

**F1. Oggi  
Gran premio  
del Belgio**

**Sulla pista asciutta  
riesplode la McLaren  
con Senna (pole) e Prost  
Berger terzo, Mansell sesto**

**Fiorio spera nel maltempo  
Con l'acqua le «rosse»  
possono dare scacco  
alle due vetture inglesi**

## Ferrari, danza della pioggia

### NELSON PIQUET RESTA FUORI

1 SENNA (Mc Laren) 1'50'867	2 PROST (Mc Laren) 1'51'463
28 BERGER (Ferrari) 1'52'391	5 BOUTSEN (Williams) 1'52'786
6 PATRESE (Williams) 1'52'875	27 MANSELL (Ferrari) 1'52'898
19 NANNINI (Benetton) 1'55'075	8 MODENA (Brabham) 1'55'642
15 GUGELMIN (March) 1'55'679	9 WARWICK (Arrows) 1'55'864
30 ALLIOT (Larrousse) 1'55'890	21 CAFFI (Dallara) 1'55'892
20 PIRRO (Benetton) 1'55'902	23 MARTINI (Minardi) 1'56'115
36 JOHANSSON (Onyx) 1'56'129	20 HERBERT (Tyrrell) 1'56'248
25 ARNOUX (Ligier) 1'56'251	22 DE CESARIS (Dallara) 1'56'257
16 CAPELLI (March) 1'56'291	7 BRUNDE (Brabham) 1'56'372
3 PALMER (Tyrrell) 1'56'600	4 ALBORETO (Larrousse) 1'56'616
37 GACHOT (Onyx) 1'56'716	10 CHEEVER (Arrows) 1'56'748
24 SALA (Minardi) 1'56'967	26 GROUILLARD (Ligier) 1'56'927

NON QUALIFICATI: Nakajima (Lotus) 1'57'251; Piquet (Lotus) 1'57'771; Danner (Rial) 2'02'247; Rappanelli (Rial) 2'02'937.

«Ferrari prie le ciel». Il titolo del quotidiano sportivo francese «L'Equipe», la Ferrari prega il cielo, fornisce la chiave di lettura della corsa di oggi. Cessata la pioggia, la Ferrari è rientrata nei ranghi. Gerhard Berger ha dovuto cedere la pole position al solito Ayrton Senna, finendo terzo alle spalle di Alain Prost, mentre Nigel Mansell, eroe d'Ungheria, è appena sesto nella griglia di partenza.

### DAL NOSTRO INVIATO GIULIANO CAPECELATRO

■ SPA. Lo dice anche Prost, il cui cuore, stando alle indiscrezioni di questi giorni, dovrebbe ormai battere per la Ferrari: «Se non piove, sarà difficile battere la McLaren. Se piove, sarà difficile battere la Ferrari». E aggiunge che per lui sarà difficile battere Senna, che parte davanti ed ha la sua stessa macchina.

Occhio al cielo, dunque. Al cielo di un Belgio sempre avaro di sole. Nuvole grigie incombono sulla verdissima foresta delle Ardenne. Ogni tanto cade qualche goccia, ma le brume dei venerdì si sono diradate, l'asciutto trionfa e sull'asciutto naufragano le speranze alimentate il giorno prima dal tempo di Berger. Sull'asciutto clamorosamente naufraga anche la Lotus, la Ferrari d'Inghilterra, che con il tre volte campione del mondo Nelson Piquet e con il gregario giapponese Satou Nakajima conosce, per la prima vol-

ta nella sua storia, l'onta della non qualificazione.

Sull'asciutto la McLaren fanno sentire tutto il peso della loro maggior potenza. Non hanno problemi a conquistare le posizioni di testa e ad infliggere un consistente distacco agli avversari. Berger ha un ritardo di quasi un secondo su Senna. Mansell è addirittura ad oltre due secondi. Esulta il brasiliano: «Adoro questa pista. È velocissima. Si arriva separati anche in curva. È un circuito che richiede decisione, coraggio, e anche un pizzico di prepotenza». Per innata modestia evita di precisare che sono doti che lui possiede al massimo grado. Ma lo lascia capire, come lascia capire che per la Ferrari non ci sarà partita, che la disfatta di Budapest per la McLaren è solo un triste episodio.

