Risultato piuttosto sorprendente nel Gran Premio del Canada di formula 1

Scheckter torna a vincere a Mosport Fuori gara i favoriti Andretti e Hunt

Dopo la sconcertante personalità rivelata dal pilota

Ma la «fuga» di Niki Lauda è proprio una gran perdita?

Il forfait di Lauda nel Gran Premio del Canada e in quello del Giappone, non desta eccessiva sorpresa. Anzi, c'era da scommettere che, una volta campione del mondo, l'austriaco avrebbe cercato un pretesto qualsiasi per non salire a bordo della macchina del «Cavallino». Si sapeva e lo si sa ancor meglio oggi che Lauda non brilla per la sportività, essendo egli portato a curare esclusivamente il proprio interesse.

La scusa da lui addotta alla vigilia di Mosport per non prendere il via, gli toglie anche quella fama di sincerità che si era guadagnato, a ragione o a torto, presso non pochi sportivi e pure presso una parte della stampa specializzata. Egli, infatti, ha detto che in Canada non si sentiva di «poter vincere» e ciò, ovviamente, significa che non aveva fiducia nella macchina che la Ferrari gli metteva a disposizione.

Ora si sa che la Casa di Maranello, sia a Monza, dopo che Lauda aveva già annunciato il suo divorzio, sia nel Gran Premio degli Stati Uniti di domenica scorsa, si è comportata con encomiabile correttezza, mettendo a disposizione del pilota la miglior macchina che era in grado di prepare e, si può esserne certi, lo stesso avrebbe fatto in Canada e in Giappone.

Ne sono prova l'invio a Mosport, dopo l'allontanamento di Cuoghi, di altri due meccanici e di due nuovi motori; non solo, ma, come è detto in un comunicato della fabbrica modenese, «nel caso che la macchina di Lauda non avesse soddisfatto in prova, Villeneuve non sarebbe partito per consentire al campione del mondo di onorare il suo recente titolo». Quindi cadono le insinuazioni dell'austriaco circa la minore assistenza che gli sarebbe stata riservata a causa dell'esordio nella squadra del «Cavallino» del canadese e le accuse alla Ferrari di non rispettare gli accordi.

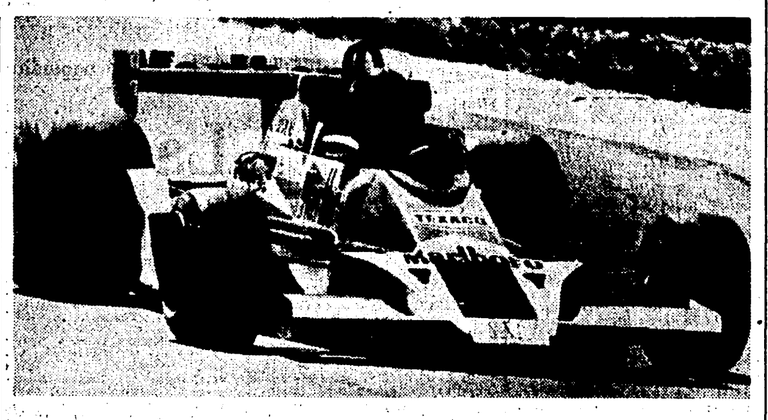
Quanto all'affermazione fatta da Lauda, che in Canada non si sentiva di poter vincere, essa appare assai singolare, se non addirittura ridicola. Anche chi conoscesse solo approssimativamente il tracciato di Mosport e le attuali possibilità della Ferrari e del suo pilota avrebbe potuto prevedere che Lauda non fosse in tale gara il maggior candidato al successo. L'austriaco non ha mostrato quest'anno di impegnarsi più di tanto in gare dove aveva assai più probabilità di imporsi, come per esempio a Zeltweg, e non si spiega quindi questa sua improvvisa voglia di vincere su una pista a lui tanto ostica.

