

Carraro
«Olimpico:
procede
tutto bene»

ROMA. Il sindaco di Roma, Franco Carraro, lancia messaggi. Li lancia al presidente del Coni, Arrigo Gattai, e sono messaggi espliciti, perché sempre grande continua a essere la preoccupazione per la lentezza con la quale procedono a Roma i lavori per i mondiali.

«Mi auguro che in un tempo ragionevole molti dei lavori che hanno lacerato le strade e le piazze di questa città vengano portati a termine. E per quanto riguarda i lavori dello stadio Olimpico, beh, non credo proprio che possano esserci problemi. Questo me l'ha garantito lo stesso presidente del Coni, Gattai... e io comunque penso proprio che in proposito non si possano aver dubbi. Con un inverno così non si possono certo invocare le cause di forza maggiore». Come dire: niente scuse, Gattai, lo stadio lo vogliamo.

Il sindaco Carraro era intervenuto alla presentazione ufficiale dei dodici film sulle città mondiali. Carraro ha poi aggiunto: «Lo so che ci sono zone della città di Roma devastate dai lavori... so tutto. Bisogna soffrire ancora per un po'. Un'altra parte chiunque di noi decida di fare dei lavori di ammodernamento nella propria abitazione è costretto, per un po', a subire qualche disagio. Se ce la fa, a sopportare, poi sta bene. E anche io spero che dopo i disagi questa città riesca poi ad avere come altre città più agevolate. Spero che Roma possa solo trarre giovamento da questo periodo di lavori in corso che ci sta portando, con qualche difficoltà, ai mondiali».

Il campione del mondo centra all'Estoril il record sul giro I complimenti dell'ex Barnard: «La mia macchina va molto forte»

Lunedì proverà sulla pista portoghese la McLaren di Senna Accuse del patron della Onyx a Balestre: «È stato un Ss»

Basket
La Philips
al bivio
in Europa

Atletica
Tilli ko
«Infortunio»
della Fidal

Ferrari-Prost, questione di feeling



Prost raggiante dopo il record con la Ferrari all'Estoril

«Se continua così...». Alain Prost ce l'ha fatta. Il record sul giro all'Estoril, con l'1'14"52, è suo, strappato a Pierluigi Martini, che in dicembre aveva realizzato un ragguardevole 1'14"64 con la Minardi. E John Barnard, ex artefice magico della Ferrari, giudica con compassata ammirazione le imprese del Cavallino rampante, le cui quotazioni continuano a salire.

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CAPECELATRO

ESTORIL. «Se continua così, vedo la Ferrari molto bene quest'anno». Un giudizio di quelli che contano, visto che a pronunciare è John Barnard, l'artefice della discussa «papera», entrato alla Ferrari con le stimmate del genio, allontanato dalla scuderia modenese per una evidente incompatibilità di carattere: troppo esigente ed accentratore per integrarsi a dovere nel nuovo organigramma di Maranello disegnato a corso Marconi.

Nessun risentimento affiora nelle sue parole. Quei giorni e quelle polemiche sono lontane. E il suo approccio è quello di un addetto ai lavori, distaccato, assetico. «Sì, stanno facendo

davvero un buon lavoro. Adesso devono far progredire il motore. Se mettono delle buone basi, Prost potrà dare molte soddisfazioni alla squadra italiana».

Nella sua persona, John Barnard sintetizza gran parte del campionato di Formula 1 che prenderà il via a Phoenix l'11 marzo. È stato lui a disegnare la McLaren imbattibile dell'88. Dalla sua fervida mente è uscita la Ferrari 640 dello scorso anno, bizzarra e inaffidabile, ma che pure si è presa la soddisfazione di vincere tre gare e di finire terza nella classifica generale. Sulle sue spalle, oggi, cade l'onere di dare alla Benetton che, dopo due

stagioni di promesse, affidate a due piloti estrosi come il tre volte campione del mondo Nelson Piquet e l'italiano Alessandro Nannini, vuole inserirsi con pari dignità nel ristretto lotto delle squadre che si daranno battaglia per il titolo mondiale.

