

1930 BINDA VINCE IL SUO SECONDO MONDIALE



Mentre i mondiali su pista hanno una storia ormai consolidata, iniziata fin dagli ultimi anni dell'800, i mondiali su strada sono molto più giovani. Il 30 agosto 1930, infatti, è in programma la quarta edizione della prova mondiale su strada. Nel 1927 aveva vinto Afredo Binda mentre nel 1928 e nel 1929 il titolo era andato al belga Georges Ronsse.

La vigilia

La prova è prevista a Liegi, la capitale della Wallonia, la parte francofona del Belgio. Come accadeva spesso in quegli anni la prova è abbinata ad un grande evento internazionale, in questo caso alla esposizione organizzata a Liegi in occasione dei cento anni di indipendenza del Belgio.

Diversamente da quanto avviene oggi, la corsa mondiale era allora riservata ad un numero limitato di corridori: ogni federazione affiliata all'UCI, Unione Ciclistica Internazionale, poteva iscrivere un massimo di tre corridori più una riserva.

Alla punzonatura delle bici, che si svolge alla vigilia della corsa, il 29 agosto, si presentano in 24 corridori:

Germania	Stoepel, Thierbach e Buse
Austria	Bulla
Belgio	Ronsse, Joly e Hamerlinck
Spagna	Canardo e Montero
Francia	Busseron, Pelissier e Leducq
Olanda	Fransenn, Vanderheiden e Polak
Italia	Binda, Guerra, Grandi e Mara
Lussemburgo	Frantz e Muller
Svizzera	Suter, Hofer e Antenen

Solo l'Italia, dunque, fa punzonare tutti e quattro gli iscritti, riservandosi di decidere solo immediatamente prima della corsa il nome della riserva. In ballo ci sono Allegro Grandi e Michele Mara, rispettivamente primo e secondo ai mondiali dilettanti del 1928. Alla fine i dirigenti italiani scelgono Grandi benché Mara fosse reduce da vittorie di prestigio: la Milano-Sanremo, la Roma-Napoli-Roma e ben cinque tappe al Giro d'Italia. Come vedremo Grandi non li deluderà.

Secondo "L'Auto" i favoriti sono gli ex-campioni mondiali Binda e Ronsse seguiti dal francese Pelissier e dall'ormai anziano lussemburghese Frantz che comunque aveva fatto secondo nel mondiale del '29, dietro Ronsse e davanti a Binda. Su "Paris soir" appaiono le quote dei bookmakers: Binda viene dato 3 a 1, Ronsse 3,5 a 1, Guerra e Frantz 5 a 1, Joly (l'unico vallone in corsa) 6 a 1, Leducq 7 a 1. Per niente considerato il tedesco Buse che pure in primavera su queste strade aveva vinto la Liegi-Bastogne-Liegi.

Il percorso, 208,500 km, appare durissimo: molto pavè, sia pure in ottimo stato, una salita lunga, quella di Malchamps, nei pressi di Spa, piazzata all'inizio, poi una serie di "cote", cioè di strappi non molto lunghi ma duri, prima del finale caratterizzato dalla cote del Mont Theux, 1,8 km con punte al 18 per cento e da un successivo ulteriore strappo quello di Gomzè. Secondo "Miroir des sport" su 210 km solo una cinquantina sono pianeggianti.

A complicare ulteriormente le cose: il caldo soffocante che in quei giorni provoca diversi morti sia in Belgio che nella Francia settentrionale.



Il percorso con al centro la foto di Ronsse pubblicato da "La Dernière Heure"

L'Italia aveva minuziosamente preparato il mondiale: Binda, Guerra, Grandi e Mara erano arrivati in Belgio più di una settimana prima dell'appuntamento mondiale e avevano effettuato almeno tre ricognizioni sul percorso. Come osserveranno i giornali francesi questo aveva permesso agli italiani di scegliere rapporti adeguati alla durezza del percorso e anche i luoghi dove effettuare l'inversione della ruota. Nel 1930 non era stato ancora inventato il "cambio" e i corridori, per avere un minimo di alternativa fra pianura e salita, nella ruota posteriore avevano inserito due pignoni, uno per ogni lato. Prima delle salite si dovevano fermare, "girare" la ruota e ripartire. L'operazione doveva essere ripetuta prima delle discese.

