

**Il rischio
Gli sport
«estremi»**

**Il Rally dei Faraoni: 4800 km
a cavallo di una moto
Decisivo test in vista
della massacrante Parigi-Dakar**

**La gara, attraverso l'Egitto,
si concluderà l'11 ottobre al Cairo
Gomme antiforatura e «trip master»
per non perdersi tra le dune**

Navigare su due ruote nel deserto

E il centauro-nostromo tiene d'occhio la bussola

**Il record
di Angela
Un tuffo
di 107 metri**

ISOLA DELBA Un'altra impresa da Guinness dei primati negli sport «estremi». Una donna Angela Bandini ha stabilito ieri all'isola di Elba il nuovo primato assoluto mondiale di apnea in assetto vanabile raggiungendo la profondità di -107 metri. La ventottenne riminese ha fatto meglio di Enzo Majorca (-101) e del francese Majol che era arrivato a -105. Un record eccezionale se si tiene conto che il precedente limite del 1985 della stessa Bandini era di -52. La metà esatta. L'immersione è durata 2 minuti e 46 secondi un'eternità anche se all'uscita dall'acqua la nuova primatista non ha mostrato la minima mancanza d'aria.

«Quattro anni quando inizi gli allenamenti - ha raccontato la Bandini - mi ero fermata a quota 50 senza riuscire ad andare oltre. La paura mi bloccava e il dolore ai timpani era troppo forte. Avevo perso ogni speranza. Poi con calma e pazienza mi convinsero che potevo scendere e risalire senza compensare oltre i cinquanta metri».

Altri sport estremi - il termine con cui vengono indicate le discipline che presentano un alto grado di pericolosità - sono il paracadutismo l'arrampicata libera sulla roccia a mani nude il deltaplano il windsurf acrobatico lo stesso alpinismo e i grandi raid motoristici come il Rally dei Faraoni e la mitica Parigi Dakar Sport estremo per eccellenza è poi l'amenico «rafting» che si può tradurre abbastanza liberamente «volo sull'acqua». Sta ad indicare la discesa di canoee e gommoni lungo le rapide di un fiume.

Terza tappa del Rally dei Faraoni nelle moto prosegue il dominio della Yamaha ma anche dei piloti italiani Franco Picco ha vinto davanti al francese Peterhansel. In classifica generale è al comando Alessandro De Petri su Cagiva elefant. Nella categoria auto terzo successo consecutivo del finlandese Ari Vatanen con la Peugeot 405 turbo 16 che consolida così anche il suo primato in classifica generale.

RICCARDO MATEŠIĆ

ROMA Un'altra galoppata lunga e faticosa attraverso i deserti africani il Rally dei Faraoni. Si tratta di un po' di preludio alla prossima Parigi Dakar che si correrà come sempre a gennaio. Della sorella maggiore il Rally dei Faraoni ha tutte le caratteristiche (il deserto la facilità di perdersi e la velocità) ma è meno massacrante più corto e quindi meno rischioso. Vi partecipano tutte le principali squadre ufficiali che proprio per il significato strategico della manifestazione egiziana porteranno tutte le moto in versione 90. La gara ha preso il via domenica scorsa da Alessandria con un trasferimento che comprendeva un prologo di 30 km e quindi la prima vera prova speciale con partenza dal Cairo di fronte

temende come quelle tipiche della «Télé Oulées» (una strada con tante gobbe tra sversali che smontano letteralmente la moto in velocità). Sono previsti inoltre serbatoi supplementari per l'acqua potabile e per la benzina ma la parte più interessante è quella relativa al ponte di comando della strumentazione. I piloti del maratone africano non hanno infatti bisogno di sapere a che velocità viaggiano piuttosto necessitano di un «trip master» (un congegno costituito da due rulli sui quali si avvolge il foglio con tutte le istruzioni per il percorso) di un contachilometri molto preciso e di una bussola. Sono insomma delle vere e proprie navi del deserto ed i loro piloti debbono essere anche in grado di fare la navigazione stessa come se fossero in mezzo al mare! Capita insomma di dover fare il punto per capire in quale zona del deserto si è finiti quindi in base alle indicazioni del road book si decide in che direzione puntare l'ago della bussola e via a tutto gas facendo attenzione ai pericoli del deserto. Un'ultima curiosità riguarda le gomme che hanno la mousse antifuoratura sono cioè «piene».

