

Con la sconfitta di Liberty è finito un mito che durava da 132 anni

Ha vinto la barca migliore

Australia 2 non sarà veloce, ma è un mostro di manovrabilità

L'incantesimo è rotto e forse gli americani possono dichiararsi sfortunati - Quella maledetta quarta boa - Un mondiale di vela?

Ha vinto senza ombra di dubbio la barca migliore: ma quali sono le sue qualità? Sembrava una barca da venti leggeri ed è riuscita a vincere due regate con vento medio-forte sorprendendo gli americani che sul 3-1 si sentivano già la vittoria in tasca. Bisogna dare credito alle affermazioni del progettista di Australia 2 quando dice che lo scafo non è un mostro di velocità ma è un'imbarcazione completa che si comporta bene con qualsiasi tempo e a qualsiasi andatura. Afferma addirittura in un'intervista concessa alla "Gazzetta dello Sport", che a suo avviso Azzurra è la barca più veloce del lotto, più veloce quindi anche di Australia. Ad avvalorare la sua tesi dice che quando Freedom, l'imbarcazione americana acquistata dal Consorzio italiano come "lepre", si misurò con Azzurra, perse sicuramente il confronto. Freedom e Liberty seguono lui si equivalgono.

ombra di dubbio è un mostro di manovrabilità. Guadagna preziosi secondi ad ogni virata, e per questo si è imposta, nonostante i pezzi di bravura offerti da Dennis Conner, che sono riusciti, complice la buona sorte, a far vincere le prime due regate agli americani. Se però si analizzano tutte e sette le regate si può constatare che all'ultimo momento e soprattutto nel momento decisivo la fortuna aveva voltato le spalle a Liberty. Prendiamo la quarta e l'ultima regata. Liberty conduce la prima boa con uno scarto di 36" alla quarta regata e di 29" nell'ultima. Alla seconda boa di lasco è sempre Liberty in testa e lo scarto aumenta di 48" (nella quarta regata) e di 45" (nell'ultima). Alla terza boa di lasco Liberty è sempre in testa, ma mentre nella quarta regata mantiene i 48" nell'ultima scende a 23". Alla quarta boa di bolina mentre ci si aspettava che il distacco diminuisse ancora o fosse del tutto annullato, gli americani consolidavano il loro vantaggio portandolo a 57" nella settima e decisiva regata, mentre nella quarta erano riusciti a mantenere invariata la distanza perdendo un paio di secondi. A questo punto avviene il salto; mentre nella quarta regata Liberty pur diminuendo il vantaggio virava alla boa di poppa con 35" e terminava in bolina

vincendo per 40", nella settima regata nel lato di poppa Liberty perde più di un minuto che nella bolina successiva aumenta di altri 20" e con questa vittoria l'Australia si aggiudica la Coppa America dopo un secolo e mezzo di incontrastato dominio degli Stati Uniti. Ho posto in evidenza le due regate perché se si esclude il risultato a sorpresa, le condizioni meteorologiche pressoché uguali e i tempi alle boe molto simili mi hanno portato alla conclusione che senza un colpo di fortuna dovuto ad un probabile salto di vento era impossibile che Australia 2 si aggiudicasse la regata e quindi la Coppa America. Del resto ad avvalorare la mia tesi basta esaminare i risultati di tutte e sette le regate. In sei chi ha virato per prima la quarta boa che è di bolina ha mantenuto o addirittura aumentato il suo vantaggio. Solamente alla settima regata è successo il contrario. Quasi una beffa, se vengono in mente le parole dello skipper americano Dennis Conner che alle chiere allusioni dei giornalisti di avere una fortuna sfacciata rispose con sarcasmo, dopo le prime due regate: «Evidentemente Dio è americano». La Coppa America vola in Australia e si rompe l'incantesimo dei 132 anni. E perde prestigio come dicono in molti o meglio perde valore. Ora se si

Vela

La chiglia di Australia 2 non è più un mistero

NEWPORT — La tanto discussa chiglia di «Australia 2» non è più un mistero. La definitiva vittoria nella Coppa America ha messo fine alla battaglia, anche psicologica, condotta dagli australiani in questi mesi a Newport per difendere il segreto della loro «arma segreta», e, al suo rientro al molo, «Australia 2» è stata sollevata senza la consueta copertura di plastica che ne mascherava le caratteristiche tecniche inferiori. È apparsa così alla folla in attesa la chiglia con le pinne che innumerevoli disegnatori ed esperti di vela avevano provato ad immaginare: più piccola di quelle normali, un po' arretra-



