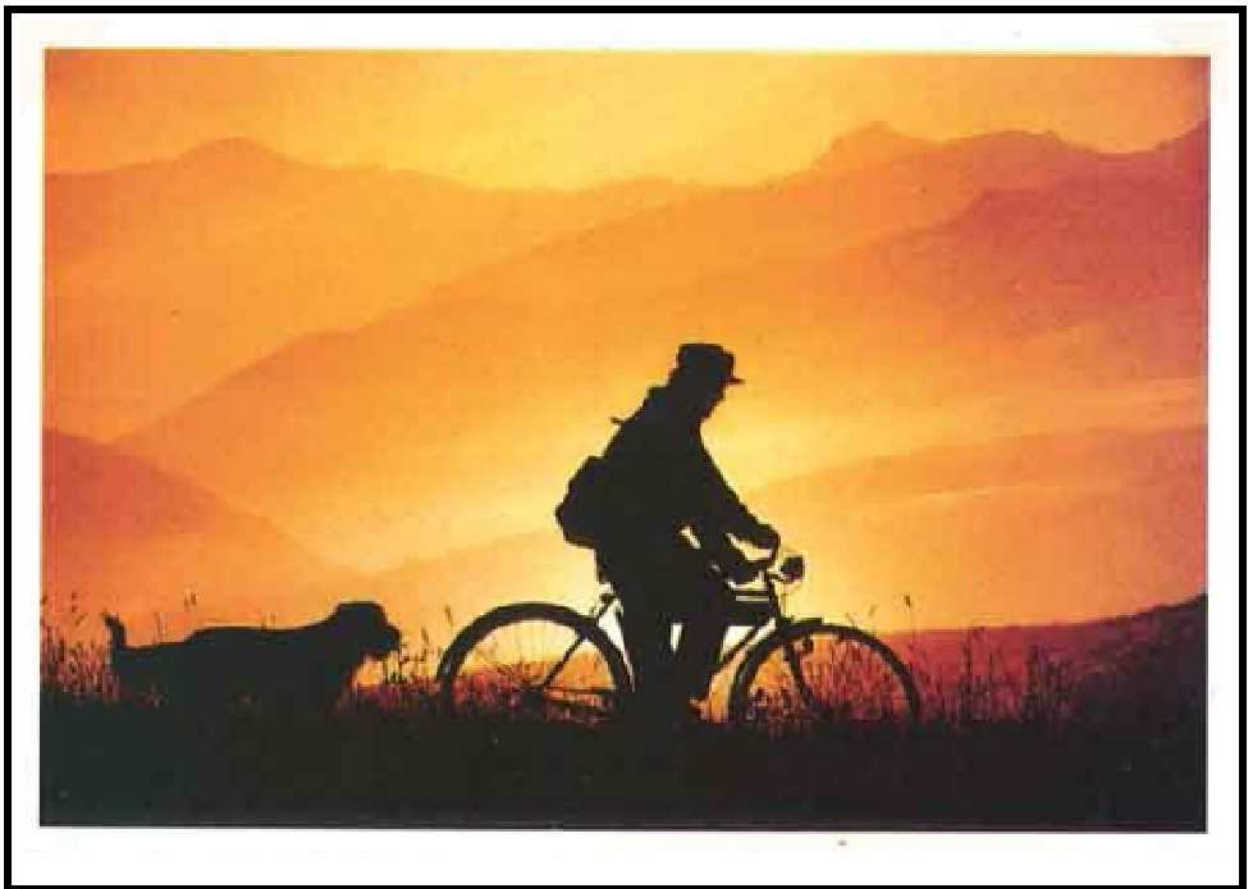


UN TOMB EN BICICLETA

Tothom ha sortit alguna vegada a donar **un tomb en bicicleta** per fruir d'una estona agradable i tranquil·la. Aquesta col·lecció pretén exactament el mateix però a través de la filatèlia temàtica del ciclisme: **la ciclofilatèlia**. L'evolució de la bicicleta des dels primers dissenys és una fascinant **història** de 75 anys (1817-1893) fins a trobar una única solució que ha perdurat durant els darrers 120 anys. Aquestes evolucions comportaren solucions enginyoses i que també feren evolucionar la indústria fins a un model de producció a gran escala, que fou l'embrió de la posterior indústria de l'automoció. La col·lecció intenta també reflectir com la bicicleta va entrar amb força en els aspectes més quotidians de la nostra **societat** i com la seva presència, malgrat la modernització i el boom automobilístic, ha ressorgit com a model per a una societat més sostenible. Finalment la col·lecció fa un *sprint* pel fascinant món de la competició del **ciclisme**, un dels esports més durs i exigents i on una victòria brillant recompensa tot el sacrifici i omple amb la glòria i honors.



Sobre enter postal. Rússia (1976).

1. LA HISTÒRIA, L'EVOLUCIÓ I LA INDÚSTRIA DE LA BICICLETA. 3

1.1. LA HISTÒRIA DE LA BICICLETA.	3
1.1.1. Els precedents històrics.	4
1.1.2. La història comença amb els peus a terra.	5
1.1.3. Els primers bicicles amb sistema d'impulsió.	6
1.1.4. La roda alta: velocitat i distinció (1870s).	7
1.1.5. Les safety. Desenvolupant cicles més segurs.	8-9
1.1.6. La transmissió posterior amb cadena s'imposa.	10
1.1.7. La invenció del pneumàtic.	10-11
1.1.8. Any 1890: l'evolució s'atura. El triomf d'un disseny.	12
1.1.9. La bicicleta sempre en evolució contínua. Les noves tendències.	13-14
1.1.10. Progrés del disseny i del material.	15-18
1.1.11. Els museus perpetuen la història.	19
1.2. LA INDÚSTRIA DE LA BICICLETA.	20
1.2.1. Neix la indústria de la bicicleta.	20-21
1.2.2. L'estandarització i la globalització.	22
1.2.3. Els grans productors i les grans marques.	23-26
1.2.4. La promoció comercial.	27-28
1.2.5. La indústria de la bicicleta, origen de la indústria del motor.	29

2. LA DIMENSIÓ SOCIAL DE LA BICICLETA. 30

2.1. ELS MOVIMENTS SOCIALS AL VOLTANT DE LA BICICLETA.	30
2.1.1. L'associacionisme al voltant de la bicicleta.	30-33
2.1.2. El turisme en bicicleta: el cicloturisme.	34
2.1.3. El moviment ecologista i la bicicleta.	35-36
2.1.4. La bicicleta és salut.	37
2.1.5. La bicicleta en la lluita de la Dona pels seus drets.	38
2.1.6. El gran somni dels infants.	39
2.1.7. La bicicleta en el circ.	40
2.2. LA DISTRIBUCIÓ POSTAL AMB BICICLETA.	41-42
2.2.1. En els països sub-desenvolupats, encara.	43
2.2.2. En els països desenvolupats, altra vegada.	44
2.2.3. El correu urgent utilitzant bicicletes.	45-50
2.2.4. Els serveis privats en la distribució local.	51-54
2.3. LA BICICLETA COM A VEHICLE.	55
2.3.1. Les normes de circulació.	55-57
2.3.2. Els elements de seguretat.	58-61
2.3.3. Els comportaments inapropiats.	62-63
2.3.4. Quan la tragèdia té lloc.	64

LLEGENDA: CAPÍTOL TEMÀTIC PRINCIPAL

Traduccions de mata-segells estrangers amb text temàtic

text temàtic general

text filatèlic detallat

1. LA HISTÒRIA, L'EVOLUCIÓ I LA INDÚSTRIA DE LA BICICLETA.

1.1. LA HISTÒRIA DE LA BICICLETA.



L'evolució històrica de la bicicleta és un llarg camí d'idees brillants i solucions enginyoses. La bicicleta en si mateixa ha estat un gran fenomen social que ha marcat la societat i la indústria.



A finals del segle XIX l'evolució de la bicicleta i les solucions enginyoses tingueren el seu moment més brillant. Un cop es consolidà el tipus estàndard de bicicleta, la producció s'estengué arreu i l'ús de la bicicleta es democratitzà, abandonant l'exclusivitat de les classes altes per conquerir el món obrer i els països més pobres.



1.1.1. ELS PRECEDENTS HISTÒRICS.

La gran mentida de Da Vinci.

Una restauració (1974) acurada del **Còdex Atlanticus** (1483-1518) de **Leonardo Da Vinci** va mostrar un esbós d'una bicicleta que féu trontollar la història de la bicicleta. El Còdex Atlanticus recull l'obra inventiva de Leonardo, amb més de 1200 esbossos i dibuixos. Va ser el genial Leonardo el primer a concebre la bicicleta quasibé com la coneixem ara, tot saltant-se l'evolució històrica?



Una posterior anàlisi en detall revelà que **l'esbós no és obra de Leonardo Da Vinci**, i s'atribuí a un deixeble. El Vaticà, propietari del còdex, va fer-ne una datació acurada però ha mantingut els resultats en secret.

Sivrac i el seu divertit Celerífere (1791).

El noble francès **Comte de Sivrac** va presentar en un parc de París el **Celerífere** (1791) amb força notorietat i èxit. Era un travesser de fusta amb dues rodes i sovint tallat amb formes animals. El conductor **s'impulsava amb els peus**. Era força ràpid (8-9 Km/h) però **no tenia direcció davantera**, per la qual cosa no era pràctic com a mitjà de transport ja que calia aturar-se i redirigir el vehicle en les corbes. El seu èxit durant 25 anys fou degut a la seva **vessant recreacional**.



Els Celerífere anaven sovint adornats amb forma de cavalls i no eren més que una joguina per a grans. Lògica evolució de l'ancestral joguina infantil del cavallet.

Sivrac no va inventar res de nou. Carruatges i enginys de tracció muscular han estat dissenyats desde l'antiga Grècia. L'enigmàtica figura en un finestral d'una església anglesa (1642) d'un angelet en un bicicle no dirigit 50 anys abans del Celerífere així sembla indicar-ho.

1.1.2. LA HISTÒRIA COMENÇA AMB ELS PEUS A TERRA.

Drais i el Velocípede dirigible o Draisiana (1816).

Karl Friedrich **Drais von Sauerbon** va idear el **Velocípede** (1816), anomenat també **Draisiana**, a imatge del Celerífere de Sivrac però amb la diferència fonamental d'introduir la **direcció a la roda de davant**.

Aquest fet va constituir el punt d'inici de la història ja que la draisiana és considerat el **primer model de bicicleta**.



Karlsruhe. 200 anys. Drais, inventor de la bicicleta



La draisiana va fer trionfar definitivament la bicicleta com a mitjà de transport ja que agafava velocitats de **15 Km/h** malgrat que la **impulsió es feia amb els peus a terra**.

Tal i com Drais la definia, "de pujada va com un home ràpid, de pla



Johnson i el seu Velocípede (1818).

Denis **Johnson** era el representant de la **llicència de fabricació** de la màquina de Drais a Anglaterra. Johnson (1818), aplicant els seus coneixements de carter, **patentà una màquina similar** a la draisiana però més airosa i lleugera que entusiasmà la classe benestant de la societat anglesa.



Els anglesos en feren el seu hobby i anomenaren ràpidament els bicicles **Hobby-horses** o Dandy-horses.

Del seu model, característic per una palanca de conducció força llarga i corbada i elements de ferro per reforçar l'estructura, **en vengué uns 400**.



1.1.3. ELS PRIMERS BICICLES AMB SISTEMA D'IMPULSIÓ.

Macmillan i l'impulsió per bieles (1839).

Kirkpatrick Macmillan (1839) dissenyà una bicicleta amb el **primer mecanisme de propulsió** conegut, interrompent així una llarga pausa de 25 anys en l'evolució de la bicicleta.



Acoblà cigonyals a l'eix de la roda de radera, impulsant-se mitjançant **bieles accionades per pedals**, com en les moles d'esmlar.

Macmillan dissenyà el seu model per al seu ús particular i no va tenir mai interès a comercialitzar-lo. Que el seu disseny era **realment eficient** ho demostra la sanció que li imposà la policia de Gorbals (UK) per anar a velocitat inadequada.

S'acoblen pedals a la roda davantera (1860s).

De manera independent a Alemanya i França, diverses persones **acoblaren pedals a velles draisiànes**. Era evident que la idea de fer **girar la roda davantera mitjançant pedals** estava a l'ambient. A Alemanya P. Moritz Fischer (1835) i Karl Kech (1862) modificaren draisiànes per al seu propi ús particular. Potser a França tingueren també la mateixa idea dues persones alhora: els Michaux (1861) i Pierre Lallement (1860).



P. Moritz Fischer (1835)



Karl Kech (1862)

Michaux. El primer gran èxit comercial (1861-1869).

Pierre i Ernest Michaux, pare i fill, s'apuntaren l'**èxit comercial** i la glòria posterior. Eren carrossers de professió i el 1861 reveren l'encàrrec de reparar una vella draisiàna. Havent-ho fet, la provaren, i trobant-la molt feixuga decidiren fer-ne la **modificació, tot afegint els pedals a la roda davantera**.



