

Aveva colpito, un anno fa, con un calcio alla testa un avversario

## Torna alla ribalta la violenza: arrestato il rugbysta Di Maura

L'atleta catanese denunciato da privati cittadini — E' stato rimesso in libertà provvisoria

La notizia: Franco Di Maura, 27 anni, seconda linea dell'Amatori Catania, un colosso di 97 chili alto un metro e 97, è stato arrestato a Gravine a otto chilometri dalla città siciliana in seguito ai gravi fatti di cui fu protagonista a Casale sul Sile il 29 ottobre dell'anno scorso. Successivamente il giocatore è stato rimesso in libertà provvisoria. Ricordate che allora il giocatore catanese, assai noto nell'ambiente del rugby per tenacia, grinta e correttezza, si macchiò di un fallo gravissimo: colpì con un calcio alla testa il maori neozelandese Ness Toki. La foto che pubblichiamo chiarisce con eloquenza inoppugnabile la gravità del fatto.

Le norme dello sport impedivano al club di rivolgersi alla magistratura e così Franco Di Maura fu denunciato da privati cittadini della località veneta. A Casale la vicenda aveva dato enorme scalpore. E pure a Catania, dove Franco Di Maura era assai noto e stimato.

L'arresto del giocatore catanese è stato disposto dal pretore di Treviso dottor Azzolini dopo che in due occasioni non si era presentato al processo che doveva chiarire le responsabilità. Il secondo rinvio risale a giovedì scorso. A questo punto il giudice, stabilito che Franco Di Maura frequentava tranquillamente gli ambienti del rugby catanese senza per nulla nascondersi e nel contempo non si presentava davanti al tribunale per rispondere dei gravi fatti che gli venivano addebitati, ne ha disposto l'arresto. Il reato che il magistrato contesta a Di Maura è di lesioni volontarie gravissime. Il dottor Azzolini è andato anche più in là, deciso a chiarire tutte le responsabilità. E così ha denunciato alla procura della Repubblica di Catania ufficiali giudiziari e ufficiali di polizia giudiziaria e per aver favorito in vari modi Di Maura nel suo tentativo di sottrarsi alla giustizia.

Abbiamo parlato per telefono col signor Pietro Cappellotto, addetto stampa e dirigente della Tegelala, per annotare le reazioni alla notizia. Nella cittadina veneta non ne sapevano ancora niente. «Sono emozionato», ha detto il signor Cappellotto — perché da quel triste giorno è trascorso un anno — e temevamo che non se ne sarebbe mai discusso davanti al giudice. Non cerchiamo

vendette ma semplicemente giustizia».

Ness Toki, lo sfortunato giocatore maori, è tornato in Nuova Zelanda lo scorso mese di marzo. Non si è ancora ripreso dalla terribile botta al capo e, secondo i medici che lo hanno visitato (quelli di Treviso prima e quelli di Auckland poi), può ritenersi fortunato se se la caverà con un anno di inattività.

La triste vicenda — in quella partita, che è una macchia nella storia della pallacanestro, furono espulsi ben sette giocatori — scatenò roventi polemiche che misero in causa i privilegi del Nord e le difficoltà nelle quali il Sud è costretto a dibattersi. Si è scritto e si è detto che le squadre del Nord cercano di emarginare quelle meridionali per evitare lunghe e costose trasferte. Le accuse, che, come spesso accade, hanno molto generalizzato, non erano del tutto infondate. Ma nel caso in questione non c'entravano per niente: la violenza non diventa meno grave con giustificazioni più o meno valide.

Il rugby è sport aspro, rude, di contatto fisico che presuppone forza e duri scontri. Se chi pratica questa disciplina ha l'animo del violento avrà mille occasioni per far del male agli avversari. La mischia è infatti in grado di coprire mille malefatte. E se non accade che raramente di raccontare gravi vicende è proprio perché la quasi totalità dei giocatori che fanno rugby è gente seria che si impegna nel gioco e non nelle tecniche dei picchiatori.

