

Domani notte al Caesar's Palace di Las Vegas in palio il titolo mondiale dei medi

Duran cerca gloria con Hagler



ROBERTO DURAN

«Bad» sorride e sentenza: «Mano di pietra ha la sorte segnata»

Sostiene che Duran si consolerà intascando dieci milioni di dollari



MARVIN HAGLER

Pugilato

I venti e la sabbia dei deserti del Nevada hanno quasi sempre portato fortuna a Roberto Duran «mano di pietra», come dicono a Panama dove si parla spagnolo. Nei ring di Las Vegas, Nevada, l'attuale campione dei medi-jr. per la World Boxing Association ha sempre vinto, meno una volta. Incoronò la buona serie il 21 gennaio 1978 quando difese la sua cintura dei leggeri contro il portoricano Esteban De Jesus, quindi sotto quel cielo sconfisse Jimmy Hear, Zefirino Gonzalez e Joseph Nsubuga, l'ugandese formato in Scandinavia; più tardi Wellington Whetttley e il nostro Luigi Minichillo il 26 settembre 1981. Quattro mesi dopo, gennaio 1982, Duran dovette cedere, in 15 assalti, al portoricano Fred Bettes per il campionato dei medi-jr. del World Boxing Council; quella notte, per il panamense ultratrentenne, suonò la seconda campana d'allarme.

Invece fu una farsa o pressappoco. Sugar Ray Leonard, davanti allo sconcertato e furente panamense che lo inseguiva e lo invitava a battersi, fece una straordinaria esibizione di danza degna della gambe di John Travolta accompagnata da smorfie e sberleffi come usava Cassius Clay, come usa sia pure con parsimonia Nino La Rocca. La rabbia del «killer panamense» era impotente, lo sfuggente nemico, Roberto Duran, non riusciva a bombardarlo con le sue 146 libbre di selvaggia violenza, di incontenibile ferocia.

Sugar Ray Leonard era un'anguilla, un fantasma irridente. Durante gli intervalli il manager Luis Spada consigliava il suo Roberto a pazientare perché 15 rounds sono una lunga rotta e può sempre capitare il momento giusto per il colpo decisivo, ma il guerriero «cholo» non ascoltava, non vedeva e al 16° secondo dell'8° ripresa commise il gesto inglorioso che tanto addolorò il suo vecchio trainer Ray Arcel, uno dei migliori, che lo aveva disciplinato e costruito con pazienza in palestra. Roberto Duran smise di inseguire Leonard, gli girò sprezzantemente le spalle gridando in spagnolo: «...no mas no mas... basta, basta! Da Ray Arcel e Luis Spada si fece eleggere i guantoni ed uscì di corsa, come un ladro, dalla fossa cordata sotto i fischi e gli insulti di 50 mila spettatori. Furiosi erano, in particolare, tutti coloro che avevano puntato dollari sulla sua vittoria.

J.R. E BOBBY AI FERRI CORTI



DALLAS

OGNI MARTEDÌ E MERCOLEDÌ I NUOVI EPISODI ALLE 20.25



Moto

Sempre gravi le condizioni del pilota Franco Salimbeni

Circuiti poco sicuri e servizi medici inadeguati, il motocross è sotto accusa

Sono sempre molto gravi, all'ospedale Torregalli di Firenze (dove è stato operato) le condizioni di Franco Salimbeni, il ventiseienne pilota viterbese protagonista domenica scorsa sul circuito di Monteverchi, di una drammatica caduta durante una gara di motocross. L'incidente a Salimbeni ha posto al centro dell'attenzione generale il motocross, una disciplina sportiva ancora poco conosciuta e propagandata e quindi definita «povera». Qualcuno ha voluto anche puntare il dito accusatore sulla pericolosità e sui rischi connessi alla sua pratica.

costruttrici italiane (Cagiva, Gilera) sono all'avanguardia. Su tutto il territorio nazionale ci sono distribuiti decine di impianti.

Il motocross è in espansione — commentano i responsabili della federazione motociclistica — tuttavia non può essere ancora considerato uno sport di massa; i costi per la sua pratica sono ancora elevati: una moto costa almeno 6-7 milioni; inoltre oltre centinaia di migliaia di lire servono per il vestiario, i tute, i guanti, i caschi.

Come succede anche nel motociclismo di velocità, i giovani si trattano in ogni modo per poter gareggiare, magari costruendosi da soli i mezzi o acquistando materiale usato. È proprio come nella velocità il motocross porta con sé problemi

no che domenica sono stati puntuali. I genitori di Franco Salimbeni, accusano: «Il servizio medico era inadeguato». «Questo è il problema più grosso — prosegue Maddi —. In troppe gare c'è una sola ambulanza con un paio di infermieri. Troppo poco. Servirebbe una clinica mobile, magari piccola ma efficiente. Lo so che costa e questo fatto viene preso come esente per gli organizzatori; ma non si può correre con tranquillità se non si hanno queste strutture».

