

**Gran premio d'Austria**  
L'inglese della Williams  
torna a vincere ma Piquet  
consolida il primo posto

**È un circuito pericoloso**  
Inascoltate le richieste  
dei piloti  
Le accuse di Alboreto

## Tamponamenti, dispetti, polemiche e alla fine spunta Mansell

Sul circuito austriaco dell'Osterreichring, è successo proprio di tutto: due incidenti, fortunatamente senza feriti ma con una ventina di auto coinvolte e danneggiate, tre partenze, disguidi e clamorosi errori dei commissari di gara, duelli rusciani e feroci polemiche finali tra piloti. La gara è stata quasi un corollario: l'ha vinta Nigel Mansell davanti a Piquet e Fabi con le due Ferrari ancora ritirate.

DAL NOSTRO INVIATO  
WALTER GUAGNELI

ZELTWEG. Ore 14.30: l'incollamento tra la partenza. Al semaforo verde schizza in testa Piquet ma dietro è subito caos: a Brundage cede una sospensione; la sua Zakspeed si mette di traverso e va a sbattere contro il guard-rail di sinistra. Frenata generale. Le due Tyrrell di Palmer e Streiff si agganciano l'una con l'altra, sbandano e finiscono fuori coinvolgendo anche Ligier di Ghinzani e Arnoux. Altri piloti riescono ad evitare l'impatto portandosi sull'erba. I commissari espongono la bandiera nera. Gara sospesa. Si contano i danni. Fortunatamente

non ci sono feriti. I meccanici iniziano la gara contro il tempo per rimettere in sesto le vetture in alcuni casi o predispongono i «muletto» in altri.

Ore 15.07, si riparte. Piquet va ancora al comando. Mansell è in difficoltà: ha problemi con la frizione, non riesce a ingranare la seconda marcia. Altro pericoloso rallentamento con brusche frenate. Si crea un assembramento di vetture; molti piloti cercano di infilarsi in piccole strette per evitare l'impatto portandosi sull'erba. I commissari espongono la bandiera nera. Gara sospesa. Si contano i danni. Fortunatamente

si accorge (incredibile) che non gli è stato fissato bene il volante sulla vettura. Anche questo ha dell'incredibile.

Al terzo via, alle 16.08 partono in ventiquattro, restano a piedi solo Streiff e Danner le cui scuderie non dispongono più di vetture di scorta. C'è stato, come da regolamento, anche il rabbocco della benzina nei serbatoi. Schizza in testa Piquet approfittando ancora di un'indisposizione di Mansell. Il brasiliano è seguito da Boutsen, Berger, Mansell, Fabi e Patrese. Al quinto giro Berger però si ritira per il cedimento di una turbina. Piquet riesce a mantenere il comando fino alla ventesima tornata quando Mansell lo passa approfittando di una serie di doppiaggi. Il brasiliano si ferma al box per il cambio gomme. Da quel momento però non riuscirà ad avvicinare più il compagno di squadra (che pure cambia pneumatici) e amministra la seconda

posizione fino al termine. Mansell conclude da dominatore doppiando tutti tranne Piquet. Terzo è il bravo Fabi con la Benetton, quarto Boutsen sempre con la Benetton, quinto Senna, sesto Prost. Alboreto autore di una bella rimonta fino alla terza posizione, al quarantesimo giro è costretto al ritiro per la rottura dello scarico che fa perdere potenza al motore. Per la Ferrari si tratta del quinto doppio ritiro consecutivo in questa stagione sempre più difficile e critica.

Alboreto prima di ritirarsi ingaggia un duello senza esclusioni di colpi con Senna (c'era un conto aperto fra i due). Il ferrarese alla chicane trena a lungo e induce Senna al tamponamento. La guerra continuerà nel dopogara.

Il mondiale a questo punto parla sempre a favore di Piquet che porta a nove i punti di vantaggio nei confronti di Senna, mentre ne conserva quindici su Mansell.



