



**BUTLLETÍ  
INFORMATIU  
DE  
«LA GRUPA»**

**Any 2006  
Quart trimestre**

**EDITORIAL**

El futur del ciclisme . . . . . 3

**LA GRUPA**

¡Os echo mucho de menos! . . . . . 6

**EL SOCI**

Rafael Soria . . . . . 9

**MECÁNICA**

Una nueva era: la era del carbono . . . . . 11

**CICLOTURISME**

Crónica del tourmalet . . . . . 15

Un día de camping . . . . . 18

Especial "CampdevànoI-Ventolà" . . . . . 20

Verano 2006 . . . . . 22

**CALENDARIS**

Sortides (Novembre 2006-Gener 2007) . . . . . 25

**SALUT**

Patologia neurológica perianal . . . . . 35

**ALTRES LÍMITS**

Mi primer 3000 . . . . . 36

**HISTÒRIA DE LA GRUPA**

Història de la grupa . . . . . 40

**NOTÍCIES**

Notícies de la Grupa . . . . . 47

**OFERTES**

Bike World . . . . . 48

Personatge de portada: Entrega del premi del Campionat del Món de Cicloturisme en la categoria de veterans, celebrat a Àustria, a JOAQUIM FERRI.

Butlletí editat per l'A.C. MONTJUÏC  
a través del seu consell de redacció:  
Andries Ruesink, Xavier Òdena, Iñaki Marín,  
Àlex Domec, Paco Cascón i Xavier Jover.  
butlleti@acmontjuic.org  
Número d'exemplars: 190

La redacció no es fa responsable de l'opinió de cap escrit publicat i, per tant, exigeix que qualsevol escrit vingui signat per algú que se'n faci responsable.

Associació Ciclista Montjuïc, carrer Concòrdia 28 - baixos  
08004 Barcelona, Tel. 617 923 699, correu electrònic: grupa@acmontjuic.org,  
web: www.acmontjuic.org

## EL FUTUR DEL CICLISME

En uns moments especialment convulsos per al ciclisme, en què el ressò mediàtic omple notícies amb escàndols, en comptes de fer-ho amb espectacle i esport ciclistes; aquesta temporada 2006 he viscut unes sensacions que m'han fet sentir que al darre de tot això, a l'ombra del que surt als mitjans de comunicació i del que vivim els cicloturistes, hi ha alguna cosa més que ens ha de donar esperances perquè el nostre esport continuï viu per a molts anys: el ciclisme infantil.

Tots nosaltres vivim la bicicleta de forma activa participant en el dia a dia de clubs com el nostre, o prenent part en diferents esdeveniments cicloesportius arreu. Tot això és genial, i segurament és el que omple de sentit les associacions ciclistes; però hi ha un ciclisme paral·lel que fan persones i clubs com nosaltres, amb una tasca desinteressada en favor del foment i la transmissió de la cultura de l'esport als que algun dia el viuran en primera persona, els ciclistes en edat infantil.

Aquesta feina, coordinada des de la Federació Catalana de Ciclisme i portada a terme per les Escoles de Ciclisme escampades per tot el territori català, garanteix que des del mes de Març fins a finals de Setembre, setmana a setmana, s'apleguin a diferents pobles i ciutats de Catalunya nens i nenes que des de petits estan començant a viure la passió per la bicicleta.

Si em permeteu, us faré cinc cèntims de com he viscut aquesta meua primera temporada d'espectador de la Copa Catalana d'Escoles de Ciclisme.



Com alguns ja sabreu compagino les meves sortides a la "Grupa" amb les que faig amb el Club Ciclista Cunit. De fet és el club en el que em vaig iniciar en la pràctica del ciclisme, i al que dec el fet que avui hagi pogut arribar a gaudir de les sortides i el nivell que es proposen als Llebrers de la "Grupa". Bé, doncs aquest petit club del Baix Penedès, no per modest té poques iniciatives, i la seva trajectòria s'ha caracteritzat per promocionar de forma molt activa el món del ciclisme. En particular, fa alguns anys, i amb l'esforç desinteressat d'alguns dels seus membres i de la junta directiva, van emprendre la tasca de difondre i ensenyar la pràctica de la bicicleta a nens d'entre 6 i 14 anys.

De dificultats, n'han trobat moltes pel camí. D'hores de dedicació, n'han hagut d'invertir un cabàs. Però no podeu imaginar el que han gaudit aquestes persones veient com els nens i les nenes aprenien a donar pedals, a utilitzar els desenvolupaments adients, a moure la bicicleta entre cons a velocitats endimoniades. I, evidentment, el moment més bonic: veure el somriure d'un petit campió aixecant el seu ram de flors i la copa que l'acredita com a tal en la seva categoria, mentre li posen el mallot de líder.

Per arribar fins aquí, s'ha hagut de convèncer espònsors, organismes oficials, membres del propi club,... perquè com comprendreu una escola de ciclisme requereix també inversions materials.

# VALL

**Articles de  
Viatge i Pell**  
DES DE 1923

Gran de Gràcia, 165  
Tel. 93 217 94 36  
08012 BARCELONA

Escorial, 17  
Tel. 93 284 98 85  
08024 BARCELONA

- Espònsors. Qui més qui menys coneix la dificultat de trobar-ne, especialment en el cas de modalitats que no tenen cap mena de ressò. Els cicloturistes en sabem molt d'això.

- Organismes oficials. La situació és semblant, però tot i no tenir la repercussió d'altres esports com el futbol, el bàsquet, el tennis,... si que es troba una certa col•laboració.

En aquest sentit, hi ha hagut iniciatives consistorials encaminades a dotar els respectius municipis d'infraestructures permanents per a la pràctica del ciclisme. Potser la més rellevant que tinc en ment, i que molts coneixem, ha estat la de Terrassa, fruit de la qual, als Campionats Catalans d'Escoles de Ciclisme, els representants més nombrosos i amb més nivell són avui per avui els clubs d'aquesta ciutat. El circuit permanent els ha permès fomentar la pràctica de l'esport i ensenyar-lo de forma segura i eficaç. En el cas d'una petita població com Cunit, l'ajuntament sempre ha entès les nostres necessitats i ens permet tancar dues illes de carrers d'una zona poc urbanitzada dos dies per setmana per tal de poder practicar i entrenar amb els nens. En aquest moment s'està negociant amb l'ajuntament la possibilitat de construir un circuit permanent a la població. Un somni que queda lluny, però somiar és gratis.

Iniciatives semblants sonen a diversos pobles de la geografia catalana: Santa Oliva, Vilanova i la Geltrú, Sant Joan Despí,... En la mesura en què es concretin, tindrem un dels recursos bàsics per a la difusió del nostre esport.

- El Club. El tercer implicat que pot tirar endavant aquest tipus d'iniciatives és el propi club. I no em refereixo a la possibilitat d'invertir-hi recursos econòmics, sinó més aviat als esforços col•lectius per dotar al club de la voluntat de difondre el ciclisme, és a dir: de fer docència més enllà de la seva pràctica.

Fa falta gent implicada per a organitzar aquests esdeveniments i, sobre tot, persones que tinguin la voluntat de transmetre els seus coneixements a la canalla. Des d'aquestes línies us convido a reflexionar i a apuntar-vos a mogudes d'aquest estil. Ensenyar a anar en bicicleta i a estimar el nostre esport també és ciclisme.

ALBERT PORTA

## ¡OS ECHO MUCHO DE MENOS!

Sí, tal y como leéis. ¡¡¡¡Os echo mucho de menos!!!! Desde hace unos meses sufro una importante lesión. Ahora da igual pensar si se podía o no haber evitado, el caso es que por su culpa estoy privado de lo que más me gusta hacer en la vida: ¡montar en bici!

Como ya debéis saber, la mala suerte se cruzó en mi camino en forma de caída aquella mala mañana de Sant Jordi. Apenas había recorrido 15 kilómetros de una marcha ciclista cuando mi cuerpo cayó al frío y duro asfalto. En principio, no noté dolor (y eso que el casco se rompió). Quise levantarme y, al apoyar la mano, me di cuenta de lo que pasaba: me había roto la mano. Aquello no tenía muy buena pinta, pero lo peor vino al girarla y ver el dedo índice en tal mal estado...

Lo primero que se me pasó por la cabeza fue: "¡La bici!", pero lo grave fue apercibirme del alcance de la lesión. La caída se saldó con dos dedos rotos, uno con luxación abierta, y varias contusiones. Las malas noticias no dejaban de llegar, pero yo aún mantenía la ilusión de poder correr la Quebranta.

En el hospital me dijeron que, debido a lo complicado de la fractura, habría que operar. La intervención era seria, dificultosa. Varios días más tarde me lo confirmaron: ¡operación! Mis esperanzas se vinieron abajo cuando me comunicó el doctor que "quizá no quede bien la mano" y, por segunda vez en mi vida, oí lo que nunca me gusta escuchar: "No creo que puedas volver a coger el manillar" (aquella frase que oí cuando lo del derrame me acabó de lapidar). ¡Otra vez no! ¿Será esta la definitiva? Perdí todas mis ilusiones y motivaciones.

La bicicleta es mi vida, mi pasión. La vivo, me divierto, me desconecta de problemas, hago amigos. La bici me lo ha dado todo, me ha enseñado mucho, me ha evitado caer de joven en malos vicios, la bici me ha hecho valorar lo que cuestan las cosas en la vida, me ha enseñado que sin esfuerzo ni empeño nada se consigue, me ha formado un poco más como persona y me ha hecho vivir sensaciones que jamás en la vida olvidaré, de las que ponen los pelos de punta, de las que hacen reír y llorar. Para mí, la bici es un sentimiento muy fuerte y ahora no sabía qué iba a pasar.



Me costó mucho, fue duro, pero asumí que no correría la Bonaigua, la QH..., y quién sabe, quizá no pudiera volver a coger el manillar. A partir de aquel momento me dejé llevar por una absurda depresión, me abandoné. Pero esto de la bici me corre y me arde por las venas, así que decidí no dejarlo. Si no podía correr, al menos ayudaría, y me fui a la Bonaigua a echar una mano en todo lo que pudiese. Allí volví a ver a mis compañeros, gran alegría la mía y gran envidia de no estar junto a ellos.

No fue hasta inicios de julio que, gracias a lo que yo considero un detallazo de los buenos amigos del Club Ciclista Mequinenza hacia un enamorado de las marchas, y en especial de su marcha, recobré la ilusión y la alegría por la bici. Gracias a ellos logré poner mi mente de nuevo a rodar, saqué fuerzas de todas y cada una de mis células y corrí su marcha. Tal fue la ilusión que ni el dolor en la mano por la vibración de la carretera, ni la falta de kilómetros, me impidieron acabarla y subir al castillo. Fue ahí donde me convencí y juré que yo, como ya había hecho una vez en mi vida, ¡lograría volver!

