

Il Giro d'Italia

Il nome dell'americano nascosto nella parte oscura della classifica ieri al traguardo al 178° posto «Scusatemi ma io punto sul Tour»

Pedala stanco e osserva gli altri «Fignon non lo vedo niente bene Bugno, se non si farà troppi nemici nel gruppo, ce la farà»

Lemond campione in pantofole

Stefano Allocchio coglie il bis, Gianni Bugno conserva per l'ottavo giorno la maglia rosa, mentre Greg Lemond, il Paperoni del ciclismo mondiale, «clamorosamente» arriva in gruppo, riuscendo a conservare un ritardo in classifica generale di soli 53 minuti. L'abbiamo avvicinato per conoscere il suo pensiero. Intanto il Giro evitato uno sciopero, ora ne rischia un altro...

PIER AUGUSTO STAGI

MARINA DI PIETRASANTA. Greg Lemond non fugge e non lascia più il segno. L'ultimo grande colpo, eseguito dall'americano, risale allo scorso anno, dove in quel di Chambery colse la sua seconda maglia iridata della carriera Poi, il Paperoni de' Paperoni del ciclismo mondiale, forte di un Giro di Francia (il secondo) e del titolo mondiale, è passato alla corte della «Z», una formazione affiliata in Francia, che lo ha ingaggiato per una cifra superiore ai due miliardi a stagione: quasi tre volte quello che guadagna Laurent Fignon.

A ventidue anni ha vinto il campionato del Mondo, il primo statunitense a raggiungere tale traguardo, e tre anni dopo ha sbancato il Tour de France, abbattendo i vecchi confini che chiudevano il ciclismo tradizionale sull'asse italo-franco-belga.

La svolta nella carriera di un corridore vincente, ma non amatissimo dal grande pubblico, avvenne nell'aprile del 1987, quando il cognato, in una battuta di caccia, lo impallinò come un pollo. Per mesi il corridore a stelle e strisce è rimasto a riposo, poi la sua lenta ripresa in mezzo al gruppo, dopo quasi due anni di ansie e timori. Lo scorso anno è venuto al Giro d'Italia cheterrimo, l'indifferenza generale, ma poi, sulle strade del Tour, il mondo lo ha improvvisamente riscoperto, ad incominciare da Fignon che per 8 secondi ci ha rimesso la grande boucle.

Ma il 1990 per l'asso Usa

non è ancora iniziato. «Mi dispiace per gli sportivi italiani - ci dice lo statunitense dal volto pulito - purtroppo adesso come adesso non posso dare di più. Il mio inizio di stagione non è stato del più fortunati. Dopo la Parigi-Nizza, a causa di uno strano virus, sono stato costretto a rimanere fermo per due mesi e oggi non posso pretendere di essere ai livelli di Bugno & company. Mi dispiace che alcuni giornali abbiano scritto che sono venuto qui in Italia a fare il turista - ha proseguito - ma non è assolutamente vero. Io rispetto il Giro e tutti gli appassionati. È logico che, come sono messo adesso, non posso che affidare tutte le mie speranze nel Tour de France».

Anche Fignon è venuto qui non al meglio della condizione, ma lui però lotta, e nonostante una brutta caduta non si dà ancora per vinto. «Sarà, ma io Fignon non lo vedo bene e se non tira un attimo il fiato rischia di arrivare al Tour Inghilterra».

Com'è vede piuttosto Gianni Bugno? Riuscirà a portare la maglia rosa fino a Milano? Bugno ha trovato l'equilibrio giusto, ha imparato a conoscersi, a credere nei propri mezzi e questo grazie all'esperienza acquisita in questi anni all'estero. Se non si farà troppi nemici nel gruppo - dice Lemond - allora ce la farà: stando un po' più bene, ma attenzione, poi lo aspetto io al Tour.

In chiusura una breve flash

sulla «cenda» Theunisse. Lo sciopero, che i direttori sportivi avevano minacciato di fare quest'oggi, se la Federazione internazionale non avesse portato spiegazioni sull'attesa ricevuta al doping, è venuto meno. Lunedì arriveranno gli emissari dell'Uci. Dopo una riunione con i direttori sportivi si deciderà la minaccia di sciopero resta comunque in agguato. Oggi gli ambientalisti potrebbero bloccare la carovana. Affinché il Giro non passi dai boschi di Carrega (Parma). Carduccio Parizzi, presidente della Lega ecologica e consigliere della Regione Emilia Romagna dei verdi arcobaleno, ha fatto sapere che quest'oggi gli ambientalisti si troveranno sul percorso per tenere una manifestazione.

