

Il campione del mondo si accinge a scendere nell'abitacolo della sua Ferrari per l'annunciato «provino»

Domani sera forse già sapremo se Niki Lauda correrà a Monza

Previsioni rispettate a Monza

Una «Sei Ore» tutta Porsche

Si è imposta la vettura di Hezemans-Schenken-Ludwig - La Stratos di Ricci-Facetti solo sesta

MONZA, 5 settembre. Hezemans, Schenken e Ludwig sono i vincitori della «Sei Ore» di Monza, gara valida per il campionato europeo e per il trofeo «Enrico Mattei». Il trio austriaco-olandese, a bordo di una Porsche turbo RSR, ha compiuto 171 giri del percorso, pari a 391 chilometri e 800 metri, in sei ore 21' e 8 decimi, alla media di 164 e 373 kmh. I vincitori tuttavia hanno portato al secondo posto un'altra Porsche turbo. I tre piloti infatti si sono alternati sulle due macchine tedesche, guidando complessivamente per quattro ore ciascuno.

Tutto secondo le previsioni della vigilia. Le potenti «Porsche turbo» ancora una volta sono state le protagoniste di una gara di durata. La casa tedesca ha piazzato cinque macchine nei primi cinque posti. Un bilancio davvero eccezionale. Solo al sesto posto, staccata di cinque giri, si è classificata l'italiana «Lancia Stratos» affidata alla coppia Ricci-Facetti. Gli italiani sono anche i vincitori della classe 2500.

Subito dopo la partenza e sino al termine della prima ora di corsa ha mantenuto il comando la Porsche numero due seguita da una Lancia numero uno che, dopo trenta giri, ha preso definitivamente la posizione di testa mantenendola sino al termine.

Nel complesso una gara monotona senza colpi di scena.

davanti a poche migliaia di spettatori. Il giro più veloce, il 121°, è stato fatto registrare dalla «Porsche» numero otto di Bell, che ha compiuto 15 chilometri e 800 metri del percorso in 1'59" e 8 decimi, alla media di 174 e 200 chilometri orari.

In mattinata la gara di Formula «Italia», prova valida per il campionato italiano, è stata vinta da Franco Squarisi che ha coperto i dieci giri del percorso (chilometri 58) in 21'45" e 7 decimi, alla media di 159,914 kmh. Probabilmente Squarisi sarà qualificato: al termine della gara infatti i commissari hanno riscontrato delle irregolarità nei tubi di scappo della sua vettura.

Classifica della «Sei Ore»:
1) Porsche turbo RSR (Hezemans - Schenken - Ludwig) sei ore 21'8, media 164,373 kmh; 2) Porsche turbo RSR (Hezemans - Schenken - Ludwig) sei ore 21'9, 3) Porsche turbo RSR (Kallmeyer - Stenzel - Bell) sei ore 35'8; 4) Porsche turbo RSR (Tambauto Gigi Tommasi), 4 giri; 5) Porsche turbo RSR (Fappavoloni-Keller) di Lancia Stratos (Ricci - Facetti), 5 giri; 6) Alfa Romeo GTA (Galimberti - Cambiagi), 21 giri.

TIRO CON L'ARCO - Al termine della prima giornata di gara del campionato mondiale di tiro con l'arco, in svolgimento a Socolima, l'italiano Giancarlo Ferrari con punti 510 occupa il terzo posto nella classifica di merito e si è classificato al secondo posto nel complesso.



Dall'alto in basso: Niki Lauda, Clay Regazzoni e Carlos Reutemann.

Il pilota austriaco è in buona salute ma porta ancora freschi i segni del terribile incidente

Appena qualche settimana fa si profilava un Gran Premio d'Italia senza la Ferrari. Ora è probabile che la macchina rossa siano addirittura tre. Come si sa, infatti, Niki Lauda ha detto che vuole «essere anche lui della partita» e ha promesso che domani sarà a Fiorano per allenarsi. Quindi, domani sera potrebbe già esserci una decisione.

