

Ciclismo La «Freccia Vallona» a Crquelion

MUY (Belgio). Una novità dalle classiche del nord... non vince uno scontro... dopo il festival di nomi...

La fuga decisiva è avvenuta a una trentina di chilometri dall'arrivo... dopo varie acciurme sono andati via in sette: Crquelion, Rooks, Van Eynde, Moreels, Madiot, Panec e Endurane...

Nessun segnale di risveglio da parte degli italiani... Chiappucci, già primo dei nostri sopravvissuti alla Roubaix...

Ordine d'arrivo: 1) Claudio Crquelion (Belgio), che copre 1254 km in 8 ore 30' (media di 59,190); 2) Steven Rooks (Olanda) a 13' 30"; Wim Van Eynde (Belgio) a 46' 40"; Sammie Moreels (Belgio) a 48' 50"; Marc Madiot (Francia) a 1'03"; Ronald Penec (Francia) a 1'03"; Claudio Chiappucci (Italia) a 1'32".

Squalifiche Samp senza Vierchowod e Mancini

MILANO. Squalificato per due turni, Vierchowod (Samp), per uno, Battistini (Fiorentina), Cravero (Torino), Biondo (Como), Destro (Ascoli), Di Carlo (Lazio), Ferri (Torino), Madonna (Atalanta), Mancini (Samp), Polcano (Roma) in B. Per due turni De Marco (Reggina), e per uno Marino (Cosenza), Beccalossi (Bari), Biagini (Taranto), Masi (Piacenza), Zanoncelli (Monza), Da Re (Padova), Donati (Padova), Guasco (Cremonese), Mariani (Samp), Pieri (Messina), Salvatori (Empoli), Schilardi (Messina).

ALLARME SICUREZZA IN F1

I nuovi prototipi hanno abitacoli strettissimi. Ferite, volanti modificati, cure dimagranti per i piloti. E a Imola corsa sospesa in caso di incidente...



La nuova Ferrari. I piloti di F1 lamentano la ristrettezza dell'abitacolo

Quei bolidi sono trappole

Una minaccia incombe sul Gran premio di San Marino: Roberto Nosedo, direttore dell'autodromo Dino ed Enzo Ferrari di Imola, è stato chiaro: «Dovessero verificarsi un incidente, non ci penserebbe due volte ad interrompere la gara per ragioni di sicurezza».

IMOLA. Il difetto è nel «roll-bar», provvidenziale tubo d'acciaio cui la gru dovrebbe agganciarsi per tirare via in pochi secondi una vettura ferma in pista o ai bordi della pista. Nei nuovi prototipi il roll-bar è scomparso, nascosto sotto la carrozzeria e ridotto a dimensioni esigue, spesso inutilizzabile. Così, per togliere una macchina ferma, è necessario che accorrono i meccanici e smontino la carrozzeria; quindi, sempre che l'uncino della gru entri, la macchina può essere portata fuori. Un via vai che può richiedere anche diversi minuti.

categoria, Alain Prost, sta addosso dandosi da far per metter su un'equipe medica permanente. Il problema è che la Formula uno, nel passare dall'era dei motori turbo a quella degli aspirati, si è messa a rincorrere un nuovo felicio: l'aerodinamica. Tra i motori aspirati, infatti, la differenza non è poi così grande come tra il turbo: lo scarto può essere al massimo di qualche decina di cavalli. Come aumentare, allora, la competitività delle vetture? Con una migliore aerodinamica, con una sagoma più affilata, disegnata e costruita in modo da guadagnare preziosi decimi di secondo. Ma la religione dell'aerodinamica ha prodotto dei mostri. I nuovi abitacoli, ridotti quasi sempre ai minimi termini. Ce ne sono di così stretti che il pilota sembra affacciato da un abito troppo attillato: fatica ad entrare ed uscire, fatica a muoversi, a manovrare il cambio o il volante.

invece, è stato costretto ad una forsennata cura dimagrante per perdere qualcuno dei suoi 81 chili ed entrare così nella First Racing. Raggiunto l'obiettivo è ritrovatosi a quota 72 chili, il pilota abruzzese ha appreso che la First non era stata ammessa al campionato. L'elenco continua: con i titanici sforzi di Nelson Piquet per entrare nella Lotus o di Ivan Capelli, che pure è uno dei piloti più magri, per adattarsi alla March. La Fisa, che in questi giorni sta studiando le nuove norme per la prossima stagione, sembra abbia preso in seria considerazione la questione degli abitacoli. Un regolamento, comunque, già c'è e prevede prove e controlli prima che il campionato prenda il via. E regola vorrebbe che il pilota, per poter partecipare alla gara, impieghi non più di 5 secondi ad uscire dall'abitacolo. Così almeno, sta scritto. Ma i controllori chiudono spesso un occhio, quando non tutti e due.