Ahora me encuentro en la escalada de uno de esos puertos durísimos; se llama "COLLADO REGRESO" y nada tiene que envidiar a ninguno de la Vuelta, Giro, o incluso Tour. A pie de puerto, la cima se ve muy lejos, con rampas muy duras. Sé que, con mucho esfuerzo y con el molinillo de la ilusión, lograré coronar, sabiendo que

quedan muchos kilómetros, que habrá muchos falsos llanos, pero sé seguro que, una vez arriba, todos me estaréis esperando sonrientes para decirme: "¡Que sea la última vez que te descuelgas! ¡Escamarlan!". (Cuento con ello)

No sabéis cuánto extraño el no poder salir con mis amigos de la Grupa, extraño ese "sálvese quien pueda" en las subidas, extraño esos palos subiendo, extraño salir con vosotros, extraño vivir con vosotros las marchas, extraño las bromas, risas y discusiones durante el almuerzo, extraño esos gritos de "¡Escamarlans!". En los malos momentos me animo entonando esas frases famosas que tanto he oído decir a Mariano ("¡Ay madre, que me la han rotoooo!") y a Juanito ("¡Rubio, que no tiras!"). Luis, sólo puedo decirte que tengo ganas de volver a ser el mismo que un día fui para batirnos en igualdad de condiciones, ja ja ja.

Agradezco mucho los ánimos recibidos de todos los compañeros de la Grupa, y sólo deseo estar muy pronto "dando por saco" como solía hacerlo.

Quiero, por último, dar las gracias a mi madre y a ti, Esther, por todo el ánimo que me habéis sabido dar, por saber y entender lo que para mí significa esto de la bici, por reír mis alegrías, animarme en mis penas y, aunque se que sufrís por ello, alegraros de que de nuevo intente volver a andar en bici, porque sois mis mejores fans. ¡Gracias a las dos!

Por todo esto, y muchas cosas más, os digo de todo corazón: ¡Amigos, os echo mucho de menos a TODOS!

IVÁN ROBLES



## RAFAEL SORIA

**Lloc i data de naixement:** Barcelona, 28 de juliol 1931.

**Viu a:** Barcelona, en el conegut barri del Poble Sec.

**Situació familiar:** Casat.

**Professió:** Actualment estic jubilat, però sempre he treballat en el ram de l'alimentació. Als 14 anys ja ajudava al meu pare a la vaqueria; després vaig obrir una botiga de queviures, i quan em vaig jubilar, tenia una parada d'embotits i productes elaborats per mi mateix de manera artesanal, en un mercat municipal. Sempre he estat autònom.

**Aficions:** Ciclisme, natació, futbol i tot el que siguin esports.

**Se't coneix com:**

**Música preferida:** Quan era jove, m'agradava aquella música que es podia ballar, com per exemple els boleros, i les cançons que cantaven en José Guardiola i en Ramón Calduch. Però ara estic en la "tercera joventut", i tinc l'oportunitat d'assistir al Liceu, a l'Auditori i al Palau de la Música, m'he aficionat bastant a la música clàssica.

**Pel·lícules favorites:** Les modernes no m'agraden massa, però de les antigues en recordo moltes com "El Conde de Montecristo", "Gilda", "Los tres Mosqueteros", "Rebecca", "El Tercer Hombre" i d'altres que també podria anomenar.

**Lectura:** Més que llegir, m'agrada fullejar els llibres relacionats amb l'art gòtic i el romànic, sobretot aquells on surten fotografies de catedrals i barris d'aquests estils.

**Soci des de:** 1997

**Amb quin grup surts habitualment:** Amb el C

**Per què t'has fet soci de la Grupa:** Per les referències que em va donar un amic que hi pertanyia.

**Principals gestes amb la bicicleta:** La marxa de La Pobla de Segur.

**Algun projecte, pla o desig per anar en bicicleta:** Continuar sortint amb els companys tres cops per setmana.

**Ciclistes favorits:** Eddy Merckx, Miquel Poblet, Miguel Indurain.

**Recorreguts favorits:** Montserrat, Sant Sadurní, etc.

**Bicicletes:** Quadre Colnago, Grup Campagnolo, Super Record.

**Què t'agrada de "la Grupa":** L'ambient i la companyonia.

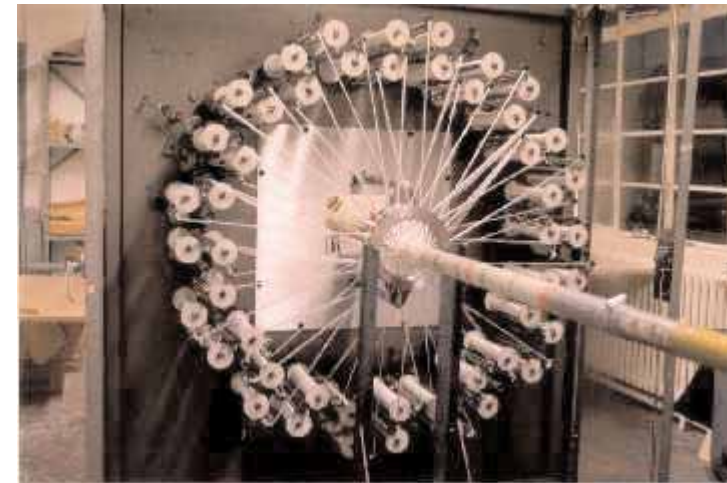
**Què t'agradaria canviar/millorar del club:** M'agradaria que continués la cordialitat que hi hagut fins ara.

**Per finalitzar, què et sembla el Butlletí del club:** El Butlletí del club és molt eficaç, per assabentar-te de totes les sortides de la temporada i s'ha de reconèixer el treball de moltes persones que hi posen tot el seu interès per tal de que això tiri endavant. No defalliu, continueu així. Moltes felicitats per a tots aquells que hi col.laboren.

## UNA NUEVA ERA: LA ERA DEL CARBONO.

Mucho ha llovido desde que en la vieja Europa se vio rodar por primera vez un artefacto de madera denominado "velocípedo". Mucho ha llovido entre aquellas primeras "bicicletas" de madera y las actuales. Desde hace unos años ha venido abriéndose paso en el mundo de la bicicleta un material que, poco a poco, ha dado el relevo a otros materiales, como antaño sucediera con el paso del hierro al acero, y de éste al aluminio. Al igual que sucedió con el aluminio, el cambio de material ha resultado una verdadera revolución, tanto estéticamente como en prestaciones, siendo tal, que hasta el campo de los "complementos" ha cedido a dicho empuje.

Aunque el carbono no es un material reciente (nos hemos de remontar al año 1.967 para constatar su uso por primera vez, cuando fue creado por los ingenieros aeroespaciales con la finalidad de rebajar el peso de sus naves), sí que es reciente su enorme popularidad. Los primeros en utilizarlo en el ámbito ciclista fueron Trek y Look. Sólo hay que echar un vistazo a las revistas de ciclismo, o a muchas de las nuevas bicicletas que vemos rodar, y nos convenceremos: ¡la fiebre del carbono ya esta aquí!



Máquina Trenzadora de Carbono. (en este caso, Carbono Blanco)



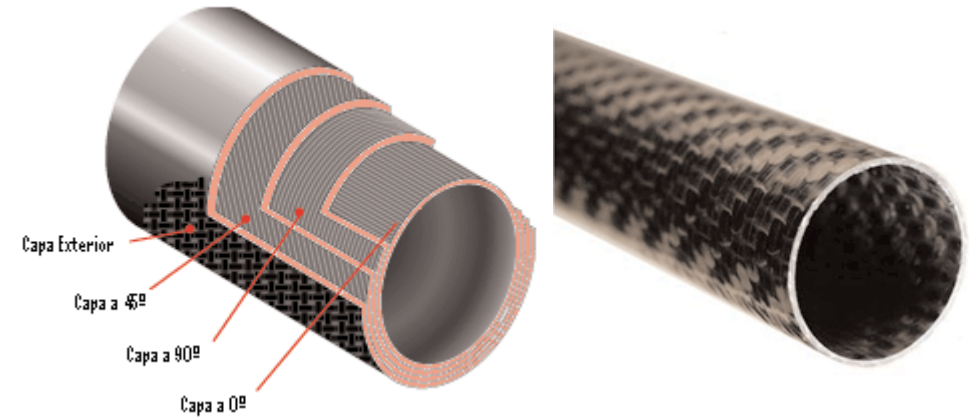
Para entrar en materia, la fibra de carbono, llamada por los ingenieros Composite, no es más que la unión de fibras de grafito de alto módulo (HM) en varias capas trenzadas con una base de resina de epoxy, que aporta la solidez final. Las fibras, inicialmente suministradas en rollos, son posteriormente desenrolladas. Se presan entonces los hilos y se ligan con epoxy, orientándolos en una sola dirección, para conseguir hojas. Estas hojas se colocan después sobre una base de epoxy formando distintos espesores destinados a diferentes zonas específicas del cuadro. Se utiliza un número de capas más elevado en las zonas principales del cuadro, al estar éstas muy solicitadas (presiones más fuertes y constantes), mientras que para la concepción del tubo superior se aplican menos capas con el fin de reducir el peso del cuadro sin por ello disminuir su solidez.

Para mejorar las cualidades del carbono, las fibras son trenzadas a diferente angulación. Según sea ésta, se consiguen diferentes objetivos. Por ejemplo, a  $0^\circ$ , se obtiene rigidez y resistencia longitudinal; a  $45^\circ$ , rigidez y resistencia a la torsión, y a  $90^\circ$ , resistencia a la deformación circular. De ahí que si miráis bien vuestro cuadro (los que tengáis carbono, claro) observaréis que las fibras no siempre llevan el mismo cruzado y, como en los icebergs, sólo veis una capa, debajo de ellas hay bastantes más.

La revolución que ha supuesto la entrada de este material en nuestro mundillo ha sido tremenda, ya que con el carbono se gana en ligereza (la mitad de peso que un buen acero) y en resistencia (hasta 4 veces más rígido que el mejor de los aluminios), siendo también un material inmune a la corrosión y que absorbe las vibraciones de la carretera (quien tiene una, lo nota). También ha provocado una revolución estética, ya que con él se pueden alcanzar infinitas formas, logrando así unos diseños atractivos y/o exóticos, que antes eran imposibles de lograr con el aluminio o el acero. Pero la mayor de todas sus cualidades es la mejora del ciclista, pues llevando una de ellas "tira más"... ¿o no? Según el caso.

Dentro del mundo del carbono hay, al igual que en el aluminio, diferentes denominaciones y tipos ( T300, T700, T1000, M30, HM, VHM, OCLV, T7000, 3K, 12K...), siendo la base principal de todas ellas el grafito HM (High Modulus). Estas denominaciones responden a standards de calidad y fundamentalmente al marketing, teniendo cada marca su propia denominación de fibras: OCLV (Trek), VHPC

Tubo de Cuadro de Carbono



Detalle ampliado de la fotografía del tubo

Tubo realizado en fibra de carbono

(Look), FACT (Specialized), y diferenciándose las unas de las otras básicamente en la densidad final, lo que afectará al peso final del producto.

Donde sí radican las grandes diferencias de un cuadro de carbono es en su construcción. Digamos que se pueden diferenciar 3 tipos de cuadros: montado por partes (normal), uniendo los tubos a piezas construidas (racores) o monocasco (una sola pieza).

