

CHAMPS ELYSEES'E İLK HANGİ PEDAL GELİR?

- Fransa Bisiklet Turu'na 12 ülkeden 22 takım yarıştı. (Fransa 5, Hollanda 3, İtalya-İspanya-Belçika-ABD 2, Kazakistan-Rusya-Avustralya-Lüksemburg-Danimarka-İngiltere 1 takımla yarıştı).
- 29 Haziran'da başlayan yarışma 3 hafta sürdü. Dünyaca ünlü sporcuların 3 bin 404 kilometre pedal çevirdiği, birbirinden zorlu 21 etaptan oluşan tur sonucunda 21 Temmuz'da Paris'in ünlü bulvarı Champs Elysees'ye Team Argos-Shimano takımından Alman bisikletçi Marcel Kittel birinci olarak vardı.



BİSİKLET SPORUNUN EN PRESTİJLİ YARIŞI FRANSA BİSİKLET TURU'NDA 100. YARIŞ

Öğr. Gör. Emir GÜNEY

Khas Spor çalışmaları AUM müdürü

Fransa'nın milli sporu olan bisiklet sporunun en büyük müsabakası Fransa Bisiklet Turu (Tour de France) 30 Haziran'da Korsika Adası'nda start aldığına 110 yaşına da basmış oldu. 21 Etapın toplamını en az süre ile tamamlayan Sky Proccycling takımından İngiliz bisikletçi Christopher Froome oldu.

19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başları sosyal hayatı temelinden değiştirecek birçok icada ev sahipliği yapmıştı. Telefon, buhar makinası ve telegraf gibi hayatı kolaylaştıran yeniliklerin yanında iki icat diğerlerine göre biraz daha ön plandadır: Dikiş makinası ve bisiklet. Dikiş makinası kadınları dikiş odalarına mahkum olmaktan kurtarmış ve üretimi hızlandırmıştı. Bisiklet ise herkese ucuz, temiz ve güvenilir bir seyahat imkânı sağlayacaktı. Bu dönemde özellikle Fransa'da bisiklete olan ilgi öylesine büyüktü ki, 1893 yılında Fransa Hükümeti 'Bisiklet Vergisi'ni hayata geçirdiğinde bir milyona yakın kişi bu vergiyi ödemeye başladı.

Fransa Bisiklet Turu 19. yüzyılın sonlarında Fransa'da giderek artan bisiklet merakının bir dışavurumudur aslında. 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarını kapsayan endüstriyelleşme hareketi sırasında iş adamları için en iyi reklam imkânını spor gazeteleri sağlamaktaydı. Pierre Giffard'ın sahibi olduğu Le Velo günlük 80.000 tirajla bu alanda zirvedeydi ve birçok iş alanı için ideal bir reklam olanağı sağlıyordu. Bisiklet fabrikası sahibi Comte Dion da Giffard'ın bu anlamda en iyi müşterilerinden biriydi. 1899'da

HER MAYONUN BİR HİKAYESİ VAR



Sarı Mayo: Bu mayoyu her etap sonunda toplamda en kısa süreye sahip olan sporcu giyer. Tur'un en prestijli mayosudur ve mayonun sarı renginin Tur'un kurucusu olan L'Auto Gazetesi'nin sarı sayfalarından aldığı söylenir. Sarı mayo sahibi sporcu mayoyu giydiği gün başına 350 EU ödül alır.



Beyaz Mayo: 1985'ten beri var olan bu mayo en başarılı genç sporcuya verilir. Tur boyunca toplamda en kısa süreye ulaşan 26 yaş altındaki sporcu mayoyu giymeye hak kazanır. Günlük ödülü 300 EU'dur.



Benekli Mayo: 'Dağların Kralı' takma adıyla da anılan bu mayo 1975'ten beri vardır ve en başarılı tırmanışçı sporcu bu mayoyu giymeye hak kazanır. Günlük ödülü 300 EU'dur.



Yeşil Mayo: 1953'ten beri var olan bu mayo yarış sırasında en çok puanı toplayan sporcunun giymeye hak kazandığı mayodur. Günlük ödülü 300 EU'dur.

yaşanan bir olay ise bu iki insanı ezeli düşman haline getirecek ve Fransa Bisiklet Turu'nun başlamasına neden olacaktır.

1899 yılında Fransız ordusunda görevli Alsaceli bir Yahudi olan Alfred Dreyfus, Paris'teki Alman Ateşesi'yle askeri sırları paylaşırken yakalanır. Dreyfus ömür boyu hapse mahkum edilir ve Şeytan Adası'ndaki hapisaneye gönderilir. Ancak mahkeme süreci olağan sürecin çok uzağındadır ve bu durum halkı ikiye böler. Bir tarafta düşmana sırları verdiği için Dreyfus'un her türlü cezayı hak ettiğini düşünen ve Giffard'ın da desteklediği sosyalist ve aşırı cumhuriyetçi kesimler, öteki tarafta ise kararın açıklanması sürecinde birçok usulsüzlük ve adaletsizlik yapıldığını düşünen ve Dreyfus'un serbest kalmasını isteyen Dion'un da desteklediği liberal kesim vardır. Yaşanan bu fikir ayrılığında Dreyfus lobisi baskın çıkar ve ceza 10 yıla indirilir. Fakat yapılan ikinci mahkemede usulsüzlükler de büyük tepki çeker ve 3. Cumhuriyet Hükümeti en sonunda baskıya dayanamayarak Dreyfus'u affeder. 1906'daki üçüncü mahkemede Dreyfus serbest bırakılır.