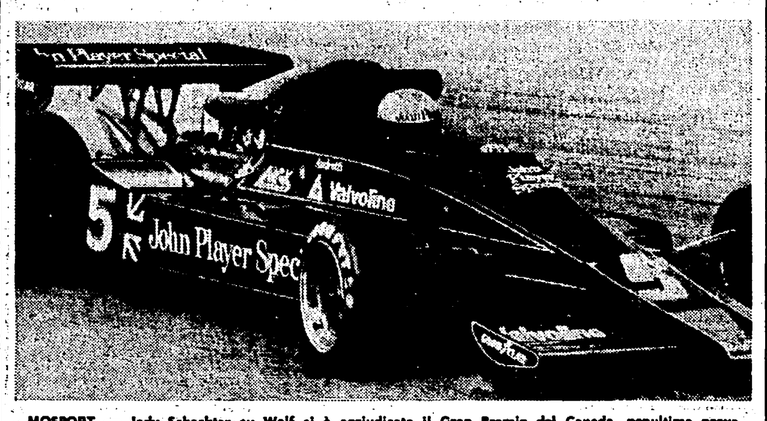
Non vogliamo con ciò dire che in qualche occasione la macchina di cui disponeva gli potesse consentire di far molto di più. Ma se questa era comunque la Ferrari edizione 1977, appare appunto singolare che proprio su un tracciato come quello di Mosport (per di più non gradito a Lauda anche perchè assai pericoloso) dovesse di colpo diventare ultra competitiva.

La verità è che Lauda ha anteposto ancora una volta i propri interessi a tutto il resto, sapendo anche che difficilmente la Ferrari gli pianterà «grane» per questa sua ultima scorrettezza.

Tenuto conto della sconcertante personalità che Lauda sta sempre più mettendo in evidenza e del fatto (dipendente certamente da questa sua personalità) che — come ha detto Enzo Ferrari nella sua recente conferenza stampa — il pilota poco ha collaborato nell'ultima stagione alla messa a punto della macchina, il forfait dell'austriaco non può rappresentare una gran perdita per la Casa di Maranello. La quale, con Metastasio, può recitare: «Io perdo un incostante, tu perdi un cuor sincero (nel caso una macchina gloriosa) non so di noi primiero chi s'abbia a consolar».

Giuseppe Cervetto





MOSPORT — Jody Scheckter su Wolf si è aggiudicato il Gran Premio del Canada, penultima prova del campionato mondiale di formula 1, davanti al francese Patrick Depailler su Tyrrel. La vittoria del sudafricano è stata agevolata dai ritiri dei due favoriti Hunt (nella foto in alto) e Andretti (foto qui sopra). Il campione del mondo uscente ha dovuto ritirarsi per un'uscita di strada, mentre il pilota della Lotus è stato tradito dal motore della sua vettura. Fuori pista è finito anche l'italiano Patrese, scivolato sulla macchia d'olio lasciata dal motore di Andretti.

Le due conferme del Giro di Lombardia

Baronchelli sano fra tanti malati

Molti increduli a Como - Al lavoro per un ciclismo di qualità

Sabato scorso, il Giro di Lombardia ha dato due conferme, la conferma di un ciclismo che giunge a fine stagione con le ossa rotte, e la conferma di un Baronchelli che è notevolmente migliorato sul piano atletico e sul piano psicologico. La tendinite di De Vlaeminck, una delle cento tendiniti del plotone, il mal di schiena di Maertens, uno dei cento mal di schiena reclamizzato su novantanove taciuti, la debolezza di stomaco di Thevenet, il motore a luci spente di Moser e i guai fisici di questo e di quello sono le conseguenze di un mestiere disumano, di un'attività folle, della superfatica dei corridori i quali hanno discusso le richieste per il nuovo contratto dimenticando di mettere sul piatto della bilancia i tempi di lavoro.

I corridori s'oppongono a chi li vorrebbe vincolati ad una squadra come i calciatori e ciò è più che giusto, i corridori chiedono uno stipendio minimo di 350.000 lire e in realtà i poveretti, i meno ricompensati, arriveranno a quota 300.000 scarse perchè i mesi retribuiti in un anno sono dieci, e per carità non parliamo di «tredicesima», i corridori trascurano il diritto di andare a Ginevra dove si compila il calendario, il diritto di non essere gli schiavi degli organizzatori, in particolare di Torriani e Levitan (leggi Giro e Tour) ed è un grave errore, un errore che reca danni al ciclismo nei suoi interessi generali perchè avere i pedalatori in salute, fuori dalle tenaglie del supersfruttamento, significa avere gare sempre ad un ottimo livello, oltretutto.

