupero dei quartieri popolari, delle piazze e di tutti quei luoghi e momenti di aggregazione che consentono alla gente di conoscersi e di socializzare;

d) proporre attraverso graduali interventi di razionalizzare e limitare l'uso del mezzo privato a motore, causa di ingorghi, inquinamento, incidenti e nevrosi;

e) promuovere iniziative nelle quali la gente possa partecipare divertendosi, portando comunque elementi di riflessione e di stimolo;

f) collegarsi alla discussione e alle iniziative praticate in Italia e all'estero da altri gruppi ecologisti con finalità simili.

PISTE CICLABILI

Su tutta la vicenda riguardante le ciclopiste a Verona, ci sembra il caso di ricordare brevemente alcuni recenti avvenimenti, soprattutto per i nostri nuovi lettori.

E' dal 1981, anno di nascita del nostro gruppo, che chiediamo, con tutta una lunga serie di iniziative, la costruzione di piste ciclabili a Verona: in tutti questi anni nulla e' stato fatto dalla pubblica amministrazione.

Visto il pervicace immobilismo della Giunta Comunale, per "smuovere le acque" nel 1987 gli Amici della Bicicletta presentarono alcune proposte per una rete di piste ciclabili: si trattava, evidentemente, solo di alcune proposte elaborate da un gruppo di volontari, ai quali erano mancati tempo e mezzi per fare un progetto vero e proprio.

E' ovvio che all'amministrazione comunale si richiedeva qualcosa di piu': un progetto che esaminasse seriamente tutte le possibilita', dopo uno studio approfondito, secondo precisi criteri tecnico-progettuali.

Nel marzo del 1988 l'assessore all'arredo urbano e alle strade Adami propose una delibera per approvare un suo progetto di piste ciclabili, che noi criticammo duramente per la sua insufficienza.

Era un piano sciatto, incompleto, discontinuo e che proponeva piste ciclabili esclusivamente su strade molto trafficate. Proponemmo quindi delle proposte di modifica della delibera: un compromesso tra quello che noi avremmo voluto fosse stato fatto e quello che effettivamente fece l'assessorato alle strade, che con quelle modifiche sarebbe stato in parte migliorato.

Circa ad ottobre del 1988 il "progetto Adami" avrebbe dovuto essere sottoposto all'approvazione del Consiglio Comunale.

Discutemmo molto fra di noi sulla posizione da prendere ed fu ben presente la tentazione del "piuttosto che niente...", in fondo era la prima volta che la costruzione di alcune ciclopiste era progettata per Verona.

Poi ci accorgemmo, vedendo cio' che era accaduto in altre citta', che ciclopiste non ben progettate sono assolutamente controproducenti per i ciclisti: il fatto che non siano usate (perche' progettate e costruite male!) diventa poi un comodo alibi per non costruirne altre e abbandonare quindi ogni tentativo per una politica pro-bicicletta.

Consegnammo allora circa 1300 firme a favore delle piste ciclabili, chiedendo che tale "progetto Adami" fosse completamente rivisto accogliendo le nostre istanze o comunque emendato per migliorarlo.

Il giorno in cui doveva avvenire la discussione riempiamo le tribune del pubblico in municipio; in conclusione il piano non fu discusso e fu rimandato in commissione.

In commissione e' stato riveduto. A quanto ci e' stato riferito, Adami ha riconosciuto di dover realizzare anche alcuni necessari collegamenti (tra le ciclopiste e alcune scuole o la stazione, per es.) e che il progetto debba essere sottoposto alla supervisione di un consulente esterno.

Noi Amici della Bicicletta, ad ogni modo, a tutt'oggi non siamo stati informati sulle modifiche apportate alla delibera e ci viene da pensare che esse siano del tutto irrilevanti rispetto alle questioni da noi poste.

In generale, sicuramente, quasi tutte le nostre critiche al progetto di Adami sono ancora valide.

Presto la delibera verra' riproposta in Consiglio Comunale, e forse per allora, finalmente, si conosceranno queste modifiche.

La nostra battaglia, comunque, non e' finita, perche' e' fin troppo evidente (data la poca serietà con cui l'amministrazione comunale segue il problema) che se i ciclisti organizzati non continueranno a farsi sentire c'e' il rischio che tutti i progetti fin ora approvati siano accantonati o realizzati molto male.

CENTRO STORICO

Ultimamente sui giornali locali abbiamo espresso la nostra opinione negativa riguardo la chiusura di Corso Portoni Borsari alle biciclette.

Siamo contrari alla pedonalizzazione del centro storico, mentre ci dichiariamo a favore di una viabilita' limitata.

Crediamo che, per una citta' come Verona, la pedonalizzazione di due vie adibite allo shopping, quali via Mazzini e via Cappello, sia piu' che sufficiente.

Per il resto il centro andrebbe chiuso al traffico a motore dei privati lasciando libero accesso ai ciclisti, ai mezzi pubblici ed agli autoveicoli dei residenti, ed impedendo a questi ultimi di correre con impedimenti fisici quali fioriere, aiuole, ecc.

In quest'ottica, pur se vorremmo apprezzare gli sforzi dell'Amministrazione per la chiusura del centro storico, ci vediamo costretti a protestare duramente, per l'impossibilita' di circolare in bicicletta.

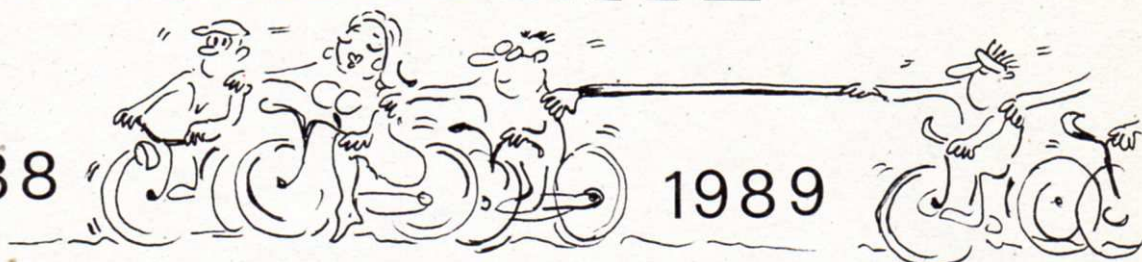
Stefano Gerosa



BICICLETTATE

5

1988



1989

BREVE FLASH-BACK SULLE GITE DELLO SCORSO ANNO

Bisogna vincere la pigrizia. Sistemare le vecchie bici abbandonate in soffitta, tornare ad abitudini lontane, ma ancora radicate nella gente dei nostri paesi. E la domenica alzarsi dal letto un po' prima del solito.

E poi si va, ci si trova in Piazza San Zeno, si lascia lentamente la città ancora addormentata e si pedala su strade che non conoscono traffico, senza nessuna pretesa sportiva, pianino e tutti insieme, bambini, anziani, famiglie.

Parecchie centinaia di veronesi si sono uniti a noi nelle nostre pedalate domenicali, in primavera e in autunno, scoprendo luoghi e paesaggi sconosciuti anche se lontani solamente pochi chilometri dalle proprie case.

Le chiamiamo biciclettate città'-campagna; nell'88 abbiamo pedalato insieme arrivando, fra rane e risaie, a Vo'-Pindemonte, abbiamo visto come si spremono le olive a Nesente (per ben due volte, vista la richiesta della circoscrizione Est); visitato una villa con stupendo parco circostante nella vicina Valpolicella, e poi, con gli amici di San Giovanni Lupatoto, in una giornata ventosa, siamo andati alla scoperta dell'antica corte della Maffea.

Grande novità di quest'anno sono state le bici+treno. Grazie a questa nuova possibilità siamo stati ospiti degli AdB di Trento, che ci hanno accompagnato a visitare una grande azienda di coltivazione biologica di mele. E in autunno ce ne siamo andati con la ferrovia fino ad Ostiglia per poi pedalare in tranquillità sugli argini del Po.

E per chi ha qualche chilometro in più nelle gambe e' bello ricordare le numerose ciclo-escursioni. Due puntate nel mantovano, tra colline e trattorie: la quasi "classica" a Castellaro Lagusello, paesino medioevale di grande fascino, e poi, nel cuore del Mincio, sull'isola a Goito. Per la prima volta siamo andati nel vicentino, a Serego, vicino a Lonigo, e chi ha voluto sgranchirsi le gambe ha approfittato della vicinanza dei Colli Euganei.

Per due volte invece siamo rimasti nella nostra provincia: una per visitare la zona umida del Busatello, a Sud di Gazzo Veronese, l'altra aveva come meta la Rocca di Garda; e mangiare al sacco guardando il panorama del lago e' stato il giusto premio dopo la salita finale.