Cuando hablamos de racores nos referimos a un cuadro con tubos de carbono unido por racores en las zonas más delicadas (pipa de dirección, caja de pedalier, tubo de sillín), siendo tales de carbono o aluminio. Con ello se aporta una mayor rigidez al conjunto.

Por otro lado están los cuadros normales, que se fabrican uniendo las piezas por separado, creando un cuadro sólido.

Y, en último lugar, se hallan los cuadros monocasco. Dichos cuadros son más complicados de concebir, debido a que se utiliza la tecnología del airbag, que consis-

te en montar las láminas de carbono en el molde con una imprimación de epoxi, para ir dándole forma con una bolsa de aire que, una vez cerrados los moldes, se inflará para comprimir al máximo la mezcla y así crear el cuadro de una sola pieza y sin uniones. Ello permite ganar en rigidez, solidez, ligereza y resistencia. No está muy extendido, debido a su elevado coste de fabricación, pues se debe realizar un molde por cada talla de cuadro.

Las posibilidades del carbono son casi infinitas. Se pueden imaginar todo tipo de diseños y de “inventos”, como el que acaba de sacar al mercado la marca española Goka: “el carbono de colores”. No consiste más que en tintar las fibras de color, pero resulta un atractivo cambio estético.

El carbono se utiliza ya para prácticamente cualquier parte o accesorio de la bicicleta: bombas de aire, portabidones, llantas, bujes, pedales, bielas, platos, tijas, manillares, potencias, y todo lo que esté en la imaginación del constructor. Es tal la importancia de la “era del carbono” que constructores de tanto renombre y “tradición metálica” como Pinarello, han sucumbido finalmente a su poder, lanzando en su gama alta cuadros de dicho material.

A la espera de la futura “nanotecnología en carbono” -y sintiéndolo mucho- he de comunicaros que cada vez más compañeros nos estamos pasando al oscuro material.

**¡Bienvenidos al lado oscuro de la fuerza!**

I.ROBLES

## CRÓNICA DEL TOURMALET

Después de haber sufrido en la Quebrantahuesos, aunque menos que el año pasado, un grupo de compañeros y aventureros nos fuimos a disfrutar del mítico Tourmalet, objetivo ya planeado desde hacía meses. Unos ya habían saboreado sus rampas en otros momentos, pero para otros, como yo, era la primera vez. No digo que fue como la primera vez que se hace algo que nunca has hecho, pero sí iba con mucho respeto por lo que decían.

Amaneció un día entre nublado y lluvioso, en un pueblecito donde había una Madame (bautizada “La le Choriz” o “Le choricé”) muy querida por algunos, especialmente por Alfred. Nos levantamos con expectación y cierta timidez.

Nada más salir, y dudando aún de culminar la aventura a causa del mal tiempo, ya algunos apretaban el paso. Primero había que subir el Col de Aspin, (es más el



El grupo, en la cima, junto al lehendakari Ibarretxe (gran aficionado al ciclismo)



nombre que el puerto en sí). Algunos se desviaron para buscar otro puerto desconocido (Col de Beyréde), por una carretera de cabras de la cual mi persona y otro guerrero con más canas (Andrés) que todos los demás juntos (poco pelo) y fogueado en mil batallas, pensamos: "si por aquí no se desvía ningún ciclista, es porque esa carretera no es un buen presagio". Y así fue, porque pronto otros dos caballeros (Alberto y Agustí) se arrepintieron de la trampa preparada por Monsieur Molons. Coronando el Aspin veíamos la pintura del paso del Tour en la carretera, que decía: ¡Allez, Ledesma, allez Valverde, allez Alberto!, etc. Hicimos las fotos junto a una vaca "con campanita" y no esperamos (porque nos aburrimos de esperar). Como los otros llegaban después de la experiencia del desvío execrable y vilmente preparado por el Monsieur...

Nos fuimos en buca del Tourmalet y esperamos en un bar, un tiempo que nos pareció una eternidad. Como los otros no llegaban, decidimos ir tirando y subiendo poco a poco. Éramos cuatro compañeros, y yo me quedé con el más veterano, el de más peso, el de más experiencia, para subir tranquilos. Ambos sabíamos que podíamos ir más de prisa (a 8, 9 y a veces a 10 Km/h).

Subíamos la rampas en medio de una neblina que cada vez se tornaba más densa. La pendiente se incrementaba (ya a partir del km 4-5 eran del 9 y el 10%, mantenido, duro, pero subible). ¡Y venga a subir piñones! Hasta el punto que antes de la Mongie –estación de esquí- tuve que echar mano del último piñón y me quedé un poco más atrás, por el miedo a forzar y que me faltaran fuerzas para terminar. La Mongie la pasé bien. Iba subiendo tranquilo, respirando sin dificultad. En los dos últimos kilómetros ("Sommet à 2 Kms") la carretera dibujaba verdaderas paellas, y yo escuchaba el sonido de la cabras desde dentro de la niebla, que no dejaba ver más de 3-5 mts. Miraba hacia lo alto para ver si iban a saltar por encima de mí. En aquel momento, ¡suena el teléfono y hablo con mis hijos, que le habían quitado el teléfono a la yaya! Ya en el último km me enfrento a rampas del 13%. Parecía que no llegaba...

Pero llego a la cumbre, digo "¡por fin!", y me quedo admirando al ciclista plateado. (Aunque se me ha hecho difícil, sigo pensando que es más duro el Marie-Blanch).

Poco a poco, fueron llegando los guerreros, con unos caretos que no podían ocultar el sufrimiento. Entonces me acordaba de alguien muy sabio de la Grupa que decía: "a nuestras edades y por lo que hacemos, tenemos que salir a disfrutar y no a sufrir". Pero el sufrimiento, algunos, lo llevan en la sangre.

Una vez llegados y almorzados, nos fuimos a hacer fotos míticas. Llamé a un ciclista que pasaba por allí (del cual Le Choricé decía: "este tío me suena de algo"): "Lehendakari, Lehendakari, venga y se hace una foto con la peña más antigua de Catalunya, por favor". Y el desconocido se hizo dos fotos míticas con nosotros.

Finalmente emprendimos la bajada, entre la niebla y la lluvia, con peligro constante, y donde Xavi Molons perdió sus gafas, vilmente rotas en mil pedazos por un coche. Ya de camino al Hotel de la Madame, alguien dijo: "ya verás como ahora van a correr sin piedad, como cabras". Y así fue. Íbamos a 50 km/h, después del palizón, pero todos llegamos, aguantando el tipo.

Al día siguiente, Monsieur Molons nos tenía preparada una jornada sólo para cabras y nos hizo sufrir a unos más y a otros menos.

Por último, queda la alegría de haber estado con un grupo de amigos (Xavieres, Alfred, Cristian, César, Alberto, Andrés, Roger, Agustí) disfrutando de esta inolvidable excursión.

No quiero dar envidia a los lebreles plus, pero invito a todos a organizar jornadas como ésta.

SERGIO LEDESMA

## UN DÍA DE CAMPING

Durante una de las salidas veraniegas del sábado, mi amigo Lluís Martínez, "Ullrich", me comentó que estaba veraneando en un camping de Súrria. Que si el paisaje es chulísimo, que si está lleno de carreteras sube y baja, que si me pego un baño en la piscina después de salir... Total, que me invitó a pasar el día con su familia.

El plan era realizar una salida suave por la mañana, después darnos un bañito en la piscina y, para rematar, zamparnos una paellita. Claro, te lo pintan así y no rechazas la invitación.

Resumiendo, que quedamos en Súrria el jueves. Desde allí fuimos al camping y enseguida salimos con las bicis. Empezamos muy tranquilos, calentando un poco las piernas, pero yo intuía que la salida no sería tan tranquila. Nos aproximamos al pri-

mer puerto, de unos cinco kilómetros, y la verdad es que lo subí muy bien. Se lo comenté a mi amigo Lluís, para desmoralizarlo un poco, y me dijo:

- Ya lo veo, ya lo veo.

Por lo escueto de la respuesta intuía que el tío estaba preocupado. No me confié demasiado, ya que lo peor estaba por llegar: un puerto final de unos catorce kilómetros. No era un puerto duro, tenía descansillos, pero también tenía algunos tramos con rampas traidoras, perfectas para pegar hachazos.

Comenzó la subida con dos primeros kilómetros duros. Yo le dejé la iniciativa a él: ya que se iba a marchar, pues a chupar rueda. Pasamos ese primer tramo sufriendo los dos, ya que mi compañero había incrementado el ritmo para dejarme, pero haciendo un poco la goma puede seguir a su rueda. Los kilómetros iban pasando y se acercaba la parte final. No era excesivamente dura, pero yo veía que cada vez íbamos más rápido: ¡el tío estaba apretando! Supongo que tenía claro que no quería llegar conmigo arriba. ¡Qué estaba pasando! Apretó un poco más y me agarré como pude a su rueda. Cuando ya sólo faltaban unos trescientos metros pensé: "¡A por él!". Y entonces metí un piñón y le esprinté con todo lo que tenía. No le vi la cara, pero seguro que se quedó de pasta de boniato. Continué metiendo ritmo, pero no acababa de coronar y sabía que lo llevaba a rueda. Al cabo de unos segundos me pasó esprintando. Intenté seguirle, pero algo me frenó: sin duda alguna fueron la paella y la piscina. ¡Cómo iba a humillarle en su casa y después meterme un bañito y una paella a su costa!

Al llegar a la cima vi que el esfuerzo había valido la pena. A mi colega se lo veía cansado, pero contento. Me había doblegado de nuevo, pero los dos sabíamos que aquel día había significado algo más. Aún así, al llegar al camping tuve que oír cómo le decía a su mujer que no hacía falta que le lavase el maillot, que sólo lo airease, porque no había sudado mucho. ¡Qué humor tienen algunos!

Un saludo para Lluís y su familia, y gracias por su hospitalidad.

GABRIEL SEGURA

### CALEFACCIÓ ECONÒMICA: sense OBRES ni DEPÒSITS

#### Consums orientatius

Pis 50 m2: de 240 a 270 euros tot l'any  
Pis 100 m2: de 330 a 360 euros tot l'any

#### IMPORTANT

Possibilitat de subvenció  
oficial fins a un 35% de descompte

"Kalderes" automàtiques amb o sense rodes

Dissabtes portes ofertes:  
**Únic importador: Sol Solet**  
Sant Martí de Tous, 2 – 08700 IGUALADA  
Tel. 93 804 88 32 – Fax 93 804 88 34  
www.solsolet.net – info@solsolet.net  
JOSEP M<sup>a</sup> CASTELLVI (soci de la grupa)

## ESPECIAL "CAMPDEVÀNOL-VENTOLÀ"

El dia 8 de juliol, una bona colla de gruperos (ciclistes i acompanyants) vam participar a aquesta especial organitzada pel grup A. Cal matinar: a les 5 tothom a la plaça d'Espanya o a les 5'30 a Fabra i Puig. Naturalment, durant el viatge d'anada, calma, perquè "quines hores aquestes d'anar pel món...!" En justícia, aquesta "valentia" l'hem compartida amb tots els familiars que ens han volgut acompanyar.