Insomma, si sottovaluta la questione di fondo, e quando gli ostacoli s'ammucchiano, quando i pericoli aumentano, quando si tira la corda, si protesta, e s'improvvisano «scioperi» che la folla fa per il condanna, e dalla parte della ragione si passa dalla parte del torto. Ricordate Gabicce? Ricordate quella tappa dell'ultimo Giro d'Italia coi ciclisti che procedevano a passo d'uomo, che rimarcavano una discesa troppo pericolosa? Ricordate la voce grossa di Torriani dopo quella di Bruno Raschi in aiuto al padronato? «I corridori sapevano, i corridori conoscevano il tracciato da un paio di mesi, i corridori potevano contestare prima...». Ecco cosa succede quando si trascurano problemi importanti, quando si dà corda e spago a dirigenti sprovveduti, paghi della poltrona che occupano. Certo, in primo luogo spetterebbe a Rodoni, Omini, Di Rocco e compagnia la ricerca di un ciclismo di qualità, nuove proposte, nuovi orizzonti, ma i dirigenti federali marciano su vecchi sentieri e invece di togliere le castagne dal fuoco si limitano a sorridere, a sottolineare le conquiste di San Cristobal, le medaglie d'oro di Corti e Moser. Va tutto bene, dicono, perchè cambiare? Tutto bene un corno, e i corridori devono rendersi parte responsabile, devono programmare e lottare a tempo debito, devono impedire un ciclismo di semiviri e di morti. E la loro associazione di categoria ha pure il compito di respingere i licenziamenti alla vigilia del Giro di Lombardia. E' il caso della GBC Itla che aspetta ottobre per comunicare lo scioglimento della squadra ponendo Vittorio Algeri e compagni in seria difficoltà. Accasarsi adesso è difficile, hanno abbandonato la Brooklyn e la Jollceramica e se trovi un posto, lo trovi per quattro ghelli, ad un prezzo inferiore alle leggi del mercato, inferiore al minimo del contratto. Amici ciclisti svegliamoci su tutti i fronti. Che sia un inverno di riflessioni, di studio e di battaglie. Torriani sarà servito e Raschi non canterà più le lodi del padrone, e Rodoni verrà messo in riga.

Giovanbattista Baronchelli ci scusi se l'abbiamo un po' trascurato. Si vince nella misura in cui non si è tirati per i capelli, non si è presi per il collo, tra l'altro. E poi lui sa che siamo fra i suoi sostenitori, che circa tre settimane fa abbiamo previsto un Baronchelli con la baionetta in canna alla classicissima di chiusura. E' andata proprio così: nel diluvio, in una bufera d'acqua, in un tempaccio da lupi, il timido Giovanbattista s'è scatenato. Aveva più calore degli altri in tutti i sensi, e ha dominato.

Baronchelli è veramente cresciuto rispetto allo scorso anno e probabilmente crescerà. Bisogna concedergli le attenuanti di molti incidenti, di troppe soste obbligate, e inoltre ci pare un tipo lento a maturare. C'è chi a vent'anni ha già un quadro della vita e chi non ce l'ha, per intenderci. Baronchelli ha esordito nel '74 facendo tremare Merckx sulle Tre Cime di Lavaredo, in seguito è calato e poco alla volta s'è ripreso. I più sono rimasti sorpresi davanti alla sua sciabolata di sabato anche se poi ne hanno cantato le lodi. I più erano convinti che avrebbe vinto Moser oppure Saronni e nella sala stampa di Como si vedevano facce incredule, cronisti con scarso entusiasmo, che alla vigilia non credevano in Baronchelli, che consideravano Giovanbattista un mezzosangue.

Torniamo a scrivere che Moser era più stanco di quanto non credesse e ciò rientra nella logica per chi l'aveva osservato nel Giro del Veneto e nel Giro dell'Emilia. Il campione del mondo non ha avuto modo di tirare il fiato, di distendersi dopo il trionfo venezuelano e di conseguenza s'è trovato con le polveri bagnate. Anche la legione straniera era in fase di rottura, e la scusa di un Maertens sceso in gara per curare De Vlaeminck e i quattrini del «superprestige», un Maertens che pensava a questo e basta, è la scusa di chi non aveva le gambe per imporsi. Al contrario, Panizza, Saronni e Baronchelli, tre uomini in maglia Scic, possedevano ottime cartucce. Hanno tentato a ripetizione e ha spiccato il volo Giovanbattista, ragazzo di ventiquattro primavere che ha aggiustato la mira e chi riteniamo capace di colpire ulteriori bersagli.

