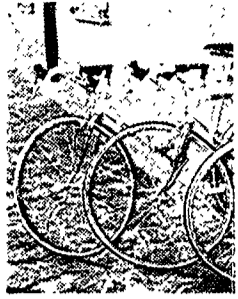


Oggi la Sanremo



Argentin, dato per favorito quasi ogni anno, ha sempre fallito, ma i bookmaker insistono: è lui il numero uno Indurain, insidia straniera, categorico: «Corro solo per vincere». Bugno e Chiappucci giocano a nascondersi

# La pedalata delle beffe

## Segreti di una corsa facile e dannatissima

Fascino di una corsa con mille sfaccettature impalpabili, nascoste dietro l'angolo di un qualsiasi punto del tracciato. Ci fosse una grande salita il discorso sarebbe più semplice, la selezione sicura. Undici anni fa hanno incluso nel percorso la Cipressa che da San Lorenzo al Mare porta a quota 240, un dislivello che può scremare il gruppo, ma che non spaventa. Anche sui Tre Capi, anche sul Berta la situazione è di solito confusa e nemmeno il Poggio offre garanzie assolute per chi volesse sguagliarsela. Perciò dice bene Bugno quando sostiene che la Sanremo è una competizione lunga e complicata, ma senza una zona particolarmente dura e adatta alle azioni di forza.

Intendiamoci: si può anche vincere per distacco, giusto come ha fatto Bugno nel '90, giusto come si è visto con Chiappucci lo scorso anno, però sono fughe che nascono dal caso e non provocate dalle condizioni del terreno. E tuttavia ecco alcuni segreti. Primo: pedalare in testa, non dopo la trentesima posizione, vuoi per evitare collisioni in un gruppo di duecento concorrenti, vuoi per controllare i vari movimenti. Secondo: scollinare in buona posizione sul Turchino perché subito dopo c'è la tremenda discesa su Voltri dove sovente il plotone si spacca. Inseguire è sempre uno spreco di energie e può capitare di trovarsi in compagnia di gente che non collabora, può capitare che sul lunghissimo 400-500 metri di ritardo diventano presto due o tre minuti da recuperare. Terzo: gli scattisti come Argentin possono anche aspettare il Poggio, i passisti come Ballerini devono cercare il colpo da lontano. Quarto: importante il gioco di squadra, importante per i capitani disporre di gregari robusti, capaci di sostenere il numero uno per tre quarti della gara. In sostanza la Sanremo è principalmente una guerra di nervi: chi li ha più saldi, chi non perde la concentrazione, ha buone possibilità per andare sul podio.

Parte questa mattina, alle ore 9,20, da via della Chiesa Rossa, l'83ª edizione della Milano-Sanremo. La corsa, valida come prima prova di Coppa del Mondo, si snoda su un percorso di 294 chilometri. Grande favorito è Moreno Argentin, mentre Bugno e Chiappucci (vincitore dell'ultima edizione) giocano a nascondersi. In televisione, su Raiuno, dalle ore 15, le fasi conclusive della corsa.

DARIO CECCARELLI

MILANO. Tutti chiusi nei loro motel. Proprio vero: come direbbero i nostri padri, non ci sono più le Sanremo di una volta. Ora, il nuovo fondale della corsa dei fiori è costituito dalla lugubre tangenziale di Milano dove i corridori vengono accartocciati in plastici e confortevolissimi motel. Affon, Bruzzone, Assago. Proprio qui ad Assago, chiuso a doppia mandata, si è rifugiato Moreno Argentin, l'inquieto e superfavorevole leader dell'Ariostea.

Su di lui, infatti, grava uno strano sortilegio. Da 11 anni, pur venendo quasi sempre indicato come probabile killer della corsa, non riesce mai a centrare il bersaglio. Tanti i motivi: sfortuna, una telefonata sabotatrice nella notte, la felice giornata di un outsider, Costi, Moreno, caricato come una molla dopo aver stracciato la concorrenza alla Tirreno-Adriatico, preferisce evitare qualsiasi previsione: «Ho già

detto e fatto abbastanza, ora bisogna solo correre. Sto bene, ci tengo a vincere, ma se andasse male non ne farei un dramma».

