

Il G. P. d'Italia vive oggi la sua cinquantesima edizione in una cornice di pubblico strabocchevole ed entusiasta

Le Renault «turbo» non spaventano le Ferrari

Le vetture francesi hanno conquistato con Jabouille (pole position) e Arnoux la prima fila nello schieramento di partenza - In seconda Scheckter e Jones - Villeneuve e Regazzoni in terza - Un po' in ombra la Ligier di Laffite, solo settima - E' andata meglio del previsto la nuova Alfa Romeo

Da uno dei nostri inviati
MONZA - Jody Scheckter ieri ha mandato a farsi benedire i calcoli e la prudenza e ha spinto le sue Ferrari al limite, rischiando ad ogni centimetro per tentare di conquistare la prima fila. Non c'è riuscito per una decina di centesimi di secondo, ma ha scavalcato nello schieramento il compagno di squadra Gilles Villeneuve ed è questo ciò che forse più di tutto voleva.

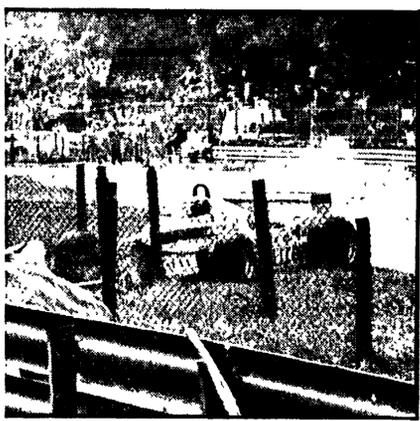
Venuto alla Ferrari per riportare a Maranello il titolo mondiale e comunque come grande «amico» della formula 1, Jody si è trovato a fianco un pilota come il canadese che in quattro e quattr'otto si è scrollato di dosso l'appellativo di «vecchio» per diventare l'astro nascente, il pilota che già viene chiamato il nuovo Nuvolari. Per Scheckter deve essere un vero dramma vedere

che spesso il piccolo Gilles è più forte di lui, come è successo anche nella prima sessione di prove di venerdì, e non deve bastare a consolazione il fatto di barcamenarsi in testa alla classifica mondiale. Come «affare» (basta guardare Lauda) il titolo è per un pilota il massimo che si possa desiderare, e anche il prestigio non è poco, però come uomo, Jody non può sentirsi soddisfatto, ben sapendo che sarebbe bastato che Villeneuve vivesse in Olanda per veder traballare non solo le stesse prospettive iridee, ma anche la sua fama di pilota dalla grinta e dal coraggio eccezionali.

Il certo è che Scheckter è stato sorretto da una macchina pronta a tutte le sollecitazioni, ma nel suo impegno si è fermato ogni momento per mettere su gomme nuove e pochi litri di benzina per fare il tempo, certa di sicuro anche una forte dose di orgoglio. Con il terzo posto in graduatoria che gli assicura la seconda fila, Jody può oggi tentare il grande colpo che gli garantirebbe in anticipo il titolo. Non sarà tuttavia il suo un compito facile, perché Jacques Laffite, che ieri ha anch'egli migliorato il proprio tempo, non si arrenderà facilmente.

In ogni caso se Scheckter farà oggi una corsa decisiva per la conquista dell'iride, mostrando l'orgoglio e la grinta di ieri, metterà a tacere ogni dubbio sul suo proprio intimo sia nel pubblico degli sportivi.

Poi, se Villeneuve conti-



● JABOUILLE esce di strada con la sua Renault turbo durante le prove di ieri; partirà oggi in prima fila avendo stabilito il miglior tempo.

nuerà a progredire, se conquisterà sempre più le simpatie del pubblico, se si porrà come nuovo candidato al titolo mondiale, ciò costituirà un naturale avvicendamento, che interesserà tutti gli uomini della vecchia guardia e non solo Jody Scheckter.

Anche Gilles Villeneuve ha spinto a fondo, ma o non era

fatto con la macchina «vecchia» e sarà con questa che disputerà oggi la corsa. Villeneuve invece molto probabilmente userà la nuova.

La Ferrari di Scheckter e la Williams di Jones, che ha fatto il quarto tempo al via, avranno davanti le due Renault turbo, che non sempre riescono a partire come razzi. E' questo un fatto pericoloso che ci auguriamo non provochi «intantamenti» con rischi facilmente prevedibili.