Mansell nel momento del trionfo

### ORDINE D'ARRIVO

Pos.	Pilota	Team	Tempo
1.	Nigel Mansell (G.B.)	Williams-Honda	1h 18'44"898 (alla media di 235,422km/h)
2.	Nelson Piquet (Bra)	Williams-Honda	a 55"704
3.	Teo Fabi (Ita)	Benetton-Ford	a un giro
4.	Thierry Boutsen (Bel)	Benetton-Ford	a un giro
5.	Ayrton Senna (Bra)	Lotus-Honda	a due giri
6.	Alain Prost (Fra)	McLaren-Tag	a due giri
7.	Stefan Johansson (Sve)	McLaren-Tag	a due giri
8.	Piercarlo Ghinzani (Ita)	Ligier-Bmw	a due giri
9.	Christian Danner (Rft)	Zakspeed	a tre giri
10.	René Arnoux (Fra)	Ligier-Bmw	a tre giri



## Moto. Una tragedia annunciata Dundrod uccide: è toccato a Klein

DUNDROD (Irlanda del Nord). Fosse stato per gli organizzatori, neppure l'incidente che era appena costato la vita al pilota tedesco Klaus Klein, sotto il violento temporale che aveva reso ancora più pericoloso il più criticatissimo circuito di Dundrod (nell'Irlanda del Nord), avrebbe costituito un buon motivo per la sospensione e l'annullamento della quinta prova del motomondiale di formula uno.

Ma ovviamente i piloti ancora in gara - alcuni avevano infatti deciso già dopo le prove di non prendere parte alla corsa - non ne hanno voluto sapere di continuare. E così il Gran premio irlandese di Ferragosto riservato alle 750 cc è finito praticamente subito (erano stati percorsi solo due giri) con un bilancio di morte e con una coda di violentissime polemiche.

Klaus Klein, 32 anni, è caduto al termine del velocissimo rettilineo dei box, finendo a circa 270 chilometri orari contro il muretto di un giardino. È morto sul colpo. Il Gran premio è stato interrotto, ma gli organizzatori avrebbero voluto dare una seconda partenza, come se niente fosse successo. Questa volta, però, i piloti hanno fatto fronte comune e hanno respinto ogni pressione seguendo così l'esempio di altri conduttori

che già avevano deciso di ritirarsi. Fra questi ultimi, l'italiano Virginio Ferrari, primo della classifica mondiale, che aveva fatto le valigie addirittura dopo il secondo turno di prove per denunciare l'estrema pericolosità del tracciato. Un altro italiano, Davide Tardozzi, che aveva preso regolarmente la partenza, si era fermato dopo un centinaio di metri: troppo rischioso continuare in quell'inferno.

La pista di Dundrod consiste in dodici chilometri di strada normalmente aperta al traffico, tra muretti, case, alberi ed altri ostacoli vicinissimi. A rendere ancora più pericolosa la situazione ci si è messo il temporale. Lo strato d'acqua presente sulla pista ha reso letteralmente ingiudicabili le potenti moto da 750 cc. Anche in rettilineo: Klein infatti ha perso il controllo del mezzo proprio in un tratto privo di curve.

La regolare partenza della gara era stata inizialmente in forse. A parte i «ritirati», diversi piloti - fra cui Tardozzi - avevano dato parere negativo. Gli organizzatori hanno però eluso ogni protesta, assumendosi la responsabilità di una gara in condizioni a dir poco proibitive. Una gara che non sarebbe mai dovuta iniziare e che ha funestato per l'ennesima volta lo sport motociclistico.

## «Balestre, è una vergogna!»

ZELTWEG. I box del dopo corsa vedono come protagonista assoluto Michele Alboreto che prima commenta l'alterco con Balestre circa le condizioni di sicurezza della pista, poi cerca di spiegare e giustificare (?) il duello senza esclusione di colpi con Senna.

Dopo il secondo incidente - l'urto milanese - sono andati dall'presidente della Fisa, Balestre, e gli ho detto che la colpa dell'accaduto stava nel mancato accoglimento delle richieste di noi piloti. Fin da gennaio avevamo chiesto alla Fisa di far apportare modifiche alla pista austriaca. Essendo velocissima sarebbe stato opportuno allargarla o quanto meno incrementare la distanza fra una vettura e l'altra sulla griglia di partenza. Non ci hanno dato ascolto e così sono arrivati i due incidenti. È

una vergogna: si continua a mettere gratuitamente a repentaglio la vita dei piloti. Va ricordato che anche due anni fa, sempre alla partenza della gara austriaca, ci fu una pericolosa carambola che vide coinvolto lo stesso Alboreto. Evidentemente la lezione non è servita e la Fisa anche in questa occasione ha fatto orecchie da mercante invece di imporre agli organizzatori locali gli opportuni interventi.

Per inciso va osservato che nella storia della Formula 1 dal dopoguerra ad oggi è la prima volta che la partenza viene data per tre volte a seguito di incidenti.