Ja som a Campdevànol. Tothom preparat per a experimentar durant unes hores intenses sensacions de plaer (superació, llibertat, amistat, solidaritat, contacte amb la natura, bon menjar...) i alguna de patiment. Anem cap a La Pobla de Lillet. Passem pel trencall que va cap al Santuari de Gombren; algú hi ha pujat amb bicicleta? Deu n'hi do! Com s'enfila la carretera! Per cert, és un lloc preciós per passar-hi uns dies dormint i menjant molt bé.

Comencem la pujada a La Creueta (amb els seus 2068 m). Abans d'arribar-hi, però, necessitem un bon esmorzar a Castellar de n'Hug, un esmorzar de ciclista. Alguns fins i tot s'atreveixen amb un whisky; volen potser oblidar que el "calvari" no s'ha acabat encara?



**Josep María Ribera "NINUS"**

SEPÚLVEDA, 13 TEL/FAX: 93 424 55 85 08015 BARCELONA



I posats a fer recomanacions turístiques, una altra, la del Ferrocarril Turístic de l'Alt Llobregat que permet visitar l'exposició de vehicles de transport (a l'estació de La Pobla de Lillet), els jardins Artigas (dissenyats per en Gaudí) i el Museu del ciment Asland (a l'estació de Castellar de n'Hug). Però això serà un altre dia. Hem recuperat energia, o no? Potser ens hem passat amb el menjar i el beure? Sigui com sigui, cap amunt!

Uf! ho hem superat i per fi hem arribat a la Collada de Toses. Cap a la dreta, de baixada, arribem a Ventolà, a "Ca l'Anna". De debò, només anomenar aquest establiment, comença dins nostre una important producció de sucus gàstrics. La majoria se n'hi van directes, però quatre despistats se'n van cap a l'esquerra, camí de Puigcerdà. 5 Km abans d'arribar-hi, però, tot veient aquesta població, s'adonen de la seva equivocació i se'n tornen. Al començament de la pujada a Ventolà són rebuts per uns quants companys solidaris, que sempre n'hi ha, i que després, per contra, els fan suar de valent fins arribar al punt de destí, on s'hi troba la resta del grup.

I a continuar la gresca, gresca que malgrat el cansament no presenta treva dins l'autocar, en el camí de tornada. Com sovint succeeix, hi ha un cap de turc, algú que rep la pluja de burles i burletes que la gràcia innata dels companys, adobada amb el bon menjar i el bon beure, li dirigeixen; i a sobre li toca escriure aquest article. Però això sí, de "bon rotllo" per part de tothom!.

JOSE LUIS GUTIÉRREZ

## VERANO 2006

La aventura del verano 2006 comenzó meses atrás en una animada cena alrededor de unas buenas viandas. Después de hacer balance de la temporada anterior y con los efectos del vino a cuestas, acordamos que participaríamos en la dura marcha Fausto Coppi, que todos los años se celebra en la localidad italiana de Cuneo el primer domingo de julio. Para aprovechar el viaje nos quedaríamos unos cuantos días subiendo puertos de la zona, que los hay para dar y tomar.

La expedición de diez aguerridos cicloturistas –siete del Club Ciclista Provençalenc, dos de ellos venidos desde Talavera de la Reina y Guadalajara, y tres de la Agrupació Ciclista Montjuïc– partió por carretera desde Barcelona el viernes 30 de junio.

El sábado acordamos estirar las piernas antes de la marcha. Y qué mejor que subir a Prato Nevoso, a tiro de piedra desde el hotel. Se trata de una subida de buen asfalto y tranquila por el poco tráfico, aunque no carente de dificultad.

El domingo sonó el despertador a las 5 de la mañana, como en las grandes ocasiones. La salida era en la Piazza Galimberti de Cuneo, a las 7 horas. Allí estábamos reunidos unos 700 ciclistas. Nuestra salida fue, como casi siempre, a cara de perro. Al llegar a Sampeyre vamos a quitar el plato grande un buen rato. Toca subir el Colle de Sampeyre, un auténtico coloso de 16 kms, 8.1% de media muy sostenido durante todo el puerto y rampas máximas del 17%. Al final del descenso llegamos a una carretera más ancha, que seguiremos unos 5 kilómetros hasta llegar a Ponte Marmora. Desvío a la izquierda y veremos el cartel fatídico: Colle di Fauniera, 22 kms, 6.6% de media y 17% de máxima. El colle es durísimo -aunque un poco más humano que Sampeyre- ya que tiene algún tramo donde el desnivel se suaviza un poco. En el kilómetro 21 llegamos al Colle Esischie. Nos quedan unos 1.500 metros para transitar por el Colle dei Morti o Fauniera. Allí merece la pena parar a recuperar fuerzas, mirar el paisaje y hacernos fotos en el monumento a Marco Pantani, que sigue siendo un auténtico ídolo en toda Italia. Nueva bajada, estrecha y peligrosa, hasta Demonte. Aquí ya podríamos seguir hasta Cuneo directos por la carretera general, pero nuestros amigos de la organización nos dirigen hacia Festiona para subir la última emboscada del día, la Madonna del Colletto. Son 7 kilómetros a una media del 7,5% y ram-

pas de hasta un 15% que dan la puntilla a más de uno. Nos arrastramos hasta llegar al avituallamiento de la cima, situado en el kilómetro 175. Desde aquí nos quedará bajar el puerto y otros 20 kilómetros de llano favorable hasta llegar a la meta en Cuneo. En total, 200 kilómetros de recorrido y casi 4.500 metros de desnivel, al nivel de las marchas más duras de Europa.

Al día siguiente algunos optaron por hacer “descanso activo” subiendo el colle de Pian de Re, un “puertecillo” de 21 kilómetros al 6.5% de media con rampas de hasta el 16%. Otros, más listos ellos, se dedicaron a pasar el día haciendo turismo y compras en Cuneo.

El martes tocaba dejar esta zona y trasladarnos hasta Susa. Para no perder el día decidimos desviarnos un poco de la ruta y dejar los coches en Locana para subir otro auténtico puertaco, el Nivolet. Nada menos que 39 kilómetros de ascensión hasta llegar a más de 2.500 metros. Como curiosidad, el puerto tiene un túnel de casi 5 kilómetros donde están las rampas más duras, de hasta un 16%.



El miércoles amaneció muy nuboso, pero hicimos la ruta prevista aprovechando que teníamos furgoneta de apoyo. Se trataba de pasar a Francia subiendo el Mont Cenís por la antigua vía napoleónica, descender a Lanslevillard, subir el mítico Iseran y deshacer el camino para llegar de nuevo a Susa ascendiendo Mont Cenís por la vertiente francesa.

La mañana del jueves apareció con muchas más nubes en el cielo, con lo cual decidimos tomarla de descanso..., menos algunos yonkies de la bici que tiraron de mapa y subieron hasta Fraís, un duro puerto de unos 13 kms al 7.3%, con 7 kms seguidos a más del 9% de pendiente media. Ideal para recuperar piernas de lo que llevábamos y de lo que nos quedaba.

Al mediodía dejamos atrás Italia y pasamos definitivamente a tierras francesas. Afortunadamente, el viernes no llovió y pudimos disfrutar de dos rutas a elegir. Una era subir por la vertiente de Barcelonnette los puertos de Cayolle y Allos. Dos cols no demasiado conocidos pero sí auténticamente alpinos, con sus cimas a más de 2.200 metros de altura. Los más entrenados optaron por la ruta Cayolle–St Martin Entraumes–Col des Champs (con un precioso descenso que causó sensación)–Colmar–Col d’Allos y vuelta a Barcelonnette. En total, 120 kms y casi 3.200 metros de desnivel.

Y llegamos al jueves 8 de julio. Último día y otra auténtica etapa reina. También hubo dos posibilidades con inicio y final en Jausiers: la primera era subir el Col de la Bonette-Restefond, bajar por la misma vertiente y subir el Col de Vars. La otra opción era subir igualmente la Bonette, entrar en Italia y bajar hasta Isola, subir el Colle della Lombarda, bajar hasta Pratolungo y subir el Col de Larche (o Maddalena) para volver a Jausiers. Un auténtico etapón de 160 kms y 4.100 metros de desnivel que se hizo con calma debido a que la gasolina estaba ya en la reserva. Sin duda la estrella del día fue el Col de la Bonette. Un capricho del amigo Napoleón, que es la carretera de dos vertientes más alta de Europa, con casi 2.800 metros sobre el nivel del mar en la cima y más de 12 kms por encima de los 2.000 metros.

La cena de final de temporada será de nuevo en octubre. ¿Dónde iremos el próximo año?

RUBÉN CARRO

### NOVEMBRE 2006 (Hivern - Grup A)

#### **Dia 04 CASTELLVI DE ROSANES. (Polígon Ind.) Castell de S. Jaume. Tel. 937743105**

ANADA: Per M. de Rei, ctra. de Rubí, cruïlla Castellbisbal fins ctra de Tarrasa, Reagrup. creuament ctra Tarrasa, baixar "els onze" fins Martorell. Al interior desviar direcció Gelida i arribada al CASTELL DE SANT JAUME.

TORNADA: Per Martorell, Molins de Rei, Reagrup. Sant Feliu i Barcelona.

Recorregut alternatiu per ctra. de Tarrasa (els onze), Castellbisbal i Molins de Rei.

SORTIDA a les 8:30h. del CORTE INGLÉS, 75 Km.

#### **Dia 11 ULLASTRELL. "CASAL CULTURAL I RECREATIU" Tel. 93 733 10 51**

ANADA: Per Molins de Rei, Martorell, ctra. de las Carpas, desviament creuament a la dreta Santa Maria de Villalba i arribada a ULLASTRELL.

TORNADA: Per Sant Andreu de la Barca, Molins de Rei, Reagrupament a Molins de Rei, Sant Feliu i Barcelona.

Recorregut alternatiu: Per Castellbisbal, Molins de Rei i Sta. Creu d’Olorda.

SORTIDA a les 8:30h. del CORTE INGLÉS, 65 Km.

#### **Dia 18 EL GARRAF. " Restaurant Antonio" Tel. 93 632 01 67**

ANADA: Per Z. Franca, El Prat, Sortida bucle aeroport, autovia fins les costes i desviament a la esquerra fins EL GARRAF.

TORNADA: Per autovia, sortida a El Prat. Reagrup. davant benzineria, Z. Franca i Barcelona.

SORTIDA a les 8:30h. de BAHAAUS, 60 Km.

#### **Dia 25 BELLATERRA. "Can Edo". Tel. 93 692 24 24**

ANADA: Per Molins de Rei, Rubí, Reagrupament a Rubí, Sant Cugat i BELLATERRA.

TORNADA: Per L’Arrabasada, Vallvidrera, Reagrupament a Vallvidrera i Barcelona.

Recorregut alternatiu igual que el d’anada.

SORTIDA a les 8:30h. del CORTE INGLÉS, 60 Km.



**NOVEMBRE 2006 (Hivern – Grup B)****Dia 4 CASTELL DE SANT JAUME Tel. 93 774 31 05**

ANADA: Per Molins de Rei, Martorell, desviament a la carretera de Gelida, (Reagrupament) sota l'autopista, desvio direcció Gelida fins encreuament ctra. del Polígon.