Gino Sala

Joop Zoetemelk rivince a Losanna

LOSANNA — L'olandese Joop Zoetemelk ha vinto per la terza volta consecutiva la corsa «Attraverso Losanna», affermandosi in entrambe le prove in cui la gara quest'anno è stata articolata.

Per le cattive condizioni atmosferiche, in seguito alle quali i passi alpini sono stati intransitabili, alcuni corridori, tra i quali gli italiani Perletto e Saronni rimasti bloccati a Domodossola, non hanno partecipato alla gara.

Ecco la classifica finale: 1. ZOETEMELK (Ol.) 23'44"14; 2. De Muynck (Bel.) 23'52"40; 3. Thevenet (Fr.) 24'05"04; 4. Lienhard (Svi.) 24'16"36; 5. Galdos (Sp.) 24'19"78; 6. G.B. Baronchelli (It.) 24'27"88; 7. Julien (Fr.) 24'34"98; 8. Zweifel (Svi.) 24'35"41; 9. Salm (Svi.) 24'50"10; 10. Fuchs (Svi.) 24'57"82.

Nel G.P. Campidoglio a Vallelunga

Lotta tra Toyota: la spunta Pedersoli

Il piacentino Gabbiani ha causato uno spettacolare incidente

DALL'INVIATO

VALLELUNGA — Il bresciano Oscar Pedersoli su Ralt Toyota ha vinto il Gran Premio Campidoglio, ultima prova del Campionato europeo e penultima del «tricolore» di formula tre. Nella sua scia, secondo si è piazzato Necchi pure lui su Ralt Toyota e quindi, distanziato di nove secondi, terzo e quarto si sono classificati Ghinzani con la March 733 e De Angelis con una Ralt Toyota. Pertanto la classifica del Campionato italiano resta apertissima ad una affermazione di questi quattro piloti i quali risolveranno la disputa domenica prossima a Magione nei pressi di Perugia.

Per l'«europeo» la corsa romana non aveva più niente da dire, poichè Ghinzani si era già assicurato in precedenza la matematica certezza del titolo. La corsa romana è stata caratterizzata da un incidente spettacolare, fortunatamente senza conseguenze per l'incolumità dei piloti e del personale di servizio in pista.

In partenza Kennedy si era portato al comando seguito da Gabbiani, e quindi allineati marciavano dietro di loro Pedersoli, Ghinzani, Necchi, Spreafico, Albertin, Rosei e De Angelis che aveva avuto una partenza disastrosa. Al terzo giro Gabbiani effettuava i primi tentativi di sorpasso ai quali l'irlandese Kennedy rispondeva con sicurezza. Finchè nel corso dell'ottavo giro, alla curva del semaforo, ritardando oltre ogni ragionevole possibilità la frenata, Gabbiani tamponava Kennedy e con una brusca impennata gli si sovrapponeva e quindi dopo una serie di giravolte e due salti mortali completi la sua Chevron scavalcava il guard-rail mentre Kennedy concludeva pochi metri più avanti la sua corsa con la Argo JM completamente distrutta nella parte posteriore.

Il piacentino Gabbiani non è nuovo a questo tipo di spericolatezza, tant'è vero che già vanta una squalifica per scorrettezza a Monza. Messa così fine alla corsa di Kennedy e di Gabbiani, la gara ha vissuto del duello tra Pedersoli e Necchi in testa e il tentativo di rimonta di De Angelis.

Il romano ha saputo riportarsi nella scia di Ghinzani, in quarta posizione, ma oltre gli è stato «vietato» andare. Da parte loro Pedersoli e Necchi davano vita a un entusiasmante giro finale con Necchi disperatamente impegnato a sorpassare il rivale, senza tuttavia riuscirci.

Nelle batterie avevano vinto De Angelis e Pedersoli. Nella prima, quella vinta da De Angelis, il brasiliano Piquet — dopo aver stabilito il nuovo record della pista della Formula tre, in 1'14"5, alla media di km/h. 154,630 — ha dovuto abbandonare per un guasto e quindi è stato escluso dalla finale. Nella formula 850 si è imposto Avati su Maco alla media di km. 123,698.

