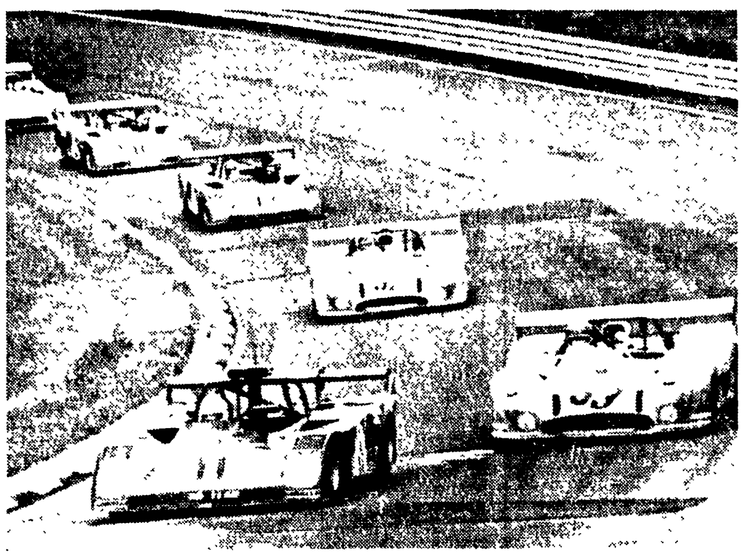
Ferrari perde un titolo, Agostini due?

Ickx e Merzario: «Matra più forte»

A Wetkins Glen la casa francese si è praticamente aggiudicata il titolo



WATKINS GLEN - La « 6 Ore » è appena partita e le cinque macchine protagoniste sono raccolte nel classico « fazzoletto ». E' in testa la Ferrari di Merzario-Pace, seguita dalla Matra di Larousse-Pescarolo (n. 33) e Cevert-Beltoise (n. 32). Dietro le Ferrari di Ickx-Redman e Schenken-Reutemann

WATKINS GLEN, 22 luglio

La Matra Simca ha vinto anche nella « Sei ore » di Watkins Glen con l'equipaggio composto dai francesi Henri Pescarolo e Gerard Larrousse. Con questo successo la casa francese si è praticamente aggiudicata il titolo mondiale marche 1973 avendo un buon margine di vantaggio sulla Ferrari nella classifica iridata (124-115) quando alla conclusione del campionato manca una sola prova, la «Mille chilometri» di Buenos Aires.

La Ferrari ha conquistato il secondo e terzo posto rispettivamente con Ickx-Redman (a due giri) e Merzario-Pace (a quattro giri). La terza vettura della Casa modenese, quella affidata a Reutemann-Schenken, è stata costretta al ritiro a pochi minuti dal termine della corsa (al 191.o dei 199 giri compiuti dalla Matra vincitrice) a causa di un guasto al motore. Al momento dell'abbandono la Ferrari di Reutemann-Schenke era in seconda posizione. Le tre macchine di Maranello non sono così riuscite a sconfiggere la marca francese, che pure dopo la quinta ora di corsa ha perduto una delle sue due vetture, quella di Cevert-Beltoise, che ha dovuto abbandonare per un guasto al motore dopo che nel 53.o giro aveva realizzato la tornata più veloce alla media di 188,300 kmh.

La Ferrari ha attuato una tattica indovinata, forzando fin dall'inizio con Arturo Merzario alla guida. L'italiano si è posto al comando della corsa seguito dalle due vetture francesi mentre le altre due Ferrari erano rimaste sulla scia delle avversarie. Il duello è stato avvincente. Poi la Matra di Pescarolo-Larrousse è andata al comando al sedicesimo giro e non ha più perduto la posizione di testa fino alla scadenza delle « Sei ore » che ha compiuto alla media oraria di km. 180,500. Merzario e Pace hanno compiuto un'ottima gara, minacciando la posizione di « leader » della Matra fino al 92.o giro, allorchè la loro Ferrari è stata costretta ad una sosta ai box di un minuto per la riparazione di un guasto meccanico. Nel finale poi Merzario-Pace sono stati superati da Ickx-Redman.

La vittoria della Matra è stata legittima. La vettura di Larrousse-Pescarolo si è fermata ai box cinque volte complessivamente e in ciascuna occasione per un solo minuto. Alla Matra ora, per aggiudicarsi il titolo iridato, è sufficiente un piazzamento nella « Mille chilometri » di Buenos Aires.

