

V
ARIA

Per Luca Cadalora
una sfortunata esibizione
nel Gp d'Austria.
A destra, Fausto Gresini
vincitore a Salisburgo
nella classe 125



Motomondiale Gp d'Austria
agrodoce per gli italiani
Vittoria nelle 125
con il giovane campione
in carica solo sesto per noie
meccaniche. Bradl nella 250

Gresini in trionfo Capirossi «in panne»

Dopo il Gran Premio d'Austria a Salisburgo, il mondiale della 125 parla sempre più italiano e mentre Fausto Gresini beffa in volata Waldmann e la rivelazione Ueda, Loris Capirossi si mantiene al comando della classifica generale. Mondiale amaro, invece, nella 250 con Luca Cadalora, «fermato» da un errore dei meccanici e da un Bradl imprendibile. «Se servirà aiuteremo Luca», promettono all'Aprilia.

CARLO BRACCINI

SALISBURGO. La testa bassa, seduto su un gradino del suo motorhome, proprio accanto al «guru» del Motomondiale, Erv Kanemoto, team manager della squadra Honda-Rohmann. Per Luca Cadalora l'incendio si è rotto ancora a Salisburgo dopo che un inizio di stagione esaltante (tre vittorie in altrettanti Gran premi) aveva lanciato il modenese alla conquista del titolo della 250. Un Bradl imprendibile soprattutto, ma anche un errore dei tecnici che può costare caro: «Abbiamo sbagliato», ammette Kanemoto. «Luca voleva un rapporto finale più lungo per

incrementare la sua velocità massima e invece è stato montato un pignone più piccolo, col risultato di accorciare ulteriormente la trasmissione finale. È proprio così - commenta Cadalora - ma anche la gomma posteriore ci ha dato qualche problema».

E così, Helmut Bradl con un'altra Honda ufficiale (gomma Dunlop vince il Gran premio d'Austria e si porta a soli nove punti dalla leader ip di Cadalora. «Credo che Cadalora stia attraversando un momento difficile», è l'opinione di Bradl - problemi tecnici: evidentemente: il Mondiale però

non è nemmeno a metà strada. A risolvere Cadalora potrebbe giungere anche l'aiuto della squadra Aprilia: «Perché no?», sostiene il direttore sportivo Carlo Pemat - Se Cadalora avesse bisogno di una mano gli altri italiani credo che si sentirebbero in dovere di dargliela». A Salisburgo però l'Aprilia non ha raccolto molto, con Chili che ha duellato a lungo con le Honda ufficiali di Cardus e Zeelenberg, al traguardo nell'ordine alle spalle del solito Bradl. Durate un doppiaggio il bolognese finiva attardato e non riusciva più a riprendere contatto con i rivali diretti mentre l'altra Aprilia, quella di Reggiani, scontava un errore prima e un banale inconveniente a una candela poi. Risultato: Chili 4° e Reggiani 8°.

Se la 250 fa soffrire, nella 125 continua la serie positiva per i colori italiani. Fausto Gresini è salito sul gradino più alto del podio in sella alla Honda ufficiale del team Pileri, mentre in testa alla graduatoria si mantiene il compagno di

squadra e campione del mondo in carica Loris Capirossi, anche se il pupillo di Paolo e Francesco Pileri in Austria non è andato oltre il sesto posto, attardato da problemi meccanici. Il tedesco Ralf Waldmann e la rivelazione di questo campionato, il giovane giapponese Noboru Ueda, sono stati i protagonisti di un duello entusiasmante con Gresini che ha infiammato gli 80.000 accorria Salisburgo e che ha visto uscire vincitore dall'ultima volta proprio l'italiano.