Eugenio Bomboni

● AUTOMOBILISMO — Il Gran Premio d'Argentina di formula uno, previsto per il 15 gennaio 1978, sarà organizzato dall'Automobile Club d'Argentina; lo ha annunciato il presidente del club Cesar Carman durante una conferenza stampa.

Nella Coppa Carri per vetture da turismo

La BMW di Garrone senza rivali a Monza

Dopo vari colpi di scena il secondo posto è andato a Perego su Alfetta G.T.

MONZA — Mai vittoria in «Coppa Carri» fu più limpida di quella ottenuta in questa ventiduesima edizione da Cesare Garrone. E' vero che il lotto delle vetture allineatesi alla partenza denotava chiaramente il logorio dell'intensa stagione, ma il netto predominio di Garrone e della sua BMW 2002 curata perfettamente dal preparatore Audisio Benvenuti, con il distacco di un giro inflitto ai più immediati inseguitori, non offre il destro alla agguerrita concorrenza, nè la benchè minima recriminazione.

Già alla partenza l'azzurra BMW di Garrone è scattata prepotentemente al comando con un guizzo che subito gli è servito a distanziare e a mettere fuori scia la schiera degli inseguitori. Al primo passaggio sul rettilineo delle tribune, un margine di un secondo era il a dimostrazione della superiorità di Garrone che, val la pena ricordare, era al volante di una vettura di 2000 cc., di fronte alle varie e malmesse Ford Capri e Opel Commodore di 3000 cc.

La scarsa competitività di queste macchine si rilevava di acchito, in quanto malgrado l'eccellente abilità di guida dei loro piloti, le vetture e i loro motori ben poca resistenza riuscivano ad opporre all'incedere delle macchine di minor cilindrata che, con i vari Pozzo su Alfa Romeo GTV, Pellanda e Berto su BMW, si assicuravano con buon distacco le posizioni di rincalzo, alle spalle dell'ormai imprendibile Garrone. Era questa, la lotta per il secondo posto che teneva desto l'interesse dello scarso pubblico, presente a questa tradizionale classica di chiusura dell'autodromo monzese.

Le più veloci BMW di Pellanda e Berto, denunciavano, nei confronti dell'Alfa di Pozzo, minor stabilità in curva e in frenata, il che rendeva incerte le sorti dell'avvincente lotta.

A metà gara mentre Garrone iniziava i doppiaggio, Pellanda rientrava ai box. Il cedimento di una valvola lo bloccava definitivamente. Berto ne approfittava per insediarsi al secondo posto con Pozzo che, guidando al limite, non gli cedeva un metro.

Il duello fra i due era avvincente specie all'ingresso del raccordo della pista junior. Posso in questa curva, dava spettacolo entrando con molta foga, onde rientrare nella scia di Berto.

Le «mitragliate» nella scalata delle marce gli giocavano un brutto schrezo e dal 22° giro il torinese si trovava col cambio inceppato che lo costringeva ad uno spettacolare testa-coda, per fortuna risoltosi senza danni.

Garrone intanto proseguiva su un buon ritmo, abbassando più volte il record sul giro.

Dalle retrovie, rinveniva frattanto Perego, al volante di un'Alfetta GTV, anch'esso incappato in un testa-coda, nei primi giri della corsa.

Quando ormai si pensava che nulla più si poteva modificare, un cedimento di Berto favoriva il ricupero di Perego, che tra il delirio dei suoi *fans* proprio all'ultima tornata, mentre stava anche esso per essere doppiato dal dominatore Garrone, a sua volta riusciva a superare Berto, acciuffando un meritato secondo posto.

Molto interessante anche la corsa riservata alle 1300 cc., vinta da «Tango» su Alfa GTA al termine di una gara molto combattuta e caratterizzata dai molti ritiri e dei conseguenti continui mutamenti nelle posizioni di testa. Tra le 1600 cc. la vittoria ha premiato Giuseppe Chiapparini e la sua Alfa GTV, al termine di un testa a testa con la Scirocco del rivestrato pilota monzese Adelmo Fossati.

Lino Rocca

Classifica finale: 1. GARRONE (BMW 2200) che compie i km 76,980 della corsa in 32'52"36 alla media oraria di 140,600; 2. Perego (Alfetta GTV) a un giro; 3. Berto (BMW 2200) a un giro; 4. Massa (Alfa Romeo GTV) a un giro; 5. «Il ragno» (Ford Capri) a due giri; 6. Furlito (Opel Commodore) a quattro giri. Il giro più veloce è stato di Garrone in 1'00"88 alla media oraria di km. 142 e 214.