Alcuni inguaribili appassionati non hanno dimenticato di partecipare, lo scorso maggio, al primo cicloraduno nazionale degli Amici della Bicicletta organizzato in maniera splendida dagli amici di Tuttinbici di Reggio Emilia; quest'anno probabilmente si replicherà alle Cinqueterre.

E.G.

Cosa abbiamo in cantiere per quest'anno?

Nel prossimo numero di Ruotalibera (che sarà spedito a tutti gli iscritti per il 1989) sarà pubblicato il calendario delle biciclet-tate primaverili; per ora possiamo già informarvi delle seguenti iniziative:

LUNEDI' 27 MARZO

PASQUETTA IN BICICLETTA



Partenza: ore 10 da Piazza Bra'

Biciclettata ecologica organizzata dagli Amici della Bicicletta di Verona, in collaborazione con il Gruppo ecologico di Povegliano, i Colletti Verdi della Lega Ambiente, gli Amici della Terra ed altre associazioni ambientaliste (iniziativa patrocinata dall'Assessorato allo Sport del Comune di Verona).

Portatevi tutti il cestino con il pranzo (e naturalmente con gli "ovi duri" dipinti) e, se volete, strumenti musicali, giochi, etc.

Andremo in una corte di campagna dalle parti di Povegliano e dopo la colazione seguiranno giochi organizzati e forse un'escursione ecologica a piedi; non mancherà un momento musicale.

Il ritorno a Verona e' previsto nel pomeriggio (prima del tramonto).

DOMENICA 9 APRILE

CICLOESCURSIONE "CLASSICA"
A CASTELLARO LAGUSELLO (MN)



Partenza ore 8.45 da Piazza San Zeno

Percorso (circa 90 km a/r): Verona, Sommacampagna, Oliosi, Monzambano, Castellaro L., Valeggio, Custoza, Verona.

Una bellissima gita, con qualche saliscendi, lungo le strade che portano al Mincio, alla scoperta di un affascinante paesino medioevale. A Castellaro si pranzera' al ristorante, inutile dire che la cucina e' ottima: tortelli alla zucca, "caponsei", lasagnette, stracotto d'asino, baccala', pesce, etc.

Per partecipare e' obbligatorio osservare il regolamento delle cicloescursioni e prenotarvi al ristorante: per questo siete pregati di telefonarci GIOVEDI' 6 APRILE ORE 21.00 - 23.00 in sede (tel. 8009803): non telefonateci in altri momenti, chi vi risponderrebbe non ne e' al corrente.



COME AFFRONTARE

LA CITTA' IN BICICLETTA

BREVE GUIDA DI SOPRAVVIVENZA PER IL CICLISTA QUOTIDIANO IN ATTESA DI TEMPI MIGLIORI

Come e' noto il nostro gruppo AdB si sta battendo da molti anni per ottenere una viabilita' separata fra veicoli a pedale e veicoli a motore. Piste ciclabili fino ad ora, a Verona, non se ne sono viste. Convivere con le auto e' quindi una pericolosa necessita': ecco qui alcuni consigli, un piccolo vademecum, per chi gia' usa la bici come mezzo di trasporto quotidiano e' per chi e' in procinto di farlo.

1 - Gli accessori

Alcuni accessori sono molto utili e possono evitare spiacevoli situazioni.

a) segnalatori acustici

I campanellini, di cui solitamente sono dotate le biciclette, l'automobilista proprio non li sente: sostituiteli con un bel campanellone gigante, di quelli che fanno "dlin-dlon", per intendersi, e che da un po' di anni sono reperibili in molti negozi. L'alternativa al "campanellone" puo' essere una bella trombetta.

b) segnalatori visivi

Una paletta-catarifrangente da attaccare al portapacchi posteriore sulla sinistra vi rende piu' visibili ed e' efficiente per tenere lontani gli automobilisti in fase di sorpasso. Questo accessorio e' ormai obbligatorio in certi paesi Nord-Europei.

Quattro "gemme" catarifrangenti tra i raggi delle ruote: molti incidenti notturni avvengono perche' il ciclista e' spesso visibile sopraggiungendo da dietro o davanti, ma non se lo si incrocia.

c) trasporto bambini

Non limitatevi a comprare i soliti seggiolini, ma coprite la ruota interessata con una apposita piastra "pararaggi" per evitare il contatto accidentale dei piedi del bambino con la ruota: e' un incidente che, purtroppo, capita spesso e puo' avere gravi conseguenze.

d) furti

Dotatevi di una buona catena contro i furti, chiudete sempre la vostra bicicletta (possibilmente legandola a un ancoraggio fisso, come un palo segnaletico o una cancellata, in attesa di funzionali cicloparcheggi) e non lasciatela mai in luoghi poco frequentati, dove il ladro puo' tranciare la catena o scassinare il lucchetto con tutto comodo.

2 - Programmazione dei percorsi

Chi passa dall'auto alla bicicletta commette spesso l'errore di continuare a percorrere le strade abituali, quando in bici potrebbe benissimo studiarsi itinerari diversi per strade secondarie: il vantaggio di respirare meno smog vale qualche centinaio di metri in piu' da percorrere.

Se non avete alternative e dovete percorrere qualche strada trafficata, consolatevi con le seguenti considerazioni.

Il ciclista quotidiano non usa solitamente una bici da corsa, quindi mantiene una posizione piu' elevata del corridore e un'andatura abbastanza moderata, che non comporta un'ossigenazione tanto diversa da quella del semplice pedone. Non crediate inoltre che, chiusi dentro l'abitacolo dell'auto sareste piu' al sicuro dai gas di scarico: come ha misurato l'Ufficio federale dell'ambiente della Germania Occidentale, sareste piu' esposti dei pedoni.

3 - Alcuni accorgimenti

Sebbene sia buona regola tenere la destra affiancando il ciglio della strada, non esagerate e cercate di tenervi un po' larghi. Questo per prevenire improvvise aperture della portiera da parte di auto in sosta, per non dover

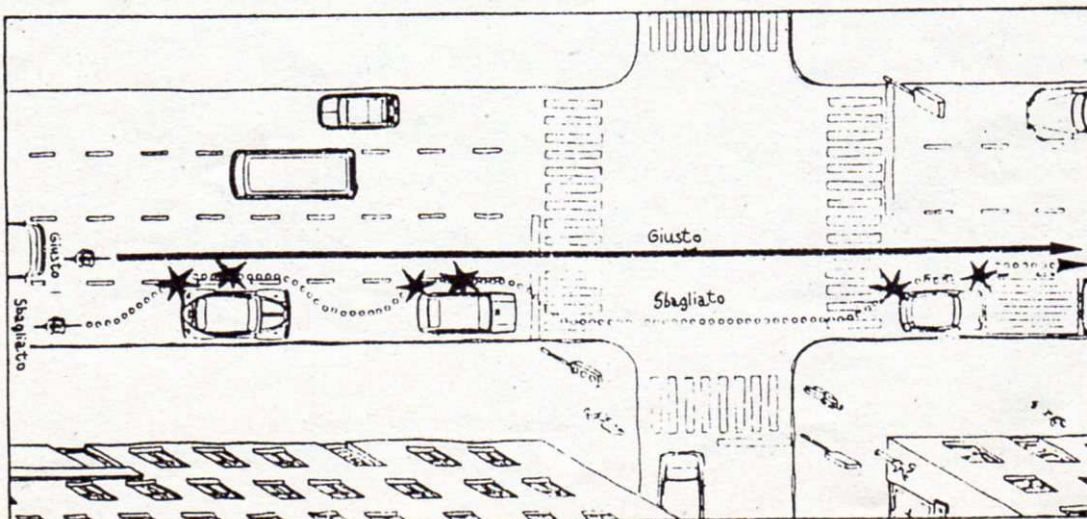


FIGURA 1

4 - Rivendicate i vostri diritti di utente della strada

Se siete un convinto assertore del "ciclismo urbano" non lasciatevi mettere i piedi in testa, la strada e' anche nostra e gli automobilisti devono imparare a rispettarci.

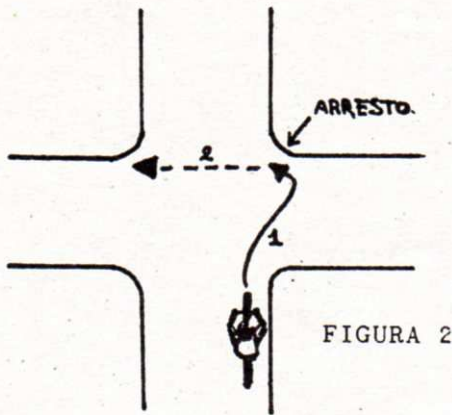
I comportamenti utili per non subire passivamente certe prepotenze possono essere i piu' diversi e fantasiosi.

