

TOUR DE FRANCE. L'italiano cade, rischia di abbandonare, poi recupera e stacca Indurain



Marco Pantani, protagonista di una grande tappa al Tour de France. A destra, Indurain

**E Marco annuncia
«Sì, voglio salire
sul podio di Parigi»**



■ VAL THORENS. Davide Boifava, il suo direttore sportivo, lo abbraccia teneramente. Pantani, che pesa la metà di Boifava, gli sparisce tra le braccia. Poi, nel groviglio di braccia, esce uno squitito che sembra quella dell'omino della Kodak: «Eh sì, sono una bestia...» esclama con un sorriso compiaciuto il ragazzo di Cesenatico.

«In effetti, non credevo dopo la caduta di poter continuare. Sinceramente volevo mollare, piantarla lì. Il ginocchio si gonfiava a vista d'occhio facendomi un gran male. Poi, grazie all'intervento di Boifava, ho cambiato idea. Mettendomi a pedalare infatti il sangue ha ripreso a circolare e il dolore, grazie anche a una pastiglia di "Voltaren" si è

fatto più sopportabile. Mi sarebbe spiaciuto andar via proprio adesso. Sia per me che per tutta la squadra».

Più lo mandi giù e più viene su. Marco Pantani è come quei pupazzi che, avendo la base pesante, ritornano sempre in piedi anche se li prendi a pugni. Come «Ercolino sempre in piedi» il ragazzo di Cesenatico, dopo una batosta, risale posizione su posizione. Una settimana fa, prima delle montagne, aveva un quarto d'ora di ritardo da Indurain. Ora l'ha quasi dimezzato raggiungendo il terzo posto in classifica. E oggi cosa farà?

«Sinceramente non lo so. Dipende dalle condizioni del ginocchio. Se non peggiora, posso ancora inventare qualcosa. Finché la strada va in salita, io attacco. Mi piace che proprio in una delle tappe più adatte a me, questa caduta mi abbia frenato. Finalmente anche Poulnikov ha lavorato bene. Avrebbe fatto così anche nei giorni scorsi forse adesso sarei più avanti. Rammarichi? No, l'unico rammarico è quello di esser caduto. Per il resto sono tranquillo. D'accordo, ma a questo punto qual è l'obiettivo di Pantani? «Fare un buon Tour, innanzi tutto. Ci sono parecchi tifosi italiani, qui, che mi sono vicini. Eppoi anche i francesi si stanno accorgendo di me: questo è importante. Comunque, il mio obiettivo è sempre lo stesso: domenica, a Parigi, voglio salire sul podio. Ora sono al terzo posto in classifica, domenica vedremo». Invece Miguel Indurain, dall'alto dei suoi 8 minuti di vantaggio, ridimensiona l'azione di Pantani. «Io non sono scattato. Toccava ai francesi della Festina andare a riprenderlo. Io non posso rispondere agli attacchi di tutto. Tenere la maglia gialla non è passatempo».

□ Da Ce.

Pantani, un giorno da eroe

Oggi in Alta Savoia con tre colli di prima categoria

Il Tour è entrato nel cuore delle Alpi lunedì con il Mont Ventoux, ha proseguito con l'Alpe d'Huez, il «tetto» di Val-Thorens di ieri e continua domani con la pesante cronoscalata di Morzine: 47,5 terribili chilometri, fino al 1850 m. di Avoriaz. Oggi, diciottesima tappa, la carovana del Tour si porta in Alta Savoia per affrontare altri tre colli di prima categoria. La partenza di buon mattino da Moûtiers. Dopo un tratto relativamente pianeggiante, la strada sale verso la prima asperità di Salses, 1633 m. Una discesa, una piccola salita e ancora giù, per ripartire poi in direzione del passo di Marais (3ª categoria) e quindi verso il Gran premio della montagna di Croix-Fry (1467 m.). Breve discesa e di nuovo un'asperità: obiettivo il duro passo della Colombière, posto a 1613 metri d'altezza. Infine l'ultima discesa che porta all'arrivo di Cluses, dopo 174,5 km di corsa.

È stato il giorno di Pantani: una brutta caduta l'aveva messo ko. Ma lui è risalito sulla bici e ha riagganciato e superato Indurain. Alla fine è arrivato terzo dietro a Rodriguez e Ugrumov, guadagnando due posti in classifica.