Un'analisi che trova d'accordo Riccardo Patrese, finito quinto con la sua Williams, dietro il compagno di squadra Thierry Boutsen, e che partirà dalla terza fila con Mansell. «C'è poco da fare - è il suo commento - La McLaren avrà forse attraversato un momento di crisi, ma adesso è tornata imbattibile. Le gare tornano ad essere suddivise in due: la lotta per primo e secondo posto, e la lotta per le posizioni di rincalzo». Ma la Ferrari, rimessa in riga, non demorde. Fiorio si frega le mani, sbandierando la comprovata superiorità delle «rosse» sul bagnato. «Mi sembra l'unico punto certo», afferma. Mansell si aggrappa all'impresa ungherese, in ricordo di quell'incredibile rimonta che lo portò dal dodicesimo posto ad una vittoria che appariva un sogno proibito. «Partire sesto non è poi così male. Domani (oggi per chi legge, ndr) saremo molto competitivi». Berger si dichiara soddisfatto di quanto ha fatto nelle qualifiche e abbozza la strategia per la gara: «Sarà determinante la scelta delle gomme. Userò pneumatici duri, nella speranza di non essere costretto a cambiarli».

Berger e Mansell, la strana coppia della Ferrari. Mai al traguardo il primo, che l'anno scorso corresse proprio per la rivale McLaren, sugli scudi il secondo, due gran premi vinti, due secondi e un terzo posto, ormai entrato nel cuore delle folle ferrariiste: Due itinerari che divergono, e



Berger melanconico: ha perso la pole position a Spa

**Martini e Patrese  
sognano ancora  
il Cavallino**

DAL NOSTRO INVIATO

■ SPA. Svanito il sogno ferrarista, il biondo e placido Nicola Larini metterà comunque fine al capitolo Osella, squadra per cui ha corso negli ultimi due anni, vedendosi condannato in questa stagione al gioco delle prequalifiche. Nel '90 Nicola il Placido parlerà francese, avendo messo la sua abilità al servizio della Ligier. Le riserve sul futuro le hanno sciolte anche Ivan Capelli e Maurizio Gugelmin, che hanno rinnovato il contratto con la March. Nel gioco del mercato, Capelli era uno dei papabili per la guida della Ferrari. Corrispondeva abbastanza all'identikit tracciato a suo tempo dal presidente del Cavallino rampante, Piero Fusero, che aveva assicurato di voler portare a Maranello un pilota giovane, con qualche esperienza e soprattutto italiano. Caratteristiche che indubbiamente Capelli possiede. Come lo possiede Stefano Modena, che però resterà per un altro anno alla Brabham. E che possiede anche Alessandro Nannini, toscano da combattimento che ha onorato il proprio impegno con la Benetton confermando il contratto che lo lega anche per il '90. Doti che in parte possiede anche Riccardo Patrese, uno dei nomi più ricorrenti nel gioco delle previsioni. In parte, perché se è sicuramente italiano, se possiede indubbiamente un notevole bagaglio di esperienza con i suoi 166 gran premi, che ne fanno il veterano della competizione, non si può dire che sia, a trentacinque anni, un pilota giovane. Nel valzer delle incertezze, è almeno sicuro che né Larini, né Capelli, né Nannini, né

Modena, fu, iranno alla Ferrari. Non dovrebbe finire neppure l'emergente Alex Caffi, in via di riconferma con la Scuderia Italia. Escluso il ritorno del demone di Maranello, Michele Alboreto, escluso Gabriele Tarquini, che ha da tempo rifiutato per la francese Ags, il lotto dei piloti italiani, il più numeroso della Formula 1, scende a cinque unità. Ma dalla lista vanno ulteriormente cassati il veterano Piercarlo Ghinzani, Emanuele Pirro, da poco arrivato alla Benetton per sostituire il claudicante Johnny Herbert. Ed ecco che restano in lizza Andrea De Cesaris, trentenne romano in forza alla Scuderia Italia con buone probabilità di restare anche il prossimo anno e che comunque non sembra interessare la Ferrari, Pierluigi Martini, grintoso driver romagnolo della romagnola Minardi, e lui, ovviamente, Riccardo Patrese.