Nulla è scritto, tutto è possibile: è lo slogan di questa 83ª Milano-Sanremo che, Argentin a parte, vede pochi big in pole position. Sia Bugno che Chiappucci, cioè i vincitori delle ultime due edizioni, si divertono a nascondersi. Chiappucci, poi, sta subendo una singolare metamorfosi. L'omino di ferro, il moto perpetuo del ciclismo italiano, ha infatti clonato un replicante che presenta delle significative mutazioni genetiche. Ora corre di meno, serena dal calendario gli appuntamenti più significativi, critica addirittura quelli che non scendono mai dalla bicicletta. Ascoltato: «Mi sono allenato, senza esagerare, sul lago di Garda. Non vado forte come l'anno scorso, però mi sembra che gli altri stiano davvero esagerando. Sono partiti tutti trop-

po forte. Mi hanno criticato perché correvo come un assaiatano, ma ora questo errore lo fanno loro. Comunque, non parto battuto. In questa corsa l'importante è non farsi prendere di sorpresa».

Stesso discorso per Bugno. «Non vado al massimo - dice il campione del mondo - ma a Sanremo si può vincere anche senza essere al 100%. Ho parlato con Fignon e abbiamo studiato un piano d'azione. È un ragazzo intelligente, con lui non dovrebbero esserci problemi».

Che corsa sarà? Inutile strizzarci il cervello. Negli ultimi anni, per esempio, i velocisti sono andati a secco. Bisogna risalire al 1980 (Gavazzi) per trovare un sprinter vincente. Negli ultimi due anni sono state premiate le iniziative coraggiose e solitarie. Ma non è detto che andrà così. Su Argentin, che è dato favorito anche dai bookmaker (1 a 3), ci sarà una marcatura strettissima. E magari poi scappa via un piccolo pallino qualsiasi. Tra gli stranieri i guardati a vista sono: Sorensen, Goll, Massens, Reminger, Bernard, Indurain. Il vincitore del Tour comincia oggi la sua campagna d'Italia. «Corro solo per vincere», ha detto con la sua cordiale sicurezza. Una cosa, comunque, l'ha colpita: che l'America a due ruote ha la forma di un vecchio Sivale.

## Brogliaccio da suiveur La neve sul Turchino e una tazza di brodo

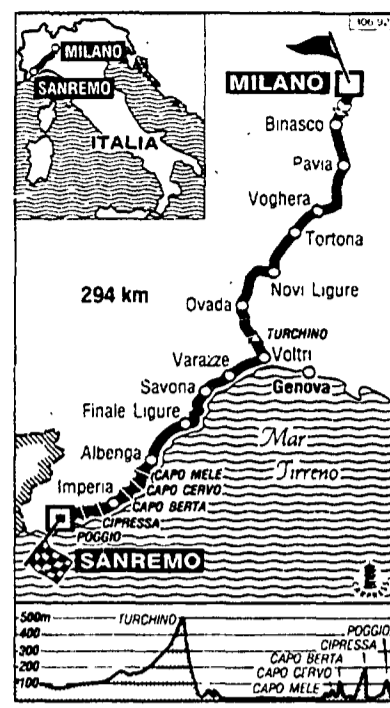
GINO SALA

MILANO. Ieri, nel centro storico di Milano, Piazzetta Reale, dovevano radunarsi le forze dell'ottantatreesima Milano-Sanremo, ma non è stato così, non abbiamo visto nessun campione, nessun luogotenente, nessun gregario. Tutto è limitato alla verifica delle licenze portate dai direttori sportivi. Le punzonature, insomma, non esistono più. Da un paio d'anni il ciclismo moderno ha cancellato i contatti umani, quegli incontri che facevano propaganda, che univano atleti e tifosi, che davano sostanza al popolare sport della bicicletta. Vigilia nel deserto, pubblico deluso: tutti rintanati negli alberghi. La cara e vecchia Milano-Sanremo è nata nel lontano 1907 ed è una storia che cammina a braccetto con usi e costumi del nostro paese, è un'avventura ricca di episodi esaltanti, di ricordi, di curiosità e di imprese, di gente che si alza di buon mattino per

salutare il gruppo in partenza dalla sponda del Naviglio, che aspetta sul curvone di Voghera, a Tortona, a Novi Ligure, sul Turchino, a Savona, sui Tre Capi, sulla Cipressa e avanti così fino al traguardo. I ricordi, dicevo. Stoglio qualche pagina di cronaca ingiallita dal tempo e leggo che la madre di Rossignoli (corridore di Pavia) attendeva il figlio per offrirgli un ombrello che l'avrebbe riparato dalla pioggia. Un pensiero che non poteva essere apprezzato. Era la prima edizione e vincerà il francese Petit Breton. L'anno dopo s'impone il belga Van Hauwert che per allenamento aveva pedalato da Parigi a Milano. Nel 1910 venti centimetri di neve nella discesa del Turchino. Corridori intirizziti dal gelo, soltanto quattro classificati e il vincitore Christophe che racconta la sua odissea. «Per salvarmi mi sono rifugiato in un casolare. Ho bevuto una

