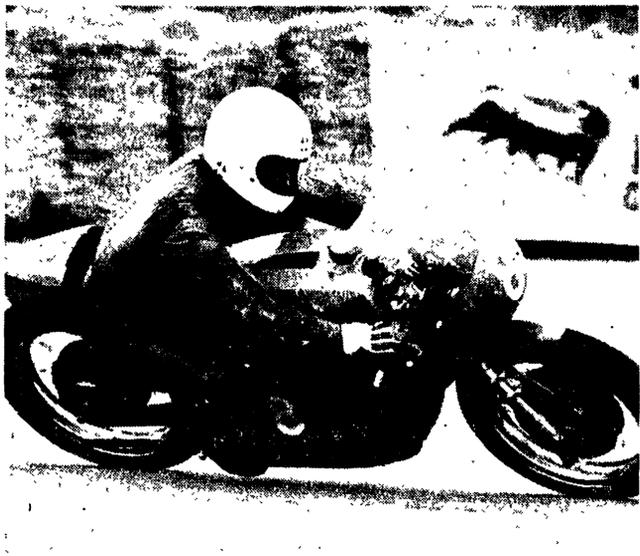


Lusinghiera consacrazione a Brno di un modesto ma grande campione

Villa campione del mondo Agostini è soltanto sesto



Walter Villa, campione mondiale delle 250 cc.

Il pilota emiliano si è aggiudicato la corsa nelle « 250 » davanti al giapponese Takazumi Katayama - Nelle « 500 » successo di Read su Bonera

BRNO, 25 agosto. Affermazione italiana nella classe 250 cc del Gran premio motociclistico di Cecoslovacchia a dispetto di Walter Villa su Harley Davidson, che ha compiuto i nove giri del circuito, corrispondenti a km. 124,11, in 48'15"7 alla media oraria di km. 154,300. L'italiano si è così matematicamente assicurato il titolo mondiale guidando la classifica generale con 75 punti davanti al giapponese Katayama (43 punti), a Fons e Braun, terzi a 38 punti. Del 39 partenti soltanto 28 hanno portato a termine la gara. Fuolo Pileri è caduto nel terzo giro fratturandosi una clavicola. L'ordine d'arrivo vede al secondo posto il giapponese Takazumi Katayama su « Yamaha » (48'25" e 9), al terzo il tedesco federale Dieter Braun su « Yamaha » (48'49"9). In precedenza lo svedese Kent Anderson, su « Yamaha », aveva vinto nella classe 125 cc con il tempo di 39'11"9, seguito da Paolo Pileri, che ha compiuto sette giri del percorso in 40'02"3, e da un altro italiano, Otello Buscherini, in 40'02"7. Anderson ha rafforzato il suo primato in classifica portandosi a 84 punti, seguito da Kneubuehler della Germania federale, con 53 punti, e da Buscherini, al terzo posto, con 48 punti. Come era nelle previsioni, l'inglese Phil Read, su « Yamaha », ha vinto la gara delle 500 cc percorrendo gli undici giri del circuito in 55'16"6, alla media oraria di km. 164,400. Secondo l'italiano Gianfranco Bonera, pure su « MV Agusta », con il tempo di 55'27"4, Giacomo Agostini, su « Yamaha », è giunto sesto in 57'34"5. Ecco la classifica generale dopo la decima prova: 1) Read punti 82; 2) Bonera (G) 31; 3) Anderson (Finlandia) 67; 4) Agostini 47. Nella classe sidecar 500 cc vittoria della coppia della Germania federale Schweizerz-Kleis, su « Koenig », con il tempo di 44'34"7. Al secondo posto si è piazzata l'altra coppia tedesca Enders-Engelhardt, su « Busch-BMW » in 44'34"8, che si è aggiudicata la coppa del mondo con 66 punti (secondi in classifica generale Schweizerz-Kleis con 64 punti).