TORNADA: Pel mateix recorregut, (Reagrupament) a dalt del Congost, Molins de Rei, (Reagrupament) Sant Feliu i Barcelona.

SORTIDA 8,30h del CORTE INGLES 70 Km.

**Dia 11 RIPOLLET “La Maduixa” Tel. 93 575 20 20**

ANADA: Per Molins de Rei, Rubí, (Reagrup. a Rubí, Sant Cugat, Cerdanyola i Ripollet.

TORNADA: Per Coll de Montcada, Meridiana (Reagrup.) a Meridiana-Mallorca.

Sortida 8.30h. del CORTE INGLES 60km.

**Dia 18 SANTA MARIA DE VILLALBA “El Suro”**

ANADA: Per Molins de Rei, Martorell, carretera de Les Carpes (Reagrupament) encreuament a la dreta fins a Santa Maria de Villalba

TORNADA: Pel mateix recorregut, (Reagrupament a Molins de Rei, Sant Feliu i Barcelona

SORTIDA a les 8.30h. del CORTE INGLES 70 Km.

**Dia 25 CASTELLBISBAL “Can Costa” Tel 93 772 07 84**

ANADA: Per Molins de Rei, carretera de Rubí encreuament amb carretera de Castellbisbal fins a Can Costa.

TORNADA: Pel Polígon, Sant Andreu de la Barca, Molins de Rei (Reagrupament) Sant Feliu i Barcelona

SORTIDA a les 9.00h. del CORTE INGLES 50 Km.

**NOVEMBRE 2006 (Hivern – Grup C)****Dia 4: LA CHOPERA**

SORTIDA a les 8:30 del Corte Inglés, 70 km.

**Dia 11: CASTELLBISBAL**

Anada directe i tornada per Sant Andreu de la Barca

SORTIDA a les 9:00 del Corte Inglés, 60 km.

**Dia 18: CASA LAURA**

SORTIDA a les 9:00 de la escola de la Zona Franca, 65 km.

**Dia 26: TORRELLES DE LLOBREGAT**

Anada per Molins de Rei i Sant Vicenç dels Horts, tornada per Sant Boi

SORTIDA a les 9:00 del Corte Inglés, 50 km.

**NOVEMBRE 2006 (Hivern – Llebrers)****Dia 4: CASTELLVÍ DE ROSANES (Castell de Sant Jaume) 8:30 Corte Inglés 55+30 Km.**

ANADA : Molins de Rei, Martorell, carretera la Beguda, Sant Llorenç d'Hortons, Gelida i Castellví de Rosanes.

TORNADA: Martorell, Sant Andreu de la Barca, Molins de Rei i Barcelona.

**Dia 11: ULLASTRELL (Casal Cultural) 8:30 Corte Inglés 40 + 50 Km.**

ANADA: Molins de Rei, Rubí, Les Fonts, Terrassa, pujada els 4, Alt Creu dels Batlles i baixada fins Ullastrell.

TORNADA: Santa Maria Villalba, Ribes Blaves, Olesa de Montserrat, carpes, Martorell, Molins de Rei i Barcelona (opcional directe per Santa Maria Villalba, Martorell i Molins de Rei).

**Dia 18: SANT PERE DE RIBES (La Palmera) 8:30 Bauhaus 45 + 45 Km.**

ANADA: Zona Franca, El Prat, autovia, Castelldefels, Sitges i Sant Pere de Ribes.

TORNADA: Sitges, costes, Castelldefels, El Prat, Zona Franca i Barcelona.

**Dia 25: RIPOLLET (La Maduixa) 9:00 Corte Inglés 45 + 35 Km.**

ANADA: Molins de Rei, Rubí, Sant Quirze, Sabadell, Bellaterra i Ripollet.

TORNADA: Cerdanyola, Sant Cugat, La Floresta, Rierada, Santa Creu d'Olorda i Barcelona (opcional directe per Vallvidrera).

**DESEMBRE 2006 (Hivern – Grup A)****Dia 02 SANT CLIMENT . “EL PINO”. Tel. 93 658 22 12.**

ANADA: Per Molins de Rei, Sant Vicenç dels Horts, Sant Boi de Llobregat i arribada a SANT CLIMENT.

TORNADA: per Viladecans, carretera de les Antenes, autovia ,El Prat (reagrupament), Zona Franca i Barcelona.

Recorregut alternatiu: pujada al Castell de Montjuïc.

SORTIDA a les 9:00h del CORTE INGLÉS, 55 Km.

**Dia 9 RUBÍ. “Cal Tony”. Tel. 93 697 24 02**

ANADA: Per Molins de Rei, ctra. de Tarrasa fins RUBÍ.

TORNADA: Per ctra. interior fins las Planas, Vallvidrera i Barcelona.

SORTIDA a les 9:00 del CORTE INGLÉS, 45 Km.

**Dia 16 CORBERA BAIXA. “El Casal”. Tel. 93 650 06 04**

ANADA: Per Molins de Rei, carretera Vallirana, creuament a Corbera fins CORBERA BAIXA.

TORNADA: Pel mateix recorregut. Reagrupament a Molins de Rei, Sant Feliu i Barcelona.

Recorregut alternatiu, per Molins de Rei i Sta. Creu d’Olorda.

SORTIDA a les 9:00h. del CORTE INGLÉS, 45 Km.

**Dia 23 EL PAPIOL. “Bar Florida”. Tel. 93 673 13 85**

ANADA: Per Sant Feliu, Molins de Rei i EL PAPIOL.

TORNADA: Per Valldoreix, Les Planes, Vallvidrera i Barcelona.

SORTIDA a les 9:00h. del CORTE INGLÉS, 45 Km.

**Dia 30 STA. CREU D’OLORDA. “STA. CREU D’OLORDA” Tel. 93 668 96 65**

(Acomiadem l’any amb una costellada)

ANADA: Per Sant Feliu, Molins de Rei i Sta. Creu d’Olorda.

TORNADA: Per ctra. de Vallvidrera.

SORTIDA a les 9:00 del CORTE INGLÉS, 30 km.

**DESEMBRE 2006 (Hivern – Grup B)****Dia 2 RUBÍ “Cal Tony” Tel 93 697 24 02**

ANADA: Per Molins de Rei, carretera de Terrassa fins a Rubí

TORNADA: Per la carretera interior a Les Planes, Vallvidrera i Barcelona

TORNADA ALTERNATIVA: Per Molins de Rei

SORTIDA: a les 9.00H del CORTE INGLÉS 45 Km.

**Dia 9 CORBERA BAIXA “El Casal” Tel 93 650 06 04**

ANADA: Per Molins de Rei, carretera de Vallirana, encreuament carretera de Corbera fins a Corbera Baixa.

TORNADA: Pel mateix recorregut, Reagrupament a Molins de Rei, Sant Feliu i Barcelona

SORTIDA: a les 9.00h. del CORTE INGLÉS 50 Km.

**Dia 16 SANT CLIMENT DE LLOBREGAT “El Pino” Tel 93 658 22 12**

ANADA: Per Molins de Rei, encreuament carretera de Sant Boi fins a San Climent.

TORNADA: Per Viladecans, Autovia, El Prat (Reagrupament a la gasolinera) Zona Franca i Barcelona

SORTIDA: a les 9.00h del CORTE INGLÉS 55 Km.

**Dia 23 EL GARRAF “Restaurante Antonio” Tel 93 632 01 67**

ANADA: Per Zona Franca, El Prat autovia fins a El Garraf

TORNADA: Pel mateix recorregut, Reagrupament a Can Lloret, El Prat Reagrupament a la gasolinera de Zona Franca i Barcelona

SORTIDA: a les 9.00h BAUHAUS 60 Km.

**Dia 30 EL PAPIOL “Bar Florida” Tel 93 673 13 85**

ANADA: Per Sant Feliu, Molins de Rei i El Papiol

TORNADA: Per mateix recorregut, Reagrupament a Molins de Rei, Sant Feliu i Barcelona

SORTIDA a les 9.00h del CORTE INGLÉS 35 Km.

**DESEMBRE 2006 (Hivern – Grup C)****Dia 2: CORBERA BAIXA**

SORTIDA a les 9:00 del Corte Inglés, 35 km.

**Dia 9: RUBÍ (Cal Toni)**

SORTIDA a les 9:00 del Corte Inglés, 40 km.

**Dia 16: PEU DE COSTAS (Casa Laura)**

SORTIDA a les 9:00 de la escola de la Zona Franca, 65 km.

**Dia 23: SANT ANDREU DE LA BARCA**

SORTIDA a les 9:00 del Corte Inglés, 55 km.

**Dia 30: CASTELLBISBAL**

SORTIDA a les 9:00 del Corte Inglés, 50 km.

**DESEMBRE 2006 (Hivern – Llebrers)****Dia 2: SANT CLIMENT (El Pino) 9:00 Bauhaus 55 + 35 Km.**

ANADA: El Prat, autovia, Castelldefels, Maladona (reagrupament). Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Climent.

TORNADA : Sant Climent, Sant Boi, Sant Vicenç dels Horts, Cornellà i Barcelona.

**Dia 9: RUBÍ (Cal Tony) 9:00 Corte Inglés 50 + 30 Km.**

ANADA: Molins de Rei, Martorell, els onze, les Antenes (reagrupament), baixada pels quatre, Terrassa i Rubí.

TORNADA: Per carretera interior cap a les Planes, desviament Rancho el Paso, Rabassada, Vallvidrera i Barcelona (opcional directe per Vallvidrera).

**Dia 16: CORBERA BAIXA (El Casal) 9:00 Bauhaus 55 + 30 Km.**

ANADA: Zona Franca, autovia, Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Climent, Sant Boi (reagrupament), Sant Vicenç dels Horts, anar direcció Ordal, Can Rafel i

Corbera Baixa (opcional anar a Corbera Baixa per La Palma).

TORNADA: Fontpineda, Sant Andreu de la Barca, Molins de Rei, Cornellà, Hospitalet i Barcelona.

**Dia 23 VILANOVA 8:30 Corte Inglés 50 + 45 Km.**

ANADA: El Prat, autovia, Castelldefels, Sitges (reagrupament), Sant Pere de Ribes, el bonyo i Vilanova

TORNADA: Sitges, Castelldefels, autovia i Barcelona.

**Dia 30: DOSRIUS 8:30 Local Social 45 + 50 Km.**

ANADA: Badalona, Montgat, Premià de Mar, Vilassar de Mar (desviament), Argentona i DosRius.

TORNADA: El Collet, La Roca, carretera de la Roca, Santa Coloma de Gramenet i Barcelona.

**GENER 2007 (Hivern – Grup A)****Dia 06 : Diada de Reis****Dia 13 LES PLANES: “Can Pichurri”: (SENSE BICICLETA). Tel. 93 205 65 19**

ANADA: Tren fins Vallvidrera i funicular fins dalt. Excursió a peu fins LES PLANES.

TORNADA: En tren des de Les Planes a Barcelona.