Merzario vince col «turbo» Alfa

HOCKENHEIM — Prima vittoria del motore turbo Alfa Romeo sul circuito di Hockenheim, davanti ad oltre 30 mila spettatori. Ad ottenere il successo è stato Arturo Merzario, che era al volante di una 33 SC, su cui era stato appunto montato il turbo.

Per Merzario e la sua vettura la gara non è mai stata in discussione. Dopo essersi sabato aggiudicato la prima manche, ieri il binomio del «Quadrifoglio» si è ripetuto con tutta regolarità ed a nulla sono valsi gli sforzi di Obermoser con la Toj e di Joest con la Porsche.

Trentacinquesimo successo stagionale per la Castello-Chima

Fatato allo sprint nel trofeo Iacoponi

DALL'INVIATO

LIVORNO — L'abruzzese Giuseppe Fatato, che corre per la squadra fiorentina della Castello-Chima ha vinto allo sprint il 15.o trofeo Vasco Iacoponi centrando così la sua settima e più prestigiosa vittoria stagionale.

Quando la corsa, dopo la salita del Castellaccio, è entrata nel vivo, si può dire che sia stata sempre impostata dagli uomini della Castello-Chima. Dal Castellaccio è passato Da Ros, seguito da Santini e Falorni altro uomo della Chima. Seguivano De Stefano, Bertinelli, Bettini, Mealli, Saccone, Donati, Donadio, Toselli, Paolini, Mori, Pastore, Macellari ai quali si agganciavano al termine della discesa Maini, Iacomelli, Torelli, Venturini, Sabatini, Fatato. A sei chilometri dall'arrivo, si è avuta la decisione.

Dopo tanti batti e ribatti sono scattati in testa Falorni, Da Ros e Bertinelli. Sono riusciti a guadagnare un centinaio di metri. Nel gruppo di testa è avvenuto il terremoto. Donadio e i suoi della SBI hanno tentato più volte di ricucire le file ma l'azione del terzetto era travolgente. La Castello-Chima però, non si fidava molto di avere un solo uomo in prima fila. Ecco allora farsi avanti Fatato. L'abruzzese ha messo subito alla frusta Salvietti, che già nella prima parte della corsa, insieme a Morandi era stato uno dei più accesi combattenti, Saccone, Mori e Bogo, Falorni e Da Ros, hanno dato l'anima per impedire che avvenisse il ricongiungimento con gli immediati inseguitori. Il campione d'Italia ha cercato di agganciarsi con il gruppetto di Fatato, ma non c'è riuscito. Egli aveva ancora energie da spendere ma non ha trovato un valido aiuto e ha dovuto rinunciare.

Fatato, invece, con i suoi quattro «collaboratori», prima di entrare in città, è piombato come un falco sui due battistrada. Falorni, quando si è visto raggiungere, ha avuto un moto di stizza. Credeva di avere già in tasca la vittoria. Gli ultimi chilometri sono stati percorsi con il coltello in mano: scatti continui fra gli otto pretendenti al successo. Nessuno voleva rinunciare a questo importante appuntamento.

Fatato, per non farsi sorprendere, è scattato nei pressi di una curva che immette nei pressi del rettilineo d'arrivo. Gli hanno risposto Mori e Bogo, ma il ragazzo della Castello-Chima, balzato in testa, ha terminato lo sprint a braccia alzate davanti a Mori, Bogo, Bertinelli e Salvetti.

Giorgio Sgherri

Assai modesti i risultati delle squadre azzurre agli «europei»

Pallavolo sempre nel caos

Attesa Jiri Fedotov, tecnico sovietico - Rapporti difficili tra Federazione e club con molte proteste