Gli amici Ciclobby di Milano suggeriscono:

" Allorche' ad un incrocio il ciclista intuisce che un mezzo motorizzato proveniente dalla opposta direzione intende svoltare a sinistra, deve alzare la testa, con il mento in avanti, e fissare il conducente con occhi severi e le sopracciglia inarcate. (...) Se del caso, completare il gesto con l'intimazione di alt mediante la distensione in avanti verso l'alto del braccio sinistro con il palmo della mano aperto. (...) E' stato accertato che in molti casi questo puo' essere utile per dissuadere l'automobilista dal perpetrare la sua scorrettezza."

Fulco Pratesi, presidente del W.W.F., in un suo articolo suggerisce di portare sempre con se' un fischiotto da arbitro. Dopo che un automobilista vi ha fatto uno sgarbo, restituite lo "spavento" con una bella fischiata: pensera' subito di essere stato sorpreso nella sua malefatta da un solerte vigile urbano !!

Stefano Gerosa *Presidente A.d.B. di Verona*



rientrare pericolosamente sulla sinistra ogniqualvolta trovate un ostacolo e per aver lo spazio necessario a "stringere" nel caso dell'auto che vi faccia il classico "pelo" (vedi disegno n.1).

Agli incroci pericolosi, in caso di svolta a sinistra, consiglio l'attraversamento in una particolare maniera, che in Danimarca e' addirittura obbligatoria. Come vedete dalla figura n.2, invece di portarvi rischiosamente al centro della carreggiata, attraversate l'incrocio come se doveste andar dritti, poi fermatevi sulla destra al nuovo angolo, attendete che il semaforo diventi verde e attraversate la via sulla quale precedentemente viaggiavate. In pratica dovete solo comportarvi come farebbe un pedone, affiancando piu' a sinistra quello che e' il passaggio pedonale.

GIROLLI

BICICLETTE CICLOMOTORI

VENITE A TROVARCI NEL NUOVO
NEGOZIO IN VIA RAGGIO DI SOLE 7

RITAGLIANDO QUESTA INSERZIONE E
CONSEGNANDOLA NEL NUOVO NEGOZIO
RICEVERETE UN UTILE OMAGGIO

SCONTI DEL 15%

AGLI AMICI DELLA BICICLETTA
PER L'ACQUISTO DI BICI ED ACCESSORI

PEDALE SUPERSTAR

GRANDE SVILUPPO TECNOLOGICO DEI VEICOLI A PROPULSIONE UMANA

Per parecchie decine d'anni la bicicletta ha mantenuto la sua forma pressoché immutata. Da parecchi decenni ormai i principi dell'aerodinamica vengono applicati con grande successo al miglioramento della velocità e del rendimento di aerei, automobili e motociclette. Fino a pochissimo tempo fa però i veicoli la cui forza motrice è costituita dall'energia muscolare umana sono rimasti praticamente ignorati, e la cosa è strana, se si tiene conto del fatto che la resistenza dell'aria è la forza frenante di gran lunga più importante che agisca su di essi. Nel caso delle biciclette, per esempio, essa è responsabile di oltre l'80% della forza totale che entra in gioco nel caso che si proceda a velocità superiori ai 28 km all'ora.

Questo clamoroso ritardo è imputabile a due cause principali: innanzitutto nei paesi sviluppati il passaggio all'automobile ha reso ingiustamente la bicicletta meno importante di un tempo come mezzo di trasporto, secondariamente, in campo sportivo, (naturale palestra di innovazioni tecnologiche), l'Union Cyclist International ha sempre osteggiato l'uso di congegni aerodinamici e di biciclette sulle quali il ciclista pedalava stando steso sul dorso (chiamate *recumbent*).

La rinascita dello studio delle forme aerodinamiche applicate ai veicoli a energia muscolare risale alla prima metà degli anni '70, e ha come centro di diffusione la California.

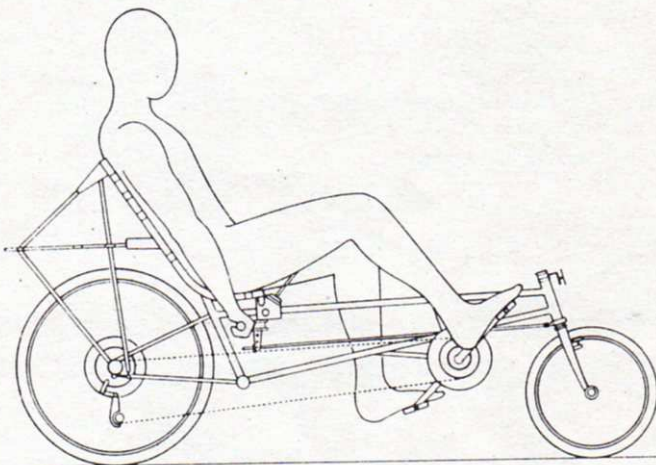
La prima corsa per veicoli a propulsione umana senza limitazioni di sorta si svolse il 5 Aprile 1975 a Irwindale, vi parteciparono 14 veicoli peculiari, fra cui molte bici *recumbent*. Il vincitore mantenne una media di 71,79 km/h.

NASCE L'IHPVA

L'anno successivo i concorrenti di questa gara, per opporsi alla miope politica dell'Union Cyclist International fondarono la International Human Powered Vehicle Association (=associazione internazionale veicoli a

propulsione umana, IHPVA), il cui scopo è quello di convalidare le gare ai quali i veicoli a propulsione umana non siano soggetti a limitazioni progettuali di sorta. Da allora in decine di gara svoltesi in molti paesi le macchine sono diventate molto più raffinate e la velocità è aumentata costantemente. Quattro veicoli hanno superato il limite delle 55 miglia (88 km) all'ora fissato negli Stati Uniti per le automobili e ognuno ha ricevuto dalla California Highway Patrol una multa onoraria (sic!) per eccesso di velocità.

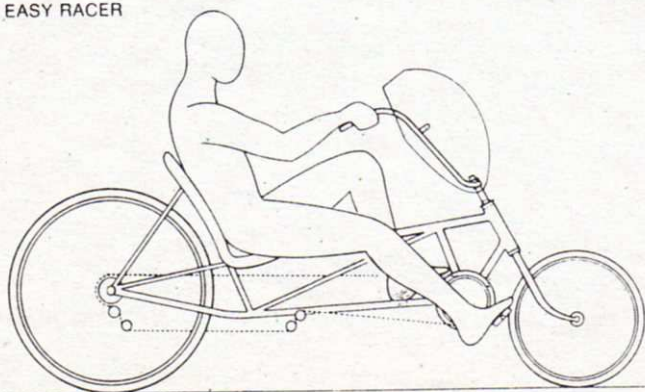
AVATAR 2000

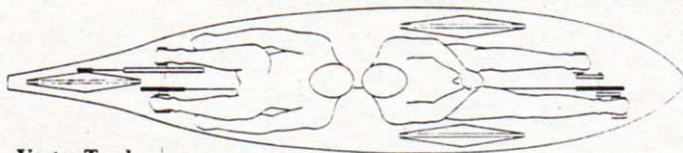


Quali sono i risultati di parecchi anni di sperimentazioni in questo senso? Emerge una protagonista assoluta: la bici *recumbent*. Con il ciclista in posizione distesa sul dorso la resistenza dell'aria diminuisce del 15-20% producendo, a parità di potenza dissipata, un notevole aumento di velocità. La bicicletta *recumbent* offre inoltre altri vantaggi. È più comoda da montare di una bicicletta standard. Negli incidenti che non comportano lo scontro con un'automobile è molto meno pericolosa, in quanto il ciclista è più vicino al suolo (rendendo meno gravi le cadute) e i piedi sono avanti (rendendo meno probabili in una caduta le lesioni al capo). Il problema è che una bicicletta di questo genere è difficile da scorgere ed è forse quindi più vulnerabile nei confronti delle automobili, la migliore soluzione possibile è quella di strade solamente per macchine a pedali (le ben note ciclo-piste). Si vede già qualche bici *recumbent* nel Nord Europa usate da pendolari e cicloturisti, prodotta artigianalmente o da qualche piccola ditta. È auspicabile in un futuro a medio termine un'invasione massiccia di questi mezzi anche sulle nostre strade (ricordiamo per gli scettici il boom incredibile della bici da montagna, nata anch'essa da innovazioni tecnologiche che hanno esteso la possibilità d'utilizzazione del mezzo a pedale).

