

ciclismo

Gino Sala

E anche questa è fatta, si è detto Eugenio Bomboni giovedì scorso nella giornata del 1° maggio, quando verso le cinque della sera è calato il sipario sul diciottesimo Giro delle Regioni. La sesta ed ultima tappa proveniente da Finale Emilia e approdata nella località turistica di Lido Adriano (Ravenna) aveva registrato il successo in volata dell'australiano Kemps davanti allo spagnolo Ventoso e al nostro Di Nucci. I maggiori applausi andavano però a Kristjan Fajt, primattore assoluto di una competizione lunga 683 chilometri e complimentandosi con lo sloveno, l'organizzatore Bomboni mostrava un volto dove si potevano scorgere i segni della stanchezza e di tanti pensieri. Già, non è facile tenere in piedi una manifestazione di così grande portata e se il tutto continua è merito di un volontariato commovente, di uomini e donne che assistono la



Fajt e le altre promesse dal mondo: il Giro delle Regioni non parla italiano

Conclusa la corsa a tappe dominata dallo sloveno davanti all'ucraino Kostyuk, da dimenticare la prova degli azzurri

carovana con una dedizione ammirevole, tale da costituire quel pilastro su cui poggia il ciclismo di base, per meglio dire il ciclismo dei poveri, quello che produce i campioni del domani, che molto offre e nulla riceve da chi opera con profitto, da chi guadagna miliardi tirando i fili dei maggiori avvenimenti come il Giro d'Italia e il Tour de France. Eh, si: pesa sulla coscienza dei padroni del vapore il disinteresse, il menefreghismo nei riguardi di coloro che lavorano con la forza e il coraggio dei modesti. Resistere è quindi la parola d'ordine di Bomboni e compagni. Chiusa una doverosa parentesi eccomi di fronte ai valori espressi dai Regioni. Valori che in questo momento appaiono decisamente superiori a quelli degli italiani, indicati alla vigilia come i favoriti e nettamente superati dai rappre-

sentanti di Slovenia, Ucraina, Russia e Spagna. Sul gradino più alto del podio quel Fajt che dominando sui durissimi tornanti del Monte Beigua (seconda tappa) ha costruito una meritata affermazione. Fajt, ventun anni tra pochi giorni, 1,78 di altezza, 67 chili di peso, ha il fisico del passista-scalatore e la speranza di un ingaggio professionistico. Padre e madre operai in uno stabilimento di alimentari, Kristjan ha confidato di non aver finora ricevuto proposte. «Penso di avere i mezzi per una buona carriera. Penso anche di mettere su famiglia con Anna, studentessa in economia e commercio», ha aggiunto il simpatico giovanotto di Porto Rose. Fero avversario di Fajt è stato l'ucraino Kostyuk, staccato di appena 25", già in evidenza col secondo posto ottenuto nel Gran Premio della Libera-

zione, vincitore della tappa di Ovada e della crono di Salice Terme. In terza posizione lo sloveno Nose a 33", quarto il russo Gusev a 1'13", quinto Lagutin (Uzbekistan) a 1'33". L'Italia deve accontentarsi del nono posto di Sella, staccato di 2'02". Iannetti è diciannovesimo a 9'32", Corioni ventunesimo a 12'07", Moi ventisettesimo a 18'41", Bragazzi trentesimo a 21'24", Di Nucci quarantunesimo a 43'25". Un bilancio sconcertante quello della formazione azzurra. Non possiamo consolarci con lo sprint vincente di Di Nucci ad Acqui Terme. Ben altro si aspettava il c.t. Fusi in un confronto che misurava la potenzialità di molti Paesi. Confronto ovunque seguito da un pubblico numeroso e affettuosamente vicino ad una gara che da tempo è nel cuore degli appassionati.

La nuova Ferrari vola, gli altri anche

A Barcellona debutta la F2003: Schumi in pole, Trulli ad un soffio. E Barrichello rompe

Lodovico Basalù

MONTMELÒ Gli hanno dedicato persino una targa che celebra le sue gesta. Michael Schumacher ha avuto anche questo onore sul circuito che ospita il Gran premio di Spagna.