Grande emozione anche a Catania anche perché il pretore catanese Vincenzo Serpotta, interrogato l'atleta ha deciso di concedergli la libertà provvisoria. In questa Italia lunga e stretta, dove spesso si ragiona di Nord e di Sud in termini che sanno di razzismo, questa triste vicenda dovrebbe essere valutata per quel che è: un esempio di quella violenza che da troppo tempo è presente nelle cronache dello sport.

Remo Musumeci



● DI MAURA colpisce con un calcio alla testa Toki a terra

Ginnasti e ginnaste italiani partiti ieri alla volta degli Stati Uniti

## Gli azzurri ai « mondiali » per un posto a Mosca

ROMA — Gli azzurri e le azzurre della ginnastica sono partiti ieri mattina da Piumazzo alla volta di Fort Worth, nel Texas, dove dal 2 al 9 dicembre si svolgeranno i campionati mondiali della disciplina. Si tratta di una scuderia importantissima, visto che, oltre ad assegnare gli allori mondiali, i campionati serviranno a decidere quali squadre abbiano il diritto di partecipare in blocco alle Olimpiadi di Mosca.

La ginnastica azzurra attraversa una fase di transizione e il 12. posto, quello appunto che garantisce la presenza ai Giochi olimpici dell'intera rappresentativa, rappresenta praticamente il massimo traguardo per i nostri. Questo, perché almeno le prime 10 posizioni sono ipotecate dai « colossi » mondiali, URSS, Giappone e USA davanti a tutti. Sulle nostre speranze e prospettive (ol-

tre che sulla complessiva situazione del settore) abbiamo ascoltato alla vigilia della partenza il direttore tecnico della squadra maschile, il non dimenticato Luigi Cimnaghi, protagonista negli anni '60, con Menicelli e i fratelli Carminucci, della più bella stagione della ginnastica italiana.

La prima domanda è ovvia: che prospettive hanno gli azzurri di arrivare a far loro questo sospirato 12. piazzamento?

Le speranze ci sono e si frappongono dai fatti — risponde Cimnaghi — ma la concorrenza sarà durissima. Dato per scontato che almeno 10 squadre ci saranno davanti, oltre alle tre già citate, RDT, Cina, Ungheria, Romania, Francia, Bulgaria e Corea del Sud — ndr. — la Pioneria della RDT, i tedeschi hanno un atleta, Ginger, che — essendo in forma — può

garantire alla squadra almeno l'11. posto, ma che utilmente sembra abbia avuto dei problemi. Se questo è vero i piazzamenti per cui possiamo lottare diventano due, se invece Ginger avrà recuperato la forma, ne resta addirittura uno solo.

E per arrivare dodicesimi con chi dovremo vedercela? C'è la Svizzera, squadra compatta e dal rendimento non eccelso ma costante; spagnoli e cubani, che — a seconda del momento — sono capaci di cose splendide o di pessime prestazioni; poi i canadesi, che vantano tre atleti di grosso livello, ma ne hanno altri tre di cui non sappiamo praticamente nulla; infine i cecoslovacchi, che hanno messo in mostra due uomini notevoli ai campionati europei, ma appaiono poco equilibrati.

E i nostri su quali fattori possono contare?

Abbiamo una squadra discreta, composta da Amboni, Anastasi, Colombo, Lazzarich, Montesi, Mosca e Giannomasi. Due atleti, Mosca e Giannomasi, sono molto emotivi e basta in gara una piccola contrarietà per deprimerli. Sono orientati a lasciare di riserva proprio Giannomasi, anche se, con lui fuori, saremo molto deboli nella prova al cavallo con maniglie; d'altro canto una formazione diversa rischierebbe di avere « buchi » in altre specialità. Conto molto sui giovani (Amboni, Lazzarich e Colombo-ndr.), anche se le loro enormi potenzialità potranno uscire fuori in pieno solo fra tre o quattro anni.

Come si svolgono le gare?

