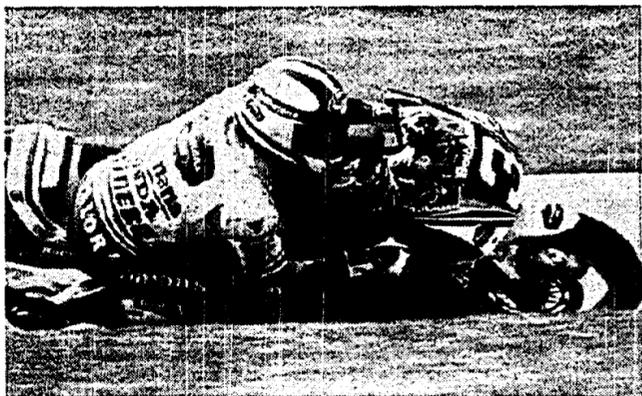


VARIA

Per Luca Cadalora una sfortunata esibizione nel Gp d'Austria. A destra, Fausto Gresini vincitore a Salisburgo nella classe 125



Il circuito di Salisburgo è pericoloso e le proposte dei centauri sono disattese. Le dure parole di Cadalora

«Noi piloti mandati allo sbaraglio per colpa dei burocrati»

Motomondiale Gp d'Austria agrodolce per gli italiani. Vittoria nelle 125 con il giovane campione in carica solo sesto per noie meccaniche. Bradl nella 250

Gresini in trionfo Capirossi «in panne»

Dopo il Gran Premio d'Austria a Salisburgo, il mondiale della 125 parla sempre più italiano e mentre Fausto Gresini beffa in volata Waldmann e la rivelazione Ueda, Loris Capirossi si mantiene al comando della classifica generale. Mondiale amaro, invece, nella 250 con Luca Cadalora, «fermato» da un errore dei meccanici e da un Bradl imprendibile. «Se servirà aiuteremo Luca», promettono all'Aprilia.

CARLO BRACCINI

SALISBURGO. La testa bassa, seduto su un gradino del suo motorhome, proprio accanto al «guru» del Motomondiale, Erv Kanemoto, team manager della squadra Honda-Rohmann. Per Luca Cadalora l'incendio si è rotto ancora a Salisburgo dopo che un inizio di stagione esaltante (tre vittorie in altrettanti Gran premi) aveva lanciato il modeste alla conquista del titolo della 250. Un Bradl imprendibile soprattutto, ma anche un errore dei tecnici che può costare caro: «Abbiamo sbagliato», ammette Kanemoto. «Luca voleva un rapporto finale più lungo per

incrementare la sua velocità massima e invece è stato montato un pignone più piccolo, col risultato di accorciare ulteriormente la trasmissione finale. È proprio così - commenta Cadalora - ma anche la gomma posteriore ci ha dato qualche problema».

E così, Helmut Bradl con un'altra Honda ufficiale (gomma Dunlop vince il Gran premio d'Austria e si porta a soli nove punti dalla leader ip di Cadalora). «Credo che Cadalora sia attraversando un momento difficile», è l'opinione di Bradl - problemi tecnici: evidentemente: il Mondiale però

non è nemmeno a metà strada. A risolvere Cadalora potrebbe giungere anche l'aiuto della squadra Aprilia: «Perché no?», sostiene il direttore sportivo Carlo Pemat - Se Cadalora avesse bisogno di una mano gli altri italiani credo che si sentirebbero in dovere di dargliela». A Salisburgo però l'Aprilia non ha raccolto molto, con Chili che ha duellato a lungo con le Honda ufficiali di Cardus e Zeelenberg, al traguardo nell'ordine alle spalle del solito Bradl. Durante un doppiaggio il bolognese finiva attardato e non riusciva più a riprendere contatto con i rivali diretti mentre l'altra Aprilia, quella di Reggiani, scontava un errore prima e un banale inconveniente a una candela poi. Risultato: Chili 4° e Reggiani 8°.

