

La carovana bianca dello sci affronta una lunga e difficile tappa americana

Per la Coppa acceso duello fra gli USA e la Svizzera

La nuova formula che tenta di salvare le gare dalla soffocante superiorità di «Ingo» Stenmark - Plank sarà in lizza per il successo di specialità - Le due pattuglie azzurre

L'anno scorso, di questi tempi, la Coppa non aveva più niente da raccontare: Ingemar Stenmark l'aveva già vinta e gli altri stavano a guardare...

Stavolta a reggere la Coppa c'è una formula diversa - assieme antisportiva e opportuna - che la manterrà sul filo del thrilling fino alle ultime battute.

Coppa antisportiva, si è detto, e opportuna. Il primo aggettivo è altrettanto d'obbligo perché se si vuol mettere in difficoltà Stenmark si possono trovare altri marchingegni...

Quindi la formula, per quanto opportuna, va modificata. Si potrebbe, per fare un esempio, allargare a 15 il numero degli atleti che percepiranno punti...



Una veduta di Lake Placid, la zona in cui ai primi di marzo si svolgeranno le gare di «libera» maschile e femminile.

I campionati nazionali, la bella forma dell'avvio di stagione e di Garmisch. Quali sono, in concreto, le possibilità di Peter Luescher e di Phil Mahre?

La Coppa delle ragazze è thrilling come quella dei maschi. Infatti la magnifica Hanni Wenzel, sorella del fortunato Andreas...

carneando o, addirittura, di uno slalomista. Si deve infatti dare atto a questa Coppa antisportiva di aver ricinto credibilità al plurispecialista Herbert Plank...

Quindi negli Stati Uniti e in Canada avremo bagarre. I nostri ragazzi potranno recitare il ruolo dei protagonisti solo a livello di discesa libera...



Peter Luescher



Annemarie Moser-Proell



Phil Mahre

Al terzo posto l'asso svedese

Soltanto nona l'azzurra Giordani

MASCHILE ASSOLUTA 1 Peter Luescher (Svi) punti 181, 2 Phil Mahre (Usa) 155, 3 Ingemar Stenmark (Sva) 149, 4 Andreas Wenzel (Liecht) 124, 5 Piero Gros (Ita) 105, 6 Leonhard Stock (Aut) 104, 7 Leonardo David (Ita) 85, 8 Bojan Krizaj (Jug) 75, 9 Peter Mueller (Svi) 66, 10 Christian Neureuther (Rft) 65.

FEMMINILE ASSOLUTA 1 Annemarie Proell (Aut) punti 211, 2 Hanni Wenzel (Liecht) 203, 3 Irene Epple (Rft) 150, 4 Marie-Thérèse Nadig (Svi) 125, 5 Cindy Nelson (Usa) 115, 6 Christa Kinshofer (Rft) 110, 7 Regina Sackl (Aut) 105, 8 Fabienne Serrat (Fra) 91, 9 Claudia Giordani (Ita) 85, 10 Perrine Pelen (Fra) 77.

SLALOM FEMMINILE 1 Sackl punti 103, 2 Giordani 76, 3 Quario 69, 4 Proell 68, 5 Pelen e Wenzel 57.

SLALOM MASCHILE 1 Stenmark punti 109, 2 Phil Mahre 107, 3 Popangelov 85, 4 Neureuther 73, 5 David 70. GIGANTE MASCHILE 1 Stenmark punti 125, 2 Luescher 82, 3 Hemmi e Krizaj 56, 5 Luechly 40. DISCESA MASCHILE 1 Mueller punti 89, 2 Wirsberger 66, 3 Buerger 60, 4 Plank 58, 5 Read 56.

GIGANTE FEMMINILE 1 Kinshofer punti 75, 2 Wenzel 71, 3 Nadig 50, 4 Epple 36, 5 Sackl 32. DISCESA FEMMINILE 1 Proell punti 125, 2 Epple e Nadig 79, 4 Nelson 65, 5 Mittermaier 58.

NOTA - Ingemar Stenmark (gigante), Regina Sackl (slalom) e Annemarie Proell (discesa) hanno già vinto le coppe di specialità quali che siano i risultati delle restanti gare.