Sulle due carambole anche l'altro ferrarese Berger non ha pello sulla lingua: «Da tre anni chiedo di migliorare le condizioni di sicurezza, ma nessuno ci ascolta. Ecco le conseguenze».

«Il regolamento di controparte Alboreto e Senna è un altro triste episodio di questo pomeriggio allucinante. I due piloti da diversi anni si punzecchiano non solo a parole ma anche in pista. Piccoli dispetti che ieri però sono sfociati nel fattaccio. Alboreto passa Senna poco dopo metà gara; il brasiliano recupera e tenta di ripassare a sua volta. Il milanese fa «velo» e, prima della chicane frena: la Lotus di Senna va a urtare contro la Ferrari, danneggia il musetto e compromette la gara. Alla fine Senna è fuori dalle grazie di dio: «Alboreto mi stava davanti zigzagando per mettermi in difficoltà e impedirmi il sorpasso. Prima della chicane ha toccato il freno senza che ve ne fosse bisogno e m'ha costretto all'impatto. L'ha fatto

apposta. Ho danneggiato la macchina e ho perso un buon piazzamento. Tutto questo è vergognoso».

«Un pilota di Formula 1 non può comportarsi come Alboreto - accusa Ducourage, direttore tecnico della Lotus. È veramente scandaloso quello che è successo».

Alboreto si difende: «Questi «chiarimenti» in pista non mi piacciono. Non ci siamo capiti a parole, nei giorni scorsi, ci capremo in pista, ma può essere pericoloso».

Parole aggiacciate a completamento di un pomeriggio che non s'è chiuso in tragedia per puro caso e del quale i maggiori responsabili devono essere considerati i soloni della Fisa sempre pronti a intaccare miliardi e a muovere un dito per la sicurezza dei piloti. □ W.G.



Michele Alboreto

## Falliscono i sit-in verdi Sordi alla protesta contro l'inquinamento gli abitanti di Zeltweg

ZELTWEG. Non c'è stata - almeno non nelle dimensioni che si attendevano - la protesta dei verdi al Gran premio di Zeltweg contro i gravi danni procurati all'ambiente dall'autodromo e dalle gare automobilistiche e motociclistiche.

La protesta sarebbe dovuta sfociare ieri mattina in alcuni «sit-in» davanti a tutte le strade d'accesso al circuito austriaco. All'appuntamento però gli ambientalisti non erano in numero sufficiente per fronteggiare la vera e propria «carica» delle decine di migliaia di spettatori. Il fallimento della manifestazione sembra inoltre strettamente legato all'at-

teggiamento assunto dagli abitanti della zona: solo una piccola parte ha solidarizzato con i verdi, gli altri hanno mostrato di ritenere prevalenti, rispetto a quelli dell'ambiente, i vantaggi di tipo economico che derivano dalla presenza dell'autodromo e dalle sue periodiche gare.

Lo sfavore - se non l'ostilità - degli abitanti della zona sembra confermato da un episodio verificatosi durante la notte precedente allo svolgimento della gara: un grande cartello affisso dagli ecologisti alle porte del paese è stato fatto sparire da «ignoti». Nella mattinata i «sit-in» non si sono praticamente notati.

## E a Monza il gran pienone Ampliato il numero dei partenti: al «via» ci saranno 27 vetture

ZELTWEG. Nel prossimo Gran premio d'Italia che si correrà il 6 settembre a Monza, partiranno 27 vetture anziché le tradizionali 26. La decisione di ampliare il numero dei partenti è stata presa dall'esecutivo della Formula 1 alla luce dell'iscrizione alla gara monzese di ben 5 nuove monoposto: la seconda Osella (con Forini), la seconda El Charro (con Moreno), la terza Benetton (con Pirro), la Coloni (con Larini) e la seconda Larrousse (con Dalmas).

La vettura che si classificherà al 27° posto nelle prove partirà ma non avrà comunque

diritto ai premi né avrà la possibilità di guadagnare punti per la classifica mondiale.

Sul versante del mercato piloti rimane grande incertezza per il posto di secondo pilota alla Williams per la stagione 1988. Sempre alle le quotazioni di Boutsen ma in ascesa anche quelle di Riccardo Patrese, «spinto» da Bernie Ecclestone.

Sembra invece aver perso quota la candidatura di Johansson.

Frank Williams prenderà comunque una decisione definitiva dopo il Gran premio d'Italia del 6 settembre.