tazza di brodo caldo. Ho chiesto biancheria asciutta, mi sono infilato un vecchio paio di pantaloni di frustagno opportunamente accorciati da un taglio di forbice e ho ripreso così morale alle stelle...». Tante Sanremo e un libro d'oro in cui per sette volte rimbomba il nome di Merckx e per sei quello di Girardengo. Quattro successi di Bartali, tre affermazioni di Coppi e di De Vlaeminck. Nel 1946 Coppi scappa a Binasco (dodicesimo chilometro) e conclude la meravigliosa cavalcata con 14 minuti sul francese Tessiere. Nel '47 Bartali fa piangere Ezio Cecchi, detto lo scoppio di Monsummano. Piange l'umile Cecchi perché raggiunto e superato da Ginettaccio a 18 chilometri dalla striscione. Nel '48 e nel '49 ancora Coppi, nel '50 di nuovo Bartali con una volata superba, dove lo sconfitto è nientemeno che Rick Van Steenberghe. Poi la doppietta

di Lorito Petrucci e qui giunti 15 anni di vittorie straripanti. A rompere l'incantesimo è l'ex muratore Michele Dancelli, eroe di una fuga nata all'uscita di Novi Ligure. E possiamo anche far punto sul passato. Possiamo avvicinarci al presente con Francesco Moser che nell'84, dopo il record dell'ora di Città del Messico, si gode la brezza di Sanremo con le braccia al cielo. Il trentino ringerà poi Chinietti che gli aveva fatto l'elastico nella discesa del Poggio e per classico s'intende un rallentamento che tiene a distanza gli inseguitori. E come ripagherà Francesco? Ripagherà nel Giro della Provincia di Reggio Calabria bloccando i tentativi dei cacciatori di Chinietti. Nelle ultime sette edizioni spicca la doppietta di Fignon ('88-'89), spiccano i voli di Bugno e di Chiappucci. E oggi? Molto dicono che sarà il giorno di Argentin. Dicono...



Il tracciato della Milano-Sanremo, classichissima di primavera dalla pianura padana alla riviera ligure per 294 chilometri e il profilo altimetrico della gara valida come prima prova della Coppa del Mondo con la «cima» del Turchino

Automobilismo. A 18 mesi dall'incidente con l'elicottero e una serie di operazioni alla mano, il pilota rientra oggi a Monza nel Campionato Superturismo. «Sono il solito incazzoso ed entusiasta. La F1? Chissà, con i nuovi cambi semiautomatici...»

# Nannini ricomincia dalla A di Alfa Romeo

A un anno e mezzo dal drammatico incidente con il suo elicottero, Alessandro Nannini torna ufficialmente alle corse automobilistiche alla guida di un'Alfa Romeo Gta. L'ex pilota di Formula 1 ricomincia dal Campionato italiano Superturismo che inizia oggi sul circuito di Monza. «Non ho mai smesso di pensare di essere un pilota, anche quando il mio braccio sembrava marmellata».



Alessandro Nannini al volante dell'Alfa Gta turbo 4 ruote motrici, versione da corsa della nuova «155»

DANIELE AZZOLINI

La voglia di farcela non lo ha mai lasciato in pace. Alessandro Nannini sa la porta dietro, insieme con i ricordi, la faccia tosta, quel parlare senza che taglia corto, i fantasmi di quella sera, con l'elicottero che venne giù come un pupazzo buttato dalla finestra, li ha tutti cacciati. Paura? «Chi, io? Mai avuta». L'elicottero si abbatté davanti alla villa del padre, il 12 ottobre del 1990. Trecentocinquante giorni e otto operazioni dopo, Nannini si è seduto di nuovo al volante di un'auto da corsa. Sono passati altri sei mesi e una nuova operazione, e ora Alessandro torna già in gara. Oggi sarà in pista a Monza, seduto sui 400 cavalli nuovi di zecca della Gta Alfa 155 Q4, quattro ruote motrici per 300 chilometri di velocità. E senza neanche dare