Solo un piccolo accenno malizioso sfugge a Barnard. «Sì, se sapranno sviluppare nel modo giusto questa macchina, la mia macchina...». E proprio con la «sua» macchina, la Ferrari dell'89, Alain Prost ha colto quel record che aveva preannunciato nel primo giorno di prove all'Estoril, anche se il tempo è di un secondo superiore al 1'13"05 considerato come l'optimum. Questo basta per dare aria alle speranze dei ferraristi, anche se i piccoli inconvenienti non mancano. Così, mentre Prost si scatenava alla ricerca del record, Nigel Mansell simulava un Gran Premio, ma era costretto ad una lunga sosta al box per la rottura di un condotto dell'olio. Oggi Mansell insisterà nelle prove di simulazione, e Prost

si dedicherà alla rifinitura di alcuni particolari. Quindi una giornata di prove a Fiorano prima di imbarcarsi alla volta di Phoenix, primo appuntamento del prossimo campionato.

Parite le Ferrari e gli altri team, da lunedì all'Estoril sarà di scena la sola McLaren con Ayrton Senna alla guida della nuova macchina. Sono, sul versante agonistico, confronti indiretti che costituiscono le battute preliminari ad una stagione che rischia di essere caratterizzata soprattutto dalle polemiche. Mentre la querelle Balestre-Senna non è ancora chiusa, da Bruxelles Jean Pierre van Rossum, finanziere belga e patron della scuderia Onyx, spara a zero sul presidentissimo della Formula 1. «Balestre era una SS, ne ho le prove», urla ai quattro venti van Rossum, che ha da pochi giorni liquidato la sua squadra. La Formula 1 ora lo disgusta. «È un mondo di lupi - sentenza -, in vita mia non vedrò più un Gran Premio». Ora sembra arrischiare il calcio, e nelle sue mire ci sarebbe il Bruges.

SPALATO. Ultima disperata chance della Philips Milano per raggiungere le «final four» di Coppa dei Campioni. Stasera (ore 20, Tv2 ore 23) arbitri il polacco Zych e il sovietico Gregoriev sul parquet «caldo» di Spalato affronta la Jugoplastika nella seconda giornata di ritorno del girone a otto.

Attualmente i milanesi sono al quinto posto in classifica con quattro punti di distacco da Barcellona, Jugoplastika, Aris e Limoges. Facendo un po' di calcoli la Philips deve vincere tutte e tre le partite casalinghe e almeno due trasferte per raggiungere le finali di Saragozza. Un'impresa che sembra obiettivamente disperata, viste le pessime condizioni psico-fisiche della squadra milanese. Per la partita di stasera Casalini ripropone Earl Cureton, lo straniero di Coppa dopo il taglio in campionato a favore di Orlando Graham.

Tutto esaurito al palazzo dello sport di Spalato: la Philips ha suscitato maggior interesse tra i sostenitori giallo-neri che non il Barcellona, il Limoges e il Maccabi. La Jugoplastika è in gran forma: domenica scorsa ha vinto la Coppa jugoslava ritrovando un grande Toni Kukoc dopo un periodo nero. All'andata la vittoria della Jugoplastika al Palatursardi fu firmata da Ivanovic e da Radja, il pivot già del Boston Celtics.

ROMA. I campionati italiani indoor d'atletica privati dei due protagonisti più attesi, Stefano Tilli dolente per uno strarimento riportato sulla pista spagnola di San Sebastian, è la sconfitta: conclusione dell'ennesimo «pasticcio» della nuova Fidal di Gianni Gola.