È quello che ha vinto più di tutti negli ultimi dodici anni in terra catalana (e non solo), con ben quattro successi, tre dei quali sulla Ferrari. Ma tanto onore non ha soddisfatto poi pienamente il tedesco in pista. Autore sì della pole provvisoria con la nuova e decantata F2003 GA, ma con un vantaggio di soli 19 millesimi di secondo sulla sempre più incredibile Renault - vera outsider della stagione - pilotata da Jarno Trulli. Che, se non altro, si è anche tolto la soddisfazione di precedere di molto l'eroe locale, il compagno di squadra Fernando Alonso. Al quale gli organizzatori verseranno forse un benefit, visto che grazie a lui le tribune sono e saranno ancor più gremite il giorno della gara, ovvero domani. È questo il succo della prima giornata di prove che ha visto precipitare in una crisi profonda le BMW-Williams e in una crisi apparente le McLaren-Mercedes.

«Sedersi nell'abitacolo di una vettura da corsa in un Gran premio è stato il modo migliore per distogliere la mia mente da quello che è accaduto nel corso del week-end a Imola».

Se ve ne fosse stato il bisogno, Schumacher ha confermato che le sensazioni che può dare una monoposto di F1 sono, per lui, la cosa più importante al mondo. Quella che riesce a fargli superare ogni tipo di

Todt: «Qui decisive le gomme»

MONTMELÒ «Voi giornalisti l'avete osannata all'inverosimile. Ho letto che doveva essere più veloce di due secondi della vecchia F2002. Dovevamo insomma andare tutti a casa. E poi cosa ho visto oggi? Ho visto una grande Renault più che una grande Ferrari». Non ci fosse Flavio Briatore, il paddock della F1 avrebbe ben poco da offrire, visto quel perfezionismo assettico che lo caratterizza. E come sempre l'abbronzatissimo gran capo della casa francese sulle piste non si è fatto pregare per esternare i propri pensieri: «Non avesse fatto quel piccolo errore, Trulli avrebbe potuto strappare la pole provvisoria. Ma è stato bravo lo stesso. Alonso? Di errori ne ha commessi due e se li è portati dietro per tutto il giro di qualifica. La crisi della McLaren? Aspettiamo domenica, dopo la gara, per spuntare sentenze». Dal fuoco a mitraglia di Briatore alla dichiarazioni ponderate di Jean Todt, il Napoleone di Maranello: «È stato il primo giorno per la F2003 GA: una emozione per noi, come sempre, portare una monoposto nuova al debutto. Mi auguro di poter ripetere con questa macchina gli stessi risultati della F2002, che rimarrà non soltanto nella storia della Ferrari, ma in quella della F1. Tornando alla gara, la scelta degli pneumatici avrà un ruolo ancora più determinante su questa pista e questo conferma quanto sia importante lavorare a stretto contatto con la Bridgestone». La casa nipponica - a testimonianza della continua lotta con la Michelin - ha portato in terra spagnola ben 1100 pneumatici con 7 mescole diverse.

lo.ba.



Michael Schumacher al volante della Ferrari 2003 GA durante le prove di ieri sul circuito di Montmelò

ostacolo, compreso un lutto familiare. «Non siamo ancora al 100% - ha poi precisato il kaiser -. Anche se devo dire che non ho potuto dare un distacco più pesante agli inseguitori perché sono uscito tra i primi, con la pista ancora sporca. Per cui anche il tempo di Da Matta, con la Toyota, non mi impressiona più di tanto».

Incredibile davvero il brasiliano, eroe della Cart americana: ha

un distacco di soli tre decimi dal pentacampione del mondo con un ottimo quarto posto dietro a Barrichello.

Che dire di Calimero-Rubens? Anche ieri ci ha fatto soffrire. La sua F2003 GA da gara si è rotta (tanto per cambiare) e ha dovuto optare per il muletto prontamente adeguato dai meccanici Ferrari ai suoi gusti e alle sue usanze. «Il più veloce cambiamento di macchina fatto in

vita mia - le parole del paulista». «Ma è andata benissimo, visto che sono a un soffio dal miglior tempo». E il leader della classifica mondiale, Kimi Raikkonen? È solo ottavo, seguito dal gregario David Coulthard. «Ma il distacco di 7 decimi che abbiamo dalla Ferrari non è reale - assicura Norbert Haug, gran capo del bunker McLaren-Mercedes -. In gara tutto cambierà». Dando per scontato che ci vorrebbe No-

stradamus per prevedere quanto arzigogolano i vari team del circus in base ai nuovi regolamenti, registrati al proposito il parziale dietrofront della FIA (Federazione internazionale dell'automobile) su alcuni cambiamenti dati per sicuri nel 2004. Ieri il presidente Max Mosley ha diffuso un comunicato secondo il quale salvo il controllo di trazione alla partenza e il divieto del cambio automatico, l'elettronica per il resto

resta libera. Per quel che riguarda gli pneumatici da pioggia, ne verranno concessi due tipi (memori dei disastri nel Gran premio del Brasile). Forse già da quest'anno, viste le pressioni di alcuni team. Della BMW - e del circuito - non è per nulla soddisfatto Montoya, ex antidivolo di Schumacher: «A Barcellona mi sento a mio agio solo al ristorante», ha detto candidamente il colombiano.

