

# 1990

## Un anno di sport

**Formula 1.** Campionato segnato da ripicche e polemiche, protagonisti Prost e Senna. I gravi incidenti di Donnelly e di Nannini prima del mesto epilogo sulla pista di Suzuka

# Il circuito della vendetta

Una recita di stile pirandelliano? Certo i personaggi in cerca di autore non sono mancati nel campionato mondiale conduttori di questo 1990. La Formula 1 ha ancora rivelato i propri squallidi retroscena, come le polemiche tra Senna e Prost, con il brasiliano insediato sul trono più alto. Un anno drammatico per i gravi incidenti di cui sono rimasti vittime Nannini e l'inglese Donnelly.

LODOVICO BASALU

Difficile dire se questo campionato mondiale che se ne va in archivio, con l'onore tra l'altro di aver celebrato il Gran Premio numero 500, sia stato o meno un lato di sport. Certo è stato un campionato emozionante combattuto come pochi negli ultimi anni, ma durante il quale spesso hanno prevalso gli intrighi di palazzo e le polemiche di corridoio. Una tendenza del resto esponenziale negli ultimi anni, anni che hanno visto cambiare parecchie costituzioni tra i vari inviti della stampa internazionale, ora costretti a seguire più le lamentele di un Senna o di un Prost, che non le cronache della gara. Una recita durata dodici lunghi mesi, replicata dunque più volte, fino ad aspettare certamente molti in

asaperati sempre in Giappone, però nel 1989, quando Prost facilitò proprio a sei giri dalla fine l'incidente in cui era con l'odiato rivale conquistando il suo terzo titolo. «La successiva squalifica che mi fu inflitta dalla Fisa e da Jean Marie Balestre, suo presidente, mi fecero davvero pensare ad un ritiro: ma poi la fede in Dio e la coscienza di essere superiore a tutti mi hanno indotto a continuare. Quella gara l'avevo vinta e loro mi hanno tolto un successo che meritavo».

Una vendetta covata dunque per un lungo anno e finalmente espletata proprio sul circuito di Suzuka, che appartiene alla Honda Senna in veste di Samurai, del resto lo si era visto sin dall'inizio di questa stagione, apertasi con una vittoria nel Gran Premio degli Stati Uniti, conclusi per la Ferrari tra fuoco e fiamme con entrambe le «641» di Prost e Mansell ritirate. Tutti i miliardi stanziati dal gruppo Fiat per la riconquista di un mondiale che manca dal 1979 sembravano dunque finiti letteralmente in fumo. Questo, nonostante i tentativi di aggiustamento diplomatico attuati dal disceso Cesare Fiorio, dopo che il presidente della Ferrari Piero Fu-

saro aveva detto che «mai come nel 1990 per il programma agonistico non si è badato a spese». Ma i dieci miliardi che era costata pochi mesi prima l'operazione Alain Prost, dovevano rivelarsi una scelta appropriata. Il transalpino rivelava tutte le sue grandi doti di collaudatore, portando ben presto la «rossa» ad una inaspettata vittoria in Brasile. La squadra era ormai tutta con lui per la disperazione di Nigel Mansell che cominciava ad urliare e a piangere per presunte disparità di trattamento. Imola e Montecarlo non erano però munifici con la squadra di Maranello, mentre Jean Alesi cominciava a firmare contratti a destra e a manca dopo le brillanti prestazioni di inizio anno con la sua inconsueta Tyrrell dal muso ad aliscafo.

