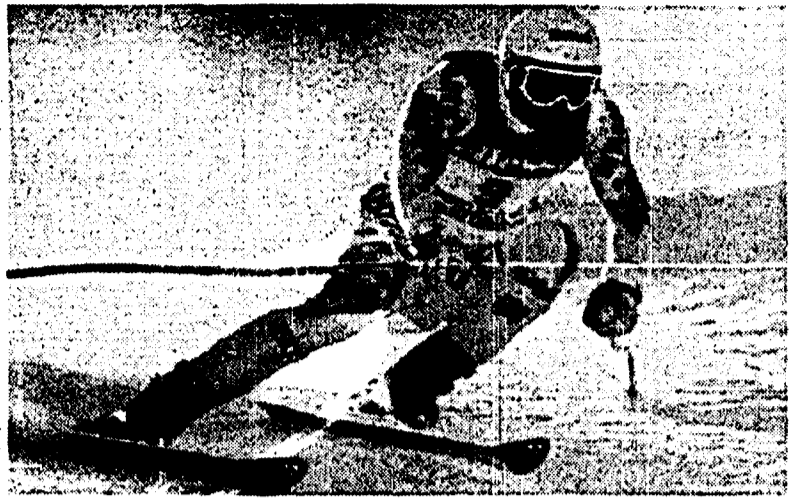


Campionato del Mondo di sci



L'austriaco Stefan Eberharter in piena azione nel supergigante mondiale

Epilogo amaro del SuperG iridato: clamorosi errori di Ghedina e Runggaldier su un tracciato insidioso

Trionfa l'outsider austriaco Eberharter davanti al giovane talento norvegese Aamodt. Le atlete Usa domani in gara

SUPERGIGANTE

- 1) Stefan Eberharter (Aut) 1'26"73 alla media oraria di km 86,95
- 2) K. A. Aamodt (Nor) a 1"54
- 3) F. Piccard (Fra) a 1"82
- 4) O. C. Furuseth (Nor) a 2"20
- 5) J. Wallner (Sve) a 2"23
- 6) S. Locher (Svi) a 2"33
- 7) M. Hangl (Svi) a 2"40
- 8) U. Kaelin (Svi) a 2"59
- 9) K. Ghedina (Ita) a 2"66
- 10) F. Heinzer (Svi) a 2"69
- 14) A. Mair a 3"03
- 25) P. Runggaldier a 4"30

Ritirato Josef Polig. Classificati 70 concorrenti su 115 iscritti.

Costa cara la pax televisiva. Effetto Berlusconi in F.1. La Rai pagherà 35 miliardi per metà delle dirette tv

ROMA. Trentacinque miliardi e 550 milioni nell'arco di tre anni (1991-92-93) per 8 dei 16 gran premi di Formula 1 ogni stagione: questa la non modesta cifra che la Rai, se tutte le parti in causa saranno d'accordo, verserà alla società Rti (Fininvest) per poter conservare almeno metà del gran circolo automobilistico. E pensare che ancora l'anno scorso la Rai riusciva ad assicurarsi l'esclusiva di tutti i 16 gran premi per la cifra di 900 (novecento) milioni. È una storia che val la pena di essere raccontata, perché assieme alla spartizione del campionato di calcio e della Coppa Italia rappresenta l'esempio più clamoroso di un «pax televisiva» i cui pesantissimi costi ricadono tutti sull'azienda di viale Mazzini. A metà dell'anno scorso fu chiaro che la Fininvest di Berlusconi si era assicurata i diritti della Formula 1 con una mirabolante offerta alla Foca (che detiene i diritti televisivi). Berlusconi aveva messo sul tavolo di Bernie Ecclestone, presidente della Foca, 16 miliardi, subito dopo aveva offerto alla Rai - che aveva accettato: l'offerta faceva parte di un unico pacchetto, calcio compreso - di rivendere metà dei gran premi per la cifra, ovviamente, di 8 miliardi all'anno (6 milioni e 750 mila dollari).