IL TEMA Nove anni fa la morte del brasiliano, il giapponese per ultimo: le morti senza responsabili nei motori

Da Senna a Kato, la verità mai sul podio

Walter Guagnelli

Piste inadeguate o moto troppo potenti e pericolose? Attorno a questo interrogativo ruota il futuro del motomondiale ancora sotto choc per la morte di Daijro Kato e per le 70 cadute avvenute nei primi due gran premi della stagione. Paure e silenzi hanno lasciato il posto a quella che può essere considerata la "Primavera di Welkom": in Sudafrica i piloti si sono ribellati e per la prima volta nella storia del motociclismo sono riusciti a far fronte comune, mettendo sotto accusa la Dorna, potente struttura che governa il mondiale e gli organizzatori locali. Dando vita ad una commissione per la sicurezza dei circuiti, Valentino Rossi e compagni hanno compreso l'importanza e peso della categoria e sembrano decisi a battersi fino in fondo per far realizzare in tempi brevi precise innovazioni, per piste e regolamenti, in grado di tutelare la loro incolumità senza penalizzare lo spettacolo. Il gigantesco business economico che negli ultimi anni ha caratterizzato il Motomondiale ha concesso troppi spazi e troppi poteri agli sponsor (soprattutto tabacca) e alla grandi case costruttrici, piegate alle logiche di mercato, ridimensionando il ruolo dei piloti tacitati a suon di miliardi. Tutto è filato liscio fino alla morte di Kato, poi il problema-sicurezza è scoppiato in tutta la sua gravità e Rossi ha iniziato a far la voce grossa sfidando anche la Honda che pure gli fa guadagnare 10 milioni di euro all'anno.

La prima battaglia della nuova commissione riguarda la sicurezza dei circuiti. Negli ultimi anni il motociclismo ha registrato una lunga teoria di



Ayrton Senna

incidenti e la morte di 8 piloti. La striscia nera prese il via nel 1989 quando Ivan Palazzese perse la vita dopo una collisione con Fabio Barchitta durante il Gp di Germania della classe 250. Il primo maggio del '93 a Jerez il giapponese Wakai nella corsia dei box si trovò di fronte un tifoso italiano e nel tentativo di evitarlo andò a sbattere contro un muretto: quell'impatto gli costò la vita. Il 13 settembre '95 nel mondiale Superbike un altro giapponese, Nagai, morì travolto dalla sua moto. Nel '97 un guasto ai freni fece uscire di pista Graeme Ritchie a Brands Hatch provocandone la morte. Gli organizzatori in quell'occasione fecero calare il silenzio sull'incidente fino al termine della gara. Nel '98 Monza durante le prove di una gara di moto Supersport il pilota belga Paquay tamponò un collega per essere poi travolto da altri due e perse la vita. L'anno successivo in un incidente simile morì Brett McLeod. Prima dell'incidente a

Kato, la pista di Suzuka ha dovuto registrare un'altra vittima, il giapponese Yamakawa caduto alla curva a sinistra che precede la variante, un punto modificato da pochi mesi dopo le sollecitazioni dei piloti.

Anche la F1 ha pagato il suo tributo di vite: l'1 maggio 1994 a Bologna morì Ayrton Senna dopo l'incidente avvenuto al settimo giro del gran premio di San Marino. Il brasiliano tre volte campione del mondo era uscito di pista alla curva del Tamburello per l'improvviso cedimento del piantone dello sterzo della sua Williams. Un braccetto della sospensione bucò il casco e penetrò nella testa del brasiliano. Il giorno prima un incidente simile aveva provocato la morte dell'austriaco Ratzemberger alla guida della Simtek. Sul l'incidente di Senna sono state aperte diverse inchieste che però non sono riuscite a chiarirne completamente i contorni.