strappi al motore. «Non è una formula uno - dice Nannini - ma è una macchina viva, che fa sentire tutta la forza che ha dentro. Per me va bene. Mi ha riportato nel mondo delle corse, mi sta facendo sentire quei rumori e quegli odori che cominciavano a mancarmi. Il greve della benzina, lo stridio delle frenate. Non so se riuscirò mai a tornare in formula uno, ma di certo è meglio stare qui che non a lavorare con mio padre. Ci ho provato tre mesi ed eravamo tutti e due all'esaurimento nervoso». Con la sua mano, quella del braccio che gli hanno riattaccato, che continua ad esercitare stringendo una spugna, in continuazione, giura che ogni tanto ci si mette a parlare. «Giene dico di tutte, la insulto. Sul luogo dell'incidente, di quei minuti trascorsi senza rius-

scire a svenire, guardando il braccio che non c'era più, ha fatto costruire una pista sterrata, tre chilometri lungo i campi della villa del padre. Lì si è allenato per mesi, di nascosto, su una macchina da rally tenuta in piedi con lo scotch». Testa

dura? «Peggio, sono anche un po' malto». Nannini, è solo una questione di fegato, oppure è incoerenza? No, anzi, mi sento ormai abbastanza tranquillo delle mie possibilità. Non avrei mai ac-

cettato di correre, se non fosse stato così. Il segreto è darsi degli obiettivi, e poi crescere con loro. Per me è normale pensare di essere un pilota, e non ho mai smesso di farlo, neanche quando ero a letto e il mio braccio sembrava una mar-

mezzata. Quando ha capito che ce la poteva fare? Non si tratta esattamente di capirlo, ma di sentirselo dentro. E questo è successo subito. Ricordo di essere svenuto sull'autoambulanza solo poco prima di entrare in ospedale, al Careggi. Sapevo tutto, capivo tutto, avevo visto il mio braccio che non c'era più. Poi quando mi sono risvegliato, l'ho rivisto al suo posto, riattaccato. Certo, faceva pena a guardarlo, ma per me era sufficiente, sono esplosio di gioia, e ho pensato che se quello era stato possibile, allora lo sarebbe stato anche tornare a correre.

Ma il sogno della formula uno? È lì, non si muove. Speravo di più all'ultima operazione, ma non ha cambiato molto le cose. Chissà, con i nuovi cambi semiautomatici... inutile sperare. Ora c'è l'Alfa Superturismo. So di avere un bolide. Ricomincio dal campionato italiano, come quando ero un bimbo. Ma ricominciare mi piace.

E vincere? Più che mai. Sono convinto di ottenere subito un buon risultato. Mi darebbe una carica particolare.

È cambiato qualcosa nel suo rapporto con la macchina, con la velocità? Poco. È cambiato il fisico, perché ora peso cinque chili più di prima. Pensieri e parole, come si dice, restano gli stessi. Sono sempre entusiasta ed incuriosito. Alla velocità mi sono riabituato subito. Al Mugello, durante la prima uscita con la macchina di Prisca Tanuffi, una vera amica, pestavo sul gas e andavo piano. Ma all'ultimo giro già avevo ottenuto il record della pista.

E amici, in Formula uno le sono rimasti? Patrese è quasi un fratello. Con gli altri è inutile cercare una cosa così difficile come l'amizia. L'ambiente è fatto da gente che vuole vincere, troppo spazio per il resto non c'è. Mi viene da ridere quando sento dire che Senna è un figlio di buona donna e Prost, invece, è un gentiluomo. Nel circo nessuno ha voglia di perdere, questa è la verità.

E questa stagione di formula uno, come la vede? Mansell va forte, ma tutte le case dovranno migliorare. Aspettiamo, dunque. La soluzione aerodinamica della Ferrari mi sembra molto interessante, valida per il futuro.

F1, prove del Gp del Messico Senna, pauroso fuoripista Mansell velocissimo leader. Le due Ferrari da buttare