**L'australiano
Doohan re
delle 500
Cagiva solo 5°**

**Ordine d'arrivo
classe 125cc**

1) Gresini (Ita-Honda) in 33.47.096. Media km. 165.777; 2) Waldmann (Ger-Honda) a 0.048; 3) Ueda (Gla-Honda) a 0.452; 4) Raudies (Ger-Honda) a 1.427; 5) Spaan (Ola-Honda) a 1.580; 6) Capirossi (Ita-Honda) a 3.609; 7) Gramigni (Ita-Aprilia) a 29.176; 8) Vitali (Ita-Gazzaniga) a 29.538; 9) Bosio (Ita-Honda) a 30.532. **Miglior giro:** il 22° di Martinez (Spa-Honda) in 1.30.874. Media km. 168.088.

Classifica mondiale: Capirossi ai punti 94; Gresini 91; Waldmann 73; Ueda p.70; Luethi 50; Martinez p. 47; Spaan p. 41; Gramigni-Debbia-Raudies p.39.

**Ordine d'arrivo
classe 250cc**

1) Bradl (Ger-Honda) in 33.23.857. Media km. 182.945; 2) Cardus (Spa-Honda) a 7.818; 3) Zeelenberg (Ola-Honda) a 8.157; 4) Chili (Ita-Aprilia) a 9.054; 5) Cadalora (Ita-Honda) a 18.878; 6) Shimizu (Gla-Honda) a 32.197; 7) Reggiani (Ita-Aprilia) a 48.198; 8) Casoli (Ita-Yamaha) a 1.08.090; 9) Catalano (Ita-Honda) a 1.22.801; 10) Ricci (Ita-Hamam) a 1.23.529; 11) Pennese (Ita-Aprilia) a 1.24.240; 12) Colletti (Ita-Aprilia) a 1.24.250; 13) Colletti (Ita-Aprilia) a 1.24.250. **Giro più veloce:** il 29° di Rainey a 1.18.085. Media km. 195.618.

Classifica mondiale: Cadalora punti 121; Bradl p.111; Cardus p.99; Zeelenberg p.86; Reggiani p.69; Shimizu p. 62; Chili p.49; Schmid p.43.

**Ordine d'arrivo
classe 500cc**

1) Doohan (Aus-Honda) in 38.03.841. Media km 193.958; 2) Rainey (Usa-Yamaha) a 0.185; Schwantz (Usa-Suzuki) a 15.625; 3) Gardner (Aus-Honda) a 15.827. **Giro più veloce:** il 29° di Rainey a 1.18.085. Media km. 195.618. **Classifica mondiale:** Doohan punti 126; Rainey 111; Schwantz 90; Lawson 80; Kocinski 69; Gardner 66; Garriga 57; Ruggia 44.

Il circuito di Salisburgo è pericoloso e le proposte dei centauri sono disattese. Le dure parole di Cadalora.

«Noi piloti mandati allo sbaraglio per colpa dei burocrati»

SALISBURGO. «La manopola del gas si può ruotare in due direzioni: per aprire o per chiudere. È un modo di dire caro agli anglosassoni quando difendono a spada tratta il «oro» contestatissimo Tourist Trophy, l'ultima vera corsa su strada. Sessanta chilometri al giro, tra muretti, case, pali della luce e ogni genere di ostacolo: si corre ogni inizio primavera all'Isola di Man ma ormai è una follia fine a se stessa, al di fuori di qualsiasi campionato e validità internazionale. A Salisburgo invece è di scena nientemeno che il Motomondiale, la massima espressione del motociclismo da corsa, in un circuito pericoloso e fatiscente. Nelle ultime stagioni a Salisburgo non è successo nulla di veramente grave. L'«estremismo» è però aumentato, con i suoi lunghi rettilinei spezzati da due chicane e due curvoni da brivido, fasciati dall'immane guard-rail. Di vie di fuga attendibili, neanche a parlarne.

«Circuiti assolutamente sicuri non ne esistono» è l'opinione di Luca Cadalora, capoclassifica della 250 con la Honda ufficiale - e pensare di eliminare il motore rischia dalle corse in moto è impensabile. Certo, questo non vuol dire che non si possa fare qualcosa di tangibile, ma noi piloti siamo stanchi di batterci per delle proposte che inevitabilmente finiscono nel nulla». A forza di lottare però anche l'impermeabile governo del motociclismo, nella Federazione internazionale di cui nessuno, squadre e piloti, sembra volersi riconoscere più, ha preso delle decisioni e si è finalmente assunto certe responsabilità: il Motomondiale è cambiato moltissimo - assicura Franco Uncini.

