

# Sport

### A San Diego ancora di scena le carte bollate: i neozelandesi hanno chiesto la squalifica della barca italiana accusandola di anti-sportività

# Tra Moro e New Zealand una coppa di veleni

«In nessun altro sport avrebbero tollerato personaggi simili», dicono i «kiwi», ma Cayard risponde caustico: «Hanno speso tanto per non vincere nulla, mi dispiace per loro». Domani l'eventuale «bella» in diretta tv

San Diego - È una coppa piena di veleni: dopo le proteste del Moro per il bompresso di New Zealand, tocca agli avversari sparare contro il sindaco di Gardini. Ieri, quando ancora le due barche dovevano dare vita all'ottava regata, Michael Fay ha chiesto alla giuria di giudicare il Moro per aver infranto la regola 75 ossia per comportamento antisportivo. Ha detto Fay: «Siamo esasperati per le continue azioni degli italiani. È tempo di parlarne, in nessun altro sport simili atteggiamenti sarebbero tollerati». Altro veleno dunque è in caso di parità 4-4 chissà cosa accadrà domani nella bella.

Intanto il passo del Moro comincia ad essere quello giusto. Il suo, quello per cui era stato programmato, costruito. Come ogni campione che si rispetti ha fatto delle sconfitte un motivo d'amore del pubblico, e quando ha cominciato a vincere, a mostrare il talento di Paul Cayard e di tutti gli altri, dei fratelli Chieffi, bersaglio di grandi critiche, lo ha infiammato. Uno strage della comunicazione non poteva riuscire meglio. Come uno strage della grande scommessa, Raul Gardini, non poteva proteggerlo meglio da New Zealand, il cui tradimento è stato smascherato. Vincendo mercoledì il Moro ha sorpassato New Zealand nella classifica, quattro a tre il punteggio che conferma il Moro forte: «Comincio davvero a pensare alla Coppa» ha subito detto Gardini.

Un sogno che sta diventando realtà, che sta diventando possibile. Manca poco, un passo ancora, un punto. I kiwi hanno a ripetizione ammesso la loro nuova incertezza, prima cambiando il modo di usare il bompresso, poi variando la parte pensante della barca. Al posto di Rod Davis, americano, ha impugnato la ruota del timone il giovane Russell Coutts, quello che apre la classifica mondiale dei timonieri di match race, e a intuire la tattica è arrivato, al posto di David Barnes, il signor Brad Butterworth, un grande vincitore di un'Admiral's cup, di una One ton Cup con Propaganda, reduce del giro del mondo come navigatore dell'imballabile Steinlager.

«Ma in ogni cambio di equipaggio si perde tutta l'esperienza acquisita da quello che si sbarca - ha commentato Robert Hopkins del Moro - è stato un errore. Rod conosceva le prestazioni della sua barca, ma soprattutto della nostra». Insomma, non è la stessa cosa che mettere in campo un attaccante fresco. Per anni sarà arduo dimenticare la loro figura, che resta brutta al di là di ogni risultato sportivo: «Mi spiace per Michael Fay - ha detto Cayard non senza un ghigno satanico - per tutti i soldi che ha speso in nove anni di lavoro per costruire tre campagne che non lo hanno portato ai risultati sperati. Ha creduto in Farr, al suo architetto e nel suo modo di leggere i regolamenti».

Ieri i timonieri di New Zealand hanno saputo pochi minuti prima della partenza della regata chi sarebbe stato eletto. Come chiamare questa scelta: caos, panico, ultima spiaggia? Il conto del responsabile Peter Blake era dare una sferzata al suo equipaggio, precipitato nello scontro e nella noia dopo essersi trovato leader quattro a uno, inseguitore con tre a quattro. E sembravano imbattibili, hanno invece riaperto il cuore di Gardini che può già sperare di incontrare l'avversario che ritiene più debole: «Una Coppa America con Conner sarebbe più bella - ha detto - ma credo sarebbe meglio incontrare Koch».