Allocchio si ripete

- Km 30. Poggio di Sugame (mt.532), transita per primo Simeons davanti a Chiappucci e Anderson.
- Km 34. Fuga di un terzetto composto da Colotti, Giuliani e Pierce, che restano al comando per 14 chilometri con un vantaggio massimo di 30". Km 120. Marco Lietti si aggiudica il traguardo dell'Intergrino, precedendo nell'ordine Di Basco, Fidanza e Cipollini.
- Km 152. Montarmino: gruppo compatto fino all'ingresso del circuito finale di Marina di Pietrasanta (tre giri).
- Km 170. Tentativo di da Silva, De Roy e Bruscoli (100 metri di vantaggio), che vengono subito ripresi. Nel primo passaggio sotto lo striscione si aggiudica la volata di Pelliconi davanti a Bertolami e Chiappucci.
- Km 181. Anche il secondo giro sprint viene vinto da Pelliconi davanti a Chiappucci e Gelfi.
- Km 187. Valata aranghi compatti con Stefano Allocchio che bisca la vittoria di Nola. Il milanese ha la meglio su Mario Cipollini e Bontempi. L'ultima tornata viene coperta alla media di km 54.600. □ P.A.S.



Popolo di poeti e velocisti Uno sprint per sette fratelli



Bugno con il vincitore di tappa Allocchio; in alto Greg Lemond

MARINA DI PIETRASANTA. Doveva essere un volatore e un volatore è stato con Stefano Allocchio nuovamente alla ribalta. Il ragazzo dell'Italbonifica si era già imposto nella tappa di Nola e ieri ha rivinto sul lungomare della Versilia con uno sprint perfetto per scelta di tempo e per potenza. Un'esecuzione che ha lasciato a bocca amara Cipollini e Bontempi, un successo che riqualifica Allocchio dopo un paio di stagioni piuttosto deludenti. Scontato che la classifica non sarebbe cambiata di una virgola, scontato che nessuno avrebbe disturbato Gianni Bugno, fino a questo momento padrone del Giro con un vantaggio significativo: 1'47" su Mottet e 2'38" su Fignon, tanto per citare due dei principali avversari.

A proposito di Laurent Fignon, ancora dolorante alla schiena e in condizioni d'infirmità come si è visto sulla salita di Vallombrosa, ancora costretto a

GINO SALA

notte d'insonnia e di sofferenza, c'è ilimore che sia già fuori causa. Sembra che un po' presto dare per spacciato il parigino. Una verifica della massima importanza per lui sarà quella di domani, cioè la lunga cronometro di Cuneo. Qualora Laurent dovesse accusare un grosso distacco da Bugno, il discorso si chiuderebbe e Gianni si troverebbe con un'iniziale in meno, il rivale che più temeva all'inizio della corsa rosa e che, tutt'ora, tiene sempre in grande considerazione.

Chiaro che Fignon non è l'unico campione che potrebbe tagliare le ali di Bugno. Chiaro che lo stesso Bugno dovrà superare prove assai difficili da qui alla fine per ritarare vittoria. Il Giro è appena cominciato a ben vedere. C'è molto da verificare, molto da scoprire. Charly Mottet non è un tipo da prendere sottogamba. Vero che finora il miglior piazzamento ottenuto dal france-

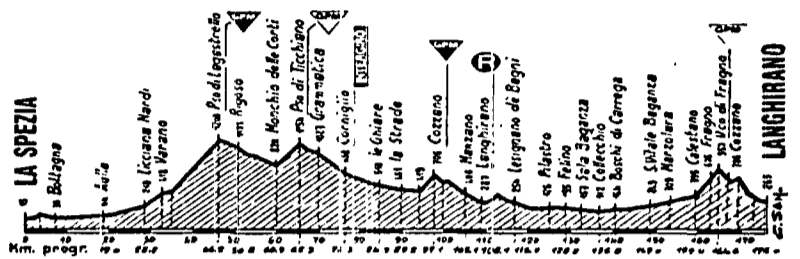
ARRIVO

- 1) Stefano Allocchio (Ita) (Italbonifica) in 4 ore 32'25" alla media oraria di km 41.407, abbuono 12"
- 2) Mario Cipollini (Ita) (Del Tongo) s.t., abbuono 8"
- 3) Guido Bontempi (Ita) s.t., abb. 4"
- 4) Giovanni Fidanza (Ita) (Chateau d'Ax) s.t., abbuono 2"
- 5) Anton o Fanelli (Ita) (Selle Italia) s.t.
- 6) Paolo Rosola (Ita) s.t.
- 7) Giovanni Strazzer (Ita) s.t.
- 8) Marcel Wust (Rfg) s.t.