Nel duello tra i bolidi rossi e quelli azzurri pare si sia rivelata determinante la scelta delle pasticche dei freni. Avendo montato pasticche più dure, infatti, la Matra di Pescarolo-Larrousse è riuscita a concludere la corsa senza doverle cambiare, mentre le Ferrari hanno dovuto compiere soste abbastanza prolungate per la sostituzione delle pasticche dei freni, consumatesi più rapidamente perchè più morbide. Per le vetture di Maranello le frenate sono state più sicure ma più logoranti mentre i piloti della Matra hanno dovuto impegnarsi più a fondo sul pedale del freno. Ciò spiega in parte l'incidente occorso alla Matra di Cevert nel tredicesimo giro quando ha tamponato la Ferrari di Ickx che la precedeva. Danneggiata la carrozzeria (la ruota anteriore urtava contro la lamiera), la Matra ha perduto quattro giri ai box per la riparazione. In seguito, come si è già detto, la seconda macchina francese, che aveva notevolmente recuperato lo svantaggio, si è ritirata.

Regolare, invece, la marcia della Matra di Pescarolo-Larrousse che, dal sedicesimo giro, ha mantenuto la prima posizione fino al termine.

Al termine della corsa Jackie Ickx ha dichiarato: « Le Matra sono troppi forti per le Ferrari. Quanto alla nostra vettura, essa non è mai stata in corsa ma ha beneficiato di incidenti occorsi ad altre macchine ».

Carlos Pace, a sua volta, ha commentato: « La nostra vettura avrebbe potuto battersi alla pari con la Matra, ma le soste ai box per cambiare le pastiche dei freni ce lo hanno impedito. Abbiamo dovuto fermarci due o tre volte più del normale ». Arturo Merzario ha infine aggiunto: « Abbiamo fatto del nostro meglio ma è certo che noi non abbiamo la vettura che ci vorrebbe per lottare sullo stesso piano con la Matra ».

LA CLASSIFICA

1) Pescarolo-Larrousse (Matra), 199 giri alla media di 180,500 kmh; 2) Ickx-Redman (Ferrari) 197 giri; 3) Merzario-Pace (Ferrari) 193 giri; 4) Bell-Ganley (Gulf-Mirage) 180 giri; 5) Hallwood-Watson (Gulf-Mirage) 179 giri; 6) Donohue-Follmer (Porsche Carrera) 178 giri; 7) Gregg-Haywood (Porsche Carrera) 168 giri; 8) Keyser-Minter (Porsche) 168 giri; 9) Greenwood-Rutherford (Corvette) 166 giri; 10) Carter-Delorenzo (Camaro) 165 giri.

«Tuttofittipaldi» al G.P. di Misano

Wilson batte il più titolato Emerson, finito al quarto posto nella classifica delle due manches Vittorio Brambilla fuori sin dal primo giro

DALL'INVIATO

MISANO ADRIATICO, 22 luglio

Misano collauda oggi con un intenso carosello automobilistico iniziato alle ore 16 e 30 e protrattosi fino al calar del sole il suo « impianto gioiello », come l'ha definito lo stesso Emerson Fittipaldi, dopo aver lungamente visitato l'autodromo di Santamonica. Gli organizzatori ci tenevano in modo particolare al giudizio del brasiliano campione del mondo poichè fa parte della GPDA e, pertanto, membro influente dell'associazione che raggruppa i piloti dell'automobilismo da competizione.

Così la presenza di Fittipaldi, oltre che contribuire al rilancio della « pista del mare », è probabile serva a risolvere quei problemi burocratici di agibilità che angustiano i dirigenti del club riccionese. La pista di Misano gode attualmente di un'agibilità provvisoria, perchè quella « permanente » è stata rifiutata dagli organi provinciali, per ragioni di sicurezza.

Nel rilasciare la sua dichiarazione, Emerson Fittipaldi, ha avuto anche qualche battuta polemica nei riguardi di Monza. « Quella di Misano è una bella pista, è realizzata con criteri costruttivi moderni — ha affermato Fittipaldi — ho consigliato qualche guard-rail, poi la sicurezza di chi corre sarà perfetta. Meglio Misano ed anche Imola di Monza! ».