Phil Mahre



Ingemar Stenmark



Hanni Wenzel



Claudia Giordani

A colloquio con il presidente Massaccesi e l'ingegner Chiti

Due Alfa Romeo in formula 1 con Giacomelli e Brambilla

Il periodo nebuloso delle mezze ammissioni e delle mezze smentite sembra chiuso. Il dottor Ettore Massaccesi, presidente dell'Alfa Romeo, e l'ing. Carlo Chiti, direttore dell'Autodelta, hanno ribadito con chiarezza quali sono i programmi immediati della Casa del biscione per la Formula 1: debutto il 13 maggio a Zolder, nel G.P. del Belgio, con una vettura guidata da Bruno Giacomelli.

L'esordio della prima vettura, che avrà il motore boxer, con il pilota bresciano il 13 maggio a Zolder - L'altra, con motore a V, scenderà in gara entro l'anno



Bruno Giacomelli



Vittorio Brambilla

occorrerebbe diminuire notevolmente la quantità di carburante. Il serbatoio Autodelta è stato invece adottato sulle vetture Alfa Romeo, sulle vetture da rally e sulle vetture Sport e Silhouette.

«Ma quale tipo di macchina?». «Cominceremo con la vettura, costruita l'anno scorso, naturalmente aggiornata, che adotta, come si sa, il motore boxer», dice il presidente. Il quale precisa che ai primi di marzo si faranno collaudi al Castellet e successivamente su altre piste.

Massaccesi tiene a sottolineare che la partecipazione dell'Alfa alle gare di Formula 1 è «sperimentale», nel senso che se non si dovessero raggiungere i risultati sperati, il programma sarà rivisto. Quindi per ora nulla di deciso per la stagione 1980. «Non bisogna mai dimenticare - afferma - che i nostri obiettivi sono di carattere produttivo e commerciale».

In questo contesto s'inserisce anche il programma rally, cominciato sotto i migliori auspici con il secondo posto di Mauro Pregliasco su Alfetta GTV nel recente rally della Costa Brava. Per i rally, oltre a Pregliasco e Reissol che continueranno a correre con l'Alfetta (ma presto avranno la turbo), sono stati ingaggiati Ormezzano e Scabini, i quali porteranno in gara l'Alfasud 1500.

«Qual è l'atteggiamento dell'Alfa nei confronti della Foca (associazione costruttori) e del suo presidente, il discusso Bernie Ecclestone, al team del quale fornite i motori?». «Innanzitutto - dice Massaccesi - facciamo una netta distinzione fra Ecclestone acquirente dei nostri motori e Ecclestone presidente Foca. Per la fornitura dei propulsori esistono contratti, clausole da rispettare da entrambe le parti. Quanto alla Foca noi non ne facciamo parte».

«Ma per l'austrina?». «Ma per l'austrina?». «Penso che l'Alfa - in termini Chiti - sarebbe disposta ad aderire ad una eventuale nuova associazione, distaccata dalla Foca, che raggruppassi i grandi costruttori, come Ferrari, Fiat, Renault ed altre grandi Case che entrassero nell'ambito della Foca».

Per la Formula 1 si lavora anche alla preparazione della seconda monoposto con motore di 12 cilindri a V di 6000 giri. La grossa novità scaturita dal colloquio con Massaccesi e Chiti è che anche la seconda macchina scenderà in pista entro l'anno e avrà al volante Vittorio Brambilla.

A questo punto chiediamo se c'è del vero nelle voci di un possibile inneggio di Niki Lauda nel 1980. La risposta di Massaccesi è pronta: «Se i nostri piloti andranno bene, non li cambieremo».

«Perché, chiediamo a Chiti, date la preferenza al motore a V?». «Perché questo motore è più stretto di circa 30 centimetri del boxer e ciò consente di costruire una vettura wing-car con ali più larghe rispetto a quelle possibili con motore piatto». (Ci è sembrato tuttavia di capire che sul tipo di soluzione da adottare per il motore non è detta l'ultima parola: si aspettano gli esiti delle prove).