La carència de sistema de transmissió feia de les michaulines un **vehicle lent**. Per cada volta de pedal la bicicleta es desplaçava únicament la longitud de la circumferència davantera. La **solució fou augmentar-ne el diàmetre**. Es comercialitzaren rodes de 80, 90 i 100 cm de diàmetre. El 1869 el model estava totalment evolucionat i els 500 empleats de la fàbrica dels Michaux produïen 200 cicles diaris.



El gran somni americà de Lallement (1866).

Pierre Lallement, empleat del taller dels Michaux en el moment de la invenció, **defensà** tota la seva vida que la idea de la propulsió davantera fou seva. Ressentit per l'èxit i reconeixement dels Michaux **emigrà als Estats Units**, on esdevingué l'**introduïdor de la bicicleta a Amèrica** amb una patent pròpia el 1866. Malgrat això **fracassà** en el seu somni americà ja que arreu dels Estats Units es començaren a fabricar cicles similars i la **competència hi fou molt gran**. Tornà a França totalment arruïnat i allà intentà començar de nou.



1.1.4. LA RODA BEN GRAN: VELOCITAT I DISTINCIÓ (1870s).

En aquest tipus de cicles la distància recorreguda per cada volta és la longitud de la circumferència de la roda. L'evolució de les michauxlines passà per un progressiu **augment del diàmetre** de la roda per guanyar en **velocitat**.



Per conduir una Ordinary **calia molta habilitat**. Tanmateix el posseir-ne una i veure la resta de la gent allà abaix produïa un **sentiment de distinció, superioritat** i vanitat irrenunciable.



Errors: perforació desplaçada i error en les línies de pre-franqueig

L'Ariel (1870) esdevé el model Ordinary (l'ordinaria, l'estàndard).

L'**Ariel** esdevingué el model standard de bicicleta els anys 1870s, de manera que **tothom l'anomenava Ordinary-bicycle** o sencillament **Ordinary**, mentre que a França les anomenaren **Grand-Bi**.



James Starley introduí **diàmetres de roda molt grans** per tal d'aconseguir **velocitats elevades**. També incorporà per primera vegada **radis d'acer** i **perfils de goma** sobre les llantes per tal d'incrementar-ne el **comfort**.



El principi de la transmissió de la força: menys diàmetre, mateixa velocitat.

Singer fabricà la **Kangaroo** (1878), la qual tenia la **roda més petita** i disminuïa el perill de caure. Utilitzava un doble sistema de transmissió per cadena.



Circulava tan de pressa com les seves germanes grans gràcies al seu mecanisme de tracció. El model triomfà gràcies a un nou rècord mundial de velocitat en recórrer 100 milles (160 Km) en 7h 11min.

El model **Rover-I** (1879) de H.J. Lawson fou el primer model de bicicleta "Safety" (segura), amb la **transmissió de cadena a la roda posterior**.



Tenia un complicat sistema de direcció atesa a la seva roda davantera innecessàriament gran, conseqüència de la moda imperant. Sis anys després **Starley fabricava aquest vehicle en sèrie**.

Els darrers entusiastes dels cicles de roda gran es resisteixen.

Les bicicletes de rodes altes quedaren ràpidament desplaçades per les de rodes baixes. Els nous i entusiastes usuaris **es mofaven** dels entossudits partidaris de velocípedes de roda alta, anomenant-les **Penny-Farthing** en referència a les monedes angleses de diàmetres també molt desiguals.



Cursa de Penny Farthing a Glamis Castle (UK).

1.1.5. LES SAFETY. DESENVOLUPANT CICLES MÉS SEGURS.

1820s-1850s: l'era dels cicles de 2,3,4 i 5 rodes.

En els cicles de roda gran, el gran diàmetre de la roda davantera i l'avançada posició del ciclista produïa una perillosa **elevació del centre de gravetat**. L'accident més habitual era el de sortir disparat per sobre el manillar davant qualsevol petit obstacle i **caure des de una alçada** considerable. Calgué buscar alternatives més segures i eficients.



La **centercycle** (cicle de roda central) (1883) anava **estabilitzada** amb quatre rodetes. La seva característica configuració li valgué el renom de "la gallina i els pollets" (Hen and chickens).



Els sociables. La popularitat de la bicicleta era immensa. Tanmateix, l'habilitat i els perills intrínsecs de les Ordinary feien impensables la utilització per part de certs col·lectius: dones, clergues, homes de mitjana edat...

Amb els sociables **quasevol podia anar-hi**.



Els sociables **Salvo** (1878) i **Rudge** (1884) foren els models més populars a Anglaterra i permetien gaudir del goig de **pedalar en parella**.



La **Star** (1885), amb un disseny diferent on la roda gran era la del radera, **endarrerria el centre de gravetat** i impedia que el ciclista sortís disparat per sobre del manillar, el gran perill de les bicicletes de gran roda.

J.McCammon construí el primer bicicle **safety per a dames** (1884), amb una gran roda posterior accionada per cadena.



Els **tricicles de roda grossa** eren la solució més immediata i la configuració més **senzilla**. És per això que s'imposaren i es popularitzaren ràpidament.



1.1.6. LA TRANSMISSIÓ POSTERIOR AMB CADENA S'IMPOSA.

John Kemp Starley crea la Rover-III (1888).

La **Rover III** (1887) és considerada com el **prototipus de bicicleta moderna**. Presentava dues rodes del mateix diàmetre, el quadre trapezoïdal corbat i radis tangencials. En una cursa promocional la Rover aconseguí un nou rècord mundial de velocitat i passà a ser la bicicleta de referència en el mercat de velocípedes.

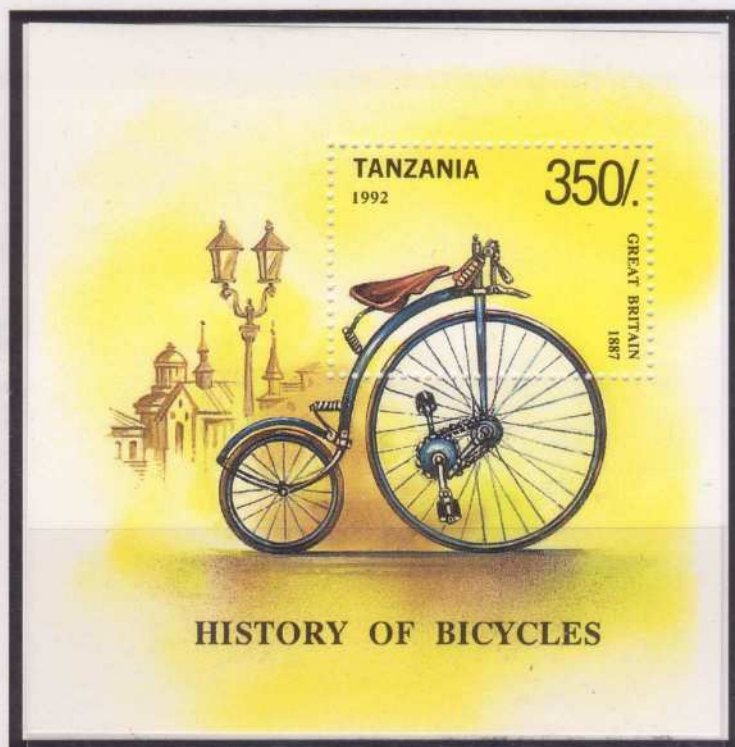


Els nous models de Rover s'imposaren ràpidament per la seva gran acceptació. La indústria havia estat orientada en la producció de bicicletes de roda gran. De cop i volta només hi hagué demanda de bicicletes baixes.

1.1.7. LA INVENCIÓ DEL PNEUMÀTIC.

A la recerca del confort mitjançant solucions imaginatives.

Les noves bicicletes presentaven també inconvenients. Les **rodes baixes** eren molt més **dures i incòmodes** que les de roda gran, la qual absorbia les irregularitats del terreny. La indústria buscà diferents solucions en les **amortiguacions**.



La **Hirondelle** (1889) aprofitava l'estructura corbada del quadre per **absorbir les irregularitats** del terreny.

Dunlop patenta el pneumàtic (1890).

Després de la Rover, el pas decisiu vers la popularitat i expansió de la bicicleta fou l'invent de l'escocès J.B. **Dunlop**



Enter postal (Itàlia, 1919) amb sobreimpresió comercial autoritzada.



La **vulcanització**, essencial en la fabricació dels pneumàtics i descoberta per **Goodyear**, permet polimeritzar el caixú amb sofre amb alta temperatura. Aquest mateix procés és el que s'utilitza també en la reparació de les



1.1.8. ANY 1890 L'EVOLUCIÓ S'ATURA. EL TRIOMF D'UN DISSENY.

El confort aportat pels pneumàtics permeteren un disseny de quadre més rígid, adoptant-se finalment el **quadre en forma de diamant**. La **conjunció de la Rover amb el quadre trapezoïdal i els pneumàtics d'aire** permeteren una evolució final i definitiva. Des de llavors, i ja en van 130 anys, les bicicletes han estat essencialment idèntiques.



El **quadre de Rover de Starley estava sota patent** i calia buscar diferents solucions. Una de les que tingué més acceptació fou la bicicleta de quadre travesser, fabricada per **Adler** (1887) sota patent anglesa de l'empresa Hillman, Herbert & Cooper, que ja s'havien vistos desplaçats per l'èxit d'Starley.



1.1.9. LA BICICLETA SEMPRE EN EVOLUCIÓ CONTÍNUA. LES NOVES TENDÈNCIES.

Tàndems. Malgrat que Drais ja ho havia pensat i que els germans Michaux construïren el primer tàndem, no fou fins els anys 1890s que el tàndem es popularitzà.



Tira de màquina expenedora (E.U.A. 1988)



Ramon Casas i Pere Romeu en tàndem (1897).

Pintura de Ramon Casas.

L'estructura del quadre de diamant i el confort dels pneumàtics foren la base del seu èxit. Malgrat que la conducció exigia gran habilitat la seva transmissió per doble cadena permetia agafar **grans velocitats**.

Recumbents. Els cicles-butaca, bicicletes reclinades o recumbents tingueren els seus primers dissenys poc abans de la Primera Guerra mundial. En les recumbents, el ciclista va reclinat cap enrera, inclinat i amb l'esquena sobre la bicicleta. Aquesta extranya i anti-natural posició presenta dos importants **avantatges**: el primer, **s'aprofita millor l'accionament humà** perquè la musculatura de les cames és intensificada per la de l'esquena; segon, hi ha una important **millora aerodinàmica**.



Aquestes bicicletes són més ràpides i sense gaire esforç el ciclista agafa velocitats de 50 Km/h. La **Gold Rush** té el rècord de velocitat de vehicles propulsats per l'home en **105 Km/h**.



Campionat mundial de vehicles de propulsió humana



El principi de les bicicletes reclinades captivà l'**aerodinamista** i pare del Zeppelin, l'alemany **Paul Jaray**. El 1920 aquest cicle es fabricava a Stuttgart per a la seva exportació a Suïssa i Holanda. La tracció es realitava per palanques i un rodet de molla a la roda de darrera.

Les bicicletes plegables. La minibicicleta sorgí amb l'increment de la motorització i la necessitat de transportar-la fàcilment. Cap el 1960 els japonesos de Katakura presentaren la Silk, model de referència a imitar per la indústria europea. La fi de la bicicleta plegable foren els nous suports per a vehicles que permeten portar qualsevol bicicleta al sostre del vehicle.



Les city-bikes. La revifalla dels cicles peglables ha vingut amb la Brompton, la qual ha esdevingut la bicicleta per excel·lència dels "yuppies". Usades en un entorn urbà, combinen un disseny pràctic i elegant, en combinació perfecte amb l'americana i corbata del seu propietari. Els seu disseny compacte permet guardar-les sota la taula de l'oficina, evitant robatoris i desperfectes inoportuns aparquant al carrer.



Les bicicletes de transport.

Les mercaderies. Les bicicletes també han sofert adaptacions que permeten el transport de mercaderies.



Vehicles històrics de transport postal.

Velorikshaw. La gran popularitat dels cicles sociables ha **perdurat** fins els nostres dies. Els Velorikshaws, o trishaws són els ciclo-taxis i que encara avui són un dels mitjans més populars de transport públic a Àsia.



1.1.10. PROGRÉS DEL DISENY I DEL MATERIAL.

La indústria de la bicicleta als segles XIX i XX queda emmarcada dins la revolució industrial, un període on les innovacions es succeïen en tots els camps. No només evolucionà el concepte de la bicicleta, sinó que cadascuna de les seves parts s'anà millorant successivament motivada per la ferotge competència comercial.