Continuano le prove ad Imola McLaren sbalorditive Ferrari «lumache» E oggi c'è Carl Lewis

IMOLA. Allora, la signorina viene fuori o no? Avevano un bello spogliarsi i ferraristi accaniti, più che dimezzati i tempi. Prost ha percorso 30 giri in assetto da Gran Premio ed ha fatto meglio di quanto aveva fatto il suo compagno lunedi. Ma Senna ha replicato abbassando ogni tanto qualche incerto ruggito col suo motore, poi tornava a tacere. In mattinata Gerhard Berger non era riuscito a mettere assieme più di 17 giri. Nel pomeriggio, ha dovuto aspettare oltre un'ora prima di entrare in pista. E, come l'altro ieri, si è dovuto accontentare di prove a singhiozzo: tre, quattro giri e l'immane abito, la pista al buio. E, sempre come l'altro ieri, la macchina si è anche fermata in pista. Un'altra giornata di passione per la Ferrari, resa più amara dalla disarmante facilità con cui i due avversari della McLaren abbassavano i tempi. Prost ha percorso 30 giri in assetto da Gran Premio ed ha fatto meglio di quanto aveva fatto il suo compagno lunedi. Ma Senna ha replicato abbassando ogni tanto qualche incerto ruggito col suo motore, poi tornava a tacere. In mattinata Gerhard Berger non era riuscito a mettere assieme più di 17 giri. Nel pomeriggio, ha dovuto aspettare oltre un'ora prima di entrare in pista. E, come l'altro ieri, si è dovuto accontentare di prove a singhiozzo: tre, quattro giri e l'immane abito, la pista al buio. E, sempre come l'altro ieri, la macchina si è anche fermata in pista. Un'altra giornata di passione per la Ferrari, resa più amara dalla disarmante facilità con cui i due avversari della McLaren abbassavano i tempi.



Uno scorcio del parco a ridosso dell'autodromo

Monza. Due opposte posizioni per salvaguardare l'area «ecologica» del parco L'autodromo? No, grazie... Verdi, Aci e una cascata di miliardi

Faccia a faccia fra il presidente dell'Ac di Milano e gli ambientalisti sul futuro dell'autodromo di Monza: «Ricostruiamo il parco storico e restituiamolo alla gente», dice l'architetto Viganò della Lega ambiente. «Conserviamo il verde, ma salviamo il circuito», ribatte l'ingegner Piero Stucchi Prinetti. Battuta d'arresto dei lavori per la costruzione dei nuovi box in attesa della autorizzazione definitiva della Regione.

Mirabello, villa Reale e il loro giardino. È il frutto dell'idea illuminista di organizzare su scala ridotta una regione idilliaca ma al tempo stesso perfettamente razionale, con la villa a rappresentare il centro urbano, le case di campagna attorno, una vasta zona agricola e, per finire, l'enorme macchia del Boscobello, distrutto in gran parte per costruire l'autodromo, un'area grande un milione e 310mila metri quadri, un quinto della superficie totale del parco. Il sogno degli ambientalisti cozza però contro gli interessi e le intenzioni dell'Ac: «D'accordo», sostiene l'ingegner Stucchi Prinetti presidente dell'Automobil club Milano - preserviamo la natura, ma salviamo anche le tradizioni. L'autodromo e il Gran premio sono realtà troppo radicate tra i cittadini di Monza e della provincia di Milano per cacciarli da dove sono. Per salvare il Gran premio siamo disposti a compiere tutti gli interventi necessari per far convivere gli impianti con l'ambiente naturale. Potremmo studiare ad esempio un piano paesaggistico che armonizzi le strutture del circuito col verde dei giardini. Basta che gli enti pubblici ci dicano per tempo, e chiaramente, come dobbiamo comportarci. Per i Verdi invece la tradizione da salvare, anzi da riscoprire, è quella della storia del parco. Si tratta di un grande lavoro di restauro a tutto vantaggio dell'ambiente e dei cittadini: «Se sono tanti i patiti dell'autodromo», sostiene ancora Viganò - sono milioni le persone che ogni anno vengono qui ad osservarsi. Un'utenza sempre in aumento, scippata di quasi il 50% dell'area del parco in affitto ai privati, come succede per l'autodromo. Ma quando si parla di trasloco all'Ac non ci sentiamo: «Abbiamo tentato 10 anni fa di trovare una soluzione alternativa. Avevamo predisposto il progetto per Monza 2, la cosa però non è andata in porto data l'impossibilità di trovare un'area sufficientemente grande a pochi chilometri dal parco che ci consentisse di far valere sempre il marchio Monza».

aver il nome «autodromo di Monza». Senza attendere i risultati degli esperti d'Oltremare, qualcuno ha fatto quattro conti a Milano e ne è uscita una cifra, assai vicina ai 100 miliardi. Un valore d'avvicinamento favoloso, al quale l'Ac non rinuncerà senza dar battaglia fino in fondo: «E poi - prosegue il presidente - cosa resterà se ce ne andiamo noi? Solo il degrado perché i comuni di Monza e Milano fanno fatica a mantenere adesso il verde fighiamoci se dovessero accollarsi la riconversione degli impianti e il mantenimento di questa parte di parco. Per gli ambientalisti quello finanziario non è un problema e sostengono che può essere risolto con la creazione di un ente autonomo per la gestione del parco dotato di un proprio bilancio, costituito dai fondi versati da Monza, da Milano dagli altri comuni che usufruiscono del parco, dalla Regione e dallo Stato e magari da qualche sponsor che abbia voglia di farsi un'immagine investendo in natura: «Un altro interrogativo», conclude Viganò - che circola spesso è che cosa fare nell'area lasciata libera dall'autodromo. La risposta mi sembra ovvia: il parco, che altro senno?».