La prima puntata di una telenovela che doveva concludersi con l'assunzione del francese alla Ferrari dopo un opportuno «regalo» a Frank Williams, che reclamava giustamente dei diritti sul pilota di Avignone. In Canada era ancora Senna ed il brasiliano dichiarava: «Dio che guida le mie mani! Vedo dietro ad ogni curva che mi dice cosa fare. È una sensazione bellissima, impossibile da descrivere». Ma la fede mistica del paulista non bastava in Messico, Francia ed Inghilterra: una tripla per il sempre più odiato Alain Prost addirittura in testa al mondiale piloti. Alla Ferrari è una lotteria di cifre: la nuova 641/2 va finalmente a gonfie vele dopo che Enrique Scabarini il tecnico che l'aveva modificata, è stato licenziato, così come il motore «037» Prost e Steve Nichols, l'ingegnere americano che viene dalla McLaren, si intendono perfettamente. Insomma sembra tutto combaciare, ma è all'Est che avvengono degli scontri da vera e propria guerra fredda. Al Gran Premio di Ungheria Senna butta fuori Nannini e Berger fa altrettanto con Cesare Fiorio che minaccia, Ron Dennis proprietario della McLaren che la spalucca e Balestre che promette sanzioni. Tutto finisce dapprima nel nulla, poi il presidente della Fisa promette una fantomatica commissione sulla sicurezza che dovrebbe essere operativa nel '91.

In Italia, dove Senna vince ancora dopo aver fatto altrettanto in Belgio, si sfiora il dramma con Denis Warwick che si ribalta con la sua Lotus a 250 all'ora ma rimane assolutamente illeso. In Portogallo è di nuovo il putiferio polemico con Mansell che quasi butta fuori Prost e vince per poi firmare per la Williams, dopo aver detto a luglio che si ritirava.

In Spagna Martin Donnelly si disintegra sul guard-rail con la Lotus e ancora adesso è in pericolo di vita. Ma l'Italia tutta rimane impressionata quando a metà ottobre Alessandro Nannini precipita con il suo elicottero a Siena, perdendo un braccio che gli viene reimpiantato al Cio di Firenze. È un miracolo, che per un momento fa dimenticare la disputa sempre più avvilente tra Prost e Senna, mentre Piquet vince in Giappone e Australia con la Benetton. Pochi giorni fa Balestre annuncia che tutti i 16 gran premi saranno validi per il punteggio, favorendo certo Prost nel '91. Alla Ferrari torna l'esperto in aerodinamica Migeot ma non tornano i conti per Prost che continua a discutere per il rinnovo del contratto con Fiorio. Come? Non corre? Ancora non si sa mentre Senna torna tra la gente, dopo minacce di sequestro in Brasile. Un'altra stagione se ne va senza certo il rituale «buon anno tra i due».



**Moto.** Ragazzi alla ribalta con Capirossi e Kocinski

## I trionfi del giovane Loris

CARLO BRACCINI

È passato poco meno di un anno da quando, nel gennaio scorso, Paolo e Francesco Pileri presentavano alla stampa la loro nuova squadra nel Motomondiale della 125. Un pilota di sicuro talento e in cerca di riscatto, Fausto Gresini, e un giovanissimo apprendista, allora appena sedicenne, con in tasca tre vittorie nel campionato europeo ma pressoché sconosciuto al grande pubblico del motociclismo. Una faccia simpatica e in bocca il solito ritornello: «Devo solo fare esperienza. Nessuno si aspetta di più, almeno per quest'anno». Oggi Loris Capirossi è il più giovane campione nella storia del Motomondiale. Con i primissimi fini dalla gara d'esordio, Capirossi agguanta il vertice della classifica già in Austria, quinta prova del campionato, sbandando pochissimo in Cecoslovacchia e cade e il sogno tridato sembra svanire nel nulla, ma nelle due ultime tappe del Motomondiale, Ungheria e Australia, il diciassettenne di Borgo Rivola gioca il tutto per tutto e, protetto dal compagno di squadra Gresini e dagli altri italiani delle 125, vince entrambe le dimiche e un titolo nel quale nessuno, forse nemmeno lui, credeva più. Sul podio finale della 125, appena dopo l'olandese Hans Span e Stefan Prein c'è posto per Doriani Romboni, ventiduenne di La Spezia. Con una Honda praticamente di serie, la stessa per gare e allenamenti, Romboni ha sfidato e spesso battuto un manipolo di moto ufficiali.