Les rodes inicialment tenien el disseny de les rodes de carro, amb vuit **radis de fusta**. Amb la Michaux s'introduïren els **radis metàl·lics** amb disposició radial. James Starley introduí els **radis d'acer**, muntats de manera **creuada**, disseny que perdura en l'actualitat. Per a l'alta competició s'utilitzen rodes **lenticulars** per a millorar l'aerodinàmica i les rodes de pals per intentar reduir pes.



Els **pneumàtics** són essencials per fer el desplaçament eficient i confortable. Les empreses que iniciaren aquest sector industrial han perdurat com a líders en aquest sector: Dunlop, Michelin, Firestone, Goodyear ...



El grup de la **transmissió** el formen la cadena, els plats i els pinyons.



Tapa de carnet (Austràlia, 1989).

La cadena. L'estructura bàsica de la cadena ja es troba en **croquis de Leonardo** da Vinci cap a l'any 1500. Es començà a utilitzar en els sociables.



Sedis, la cadena de qualitat.



En els primers anys del ciclisme de competició s'utilitzaven rodes amb dos pinyons de tamany diferent a cada cantó de la roda; per canviar de pinyó calia aturar-se a canviar la roda de cantó. El 1879 **Raleigh** ideà un sistema de plats intercanviables.

Fichtel & Sachs fabricava el **Torpedo**, el model de **pinyó lliure** més reeixit. Les rodes sense transmissió i el pinyó fix presentaven l'inconvenient de no permetre el repòs del ciclista, fins i tot en baixades.





Actualment es poden combinar pinyons de moltes corones amb fins a tres plats, permeten així superar fortes rampes. S'utilitzen principalment en el ciclisme i la bicicleta de muntanya.



Paul de Vivie, nascut a Sain Etienne, pare del ciclisme i conegut amb el sobrenom literari de **Velocio**, ideà el primer canvi de marxes que anomenà **polimultiplicació**. L'organització del Tour de França no n'autoritza el seu ús fins al 1937.



Club Velocio. Vacances de Setmana Santa a Perigord amb bicicleta.

Simplex era la gran marca francesa de canvis, marca campiona del món. Prazisions-Werke Bielef (PWB) fabricava **Durex**, una de les marques més exitoses d'Alemanya. Ambdues marques s'uniren els 1950s.



Els **coixinets** són utilitzats en les rodes, el pedalier, la direcció i els pedals. Les rodes de les draisiannes i les michaux utilitzaven el mateix principi que les rodes de carro. L'ús posterior dels coixinets **reduí la fricció a la 1/1000 part**.



SKF és el líder mundial del sector.

Tapa de carnet (Suècia, 1976).



Poques alternatives han existit a la configuració clàssica de la transmissió.

La **FN** belga ideà la transmissió per **cardan**, que fou comercialitzada a Alemanya per **Durkopp**.



La **Puch** ideà una transmissió amb un plat intermig per connectar plat i pinyó. Els dos plats eren ovalats, per aprofitar millor la força de la pedalada.



La **Bantam** (1893) tenia un sistema de dues velocitats en el rodet de la roda davantera.



1.1.11. ELS MUSEUS PERPETUEN LA HISTÒRIA

L'evolució de la bicicleta es pot contemplar en museus nacionals, com a part de museus de tecnologia, petites col·leccions o en exposicions temporals.



El museu de St. Etienne mostra el llegat industrial d'aquella ciutat. El museu de l'automòbil d'Andorra conté la col·lecció privada de B. Riberaigua Sasplugas.



Museu alemany de la bicicleta a Neckarsulm.



Museu Boyman. Exposició temporal "Les bicicletes".

En tots ells, amants de la "petita reina" han intentat recopilar exemplars representatius d'aquesta fascinant història.



Alguns col·lectius intenten fer perdurar la memòria d'aquelles velles andròmines, restaurant-les i fent-les rodar de nou en trobades o curses de cicles antics.



1.2. LA INDÚSTRIA DE LA BICICLETA.

La bicicleta és féu el més popular dels transports en el moment en que el món obrer, cap als 1890s, l'adoptà com a mitjà de transport. Quasibé ja hi ha **1.000 milions de bicicletes al món**. Darrere el fenomen hi ha una poderosa **indústria**.

1.2.1. NEIX LA INDÚSTRIA DE LA BICICLETA.

A **Alemanya**, la primera màquina de Drais ja fou **patentada el 1818** simultàniament a Prússia, França, Anglaterra i els EUA per tal d'obtenir protecció legal. Drais la promocionà arreu d'Europa. Les imitacions deslleials arruinaren Drais. El cicle de Johnson tingué el seu origen en la llicència de la patent a Anglaterra.



Identificació errònia del cicle de Johnson.

A **França**, els Michaux foren els primers a implementar mètodes de gran producció. El 1869 uns 500 treballadors produïen **200 bicicletes diàries**. Amb Lallement tingueren la primera discussió per la propietat intel·lectual. La competència els deixà completament arruinats.

Posteriorment **Saint Etienne** fou el centre més important de producció a la França d'entre-guerres.



Manufacture Française d'Armes
DE SAINT-ÉTIENNE
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 20 000 000 DE FRANCS
Maisons à PARIS (42, rue du Louvre),
MARSEILLE, LYON, BORDEAUX, LILLE, NANTES, NICE, TOULOUSE, ROUEN, NANCY.

Pour pratiquer agréablement le cyclisme
il faut une **bicyclette parfaite**, c'est-à-dire
une **"HIRONDELLE"**

Voir description et gravures en couleurs des bicyclettes et tandems dans notre **TARIF-ALBUM GENERAL**, 800 pages, 1 kg, valeur réelle 25 fr. envoyé contre 3 fr. 60 seulement (4 timbres de 0 fr. 90).

Sobre comercial matasegellat desde la pròpia fàbrica (St Etienne - Manufacture - Loire) (França, 1953).

La producció es traslladà a **Anglaterra** quan esclatà la guerra Franco-Prussiana. Aquest fet permeté dinamitzar la indústria deprimida de **Coventry** tot transformant-la cap a la indústria de la bicicleta. El dinamisme industrial que es produí a Anglaterra i els Estats Units originà una gran competència que generà multitud d'innovacions tècniques que feren dels cicles de roda gran veritables ginyes.



Centenari de la indústria de la bicicleta a Coventry.



P.W.

Perforació P.W.
Premier Work Co.
(Coventry).
Anglaterra (1907).

L'**Alemanya** d'entre-guerres fou el principal nucli de fabricació de bicicletes. El 1887 la meitat de les 20.000 bicicletes venudes a Alemanya eren angleses. Deu anys més tard ja se'n produïen 200.000. Abans de la Primera Guerra mundial se'n produïen 500.000, quantitat que augmentà a **2,85 milions** just abans de la Segona Guerra Mundial.



Enter postal publicitari. Alemanya (1911).

1.2.2. L'ESTANDARITZACIÓ I LA GLOBALITZACIÓ.

La indústria es modernitza progressivament i els mercats es feren globals. Els components de la bicicleta s'estandarditzaren, així com els mètodes de producció industrial.



A la factoria de Kimbaza 320 treballadors fabriquen 100.000 bicicletes a l'any.



100 anys de RAI (indústria de l'auto i la bici)



Unió de fabricants d'accessoris de bicicleta.



1.2.3. ELS GRANS PRODUCTORS I LES GRANS MARQUES.

Són els grans grups industrials els que dominen el mercat mundial. Els seus noms ens són familiars i estesos per arreu com a conseqüència de la globalització.



Ted Crane, un dels germans fundadors d'Hercules, **era conegut com el Henry Ford de les bicicletes** per haver **optimitzat el cicle productiu**. Els 1920s eren els majors productors mundials (250.000 bicicletes per any) i amb els preus més econòmics.

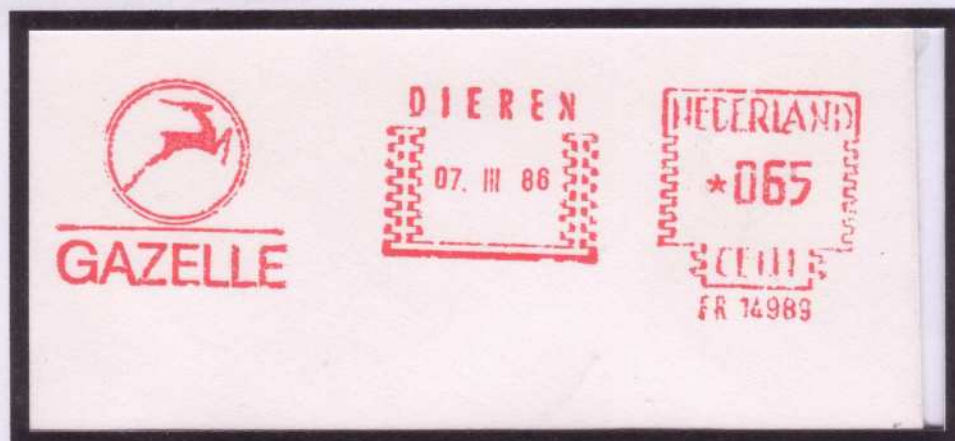


Perforació H.C.M.
Hercules Cycle & Motor Co. Ltd.
Anglaterra (1937).



Orbea és una de les marques espanyoles de referència, desde el 1870.

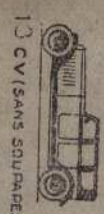
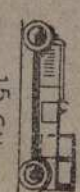
Gazelle és el major productor de bicicletes d'Holanda, amb 400.000 unitats per any. El 1992, l'any del centenari, van celebrar també els 8.000.000 de cicles de la marca.





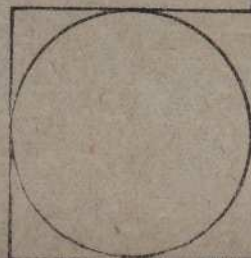
Armand Peugeot va crear la marca el 1882, fabricant cicles de roda alta.

3 Millions de cycles
Peugeot
en circulation



Il a le véhicule que vous cherchez

BON POUR UN ESSAI
chez
Peugeot



70.000 Véhicules
Peugeot
dans le monde entier



80, Rue Danton
LEVALLOIS-PERRET
(SEINE)

TOUS CATALOGUES FRANCO SUR DEMANDE

Pour LA PUBLICITÉ P.T.T.
(Affiches Imprimées, Publicité sous glace etc...) S'ADRESSER AU :

Consortium Français de Publicité

52, 54, Rue Pierre Charron, PARIS
OU A SES AGENTS DÉPARTEMENTAUX ET LOCAUX

11 USINES
12 SUCCURSALES
PLUS DE 3000 AGENTS

Indications
de Service:

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

TÉLÉGRAMME

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

11

Peugeot - Paris

LE PORT EST GRATUIT. Le facteur doit délivrer un récépissé à souche lorsqu'il est chargé de recouvrer une taxe.

A DÉCHIRER

Telegrama publicitari
circulat a França el 1926.



Giant, el gegant entre les bicicletes.

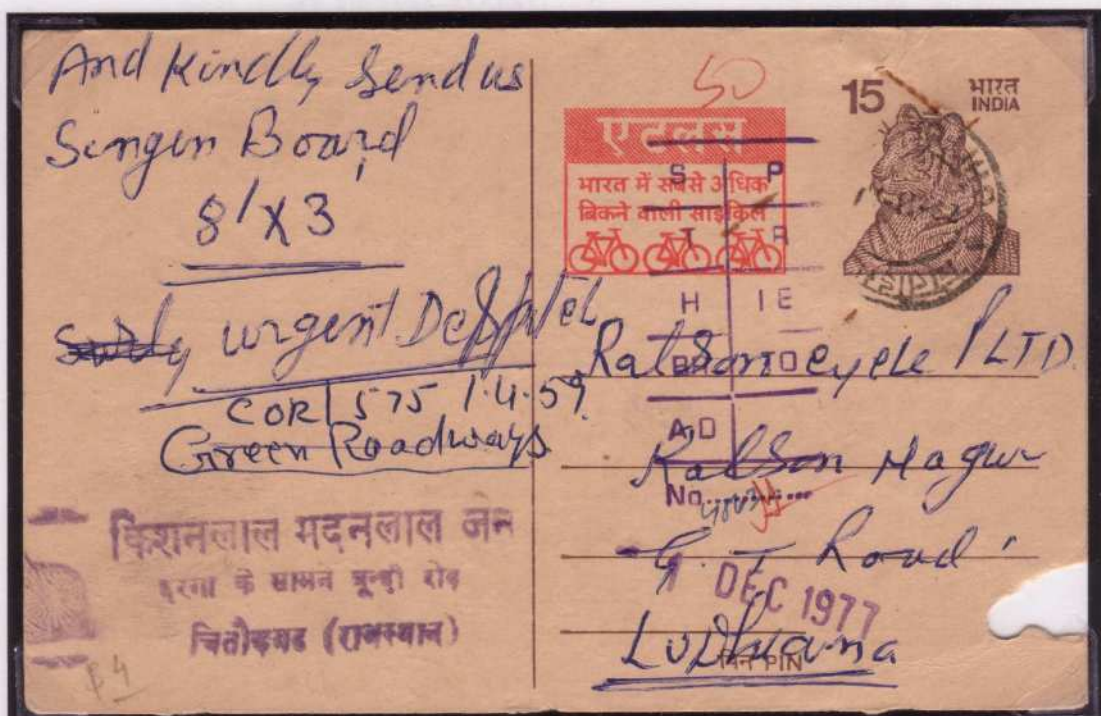
GIANT DE
BETROUWBARE
REUS ONDER
DE FIETSEN



Raleigh és la marca de referència en el món anglo-saxó. Marca centenària va créixer absorbint gran nombre de companyies com Hercules, Rudge, BSA, Triumph, Humber, entre d'altres.