### LA LEGGENDA DELL'ATLETICA

ROMA. Il 19 giugno 1924 è un giorno da ricordare a Helsinki il finlandese Paavo Johannes Nurmi migliorò il record mondiale dei 1500 metri in 3'52"6 e un'ora più tardi quello dei 5mila in 14'28"2. A quei tempi si sapeva poco sull'organismo umano e sui suoi meccanismi di recupero e così le due straordinarie imprese del formidabile atleta sbalordirono gli specialisti. E d'altronde Paavo Nurmi, il più grande campione di tutti i tempi assieme a Jesse Owens - ammesso che sia lecito tentare delle classifiche in una materia così complessa e articolata come l'atletica leggera -, di motivi per stupire il mondo ne avrebbe offerti a decine nella sua lunga e impareggiabile carriera.

Meno di un mese più tardi il finlandese prese parte ai Giochi olimpici di Parigi dove vinse cinque medaglie d'oro. In sei giorni prese parte a sei gare e le vinse tutte. Il 10 luglio conquistò i titoli dei 5mila e dei 1500 metri in meno di un'ora. In una carriera impareggiabile migliorò 23 primati mondiali e portò a casa dieci medaglie d'oro olimpiche.

## Era nato per correre e correva per vivere. Nel 1924 a Parigi conquistò cinque medaglie d'oro, due nello spazio di un'ora Nurmi, l'uomo che non rideva mai

Freddo, intelligente, razionale. Così appariva ai più Paavo Nurmi, il finlandese nato per correre. Non rideva mai eppure il suo stile, in pista e fuori, è stato un raro esempio di gioia di vivere. Migliorò 23 primati mondiali, portò a casa la bellezza di dieci medaglie d'oro. In un sol giorno a Helsinki conquistò il record mondiale dei 1500 metri e dei 5mila. Così nacque una leggenda.

### REMO MUSUMECI

Era nato per correre e viveva per correre. Non mangiava carni rosse. Era vegetariano e un grande consumatore di pesce del mille laghi finlandesi. In un'epoca di corridori estrosi e bizzarri Paavo Nurmi era introverso. Chiuso in sé e nei suoi sogni parlava a monosillabi e non parlava affatto. Era siderale, freddo, intelligente e razionale. Per quanto consapevole delle proprie capacità tecniche pesava gli avversari prima della gara. di loro sapeva tutto e conosceva il sistema per sconfiggerli. Era comunque un uomo col cronometro nel cervello. Correva e correva mosso da un invisibile metronomo che ne scandiva i passi implacabili. In pista era straordinariamente bello. Ma non era un agonista. Era, semplicemente, un uomo destinato a correre.

Era rigido con sé e con gli altri. Diceva che un corridore deve essere povero e vivere da povero. In realtà Paavo Nurmi - che sapeva soltanto correre - era un professionista che con l'atletica si era costruito una vita agita. Ma quel che Paavo Nurmi voleva dire è che bisogna vivere una vita

messa di esplorare i limiti di Paavo Nurmi sulla distanza dei 42 chilometri e 195 metri.

Nel 1908 la Federazione italiana di atletica leggera squalificò il piccolo pastore di Carpi Dorando Pietri prima ancora che lo facesse la Federazione internazionale. Erano molto ossequenti. Erano più realisti del re e più papisti del papa.

Nel 1925 il leggendario atleta finlandese si impegnò in una tournée negli Stati Uniti dove in cinque mesi prese parte a 55 corse al coperto. Ne vinse 53 e una perse perché aveva mangiato troppo.

Correva col cronometro in mano, taciturno prima e dopo. Aveva un volto severo che un giornalista francese paragonò a quello dell'immortale Buster Keaton, il comico che non rideva mai.

Era alto un metro e 73 e pesava 65 chili. Del tutto normale. Non era normale la falcata, armoniosa come una melodia di Jean Sibelius, il meraviglioso e malinconico compositore di Finlandia.

Era sempre in forma. Non rideva mai ma teneva racchiusa dentro di sé la gioia di vivere e di essere. Prima di morire, nel '73, disse che i corridori di oggi sono robot cacciatori di record che non hanno senso. Le sue prestazioni se le guardiamo ralfionate a quelle odierno fanno sorridere. Ma un campione non può che essere un uomo del suo tempo, capace di esprimere quel che il suo tempo gli permette.

