

MOTOMONDIALE. Nelle 500 Doohan vince il terzo mondiale consecutivo

SuperBiaggi Ora il mondiale è più vicino

Vittoria schiacciante per Max Biaggi in Catalogna, che si avvicina al titolo. E per il romano qualche asso in più nelle trattative del contratto. Nelle 500 Doohan vince il terzo mondiale consecutivo eguagliando Rainey e Roberts.

FRANCESCO REA

■ Ne aveva di motivi per vincere, a partire dal fatto che il G.P. di Catalogna è ormai da quattro anni suo possedimento personale. E così Max Biaggi non ha mancato l'appuntamento, vincendo a mani basse su un circuito che benissimo si adatta alle sue caratteristiche. Lo prova il netto distacco che ha saputo infliggere ai suoi avversari. Il francese Jaque, secondo arrivato, ha dovuto pagare un divario superiore ai dieci secondi, per non parlare del concorrente diretto alla corsa al titolo, il tedesco Waldmann, che di secondi ne ha scontati tredici. Una vittoria alla Biaggi che ha due principali moventi: l'esigenza di ricacciare ad una distanza ragionevole il tedesco in vista del rush finale, ormai prossimo mandando due sole gare alla fine del campionato; e soprattutto, questa vittoria netta che riavvicina al terzo titolo iridato l'Aprilia del centauro romano, può permettergli di tornare al tavolo delle trattative con la casa di Besso con qualche asso in più in mano.

Una cosa è certa: l'Aprilia non può permettersi di dire addio ad un pilota che di fatto fa da solo la differenza con un Honda, che dal punto di vista delle prestazioni, ha colmato e superato il gap che la separava con la casa motociclistica italiana. E basta vedere la classifica finale del Gran Premio della catalagna per capire quanto sta accadendo: dietro la moto di Biaggi ben quattro Honda, poi si incontra il sesto posto di Marcellino Lucchi, per ridare la parola ancora alla casa giapponese. È altresì vero che le richieste di Biaggi non sono certo minime: 7 miliardi d'in-

gaggio e la certezza di essere l'unico pilota di punta dell'Aprilia. Insomma Harada sarebbe meglio che tornasse a casa. Richieste tali che soltanto una vittoria di potenza, scaccia crisi dopo due cadute nel giro di tre gare, può rendere più accettabili. Certo se l'anno passato, proprio con la gara di Barcellona, Biaggi poteva fregiarsi del secondo titolo mondiale, in questa stagione la lotta si è fatta dura, e questo nonostante il centauro romano abbia collezionato l'ottava vittoria dell'anno. Delle difficoltà esistenti parla, peraltro, lo stesso Biaggi: «Ho scelto per la ruota di dietro una mescola dura, che mi ha costretto all'inizio a qualche giro di attesa perché fosse abbastanza calda. Ma quando è arrivata a regime è stata perfetta fino alla fine della corsa. Duellando con Jaque mi sono però reso conto che le Honda sono velocissime e in rettilineo l'Aprilia non riesce più a passarle. E per quanto riguarda il campionato, c'è ancora tempo per fissare il risultato. Waldmann è sempre nei pressi e non dobbiamo commettere nessun errore». Insomma in Brasile, a Rio de Janeiro, Biaggi potrebbe mettere la parola fine al campionato, vincendo il terzo Mondiale consecutivo delle 250, e potrebbe anche chiudere al tavolo delle trattative. È vero che una conferenza in Aprilia deluderebbe quanti tra i suoi fan vorrebbero vederlo cimentarsi nella classe regina, le 500. Ma forse il pilota romano non si sente ancora sicuro per un salto di categoria che lo costringerebbe, probabilmente, a non essere più tra i protagonisti.

Già perché nelle 500 piloti agguer-

CLASSIFICHE Cadalora solo quarto nelle 500

Classe 125
1) Manako (Honda) in 42'25"228 (media km/h 147,090); 2) McCoy (Aprilia) 42'26"418; 3) Sakata (Aprilia)
Classifica piloti: 1) Aoki 175 punti; 2) Masaki Tokudome 161; 3) Manako 160
Classe 250: 1) Biaggi (Aprilia) in 42'03"123 (media km/h 155,123); 2) Jaque (Honda) 42:13.311; 3) Waldmann (Honda)
Classifica piloti: 1) Biaggi 249; 2) Waldmann 228; 3) Jaque 152
Classe 500: 1) Checa (Spa/Honda) in 44'56"885 (media km/h 157,749); 2) Doohan (Aus/Honda) 45'03"476; 3) Criville
Classifica piloti: 1) Doohan 276; 2) Criville 215; 3) Cadalora 149



