

sfatti ci deve essere una adeguata copertura mediatica, ed ecco allora le televisioni e tutto il resto. L'avventura, purtroppo, non poteva durare a lungo». Ed in effetti le cose sono cambiate radicalmente, fino al parossismo di una Dakar che abbandona l'Africa per il Sud America. Lontano dai rischi del terrorismo qaedista e dalle infidie estremistiche che sconvolgono il continente nero. «Ma questa scelta non è mai stata chiara davvero fino in fondo - prosegue Orioli - Dopo l'annullamento di due anni fa la Aso ha deciso di puntare verso il Sud America ma non so davvero se i motivi siano quelli che sono stati ufficialmente spiegati. Certo non possiamo escludere che in realtà ai grandi marchi interessasse una vetrina per vendere qualche migliaio di macchine in più in Sud America». Anche per questi motivi, forse, mentre quella ufficiale emigrava verso la Terra del Fuoco qualcuno ha provato ad evoca-

L'altra «Africa Race» Col progetto di Auriol torna l'autentico pionierismo-Dakar

re lo spirito della Dakar perduta. Ci ha pensato l'ex pilota Hubert Auriol (tre vittorie, due in moto e una in macchina, e nove anni da direttore di gara) che lo scorso anno ha organizzato l'Africa Race: 11 tappe per complessivi 6.500 km tra Marocco, Mauritania e Senegal in contemporanea con la più nobile cugina. Pochi fondi, organizzazione pionieristica e spirito d'altri tempi nonostante i pochi partecipanti al via (soltanto otto moto). «Non ho partecipato alle prime Dakar e quindi posso solo parlare per sentito dire - raccontava dopo l'arrivo l'italiano Michele Gallizia - All'arrivo ho chiesto a un partecipante che ha corso svariata Dakar come giudicava l'Africa Race e mi ha detto che sotto il profilo della durezza non è stata inferiore rispetto alle ultime edizioni della Dakar. Quello che fa la differenza però è sicuramente che si è recuperato lo spirito di una volta». Un esperimento riuscito che si è replicato anche quest'anno con partenza dal Marocco il 30 dicembre dopo la passerella portoghese a Portimao. In gara soltanto tre moto (tutti piloti privati italiani), quindici auto e tre camion. Poca gente ma tanto spirito d'Africa, di raid e avventura. ❖

Business e tragedie Quando i motori rombano col sangue

Dagli anni '50 una scia di incidenti e lutti nell'automobilismo
Dalla strage Mille Miglia con De Portago al Rally della Lana
Le 15 persone morte a Le Mans spinsero la Mercedes al ritiro

L'analisi

LODOVICO BASALÙ

sport@unita.it

Il business come fattore predominante nelle corse automobilistiche. Anche di fronte all'evidenza, rappresentata dalle numerose vittime tra il pubblico. La storia è piena di esempi tragici. Senza dimenticare gli stessi piloti, almeno fino a quando le regole ora vigenti in tema di sicurezza erano solo scritte nei libri di fantascienza. Se le corse stradali - tipo 1000 Miglia o Targa Florio - sono state in gran parte abolite, numerose assurdità non mancano. A cominciare dal Gp di Montecarlo: ogni anno tutti si chiedono che senso abbia correre, ancora - e con mostri da 800 cavalli - tra le stradine del Principato. Per non parlare di quelle vere e proprie cattedrali nel deserto che sono rappresentate dal Gp del Bahrein o da quello di Abu Dhabi. E che dire del clone di Montecarlo, ovvero il Gp d'Europa a Valencia? A parte il design del geniale architetto Calatrava, il tortuoso tracciato ricavato attorno al porto dello città spagnola offre contenuti agonistici inesistenti. Buoni però per le televisioni, per gli sponsor, per il glamour.