L'ultimo italiano ad aver vinto un Campionato del Mondo della 500, nel 1982 - Ricordo con terrore il circuito finlandese di Imatra in Finlandia, tra alberi, vie cittadine e persino la ferrovia; anche correre sul vecchio tracciato cittadino di Brno, in Cecoslovacchia, oggi sarebbe considerato una pazzia».

L'ex campione mondiale Kenny Roberts della sicurezza aveva fatto una delle sue grandi battaglie già nel 1979 quando aveva lanciato una sfida alla Federazione internazionale con la proposta delle «World Series». Ma, a distanza di anni, scuderie e piloti hanno gravi e precise responsabilità. La «voce dell'innocenza» per una volta è quella di Fausto Gresini, tra i protagonisti della 125 con la Honda del team Pileri: «All' vigilia del gran Premio d'Ungheria, lo scorso anno, in molti ritenevano che in caso di pioggia non si sarebbe dovuto correre perché il tracciato non forniva nessuna garanzia di sicurezza, altri invece avrebbero voluto prendere il via lo stesso. Le motivazioni però, da entrambe le parti, non avevano sempre a che vedere con la pericolosità del circuito: Carlos Cardus, ad esempio, era in testa al Mondiale e non correre avrebbe significato non rischiare la leadership della 250; John Kocinski, al contrario, fuggiva da inseguire e voleva a tutti i costi scendere in pista».

Per molti piloti, insomma, siano essi privati a caccia di popolarità e di premi corse per sopravvivere oppure driver superufficiali in lotta per il primato, parlare di sicurezza è diventato un vero e proprio lusso; un lusso che la classifica del Motomondiale concede sempre più di rado. □C.B.

Sport e avventura. Gérard d'Aboville, navigatore solitario specializzato in imprese impossibili, partirà il 20 giugno dal Giappone per tentare la traversata oceanica in canoa. Vuole arrivare in California in 5 mesi: vogherà 12 ore al giorno per 10mila chilometri

Un forzato dei remi in mezzo al Pacifico

Un uomo tranquillo ma freneticamente impegnato nella ricerca dell'impresa clamorosa, della lotta solitaria alle forze della natura. Undici anni fa aveva traversato l'Atlantico con una barca a remi da lui stesso progettata. Ora ci riprova sull'Oceano Pacifico, distanza doppia e difficoltà al limite della sopravvivenza, con nuove tecniche e uno sponsor, la ditta italiana di orologi Sector.

**DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CESARATTO**

LA TRINITE SUR MER. (Francia) «Ma per questa volta sono le prime parole di Gérard d'Aboville approdato in Bretagna undici anni fa dopo settantuno giorni e cinquemila chilometri di oceano Atlantico attraversati con la sola forza dei remi. Una piccola imbarcazione da lui progettata, trecento litri d'acqua e centinaia di scatolette di tonno «Captain Cook», lo sponsor che diede il nome alla barca e gli alimenti al navigatore solitario. Il 20 giugno dal porto giapponese di Yokohama d'Aboville, 45 anni fa, la metà dei quali passati da un capo all'altro del mondo progettando stupefacenti imprese, scenderà nel suo piccolo, nuovo giuoco di sopravvivenza, cominciando a battere i flutti con i remi. Solo come sempre, come undici anni prima, come nelle tante occasioni, la Parigi-Dakar in moto, il raid del Mar della Cina, quello di duemila chilometri sul Niger, la traversata a vela Hong Kong-Manila. Un professionista, o meglio uno stakanovista dell'avventura.