Se il parare di chi corre sarà tenuto in considerazione, i dirigenti del Club Santamonica potranno dormire sonni tranquilli per il futuro della loro pista dove è previsto per il mese di agosto un ricco programma automotociclistico. In attesa di queste manifestazioni passiamo alle gare odierne che iniziano alle ore 16,30 con la prima delle due manches riservate alle vetture di formula 2 iscritte al Trofeo internazionale Texaco. Gli iscritti sono pochini per una gara molto lunga, e per giunta, quasi tutti i piloti alle prove si erano trovati a disagio con i loro motori.

Si è avuta l'impressione insomma che molti concorrenti avevano accettato l'invito per trascorrere una lieta vacanza in riva all'Adriatico.

Partenza lanciata dunque, tipo Le Mans, per dodici concorrenti che sono: Vittorio Brambilla, Roger Williamson, Wilson Fittipaldi, Jacques Coulon, Gabriele Serblin, Colin Vandervell, Sangri-Là, Emerson Fittipaldi, Roland Binder, Vittorio Venturi, Ettore Ricci, Ronnie Petterson, i quali nell'ordine sfrecciano dietro la vettura del direttore di corsa. Per Brambilla la corsa è breve, non termina neanche il primo giro. Il pilota milanese sbiella quasi subito con il motore che gli aveva permesso di ottenere il miglior tempo nelle prove di venerdì. Lo rivedremo nella seconda manche.

Stessa sorte della March 372 BMW di Brambilla tocca alla Texaco Star Lotus di Ronnie Petterson. La gara viene animata intanto dallo inglese Williamson, pertito velocissimo seguito a breve distanza da Wilson Fittipaldi, Coulon, Vandervell, Emerson Fittipaldi, Serblin. Williamson parte fortissimo e all'undicesimo giro ottiene il miglior tempo (1'14"8 - media 167,191) che è anche il record della pista (primato precedente Edwars su Lola 292 - 1'17"9 - media 162,191 ottenuto il 6 maggio scorso nel Gran Premio Euromarche).

Il pilota inglese vanamente seguito da Wilson ed Emerson Fittipaldi che nel frattempo aveva superato Coulon, Vandervell e Serblin (costretto quest'ultimo ad una fermata ai box) sembra volare verso il successo, ma al diciannovesimo giro non si presenta sul rettilineo; un banale guasto all'accensione lo toglie di gara lasciando via libera a Wilson ed Emerson Fittipaldi i quali tagliano il traguardo nell'ordine.

Tra la prima e la seconda *manche* della formula 2 sono scesi in pista i concorrenti per le finali del campionato formula Ford e della Ford Mexico. Le due gare sono state vinte rispettivamente da Augusto Terzi e da David Fargion. Si tratta di competizioni avvincenti, ma il pubblico, circa ventimila persone, attende la prova conclusiva degli assi che partono in dieci. Mancano all'appello Peterson e Sangrilà che non sono riusciti a rimettere in sesto le vetture avariate nella precedente prova. I fratelli Fittipaldi si presentano con immutate velleità. Wilson guida la corsa seguito da Emerson, mentre alle loro spalle si scatena Williamson, il quale, all'11° giro eguaglia il primato della pista che aveva stabilito nella *manche* precedente.

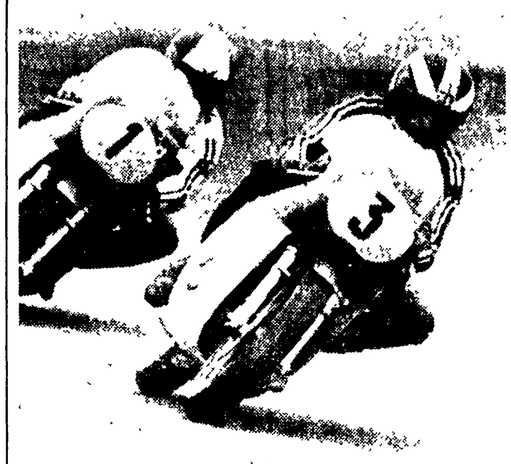
L'exploit dell'inglese è il preludio del suo deciso attacco ai due battistrada, attacco che si conclude con successo al 18° giro, allorchè si ha un radicale capovolgimento con Williamson al primo posto, Emerson al secondo e Wilson Fittipaldi in terza posizione. Il duello a tre si fa avvincente e per alcuni giri la lotta è a breve distanza con il vincitore del gran premio Lotteria di Monza sempre in testa. Dietro di lui comincia a perdere terreno Emerson Fittipaldi, che passa in terza posizione.