Ma poco dopo si scoprì che la Rti non aveva le facoltà di cedere a terzi parte dei diritti acquisiti. Di qui la necessità di una nuova trattativa e di un nuovo, oneroso esborso. L'ipotesi che si sta difendendo riguarda, peraltro, tre stagioni. Rai e Fininvest negozieranno separatamente con la Foca e concorderanno che ognuna di loro trasmetterà in diretta metà dei 16 gran premi, individuati di comune intesa; Rai e Fininvest concorderanno anche le modalità di trasmissione in differita degli altri otto gran premi. Quando costerà tutto ciò a viale Mazzini: nei tre anni, 11 miliardi più di quelli previsti. Ogni gran premio sarà pagato, infatti, un milione e 234.375 dollari, per un totale di 9 milioni e 875 mila dollari; pari a 11 miliardi e 850 milioni. Moltiplicati per tre fanno 29 milioni e 625 mila dollari, pari a 35 miliardi e 550 milioni.

Questa spartizione tra Rai e Fininvest ha sollevato già aspre polemiche quando il costo sembrava di 1 miliardo a gran premio; altre ne suscitò - assieme a qualche commento beffardo - quando si ebbe notizia del supplemento che la Rai avrebbe dovuto pagare. È ipotizzabile che altre ce ne saranno ora che si conosce il salottissimo conto definitivo. Tanto più che la Rai proprio in questi giorni ha deciso di non far valere, nei confronti della Fininvest, l'esclusiva dei collegamenti con la Cnn per i servizi dal Gollo. □A.Z.

Gli azzurri franano in pista

Ancora una giornata nera per lo sci azzurro che sul tracciato del supergigante non ha colto niente di meglio del nono posto di Kristian Ghedina. Molto deludenti Peter Runggaldier e Josef Polig. Ha vinto il ventunenne «outsider» austriaco Stefan Eberharter. Intanto, i responsabili della squadra statunitense hanno annunciato il ritorno in gara degli atleti Usa protetti da formidabili misure di sicurezza.

DAL NOSTRO INVIATO
REMO MUSUMECI

HINTERGLEMM. Una recluta austriaca di 21 anni ha disperso l'armata svizzera che ha subito una delle peggiori disfeste di sempre - quel che è peggio - sul tracciato del «supergigante» dove gli etivici sembravano maestri ineguagliabili. Nella vittoria di Stefan Eberharter, figlio di un falegname tirolese che ammonta facendo il bagnino, ci credevano solo gli austriaci. E infatti Stefan, soldatino di leva che ama il paracadutismo e teme la velocità delle discese libere («Ma con gare come quella di oggi finirò per abituarmi»), vanta solo un risultato di valore: il terzo posto nel «supergigante» di Valloire in avvio di stagione. Ma ha vinto esibendo una prestazione tecnica di grandissimo spessore che ha raccolto anche l'ammirazione dell'olimpionico francese Franck Piccard: «Oggi l'austriaco non l'avrebbe battuto nessuno».

Lo sci azzurro annotta, purtroppo, un'altra disfatta e la rabbia ascoltare Stefan Eberharter e Kjetil André Aamodt mentre raccontano la loro bella gara senza errori. Sembra che la capacità di sciare senza macchiarsi di errori in qualche oscura trappola della pista non faccia parte del bagaglio tecnico dei nostri sciatori. Mar-

tedi in slalom Alberto Tomba e ieri Peter Runggaldier e Kristian Ghedina, per non dire di Josef Polig uscito così in fretta dal tracciato che non ha fatto nemmeno in tempo ad accorgersi di essere in gara.

Kristian Ghedina si è presentato ai giornalisti schiettando e con l'aria di chi se di aver commesso una marachella e spera di esser perdonato dalla mamma. Ma qui non c'è niente da perdonare. C'è solo da capire come abbiano fatto due atleti esperti come Peter e Kristian a inciampare nel tracciato come se fossero sciatori della domenica. Runggaldier al primo rilevamento intermedio era terzo ma poi ha lasciato il podio in una buca.

