Domenica la «Parigi-Roubaix»: Felice Gimondi (che vinse nel 1966) racconta perché è la corsa più dura del mondo

Ciclismo

L'inferno del pavé «Quel fango blocca anche il cervello»

«Un freddo spaventoso, i piedi piagati dalla pioggia e dalla polvere di carbone... se uno non entra tra i primi nel pavé resta fregato»

Dal nostro inviato

BERGAMO — «Mi ricordo il fango, un mare di fango. E un freddo spaventoso. I guanti di lana bucati sulle palme per il grande sforzo di stringere il manubrio scosso continuamente dal pavé. I piedi piagati dalla miscela di pioggia e polvere di carbone che si infilava dappertutto, anche dentro le scarpe, e si mangiava prima le calze e poi la pelle. Arrivai primo con quattro minuti di vantaggio».

Fuori c'è un tempo proprio «da Roubaix». Diluvia, e cola giù dal cielo scuro, insieme all'acqua, una luce ferrigna. La Lombardia come il Belgio, fratellanza climatica da «paesi piatti»: anche la pianura, quando si offre agli occhi e alle gambe di chi pedala da ora come una cappa buia e umida senza orizzonti, sa essere cattiva come una salita. Felice Gimondi, dalla sua scrivania di assicuratore, in un ufficio semplice e lindo affacciato sulla piazza di Ponte San Pietro, alle porte di Bergamo, guarda dalla finestra: «Con un tempo così ogni corsa è una sofferenza incredibile. Non bastano i muscoli e la salute, per andare avanti ci vuole una volontà a prova di bomba».

Sono venuto a chiedergli di raccontarmi la «sua» Roubaix, quella stravinta nel '66. Mi aspettavo le solite poche parole di circostanza, come sogliono fare i grandi campioni della bicicletta sgobboni e taciturni, incapaci di comunicare al prossimo i perché e i percome della loro fatica insieme umile e titanica. Invece Gimondi, sceso di sella nel '79 per dedicarsi alla famiglia e al suo nuovo lavoro (impostato, come si usa da queste parti dove si confida nella provvidenza ma ci si affida alla previdenza, negli anni in cui ancora correva), entra nei particolari, spiega ogni dettaglio tecnico, ripercorre i chilometri dell'«inferno di carbone» con il realismo di una telecamera.

«La difficoltà maggiore della Parigi-Roubaix sta nel suo "doppio arrivo". Prima del traguardo vero, c'è la bagarre per entrare in testa nel tratto di pavé, dove è molto difficile superare e dove è meglio correre in pochi per evitare il rischio di essere travolti dalle cadute degli altri, come capitò a me una volta con Van Springel. Se uno non entra nel pavé tra i primi dieci, è meglio che ci metta una croce sopra, recuperare il distacco è impossibile: sul pavé non puoi sfruttare le scie perché se guardi il sedere di chi ti sta davanti rischi di mettere la ruota sugli spigoli sporgenti dei lastroni e finisci per terra. Devi tenere gli occhi fissi sulla strada, evitare le buche e le pozze d'acqua, cercare sempre la traiettoria migliore e il terreno più scorrevole. Le strade sono "a schiena d'asino", spioventi sui lati per far scolare la pioggia. E certi anni è meglio stare al centro perché a destra e a sinistra fango e pozzanghere ti frenano, certi altri, quando è più asciutto, è meglio far scivolare le ruote sul tratto in terra battuta ai lati del selciato, più liscio e meno pericoloso. E vai avanti così per ottanta chilometri, ossessionato dalle forature e dalle cadute, preoccupato di sapere se l'ammiraglia è riuscita a starti dietro o è rimasta invischiata nel gruppone».

«Un anno sono caduto tre volte, e alla terza mi sono fermato. Un altro anno ho trovato un maledetto passaggio a livello chiuso mentre stavo scappando da solo verso il traguardo. Un altro anno ancora ho spaccato in due una ruota contro un sasso sporgente e mi sono dovuto ritirare perché Luciano Pezzi, sull'ammiraglia, era rimasto fermo parecchi chilometri prima con la coppa dell'olio sfondata da un lastrone».