CLASSIFICA

- 1) Gianni Bugno (Ita) in 32 ore 57'9" alla media oraria generale di km 38.443
- 2) Daniel Steiger (Svi) a 1'12"
- 3) Jockim Halupczok (Pol) a 1'24"
- 4) Mar no Lejarreta (Spa) a 1'25"
- 5) Federico Echave (Spa) a 1'33"
- 6) Piotr Ugrumov (Urss) a 1'40"
- 7) Charles Mottet (Fra) a 1'47"
- 8) Frac chioccioli (Ita) a 2'
- 9) Eric Boyer (Fra) a 2'03"
- 10) Eduardo Chozas (Spa) a 2'12"
- 11) Laurent Fignon (Fra) a 2'38"
- 12) Marco Giovannetti (Ita) a 2'41"
- 13) Flavio Giupponi (Ita) a 2'43"
- 14) Leonardo Sierra (Ven) s.t.
- 15) Claudio Chiappucci (Ita) a 2'47"

LOOK il pedale vincente



Il profilo altimetrico della nona tappa La Spezia-Langhirano di 176 Km. Una frazione con 4 G.P. della montagna, l'ultimo, il valico di Fragno, è 10 km dall'arrivo. Traguardo Intergrino a Corniglio dopo 76 km dalla partenza.

Italbonifica
Via S. Quirico 143 r. - Genova - Tel. 010/712028
Nel ciclismo per un amore ecologico

Il G.P. di Monaco a 35 anni dalla scomparsa dell'ultimo campione italiano

Ascari, in testa sino alla morte

Monza esattamente 35 anni fa: dalla curva di Lesmo arriva il rumore del motore. Di colpo, nulla. Poi il fragore di uno schianto e un altro ancora. Esanime sul prato, giace Alberto Ascari, il più grande pilota italiano del dopoguerra, l'ultimo ad aver vinto il campionato del mondo di F1. Quattro giorni prima, a Montecarlo, era finito in mare con la sua vettura. Era in testa.

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CAPECELATRO

MONTECARLO. «Mio padre era in testa, davanti a tutti, quando morì. Domenica 26 luglio 1925. Una calda domenica d'estate, destinata a diventare una pietra miliare nella vita di Alberto Ascari. Il padre, Antonio, corre a Monthlery, in Francia. La famiglia Ascari è in vacanza sul Lago Maggiore. Alberto ha sette anni e tredici giorni. Sotto i suoi occhi, una normale domenica d'estate assume cadenze concitate e significati incomprensibili, che solo anni dopo diventeranno un quadro dal senso compiuto nella sua mente. Il sole è ancora alto, quando arriva zio Riccardo. Ha una strana espressione, è come inquieto. Dice che papà è uscito di pista, ma è una cosa da nulla. Poi arriva altra gente. Dopo vedo la mamma sdraiata sul letto che piangeva. Non capivo molto. Solo dopo capii che papà era morto».