Sel concorrenti per rappresentativa disputano gli esercizi obbligatori e queste prove danno la medaglia d'oro a

squadre e quella classifica che tanto ci sta a cuore. Poi i migliori 36 punteggi individuali sono ammessi alla finale di completo (con un massimo di tre elementi per ogni nazionale) e gli otto migliori in ogni attrezzo (con un massimo di due per squadra) alle finali di specialità. In tutte le finali la classifica definitiva si ottiene sommando per ogni atleta il punteggio della finale a metà del punteggio ottenuto negli obbligatori.

Un meccanismo un po' farraginoso...

Senza altro. Infatti ci sono varie proposte — italiane e non — per modificarlo. Fra l'altro di 37. congresso della Federazione internazionale (che si svolgerà in concomitanza con i mondiali) riavanzano la proposta di abolire completamente gli esercizi obbligatori: si tratta di movimenti che vengono rinnovati

dopo ogni Olimpiade, ma, in realtà, le nazioni più forti riescono a conoscerli molto prima di tutti gli altri. In più la necessità di impararli richiede tali allenamenti specifici da impedire talvolta di lavorare al miglioramento tecnico dell'atleta.

A che punto è come struttura la ginnastica in Italia. Negli ultimi anni c'è stato un boom numerico dei praticanti, ma qualitativamente i miglioramenti sono scarsi. Fra l'altro, bisognerebbe cominciare a prendere i bambini dalle elementari, ma tutti sappiamo a che livello è da noi lo sport scolastico. Anche le società, se se ne escludono poche, non che siano sempre all'altezza dal punto di vista tecnico. Insomma c'è ancora molto da lavorare, ma oggi speriamo di non averne il tempo almeno fino a dopo Mosca 1980.

Fabio de Felici

A Fiorano ieri la presentazione del nuovo bolide del cavallino rampante

## Nuova, bella e ambiziosa la Ferrari «T5» è pronta

La monoposto già da oggi in pista a Le Castellet — Molti i cambiamenti rispetto alla T4

Nostro servizio

MARANELLO — «La 312 T5 a dicembre e la 126 C a marzo», aveva detto il 19 ottobre scorso Enzo Ferrari durante la conferenza stampa a riservata. Il «drake» è stato di parola, anzi ha giocato d'anticipo riconoscendo i rappresentanti della stampa tutta quella scritta e quella parlata, nella giornata di ieri per «sottoporre» — è stato detto scherzosamente — la nuovissima T5 al giudizio degli ingegneri del lunedì.

In una splendida giornata di sole la rossa monoposto con l'insegna del cavallino rampante è stata mostrata nel suo ambiente naturale, la pista di Fiorano, presente tutto lo staff ferrarista dall'ingegner Forghieri all'ingegner Nardelli, dal dottor Gozzi che faceva gli onori di casa al D.S. Piccinini, dall'ingegner Caruso all'ingegner Lardi, Jody Scheckter e Gilles Villeneuve. C'era anche il patron, Enzo Ferrari che ha fatto una brevissima apparizione. Giusto in tempo per battere con lo champagne l'ultima nota e lanciare l'immancabile battuta: «A dispetto delle critiche la T4 che avevate definito la brutona ha un curriculum invi-

diabile, questa inoltre è anche bella, in quanto a vincere, speriamo di ben figurare». Enzo Ferrari ha poi lasciato la numerosissima compagnia alle prese con i suoi collaboratori.

In effetti la 312 T5 è la continuazione, nella sigla e nella filosofia di progettazione, della T4 che ha terminato la sua vita agonistica il 7 ottobre 1979 con il Watkins Glen. Una sigla che in cinque stagioni ha conquistato ben tre titoli mondiali e due secondi posti. La T5 appare completamente rinnovata, non solo nel vestito con la carrozzeria nuova, ma anche sotto di essa con un nuovo telaio, motore e altre parti meccaniche modificate.