Per il più anziano dei fratelli brasiliani resta la soddisfazione del secondo posto che gli permette di aggiudicarsi questa prima Coppa internazionale automobilistica Santamonica, trofeo Texaco. Il campione del mondo Emerson Fittipaldi, autore di una bellissima gara, ha dovuto cedere, per noie meccaniche, a quattro giri dalla fine.

Questa la classifica finale per somma dei tempi: 1. Wilson Fittipaldi (Brabham BT) 40; 2. Coiin Vandervell (March 732 BMW); 3. Jacques Coulon (March 732 BMW); 4. Emerson Fittipaldi (Texaco Stars); 5. Roland Binder (Brabham BT 36).

Luca Dalora

Lansivuori quasi iridato nelle 350



ANDERSTOP - Phil Read conduce davanti ad Agostini nella corsa delle « 500 » di sabato, durante la quale l'italiano ha perso il primo dei suoi due mondiali.

In Svezia, « Ago » (giunto ieri secondo) ha visto sabato sfumare già il primo titolo (quello delle 500) strappatogli da Read

SERVIZIO

ANDERSTOP, 22 luglio

Agostini ha perso praticamente il titolo anche delle 350 cc. L'ultima speranza che il pluricampione del mondo bergamasco riuscisse a mantenere il titolo delle 350, dopo aver clamorosamente perso quello delle 500 ieri, è quasi svanito sul circuito di Anderstop ad opera di Teuvo Lansivuori, il giovane finlandese che venuto dalla scuola del compatriota Jarno Saarinen ha preso egregiamente il posto dell'illustre maestro battendo con la sua favolosa Yamaha, Agostini e la MV.

Potrebbe così concludersi prima della fine del campionato del mondo — mancano ancora due prove — la corsa ai titoli iridati. Una corsa che si è rivelata particolarmente tragica quest'anno, data la prematura scomparsa di due tra i suoi più illustri protagonisti quali Jaro Saarinen e Renzo Pasolini. Alla morte dei due il campionato ha subito una vera e propria metamorfosi, lanciando nuovi nomi che, contrariamente alle previsioni di tutti, hanno saputo egregiamente sostituire i grandi scamparsi.

Una di queste nuove stelle è senz'altro Teuvo Lansivuori.

Finlandese, grande amico di Saarinen, Teuvo viene come l'amico scomparso dallo speedway su ghiaccio, una delle più dure discipline motociclistiche che forgia perfettamente la tempra dei futuri piloti. Lansivuori giunto ai mondiali per seguire da vicino il grande amico Jarno, ha imparato da questi tutti i segreti di guida. Spesse volte prima delle prove ufficiali abbiamo visto Saarinen precedere Lansivuori ed insegnargli con l'esempio come si doveva prendere questa o quella curva. Teuvo, facendo tesoro dei consigli di un simile maestro, diventa ben presto, nonostante non possieda macchine ufficiali, un temibile avversario per gli stessi mostri sacri del motociclismo mondiale. Alla morte di Saarinen la Yamaha fornisce a Lansivuori una macchina ufficiale e Teuvo ripaga la fiducia della casa giapponese aggiundicandosi questo primo iride mondiale.

Agostini è il grande sconfitto di questa giornata svedese. Il campione di Lovere, provato da una annata non certo favorevole, si vede sul punto di dare l'addio ai titoli mondiali ed a gettare i panni dell'invincibile trionfatore. Giacomo Agostini resta tuttavia il campione di sempre nonostante le recenti sconfitte dovute più alla macchina che non al pilota. Chi lo poteva battere e sconfiggere ad armi pari e l'unico ad averlo veramente battuto è stato Jarno Saarinen, uno dei più grandi motociclisti di tutti i tempi.

Agostini se si fosse trovato davanti sin dall'inizio il solo Lansivuori e il solo Read ora sarebbe certamente di nuovo il campione del mondo. E' stato Saarinen con la sua classe e la sua ultrapotente Yamaha a costringere i tecnici della MV a potenziare sempre di più le macchine di Giacomo fino a quando queste non hanno più retto e si sono rotte, costringendo l'alfiere di Cascina Costa ad una serie di impressionanti ritiri.

