

## Formula 1 Gp del Belgio

Nella prima giornata di prove a Francorchamps il pilota brasiliano avvolge il suo futuro nel dubbio: resterà alla McLaren o andrà alla Williams? «Prenderò una decisione soltanto lunedì dopo la gara» E i rapporti con il suo team-manager Dennis continuano a peggiorare

# Senna tra due bandiere

«Il brasiliano, l'austriaco, i giapponesi e gli inglesi, è addirittura come avere quattro mogli». Vive ore di passione Ron Dennis, team-manager della McLaren: Ayrton Senna, pilota dalle uova d'oro e attualmente in testa alla classifica mondiale, resta nella scuderia inglese o fugge tra le braccia di Frank Williams? Il brasiliano ha già deciso ma se parla affronta molto più volentieri temi ultraterreni.

DAL NOSTRO INVIATO  
GIULIANO CAPELLETTI

FRANCORCHAMPS. «Era grande grande, tanto grande... E non toccava terra. Era sospeso, avvolto in una veste bianca, circondato di luce. Il corpo usciva dal cielo, una curva di centottanta gradi. Ero superconcentrato, ma pregavo. E mi è apparsa l'immagine di Gesù. Così vinsi il gran premio del Giappone e il mio primo titolo». Quando si confida, quando esce dagli schemi convenzionali dell'analisi delle prove e della tenuta della macchina, Ayrton Senna, campione del mondo nel 1989, record ineguagliabile di pole position, dominatore contrastato solo da Alain Prost nelle ultime tre stagioni, imbocca prima o poi la via mistica, tira di nuovo in ballo il suo rapporto con le sfere celesti. Che, a suo dire, hanno una parte non piccola nei suoi trionfi.

Mentre Senna si libra verso l'alto dei cieli, Ron Dennis insegue più terrene occupazioni. Torturandosi il cervello sul modo di convincere quel pilota tanto talentuoso quanto bizzoso a firmare almeno per un anno ancora per la McLaren.

## Berger il fulmine Prost l'ottimista: «Siamo imbattibili»

DAL NOSTRO INVIATO

FRANCORCHAMPS. Gerard Berger e Alain Prost in prima fila, Ayrton Senna e Nigel Mansell in seconda, seguiti da Nelson Piquet e Thierry Boutsen, e poi ancora Jean Alesi e Riccardo Patrese. Si rinnova la sfida tra McLaren e Ferrari. Nulla di nuovo, dunque, sotto il sole delle Ardenne. Nulla di nuovo? E il sole? Perché non è sempre detto che sulla verdissima foresta debbano addensarsi brume e piogge. E sull'undicesima

edizione del Gran Premio belga, settima di scena a Spa-Francorchamps, splende un sole che da queste parti è cosa rara. Tanto rara che il pubblico, solitamente numeroso, si tiene alla larga dal circuito, forse per dedicarsi ad altri meno sfregorosi in campagna o in riva a fiumi e laghi.

Corsa per giganti, quella di Francochamps. E, infatti, c'è tutto il gotha della Formula 1 nelle prime posizioni. Con un

spiegato a Dio che vincere a Montecarlo era molto importante. Così, la domenica mattina, durante il warm-up, ho percepito una sensazione nuova, ho avuto una visione, al posto della macchina e del mio corpo c'era una linea bianca, una specie di onda che mi dava forza e senso di protezione. Sono entrato in un'altra dimensione, raggiungendo una pace incredibile, un equilibrio completo di corpo e anima. Sono uscito dal box con la stessa macchina che mi aveva dato tanti pensieri e tutti i difetti erano spariti».

Lui si esalta. E il povero Ron Dennis si danna l'anima, torturandosi i sempre meno folli, e sempre più bianchi, capelli. Anche perché lui sa bene che tra il misticismo del suo pilota favorito e il suo pragmatismo c'è qualcosa d'altro, come una ruggine che vada crescendo. Senna sopporta sempre meno i toni e le maniere del team-manager, uomo dal tratto ruvido. Soprattutto, però, Senna sopporta sempre meno una macchina, quella disegnata da Nils Oatley, che non lo aiuta a sfruttare al meglio il potentissimo motore Honda.

