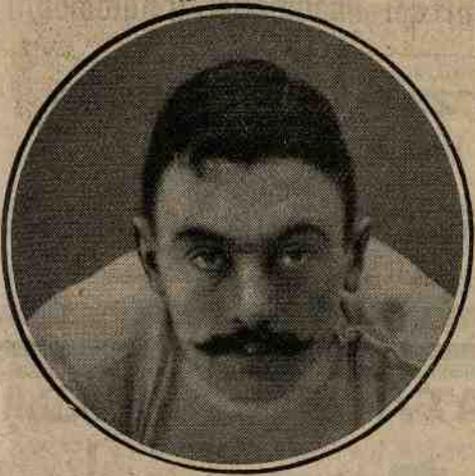


VIGENDE DEL CICLISMO ITALIANO

Lo sport ciclistico italiano è risorto a vita rigogliosa da un paio d'anni soltanto. Ad una ad una erano scomparse le migliori e più gloriose piste, e lo sport, che fu la gloria di indimenticabili campioni, apparve per qualche anno finito, irrimediabilmente. Un senso di sconforto, di noia era successo ai primi entusiasmi: società, enti sportivi, giornali e giornalisti, ai quali era pur commesso il dovere di non lasciar estinguere la fiamma dell'entusiasmo,



Friol (francese), campione di Francia 1904-1906, ha vinto, domenica, 16 giugno, il Grand Prix di Parigi.

contribuivano a rendere freddo il pubblico, a scoraggiare i centri ciclistici.

Rimaneva solo il glorioso Velodromo Umberto I di Torino, invecchiato lui pure frammezzo alla morte degli altri gloriosi colleghi.

Senza piste, le energie nuove, rinate, sullo scorcio del 1905 col primo Giro di Lombardia, a novella vita, dovettero per necessità estrinsecarsi sui campi liberi, sulle strade.

Cosicchè il 1906 può chiamarsi, senza tema di errare, l'anno della strada, poichè l'attenzione del pubblico era tutta legata ai grandi avvenimenti ciclistici che avevano la loro estrinsecazione sulla strada.

Ormai, senza piste e senza entusiasmo per tali corse, cominciavano a far difetto anche i corridori di velocità. Ai Tomaselli, ai Bixio, ai Momo, ultime stelle gloriose del nostro ciclismo, eran subentrati nella considerazione del mondo sportivo i Gerbi, i Cuniolo.

Del Rosso, Gardellin, i fratelli Carapezzi eran sempre troppo lontani d'Italia, perchè potessero formarsi una coorte di ammiratori, e d'altronde le loro esibizioni non brillavano mai di luce tanto viva da far restare abbagliati i connazionali. Nelle riunioni importanti e nelle classiche riunioni parigine, i nostri non giocavano che parti di secondaria importanza e scomparivano nelle batterie, davanti ai grandi campioni delle altre nazioni.

Pure nel Campionato del Mondo, a Ginevra, l'anno scorso, l'Italia, col mantovano Francesco Verri, dimostrava di possedere ancora dei campioni, ai quali non la forza mancava, ma solo il mezzo per dimostrarla. Ma Verri non fu che un raggio di sole, uno sprazzo vivido fra mezzo alle tenebre. Egli vinse una volta, due, tre volte, poi la sua forma cominciò a declinare ed egli rientrò nella mediocrità, senza dimostrare di potersene trar fuori.

E' appunto per questa deficienza di campioni veloci, deficienza dovuta non a mancanza di soggetti, ma a mancanza di piste, che lo sport ciclistico nazionale richiamò l'interesse generale verso le corse su strada.

Fu, nel 1906, un continuo succedersi di riunioni su strada. Ogni domenica, ad ogni sagra, ad ogni festa civile o religiosa, uno o diversi programmi richiamavano i corridori: da questa pluralità di gare, da questa favorevole offerta di premi, son sorti i buoni corridori, e quelli che già lo erano, potevano dedicarsi con crescente successo ad un serio allenamento, che le numerose corse remunerava sempre. Ed accanto a Gerbi, Cuniolo, Albini, si misero in luce Galetti per le corse di grande resistenza, Zanzottera per le minori, Danesi, Brambilla Cesare, Pavesi, Gaioni, Rossignoli, Massironi, Carapezzi, Canepari, Fortuna, Jacobini, un complesso sceltissimo di *routiers*.