Questa era la Parigi-Roubaix negli anni Sessanta. Ma Gimondi non mostra di credere, come a volte sembra leggendo i giornali, che il ciclismo si sia mosso di molto dalla sua sostanza di romanzo della fatica. «Dicono che i giovani, oggi, non vogliono sacrificarsi come facevamo noi. È ingiusto, non è la verità. Io credo che oggi fare sacrifici sia molto più difficile che ai miei tempi perché la vita, fortunatamente, è cambiata molto, è meno dura, più agevole. Dunque chi si sacrifica nel 1984 merita tanto di cappello, vuol dire che ha qualcosa in più, quella determinazione che solo i campioni possono darsi. Quanto agli altri, bisogna capirli: quando vedo un ciclista che, arrivato a quel fatidico punto della corsa in cui servirebbe scaricare l'anima sui pedali, si chiede "chi me lo fa fare" e si tira indietro, non mi sento di buttargli la croce addosso. È semplicemente uno che si accontenta. Non sarà mai un campione, ma pedala ugualmente».

Gli chiedo se i suoi sacrifici, oggi, gli sembrano ben ripagati; se non ha nulla da rimpiangere; soprattutto, se la «rinascita» di Moser, avvenuta anche grazie ai progressi della medicina sportiva, non gli suggerisca qualche recriminazione sui suoi ultimi anni di carriera, che magari avrebbero potuto essere più prodighi di vittorie.

«L'unico rimpianto vero, forse, è di essere stato lontano da casa quando è nata la mia seconda bambina. Di avere perduto, insomma, molti di quegli intensi e comunissimi piaceri che fanno bella la vita di un giovane. Ma sull'altro piatto della bilancia c'è la soddisfazione di avere girato il mondo, di avere conosciuto molte persone. E poi le vittorie: magari qualcuna in più, qualche classica, mi avrebbe fatto piacere, ma se è andata così vuol dire che così doveva andare. E lo stesso discorso vale per la storia di Moser: certo, quando ha fatto il record dell'ora, per la prima volta da quando ho abbandonato le gare mi sono sentito una "scarica di agonismo" circolare nel sangue. Accidenti che meraviglia, mi sono detto, se avessi ancora i miei 35 anni ci riproverei. Ma poi ho pensato che i confronti a distanza lasciano il tempo che trovano, che ognuno ha il diritto e il dovere di vivere il proprio tempo e non quello degli altri. È proprio quello che ha fatto Francesco Moser: ha saputo vivere il suo tempo nel migliore dei modi. Con un grande coraggio. Per questo non lo invidio affatto, lo ammiro soltanto».

Quando parla degli altri, Gimondi è di un equilibrio invidiabile. Inevitabile pensare che solo chi riesce a misurare bene se stesso è in grado di essere così umano nel giudicare il prossimo. È vero, gli chiedo, che Merckx ha avuto una carriera breve perché era troppo avido di successi e di denaro? Che se avesse saputo amministrarsi meglio avrebbe potuto correre più a lungo e vincere ancora?

«Merckx era un istintivo. Era fatto così, o saliva in bicicletta per arrivare davanti o non ci saliva per niente. Veniva qui, nei circuiti di poco conto intorno a Bergamo, e schizzava via come un ossesso. Rischiava come un matto all'ultima curva pur di riuscire a fregare i velocisti. Certo, se avessi avuto a che fare, anziché con lui, con Hinault, adesso avrei qualche coppa di più, mi sarei trovato i miei spazi. E invece Eddy ce l'avevo sempre tra i piedi, dal primo gennaio al trentun dicembre, una bella grana. Ma non mi sono mai sognato di avercela con lui: sapevo benissimo che non avrebbe potuto essere diverso, era Merckx e basta, per lui vincere era un istinto, il giorno in cui avesse lasciato le briciole agli altri non sarebbe più stato quello straordinario campione che è stato».

E gli altri? Li vede ancora?

«Molti li vedo ancora. Il "dopo" avvicina, aiuta a capirsi meglio, ad essere più amici. Con Merckx ci vogliamo bene, ha messo su una decina di chili in più, lo quasi ma non si vedono perché sono più alto. Poi sono amico di Zilioli. E di Motta, quel Motta che ai tempi delle corse non riuscivo a digerire troppo perché era così diverso da me, così estroverso, "spaccone". Adesso stiamo volentieri insieme. Mangiamo, parliamo, ci divertiamo. Una volta sceso di bicicletta, ho capito persino il Motta, si vede che c'era bisogno, per tutti e due, di mettere i piedi a terra».