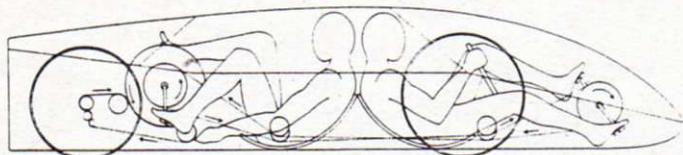
Attualmente (1984) il veicolo a propulsione umana più veloce del mondo è il Vector Tandem

EASY RACER





Vector Tandem

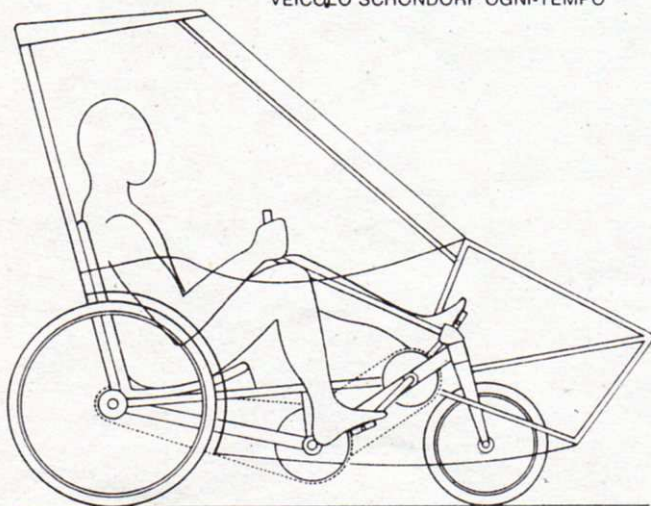


(un triciclo a due posti naturalmente *recumbent!*); nel 1980, con una partenza lanciata, il veicolo percorse 200 metri sulla carreggiata dell'Ontario Speedway alla velocità di 62,92 miglia (100,67 km) all'ora. Nello stesso anno il Vector Tandem percorse 40 miglia (64 km) sulla Interstate Route 5 fra Stockton e Sacramento alla media di 50,5 miglia (80,80 km) all'ora.

VEICOLI PER DISABILI

Interessanti sono gli studi per i veicoli a propulsione umana destinati ai disabili. Paul Schoendorf, professore d'ingegneria alla Fachhochschule di Colonia ha costruito, per le persone anziane e gli handicappati, una serie di tricicli *recumbent* facilmente pedalabili e utilizzabili in qualsiasi condizione di tempo. William Warner, un paraplegico che un tempo era stato detentore del primato per veicoli azionati con le mani nelle gare patrocinate dall'IHPVA, dice che una persona mutilata può spingere un veicolo del genere molto più velocemente di una normale sedia a rotelle e può quindi acquisire un nuovo senso di libertà e mobilità.

VEICULO SCHÖNDORF OGNI-TEMPO

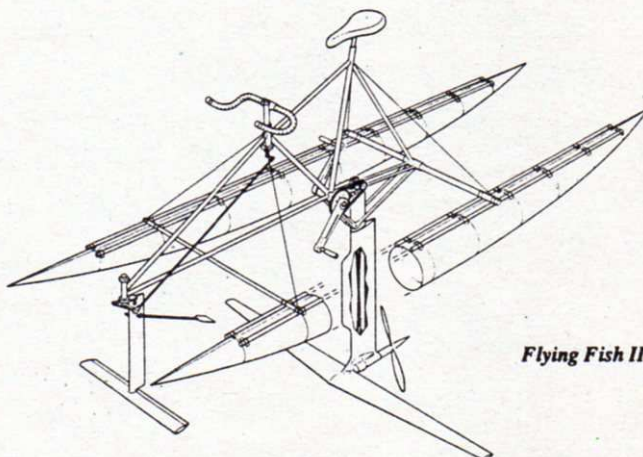


LA NAVIGAZIONE ED IL VOLO A PEDALI

Ma la IHPVA non incoraggia solo competizioni (e quindi la ricerca) per mezzi a propulsione umana su terra, ma anche in acqua e in aria. In questi ambiti i risultati sono ancora più clamorosi.

In una sorprendente competizione, nel 1984, il mezzo a pedali Flying Fish II, con a bordo uno dei suoi progettisti (Allan V. Abbot), ha battuto su un percorso di 2000 m il quattro

volte olimpionico di canottaggio John Van Blom sul suo scafo da competizione. Flying Fish, che si guida proprio come una tradizionale bicicletta da corsa, è dotato di un'elica ad alto rendimento azionata dai pedali e di due ali idrodinamiche che gli permettono di planare ad una velocità minima di 6 nodi (circa 11 km/h) e di raggiungere una velocità massima di 14 nodi (circa 26 km/h).



Flying Fish II

Per ciò che riguarda gli aerei ad energia muscolare il progresso tecnologico si deve soprattutto all'iniziativa di alcuni privati che hanno organizzato alcune gare dotate di premi notevoli. Ricordiamo a proposito Henry Kremer, un industriale inglese, che nel 1959 offrì 5000 sterline a chi per primo avesse fatto volare, con la sola energia muscolare, un aereo su un percorso a forma di otto, lungo circa un chilometro e mezzo. Quando lo statunitense Brian Allen riuscì a superare la prova a bordo del Gossamer Condor, erano ormai trascorsi diciott'anni e il premio era aumentato di dieci volte.

Dopo il superamento di quell'impresa, Kremer mise in palio il più forte premio della storia dell'aviazione: 100000 sterline per il primo attraversamento, in volo a propulsione umana, del Canale della Manica. Bryan Allen si aggiudicò nuovamente la vittoria il 12 giugno 1979, pedalando sul Gossamer Albatros per i circa 32 km che separano Folkestone, sulla costa inglese, da Cap Gris-Nez, in Francia.

Fino ad ora (1986), sono stati costruiti 60 aerei ad energia muscolare, tutti a pedali.

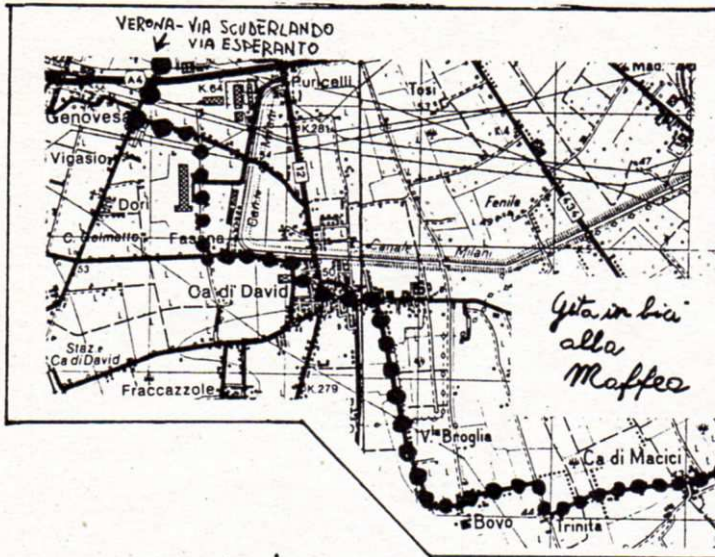
IL GIORNALE DELL'IHPVA IN SEDE

Recentemente il gruppo AdB di Verona ha ricevuto una donazione da un nostro socio destinata ad un approfondimento tecnico delle conoscenze nell'ambito dei veicoli ad energia muscolare; abbiamo deciso di sfruttare questa opportunità associandoci all'IHPVA, che ci manderà periodicamente il proprio giornale; a chi si interessa a questi argomenti, fisici, ingegneri, studenti, ricordiamo che questo materiale comincerà ad essere disponibile in sede entro pochi mesi.

ing. G. Kico

Bibliografia:

- 1) Le Scienze n.186 pg 84
Veicoli a propulsione umana.
- 2) Le Scienze n.209 pg 72
Il volo a propulsione umana.
- 3) Le Scienze n.222 pg 80
Scafi a propulsione umana.



CICLOSCHEDA



LA MAFFEA

di Giuseppe Lavorenti
(introduzione Stefano Gerosa)

Lunghezza: 25 km circa.

Percorso: completamente pianeggiante, con due brevi tratti di strada bianca.

Partendo da Via Scuderlando-Via Esperanto (Borgo Roma) ci si innesta sulla provinciale per Vigasio e appena superato il cavalcavia dell'autostrada si svolta a sinistra per Via Mezzacampagna e dopo a destra per la Strada delle Trincee.

Al primo incrocio (dove c'è una piccola cappelletta) si gira a sinistra per Cadidavid, ove, superato il cimitero (svoltando davanti ad esso a sinistra) si raggiunge la strada provinciale (che porta ad Isola della Scala): qui girate a destra e poi subito a sinistra dopo il semaforo.

Più avanti si gira a destra per Via Villa Broglia fino ad arrivare alla località Bovo, ove all'incrocio (c'è un semaforo lampeggiante in alto) dovete girare a sinistra.

Si prosegue quindi fino a Camacici e si giunge, a Pozzo, al semaforo; qui girate a destra e poi subito a sinistra (prima della chiesa). Oltrepastato lo stadio (di Via XXIV Maggio) girate subito a destra per Via Palu'.

Da qui vi lascio alla descrizione dell'itinerario scritta dal maestro Giuseppe Lavorenti, noto studioso di storia locale.

