

### Tilli «europeo»



#### Aletica

**BUDAPEST** — Primo «oro» per gli azzurri dell'atletica leggera agli «europei» indoor: l'ha conquistato nei 60 m. l'astro nascente della velocità Stefano Tilli, un orvietano di 21 anni che vive a Roma dove frequenta il liceo scientifico e gareggia per i colori del CUS. Ex calciatore, velocissimo alla destra fino a quattro anni fa, Tilli è poi passato all'atletica gareggiando per l'Atletica Ostia sotto la guida di Fabrizio Lepore. Fino all'anno scorso Stefano si allenava soltanto due volte la settimana, poi ha cominciato a macinare allenamenti come tutti gli altri e così sono arrivati i buoni risultati: 10" manuale e 10"82 automatico sono i suoi limiti sui «cento». In finale, ieri, Tilli ha battuto, in 6"63, il tedesco occidentale Haas (6"61) e il bulgaro Atanasov (6"66). In semifinale, in semifinale, Tilli aveva corso in 6"82 migliorando di quattro centesimi il primato stagionale italiano che deteneva insieme a Mennea, Pavoni, Lazzar e Grazioli. Sempre ieri, la tedesca orientale Bettine Jahn ha conquistato l'«oro» dei 60 m. femminili col tempo record di 7"18. Straordinaria, infine, Marita Koch che ha stabilito sui 200 m. il nuovo primato mondiale: 22"39. ● Nella foto: STEFANO TILLI

Dal nostro inviato  
**PARIGI** — Si chiama Jean Marie Balestre, ha 62 anni, da cinque stagioni è il presidente della Fisa (Federazione internazionale sport auto). Una carriera giornalistica folgorante alle spalle: già in redazione a 16 anni, fondatore di una rivista a 25 (l'«Auto-Journal», direttore di molti settimanali a 30 anni, oggi è il vicepresidente della Federazione nazionale della stampa francese. Anche nel mondo delle quattro ruote non ha scherzato: ha fondato la Federazione francese dello sport automobilistico e il Sindacato nazionale degli automobilisti. Ma pochi lo amano. È stato al centro di tutte le polemiche e le guerre scoppiate in formula 1. Nelle carriere a vestiti da Napoleone. Lo hanno chiamato «fascista», «bandito», «imbrogliatore» e «venduto».

«Me ne fregò. Fascista io? A 15 anni ero membro della segreteria degli studenti socialisti, poi sono partito volontario in Spagna dove ho combattuto nell'armata repubblicana, ho organizzato a Parigi uno dei primi gruppi della resistenza contro i nazisti e infine sono stato deportato in Germania dalla Gestapo. Cosa si vuole da me? Che fossi morto da eroe? Certo, qualcuno ne sarebbe stato contento».

Eppure si dice che lei fu un collaboratore delle SS...  
«Non devo spiegazioni a nessuno. Il governo francese ha riconosciuto i miei meriti di combattente e questo mi basta. La vuole sapere la verità? Quando i miei avversari vanno ko, allora si appoggiano a storie stupide e inverosimili. Si comportano come i serpenti che cercano di dare l'ultimo morso. Ma ormai sono vecchio».

Ma allora perché ce l'hanno con lei?  
«Perché nello sport dell'automobile tutti vogliono comandare. Invece il potere spetta solo alla Federazione sportiva, non ai vari Ecclestone (presidente dei costruttori inglesi - n.d.r.) o Ferrari, non ai Pironi o ai Lauda. Per ottenere questo risultato ci sono state guerre terribili, hanno tentato di distruggermi. Eppure oggi c'è un regolamento da rispettare e io mi dondolo ancora su questa sedia. Chi pesta i piedi, è odiato».

Perché ci tiene tanto a quella sedia?  
«Perché ho sempre lottato. Alla mia elezione avevo promesso la riorganizzazione su basi moderne della formula 1, un maggiore prestigio del potere sportivo, il rispetto degli ideali del nostro sport e infine la diminuzione delle spese di gestione nel mondo dei Grand Prix. E, anche se dovessi mettermi vent'anni, voglio realizzare quel programma».

In che modo, signor Balestre? Con la politica del camaleonte, appoggiandosi una volta a Ferrari, poi a Ecclestone, andando a muso dritto contro i piloti chiedendone in seguito la collaborazione?