Chi esce sconfitto da questo campionato non è Agostini ma la MV, che nonostante abbia mantenuto il titolo nelle 500 grazie a Read non ha saputo o voluto dare fiducia al suo primo alfiere quando questi ha cominciato a perdere e non è stata in grado di fornirgli moto delle stesse capacità delle Yamaha.

Tornando alla gara odierna nelle 125cc Kent Andersson, Svezia, si è virtualmente aggiudicato il titolo di questa classe giungendo secondo dietro il connazionale Jansson (Maico). Ancora in ballottaggio invece il titolo delle 50cc. tra De Vries e Timmer. La gara odierna è stata vinta da Devries (Kreidler) che ha preceduto Kneubuehler (Kreidler) e Timmer (Jamati).

e. c.

LE CLASSIFICHE

CLASSE 50 (15 giri - km. 60): 1) Jan De Vries (Kreidler) in 31' e 03"; media kmh 116,400; 2) Kneubuehler (Kreidler) 31'11"4; 3) Timmer (Jamati) 31'17"2; 4) Thurew (Kreidler) 31'23"1; 5) Kunz (Kreidler) 31'46".

Giro più veloce di De Vries in 2'02"5, media kmh 118 (record).

CLASSIFICA MONDIALE: 1) De Vries, punti 60; 2) Timmer, 55; 3) Kneubuehler 51; 4) Thurew, 34; 5) Huberl, 24; 6) Ritzberger, 23.

CLASSE 125 (24 giri - km. 96): 1) Boerje Jansson (Maico) in 46' e 18"2, media kmh 124,900; 2) Andersson (Yamaha) 46'20"1; 3) Mortimer (Yamaha) 46'20"3; 4) Buscherini (Malanca) 46'45"3; 5) Liebst (Yamaha) 47'08"6; 6) Minhoff (Maico) 47'16"; 7) Feel (Maico); 8) Lazzarini (Maico).

Giro più veloce di Jansson in 1'33"3, media kmh 127,700 (record).

CLASSIFICA MONDIALE: 1) Andersson, punti 87; 2) Schurgers, 58; 3) Lazzarini e Mortimer, 54; 5) Jansson, 44; 6) Minhoff, 42.

CLASSE 350: 1) Teuvo Lansivuori (Yamaha) in 46'33"9, media kmh 134,610; 2) Agostini (MV) 46'43"8; 3) Read (MV) 47'01"7; 4) Dodds (Yamaha) 47'12"1; 5) Celso Santos (Yamaha) 47'22"6.

CLASSIFICA MONDIALE: 1) Lansivuori, punti 87; 2) Agostini, 69; 3) Read, 44; 4) Andersson, 33; 5) Braun, 32; 6) Dodds 31; 7) Drapal, 30; 8) Walter Villa, 23.

Profilo di un campione

De Magistris il Gigi Riva di pallanuoto

DALLA REDAZIONE

FIRENZE, 22 luglio

Altezza 1 metro e 86, 90 chili di peso, longilineo, studente universitario iscritto alla Facoltà di scienze economiche, attualmente in servizio militare presso i Vigili del Fuoco. Questo è Gianni De Magistris, il Riva della pallanuoto italiana: in quattro campionati, dal 1969 al 1972, Gianni ha realizzato la bellezza di 222 gol esaltando le platee e in questa stagione ha già raggiunto una cifra invidiabile.

Per ritrovare un « goleador » alla De Magistris bisogna tornare indietro nel tempo, al 1940: un giocatore che segnava tanti gol — tenendo presente anche come veniva giocata la pallanuoto — fu Aldo Ghira, un triestino che difendeva i colori della Lazio.

Ghira sotto porta era un'ira di dio: i suoi gol più spettacolari, grazie anche al suo fisico, li faceva in rovesciata, cioè standosene ai 4 metri con le spalle rivolte alla porta ed avendo, spesso, un avversario aggrappato alla schiena.

Tutti gli altri, da Tullo Pandolfini a Gildo Arena (sicuramente il giocatore più completo che abbia avuto l'Italia) a Renato De Sanzuane a Carlo Pedersoli (l'attuale Bud Spencer dei film western all'italiana), Danio Bardi, Franco Lavoratori (l'unico giocatore ancora in attività che abbia partecipato alle Olimpiadi del 1960 — vinte dall'Italia — del 64-68-72) non hanno mai realizzato tanti gol come De Magistris.