Solo la settimana scorsa il presidente della Federazione aveva sottolineato la necessità di ridare lustro alle varie rassegne tricolori. «Non intendiamo avallare - aveva aggiunto il colonnello Gola - l'atteggiamento di alcuni atleti che non partecipano ai campionati italiani reputandoli un appuntamento di secondo piano. Una buona intenzione sottolineata anche dal ci Locatelli. Sollecitato proprio sulla questione Tilli (il velocista romano aveva espresso l'intenzione di prendere parte al meeting spagnolo il giorno prima dei tricolori indoor di Torino) Locatelli era stato perentorio: «Stiamo studiando l'ipotesi di un trasferimento aereo d'emergenza, ci fa piacere vedere i nostri atleti sulla ribalta internazionale però Tilli dovrà essere presente anche agli italiani». Detto e fatto. A San Sebastian oltre a Tilli c'è andato pure Pavoni, ironia della sorte il primo si è infortunato e non parteciperà agli Europei. Ieri a Torino si è svolta una insipida edizione degli italiani. In un prossimo convegno Gola parlerà dell'atletica italiana verso il Duemila. Intanto nel prossimo mese di marzo che cosa si farà? □ M.V.

**Uomini
e
bici**

Dimenticata la stagione nera che l'ha fatto sentire vecchio a 25 anni l'ex campione del mondo fa progetti: «La Sanremo primo obiettivo: adesso non temo più Fignon e Lemond»

Un nuovo Fondriest, anzi vecchio

Maurizio Fondriest, 25 anni, leader della Del Tongo, ex campione del mondo, fa il punto della situazione. Sta bene, ha smaltito le delusioni della passata stagione e vuole puntare a tutte le classiche più importanti. Intanto, oltre ad aver vinto una tappa, in Sicilia si sta mettendo in mostra come uno dei corridori più vivaci. Prossimo obiettivo la Milano-Sanremo.

DARIO CECCARELLI

Toh, qualcosa si muove: magari non sarà granché, però, come direbbe Catalano, meglio vincere qualcosa che arrivare sempre ultimi. Il ciclismo italiano, dato per disperso quest'inverno, sotto il caldo sole siciliano sta nemergendo dal suo lungo letargo. Un giorno Fondriest, un altro Chiappucci, ieri Adriano Baffi. Non sarà il campionato del mondo, comunque la concorrenza c'è, ed è di tutto rispetto. Buone notizie, dunque? Proviamo a crederci, anche perché un po' di ottimismo non fa mai male. Un buon segnale, tra l'altro, arriva proprio da uno dei grandi «desaparecidos» del

pedale italiano: Maurizio Fondriest. L'ex campione del mondo, infatti, l'anno scorso si segnalò solo per un singolare primato che è meglio dimenticare in fretta: nove secondi posti. Un incubo. Sembrava un predestinato: gli pareva di far la parte di quegli studenti sgobboni che son sempre sui libri ma che più di un sei non portano a casa.

Adesso Maurizio Fondriest sembra rigenerato. A parte la vittoria di domenica, la differenza salta agli occhi solo a vederlo correre: l'anno scorso era più lento di un ticchello, ora invece schizza via come una moto a due tempi. Insomma,

sembra un altro. Il motivo - racconta - è che sto finalmente bene. Prima ne avevo sempre una: mal di schiena, bronchite, raffreddori a catena. Adesso basta: pedalo senza problemi, senza l'angoscia, come mi è successo ai mondiali di Chambéry, di dover correre in condizioni fisiche precarie.

Bene, la salute c'è, ed è già qualcosa: ma poi? Ci sarà pure una ragione se un corridore un anno va a mezzo cilindro, e quello successivo fila a tutta birra? Tanto per cominciare, Maurizio ha dato un taglio a tutti gli stravizi dell'anno prima. Basta feste, basta premiazioni, basta serate coi tifosi e gli amici dei tifosi. «Sì, dopo la vittoria del mondiale di Renais per me non c'è stata più pace. Tutti mi cercavano, tutti mi telefonavano. Così quando ho ripreso a correre mi sono trovato imballato. Non so negli altri sport come facciamo: io so che con la bicicletta non si può tirar tardi tutte le sere. Quest'anno, allora, sono stato a casa. Un inverno in famiglia è il modo migliore per ricaricarsi. Comunque, per l'anno scorso, non me la voglio prendere troppo: a volte sfioro molto di più perdendo che vincendo».