«Nel G.P. di Svezia dell'anno scorso, chiediamo ancora al tecnico, la Brabham Alfa ha fatto ricorso al famoso ventilatore: ritiene che tale soluzione, a parte i vantaggi immediati che ha dato e poteva dare a chi l'ha adottata per prima, rappresentasse davvero un progresso tecnico? Non è d'accordo con quanti la considerano un aumento del pericolo?». «Il ventilatore - sostiene Chiti - usato dalla Brabham

dovuto alle maggiori misurazioni di sicurezza. «E' sempre attuale la proposta dei serbatoi antincendio ideati e costruiti dall'Autodelta? Se è valida perché si continua ad ignorarla nonostante, come si è visto anche a Monza, il fuoco possa costituire tuttora un gravissimo pericolo?». «Penso - risponde ancora Chiti - che il nostro serbatoio sarà difficilmente accettato sulla Formula 1. Queste macchine sono costruite per disputare i Gran Premi senza rifornimenti e partono quindi con 100-200 litri di benzina; nel serbatoio di sicurezza il 35 per cento del volume è occupato dall'estinguente (fluidorene). Quindi



Claude Killy

Stenmark attacca il record di Gustavo Thoeni



Gustavo Thoeni

- MASCHILE 1967: 1. J.C. Killy (Francia), 2. H. Messner (Austria), 3. G. Périllat (Francia) 1968: 1. J.C. Killy (Francia), 2. D. Giovanoli (Svizzera), 3. H. Huber (Austria) 1969: 1. K. Schranz (Austria), 2. J.M. Augert (Francia), 3. R. Tritscher (Austria) 1970: 1. K. Schranz (Austria), 2. P. Russel (Francia), 3. G. Thoeni (Italia)

- 1971: 1. G. Thoeni (Italia), 2. H. Duvillard (Francia), 3. P. Russel (Francia) 1972: 1. G. Thoeni (Italia), 2. H. Duvillard (Francia), 3. E. Bruggmann (Svizzera) 1973: 1. G. Thoeni (Italia), 2. D. Zwilling (Austria), 3. R. Collombin (Svizzera) 1974: 1. P. Gros (Italia), 2. G. Thoeni (Italia)

- 3. H. Hinterseer (Austria) 1975: 1. G. Thoeni (Italia), 2. I. Stenmark (Svezia), 3. F. Klammer (Austria) 1976: 1. I. Stenmark (Svezia), 2. P. Gros (Italia), 3. G. Thoeni (Italia) 1977: 1. I. Stenmark (Svezia), 2. K. Heidegger (Austria), 3. F. Klammer (Austria) 1978: 1. I. Stenmark (Svezia), 2. Ph. Mahre (USA), 3. A. Wenzel (Liechtenstein)



Evi Mittermaier

Il 1979 tornerà a incoronare l'austriaca Proell?



Lisa Marie Morerod

- FEMMINILE 1967: 1. N. Greene (Canada), 2. M. Gotschel (Francia), 3. A. Famoso (Francia) 1968: 1. N. Greene (Canada), 2. I. Mir (Francia), 3. F. Steurer (Francia) 1969: 1. G. Gabl (Austria), 2. F. Steurer (Francia), 3. W. Drexel (Austria) 1970: 1. M. Jacot (Francia), 2. F. Macchi (Francia), 3. F. Steurer (Francia)

- 1971: 1. A. Proell (Austria), 2. M. Jacot (Francia), 3. I. Mir (Francia) 1972: 1. A. Proell (Austria), 2. F. Macchi (Francia), 3. B. Lafforgue (Francia) 1973: 1. A. Proell (Austria), 2. M. Kaserer (Austria), 3. P. Emonet (Francia) 1974: 1. A. Proell (Austria), 2. M. Kaserer (Austria), 3. H. Wenzel (Liechtenstein)

- 1975: 1. A. Proell (Austria), 2. H. Wenzel (Liechtenstein), 3. R. Mittermaier (RFT) 1976: 1. R. Mittermaier (RFT), 2. L. Morerod (Svizzera), 3. M. Kaserer (Austria) 1977: 1. L. Morerod (Svizzera), 2. A. Proell (Austria), 3. M. Kaserer (Austria) 1978: 1. H. Wenzel (Liechtenstein), 2. A. Proell (Austria), 3. L. Morerod (Svizzera)

Remo Musumeci

Giuseppe Cervetto