

VARIA

Alberto secondo nel classico slalom di Coppa dell'Alta Badia
Vittoria a sorpresa dell'elvetico Locher, terzo l'austriaco Mayer
L'azzurro penalizzato da un vistoso errore nella seconda manche
Oggi cerca la rivincita nello speciale di Madonna di Campiglio

Un Gigante più grande di Tomba

Ha mancato la vittoria ma può dirsi soddisfatto Alberto Tomba ha concluso al secondo posto lo slalom gigante di Coppa del mondo disputato ieri sulla pista della «Gran Risa» nell'Alta Badia. La vittoria è andata al sorprendente elvetico Steve Locher, capace di rifilare un secondo di distacco all'azzurro. Al terzo posto l'austriaco Christian Mayer. Oggi Tomba ci riprova nello speciale di Madonna di Campiglio.

NOSTRO SERVIZIO

LA VILLA. La «Gran Risa» è una tipica pista alpina, un lungo maestoso canale in mezzo a due muraglioni di alberi. Il traguardo è sistemato praticamente sulla piazza principale di La Villa, in mezzo agli alberghi. Alzando gli occhi verso la pista, si intravede una corona di vette con al centro la cima del Lavarella che divide la Val Badia dall'altopiano di Fanes, terra di aquile e di folletti. Qui sulla «Gran Risa» gli italiani hanno fatto quasi sempre bella figura, forse per rispetto al magnifico scenario.

Anche ieri le cose non sono andate malissimo. Alberto Tomba ha festeggiato i suoi ventisei anni con un secondo posto che a metà gara pareva quasi impossibile da riconquistare. Albertone, infatti, con una discesa prudente aveva chiuso la prima manche in quinta posizione dietro all'austriaco Mayer agli svizzeri Locher e Von Grünigen e all'altro austriaco Mader leader di Coppa fino alla scorsa settimana. In mattinata la neve sulla «Gran Risa» era parsa morbida ma in realtà un leggero strato più fresco nascondeva lastroni di ghiaccio che regolarmente si sono dimostrati assai pericolosi per i concorrenti dal numero trenta in su. Non a caso fra gli italiani parecchi sono scivolati nella prima manche

per colpa del ghiaccio a cominciare da Königraiter che era chiamato a confermare la buona prestazione della settimana scorsa in Val di Isere.

Pronto il ghiaccio comunque ha concesso a Tomba di rischiare tutto nella seconda manche quando i lastroni grazie all'aumento della temperatura al suolo si erano trasformati in neve dura da attaccare continuamente il fondo che Alberto preferisce come si sa. Ebbene come era prevedibile Alberto ha tirato al massimo nascondendo a malapena tre posizioni e a guadagnare un podio che gli fa molto comodo in previsione sia della lotta per la classifica generale sia di quella di specialità. Per di più, dal momento che i leader della prima manche sono scesi assai prudentemente nella seconda manche avrebbe avuto anche la possibilità di vincere se non avesse commesso un brutto errore entrando troppo veloce in una porta a metà corsa. «Sapevo» ha dichiarato Tomba a fine gara «che quella porta era a rischio. Me l'aveva detto Gustavo Thoeni e me n'ero accorto anch'io durante la ricognizione. Però ho sbagliato ugualmente, dovevo rallentare prima di entrarci senza finire poi fuori linea» mangian donut probabilmente la gara. • Al traguardo malgrado



Alberto Tomba in azione durante lo slalom gigante dell'Alta Badia

la mezza delusione dei tifosi di Tomba come al solito giunti qui in massa la festa di compleanno e è stata ugualmente è comparsa improvvisamente una grande folla e Alberto si è prodigato per spegnere le candeline.

Festa grande comunque c'è stata anche per lo svizzero Steve Locher vincitore sulla «Gran Risa» per lui quello di ieri è stato il primo successo di Coppa del Mondo e forse vale la pena ricordare che fino a ieri il suo miglior risultato era stato un secondo posto proprio nel gigante dell'Alta Badia di due anni fa vinto da Alberto Tomba. L'altro svizzero Von Grünigen è scivolato al settimo posto ma per la nazionale elvetica da un po' di tempo a

1) Locher (Svi) 2 37 54 2) Tomba (Ita) 2 38 55 3) Mayer (Aut) 2 38 57 4) Mader (Aut) 2 38 55 5) Piccard (Fra) 2 39 24 6) Nyberg (Sve) 2 39 41 7) Von Grünigen (Svi) 2 39 43