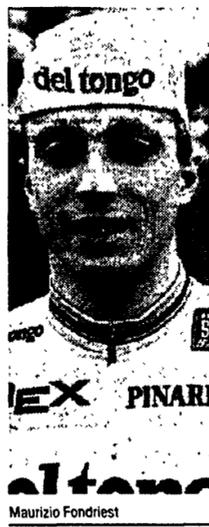
Bene, e adesso? Dopo la grande astinenza punta a una grande abbuffata?

«Non devo esagerare nei programmi. Innanzitutto punterò ai grandi appuntamenti, alla Milano-Sanremo, alle classiche. Io ho certe caratteristiche fisiche che devo rispettare. Per le grandi salite non sono ancora pronto. Sto migliorando, mi sto irrobustendo, ma credo che potrò diventare veramente competitivo solo tra due-tre anni. Al Giro punterò a qualche tappa. Nella Sanremo, invece, farò di tutto per vincere nonostante la concorrenza. Il tedesco Ludwig, per esempio, bisogna tenerlo d'occhio: se è tra i primi dopo il Poggio, non c'è più storia. Troppo veloce. Altri due da controllare sono Rooks e Theunisse. Stanno bene, sono esperti: possono vincere, insomma».

Lemond e Fignon sono davvero imbattibili? «Sono bravi, non imbattibili».

Nelle classiche, rispetto a loro, non mi sono mai sentito veramente più debole. Certo, sono due grandi campioni. Umanamente, preferisco Fignon. Ho più intesa, siamo quasi amici. Poi parla francese, una lingua che ho studiato fin da piccolo. Lemond? Lo simo, ci salutiamo, nulla di più, comunque».

Ma il ciclismo italiano dove va? «Dopo un anno di magre, credo che qualcosa stia cambiando. Vedo che Lega e Federazione si muovono, cercano di rinnovarsi. Tutto giusto, ma io penso che con una nostra vittoria nella Sanremo si rimetterebbe in moto tutto. I tifosi, gli appassionati, si entusiasmano quando vinciamo. Il vento è cambiato, dunque? Per scaramanzia, diciamo solo forse. Uno ottimista, sul futuro di Maurizio, è il suo nuovo direttore sportivo, Enrico Paolini, ex velocista-pastista, tre volte campione d'Italia. «Fondriest sta benissimo. Poi si è imbustato nei punti più importanti per un ciclista: spalle, torace e cosce. Un buon segnale, vedrete».



Maurizio Fondriest

Ciclismo. In Sicilia Sorensen tradito dal compagno
Affari di famiglia
E Baffi non fa sconti

GINO SALA

MESSINA. La penultima tappa della Settimana siciliana non è del tedesco Ludwig come tutti aveva pronosticato. Sul viale di Messina guizza infatti Adriano Baffi e nasce un bisticcio in casa Ariosteia poiché il vincitore (5" d'abbuono) toglie al compagno di squadra Sorensen la soddisfazione di assumere il comando della classifica per somma di piazzamenti. Un regalo all'olandese Rooks che conserva la maglia di «leader» con un piccolo margine (2"). Sul podio Baffi si sente colpevole. «Sono più amareggiato che contento. Ho fatto un torto a Sorensen, ma devo anche dire che quando l'ho visto nella mia sella ero troppo lanciato». Confida Adriano. I cronisti cercano il danese, convinti di registrare parole di fuoco e invece lo trovano rassegnato, anzi soddisfatto per aver rosciato tanto terreno a Rooks. «Mi sono avvicinato al maggior avversario. Nel voltone avrei dovuto tenere la ruota di Adriano e invece ho ceduto nel momento culminante...».