Forte selezione di macchine nel Campionato europeo di Formula 2

Pergusa: domina Hans Stuck una corsa dura e frenetica

PERGUSA (Enna), 25 agosto. Hans Stuck si è aggiudicato il XII Gran Premio del Mediterraneo, gara valevole per il Campionato europeo di formula due, con una prova di forza consentitagli dalla migliore preparazione del suo motore BMW montato su una March 742. In testa nella prima manche, secondo nella successiva, Stuck ha imposto alle due prove un ritmo ininterrottamente costringendo tutti gli altri concorrenti a forzare i loro motori per cui è stata una selezione assai severa. Ma oltre ai mezzi tecnici sono stati messi alla prova l'impegnativo anello di Pergusa anche l'abilità e la spiccoletta dei piloti. Le due « chicane » situate lungo la pista per renderla ancora più impegnativa. Fare il conto degli incidenti, fortunata anche quelli più gravi li-

mitati ai mezzi meccanici senza complicazioni per i piloti, che ci sono stati nella gara di oggi e nelle due giornate di prove ufficiali, è difficile: sono stati innumerevoli. Il fortissimo Depailler, uno dei favoriti e capofila della classifica dell'Europa, per esempio, ha dovuto cambiare macchina dopo lo spettacolare incidente che lo aveva visto protagonista durante le prove quando all'uscita di una delle « chicane » aveva fatto bene dei capriote. Due parole sui « azzerati » della classifica di Pergusa: Truffo e Flammini, bravi i giovani piloti ma in possesso di due vetture piene di difetti (trasmissione, impianto elettrico) che hanno fatto faticare ininterrottamente i meccanici per consentirgli di partecipare e di concludere la gara. La cronaca delle due manche. Al via della prima ci sono venuti i piloti, in testa conto degli incidenti, fortunata anche quelli più gravi li-

mi della prima manche è costretto al box per mancanza di benzina. Anche in questa prova incidenti spettacolari: da segnalare quelli in cui è rimasto coinvolto Tom Pryce (Chevron B 27) che dopo due capriote ed una violenta sbandata si ritrova illeso al di là del guard-rail in mezzo all'area del prato.

Bruno Marasà

La classifica generale stilata per somma dei tempi è la seguente: 1) Hans Stuck (March 742), che compie i 60 giri per un totale di 190,700 chilometri, in 1 h 24'19"9, alla media oraria di km. 266,340; 2) David Purley (Chevron B 27), in 1 ora 25'34"6; 3) Gabriele Serbin (March 742), in 1 h 25'52"2; 4) Carlos Alberto Yáñez (March 742) 1 h 26'11"2, (59 giri); 5) Duilio Truffo (March 742) 1 h 26'14"9, (58 giri); 6) Stuck e Depailler, che hanno registrato i migliori tempi in

Arrivi e classifica

CLASSE 30 cc: 1. HENK VAN KESSEL (G) su Yamaha, km. 82 in 38'48"; 2. Julien Van Zeebroeck (Bel) su Kreidler 39'03"; 3. Gerhard Thurov (RFT) su Kreidler 39'21"; 4. Hans Hummel (Aut) su Kreidler 39'36"; 5. Herbert Rittberger (RFT) su Kreidler 39'38". CLASSE 125 cc: 1. KENT ANDERSSON (Sve) su Yamaha, km. 82 in 39'11"9; 2. Paolo Pileri (It) su Morit 40'02"3; 3. Otello Buscherini (It) su Yamaha 40'02"7; 4. Gert Bender (RFT) in 40'35"; 5. Bruno Kneubuehler (Sv) su Yamaha 40'42"8. CLASSE 250 cc: 1. WALTER VILLA (It) su Harley-Davidson in 48'15"7, media 154,3 kmh; 2. Takazumi Katayama (Giap) su Yamaha 48'25"9; 3. Dieter Braun (RFT) su Yamaha 48'49"9; 4. Bruno Kneubuehler (Sv), su Yamaha 48'52"7; 5. Patrick Fons (Fr) su Yamaha 49'03"1. CLASSE 500 cc: 1. PHIL READ (GB), su MV Agusta in 55'16"6, media 164,4 kmh; 2. Gianfranco Bonera (It) su MV Agusta 55'27"4; 3. Teuvo Launisuori (Fin) su Yamaha 55'27"4; 4. Barry Sheene (GB) su Kawasaki 56'17"2; 5. Dieter Braun (RFT) su Yamaha 57'34"5; 6. Agostini (It), su Yamaha 57'34"5. CLASSE sidecar 500 cc: 1. Schweizerz-Kleis (G) su Koenig, km. 66 in 44'34"7; 2. Enders-Engelhardt (G) su Busch-BMW, km. 66 in 44'34"8; 3. S. Schrebe 30. CLASSE campionato del mondo: 1. KENT ANDERSSON (Sve) 82; 2. B. Kneubuehler (Sv) 53; 3. Otello Buscherini (It) 47; 4. A. Agostini (It) 43; 5. L. Gustavsson (Sve) 23. CLASSE 250 cc: 1. WALTER VILLA (It) su Harley-Davidson in 48'15"7, media 154,3 kmh; 2. Takazumi Katayama (Giap) su Yamaha 48'25"9; 3. Dieter Braun (RFT) su Yamaha 48'49"9; 4. Bruno Kneubuehler (Sv), su Yamaha 48'52"7; 5. Patrick Fons (Fr) su Yamaha 49'03"1. CLASSE 500 cc: 1. PHIL READ (GB), su MV Agusta in 55'16"6, media 164,4 kmh; 2. Gianfranco Bonera (It) su MV Agusta 55'27"4; 3. Teuvo Launisuori (Fin) su Yamaha 55'27"4; 4. Barry Sheene (GB) su Kawasaki 56'17"2; 5. Dieter Braun (RFT) su Yamaha 57'34"5; 6. Agostini (It), su Yamaha 57'34"5. CLASSE sidecar 500 cc: 1. Schweizerz-Kleis (G) su Koenig, km. 66 in 44'34"7; 2. Enders-Engelhardt (G) su Busch-BMW, km. 66 in 44'34"8; 3. S. Schrebe 30.