Probabilmente quando la Yamaha più di 10 anni fa lanciò la fortunata XT 500 non sapeva di essere l'ispiratrice di una moda destinata a creare una nuova fetta di mercato. Invece ci si misa anche quel l'adorabile pazzo di Thierry Sabir e che organizzò una corsa folle attraverso il deserto una traversata alla massima velocità possibile. Era una scommessa ma ne nacque la Parigi Dakar mentre dalla Yamaha XT 500 sono derivate tutte le moto da «Enduro» che oggi fanno i numeri di vendita maggiori.

In una società come la nostra dove tutta la giornata è programmata e scorre senza intoppi si sente la mancanza dell'imprevisto dell'avventura a contatto con la natura e ci si immedesima proprio con uomini come i protagonisti delle maratone africane. Non per niente le 10 edizioni della Parigi Dakar hanno riscosso un successo costantemente in crescita nonostante le violente polemiche relative alla sua pericolosità ed al messaggio consumista portato in una terra povera come l'Africa. È il masto celebre fra i motociclisti l'intervento in loro favore del prof. Albertoni ma sicuramente le discussioni non sono ancora terminate.



Riparazione su una moto sotto gli occhi di uno spettatore incuriosito.

Un fiume selvaggio una canoa-guscio nel canyon incubo

È l'ultima follia per chi cerca emozioni impossibili. Nato in America nel dopoguerra tra le rapide impetuose dei fiumi del Colorado, il «rafting» sta diventando popolare in tutto il mondo e negli ultimi anni ha preso piede anche in Italia. Una spedizione guidata dai fratelli romani Dall'Oglio ha disceso su canoee e gommoni il misterioso e straordinario Rio Apurimac sulle Ande peruviane filmando l'impresa.

LEONARDO IANNACCI

ROMA. Ricordate il film «Un tranquillo week end di paura» nel quale un gruppo di amici patiti dell'ecologia decidono di scendere in canoa un fiume selvaggio nel sud degli Stati Uniti? Bene la discesa dai ghiacciai del Rio Apurimac la sorgente peruviana del Rio delle Amazzoni è considerata la trasposizione nel mondo del reale di quell'impresa descritta con grande efficacia nel film di John Boorman. Un'avventura sportiva eccezionale considerata negli ambienti del rafting un'impresa ai limiti dell'impossibile.

Ma a qualcuno evidente mente piace ancora il gusto ignoto dell'avventura impossibile. Una spedizione formata da cinque italiani tre inglesi e due peruviani ha affrontato il corso superiore del Rio Apurimac violando in precedenza solo in due occasioni l'odissea durata dieci lunghissimi giorni in mezzo ad una natura incontaminata e selvaggia affascinante e inaccessibile. Un rio mai disceso dagli indigeni campesinos e vissuto dagli incas delle montagne come un abisso magico da venerare e temere. Il tratto del canyon affrontato dalla spedizione è stato quello compreso tra Ponte Militare e la fortezza incas di Cochequirao con l'Abisso Abacomba a metà del tragitto che ha presentato difficoltà ai massimi livelli intorno al 6%. Un'avventura splendida in un mondo inesplorato delle Ande peruviane considerato un misterioso anello di congiunzione tra la cultura incas decadente delle montagne e quella tribale dell'Amazzonia.

«Dieci giorni vissuti tra difficoltà di ogni tipo - racconta Pietro Dall'Oglio 32 anni il capo spedizione - senza la minima possibilità di comunicare con l'esterno. Le pareti altissime del canyon impedivano i contatti radio. L'unico grosso apparecchio che può captare le onde ad alta frequenza ci avrebbe appesantito e nel rafting il peso è il pericolo numero 1».

Il tratto più difficile? «Sicuramente l'Abisso Acobamba la parte del ponte Cumac completamente isolata con pareti verticali alte 150 metri. È un punto infernale con il pericolo delle frequenti cadute di massi e dei rifoni dove l'acqua passa sotto i massi e ti costringe a manovre impossibili per non essere risucchiati dai gorghi. Per fortuna che il gommone ha resistito fino in fondo nessun elicottero in quelle condizioni avrebbe potuto aiutarci».

Un incubo lungo dieci giorni «Sì un vero incubo perché - a differenza dell'alpinismo - nel rafting una volta che hai messo in acqua le canoee e il gommone è impossibile tornare indietro. Sei come su un binario d'acqua mai ispezionato prima che ti spinge con violenza a valle. Se nella discesa si perde il controllo del gommone perdi i viveri e i sacchi a pelo per la notte ed è la fine».

Un'odissea contro tutto e contro tutti contro la natura incontaminata e selvaggia e contro i possibili agguati dei guerrieri di Sendero Luminoso. Un'odissea affascinante che ha avuto come unici momenti di distensione le poche ore di sonno della notte quando la luna piena si affaccia nella striscia sottile di cielo sopra il canyon e illumina il volo regale dei condor abitanti discreti di quel mondo misterioso e affascinante che è il Rio Apurimac sui ghiacciai del monte Mismi a 4.800 metri d'altezza.