Una calma tutta nordica quella di Sorensen. Sicuro che a tavola il direttore sportivo Ferreri non sarà così sferocico, sicuro che Baffi riceverà un bel bicchetto. Finalmente una bella corsa e una bella media (43.750). Si pensava ad una marcia di trasferimento perché il tracciato era facile, senza il minimo dislivello e invece già in partenza, già nella discesa di Giarre un sestetto composto da Müller, Talen, Steimann, Rezza, Drajer e Rossi era all'attacco. Un sestetto accreditato di 432" nella meravigliosa cornice di Taormina, un vuoto preoccupante per gli uomini d'alta classifica, fatta eccezione per Rooks che aveva davanti lo scudiero Talen. Gli altri e principalmente Sorensen e Chiappucci mettevano alla frusta i gregari e il distacco diminuiva fino ad esaurirsi dopo 60 chilometri di fuga. Poi il circuito di Messina da ripetere dieci volte e ancora «bagarre» ad opera di Skibby e di Stutz, di Botteon, Anderson e Convalle. Dietro il

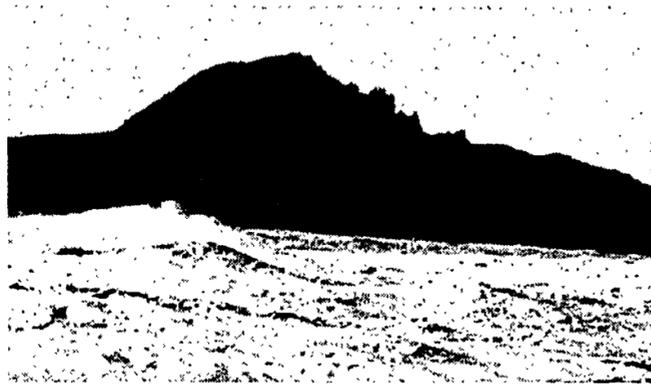
gruppo vigliava e in chiusura Baffi tradiva Sorensen con un podere allungo a 300 metri dal traguardo. La Settimana siciliana terminerà oggi a Capopoli d'Orlando dopo una prova di 181 chilometri che annuncia un finale spezzagambe, un sù e giù che dividerà i deboli dai forti. La situazione è incertissima e non soltanto per il lieve margine di Rooks su Sorensen. C'è Chiappucci a 9", c'è Theunisse a 11", c'è Fondriest a 19", ci sono venti elementi nel raggio di 56" e si escludono colpi di scena, azioni sconvolgenti. Lo stesso Fondriest, pur sostenuto da volentieri accontentare del successo parziale di Agrigento, potrebbe trovarsi nelle condizioni di spaccare il volo. Ordine d'arrivo: 1) Adriano Baffi (Ariosteia) km. 143.500 in 3 ore 16'48"; media 43.750; 2) Sorensen (Anosteia); 3) Martiniello (Jollycomponibili); 4) Leoni (Jollycomponibili); 5) Strazzer (Maivor). Classifica generale: 1) Rooks (Panasonic); 2) Sorensen a 2"; 3) Chiappucci a 9"; 4) Theunisse a 11"; 5) Talen a 18".

Giro del mondo a vela. I primi maxiyacht hanno doppiato ieri lo scoglio in buone condizioni atmosferiche: guida lo scafo neozelandese Steinlager

Capo Horn gigante addormentato

Si sono tuffati nell'oceano Atlantico: le prime barche impegnate nel giro del mondo a vela hanno doppiato ieri a mezzogiorno il temuto scoglio, gigantesca boa tra i due grandi mari. Rispettata la tabella di marcia: continua la lotta in famiglia tra neozelandesi. È passata prima Steinlager con praticamente in scia Fischer & Paykel. Condizioni meteorologiche ottimali per gli equipaggi.

GIULIANO CESARATTO



Una veduta del promontorio di Capo Horn, lo scoglio estremo nell'oceano Atlantico

re vele e timoni dentro questo perfido gioco di correnti che trascinano e ingannano. Dove sta comunque spuntando lo scafo di Fisher & Paykel, che fluttua sotto il cielo basso, come pervaso da un chiarore lunare.

Albatros e pinguini spettatori della regata al suo passaggio più delicato, certo pericoloso, un passaggio molto atteso. Di qui a poco doppierranno il gigantesco scoglio i francesi di Charles Jourdan e gli inglesi di Rothmans. Si fanno calcoli, i meteorologi dicono che tutto dovrebbe continuare a filare abbastanza liscio e allora si prevede che Merit possa spuntar all'orizzonte entro la mezzanotte, può darsi anche pri-

ma. Se il vento continua a spingere così impetuosamente.