Sembra che l'unico, almeno fra i favoriti, che aveva deciso di non adottare il sistema del "doppio pignone posteriore", fosse il lussemburghese Frantz, non a caso uno della "vecchia guardia".



Raduno di partenza: in primo piano i tedeschi, Stoepel, Thierbach e Buse, in secondo piano, sulla sinistra l'austriaco Bulla, e sulla destra il belga Ronsse. Si notano i pantaloncini "risvoltati" di Stoepel per non far vedere la scritta pubblicitaria.

Una corsa monotona

Quando, la mattina del 30 agosto i corridori si presentano alla terrazza del “Cafè Richelieu”, nel centro di Liegi, dove si effettuano le operazioni di consegna dei numeri di gara, li accoglie una folla enorme *“come non si era mai visto in Belgio per una corsa ciclistica”*, come scrive “La Matin”. Si calcola che almeno 2.000 auto si stiano dirigendo verso il percorso che si prevede affollato come mai era successo prima per un mondiale. Il quotidiano “La Wallonie” parla di *“folla entusiasta munita di apparecchi fotografici”*.

E questo nonostante il caldo asfissiante che fa sudare i corridori fin da ben prima della partenza.

Tutte le nazionali sfoggiano le loro divise ufficiali: nero-giallo-rossa per i belgi, rosso-crociata per gli svizzeri, bianca con fascia nera e aquila per i tedeschi, rosso-bianca-blu per gli olandesi, azzurra con lo stemma sabauda per gli italiani. Unica eccezione i francesi che si presentano con la maglia del loro club (Leducq e Pelissier) e con la maglia tricolore di campione di Francia (Busseron).

L’UCI costringe i nazionali tedeschi a rimboccarsi e a fissarsi con un fermaglio i pantaloncini che riportavano il nome dei loro “sponsor”. In realtà, però nessuno fa “rimboccare” i pantaloncini agli italiani e le poche foto rimaste di quel mondiale mostrano, ad esempio, Allegro Grandi con la salopette marcata “Bianchi”. Nonostante le ferree regole contro la pubblicità adottate dalla organizzazione ciclistica internazionale, i corridori sono professionisti e prima del mondiale girano molti soldi. “Paris soir” riferisce che un fabbricante tedesco di mozzi *“ha versato una pioggia d’oro sui partecipanti ... solo Joly e Pelissier non si sono accordati con la ditta ... Leducq ha ricevuto 7500 franchi che diventeranno 20.000 in caso di vittoria, Frantz 15.000 che diventeranno 25.000, Binda e Ronsse 15.000 che diventeranno 30.000”*.

La partenza viene data con un po' in anticipo rispetto al previsto: alle 10,50 invece che alle 11.

Il gruppo, guidato da Grandi, se la prende comoda e la velocità non supera i 28 km/h. La prima salita dura, la cote de Malechamps (quasi 6 km di lunghezza), vede il gruppo guidato da Joly, Grandi e Bulla che si alternano in testa. Poi è Guerra che allunga il passo ma a metà salita scatta deciso lo spagnolo Montero che prende un discreto vantaggio e provoca la crisi di Leducq, Joly e Busseron.

Nessuno però lo segue e il gruppo, guidato da Grandi, sale a ritmo regolare; nella discesa Montero si rialza e si lascia riprendere. Intanto l'olandese Vanderheiden, mette piede a terra e non rientrerà più. Poco dopo viene segnalato il primo ritiro, quello dello svizzero Hofer.



Il giorno della corsa: in testa al gruppo è Grandi, a destra il belga Joly, in mezzo il tedesco Buse. Guerra è quarto.

Il ritmo blando favorisce il ricongiungimento generale.