DAL NOSTRO INVIATO
DARIO CECCARELLI

■ VAL THORENS. Forse se ne sono accorti anche i francesi che su «L'Equipe», finora, lo citavano solo nelle classifiche. Da oggi invece dovranno cominciare a dedicargli qualche titolo di apertura. Sarà meglio perché è merito suo se il Tour, ucciso 10 giorni fa da Indurain, continua a destare qualche interesse. Marco Pantani, lo stambecco di Cesenatico, colpisce anche nella diciassettesima tappa del Tour, la Boing d'Oisans-Val Thorens di 149 chilometri, 36 dei quali di salita finale. Pantani, nonostante una brutta caduta (dopo 22 minuti) che gli ha causato un grosso e doloroso ematoma al ginocchio sinistro, con uno scatto negli ultimi sei chilometri ha rimontato altre due posizioni in classifica generale su-

perando De Las Cuevas (in piena crisi) e Leblanc che lo segue con 27 secondi di distacco. Ora Pantani è terzo, cioè in posizione da podio dietro a Indurain e Virenque. Quest'ultimo, a poco meno di un minuto, è raggiungibile. Indurain neanche a parlarne. Però, in queste ultime tappe di montagna, allo spagnolo gli ha ripreso oltre sette minuti.

Neppure i sassi, per il momento, fermano Pantani. La sua caduta avviene proprio sui sassi del Col de Glandon dopo 22 chilometri di corsa. In un tratto di leggera discesa, il ragazzo di Cesenatico, seguendo una curva di Elli, finisce fuori strada cadendo. Con la mano riesce a proteggersi la faccia, ma

- ARRIVO**
- 1) Rodriguez (Col/Zg mobilii) 5h.13:52
 - 2) Ugrumov (Let/Gewisa) a 03"
 - 3) Pantani (Ita/Carrera) 1:08"
 - 4) Leblanc (Fra) 2:37"
 - 5) Indurain (Spa) st
 - 6) Zulle (Svi) st
 - 7) Leblanc (Fra) 2:40"
 - 8) Conti (Ita) 2:44"
 - 9) Buenahora (Col) 2:45"
 - 10) Bolts (Ger) 2:52"
 - 11) Elli (Ita) st
 - 12) Escartin (Spa) st
 - 13) Sorensen (Dan) 3:13"

- CLASSIFICA**
- 1) Indurain (Spa-Banesto) 86h42:45"
 - 2) Virenque (Fra) a 7:21"
 - 3) Pantani (Ita) 8:11"
 - 4) Leblanc (Fra) 8:38"
 - 5) Conti (Ita) 10:04"
 - 6) Ugrumov (Rus) 11:34"
 - 7) Elli (Ita) 14:12"
 - 8) Zulle (Svi) 16:44"
 - 9) Bolts (Ger) 18:55"
 - 10) Poulnikov (Rus) 19:15"
 - 11) Davy (Fra) 20:04"
 - 12) Lino (Fra) 20:32"
 - 13) Rodriguez (Col) 24:18"

picchia duramente il ginocchio sinistro che, in pochi secondi, si gonfia come un melone. «In quel momento - spiega il suo direttore sportivo Marco Boifava - Marco voleva abbandonare. Il ginocchio era tutto nero, e davanti aveva ancora tre salite impegnative. Gli ho fatto coraggio, dicendogli che pedalando l'ematoma si sarebbe sciolto. A poco a poco si è convinto ed è poi ripreso in corsa».

La caduta, comunque, gli frena i

suoi piani iniziali. Che sarebbero poi quelli di attaccare sul Col de La Madeleine (quota 1984), la seconda montagna della giornata. Su queste rampe ha inizio invece la fuga del vincitore della tappa, il colombiano Nelson Rodriguez, del lettone Ugrumov (secondo) e del danese Rijs, poi ripreso nell'ultima salita. Il gruppetto, con Indurain e Pantani, non reagisce all'attacco dei tre. Solo Leblanc accenna una timida risposta, ma poi rientra nei

ranghi. Chi non sta nei ranghi, ma scivola sempre più indietro è invece Armand De Las Cuevas, quarto in classifica generale. L'ex luogotenente di Indurain pedala come se fosse gravato da uno zaino di pietre. Scollinerà con un ritardo di oltre cinque minuti.