Vento giusto per molte vele, ma soprattutto per quelle di Gatorade. L'imbarcazione italiana sembra essersi svegliata dal suo torpore, le raffiche prendono a schiaffi i

suo alberi. Vele gonfie, tirano podere, e Gatorade adesso è dodicesima, è riuscita a bruciare anche gli spagnoli di Fortuna e gli inglesi di British Defender. Gatorade è velocissima. Al rilevamento satellitare dalle ore 8,40, l'equipaggio italiano

riesce a veleggiare alla velocità di 14 nodi. La voce dello skipper Jacopo Marchi gracchia dalla radio di bordo: «Siamo stanchissimi ma stiamo dando il massimo... ora siamo con altri cinque scafi tutti stipati in sole trenta miglia».

Dal 26 marzo al 2 aprile
CICLOAMATORI
e CICLOTURISTI
in SENEGAL con la
PRIMAVERA CICLISTICA

IL MOTIVO

Con spirito di amicizia verso i popoli africani, per contribuire allo sviluppo delle relazioni amichevoli dell'Italia in un clima di solidarietà antirazzista, il Velo Club Primavera Ciclistica sostenuto anche dall'UISP e dal giornale L'UNITÀ, parteciperà all'organizzazione del 1° Giro Ciclistico del Senegal, che si svolgerà dal 26 marzo al 2 aprile 1990, una manifestazione che sarà anche un concreto aiuto allo sviluppo del ciclismo in Africa.

Lo spirito d'avventura che è insito nel ciclismo si potrà manifestare in pieno nello svolgimento delle gare sulle strade africane insospirate dal grande ciclismo e la bicicletta, nobile e modesta macchina, sarà il veicolo sul quale arriverà in Africa un pacifico messaggio dall'Italia, un invito ad entrare in competizione per raggiungere traguardi più alti. Ne guadagnerà la causa della pace e della fratellanza, ma ne guadagnerà anche il ciclismo facendosi paladino di questa causa.

IL COSTO

Partecipare costerà ai ciclisti e cicloturisti italiani L. 1.500.000 tutto compreso. La partenza avverrà a Roma il 26 marzo con volo Alitalia diretto a Dakar e il rientro la mattina del 3 aprile.

LE ISCRIZIONI

Per le iscrizioni e le informazioni rivolgersi alla Primavera Ciclistica (telefono 06/5921008 - Roma) oppure all'UISP (06/5756395 - 5781929 - Roma) Le iscrizioni si chiuderanno il 25 febbraio 1990.

LE REGOLE

Possono iscriversi alla gara cicloturisti e ciclisti. La Federazione dello Senegal iscrive i suoi dilettanti.

Il giro sarà agonistico per dilettanti del Senegal e cicloturisti italiani; per gli altri sarà cicloturistico.

Ogni giorno alla partenza tutti i partecipanti si raduneranno insieme. La prima parte della gara (circa il 30%) sarà percorsa a passo turistico, quindi i partecipanti all'agonistico (contraddistinti dal numero dorsale) inizieranno la gara. All'arrivo dovranno arrivare entro tre ore anche i cicloturisti per aver diritto al diploma che attesta la loro partecipazione a ciascuna delle tappe previste. Le classifiche saranno a tempo e a punti per l'agonistica, esclusivamente per società la turistica, per la quale tuttavia ciascun concorrente riceverà il brevetto di «ciclista esploratore del Senegal».

LE TAPPE

- 1ª tappa (in due frazioni)
Dakar - Mbour di km. 83
Mbour - Joal Fadiout - Mbour di km. 61
- 2ª tappa
Mbour - Koolak di km. 106
- 3ª tappa
Koolak - Toubaouta di km. 66
- 4ª tappa
Diouloulou - Zigunchor di km. 80
- 5ª tappa (in due frazioni)
Zigunchor - Cap Skirin di km. 65
Cap Skirin - Zigunchor di km. 65

ASSISTENZA MECCANICA CICLI *Comma*