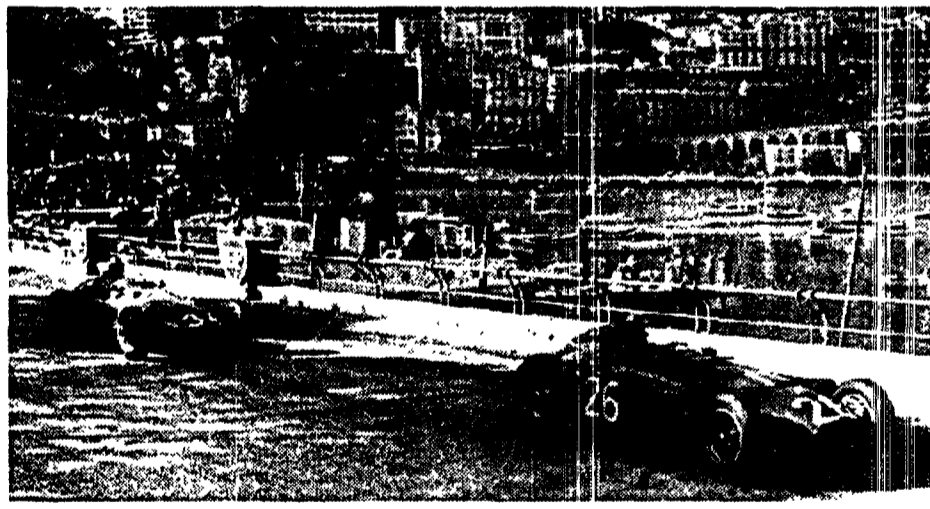
«Era in testa a tutti». Questo concetto si radica nella coscienza di Alberto Ascari, che cresce e ricomponde ad unità le sequenze di quella giornata tragica. La calda estate di luglio sul Lago Maggiore. Lo zio Riccardo, strano, inquieto, la mamma che piange sul letto come non l'aveva mai vista piangere. «Quando è morto, era in testa a tutti». L'ammirazione per il padre campione diventa un imperativo morale nell'adolescenza che riassume il dolore, che ripercorre commosso le tappe di una carriera luminosa, che sente nascere in sé il

desiderio di proseguire sulla strada intrapresa dal padre. Un campione, Antonio Ascari, che si era battuto da pari a pari con gente come Tazio Nuvolari, come Enzo Ferrari, che a Cremona, nel 1924, aveva seminato tutti e sul rettilineo aveva corso alla media, strepitosa per i tempi, di 195 chilometri orari. Un pilota appassionato, coraggioso, competente, un uomo di buon carattere. Doi che il figlio riproporrà. Così come riproporrà pari pari le caratteristiche fisiche di Antonio. A ventuno anni, Alberto è un giovane uomo non molto alto, robusto, massiccio e con una certa propensione alla corpulenza. Ma i suoi primi passi, Alberto li muove nel mondo delle moto, correndo sulla Bianchi.

«Era in testa a tutti». Nel dopoguerra l'imperativo morale si trasforma in azione. Nella vita di Alberto compaiono le macchine e nel 1947, a Modena, in una giornata tragica, con la vettura di Bracco che semina morte tra gli spettatori, vince la sua prima corsa. A ventinove anni, il figlio del campione si fa a sua volta campione, inseguendo l'irrealizzabile sogno di rendere eterna la gloria del padre, di vincere, di essere sempre in testa a tutti, come suo padre quando morì.

Vince, Alberto, come vinceva Antonio Ascari. Dal 1950 al 1953 si trova a guidare una Ferrari. Coglie il suo primo successo nel '51, a luglio, in Germania. Con la squadra di Maranello vince due volte il titolo

1955: Ascari con la sua Lancia davanti a Cesare Perdisa su Maserati durante il Gp di Montecarlo vinto da Trintignant su Ferrari. Sotto il campione italiano a Silverstone



mondiale di Formula 1 ('52 e '53). Nel '54 corre con la Maserati, poi con la Ferrari, quindi passa definitivamente alla Lancia. Ma già comincia a segnare il passo.

E tra il '52 e '53, infatti, che si colloca la sua stagione d'oro, quella che lo proietta nel firmamento automobilistico tra le stelle più grandi di ogni tempo. In quegli anni compie un'impresa ancora oggi insuperata: vince nove gran premi consecutivi. Un ciclo cominciato il 22 giugno '52 in Belgio e conclusosi, sempre in Belgio, il 21 giugno dell'anno seguente.

Ma altri trofei può vantare Alberto Ascari, che arriva al maggio del 1955 con un *palmarès* di 32 gran premi disputati, con un totale di 13 vittorie, 14 *pole position*. I migliori giri nell'arco di cinque campionati. Ha un solo rammarico: l'uomo che l'inglese *Daily Herald* definisce «il genio serordine delle quattro ruote». Vorrebbe vincere la 500 miglia di Indianapolis. «Mi piacerebbe proprio farcela su quella pista alla

rovescia. Mi piacerebbe proprio», confida agli amici.