Erede di una stirpe di conti di Bretagna, una azienda agricola mandata avanti in qualche modo, d'Aboville vive nel maniero dove accanto ai cimiteri militari d'una generazione guerriera ripone i suoi trofei e prepara l'ultima caccia alla gloria. Qui si isola per concentrarsi su quello che l'aspetta e registrare meticolosamente ogni grammo di carbonio, controllare e rivedere ogni particolare della canoa costruita per lui, per portarlo faticosamente da un capo all'altro del Pacifico in una corsa di oltre diecimila chilometri e di quasi cinque mesi di schiavitù ai remi. L'aspetto dodici ore al giorno di voga in acque imprevedibili e con la sola compagnia di un radio a batterie solari e del sogno di gloria che cresce nei metri guadagnati a forza di braccia e in numero di candele consumate nella minuscola cuccetta ricavata nella poppa coperta della sua canoa.

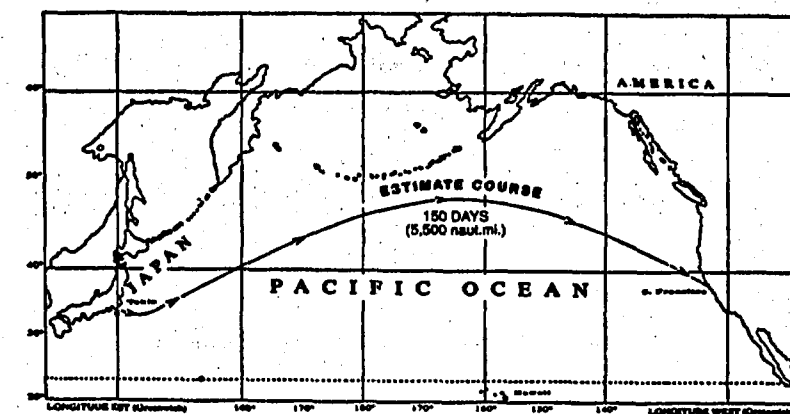
Se le mani resisteranno, il resto non sarà troppo complicato. Per questo d'Aboville ai trecento chili di cibo liofilizzati necessari ai cinquantacinque giorni di traversata ne ha aggiunti quattro di creme ammorbidenti, quelle un tempo riservate alle casalinghe troppo a contatto con acqua e detergenti. Lo preoccupano più le mani che l'allenamento alla fatica, obiettivo questo che conta di raggiungere cammin facendo, aumentando progressivamente il tempo ai remi, imponendosi cronometriche cadenze e farmaceutiche dosi alimentari. Questa volta d'Aboville parte senza acqua. L'ha rimpiazzata con un po' di vino breton, quello che con un pizzico di esibizionismo etichetta col suo nome, e con una pompa desalinizzatrice, vero strumento principe della spedizione. Messa in azione dal carrello da canottiere sceso da d'Aboville per il suo reame, è considerata la chiave dell'impossibile impresa. Una scorta di cinquemila litri d'acqua sarebbe stata il minimo per tentare. E cinquemila chili è tutto il peso della barca che l'impianto conte vuol portare dal Giappone alla California seguendo le rotte del Nord.

I nemici sono quelli di sempre, domati in Atlantico dall'infondata della barca e dalla facilità di redenzione. Cinque volte «Captain Cook» si era rovesciata, spinta e sbattuta incontrollabilmente dalle

forze del mare. Sigillato nella cuccetta, ogni cosa e lui stesso legati al destino della barca, d'Aboville sfida col Pacifico e le inevitabili tempeste, se stesso e la prigione delle sue ambizioni. Nessuno ha mai fatto tanto e pochissimi hanno pensato di farlo. D'Aboville è. La galera, quella di settantuno giorni in atlantica solitudine, è acqua passata. Insignito della Legione d'Onore, si sente pronto per nuove folle. Oggi collauda la barca, prova i remi

