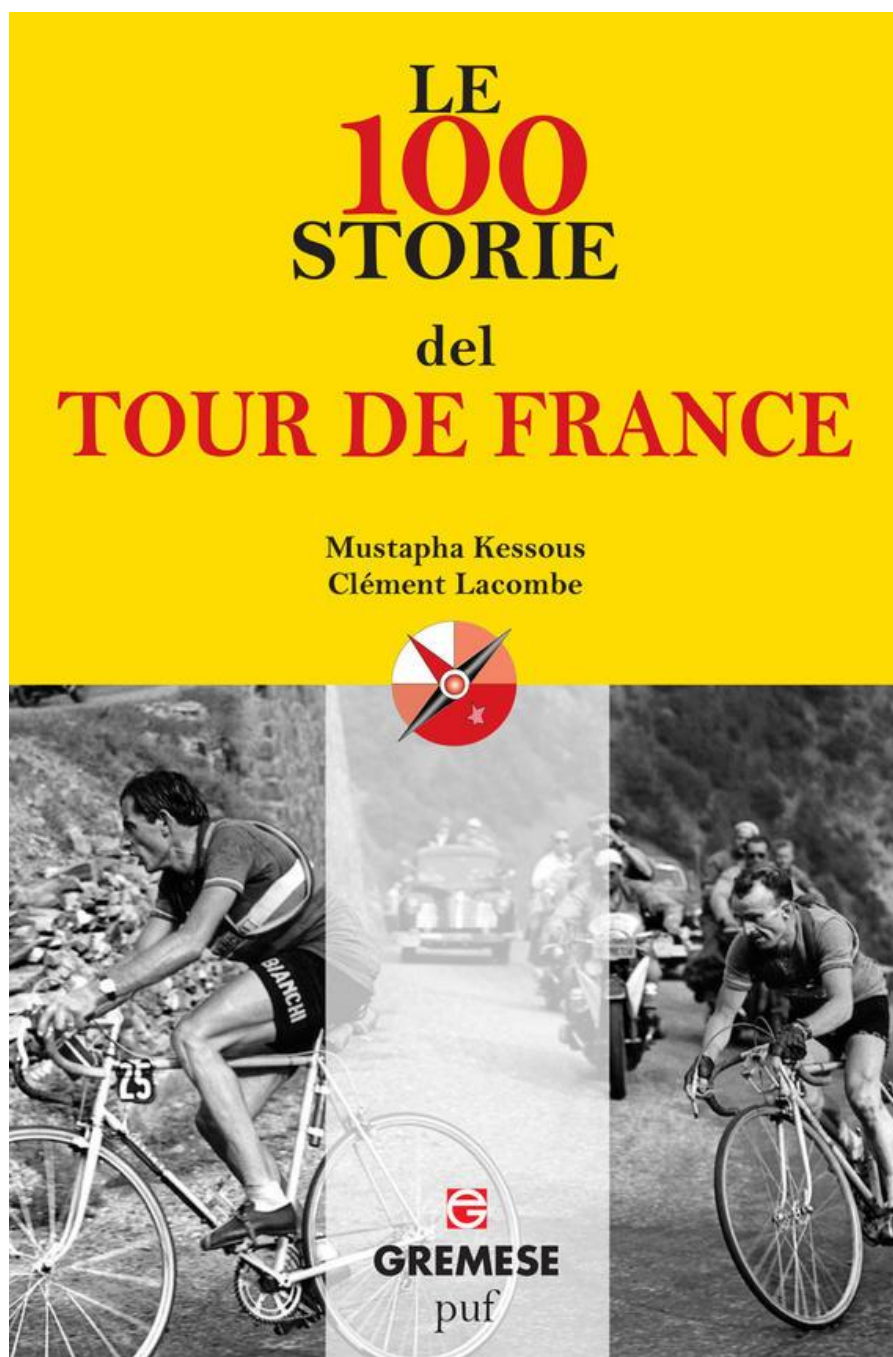


LE 100 STORIE DEL TOUR DE FRANCE

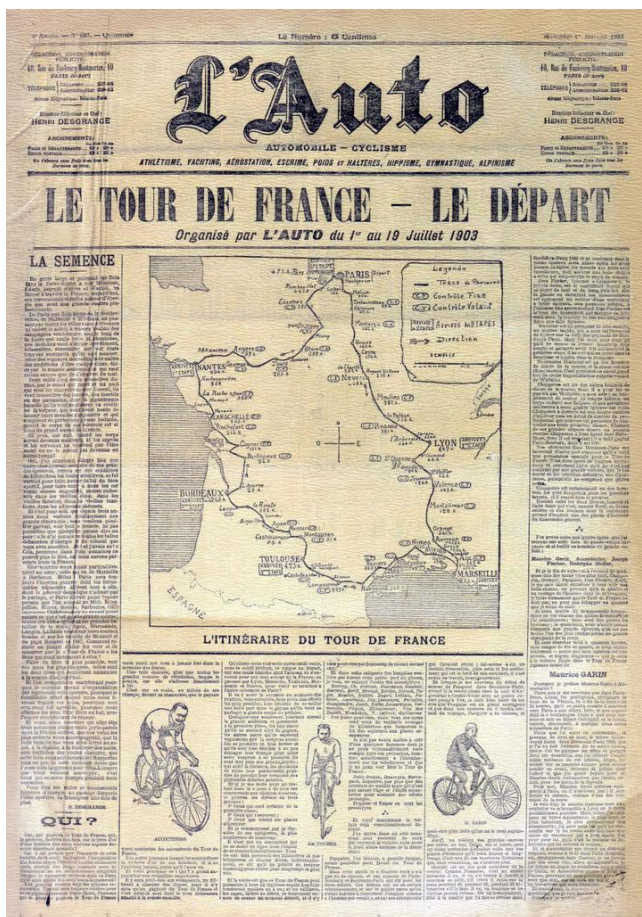


Mustapha Kessous – Clément Lacombe

2013, Grese puf, euro 9,90

Sembra che il Tour de France sia il terzo evento sportivo più popolare, dopo Olimpiadi e Campionati del mondo di calcio che però si svolgono ogni quattro anni, mentre il Tour, la “Grande Boucle” (il grande anello), si ripete ogni anno dal 1903, fermata solo dalle due guerre mondiali.

Il libricino di Kessous e Lacombe, due giornalisti che ne hanno seguito molte edizioni come inviati de “Le Monde”, ha il grande pregio di concentrare nelle sue 127 paginette la storia della corsa più famosa del mondo.



“L’Auto” annuncia la partenza del primo Tour

Le 100 storie ci raccontano aneddoti e ci forniscono ritratti di tutti i maggiori protagonisti del Tour. Ne sono passati di anni dal famoso “caso Dreyfus”, l’ufficiale francese di origini ebraiche ingiustamente accusato di spionaggio a favore dei tedeschi, che, di fatto, provocò la nascita della corsa a tappe francese. Sì, perché il Tour nasce dalla rivalità fra “Le Velo”, primo giornale sportivo francese diretto da Pierre Giffard schierato dalla parte di Dreyfus, e “L’Auto”, giornale concorrente nato

proprio per volontà di due industriali, De Dion e Clement, notoriamente anti-Dreyfus.



Desgrange (è quello che fuma) osserva il passaggio da uno dei primi colli inseriti nel Tour

De Dion scelse come direttore del nuovo quotidiano sportivo un giornalista già apprezzato, Henry Desgranges, ex-corridore, direttore del velodromo del Parco dei Principi, patriota (nel 1914, a quasi 50anni, si arruolerà volontario) anche se, probabilmente, poco convinto della colpevolezza di Dreyfus.