# F1, prove del Gp del Messico

CITTÀ DEL MESSICO. Prove drammatiche sulla pista «Hermandos Rodríguez» in vista del Gran premio del Messico di Formula 1 di domani. Il campione del mondo Ayrton Senna dopo 17 minuti dall'inizio della sessione di prove ufficiali ha avuto un pauroso incidente. Giunto alla doppia curva Ald ha toccato leggermente il cordolo con una gomma e la monoposto è schizzata fuori-pista. La McLaren prima è finita nel prato e in seguito ha urtato con violenza contro una barriera. Grande spavento: ci sono voluti ben dieci minuti per estrarre il pilota brasiliano dalla vettura distrutta. Una volta riusciti a liberare il pilota che si lamentava per un dolore alla gamba sinistra è stato trasportato in barella all'infirmeria del circuito. In un primo momento si è temuto la frattura della caviglia. Poi, dopo le prime cure e i primi esami, l'allarme è rientrato. La diagnosi stilata parla di forte contusione. Per tranquillizzare la squadra inglese Senna - che ha saltato chiaramente l'ora di qualificazione - si è presentato zoppicando al box. Per ora con un tempo modestissimo resta fuori dalla griglia di partenza. Oggi dovrà decidere se ripresentarsi in pista. In campo senza la stella Senna, protagoniste assolute in positivo le due Williams con Mansell e Patrese e in negativo - ancora un avvio - le Ferrari di Alesi e Capelli. Segnalazione felice per l'ottima prestazione del giovane tedesco della Benetton Michael Schumacher che è riuscito a spezzare la supremazia assoluta delle Williams piazzandosi in seconda posizione alle spalle del leader Nigel Mansell che ha stabilito il record della pista in prova. Sul fronte dei piloti italiani oltre a Patrese, scatenati Andrea De

Cesaris (sesto con la Tyrrell), Pierluigi Martini (settimo con la Dallara) e Modena (ottavo con la Jordan). Disastro al primo appello la prestazione delle Ferrari: Capelli si è fermato al dodicesimo posto (staccato di quasi 4 secondi da Mansell) addirittura peggio Alesi ventunesimo intruppato tra le comparse. La macchina non va: sobbalza, sbanda: tutto sbagliato, tutto da rifare. Questi i tempi ufficiali della prima sessione di prove: 1) N. Mansell (Williams Renault) 1.16.346; 2) M. Schumacher (Benetton) 1.17.554; 3) R. Patrese (Williams Renault) 1.17.908; 4) G. Berger (McLaren) 1.18.604; 5) M. Brundle (Benetton) 1.18.937; 6) A. De Cesaris (Tyrrell) 1.19.423; 7) P.L. Martin (Dallara) 1.19.767; 8) S. Modena (Jordan) 1.19.957; 9) J. J. Lehto (Dallara) 1.19.982; 10) C. Fitipaldi (Minardi) 1.20.042; 11) M. Hakkinen (Lotus) 1.20.145; 12) - L. Capelli (Ferrari) 1.20.223; 13) M. Gugelmin (Jordan) 1.20.246; 14) G. Tarquini (Fondmetal) 1.20.386; 15) - J. Herbert (Lotus) 1.20.450; 16) T. Boutsen (Ligier) 1.20.709; 17) O. Grouillard (Tyrrell) 1.20.709; 18) G. Morbidelli (Minardi) 1.21.019; 19) E. Comas (Ligier) 1.21.122; 20) M. Alboreto (Footwork) 1.21.396; 21) J. Alesi (Ferrari) 1.21.434; 22) A. Suzzuki (Footwork) 1.21.617; 23) - B. Gachot (Venturi) 1.21.656; 24) A. Chiesa (Fondmetal) 1.21.902; 25) U. Kayatama (Brabham) 1.22.188; 26) E. Vande Poele (Brabham) 1.22.937. Non qualificati: Ayrton Senna (McLaren), Paul Belmondo (March) e Wendlinger (March). Giovanni Amati: non ha partecipato alle prove: non è neppure uscito dai box.

Pallavolo Equilibrio 1-1 nelle semifinali dei play off

ROMA. Nella seconda gara delle semifinali scudetto Messaggero e Maxicono sono riuscite a parreggiare i conti. I romagnoli, usciti sconfitti per 3 a 1 nel primo incontro, ieri sera hanno rifilato un secco 3 a 0 (15-3; 17-15; 15-9) alla Sisley di Treviso. La Maxicono, invece, ha espugnato il campo della Mediolanum per 3 a 1 (15-12; 15-17; 10-15; 13-15). Il Messaggero ha giocato in casa a Ravenna davanti a 3200 persone: tutto facile e conclusione in un'ora e mezzo di gioco. I parmigiani hanno rimediato allo scivolone casalingo andando a vincere a Milano regalando una cocente delusione ai 6700 presenti. La terza partita della sfida semifinale dei play off si giocherà domani con inizio alle 17,30.