e gli spazi di un'intimità in cerca di gloria. Nelle acque ferme dei fiordi della Bretagna, a due passi dalla contea degli avi, tra i pescatori di ostriche che lo riconoscono e salutano con aria stupita, Gérard d'Aboville studia i particolari. Scalmi, carrello, pompa desalinizzatrice, derive e serbatoio per raddrizzarsi, timone. Poi il carico di liofilizzati, le vitamine, i sali minerali, gli indumenti. Non devono andare veloci, si ripete, devo andare veloce. Oltre la noia e

il vuoto mentale. Per questo conta e riconta le candele rosa che gli faranno compagnia scendendo, nei consumatori, il passare delle notti in balla del mare. Lui sogna di essere ancora una volta il primo a riuscire. E il sogno questa volta l'ha varato col partner italiano che ha dato il nome alla barca facendogli dimenticare la galera di undici anni fa e facendogli sposare la filosofia del «datemi uno sponsor e vi sollevorò il mondo».



La rotta che seguirà d'Aboville nella sua traversata solitaria del Pacifico dal Giappone agli Stati Uniti vogando per 5.000 miglia. Sopra, lo scafo svizzero Merit protagonista di una brutta partenza nel «Giro d'Europa a vela»

E parte il lungo viaggio dell'Europa a vela

DAL NOSTRO INVIATO

LORIENT (Francia). In giro per i mari d'Europa sotto le stelle della Comunità europea. Dalla Bretagna all'Irlanda per scendere verso il Portogallo, passare Gibilterra e approdare a Santa Margherita Ligure dopo aver fatto tappe mediterranee in Spagna e Francia.

È il programma del «Giro d'Europa a vela», una regata di ventinove giorni che ha preso ieri il via da Lorient in Francia. Presenti le migliori vele di tredici paesi, dai trimarani velocissimi ai maxi-yacht del giro del mondo. Una ennesima sfida questa sostenuta dal Parlamento europeo in cerca di propaganda, ma anche una gara che mette di fronte, per la

prima volta e seppure ad handicap e con classifiche diverse, multiscifi e monoscifi dalle tecnologie più sofisticate.

Veri mostri che planano sulle onde, faranno gara a sé i trimarani che per arrivare nelle acque liguri insieme ai più tradizionali yacht, i «ragni», come li chiamano qui, nella loro patria, dovranno percorrere oltre 3.400 miglia contro 2.600. Un abisso che dice lunga sulle diverse prestazioni di cui sono capaci i trimarani che scivolano sull'acqua ben oltre la velocità del vento.

Una regata a tappe nella quale le

differenze tecniche avranno tanto peso quanto quello dell'abilità degli skipper. Una sfida sulla leggerezza delle imbarcazioni e sulle scelte tattiche dei timonieri, un confronto tra i veterani delle regate di velocità, tra i patiti di quelle in solitario, tra gli specialisti del Giro del mondo.

Ieri, alla partenza, si è subito verificato un clamoroso colpo di scena. Il trimarano favorito, «Pierre l'encondotto» dalla francese Florence Arthaud, è stato subito costretto al ritiro per una clamorosa collisione con due imbarcazioni della Marina che avrebbero dovuto proteggerlo dalle barche degli spettatori. Grossi pro-

blemi anche per lo svizzero Merit di Pierre Fehlman, un altro dei concorrenti più accreditati, che ha rotto il boma della randa riuscendo però a proseguire. Profittando delle disgrazie altrui, alla prima boa del percorso è transitato per primo Fujicolor II di Mike Birch (Can) davanti a Rmo di Bourgnon (Fra).

E gli italiani? Per la lotta sui mari dell'Europa sono partiti in tre. Saffio di Giorgio Falck, Longobarda di Lorenzo Bortolotti, Charles Jourdan di Sandro Buzi. Dei tre solamente Saffio è in acqua sin dalla prima tappa con ambizioni non nascoste nella sua categoria. □G.C.