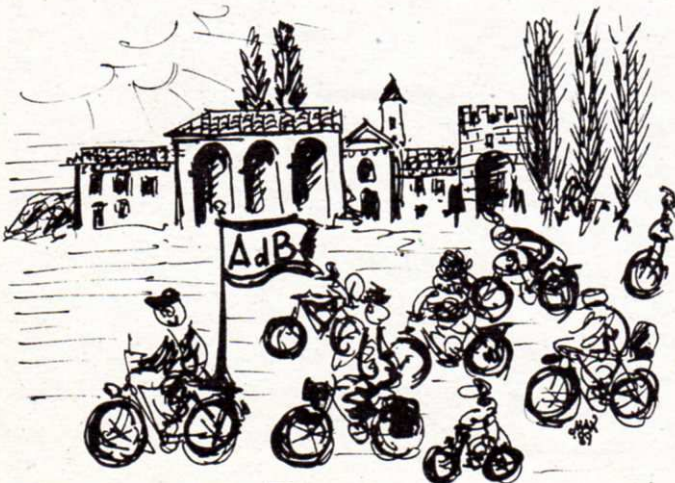
"La "Canaletta" prosegue a fianco di Via Palu' che stiamo percorrendo in questo momento. Questa via è una delle strade più antiche di San Giovanni Lupatoto poiché sembra che sia stata costruita al tempo degli Scaligeri, quando essi intrapresero la bonifica delle zone paludose del Volon (da Vallone) e del Palu', toponimo che deriva appunto da palude.

La "Canaletta" va a scaricare le sue acque sovrabbondanti, soprattutto in caso di maltempo, nel Canale raccoglitore che è del Conagro ed è stato scavato proprio per raccogliere le acque di scolo e convogliarle nell'Adige presso Pontoncello. Il suo inizio è situato nelle campagne di Beccacivetta.

Dal ponte sul Canale raccoglitore si può agevolmente osservare la bassura che, partendo dal canale Milani, passa a Sud di San Giovanni, si rende evidente al Lodegario, alle Palestrelle e infine a Ca' Pisani che rimane bassa rispetto alla strada da cui la osserviamo.

Affiancando le Maccacchiove giungiamo alla "Maffea", il cui nome deriva dalla famiglia di Scipione Maffei, il grande bibliografo umanista che, fra l'altro, arricchì la più antica biblioteca d'Europa: la Biblioteca Capitolare di Verona. Nella corte vi è una chiesetta "un tempo nei limiti della parrocchia di San Giovanni Battista" che è citata nella prima visita pastorale del 22 novembre 1526 eseguita dal grande vescovo Gianmatteo Giberti (1524-1543). È la più antica chiesetta fra tutte quelle delle quattro parrocchie lupatotine.

È di stile romanico; ha un altare ed è dedicata a san Vincenzo Diacono Martire. In essa si può ammirare un crocifisso in legno del '400. Risulta anche interessante la casa padronale con il boschetto di magnifici alberi. La corte, in completo abbandono, passò dai Maffei ai Cavazzocca e ora è proprietà della famiglia Chemin.



Dalla Maffea procediamo lungo un tratto della Fossa Bongiovanna, quella delle antiche Bocche di Sorio. Dopo il ponte sulla fossa, giriamo subito a destra e andiamo a visitare la corte della Ca' Bianca. Proseguiamo quindi per la stessa stradina di campagna. Anzitutto ecco un ponticello gettato sul Condotto delle Fontanelle dalle "chiare, fresche e dolci acque..." dai ricordi petrarcheschi. E' una sosta obbligatoria per l'amenita' dei luoghi a cui sono legati i ricordi della mia infanzia, poiche'

li' raccolti il primo arbusto di edera che ancor oggi adorna la mia casa.

Passiamo per la Cava che intacca l'unghia del ripiano terrazzato, sfumante lontano nella pianura e andiamo a sboccare sulla strada asfaltata che da Raldon conduce a Zevio. La seguiamo sulla via del ritorno passando in fianco alla Ca' Nova, scavalcando il Ponte della Grassella, salutano Ca' di Maddalinetti e il Ponte Alto ora non piu' visibile."

VADO PIANO



UN'INIZIATIVA DELLA F.I.A.B. PER L'AUTOMOBILISTA INTELLIGENTE

La F.I.A.B. (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) ha lanciato una proposta a tutti gli automobilisti sensibili ai problemi dei pedoni, dei ciclisti e dell'ambiente: un adesivo da attaccare sull'auto, impegnandosi ad osservare alcune regole.

Questa idea nasce perche' siamo stanchi di pedalare tutti i giorni sommersi da un traffico a motore pericoloso, invadente e prepotente.

Continuamente si sente parlare di limitazione del traffico, chiusura dei centri storici, ricerca di sicurezza per i pedoni e i ciclisti, di incentivazione dei mezzi di trasporto alternativi, ma nulla o quasi viene fatto.

Bisogna promuovere delle iniziative per chiedere all'amministrazione pubblica di prendere adeguati provvedimenti, ma questo comunque non basta: bisogna anche combattere l'uso eccessivo ed irrazionale dell'auto, a cominciare da noi stessi.

In primo luogo usiamo l'automobile il meno possibile, solo quando e' davvero indispensabile.

Al volante cerchiamo poi di osservare alcune regole fondamentali per rendere le strade un pochino piu' sicure.

Abbiamo qui elencato alcune regole, che potremmo definire "dell'automobilista attento" (sono solo quelle che ci sembrano piu' facilmente accettabili da tutti, ma ricordiamo che ci sarebbero molti altri comportamenti che l'automobilista sensibile ai problemi dell'ambiente dovrebbe far propri).

Colui che attacca sulla sua auto l'adesivo "Vado piano" deve impegnarsi ad osservare le seguenti regole:

- 1 - Andare molto piano nei centri abitati e comunque non superare mai i limiti di velocita'.
- 2 - Dare precedenza assoluta a pedoni e ciclisti.
- 3 - Spegner l'auto al semaforo rosso e nei lunghi incolonnamenti.
- 4 - Controllare periodicamente l'efficienza e la sicurezza del mezzo.
- 5 - Mantenere sempre una buona distanza di sicurezza dai ciclisti.
- 6 - Non tagliare la strada ai ciclisti e porre attenzione nell'aprire le portiere.

7 - Parcheggiare solo negli appositi spazi lasciando liberi marciapiedi, piste ciclabili e spazi verdi.

8 - Non guidare mai in stato di ebbrezza.

9 - Non "sgommare".

10 - Usare il clacson solo quando e' necessario.

Crediamo sia importante far sapere alla gente e soprattutto agli "automobilisti nervosi" che stiamo usando l'auto in un certo modo perche' siamo convinti che la strada e' di tutti.

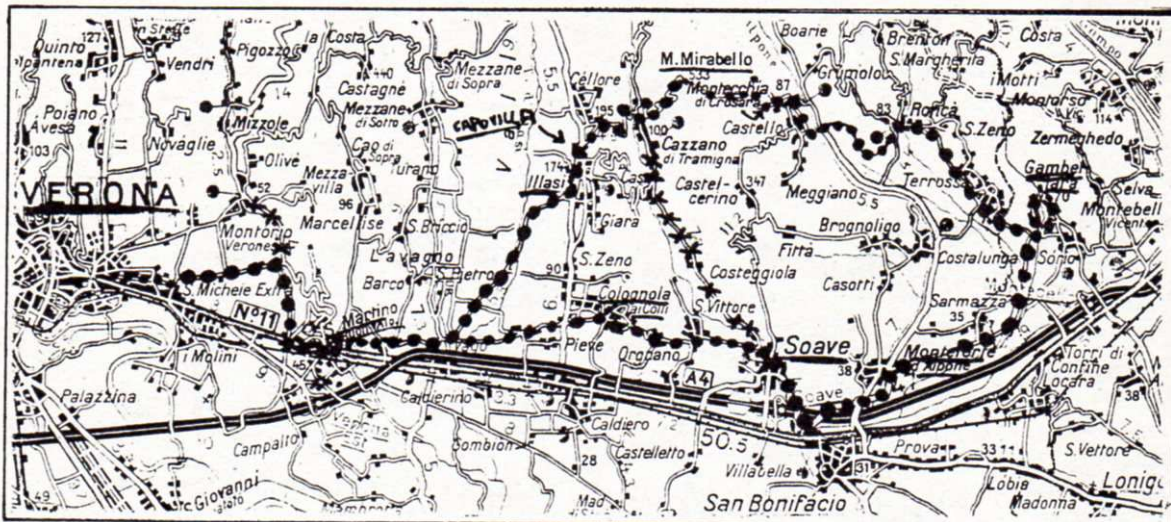
Probabilmente questa idea non riuscirà da sola a liberarci dall'"incubo automobile", ma certamente potrà contribuire, assieme ad altre, a far capire alla gente che forse le cose così come stanno non vanno proprio bene e che per cambiare la situazione bisogna avere il coraggio di cominciare, modificando le proprie abitudini quotidiane.