Ancora sul MotoGp. «Il circuito di Suzuka resta il più difficile e pericoloso di tutti - spiega Loris Reggiani ex pilota ora commentatore del motomondiale per Italia 1 nonché manager di Melandri - i recenti interventi sono risultati un semplice palliativo come dimostra l'incidente a Kato. Ci sono spazi di fuga troppo brevi». L'asfalto scivoloso e accidentato è un altro problema verificatosi sulla pista sudafricana di Welkom e a Le Mans. Asfalto imperfetto anche sul tracciato di Barcellona e i tanti avvallamenti, oltre a creare rischi di caduta, comportano difficoltà nella messa a punto della ciclistica della moto. Il paradosso si raggiunge a Donington in Inghilterra dove l'asfalto è scivoloso anche quando non piove. Morale: i piloti si trovano a correre a velocità anche

superiori ai 300 chilometri orari su piste insidiose e piene di buche. Il tracciato tedesco del Sachsenring è poco adatto alla MotoGP mentre all'Estoril in Portogallo l'insidia è rappresentata dal vento. Anche la pista di Montegi - di proprietà della Honda, come quella di Suzuka - attira le critiche violente dei piloti mostrandosi adatta soprattutto alla classe 125. La battaglia dei quattro membri della commissione piloti - Rossi, Aoki, Gibernau e Kenny Roberts - contro i soloni della Dorna guidata dall'ineffabile Espeleta sembra lunga e irta di difficoltà. Ma i "magnifici quattro" sembrano decisi a vincerla. A costo di usare le maniere forti come lo sciopeiro. Una cosa è certa: le piste a rischio dovranno essere migliorate in breve tempo. Se ciò non avvenisse o se gli interventi non dovessero risolvere il problema l'alternativa sarebbe rappresentata da una clamorosa retromarcia: le case costruttrici dovrebbero essere indotte a bloccare l'impulso tecnologico realizzato con le MotoGP nell'ultimo anno e tradotti in moto molto più potenti e veloci. Dunque si presenterebbe l'esigenza di rivedere e controllare attentamente il potenziale di crescita delle "quattro tempi". Le case costruttrici - spiega Rossi - dovranno porsi questo problema nel giro di qualche anno. Perché con le 500 lo sviluppo era limitato mentre con le MotoGP, grazie all'elettronica, non ci sono più limiti e chissà dove si andrà a finire. La tecnologia per le "quattro tempi" è sul mercato, la si può comprare, proprio come accade in F1, quindi bisognerà fare qualcosa. Abbiamo già un limite nei consumi e questo frena la corsa, ma presto bisognerà inventarsi qualcosa d'altro».

in breve

- **Ciclismo/1, annullati i mondiali su pista in Cina per la Sars**
Erano previsti dal 30 luglio a Shenzhen, una delle province più colpite dall'epidemia. L'Uci lo ha deciso anche dopo la minaccia dell'Australia (che vanta pistard di primissimo piano) di boicottare l'avvenimento per i rischi sanitari. La nuova sede sarà annunciata la prossima settimana

- **Ciclismo/2, l'Uci impone il casco per i professionisti**
La decisione entrerà in vigore lunedì. Secondo quanto riferisce l'Unione ciclistica internazionale il provvedimento è stato adottato dopo la morte, il 12 marzo, del corridore kazako Andrei Kivilev, caduto nella seconda tappa della Parigi-Nizza.

- **Ciclismo/3, al Romandia vincono Dufaux e Perez**
Al vero vincitore della 3ª tappa, lo svizzero Laurent Dufaux, la giuria ha deciso di affiancare, a pari merito, anche lo spagnolo Francisco Perez, che era in testa alla corsa prima che i commissari lo inducessero per errore a sbagliare percorso. Dufaux conquistata la maglia di leader della classifica togliendola all'italiano Bertoglio. La tappa è stata anche funestata da un incidente che ha causato la morte di un motociclista.

- **Tennis, oggi al via gli Internazionali di Roma**
Si inizia con le qualificazioni, poi alle 12 il sorteggio del tabellone principale. Assenti Hewitt, Sampras, Ivanisevic, Krajcek e Kiefer, la stella sarà Agassi. Risultati Atp di Valencia: Ferrero-Calleri 6-3 6-4, Vicente-Massu 6-3 6-4, Rochus-Sargsian 6-2 6-2. Atp Monaco di Baviera: Federer-Youzhny 6-2 6-3, Koubek-Schuetler 6-3 6-4, Kafelnikov-Schalken 6-7 7-5 6-3, Nieminen-Stepanek 6-1 6-1.

101

DIFFERENT.

RADIO Centouno
101
ONE-O-ONE

www.radio101.it