Ma Senna continua a fare la sfiga. Dal cielo ritorna sulla terra per proclamare che lui, a dispetto di quanto va favoleggiando Nelson Piquet, è uomo sino in fondo, e con scarso fair-play manda a dire al suo connazionale che informazioni a questo proposito potrebbe attingerle proprio da persone a lui molto vicine. Ma, tra cielo e terra, non trova posto un discorso sul contratto, su cui Senna si limita a dire: «Prenderò una decisione in questo week-end». E lascia tutti con l'impressione che, comunque, abbia già fatto la sua scelta.



Ayrton Senna alla ricerca del suo secondo titolo mondiale; Prost, ieri, secondo nelle prove di Spa

Berger sorridente per la provvisoria pole. Con Prost in brodo di giuggiole. «Questa prima fila è una manna. Per la gara a me andrebbe bene anche una seconda fila. La macchina sta andando benissimo. In qualifica il motore Honda ha ancora qualche vantaggio. Ma in gara adesso siamo superiori noi. Su questo circuito la mia macchina è praticamente imbattibile. Dimenticata la polemica del mattino per le gomme da qualifica, Prost si lancia in un pagnirico del circuito del Mugel-

lo, da lui sperimentato in settimana. «Una pista fantastica, bella, veloce. E scura». Cesare Fiorio alza un inno alla trovata affidabilità del motore. «Ed ora che c'è l'affidabilità potremo dare di sicuro qualcosa in più», conclude estatico. In un angolo Senna, deluso dal terzo posto, medita aggrondato sul suo futuro, ma si guarda bene dal lasciarsi sfuggire una qualsivoglia anticipazione.

Giulio Ca.

## Rally. Ritirato Kankkunen La Toyota di Sainz in fuga Le Lancia colano a picco nei laghi della Finlandia

Un testa a testa che durava sin dalle prime fasi della corsa. Poi improvvisamente la resa della Lancia di Kankkunen alla Toyota di Sainz per un guasto all'acceleratore sulla vettura torinese, ancora in gara, ma attardatissima. Ben sette vetture giapponesi occupano i primi sette posti al rally «Mille Laghi» in Finlandia. Una nazione che fa di questa disciplina il primo sport.

LODOVICO BASALU

JYVASKYLA. «Saranno sempre più competitivi questi giapponesi. Non solo Toyota, ma anche Mitsubishi, Subaru, Mazda sono una realtà». Un concetto chiaro, quello dell'ingegnere Lombardi, responsabile tecnico della Lancia, all'inizio di questo mondiale rally. E ribadito alla vigilia del «Mille Laghi», in svolgimento in Finlandia, con ancora più determinazione, visto che ben sette vetture nipponiche sono al comando della gara, con la Toyota di Sainz che conduce davanti alla Mitsubishi di Vatanen. Uno dei tanti rappresentanti dell'imbattibile pattuglia finlandese, visto che ben 38 volte su 40 questi piloti nordici hanno tagliato vittoriosi il traguardo. Seguono un'altra Toyota, quella di Eriksson, una Mazda con Salonen, la Subaru di Alen (entrambi finlandesi), poi un'altra Mitsubishi, quella dell'altro svedese Eriksson, e infine la Mazda del pilota di casa Mikkola, sette volte vincitore del «Mille Laghi». E la Lancia? Auriol, primo delle vetture torinesi è ottavo ma staccatissimo, dopo alcuni numeri fuori strada tipici del suo modo di condurre, a volte irrazionalmente, le corse.

Alex Fiorio, con la Delta Fin-Michelin, lo segue a pochi secondi. Per l'unica vettura italiana, quella di Kankkunen in grado di tener testa, seppur di poco, alla Toyota di Sainz, l'ennesima delusione, con il bravo pilota ancora costretto alla resa per un banale guasto all'acceleratore e lontanissimo dai primi. Una situazione che oltre a confermare l'incredibile sfortuna di Kankkunen, unico finlandese a non aver mai vinto il rally di casa, si rivela pericolosa per la Lancia, anche se mancano ancora due giorni al termine del rally. Se infatti Sainz dovesse vincere, il titolo mondiale piloti sarebbe matematicamente suo, ed inoltre la Toyota si porterebbe a pari merito con la casa italiana nel campionato per marche.

