

CORDICELLE E PALETTI

La preoccupazione dei costruttori delle prime piste di atletica, oltre a quella derivante dalla struttura del fondo e dalla graduazione delle curve, fu di dotare i rettilinei di arrivo, sia per le gare *piane* che ad *ostacoli*, con un sistema di *paletti* e *cordicelle* che delimitassero i corridoi, poi chiamati *corsie*, imponendo ai concorrenti una direzione di corsa obbligata che non permettesse sbandate e l'invasione dello spazio riservato agli avversari.

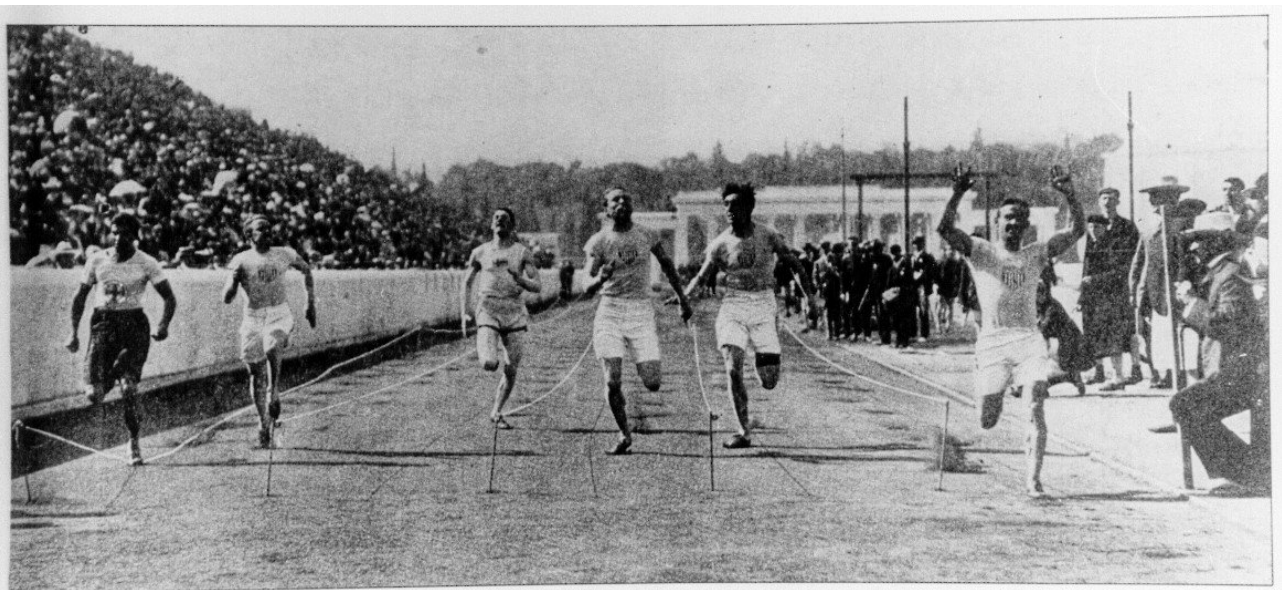
Il termine corsia richiama infatti uno *spazio vuoto...senza impacci... delimitato...per potervi liberamente passare*, che metteva fine alla precarietà dei percorsi su strada, ricavati lungo viali alberati o su piste erbose, che avevano ospitato fino ad allora la disputa delle prime gare di velocità.

Sullo stesso tratto sterrato di forma rettangolare (215 metri circa per 32) ubicato sulle pendici del Monte Cronio, dove sorgeva la città di Olimpia, in territorio dell'Elide, sul quale si corse lo *stadio*, la prima gara che inaugurò nel 776 a.c. il programma olimpico, non era stato tracciato alcun segno che potesse impedire agli atleti di intralciarsi nel loro procedere.

In epoca molto successiva, le immagini che ci documentano la inaugurazione nell'aprile del 1877 della pista dello Stamford Bridge a Londra, teatro delle gesta che dettero il via alla storia dell'atletica leggera, ci mostrano una striscia di terreno livellato, ma senza alcun segno sul terreno che desse la parvenza di una controllata e protetta direzione di corsa.

Solo agli inizi dell'ultimo decennio del diciottesimo secolo, l'esigenza di evitare le contestazioni che caratterizzavano con sempre maggiore frequenza le gare di sprint, dovute anche alla tecnica approssimativa che costituiva il bagaglio della maggior parte dei concorrenti, portò allo studio ed alla realizzazione di un sistema di protezione che ebbe subito grande successo e una rapidissima diffusione.

Fra i realizzatori dell'idea, che consisteva nella delimitazione delle corsie con cordicelle tese fra paletti situati ad una distanza fra di loro variabile dai 15 ai 20 metri, troviamo l'inglese Charles Perry, lo specialista progettista della pista dello Stadio Panathinaikon che utilizzò il nuovo accorgimento proprio durante la prima edizione dei primi Giochi Olimpici dell'Era Moderna.



L'utilizzo di cordicelle per delimitare le corsie

Nel 1896 ad Atene, le corsie della prova dei 100 metri vennero delimitate appunto da cordicelle tese fra sei file di paletti, posti alla distanza di 20 metri l'uno dall'altro. Nessuna delimitazione per i 110 metri a ostacoli, in quanto si ritenne che la presenza dell'ostacolo posto nella direzione di corsa, fosse un inequivocabile punto di riferimento per i concorrenti, che non potevano quindi disattendere il percorso da compiere, reso obbligato proprio dall'attrezzo da superare.

Il sistema dei paletti e delle cordicelle venne utilizzato nelle successive edizioni dei Giochi Olimpici di Parigi (1900), St. Louis (1904), Londra (1908) e in quelli intermedi di Atene (1906). L'uso di questa attrezzatura venne interrotto ai Giochi di Stoccolma del 1912.



Il sistema con paletti e cordicelle

L'inglese Charles Perry che, dopo quella di Atene 1896 e Londra 1908, aveva disegnato e costruito la pista dell'Olympic Stadium della capitale scandinava nel sobborgo di Ostermalm, fece segnare sei corsie con gesso bianco e, seguendo lo spirito olimpico innovativo che caratterizzò quei giochi, abolì l'impiego dei paletti e delle cordicelle. L'accresciuto livello tecnico dei concorrenti non causò alcun inconveniente e le gare di velocità si svolsero nella più assoluta regolarità.

Nonostante questo risultato positivo, la propensione conservatrice degli organizzatori successivi ebbe il sopravvento e la consuetudine di utilizzare le delimitazioni delle corsie venne riesumata nei Giochi di Anversa (1920) e Parigi (1924).

Dopo i Giochi svoltisi nello stadio parigino di Colombes, i paletti e le cordicelle vennero definitivamente accantonati.

Gustavo Pallicca