«Elenchiamo allora queste benedette guerre. La prima fu contro la Foca (la Federazione dei costruttori inglesi - n.d.r.) perché chiedeva l'abolizione di motori turbo. Una assurdità, e con chi mi dovevo alleare? Con chi voleva i motori sovralimentati, cioè Ferrari, Renault, Alfa Romeo e altri. Abbiamo vinto,

### Auto **Bolidi e polemiche, parla il discusso capo**

# Balestre: «La formula 1 sono io!»



● JEAN MARIE BALESTRE

«Il potere deve essere nelle mani della Federazione, non di Ecclestone o di Ferrari... Un tempo i regolamenti li faceva Maranello»

ma i cosiddetti «legalisti» si sono montati la testa. Pensavano di avere loro il potere in mano. Eh no, signori, qui comanda la Federazione. Inizia così la seconda guerra. Avevo chiesto una limitazione delle potenze dei turbo. Si sono subito stracciati le vesti al grido di «Balestre è contro il progresso tecnico». Una menzogna, naturalmente. E fra tre anni, vedrete, i sovralimentati non potranno avere più di 500 cavalli».

Un'altra guerra?  
«La dichiarazione non mi è ancora arrivata. Comunque conosco i miei polli: gridano troppo. Dicevano l'anno scorso a Imola: «Basta, ci ritiriamo, non vogliamo più discutere con Balestre», ci ritiriamo? Un fatto è certo: se il potere sportivo abdica ai suoi diritti, immediatamente sorgono poteri illegittimi. Io ho fondato la Fisa, io sono il suo primo presidente. Diritto democraticamente. 150 persone che lottano per l'indipendenza e il bene di questo sport. Un lavoro che faccio gratis. Volevano distruggermi. Be-

ne, oggi ho il potere di tutti. Come ci è riuscito?  
«Perché lavoro più degli altri, conosco bene i problemi e ho i dossier su tutti».

Alcuni dicono che lei sia diventato presidente perché ha comprato i voti degli elettori dei paesi insignificanti dal punto di vista automobilistico.  
«È una barzelletta. Ho contro di me solo l'Italia, Monaco e la Germania. Hanno votato a favore Francia, Inghilterra, Giappone, Svezia e tutti gli altri. Vedete, prima del mio arrivo si nuotava nell'anarchia. C'erano presidenti da salotto che lasciavano fare. Così i piloti si comportavano come volevano, i costruttori avevano l'appalto dei Grandi premi e i regolamenti, fino a poco tempo fa, si stilavano a Modena. Ma scherziamo? Quale federazione, come ad esempio quella del calcio, lascerebbe il potere legislativo nelle mani dei presidenti di club?». «Solo questione di sponsor. E io sono preoccupato perché la

rischiano di più? L'anno scorso, a Kyalami, ha tolto licenze, messo multe, minacciato vendite...  
«Ognuno, democraticamente, può dire quello che vuole. Ma non durante le prove e le corse. Quando si viaggia a 300 allora, bisogna essere concentrati, altrimenti non pagano le conseguenze e i piloti e il pubblico. D'altronde la sentenza emessa il 26 gennaio scorso dal tribunale di Parigi mi ha dato ragione. I piloti, allora, non avevano capito la manovra subdola dei costruttori. Li usavano contro di me per obbligarmi a dare le dimissioni. Oggi, invece, sono coscienti che la Federazione sportiva lavora con loro e per loro. Lei ha mai visto un padrone difendere gli operai? Si immagina quindi un costruttore che difende gli interessi dei piloti?».

A proposito di piloti, perché tanti italiani e francesi in formula 1?  
«Sono preoccupato perché la formula 1 sta diventando un torneo italo-francese. Sarebbe auspicabile, invece, avere uno o due piloti di tutti i paesi dove si corre il mondiale».

«Ho ottenuto i due risultati in un colpo solo. L'anno scorso sono morti Villeneuve e Paletti, poi Mass è volato in mezzo al pubblico al Paul Ricard, infine il grave incidente a Pironi. Di notte non riuscivo a dormire. «La colpa è della Fisa» scrivevano i giornalisti. Ah sì, allora mi assumo le mie responsabilità. Sono stato fortunato perché i costruttori avevano eteso un regolamento che alloliva le miglionne. Così si arrestava l'escalation della velocità in curva, ritornavano le sospensioni e i piloti uscivano dal rango di burocrati del volante. Il progetto, però, doveva entrare in vigore non prima dell'84. Perché

spettare tanto? E se nel frattempo muoiono altre persone? Signori, ho detto, il regolamento va bene ma deve essere subito applicato. Ho avuto immediatamente come alleati i piloti e la stampa. I costruttori prima si sono ribellati, poi hanno avuto paura».

Balestre amico della stampa. Da quanto non succedeva? «Devo dire che con me la stampa italiana è sempre stata, in genere serena. Ovviamente ci sono le eccezioni. C'è chi è contento solo quando ha merda da buttare in faccia a qualcuno. Alcuni sono facilmente influenzabili e diventano violenti».