1) Aamodt (Nor) 421 punti 2) Mader (Aut) 349 3) Tomba (Ita) 374 4) Piccard (Fra) 274 5) Stangassinger (Aut) 260 6) Gstrein (Aut) 229 7) Von Grünigen (Svi) 210 8) Girardelli (Lux) 206

Gallizio sesta a St. Anton Deborah fuori

ST ANTON (Austria). Ancora una volta è mancato l'acuto il grande risultato ma lo slalom di St Anton ha confermato che esiste una squadra femminile di vertice. Due azzurre tra le prime dieci - Morena Gallizio sesta e Roberta Serra ottava - e il terzo posto in combinata di Bibiana Perez sono il discreto risultato di questa domenica sulle nevi austriache. Per quanto riguarda la Perez si tratta di una conferma delle buone cose fatte la stagione scorsa in combinata e in particolare del successo di Lillehammer. Ancora uno slalom da dimenticare invece per Deborah Compagnoni. L'atleta italiana, vittima al termine della prima manche, è uscita nel corso della seconda.

La gara è stata dominata dalla svizzera Vreni Schneider la migliore in entrambe le manches che ha rifilato quasi un secondo di distacco alla svedese Pernilla Wiberg. Entrambe hanno approfittato della modesta prestazione della leader di coppa l'austriaca Anita Wachter (appena dodicesima) per avvicinarsi in classifica generale. Soprattutto la Wiberg seconda nella combinata (vinta dall'austriaca Goetsch) che lascia St Anton con 160 punti in più in classifica.

Per la Schneider si tratta del secondo successo in questa stagione e del quarantunesimo nel corso della sua carriera. Un successo se si vuole un po' atipico per la svizzera che aveva abituato a una prima parte di gara in sordina per poi compiere clamorosi recuperi nel corso della seconda manche. Un risultato davvero sorprendente se si considera che la Schneider la scorsa settimana era stata costretta a letto per tre giorni dall'influenza.

Le atlete italiane hanno dunque ancora una volta dimostrato il buon lavoro compiuto dallo staff tecnico e al contrario di quanto accade in campo maschile si può parlare di un positivo «effetto Compagnoni». Ai piazzamenti di Gallizio e Serra va infatti aggiunto il quattordicesimo posto di Lara Magoni e in combinata il sesto posto ancora di Morena Gallizio. Per Deborah Compagnoni la possibilità di una rivincita arriva già domani con il super-G di Lachau sempre in Austria.