Al G.P. d'Italia intende ripetere, in meglio, l'exploit di Zeltweg

VITTORIO BRAMBILLA appuntamento a Monza

Con la sua March Beta è riuscito ad entrare nella classifica mondiale, adesso cerca sulla pista... di casa la definitiva consacrazione a grande pilota di F 1

Tra due settimane è in programma all'Autodromo di Monza il Gran Premio d'Italia, tredicesima prova del campionato mondiale di formula uno. C'è un pilota che aspetta l'8 settembre come l'appuntamento più importante della sua annata sportiva. Capelli castani, quasi sempre arruffati, occhi color nocce, 1,75 di altezza, 80 chili di peso, nato a Monza l'11 novembre 1937, è stato parlando di Vittorio Brambilla, il monzese di formula uno. Anche oggi è uno dei concorrenti del rischio a che sui circuiti di tutto il mondo stanno scrivendo un appassionante romanzo sul filo del 300 km orari. Certo Regazzoni e Lauda con le magnifiche Ferrari, Fittipaldi con la McLaren e Schekter con la Tyrrell sono i favoriti per la conquista del trionfo che l'anno scorso fu del grande Jackie Stewart. Vittorio Brambilla non entra ancora in questo duello ma si può affermare che nel gruppo dei migliori piloti che calcano le scene dei Grandi Premi, un suo posto gli si è conquistato. Domenica scorsa sul circuito di Zeltweg in Austria il pilota monzese, tante volte ingiustamente dimenticato da quanti si fanno paladini dello sport automobilistico, è riuscito finalmente a realizzare il suo piccolo capolavoro. Nonostante fosse alla guida di una vettura che, ancora non è del tutto « competitiva » Vittorio Brambilla, con una gara giudiziosa, accorta, intelligente, ha ottenuto, classificandosi in sesta posizione, il suo primo punto mondiale che gli consente a buon diritto di figurare nella classifica iridata del campionato di formula uno. Era dal Gran Premio del Sudfrica che Vittorio in-

seguita il risultato utile. Ci stava riuscendo in Svezia ma la soddisfazione gli fu negata dalla sorte avversa proprio a pochi metri dal traguardo. In Austria finalmente, nonostante una gomma « sbucata » a metà gara, il monzese ha avuto il giusto premio. Ora è contento. Contanto soprattutto perché ha potuto ricambiare con un risultato di prestigio la passione che anima i fratelli Clerici di Sovico Brianza, gli artefici della « promozione » del monzese ai massimi vertici dello sport dell'automobile. I titolari delle Officine Meccaniche Beta, una industria altamente qualificata per la produzione di attrezzi per autofficine, dopo aver sostenuto Vittorio Brambilla negli anni precedenti, prima in formula due e poi in formula