Quanto alla gara, se tutto andrà secondo le previsioni, come finora è stato, si dovrebbe assistere ad una emozionante battaglia fra le Renault, le Ferrari e le Williams. I possibili colpi di scena sono i soliti. Le macchine francesi non hanno ancora del tutto risolto i delicati problemi del motore turbo, mentre per tutti c'è l'incongruità dei pneumatici. E sono proprio queste incognite a impedire un pronostico più fondato.

Molto seguita è stata anche ieri la prova delle due Alfa Romeo, l'una per le prospettive tecniche che potrà offrire, l'altra perché al volante c'è il rientrante Vittorio Brambilla. La «Wing-Car» di Giacomoelli con motore a 12 cilindri a V di 60 gradi, pur avendo fatto qualche leggero progresso rispetto a venerdì, è scivolata dal 16. al 18. posto nella graduatoria dei tempi. Niente di male, naturalmente, anzi, il piccolo miglioramento non fa che confermare il positivo giudizio espresso da tutti i tecnici dopo la prima entrata in pista della vettura.

Quanto a Brambilla, anche egli ha migliorato il proprio tempo, ma dovrà partire in penultima fila. D'altra parte la macchina, che è la vecchia 12 cilindri boxer ormai usata di riserva, non ha ancora gli effetti, soprattutto psicologici, dell'incidente dello scorso anno.

Per gli altri italiani il discorso è il solito. Patrese bene, ma sempre con il ruolo di comparsa. De Angelis qualificato per il rotto della cuffia e Merzario, ancora una volta, escluso dal 24 partito.

In gran giornata o la macchina era un filo inferiore all'altro ieri. Ad ogni modo, sia il canadese sia il sudafriicano hanno provato con tutte e due le versioni della T4, quella con i freni posteriori in posizione tradizionale, cioè vicini al differenziale, e quella con i dischi sistemati sui mozzoli delle ruote. Il tempo migliore Scheckter lo ha

L'ingegner Forghieri sintetizza così le aspirazioni della casa di Maranello

«Vincere la corsa con Villeneuve e ipotecare l'iride con Scheckter»

Da uno dei nostri inviati
MONZA - I risultati delle prove in casa Ferrari sono stati accolti con un po' di stizza, tecnici e piloti del cavallino rampante non sono però uomini che lascino molto influenzare dagli eventi negativi. Speravano di conquistare la «pole position», non ci sono riusciti, pazienza. La rabbia insomma è stata subito smaltita, tutti si sono messi al lavoro. C'erano da preparare le gomme per la corsa. Forghieri e Tomalin, gli ingegneri della Ferrari, dopo aver a lungo confabulato con Scheckter e Villeneuve, hanno dato disposizioni ai meccanici per il lavoro da compiere.

Scheckter è appeso concentratissimo anche durante l'intervista. Questo sudafriicano da quando è arrivato a Maranello è molto cambiato. Prima era scontroso e facile alle boutades; ora, prima di pronunciare una frase, ci pensa almeno tre volte.

«Non sono soddisfatto», ha affermato Jody, «ma neanche posso recriminare sull'esito delle prove. Oggi forse ho capito cosa ieri non ha funzionato a dovere. Era solo una piccola regolazione all'avanzamento che dovevo subito apportare. Ora la macchina è proprio come la volevo io e in gara mi dovrei comportare bene. Partirò con la vettura «vecchia» (ovvero quella senza le modifiche al fronte) di riserva, perché non voglio rischiare assolutamente nulla. Io voglio diventare campione del mondo e per raggiungere questo obiettivo sono disposto a far vincere chiunque, ad eccezione ovviamente di Laffite».

«Ci sarà un gioco di squadra tra le Renault e Villeneuve?», ha chiesto il nostro inviato.

«Non ne abbiamo ancora parlato con Forghieri, ma non credo. Io e Gilles abbiamo interessi diversi. Sarà l'andamento della corsa a suggerire

eventuali strategie a chi ci dirigerà dai box».

Questo difficile compito spetta a Forghieri, il quale non ha saltato un attimo a far capire le proprie intenzioni: «L'ordine che impartirò ai nostri piloti prima della gara sarà quello di precedere in ogni modo Laffite. Non voglio colpi di testa da parte di nessuno. La Ferrari vuole un proprio campione del mondo e Monza credo sia la tappa decisiva per realizzare il nostro intendimento. La massima aspirazione per domani è di vincere la corsa con Villeneuve e di porre l'ipoteca sul mondiale con Scheckter. Ma è una aspirazione, intendiamoci».