Quali le doti del giovane delfino nato in riva all'Arno?

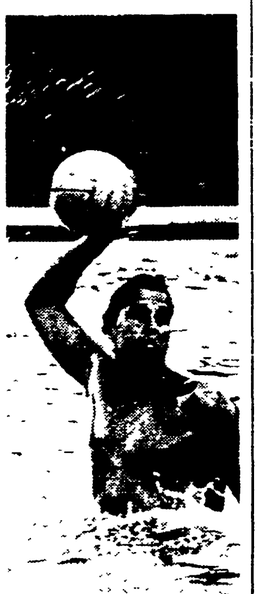
Il fisico, l'acquaticità che gli permette di imporsi, l'attitudine a questo tipo di sport molto faticoso, la grande passione e soprattutto il fatto di provenire dal nuoto puro: è stato campione italiano juniores dei 200, 400 e 1.500 stile libero, primatista italiano degli 800 metri e grazie a ciò fece parte 7 volte della nazionale di nuoto. Contemporaneamente partecipava anche al campionato di pallanuoto vincendo con i colori biancorossi della R.N. Florentia il titolo degli allievi e, come abbiamo già accennato, dal 1969 è il cannoniere indiscusso della serie A.

Il curriculum del giovane delfino è costellato di 99 presenze nella nazionale A (di cui da quest'anno è il capitano), 13 nella nazionale giovanile, della partecipazione alle Olimpiadi del 1968 (dove una commissione di esperti lo inserì nella rappresentativa del mondo) e del 1972, alla vittoria del Trofeo Hungaria (1969), ai campionati europei di Barcellona (1970), ai giochi del Mediterraneo di Smirne (1971), al recente Trofeo Hungaria.

Anche in nazionale Gianni De Magistris è l'uomo gol, ma a differenza di quanto riesce a fare in campionato — il suo pezzo migliore, quello che esalta le folle, è il dribbling in corsa tenendo ben stretto nella mano il pallone — negli incontri internazionali si trova un po' a disagio. La ragione si spiega facilmente: URSS, Ungheria, Jugoslavia, tanto per citare le rappresentative più forti del mondo, mandano in acqua, in generale, giovanotti alti e grossi come De Magistris, elementi dotati anche tecnicamente e, quindi, per Gianni la vita diventa più dura. Inoltre, e questo lo si è verificato fino a poco tempo fa, De Magistris essendo innamorato del gol (ad ogni segnatura esulta alzando il braccio con il pugno chiuso) si comporta come Riva: attende il servizio, l'imboccata, collabora ancora poco al gioco di squadra, lacuna questa che De Magistris è in grado di colmare poichè è giovane, intelligente, scaltro, vispo. Inoltre dovrà anche sforzarsi di aumentare il suo bagaglio tecnico, di inventare qualche altro movimento per ingannare gli avversari.

Perchè non lo ha fatto? Perchè sicuramente anche domani giocando in campionato gli basterà la sua forza, il suo scatto, il dribbling esaltante e la gran voglia di lottare. La pallanuoto, però, è cambiata, sta cambiando continuamente e tutti i componenti di una squadra per non soccombere dovranno essere — come in tutti i giochi collettivi — attaccanti e difensori. Gianni De Magistris per i requisiti che abbiamo elencato è in grado di contribuire più positivamente alle nuove esigenze poste dalla pallanuoto oggi.

Loris Ciullini



Gianni De Magistris colto mentre tenta il tiro a rete.

Impressionante catena di incidenti nella « 24 ore » belga

Due morti a Francorchamps Mario Larini in fin di vita

Il successo al tedesco Quester e all'olandese Hezemans su BMW

SERVIZIO

FRANCORCHAMPS, 22 luglio

Due piloti sono morti e due sono rimasti gravemente feriti in incidenti seperati verificatisi durante lo svolgimento della « 24 ore di Francorchamps », gara valida per il campionato europeo di vetture da turismo. Un comunicato ufficiale ha annunciato che Hans Peter Joisten (Repubblica federale tedesca) e Roger Dubos (Francia) sono morti in una collisione.