SORTIDA: Punt de trobada: “FONT DE CANALETAS” a les 8:30h (portar diners en monedes)

SORTIDA ALTERNATIVA : (Amb Bicicleta)

ANADA: Per Molins de Rei, Rubí, Valldoreix i arribada a Can Pichurri.

TORNADA: Per Vallvidrera, Alt del Tibidabo i Barna.

**Dia 20 PEU DE COSTES: “El Mastil”. Tel. 93 664 26 64**

ANADA: Per Z. Franca, El Prat, Autovia, pujada a la Maladona i tornada fins el passeig marítim de Castelldefels.

TORNADA: Per autovia, sortida al Prat. Reagrup. davant la benzinera, Z. Franca i Barcelona (Pujada al Castell).

SORTIDA a les 9:00h. de BAUHAUS, 50 Km.

#### **Dia 27 CANET DE MAR: "Sa Rosa". Tel. 93 794 10 00**

ANADA: Per Badalona, Premià, Mataró i Canet de Mar .

TORNADA: Mateix recorregut.

SORTIDA a les 8:30h del CORTE INGLÉS, 90 Km.

PER LA TARDE A LES 18:00h ASSEMBLEA DE CICLOTURISME ALS LOCALS DE LA COORDINADORA, CARRER ROSER 15.

RECORDEU QUE COM SOCIS TENIU EL DEURE D'ASSISTIR-HI.

#### **GENER 2007 (Hivern - Grup B)**

##### **Dia 6 (Reis) Sortida anul·lada**

##### **Dia 13 LES PLANES "Can Pichurri" (SENSE BICICLETA) Tel 93 205 65 19**

ANADA: Tren fins a Vallvidrera i funicular fins al cim, Excursió a peu fins a Les Planes (Can Pichurri)

TORNADA: amb tren de Les Planes a Barcelona

SORTIDA: Trobada a la "Font de Canaletas" a les 8.30h.

##### **Dia 20 MIRASOL "La Ponderosa" Tel 93 589 25 71**

ANADA: Per Vallvidrera fins a Valldoreix (Reagrup. a la plaça junt a la parada de Bus.

TORNADA: Per la carretera de Rubí, Reagrup. a Molins de Rei, Sant Feliu i Barcelona.

SORTIDA: a les 9.00h del CORTE INGLES 45 Km.

##### **Dia 27 CARRETERA DE LES CARPES "Restaurant Les Carpes" Tel 93 770 22 78**

ANADA: Per Molins de Rei, Martorell, carretera de Les Carpes, Reagrupament i junts fins al Restaurant Les Carpes

TORNADA: Pel mateix recorregut, Reagrupament a Molins de Rei, Sant Feliu i Barcelona.

SORTIDA: a les 9.00h del CORTE INGLES 60 Km.

PER LA TARDE A LAS 18:00 h. ASSEMBLEA DE CICLOTURISME ALS LOCALS DE LA COORDINADORA, CARRER ROSER 15.

RECORDEU QUE COM SOCIS TENIU EL DEURE D'ASSISTIR.

#### **GENER 2007 (Hivern - Grup C)**

##### **Dia 6: (Reis) Sortida anul·lada**

##### **Dia 13: LES PLANES: "Cal Pichurri"**

SORTIDA Font Canaletes a les 8:30 (sense bici)

##### **Dia 20: MIRASOL**

Anada i tornada directes

SORTIDA a les 9:00 Corte Inglés 50 Km.

##### **Dia 27: EL PAPIOL "Frankfurt el Bon Lloc"**

Anada i tornada directes

SORTIDA a les 9:00 Corte Inglés 55 Km.

PER LA TARDE A LAS 18:00 h. ASSEMBLEA DE CICLOTURISME ALS LOCALS DE LA COORDINADORA, CARRER ROSER 15.

RECORDEU QUE COM SOCIS TENIU EL DEURE D'ASSISTIR.

#### **GENER (Hivern - Llebrers)**

##### **Dia 6: (Reis) Sortida anul·lada**

##### **Dia 13: CANYELLES (El Casal) 8:30 Bauhaus 50 + 55 km.**

ANADA: Zona Franca, autovia, Castelldefels, Sitges, Sant Pere de Ribes i Canyelles.

TORNADA: Vilafranca, Avinyonet, Ordal, Molins de Rei i Barcelona (opcional per Sitges i les costes).

**Dia 20: SANT SADURNÍ (La Terrassa del Cava). 8:30 Corte Inglés 50 + 40 Km.**

ANADA: Molins de Rei, Martorell, Gelida, Sant Llorenç d'Hortons, Alt Portell, creuament a la esquerra (reagrupament) i Sant Sadurní d'Anoia.

TORNADA: Cassots, Ordal. Molins de Rei i Barcelona (opcional directe per la carretera de Gelida).

**Dia 27: SANT CEBRIÀ DE VALLALTA (Baix Montseny) 8:30 Local Social 65 + 55 Km.**

ANADA: Badalona, Montgat, Premià de Mar, Mataró (desviament), Sant Andreu de Llavaneres, Torrentbo, Coll del Pollastre (reagrupament) i Sant Cebrià de Vallalta.

TORNADA : Canet de Mar, Arenys de Mar, Mataró, Premià de Mar, Montgat, Badalona i Barcelona.

PER LA TARDE A LAS 18:00 h. ASSEMBLEA DE CICLOTURISME ALS LOCALS DE LA COORDINADORA, CARRER ROSER 15.

RECORDEU QUE COM SOCIS TENIU EL DEURE D'ASSISTIR.

JOYERIA



**MODESTO**



RELOJERIA

Manso, 74

Frente Mercado San Antonio

Teléf. 93 441 54 96

08015 BARCELONA

## PATOLOGÍA NEUROLÓGICA PERINEAL

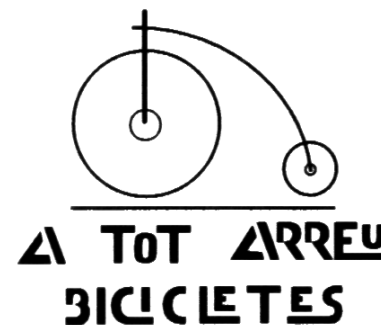
El sillín puede ocasionar compresión de los nervios pudiendo y genito-crural (entre el sillín y la sínfisis púbica) y causar ciertos grados de impotencia; así sucede entre un 5 y 8% de los ciclistas de grandes vueltas y en los usuarios de la bicicleta estática.

Los síntomas que se presentan son: parestesias (sensación anormal, rara, táctil de adormecimiento) en el pene, por isquemia (disminución o falta de riego sanguíneo) del nervio pudendo. Si el adormecimiento se extiende a la zona de los testículos, entonces también hay afectación del nervio genito-crural.

El tratamiento consiste en reposo temporal, modificación de la posición del sillín (o cambio del sillín), evitando que se eleve la punta del mismo, y uso de un culotte grueso, bien acolchado.

Vuestras compañeras o compañeros os lo agradecerán.

SERGIO LEDESMA



AMÍLCAR, 102, BIS  
TEL/FAX 93 455 26 57  
08032 - BARCELONA

**CARLES MANZANO**

BICICLETES FETES A MIDA

MUNTATGE ARTESANAL

REPARACIONS

RECANVIS ACCESORIS



## MI PRIMER 3000

En este artículo voy a tratar sobre un tema que no tiene nada que ver con el ciclismo. Quizás, si buscamos alguna similitud, podríamos encontrarla en que también se asciende a una montaña, y en que también se sufre un montón. Se trata de una ascensión montañera que este verano hemos realizado un grupito de amigos y también gruperos.

Todos tenemos sueños, unas veces realizables y otras veces inalcanzables, pero en el fondo esos sueños son los que nos motivan a realizar alguna cosa especial. Recuerdo haber comentado con algunos compañeros que este año soñaban con realizar su primera Quebrantahuesos cómo se han sacrificado para bajar peso, realizar miles de kilómetros y, llegado el gran día, poder cumplir ese tan anhelado y costoso objetivo.

Yo siempre había sentido una especial atracción por subir al pico del Aneto. Para quienes lo desconozcan, podemos decir que esta montaña, con sus 3404 m de altura, es la máxima elevación de la cordillera pirenaica. A pesar de ser la cima más alta, para subirla no es necesario tener muchos conocimientos sobre alpinismo. La dificultad estriba más bien en que, debido a que se emplean entre 10 y 12 horas en subir y bajar, hay que tener una condición física adecuada. También es muy aconsejable ir debidamente pertrechado (buenas botas, piolets, etc...), aplicar una buena dosis de sentido común y, ante todo, ir acompañado por alguien que domine bien el tema de la montaña.

La aventura comenzó a fraguarse en mi cabeza a finales del año pasado, cuando me hice con unas botas de montaña y empecé a frecuentar algunas de las cimas más conocidas que tenemos por estos andurriales. La idea era ir adquiriendo fondo para ser capaz de andar durante 10 horas. En cuanto llegaron los meses de verano, el amigo José Luis se encargó de darme el último empujoncito para acabar de decirme, y hala, ahí teníamos la grupeta montada, con mis compañeros de lebreles Xavi Ódena, Xavi Molons y José Luis (nuestro querido Molinete). También habíamos puesto fecha: el 29 de julio.

Una vez llegado el día de marras, nos dirigimos al punto de partida de esta excursión, en el valle de Benasque, concretamente los Llanos del Hospital que, durante los meses estivales, es el lugar donde debes aparcar el vehículo y, desde allí, dirigirte -o bien

en servicio de autobús, o bien andando- hasta el pie del macizo de la Maladeta, donde está el Aneto. El primer autobús de la mañana salía a las 5.15 horas, por lo que decidimos pernoctar cerca de la parada, con el fin de cogerlo bien temprano. Montamos una pequeña tienda, para que quien no quisiera dormir al raso, pudiera hacerlo a cubierto. Personalmente, opté por dormir al aire libre, ya que no tenemos muchas ocasiones para dormir bajo un claro cielo estrellado. De verdad, si alguna vez tenéis ocasión de hacerlo, no la desperdiciéis. Nunca había visto tanta estrella junta. Incluso tuvimos ocasión de observar una aurora boreal, que es un fenómeno muy normal en las latitudes boreales y australes, pero en cambio en esta parte del hemisferio donde estamos es un fenómeno muy poco frecuente. Se trata de un efecto luminoso muy espectacular que se produce cuando un flujo de partículas solares choca con partículas de aire en las capas altas de la atmósfera. Entonces se producen una serie de resplandores azules, verdes, rojos, blancos que iluminan el cielo.



Dejémonos de rollos y contínuenos con la ascensión. Llegó la hora de despertarse, desayunar, recoger los bártulos y dejarlos en el coche, equiparnos y coger el autobús, que nos dejó en el inicio de la ascensión. Aquello parecían las Ramblas. El autobús iba lleno y todos nos bajamos en la misma parada. Se podría decir que el inicio se hace en romería. Todo el mundo va equipado con luces frontales, en fila, siguiendo una sinuosa senda que lentamente va ganando altura. Era curioso mirar hacia abajo o hacia arriba y ver solamente unos puntitos luminosos que se movían acompasadamente (no hay que olvidar que a esa hora la oscuridad aún es total).