NELLA FOTO: la chiglia di Australia 2

vorrà tener desto l'interesse per questa sfida, parlo di interesse commerciale che pubblicizza e quindi stimola l'interesse sportivo, australiani ed americani dovrebbero di buon grado accettare la proposta dell'Ag Khan di far disputare ogni anno a Porto Cervo, fino alla prossima tradizionale sfida, regate riservate esclusivamente ai dodici metri che vedano finalmente la partecipazione anche di tutte le barche europee. Il carrozzone pubblicitario riuscirà a sopravvivere fino alla sfida, gli interessi economici,

perlo meno per quanto riguarda l'area europea, potranno essere salvaguardati. Certamente dopo questa straordinaria impresa degli australiani, in Italia si modificano molte cose. L'entusiasmo di nuove ditte disposte a sponsorizzare nuove imbarcazioni potrà raffreddarsi e il sogno di altre due barche da affiancare ad Azzurra rimarrà tale. L'Australia è trascorrendo le migliori mercati da invadere come negli Stati Uniti. Ed è anche chiaro che se vuol continuare a vivere in bellezza la

Coppa non dovrà rimanere per più di tre anni in Australia. Gli interessi commerciali sono sempre al di sopra di ogni avvenimento sportivo, soprattutto in America e nulla vieta che ci si dimentichi della Coppa America e che ogni tre anni si svolga a Newport un campionato mondiale di dodici metri sullo schema dei campionati del mondo di calcio e vada il migliore purché il volume d'affari tradotto in dollari sia assicurato.

Uccio Ventimiglia

Di Azzurra si sa tutto, come è nata e perché, il consorzio che l'ha promossa, l'equipaggio, lo skipper, i sogni, i risultati. Ma quasi nessuno sa che il «Progetto Azzurra» è nato ed è cresciuto anche perché è stato affiancato da un «progetto di medicina e di ricerca scientifica» realizzato dai medici sportivi del CONI. Il professor Antonio Dal Monte, dell'Istituto di medicina dello sport, coordinatore dell'area di valutazione funzionale del Comitato tecnico-scientifico del CONI (paroloni: vuol dire che valuta le capacità degli atleti con complessi strumenti), dice che quello della vela è un ambiente difficile. Ma Cino Ricci, uomo intelligente, dopo aver osservato attentamente il programma medico, mi ha guardato negli occhi e ha detto «sì». Un vecchio capitano senza preparazione atletica i suoi marinai non sarebbero andati in nessun posto. «Gli americani», prosegue Dal Monte, «si sono accorti

Azzurra, la scienza a bordo

che Azzurra era una cosa seria quando hanno visto una pubblicazione scientifica sulla barca e sul suo equipaggio. Titolo del libretto (trentasei pagine) «Aspetti medici, fisiologici e biomeccanici studiati sull'equipaggio dell'Azzurra». Nel riassunto del libretto si legge: «Nel gennaio 1982 è stato affrontato il complesso problema medico-fisiologico e biomeccanico riferito all'operazione Azzurra. Essendo questa una categoria di scafi da regata fino ad oggi sconosciuta in Italia, è stata svolta, dall'Istituto di medicina dello sport del CONI con il supporto organizzativo della Scuola dello sport, una serie di indagini a Marina di Ravenna, nel settembre 1982, durante un turno di allenamento estivo allo scopo di acquisire conoscenze sull'impegno dell'equi-

paggio, soprattutto per quanto concerne l'apparato cardiocircolatorio, metabolico e muscolare. Sono stati studiati sui singoli atleti i rispettivi compiti tenendo appunto conto del ruolo ricoperto a bordo...». Una categoria di scafi da regata fino ad oggi sconosciuta in Italia... La chiave è qui e se siamo d'accordo che il terzo posto in semifinale non rientra nel miracolo dobbiamo per forza convenire che la barca e il suo equipaggio han fatto qualche cosa di eccezionale, anche, all'aiuto della scienza e della preparazione atletica. «Gli undici uomini che lavorano a bordo», prosegue Dal Monte, «svolgono opere diversissime tra loro. Più diverse di quanto lo possano essere il lavoro del velicista e quello del pesista in allenamento, del verricelli