quest'anno un ulteriore sacrificio garantendo al monzese una macchina di formula uno, la March Beta mossa dal motore Ford-Cosworth. E Vittorio ha sempre dimostrato di ben meritare la fiducia dei suoi « sponsor ». Con la formula tre il minore dei Brambilla si è aggiudicato il titolo nazionale dopo una stagione che lo ha visto vincitore per ben cinque volte su circuiti di Monza, Misano, Vallelunga; con la formula 2, grazie ai successi di Salsburgh e Albi, ha terminato secondo nel campionato europeo immediatamente alle spalle di Jarier. Poi quest'anno la F. 1. E adesso, dopo l'acquisto di Zeltweg, c'è l'appuntamento di Monza. Sulla pista amica che Vittorio conosce alla perfezione è lecito attendersi dal monzese una prestazione ad alto livello. Certamente i tifosi italiani si riverberano all'indomani del successo sulle vetture di Maranello, lanciate brillantemente verso il titolo mondiale, ma è anche certo che tutta la certezza e le speranze non avranno occhi che per lui: il monzese che corre in casa. Un'altra prova affermazione? Per il momento Vittorio non vuole nemmeno pensarci. Preferisce gustare il punticino d'oro conquistato in Austria nella serenità della famiglia, con la simora Daria, con i tre figliuoli, con papà Carlo, con il fratello Tino, anche lui con un passato alle spalle ricco di successi in gare motoristiche. Per la corsa di domenica 8 a Monza, comunque, l'alfiere del Team Beta medita certamente un'altra piacevole sorpresa per i suoi fedelissimi: « Il Gran Premio d'Italia » dice rappresentando per me un traguardo importantissimo. Spero che la macchina non mi tradisca e che quindi possa essere nelle condizioni per vincere. Per me, Arrivassio tra i primi sei, diciamo anche tra i primi dieci, non è un obiettivo. Il mio più grande sogno è di vincere il campionato del mondo ».

In bocca al lupo, Vittorio! Hai tutta la simpatia di quanti vedono in te una pilota che ha saputo conquistarsi un posto nell'olimpo dell'automobilismo sportivo contando solo ed esclusivamente su una ferma volontà, su un ottimismo incontentabile, sul duro, continuo sacrificio.



Vittorio Brambilla nell'abitacolo della sua March Beta.

Paolo Sinari

Cominciano fra una settimana a Roma all'insegna dello spettacolo e della magniloquenza gli « europei » di atletica leggera

CAMPIONATI IN FALSA A USTERITÀ

La facciata « rispettabile » dello sport italiano - Ricambi che non esistono - Incentivi per una pratica di massa priva di strutture adatte a sostenerla

E' un'estate che non dà tregua. Siamo passati dai mondiali di calcio a quelli di ciclismo, passiamo ora dagli europei di nuoto a quelli di atletica e chissà che nelle riposte pieghe di qualche programma non salti fuori qualche cosa d'altro. Sentiamo profondamente il rischio di ammorire davanti a tanta proliferazione di medaglie e di coppe. Una volta si prendeva di mira il calcio, che abusava di megalomani e di campioni. Ma ora, come sempre il pallone ha fatto scuola. Così ci si spande nella pletoricità delle competizioni che per fortuna scottano via senza lasciar traccia nella mente del bersagliato e malcapitato spettatore, ragliato per di più ovunque dalla T.V. Le crisi economiche ricorrenti non hanno frenato i programmi, hanno solo fatto di più. Ad esempio, il megaprestigio della FIDAL. Primo Nebiolo, che « i nostri (n.d.r. gli « europei » di Roma) saranno campionati semplici e senza troppi onori », come il momento attuale impone. Sacro rispetto dunque delle tasse degli altri, che però rischia di risolversi solo a parole. Del resto la FIDAL non soffre della stretta creditizia e la politica dell'incentivo le sarebbe congeniale. Nel senso che gli europei di Nebiolo allo spettacolo (e gli « europei » assolveranno soprattutto a questa funzione) serve a pro-



ROMA - Lavori in corso per sistemare definitivamente lo stadio Olimpico che ospiterà da domenica gli « europei » di atletica.