L'Unione Velocipedistica Italiana, per la rinascenza dello sport, si trovò ad avere, essa stessa, una missione da compiere. Sorpresa, più che persuasa, di esser chiamata ancora a far qualcosa, essa si lasciò rimorchiare da questa energia nuova, e trovò ancora la forza di porsi alla testa di questo movimento.

In lei ogni cosa era vecchia (non parlo del Comitato direttivo), a cominciare dallo statuto e dal regolamento corse.

Era questo un vecchio regolamento stabilito per le corse di pista, non so quanti anni prima, e che applicato alle corse su strada dava a vedere, ad ogni controversia, di non essere assolutamente applicabile. Cosicchè ai vari Congressi dell'Unione Velocipedistica, tenutisi successivamente ad Alessandria, Milano, Alessandria e Genova, delegati di diverse società

proposero lo studio di un nuovo regolamento speciale per le corse su strada.

Questa proposta fu sempre rimandata colla promessa da parte del delegato dell'Unione Ciclistica Internazionale di comunicare il testo di un regolamento internazionale unico per dette corse.

La grande associazione internazionale non sembrò troppo preoccupata della promessa del suo vice presidente (tale è il nostro delegato signor Pilade Carozzi), nè di mostrarsi sollecita poichè dopo un anno, le attese bozze non sono ancora pervenute in Italia e forse neppur visibili in Francia.

A Genova, però, il Comitato permanente, composto dai delegati delle società italiane, nel Congresso tenutosi nello scorso mese di marzo, nominava una Commissione incaricata di stendere un regolamento che disciplinasse le corse su strada, così numerose e importanti in Italia.

La Commissione riuscì composta dai delegati delle tre società milanesi: lo Sport Club, l'Unione Sportiva e l'Unione Ciclistica, i quali, come è di prammatica fra tutte le Commissioni, di qualunque genere esse siano, cominciarono a non far nulla, un po' per la difficoltà del lavoro, un po' per la difficoltà di trovarsi al completo, un po' anche per divergenze tecniche. Cosicchè, finora di utile non è stato fatto nulla, e credo che al 30 giugno, termine per riferire, non vi sarà nemmeno il principio di questo nuovo regolamento.

Ma le difficoltà maggiori per la stesa di esso stanno nel scegliere la formola che regoli le corse.

La più spiccata sarebbe di lasciare all'arbitrio delle società o dei Comitati che bandiscono le corse la scelta di questa formola.

Con questo la Commissione, pur facendo la figura di Ponzio Pilato, lascierebbe ad altri la responsabilità; tutt'al più essa potrebbe indicare in un articolo le differenti formole. E l'articolo potrebbe essere espresso così:

Art. X. — Le corse su strada possono essere autorizzate:

- a) con allenatori o senza allenatori;
- b) con servizio di rifornimento fatto da automobili;
- c) colle macchine piombate;
- d) con servizio fatto a mezzo di ciclisti;
- e) senza alcun servizio.

Queste sono le più comuni formole colle quali si corre attualmente in Italia e all'estero.

Ma quale è la migliore? Quale di queste risponde realmente alle finalità dello sport, quale di queste pone tutti indistintamente i corridori nelle medesime condizioni, nelle stesse probabilità?

Nel 1906 il servizio di rifornimento fatto a mezzo di vetture automobili ha fatto la delizia di Gerbi, di Cuniolo, di Galetti, di questi fortissimi tra i forti, ai quali, o speciali contratti, o il reale valore ob-

bligavano le Case a favorirli, al confronto di altri valorosi, ma non tanto fortunati.