L'emergenza ambientale esiste e ciascuno di noi deve avere il coraggio di rivedere i propri comportamenti.

L'adesivo si puo' trovare presso la sede degli Amici della Bicicletta in Via Spagna 6/8.



CICLO SCHEDE



TRA I VIGNETI DELLE VALLI
D'ILLASI, TRAMIGNA E D'ALPONE

di Stefano Gerosa

Questo percorso e' consigliabile soprattutto in due stagioni: alla fioritura dei ciliegi e durante la vendemmia.

Prodotti tipici dei luoghi sono infatti dolcissime ciliegie, come le "more di Cazzano", e vini superbi, come il Soave, la cui produzione risale ai tempi piu' antichi.

Restando prevalentemente nella zona del Soave DOC (a parte lo sconfinamento a Gambellara) cercheremo di evitare il piu' possibile le strade trafficate, per prendere invece strade secondarie che si snodano fra le distese di vigneti.

Si parte da Verona dirigendosi verso Borgo Venezia, passando per Viale Spolverini, Via Zeviani, Via Corsini e girando quindi a sinistra e poi subito a destra per la strada che porta a Ferrazze. Dalla strada possiamo osservare, lontano sulla nostra sinistra, il Castello di Montorio che si erge sulle colline.

Dopo il cavalcavia oltrepassiamo Villa Matarana e giunti a Ferrazze, al bivio, possiamo compiere una piccola deviazione per visitare Montorio, ameno paesino caratteristico per i suoi fossi e per il bel laghetto Squara', circondato da grandi olmi che si specchiano nell'acqua.

Se non prendete questa deviazione potete subito proseguire da Ferrazze girando a destra per San Martino Buon Albergo, fiorente borgo industriale: qui siamo costretti a percorrere un breve tratto di statale fino al secondo semaforo dove giriamo a sinistra per Via Pasubio (la strada che va a Marcellise) e poi subito a destra per Via Piave. All'incrocio presso Vago proseguite in direzione di Colognola ai Colli, dove arriverete dopo una breve, ma dura, salita (per fortuna alberata!); potrete quindi gustare suggestivi panorami delle valli sottostanti scendendo per la bella discesa che ci porta verso Soave.

A Soave proseguite per Monteforte d'Alpone

e da qui, evitando la trafficata strada per Vestenanova, prendete quella piu' tranquilla che parte dalla parte orientale del paese (indicazione: Sarmazza) e su questa proseguite fino a Gambellara.

Da Gambellara, se non amate troppo le salite, potete tornare indietro per la stessa strada dell'andata e poi raggiungere Cazzano di Tramigna da Soave. Altrimenti raggiungete Terrossa, passate per Ronca' e quindi, presa la strada per Monteforte, abbandonatela subito per una stradina subito sulla destra (asfaltata, con un ponticello). Arriverete sulla strada principale che lascerete immediatamente per attraversare il ponte e proseguire in salita per la contrada Castello e subito a destra per Montecchia di Crosara.

Da Montecchia, superata la chiesa, inerpicatevi a sinistra per Via Rio Albo e salite fin quasi alla sommita' del Monte Mirabello. La strada e' asfaltata fino a contrada Tolotti e poi bisogna proseguire per una strada sterrata (anche portando la bici a mano in alcuni tratti ripidi e scoscesi). Superata la sommita' del monte, ove la strada principale piega a destra, trovate un bivio, ove girate a sinistra in discesa e trovate subito una contrada e l'asfalto. Per una bella discesa panoramica, passando a fianco della chiesetta di San Pietro, giungete in Val Tramigna (poco sopra Cazzano) e qui girate a destra e poi piu' avanti a sinistra e riprendete a salire verso il santuario di San Felice, da dove si scende verso Capovilla e quindi verso Illasi.

Da qui prendete la strada per Vago e quindi tornate a Verona per lo stesso percorso della andata.

TECNICA

La strada e' tutta asfaltata, a parte il breve tratto sul monte Mirabello (1 km circa) che deve essere superato, da parte di chi ha tubolari o pneumatici leggeri, con la bici a mano. Sulla strada Illasi-Vago dovete attraversare il letto, comunque sempre asciutto, di un torrente (pochi metri di sterrato).

La breve salita presso Colognola e quella piu' lunga che porta al Monte Mirabello sono molto impegnative e si consiglia l'uso di biciclette munite di cambi e con rapporto da salita; le discese che seguono sono altrettanto ripide ma, mentre la prima e' abbastanza rettilinea, la seconda comporta una serie di curve insidiose per cui si consiglia di scendere con prudenza (in entrambi i casi, e' sottointeso, i freni devono essere in ottimo stato).

Se si segue l'itinerario consigliato (senza contare la deviazione verso Montorio) si devono percorrere in tutto circa 77 km.

Questo itinerario puo' essere percorso anche nel senso inverso a quello descritto per chi preferisce affrontare le salite in mattinata e fare una colazione al sacco sulla tranquilla sommita' del Monte Mirabello, scendere a bere un bicchiere a Gambellara e tornare a Verona affrontando l'ultima salita presso Colognola.

CULTURA

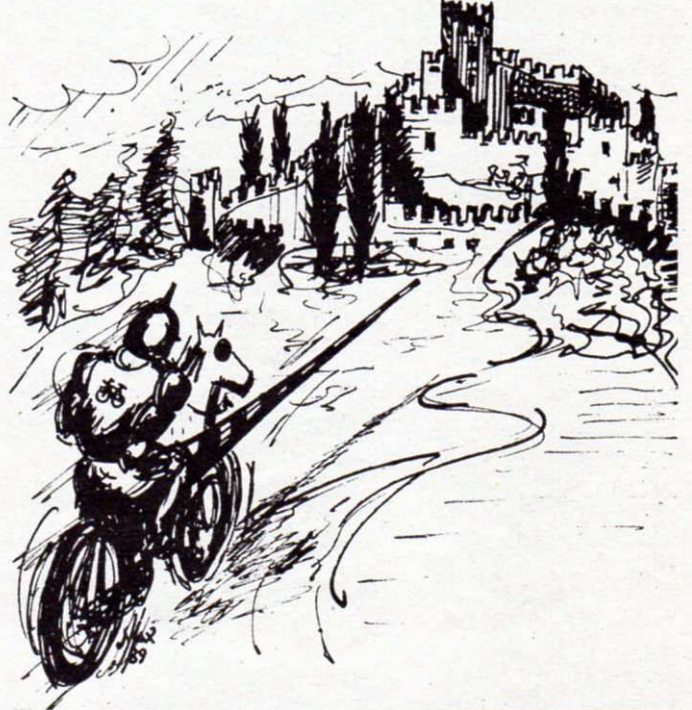
Sulla strada possiamo notare alcuni castelli medioevali (Montorio, Soave, Illasi) che facevano parte di una rete difensiva alla quale gli Scaligeri diedero un notevole contributo. Spesso sorti su precedenti fortificazioni, questi castelli costituirono per secoli importanti punti di riferimento, in parecchi casi come centri di coagulo dei nuclei abitativi.

A Soave, borgo cinto da una cerchia di mura erette dagli scaligeri nel sec. XIV, potrete visitare il castello (e' l'unico aperto al pubblico) e ammirare il Palazzo di Giustizia e palazzo Cavalli.

A Monteforte merita attenzione il palazzo Vescovile e la chiesa parrocchiale. A Ronca' c'e' un piccolo museo di fossili raccolti sui Lessini. A Castello potete visitare la cappella cimiteriale, originariamente chiesa castrense, dedicata a San Salvatore, protettore dei Longobardi.

Il paese di Illasi, che da' il nome alla valle, e' dominato da un colle dai resti di un castello nelle cui mura si narra venne murata l'infedele principessa Ginevra Pompei.

Ad Illasi c'e' da vedere inoltre (purtroppo solo all'esterno) Villa Pompei-Sagramoso e Villa Carlotti.



SERVIZIO BIBLIOTECA

Un nuovo servizio per i nostri soci. E' finalmente in funzione la biblioteca.

Vi troverete tutto cio' che riguarda il mondo della bicicletta e dintorni: dai manuali tecnici agli itinerari cicloturistici, dalla documentazione sulle cicliste al tema traffico ed ecologismo.

Si possono prendere a prestito tre libri al massimo per quindici giorni (piu' che alla biblioteca civica!) dopo aver compilato i moduli appositi con le proprie generalita'.

Ci pervengono inoltre le riviste: La Bicicletta, Cicloturismo e molti bollettini di gruppi cicloecologisti italiani e non.

Ed inoltre, nella sezione turismo, potrete trovare una dettagliata documentazione per le vostre vacanze in tutto il mondo.

Per la sola consultazione la sede e' aperta dalle ore 10.00 alle 13.00 e dalle 14.00 alle 17.30 dal lunedì al venerdì.