Stefan Eberharter in una intervista della vigilia aveva detto che sulla pista dal poetico nome «Cristalli di neve» era fondamentale far bene le curve ampie. «Il mio vantaggio», ha precisato la giovane recluta tirolese dopo la vittoria, «stava nel fatto che conoscevo bene la pista perché mi c'ero allenato a lungo». E a questo punto vale la pena di ascoltare Pirmin Zurbriggen, il leggendario maestro del «supergigante». «Qualunque brocco che conosca a fondo un tracciato di superG», ha detto il vallesano, «è

in grado di vincere senza problemi perché in questa specialità quel che conta è trovare la linea». Ciò non amminisce lo spettacolare trionfo del ragazzo austriaco ma lo rende comprensibile.

Al secondo posto c'è colui che può essere ritenuto il più grande talento naturale degli ultimi anni, il norvegese Kjetil André Aamodt. Il baby di Oslo l'anno scorso al Campionato del Mondo dei giovani ha vinto la discesa, il «supergigante» e la combinata e ha fatto il secondo posto tra i pali larghi e tra quelli stretti. È il genio dello

sci afflitto da distrazioni perenni e inverosimili. Se non c'è qualcuno che gli sta dietro a raccogliere i pezzi che si perde arriverebbe nudo alla meta. Dimenica costantemente sci, scarponi e tute. I norvegesi dicono che è un miracolo che non si dimentichi dov'è il traguardo.

Marc Girardelli, 16° a 3"22, ha confermato che con la velocità ha ancora qualche problema. Non ha paura ma stenta a trovare la linea migliore. Appena passato il traguardo papà Helmut se l'è portato via. Gli svizzeri sembrava che fossero

in quaresima. A Martin Hangl, campione del Mondo a Vail, non è bastato avere come allora il numero uno sul petto. E Franz Heinzer non è riuscito a far funzionare gli sci né sui tratti di sciorimento né su quelli tecnici. Dopo due giornate più delusi degli azzurri sono solo gli svizzeri che aspettano con ansia il week end, vale a dire le discese di Heidi Zurbriggen e Chantal Boumissen e di Franz Heinzer e Dani Mahrer. Noi aspettiamo la domenica con la speranza di mettere nel medagliere un po' di metallo prezioso.



Didier Auriol con la Lancia è uno dei favoriti del rally

Rally di Montecarlo. La Lancia ci riprova

LODOVICO BASALU

MONTECARLO. È il rally del rally, una gara che vale un mondiale, un appuntamento a cui nessuno rinuncia. Il Montecarlo è così dal 1911, quando Anthony Noghes, un pezzo grosso dell'Automobile Club del Principato, lo propose alle platee internazionali. Sul «Monte» - come è chiamato affettuosamente dagli addetti ai lavori - si è detto e si è scritto tutto, incluso l'albo d'oro di questa tradizionale prova d'apertura del mondiale rally. Sul quale compaiono nomi di vetture entrate nella storia come quelli della Mini Cooper, della Citroën Ds, della Porsche 911 o della Lancia Fulvia Hf. Pro-

prio la casa torinese detiene il record del maggior numero di vittorie, che sono ben dodici; la prima nel 1953 con una Aurelia affidata a Louis Chiron, l'ultima con la Delta integrale affidata l'anno scorso Didier Auriol.

Oggi comunque si parte, con il tradizionale prologo da cinque città europee da dove i 175 equipaggi iscritti inizieranno la tappa di avvicinamento verso Monaco. In Italia il via è dal Sestriere, ivi incluse per le inossidabili Lancia-Delta Integrali, con le due della Martini affidate a Biasion-Siviero e Kanikkunen-Pironen e quella del Jolly Club nelle mani di Didier Auriol e Bernard Occelli.

Il francese, ex-autista di ambulanza, è il grande favorito di questo Montecarlo, conoscendo il tracciato alla perfezione, come dimostrò la sua gara vittoriosa dello scorso anno dopo uno splendido duello con la Toyota di Carlos Sainz. La vettura giapponese e il pilota spagnolo, campione del mondo

più in carica, sono sempre più uno spauracchio per le macchine torinesi e per il responsabile tecnico, l'ingegnere Claudio Lombardi. Si è limato di qua, si è aggiustato di là, ma la superiorità tecnica mostrata nelle ultime gare del 1990 dalla Celica di Sainz attende solo una ulteriore conferma. Ne trae vantaggio lo sport e la popolarità dei rally, che quest'anno vedranno

ampliato il proprio spazio a livello di mass-media, specie per quel che riguarda le dirette televisive.