fanno una fatica simile a quella del canoista (gesto atletico, scatti violentissimi a straordinaria velocità) ma in barca non ci si può mettere a allenare e preparare un canoista. E così in laboratorio abbiamo riprodotto le condizioni ideali e perfette per esaminare la frequenza cardiaca, la temperatura corporea (quando si va di bolina si gela, quando si va col vento in poppa si scialda dal caldo), la produzione dell'acido lattico. Devo dire che il nostro paese aveva i mezzi e le cognizioni tecnologiche per costruire un canoista ma gli mancavano le esperienze che avevano gli inglesi, i francesi, gli australiani, i canadesi. «È una barca lunga quasi venti metri con pochissimo spazio disponibile in allestimento, spinnaker e altri con-

egni volano da tutte le parti in tentativo di... decapitare i marinai. Il lavoro a bordo è assai più duro di quel che la gente — che invece la vela come un bel modo di trascorrere le vacanze — possa immaginare. A bordo di queste barche deve esserci gente capace di correre come una scimmia e in grado di lavorare sulla base di automatismi perfetti e su tempi valutabili al decimo di secondo. I nostri — vale la pena di ricordarlo — sono riusciti meglio di tutti nei cambi di rotta col vento in poppa. Ed è così che è riuscito di battere Australia 2». E ancora: «Noi oggi possiamo indicare ai futuri selezionatori e le condizioni necessarie e le condizioni di lavoro che un buon navigante straordinario. Ma

non parla. Guarda e assimila. Cinque minuti prima di partire, dopo la cena sociale al termine del lavoro preparatorio, ancora non si sapeva chi sarebbe salito sulla barca. La selezione l'ha fatta con una scelta di metodi crudeli. I velisti furono scremati in base a un test contro l'altro: chi cedeva mentalmente era scartato. O si arrendeva o veniva qualificato come non in grado di sopportare lo stress di una grande fatica come quella di Coppa America. E i sopravvissuti hanno fatto la semifinale della magica sfida». Antonio Dal Monte ci ha spiegato che non ci sono stati miracoli nel «miracolo» di Azzurra. Ma ha il rammarico per l'ingratitudine degli sponsor che hanno gradito tutto meno i medici e il preparatore atletico della Scuola di Formia, Nicola Candeloro, che hanno perduto il «miracolo» — non miracolo.

Remo Musumeci

Con Alboreto la Ferrari trova la sua «nazionale»

Auto

«L'ingegnere non ha nulla da aggiungere a quanto affermato nel comunicato di ieri. A bocce ferme, quando questo mondiale sarà concluso, molto probabilmente faremo una conferenza stampa». Chissà se, a costruire il mito Ferrari, non contribuisca anche questa proverbiale stringatezza, questo misurare le sortite «ufficiali» come e più di un ministro. Assai meno banalmente di un «silenzio stampa», i rarefatti «ipse dixit» della gente di Maranello valgono quanto un accordo e discreto «controllo stampa»: la Ferrari vuole essere la sola fonte ufficiale della Ferrari, l'ingegnere non ammette sgarri e montature, le notizie

sulle cose di Maranello devono sempre essere a denominazione d'origine controllata. Quanto già noto, del resto, è più che sufficiente a «fare notizia» e a fare la notizia: dopo dieci anni (Arturo Merzario, Gran Premio USA del '73) un pilota italiano ritorna alla guida di una Ferrari. Si chiama Michele Alboreto, milanese, giovane quanto tribuzioso anche questa proverbiale stringatezza, questo misurare le sortite «ufficiali» come e più di un ministro. Assai meno banalmente di un «silenzio stampa», i rarefatti «ipse dixit» della gente di Maranello valgono quanto un accordo e discreto «controllo stampa»: la Ferrari vuole essere la sola fonte ufficiale della Ferrari, l'ingegnere non ammette sgarri e montature, le notizie

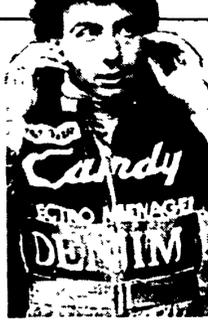
llani per le quattro ruote, vale una convocazione nella nazionale azzurra: con la differenza che la «rossa», qui, è ristretta a due piloti ufficiali. Oggi, con l'adozione di Michele Alboreto, la casa del cavallino pone fine ad un'anomalia legittima e spiegabile, ma certo non sempre facile da digerire per i suoi tanti tifosi: termina, dopo un decennio, l'epoca degli stranieri. Stranieri che, a dire la verità, sarebbe meglio definire «oriundi alla rovescia», vista l'accoglienza ricevuta da molti piloti della «nazionale rossa» con passaporto estero: Lauda, Villeneuve e Arnoux sono stati in molti casi amati dal pubblico italiano con impeto e passione equivalenti a un processo di naturalizzazione a furor di popolo. Ma dall'anno pros-