Boxe. Vince il re dei superleggeri Chavez, un ko per ricominciare

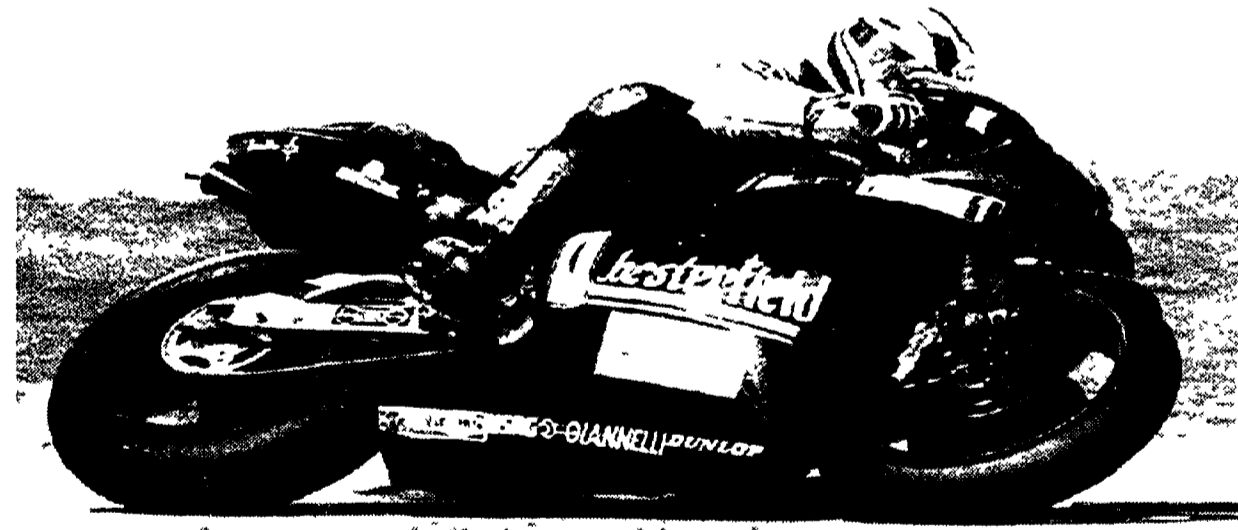


Chavez (a sinistra) colpisce lo sfidante Holligan

PUEBLA (Messico). Julio Cesar Chavez si è confermato campione mondiale dei superleggeri Wbc. Il pugile messicano imbattuto nella sua lunga carriera è salito sul ring di Puebla per difendere il titolo dall'attacco del britannico Andy Holligan. Un incontro sicuramente non difficile contro un avversario non proibitivo era questo il tipo di match che Chavez voleva per il suo 90° combattimento da professionista. Nell'ultima difesa a settembre contro Pamel Whitaker si era dovuto accontentare di un controverso pareggio (il primo della sua vita sportiva). Per fugare i dubbi di chi lo vedrebbe sul viale del tramonto ha cercato quindi una difesa facile. La scelta è caduta su Holligan imbattuto nei suoi 21 incontri da professionista ma però impegnato contro pugili di elevata caratura. E il ring ha dato ragione a Chavez. Alla sesta ripresa infatti la corona era già avvolta intorno al suo corpo. Lo tecnico e la pratica Holligan nel pieno rispetto dei pronostici, è stata liquidata.

Una vittoria importante per il pugile messicano ma più per motivi di immagine che tecnici. Alla vigilia infatti Chavez era entrato di prepotenza nelle pagine dei rotocalchi per una singolare operazione commerciale. Una casa di cosmetici statunitensi ha infatti annunciato l'imminente lancio di un profumo realizzato a partire da un estratto di sudore raccolto in occasione dell'incontro con Whitaker. Naturalmente si tratta di una produzione in quantità limitata per collezionisti e una scorta avrebbe portato ad un calo delle quotazioni. La nazione organizzata da Don King è stata animata da altri due incontri mondiali. Ne Supermedi Wba lo statunitense Michael Nunn detentore del titolo è stato al centro di un curioso episodio di simpatia a far discutere. Alle con operazioni sulla bilancia si è presentato in sovrappeso passata qualche ora alla ripetizione della misurazione dopo patteggiamenti tra manager e delegati Wba il pugile ha ottenuto il permesso per scendere sul ring alimentando voci di accordi segreti. Sul quadrilatero Nunn ha fatto il per conservare la corona solo a punti. Infatti è riuscito a superare lo sfidante dominicano Merqui Sosa. Molto più breve invece il pilogio dell'incontro tra due statunitensi Simon Brown e Terry Norris. L'avevole come mondiale Superweight Wba. La vittoria è andata a Brown per ko alla quarta ripresa.

Le grandi manovre per il prossimo mondiale La Cagiva vuole il titolo della mezzo litro ma trova un concorrente inatteso in casa, l'Aprilia L'Italia scopre la 500 a due posti



Loris Reggiani in sella all'Aprilia nella casa motociclistica veneta si accinge a debuttare nella classe 500

L'armata Italia del Motomondiale si prepara a rilanciare la sfida ai grandi costruttori giapponesi. L'inizio delle ostilità è previsto per il 27 marzo a Eastern Creek in Australia e per la prima volta in più di dieci anni uomini e mezzi di casa nostra possono puntare seriamente al titolo più importante quello della 500. È dal 1982 che un italiano non conquista il mondiale della mezzo litro: allora il recanatese Franco Unferri in sella a una Suzuki. Per trovare una moto italiana nella stessa posizione bisogna addirittura ritornare al 1974 la Mv dei Conti Augusta con il vella indimenticabile Phil Read. L'asso inglese acerrimo rivale di Giacomo Agostini. Poi è arrivata la Cagiva.

Nome sconosciuto dalle iniziali di Castiglioni Giovanni Varese con alle spalle una solida tradizione industriale nel settore delle minuterie metalli che nelle mani dei fratelli Claudio e Gianfranco la Cagiva rileva quello che resta della Aermacchi Harley Davidson (una struttura latitante e tanti debiti) quindi i gioielli in liquidazione del grande patrimonio motociclistico nazionale. Due alti. Moto Morini e Mv Agusta.

team manager della Cagiva Corse «Kocinski è un campione nato la nostra moto è da tempo al livello di Honda, Yamaha e Suzuki e per la prossima stagione si parte per vincere. Non le singole gare» il campionario. Ma perché è così difficile vincere in 500 quando moto e piloti italiani in tempi recenti hanno fatto man bassa di successi nelle cilindrate minori? «Perché le attuali 500 sono un autentico concentrato di tecnologia ad altissimo livello - continua Agostini - pochi sono in grado di costruirle e pochi in grado di sfruttarne i limiti in pista». Motore quattro cilindri a due tempi (funziona a miscela cioè con l'olio nella benzina) oltre 180 cavalli raccolti in un peso di poco più di 140 kg. bastano questi dati a rendere l'idea della difficoltà di portarle in gara una mezzolitro da Gran Premio.