Michele Serra

NELLA FOTO: FELICE GIMONDI indossa la maglia iridata ai Campionati del mondo in Spagna. Era il 1973

Bontempi e Gavazzi alla Gand-Wevelgem Domani ritorna a correre Saronni

Settimana intensa per il ciclismo. Dopo il Giro delle Fiandre vinto dallo sconosciuto Lammers, oggi si corre la Gand-Wevelgem, 255 chilometri, quarantesima edizione, un libro d'oro con nomi di rilievo, compreso quello di Moser, unico vincitore italiano nell'anno 1979. Moser, purtroppo, ha il mal di schiena e diserterà anche la prossima, la classicissima del pavè che Francesco avrebbe voluto aggiudicarsi per la quarta volta. Moser si riposa su consiglio dei medici, ma non rinuncia ai suoi viaggi, a quelle pubbliche relazioni che tornano a vantaggio della sua fabbrica di biciclette e infatti stasera il trentino sarà in quel di Bruxelles per partecipare ad un dibattito televisivo in compagnia di Eddy Merckx. Si parlerà del record dell'ora e di altro: un campione di ieri un campione di oggi a confronto, un dibattito interessante.

Tornando alla Gand-Wevelgem che sarà teletrasmessa alle 16,45 sul terzo canale, la presenza degli italiani è data da quattro squadre che avranno i loro uomini di punta in Bontempi (Carrera-Inoxpram), Gavazzi (Atala-Campagnolo), Petito (Alfa-Lum) e Van der Velde (Metauromobili). Petito si è difeso egregiamente nel Giro delle Fiandre e dovrebbe ben figurare nella gara odierna, ma quel che più conta sembra che il ragazzo di Civitavecchia stia acquistando carattere e determinazione. Naturalmente ci aspettiamo buone cose anche da Bontempi che è all'estero per realizzare almeno una vittoria in queste classiche di aprile e che domenica seguiremo al suo esordio nella «Roubaix».

Buona fortuna anche al generoso Gavazzi, e sfogliando il calendario ecco per domani il Giro dell'Umbria, una corsa che solitamente si disputava in estate e che nel finale presenta nuovamente il circuito ondulato di Collazzone dove l'anno scorso ebbe la meglio Moser. Nel Giro dell'Umbria rivedremo Saronni, praticamente «fermo» dalla Milano-Sanremo. Il capitano della Del Tongo-Colnago sembra un po' un oggetto misterioso, un atleta che procura pensieri ai suoi dirigenti. Beppe disputerà poi la Vuelta spagnola col proposito di perfezionare la forma per il Giro d'Italia ma intanto sarebbe bene che vincesse: l'ultimo successo risale al 29 maggio del 1983 e il lungo digiuno è come una spina nel fianco del giovane campione.

Un altro corridore col motore spento è Moreno Argentin, assente anche dal Giro dell'Umbria a causa di una sinusite. Insomma, senza il vecchio Moser pare che il ciclismo italiano faccia acqua. C'è bisogno di una scossa nelle file del gruppo, il bisogno di altri protagonisti, di giovanotti capaci di uscire dal guscio altrimenti sarà una primavera con un solo mazzo di fiori: quello della Milano-Sanremo.

CERCHIAMO 1.600.000 PERSONE CHE CREDONO NELLA VITA.

ANCHE OLTRE.

16.000 persone vivono oggi in Italia solo grazie a una macchina perché i loro reni non funzionano più.
Sono gli emodializzati che, per non morire, devono tagliar via dalla loro esistenza apparentemente normale almeno 20 ore settimanali per 'attaccarsi' al rene artificiale che depura il loro sangue, un giorno sì e uno no, settimana per settimana, per tutta la vita.

16.000 persone che oggi sopravvivono oltre le loro possibilità naturali. E dietro di loro quasi 4.000 insufficienti renali, ogni anno, devono trovare posto nei Centri Dialisi per potersi salvare.

L'Associazione Nazionale Emodializzati – ANED – da 10 anni affronta questa realtà drammatica per modificarla sostanzialmente lavorando a:

- la prevenzione delle malattie renali
- l'istituzione di nuovi posti dialisi
- la riabilitazione sociale dei pazienti
- l'incremento del trapianto del rene.

Ma per risolvere questi problemi occorre l'aiuto anche delle persone sane.

Cerchiamo almeno 1.600.000 italiani – cento per ogni emodializzato – che con il loro contributo dichiarino concretamente di credere nella vita. E aiutino decine di migliaia di altri uomini, donne e bambini che credono nella vita anche se vivono solo perché c'è una macchina: una macchina che li tiene attaccati alla vita, oltre la vita stessa.