La lunga estate azzurra della pallavolo si è chiusa in Finlandia dove le due pattuglie italiane, quella maschile guidata da Adriano Pavlica e quella femminile diretta da Aldo Bellagambi, hanno partecipato ai campionati europei piazzandosi rispettivamente all'ottavo e settantaduesimo posto. Risultati, questi, che hanno deluso gli addetti alla vigilia dell'avvicinarsi avevano dato fiato alle trombe della «riscossa azzurra» senza tener conto della reale situazione in cui si trova la pallavolo italiana che, anche dopo il rinnovo delle cariche al vertice della Federazione, è rimasta nel caos. Basti pensare, ad esempio, alle polemiche sorte tra gli stessi giocatori per la mancata ristrutturazione del settore tecnico. «Non abbiamo niente contro Adriano Pavlica — ci disse alla vigilia degli europei il capitano azzurro Mario Mattioli — poichè è un allenatore serio e preparato ma con limiti che egli stesso riconosce. Pertanto si vuole sollevare la sorte della pallavolo occorre che finalmente i responsabili si decidano ad assumere un tecnico che si dedichi esclusivamente ai problemi della nazionale, ma guardi anche attraverso il campionato».

Per la verità il tecnico era stato scelto. Si trattava del sovietico Zigismund Grigolunovic, il quale era venuto anche in Italia, ma al seguito della sua squadra, l'Università di Mosca, i cui dirigenti posero il veto per un suo trasferimento alle dipendenze della FIPAV. La federazione dell'URSS propose allora un altro valido tecnico, Jiri Fedotov, che probabilmente arriverà, ma che nessuno si è preso la briga di sollecitarne la presenza. Resta il fatto che la sistemazione definitiva del settore esiste solo sulla carta e con una situazione simile non si poteva pretendere di più dai due allenatori impegnati in Finlandia, dove, dopo tutto, la rappresentativa maschile ha guadagnato un posto rispetto agli europei di Belgrado (1975), riuscendo di essere la più forte fra le squadre dell'Europa occidentale. Un passo indietro hanno invece fatto le ragazze, che dal nono posto di Belgrado sono passate all'undicesimo e penultimo davanti al padrone di casa.

Si potrebbe ottimare qualcosa di più — ci ha detto Bellagambi —, come minimo l'ottavo posto, ma nelle due partite decisive contro la Germania Federale e l'Olanda siamo mancati in pieno. Questione di preparazione». Quello della preparazione è un tasto più volte battuto dai tecnici che si sono susseguiti alla guida delle nazionali: da Kosak ad Anderlini, da Federzoni a Pavlica. Sull'argomento ci viene in aiuto Grigolunovic, col quale abbiamo avuto un colloquio a Modena in occasione del torneo internazionale. «In Italia — ha affermato il tecnico sovietico — non mancano giocatori validi. Quello che non esiste è la preparazione specifica, programmata nel tempo, per tutti i settori: dagli juniores in su, sia per i maschi che per le donne. I giocatori italiani non sono abituati agli sforzi continui. Si allenano più volte alla settimana, compatibilmente col tempo a disposizione, ma occorrerebbe fare molto di più. Adattare, ad esempio, la formula del campionato a quella dei tornei internazionali (europei, mondiali, olimpici). Giocare cioè più partite di seguito. Ecco, se avessi assunto la responsabilità tecnica degli azzurri avrei proposto di far disputare le partite di campionato ha due giorni consecutivi. Al sabato e alla domenica. In tal modo si avrebbe l'abitudine allo sforzo continuo e inoltre i club dovrebbero far ruotare non solo i sei-sette giocatori-base, ma anche quelli della panchina. Credo comunque che anche il mio sostituto, Fedotov, sia orientato ad applicare un sistema diverso da quello attuale, anche se in Italia occorrerà fare i conti con i club».

Grigolunovic ha toccato i due punti salienti: la preparazione e le società. Le squadre azzurre, da sempre, hanno dimostrato che il loro punto debole è la preparazione fisica globale, l'incapacità di lottare come blocco e di esprimersi al meglio due volte di seguito, condizione indispensabile, questa, per ben figurare in tutti i tornei internazionali. C'è poi il problema della collaborazione tra società e federazione, più volte dibattuto, mai risolto. Il campionato e la nazionale, come ha detto Grigolunovic, non possono essere due corpi separati. Qualche passo è stato fatto, soprattutto da parte della lega che riunisce i club, ma il divorzio non tende a diminuire. Anzi, proprio in questi giorni, alla vigilia del campionati nazionali, si è avuta un'impennata di scudi per le tasse federali. Una squadra di serie A1, maschile e femminile, è stata costretta a versare, tra iscrizione, cauzione e tassa-gara, quasi un milione di lire (980 mila per la precisione). Ciò ha indotto la lega a inviare una «vibrata protesta» al consiglio federale «per il modo con cui sono state fissate le nuove quote, senza prima interpellare gli organi della lega che rappresentano le società». La decisione del consiglio federale ha messo in difficoltà non poche società, specialmente in campo femminile, dove diversi dirigenti, come quelli della neo promossa Junior Milano, della Nelson, dello Scandicci, della Cuma, non hanno mancato di far giungere alla FIPAV la loro specifica protesta. «Questi sono colpi di mano — ci ha detto Franco Lotti a nome della Cuma — destinati ad affossare l'attività pallavolistica, specialmente quella femminile. Non è questo il sistema per riprendere la tanto auspicata collaborazione tra club e federazione». Come è facile capire la tensione non accenna a placarsi e resterà tale almeno fino a quando le società continueranno ad essere ignorate.