Se la Ferrari, per non smentire il suo presidente, sceglierà in Italia, non ha che queste due opzioni possibili. Con Patrese che si fa senz'altro preferire sul piano dell'esperienza, ma con Martini che ha l'anzianità della sua. Se poi, lasciando Fusero con un palmo di naso, la Ferrari abbandonasse la pista italiana, imboccando magari, come sempre più si vocifera, quella francese, allora non ci sarebbero dubbi accanto a Mansell. Il prossimo anno, ci sarà Alain Prost. Cambiando ancora una volta data, la sfilata Fiorio ha promesso di sciogliere il mistero a Monza. Non resta che aspettare.

Già Ca.

**Ciclismo  
La corsa  
dei prof**

**A Chambéry sette ore di bicicletta per la maglia iridata: l'Italia gioca tutto su Bugno**

## Il mondo in equilibrio su due ruote

**Cinquanta  
anni fa:  
la guerra,  
un tal Coppi**

### QUINTO BONAZZOLA

■ Cinquant'anni fa i Campionati del mondo di ciclismo avrebbero dovuto svolgersi (anzi, in parte si svolsero) in Italia. Ma sopraggiunse l'inizio della Seconda guerra mondiale e troncò tutto.

Per le prove su strada era stato scelto un circuito a Varese, con la salita della Granola da percorrere sei volte. Sullo stesso percorso, un paio di settimane prima si era svolta la prova di selezione. La squadra dei professionisti era stata composta da Bartali, Bizzi, Vini e Leoni (allora per il mondiale corevano in quattro per ogni paese). Ma agli appassionati non era sfuggito che la prova degli «indipendenti» era stata vinta con parecchi minuti di distacco da un giovane che fino allora si era distinto solo in un giro del Piemonte, certo Fausto Coppi. Però nessuno sostenne che il commissario tecnico Bindà avrebbe dovuto avere il coraggio di metterlo in squadra.

La settimana prima dei Campionati mondiali su strada, come di consueto incominciano a svolgersi quelli su pista, al velodromo Vigorelli di Milano. Prima prova: eliminazioni velocità dilettanti. Scendono in pista, per sorte, proprio un polacco e un tedesco. Lungo mormento tra il pubblico. Vince facilmente il tedesco. Ma c'è un applauso anche per il polacco, l'imminente «nemico».

Si arriva alla finale della velocità dilettanti. Poi a quella dei professionisti. Sono in pista il belga Scherens, detto il «gatto magico», e l'olandese Van Vliet.

Prima prova: Van Vliet, poderosissimo, parte in testa e nessuno al mondo, tranne appunto Scherens, potrebbe ritentarlo: all'imbocco del rettilineo finale il «gatto magico» esce dunque dalla scia e tenta il sorpasso: Van Vliet allarga un poco, Scherens si arrola e cade strisciando a lungo. La giuria decreta la ripetizione della prova per il giorno dopo, tenuto conto che Scherens è un poco malconcio.

Non verrà più, per il ciclismo, quel giorno dopo. Il libro d'oro per il 1939 ha un campione del mondo per la velocità dilettanti, ma non per i professionisti. E nulla per la strada.

Stamane alle 10.30 parte il mondiale dei professionisti su strada. Favoriti i big stranieri come Fignon e Lemond anche se gli italiani sono tutti come équipe. Azzurri a tre punte: leader Bugno, Fondriest e Argentin pronti a inserirsi. In caso di vittoria, premio di 250 milioni della federazione, più 100 offerti dalle squadre. Gettone di presenza di cinque milioni.

### DAL NOSTRO INVIATO DARIO CECARELLI

■ CHAMBERY. Si parte, finalmente. Il 56° mondiale dei professionisti su strada, nella vaporosa calura (ma ieri qualche gufo prevedeva pioggia) che avvolge il circuito di Chambéry, prende il via questa mattina alle 10.30. Un'ora di ritardo, rispetto alle consuetudine, per soddisfare le solite onnivore esigenze televisive. Il mondiale su due ruote più atteso v. mettendo finalmente un tappo al gran pentolone delle previsioni e delle polemiche (sciochezze da educando rispetto al calcio) che incominciano qualsiasi avvenimento agonistico minimamente ambizioso. Che il ciclismo accusi dei colpi a vuoto, e non porti all'attenzione personaggi di spessore, lo si vede anche da questi particolari: nessuno si strappa i capelli per Bugno o Fondriest, nessuno si unisce o divide per Argentin o Giupponi che finisce in panchina con buona pace di tutti.