Il terzetto dei fuggitivi arriva senza troppi problemi fino alla salita di Val Thorens con un vantaggio di 3'45" sul plotoncino di Indurain. Pantani preferisce stare abbottonato. Si è ripreso, il ginocchio non gli fa più male. Ma attaccare adesso, con 36 chilometri di salita non sta davanti, significherebbe farsi riprendere prima del traguardo. Così aspetta gli ultimi chilometri, dove diventa più difficile rispondere a uno scattista come lui.

Pronti, via, a 6 chilometri dal traguardo cominciano due corse parallele. Quella di Pantani che scattando come un centometrista lascia ai blocchi Indurain e i francesi della Festina, e quella dei tre fuggitivi che, ormai, stanno perdendo per strada il danese Rijs. Il romagnolo sale rampa dopo rampa con l'agilità di una Vespa. E mentre aumenta il suo vantaggio nei confronti di Leblanc e compagni, roscchia il gruppetto di Rodriguez e Ugrumov che ormai, per aggiudicarsi la tappa, devono giocarsela

(si fa per dire) allo sprint. Rodriguez, detto «Cacaito» per le sue dimensioni quasi tascabili (lui dice di pesare 55 chili, in realtà supera a malapena i 50), supera di slancio il meno veloce Ugrumov che poi protesterà per la «scarsa collaborazione» offerta da «Cacaito» nella fuga.

Ma il vero spettacolo, intanto, lo sta dando Pantani che percorre l'ultimo chilometro quasi in apnea. Marco, quando sale sulle nuvole, aziona un motorino speciale - il suo cuore da 36 pulsazioni al minuto - che nessuno può frenare. Al traguardo arriva con un 1'8" di ritardo. A Virenque, Indurain e Zulle prende 1'29", a Leblanc, che lo precedeva in classifica 1'32". Quanto basta per scavalcarlo e occupare la terza posizione. Leblanc, poco sportivamente, minimizzerà l'incidente di Pantani. «Quando uno va così forte, non può essersi fatto male sul serio». Schemiaglie da cortile. La verità è che Leblanc non credeva più alla rimonta di Pantani. Per la cronaca, Pantani aveva accumulato più di un quarto d'ora di ritardo tra cronometro e incidenti vari (era caduto anche a Futuroscope). Adesso è 8 minuti e mezzo da Indurain. In pratica gli ha ripreso quasi la metà. Un'impresa notevole.

Formula 1 e sicurezza: alla Regione Lombardia si vota oggi la legge per le modifiche al circuito

Monza chiede a Milano il semaforo verde

«Monza sicura» avanza a piccoli passi. Il consiglio regionale lombardo aggiorna a oggi la votazione sulla legge che consentirà di modificare il circuito secondo le indicazioni dei piloti. Ma gli incidenti, intanto, continuano.

■ Ancora un rinvio. Le sedute notturne non sono previste, e il consiglio regionale della Lombardia, di fronte alla maratona verbale scatenatasi con le dichiarazioni di voto, aggiorna ad oggi la votazione sulla legge che dovrebbe dare semaforo verde al Gran premio d'Italia, cioè al tradizionale appuntamento della Formula 1 a Monza. La legge dovrebbe consentire una deroga, valida soltanto per il gran premio di quest'anno, ai vincoli ambientali che proteggono il parco del Lambro. Una deroga che, in

nome delle modifiche da apportare al circuito secondo le indicazioni dei piloti, si traduce nel taglio di oltre cinquecento alberi. Ma non dovrebbero esserci sorprese: la maggioranza appare compatta sul «sì», malgrado la Lega abbia dato qualche segno di nervosismo. Il problema, semmai, è legato ai tempi necessari per i lavori previsti. Ma se la legge sarà approvata oggi, si può prevedere che tutto sarà a posto per il 9 settembre, giorno in cui cominceranno le prove del gran premio.

Resto il fatto che la Formula 1 continua a passare da una paura ad un'altra. Era toccato a David Coulthard, giovane speranza della Williams, qualche giorno fa. Una brutta uscita di pista, nel corso di una prova, senza conseguenze per il pilota, ma con la monoposto fracassata: un incidente che a molti aveva ricordato l'inspiegabile sbandata in cui Ayrton Senna aveva perso la vita ad Imola, il 1º maggio scorso. Coulthard corre sulla stessa macchina del brasiliano: i sospetti di guasti strutturali della vettura hanno così ripreso fiato, anche se non trovano gran credito tra gli esperti. L'altro ieri è stato David Brabham a provare il brivido dell'urto. Si prova a Silverstone: dalla curva Stowe giunge un clamore assordante. È la Simtek di Brabham, finita contro un muro. Il pilota è incolume, o quasi: una leggera contusione al ginocchio destro. Ricostruisce l'incidente: le ruote posteriori si sarebbero bloccate d'improvviso rendendo ingovernabile la macchina, che è schizzata verso il bordo della pista. Ma

non è tutto. A dieci minuti dalla fine dei test, la rottura di una sospensione posteriore manda il britannico Johnny Herbert e la sua Lotus dritti contro il muro della curva Bridge.