Dal 23 agosto '53 non riesce più a vincere. Ma quell'imperativo morale continua a far sentire la sua voce. E a Montecarlo, finalmente, il 22 maggio '55, Alberto Ascari torna in testa, sembra lanciato verso la vittoria, ma in curva la macchina sbanda su una macchia d'olio e finisce in mare. Poche bracciate, e Alberto guadagna la riva. Sembra finito tutto lì.

Ancora dolorante, pochi giorni dopo, raggiunge Monza per seguire le prove della Ferrari in vista del gran premio. C'è il suo amico Eugenio Castellotti. Lui ha una gran voglia di provare quella macchina, di dimostrare a se stesso che l'incidente di Montecarlo è solo un brutto ricordo. «Solo quello che giro - dice a Castellotti - per rendermi conto se la botta di domenica ha lasciato qualche strascico». Parte con la Ferrari 3000. Fa un primo giro in 2'7". Prosegue. Dal box si sente il motore che si allontana, giunge all'altezza della curva di Lesmo. E d'improvviso lace.

Un silenzio subito seguito da uno schianto.

Accorre Castellotti. Accorre Piero Tanuffi, che scoppia in lacrime. Alberto Ascari respira ancora, ma sempre più a fatica. Il suo corpo, proiettato fuori dalla macchina che si è impennata, è immerso in una larga pozza di sangue. Ha il cranio sfondato, la mandibola e la spalla sinistra fratturate, l'emitorace sinistro sfondato, il bacino completamente fratturato. Muore pochi istanti dopo.

Sportivi e tifosi lo piangono. Juan Manuel Fangio, cinque volte campione del mondo, lo ricorda ancora oggi con commozione. «Eravamo molto amici - rievoca il settantottenne argentino - e ammiravo le sue incontestabili doti di pilota e la sicurezza che dimostrava in ogni circostanza».

Non ha ancora 37 anni, lascia due bambini, Tiziana e Tonino, e una moglie, Mietta, in lacrime come la sua mamma in quella calda domenica di trent'anni prima, che piangeva come non l'aveva mai vista piangere.

MONTECARLO. Venerdì, come da tradizione, è una giornata quasi inutile per il Gp di Montecarlo, visto il tradizionale stop tra la prima e la seconda tornata di prove ufficiali che si disputa oggi. Niente di meglio, quindi, che far sfoggio di tutto quanto un luogo come questo può offrire in termini di ostentazione. Perlopiù agli occhi del comune mortale. Che rimane affascinato, come è successo ieri sera a centinaia di tifosi, quando una lancia canca a bordo Prost, Mansell e il diesse della Ferrari, Cesare Fiorio, e riparte verso il largo, verso il panilo dell'avvocato Agnelli che oggi, con tutta probabilità, sarà ospite al box della Ferrari.

Tutti i calcoli, tutte le statistiche vanno rapidamente sul rosso e non solo per la presenza dei vari casinò. Tanto che persino una squadra come la Leyton House-March, le cui due monoposto affidate a Ivan Capelli e Maurício Gugelmin sono addirittura in ultima fila, ha pensato bene di affittare il classico yacht, che passare le ore di relax, rilassarli e ostentare il proprio benessere. Quasi una nave, ormeggiata tra le tante di questo golfo dorato, per il cui affitto si sono spesi oltre 100 milioni di lire per soli quattro giorni.

«Certo - dice un meccanico della squadra - se avessero preso delle camere, ad esempio all'hotel Loews, gli sarebbero quasi costate di più. In fin dei conti qui abbiamo ben 23 cabine».

Più moderata la Williams-Renault, che si è accontentata di un piccolo veliero per soli 35 mi-



Ieri niente prove Relax Ferrari in barca da Agnelli

LODOVICO BASALÙ

MONTECARLO. Venerdì, come da tradizione, è una giornata quasi inutile per il Gp di Montecarlo, visto il tradizionale stop tra la prima e la seconda tornata di prove ufficiali che si disputa oggi. Niente di meglio, quindi, che far sfoggio di tutto quanto un luogo come questo può offrire in termini di ostentazione. Perlopiù agli occhi del comune mortale. Che rimane affascinato, come è successo ieri sera a centinaia di tifosi, quando una lancia canca a bordo Prost, Mansell e il diesse della Ferrari, Cesare Fiorio, e riparte verso il largo, verso il panilo dell'avvocato Agnelli che oggi, con tutta probabilità, sarà ospite al box della Ferrari.