Luca Dalora

Esaltante vittoria del campione del mondo dei dilettanti

Claudio Corti incontenibile sui tornanti del Ghisallo

SERVIZIO

GHISALLO — Esaltante vittoria del campione del mondo Claudio Corti nella sedicesima edizione della Como-Ghisallo, ormai classico appuntamento riservato ai migliori dilettanti nazionali. Con un finale di potenza, il portacolori del G.S. Ferramenta Fossi ha infatti debellato le velleità dei suoi più diretti avversari, dimostrando ancora una volta le sue indiscusse qualità e collezionando la sua 19ª vittoria stagionale.

Basta infatti pensare che a quattro chilometri dalla conclusione erano al comando, con un minuto circa di vantaggio, Castraghi, Stiz e Testolin; negli ultimissimi tornanti, il prepotente ritorno dell'iridato annichiliva i sogni di vittoria dei tre, che venivano riacchiusti anche dal gruppo comprendente i migliori. «Selino come una motocicletta — queste le parole del vincitore dopo l'arrivo —; anche se non sono al meglio della forma mi sentivo nettamente superiore a tutti gli altri». Corti lamentava infatti un leggero stato febbrile: la colpa è degli antibiotici presi per curare l'infiammazione ad un fornuncolo sul polso sinistro.

Piccolo problema questo, che non gli impedirà certo di prendere parte alle ultime gare della stagione: il bergamasco gareggerà infatti domenica nella Castellanza-Alassio e quindi prenderà parte al Giro del Messico in programma il mese venturo. Il successo del G.S. Fossi è stato completato dal secondo posto di Silvano Contini che, nonostante la giovanissima età, sembra in predicato di passare nella prossima stagione fra le file della Bianchi Campagnolo.

Alla gara, impernniata nella sedicesima giornata nazionale della bicicletta, hanno preso parte 54 dilettanti che hanno percorso i 162 chilometri del tracciato ad una discreta andatura. La fase iniziale, pianeggiante, ha visto alla ribalta Fausto Stiz e Giancarlo Castraghi che hanno agroppato sottari per oltre cento chilometri. Il loro vantaggio è iniziato a scemare in vista delle prime asperità di Camsu, dove sono raggiunti da Testolin. Quando la strada inizia a salire ripida verso la Madonna del Ghisallo, ecco iniziare lo show del campione del mondo che, seguito a ruota da una mezza dozzina di concorrenti, sfila i tre e giunge solitario sotto lo striscione di arrivo. Alle sue spalle Contini precede in volata D'Arcangelo e Testolin. Nelle altre gare della giornata bisogna segnalare il bel successo di Tiziano Rossi fra i dilettanti di terza categoria, di Anna Morlacchi fra le donne e del bresciano Capra nella categoria allievi.

Gigi Baj

Atletica leggera

Successi piemontesi a Cesano Maderno

CESANO MADERNO — Torino e il Piemonte si sono imposti nelle classifiche complessive riguardanti i ragazzi e gli allievi dell'11° Trofeo del Centro sportivo delle Associazioni industriali, disputatosi sabato pomeriggio e domenica mattina sugli impianti di rubber dello Stadio comunale di Cesano Maderno. Al Trofeo, organizzato dal G.S. Sisa di Milano, hanno partecipato duemiaquarantu giovani provenienti da ogni parte d'Italia, dodici per ognuna delle venti gare del programma. Torino si è imposta con p. 119 (seconda Milano con p. 113,5 e terza Biella con p. 94) nella classifica generale degli allievi e con p. 126,5 (su Bergamo e Milano) in quella per ragazzi.