



Tour. Nuovi leader: tra gli uomini, Bernard vince la crono sul Ventoux Canins, la padrona è tornata



Bernard indossa la maglia gialla

Qualcosa si muove al Tour de France. Sia la corsa maschile che quella femminile hanno da oggi nuovi padroni: le cronometre di ieri hanno lasciato pesanti segni sulla classifica. Maria Canins ha strappato la maglia gialla alla rivale di sempre, la francese Jeannie Longo. Avvicendamento tra francesi al Tour maschile: Bernard stravince la cronoscalata del Ventoux e scalza Mottet.

MONT VENTOUX Classifiche sconvolte ai due Tour de France. E, finalmente, buone notizie per noi italiani dal fronte della gara femminile. Maria Canins ha vinto la nona tappa, la cronometro individuale Corren-Saint Nizier (di km 53,500) e ha strappato la maglia gialla alla francese Jeannie Longo. Anche nella corsa maschile il leader è cambiato: la cronoscalata del Mont Ventoux, la «montagna calva», ha lasciato come sempre il segno sulla classifica del Tour de France. Il francese Jean-François Bernard, un atleta che ha disputato anche il Giro senza entusiasmare, ha

conquistato tappa e maglia gialla mettendo una seria ipoteca sulla vittoria finale. L'ex maglia gialla Charly Mottet ha perso da Bernard quasi 4 minuti. Ma la corsa appare ancora aperta a molte soluzioni: Stephen Roche (vincitore del Giro d'Italia) e lo spagnolo Delgado si sono difesi assai bene, i colombiani Herrera e Parra (secondo e quarto nella classifica di tappa) hanno fatto capire che sulle Alpi, nei prossimi giorni, daranno battaglia. Tutti gli uomini citati, compreso Mottet, possono ancora vincere un Tour che, nelle tappe a venire, potrebbe far registrare ritardi colossali.

Il Ventoux è una montagna legata alla leggenda del Tour, nei suoi aspetti più drammatici. Una salita lunghissima, che tra il sesto e il dodicesimo chilometro presenta pendenze del 14 per cento, che negli ultimi 6 chilometri è completamente esposta al sole e al vento. È la montagna su cui morì Simpson, nel '67. È una vetta su cui hanno vinto giganti come Merckx, Gaul, Robic (che precedette Bartali e Coppi nel '52), Poulidor. Il Tour non vi saliva dal '74 (vinse Thevenet), ieri vi è tornato con una cronoscalata lunga 36 chilometri e mezzo (la partenza era fissata a Carpentras), lungo i

Italia, 22 anni di naufragi

L'ultimo degli otto trionfi italiani nel Tour de France è stato quello ottenuto da Felice Gimondi nel 1965. In precedenza si erano imposti Ottavio Bottecchia (1924 e 1925), Gino Bartali (1938 e 1948), Fausto Coppi (1949 e 1952), Gastone Nencini (1960). Qui sotto diamo i risultati (sempre più negativi) ottenuti dal nostro ciclismo nelle edizioni che vanno dal '66 all'87.
Anno 1966. 1° Aimar, primo italiano Mugnaini 5°, a 5'27".
1967: 1° Pingeon, primo italiano Balmamion 3°, a 7'23".
1968: 1° Janssen, primo italiano Bitossi 8°, a 4'59".
1969: 1° Merckx, primo italiano Gimondi 4°, a 29'24".
1970: 1° Merckx, primo italiano Balmamion 12°, a 25'10".
1971: 1° Merckx, primo italiano Mori 12°, a 47'44".
1972: 1° Merckx, primo italiano Gimondi 2°, a 10'41".
1973: 1° Ocaña, nessun italiano in gara.
1974: 1° Merckx, primo italiano Panizza 4°, a 10'53".
1975: 1° Thevenet, primo italiano Gimondi 5°, a 19'29".
1976: 1° Van Impe, primo italiano Ricconi 5°, a 12'39".
1977: 1° Thevenet, primo italiano Cavalcanti 38°, a 1 ora 33'07".
1978: 1° Hinault, nessun italiano in gara.
1979: 1° Hinault, primo italiano Battaglin 6°, a 38'12".
1980: 1° Zoetemelk, nessun italiano in gara.
1981: 1° Hinault, nessun italiano in gara.
1982: 1° Hinault, primo italiano Beccia 33°, a 52'35".
1983: 1° Fignon, primo italiano Vandi 39°, a 1 ora 32'59".
1984: 1° Fignon, primo italiano Loro 22°, a 52'37".
1985: 1° Hinault, primo italiano Visentini 49°, a 1 ora 3'08".
1986: 1° Lemond, primo italiano Contini 41°, a 1 ora 22'18".