Uno scettro che a Torino detengono da tre anni e che rischia di essere «reduto nelle altre tre gare (Australia, Sanremo e Rac) che mancano alla fine del mondiale. «Non me ne va davvero bene una», ha dichiarato costernato Kankkunen. Tanto che per cercare di perdere il minor tempo possibile, dopo la rottura dell'acceleratore, si è seduto sul cofano della macchina con il navigatore Pironen alla guida e ha tirato con la mano il filo dell'alimentazione del carburante e scivolando ha rotto il parabrezza. Tutto davanti alle migliaia di persone che seguono il rally, qui sport nazionale. Una delle poche distrazioni per gente abituata a vivere sempre al chiuso per il clima e che proprio nella zona di Jyvaskyia, fino a 40 anni fa, non disponeva nemmeno della luce elettrica. Nella tappa di ieri ha vinto l'equipaggio Sainz-Moya (Toyota) che guida la classifica.

## Moto. Gp di Cecoslovacchia Manovre mondiali a Brno Romboni accelera nella 125 Capirossi deve inseguire

BRNO. Dorian Romboni ha ottenuto il miglior tempo nella classe 125 durante la prima giornata delle prove ufficiali del gran premio motociclistico di Cecoslovacchia, la gara in programma domani e valida per il campionato del mondo. Il centauro italiano, in sella ad una Honda, ha preceduto il tedesco Prein. Settimo e ottavo tempo per Gresini e Casanova mentre ha deluso Luis Capirossi capace di segnare soltanto il 19° tempo. Nella classe 250 Luca Cadalora su Yamaha ha segnato il terzo

crono della giornata preceduto dal tedesco Bardl e dallo spagnolo Cardus, leader della classifica mondiale. Infine, nella classe 500, lo statunitense Kevin Schwantz ha confermato di trovarsi particolarmente a suo agio sul tracciato di Brno. L'alfiere della Suzuki ha siglato il miglior tempo con mezzo secondo di vantaggio sull'australiano Gardner. Nella mezzo litro il primo degli italiani è stato Papa che ha ottenuto la diciassettesima prestazione cronometrica.

## Ciclismo Mondiali in Giappone

Tra le polemiche gli azzurri della strada sono partiti ieri da Milano

# Martini, un ct in mezzo al guado «Con le rivalità vinco i mondiali»

La nazionale italiana è partita per il Giappone dove il 2 settembre si svolgerà a Utsunomiya il campionato del mondo. «Mastro» Martini è partito per la trasferta iridata fiducioso di poter disporre della formazione migliore. Ma le rivalità all'interno del clan azzurro non mancano. Bugno sarà certamente la punta, mentre Chiappucci avrà un ruolo importante. «purché non faccia la birra come Pinocchio».

PIER AUGUSTO STAGI

MILANO. Storie di piccole e grandi incomprensioni, che ogni anno, puntualmente, accompagnano la nazionale italiana di Alfredo Martini. Non è infatti la prima volta che il ct azzurro si trova a dover smusare angoli piuttosto spigolosi. Quest'anno è alle prese con il «caso» Chiappucci, il piccolo sereno del Tour del France, il quale, dopo aver tenuto testa al grande Greg Lemond, chiede libertà di movimento. In una nazionale stretta invece attorno al nome di Gianni Bugno. Ieri, a fare le «bizzecce» erano i Moser, i Saronni, mentre non sempre tranquilli rimanevano Visentini, Argentin, Battaglin e Baroncchelli. Oggi, a creare qualche grattacapo al selezionatore azzurro ci sono Bugno e Chiappucci, i nomi nuovi del ciclismo italiano e mondiale. Alfredo Martini, fiorentino, classe 1921, appare in ogni caso sereno e fiducioso

pur ammettendo che tra «i due» adesso come adesso non corre certamente buon sangue. Martini si appresta a dirigere per la sedicesima volta la nazionale italiana dei professionisti.

Come tecnico, sull'ammiraglia della nazionale italiana nel 1975, in occasione dei campionati del mondo di Yvoir in Belgio, vinti dall'olandese Enrie Kuiper. Da allora ha collezionato la bellezza di 14 medaglie: 4 ori, 6 argenti e 4 bronzi. I titoli iridati portano la firma di Francesco Moser ('77 San Cristobal), Beppe Saronni ('82 Goodwood), Moreno Argentin ('86 Colorado Springs) e Maurizio Fondriest ('88 Renai). Martini non ha fretta, in fondo è sempre riuscito a far trionfare il concetto della bandiera a dispetto di tutti i dissapori della vigilia. «Quello che più mi interessa è aver tra le



Martini e Chiappucci sorridono alla partenza per il Giappone

mani una buona nazionale, e credo che quest'anno a Utsunomiya potrà disporre di una delle formazioni migliori.