L'annuncio di Lauda è giunto giovedì scorso, all'indomani dell'arrivo a Maranello di Carlos Reutemann. Però si sa che l'iscrizione delle tre macchine alla gara monzese era avvenuta prima. Quindi non è da escludere che il campione del mondo avesse fatto conoscere le proprie intenzioni a Enzo Ferrari da diversi giorni.

Di sicuro si può dire che la ripresa di Lauda ha perlopiù del sorprendente. Fino a ieri il campione austriaco aveva sostenuto che sarebbe tornato in pista solo dopo un completo ristabilimento e non sembrava un troppo convinto di riuscire a correre il Gran Premio del Canada, in programma il 26 settembre. Di colpo, invece, è arrivato l'annuncio che egli vuol essere alla partenza della corsa di domenica prossima.

Ma come sta effettivamente il pilota austriaco? I medici affermano che i polmoni, dai quali a suo tempo erano venute le maggiori preoccupazioni, non mostrano più traccia dei fumi e del gas aspirati dal campione del mondo durante lo spaventoso rogo del Nürburgring. Buone sarebbero inoltre le condizioni del cuore anche dopo lo sforzo. Infine pare che Lauda muova già abbastanza bene la mano destra, al polso della quale aveva riportato ustioni di terzo grado.

Le conseguenze dell'incidente sono ancora molto evidenti soprattutto al capo. Del padiglione dell'orecchio sinistro è rimasto solo qualche brandello di cartilagine e sul lato destro del cranio permangono le croste delle ferite provocate dalle ustioni. Per poter correre Lauda dovrà usare un casco speciale che gli eviti dolore a queste ferite e all'orecchio. Considerato che Lauda, dopo l'incidente del trattore, è riuscito a correre in Spa, dove gli fu tolta la forza e il coraggio di affrontare la corsa monzese. Però, se speriamo di poterlo vedere in pista a difendere il suo primato, speriamo anche che egli non prenda decisioni avventate. D'altra parte in più d'una occasione il pilota austriaco ha dato prova di saggezza e ciò è buona garanzia per ritenere che anche stavolta si comporterà con giudizio.

Naturalmente, se Niki deciderà di correre non ci si potrà attendere il massimo rendimento, per cui appare tuttora valida la scelta della Ferrari di schierare Reutemann al fianco di Regazzoni. Il G.P. d'Italia potrebbe rivelarsi importante se non decisivo per far restare il titolo mondiale a Maranello e con la squadra al completo sarà più facile impedire a James Hunt di andare troppo avanti nella classifica.

Intanto, oltre che sull'eventuale rientro di Lauda e sulle probabilità della Ferrari nel G.P. d'Italia, si discute assai in questi giorni di vigilia intorno ai piloti che formeranno la squadra del «Cavallino» nel '77. A Maranello c'è un pilota di troppo e ci si chiede chi sarà l'espulso. Molti ritengono che se Lauda tornerà ad essere quello di prima, il partente sarà Regazzoni. E a pensarla così si può presumere sia anche Clay, il quale sabato sera, in un'intervista alla TV svizzera, ha ribadito più volte di sperare in una riconferma della Ferrari, ma ha detto anche che non potrà aspettare la fine del campionato per rispondere alle offerte che gli sono state fatte da alcuni team. E purtroppo la Ferrari ha annunciato che prenderà le sue decisioni proprio dopo l'ultima corsa della stagione.

Giuseppe Cervetto

La stagione motociclistica ha riproposto una drammatica questione

Impossibile correre senza dover morire?

Le brillanti affermazioni di macchine e piloti italiani e il continuo aumento del pubblico non devono far dimenticare il fondamentale tema della sicurezza - Cambierebbe qualcosa se tornassero le grandi industrie?

Manca una sola prova alla fine del campionato mondiale di motociclismo, ma tutti i titoli tridenti sono stati ormai assegnati, facendo registrare un'eccezionale affermazione delle case e dei piloti italiani. E' dunque tenendo di bilancio, dopo una stagione che ha confermato in tutti i suoi aspetti la vitalità e insieme le gravi contraddizioni di questo sport.