Villeneuve, dal canto suo, si è soffermato sui pronostici: «Queste due della Renault nelle prove erano proprio insuperabili. Ho provato varie soluzioni per strappare la pole position ma non ho ottenuto niente. Alla fine mi sono demoralizzato e sono rimasto a guardare. In gara però può cambiare tutto. Personalmente vedo in Arnoux l'uomo da battere e in Jones e Regazzoni i possibili outsiders. Io? Darò il massimo, come sempre!».



Sfilano le «vecchie glorie»

MONZA - (L.R.) Sono arrivati all'Autodromo con passo balzante. D'accordo che per alcuni di esse l'incidenza non era tra i più veloci, ma le «vecchie glorie», per un attimo, sono riuscite a distrarre l'attenzione dai «mostri» con oltre 500 CV di potenza che sostavano ai box. C'è tuttavia, in perfetta efficienza, la macchina che hanno scritto la prima pagina della storia dell'automobilismo sportivo: hanno portato una gradita nota di revival in quell'assordante e tumultuoso mondo dell'attuale F. 1. Al volante gli stessi piloti che in varie occasioni le portarono al successo: Gigi Villoreio, Piero Taruffi, Giovanni Lurani, Giovanbattista Guidotti e altri; nomi del gotha dell'automobilismo mondiale.

Particolare curiosità hanno destato la FIAT 130 HP Grand Prix del 1907, la Lancia Alfa del 1908 e la francese Ballot, la vettura che vinse con Goux sul circuito bresciano di Montichiari la prima edizione del 1921.

Le vetture rimangono esposte nel paddock dell'Autodromo fino a questa mattina, prima della sfilata in pista prevista per le ore 13. Si tratterà della sfilata delle vetture d'epoca più completa degli ultimi anni. NELLA FOTO: una vecchia FIAT.

l'iride con Scheckter. Ma è una aspirazione, intendiamoci».

Villeneuve, dal canto suo, si è soffermato sui pronostici: «Queste due della Renault nelle prove erano proprio insuperabili. Ho provato varie soluzioni per strappare la pole position ma non ho ottenuto niente. Alla fine mi sono demoralizzato e sono rimasto a guardare. In gara però può cambiare tutto. Personalmente vedo in Arnoux l'uomo da battere e in Jones e Regazzoni i possibili outsiders. Io? Darò il massimo, come sempre!».

In casa Renault, malgrado gli ottimi risultati, si è molto preoccupati per i danni che hanno subito le vetture durante le prove. Arnoux, infatti, nelle prove libere del mattino ha rotto la guarnizione della testata. Non se ne è accorto in tempo ed il motore, il più potente, è da buttare. Anche Jabouille in un'uscita di pista alla prima variante ha danneggiato la parte anteriore della vettura (sospensione nettamente tranciata) riportando una leggera contusione al polso destro. In notata i meccanici si daranno da fare, ma certamente le due Renault che si allineeranno oggi in prima fila non daranno molto affidamento per quanto riguarda la tenuta alla distanza.

Visti allegri all'Alfa Romeo. Il tempo segnato da Giacomoelli (1'38"85) non figurava nei pronostici di nessuno. «La macchina va bene», dice Giacomoelli, «ho solo piccoli problemi di assetto e la curva a destra. Forse dipende dalle gomme. Cosa spero di fare in corsa? Importante per noi dell'Alfa è par me in gara. Ho fretta di finire la gara, non importa in quale posizione».

Lino Rocca

Una lettera sul video spiegherà le fermate

Durante il Gran Premio di Monza potranno apparire oggi in sovrapposizione sul teleschermo un numero di lettere. Il numero si riferirà alla macchina costruita al ritiro, o a fermarsi al box o ad un rallentamento, mentre la lettera indicherà il motivo tecnico dell'incidento. Ecco l'alfabeto: A: motore; B: iniettori; C: cambio; D: differenziale; E: benzina; F: frizione; G: gomma anteriori; H: gomma posteriori; I: sospensioni anteriori; L: danni alla carrozzeria anteriore; M: danni alla carrozzeria posteriore; N: freni; O: squallida.