mai quello di operare come momento di pressione, di mettere a frutto la sua influenza, di far propaganda oltre che per la federazione che dirige, anche per una diversa gestione dello sport, che tenga presente che in Italia ad esempio Enti locali e Regioni dovrebbero aver ben più largo giurisdizione circa la politica sportiva, che è poi anche politica di servizi sociali. Nebiolo dimentica queste possibilità che pure la sua funzione gli offrirebbe, preferisce giocare carte più appassionate, riuscendo in realtà a dare all'atletica una popolarità, quale certo non aveva anche solo pochi anni fa. Del

suo punto di vista un grosso successo. E tale va ritenuto anche l'aver richiamato in Italia a distanza di quarant'anni (Torino, 1934) i campionati europei, undecima edizione, e averli predisposti con ogni cura e attenzione. Certamente « tutti i Paesi europei avranno di noi un buon ricordo ». Non ne dubitiamo. Anche se per ora, ovviamente, i campionati li conosciamo dai manifesti e dai bollettini d'informazione. Proprio i manifesti ad esempio cominciano a presentarsi e, a dare all'atletica una popolarità, quale certo non aveva anche solo pochi anni fa. Del

novità e ricorda quella delle Olimpiadi di Monaco e quella delle Universiadi (non per nulla sono dello stesso genere). Molto meglio la « cifra grafica », così la chiamano nei bollettini ufficiali, che non è altro che il simbolo che compare sulle medaglie e sui manifesti: una « C », che sta per campionato, che si unisce ad un semianello di una pista tramite una « E » (europei) sovrastata dalla scritta « Roma 74 ». « Da sempre il successo di una manifestazione si misura - hanno scritto gli organizzatori - dal successo delle sue appendici pubblicitarie. Nel mondo in cui viviamo

ha assunto un ruolo definito il mercato pubblicitario. La pubblicità è un veicolo prezioso sul quale viaggia l'interesse del pubblico e degli spettatori. Non poteva essere diversamente per « Roma 74 ». Insomma i nostri organizzatori sono diventati anche ottimi manager pubblicitari. Il che in fondo conferma il ruolo che si vuole attribuire a questi campionati: veicolo pubblicitario per l'atletica, per la FIDAL, per i suoi presidenti, per il mondo sportivo in merito di tutto quanto accadrà sotto il sole capitolino nella prima decade di settembre, anche magari del 9° di Borzoi. Ma consideriamo altri aspetti organizzativi. A Roma saranno un migliaio di atleti, più una serie impressionante di accompagnatori, allenatori, giudici. Il problema degli alloggiamenti è stato risolto utilizzando due palazzine nelle adiacenze della Città del Vaticano, e l'edificio del Cicis tra il Tevere e lo Stadio Olimpico. Anche i giornalisti saranno incredibilmente molti, gli organizzatori hanno ricercato circa un migliaio di accreditati. E' stato creato un apposito centro stampa e sta dicendo. Un centro di calcolo elettronico (due unità di calcolo della Honeywell) consentirà la pronta trasmissione di dati, informazioni, risultati, che verranno comunicati al pubblico tramite due tabelloni luminosi. I prezzi dei biglietti sono noti da tempo: dalle tredicimila lire della tribuna Monte Mario alla duemila e cinquecento delle curve. In perfetta armonia con i « megacampionati » e con la crisi e la svalutazione della lira. Gli atleti cominceranno ad arrivare a Roma il 29 agosto e potranno allenarsi sulle piste dello Stadio dei Marmi. A gareggiare si comincerà nel pomeriggio di lunedì. La prima finale sarà quella del 1000 (alle 20,45 di lunedì).