L'interesse del pubblico per le gare motociclistiche e il continuo aumento della «Duecento» di Milano, classica internazionale della Formula 750, e il Gran Premio del Mugello, hanno richiamato un numero di spettatori che ben poche altre manifestazioni sportive possono vantare nel nostro Paese: diciamo solo il Gran Premio d'Italia a Monza e alcuni dei più prestigiosi incontri di calcio. Nel nord Europa e in Francia, sono esempi oltre alle gare iridate, è molto popolare la «Coup d'Endurance», il trofeo internazionale per moto di serie assegnato ogni anno all'equipaggio (questo specialità si corre, ovviamente, in coppia) che ha totalizzato il maggior numero di punti in una sequenza di gare seguitissime dagli appassionati.

È basti pensare che a Le Mans in occasione del massacrante «Bol d'Or», una 24 ore che mette a durissima prova equipaggio e macchina, si contano più di duecentomila spettatori, che sfidano il freddo e la pioggia per un giorno e una notte pur di non mancare all'appuntamento, che cade ogni anno a metà settembre. Il motociclismo, dice di fatto in tutti i punti, è un numero sempre più vasto di piloti e seguito in tutta Europa da centinaia di migliaia di appassionati.

E' un fatto positivo. Passando al rovescio della medaglia, però, c'è di che riflettere: viene praticato da un numero sempre più vasto di piloti e seguito in tutta Europa da centinaia di migliaia di appassionati. Certo, gli interessi commerciali dietro alle due ruote non sono colossali come nel caso della Formula Uno, ma la tentazione di subordinare la correttezza sportiva e la sicurezza dei piloti ai guadagni di poche decine di «potenti» esiste, e chi ne paga le conseguenze maggiori sono proprio i piloti. Quest'anno è toccato a Tordi e Buscherini pagare per tutti, per citare i più noti; ma non bisogna dimenticare che all'Isola di Man, con la complicità della Federazione Internazionale, ogni anno ci lasciano la pelle due o tre centauri. L'unica differenza rispetto a qualche tempo fa è che adesso al Tourist Trophy muoiono i turisti sconosciuti perché i «grandi», in un barlume di lucidità, non ne vogliono più sapere di correre in quelle condizioni. Ma si gareggia ancora ad Abbazia, al Montjuich, al Nuerburgring.

A questo punto verrebbe da dire ai piloti: voi correte per passione, acccontentandovi, salvo rare eccezioni, di guadagni quasi mai lussuosi e quasi sempre miseri. Arricchite gli organizzatori, pochi dei quali esercitano la loro professione (perché di professione bisogna parlare) con coscienza ed onestà. Molti di voi sono degli autentici dilettanti, che spendono per correre quello che guadagnano con il loro lavoro di tutti i giorni. Allora perché continuate a cedere ai ricatti, a scendere in pista tra muretti, pali della



Walter Villa, grande protagonista della stagione motociclistica.

luce e strapiombi? La risposta è sempre quella: perché vogliamo correre e non possiamo che arrivare a tanto i centauri, molto più riciclabili economicamente e dal tutto sprovvisti di spirito di corpo.

Forse una garanzia di maggiore serietà nel tutelare la sicurezza dei piloti potrebbe scaturire dal ritorno alle competizioni in forma ufficiale delle maggiori case costruttrici, i colossi nipponici, interessati a mantenere vivo l'interesse per le corse in un momento di congiuntura economica sfavorevole ai loro agibili impianti costruiti secondo tutti i criteri della sicurezza: niente guard-rail, vie di fuga in tutti i punti pericolosi, velocità ridotta dalla tortuosità del tracciato.

E' un'utopia? Stante le condizioni attuali, sembra di sì. Se i piloti di Formula Uno, che costituiscono una categoria certo più «professionale» e molto più ristretta, non sono stati capaci di ottenere neppure un decimo di quanto scritto sopra, appare impossibile che arrivi a tanto i centauri, molto più riciclabili economicamente e dal tutto sprovvisti di spirito di corpo.