Desgrange passa per essere stato l'inventore del Tour ma in realtà ebbe l'intuizione di assecondare e sviluppare un'idea non sua. Il vero inventore fu Geo Lefevre, il giovane e dinamico responsabile della rubrica ciclistica de "L'Auto".

Il Tour lanciò "L'Auto" che ben presto rimase il solo quotidiano sportivo francese. Desgrange seppe, però, essere generoso e dopo aver stroncato il rivale "Le Velo" offrì a Giffard, rimasto disoccupato, un posto nella sua redazione.

Desgrange muore il 16 luglio 1940, pochi giorni dopo la capitolazione francese di fronte ai nazisti. Lui, "gran patriota", non avrà l'onta di vedere la sua creatura, "L'Auto", divenire un

giornale collaborazionista con parte della proprietà passata ad un gruppo di industriali tedeschi.

Nel 1944, i beni de “L’Auto” come del Tour vengono confiscati dal nuovo governo francese. Jacques Goddet, direttore del giornale, che fin dagli anni ’30 aveva prima affiancato e poi, di fatto, sostituito Desgrange nella direzione del Tour, esce nel 1947 indenne dal processo che lo vede imputato di collaborazionismo. Proprio nel 1947, Goddet vince la concorrenza delle riviste sportive vicine al partito comunista e vede affidata l’organizzazione del primo Tour del secondo dopoguerra al giornale che aveva fondato, “L’Equipe”.



Ma torniamo alle 100 storie del Tour. Il libro scorre gradevolmente snocciolando le sue pillole di storia ciclistica in modo mai noioso. La sua lettura è godibile per un appassionato di ciclismo ma, crediamo, anche per un lettore curioso di approfondire la conoscenza di quello che è ormai un fenomeno sociale (ed economico) oltre che sportivo.