Jean Alesi, in alto, l'uomo nuovo della Ferrari per il prossimo anno. Sotto, Loris Capirossi, il più giovane campione del mondo di motociclismo.

E succede anche che un lentiginoso ragazzino dell'Arkansas alla sua prima vera stagione mondiale vinca il titolo iridato della 250. La sua Yamaha ufficiale è stata per ben sette volte davanti a tutti. L'altra Yamaha 250, gestita da team di Giacomo Agostini, non è stata ugualmente efficace nelle mani di Luca Cadavara che, in luglio a Le Mans, accusa il quindicesimo vitigno campione del mondo «È un avaro, nella conduzione della squadra e nella vita. La mia moto è solo la brutta copia di quella di Kocinski». Ago se la prende e a fine ottobre Cadavara firma per la Honda.

A livello tecnico va segnalata la grande competitività raggiunta dall'Aprilia, penalizzata, però, dalla mancanza di un driver di prima linea. Da una 500 in aperta crisi di uomini e mezzi è uscito il nome di Wayne Rainey.

Senza moto per i privati e con quelle ufficiali distribuite col contagocce, lo spettacolo è stato il grande assente. E non è bastato neppure il solito Kevin Schwantz far dimenticare i troppi mali di quella che era un tempo la classe regina del motociclismo da corsa. C'è poi l'affare Cagiva. L'infornuto al polso di Randy Mamola condiziona tutta la stagione della squadra varesina. Il 20 agosto in Cecoslovacchia debutta la nuova moto col telaio in fibra di carbonio, ma i fratelli Castiglioni hanno già deciso: scono con le corse, anche se la sperimentazione continua in attesa di tempo migliori. A stagione conclusa, però, Eddie Lawson prova la C 590 e la trova soddisfacente. Per i Castiglioni non è un problema di ingaggio e per il quarto volte iridato è l'ultimo stimolo prima di archiviare una carriera esaltante. La Cagiva, con ogni probabilità, sarà ancora della partita.

Otto aprile, Stati Uniti, circuito di Laguna Seca. L'australiano Kevin Magee cade con la sua Suzuki 500 e resta in coma. Le immagini della diretta televisiva mostrano a milioni di persone tutta l'inadeguatezza dei servizi di soccorso su un circuito voluto per far piacere a sponsor e case e dove l'ambulanza è costretta ad entrare in pista. Il 10 agosto, Austria, circuito di Salzburgring. Nel cuore della civiltà europea ci sono guard-rail dappertutto pochissime vie di fuga. Piove ma nessuno si fa male veramente. «Per forza» dicono i piloti «se cadi qui lo sai cosa ti succede». Il 7 giugno, Jugoslavia, circuito di Rijeka. È la via della 125 e qualcuno va a sbattersi contro le barre di paglia all'uscita del box, coinvolte una decina di moto. Il giapponese Ene-moto si frattura una mano, ma è andata bene così. Pochi giorni prima quelle stesse, inutili, barre hanno ucciso Eros Manfredini, giovane pilota del Campionato europeo.

Si potrebbe andare avanti ancora e si scoprirebbe l'altra faccia di un Motomondiale che fa il filo al paradiso dorato della Formula Uno, che pretende e assegna budget miliardari, che gioca al professionismo più marcato ma che poi è lasciato in balia di se stesso. Anzi, peggio, di uomini che non sanno governare o non hanno nessun interesse nel farlo. Proprio per questo, nel 1991 li troveremo ancora al loro posto, più inattivi e neglienti che mai, a decidere le sorti di uno sport che, loro malgrado, vuole vincere e guardare al futuro.