La griglia di partenza

PRIMA FILA JABOUILLE (FR) Renault turbo (15)	ARNOUX (FR) Renault turbo (16)	SETTIMA FILA PIRONI (FR) Tyrrell (3)	REUTEMANN (ARG) Lotus (2)
SECONDA FILA SCHECKTER (SA) Ferrari (11)	JONES (AUS) Williams (27)	OTTAVA FILA TAMBAY (FR) McLaren (8)	STUCK (RFT) ATS (9)
TERZA FILA VILLENEUVE (CAN) Ferrari (12)	REGAZZONI (SV) Williams (28)	NONA FILA PATRESE (IT) Arrows (29)	GIACOMELLI (IT) Alfa-Romeo (32)
QUARTA FILA LAFFITE (FR) Ligier (26)	PIQUET (BR) Brabham-Alfa (6)	DECIMA FILA WATSON (IR) McLaren (7)	FITTIPALDI (BR) Copersucar (14)
QUINTA FILA LAUDA (A) Brabham-Alfa (5)	ANDRETTI (USA) Lotus (1)	UNDICESIMA FILA MASS (RFT) Arrows (30)	BRAMBILLA (IT) Alfa-Romeo (33)
SESTA FILA JARIER (FR) Tyrrell (4)	ICKX (BEL) Lotus (25)	DODICESIMA FILA ROSBERG (FIN) Wolf (20)	DE ANGELIS (IT) Shadow (18)

Un modo diverso di concepire la presenza dello sport nella scuola

La riforma degli ISEF (Istituti superiori di educazione fisica) rappresenta - lo abbiamo visto in una precedente nota - uno dei punti qualificanti per una profonda riforma del rapporto tra la scuola e lo sport, indispensabile per una seria e concreta riforma. E' innegabile, infatti che se, per cambiare l'attuale assetto dello sport nazionale, urge un modo diverso di concepire la sua presenza nella scuola, è altrettanto assodato che per riuscire in tale intento sarà necessario modificare i metodi di preparazione degli insegnanti di educazione fisica, che vengono messi oggi in una condizione di estremo disagio. Uno strumento, cioè, un'operazione riconosciuta, superata, anacronistica, intrinsecamente incapace di far fronte alle necessità di formare insegnanti validi e completi sotto ogni profilo.

Nella passata legislatura, quando ci si rese conto che il testo Cirino sulla riforma universitaria (frutto dell'accordo dei gruppi parlamentari del Senato) non affrontava questo aspetto specifico, anche all'interno non poteva farla la proposta di istituzione del Servizio nazionale dello sport presentata dai comunisti a Palazzo Madama, il gruppo del PCI della Camera preparò una «bozza» di progetto legge sulla riforma degli ISEF, che stava per essere presentata alla Camera interruzione della legislatura. Il gruppo di lavoro del Partito ha recentemente valutato la necessità di presentare al più presto un tale disegno di legge, partendo da due considerazioni: che la materia, per la sua complessità e particolarità, non può entrare nel nuovo testo di proposta di riforma ora presentato al Senato, e che i temi dell'innovazione della riforma universitaria saranno opportunamente lunati.

Anche il sindacato preme in questa direzione - lo abbiamo visto, infatti, sul forum del sindacato scuola della CGIL, un impegnato articolo di Luciano Giovannini che, nel delineare le proposte della sua organizzazione, auspica una riforma degli ISEF rapida e spacciata, almeno in un primo momento e in senso temporale, e che i temi dell'innovazione della riforma universitaria saranno opportunamente lunati.

Un congruo periodo di addebiamento, infatti, in modo della legge di riforma del ordinamento degli studi universitari.

L'accordo è abbastanza ampio tra le varie componenti politiche, sociali, sindacali - della scuola sui con-

La riforma degli Isef

La «bozza» del progetto di legge del PCI non poté essere presentata a causa dello scioglimento delle Camere - Sarà nuovamente posta all'attenzione

Per quanto riguarda l'accesso, da sempre uno dei problemi, il PCI propone che si acceda agli ISEF con diploma di istruzione media superiore, previo esame scritto dell'intera materia di istruzione con decreto del ministro, sentito il Consiglio nazionale della Pubblica Istruzione, sulla base, per il 50 per cento, del voto di diploma e, per l'altro 50 per cento, su prove pratiche oggettivamente valutate.