«Le soluzioni che avevano caratterizzato e individualizzato l'aerodinamica della T4 — ci ha detto l'ingegner Roberto Nardelli — sono state portate ad una maggiore raffinatezza attraverso una sistematica ricerca alla galleria del vento della Pininfarina. Le indicazioni raccolte in modo sistematico e strumentale sulle piste di gara hanno suggerito una serie di soluzioni che il lavoro in galleria, ormai strumento indispensabile, è riuscito ad armonizzare per



● SHECKTER al volante della T5; gli è accanto Villeneuve

un'efficienza aerodinamica prossima a 130. Sono stati curati — spiega ancora Nardelli — i comportamenti in imbarcata dal punto di vista della costanza dei carichi per asse. E' un aspetto, questo, sempre più importante per le avanzate vetture a effetto suolo. I piloti riescono a raggiungere alti gradi di «downforce». Ciò lo abbiamo ottenuto con severo controllo dei diversi flussi aerodinamici nell'area degli alettoni posteriori appositamente modificati.

Strutturalmente la 312 T5 è stata ridisegnata nella sezione anteriore con adozione di sospensioni più idonee a utilizzare la rigidità del telaio. La nuova disposizione degli organi componenti ha permesso, con sezioni più ridotte, di mantenere i livelli di resistenza all'urto già raggiunti sul modello precedente.

«Abbiamo modificato anche il motore, ridisegnandone le testate — ha detto l'ingegner Mauro Forghieri — e questo ha consentito una riduzione della larghezza permettendo un notevole miglioramento del flusso d'aria nella zona tra ruota e motore, a vantaggio del corpo vettura. Come avrebbe capito abbiamo effettuato un'enorme mole di lavoro alla galleria del vento ed ora siamo pronti per le prove definitive che faremo in Francia al «Riccardi» assistiti dalla Michelin».

Una delle due 312 T5, quella di Villeneuve, è già stata spedita sulla pista francese; quella vista a Fiorano aveva impegnato, per finitura, maestranze e tecnici, fino alle 21.30 di domenica. Ieri,

dopo la «mostra», è partita con lo staff per Le Castellet dove saranno eseguite prove per tutta la settimana, tempo permettendo.

«Siamo a buon punto con i tempi di lavoro — ha ribadito Forghieri —, speriamo che le prove confortino la nostra opera senza dover intervenire con troppe modifiche. Vogliamo e dobbiamo debuttare in Argentina».

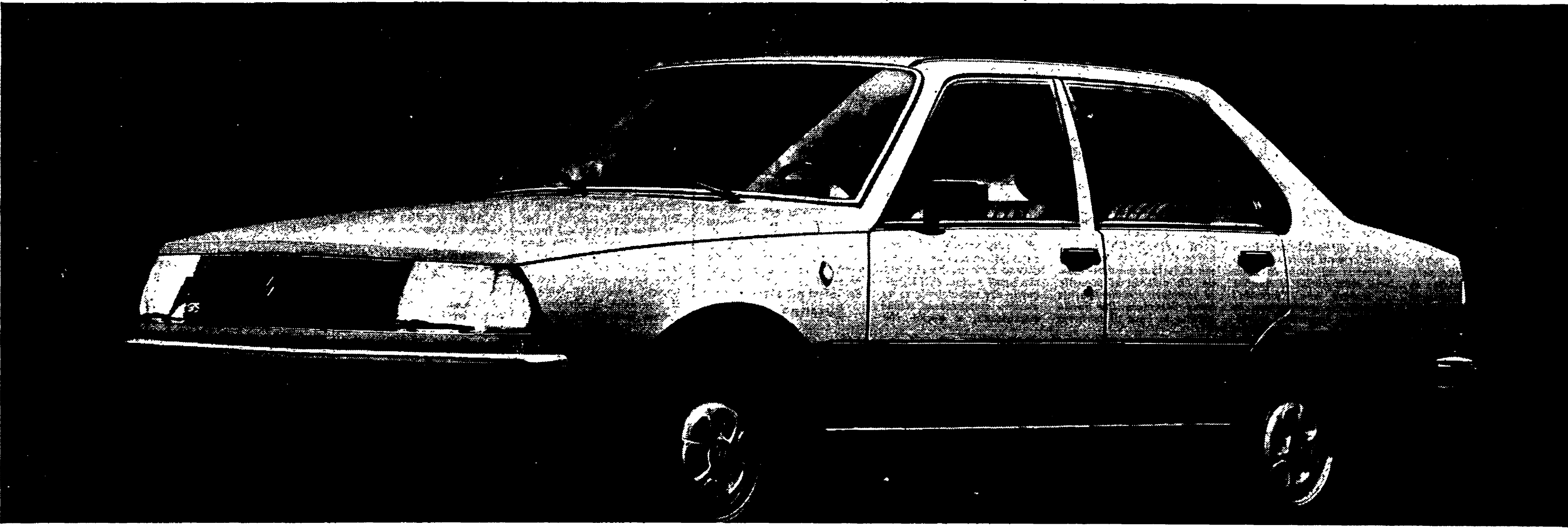
E con la 126 C che dovrebbe debuttare a marzo a che punto siete?