La Formula 1 in cerca di sicurezza sembra un acrobata incerto sul filo teso su un precipizio. Il tragico week end di Imola, con le morti a ventiquattrore di distanza di Roland Ratzenberger e Ayrton Senna, preceduto dallo spettacolare ma infortunato volo di Rubens Barrichello sulla sua Jordan, ha intensificato la produzione di regole e regolette: molte superflue, diverse contestate, qualcuna utile. Ma la lista degli incidenti ha continuato ad allungarsi. Già nutrita prima di Imola, con J.J. Lehto e Jean Alesi tra le vittime, a Montecarlo ha dovuto registrare il nome di Karl Heinz Wendlinger, pilota austriaco della Sauber. Uscito di pista, Wendlinger è rimasto in coma per quasi un mese: ora è finalmente fuori pericolo. Prima dell'incidente di Wendlinger, il portoghese Pedro Lamy si era rotto entrambi i femori

durante una prova.

Proprio la questione sicurezza aveva fatto scendere in campo, con insospettato piglio guerriero, uno dei pezzi da novanta della Formula 1, cioè Marco Piccinini, ex direttore sportivo della Ferrari che, nella sua veste di presidente della Csaì (Commissione dello sport automobilistico italiano), aveva posto l'embargo alle monoposto della Formula 1, vietando loro l'accesso a Monza. Andando controcorrente, mentre tutti davano addosso ai circuiti, Piccinini aveva detto che il pericolo si annidava nelle vetture, sempre più legate ad una tecnologia aerospaziale e quindi sempre meno governabili dai piloti. Il suo clamoroso *l'accuse* ha avuto, dopo l'imposizione dell'embargo, un epilogo dal sapore di compromesso: le dimissioni, rassegnate per lasciare ad altri la possibilità di un ulteriore esame della vicenda Monza: cioè per consentire che qualcun altro, quindi il suo successore alla testa della Csaì, desse quel «via libera» che Piccinini non se la sentiva di dare.

Pallavolo e fallimento Ferruzzi

Montedison cede le società Olimpia Teodora e Porto Ravenna Volley

■ MILANO. Un accordo siglato nella sede milanese della Montedison sancisce il passaggio di proprietà delle società di pallavolo Porto Ravenna Volley e Olimpia Teodora che ne riacquistano così la proprietà delle rispettive squadre, la prima maschile e la seconda femminile. Si tratta di due compagnie sempre ai vertici del campionato e che da anni fanno la storia del volley italiano, ma che nell'ultima stagione avevano incontrato parecchie difficoltà.

Le società, le cui squadre militano entrambe in A/1 (la Teodora, quest'anno giunta quarta, ha vinto per 11 volte consecutive il campionato femminile), sono state per la Montedison una sorta di «eredità scomoda» proveniente dal fallimento dei Ferruzzi che nel 1990 le avevano acquistate entrambe per 450 milioni, intestandole alla Mon-

tedison. La gestione e il possesso ora tornano ai precedenti proprietari per una cifra che - a quanto si è appreso - non sarebbe inferiore al miliardo e mezzo. La trattativa è stata condotta dal presidente e dal direttore generale del Porto Ravenna Volley, Gian Paolo Pasini e Giuseppe Brusci, per conto di entrambe le società: il Porto Ravenna, sponsorizzato dalla Edilcuoghi ceramiche, e l'Olimpia Teodora, con la presidente e fondatrice Alfa Garavini che ha alle spalle una cordata di imprenditori e commercianti ravennati.

In una nota, i nuovi-vecchi proprietari hanno ringraziato il gruppo Montedison per «la disponibilità sempre dimostrata durante la trattativa». L'accordo, per altro, prevede che entrambe le società possano usare per i prossimi due anni il «Paladeandrè» di Ravenna.