MUORE IN GARA
centauro belga
METET, 5 settembre. Il centauro belga Marc De Boer ha perduto la vita durante la 1000 km di Metet. Riferiti e caduto pesantemente al suolo dopo essersi scontrato al secondo giro con il centauro olandese Loomans e con il terzo centauro Faas da cui «a» è stata vinta dal francese Gullit e il monogasco Rigal su Honda 500 cc.

Altrimenti dovremo continuare a mettere su un piatto della bilancia i titoli iridati e i successi della nostra industria; sull'altro piatto tutti quelli - e sono tanti - che non ci sono più. Inutile dire da quale parte pendesse la bilancia.

Michele Serra

Mentre la specialità sta vivendo un vero «boom»

I regolamenti antiquati mettono in crisi i rally

Preoccupate dichiarazioni dell'organizzatore della gara di S. Martino

SERVIZIO
S. MARTINO DI CASTROZZA, 5 settembre. Al termine del tredicesimo rally di San Martino di Castrozza - Trofeo Benning, l'automobilista Stochino, organizzatore della gara, ha fatto un'importantissima conferenza stampa sul futuro della manifestazione e soprattutto sul futuro della specialità rallyistica che sta attraversando un periodo di compromesso che va definito.

«Queste le dichiarazioni dell'avvocato del chiodo al termine della manifestazione: «Sono innanzitutto soddisfatto dell'andamento della gara e, malgrado il tempo ci sia stato contrario, tutto è filato bene. L'unica mia preoccupazione era quella di portare a termine un rally duro e solo questo punto mi ha dato un qualche dubbio; non è successo il minimo intoppo a dimostrazione che tutto era stato studiato alla perfezione. Ora mi si chiede di esprimermi sul futuro di questa gara che insieme al rally di Saverio è la prima delle più antiche e prestigiose della specialità.

«Purtroppo abbiamo incontrato grossi problemi in fase pre-gara che ci hanno fatto riflettere. Innanzitutto è sempre più difficile reperire strade tecnicamente valide per macchine che esigono sempre prestazioni elevatissime e con piloti che puntano all'assoluto e si impegnano al massimo. Poi l'incredibile assenza del pubblico calcolato in 300-400 mila persone che è difficilmente controllabile e contenibile. Ma ciò non mi ha dato alcun dubbio è il fatto che non esiste una precisa normativa sul rally che regoli i vari aspetti e che gli organizzatori sotto il profilo giuridico.

«Per queste gare stiamo applicando la normativa della regolarità non solo ad ogni singolo sviluppo attuale del rally. Siamo così costretti a denunciare delle caratteristiche che appaiono sempre più evidenti nella regolarità mentre effettivamente siamo di fronte ad una disciplina diversa e nuova. Ecco la prima delle due batterie in programma e la finale, vincendo così il trofeo «Città di Camerino».

che questa lacuna venga colmata al più presto». Ma il quattordicesimo San Martino si farà o no? «Se sarò messo in condizioni di organizzare con serenità e serenità, non ho alcun dubbio che farò un rally tecnicamente valido ed anche sicuro la mia risposta è sì, per il momento però questa garanzia non ci sono e quindi dico no anche se per non perdere la titolarità europea scriverò ugualmente la mia gara nel calendario».

«Relativamente alla nuova normativa che ci ha accennato ha qualche idea? «Non solo ho delle idee ma come legale ho già pronto tutto l'incartamento che dovrebbe essere presentato alle Camere per l'approvazione. Ora ci vuole solo un po' di buona volontà per mandare avanti il tutto...».

«Tutto è quindi pronto per dare un nuovo volto ad una specialità che, nata alla chetichella, ha raggiunto dimensioni macroscopiche, coinvolgendo interessi commerciali e turistici notevoli. Basti pensare che per il solo «San Martino» è stata allungata di una intera settimana la stagione estiva sulle Dolomiti, dove si è registrato nel periodo del rally il tutto esaurito. Un discorso quello del rally quindi che già gli sono state fatte da alcuni team. E purtroppo la Ferrari ha annunciato che prenderà le sue decisioni proprio dopo l'ultima corsa della stagione.»