Raleigh, el productor de bicicletes més gran del món, es felicita del centenari del Club Ciclista (anglès).



Atlas, les bicicletes que més venen a l'India.

L'antiga Europa de l'Est es va mantenir fora del mercat internacional per la seva pròpia ideologia socialista i anti-capitalista. Per mantenir la demanda interna cada país tenia una marca de referència. Carpati era la marca de referència a Romania.

RECREERE - SPORT - ODIHNA
TOATE LE REALIZATI
CUMPARIND CU PLATA-N RATE
BICICLETA TIP „CARPATI”




Prețul: tip „CARPATI” tip „ELEGANT”
pentru femei 712,80 lei pentru femei 638,30 lei
pentru bărbați 690,00 lei pentru bărbați 625,00 lei
se vind și cu plata în rate

Expedito: Ghiță Cristescu
str. Horeașcu-Năstănel 9
Sector 4 (T.V.) - București

Destinatar Familia
Pictor Viterau
Strada Com. Eugen Botăz 20
Blocul _____ Scara _____ Etajul _____ Apart. _____
Localitatea Loco
Raionul _____ Reg. _____
Oficiul poștal: _____

BUCHURESTI 11 APR 67 23
CARTE POSTALA
30
POSTA ROMANA BANI

Prețul de vânzare 30 bani

I.P.F.T. C-da 3056 Cod. 376-67

BRILA 18 APR 67*19 2

BRILA 18 APR 67*19 2

55
POSTA ROMANA BANI

Rezistența Eleganța
Bicicleta
CARPATI
6 ANI

Destinatar Bratosin
Ion
Strada Republicii Nr. 35
Blocul _____ Scara _____ Etajul _____ Apart. _____
Localitatea VAIRA DORNEI
Raionul V. Dornei Reg. Suceava
Oficiul poștal: VAIRA DORNEI

1.2.4. LA PROMOCIÓ COMERCIAL.

Des dels primers moments **les fires industrials internacionals** foren el camí per a la internacionalització dels productes i les marques. Mitjançant les fires i les exposicions el concepte de la Draisiana viatjà a Anglaterra (amb Johnson), el disseny dels Michaux a Coventry i als USA (amb Lallement) ...



Exposició internacional de la bicicleta i la motocicleta de Frankfurt.



Saló de l'automòbil i la bicicleta de Paris.



Visiteu el saló de l'automòbil i la bicicleta de Brussel·les.



Saló de l'automòbil i la bicicleta de Brussel·les.



Històricament una de les maneres de publicitar les millors en els dissenys foren els rècords i els èxits esportius. Per algunes grans marques el **patrocini esportiu** ha estat el millor mitjà per publicitar-se, inversió que s'amortitza amb escreix quan s'aconsegueixen importants èxits esportius.



Fabricants de bicicletes, com Bianchi, Peugeot o Gitane, han tingut els seus propis equips de competició. Part essencial del patrocini són els acords entre els fabricants i els equips per proveir-los de les bicicletes de competició. Quan un d'aquests equips triomfa, la repercussió mediàtica és immediata pel fabricant.



Bicicleta Bianchi



T.I. Raleigh, bicicletes guanyadores del Tour de França 1978

Les fusions i les absorcions marquen el creixement dels grans grups industrials. Cycleurope, part del grup industrial de la família Grimaldi, ha absorbit marques tradicionals del món del ciclisme com Bianchi, Gitane, Puch, Monark entre d'altres.



1.2.5. LA INDÚSTRIA DE LA BICICLETA, ORIGEN DE LA INDÚSTRIA DEL MOTOR.

El desenvolupament de la indústria del motor es fonamentà en la indústria de la bicicleta. No en va el primer automòvil, un **Mercedes-Benz**, es muntà **Sobre l'estructura d'un tricicle social**.



La sòlida estructura de les indústries de fabricació de bicicletes ajudà a moltes marques a començar a produir motocicletes i automòbils. Algunes marques seguien fabricant bicicletes i vehicles de motor (Peugeot, Derbi, Terrot...) i d'altres abandonaren la indústria de la bicicleta (Adler, Opel, F/N, Triumph...).



Opel, un dels grans de la indústria de l'automòvil.



Triumph, la moto anglesa per excel·lència.



Le motos Derbi, campiones del Món de motociclisme.

2. LA DIMENSIÓ SOCIAL DE LA BICICLETA.

2.1. ELS MOVIMENTS SOCIALS ENTORN LA BICICLETA.

2.1.1. L'ASSOCIACIONISME.

La bicicleta fou un èxit social immediat, en un moment en què també es descobrí l'esport com a símbol de salut i superació personal. Nombroses associacions s'articularen a l'entorn de la bicicleta per començar a fruit de l'esport i el temps lliure.



Sèrie dedicada al centenari de l'Associació de Ciclistes de Varsòvia (1986).



Molts dels touring clubs europeus tenen el seu origen en un moment on encara tenia molta més presència la bicicleta que l'automòbil i on aquest incipient turisme o excursionisme es plantejava desde la mobilitat que oferien les bicicletes.



Molts d'aquests grups també es formaren o s'orientaren vers la pràctica purament esportiva.



El Cyclists' Touring Club (CTC) és l'organització dels ciclistes britànics. Aquesta centenària organització fou fundada el 1878. En l'actualitat compta amb més de 60.000 afiliats.

Mata-segells commemoratiu del centenari (1978).



Franqueig mecànic actual.



S, Cyclists' Touring Club,
280, Euston Road,
LONDRES, N.W.

REPONSE:

Nom de l'hôtel..... Pension Schönfels

à (ville et département)..... Lystinguylot (Berne)

Je m'engage à appliquer aux sociétaires du
Cyclists' Touring Club les prix et conditions ci-
dessous.

Petit déjeunerfrancs.....

Déjeuner "

Dîner "

Chambre (y compris service et éclairage) "

Pension (pour.....jours)..... "

Escompte de.....pour cent.

Y a-t-il du W.C. ?.....

Signature du Propriétaire (ou gérant).....

POST CARD
WITH TRIPLY PAID
UNIVERSAL POSTAL UNION
GREAT BRITAIN & IRELAND
5 45 PM
DEC 11 13

CARTE POSTALE
LONDON W1G
UNION POSTALE UNIVERSELLE
5 45 PM
DEC 11 13

(ou Successeur), Propriétaire de
l'Hôtel..... Pension Schönfels
à..... Lystinguylot (Berne)
Switzerland

THE ANNEXED CARD IS INTENDED
FOR THE ANSWER
LA CARTE CI-JOINTE EST DESTINÉE
A LA REPONSE.

Tarjeta enter postal de resposta del CTC (1913).



Visita millor Àmerica (EUA) amb bicicleta.

L' Adventure Cycling Association és l'organització americana més gran de cicloturisme. Fundada el 1973 sota el nom de Bikecentennial, té 44.000 associats i ha aconseguit crear una xarxa ciclable de 65.000 Km. "La nostra missió és inspirar a la gent de totes les edats a viatjar amb bicicleta. Ajudem els ciclistes a explorar el paisatge i la història dels EUA".



EL RadClub alemany agrupa a tota aquella gent que ha descobert en la bicicleta un mitjà de transport medi-ambientalment sostenible i saludable, ja sigui per plaer, esport o sencillament com la millor manera d'anar a treballar. Fundat el 1998, en poc més de 10 anys ja associa a 25.000 ciclistes.

França és un dels països on el ciclisme no competitiu té una implantació més gran. Les grans concentracions ciclistes són tot un esdeveniment social al país veí.



(França, 1921). Sobre franquejat amb segell perforat del Touring Club de França, associació fundada el 1890.

2.1.2. EL TURISME EN BICICLETA: EL CICLOTURISME.

L'esperit viatger és quelcom que certes persones porten a dins. Però quan aquestes aventures es viuen pedalant, carregant l'equipatge en unes alforges, aquests viatges esdevenen inoblidables. Permeten fruit tranquil·lament del paisatge i del relleu i un contacte directe amb la gent.



Carnet (Islàndia, 2004).



Revista especialitzada en turisme amb bicicleta.

Paul de Vivié (1853-1950), conegut com a "Velocio", fou un humanista, escriptor i fabricant de bicicletes. És el pare del cicloturisme francès. Des de la seva revista va promoure concentracions ciclistes. Va ser soci del CTC anglès i va intentar promoure una associació nacional francesa, sense aconseguir-ho. Tanmateix, el seu tarannà encara perdura en l'esperit de les concentracions cicloturístiques a França.



2.1.3. EL MOVIMENT ECOLOGISTA I LA BICICLETA.

El 1970 hi va haver la **primera crisi energètica** i del petroli. Va començar a haver-hi la conscienciació que la integritat del planeta perillava si es seguia amb el model del desenvolupament no sostenible. **El moviment ecològic** començà la seva particular lluita per aconseguir un gran canvi. La bicicleta fou un dels grans símbols, ja que representava una manera neta de viure. Per exemple, el 1970 als EUA es van vendre més bicicletes que cotxes.

Servei de lloguer municipal de bicicletes a Copenhage.



Aquesta preocupació ha arribat als governs. Ara ja són ells els qui promouen la conscienciació ciutadana. Una de les maneres més visibles són els "**Dia sense cotxes**" on s'intenta promoure mitjans de transport col·lectius i no contaminants. Des dels governs o la societat civil també s'acostuma a celebrar el "**Dia de la Bicicleta**", on es busca la reinvicació d'aquest magnífic mitjà de transport net i no contaminant.



Dia de les bicicletes (Graz)



Dia sense cotxes



Aparca el vehicle. Canvia i puja-hi. Ves a la feina en bicicleta. (Ciutat de Colònia).



LES ORGANITZACIONS I LES CONFERÈNCIES MUNDIALS.

Hi ha organitzacions nacionals que lluiten per la seguretat i la millora de les condicions de circulació per les bicicletes. A nivell internacional les propostes de millora als governs i la planificació es realitzen en les conferències mundials o regionals.



Congrés de la Bicicleta 1963. Essen.



Federació Danesa de Ciclistes. Slogan: "fes de la circulació en bicicleta un tràfic segur".



Conferència Mundial de la Bicicleta "Velo Mondial" que tingué lloc a Cape Town el 2006.



La Velo Borealis és la conferència regional dels països nòrdics europeus.

ENFB: Lliga Veritable Holandesa de Ciclistes. Nascuda en contrapunt a la ANWB, dedicada darrerament a la seguretat viària en general, oblidant les bicicletes. Lluita per la millora de la seguretat dels ciclistes, millors carreteres i carrils-bicis.



ANWB: lliga general holandesa de ciclistes.



2.1.4. LA BICICLETA ÉS SALUT.

Ja ningú no dubta dels beneficis de realitzar exercici de manera regular. I una de les opcions més recomenables és la pràctica del ciclisme.



El 1978 la UNESCO va proclamar la "Carta Internacional de l'Educació Física i l'Esport" on s'explicita què és un Dret Humà Fonamental. Des de llavors els governs i principals organismes internacionals promouen l'"**Esport per a tothom**".



En bicicleta hom es manté jove



AOK - Fundació Alemana per la Salut. Fes-te'n soci - Estigues en forma.



El Dr. Paul Dudley White va ser un eminent cardiòleg els anys de la posguerra. Fou un gran defensor de l'exercici físic amb bicicleta com a prevenció dels problemes cardíacs. L'any 2000 se'l va incloure en l'America Bicycle Hall of Fame i la ciutat de Boston el va homenatjar convertint el recorregut que feia diàriament amb bicicleta en un carril-bici.



2.1.5. LA BICICLETA EN LA LLUITA DE LA DONA PELS SEUS DRETS.

La bicicleta va esdevenir tot un **símbol de llibertat** i independència per a la **Nova Dona**, aquell conjunt de dones que a finals del S. XIX van encapçalar la lluita de la Dona pels seus drets.

L'anomenaven "La màquina de la Llibertat", ja que va permetre trencar amb l'estereotip de la dona victoriana i submissa.



Tapa de carnet (Anglaterra, 1982)

Susan B. Anthony va ser la gran lluitadora pels drets de la dona i pel seu dret a votar. Seves són les paraules: "... Creieu-me, ningú no ha fet més per la llibertat de les dones que la bicicleta..."