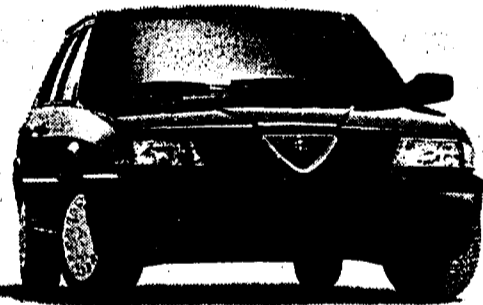
Domani gli equipaggi italiani giungeranno a Montecarlo dopo aver compiuto in due giorni 1193 chilometri attraversando tra l'altro Torino, Milano, Modena, con una piccola sosta prevista a Maranello, per poi proseguire verso Genova e il confine francese. Poi sabato la prima «speciale» dal celebre Col de Turini e 2180 chilometri da compiere in cinque giorni su strade, fino ad ora, assolutamente non innevate. L'apertura di un mondiale rally con un calendario un po' folle, viste le ben 14 prove in programma per questa stagione.

Pallavolo, Coppa Campioni. Una Philips senza mordente non oppone resistenza alle offensive del Cska

MOSCA. La pratica è tornata sbrigliatamente nel cassetto. Ancora una volta la Philips Modena di pallavolo non è riuscita nell'impresa di battere il Cska. Per la sesta volta i sovietici in Coppa Campioni hanno imposto la spietata legge del più forte. La formazione italiana, sbarcata imbattuta nella gelida città, per un incontro del girone di semifinale, ha conosciuto un brusco stop che complica, ma certo non pregiudica, il suo cammino verso la finale che ospiterà dal 9 al 10 marzo tra le mura amiche. Il match nel gigantesco Universal Sportivo, è filato via in poco più di un'ora. Tre set a zero (15-11, 15-7, 15-8) di fronte ad un ammutolito e distaccato

pubblico. Troppa la differenza in campo, con gli italiani nelle impacciate vesti di comprimari. La formazione più titolata dell'Urss che pesca i propri pezzi pregiati nello sterminato serbatoio dei soldati dell'Armata Rossa, è sembrata fin dall'avvio invincibile: avversario lucido e potente sia nella fase di difesa che di attacco. Se aggiungiamo che gli italiani sono apparsi scarsamente motivati e un po' pasticciati, si spiega facilmente il risultato che non ammette a nessuno di arrampicarsi sugli specchi. Non è restato che rassegnarsi fin troppo presto, con tre set sul groppone, alla formale stretta di mano che sanciva la fine della ostilità.

NUOVE 33 I.3. DA OGGI IL CARATTERE DI UN'ALFA HA UN VANTAGGIO IN PIU'.



Nuove 33 I.3 V e I.3 VL. Tutta la potenza del boxer a L. 16.381.000 e L. 17.780.000 chiavi in mano.

Della 33 conoscete la qualità delle soluzioni tecniche e le grandi prestazioni. Da oggi Alfa Romeo e i suoi Concessionari propongono le due nuove versioni I.3 V e I.3 VL: affidabili, sicure, sportive, uniscono alle straordinarie prestazioni del boxer un grande confort di guida. Nuove 33 I.3 V e I.3 VL: tutto il piacere della guida in due nuovi allestimenti.

NUOVE 33 I.3	OPTIONALS INCLUSI	VERSIONE
CILINDRATA (cm³)	1351	ALZACRISTALLI ELETTRICI ANT. I.3 VVL
POTENZA (KW/CV DIN)	63/88	IDROGUIDA I.3 VL
VELOCITÀ MAX (km/h)	176	CHIUSURA CENTRALIZZATA I.3 VL
ACCELERAZIONE 0-100 (km/h)	10,3"	SCHEMATE POSTERIORE DIVISO I.3 VL



33. LA NUOVA DIMENSIONE DELLA SPORTIVITA'.