E la stampa francese?  
«I peggiori attacchi sono venuti dall'Equipe che non apprezza le critiche alla Renault. Sono sciovinisti. Avevo detto: è immorale togliere miliardi dalle tasche dei contribuenti francesi per pagare un team che non riesce a vincere un campionato del mondo. Non criticavo la Renault come industria, ma solo il suo team corse. E avevo

ragione. Infatti il mondiale marche non l'ha vinto la Renault, ma la Ferrari che ha il turbo da soli due anni. La mia è stata un'affermazione coraggiosa. Quale presidente italiano, in simili circostanze, avrebbe criticato la Ferrari?».

Monsieur Balestre, ritorniamo ai regolamenti. Lei parla di sicurezza, ma i pesi delle macchine diminuiscono mentre aumentano i circuiti cittadini...  
«Le ho detto che abbiamo preso il progetto sottoscritto dai costruttori. Dovevamo fare in fretta, non c'era tempo per discuterne. Se la prenda, quindi, con loro. I circuiti cittadini sono semplici occasioni che vanno e vengono...».

Come che vanno e vengono? Un tempo c'era solo Montecarlo. Poi sono venuti Las Vegas, Detroit e New York. D'accordo. La mia posizione è questa: non più di sedici gare per mondiale. Se accettano di assistere un Gran premio Roma, Parigi e Mosca, allora ci sto perché portano prestigio e risanano alla formula 1. Corriere a Milano o a Nizza non è interessato. Ma questi circuiti, e non posso svelare quali, oggi ci sono e domani non ci sono più. L'importante è che siano sicuri, del resto non preoccupiamoci troppo».

Si fanno grandi progetti, ma intanto gli sponsor stanno scappando...  
«Il 1983 è ancora l'anno delle vacche grasse. Mai lo sport automobilistico è stato così forte. In formula 1, nei rally, nell'endurance abbiamo la partecipazione dei più importanti costruttori mondiali. L'automobilismo non è lo sport dei ricchi, ma purtroppo costa più degli altri. Poi c'è anche questa crisi economica. Vedremo quali che succederà. Non sono un profeta».

Può almeno prevedere un anno di formula 1 senza guerre?  
«Sui regolamenti c'è stata l'unanimità e quindi la pace è totale. Se poi già fra qualche giorno a Rio...».

Sergio Cuti

### Panatta e Bertolucci liquidano con facilità il doppio irlandese

#### Tennis

**REGGIO CALABRIA** — Dal doppio azzurro è arrivato quasi sicuramente il punto determinante per superare l'Irlanda del Nord, primo ostacolo di Coppa Davis per l'Italia. Panatta e Bertolucci ancora una volta hanno fatto centro, liquidando con una certa facilità la volenterosa coppia britannica composta da Doyle e Sorensen.

Il tutto si è svolto in un'ora e cinquantacinque minuti. Tanto sono durati i quattro set che sono occorsi agli azzurri per aggiudicarsi l'incontro.

Ora l'Italia conduce per due a uno sugli irlandesi, un punteggio che dovrebbe garantire a Barazzutti e com-

pagni di vivere tranquilli. Basterà, infatti, oggi pomeriggio conquistare un altro punto, e la cosa non dovrebbe essere poi così difficile, per chiudere il conto degli avversari piuttosto modesti.

Tornando al doppio di ieri pomeriggio, occorre dire che Panatta e Bertolucci non hanno incontrato eccessive difficoltà per ridurre alla ragione Doyle e Sorensen. Hanno incontrato qualche problema nella fase iniziale, consentendo agli irlandesi di aggiudicarsi il primo set per 6-3. Ma è stato soltanto un episodio fine a sé stesso. Già nel secondo set le cose sono cambiate. Panatta e Bertolucci si sono finalmente ritrovati aggiudicandosi i seguenti tre set con il punteggio di 6-2, 6-2, 6-4.

### Vittorioso rientro del capitano della «Gis Gelati» nella «classica» più vecchia d'Italia

## Volata a Torino: il più svelto è Moser

#### Ciclismo

**TORINO** — Le campane suonano a festa anche se è stata una brutta Milano-Torino, una gara scialba, una minestra senza sale fino a pochi metri dalla conclusione. Campione a festa perché il vincitore si chiama Francesco Moser che non vedevamo dal 18 febbraio, dal suo trionfo nella «Sei Giorni» milanese e che al suo rientro alza subito la cresta con una volata che fa scocchi i specialisti, che si impone giocando di forza e di intelligenza.