Belva Ann Lockwood va ser una altra gran activista. Va ser la primera dona candidata a la presidència dels EUA. Va realitzar tota la seva lluita damunt d'una bicicleta.



Una de les conseqüències de la lluita de les primeres feministes va ser l'accés de la dona a l'esport i al món laboral.

El moviment feminista perdura en els nostres dies. Mata-segells corresponent a una concentració ciclista anual de dones a Suècia. En les darreres edicions reunia 6.500 dones.

2.1.6. EL GRAN SOMNI DELS INFANTS.

Tots els nens del món tenen el gran somni de la bicicleta. Ella els hi dóna llibertat i autonomia.



L'estalvi és una virtut que se'ls
inculca des de petits...
L'objectiu: una bicicleta.

L'aprendre a mantenir l'equilibri
requereix aprenentatge. Els
primers metres sense ajuda són
una gran alegria.



La Nit de Reis és la més esperada de tot l'any per tots els nens. I molts
d'ells esperen trobar la bicicleta que van demanar a Ses Majestats.



2.1.7. LA BICICLETA EN EL CIRC.



Des de sempre, les bicicletes i les seves variants són un dels elements típics del circ. Experts equilibristes fan la delícia dels espectadors amb números d'equilibri i habilitat. Aquests exercicis són fruit de moltes hores d'incansable entrenament i perfeccionament fins a aconseguir bons reflexos i un perfecte domini de l'estabilitat.



Fer malabars sobre cicles és extremadament complicat. Cal unir habilitat i equilibri. Els millors foren els tres Claudis, els quals realitzaven els més estranys equilibris fent malabars.



Els més famosos foren els cinc nens del circ Castelli. Realitzaven junts, sols o per parelles, qualsevol tipus d'equilibri sobre els cicles.



També els animals han dominat l'equilibri sobre els cicles. Hi ha hagut ossos, ximpanzés i fins i tot aus ciclistes.

2.2. LA DISTRIBUCIÓ POSTAL AMB BICICLETA.

La distribució postal també es beneficià de l'aparició de la bicicleta. En aquells moments fou el mitjà més eficient per a la distribució en distàncies curtes i mitjanes, fins a l'aparició de la motorització.

Revers



posti

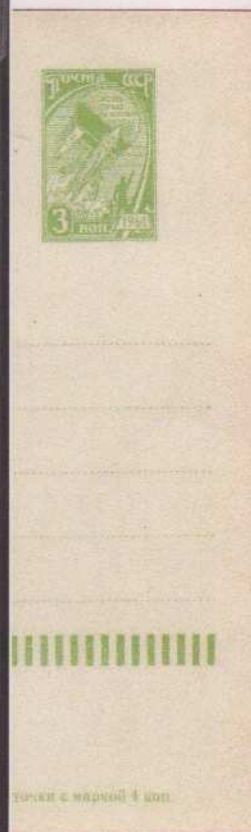
Targeta enter postal de Finlàndia (2006) per a commemorar el 150è aniversari del primer segell finès. Fotografia corresponent al 1926.



Segell amb franquícia del Servicio Filatélico.

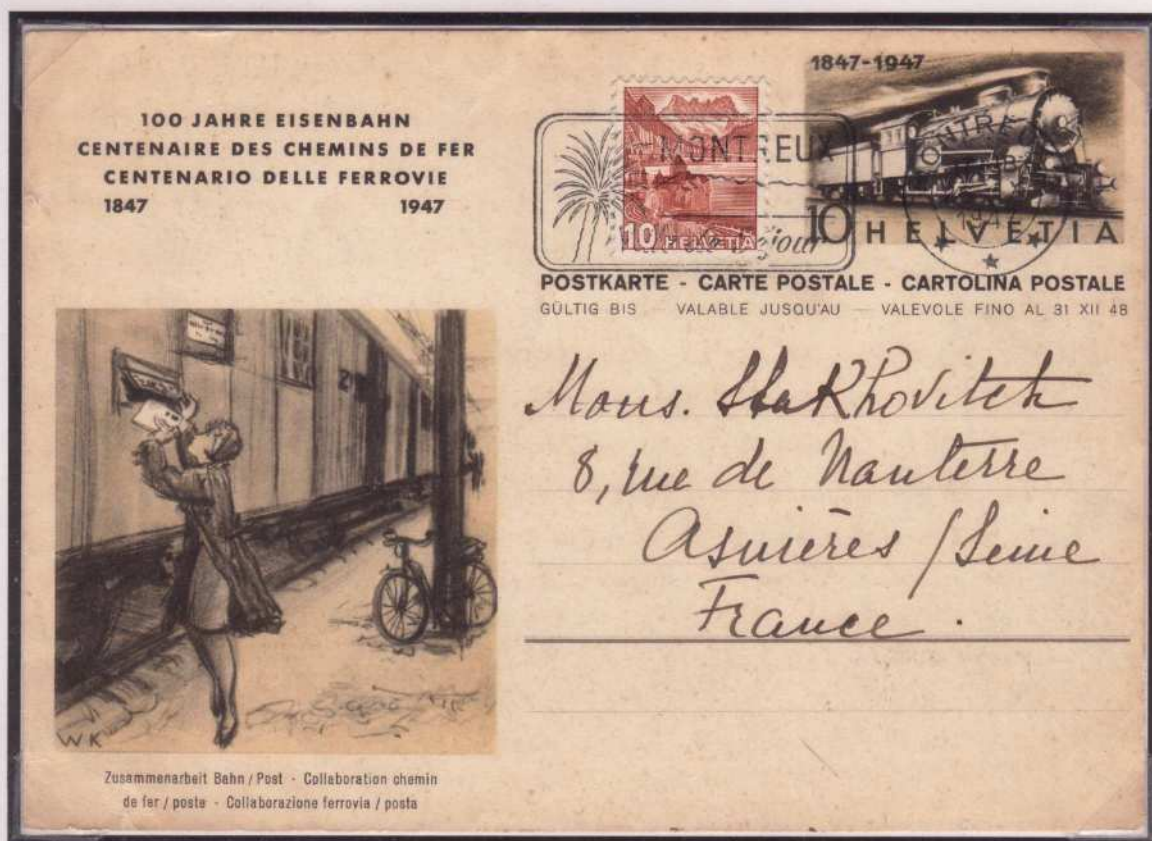


Tapa carnet (Argentina, 1999).



Revers

Targeta enter postal de la Unió Soviètica (1961) mostrant dos carters rurals.



Enter postal on es mostra la col·laboració entre el servei postal i el ferrocarril (Suïssa, 1947).

2.2.1. ALS PAÏSOS SUBDESENVOLUPATS, ENCARA.

En la majoria de països on malauradament el desenvolupament econòmic encara està per arribar-hi, la distribució postal amb bicicleta continua tenint un paper clau en la distribució postal.



Tu també pots escriure



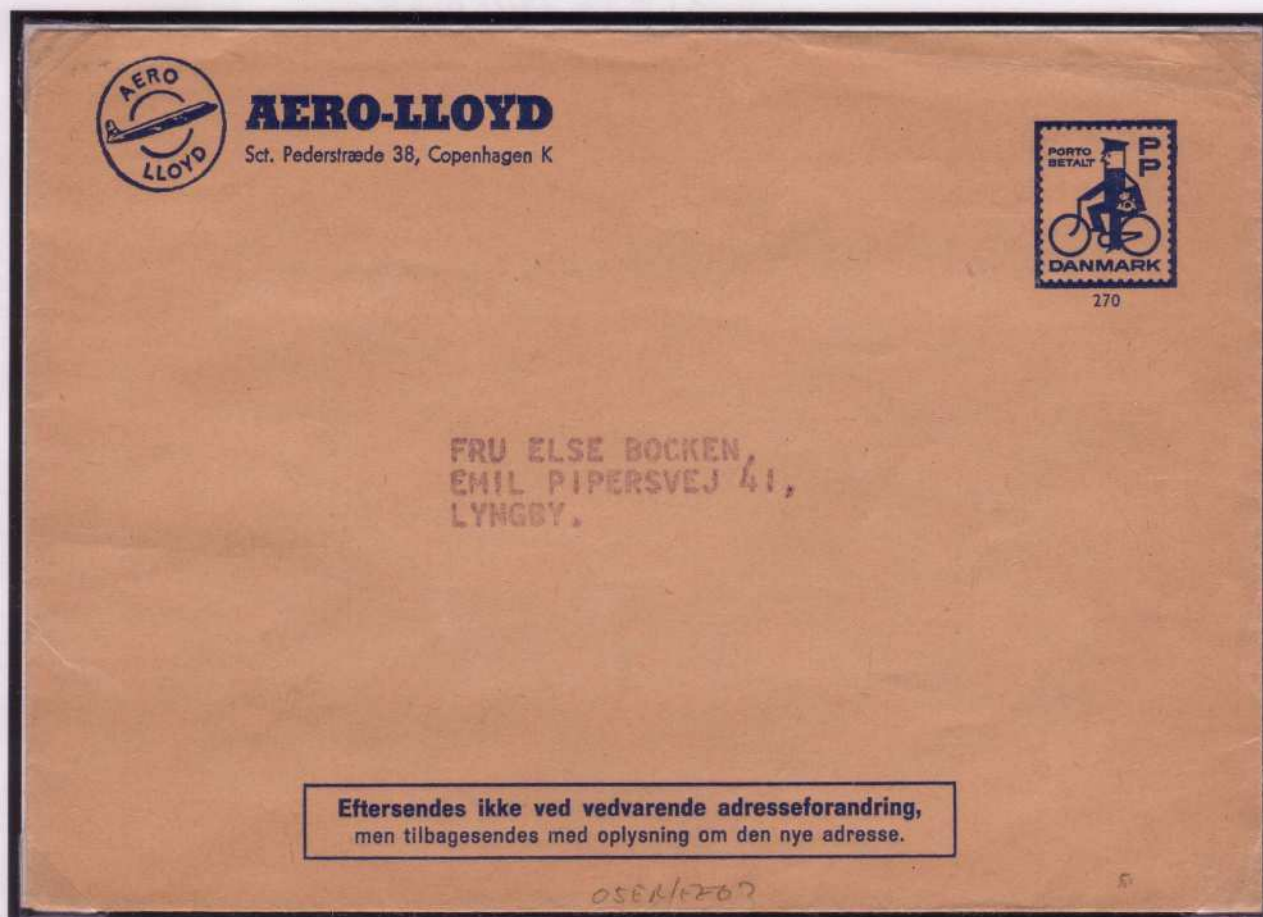
Sobreimpressió
per a l'ús a Algèria.



Tapade carnet (Tailàndia, 1990).

2.2.2. ALS PAÏSOS DESENVOLUPATS, ALTRA VEGADA.

Als païssos superdesenvolupats les administracions postals giren els ulls enrere buscant en la bicicleta la complicitat per millorar l'eficàcia en entorns urbans altament congestionats, alhora que mantenen aquest mitjà en la distribució postal rural, on la resta de mitjans fàcilment esdevenen econòmicament poc rendibles.



Sobre comercial amb el franqueig pagat.



2.2.3. EL CORREU URGENT EMPRANT BICICLETES.

El 1885 la UPU va establir les bases per a la distribució urgent del correu mitjançant un franqueig addicional pel servei, i que en cap cas era vàlid per al franqueig regular. Aquest tipus de servei fou conegut com "**special delivery**" o "**express delivery**".



En molts països, especialment abans de la motorització, fou la bicicleta el mitjà de transport més eficient per a lliurar la correspondència urgent.

Revers



Filipines (1953). Carta excessivament franquejada amb l'import corresponent al servei d'entrega urgent (dos segells, possiblement per sobrepès) en carta adreçada a un vaixell de la Marina dels EUA. Els 20c dels segells d'entrega urgent eren d'un cost prohibitiu per a la població normal, per la qual cosa només s'utilitzaven en ocasions especials. En el cas d'aquesta carta la darrera data dels franquejos es correspon amb el 14-Feb, dia de Sant Valentí.

"L'entrega immediata" a Cuba representa el punt de partida de la **Ciclo-filatèlia**, ja que fou el primer país a representar una bicicleta en un segell, il·lustrant el seu servei d'entrega urgent. La dependència postal dels Estats Units queda reflectit en l'error de la primera emissió (1899), fruit d'una traducció errònia del terme anglès "immediate" al castellà "inmediata", que no fou esmenada fins a una nova re-emissió (1902).



(1899).
Error ortogràfic "immediata".

(1902). La re-emissió
ja va corregir l'error.

El servei urgent a Bulgària començà l'any 1933 únicament a Sofia (Bulgària) i requeria un franqueig addicional de 4 Levas. Els segells no s'emeteren fins l'any 1939, i la marca postal del servei només s'utilitzà desde l'any 1941 fins el 1951.



Carta circulada el 1943 amb la cancel·lació corresponent al servei d'entrega urgent i el franqueig addicional de 4 levas (2+2) al franqueig regular (1 lev).