Ma dal momento che il bel tempo si preannuncia dal mattino, andremo con il cuore sospeso ad assistere alla cerimonia d'apertura di domenica 4. A dirigerla, tra sfilate, cori, giuramenti e discorsi, è stato chiamato un regista cinematografico, Leon Mannes. Quali sorprese ci faranno? Poche speriamo. Ai « parà » preferiamo i vecchi ma sempre buoni fuochi d'artificio. Oreste Pivetta

Le 11 edizioni degli « europei »

La prima edizione fu in occasione di una competizione europea di atletica leggera che si svolse nel 1925 in un campo di calcio di un'azienda di nome Svanberg e Olof Nyman. I Campionati europei divennero realtà concreta nel 1933, al Congresso di Monaco, per l'inservire della federazione italiana. La prima edizione si svolse così in Italia: a Torino nel 1934. La seconda edizione, quattro anni dopo, sarà ospitata da Parigi. Per l'inservire per la prima volta in Francia, nel 1938, a Oslo, in un Paese cioè meno direttamente colpito dagli eventi bellici, con l'eccezione dell'Unione Sovietica. Quarta e quinta edizione rispettivamente a Bruxelles e a Berna (1950 e 1954). L'edizione successiva (Stoccolma, 1958) vedrà in gara i tuffi. Paesi europei: l'altare anche la Germania Democratica. Ancora quattro tappe quindi in un cracchato di interese, che hanno visto via affermandosi la scuola sovietica e poi quella tedesco-democratica: Berlino nel 1962, Budapest nel 1966, Mosca nel 1970 e Helsinki nel 1971. 1974 TORINO - 1928 PARIGI - 1934 BERNA - 1950 STOCOLMA - 1958 BERGAMO - 1962 BERNO - 1966 BERNO - 1970 ATENE - 1974 HELSINKI - 1974 ROMA

Staffetta record a Formia: 38"8

E' la miglior prestazione continentale dell'anno

FORMIA, 25 agosto. Ultimo scorcio di atletica prima dei campionati europei di Roma. L'attenzione era puntata su Fiasconaro e su Menna. Il responso è stato in entrambi i casi positivo. Fiasconaro, impegnato negli 800 da Walker, Winzenried, Grippo, ha concluso in 1'46"1. Un netto salto in avanti, quasi due secondi (per la esattezza 1"3) rispetto ai tempi fatti registrare a Zurigo e Innsbruck, dove Fiasconaro aveva corso in 1'47"9. Ed è stato del resto un progresso, cercato a denti stretti, subito all'inizio di una gara che si stava profilando nettamente italiana. Era stato Grippo a prendere la testa. Poi al comando era passato Winzenried. A questo punto Fiasconaro ha preso decisamente la testa, allungando e imprimendo un ritmo più sostenuto alla corsa. Nel rettilineo finale ha risposto al ritorno di Walker (secondo in 1'46"7), mentre più distanziati erano Winzenried e Grippo. Buon risultato dunque per Fiasconaro anche se il suo passo è risultato ancora pesante, affaticato. Decisamente meglio Pietro Menna, che ha vinto nel 300 in 20"4 davanti al quattrocentista Jenkins (feri si era imposto nella specialità preferita in un ottimo 45"3). Menna ha corso in scioltezza riuscendo a curvare in perfetta armonia. Notizie meno confortanti invece da parte di Renato Dionisi. Ha superato i cinque metri. Ha tentato due volte i 5,20, fallendo in entrambi i casi. Alla terza prova ha rinunciato per il riacutizzarsi dei dolori al tendine che ormai lo affligge da anni. Ancora da segnalare l'intervallante affermazione di Silvio Di Ceon nel disco (m. 61,28), davanti al polacco Vo-



Marcello Fiasconaro

lodko, mentre nei 3000 metri non si è visto il polacco Malinowski arrivato in ritardo che ha vinto Dixon, che specialista non è, davanti a Volpi. La Doris si è imposta nei 1500 femminili in 4'12"2, davanti alla Larrieu (USA) e alla Garigano. Si sono rivisti Szevinska con un ottimo 2'24" nel 200 e Guy Durt. L'ostacolista francese, dominatore dei 110 in 13"3, s'è confermato come uno dei più quotati pretendenti al titolo europeo della specialità. Il risultato più sensazionale è arrivato in chiusura: la staffetta 4x100 (Guerini, Olosi, Benedetti e Menna) ha vinto in 38"8: record italiano e miglior prestazione europea dell'anno. Il precedente primato di Guerini, Pretoni, Benedetti e Menna, era di 38"

Borychnikov (m 21,70) nel getto del peso. Il sovietico Alexander Borychnikov ha battuto oggi a Mosca il record europeo del getto del peso con m. 21,70. Il precedente primato apparteneva al tedesco democristiano Briesenick con m. 21,57.