La corsa prosegue monotona. Neppure una foratura di Ronsse provoca sussulti. Il belga ci mette dieci minuti a rientrare in gruppo. Girardengo, ora manager di Guerra e che segue la corsa assieme al corrispondente de "Il Telegrafo", il già famoso Giuseppe Ambrosini, fa qualche battuta sul carattere cicloturistico del campionato mondiale. A Samree (97 km) il ritardo sulla tabella prevista è di 30 minuti che diventano 51 a Marchè (125 km). Ad Aywalle (165 km) il ritardo sul previsto sale a più di un'ora, tanto che qualcuno teme che i professionisti possano essere raggiunti dai dilettanti, partiti un'ora dopo. In realtà il rischio non esiste perché i dilettanti vanno piano come i professionisti.

Guerra e Binda si fermano, Ronsse attacca!

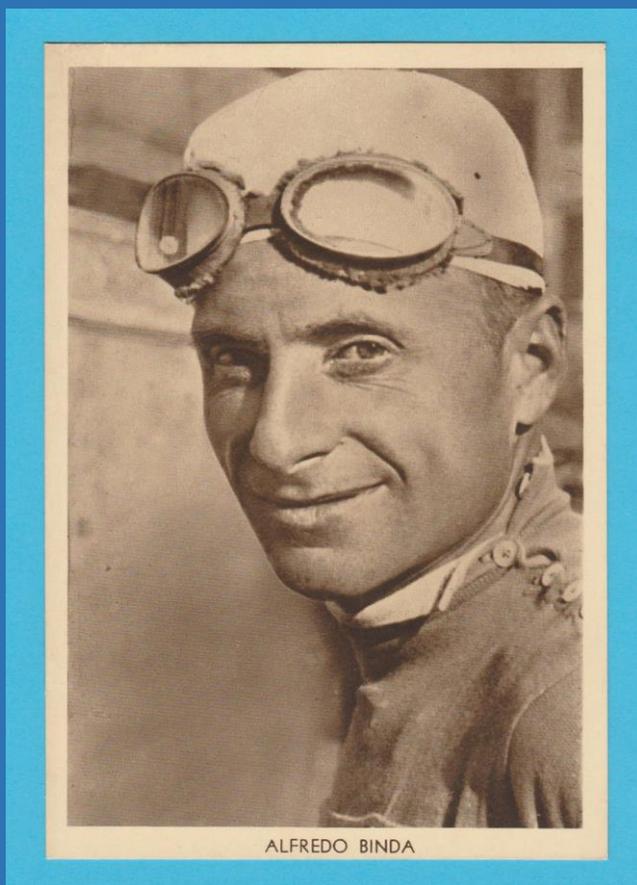
Ma proprio ad Aywalle la corsa, improvvisamente, si infiamma.

Scrivono Ambrosini: *“In paese Binda è costretto a fermarsi per gonfiare una gomma e Guerra si ferma per rinfrescarsi. È il segnale della battaglia. Montero si mette a tirare a tutta forza, vigilato da Grandi, Ronsse, Pelissier e Leducq”*. Il gruppo, che a quel punto è formato da 17 corridori, si spacca in due tronconi. Guerra e Binda, il mantovano 400 metri avanti al cittigliese, iniziano un *“furioso inseguimento”*. Guerra rientra sul secondo gruppo e lo salta senza fermarsi tirandosi dietro un generoso Joly. Guerra rientra sui primi quando la corsa affronta la dura cote de La Reid. Anche Binda rientra a metà salita e attacca subito. Probabilmente è qui che Binda cade a causa di un cane che gli taglia la strada. L'episodio è riportato solo da *“Lo sport fascista”*. L'attacco di Binda aveva comunque provocato il cedimento di Pelissier, Leducq e Joly. In cima alla cote il gruppetto dei battistrada è composto da Binda, Guerra, Grandi, Hamerlinck, Ronsse, Montero e Stoepel.