Carta circulada el 1940 adreçada a Suïssa, franquejada amb el franqueig regular (2 levas) i el segell de 5 levas corresponent al sobrecost del servei d'entrega urgent.

El servei pneumàtic de París. El 1866 París va començar a construir una fenomenal xarxa subterrània per a distribuir ràpidament correspondència dins la ciutat emprant la tecnologia pneumàtica. El servei millorà l'eficiència de la distribució i va perdurar 120 anys. En superfície es guanyava més eficiència completant la distribució amb mitjans ràpids. Durant llargs períodes de temps un d'aquests mètodes fou la distribució emprant carters ciclistes.



Dues cartes pneumàtiques circulades a París el 1921 i el 1923. Es corresponen a dos dels tres models diferents existents d'enters postals on en l'avis al dors s'especifica que el servei de distribució pneumàtica es complementa amb la distribució final per carters ciclistes.

L'entrega urgent als Estats Units (1902-1917).

L'administració americana va emetre els seus segells d'entrega immediata el 1902, el qual es va reimprimir en tres ocasions (1911, 1916 i 1917), variant solament les perforacions i les filigranes.

La llegenda del segell, prou significativa, diu: "Entrega especial. Assegura l'entrega urgent a qualsevol oficina de correus dels Estats Units".

En aquesta carta datada el 1906 s'observa perfectament el funcionament de les cartes amb entrega immediata: el segell normal franquejat i, a més a més, el franqueig de l'"special delivery", i amb un segell de goma, la frase "taxa abonada a l'oficina postal de la primera adreça" (la del remitent).



Carta datada el 1906 amb el franqueig de segell d'entrega urgent del 1902.

La primera emissió és la del 1902. Aquestes són les varietats existents:



Varietat de color blau.



Varietat de color blau pàl·lid.



Varietat de color blau marí.



Varietat de color blau marí.

La resta d'emissions es corresponen al 1911 (amb perforació 12 i filigrana), la del 1914 (amb perforació 10 i sense filigrana), la del 1916 (amb perforació 10) i la del 1917 (amb perforació 11). Totes elles, a l'igual que la primera, existeixen amb varietats de colors. Aquestes en són algunes d'elles:



Varietat de color blau marí.



Varietat de color blau marí pàl·lid.



Varietat de color blau violat.



Enter postal datada el 1912 amb el franqueig de segell d'entrega urgent del 1911.



(1914).



(1916).



(1917).



Carta datada el 1917 amb el franqueig de segell d'entrega urgent del 1914.



Carta datada el 1917 amb el franqueig de segell d'entrega urgent del 1916.

2.2.4. ELS SERVEIS PRIVATS PER A LA DISTRIBUCIÓ LOCAL.

Els serveis privats de caràcter local han aparegut al llarg de la història per a suplir l'absència del servei postal oficial en àrees o ciutats. Precisament pel seu caràcter local, la bicicleta ha estat molts cops el mitjà ideal de distribució.



Hammonia, servei postal privat d'Hamburg (1887).



Vaga postal d'Holanda (1983).

El setge de Mafeking i la Guerra dels Boers.

El 1899 s'inicià la 2a guerra dels Boers. La ciutat de Mafeking (al Cap de la Bona Esperança) fou assetjada pels Boers, i la defensa dels Britànics encomanada al **Coronel Baden-Powell**. Organitzà entre els joves un servei de distribució del correu i missatgeria. La distribució es féu en burro, fins que s'utilitzaren per alimentar la població; a partir d'aquell moment s'empraren les bicicletes. Inicialment la correspondència es franquejava amb segells sobreimpressos amb "Mafeking Besieged", però quan s'acabà l'stock existent es crearen els propis segells (1900) amb mètodes rudimentaris. La sèrie de 2 segells representa el Coronel Baden-Powell (3d) i el cadet encarregat de la tropa, el sergent major Good-Year (1d). La sèrie presenta dues varietats de color (dark and pale blue).



Coronel Baden-Powell.
Varietat dark blue.



El cadet Good-year.
Varietat dark blue.



Varietat pale blue.

Aquesta sèrie fou l'inici de la **filatèlia scout**, ja que l'experiència motivà Baden-Powell per fundar el Moviment Escolta. Nombroses emissions filatèliques recorden aquest fet.



Motius referents al setge de Mafeking representats en emissions modernes.



La 2a Guerra Mundial al nord d'Itàlia.

Durant l'hivern del 1944-45 el nord d'Itàlia fou el centre de la IIa Guerra Mundial. La situació de conflicte (les tropes de l'Eix, les aliades i les lleials al Rei, partisans i feixistes...) no garantia la distribució del correu postal. La iniciativa privada creà serveis privats de distribució postal com Coralit (CORrieri ALta Italia) i la S.A.B.E. (Società Anonima Barbera Editore).

El Servei de **S.A.B.E.** va operar l'agost de 1945 per dur a terme amb els seus propis mitjans (ciclistes) el transport d'efectes postals entre Florència i Venècia Júlia. A finals d'agost l'Autoritat Postal va reprendre el servei regular.



Revers



Carta circulada el 1946 amb el franqueig i mata-segells del servei SABE (esquerra) i el franqueig regular (dreta).

El servei de **CORALIT** fou autoritzat el febrer del 1945 i enllaçava amb carters ciclistes les ciutats de Bèrgam, Brescia, Ferrara, Milà, Novara, Rovigo, Torí, Trieste, Vercelli, i poblacions menors dins el recorregut. Les cartes anaven franquejades amb 14 lires pel port del servei més el franqueig regular establert segons on es franquegés, depenent de l'autoritat del lloc (alemanya, aliada, lleial al rei...).

S'emeteren dos segells de 14 i 28 lires, però aquest últim no s'utilitzà mai.

Quan la Primavera de 1945 la zona fou alliberada Coralit obtingué una nova autorització pel servei, emetent dues sèries més de cinc segells.



30° Anniversario
"CORALIT",
1944-1974



"CORRIERI ALTA ITALIA", SERVIZIO TRASPORTO CORRISPONDENZA	
MILANO	L. <u>74</u> data <u>5-10-74</u>

UNIONE FILATELICA SUBALPINA
Jolly Hotel Ambasciatori
Corso Vittorio Emanuele, 104
10121 TORINO

Reproducció del segell per commemorar el 30è aniversari del servei.

Castiglione d'Intelvi. El desembre de 1944 la Vall d'Intelvi, propera al llac Como, estava bloquejada per la presència de partisans feixistes. No hi va haver cap comunicació amb l'exterior que no fossin els enllaços ciclistes o pedestres de correu. El 7 de febrer de 1945 el prefecte de Como va autoritzar un correu local per a la vall amb un franqueig propi que no eximia del franqueig governamental.



En un primer moment, els dos primers dies de funcionament, es van sobrecarregar segells de la República Italiana. El 9 de Febrer es va emetre una sèrie de dos segells.

Carta circulada pel servei ciclista de Castiglione d'Intelvi (1945) amb el franqueig (sobrecarregat) i matasegell corresponent a aquest servei (esquerre) i el franqueig ordinari per cobrir el tram on el servei postal ja estava normalitzat (dreta).

Les mines d'or d'Austràlia (1892-1897): Coolgardie Cycle Express Co.

La descoberta d'or el 1892 a la regió de Coolgardie va provocar una immigració europea de 20.000 persones. L'oficina de correus més propera estava a 200 Km a l'oest de Coolgardie i era incapaç de donar i completar el servei postal en aquella àrea. La Coolgardie Cycle Express Company no fou l'únic servei postal de la zona, però sí la més important i l'única que va emetre segells per franquejar la correspondència.



La vaga del ferrocarril a Califòrnia. El servei postal ciclista de Fresno a San Francisco (1894)

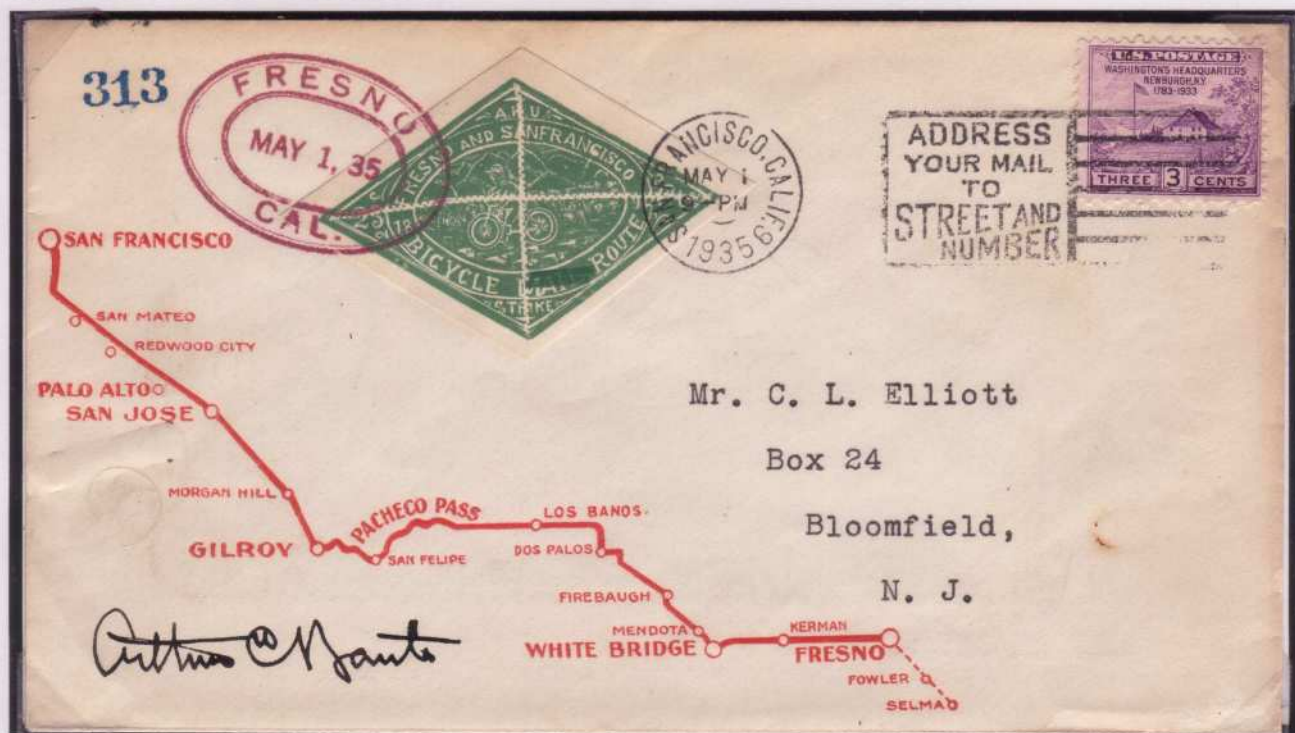
El 1893 els obrers del ferrocarril van iniciar una vaga que va durar fins a l'estiu del 1894. El transport postal es va aturar a l'àrea californiana. Arthur C. Banta era l'únic comerciant de bicicletes de l'àrea de Fresno. Ideà el servei entre Fresno i San Francisco, separats per 320 Km i amb les Muntanyes Rocalloses pel mig. El servei, per ser eficient, havia de ser ràpid i ideà relleus de vuit ciclistes. El servei va operar únicament del 6 al 18 de Juliol de 1894. Es va fer una emissió de segells amb una tirada de 816 segells.

L'emissió contenia un error ortogràfic en escriure Fransisco.

La matriu va ser retocada erosionant la "s" per convertir en una "c".



Al finalitzar el servei la matriu va ser anul·lada amb dues línies en diagonal. El 1935 es re-imprimí el segell per celebrar el 40è aniversari del servei i s'editaren sobres commemoratius, els quals foren transportats de la mateixa manera que en el servei original. En l'exemplar es pot observar el doble franqueig especial (esquerra) i ordinari (dreta) i les corresponents cancel·lacions.



2.3. LA BICICLETA COM A VEHICLE.

El 1968 la convenció de la O.N.U. sobre el Tràfic Rodat celebrada a Viena va considerar la **bicicleta com un vehicle** i el **ciclista com un conductor**. Molts països recullen aquesta definició i exigeixen als ciclistes el mateix comportament i acompliment del codi de circulació que a la resta de conductors.



A aquells que preneu part en la circulació, tingueu cura de la seguretat de tothom.



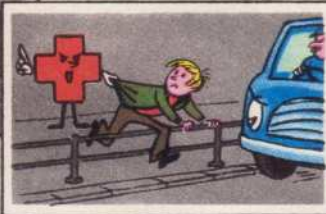
... Tingues respecte al pròxim!

2.3.1. LES NORMES DE CIRCULACIÓ.

El codi de circulació. La primera norma per formar part del trànsit és el respecte a la senyalització.



НЕ ПЕРЕБЕГАЙТЕ ДОРОГУ ПЕРЕД БЛИЗКО ИДУЩИМ ТРАНСПОРТОМ!