Il malcontento suscitato da quei rifornimenti con automobili è stato generale, ed ha ridotto talmente i partenti nelle corse di una certa importanza, da consigliare un mio carissimo amico a lanciare il grido: *torriamo all'antico*, convinto di aver trovato



Edmondo Jaequelin ritorna in Italia per correre oggi, 23 giugno, al Motovelodromo Umberto I.

il sicuro mezzo per richiamare a disputare le cose quanti i servizi di automobile avevano pienamente disgustati.

Il 2° Giro di Lombardia fu la prima corsa che si disputò senza il rifornimento. I corridori potevano soltanto approfittare di macchine trovate a caso sulla strada.

Ed il 1907 si iniziò appunto con tale formola. La Milano-Torino, la Torino-Milano successiva, la Milano-Sanremo specialmente e infine il Giro delle Antiche Provincie, dimostrarono che il *torriamo all'antico* non era nè sportivo, nè giusto: poichè nelle corse disputatesi finora i migliori corridori si facevano seguire da un esercito di amici ciclisti muniti di cibarie, di gomme, pronti a sacrificarsi, a ritirarsi dalla gara per cedere la macchina al campione preferito.

Cosicchè non sempre arrivò il migliore, ma il corridore invece che alla salita aveva una macchina con piccolo rapporto, alla discesa un'altra con rapporto altissimo e sempre un numero stuolo fedele pronto ad allenare se non addirittura a spingere o a tirare.

Da questo stato di cose non poteva nascere che il malcontento, che cresceva ad ogni nuova prova, nella quale un corridore non conosciuto, per quanto forte, non curato dalla casa come un altro, aveva indiscutibilmente menomata la sua chance.

Lo Sport Club di Milano fece ieri disputare una gran corsa con macchine piombate, intitolata alla Regina Madre, che benignamente aveva concesso una grande medaglia d'oro.

Il risultato è stato lusinghiero, perchè dietro al vincitore Danesi a Galetti e Ganna e a Canepari, giunti nell'ordine in gruppo, finì quinto Montecucco davanti a corridori non troppo noti, ma di classe buona, ai quali le macchine piombate permisero di far valere il proprio valore.

Ma questo sistema, che uguaglia il forte e il debole, che obbliga tutti ugualmente a fermarsi e a riparare i guasti, a rappazzare una gomma, come a stringere una vite, è veramente il migliore?

Senza dubbio è il più democratico, è quello che più si avvicina al concetto sportivo, ma a lato di questi vantaggi ha dei danni rilevanti.

La formola *senza alcun servizio*, implica una sorveglianza impossibile che rende quindi tale formola inapplicabile, e una lealtà che difficilmente si può trovare e sarebbe assurdo e puerile richiedere.

Quindi la Commissione, davanti a ciò, non sa indicare una via d'uscita, e quantunque il momento sembra propizio per le macchine piombate, essa non crederà, io penso, di fissare agli organizzatori una linea unica di condotta.

Le corse su strada, quindi, vivranno lungamente, senza una speciale direttiva che, giusta oggi, potrebbe fra non molto essere inconciliabile colle esigenze del momento sportivo.

Frattanto anche le corse su pista sembrano risorgere: Torino, per merito della Società del Campo Sportivo, bandisce a brevi intervalli delle riunioni che fanno stupire per l'interessamento del pubblico. Domenica avremo i Campionati italiani di velocità: dalla constatazione del successo, che non può mancare, io vorrei sorgesse nelle altre città lo spirito di emulazione tanto utile e proficuo perchè un'idea si formi e diventi cosa reale. Potremo allora registrare altre piste in Italia, fonti di entusiasmi per la gioventù italiana e anche per quelli che videro gli anni gloriosi dei nostri *sprinters* e che fremono ancora al ricordo.



Mayor Taylor e la sua bambina.

Milano, 17 giugno.

acr.

Le Migliori Biciclette portano
SCATTO LIBERO e CATENA

" PERRY "

Bozzi Durando e C. - Milano - Corso Genova, 9.