Se la 250 fa soffrire, nella 125 continua la serie positiva per i colori italiani. Fausto Gresini è salito sul gradino più alto del podio in sella alla Honda ufficiale del team Pileri, mentre in testa alla graduatoria si mantiene il compagno di

squadra e campione del mondo in carica Loris Capirossi, anche se il pupillo di Paolo e Francesco Pileri in Austria non è andato oltre il sesto posto, attardato da problemi meccanici. Il tedesco Ralf Waldmann e la rivelazione di questo campionato, il giovane giapponese Noboru Ueda, sono stati i protagonisti di un duello entusiasmante con Gresini che ha infiammato gli 80.000 accorati Salisburghesi e che ha visto uscire vincitore dall'ultima volta proprio l'italiano. Con solo tredici piloti al via, a garantire lo spettacolo di una 500 in piena crisi di uomini e mezzi, ha provveduto invece il confronto serrato tra l'australiano Michael Doohan con la Honda e lo statunitense Wayne Rainey con la Yamaha, risolti a favore del primo e che consolida così la sua posizione in testa al mondiale. Il fu-nambolico Kevin Schwantz con la Suzuki è terzo, appena davanti alla Cagiva C 591 di Eddie Lawson, con la moto varesina ancora protagonista di una gara piuttosto incolore.

L'australiano Doohan re delle 500 Cagiva solo 5°

Ordine d'arrivo

classe 125cc
1) Gresini (Ita-Honda) in 33.47.096. Media km. 165.777; 2) Waldmann (Ger-Honda) a 0.048; 3) Ueda (Gla-Honda) a 0.452; 4) Raudies (Ger-Honda) a 1.427; 5) Spaan (Ola-Honda) a 1.580; 6) Capirossi (Ita-Honda) a 3.609; 7) Gramigni (Ita-Aprilia) a 29.176; 14) Vitali (Ita-Gazzaniga) a 29.538; 17) Bosio (Ita-Honda) a 30.532. **Miglior giro:** il 22° di Martinez (Spa-Honda) in 1.30.874. Media km. 168.088.

Classifica mondiale: Capirossi ai punti 94; Gresini 91; Waldmann 73; Ueda p.70; Luethi 50; Martinez p. 47; Spaan p. 41; Gramigni-Debbia-Raudies p.39.

Ordine d'arrivo

classe 250cc
1) Bradl (Ger-Honda) in 33.23.857. Media km. 182.945; 2) Cardus (Spa-Honda) a 7.818; 3) Zeelenberg (Ola-Honda) a 8.157; 4) Chili (Ita-Aprilia) a 9.054; 5) Cadalora (Ita-Honda) a 18.878; 6) Shimizu (Gla-Honda) a 32.197; 8) Reggiani (Ita-Aprilia) a 48.198; 11) Casoli (Ita-Yamaha) a 1.08.090; 15) Catalano (Ita-Honda) a 1.22.801; 16) Ricci (Ita-Hamaha) a 1.23.529; 19) Pennese (Ita-Aprilia) a 1 giro; 24) Colletti (Ita-Aprilia) a 1 giro; 25) Colletti (Ita-Aprilia) a 1 giro. **Giro più veloce:** il settimo di Cardus in 1.22.631.

Classifica mondiale: Cadalora punti 121; Bradl p.111; Cardus p.99; Zeelenberg p.86; Reggiani p.69; Shimizu p. 62; Chili p.49; Schmid p.43.

Ordine d'arrivo

classe 500cc
1) Doohan (Aus-Honda) in 38.03.841. Media km 193.958; 2) Rainey (Usa-Yamaha) a 0.185; Schwantz (Usa-Suzuki) a 15.625; 4) Gardner (Aus-Honda) a 15.827. **Giro più veloce:** il 29° di Rainey a 1.18.085. Media km. 195.618. **Classifica mondiale:** Doohan punti 126; Rainey 111; Schwantz 90; Lawson 80; Kocinski 69; Gardner 66; Garriga 57; Ruga 44.

l'ultimo italiano ad aver vinto un Campionato del Mondo della 500, nel 1982 - Ricordo con terrore il circuito finlandese di Imatra in Finlandia, tra alberi, vie cittadine e persino la ferrovia; anche correre sul vecchio tracciato cittadino di Brno, in Cecoslovacchia, oggi sarebbe considerato una pazzia».