Vecchi campioni e volti nuovi
Oliva è solo un antipasto
La boxe italiana sogna
un'estate tutta mondiale

GIUSEPPE SIGNORI

È stato davvero un «euro-peo» di basso livello, un autentico «mis match» (cattivo combattimento) hanno scritto gli osservatori inglesi presenti sotto il tendone del circo che, a La Spezia, sabato notte ha ospitato il campione in carica per i pesi welters Patrizio Oliva e lo sfidante di turno Errol Alphonso McDonald un ragazzo alto di statura (mt 1,78) quanto acerbo e sconclusionato nella sua «boxe».

Naturalmente ha vinto il meno peggio, ossia Patrizio Oliva, mentre McDonald ha subito la sua prima sconfitta. Evidentemente nel passato questo inglese di origine giamaicana deve aver sempre trovato sul ring avversari di classe C salvo Kid Milo con il quale pareggiò nel 1986 e che oggi è diventato un discreto peso medio. Del resto Errol McDonald, che ha 25 anni, nelle classifiche britanniche figura al settimo posto tra i pesi welters che hanno come campione Del Bryan. Se la scelta di Errol McDonald è stata fatta, davvero dai burocrati dell'European Boxing Union (EBU) significa che in questo parigioso ente si sono annidati tanti incompetenti oppure gente interessata al sottobanco. Ormai la boxe è diventata un business indecoroso, gli imprenditori per i loro campioni pretendono sempre sfidanti modesti, per non dare ridicoli.

Rocco Agostino ed alcuni sapientoni della stampa avevano descritto Errol McDonald pugile attendista, proprio come Patrizio Oliva: invece il napoletano ha aggredito il napoletano con quasi 12 round con larghe ventate di sinistro e di destro, tutte impresse. Il suo famoso destro, quello del venti ko, ottenuto dal 1985 al 1991 McDonald lo ha sempre sparato troppo da lontano e spesso a giunzione semiaperto. Un colpo del genere poteva far del male soltanto alle mosche; quindi Oliva scappando, ribattendo ogni tanto con colpi

leggeri ma precisi, usando il suo «mestiere» non sempre corretto, sotto lo sguardo casalingo e forse compiaciuto dell'arbitro francese Raimond Bachelet, non ha corso eccessivi pericoli, salvo che nel quarto assalto. Poi, quando l'arbitro francese, tanto per far qualcosa, ha richiamato per la terza volta Errol McDonald al 26° del dodicesimo e ultimo assalto, la squallida dello sfidante è stata inevitabile. Di conseguenza Oliva è stato privato di una chiara vittoria ai punti, addirittura larghissima per i punteggi eccessivamente casuali di monsieur Bachelet e dei due giudici: 7 e 8 punti di vantaggio, al termine dell'undicesima ripresa.

L'Italia sta diventando il Paese delle squallide facili: basta pensare alle vittorie mondiali di Massimiliano Duran contro il portoricano De Leon (27/7/90) in Sicilia e con il francese Wamba (8/12/90) a Ferrara. Il domani di Patrizio Oliva dovrebbe chiamarsi Antoine Fernandez, un francese in declino, per l'europeo, mentre il sogno del napoletano sarebbe quello di arrivare al mondiale dei welters IBF lasciato libero dal pericoloso Simon Brown che ha conquistato il titolo WBC. Rocco Agostino tenterà di trovare per Oliva possibilmente un perditore.

Intanto, prossimamente non mancheranno pugni in Italia. Sabato (15/6) a Montichiari, Brescia, Maurizio Stecca difenderà la cintura mondiale del piuma WBO contro lo sconosciuto messicano Fernando Ramos Salas, mentre ad Avezzano (13/7) Gianfranco Rosi, campione dei medi junior IBF, affronterà lo sfidante statunitense Glenn Wolfe. Sette giorni dopo, alle Valli di Comacchio, Massimiliano Duran concederà la rivincita al colorato Anacleto Wamba per il titolo massimiliano-leggiero WBC, infine il 27/7 a Capo d'Orlando (Oppure a Trivoli) Mauro Galvano, campione dei super medi WBC, si misurerà con Ron Essett, il «dragone» di Indianapolis.