Tra qualche corridore è vero c'è un pochino di ruggine, ma vedrete che riusciremo a sistemare tutto, in passato ho risolto problemi ben più gravi; la rivalità tra Moser e Saronni era

ad esempio tutt'altra cosa». In effetti Martini riuscì nel 1986, a mettere assieme una formazione che pareva più una polveriera che un gruppo alla ricerca di un risultato, riuscendo ad unire sotto la bandiera azzurra, cinque personaggi «scordati», divisi da rivalità e inimicizie: Argentin, Baroncchelli, Mo-

Successo a tavolino per il tedesco orientale, a Golinelli il bronzo

# Nella «lotteria» del keirin Hubner rivince il primo premio

Seconda medaglia d'oro per Hubner, dopo l'alloro della velocità, l'atleta della Rdt va sul podio del keirin per la squalifica dell'australiano Pate. Golinelli è terzo. Nell'inseguimento a squadre trionfa l'Urss, nella velocità femminile l'americana Young. Il tandem azzurro in semifinale. Oggi la conclusione del mezzofondo professionisti e forse per l'Italia sarà il primo titolo mondiale.

GINO SALA

MAEBASHI. Michael Hubner due volte campione del mondo. Dopo l'iride della velocità anche l'iride del keirin dove Golinelli rimedia una medaglia di bronzo. L'ordine d'arrivo lo ha però stabilito la giuria declassando l'australiano Pate che era stato in testa per l'intera gara e che aveva parlato con un guizzo la rimonta di Hubner. Due uomini con le gambe all'aria in vicinanza del traguardo, il francese Da Rocha e l'argentino Alexandre, entrambi messi fuori combattimento dalle codate di Pate, codate punite dai commissari con la squalifica dell'australiano. Invano Pate picchiava i pugni sul manubrio, invano si rivolgeva alla commissione d'appello; il secondo (Hubner) diventava primo, il terzo (Vaarten) dava al Belgio l'argento e il quarto (Golinelli) finiva a sua volta sul podio. Come si poteva immaginare, l'Ita-

liano ha ceduto il titolo conquistato nei campionati '89 col consistente aiuto di Ceci. Qui Ceci, incolpato di doping, era assente. Qui Claudio è rimasto impacchettato. «Sentivo puzza di bruciato, meglio non rischiare», ha dichiarato l'azzurro. «Pate è un criminale», è stato il commento dello svizzero Freuler. Ma in un angolo del velodromo, Stefano Pate si sentiva innocente e mostrava un volto rigato dalle lacrime.

Il keirin pensavano di vincere i giapponesi, inventori della specialità, ma il giorno prima aveva deluso Nakano e ieri si è fatto intrappolare Ta-wara. A proposito di Nakano, sul The Jomo Shimbun (quotidiano di Maebashi) si leggono critiche piuttosto pesanti. «Nakano kaput» è il titolo, e sotto un testo che nella traduzione suona pressapoco così: «Ha perso il coraggio del vero atleta. È troppo ricco e troppo grasso per essere competi-

Ganz. E qui giunti abbiamo un medagliere che conferma le previsioni della vigilia. È in testa l'Unione Sovietica con quattro ori, segue la Rdt (3), poi Austria e Usa con un alloro. L'Italia conta due argenti e un bronzo ed è lontanissima dal meraviglioso bottino di Idone '89. In Francia gli azzurri erano andati a gonfie vele (primi assoluti), in Giappone sarà un rendimento di gran lunga inferiore e un meditare su cosa non si è fatto per migliorare una traballante situazione.

Oggi il titolo del mezzofondo professionisti dove l'Italia dovrebbe conquistare la prima (e forse unica) medaglia d'oro di questi campionati. Il pronostico ci è favorevole anche perché contiamo su tre elementi: Giovanni Renosto (campione uscente), Luigi Bielli e Walter Brugna (argento lo scorso anno). Naturalmente gli azzurri dovranno essere fratelli nell'azione che avrà la durata di un'ora. Diversamente potrebbe castigarsi il vecchio e astuto Clark (australiano trentanovenne) oppure il belga Toume o il tedesco Reilens-mann. Vedremo anche chi andrà sul podio delle donne nelle finali dell'inseguimento e della corsa a punti. In quest'ultima specialità ci rappresenteranno la romana Serenella Borfolotto e la neozelandese Harris. Terza la svizzera