In un secondo incidente il pilota italiano Mario Larini, al volante di un'Alfa Romeo, ha urtato contro i guardrail. La vettura è rimbalzata sulla barriera metallica. Il pilota è rimasto gravemente ferito ed è stato trasportato in ospedale in elicottero.

In un terzo incidente, verificatosi poco dopo, è rimasto gravemente ferito il pilota belga Hubert Raus che era al volante di una « BMW 2002 ».

Il comunicato dichiara che la vettura di Joisten, una « BMW Alpine » è finita contro il guard-rail alla curva Malmede sita a circa quattro chilometri dal punto di partenza. La vettura si era girata su sè stessa al centro della pista e mentre girava è stata colpita frontalmente dall'Alfa Romeo di Dubos che seguiva da vicino Joisten. Per Dubos è stato impossibile evitare di urtare l'altra vettura in movimento.

I due piloti, dichiara il comunicato, sono morti all'istante. Sempre secondo il comunicato, una « Opel Commodore » pilotata dall'olandese Hub Vermuelen e un'Alfa Romeo pilotata dal francese Ballot-Lena sono finite contro le vetture di Joisten e di Dubos ma i piloti sono rimasti illesi. L'Opel e l'Alfa Romeo hanno subito danni irreparabili e sono state costrette ad abbandonare la corsa.

Circa mezz'ora dopo, l'auto di Mario Larini ha urtato contro il guard-rail alla curva « Les Combes » sita a circa due chilometri dall'inizio del circuito. La vettura ha superato la barriera metallica, si è ribaltata ed è caduta capovolta. Il comunicato aggiunge che Larini è stato trasportato in elicottero in un ospedale di Liegi.

Dopo circa un'ora e mezzo, il pilota Raus ha urtato con la sua « BMW 2002 » i guardrail alla stessa curva « Les Combes ». Anche l'auto di Raus si è capovolta. Raus ha subito una frattura alla colonna vertebrale ma le sue condizioni non sembrano così gravi come quelle di Mario Larini. Due anni fa alla curva di « Les Combes » era morto il pilota belga René Mathee.

La « 24 ore di Francorchamps » viene disputata su un circuito di 14,120 chilometri. La gara è stata appannaggio del tedesco Dieter Quester e dell'olandese Toine Hezemans, su « BMW » tre litri. I due hanno vinto la « 24 ore di Francorchamps » per vetture di serie. Il tedesco Jachen Mass e l'inglese John Fitzpatrick, su Ford Capri, si sono piazzati al secondo posto.

L'Alfa Romeo ha vinto la Coppa del re per la miglior prestazione globale della marca. E' la quarta volta che la marca italiana vince il trofeo.

p. j.

FRANCORCHAMPS - La BMW del tedesco Hans Joisten prima del tragico incidente.

Uno spagnolo spadroneggia a Cabella L.

Il «Piemonte» a Fernando Plaza

SERVIZIO

CABELLA LIGURE, 22 luglio

Uno spagnolo, Plaza Fernando, che corre però con i colori dello Sprinter Club di Nice, ha vinto per distacco il Giro del Piemonte disputato su di un percorso inedito da Alessandria a Cabella Ligure. E' stato un Giro del Piemonte dominato nettamente dagli stranieri e prova ne è il fatto che alle spalle di Plaza si è piazzato il coequiper Bernard Vallet.

Per dirla in breve è stata una corsa combattuta, ricca di episodi degni di rilievo. Fughe, ricongiungimenti a ripetizione, fino a che non si è verificato l'episodio decisivo della bagarre scatenatasi sulla salita di Casasco, che ha portato al comando sei corridori e cioè i francesi Vallet e Plaza, l'inglese Phillips, Caviglia, Simonini e Fedrigo. C'è stato poi un alternarsi di attacchi degli stranieri fino a che, tra Mornese e Bosio cioè dopo 115 chilometri di corsa, una rampa ha fatto da trampolino a Plaza che ha poi fatto corsa a sè.

Nel finale la corsa entra in val Borbera, una valle suggestiva, quasi un canion, con un limpido torrente incassato tra ripidi costoni rocciosi. E' una valle con tante lapidi e monumenti, che ricordano quanto dura e gloriosa sia stata la guerra partigiana combattuta su queste montagne dalla divisione Pinan Cichero.