Enseguida nos plantamos en el refugio de la Renclusa. Allí parece que muchos decidieron parar a comer algo, pues de repente nos encontramos nosotros cuatro subiendo solos. A partir de aquí la senda que habíamos seguido desaparece por completo, y nos quedamos delante de un inmenso roquedal, con un fuerte desnivel, que

ya no nos abandonaría hasta casi llegar a la cima. Esto nos obligó a dar lo mejor de nosotros, pues el esfuerzo empezó a ser considerable. Hay que agradecer a nuestro querido guía que nos alargara un poco más el sufrimiento para deleitarnos con una hermosa vista del glaciar de la Maladeta. Total, que entre "ays y uys" llegamos al glaciar del Aneto, uno de los últimos glaciares que quedan en el Pirineo. Parece increíble poder tocar nieve en pleno verano. La travesía, según nuestro guía, no entrañaba riesgo, ya que aquello, al estar tan frecuentado, la buena temperatura, etc..., era un paseo militar con caballitos y todo. ¡Qué lejos de la realidad! Parecía que los astros se estaban confabulando en nuestra contra, y aquella nieve blanda resultó ser una inmensa pista de patinaje con una inclinación de 45 grados. ¡Y nosotros sin grampones! ¡Dios, qué manera de pasarlas canutas, agarrados al piolet, midiendo bien nuestros pasos y procurando no dar ninguno en falso, que podría haber acarreado algún susto! De esta forma llegamos hasta la cima, o eso parecía, pues aún quedaba un desafío más, el último, pero también el más espectacular: el paso de Mahoma.

¿Qué caray es el paso éste? ¿Quizás hay musulmanes en las cercanías? Después de ver lo que había, quedó clarito que para salvar dicho pasito hay que tener los huevos de goma (o, en su defecto, haberlos dejado abajo en el coche), ya que nos encontramos con unos 20 m de arista aérea, cuyo ancho no excederá los 30 cm, y a ambos lados dos simas que te dejan sin aire. Los huevos, os aseguro que los arrastraba por las pulidas rocas, que pulidas están de tanto arrastre huevil. Y después de esto, ya estamos en la cumbre, con su crucecita, su virgen, las vistas impresionantes (menos el cielo, todo lo que ves está por debajo de ti). Vamos, una gozada que bien había merecido el esfuerzo. Fotos de rigor para enseñar algún día a los nietos y para corroborar tamaña gesta, y hala, para abajo, que esto no acaba aquí.

Hay que volver, y os aseguro que si la subida fue dura, la bajada fue durísima, pues las piernas acabaron hechas polvo de tanta roca. La vuelta se hizo por otro lugar, para variar un poco, y de verdad que valió la pena, aunque viendo bajar a mis compañeros de fatiga, parecía que levitaban sobre las piedras. Caray, ¡qué tíos!, ¿cómo lo harán? Por fin llegamos al coche, tras 12 horas de travesía (contando las paradas). Mis piernas tardaron 3 días en recuperarse, durante los cuales el mero hecho de subir o bajar escaleras era un calvario. Pero me quedaba la satisfacción interior que da haber cumplido un sueño. ¿A que esto último también os ha pasado a vosotros alguna vez?

ALFRED DOLZ

## Caroz & Armayones advocats

- ACCIDENTES DE TRÁFICO
- ACCIDENTES LABORALES Y SEGURIDAD SOCIAL (falta de medidas de seguridad, invalideces, etc.)
- RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DE LA ADMINISTRACIÓN (deficiente asistencia sanitaria, caídas en la vía pública, mal funcionamiento de los servicios públicos, etc.)
- ASESORAMIENTO JURÍDICO EN EL RESTO DE MATERIAS (Civil –matrimonial, herencias, arrendamientos, impagados etc.–, Penal, etc.) en colaboración con profesionales especializados.

ASESORAMIENTO INTEGRAL Y ESPECIALIZADO

ASUNTOS EN TODA ESPAÑA

CONSULTA INICIAL E INFORMACIÓN SIN COMPROMISO

Tel.: 93 310 03 12 (4 líneas de atención)

Fax.: 93 310 14 00

e-mail: [advocats@caroz-armayones.com](mailto:advocats@caroz-armayones.com)

Via Laietana núm. 9, 1º-1ª - 08003 (Barcelona)

<http://www.caroz-armayones.com>

Nota: Trato especial a todos los socios de la A. C. MONTJUIC

## HISTORIA DE LA GRUPA

Òbviament, el ciclisme i les bicicletes, des d'aquell llunyà 1917, han canviat molt. Recentment, en el suplement dominical d'un periòdic, hi havia un article molt interessant que relatava com es descrivien als ciclistes en aquella època. Concretament, la coneguda enciclopèdia Espasa (que fa poc ha complert 100 anys), a les edicions de 1912 i fins al 1926, en un text redactat per a aquesta enciclopèdia el 1908, deia, entre d'altres coses:

“Con la bicicleta pueden emprenderse excursiones para lo cual, entre otros artículos, se recomienda llevar una camisa de dormir, pero tiene que ser de seda. Al excursionista le pueden asaltar bandoleros por lo que resulta conveniente llevar un revolver, que irá sujeto a un cinturón donde se esconderá el dinero y el reloj. Para los ciclistas autodidactas se recomienda, entre otras cosas, poner la bicicleta entre las piernas; es un ejercicio saludable para los neurasténicos cuando se practica en el campo; el ciclista no debe tomar alcohol pero si es recomendable tomar caldo como estimulante, mezclado con extracto de carne”.

Si a un ciclista de 1917 l'enfiléssim a un bicicleta actual (amb el seu quadre de carboni o titani, els seus pedals automàtics, les seves rodes lleugeres de 12 radis, el seu pinyonatge de deu corones, etc.), segurament es trobaria en la mateixa situació, per exemple, que si al Sr. Henry Ford I, creador del famós FORD T que tenia una gran popularitat llavors, el poséssim al volant del Renault R 25 amb el que Fernando Alonso va guanyar el Mundial de Fórmula I del 2005. Com es diu vulgarment tots dos “al•lucinarien o fliparien per un tub”. En aquells anys el ciclisme era un esport relativament jove, malgrat que ja feia més de cinquanta anys que oficialment s'havia disputat la primera cursa ciclista a París, tal com una placa commemorativa a l'entrada del parc de Saint-Cloud així ho certifica. El text de la placa és el següent:

El 31 de maig de 1868  
dins del Parc de Saint-Cloud  
fou guanyada per JAMES MOORE  
la primera cursa de velocitat  
per a velocípedes  
que es va organitzar a França

Amb gran rapidesa les curses ciclistes es varen estendre arreu, especialment a França. Abans d'acabar el segle XIX ja es corrien curses de gran importància, algunes de les quals encara es disputen avui. El 1891 començà la “gran competició” amb la Burdeus-París sobre una distància de 572 kms. El 1892 i 1896 es feren les primeres edicions de la Lieja-Bastonya-Lieja i la París-Roubaix, curses que, tret de les dues Guerres Mundials, no han deixat de fer-se. Així mateix, el 1891, s'havia “ideat” una cursa per a ciclistes veritablement insensats per no anomenar-los d'una altra forma. Fou la París-Brest-París on guanyà el francès Charles TERRONT . La cursa l'havia iniciat, juntament amb 205 participants més, el diumenge 6 de setembre a les 7 hores i 3 minuts. La distància a recórrer (d'una sola tirada) era de 1.200 kms. El francès es presentà a l'arribada el dimecres dia 9 a les 6 hores 25 minuts, el segon classificat ho feu gairebé vuit hores després. El promig del guanyador fou de 16,814 km/h i la bicicleta pesava 21,500 kgs.

Després d'aquestes primeres grans curses el ciclisme havia conquerit definitivament al gran públic, però el 1903 una gran prova li donaria la consagració definitiva. Fou quan es disputà per primer cop la competició ciclista por excel•lència, la que encara és considerada avui com la millor cursa ciclista del món: el TOUR DE FRANÇA.

Fou precisament durant l'època en que es fundà la “Grupa”, que el TOUR no es disputà degut a la Primera Guerra Mundial. Maurice GARIN en fou el primer guanyador; aquest corredor ja era una figura abans d'aquest triomf, entre d'altres curses havia guanyat la París-Brest-París (aquesta competició només es corria cada deu anys) del 1901. El 1913 i 1914 havia guanyat el belga Philippe THYS que tornà a guanyar el 1920 convertint-se en el pri-



mer corredor que aconseguia tres triomfs a la "Grande Boucle". La primera gran interrupció en el ciclisme internacional fou deguda a la Primera Gran Guerra i grans ciclistes moriren als camps de batalla, entre ells tres dels primers guanyadors del TOUR: Petit-Breton, Lapize i Faber.

Després de l'èxit del TOUR a França altres països començaren a organitzar les seves voltes nacionals. El 1908 nasqué la Volta a Bèlgica, l'any següent ho feia el GIRO d'ITÀLIA que tingué com a primer guanyador Luigi GANNA. El 1911 era la Volta a Alemanya la que apareixia en escena. I el mateix any ho feia la VOLTA A CATALUNYA (anteriorment, la primera carrera per etapes que es feu a Espanya fou la Volta a Tarragona). La primera Volta a Catalunya la guanyà Sebastià MASDEU. La ronda catalana es disputà des del 1911 al 1913. Durant uns anys la prova quedà interrompuda, el 1920 es tornà a córrer, nova aturada durant els dos anys següents i finalment, a partir del 1923 la Volta es consolidà definitivament (només no es feu el 1937 i 1938 degut a la Guerra Civil Espanyola).

La fundació de l'Agrupació Ciclista Montjuïc fou un granet més de sorra en la consolidació del ciclisme com a gran esport popular en aquells inicis del segle XX.

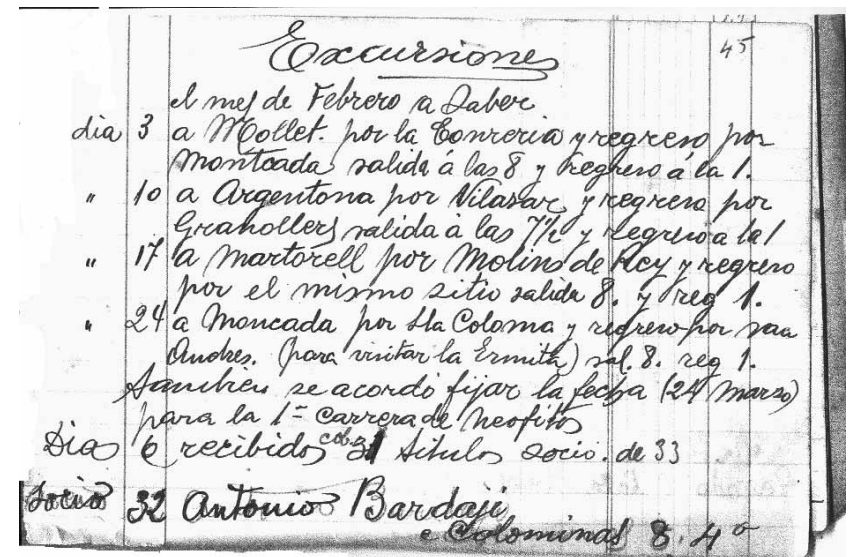
Els clubs ciclistes sorgien arreu, especialment a Europa. A Espanya la "Grupa" fou dels pioners, però ja abans s'havien fundat altres clubs d'afecionats a aquest noble "sport". El més antic fou constituït el 1904 a Bilbao, la "Sociedad Ciclista Bilbaína"; a Catalunya el primer fou l'"Sport Ciclista Català" el 1912. L'Agrupació Ciclista Montjuïc figura en cinquè lloc just davant de l'"Unió Esportiva de Sants" que amb la seva secció ciclista es fundà el 1921.