Quegli italiani allergici al giallo...

GINO SALA

Il Tour de France entra nell'ultima settimana di competizione con un bilancio più negativo del previsto per il ciclismo italiano. Le maggiori delusioni vengono dai ritiri di Saranni e Corti a proposito dei quali esistevano però molti dubbi, molte perplessità. Devo anzi confessare che qualche giorno prima della partenza sono stato tentato di scrivere che i due non avrebbero dovuto imbarcarsi in una avventura del genere: ho tacitato per... amor di patria, ma i fatti confermano che il Tour non era alla portata di un Corti in cattiva salute e di un Saranni

psicologicamente (e fisicamente) disamato. La questione di fondo è comunque un'altra, è quella di un ciclismo italiano. Le maggiori delusioni vengono dai ritiri di Saranni e Corti a proposito dei quali esistevano però molti dubbi, molte perplessità. Devo anzi confessare che qualche giorno prima della partenza sono stato tentato di scrivere che i due non avrebbero dovuto imbarcarsi in una avventura del genere: ho tacitato per... amor di patria, ma i fatti confermano che il Tour non era alla portata di un Corti in cattiva salute e di un Saranni

scuola di sacrifici, di severa applicazione, di confronti ad ogni livello, di trasferire all'estero in cui s'impara e si cresce. Basta coi giochetti casalinghi, basta con un calendario nazionale troppo fitto, che distrae, che tiene lontani i giovani dalle gare importanti. S'impone una attività intelligente, scelte che non esasperano, ma che illuminano l'intero movimento. In un discorso del genere, come sostiene Luciano Pezzi, devono avere voce in capitolo i tecnici delle varie squadre, quei direttori sportivi che non dialogano a sufficienza con i loro corridori e per dialogo intendo anche i metodi di preparazione, gli al-

lenamenti quotidiani che non devono essere semplici passeggiate, ma un lavoro che tempa il fisico e porta a sopportare la fatica. Siamo diventati dei molli, ciclisticamente parlando, abbiamo perso quelle sane abitudini che ci tenevano sulla cresta dell'onda, abbiamo un campione del mondo (Argentin) che dopo aver disertato la corsa valevole per il titolo nazionale è andato a caccia di soldi nelle «kermesse». Chiaro che così non si onora la maglia italiana, chiaro che è d'obbligo una inversione di rotta, una diversa mentalità per essere competitivi nel Tour e

gioranza dei partecipanti trascurata gran parte dei traguardi stagionali per puntare tutto sul Tour. Situazione diversa quando il Giro di Francia era per squadre nazionali, una formula che ebbe pieno successo e che oggi risolverebbe più di una questione se l'ingordigia e la cecità degli organizzatori e degli sponsor non facessero da scudo ad un ritorno all'antico. Qualcosa, ad ogni modo bisogna pur fare. Il Tour è un gigante che affascina, ma che accorcia le carriere, quando addirittura non stronca gli atleti, vedi Fignon, sceso a bassi livelli dopo aver vinto due edizioni. Altri campioni hanno accusato preoccupanti rotture, altri motori sono andati in panne e l'attualità mi suggerisce il nome di un gre-

gario in auge nel Giro d'Italia perché validissimo fiancheggiatore di Roche: si tratta del belga Schepers che sulle strade di Francia non è più nel vivo della mischia, non è più vicino al suo capitano. Dunque, per tante ragioni è giusto chiedere un Tour più umano, meno pesante, meno crudele, giusto rivedere programmi e calendari, ma come già detto il ciclismo italiano non può nascondersi dietro alcun paravento. Siamo precipitati, siamo andati di male in peggio, come dimostra la tabella delle nostre sconfitte al Tour negli ultimi vent'anni. Fallimentare sarà pure il rendimento di domenica prossima e chi aspetta il campionato del mondo con la speranza di gridare che ci siamo rifatti, non ha capito niente, proprio niente.