mo, con Alboreto, si arriva davvero alla «nazionale italiana del mondo sarà guidata da un italiano. L'automobilismo sportivo, formidabile crocicchio di interessi economici e passione agonistica, di danaro e spettacolo, trova davvero in questa decisione di Enzo Ferrari l'ennesima conferma della sua vicente e avvicinate ambiguità. Proviamo, in questo caso, e che l'arrivo di Alboreto alla Ferrari, tra i numerosi punti a favore, annoveri anche quello di un convinto placet della Fiat. Passando alle «questioni di cuore», anche volendo tralasciare la retorica patria e le frasi trite sullo sport come nuovo veicolo di unità nazionale, è innegabile che il binomio Ferrari-Alboreto sia destinato ad infiammare

re nel migliore dei modi della grande efficacia dell'«effetto Italia» su molti importanti mercati, primo tra tutti quello americano. Non è da escludere che Gianni Agnelli, che già con l'operazione Azzurra ha avuto modo di constatare quanto fruttuoso sia il profumo d'Italia per vendere meglio immagini e prodotti, abbia fatto sentire — sia pure discretamente — la sua voce in capitolo anche in questo caso; e che l'arrivo di Alboreto alla Ferrari, tra i numerosi punti a favore, annoveri anche quello di un convinto placet della Fiat. Passando alle «questioni di cuore», anche volendo tralasciare la retorica patria e le frasi trite sullo sport come nuovo veicolo di unità nazionale, è innegabile che il binomio Ferrari-Alboreto sia destinato ad infiammare

ulteriormente i già infiammati spiriti patriottici (e non televisivi) della Formula 1. Tagliando la testa a più di un toro, molti appassionati delle corse troveranno meno complicato seguire competizioni in cui spesso le fortune dei piloti italiani sono state antagonistiche rispetto a quelle delle macchine tricolori. Prost-Renault contro Alboreto-Ferrari vuol dire davvero Francia-Italia, e si sa quanto il campanilismo saluti i tifosi ad essere tifosi. Un'ultima notazione (che può sembrare stravagante) riguarda il cognome di Alboreto: in un mondo fatto di immagini, simboli, stilizzazioni di sentimenti collettivi, ci piace sottolineare la sonorità un po' aulica, felicemente esagerata, di questo quadrilatero che spezza il quasi-monopolio dei bisillabi e monosillabi d'importazione: Piquet, Tambay, Arnoux, Prost. In un'epoca in cui i piloti vengono sospettati di essere anonimi «funzionari del rischio», protesi di carne da applicare alle macchine, questo cognome italiano che si apre lo spazio, che si distende nei titoli dei giornali e nei discorsi del bar, ci sembra di ottimo auspicio. In sostanza, non riusciamo davvero a trovare una sola contraddizione all'operazione Alboreto: vedremo se i fatti ci daranno ragione, e soprattutto se la daranno al vecchio ingegnere, che ancora non è stanco di legare il proprio destino a quella strana roulette chiamata Formula 1.

Si presenta a Maranello con due vittorie: Las Vegas e Detroit



Patrick Tambay ha appreso che Michele Alboreto nel 1984 lo sostituirà alla guida delle Ferrari di Formula 1 (affiancando Arnoux), lunedì sera, verso le 21, dal direttore sportivo di Maranello, Marco Piccini. Non ha fatto commenti, si è limitato a dire che aveva «capito tutto» quando alla partenza di Brands Hatch nessuno gli aveva dato disposizioni per la corsa. Il francese correrà il «Sud Africa» e poi lascerà il suo posto al pilota italiano. Con alle spalle una carriera iniziata nel 1976 al volante delle piccole monoposto addestrative della «Formula Monza», Alboreto alla Ferrari l'hanno decisamente voluto, seguendolo con attenzione anche durante la sua attività nelle formule minori e, se non ci fossero stati impedimenti, già quest'anno sarebbe stato pilota del cavallino. Nato il 23 dicembre 1956 a Milano ha debuttato in Formula 1 nel 1981 nel G. P. di San

Marino a Imola con la Tyrrell. La sua prima gara si concluse nel corso del trentunesimo giro per una collisione con Gabbiani. Nel settembre dell'82, sempre con una Tyrrell, pochi giorni dopo che Enzo Ferrari aveva fatto sapere di «aver fatto tutto il possibile per averlo», senza riuscirci, vinse a Las Vegas e quest'anno ha vinto il suo secondo «gran prix» il 5 giugno a Detroit. Nella sua carriera ha anche corso per la Lancia nelle gare di campionato mondiale marce riportando alcuni successi. I cronisti bene informati rammentano che il suo colore preferito è il blu (c'è da credere abbia cambiato idea di fronte al rosso Ferrari) e che possiede almeno 5 macchine di marche prestigiose. Ma annotano anche, tra le sue personali caratteristiche, che ha recentemente fatto parte della giuria del premio letterario Campiello, in virtù della sua buona cultura generale.

mi. se.