ВЕЛОСИПЕДИСТЫ, СОБЛЮДАЙТЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ НА УЛИЦАХ!



Куда _____

Кому _____

Индекс предприятия связи и адрес отправителя _____

Индекс предприятия связи места назначения _____

Ciclistes, al carrer compliu les normes de trànsit.

Circulant en bicicleta cal respectar totes les normes del codi de circulació.



El senyal de STOP és segurament el més important.

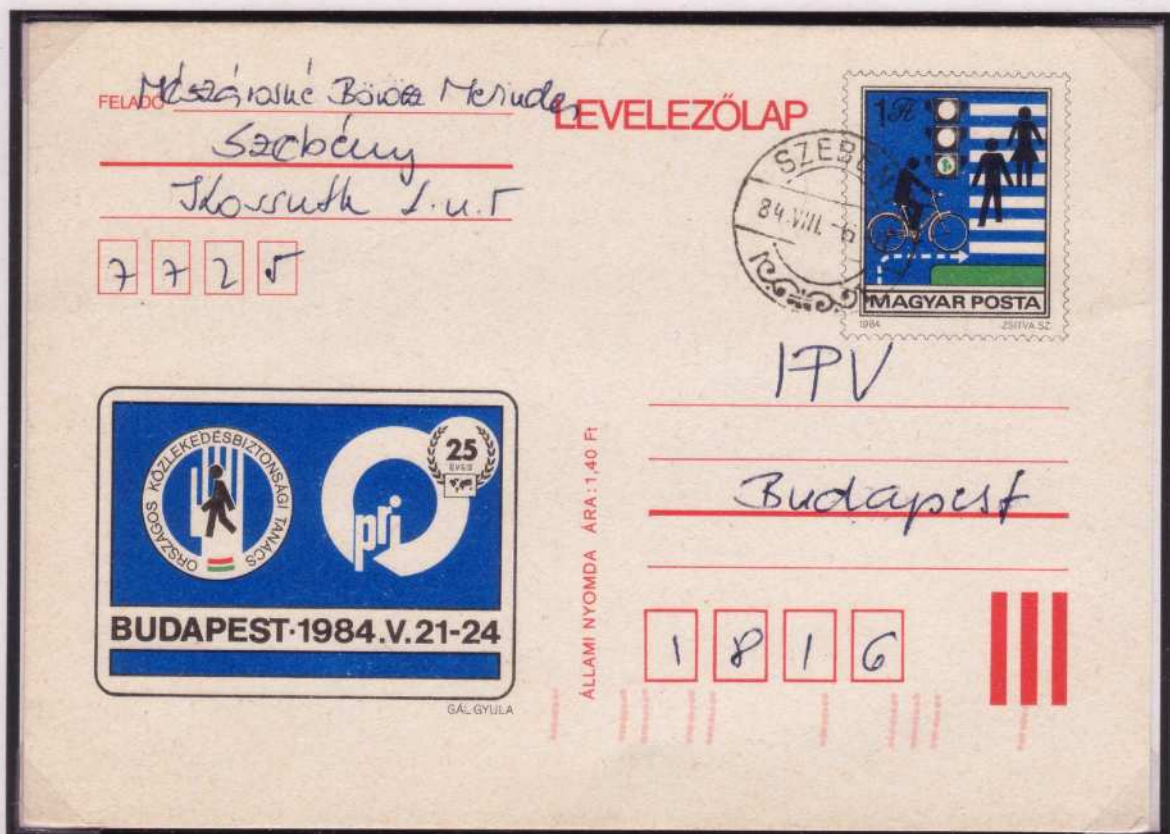


Els senyals de STOP hi són per a la teva seguretat.

Hi ha senyals que prohibeixen la circulació de bicicletes i d'altres que en permeten l'accés exclusiu.



La bicicleta és un vehicle i no ha d'actuar com a vianant. Cal cedir-los el pas.



Cal senyalitzar correctament els girs i la intenció daturar-se amb el corresponent moviment del braç.



Els grups de ciclistes han de circular en fila índia, Ocupant només la part dreta de la calçada.



Ciclistes, circuleu per la dreta i en una sola filera.

Els consells de seguretat. La primera norma per formar part del transit és el respecte als senyals de trànsit i a la senyalització. Els consells de seguretat ens ajuden a mantenir contínuament presents certs aspectes importants per evitar accidents.



Vigila. No estàs sol a la carretera.

2.3.2. ELS ELEMENTS DE SEGURETAT.

L'educació vial. La manera més senzilla d'incidir en el respecte i el coneixement de les normes de trànsit és educant des de la infància.



Els infants han de circular sempre acompanyats d'adults.



Expliqueu als infants les normes de trànsit.



Assegura't de senyalitzar.



Segueix les normes de la carretera.



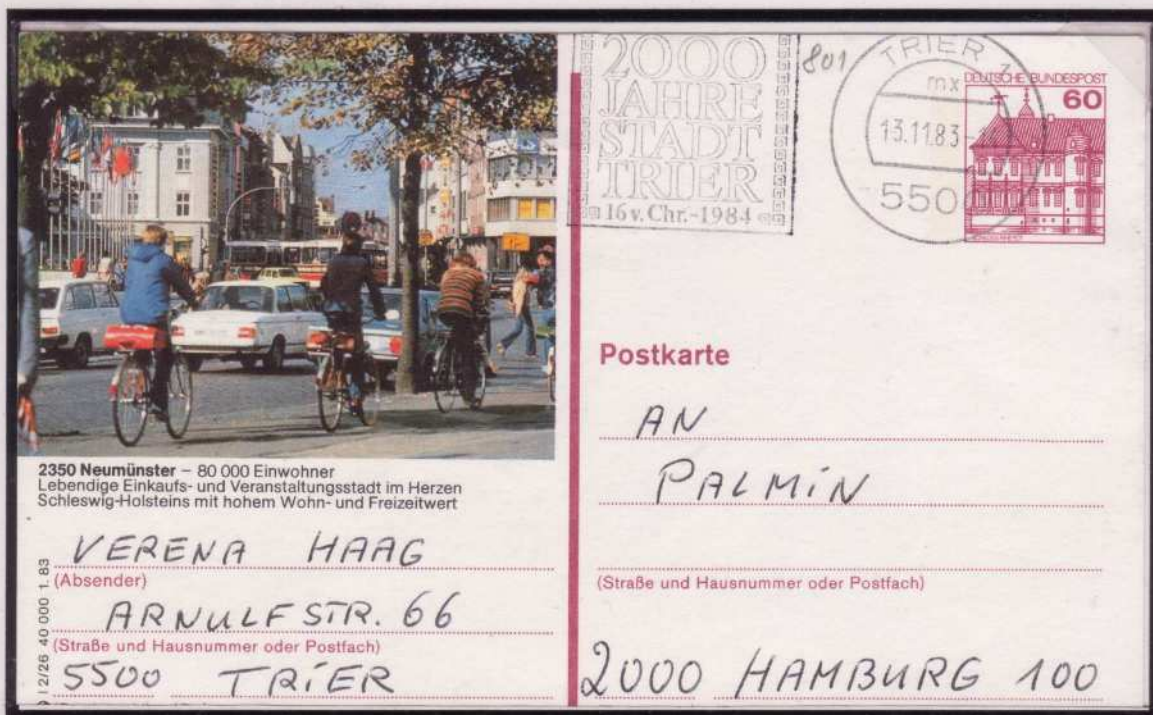
Els carrils-bici. La manera més senzilla de protegir el ciclista és amb la creació i la utilització dels carrils-bici. El ciclista queda segregat del trànsit rodat, allunyant-lo dels perills, permetent-li el goig de gaudir de l'excursió o del desplaçament.

A principis del S. XX, amb la millora del transport motoritzat, la raó inicial de la creació dels carrils-bici fou la de segregat les bicicletes del trànsit, per així fer-lo més fluid. Els codis de circulació de molts països adoptaren l'obligatorietat del seu ús per a les bicicletes.



La regió (de Noord-Holland) construeix carrils-bici.

Actualment ja no són un signe de discriminació sinó una exigència dels propis ciclistes i dels moviments que els representen.



Elements de seguretat de la bicicleta i el ciclista. La bicicleta i el mateix ciclista incorporen elements de seguretat d'autoprotecció.



Utilitzi els frens, senyor ós.



El casc inicialment fou concebut per a la competició. Tanmateix el seu ús en la circulació i l'oci s'ha generalitzat i regulat. Per exemple, als EUA no dur el casc és considera una infracció molt greu.



El timbre és més un element de seguretat, pels vianants, tot advertint-los de la presència sigil·losa i ràpida del ciclista.



Les llums i els reflectors visualitzen al ciclista enmig de la foscor. Portar aquests elements en correcte estat de funcionament és imprescindible davant el sobtat encontre amb un vehicle.



Ciclista, tingues el reflector sempre en ordre.



Les bandes i les armilles reflectants són un nou element que ens fa més visibles.

Les assegurances permeten la compensació dels danys ocasionats o rebuts. Si bé no és un element de seguretat si que contribueixen a una conducció més responsable.



Rijwiel és una companyia especialitzada en assegurar ciclistes.



2.3.3. ELS COMPORTAMENTS INADEQUATS.

Els perills del ciclista. El perill més immediat és la fragilitat davant la resta del trànsit. Els incompliments de les normes per part dels vehicles poden ocasionar accidents: velocitat excessiva, temeritat, menyspreu...



Cal realitzar els avançaments als ciclistes amb seguretat i deixant 1,5m de distància lateral al sobrepassar-lo.



La responsabilitat és de tothom.
Cal sempre vigilar, tant si es va en vehicle de motor o a peu, com si es condueix una bicicleta.



Vigileu els ciclistes i els nens.



Ciclista, para atenció / Atenció que hi ha ciclistes.



(Conductor) Vigila amb les bicicletes.



Conductor, vigila amb les bicicletes.

Els ciclistes com a perill. Les actituds inadequades del ciclista també poden representar un perill per a ells mateixos, la circulació o els vianants.

Dues persones sobre una bici poden provocar inestabilitat, alentiment de la velocitat i dificultat en la frenada.



Retallar la trajectòria en les corbes pot ser molt perillós si no hi ha prou visibilitat.



Ciclistes! Motoristes! no tal·leu a les corbes.



Ciclistes! no us agafeu als camions.

Algunes actituds ja han quedat anacròniques, en gran part a la progressiva sensibilització de la gent. Encara hi ha algú a qui se li ocorre circular agafat d'un camió?

2.3.4. QUAN ARRIBA LA TRAGÈDIA.

És en **els accidents** quan es lamenta més el incompliment de les normes de trànsit. Tant se val de qui hagi estat la culpa. El ciclisme sempre en surt malparat ja que és enormement fràgil respecte als vehicles i els resultats acostumen a ser tràgics.



Eviteu els accidents de trànsit. Vols ser tu el proper?



Aneu amb compte.



捐助南京市见义勇为基金会纪念



Revers



(esquerra:) Quan passa l'accident, el conductor abandona l'home que està greument ferit i, a continuació, fugi. L'home que ho veu, sense considerar res més, porta directament el ferit a l'hospital. Li salva la vida. Això si que és admirable. (Indicació de la dreta: "cap a l'hospital")



Mantingueu els vostres nens lluny de la carretera.

南京市见义勇为基金会

肇事车主太无良
路边留下垂死之人
义士不顾生命危险
救命堪称第一多人

对奖号码:

No 085429

3. L'ESPORT DEL CICLISME.

La competició és innata a la condició humana. Només calgué esperar a la invenció de la bicicleta perquè es creés l'esport del ciclisme, un dels esports més sacrificats i més bells dels que existeixen.





40 ГОДИНИ ОТ СОЦИАЛИСТИЧЕСКАТА РЕВОЛЮЦИЯ

XXXIV
МЕЖДУНАРОДНА
КОПЕЗДАЧНА
ОБИКОЛКА НА
БЪЛГАРИЯ
11-23 СЕПТЕМВРИ 1984

80 ГОДИНИ ПРОФЕСИОННО ДВИЖЕНИЕ

80 ГОДИНИ ОТ ПЪРВАТА ОБИКОЛКА НА БЪЛГАРИЯ
30 ГОДИНИ ПОД ШЕФСТВОТО НА ВЕСТИК-ТРУД

XXXIV
МЕЖДУНАРОДНА
ОБИКОЛКА НА БЪЛГАРИЯ 1984
ПОД ШЕФСТВОТО НА В.Т.Т.Р.

БЪЛГАРИЯ

БЪЛГАРИЯ

1981

25

ГР. С. София

ОКРЪГ Х. К. ИЗТОК

УЛ. № 7 ВХ. Б АП. №

ПОЛУЧАТЕЛ: ПЕТЪР ВЕЛЕВ

1124

Пощенски код
на местоназначението

СОФИЯ-А-Т-Е-Л-Е-Т-О

11.9.84

7000

ПОДАТЕЛ: ГР. С. 1000 София

УЛ. АКСАКОВ 11

Йордан Кочев

3.1. L'ORGANITZACIÓ DE L'ESPORT.

3.1.1. ELS ORGANISMES INTERNACIONALS I NACIONALS.

Els **Jocs Olímpics** són el gran esdeveniment esportiu mundial. El **C.O.I.** és l'organisme encarregat de vertebrar el moviment olímpic.