Urho Kekkonen quando il grande corridore morì disse che «aveva un'intelligenza ec-

cezionale e una chiarezza di pensiero che gli altri non avevano». Era, come detto, il campione di tutte le stagioni. A Parigi

gli-24 vinse il titolo olimpico di corsa campestre in un pomeriggio atroce. La calura era africana, il sole bruciava la pelle e il cuore. Quella corsa fu costellata di atleti che crollavano a terra incapaci di sopportare tanta tortura. Paavo Nurmi percorse quel tracciato polveroso e ardente senza fare una piega.

Era un gentiluomo. Ai Giochi di Amsterdam, nel 1928, corse una batteria delle Stepi assieme a un francese, tale Lucien Duquesne. Nel saltare il fossato Paavo Nurmi cadde e finì quant'era lungo nell'acqua. Il francese si fermò, attento, mentre la gente frenava le nsa. Si fermò e lo aiutò ad alzarsi. Paavo si rialzò ma anziché andarsene per la sua strada adottò il francese e lo portò fino al traguardo. La si fece da parte perché voleva che fosse Lucien Duquesne a vincere la batteria. Ma il francese non ne volle sapere e insistette perché a vincere fosse l'uomo che era già una leggenda vivente.

Era ancora in vita quando gli dedicarono una statua che fu posta nel parco davanti allo stadio olimpico di Helsinki. E ciò conferma quale significato avesse per i finlandesi quell'uomo straordinario.

Non era un uomo amabile. Era semplicemente un uomo. Forse avido, forse duro. E comunque geloso di sé, chiuso, rigoroso, severo. La gioia di correre era sua e la teneva dentro. Non ne faceva sbucare, dagli occhi e dalla bocca, nemmeno un frammento, capace di correre i 1500 in tempi attorno ai tre minuti e 50".



## Abbatteva record razzia i titoli

Nurmi è nato a Leima, nei pressi di Turku, il 12 giugno 1897. È morto a Helsinki il 2 ottobre 1973. Si presentò poco noto ai Giochi di Amsterdam nel 1920 dove fu sconfitto d'un soffio sul 5mila dal francese Joseph Guillemot. Ma vinse a sorpresa i 10mila e il titolo a squadre di corsa campestre. Ai Giochi di Parigi, nel 1924, conquistò cinque medaglie d'oro, impresa irripetibile e impensabile ai giorni nostri. A 31 anni fu campione olimpico dei 10mila ad Amsterdam dove fu però sconfitto sia sul 5mila che sulle steeple. Ebbe un figlio, Matti, che fu modesto mezzofondista capace di correre i 1500 in tempi attorno ai tre minuti e 50".

### TACCUINO

È nata la prima iscritta. La prima iscritta ai Campionati del mondo si chiama Lia Melis, ha 27 anni e viene da Araba, isola delle Antille al largo della costa venezuelana. Lia Melis prenderà parte alla maratona. Il suo personale, 2'59"11", non le offre chance e così per lei l'importante è proprio partecipare.

Telecamere a non finire. Per il grande evento il dispiegamento di mezzi della Rai è imponente e si concretizzerà in 34 telecamere coordinate da cinque regie. Per i tecnici delle varie televisioni la Rai ha creato un villaggio che, per via dei fasti orari, funzionerà 24 ore al giorno.

Un protagonista in più. I Giochi panamericani hanno rimesso in lizza un grande protagonista dei Giochi olimpici, il brasiliano Joaquim Cruz che a Los Angeles batté proprio Sebastian Coe sugli 800. A Roma il campione sudamericano prenderà parte, probabilmente, agli 800 e ai 1500.

Una rete a prova, quasi, di Bubka. Attorno al villaggio degli atleti - che è poi l'hotel Ergile - è stata elevata una rete di protezione alia sei metri. Solo un Sergei Bubka al massimo della forma potrebbe valicarla.

La filosofia della IAAF. Solo alle 23.59 di dopodomani sapremo con esattezza il numero dei partecipanti ai Campionati del mondo e relativi paesi in lizza. Ma si hanno buone ragioni di credere che a Roma sarà presente la quasi totalità dei 179 paesi affiliati alla Federazione internazionale. La filosofia della IAAF prevede infatti il pagamento sia del soggiorno che del viaggio per la quasi totalità dei partecipanti, inclusi tecnici e dirigenti. Ciò invoglia a esserci anche i paesi più poveri di mezzi economici. Rdt, Urss e Usa avranno diritto a rimborso per 116 persone tra le quali un massimo di 20 tra dirigenti e tecnici. Gran Bretagna, Egitto e Rft avranno spese di 66 persone, Cina e Brasile 29, Etiopia 14, Qatar e Taipei 9, Montserrat e San Marino 4.