ANED
Associazione Nazionale Emodializzati

Piazza San Fedele, 4
20121 Milano
tel 02/805.79 27

ritagliare e spedire in busta chiusa a ANED - P.za San Fedele 4 - 20121 Milano 29

Voglio contribuire a una vita oltre la vita e

☐ invio la quota associativa come
- socio onorario da L 20.000
- socio benemerito da L 100.000
- paziente o suo familiare L 10.000

☐ invio un contributo di L _____

☐ metto a disposizione il mio tempo libero e la mia capacità professionale

Cognome e nome _____

Via _____ n _____

CAP _____ Città _____ Prov ____

☐ con assegno allegato
☐ con versamento sul c/c postale n 23895204 intestato a ANED - Milano

AIUTA UNA VITA OLTRE LA VITA.

Questo annuncio è ospitato su questa pagina grazie alla generosità dell'editore e del concessionario di pubblicità di questa testata.

E Greg Lemond propone: «Perché non facciamo un mondiale a tappe?»

Il campione iridato sogna un ciclismo spettacolare Nel suo paese - gli USA - è ignorato dalla stampa Vuole vincere il Tour e l'anno venturo il Giro

«È proprio un bel ragazzo. Carino, educato», dicevano le tifose e i tifosi giunti davanti all'albergo di Ischia per ottenere l'autografo di Greg Lemond. Si stava disputando la Tirreno-Adriatico e le stesse parole le ho risentite alla vigilia della Milano-Sanremo, fra un pubblico più vasto e per il quale l'ammirazione verso l'americano campione del mondo andava oltre l'aspetto fisico. Greg, un longilineo ben fatto, capelli biondi e occhi azzurri, sta conquistando le folle del ciclismo per il suo modo di comportarsi e di essere vicino alla gente. Sorriso facile, spontaneo, una maglietta sopra un paio di jeans, sembra un tipetto in cerca di avventure e invece è un pensatore. Raramente mi è capitato di incontrare un corridore della sua età così lineare e convincente, con una gioia di vivere che coinvolge un po' tutti. È nato il 26 giugno 1961 a Lakewood (California), abita a Courtrai (Belgio), è sposato e padre di un maschietto venuto alla luce lo scorso mese di febbraio. Un pensatore, dicevo, un atleta per molti aspetti ancora da scoprire e che intanto affascina per la semplicità e la chiarezza delle idee.

In America, il ciclismo è praticamente a livello di massa. Si disputano molte corse su un piano puramente dilettantistico, anche se dotate di premi consistenti, si cerca in un modo o nell'altro di attirare i campioni europei, però è un'attività ignorata dalla stampa e dai grandi mezzi d'informazione che dedicano largo spazio alle vicende del basket, del baseball, del football, del pugilato e che pubblicano una notizia di dieci righe il giorno in cui Lemond conquista la maglia iridata dei professionisti. Racconta Greg: «Lo scorso inverno, mentre mi trovavo in vacanza a Sacramento, un cronista mi ha avvicinato per una lunga intervista, ma il servizio è stato poi respinto dalla sua agenzia. A parere dell'United Presse International, un pezzo su Lemond e il ciclismo non estava alcun interesse.»

Il californiano intuisce la mia sorpresa e continua entrando nel vivo del discorso con argomenti di piena attualità. Ecco dove il giovane Lemond appare svelto di mente, oltre che di gambe. «Credo che il ciclismo debba uscire dai binari che sinora si è dato per diventare una disciplina universale. Il suo abito è troppo stretto, un campionato mondiale con appena 14 nazioni e con una prova unica non fa propaganda, quindi bisogna cambiare formula, imitare l'automobilismo, il tennis, il motociclismo, lo sci. Per allargare i confini è necessario un calendario più di qualità che di quantità. In un mondiale bene articolato avranno risonanza anche il secondo, il terzo, il quarto, il quinto classificato. Mi pare anche indispensabile il varo della licenza unica. La stragrande maggioranza dei dilettanti non sono tali, non sono dei dilettanti e perché spaccare il movimento in due parti?, perché limitare o addirittura soffocare i talenti? Se uniamo le forze con iniziative appropriate, anche in America si parlerà molto di ciclismo.»