Eppure, anche oggi qui a Chambéry, si ripete il solito paradosso: il nostro ciclismo, che durante l'anno becca legnate in patria e all'estero, è temuto, rispettato, controllato come mai. Se si guardano i nomi, i singoli pedigree, i vari Fignon, Lemond, Criquiellon e company ci schiacciano come pulci: se invece si pensa alla compattezza di squadra, e soprattutto ai risultati che questa compattezza ci ha permesso di ottenere negli ultimi anni, diventiamo immediatamente il babau dei mondiali. Nella vita a due ruote, incredibile ma vero, rovesciamo uno dei nostri peggiori difetti: niente campanellini, basta con le zuffe da polsino. E a parte qualche rara eccezione, tutti per uno uso per tutti. Il merito principale, di questa invidiabile visione della vita, è indubbiamente di Alfredo Martini, il commissario tecnico della nazionale. Martini, che a il suo 15° mondiale, ha



Il ct Martini lo scorso anno vestì con la maglia iridata Fondriest. Si ripeterà oggi il rito?

collezionato quattro medaglie d'oro, sei d'argento, quattro di bronzo. In pratica una medaglia all'anno. Un bilancio patetico, ottenuto soprattutto con quello che passava, nel bene e nel male, il convento del nostro ciclismo. Martini, tanto per capirci, è riuscito a mettere d'accordo peperini come Moser e Saronni. Mettere assieme Bugno e Fondriest per lui, quindi, dovrebbe essere un gioco da ragazzi.

Una poltrona per tre. Vediamo allora quale dovrebbe essere, a grandi linee, la strategia del ct. Ieri mattina, nella canonica conferenza della vigilia Martini ha detto soprattutto queste cose. 1) I leader sono tre, Bugno, Fondriest e Argentin, ma quello che merita più fiducia e protezione è Gianni Bugno perché in questo momento viaggia come un rapido. Inoltre il taciturno corridore monzese, con gli ultimi

risultati, ha acquistato maggior convinzione in se stesso, tamponando così il suo unico punto debole. I suoi compagni se ne sono accorti, e ne terranno conto aiutandolo in tutti i modi. 2) Anche Argentin e Fondriest, non proprio pimpantissimi, sono pronti a collaborare. Naturalmente, se Bugno va in tilt o la corsa piglia una piega diversa dal previsto, il pallino passerebbe a loro. E anche un modo per non cedere

Bugno di troppe responsabilità. Inoltre è giusto proteggere anche la maglia iridata che Fondriest si è guadagnato l'anno scorso a Rehoboth. 3) Alle divisioni degli altri, come alle beghe in casa francese che dividono Fignon e Motet, Martini fa poco affidamento. «Davanti ai propri tifosi, per non screditarsi, ce la metteranno tutta».

Massacrante ma non troppo. Fa più paura il caldo (ieri c'era un sole africano) o la durezza del circuito? Forse più il caldo. Il circuito infatti (km. 12,350 da ripetere 21 volte, una salita di 2.700 metri da superare a ogni tornata, poi una discesa piena di curve) è duro ma non massacrante come il mondiale di Sallanches '89 vinto da Hinault. Comunque, per arrivare in fondo e vincere, non basta vivacchiare e sperare d'infilarsi nella fuga giusta. Se non va in corto circuito, è un tracciato ideale per Bugno. Ma è meglio lasciar perdere queste previsioni perché poi stasera si scopre che vince un pinco pallino pieno di consonanti ingarbugliate sconosciute da tutti. I più pericolosi, comunque, dovrebbero essere: Fignon, Motet, Criquiellon e Millar. Particolare: moltissime sul circuito le scritte a favore di Fignon. La sconfitta-bella all'ultimo Tour, paradossalmente, gli ha riconquistato le simpatie dei francesi.