Nella successiva discesa forano Grandi e Hamerlinck e rientrano prima Joly, Pelissier e Leducq e poi Canardo, Muller e Buse. A Theux, poco prima della salita decisiva, Ronsse cade ma si rialza subito. È qui che Binda decide di *“girare”* la ruota. La terribile salita del Mont de Theux vede Grandi in testa al gruppo, poi è Binda che prende in mano la situazione. I corridori passano fra due ali di folla enorme, le vetture del seguito si aprono la strada con difficoltà. Joly, idolo dei tifosi valloni, rimarrà vittima del troppo entusiasmo di uno spettatore che lo fa cadere, la sua bici sarà fracassata da una vettura e per il giovane belga ... addio sogni di gloria! Intanto uno alla volta tutti cedono all'attacco di Binda: prima Buse poi Hamerlinck, Leducq, Pelissier, Canardo, Montero, Grandi e infine Stoepel. Guerra rimane attaccato fino allo strappo di Gomzè dove anche lui è costretto a mollare. Ecco come viene raccontato l'attacco di Binda da un giornalista belga: *“La folla si apre, ed ecco apparire Binda con Ronsse che ha tenuto la sua ruota. Binda sale con uno stile agile e sciolto, signorile e ogni dieci metri si volta per vedere se Ronsse è sempre incollato alla sua ruota. Il nostro campione [Ronsse, è un belga che scrive ndr] con uno stile meno regolare, scomposto, insaccato nelle spalle, compie sforzi sovrumani per rimanere nella scia del suo grande rivale. Ad un centinaio di metri dalla vetta, Binda si volta e vede Ronsse accasciarsi letteralmente e staccarsi da lui. Una smorfia che vorrebbe essere un sorriso appare sul suo viso tormentato dallo sforzo magnifico ch'egli*

produce mentre Ronsse procede a zig e zag tra la folla che, ansiosa, assiste al dramma del suo beniamino”.

Binda scollina con 20 metri di vantaggio sul belga mentre gli altri seguono più distanziati: Guerra è a 300 metri poco davanti a Montero, Stoepel e Grandi.



Binda e Ronsse si fermano per rigirare le ruote e tornare al rapporto lungo. Dopo la discesa mancano solo 10 km, tutti in pavé ma tutti in pianura. La corsa sembra segnata: volata fra i due grandi favoriti. Poi alle porte di Liegi, di fronte ad una “marea umana”, accade l’incredibile: Ronsse non vuole più tirare e Binda, memore della beffa subita al mondiale del 1929, fa altrettanto. I due quasi si fermano in una sorta di surplace che favorisce il ritorno di Guerra, Stoepel e Grandi.

Con la coda dell’occhio Binda vede Guerra che rientra assieme a Stoepel. Guerra, che non a caso è soprannominato “la locomotiva umana”, appena raggiunti i due tira a dritto. Siamo ai 500 metri dall’arrivo. Stoepel sfinito

dall'inseguimento non abbozza neppure la volata, Ronsse ci prova ma si rialza subito. Binda invece riesce a prendere la ruota di Guerra e sulla linea dell'arrivo lo sopravanza di mezza bicicletta.

Il trionfo italiano è completato da Grandi che arriva quinto, poco dietro Ronsse e Stoepel.

1. Alfredo Binda (Italia) in 7hr 30min 45sec, media 27,95 km/h

2. Learco Guerra (Italia) s.t.

3. Georges Ronsse (Belgio) s.t.

4. Kurt Stoepel (Germania) a 1sec

5. Allegro Grandi (Italia) a 5sec

6. Ricardo Montero (Spagna) a 25sec

7. Mariano Canardo (Spagna) a 1min 21sec

8. Alfred Haemerlinck (Belgio) a 1min 25sec

9. Charles Péliissier (Francia) a 1min 45sec

10. Max Bulla (Austria) a 2min 35sec

11. André Leducq (Francia) a 3min 0sec

12. Jean-Pierre Muller (Lussemburgo) a 4min 55sec

13. Herman Buse (Germania) a 6min 45sec

14. Georges Antenen (Svizzera) a 10min 31sec

15. Joep Franssen (Olanda) a 13min 0sec

16. Heiri Suter (Svizzera) a 18min 20sec

17. Bram Polak (Olanda) a 54min 15sec

Un'oretta dopo arrivano i dilettanti che completano il trionfo italiano: primo Martano e secondo Gestri.