Tutti i calcoli, tutte le statistiche vanno rapidamente sul rosso e non solo per la presenza dei vari casinò. Tanto che persino una squadra come la Leyton House-March, le cui due monoposto affidate a Ivan Capelli e Maurício Gugelmin sono addirittura in ultima fila, ha pensato bene di affittare il classico yacht, che passare le ore di relax, rilassarli e ostentare il proprio benessere. Quasi una nave, ormeggiata tra le tante di questo golfo dorato, per il cui affitto si sono spesi oltre 100 milioni di lire per soli quattro giorni.

«Certo - dice un meccanico della squadra - se avessero preso delle camere, ad esempio all'hotel Loews, gli sarebbero quasi costate di più. In fin dei conti qui abbiamo ben 23 cabine».

lioni, ormeggiato proprio davanti al lenone della squadra di patron Frank. Tutti privilegi a cui, difficilmente, può accedere anche uno solo dei tanti meccanici qui presenti, meccanici che sono sotto pressione oltre ogni limite. Sì, perché a Montecarlo anche i consueti box, che in ogni bravo circuito ospitano le relative monoposto, qui non rispondono a tale funzione. O meglio lo fanno solo durante le prove, quando le varie Ferrari, McLaren, Williams, vengono letteralmente trasportate dal loro abituale ricovero distante quasi due chilometri: un vero e proprio bunker scavato nella montagna e posto sotto la regia del principe Ranieri. Un parcheggio, durante tutti i giorni dell'anno ma che in questa occasione accoglie camion e attrezzature in una sorta di base logistica, affacciata sul mare, quasi che al posto di chiavi inglesi, gomme, oli e stracci puzzolenti ci fossero una serie di cannoni pronti a difendere un avamposto così dotato.

Inutile, ovviamente, parlare di proteste, di ricriminazioni, di diritti sindacali. In Formula 1, come sempre, deve funzionare tutto come un orologio, piaccia o non piaccia. Anche a Nigel Mansell, preoccupato delle imprevedibili McLaren-Honda per l'ultima sessione di prove ufficiali di oggi. «Va a finire che la Ferrari mi licenzia perché non vado abbastanza forte» - ha detto scherzosamente l'inglese, sicuramente niente affatto preoccupato di restare senza lavoro e soprattutto senza un conto in banca.

Mondiale Moto, 500 «mostri» in crisi

NURBURGRING. La classe 500 è in agonia, decimata dagli incidenti e dall'impossibilità dei privati di correre su mezzi tecnicamente sempre più sofisticati e dai costi sempre più alti e inaccessibili. Così, aggravata dalle cadute che quest'anno hanno caratterizzato le prove mondiali, la classe regina del circuito motociclistico è sotto shock, e al desolato spettacolo di una linea di partenza con sole 16, 17 motociclette esclusivamente di piloti ufficiali, aggiunge l'assenza dei migliori. Giovedì, sulla pista tedesca, è caduto il fuoriclasse australiano Wayne Gardner, vittima di una banale scivolata nel corso delle prove libere ma che gli costerà, se tutto va bene, due mesi di sosta per un piede fratturato in nove punti. La prima guida del team Honda-Rothmans, campione del mondo 1987, era tornata a vincere nel Gran Premio di Spagna a Jere e, dopo i forzosi ritiri di Eddie Lawson e di Kevin Magee (ambidue rovinosamente usciti di pista a Laguna Seca, in Usa), aveva ereditato le chances per il successo nel mondiale. «Sono tornato grande», aveva detto Gardner vincendo a Jere dopo un digiuno durato un anno dopo che, sempre a Laguna Seca, era caduto malamente. Ma la mancanza dei migliori non è la sola causa della crisi delle 500. Lo sostiene anche Francesco Zerbini, presidente della federazione italiana e vice di quella internazionale, che da Nurburgring ha lanciato il suo grido d'allarme: «I piloti privati stanno sparando da quella che è la classe più spettacolare del motociclismo in pista. Trovare una motocicletta per correre è impossibile. Quelle ufficiali o semiufficiali sono veri e propri laboratori ad altissima tecnologia con costi assolutamente inaccessibili per il privato. Bisogna cambiare il regolamento dando precisi vincoli tecnici ai costruttori». □ C.B.