Bravo Moser. Bravo perché sei un esempio di costanza e di serietà, perché nonostante i tuoi affari extra, la tua fabbrica di biciclette, i tuoi vignetti ed altro ancora, nonostante l'usura di una carriera generosa, sei capace di rispettare i doveri della professione. Qualcuno ti credeva in vacanza fra le tue valli, in vacanza e semmai occupato da altre faccende, la costruzione della nuova casa

per esempio, qualcuno non ti conosce bene, non sa del tuo entusiasmo, delle sedute di allenamento a tambur battente, con la testa ingobbita sul manubrio, con la consapevolezza di non poter tradire te stesso e i tuoi numerosi sostenitori. Ora non ti metteremo in cattedra, non diremo che hai pareggiato il conto con Sarogni, non siamo per il ritorno di coloro che ti vorrebbero sempre in lite col giovane rivale, però sappiamo che sei ancora pimpante, ancora sulla breccia con la volontà e la saggezza del ciclista che dialoga a voce alta.

Era la classica più vecchia d'Italia e siamo andati incontro alle risate della Lomellini con un ritmo lento come le acque del Ticino, il fiume che annuncia la Procezione a cavallo di una linea dritta, un dormiveglia disapprovato da Alfredo Martini. Già, perché tanti ragazzi imballolati, tanti giovani senza iniziativa? Doveva essere un avvio sul filo dei 60 orari, secondo le leggi del ciclismo moderno, e invece ciao a Mortara, ciao a

Meda, Valenza e Alessandria con passo turistico, tre ore di corsa nel silenzio totale.

Gruppo schierato a lenzuolo: si mangia, si beve, si scherza fino ai dossi di Domingo, fino ai movimenti di Lanzoni, Freuler, Olmati e Delle Case, robeta in verità e per avere qualche fase di lotta bisogna aspettare il cartello che indica gli ultimi 25 chilometri, il punto in cui scatta Moser, al quale rispondono Angelucci, Beccia, Pettio, Argentin, Mantovani, Pirard e Santimaria. Siamo sui tornanti della Rezza, sembra che il plotone sia scosso da questa breve salita, ma la discesa su Chieri ricompona la fila. Un fuoco di partita dunque, e poi?

Poi il cocuzzolo del Pino, una tirata di Moser, un breve tentativo di Magnini, Maccali, Bombini, Bolle e Delle Case e gli in picchiata verso la pista del Motovelodromo. Vittorio Algeri cerca il colpo gobbo sotto lo striscione degli ultimi mille metri, ma è fatica sprecata e poco più in là fora un uomo che potrebbe vincere: lo svizzero Freuler. Ed eccoci al

espulso di Moser, ecco Francesco che beffa gli sprinter sull'anello in cemento. Una volata da raccontare. All'ingresso conduce Santimaria e Moser è in quinta posizione. Qualcuno allarga sulla prima curva, Moser avanza all'esterno, prende lo slancio per scavalcare Ruseenberger e Gavazzi, per assumere il comando e per anticipare nettamente Milani. In trappola i favoriti, tutti a muso lungo, tutti sconfitti, anzi mortificati dal vecchio leone che non vinceva dallo scorso 16 giugno.

Gino Sala

**ORDINE D'ARRIVO:** 1) Moser (Gis Gelati) km. 224 in 5h2'13"; media 40,557; 2) Milani (Bottecchia Malvori); 3) Kehi (Dromedario); 4) Gavazzi (Atala Campagnolo); 5) Mantovani (Gis Gelati); 6) Pavenago; 7) Demierre; 8) Ruseenberger; 9) Olmati; 10) Pirard; 11) Bianchi; 12) Gambirasio; 13) Rabbottini; 14) Van Caster; 15) Bontempi; 16) Caroli; 17) Vandi; 18) Toralli; 19) Zola; 20) Santimaria.

### È arrivato Kea il nuovo straniero del Bancoroma

#### Basket

**ROMA** — È arrivato ieri all'aeroporto di Fiumicino, proveniente dagli Stati Uniti, Clarence Kea, nuovo americano del Banco di Roma Basket. Lo accompagnava l'allenatore del romano Bianchini che si è recato una settimana fa negli USA appunto per trovare il sostituto di Kim Hughes, recentemente infortunatosi al menisco destro. Kea, ala di 24 anni, alto 2,02 e con due anni di NBA nella squadra di Dallas, potrebbe esordire già oggi nel campionato italiano a Varese contro la Cavigia.

# È IL GRANDE MOMENTO PER L'ACQUISTO TV COLOR GRUNDIG

UNA STRAORDINARIA AZIONE DI VENDITA PER POCHI GIORNI  
RICHIEDETE INFORMAZIONI AL VOSTRO RIVENDITORE DI FIDUCIA