Ma ci sono anche le Olimpiadi dell'ecologia

DAL NOSTRO INVIATO

REMO MUSUMECI

COGNE (Aosta) Boscaioli in gara sull'erba di un prato. Mi grosso del precedente. La bravura consiste nel far combaciare i due tagli. La terza prova sta nella sramatura e cioè nel recidere i rami di un grosso tronco. Non si tratta di rami veri ma di proli infissi nel tronco. In 18 secondi se ne devono tagliare più che si può sempre con la motosega. La quarta prova esige l'abbattimento di un albero - in realtà si tratta di un palo infisso sul prato - e di farlo cadere in un punto esatto. L'ultima prova richiede forza fisica e abilità. Con uno zappetto si deve far

rotolare un tronco diseguale da un punto di partenza a un punto intermedio e di lì tornare indietro. Il «pentathlon del boscaio lo» è nato dieci anni fa a Tenno nella trentina. Val di Non davanti a un bicchiere di vino. È va detto che l'idea è bella perché si serve dello sport per rivitalizzare una professione quella del boscaio che sta morendo. E funziona. A Cogne sul magnifico prato di Sant'Orso scaldato dal sole erano 87 boscaioli e cioè il prodotto di una dura e lunga

selezione. C'erano boscaioli di vent'anni ed esperti lavoratori di quasi cinquanta. C'erano uomini solidi che lavorano in proprio e che dunque sul campo di gara non facevano altro che ripetere un gesto abituale. «Ma non è la stessa cosa» diceva il vincitore Rinaldo Zunino. «Quando lavoriamo nessuno ci guarda qui il divo è la tensione perché il tuo gesto è seguito da decine di persone».

Hanno vinto tre veterani di Tiglieto paese di 400 anime a

40 chilometri da Genova. I figli hanno portato via anche il terzo posto con Sassetto paesino del Savonese. È stata una bella battaglia tra i boscaioli di Tiglieto e quelli di Polcenigo. Pordenone campioni d'Italia l'anno scorso. Per la squadra ligure e cioè per Rinaldo Zunino 46 anni Stefano Chiesa 45 e Silvano Pesce 44 la vittoria è quasi un'abitudine visto che hanno vinto quattro titoli in cinque anni. Rinaldo Zunino è un uomo armadio capace di muoversi con sorprendente agilità. Ha raccolto tre premi per la vittoria individuale per il suc-

cesso a squadre e per aver vinto la prima prova. Ecco la prima prova. Quello del boscaio è un mestiere essenziale per l'ambiente. La figura di questo mitico lavoratore è connessa a un'idea di distruzione l'uomo che abbatte gli alberi. Oggi il boscaio è il «dottore del bosco» la cura lo osserva crescere e lo pulisce. Il guscio è lo sport ha fornito a questi montanari rudi e gradevoli una chiave di lettura del loro mestiere inserito nei tempi moderni nella vita di oggi che ha un bisogno disperato di ritrovare i valori della natura.

La forza potente del motore Energy.

Nuovo Motore Energy 1390 cc.: 80 cv, rapporto peso/potenza di 12 Kg per cv, una ripresa eccezionale. Velocità massima 173 Km/h e consumi contenuti, 15,5 Km con un litro di super con o senza piombo.

La forza di Renault 19 continua, con gli altri potenti motori ad alta innovazione tecnologica della gamma: 1237 cc., 1721 cc. benzina e 1870 cc. diesel.

La forza di una struttura più solida.

Struttura della scocca più rigida con lamiera più spessa. Tutto, per garantire minori vibrazioni, maggiore silenziosità e tenuta di strada. I montanti e i longheroni della scocca sono realizzati come il roll-bar delle auto da corsa, formando un guscio di protezione attorno all'abitacolo. Perché in Renault 19 c'è anche la forza dell'esperienza di anni di competizioni automobilistiche.

La forza di garanzie più estese.

La forza della Renault 19 è anche affidabilità, fondata su garanzie concrete. Per il motore, niente controlli né revisioni fino ai 10.000 Km.

Per la carrozzeria un trattamento protettivo e anticorrosivo in più fasi, 4 strati, per uno spessore totale di 100 n.: la forza dell'anticorrosione garantita per 6 anni. Renault 19 da L. 14.221.000 chiavi in mano.

Renault 19.
Dimostrazione di forza.

RENAULT
Muoversi, oggi.