Bu sürecin Fransa için belki de en olumlu yanı ülkedeki bu kaotik durumdan Fransa Bisiklet Turu'nun çıkmasıdır. Yaşanan bu süreçte hükümet karşıtı görüşü destekleyenlerin arasında olan Comte Dion da gözaltına alınanlar arasındadır. Giffard, Dion'u hapisanede ziyaret eder ancak savundukları zıt görüşler dolayısıyla kavga ederler. Giffard gazetesinde Dreyfus karşıtı yazılar ve haberler yayınlamaya başlar, Dion da Giffard'ın gazetesi olan Le Velo'dan tüm reklamlarını çeker. Reklamlarını nerede yapması gerektiğini bilemeyen Dion, Edouard Michelin ve Adolphe Clement gibi iş adamları ile görüşür ve Le Velo'ya rakip bir spor gazetesini kurma kararı alınır. Böylece Tur'un fikir sahipliğini yapacak olan L'Auto Velo kurulmuş olur. L'Auto Velo'nun editörlüğüne, eski dünya zamana karşı bisiklet yarışçı şampiyonu Henri Desgrange getirilir. 'Tiraj Savaşları' başlamıştır.

Artık Giffard ve Dion iki rakip spor gazetesinin sahipleridir ve her alanda rekabet başlamıştır. İlk atak Giffard'dan gelir ve Dion'un gazetesinin ismindeki Velo'nun rekabet yasasına aykırı olduğunu ve kaldırılması gerektiğini söyler. Mahkeme de aynı fikirdedir ve gazetenin ismi L'Auto olur.

O dönemde Fransa'da bisiklet en çok takip edilen spordur ancak en büyük ilgiyi pist yarışları alır, yol yarışlarına ilgi henüz azdır. Zaten organizatörler de çok masraflı olmaları ve daha zor takip edilebilmeleri yüzünden yol yarışlarına yatırım yapmaya yanaşmazlar. Dion ve Giffard da bu durumun farkındadır. Ancak Le Velo bu konuda bir adım öndedir. 1891'de sponsorluğunu yaptığı Bourdeaux-Paris yarışçı ile 1896 ve 1901'de düzenlediği Paris-Rubaix yol yarışları büyük ilgi görür. Ancak bu yarışlar masrafları nedeniyle ancak belli bölgeleri kapsayacak genişlikte yapılmaktadır ve tüm Fransa'yı baştan sona geçecek bir yarış düzenlemeyi henüz kimse göze alamaz. Zaten o dönemdeki bisiklet donanımları ve yol şartları ile sporcular ancak 2-3 günlük ancak yarışları kaldıracabilmektedirler. İşte bu noktada L'Auto Gazetesi editörü Desgrange'nin yardımcısı bir fikir ortaya atar. "Neden Fransa Bisiklet Turu'nu düzenlemiyoruz ki?" Bu fikir o dönemde alacağı klasik cevapları alır: "Çünkü çok uzun, çok masraflı ve sporcular için çok yorucu." Ancak fikir Desgrange'nin aklına yatmıştır ve yarışın uzunluğu ve yoruculuğunu engellemek için etaplara bölerek yapılabileceği düşünülür. Ocak 1903'te L'Auto Gazetesi ilk duyuruyu yapar. 31 Mayıs'dan 5 Temmuz'a kadar 6 etap sürecek ve 2,428 km uzunluğundaki yarışa herkes davetlidir. Ülke çapında büyük ilgi çeker bu haber ancak yarışın başlamasına bir hafta kala yalnızca 15 bisikletçi kaydını yaptırmıştır. Turun zorluğu ve daha önce yapılmamış olması insanların gözlerini korkutmuştur. Bu durum karşısında Desgrange şartları yumuşatır. Yarış 1-19 Temmuz arasında, 5 etapta koşulacaktır ve giriş ücretinde indirimde gidilir. 1 Temmuz saat 3:16'da 21 sponsorlu ve 39 serbest sporcu Paris'in 18 km güneyinden yarışa başlarlar. Artık Fransa Bisiklet Turu başlamıştır.

Geçtiğimiz 110 yıl içerisinde Fransa Bisiklet Turu dünya savaşları ve çeşitli sebepler nedeniyle ancak 99 defa yapılabildi. Bu sene 100.sü gerçekleşen yarış 29 Haziran-21 Temmuz tarihleri arasında yapıldı. Geçen bir asırda nice hikâyelere sahne olan, tarihe kazınacak rekorlara imza atılan ve efsane sporcular çıkartan Tur, ilk defa yapıldığı 1903'ten çok farklıydı artık. Dünya'nın dört bir yanından 22 takımın katıldığı, yüzlerce sporcunun yarıştığı, onlarca ülkede canlı yayımlanan uluslararası bir etkinlikti Fransa Bisiklet Turu...