

Mair in discesa libera non vince più

Sci. Una crisi sulla neve Mair non vola più L'uomo-jet di 100 kg a «dieta» di vittorie

REMO MUSUMECI

MILANO. Michael Mair da quando frequenta la Coppa del Mondo - sono nove stagioni - ha vinto soltanto tre volte. Badate, tre successi non sono pochi se si pensa che ci sono sciatori che sul podio non ci salgono mai, ma diventano pochi se si riflette sulle qualità dell'atleta. Diciamo pure che avrebbe dovuto vincere più spesso. A Sankt Anton si è detto che il ragazzo ha funzionato meno bene del previsto per colpa delle tute, poco scorrevoli. In altre occasioni si sono accusati gli sci e le scioline. Non abbiamo la prova che il gigante di Brunico sia bravo come Peter Mueller e tuttavia a sentire i tecnici sembra che tra lui e il grande discendista svizzero la differenza non dovrebbe essere così vasta come dicono invece i risultati agonistici.

Può essere, come si sostiene, che la spiegazione dei pochi successi sia da addebitare esclusivamente al dato espresso dai materiali? Credo proprio di no. Penso che la spiegazione sia da ricercare in cose assai più banali. Michael Mair pesa cento chili ed è alto due metri. Il suo scendere a valle a cavallo di un paio di sci può essere paragonato alla corsa di una valanga. A Sankt Anton «Much» ha detto che non riusciva a tenere le curve. E lo ha detto in altre cento occasioni. E certamente il ragazzo non si è divertito a dire quel che diceva. Ecco, diceva quel che diceva con perfetta cognizione, esprimendo dunque un dato di fatto concreto e inoppugnabile.

Mi chiedo quindi se gli capiti di vincere poco per ragioni più banali di quelle che ci hanno raccontato. Per esempio se ciò non gli accade perché il suo peso ragguardevole cozza contro le leggi della dinamica. Non risulta che nella squadra azzurra di discesa vi sia un esperto in fisica dinamica capace di spiegare al ragazzo che se affronta una curva a p, poniama, 120 chilometri all'ora non gli riuscirà - dato il suo peso - di restare in linea nella curva. L'esperto in dinamica, che la Fisi non ha mai ritenuto di assegnare alla squadra dei discendisti, dovrebbe essere in grado di dire a «Much» a quale velocità affrontare una curva in una determinata pendenza. La forza centrifuga è un dato concreto, non una fantasia. Michael Mair è più pesante di Pirmin Zurbriggen e in più non ha il meraviglioso dono dell'interdipendenza degli arti che premia il campionissimo svizzero. «Much» è monolitico. Ricorda Werner Grissmann, un formidabile discendista austriaco che era il migliore ai rilevamenti intermedi e che però non vinceva mai, o quasi. Il ragazzo - che ha più talento di Werner Grissmann e che non è meno bravo di Helmut Hoeflechner, sette volte vincitore in discesa - ha bisogno, credo, di qualcuno che gli spieghi a quale velocità imboccare le curve e a quale velocità affrontare i salti.

Avrebbe modo di utilizzare meglio la grande forza fisica di cui dispone. E vincerebbe di più.

Parigi-Dakar. Il raid, bersagliato dalle polemiche, arriva oggi a Tunisi Primi chilometri, primi feriti

Spettacolare quanto vano, elettrizzante quanto insulso, l'olocausto targato Parigi-Dakar ha preso il via il giorno di Natale dalla capitale francese, e ha subito immolato le prime due vittime: il motociclista accompagnatore Jacques Langlois, parigino 56enne, ricoverato con trauma cranico dopo aver perso il controllo della sua Honda, e il motociclista René Fierro, fratturato alla gamba destra.

BARCELONA. C'è un filo rosso che attraversa le undici edizioni della Parigi-Dakar e quasi ne costituisce il più intimo significato. Un filo rosso sangue, come il sangue dei veneti morti, diciotto concorrenti e dieci spettatori, che hanno accompagnato la storia di questa corsa, che proprio lo scorso anno ha celebrato una sorta di macabro trionfo con un morto e un centinaio di feriti. Un raid che promette avventura, calamità denario, dispensa pericoli.