ROMA — Azzurra andrà anche in Australia. Poco dopo l'annuncio della clamorosa conclusione della gara di Newport dall'Italia il vicepresidente del consorzio italiano che ha finanziato Azzurra — Riccardo Bonadeo — ha ribadito l'intenzione di partecipare anche alla prossima edizione della «Coppa America» (si prevede che il nome non dovrebbe essere cambiato anche se potrebbe essere mutato in Coppa Australia). Questo l'annuncio ufficiale: «La sfida del Consorzio italiano è già stata ribadita, per cui diciamo in d'ora ai nostri amici australiani, magnifici vincitori della storica edizione '83, arriveremo alla prossima edizione nelle loro

Azzurra rinnoverà la sfida nelle acque australiane

acque: il consorzio italiano sarà presente per rinnovare la propria sfida. SIDNEY — In Australia è letteralmente successo di tutto quando la barca rappresentante quel continente ha tagliato vittoriosamente la linea di arrivo. Migliaia di persone hanno festeggiato nel porto di Sidney e milioni hanno brindato in tutto il

paese. E subito si è parlato del futuro. Mentre il primo ministro Bob Hawke invitava la polizia a chiudere un occhio con gli ubriachi sono stati fatti i primi progetti per sfruttare questa vittoria. La preoccupazione è già quella di mettere in moto la macchina turistica e la scelta del campo di regata sarà finalizzata a questa esigenza. Anche in Australia la coppa è dunque soprattutto business anche se sulla stampa si è scritto che bisognerà trovare la formula per tenere il trofeo per almeno 133 anni. Nella foto in alto un momento della manifestazione di giubilo a Perth subito dopo la vittoria di Australia due.

FISSA LA DENTIERA

Per i problemi di protesi che si pongono tutti i giorni Pierrel, lo specialista dell'igiene orale, propone AZ FIX; che fissa la protesi alle gengive e dà sollievo perché svolge una azione sedativa e antinfiammatoria. AZ FIX, in polvere o crema, è superconcentrato; quindi ne basta poco. Una confezione è sufficiente per oltre 100 applicazioni.

RIPARA LA DENTIERA DA SOLO

Quando la dentiera si rompe è un problema: non sempre si possono aspettare dei giorni per la riparazione. Pierrel, lo specialista dell'igiene orale, offre la soluzione Bony Plus, l'adesivo rapido che in caso di rottura consente di riparare la protesi in pochi minuti, definitivamente e soprattutto da soli senza perdere tempo. Venduto in farmacia.

Teatro Novelli Rimini 16, 17, 18 ottobre 1983

Domani il petrolio Europa Nazione Araba

IX edizione delle Giornate internazionali di studio «Sviluppo-Interdipendenza - Cooperazione» organizzate dal Centro Ricerche «Pio Manzoni» e dal CNR in collaborazione con ONU CEE Gulf Cooperation Council Lega degli Stati Arabi OAU CEE Ministero Affari Esteri Ministero Beni Culturali ed Ambientali Ministero Commercio Estero Ministero Industria e Commercio Segreteria Generale 47040 Verucchio (Forlì) Italy - Telefono 0541 658139-658249-658292 - Telex 559423 CIRSA Centralentelegrafico PIOMANZU

Verso una crescita programmata: i piani di sviluppo interarabo. Il ruolo dell'Europa. Le priorità: sicurezza alimentare e industrializzazione di base. Le condizioni: la pace e sicure frontiere. Il ruolo della scienza: training e know-how.

BORMIO-VALTELLINA 12-22 GENNAIO 1984

FESTA NAZIONALE DELL'UNITA' SULLA NEVE

Informazioni: COMITATO ORGANIZZATORE Sondrio - Via Parolo 39 tel. (0342) 216.422-212.230 OGNI FEDERAZIONE PROVINCIALE DEL PCI OGNI ORGANIZZAZIONE UNITA' VACANZE

1953-1983 Trent'anni di presenza nella vita culturale italiana

Ednori Runnit