Sci. Ottava vittoria della stagione a Crans-Montana e record azzurro. E domani la Coppa del mondo chiude

# Il «gigante» Tomba porta a cento l'Italia

L'ottava volta di Alberto Tomba che ha dato all'Italia la centesima vittoria in Coppa del mondo. Vi ha contribuito con 27 successi, di cui 8 ottenuti, appunto, in questa stagione. Col trionfo di Crans-Montana Alberto ha conquistato la Coppa del «gigante» che aggiunge a quella dello slalom vinta con largo anticipo. Ora alla conclusione della Coppa del Mondo manca solo la corsa tra i pali stretti di domani.

REMO MUSUMECI

La Coppa del Mondo che si sta per concludere è quasi la copia carbone della Coppa di quattro anni fa. Allora vinse uno svizzero, Pirmin Zurbriggen, e stavolta ha vinto uno svizzero, Paul Accola. Allora vinse un austriaco, Hans Pieren, e stavolta ne ha vinto otto (ma marca lo slalom di domani). Allora il campione azzurro dominò le Coppe dello slalom e del «gigante» e stavolta

ha ripetuto quel risultato. La differenza sostanziale sta nel fatto che allora perse la Coppa per distrazione o per troppa sicurezza. Stavolta la Coppa l'ha persa per calcolo, nel senso che ha badato a vincere le corse che poteva vincere. Tutto regolare, con la novità, però, che sulla vittoria di Paul Accola nessuno avrebbe scommesso un franco. Ieri Alberto ha trovato una

pista di neve fradicia tenuta insieme dal soffio di ammonio e dal freddo della notte. E ha confermato che può vincere su qualsiasi tracciato: ripido, gelato, piatto, mulo, doro. È il re dei pali larghi. Grande come Ingemar Stenmark, capace di gestire qualsiasi gara con un talento straordinario e con una forza fisica eccezionale. Alberto Tomba aveva 72 punti di vantaggio sullo svizzero Hans Pieren e questo era l'unico trionfo di una corsa che aveva poco da dire. Gli unici atleti motivati erano i norvegesi e infatti dopo Alberto in classifica ci sono Kjell Andre Aamodt e Didrik Marksten, due giovanetti che sono già il futuro dello sci. Qualcuno temeva di trovare un Alberto Tomba con poca voglia di correre, soprattutto per la lunga pausa che si era concessa dopo la non felice esibizione nel SuperG giapponese. E invece l'uomo della pianura

padana ha nuovamente incendiato le sue legioni con una corsa splendida. Nella prima discesa era in netto ritardo al rievamento intermedio e gli è bastato il ripido muro finale per risolvere il problema. Nella seconda manche era già sicuro di conquistare la Coppa dei pali larghi perché il rivale svizzero era abbastanza lontano e così ha scelto in totale scioltezza offrendo un'esibizione di grande spessore tecnico e agonistico. Paul Accola voleva far bella figura davanti alla sua gente ma a livello di motivazioni era quasi rasoterra. Ha fatto il solito posto giusto per dimostrare di aver messo le mani sulla Coppa con pieno merito. Con molte motivazioni c'era Sergio Bergamelli che ha corso in modo egregio sul terreno peggiorato, per lui che ama i pendii ghiacciati e ripidi. E quindi niente di nuovo sotto il sole

primaverile di Crans-Montana. Alberto Tomba che vince non è una novità. E non fanno novità nemmeno i norvegesi che gli stanno addosso. Alla conclusione della festa - il finale è stanco e pallido - manca lo slalom di domani. Qui non ci sarà niente da cercare né da trovare. E tuttavia ad Alberto manca una vittoria per eguagliare le nove di quattro anni fa. Il Gigante: 1) Alberto Tomba (Ita) 2'36"23; 2) Aamodt (Nor) a 65"100; 3) Marksten (Nor) a 66"100; 4) Piccard (Fra) a 1'07"5; 5) Pieren (Svi) a 1'17"6; 6) Accola (Svi) a 1'43"7; Bergamelli (Ita) e Wallner (Sve) a 1'53"14; Pramotton a 2'26". La coppa di Gigante: 1) Alberto Tomba (Ita) punti 520; 2) Pieren (Svi) 400; 3) Accola (Svi) 330; 4) Furuseth (Nor) 285; 5) Girardelli (Lux) 210; 6) Bergamelli (Ita) 205.



Alberto Tomba

Table with 2 columns: Team, Points. Totocalcio section.

Table with 2 columns: Race, Points. Totip section.