L'objectiu principal dels clubs ciclistes de l'època era, a més de fomentar l'ús de la bicicleta, organitzar excursions pels socis; instaurar curses ciclistes i fer actes socials entre els seus membres, familiars i simpatitzants.

La "Grupa", fidel als seus principis, ja des del començament s'implicà a fons en aquestes tasques. Com ja s'ha dit, el mateix dia en que s'adoptà l'acord de fundar el club (el 7 d' octubre del 1917) els assistents a l'acte feren la primera excursió oficial. Sortiren a les 14 hores 30 minuts de la tarda dirigint-se al camp d'aviació de "La Volateria". On era aquest camp d'aviació?

L'any 1910 a Can Tunis ja s'utilitzava un vell hipòdrom per a fer proves amb uns aparells que feia poc que s'havien inventat: els avions. El 1916 es creà la primera escola d'aviació i fou precisament l'any que es fundà la "Grupa" (1917) en què en aquesta escola s'atorgaren els primers tres títols d'aviador a tres dels seus alumnes. Aquesta escola estava situada al terme municipal d'El Prat de Llobregat i se la coneixia com "La Volateria". Aquest camp d'aviació seria el antecessor de l'anomenat posteriorment aeròdrom Muntadas que es convertí en el que actualment coneixem com a aeroport internacional d'El Prat.

La segona excursió fou fins Sitges per les costes del Garraf el dia 18 del mateix mes d'octubre i foren uns 75 kms. els que feren Llorenç Cabrol, Joan Benedit, Joan Costa, Joan Irla i Miquel Budenna (aquests dos últims no anaven en bicicleta sinó en moto).



Primeres excursions oficials de La Grupa. Febrer de 1918

El número de socis cresqué ràpidament i així, als onze dies de formar-se la comissió gestora, el número s'incrementà en 16 passant a ser un total de 23 els socis de l'Associació Ciclista Montjuïc.



Amb data 31 de desembre de 1917, l'existència d'efectiu a la caixa del club era de 5'30 pessetes. Per la constitució oficial de l'entitat el gener de 1918 el club abonà en concepte de pòsses la quantitat de 5'10 pessetes. restant a la caixa un fons de només 20 cèntims de pesseta.

El Sr. Llorenç Cabrol, soci nº 1 i primer president, tenia un diari on anotava els més mínims detalls del club així com la comptabilitat del mateix, amb notes que avui ens semblen, com a mínim, curioses:

"Pagado: un obsequio oficial gobernación	1,00 Ptas.
Cobrado: de 27 socios	13.50 "
Pagado: una botella de tinta	0,25 "
Pagado: varios tranvías	0,40 "
Pagado: trozo hierro soporte banderín	0,60 "
Pagado: 2 puros	0,50 "
Pagado: caña bambú banderín"	1,00 "

Amb data 31 de gener de 1918 hi ha la següent nota "en fecha de hoy hay un déficit en caja de 2,20 Ptas.". Avui ens pot semblar una quantitat irrisòria però no ho era pas en aquells moments. Encara que el dèficit quedà aviat eixugat amb l'aportació dels nous socis (50 cèntims mensuals).

El gener de 1918 es programaren les excursions per al mes de febrer, i algunes d'aquestes sortides, encara que sembli estrany, són molt similars a les que es fan actualment: dia 3 a Mollet per la Conreria; dia 17 a Martorell per Molins de Rei, etc.

El primer gran projecte del club fou organitzar una cursa pels anomenats "neòfits". Com la situació monetària era tan precària s'acordà crear una comissió, amb el Sr. Alen al davant, encarregada de buscar noves aportacions mitjançant uns prés-tecs avalats per bons. Així mateix es decidí realitzar un programa mensual les despeses del qual es cobriren mitjançant anuncis.

La cursa per a neòfits es disputà tal com estava programada i per a satisfacció de socis, simpatitzants i corredors, essent la competició un èxit total.

Moltes coses han canviat en el nostre club, però d'altres han perdurat a través del pas dels anys, aquí teniu dos exemples: els colors de la vestimenta no han variat en absolut, des del principi han estat els actuals blau-verd amb algunes separacions en blanc, aquests colors foren concebuts i aprovats per una de las primeres Juntes presidida pel Sr. Llorenç Cabrol; òbviament el que si ha variat és el seu disseny. Tampoc ha variat la data de convocatòria de l'assemblea també anomenada junta general ordinària de socis. Si la constitucional tingué lloc a primers de febrer de 1918, les següents ja ho foren gairebé sempre durant la segona quinzena del mes de gener, és a dir, com actualment.

Mentre que l'A. C. Montjuïc s'anava consolidant com a club ciclista gràcies a l'entusiasme d'aquells joves "sportmen", la situació a Espanya i sobretot a Barcelona no semblava millorar malgrat la fi de la guerra mundial.

Així, l'any 1919 hi hagué una espectacular escalada de violència al carrer, protagonitzada per espies "en atur" després de la fi de la Primera Guerra Mundial junta-ment amb provocadors, confidents i aventurers de tota mena. Tots actuaven a sou de qui millor els pagués. L'actuació de pistolers d'un bàndol (patronal) provocava la resposta de l'altre (sindicats i obrers) i es formava una sagnant espiral que afectava la societat catalana.

Entre els dies 5 de febrer i 24 de març d'aquell any esclatà la famosa vaga de la "Canadenca" (aquesta companyia era de les més importants i innovadores en el naixent sector elèctric de l'època). Aquesta vaga deixà sense llum, durant uns dies, la ciutat de Barcelona.

El conflicte tingué una forta repercussió social i motivà la famosa aprovació de la jornada laboral de vuit hores per a la classe treballadora. Es feren nombroses detencions i el Govern proclamà l'"estat de guerra".

Salvador Seguí, conegut com "el Noi del Sucre" fou un important sindicalista que medià amb gran eficàcia per a aconseguir la solució del conflicte. Anys més tard uns pistolers a sou acabaren tràgicament amb la seva vida.





Joan Benedid Fradera.  
Soci fundador i segon president de la Grupa

A l'assemblea de la "Grupa" de 1919 es renovà la junta directiva i fou escollit un nou president (el segon del nostre club). El Sr. Juan Benedid Fradera fou designat unànimement per la junta com a president del club que llavors tenia la seu social al carrer Marquès del Duero, nº 99 (bar).

El Sr. Benedid , un dels socis fundadors del club era, segons cròniques de l'època, "uno de nuestros más entusiastas y propagador del ciclismo, desde que empezó su afición al sport del pedal no ha hecho sino trabajar con voluntad y constancia en bien del deporte ciclista. Muy querido por sus compañeros y amigos por su amable trato y sencillez ha colaborado

constantemente en la organización de carreras y en excursionismo es un incansable batallador, habiendo asistido en muchas de las excursiones que nuestra Entidad lleva celebradas...". Durant el mandat d'aquest president es continuà i s'incrementà la tasca en favor del ciclisme de club, és a dir: organitzar excursions i curses així com fer actes de gran repercussió social. Era, tal com es deia en aquella època, "un gran sportman".

D'aquesta manera arribem a l'any 1920, final temporal d'aquesta Petita Història d'un Gran Club: l'A. C. Montjuic.

LLUÍS GIMÉNEZ  
TRIBULETE

## NOTÍCIES DE LA "GRUPA"

El passat dia 22 d'agost, el nostre veterà grupero Joaquim Ferri va guanyar el Campionat del Món de Cicloturisme en la categoria de veterans, celebrat a Austria. És un motiu d'orgull per a tots nosaltres poder comptar al Club amb cicloturistes de tanta vàlua esportiva i esperit de superació com el Ferri. Ànim i per molts anys!"

### PERNILADA

El passat 30 de setembre ens vam aplegar 49 gruperos en una sortida de germanor ja tradicional al Club: la Pernilada. El lloc: Castell de Sant Jaume, a Castellví de Rosanes. L'ambient, senzillament extraordinari: bromes, camaraderia i "bon rotllo". A tot això segur que van contribuir el "bocata" de pernil, el "carajillo" i la copeta de cava. Un dia de club fantàstic. Visca la Grupa

### DINAR D'ENTREGA DE PREMIS

El dissabte, dia 25 de novembre, es celebrarà la tradicional cerimònia d'entrega de premis del Campionat d'estiu. En aquesta ocasió el Club ha organitzat un DINAR DE GERMANOR que tindrà lloc al restaurant La Font del Bosc, a les 14:00 hores. En aquesta cerimònia es procedirà a l'entrega de la medalla de plata del Club al Sr. Josep Falcó, per la seva fidelitat als nostres colors al llarg de 25 anys. També es procedirà a fer un petit homenatge al nostre campió més veterà, en Joaquim Ferri.

# LOTERIA DE NADAL

JA TENIM LA LOTERIA DE NADAL!!!!

EL NÚMERO ÉS EL

# 36.613

PER RECOLLIR NÚMEROS PODREU FER-HO AL LOCAL O

A LES SORTIDES DELS DISSABTES

BICICLETAS OCASIÓN

**BIKE WORLD**

**GRANDES OPORTUNIDADES**

EN BICICLETAS USADAS

CARRETERA Y MTB ALMEJOR PRECIO

TOTALMENTE REVISADAS

		P. venta
Ctra.	Trek 1200 aluminioT/50 grupo Sh Ultegra 18v.	600€
Ctra.	Orbea Gavia al. T/M grupo Sh 105 18v.	590€
Ctra.	Mendiz aluminio T/50 grupo Sh 600 16v.	550€
Ctra.	Biondi acero T/46 Shimano 105 14v.	150€
Ctra.	Detto Pietro acero T/58 grupo Sh 105 24v.	220€
Ctra.	Vitus 797 aluminio T/56 grupo Campagnolo Daytona/Chorus 18v.	600€
Ctra.	Vitus 979 aluminio T/50 grupo Sh 600 16v.	300€
MTB	Conor XC-25 21v.	90€
MTB	Coronas aluminio grupo Deore 27v.	250€
MTB	Varias desde	60€

**PUEDES VERLAS EN: [www.bikeworldbcn.com](http://www.bikeworldbcn.com)**

**Visítanos. Te esperamos en**

**Tienda: c/. Collblanc, 106**

**Taller y lavado: Psg. Xile, 53**

**Telf. 93.440.15.30 - Fax 93.511.49.78**

**e.mail: [bikeworld@bikeworldbcn.com](mailto:bikeworld@bikeworldbcn.com)**

**Dto. 5%**

con la presentación del carnet de socio A.C. Montjuïc del año en curso