Intanto, attendendo il grande finale, si pesano i campioni: Paul Cayard esce grande «già più grande di Conner, più moderno, più completo, più giovane» dice Gardini. È lui il grande artefice dell'avventura, passato attraverso prove difficili, ha saputo trovare l'energia perché il Moro fosse pronto a sopportare il carico del gran finale, subendo gli oltraggi assalti dei neozelandesi e giocando ad armi pari. «Anche quando eravamo sotto di tre punti non ci siamo mai dati per vinti - ha detto Enrico Chieffi - eravamo pronti a reagire alle sconfitte. Il lavoro è continuato senza sosta». Non tutti la pensavano così ma il Moro al momento buono ha davvero cambiato marcia. **Antonio Vettese**



La grande famiglia del Moro di Venezia in allenamento al largo di San Diego, obiettivo: conquistare la coppa America

### Anche dal mare un segnale che il vento deve cambiare

di Geno Pampaloni

Mi dicono che dieci anni fa, quando la barca «Azzurra» solcava le acque delle competizioni internazionali, crebbe il numero delle bambine cui fu imposto il nome Azzurra. Vedremo se i successi del «Moro» influiranno anch'essi sui registri dei battesimi, nonostante che il nome sia meno gentile e anzi, come si dice in Toscana, «tosto», al pari del volto del suo proprietario. Comunque sia, un'ondata di entusiasmo accompagna le vicende della gara di San Diego, le irregolarità del bompresso di «New Zealand», la insperata rimonta del «Moro». Quali possono essere le ragioni, dato che nell'Italia ove milioni di pensionati trovano nella busta della pensione poche migliaia di lire, insufficienti alla sopravvivenza, le cifre spese per la mirabile barca assommano a decine di miliardi («La Montedison dichiara di aver stanziato 70 miliardi», scrive «L'Indipendente»)? L'Italia dei grandi navigatori è remota. E quindi non direi che si tratti di una passione marinara; al povero Cristoforo Colombo sono stati in molti a lanciare seriosamente l'accusa di avere inquinato con l'egoismo europeo i buoni selvaggi delle Indie Occidentali. Una prima ragione potrebbe essere che i poveri, checché ne dica il Vangelo, sono affascinati dai ricchi, e in specie dai ricchissimi, per una sorta di transfert onirico che trova consolazione alle proprie sventure nelle fortune altrui. Poi c'è la suggestione dello scenario del mare aperto, libero dalle angosce domestiche, che è un eccitante miraggio. Ma la ragione principale è probabilmente un'altra. Al pari di Maradona il «Moro» è un simbolo che dà corpo all'effimero come cosa certa. Abbiamo tutti un incontenibile bisogno di consolarsi: con Baggio, con il Milan, con Tomba, con qualche cosa che svetti e riscaldi l'orgoglio. La realtà politica è talmente povera di possibili mitologie che se ne cercano in tutti gli angoli. Gli italiani hanno un desiderio ormai radicato e profondo di «andare al lasco», di navigare con il vento al traverso, dato che i venti vecchi che spirano da decenni in Italia ci hanno condotto in una putrescente palude da cui non hanno più la forza di disincagliarci. Ma Andreotti, Forlani, Craxi non pensano al segnale che arriva persino dal «Moro». Hanno il bompresso fuori regola, come quello di «New Zealand», ma non se ne curano, finché non arriverà una giuria imparziale e severa a squalificarli.

# Gardini: «Ora temo una santa alleanza»

«Vuoi vedere che gli italiani imparano la cultura dei liquid?». Raul Gardini non ha perso il gusto dell'iperbole. A San Diego non ha visto gli ultimi giornali: gli hanno però raccontato dell'entusiasmo che il Moro di Venezia sta suscitando in patria. Ci scherza sopra, ma si sente che è soddisfatto. Soddissfattissimo. «Mi hanno detto che tutti i giornali sono stati fortissimi», dice a chi ha la fortuna di riuscire a parlargli per qualche minuto al telefono. La voce è quella dei momenti migliori: allegra e insieme determinata.

In California non sono ancora le dieci del mattino. Gardini che non ha perso l'abitudine delle levatice antelucane, ha avuto tutto il tempo per percorrere infinite volte insieme a Paul Cayard il molo per misurare il vento, capire quali vele montare, decidere se salire o no in barca per la sfida che lo attende alla sera. Gardini ha corso due volte ed il Mo-

ro ha avuto alterne vicende. Se il vento è molle - dicono i suoi uomini - meglio non caricare la barca. «Com'è il vento?», è l'interrogativo ripetuto come un refrain dall'equipaggio italiano, dai tecnici, dagli accompagnatori di un'Italia che è lontana, ma sempre presente nell'immaginario gardiniano: perché è in Italia che Raul Gardini, anche se rifiuta di ammetterlo apertamente (in fondo se ne era andato sdegnato), vuole godere il successo raccolto sulle acque del Pacifico.