Per quanto concerne la programmazione delle iscrizioni, essa dovrebbe essere programmata, globalmente e per ciascun ISEF, ogni anno, dal ministero degli organismi addetti allo sport agonistico (certate le necessità effettive e le prospettive di sviluppo in ognuno dei tre indirizzi di studio, sentito il Consiglio nazionale della P.I. ed il Consiglio nazionale universitario ed esaminato un parere scritto delle Regioni, dei Comuni, delle associazioni di atleti dello sport agonistico e delle associazioni democratiche per le attività sportive e ricreative. Sulla base del numero delle iscrizioni loro assegnate, gli ISEF bandiranno concorsi annuali.

Per le sedi, entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge, il governo presenta al Parlamento un piano per nuove sedi, dando la precedenza alle Regioni che ne sono pronte. Gli Istituti parificati in funzione diventano statali. Naturalmente, gli ISEF debbono essere inseriti di personalità giuridica di diritto pubblico, avere autonomia amministrativa e didattica e propri statuti.

Il corso degli studi, nei tre indirizzi che prima indicavamo, prevede insegnamenti scientifici-culturali e tecnico-sportivi. Al termine, previsti esami (per ogni insegnamento e finale) viene conseguito un diploma. Molto si è discusso sugli organi di gestione, la cui modifica ha rappresentato una delle più sentite rivendicazioni delle lotte studentesche. La loro sede centrale della riforma. Insieme ai docenti, dovrebbero far parte del Consiglio d'Istituto, secondo noi, rappresentanti degli associazioni democratiche sportive. I sindacati prevedono anche loro rappresentanti.

Come si vede, abbiamo un progetto che rappresenta una buona base di confronto con tutti gli interessati. Si tratta di compiere ora il primo indispensabile gesto politico: la presentazione di un disegno di legge. Nei comitati lo faremo al più presto.

Nedo Canetti

Canottaggio: oggi chiudono i «mondiali»

Nessun armo azzurro nelle finali a Bled

BLED - Al «due con» italiano non è riuscita la grande impresa di conquistare il titolo in una delle finali dei mondiali di canottaggio, previste per oggi sulla riva del lago di Bled. La barca azzurra è giunta quinta davanti all'URSS. Un piazzamento che però non è bastato per passare il turno di secondo alla finale. Abbigliato e Dall'Aquila, con al timone il giovane Di Capra, hanno avuto un'avvistata, nei secondi finali, contro il equipaggio bulgare sembrava leggermente in difficoltà. Erano invece gli azzurri a scendere la corda dopo i 1000 metri e a cedere all'incalzare della RFT che si avvicinava minuziosamente, in un'azione di metri dal traguardo i tedeschi spranzavano e Dall'Aquila e Abbigliato erano costretti ad arrendersi.

Dunque per gli azzurri l'avventura mondiale sul lago di Bled è proprio finita. Oggi soltanto il «due con» sarà in gara, però nelle piccole finali del settimo al-

Cecotto il più veloce ad Assen

ASSEN - Il venezuelano Johnny Cecotto è stato il più veloce nelle prove della «750 cc» del G.P. d'Olanda, valido per il campionato del mondo, che si disputerà oggi ad Assen.

Questa la classifica dei tempi migliori nelle prove: 1) Cecotto (Ven-Yamaha) 2'54"5 (media km 159,221); 2) Van Dulmen (Oli-Yamaha) 2'56"4; 3) Fratichi (Sri-Yamaha) 2'57"4; 4) Middleberg (Oli-Yamaha) 2'58"2; 5) Assari (Giap-Yamaha) 2'58"2.

Con il sistema De Longhi risparmi e non ti servono impianto, bruciatore e caldaia.

Certo, con il sistema a pannelli radianti non ti servono impianto, bruciatore e caldaia. DeLonghi ha reso il riscaldamento elettrico non solo competitivo ma decisamente vantaggioso per risparmio e praticità rispetto, ai tradizionali sistemi di riscaldamento che necessitano di notevoli spese di impianto oltre che di una onerosa manutenzione.

I vantaggi del sistema DeLonghi sono evidenti: Risparmio del 75% rispetto al costo di un impianto tradizionale. Temperatura autoregolata in ogni singolo ambiente. Termostato elettronico per una perfetta definizione della temperatura. Nessuna manutenzione dei pannelli e inquinamento zero. Garanzia di 5 anni degli elementi scaldanti.

DeLonghi
Diffusione del calore