Arrivi e classifiche

Ordine d'arrivo della 18ª tappa del Tour maschile: 1) Jean-François Bernard (Fr) che copre i km 36,500 della «crono» Carpentras-Bodon-Coi Ventoux in 1h19'44"; 2) Luis Herrera (Col) a 1'39"; 3) Pedro Delgado (Spa) 1'51"; 4) Fabio Parra (Col) 2'04"; 5) Stephen Roche (Iri) 2'19".
Classifica generale: 1) Jean-François Bernard (Fr) 79 ore 39'3"; 2) Stephen Roche (Iri) a 2'34"; 3) Charles Motte 2'47"; 4) Pedro Delgado (Sp) 3'56"; 5) Luis Herrera (Col) 8'18"; 6) Robert Millar (Ob) 9'43"; 7) Fabio Parra (Col) 11'15"; 8) Pablo Wilches (Col) 12'01". Segue 21 Luciano Loro (It) 25'08".
Ordine d'arrivo della 9ª tappa del Tour femminile: 1) Maria Canins (It) che copre i km 23,500 della Correncons en Vercors-Saint Nazaire du Moucherotte a cronometro individuale in 32'29" alla media oraria di km 43,406; 2) Jeannie Longo (Fr) a 22"; 3) Tamara Poliakova (Urss) 30"; 4) Virginia Lafargue (Fr) 45"; 5) Roberta Bonanomi (It) 1'. Seguono: 20) Francesca Galli (Ita) 2'20"; 23) Luisa Seghezzi (Ita) 2'27"; 26) Imelda Chiappa (Ita) 2'49".
Classifica generale: 1) Maria Canins in 15h15'26"; 2) Jeannie Longo (Fr) a 2"; 3) Tamara Poliakova (Urss) 4'47"; 4) Ute Enzenauer (Rig) 4'53"; 5) Roberta Bonanomi (Ita) 6'46"; 6) Virginie Lafargue (Fr) 9'01"; 7) Dominique Damiani (Fr) 10'14"; 8) Dany Bonnoront (Fr) 10'14".

Ciclismo. Tonkov ai Mondiali jr

Lo scienziato in bici che viene dall'Urss

Con i successi del 17enne sovietico Pavel Tonkov e della francese Catherine Marsal 16enne di Metz studentessa liceale, si sono chiusi a Bergamo i tredicesimi campionati mondiali di ciclismo juniores iniziati domenica scorsa a Covo con il successo del quartetto azzurro nella 70 chilometri a squadre. Nel medagliere spicca l'Urss con 3 ori, l'Italia ha raccolto 1 oro e 1 argento.

PIER AUGUSTO STAGI

BERGAMO. Su un tracciato di km 13,40 in città alta da ripetersi quattro volte per un totale di km 47,800, 43 atleti in rappresentanza di otto nazioni si sono contese la prima maglia iridata della storia del ciclismo femminile categoria juniores. I primi due giri si esaurivano con il gruppo compatto che procedeva di buona lena ad oltre 39 km/h con la nostra frilana Nada Cristofori sempre nelle prime posizioni (purtroppo a metà corsa note meccaniche la metteranno fuori gioco). Al km 24 sullo strappo posto in via Para (metri 324) scattava la sovietica Alga Zagorska con

alla ruota la tedesca federale Andrea Beltzel e la francese Catherine Marsal. Sul forcing della sovietica cedeva la Beltzel e al comando della corsa restavano la Zagorska e la Marsal che portavano ad 1'38" il vantaggio sul gruppo. Lo sprint finale iniziava al 250 metri con la sovietica che dava vita ad uno spettacolare testa a testa con la transalpina che negli ultimi cinquanta metri la passava con decisione andando a vincere. Nel primo pomeriggio (ore 19,30) gran finale sotto la pioggia con la prova maschile. Sotto una pioggia torrenziale l'inizio a dir poco scop-

piante e primo giro percorso alla media di 45,910. Una caduta poi che vedeva coinvolti anche i nostri Mullere (ricoverato per accertamenti) e Fina (ritirato nel finale) divideva in due tronconi il gruppo e al comando restava un plotone composto da una cinquantina di unità. Attorno al km 85 sullo strappo che portava i corridori sull'erta di piazza Mercato, (metri 352) scattava con tempismo il sovietico Pavel Tonkov i Tene di Kaverov, che proseguiva con decisione la sua azione. Il sovietico con la passione della letteratura scientifica, portava in un batter d'occhio il suo vantaggio ad oltre un minuto.
Ordine d'arrivo maschile
1) P.Tonkov (Urss) che ha percorso i km 111,900 in 2 ore 44' 44" alla media di 40,760; 2) A.Dekker (Olanda) a 40"; 3) J.Lontscharis (Australia) s.t.
Ordine d'arrivo femminile
1) Marsal Catherine (Francia) che ha percorso i km 47,800 in 1 ora 14' 44" alla media di 38,380; 2) A.Zagorska (Urss) s.t.; 3) Elisabetta Guazzaroni (Italia).