Max Biaggi sottolinea la sua vittoria con un'impennata

Cesar Rangel/Ap

ri e fuoriclasse ve ne sono. A partire dall'australiano Mike Doohan che ieri sul circuito spagnolo ha ottenuto il suo terzo titolo mondiale consecutivo. Un'impresa che lo accomuna agli americani Wayne Rainey e Kenny Roberts, anche loro tre volte mondiali nelle cinquecento, anche se lontani dal record assoluto, otto vittorie, del grande Giacomo Agostini. Ma oltre al campione del Mondo, la classe 500 ha messo in mostra già un suo degno erede, lo spagnolo Alex Criville che in più di un'occasione ha costretto l'australiano a dare il massimo per aggiudicarsi la vittoria (a ieri sono sette le gare vinte dal campione iridato), riuscendo in qualche

caso a bruciarlo sul traguardo. Ieri Criville ha dovuto subire lo smacco sulla linea della bandiera a scacchi: andato a vincere lo spagnolo Carlos Checa, alla sua prima vittoria nelle mezzo litro, i due compagni dell'Honda, Doohan e Criville hanno a lungo lottato. All'australiano bastava un secondo posto per aggiudicarsi il titolo, ma lo spagnolo lo ha tenuto a tutta la gara sulla corda. In questo duello ha ben figurato l'italiano Luca Cadalora che ha saputo tenere il ritmo del duo terribile, aggiudicandosi un ottimo quarto posto. Lo stesso pilota modenese è senz'altro uno dei piloti protagonisti di questa classe, anche se sembra difettare di quel

tanto di grinta che gli permetterebbe di lottare per il titolo.

Chiediamo con la 125, dove l'Aprilia deve nell'occasione inchinarsi all'Honda. La vittoria è andata infatti al nipponico Tomomi Manako, davanti alle Aprilia dell'australiano Gary McCoy e al giapponese Kazuto Sakata. La lotta per il titolo produttore è ancora aperta, con un leggero vantaggio per la casa italiana, come rimane aperta la lotta per il mondiale piloti tra Aoki, ieri a punti con la sua Honda e Masaki Tokudome, rimasto invece all'asciutto. Resta comunque minimo il distacco, 14 punti e con due gare dal termine, tutto può ancora succedere.

MOTONAUTICA, MONDIALE F.1 INSHORE

Cappellini bolide acquatico A Gallipoli trionfa nel G.P. del Mediterraneo

ANTONELLA ANTONELLO

■ GALLIPOLI. L'accoglienza della gente del sud, calorosa e festante, è quella che si riserva ad un campione del mondo. Al porto della bella Gallipoli sono giunti in molti ad ammirarlo, ma per qualcuno Guido Cappellini è ancora un oggetto misterioso. Vincitore di quattro mondiali consecutivi di F.1 inshore, è ormai uomo da Guinness dei Primati. Ha superato pure Renato Molinari, nella specialità è il migliore di tutti i tempi. Asso pigliatutto di uno sport, la motonautica da circuito, ancora ritenuto «minore» - anche se tra i più spettacolari ed emozionanti - Cappellini soltanto adesso, dopo il poker mondiale, riceve più attenzione dai media e viene riconosciuto dal pubblico. Ma ha una sua filosofia: «Non corro e non ho mai cosperato la gloria, le foto sui giornali e le interviste in Tv sono importanti, perché consentono visibilità agli sponsor che mi sostengono. Ma io corro per passione, perché mi piace e perché mi diverto un mondo».