Walter Guagnoli

Oggi la presentazione della «Rassegna motoristica» organizzata dal «Flammini Racing»

Rinnovare aiutando le piccole imprese

Moto

ROMA — Oggi, alla presentazione della rassegna motoristica romana (che si aprirà sabato 12 novembre alla Fiera di Roma) si parlerà molto di motociclismo. La rassegna spazia in tutti i settori del motorismo, ma il «Flammini Racing» che organizza la manifestazione è sportiva romana, è anche organizzatore delle gare motociclistiche d'Italia e nell'incontro con la stampa ha messo all'ordine del giorno la discussione sulle prospettive di questo sport, dibattito che verrà introdotto dal presidente della Federazione motociclistica avv. Zerbi.

Alora si parlò di dare rilevanza soltanto alle gare della classe 500 e delle 250. Questo può suggerire l'istituzione di un solo titolo italiano per i piloti senior ed uno challenge triennale assegnandosi, in base alla somma di risultati conseguiti nelle gare delle 250 e delle 500 il primo, delle 125 e delle 80 il secondo. Ciascun pilota nelle gare tricolori avrebbe diritto a due partenze ed i punteggi acquisiti in ciascuna gara costituirebbero — alla maniera delle due manches del motocross — punteggio assommabile per stilare le classifiche del campionato o dello challenge. Ad evitare che l'eterno piazzato, outsider per vocazione non superi il campione, che pur vincendo può fallire qualcuna delle gare e non fare punti a sufficienza per superare l'altro che ha assommato punti nei piazzamenti, potrebbe essere stabilito il principio che il sigillo indispensabile per avere il titolo sia almeno una vittoria in una delle due classi valide per il torneo al quale il pilota concorre. Due manches, insomma, per ogni

che mancherà in pista due vetture motorizzate con il turbo Renault. Per De Cesaris, un passo indietro nella carriera.

Eddie Cheever dopo due anni di purgatorio sulla Tyrrell e sulla Ligier, quest'anno guidava la macchina milanese, ha preso l'americano di Roma per poter più facilmente reclamarne i propri prodotti negli Stati.

Infine Patrese: giudicato fino a poco tempo fa il miglior pilota italiano, carattere introverso, ha sprecato la più grande occasione della sua vita guidando malamente una Brabham che con Patrick ha vinto il titolo mondiale. Anche per lui, come per Cheever, un brutto arresto di carriera. Ma almeno loro hanno trovato un posto. Giacomelli, Baldi, Ghinzani sono ancora a spasso. (s.c.)

Eugenio Bomboni

Andrea De Cesaris alla «Ligier»

MILANO — È ufficiale! Tre piloti italiani hanno ieri cambiato scuderia: Andrea De Cesaris è passato alla Ligier, mentre Eddie Cheever e Riccardo Patrese sono stati assunti dall'Euro racing di Paolo Pavanello, un team che si avvale del turbo Alfa Romeo.

De Cesaris, Cheever e Patrese: tre storie diverse. Il primo, romano, era stato aiutato a salire i gradini delle formule automobilistiche dalla Marlboro. Ragazzo emotivo, facile alle paragonate (in Germania aveva investito un poliziotto), litigioso (numerosi i corpi a corpo con altri piloti), definito «fasciamacchin» alla McLaren, più sereno nel primo anno all'Alfa Romeo grazie alle cure parentali dell'allora direttore sportivo Pierluigi Corbari, pilota veloce, gran combattente, De Cesaris si era offerto prima alla Renault che però gli ha preferito Warwick. Saputo che la Marlboro avrebbe lasciato il team di Pavanello, si è sentito con l'acqua alla gola. Si è offerto un po' a tutti, alla fine ha accettato le proposte di Guy Ligier

che mancherà in pista due vetture motorizzate con il turbo Renault. Per De Cesaris, un passo indietro nella carriera.

ARAGOSTA A COLAZIONE
QUESTA SERA ALLE 20.30 SU ITALIA UNO
VISIONE IN TV
CON ENRICO MONTESANO, CLAUDE BRASSEUR, JANET AGREN, REGIA DI GIORGIO CAPITANI
DOMANI SERA ALLE 20.30 APPUNTAMENTO CON DIEGO ABATANTUONO IN SBALATO, GASATO, COMPLETAMENTE FUSO

UN ANNO DI CICLISMO

Un anno di ciclismo si è chiuso con un bilancio non certo esaltante per i campioni italiani e non soltanto italiani. A quella che resta comunque tra le più popolari discipline sportive, l'Unità di lunedì prossimo (14 novembre) dedicherà, come da tradizione, un inserto di cinque pagine.

Negli articoli del nostro Gino Sala, del vincitore della Sanremo e del Giro, Giuseppe Saronni, del medico sportivo Bertino Bertini e in altri interventi sulla pista, i dilettanti e il ciclismo femminile, il racconto e il commento della stagione passata, i suoi protagonisti, le ragioni di un vivaio in declino, tutti i risultati delle gare professionistiche e dilettantistiche e il calendario '84.