Maria Canins (a destra) con la vincitrice Longo

**Maria Canins  
aggiunge un bronzo  
al suo portagioie**

### PIER AUGUSTO STAGI

■ CHAMBERY. La prova iridata riservata alle donne doveva essere un duello tra Italia e Francia, e così è stato. Le animatrici della disfatta di Chambéry, sono state la nostra Maria Canins, 40 anni, altoatesina, e la giovane promessa francese Catherine Marsal, 18 anni, studentessa liceale, e la Longo? La 26enne fuoriclasse transalpina ha fatto gara a sé. Con indosso un aderentissimo body, la campionessa di Grenoble, ha dato un saggio di forza e classe cristallina, andando a vincere in perfetta solitudine il terzo titolo iridata della stagione (aveva trionfato in precedenza in pista vincendo sia l'individuale a punti). «Sapevo che la Longo sarebbe andata via presto - ha commentato la Canins - ma non al secondo giro, quando all'arrivo mancavano ancora quasi 50 chilometri. Probabilmente voleva dare un'ulteriore saggio della sua indiscutibile forza».

Il terzo posto lo soddisfatta? «A 40 anni credo che riuscire a salire ancora sul podio non sia un brutto risultato. Se mi avessero detto prima di partire che avrei conquistato la medaglia di bronzo, avrei fatto la fima».

Tutti gli obiettivi sono rivolti a lei, alla più grande ciclista di tutti i tempi, alla scorbottata Jennie Longo, che nel suo palmares varia oggi otto titoli mondiali (di cui quattro consecutivi su strada), numerosi record su pista, compreso quello dell'ora che spera di migliorare a gennaio, prima di appendere la bicicletta al faticoso chiodo. «Questo mondiale è andato come prevedevo - ha detto sicura la Longo -. Solo la Canins poteva disturbarmi, ma sapevo benissimo che ormai lei soffre troppo gli scalini brevi, mancando di agilità. Così quando al chilometro 25 è scattata la Marsal e la Ca-

nins è andata a prenderla, io non ho esitato ad inserirmi nella fuga per poi accoccare il mio colpo del ko».

Quali sono ora i tuoi programmi?

«Tenterò di migliorare a gennaio il mio record dell'ora a Città del Messico e poi penserò a mettere al mondo un bambino. Sì, oggi le medaglie non mi bastano più».

Prova incolare per il resto delle azzurre, che sono uscite di scena quasi subito. La vincitrice del giro donne, Roberta Bonanomi, è giunta nona a '79' dalla Longo. Dalla bergamasca ci si attendeva qualcosa di più.

Tra i dilettanti successo pieno di Joachim Halupczok, 21enne meccanico polacco di Opole, un paesino a 30 chilometri da Varsavia. Il successo di Halupczok - atleta ben conosciuto per essersi aggiudicato quest'anno in perfetta solitudine, come ieri, il Gran Premio Liberazione - è maturato nelle ultime due tornate, dopo che gli azzurri di Giosué Zanoni avevano fatto il diavolo a quattro per rendere dura la corsa».

Concludendo con le donne, possiamo dire che sul traguardo di Chambéry il ciclismo femminile francese ha trovato in Catherine Marsal la degna erede della Longo. Per quanto ci concerne alle spalle della Canins c'è il vuoto.

**Arrivo femminile:** 1) Longo Janine, (Francia), copre 74 km in un'ora 56'41"; 2) Marsal Catherine (Francia) 4'05"; 3) Canins (Italia) 4'05"; 4) Thompson (Usa) a 7'29"; 5) Harris (Nuova Zelanda) 7'29".

**Arrivo dilettanti:** 1) Halupczok (Polonia) km 185 tempo 4 ore 52'54" media 37,948; 2) Picoon (Francia) 2'45"; 3) Manin (Francia) 2'58"; 4) Krieger (Rit) 3'; 5) Bortolani (Italia) 4'13".

## La dolce Francia di Baldini, amara per Bitossi

■ CHAMBERY. Quello di oggi sarà il settimo campionato del mondo che si svolge in terra di Francia. Nel lontano 1933 fu profeta in patria George Speicher, nel 1947 la sorpresa di un olandese (Middelkamp) trascurato dal pronostico; nel 1958 grande fuga e grande vittoria di Ercolo Baldini, capace di liberarsi nel finale di Louison Bobet; nel 1964 una volata in cui Janssen (altro olandese) anticipa Vittorio Adorni e Raymond Poulidor; nel 1972 la gioia di Marino Basso e il dramma di Franco Bitossi sul traguardo di Gap, il superman Merckx messo nel sacco dagli italiani e un fratello che aveva ucciso un fratello come appariva sui giornali dell'indomani. Quel film di un arrivo in leggera salita è ancora nei miei occhi. Rivedo Bitossi nelle ultime pedalate con un vantaggio lì per il decisivo, penso che dopo tante peripezie «cuore matto» avrà