Il suo palmares parla chiaro: su 90 G.P. disputati in F.1 ne ha vinti 18 conquistando 25 pole position; tre volte Campione Europeo F.1 Inshore e 4 volte campione del Mondo; detentore del record mondiale di velocità in acqua con oltre 222 km orari di media. Ha chiuso la pratica del poker iridato 8 giorni fa a Campione d'Italia, vincendo il mondiale '96 con due gare d'anticipo. A Gallipoli poteva fare «accademica», ma non è tipo da psarelle. sabato s'è l'è presa col vento, che impediva le prove cronometrate: proprio lui che tanto partiva per primo, secondo l'ordine della classifica mondiale. E tanto per non perdere l'abitudine, domenica mattina in prova ha stabilito il miglior tempo: ed ecco che una pole position d'ufficio diventa un primato conquistato sul campo (d'acqua). Che poi viene ribadito alla grande in gara: un'altra vittoria senza mezzi termini, in testa dall'inizio alla fine, con oltre mezzo giro di vantaggio su Perti Leppala e Yutaka Sighara, il simpatico ingegnere giapponese che di Cappellini è pure compagno di squadra. Un trionfo. Soltanto un'ora dopo la premiazione, il campione del Mondo riesce a sciogliersi dall'abbraccio dei suoi (nuovi) fan.

Professionista meticoloso, tranquillo e quasi flemmatico ai paddock, Cappellini in gara si trasforma e una volta indossato il casco ed entrato nell'abitacolo, diventa «Rambo», come lo chiamano i ragazzi del suo team. «Importantissimi - dice lui - senza di loro non sarei mai diventato campione del Mondo». Il segreto di Guido Cappellini sta tutto qui: avere fatto di uno sport prettamente individuale, uno sport di squadra. «Il team Dac Racing è la squadra, io sono il goleador. Nel senso che concretizzo il lavoro di tutti, andando in acqua e vincendo».

È un team che Cappellini si è costruito attorno nel suo paese natale: la maggior parte dei ragazzi che lo compongono erano i suoi compagni di giochi, uno è il cugino Denis, uno l'ex compagno di banco Attilio Donzelli, detto «Scintilla» perché senza di lui il mitico scafo Laserline-Piz Buin con il Numero 1 non andrebbe neanche in moto. Con Attilio - dopo aver esordito in Formula 1 nel team Molinari - Guido Cappellini si mette in testa 10 anni fa un'idea meravigliosa: fondare un proprio cantiere. Era il 1987, nasceva la Dac racing: Guido e Attilio e quel gruppo di amici han lavorato sodo, ma sempre in allegria. Condividendo delusioni e trionfi, gioie e sconfitte, hanno costruito, con pazienza e professionalità, il loro sogno: diventare campioni del Mondo, e con uno scafo Dac.

Gli scafi del cantiere hanno successo prima dello stesso Cappellini: Fabrizio Bocca vince il mondiale 1992 con una barca costruita proprio dall'amico-rivale Cappellini. Per il team è una vittoria e insieme una sconfitta. Niente paura: il successo completo, con Cappellini campione, arriva l'anno successivo. «I quattro trionfi mondiali sono tutti belli - racconta Guido - ma il primo ebbe un sapore particolare, fu una sensazione unica: avevamo lavorato così tanto, tutti, e finalmente era fatta!». Ad ogni trionfo Cappellini non fa mai il giro d'onore da solo: dopo la bandiera a scacchi si avvicina alla banchina, carica Attilio, Maurizio, Denis, Giacomo, Vito, o qualche altro ragazzo del Team più vittorioso delle ultime stagioni, e via con lo scafo che galleggia in un mare di felicità, sventolando la bandiera. Insomma, la classe non è acqua, Guido Cappellini è un campione nato. Lo era anche quando correva nella F.3 automobilistica. «Ma vincevo solo se pioveva che Dio la mandava». Quando si dice il destino...

VELA. Lo skipper ottimista sul futuro dopo il fallimento olimpico

Chieffi: «Ma la barca azzurra va»

BARBARA RUIZ

■ PORTO CERVO (SS). Grande successo della vela italiana nella Sardinia Cup, la settimana di regate a squadre nazionali, che si è conclusa ieri a Porto Cervo. Prima Italia A, composta dalle imbarcazioni «Capricorno», «Brava Q8» e «Breeze», seguita da Italia B formata da tre barche della Osama Sailing team e dalla squadra tedesca. Al timone della «Breeze» c'è Enrico Chieffi, già grande tattico del Moro di Venezia all'America's Cup. Per lui la vela è una cosa seria. Chieffi è campione del mondo classe Star e ha visto la medaglia olimpica sfumare per un soffio. Ora l'ultima fatica, la Sardinia Cup vinta con la squadra di «Italia A». Un duro non ricompensato dall'attenzione che merita. Ecco la critica alla stampa e ai media: va bene far parlare tanto calciatori e piloti, ma a far parlare un velista si scopre un mondo. Tutt'altro che banale.