Binda dona i fiori del vincitore ad una giovane italiana, immigrata come tanti altri per lavorare nelle miniere belghe.

Ronsse confessa di aver sofferto di crampi alla gamba destra.

Guerra non si mostra deluso dall'esito della volata e sfoggia il suo proverbiale sorriso.



Guerra, Binda e Grandi dopo la cerimonia di premiazione

La vittoria del corridore più forte

I commenti sono riassunti nel titolo del quotidiano comunista francese "L'Humanité": *"Binda campione del mondo di ciclismo per la gloria di Mussolini. Una bella giornata per lo sciovinismo italiano"*.

In effetti, a parte lo stomachevole inno alla “genialità” fascista con il quale Ambrosini si dilunga nell’apertura del suo articolo su “Il Telegrafo”, tutti ammettono che la federazione italiana (allora UVI, unione velocipedistica italiana) aveva molto ben preparato il mondiale, “costringendo” i propri corridori ad arrivare in forma all’appuntamento di Liegi, seguendoli con cura, mettendoli in condizioni di conoscere il percorso e, soprattutto, dando loro piena fiducia. *“Gli italiani padroni incontrastati del mondiale su strada”* titola il settimanale francese “Miroir des sport”. I francesi sono particolarmente duri con la loro federazione che non dà la giusta importanza al mondiale su strada e permette che i corridori lo considerino una corsa di second’ordine. *“L’UVF – scrive Gaston Benac su “Paris soir” - non ha diritto di disinteressarsi di una prova di livello mondiale. Ne va del prestigio nazionale”*.

Inaspettatamente pacato il giudizio de “Lo sport fascista”, che pure è l’organo ufficiale dello sport di regime. In un articolo firmato da Mario Rossi, evidente pseudonimo di non sappiamo chi, si legge che *“la vittoria era stata preparata con calma, avvedutezza e competenza ... Non solo dunque, una sconfitta netta e indiscutibile abbiamo inflitto ai rappresentanti delle altre nazioni, ma abbiamo dato anche una lezione di organizzazione, di volontà, di spirito nazionale e di preparazione”*.

Era vero. Il fascismo aveva capito prima delle democrazie l’importanza dello sport per la propaganda politica. In seguito la sua strada verrà seguita anche dal nazismo.

Rimane il fatto che, al di là della preparazione della corsa, Alfredo Binda aveva mostrato di essere il corridore nettamente più forte degli altri. Ronsse era indubbiamente un ottimo corridore (*“Non ci è parso mai così grande come oggi”* scrive Ambrosini), i francesi Pelissier e Leducq erano campioni arrivati però al mondiale “spompatis” dalle kermesse dopo Tour, vinto da Leducq e dove Pelissier aveva trionfato in otto tappe. Gli altri erano in declino (Frantz) oppure non all’altezza di contrastare un campione come Binda, che non a caso rischia di essere beffato da un corridore in grande ascesa, il mantovano Guerra.

La monotonia e il tatticismo che avevano contraddistinto i mondiali 1929 e 1930 convinsero l’UCI ad organizzare nel 1931 un mondiale a cronometro.

Lo vincerà Guerra.

L’esperimento non riuscirà e nel 1932 a Roma si tornerà al mondiale su strada. Lo vincerà nuovamente Binda che sarà il primo a potersi fregiare per tre volte del titolo mondiale. In seguito riusciranno nella tripletta solo i belgi Van Steenbergen e Merckx e lo slovacco Sagan.

Maurizio Zicanu

Fonti

Quotidiani

“L’Auto”, “La Presse”, “Le Matin”, “Le Vengtieme Siecle”, “L’Humanité”, “L’Indipendence Belge”, “Paris Soir”, “Paris Midi”, “L’Intransigeant”, “La Libertè”, “La Wallonie”, “La Derniere Heure”, “Il Telegrafo”.

Settimanali e periodici

“Match”, “Miroir des sport”, “Lo sport fascista”.



Le Matin, 31 agosto 1930