«Ha passato già un paio d'ore con i «ragazzi» (così li chiama) dell'equipaggio. Trova però il tempo di chiamare chi ha messo in pista, per rintracciare, tutto il suo staff italiano. «Come va, lì?», chiede: e per «lì» intende l'amata-odiata penisola. Come vuole che vada: ci sono i problemi di sempre. Però c'è il Moro che fa dimenticare le retrocessioni in serie B, le lezioni che mezzo mondo (dal

Fondo Monetario, alla Comunità, a qualche giornale straniero) si è sentito in dovere di propinarci. «Lo sa il dottor Gardini che qualcuno, se non mente il Corriere della Sera, la vorrebbe per Presidente». Per risposta sul filo come una gran risata. Poi Gardini si fa serio e dice: «Non scherziamo».

«- Let piuttosto come sta? È pronto alla vittoria? È tranquillo?»

«Beh, proprio tranquillo no. Qui non si sa mai: ogni corsa è una sfida che può rimettere in gioco il successo acquisito. Non c'è mai nulla di scontato nella vela: tanto meno in Coppa America. So, però, che correremo sempre con l'entusiasmo e la determinazione delle altre volte. La vittoria? Beh? speriamo. In ogni caso noi abbiamo già vinto otto volte: otto a zero. Perché abbiamo giocato con le armi regolamentari, gli altri invece dovrebbero aver perso tutto per scorrettezza manifesta».

Quando ripensa a quella vela e a quel bompresso si riscalda. Non lo vede ma sono certa che si è di nuovo rabbiato: possibile che non le sia ancora passata? Era davvero così importante quella questione? «Non mi è passata no. E non mi passerà. Debbono stare molto attenti. Certo che era importante la questione della vela agganciata al bompresso. In gara viviamo appesi ai secondi: se ti rubano mezzo secondo, ti portano via mezzora. O meglio, mezza Coppa».

«Bene, attendiamo e ragioniamo per supposizioni. Supponendo che il Moro mandi a casa quelli di New Zealand, le loro vele e il loro bompresso, come potrà sentirsi il Moro davanti agli apparentemente invincibili americani?»

«Se dovessimo vincere affrontremmo la barca americana con molta umiltà. Non sappiamo niente di loro, salvo il fatto che il team

di Bill Koch ha una splendida barca e Conner con la sua è formidabile. Io penso però che siano un po' meno preparati di noi ma non vorrei che prima della finale si allassero scambiandosi il meglio».

«Possibile che siano meno pronti? «Possibile sì, non fosse altro che per il fatto di essersi risparmiati una lotta all'ultimo sangue, con otto equipaggi determinati a vincere a tutti i costi, come è successo a noi».

«Un'ultima domanda dottor Gardini. Il Corriere, in un'intervista a Italo Trapasso, ha sostenuto che il successo del Moro potrebbe riavvicinarla alla Montedison. La rivedremo nei dintorni di Forò Buonaparte o nei pressi dell'impeo ferruzziano? «Per l'amor di Dio. Ne sono appena fuggito».

Flavia Podestà

### Da Straulino a Luca di Montezemolo tutti in barca con il Moro

### La secolare storia della coppa scandita dall'evoluzione dei materiali usati

# Le notti in bianco dell'altra vela Com'erano belli i Tir del mare

Oggi Cayard, Gardini e il Moro; ieri Cino Ricci e Azzurra; ieri l'altro Agostino Straulino, l'ammiraglio Straulino anche se lui preferiva farsi chiamare il capitano, fuoriclasse della vela del dopoguerra, sei Olimpiadi coronati da un oro nel '60 e un argento nonché quattro titoli mondiali, dieci europei e dodici italiani. Originario della Dalmazia, classe '14, residente a Roma, il tempo sembra aver mitigato il suo carattere. Intervistato nell'87, ai tempi della seconda Azzurra, quella «maufregata» in Australia, espresse totale rifiuto per quell'esperienza: «Ne penso tutto il male possibile. Hanno rovinato completamente l'ambiente, il clima, il mondo della vela. Un'esibizione di montagne di soldi con i ragazzi dell'equipaggio che, magari loro, si sono fatti coinvolgere da quella kermesse che con la vela ha poco da spartire. È stata la fiera degli sponsor, ma cosa hanno in comune saponette e barche?». Nulla, sottinteso, Gardini invece gli piace, il Moro anche: «Stanno entusiasmando l'Italia, lavorano bene perché amano il mare. Soldi? Sponsor? Non puoi più farne a meno; ai miei tempi si faceva sport perché lo si amava, con spirito olimpico, non si pensava ai ritorni economici, era più giusto il mio mondo ma non è più il mondo di oggi».