la sua giornata di gloria, ma dietro sbucca il Marino di Rettore (Vicenza) che brucia il compagno proprio sulla magica luttuosa. In sala stampa, mentre batto faticosamente sui tasti della portatile a causa di un colpo di sole, Basso raggiunge la mia postazione e, accomodandosi, racconta come è andata autorizzandomi a mettere la sua firma in calce alle confidenze: «Merckx è incavolato per due motivi. Primo perché ha perso, secondo perché faccio la corte alla sorella di sua moglie», dirà Marino salutandomi con uno sguardo sfavillante.

Ricordi, episodi, sfide per una maglia che vale contratti da favola. Bernard Hinault come Speicher nel campionato del 1980, luogo di battaglia Sallanches con la tremenda salita di Domancy da ripetere venti volte, una corsa da paragonare ad una tappa montagnosa del Tour, mai visto un

Nella storia dei sei mondiali di ciclismo che si sono svolti in terra di Francia si registrano i trionfi di due italiani, Ercolo Baldini e Marino Basso, uno conquistato a spese di Louison Bobet, l'altro sul compagno di squadra Bitossi. La tradizione ci è favorevole con due medaglie d'oro e tre d'argento, ma in Savoia ricordano la strepitosa cavalcata di Bernard Hinault sul durissimo tracciato di Sallanches '80.

### GINO SALA

tracciato del genere, 104 con-correnti, 15 classificati. Il giorno precedente un collega francese, il compagno Emile Besson dell'Humanité, mi porta la sua rampa di Domancy. «Qui moriranno in molti e se mi chiedi di Hinault non so proprio cosa dirti. Un mistero», annuncia il buono Emile. Già, tutti col pensiero rivolto a Bernard che aveva vinto il Giro d'Italia con 5'43" su Vladimir Panizza, ma che si era ritirato dal Tour scappando di

notte come un ladro dall'albergo di Pau. Un ginocchio dolorante, uno stato d'animo pieno di timori e di incertezze, settimane di cure, luminari della scienza, professori di alto bordo interpellati a più riprese, fino a quando Hinault si rimette in sella. Il percorso di Sallanches è costruito su misura per lui, ma dodici giorni prima del mondiale il bretone abbandona nel Tour Du Limousin per violenti dolori intestinali.

Mistero, aveva detto Besson, e inutile cercare di sapere qualcosa parlando con il maggiore interessato. Anche con gli amici, Hinault è muto come un pesce. Mattino del 31 agosto, pronti e via. Martine, fedele gregario di Bernard è subito in avanscoperta col compito di alzare il ritmo. Giro dopo giro si contano decine di ritirati fra i quali Moser, Saronni, Visentini, Peccia, Contini, Gavazzi, Barone, Lualdi e Ceuti. Tutti cotti gli italiani meno Baronchelli, Panizza e Battaglin. Nel tredicesimo giro interviene Hinault. Nella sua scia non rimarranno a lungo Polletier, Marcussen e Millar. Resiste Gianbattista Baronchelli, ma Hinault lo sbucca, lo stacca nell'ultimo passaggio da Domancy e vince con l'0'1" sull'azzurro. Terzo lo spagnolo Fernandez, quarto Panizza, decimo Battaglin. Fu vero cedimento quello di Baronchelli? Ancora oggi

circolano voci maligne, di compravendite, per intenderci, ma io penso che Hinault non aveva bisogno di favori, che in quella domenica di nove anni fa il suo motore possedeva una marcia in più, se non due o addirittura tre, che passati i malanni era tornato il leone di tante imprese e di tanti trionfi.

Anche il mondiale '89 si svolgerà nelle valli della Savoia e adesso Hinault è sull'ammiraglia della Francia, è il suggeritore di Fignon e Motet, probabili successori del loro maestro, stando alle previsioni della vigilia, ma se mi lascio guidare dalla tradizione, vedo pure un filo d'azzurro nella corsa di oggi, vedo due medaglie d'oro e tre d'argento per l'Italia nei sei campionati che ho raccontato e poiché Hinault è in pensione, polché nel gruppo non c'è più un ciclista del suo stampo, mi sembra che possiamo sperare.