Certo, di acqua ne è passata sotto i ponti, da quando il marchese Alfonso De Portago uscì di pista, con la sua Ferrari, nel corso della 1000 Miglia del 1957, uccidendo 10 spettatori. Cosa che provocò la cancellazione definitiva della celebre corsa, che aveva immortalato icone come Nuvolari o Moss. Pur se esempi più recenti di vittime tra il pubblico non mancano. Come dimostra il Gp d'Italia del 2000, quando la Jordan di Frenzen uscì di

pista, perdendo una ruota che uccise un commissario di percorso. Nulla, in confronto all'incidente che vide protagonista il tedesco Von Trips nell'edizione del 1961: 13 morti tra la gente assiepata alla Parabolica e lo stesso alfiere di Maranello vittima illustre, dopo una toccata con il grande Jim Clark. La corsa proseguì, a dispetto della tragedia. Stessa cosa nel 1955, alla 24 ore di Le Mans, quando la Mercedes di Levegh piroettò sulle tribune, massacrando 15 persone e inducendo al ritiro - durato fino all'inizio degli anni novanta - la casa di Stoccarda. Altro esempio tragico, il Gp di Spagna del 1975: a rimetterci la vita furono due cameramen del-

VALENTINO DI NEVE

Un Valentino Rossi in sella alla sua moto è stato il vincitore del Concorso di sculture sulla neve che tradizionalmente si svolge a Selva in Val Gardena per festeggiare l'anno nuovo.

la televisione, uccisi da un incidente multiplo che coinvolse diverse monoposto. Come nel Gp del Giappone del 1977, quando la Ferrari di un ancora sconosciuto Gilles Villeneuve volò fuori pista, provocando altre due vittime. Non mancano altre decine di tragedie, da Indianapolis ai rallies. In quest'ultimo caso le vittime tra il pubblico sono pane quotidiano, praticamente costanti di anno in anno. Gli addetti ai lavori ancora ricordano il Rally della Lana del 28 luglio 2001, quando un'intera famiglia di quattro persone, in provincia di Biella, fu sterminata da una Ford Escort impazzita. ❖

ALLA RICERCA DELLA JUVE PERDUTA

CRISI BIANCONERA

Valerio Rosa

sport@unita.it

Come la libertà in una canzone di De André, la Juve di questo girone d'andata insegue il suo profumo, presa in trappola da un tailleur grigio fumo. Ovvero il colore che si ottiene dal bianco e dal nero andati in confusione. Un mercato meno sconclusionato dei pari e dispari degli anni passati sembrava avere offerto al volenteroso Ferrara una squadra in grado di impensierire la raccolta di figurine dell'affabile Mourinho. Così, inaspettatamente, non è stato. Le magnifiche sorti e progressive annunciate in estate si sono appena intraviste in un paio di occasioni, contro la Roma sbandata che stava per separarsi da Spalletti e contro una Sampdoria in preda a crisi di vertigine. L'Inter è stata sconfitta grazie ai nervi, il Maccabi (unico successo nella coppa dalle grandi orecchie) per un soprassalto di dignità. Il resto è stato un pianto: campioni impauriti col pallone tra i piedi, movimenti aleatori e disordinati, una generale sensazione di impotenza. Troppo facile dare la colpa agli infortuni. I puntelli in difesa, colonne inamovibili delle vecchie glorie over 30 pronte a farsi infilzare ai prossimi Mondiali, avevano perso lo smalto già da quel dì. Felipe Melo e Diego vagano per il campo come le belle farfalle che incantavano il loro connazionale Vinícius de Moraes, in cerca di una posizione stabile e vantaggiosa nella terra di nessuno tra la propria tre quarti e quella avversaria.

FUORIPOSTO A CATENA

L'equivoco sul posto da occupare riguarda, a dire il vero, l'intero organigramma societario: il presidente Blanc, esperto amministratore e conoscitore di tennis e ciclismo, non è l'uomo di calcio che era Boniperti; Alessio Secco ha ancora moltissima gavetta da fare e forse Ferrara era più utile alla causa come responsabile del vivaio e come vice di Lippi in Nazionale. Adesso è tutto nelle mani di Bettega, il volto buono della Triade. Ha ripreso il suo posto allo stesso modo con cui l'arbitro Lo Bello scendeva in campo secondo Montanelli, ossia col piglio del latifondista che misura compiaciuto l'ampiezza dei suoi possedimenti. Da giocatore, sarebbe servito come il pane. ❖

Thierry Sabine

Fu lui ad inventare il raid africano. Perse la vita nel 1986 precipitando con l'elicottero lungo il tragitto.



Fabrizio Meoni

Trionfatore fra le moto nel 2001 e nel 2002, morì in seguito ad un incidente in Mauritania nel 2005.