E non è nemmeno più quello di Azzurra, quella splendida dell'83 a Newport: Ricci ora è la voce di Telemontecarlo, Luca di Montezemolo pensa alla Ferrari ma non ha dimenticato la barca che fece sognare l'Italia: «La chiamammo Azzurra pensando al cielo, all'acqua, all'italianità del suo equipaggio, alle notti magiche degli azzurri del calcio in Spagna. Allora prevaleva l'aspetto emotivo, eravamo i primi ad affacciarsi in coppa America, un mondo sconosciuto, adesso prevale l'organizzazione, la tecnica. Il Moro dimostra al mondo che il nostro Paese sa costruire splendide barche, sa pianificare una campagna così complessa, insomma non esportiamo solo pizze e mandolini. Mi auguro solo che contigati da Cayard i genitori non chiamino i loro figli Moro, Mora o Moretta. Azzurra suonava meglio».

La Moromania è contagiosa: il gilet verde che indossa lo skipper di Gardini va a ruba nei negozi, la federvela a Genova è bersagliata dalle più svariate richieste di delucidazioni come se fossero loro gli armatori, aumentano le iscrizioni ai corsi velici, più 10 per

cento ad esempio a quello dello yacht club di Posillipo sulla spinta delle ultime vittorie. Ma tutto questo può essere considerato contorno, la sostanza va ritrovata alla Montedison, proprietaria del cantiere Tencara di Marghera dove i vari Moro sono stati costruiti e dove gli skipper fanno la coda perché li siano sfornati i loro nuovi mezzi. Fino all'anno scorso era fantascienza pensare che un francese venisse in Italia, ora Titouan Lamouze ordina una goletta di 44 metri in vetroresina per girare il mondo in meno di 80 giorni e Guido Maisto, torinese, dal 18 aprile è lì che segue le fasi di costruzione del suo 60 piedi «Brookfield» per il giro del '94: «Gli yacht di coppa America e quelli per la regata attorno al globo hanno concezioni simili e Tencara offre due opportunità come nessun'altro: una formidabile tecnologia di costruzione dello scafo e un altrettanto valido progetto per il piano velico senza dover più rivolgersi all'estero».

E nell'attesa che nel '94 si rinnovi il duello tra l'Italia e il resto del mondo (Farr, progettista di New Zealand, ha già fornito alla Yamaha un 60 piedi nuovo di zecca), tutti incolati davanti allo schermo, ad esempio quello di Paolo Martinoni, primo e unico skipper tricolore ad aver vinto con un multiscifo una regata atlantica, la Twostar '81: «Il Moro fa impazzire noi velisti perché, pur sapendo quanto fosse determinato Gardini e quanto Cayard sia superiore timone in mano, si pensava che Farr, sempre così geniale, presentasse una barca nettamente superiore. Così non è stato. Il resto lo ha fatto la televisione che sa proporre col giusto pathos un trofeo leggendario. Il Moro sta alla vela come Tomba allo sci: sport individuali, tutti contro tutti, capiscono chi è il migliore e siccome è italiano quest'estate tutti vorranno imparare a regatare. Noi italiani ci facciamo trasportare dall'entusiasmo, se la Ferrari si ritirasse dalla formula 1 nessuno la seguirebbe più».

In effetti dietro il Moro tanta passione ma anche tante difficoltà per chi veleggia in altre classi: ieri, ad esempio, il presidente della federvela Galbisi era a Roma per convincere il Coni a mandare alle Olimpiadi di Barcellona tre atleti bravi ma privi dei minimi. E dire che Passoni, Giordano e Favini ai Giochi costerebbero come uno spinaker del Moro, 25 milioni. Chi tutto, chi niente.

Paolo Marchi

## Il dizionario della regata dal bompresso al tangone

La vela è uno sport dotato di un linguaggio proprio a cui l'editore Mursia ha dedicato un dizionario scritto da Michel Barberousse. Abbiamo estratto i termini più usati in coppa America.

**ALBERO:** antenna verticale impiantata sulla coperta o sulla chiglia e destinata a sostenere la velatura.

**BOLINA:** andatura che consiste nello stringere al massimo il vento.

**BOMA:** asta alla quale è inserito il lato inferiore della randa.

**BOMPRESSO:** asta che sporge a prua (e scorrettamente usato New Zealand).

**CAZZARE:** riferito alle scotte, significa tendere.

**DRITTA:** il lato di destra della nave, l'opposto è sinistra; tribordo è un francesismo e non si dice mai.

**DRIZZA:** manovra destinata ad alzare una vela.

**GENOVA:** ve la triangolare che si mura a prua.

**INCROCIARE LA ROTTA:** passare, senza rischio di collisione, di prua a un'altra nave.

**INGAGGIARE:** in regata due scafi si trovano ingaggiati quando la prua di uno si trova all'altezza di una parte qualsiasi dell'altra barca.