Un raid che rappresenta un appuntamento obbligato non soltanto per i piloti, ma anche per un'oziosa jeunesse dorée. Gli annali della Parigi-Dakar contengono la storia di Mark Thatcher, figlio del primo ministro inglese, dato per disperso nel deserto africano nel 1982; una colossale spedizione di soccorso lo recuperò dopo tre giorni. L'anno successivo si guadagnarono le

pagine dei giornali, in aggiunta alle altre occasioni, Carolina di Monaco e il marito Stefano Casiraghi. Due anni fa lo stesso fondatore ed organizzatore della corsa, Thierry Sabine, precipitò col suo elicottero. E gli incidenti andarono via via aumentando.

Dopo l'ultima carneficina, la Fisa (Federazione internazionale degli sport automobilistici) ha deciso di fare la faccia feroce e ha posto alcuni limiti al raid. L'organizzatore Gilbert Sabine, padre di Thierry, è stato costretto a pagare una multa di centoventi milioni di lire, quindi a limitare drasticamente il numero dei partecipanti. Un centinaio di aspiranti concorrenti si sono visti rifiutare l'iscrizione. I camion sono stati esclusi dalla gara e resteranno solo come mezzi di appoggio per i concorrenti in auto e in moto. L'assistenza medica è stata ampliata e disporrà di un pic-



L'ambasciatore libico a Parigi Hamed El Houderi

colo ospedale da campo. Trentatré aerei seguiranno la corsa, avendo a bordo meccanici e giornalisti.

È cambiato anche l'itinerario del raid. Via l'Algeria, malata di burocrazia, è entrata la Libia, che pur di ospitare la corsa ha dimenticato ogni remora ed ha concesso in un batter d'occhio i visti per l'intera carovana, che l'attraver-

serà in due giorni con tappe nelle oasi di Ghadames, Sabha e Tamu. Ed è una novità anche la Tunisia, dove l'imponente comitiva sbarcherà quest'oggi. Le altre nazioni africane sono il Niger, il Mali, la Guinea, il Senegal, dove il 13 gennaio, a Dakar, dopo sedici tappe e 10.589 chilometri il raid avrà termine.

Sotto il profilo strettamente sportivo, la corsa vive sulle ambizioni della Peugeot, che si è aggiudicata le ultime due edizioni, ma che dovrà fronteggiare le agguerrite avanguardie giapponesi, presenti con Nissan, Mitsubishi, Toyota e sulla sete di rivincita del finlandese Ari Vatanen, vincitore con la Peugeot nell'87 e impossibilitato al bis lo scorso anno perché qualcuno gli rubò l'auto facendolo estromettere dalla gara. Ma, attorno al favorito Vatanen, ci sono altri piloti di nome: gli ex della F1 Patrick Tambay, Clay Regazzoni, Jackie Ickx, anche lui a bordo di una Peugeot, gli italiani Edi Orioli, vincitore l'anno scorso della categoria moto con la Honda, passato alla Cagiva e Andrea Balestrieri che correrà sull'Aprilia la sua ottava Parigi-Dakar.

Il raid è in marcia. Le premesse non sono incoraggianti. Incidenti a parte, un ingorgo gigantesco ha accolto la carovana all'arrivo a Barcellona. Le Peugeot, bloccate dal traffico, sono arrivate in ritardo e penalizzate: di 21' quella di Vatanen, di 5' quella del francese Guy Freguelin, di 3' quella di Ickx. Freguelin ha vinto il prologo di sei chilometri, necessario per stabilire l'ordine di partenza per Tunisi. Vatanen, nervoso, si è classificato tra i primi dieci.