Il prestito, per ora, e' attivato il venerdì sera dalle ore 21.00 alle 23.00.

L'efficiente bibliotecario
Beppe



SEGRETERIA TELEFONICA PER PEDALATE DOMENICALI "IMPROVVISATE"

Quando non ci sono gite "ufficiali" in calendario, ci piace organizzare delle bicicletate tra amici, talvolta alla ricerca di nuovi itinerari. Se volete unirvi alla "combriccola" ne saremo felici (non aspettatevi pero' niente di organizzato).

Come fare? Per tutto il sabato precedente alle domeniche senza gite "ufficiali" funzionera' la segreteria telefonica per avvisare i soci su eventuali bicicletate "informali".

Telefonate al 8009803 a qualsiasi ora del giorno o della notte tra le ore 24.00 del venerdì (le 0.00 del sabato) e le prime ore della domenica mattina (max 7.30).

Rispondera' la segreteria telefonica:

"Segreteria telefonica della Casa per la Nonviolenza. Non siamo in sede. Dopo il messaggio speciale degli Amici della Bicicletta potrai lasciare un tuo messaggio registrato. Messaggio bicicletta: domenica ci troviamo in Piazza x, alle ore x, per andare a..., totale km..., etc." (Oppure: "domenica non ci sono gite in bici...").

Provate a telefonarci per le seguenti domeniche: 12 marzo, 19 marzo, 2 aprile.

(PS. Ora che c'e' la segreteria telefonica in sede, i soci sono pregati di non telefonare a casa degli organizzatori per chiedere informazioni)

Ciclofantasia



Riceviamo e, volentieri, pubblichiamo questa "ciclofantasia".

UNA, NESSUNA, CENTOBICI

Anche quest'anno il 23 maggio e' una soleggiata e piacevole giornata, in cui la gente festeggia allegramente la ricorrenza dello sbarco andando alla ricerca dei ricordi passati. Si verifica quindi un esodo generale verso i parenti lontani e dopo aver pranzato in loro compagnia si va in visita di musei, biblioteche, mostre allestite per l'occasione, etc., come da tempo e' d'uso.

Io gia' fremo al pensiero che i miei bambini mi verranno a trovare e ad elogiare per la mia avanzata eta'. Chissa' che regalo mi porteranno...

In realta' questi pargoli non sono i miei bambini, ma i nipoti del mio amico piu' caro (riposi in pace!).

E' ancora troppo presto dato che verranno tutti nel pomeriggio ed io non resisto piu' dalla voglia di rivederli. Inganno l'attesa rievocando le gloriose gesta di quando ero ancora giovinetta, a Verona, snella e scattante, le lunghe gite e le attenzioni interminabili del mio povero amico (riposi in pace!).

Ci impegnavamo spesso, da soli o in compagnia di altri amici, a percorrere lunghi tragitti in luoghi verdi per respirare aria pura a pieni polmoni e sentirci parte della natura che ancora ci offre sensazioni straordinarie. Mi rattristo poi dell'attuale situazione di inattivita' forzata: "Pochissimo moto - sentenzio' il dottore - al massimo puo' andare fino all'ingresso del salone".

Sebbene lo stato mi conceda delle governanti, esse sono perlopiu' fredde e distaccate; spesso le sento dire: "Siamo pagate per tenere in vita quella vecchia carcassa" oppure: "rischia sempre di cadere in pezzi" ed altro ancora che non oso ricordare per il gran duolo che mi reca.

Le uniche persone al mondo che mi stimano ancora e spesso mi scrivono sono gli AdB, uno sparuto gruppo di persone presenti ormai solo sulla terra. Pensate che mi mandano sempre il loro giornalino che non e' piu' trimestrale come in origine, ma settimanale, e gia' da

qualche secolo! Ha anche moltissime pagine, ma quanta pubblicita'! Da noi ormai non vi sono piu' i cosiddetti AdB visto che l'unica cosa da salvaguardare sono le auto-navette ridotte ad un numero innocuo.

Nella nostra costellazione infatti tutti si spostano con la cosmo-bici, una sorta di tubo a pedali che si muove per mezzo dell'energia cosmica passiva stimolata dal pedalatore. Queste bici vengono costruite in modelli da 1 a 50 posti, sono irrorate al loro interno di aria respirabile e rappresentano il mezzo piu' economico e salutare per spostarsi nello spazio.

Le auto-navette sono andate via via in disuso poiche' con i loro motori inquinavano le atmosfere artificiali all'interno delle nostre citta'-pallone.

Ma... ecco i miei bambini...

Giannino dice che sono venuti con la cosmo-bici a 4 posti percorrendo la ciclo-strada Terra-Saturno e deviando poi per la pista ciclabile che porta qui a Ganimede.

Luigi sembra molto emozionato ed ha chiamato la governante per farsi aprire la vetrina: avevo proprio bisogno di sgranchirmi le ruote!

Un visitatore del museo si avvicina attirato dal trambusto; pare un signore distinto e legge la mia targhetta:

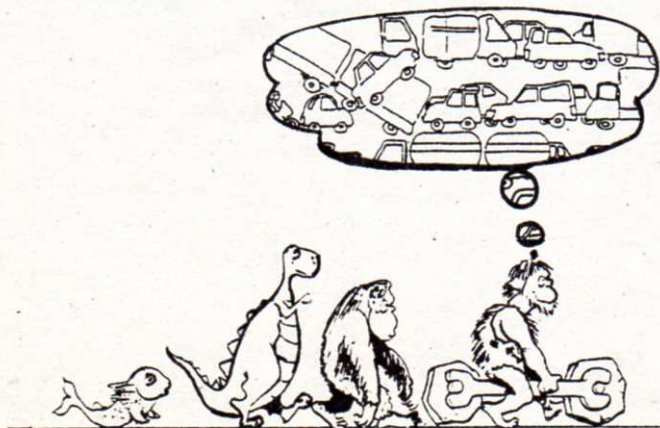
Bicicletta terrestre secolo XIX d.C.
 tipo sportivo, molto comune, nei suoi
 colori originari dopo il restauro della
 premiata ditta OLD-GALAXIS.
 Veniva impiegata in minimo indispensabile
 per tragitti brevi in alternativa agli altri
 veicoli del tempo.

Razza di somari! Non ne hanno azzeccata una! Tanto per cominciare non ero molto comune, e cosi' dipinta adesso sembro proprio un'altra bici, color blu notte con delle orrende macchie bianche qua e la'. Prima ero color turchese metallizzato sfumato in bianco, ma i restauratori dissero che era stata la ruggine a corrodere e sbiadire il "bel colore blu notte", e per giustificare il bianco inventarono questi antiestetici pois. Invecchiarmi di un secolo poi!... E non parliamo delle note circa l'impiego! Mhm... Io che non stavo mai ferma... Avrebbero dovuto darsi all'automobilismo anziche' al restauro; e li hanno anche premiati!

Ma, Carletto, come mai quell'aria soddisfatta? Come? Una targhetta nuova e con le diciture esatte? Ma e' il piu' bel regalo della mia vita! La lasceremo al mio posto? Perche', dove andiamo? Ma non posso uscire dal salone... Torniamo sulla Terra? C'e' bisogno di me? Avete gia' ottenuto i permessi?

Ma le hanno ultimate poi le piste ciclabili sulla Terra? E le automobili, l'inquinamento, i feriti, i morti... E se finisco spiattellata addosso ad una portiera spalancata all'improvviso? Nonostante tutto preferisco tornare la' per dare una mano, o meglio un manubrio, agli audaci AdB che ancora combattono la nostra guerra senza fine.

Beppe



BICI NOTES.

Fatti, notizie da Verona e tutto il mondo
a cura di Lucio Garonzi

IN BICI A KIEV. Il noto attore Enzo Robutti, contattando gli AdB di Verona, ha lanciato l'iniziativa di una bicicletta verde Vene-zia-Lubiana-Budapest-Kiev allo scopo di far incontrare verdi dell'Est e dell'Ovest. L'iniziativa sta prendendo forma, con la richiesta di regolari permessi alle auto-rita' competenti, e sarà realizzata nella prossima primavera-estate. Per adesioni, suggerimenti, informazioni, contattateci, o, meglio ancora, fatevi vivi presso

Enzo Robutti, Strada Case Grandi, 23
01030 Tobia (VT) (tel 0761/378140).

SOCIALISTI IN BICICLETTA. Il gruppo AdB di Cesena ha realizzato un simpatico calendario del 1989, rielaborando la tela di Pelizza da Volpedo "il quarto stato". Il risultato è eccellente. Confidiamo che tutti i proletari si uniscano... in un bel giro in bicicletta!