**KZ:** distintivo di nazionalità: Nuova Zelanda.

**LASCO:** andatura di navigazione con il vento che viene tra il traverso e la poppa. È l'andatura in cui la barca rende di più.

**LAY LINE:** è così chiamata la giusta rotta per la boa di bolina.

**MURE:** lato dell'imbarcazione che viene colpito dal vento, a dritta o a sinistra.

**ORZARE:** scostare la prua al vento per stringerlo.

**POZZETTI:** centro operativo posteriore della barca; ospita timoniere, tattico e navigatore.

**RANDA:** vela principale fissata tra albergo e boma.

**RICHIAMO:** avvertimento della giuria al velista che ha tagliato in anticipo la linea di partenza. In caso di partenza anticipata bisogna ripartire.

**SCOTTA:** manovra corrente usata per regolare le vele.

**SOPRAVVENTO:** chi si porta sopravvento all'avversario è in posizione di vantaggio.

**SPINAKER:** vela di prua che si usa nelle andature portanti in poppa; il genaker è una variante asimmetrica.

**STRALLO:** manovra per sostenere l'albero verso prua e poppa.

**STRAMBARE:** virare facendo passare il boma da un bordo all'altro.

**STRAORZARE:** coricare la barca in acqua. Da non fare.

**TANGONE:** asta destinata a portare fuoribordo la base di una vela, in particolare lo spinaker.

**TRIMMER:** nome del secondo timone, il Moro ha un timone, una chiglia e un trimmer ausiliario, New Zealand due trimmer e due chiglie.

Ci mancavano le pagelle. A trasformare le acque di San Diego nel teatro di uno stadio calcistico, sono arrivati i giudici con tanto di voto, proprio come si fa da tempo per commentare le prestazioni dei singoli calciatori. Non sappiamo come i critici della vela riescano a giudicare da un televisore una randa tesa bene o un verricello troppo lento («sette» al randista e «cinque» al grinder). L'unica certezza è che satelliti e telecamere entrano fino ad un certo punto: a consentire simili virtuosismi (di critica, appunto) sono stati l'evoluzione degli scafi e il numero assai contenuto dell'equipaggio.

Nemmeno Cino Ricci, che pure ha l'occhio esperto, sarebbe riuscito a giudicare il lavoro dei 65 marinai che si agitavano a bordo dell'americana Reliance (che nel 1903 vinse contro l'inglese Shamrock) o degli otto che formavano la «black-gang» di Enterprise nel 1930, così chiamati perché se ne stavano tutto il tempo nel buio della sottocoperta a girare verricelli.

Quando il Genoa (la squadra di calcio, non la vela di prua) vinceva il suo primo scudetto nel 1898, le barche della coppa America erano dei Tir galleggianti trascinati da vele di cotone. Yacht lenti, enormi e pesanti, ma pur sempre il fior fiore della tecnologia. Come Defender, una barca «superleggera» (per l'epoca ovviamente) costruita in bronzo, acciaio ed alluminio. Il rivoluzionario accostamento dei metalli trasformò lo scafo in una pila galvanica, tanto che a contatto con l'acqua salata quel

gioiello d'ingegneria nautica iniziò lentamente a sgretolarsi. Meglio di lei fece Columbia, il cui scafo in bronzo e acciaio al nichel durò molto di più. Fresco dall'entusiasmo, il progettista si lanciò nella costruzione di un albero di ferro più leggero di quelli tradizionali in legno di pino: funzionò a meraviglia, prima di accartocciarsi durante un'uscita di allenamento.

Nelle pagelle di quei tempi, un «nove» d'ufficio sarebbe andato a tutti i timonieri. Non per la tattica poiché il «pозetto pensante» era allora formato da una sola persona, ma perché riuscivano a tenere il timone per tutte le quattro ore della regata. Gli sforzi in gioco erano talmen-

## Più di 2 milioni nella notte davanti alla tv

Roma - La febbre del Moro ha messo il vento in poppa agli ascolti di Telemontecarlo. L'emittente non è registrata nel sistema Auditel, ma secondo i dati raccolti dalla stessa rete

audience ha registrato un vero e proprio boom: «Le oltre tre ore di regata di mercoledì notte - ha detto Colombo, direttore marketing di Tmc - sono state viste da 2 milioni 276 mila persone, con uno share del 24,3%. Siamo secondi solo a Canale 5, che in quell'orario trasmette il Costanzo show. Devo anche sottolineare come in genere i nostri ascolti in seconda serata siano di oltre un 40% più bassi».

Luca Landò