L'ex campione mondiale Kenny Roberts della sicurezza aveva fatto una delle sue grandi battaglie già nel 1979 quando aveva lanciato una sfida alla Federazione internazionale con la proposta delle «World Series». Ma, a distanza di anni, scuderie e piloti hanno gravi e precise responsabilità. La «voce dell'innocenza» per una volta è quella di Fausto Gresini, tra i protagonisti della 125 con la Honda del team Pileri: «All'ingheria, lo scorso anno, in molti ritenevamo che in caso di pioggia non si sarebbe dovuto correre perché il tracciato non forniva nessuna garanzia di sicurezza, altri invece avrebbero voluto prendere il via lo stesso. Le motivazioni però, da entrambe le parti, non avevano sempre a che vedere con la pericolosità del circuito: Carlos Cardus, ad esempio, era in testa al Mondiale e non correre avrebbe significato non rischiare la leadership della 250; John Kocinski, al contrario, fuongeva da inseguire e voleva a tutti i costi scendere in pista».

Per molti piloti, insomma, siano essi privati a caccia di popolarità e di premi o per sopravvivere oppure driver superufficiali in lotta per il primato, parlare di sicurezza è diventato un vero e proprio lusso; un lusso che la classifica del Motomondiale concede sempre più di rado. □C.B.

Sport e avventura. Gérard d'Aboville, navigatore solitario specializzato in imprese impossibili, partirà il 20 giugno dal Giappone per tentare la traversata oceanica in canoa. Vuole arrivare in California in 5 mesi: vogherà 12 ore al giorno per 10mila chilometri

Un forzato dei remi in mezzo al Pacifico

Un uomo tranquillo ma freneticamente impegnato nella ricerca dell'impresa clamorosa, della lotta solitaria alle forze della natura. Undici anni fa aveva traversato l'Atlantico con una barca a remi da lui stesso progettata. Ora ci riprova sull'Oceano Pacifico, distanza doppia e difficoltà al limite della sopravvivenza, con nuove tecniche e uno sponsor, la ditta italiana di orologi Sector.

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CESARATTO

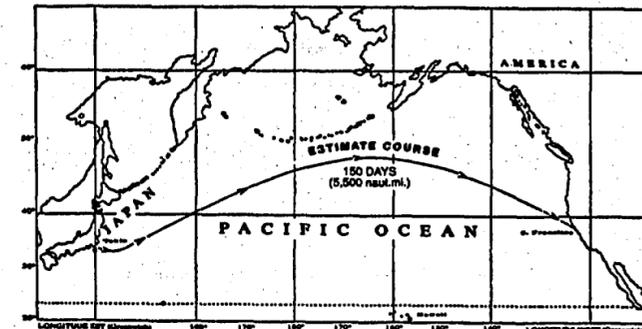
LA TRINTE SUR MER. (Francia). Ma per questa volta sono le prime parole di Gérard d'Aboville approdato in Bretagna undici anni fa dopo settantuno giorni e cinquemila chilometri di oceano Atlantico attraversati con la sola forza dei remi. Una piccola imbarcazione da lui progettata, trecento litri d'acqua e centinaia di scatolette di tonno «Captain Cook», lo sponsor che diede il nome alla barca e gli alimenti necessari ai cinquantacinque giorni di traversata: ha aggiunto quattro di creme ammorbidenti, quelle un tempo riservate alle casalinghe troppo a contatto con acqua e detergenti. Lo preoccupano più le mani che l'allenamento alla fatica, obiettivo questo che conta di raggiungere cammin facendo, aumentando progressivamente il tempo ai remi, imponendosi cronometriche cadenze e farmaceutiche dosi alimentari. Questa volta d'Aboville parte senza acqua. L'ha rimpiazzata con un po' di vino breton, quello che con un pizzico di esibizionismo etichetta col suo nome, e con una pompa desalinizzatrice, vero strumento principe della spedizione. Messa in azione dal carrello da canottiere sceso da d'Aboville per il suo reame, è considerata la chiave dell'impossibile impresa. Una scorta di cinquemila litri d'acqua sarebbe stata il minimo per tentare. E cinquemila litri è tutto il peso della barca che l'impianto conta vuol portare dal Giappone alla California seguendo le rotte del Nord.