GIANNI CECCHINI, il "Missoni della bicicletta", come è chiamato dagli amici di Domegliara (VR), ha ideato una propria linea di biciclette, attrezzandole con un mollettone sotto la sella che dà modo di alzarla o abbassarla senza scendere dal mezzo. Sta lavorando ora a una "bici da sci", dotata di ammortizzatori sia davanti che dietro, di attacchi per gli skilift e particolari freni con attacchi per lo sci d'erba.

LIBERIAMO LE PIAZZE DELLE CHIESE DALLE AUTO. Con questa iniziativa i consiglieri comunali Corso ed Avesani hanno voluto migliorare lo stato delle piazze antistanti le nostre chiese, spesso trasformate in squallidi parcheggi. Viene così rovinata la visione delle bellezze artistiche e vengono tolti alla cittadinanza importanti spazi che potrebbero essere luoghi d'incontro per la comunità e spazi per esposizioni temporanee.

SPOT. Secondo i dati riportati su "L'Automobile", nel 1987 le aziende produttrici hanno speso in Italia 700 miliardi per sostenere il prodotto automobile. Nel primo semestre del 1988 la spesa pubblicitaria è aumentata del 34%. Tutti soldi in fumo, pardon, in gas di scarico!

METRO. Quanti sono i chilometri di metropolitane negli USA? 1071. E in Francia? 232. E nella città di Tokio? 500. E in Italia? 80. Meditate, pubblici amministratori, meditate!

IMPARIAMO DALLE GEMELLE. Cosa stanno facendo per la bici ed i ciclisti a Monaco di Baviera, città-gemella di Verona? 800 km di piste ciclabili (il 35% dell'intera rete stradale); finanziamenti per una politica pro-bici di 11 miliardi di lire all'anno; ed inoltre il 20% della rete stradale urbana dichiarata a "velocità limitata" (velocità massima permessa 30 km/h).

A Verona invece? Un misero finanziamento di 1,8 miliardi in tre anni che viene rimandato di anno in anno perché i nostri amministratori non sanno che farsene!

DOVE VAI, SOLDATO IN BICICLETTA? I camions costano cari, il bilancio della difesa è stato ridotto, e così le forze armate danesi hanno adottato la bicicletta quale mezzo di trasporto. Dice il generale Hanning: "Meglio andare in bici che andare a piedi. E poi la bicicletta permette un addestramento più ecologico e salutare". E la stampa danese: "Il velocipede farà bene ai muscoli dei nostri ragazzi". "La bicicletta non è certo un equipaggiamento offensivo" concludono i leader socialdemocratici.

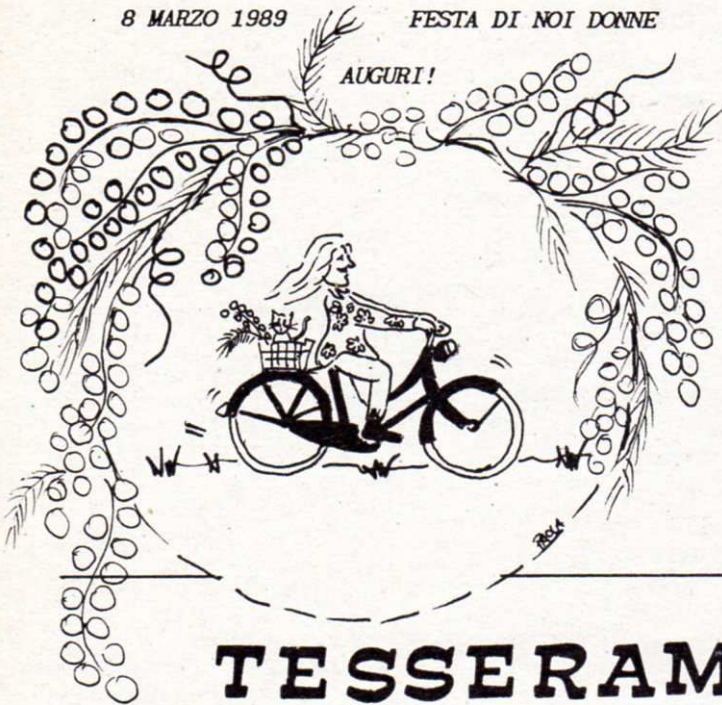
PUNIZIONI. Qual'è la punizione peggiore da dare ad un auto-dipendente? Il ritiro della patente, naturalmente! È proprio la pena che sarà comminata ai ragazzi che vanno male a scuola, o che non ci vanno per niente, secondo una nuova legge degli stati del Wisconsin e West-Virginia. O tempora, o mores!

IL MASSACRO CONTINUA. Con i suoi morti e le sue polemiche si è svolta anche quest'anno la Parigi-Dakar. Tutto dimenticato? Tutti con la coscienza a posto? Dalla testimonianza di un cineoperatore che con la sua macchina ha investito una bambina ammazzandola sul colpo: "Cercavo disperatamente di convincere la folla che la colpa non era mia, che la bambina aveva attraversato la strada all'improvviso quando la madre e la sorella della morticina mi si avvicinarono... preoccupate per i danni riportati dalla mia auto, chiedendomi chi mi avrebbe rimborsato!" Il ritornello della Parigi-Dakar è sempre lo stesso: "calmi, tranquilli, non facciamo drammi, laggiù la vita umana non ha lo stesso valore che da noi".

8 MARZO 1989

FESTA DI NOI DONNE

AUGURI!



TESSERAMENTO 1989



Sono ufficialmente aperte le iscrizioni per il 1989. Ricordiamo alcuni buoni motivi per associarsi agli AdB.

- 1) Dai il tuo sostegno ad una associazione che si batte per la diffusione dell'uso della bicicletta e per la tutela dei diritti dei ciclisti.
- 2) Hai la possibilità di essere puntualmente informato su tutte le attività ed iniziative del gruppo attraverso la prestigiosa testata Ruotalibera!
- 3) Riceverai una lussuosa tessera (da quest'anno in una elegante versione che riporta scopi e propositi dell'associazione) nonché nuovi adesivi in omaggio.
- 4) Hai la possibilità di usufruire di sconti apocalittici presso alcuni rivenditori di bici ed accessori!
- 5) Costa poco più di cinque litri di benzina!

Ricordiamo le quote:

Socio ordinario 7000 lire
 Socio sostenitore 10000 lire
 Socio benemerito 20000 lire (o più!)

Per iscriverti puoi usare il C.C. Postale n. 11560372 intestato a RUOTALIBERA, via Spagna 6/8, 37123 Verona.

In questo caso, per alleggerire il nostro lavoro ti preghiamo di scrivere chiaramente nella causale:

- a) iscrizione + abbonamento Ruotalibera (ci arrivano altri CCP per altri motivi ad es. richiesta adesivi...).
- b) il proprio indirizzo fornito di c.a.p.
- c) data di nascita e professione (a fine anno potremo così fare uno studio statistico su chi sono gli AdB).
- d) se sei socio 1988 scrivi "RINNOVO", altrimenti scrivi "NUOVO".

PER GLI AMICI DI SAN GIOVANNI LUPATOTO

Tutte queste informazioni riguardano l'iscrizione al gruppo AdB di Verona. Il gruppo di San

Se sei una donna,
 se ami la bicicletta,
 se credi che bisogna tutelare la vita e l'ambiente,
 se hai voglia di conoscere gente nuova,
 se, come donna, sei convinta
 che anche il tuo contributo sia importante,
 ti aspettiamo...
 (sentiamo la mancanza di una maggiore collaborazione femminile nel gruppo: alle riunioni gli uomini sono in maggioranza schiacciante!)

Laura ♀ Paola

PS. Telefonateci al 8009803 il venerdì sera dalle 21.00 alle 23.00.

Giovanni ha come giornalino l'ottimo "Bici e Ambiente" e a quello vi rimandiamo per trovare informazioni per la vostra iscrizione.

SCONTI SPECIALI PER I SOCI ADB

Tutti gli AdB che all'atto dell'acquisto esibiranno la tessera sociale del 1989 potranno usufruire di sconti presso questi rivenditori e meccanici di biciclette.

Biciclette ADIGE di Manfrin Roberto
 Via Scalzi 8a Verona
 10% acquisto biciclette

BIROTA di A. Pelloso
 Via Leoncino 19a
 10% accessori e ricambi

BONSI SILVANO moto cicli center
 Via Col. Galliano, 39
 10% acquisto e riparazione biciclette

GIROLLI
 Piazza Pradaval 10, Via Raggio di sole 7
 15% acquisto biciclette ed accessori

GRANDIS
 Viale Venezia 79
 Sconti variabili su biciclette ed accessori

MASPORT
 Via Leoni 9, Via Badile 1, Via Mameli 75b
 20% acquisto biciclette (fino al 30 giugno)
 20% abbigliamento sportivo
 10% giocattoli e cartoleria
 25% vocabolari e atlanti
 20% articoli da campeggio

SANTI
 Via Andrea Doria
 Sconti su acquisto e riparazione biciclette