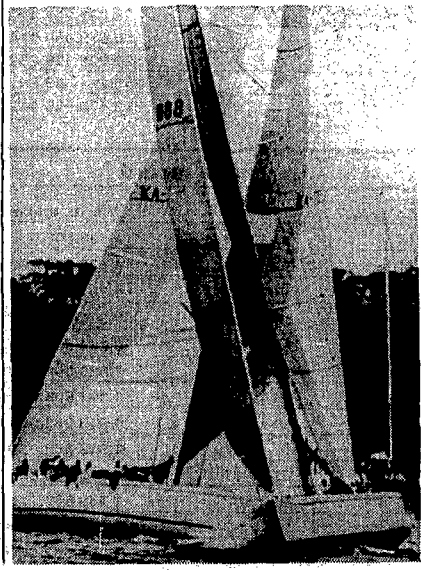


Edi Orioli, vincitore della Parigi-Dakar '88 per la categoria moto

Corsa di Santo Stefano Dopo l'amara Seul Panetta ritrova il sorriso a Bologna

BOLOGNA. Esordio positivo e convincente di Francesco Panetta con la nuova maglia dell'Aut. Comelli Bergamo sulle strade di Bologna, nella 13ª edizione della corsa di Santo Stefano. Il campione mondiale dei 3000 siepi ha inaugurato la sua nuova vita sportiva, nata subito dopo l'amara Olimpiadi di Seul (che sono state il tocco finale del divorzio dal binomio Rondelli-Pro Patria). Sulle strade del capoluogo felsineo si è visto un Panetta in buone condizioni di forma. L'atleta che per il momento si allenerà da solo, punta in questa prima parte della stagione ai cross con particolare riferimento a quelli di società e al cross delle Nazioni, poi la sua preparazione

per la stagione estiva 89 sarà molto poliedrica varlando dai 1500 ai 10.000 con obiettivo sempre comunque sui 3000 siepi. Discreto il tempo impiegato per compiere i km 8,282: 23 minuti, 23 secondi e 8 decimi. Panetta ha siglato così il nuovo record della gara, migliorando il precedente di 23'27"2 stabilito la scorsa edizione da Stefano Mei. Alle spalle di Panetta il marocchino residente in Italia Said Elmili, uno specialista dei 1500 (3'40" di personale) del quale ricordiamo la vittoria al meeting di Rieti poco prima delle Olimpiadi nella gara dei 1000. In campo femminile facile successo per Emma Scunicich alla sua terza vittoria in questa gara. □ M.M.



Ma c'è chi preferisce correre con surf e yacht

Dalle aride sabbie dei deserti africani alle refrigeranti distese oceaniche, non meno cariche di pericoli. A Honolulu le corse si fanno sul mare, meglio se munite di surf. Come Aaron Napoleon (nella foto in alto), che affronta impavido una gigantesca onda. È l'ultima giornata del Marv Pipeline Masters di surf. Aaron si affida alle sue capacità e al suo altisonante e beneaugurante cognome per vincere la gara. In Australia corrono gli yacht: la «Widward Passage» (nella foto a sinistra), che partecipa alla Sydney-Hobart, esce di gran carriera dal porto di Sydney precedendo la «Ragamuffin», che sembra sia per speranza.

RISPARMIO, QUINDI GUADAGNO.

Dicembre. Proprio nel mese in cui solitamente si spende, i veicoli commerciali Fiat, le macchine da reddito più apprezzate dagli specialisti, vi fanno guadagnare ancor prima di lavorare. Infatti, sino al 31 dicembre chi sceglie un veicolo commerciale Fiat beneficerà di una riduzione del 25% sull'ammontare degli interessi delle rateazioni FIATSAVA. Cioè, milioni. Quanti? Vediamo il caso del Ducato Furgone 14 quintali, ad esempio. Qui il risparmio è di L. 1.860.000. In contanti basta Iva e messa in strada. Il risparmio, quindi il guadagno, è anticipato. Il resto lo pagherete poi, mentre lui lavora e rende, in 35 rate mensili da L. 736.000 caduna. Una bella partenza, non c'è che dire. Quel che rimane invece da dire è che il 31 dicembre fa presto ad arrivare. Perciò fate presto a decidere. I campioni del trasporto leggero vi stanno aspettando presso Concessionarie e Succursali Fiat: il risparmio è già a bordo. **FIAT**



GRANDI VANTAGGI FINO AL 31 DICEMBRE PER CHI SCEGLIE I VEICOLI COMMERCIALI FIAT.

Speciale offerta valida su tutta la gamma dei veicoli commerciali Fiat disponibili per pronta consegna. Offerta non cumulabile con altre iniziative in corso e valida sino al 31 dicembre 1988 in base ai prezzi e ai tassi in vigore all'1/12/88. Per le formule Sava occorre essere in possesso dei normali requisiti di solvibilità richiesti.