Il calcio inglese in Europa Il ritorno degli «hooligans» fa il gioco della Thatcher A Londra dubbi e polemiche

Se non ci fosse un ministro dello sport chiamato Colin Moynihan le squadre inglesi, tolto il Liverpool, starebbero già giocando negli stadi europei. Invece devono aspettare ancora un anno e il motivo non è tanto la questione degli hooligans, quanto il fatto che il governo vuole spuntarla, a tutti i costi, e varare la controversa legge sugli spettatori, Football Spectators Bill.

LONDRA. La decisione dell'Uefa, malgrado le buone intenzioni di pazienza, ha finito per rafforzare la mano del governo britannico, facendo della questione inglese una questione politica. Non solamente tutte le squadre e tutti gli sportivi sono contro la nuova legge sugli spettatori (la «Football Spectators Bill»), ma anche molti parlamentari. Non è certo per caso che nella Camera dei lords un paio di mesi fa il governo ha subito una sconfitta proprio durante una discussione su alcune misure particolarmente controverse come la «schedatura» dei tifosi. Dunque, al di là delle dichiarazioni di giubilo dei dirigenti delle squadre e delle associazioni calcistiche inglesi per la decisione dell'Uefa di riammettere le squadre negli stadi europei a cominciare dalla stagione 1990-91, queste sono le prime impressioni che circolano negli ambienti sportivi e nei alcuni giornali: «Tra l'Uefa e Moynihan è venuto a crearsi un rapporto troppo stretto che disturba», scrive l'«Independent» in un editoriale, danneggiando l'idea del buon governo e non contribuendo per nulla alla salute dello sport. L'Uefa ha in effetti dato a Moynihan il potere di porre un veto alla riammissione delle squadre inglesi in Europa ed ora la Thatcher intende usare questa indiretta autorità per forzare una cattiva legge su un parlamento riluttante, su squadre in rivolta. La prima parte della controversia proposta di legge chiede ai tifosi di farsi registrare e schedare dalle loro squadre in cambio di una «carta di identità» che permetterebbe di accedere agli stadi. La seconda parte mira ad impedire ai tifosi che sono stati multati o che hanno infranto la legge di recarsi all'estero per assistere alle partite. «Questa seconda misura, che non deve necessariamente arrivare al sequestro del passaporto essendo questo un affronto alla libertà civili che interessa all'Uefa», scrive l'«Independent», ma ora il governo intende usare la facoltà di veto concessa a Moynihan per ricattare le squadre ad accettare la schedatura dei tifosi: una misura che all'Uefa non interessa. La legge che include la carta di identità dovrebbe entrare nello statuto fra quattro mesi dopo l'assenso reale e, se non ci sono intoppi, le prime «id-cards» verranno distribuite l'anno prossimo. Ma la Lega del calcio e la maggior parte delle 92 squadre inglesi hanno già fatto sapere che intendono continuare a lottare contro questa proposta. Ken Friar, l'amministratore capo dell' Arsenal ha detto: «Sono certo che la decisione dell'Uefa non altera in alcun modo l'opposizione delle squadre alla carta di identità. Vogliamo tornare in Europa, ma non siamo disposti a pagare qualsiasi prezzo». Jim Greenwood, uno dei dirigenti dell'Everton, fa questa distinzione: «Siamo felicitissimi per la decisione dell'Uefa, ma la nostra posizione sulla carta di identità non cambia. Quanto ad impedire agli hooligans di andare in Europa, è un pezzo che su questo siamo d'accordo con il governo e ci domandiamo perché abbia aspettato tanto ad agire». Quanto alla decisione dell'Uefa, anche se la decisione dell'Uefa ha detto la continuazione del bando per altri tre anni, questa è la questione vera e propria, decisa nell'aprile del 1990 quando Moynihan sottopose il rapporto al presidente Uefa Jacques Georges contenente «sì» o «no» del governo inglese alla riammissione delle squadre in Europa. «Sarebbe un peccato se le altre squadre fossero riammesse senza che il verpo ha detto il ministro E Peter Robinson, un dirigente del «reds» ha aggiunto: «Diamo il benvenuto ad ogni mossa verso la riammissione delle squadre in Europa. In questi anni abbiamo dimostrato di potere offrire molto alla causa del football».