Si scoprono fatti poco conosciuti, come quello che spinse Ottavio Bottecchia *(nella foto sopra al Tour del 1925)* a chiedere agli organizzatori di correre la 9^a tappa del Tour 1924, la Tolone-Nizza, con la maglia della sua squadra e non con quella gialla di leader della classifica generale. Bottecchia era un muratore che aveva imparato a leggere e scrivere proprio per poter gareggiare all'estero. Leggeva molto e non faceva mistero delle sue idee socialiste. Per questo le camicie nere lo avevano preso di mira. Gli organizzatori del Tour fecero uno strappo alle rigide regole della corsa e gli permisero, solo in quella tappa che lambiva l'Italia, di correre in "incognito".

Un altro campione che invece rischia di dover rinunciare alla maglia gialla, almeno per un giorno, è il francese Bobet. Il 12 luglio 1954, all'arrivo di tappa, il bretone offre la sua maglia gialla alla sorella Madeleine, che era venuta a salutarlo. Quando però

arriva in albergo si accorge che per un motivo o per un altro, non ha più maglie gialle da indossare il giorno dopo. La sorella è partita e solo l'inventiva del suo massaggiatore che abita nei pressi dell'albergo lo salva. La maglia gialla che Bobet gli aveva regalato l'anno prima è recuperata ma si è infeltrita ed è troppo piccola per essere indossata in corsa. Il massaggiatore non si perde d'animo, chiama un suo amico pugile, gli fa indossare la maglia che sotto la pressione dei muscoli del pugilatore si "riallarga" così che Bobet la possa indossare alla partenza della tappa successiva.

Altro episodio divertente è quello riferito alla figura di un mito dei tifosi francesi, Jean Robic *(nella foto sotto)*, detto "testa di vetro" ma anche "capretto", visto che è uno "scricciolo" alto appena 1 metro e 61 centimetri.



Jean Robic vince il Tour 1947 indossando la maglia gialla solo alla fine dell'ultima tappa, al Parco dei Principi. Non manca, però, di spacconeria. Per punzecchiare gli avversari era solito dire che "attacco un rimorchio alla mia bici, ci metto sopra mia suocera e arrivo ancora primo in cima alla salita...".

Gli autori dedicano una delle loro 100 storie al belga Wim Vanservenant. Questo ragazzino non ha vinto una corsa nella sua carriera professionistica, ma passerà alla storia per essere riuscito ad arrivare ultimo al Tour per tre anni di seguito, dal 2006 al 2008. Per questo molti lo ricordano con il suo soprannome “Monsieur Van Dernier” (il signor van ultimo). “Meglio essere ultimo che penultimo” ha commentato il corridore belga che dopo il ritiro dal ciclismo ha intrapreso una carriera da agricoltore rilevando la fattoria di famiglia.

Storie divertenti ma anche tragiche come quella dello spagnolo Cepeda, *(foto di lato)*, la prima vittima del Tour. L'11 luglio 1935 fa un gran caldo, i tubolari delle ruote dei corridori non resistono, i cerchioni in duralluminio sono messi a dura prova. Nella discesa del Galibier, il tubolare di una ruota della bici di Cepeda salta e il povero spagnolo sbatte violentemente la testa contro l'asfalto. L'italiano Vignoli lo

investe in pieno e si frattura una clavicola. Stoicamente, Cepeda, aiutato da alcuni spettatori, cerca di rimettersi in bici prima di crollare definitivamente. Muore tre giorni dopo all'ospedale di Grenoble.



Se Cepeda è semi sconosciuto ai più un altro morto lo è, se possibile, ancora di più. Si chiama Costant Wouters e non è un

corridore. 20 luglio 1958, ultima tappa che come tradizione arriva sulla pista del Parco dei Principi. Darrigade, velocista francese, sta vincendo, non gli resta che percorrere l'ultimo rettilineo. Poco oltre la linea d'arrivo un nugolo di fotografi si appresta a scattare l'istantanea che il giorno dopo sarà pubblicata dai giornali di mezzo mondo. Ma ecco che un uomo si avvanza dal prato fin sul bordo della pista ma si sporge troppo e viene investito in pieno da Darrigade. L'urto è tremendo. Darrigade viene portato via in barella ma se la caverà con qualche punto di sutura alla testa. Wouters, invece, morirà per le ferite riportate. Eppure non era un inesperto della pista ma il segretario generale del Parco dei Principi!

Infine non potevano mancare le storie di doping, dalla figura barbina fatta dal belga Pollentier, "beccato" nel 1978 al controllo antidoping con una peretta sottobraccio piena di pipì ... non sua, alla penosa ma istruttiva vicenda dell'americano Armstrong che molti avrebbero voluto alla Casa Bianca e che invece passerà alla storia come il principe della menzogna.

Un libro divertente e piacevole. Per questo concludiamo con una battuta riferita al grande giornalista francese Antoine Blondin, uno dei più famosi cantori del Tour de France, che demitizzava il comunque immenso Jacques Anquetil definendolo un "gestore della strada" in contrapposizione alla famosa e mitologica definizione dei corridori come "giganti della strada".

Non era proprio la stessa cosa.

NuMa