**Ciclismo.** Bugno è primo nel mondo, la federazione è in pieno marasma

# L'Italia a due ruote fa il '48

PIER AUGUSTO STAGI

Cala il sipario sulla stagione dei miracoli. Il '90 va in archivio e l'Italia del pedale si prepara a fare l'inventario di un'annata senza precedenti. Dodici mesi fa in cima al mondo c'erano i francesi Fignon e Mottet, il primo italiano era Fondriest al decimo posto e tra i primi cinquanta c'erano soltanto quattro italiani. Ora, dopo un anno, ai vertici del ciclismo mondiale, troviamo lui Gianni Bugno, il numero uno assoluto e riconosciuto da tutti. Subito dietro, anche se staccatissimo dal punteggio, c'è Claudio Chiappucci, l'omino in giallo. I numeri spesso non trovano terreno fertile nel ciclismo, sovente dicono poco, però aiutano ad analizzare una intera stagione. Spulciando tra le cifre si trovano ben otto italiani nei primi cinquanta, perché Fondriest, Balit e Argentin, restano nell'élite, mentre i vari Ballerini, Giovannetti e Ghirelli, sono tra gli emergenti del

ciclismo mondiale. Un anno ricco, ricchissimo, migliore a livello numerico, delle stagioni '48 e '87, gli anni d'oro del nostro ciclismo, allora aggrappato alle maglie di corridori che rispondevano ai nomi di Bartali, Coppi e Magni. Il '90 meglio del '48 solo a livello numerico. E si, perché a livello qualitativo manca pur sempre quella maglia gialla portata per otto giorni in giro per la Francia da Claudio Chiappucci, prima che la cedesse definitivamente a Greg Lemond. Nel '48 quella maglia rese felice Gino Bartali, il quale fece suo nello stesso anno anche il campionato di Zurigo, mentre a Coppi andò la Milano-Sanremo e il Giro di Lombardia. Il Giro d'Italia lo vinse Fiorenzo Magni, il terzo uomo, mentre Camellini fece sua la Freccia Valone. Sei vittorie per il '48, stesso bottino l'anno seguente Fausto Coppi si aggiudicò Milano-Sanremo, Giro d'Italia, Tour de

France e Giro di Lombardia. Al fratello Sere andò la Parigi-Roubaix, mentre Magni vinse per la prima volta il Giro delle Fiandre (tre le vittorie d'ora). E questo 1990 cosa ha riservato agli sportivi italiani? Molto, e state a sentire Gianni Bugno ha incominciato con la Milano-Sanremo e ha poi proseguito il suo momento magico sulle strade del Giro, conquistandolo con l'autorità del fuoriclasse, vestendo la maglia rosa dalla prima all'ultima tappa, come se ne fosse stato il grande signore del ciclismo (Girardengo, Binda, Merckx). Nell'anno della rinascita del ciclismo italiano, non poteva mancare uno come Moreno Argentin, il quale si aggiudica due classiche del nord come il Giro delle Fiandre e la Freccia Valone. Marco Giovannetti, emigrante del pedale, gettonato da una squadra spagnola (la Seur), si aggiudica il Giro di Spagna. La passione ciclistica tra gli sportivi sale, come Claudio Chiappucci, il piccolo,

grande eroe del Tour de France, che si aggrappa sul tornante della «grande boucle», contrastando sino all'ultimo l'americano Lemond, uno che di Tour se ne intende. L'atleta varesino conclude la sua avventura transalpina al secondo posto e non accadeva a un italiano dal 1972, mentre Bugno e Argentin fanno la loro parte conquistando nella «grande boucle» prestigiosi successi. Ecco poi arrivare, sul finire di stagione, Franco Ballerini, uno dei protagonisti del mondiale in Giappone. L'ex gregario di Fondriest, vince la Parigi-Bruxelles, il Gran Premio delle Americhe e il Giro del Piemonte. Tre perle che hanno messo un sigillo indelebile ad una stagione fantastica. Nell'anno della resurrezione, ve segnaliamo anche il risveglio da parte del pubblico. Grandi indici di gradimento sono stati toccati in occasione del Giro d'Italia e del Tour a testimonianza che la bicicletta non è più sport di archeologia. Che altro si poteva pretendere?