Leo Pittoni

Ai campionati italiani di canoa a Livorno

Ritorno felice di Perri che vince due titoli

Si è conclusa ieri a Sabaudia la stagione juniores di canottaggio

LIVORNO, 5 settembre. Oreste Perri ha fatto doppio centro ai campionati assoluti di Livorno, manifestazione non certo favorita nei giorni scorsi dalle condizioni atmosferiche, ma conclusa con un successo che, nella classifica, ha raggiunto i primi due posti. Il campione cremonese ha coronato così la sua stagione che, se non ha avuto rispondenza nella partecipazione olimpica, forse per un errore di calcolo insistendo in una prova come quella sui 500 metri, pratica estranea alle sue qualità di fondista, tornando alle gare lunghe (mille e diecimila metri) e ritrovando lo smalto che lo portò lo scorso anno ai due titoli mondiali.

In entrambe le gare, ieri appunto sui diecimila metri e oggi sui mille metri, l'atleta cremonese ha evidenziato una ottima condizione. Forse non a livello dello scorso anno, come ha dichiarato, ma certo soddisfacente ed incoraggiante. E come lui hanno concluso i duecento metri K2 quasi con quaranta metri di vantaggio sugli avversari, i cremonesi della Baldestro Merli e Sbrana.

Questi gli altri titoli d'élite assegnati oggi: K1 maschile 500 Salviotti (Comuni Firenze); K4 metri mille (Comuni Firenze); K2 femminile (Comuni Firenze); K1 femminile Bassani (C.K.C. Milano); K2 Baldestro.

SABAUDIA, 5 settembre. Nella gara nazionale del ritorno di Sabaudia gli equipaggi juniores hanno chiuso la loro stagione agonistica. Gli «elite» invece e i seniores erano i grandi assenti, assenza determinata dai due grossi impegni di domenica a Fiedlugg (campionati italiani seniores) e a Mantova i primi di ottobre (campionati assoluti).

In campo juniores tutte le gare sono state molto tirate: nel doppio hanno vinto Crocetti e Mirabella del CUS Bari davanti all'equipaggio siracusano (De Caro e Bordonalli); nel K4: G. Annunzio, Crocetti e Mirabella del CUS Bari; Derme e Zago hanno liquidato i sampierdarensi e i napoletani del Savoia; nel singolo ha dominato Mario De Vito, imponendosi alla gara un forte favorito a ben più quotati skiffisti. Nel «due con» i samperi Rizzo e Alberti, timoniere di Vezardo, hanno dominato la gara mantenendo la prima posizione per tutto il percorso. Infine il «quattro senza» dell'Ateneo di Roma e l'«otto» della Saturnia di Trieste hanno chiuso la giornata remiera di Sabaudia aggiudicandosi la prima piazza con assoluta tranquillità.

Nella 500 km per l'europeo turismo

Le Alfa «stracciano» le BMW a Vallelunga

VALLELUNGA, 5 settembre. Le Alfa Romeo hanno «stracciano» le BMW, nella settima prova del campionato europeo di turismo, che si è conclusa a Sabaudia. Classifica finale 500 km turismo:
1) ALFA ROMEO (Bigliuzzi-Dini), 4 ore 3'38"6, 157 giri; 2) Alfa Romeo (Belli-Ciardi), 4 ore 4'38"6; 3) Alfa Romeo GTV (Ghisloti-Fornara) a 4 giri; 4) BMW/CISL a 6 giri; 5) Alfa Romeo GTV (Chiappari-Gimaz) a 7 giri.

Lo sapevate che...?

Lo sapevate che il bagagliaio della 127 ha una capacità eccezionale? Non solo è il più grande tra le vetture di 900 cm³, ma è anche paragonabile con quello di molti modelli di categoria superiore. Uno si accorge di quanto sia importante il bagagliaio quando fa un viaggio in 4 o 5 persone, quando va in ferie o semplicemente al mare con i bambini...

Fiat 127: l'auto più venduta in Europa