Echi del Moro e transoceaniche a parte, la vela italiana ha forse perso una grade occasione di lancio alle ultime Olimpiadi. Che cosa non ha funzionato?

La squadra azzurra si presentava a Savannah con molti campioni e con molte potenziali medaglie: abbiamo in qualche modo fallito proprio perché eravamo in grado di vincere. Io ho forse fallito più degli altri, come campione di mondo in carica. Non ho reso al massimo, questo è indubbio, e sono ancor più rammaricato perché questo è stato l'unico obiettivo - paradossalmente proprio il più importante -

che ho fallito quest'anno. Ma nel mio caso, come in quello di altri miei colleghi, più che una débacle è stato un mancare il risultato. Fatti i dovuti mea culpa, va considerato che il livello della vela internazionale si è alzato e per ogni categoria non esiste più un fuoriclasse ma ne esistono dieci, tutti con eguali potenzialità. Inoltre nella vela vanno considerate le variabili indipendenti, come le condizioni meteorologiche, che a Savannah non sono state certo favorevoli.

Le speranze della vela azzurra non si spengono alle Olimpiadi, quindi...

Tutt'altro. Io stesso sono già al lavoro per Sidney 2000, e così molti altri ragazzi della mia squadra. È superfluo dire che l'esperienza di Savannah ci sarà utilissima. La vela italiana sta diventando sempre più competitiva: la vittoria della Sardinia Cup è solo l'ultimo dei risultati, dopo l'Admiral's Cup dello scorso anno, il mio mondiale Star, il mondiale ILCA4, che hanno tutti i colori italiani. E poi c'è il nostro bravissimo Soldini, anche se non possiamo dire di farlo stesso mestiere.

Eppure è proprio Soldini che ha risvegliato l'interesse per la vela...

L'avventura, la sfida con il mare hanno sempre avuto un grande fascino sul grande pubblico. Giovani ha dimostrato un impegno ed una forza d'animo eccezionali, incarnando l'eroe che tutti vorrebbero essere. C'è chi è stato lungimirante ed ha investito su tutto questo, amplificandone moltissimo le



Lo skipper Enrico Chieffi, protagonista della «Sardinia Cup»

potenzialità di comunicazione.

È anche vero che la vela d'altura ha sempre avuto l'immagine di uno sport d'élite, una sorta di club privee per ricchi armatori. Sta davvero cambiando qualcosa?

Innanzitutto si sta allargando il campo degli addetti ai lavori. Il mondo industriale e politico si è accorto della vela già da qualche anno, molte grandi aziende stanno sfruttando l'immagine e i valori positivi di questo ambiente per legarli ai loro prodotti, alla loro stessa immagine istituzionale. Questo ha portato investimenti e sta portando ritorni in termini di comunicazione. È chiaro che non tutta la vela ne ha

ancora beneficiato, ma questo è senz'altro, un mondo in crescita esponenziale. Il grande pubblico forse non arriverà mai ma senz'altro gli appassionati ed i curiosi aumenteranno, stanno già aumentando. La difficoltà di seguire le regate dal vivo è un ostacolo che sembra insormontabile, ma abbiamo uno strumento che ci consente di partecipare ad eventi molto più lontani da noi, che è la televisione. Il Moro di Venezia è un esempio eccellente, e se mi è permessa una considerazione irriverente, l'appeal delle immagini di una regata d'altura mi sembra superiore a quello di una partita di tennis...

SCAMMARELLI, CREDO, 12 ore

“È finito su una mina. Ma non finirà così.”

ALBERTO NARDINI, CHIRURGO A SULAIMANIYA, KURDISTAN IRACHENO.

Nei paesi devastati dalla guerra, le vittime innocenti sono bambini, donne, uomini, mutilati e feriti. Sopravvivono appena. Fra mine antiuomo, epidemie e denutrizione.

Emergency è là per dar loro assistenza chirurgica, sanitaria, programmi di riabilitazione, nuovi ospedali. Anche un po' di speranza. Con l'impegno di medici, infermieri e personale specializzato. E la sola forza della solidarietà.

Non fatecela mancare.

EMERGENCY
IN SUPPORTO ALLA SALUTE

ORA CONOSCI I MEDICI DI GUERRA. E SAI PERCHÉ NON SI DANNO MAI PACE.

EMERGENCY VIA BAGUTTA 12 20121 MILANO TEL. 02-7600.1093/1104 C/C POSTALE N°28426203