Esiste però un'altra strada un'alternativa tecnologica interamente pensata e costruita proprio in Italia dall'Aprilia di Venezia. Dopo aver battuto più volte i giapponesi nella 125

re l'intra stagione, in sella a un mezzo senza nessuna possibilità di arrivare sul podio. Le moto che vincono non si possono comprare ma vengono cedute in leasing ai grossi team. I prezzi? Non meno di un miliardo e mezzo. Neambi esclusi naturalmente. Con una 500 così la Yamaha del team Roberts il modenese Luca Cadalora sarà uno dei maggiori pretendenti al titolo conquistato quest'anno dal texano dello Suzuki Kevin Schwantz. Cadalora inseguirà il «Grand Slam» del motociclismo aggiudicarsi un mondiale in tutte e tre le classi da corsa. Dopo quello della 125 nel 1986 e i due con successivi 1991 1992 nella 250 il modenese nel 1994 può davvero farcela. «Realizzare il mio sogno con una moto tutta italiana» - confida Cadalora - «Certo sarebbe bellissimo ma con la Cagiva a suo tempo non siamo riusciti a trovare un accordo soddisfacente. E poi loro hanno gli americani». Nessuno è profeta in patria dice un vecchio proverbio che nel mondo dei motori è diventato addirittura la regola e la classe regina delle due ruote non se la sente proprio di fare eccezioni.

PILOTI. Gli esami non finiscono mai

Per i piloti Alitalia gli esami non finiscono mai, ammesso che si riesce a diventare piloti. Perché la selezione è dura, rigorosissima. Si comincia da giovani, frequentando i corsi ad Alghero, si prosegue al Centro Addestramento di Fiumicino, si va avanti negli anni con «aggiornamenti» che si accompagnano per tutta la vita professionale. Ma un pilota non è soltanto un «pilota» è anche un manager itinerante che gestisce un grande capitale umano ed è al tempo stesso un «immagine», sia per il passeggero che per la sua Compagnia. All'Alitalia abbiamo conosciuto alcuni comandanti. Un comandante è un uomo istruito e ripetutamente giudicato sotto l'aspetto tecnico, psicofisico e comportamentale. È un uomo dalle grandi responsabilità. Ecco perché all'inizio della sua carriera è sottoposto a un tirocinio che prevede lo studio dell'inglese e delle discipline specifiche dell'attività di volo: aerodinamica e prestazioni dell'aereo, motori aeronautici, impianti di bordo, navigazione aerea, meteorologia, regole dell'aria, diritto aeronautico, medicina aeronautica. E, ovviamente, non finisce qui.



Segue, infatti, l'addestramento al simulatore. Se nel intero ciclo istruttivo di un pilota c'è una parte «divertente», questa è offerta dall'esperienza che si fa all'interno di uno degli otto simulatori che si trovano alla Scuola di Fiumicino. Un simulatore è la copia perfetta di una cabina di pilotaggio dove ogni strumento di bordo e fedelmente riprodotto. È quel che è bello e che finalmente si vola seppure in un panorama fantastico creato magnificamente da proiezioni che offrono lo scenario computerizzato di un aeroporto delle piste della torre di controllo del ciclo delle condizioni meteorologiche esterne, dell'orbito del traffico cittadino, della luce dell'alba del tramonto del buio della notte. L'aereo vi corre sulla pista decolla, si impara a volare in alto sempre più in alto secondo di quota cambia direzione, altera l'altitudine con sobbalzi morbidi. Il volo simulato è eccitante per un «non pilota» ma non è tutto. Il simulatore è formato per coloro che hanno intrapreso questa professione. Nelle cabine vengono create anche le condizioni simulate per manovre normali di volo. Le peggiori condizioni atmosferiche immaginabili, tutte le difficoltà e gli imprevisti del mestiere compreso l'intrusione di un uccello o di un aereo in un motore. Il simulatore prevede, tuttavia, tutti i sistemi di ridondanza per ovviare a qualsiasi inconveniente perché l'aereo, verificata la non decollabilità, non deve mai scendere meno in ogni momento del volo. All'Alitalia i piloti d'ordine e



INFORMAZIONE PUBBLICITARIA