Tapa de carnet. Mónaco (1993).

La **Unió Ciclista Internacional (U.C.I.)** fou creada fa més de 100 anys per les principals federacions ciclistes del moment. És la màxima autoritat i organitzativa en el món del ciclisme professional.



Anagrames antic i actual de la U.C.I.



Les federacions nacionals són les encarregades d'organitzar l'esport professional dins els seus països i de promoure l'esport del ciclisme des de la base.



3.1.2. ELS CAMPIONATS MUNDIALS.

Els **Campionats Mundials** són la gran festa del ciclisme, els quals es disputen en totes les seves modalitats: en ruta, en pista, ciclocross, BTT, etc. Els primers campionats del món foren els de pista l'any 1895 i en ruta daten el 1927.



Error d'impressió. Decalatge del color blau, creant una varietat en el relleu de les lletres.



El maillot blanc amb l'arc de Sant Martí distingeix el campió vigent. Aquell qui ho ha estat campió té dret a seguir lluint els colors a les mànigues i el coll del seu maillot





La gran cita reuneix en el mateix esdeveniment el ciclisme de pista i de ruta, tal i com representa aquesta emissió italiana (30.08. 1962).

La sencillesa del disseny i l'alt valor facial del segell de 300 lires el feu fàcilment falsificable.



Fals postal amb el mata-segells d'haver estat circulat (18.11.1962).



Sobrecàrrega corresponent al territori del Trieste italià.



3.1.3. ELS JOCS OLÍMPICS.

Els **Jocs Olímpics** són el gran esdeveniment esportiu. La primera edició dels Jocs moderns es celebraren a **Atenes el 1896** i en el programa esportiu ja hi figuraren proves de ciclisme en pista i una prova en ruta de 87 km de d'Atenes a Marathon que fou guanyada per Aristidis Konstantinidis.



La primera emissió olímpica on es representa el ciclisme es correspon a Mònaco (1952).



Error d'impressió: desplaçament pronunciat del color verd.

Els esdeveniments olímpics són una única ocasió per crear infraestructures esportives, com el velòdrom de Lahosan a Pequín.



La filatèlia de temàtica esportiva també té les seves "olimpiades". En les **Olympiphilex** s'exhibeixen les millors col·leccions mundials.



Una medalla olímpica consagra als guanyadors i els duu directament a la història olímpica. Però especialment ho fa en els seus països d'origen.



3.2. EL CICLISME EN RUTA.

3.2.1. EL TOUR DE FRANÇA.

El **Tour de França** és la cursa ciclista amb més anomenada del calendari ciclista. Fou creat el 1903 per **Henry Desgranges** per tal d'augmentar les vendes del periòdic el qual dirigia.



Monument dedicat a H. Desgranges al coll de Galibier, als Alps. La seva signatura és un símbol del Tour.



Maurice Garin va ser el guanyador de la primera edició, celebrada el 1903. Desde el 1919 el guanyador es distingeix amb el **maillot groc**, el més famós dels maillots.



La celebració del cinquantenari i del centenari van ser celebrades filatèlicament.



Monsieur,

Joseph Gubern
Canónigo Baranera 30-22
BADALONA

Els millors ciclistes s'enfronten entre ells i a la duresa del recorregut. Les **etapes de muntanya** als **Pirineus** ja es van incloure el 1910. Els **Alps** són l'altre gran atractiu de la ronda francesa...



... I si la duresa de la muntanya no marca diferències entre els favorits, sempre queden les **contra-rellotges individuals** per deixar clar qui serà el ciclista de l'any.

El Tour de França ha esdevingut un espectacle global que trascendeix més enllà de la frontera gal·la.



El Tour també ens ve a visitar a nosaltres, no tant sovint com ens agradaria, però.

3.2.2. EL GIRO D'ITÀLIA.

El **Giro de Itàlia** és l'altra prova ciclista de referència. La primera edició tingué lloc el 1909 i és, per tant, també centenària. Des del principi està organitzada per la Gazzetta Dello Sport, periòdic esportiu de característic paper rosa, color que el líder de la prova llueix amb la famosa **maglia rosa**.



Luigi Ganna en fou el primer vencedor.



Les Dolomites i els Alps han estat els escenaris habituals de les èpiques etapes de muntanya del Giro.

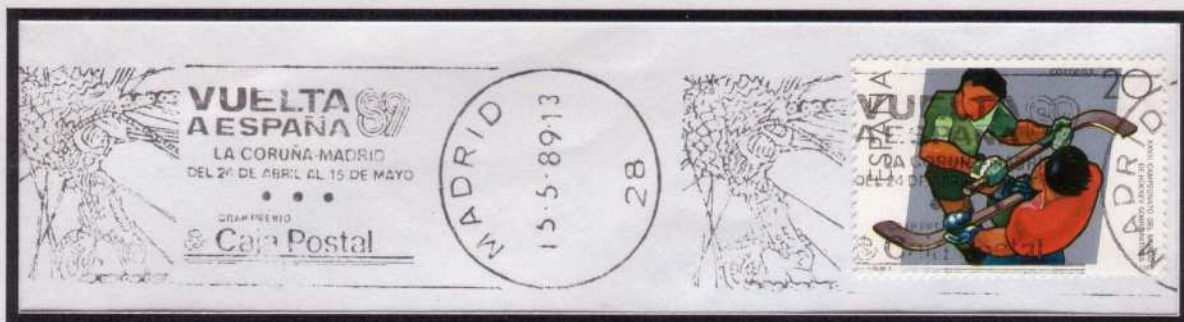


Alfredo Binda, Fausto Coppi i Eddy Merckx han estat els únics ciclistes en aconseguir cinc victòries al Giro.



3.2.3. EL CICLISME A L'ESTAT ESPANYOL.

La **Volta a Espanya**, més coneguda com "**La Vuelta**", és la tercera de les Grans Voltes.



Els seus inicis durant el període convuls de la Guerra Civil, la 2^a Guerra Mundial i el període de post-guerra provocaren discontinuïtat en la celebració de la prova i absència de figures estrangeres.

No fou fins els anys 60s-70s que La Vuelta començà a tenir rellevància internacional i començà a ser guanyada per grans ciclistes. Jacques Anquetil va ser-ne el primer l'any 1963.



Espanya sempre ha sigut un lloc on ciclisme ha tingut gran popularitat. Molts ciclistes han sorgit de sota les pedres en els anys difícils i alguns d'ells s'han fet grans ciclistes que es va internacionalitzar la seva participació.



3.2.4. LES CLÀSSIQUES.

Les clàssiques són curses que han restat inmutables al llarg dels anys, centenaries moltes d'elles. Els "**Monuments Ciclistes**" és el terme que defineix les cinc grans clàssiques: la Milà-San Remo, el Tour de Flandes, la París-Roubaix, la Lieja-Bastogne-Lieja i el Giro de Lombardia.

La **París-Roubaix** és segurament la més extraordinària. Conegut com l'infern del Nord, transcorre a través d'inalterables trams de llambòrdes i sovint amb fred i pluja. Aquesta èpica només és una foto de com eren les curses en el passat.



Una llamborda, el preuat trofeu.

Miquel Poblet fou guanyador de dues edicions de la **Milà-San Remo**. El seu palmarès no només és espectacular sinó pioner entre els espanyols.



3.2.5. ELS GRANS CAMPIONS.

Eddy Merckx ha estat el ciclista més gran de la història: **5 Tours, 5 Giros, 3 Campionats del Món**, el rècord de l'hora i 38 clàssiques i voltes de primera categoria. Tot ho volia guanyar, fet que li valgué el renom d'El Caníbal.



Jacques Anquetil va ser el primer gran campió del ciclisme. Fou el primer en guanyar 5 Tours, als qual els hi afegí 2 Giros i una Vuelta.



Fausto Coppi i **Gino Bartali** són els grans campions italians. A Bartali la 2a Guerra Mundial li va truncar una trajectòria esportiva que hauria estat gloriosa, robant-li els millors anys. Els seus duels van ser èpics al Giro i al Tour. Van representar la divisió política de la Itàlia de post-guerra entre la dreta democristiana i l'esquerra radical.



▲ Prova de corró publicitari.



Compartint l'aigua enmig de la lluita a la muntanya: la imatge més famosa de la rivalitat entre ambdós..

Amb **Bernard Hinault** va acabar una època en el ciclisme: el ciclista total.



Miguel Indurain ha estat ciclista espanyol més gran. Va ser el primer ciclista a dirigir la preparació específicament pel Tour amb un èxit total. Amb 5 Tours i 2 Giros va ser el dominador del ciclisme els anys 90s.



Lance Armstrong ha estat el gran campió del ciclisme modern. Els seus 7 Tours són una fita extraordinària i un exemple de superació a l'aconseguir-los després de superar un càncer.



Mata-segell commemoratiu de la 5ena victòria.



Ha aprofitat el seu exemple i la seva popularitat per donar un impuls en la lluita contra el càncer a través de la seva fundació **Livestrong**.

Livestrong, la fundació d'Armstrong.

La victòria, el ram de flors, el trofeu i el maillot, imatges associades als grans camps



Els **maillots del Tour**: el groc de la general, el verd de la regularitat i el blanc amb taques vermelles de rei de la muntanya.

3.3. EL CICLISME EN PISTA.

El ciclisme en pista és la modalitat més antiga del ciclisme, més popular que el ciclisme en ruta fins els anys 50s, popularitat que es manté encara en molts països. El primer campionat del món fou el 1895.



Els velòdroms, les catedrals del ciclisme. En els inicis del ciclisme l'estat de les carreteres no era propici per la pràctica del ciclisme, així que es construïren els primers velòdroms. A mesura que les bicicletes evolucionaren i es feren més ràpides s'introduïren els peraltes.



Les modalitats del ciclisme en pista comprenen **proves de velocitat i de resistència.**

Les proves de velocitat es disputen sobre distàncies molt curtes i on l'explosivitat dels corredors és la característica més important. Es disputen individualment o contra un rival, existint també les modalitats amb equips de quatre ciclistes.



En la persecució rera-moto cada ciclista aprofita l'ajuda aerodinàmica que li proporciona el fet de circular rera la moto. Aquesta tasca la realitzaven els tàndems abans de la invenció de la motocicleta.



Les proves de resistència combinen el desgast de les llargues distàncies amb curts esprints en moments determinats. Són curses multitudinàries on es pot córrer individualment o per equips de dos corredors.



En el keirin els corredors es desgasten rodant voltes a gran velocitat rera la moto. Quan aquesta es retira la cursa es decideix en unes poques voltes.



Les **curses dels sis dies** són un dels espectacles més extraordinaris que es poden veure en el món del ciclisme. Són molt populars als EEUU, França, Alemanya, Bèlgica i el Japó. La primera cursa es disputà al Madison Square Garden de Nova York el 1893.



Inicialment eren, literalment, sis dies de cursa inhumana. El guanyador de la primera cursa recorregué 2575 Km, amb una mitjana de 18 hores corregudes diàriament.

Per disminuir l'extrema duresa, el 1899 s'introduí la modalitat de parelles amb relleus lliures i, posteriorment, s'escurçaren les curses corrent només de 6 p.m. a 2 a.m., quan l'afluència d'espectadors era major.

3.4. EL CICLISME FORA CARRETERA.

El **ciclo-cross** neix a França als voltants del 1900 quan els corredors no interrompien la seva preparació amb l'arribada de les pluges de la tardor i el fred i la neu de l'hivern.



Tal i com es pot apreciar en les dates dels franquejos, encara avui en dia la temporada té lloc en els mesos del fred i la neu.



La **bicicleta de muntanya** ha popularitzat el contacte amb la natura a través del ciclisme.



3.5. LES MODALITATS MÉS DESCONEGUDES.



El **Bike Trial**, o Trialsin, i el **BMX** es corresponen a modalitats derivades des del motociclisme, el trial i el moto-cross respectivament. Consisteixen en la superació d'obstacles i curses de tots-contra-tots en circuits irregulars de terra.



El **Free-style** i el **Urban Bike** són la cara més divertida i transgressora del ciclisme. Els elements urbans, com esglaons i bancs, serveixen per a fer figures i salts acrobàtics.



El **ciclisme artístic** és la bellesa de la gimnàstica artística i el ballet portada dalt d'un cycle.



El **cycloball** és la versió indoor del fútbol.



El **triathlon** és una prova de resistència que inclou les disciplines de natació, cursa i ciclisme. És una de les proves més exigents ja que l'atleta ha d'estar perfectament entrenat per aquestes tres disciplines tan diferents entre elles.