I nemici sono quelli di sempre, domati in Atlantico dall'infondata della barca e dalla facilità di radrizzarla. Cinque volte «Captain Cook» si era rovesciata, spinta e sbattuta incontrollabilmente dalle

forze del mare. Sigillato nella cuccetta, ogni cosa e lui stesso legati al destino della barca, d'Aboville sfida col Pacifico e le inevitabili tempeste, se stesso e la prigione delle sue ambizioni. Nessuno ha mai fatto tanto e pochissimi hanno pensato di farlo. D'Aboville è. La galera, quella di settantuno giorni in atlantica solitudine, è acqua passata. Insignito della Legione d'Onore, si sente pronto per nuove folle. Oggi collauda la barca, prova i remi

e gli spazi di un'intimità in cerca di gloria. Nelle acque ferme dei fiordi della Bretagna, a due passi dalla contea degli avi, tra i pescatori di ostriche che lo riconoscono e salutano con aria stupita, Gérard d'Aboville studia i particolari. Scalmi, carrello, pompa desalinizzatrice, derive e serbatoio per raddrizzarsi, timone. Poi il carico di fofolizzati, le vitamine, i sali minerali, gli indumenti. Non devono andare veloci, si ripete, devo andare sempre. Oltre la noia e

il vuoto mentale. Per questo conta e riconta le candele rosa che gli faranno compagnia scendendo, nei consumatori, il passare delle notti in balla del mare. Lui sogna di essere ancora una volta il primo a riuscire. E il sogno questa volta l'ha varato col partner italiano che ha dato il nome alla barca facendogli dimenticare la galera di undici anni fa e facendogli sposare la filosofia del «datemi uno sponsor e vi sollevorò il mondo».



E parte il lungo viaggio dell'Europa a vela

LORIENT (Francia). In giro per i mari d'Europa sotto le stelle della Comunità europea. Dalla Bretagna all'Irlanda per scendere verso il Portogallo, passare Gibilterra e approdare a Santa Margherita Ligure dopo aver fatto tappe mediterranee in Spagna e Francia.

È il programma del «Giro d'Europa a vela», una regata di venticinque giorni che ha preso ieri il via da Lorient in Francia. Presenti le migliori vele di tredici paesi, dai trimarani velocissimi ai maxi-yacht del giro del mondo. Una ennesima sfida questa sostenuta dal Parlamento europeo in cerca di propaganda, ma anche una gara che mette di fronte, per la

prima volta e seppure ad handicap e con classifiche diverse, multiscifi e monoscifi dalle tecnologie più sofisticate.

Veri mostri che planano sulle onde, faranno gara a sé i trimarani che per arrivare nelle acque liguri insieme ai più tradizionali yacht, i «ragni», come li chiamano qui, nella loro patria, dovranno percorrere oltre 3.400 miglia contro 2.600. Un abisso che dice lunga sulle diverse prestazioni di cui sono capaci i trimarani che scivolano sull'acqua ben oltre la velocità del vento.

Una regata a tappe nella quale le

differenze tecniche avranno tanto peso quanto quello dell'abilità degli skipper. Una sfida sulla leggerezza delle imbarcazioni e sulle scelte tattiche dei timonieri, un confronto tra i veterani delle regate di velocità, tra i patiti di quelle in solitario, tra gli specialisti del Giro del mondo.

Ieri, alla partenza, si è subito verificato un clamoroso colpo di scena. Il trimarano favorito, Pierre Leroux condotto dalla francese Florence Arthaud, è stato subito costretto al ritiro per una clamorosa collisione con due imbarcazioni della Marina che avrebbero dovuto proteggerlo dalle barche degli spettatori. Grossi pro-

blemi anche per lo svizzero Merit di Pierre Fehlman, un altro dei concorrenti più accreditati, che ha rotto il boma della randa riuscendo però a proseguire. Profittando delle disgrazie altrui, alla prima boa del percorso è transitato per primo Fujicolor II di Mike Birch (Can) davanti a Rmo di Bourgnon (Fra).

E gli italiani? Per la lotta sui mari dell'Europa sono partiti in tre. Saffio di Giorgio Falck, Longobarda di Lorenzo Bortolotti, Charles Jourdan di Sandro Buzi. Dei tre solamente Saffio è in acqua sin dalla prima tappa con ambizioni non nascoste nella sua categoria. □G.C.