Jean Alesi, in alto, l'uomo nuovo della Ferrari per il prossimo anno. Sotto, Loris Capirossi, il più giovane campione del mondo di motociclismo.

Gianni Bugno, a sinistra, ha vinto da trionfatore il Giro d'Italia e ha conquistato la Coppa del Mondo, sotto Toni Kukoc, mister Europa 1990.



**Basket.** La Scavolini tricolore, la caduta di Milano, i miliardi di Roma. La stagione si chiude con la Jugoslavia del giovane asso di Spalato dominatrice su tutti i fronti e la nazionale di Gamba da restaurare

# Azzurro tenebra nel segno di Kukoc

Il mondo dei canestri saluta il 1990, l'anno dello scudetto della Scavolini e del crollo del mito della Philips Milano. In agosto la nazionale azzurra rimedia un modestissimo nono posto ai mondiali mentre il Messaggero impone una nuova politica dei prezzi sborsando 18 miliardi per Dino Radja. Tutto questo aspettando il 1991, l'anno del Centenario della nascita della pallacanestro.

LEONARDO IANNACCI

Pesaro alle stelle e Milano al tappeto, gli azzurri in castigo e il «new deal» miliardario del Messaggero, Bologna finalmente europea e la Jugoslavia sul tetto del mondo. Tutto quello che avete voluto sapere del grande libro del basket 1990, lo si può racchiudere in questi sei capitoli che riassumono dodici mesi intensi, non privi di qualche «cheglia» felice per le nostre squadre, ma complessivamente contraddittori per la pallacanestro italiana. Ma andiamo con ordine.

Alta vigilia dei festeggiamenti per il Centenario della sua nascita - la «palla» nel canestro venne inventata infatti nel 1891 come sport alternativo al solito baseball da James Naismith, un professore della scuola YMCA di Springfield, Massachusetts. - Il basket chiude una stagione targata Jugoslavia, signora degli anelli per tutte le stagioni. In aprile,

termina la serie finale la Ranger Varese. È la vittoria di Sergio Scariolo il più giovane coach del campionato, della coppia straniera Daye-Cook, di Magnifico, Costa, Gracis... Sulla scena continentale fa capolino per la prima volta nella sua lunga (ma fino ad allora autarchica) storia la Virtus Knorr Bologna. Dopo la Coppa Italia, si aggiudica anche la Coppa delle Coppe superando nella finalissima di Firenze, il Real Madrid.

Segnali decisivi che molto sta cambiando e che il tempo passa anche all'ombra del canestro, vengono dal mercato estivo. Dino Meneghin, a quarant'anni suonati, lascia Milano e accetta un suntuoso contratto biennale che la matricola Stefanel gli offre a braccia aperte. La Philips rinnova tutto, McAdoo finisce a Forlì, D'Antoni diventa l'allenatore della

nuova Milano dei canestri. Ma il trasferimento boom è quello di Dino Radja dalla Jugoplastika Spalato al Messaggero per giocare a Roma. Il pivot slavo prende più di Maradona (3 miliardi all'anno) e rinuncia all'Nba e al Boston Celtics. La società romana, per averlo piega anche la resistenza della federazione jugoslava che non voleva concedere il nulla-osta per il trasferimento del pivot in Italia.

Agosto, tempo di mondiali. Il torneo si gioca a Buenos Aires. La Jugoslavia deve fare a meno proprio di Radja, infortunatosi alla vigilia. La microfrattura da stress subita dal gigante di Spalato - un malanno che lo terrà lontano dai campi di gioco per più di quattro mesi - non pregiudica il mondiale del «piav», Toni Kukoc, mister Europa 1990, Drazen Petrovic, Divac e Zdravko bastano a avan-