Ciclismo. Parla Patric Sercu

Dopo la luce di Merckx il Belgio in ombra

Il ciclismo belga sta vivendo una fase travagliata. Tramontata l'era dei Van Steenbergen, di Van Loy, di Eddy Merckx e di De Vlaeminck all'orizzonte non c'è ancora un nome che possa raccogliere la loro eredità. E, quello che è ancora più allarmante, tra i giovani non emerge nessuno. Ecco il parere di Patric Sercu grande velocista, campione del mondo, oggi tecnico della nazionale belga dei dilettanti.

EUGENIO BOMBONI

TREVIGLIO. Campione olimpionico nel '64, più volte campione del mondo, celebre belgista, potentissimo velocista del ciclismo mondiale negli anni 70, Patric Sercu ha adesso in mano la conduzione tecnica dei dilettanti del Belgio. Con la squadra degli juniores ha partecipato ai campionati di Dalmine. Il ciclismo belgaitravessa una fase di appannamento. Le idee di Sercu, che appartiene alla stirpe dei giganti, sono al proposito molto chiare. «La combattività e la caparbia dei suoi ragazzi era una delle principali caratteristiche del ciclismo

belga, uno stile ed una vocazione che adesso s'incontrano raramente». Ma le ragioni di questa caduta di vocazione quali sono? «Le ragioni sono molte. Una volta i ragazzi arrivavano al ciclismo per raggiungere obiettivi di maggior benessere, per affrancarsi dalla miseria e dall'inferiorità; oggi la maggioranza di coloro che arrivano al ciclismo hanno alle spalle una famiglia in molti casi addirittura benestante. Il modo di concepire il fatto agonistico è quindi diverso. Il Belgio ha partecipato ai mon-

diali juniores italiani con la squadra per la gara a cronometro che purtroppo abbiamo concluso tanto sfortunatamente, ma non è certo che saremo presenti in Austria perché tra i dilettanti selezionabili ne abbiamo due che hanno deciso di passare in quel periodo due settimane al mare. La vocazione insomma difetta molto e quando non manca ha altre finalità». Se anche il Belgio, un tempo fuca di campioni leggendari, deve fare i conti, così come l'Italia, con questa situazione, quale prospettiva vede Sercu per il ciclismo? «Credo profondamente nella necessità di escogitare nuove formule tecnico-agonistiche, riducendo le distanze, ripensando tutti i programmi, per riportarlo a misura dell'uomo contemporaneo, sia esso il praticante che lo spettatore. La pista è moribonda, fatta eccezione per le grandi e spettacolari sei giorni che ancora la tengono in vita, il ciclismo su strada si sta trascinando senza grandi squilibri».

Stiamo portandovi il mare più vicino.

Come ogni sistema, anche quello autostradale deve essere aggiornato. L'avvento dell'autostrada a tre corsie non è più rimandabile. La nuova struttura aumenterà notevolmente la sicurezza in quanto più idonea ad assorbire la massa di traffico. Migliorerà la qualità del servizio autostradale in generale: code ridotte, traffico più fluido, più occasioni di viaggiare, con il piacere di arrivare prima in vacanza. La terza generazione delle autostrade è già cominciata.



Aiutateci ad aiutarvi.



Intanto, i lavori in corso sulle autostrade rallenteranno i vostri spostamenti. I disagi che si potevano evitare si sono evitati. Quelli impossibili no. Per questi, è stato istituito un completo sistema d'informazione che spetta a voi utilizzare. Prima di cominciare il viaggio, ascoltate Onda Verde, consultate Televideo alla pagina 610, telefonate a questi numeri: Roma 06/49774977 - Milano 02/3520.352 - Bologna 051/599.400 - Firenze 055/4499.777. Avrete notizie aggiornate sulle condizioni del traffico. E se acquisterete nelle Aree di Servizio la tessera VIACARD, renderete ancora più veloci le operazioni di pagamento.

autostrade S.p.A.
iri-italstat