La strada sale ed è tutta curve spazzate da un vento fastidioso ma Plaza è uno spettacolo di agilità e potenza ed il suo vantaggio aumenta. Poi la valle si para a rentaglio e Cabella appare cirettuola e adagiata tra il verde. Plaza, tra una folla veramente imponente, taglia fresco e sorridente il traguardo e sarà poi il compagno di squadra Vallet a regolare in volata gli immediati inseguitori, conquistando così il posto d'onore.

Franco Martello

ORDINE D'ARRIVO

1) Plaza Fernando (SC Nice), km. 152 in 4 ore 4', media kmh 37,377; 2) Vallet Bernard (idem) a 1'3"; 2) Caviglia Vincenzo (GV Meichionni); 4) Rocchia Remo (Centotorri Alba); 5) Battaglini Roberto (GC Vecchiarese); 6) Fedrigo Edoard (GS Leone) a 3'50"; 8) Zoni (SC Lainatese) a 6'40"; 9) Corli Mario (GS Fiat); 10) Licciardello (idem); 11) Vaira; 12) Simonini; 13) Bosi; 14) Mirri.

Il dilettante toscano primo a Sestola

Bella affermazione di Cesare Sartini

SERVIZIO

SESTOLA (Modena), 22 luglio

Quarta vittoria consecutiva del toscano Cesare Sartini sul traguardo della 18.ma edizione della Modena-Stestola organizzata dalla Ciclistica Vignolese e riservata ai dilettanti di prima e seconda serie. Il ventenne pedalatore della Mobilgori di Perignano (Pisa) si è reso autore di una prestazione superiore alle normali aspettative. Il percorso si addiceva perfettamente alle sue rilevanti doti di scalatore e difatti egli dopo avere recuperato in salita un ritardo di oltre quattro minuti su un manipolo di fuggitivi composto da Romagnoli, Fabbri, Morini, Schiavi e Babini (gli ultimi due arresisi alle prime asperità di Fanano) riusciva ad accodarsi al battistrada in vista di Sestola e quindi a staccarli di forza nel corso dei restanti sei giri del circuito in programma nella ridente località climatica modenese.

Il rapporto dei valori emergeva in tutta la sua evidenza fin dalla prima tornata (quattro chilometri e ottocento metri l'una). Ebbene in questo breve tratto del percorso (la cui pendenza raggiunge in certi punti il 12 per cento) Sartini poneva fra sé, Fabbri, Romagnoli e Morini un distacco di 1'5"!

Da quel momento la corsa non ha avuto più storia: Sartini accompagnato dagli incitamenti corali di un pubblico entusiasta ed appassionato (ben quattro pullman di sportivi erano giunti in mattinata sul teatro di gara) vinceva a mani basse dal momento che i suoi più prossimi inseguitori tagliavano il traguardo d'arrivo con quasi tre minuti di ritardo. Ed era l'ottimo Romagnoli a guadagnare la seconda poltrona davanti al pur bravo Fabbri e a Bernardis, quest'ultimo rinvenuto fortissimo nel finale.

Tutto sommato una corsa ben riuscita con un vincitore — Cesare Sartini — quanto mai sulla cresta dell'onda e ben deciso a rimanervi in vista degli imminenti impegni azzurri.

Antonio Schiavina

ORDINE D'ARRIVO

1. CESARE SARTINI (GS Mobilgori) km. 115 in 3 h. 10'', alla media di km. 36,367; 2. Gilberto Romagnoli (GS Juvenes S. Marino) a 2'50"; 3. Luigi Fabbri (GS Siapa di Ravenna); 4 Natalino Bernardis (GS Mobilgori di Perignano); 5. Elio Morini (GS Artigianvetro) a 4'40"; 6. Giovanni Di Lorenzo (GS Juvenes di S. Marino); 7. Luciano Corsi (GS Lupatotino di Verona), a 6'40"; 8. Carlo Zumerle (idem); 9. Marco Venturi (Pedale Ravennate), a 6'33"; 10. Ermanno Damiani (GS Artigianvetro).

La Gyarmati «europea» nei 100 dorso

BUDAPEST, 22 luglio

La ungherese Andrea Gyarmati ha migliorato il primato europeo del 100 dorso femminili nel tempo di 1'05"9 nel corso dell'incontro di nuoto Ungheria-Gran Bretagna. Il limite precedente apparteneva alla olandese Enith Brigitha con 1'06"1, stabilito il 14 luglio scorso a l'Aja.