Vecchi campioni e volti nuovi. Oliva è solo un antipasto. La boxe italiana sogna un'estate tutta mondiale

GIUSEPPE SIGNORI

È stato davvero un «euro-peo» di basso livello, un autentico «mis match» (cattivo combattimento) hanno scritto gli osservatori inglesi presenti sotto il tendone del circo che, a La Spezia, sabato notte ha ospitato il campione in carica per i pesi welters Patrizio Oliva e lo sfidante di turno Erolh Alphonso McDonald un ragazzo alto di statura (mt 1,78) quanto acerbo e sconclusionato nella sua «boxe».

Naturalmente ha vinto il meno peggio, ossia Patrizio Oliva, mentre McDonald ha subito la sua prima sconfitta. Evidentemente nel passato questo inglese di origine giamaicana deve aver sempre trovato sul ring avversari di classe C salvo Kid Milo con il quale pareggiò nel 1986 e che oggi è diventato un discreto peso medio. Del resto Erolh McDonald, che ha 25 anni, nelle classifiche britanniche figura al settimo posto tra i pesi welters che hanno come campione Del Bryan. Se la scelta di Erolh McDonald è stata fatta, davvero dai burocrati dell'European Boxing Union (EBU) significa che in questo pur glorioso ente si sono annidati tanti incompetenti oppure gente interessata al sottobanco. Ormai la boxe è diventata un business indecoroso, gli imprenditori per i loro campioni pretendono sempre sfidanti modesti, per non dare riddicoli.

Rocco Agostino ed alcuni sapientoni della stampa avevano descritto Erolh McDonald pugile attendista, proprio come Patrizio Oliva: invece il napoletano ha aggredito il napoletano per quasi 12 round con larghe ventate di sinistro e di destro, tutte impresse. Il suo famoso destro, quello del venti ko, ottenuto dal 1985 al 1991 McDonald lo ha sempre sparato troppo da lontano e spesso a giunzione semiaperto. Un colpo del genere poteva far del male soltanto alle mosche; quindi Oliva scappando, ribattendo ogni tanto con colpi

leggeri ma precisi, usando il suo «mestiere» non sempre corretto, sotto lo sguardo casalingo e forse compiaciuto dell'arbitro francese Raimond Bachelet, non ha corso eccessivi pericoli, salvo che nel quarto round. Poi, quando l'arbitro francese, tanto per far qualcosa, ha richiamato per la terza volta Erolh McDonald al 26° del dodicesimo e ultimo assalto, la squallida dello sfidante è stata inevitabile. Di conseguenza Oliva è stato privato di una chiara vittoria ai punti, addirittura larghissima per i punteggi eccessivamente casalinghi di monsieur Bachelet e dei due giudici: 7 e 8 punti di vantaggio, al termine dell'undicesimo ripresa.

L'Italia sta diventando il Paese delle squallide facili: basta pensare alle vittorie mondiali di Massimiliano Duran contro il portoricano De Leon (27/7/90) in Sicilia e con il francese Wamba (8/12/90) a Ferrara. Il domani di Patrizio Oliva dovrebbe chiamarsi Antoine Fernandez, un francese in declino, per l'europeo, mentre il sogno del napoletano sarebbe quello di arrivare al mondiale dei welters IBF lasciato libero dal pericoloso Simon Brown che ha conquistato il titolo WBC. Rocco Agostino tenterà di trovare per Oliva possibilmente un perditore.

Intanto, prossimamente non mancheranno pugni in Italia. Sabato (15/6) a Montichiari, Brescia, Maurizio Stecca difenderà la cintura mondiale del piuma WBO contro lo sconosciuto messicano Fernando Ramos Salas, mentre ad Avezzano (13/7) Gianfranco Rosti, campione dei mini junior IBF, affronterà lo sfidante statunitense Glenn Wolfe. Sette giorni dopo, alle Valli di Comacchio, Massimiliano Duran concederà la rivincita al colorato Anacleto Wamba per il titolo massimileggero WBC, infine il 27/7 a Capo d'Orlando (Oppure a Trivoli) Mauro Galvano, campione dei super medi WBC, si misurerà con Ron Essett, il «dragone» di Indianapolis.