Siamo sul pullman Rancilio dove i corridori fanno salotto prendendo il caffè. «Mi piace l'Italia, mi trovo bene dalle vostre parti. Moser e una bandiera, un grosso personaggio. Bravo Saronni, promettenti Argentin e Bontempi, però quindici squadre mi sembrano troppe. Meglio otto o nove formazioni, ma robuste come la mia, come la Renault. Con me c'è Fignon, c'è Madiot e insieme possiamo andare a caccia di traguardi importanti. Se il calendario fosse più intelligente i campioni s'incontrerebbero sovente. Quest'anno il mio principale obiettivo sarà il Tour de France che disputerò per la prima volta. Gli italiani, fatta eccezione per Battaglin e Visentini, resteranno a casa...»

Greg Lemond, ventitré primavere non ancora compiute, la scuola di Hinault per un paio di stagioni, la regia di Cyrille Guimard, un tecnico che non ha fretta, e dopo alcune vittorie che delineano il soggetto, dopo il secondo posto alle spalle di Saronni nel mondiale di Goodwood, la sparata del settembre '83, il trionfo in terra svizzera. Un campionato vinto con iemani al cielo, il primo americano coi colori dell'iride. Ripensando alla domenica di Altenrhein, il ricordo è quello di un Lemond perfetto nella sua manovra, presente nella fuga che sbilanciava gli italiani, presente per controllare la situazione e infine pimpante nel momento cruciale.

Un corridore intelligente e completo, senza punti deboli, a quanto pare. La sua azione è armoniosa. Non aggredisce i pedali, ma li accarezza. Forse un po' leggerino, come sostiene qualcuno, però sufficientemente cattivo per portare lo scompiglio nel gruppo. E anche se bisogna aspettare, come si è aspettato per Hinault (primo Tour quando aveva 24 anni) e per altri, mi sembra di vedere nel repertorio di Greg le doti di una brillante carriera.

Il Tour de France, una corsa per uomini d'acciaio e questo biondino con l'aria del fanciullo che vuole una parte del pronostico...

«Ho già vinto il Tour Open, è ora di tentare il colpo nel Tour grande. L'anno prossimo mi vedrete al Giro d'Italia: nel mio programma c'è l'ambizione, ma anche la ragionevolezza...».

Un californiano è in Europa a cavallo di una bicicletta. La sua storia è quella di un giovane che vuole un ciclismo più grande e più bello.

Gino Sala

CASINÒ MUNICIPALE DI VENEZIA

Si dà avviso che le sale da gioco sono aperte nella sede estiva del Lido.

Sono assicurati i collegamenti del Casinò Express da Ferrovia-Piazzale Roma - San Marco-Lido (Casinò) e viceversa.

CNA

Giovedì 5 aprile ore 9.30 cinema Capranichetta, Roma

Confronto pubblico promosso dalla confederazione nazionale dell'artigianato
Legge quadro proroga dei contratti, regolamentazione del canone per l'artigianato
Presiede Bruno Mariani presidente CNA introduce onorevole Federico Brini responsabile commissione rapporti con le istituzioni, partecipa onorevole Pierluigi Romita ministro delle regioni intervengono i rappresentanti dei partiti politici e delle organizzazioni dell'artigianato conclude onorevole Mario Tognoni segretario generale CNA

AZIENDA ACQUEDOTTO MUNICIPALE DI TORINO

Avviso di gara di appalto a licitazione privata

Ampliamento dell'impianto del Po. Primo stralcio esecutivo. Sub-lotto 1, 3.
Ristrutturazioni interne dei servizi degli impianti Po. 1 e 2.

Importo L. 113.723.621

Per l'inoltro delle domande di partecipazione, che dovranno pervenire alla Direzione dell'Azienda, corso XI Febbraio, 14 - Torino, entro 15 giorni dalla data di pubblicazione sul foglio degli annunci del Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte, si rinviano le Imprese interessate all'inserzione in tal sede dell'avviso di gara.

IL PRESIDENTE
Sebastiano Vadalà

AZIENDA ACQUEDOTTO MUNICIPALE DI TORINO

Avviso di gara di appalto a licitazione privata

Lavori di scavo e murari per allacciamenti di prese e ripristini stradali in località diverse nei Comuni del Consorzio Acquedotto per la Collina Torinese.

Importo L. 140.000.000

Per l'inoltro delle domande di partecipazione, che dovranno pervenire alla Direzione dell'Azienda, corso XI Febbraio, 14 - Torino, entro 15 giorni dalla data di pubblicazione sul foglio degli annunci del Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte, si rinviano le Imprese interessate all'inserzione in tal sede dell'avviso di gara.

IL PRESIDENTE
Sebastiano Vadalà