«Meglio girare la domanda a chi di competenza», dice Forghieri rilanciandola all'ingegner Caruso.

«Finora abbiamo rispettato i tempi — afferma il tecnico del turbocompressore —, ma è azzardato dire che saremo pronti per il G.P. del Sud Africa. Come sapete è una vettura completamente nuova. Ha un motore di 120 gradi a 6 cilindri, da cui il nome Ferrari 126 C, di 1500 CC. Continuiamo gli studi con tre tipi di alimentazione forata: il Compressor, il KKK e il Garrett. Abbiamo il dovere di provare tutto per poi scegliere il più adeguato alle esigenze».

Dunque 312 T5 subito a turbo 126 C a marzo? La domanda è rivolta al campione del mondo Jody Scheckter che ribatte subito con un «no comment». Poi ci ripensa e dice: «Il lavoro della Ferrari viene portato avanti anche con la collaborazione dei piloti. Io e Gilles sappiamo che da domani dobbiamo provare con la T5, ma eventualmente siamo pronti anche per la Ferrari-turbo. Siamo pronti per far sì che il «Cavallino» salti sempre più in alto di tutti».

Luca Dalora



Styling, equipaggiamento, prestazioni, solidità, economia di uso e manutenzione: Renault 18 è la risposta più attuale alle nuove esigenze internazionali.

## Renault 18, il richiamo della bellezza

È un richiamo distinto, chiaro, armonioso. La bellezza della Renault 18 non ha bisogno di essere dimostrata. Basta uno sguardo. Se lo sguardo si fa più attento, si scopre che la Renault 18 è un'automobile perfettamente equilibrata nella distribuzione dei tre volumi fondamentali (vano motore, abitacolo, bagagliaio); all'avanguardia nella ricerca della migliore soluzione aerodinamica (i consumi sempre contenuti ne sono una conferma); personalizzata da una linea elegante ma meditata (alle dimensioni esterne giustamente contenute corrisponde un notevole spazio interno). La Renault 18 è esemplare anche per altre caratteristiche: la sicurezza, la solidità, l'affidabi-

lità, la tenuta di strada, le prestazioni. E soprattutto per l'equipaggiamento (vedere riquadro a fianco), che contribuisce a fare della Renault 18 un'automobile decisamente competitiva.

La Renault 18 è disponibile nelle versioni TL 1400, GTL 1400, GTS 1600 e Automatica 1600 presso tutti i Punti di Vendita e Assistenza della grande Rete Renault. E naturalmente è garantita per 12 mesi senza limitazioni di chilometraggio.

Le Renault sono lubrificate con prodotti ELF

**RENAULT**

### Un grande equipaggiamento di serie

Completo, raffinato e totalmente di serie. L'equipaggiamento della Renault 18 comprende, fra l'altro: cambio a 5 marce (versione GTS), alzacristalli elettrici anteriori, bloccaggio e sbloccaggio elettromagnetico simultaneo delle porte, lava-tergiferi, retrovisore esterno regolabile dall'interno, poggiatesta regolabili, cinture auto-avvolgenti, lunotto termico, cristalli azzurrati, fendinebbia posteriori, orologio al quarzo, predisposizione impianto radio, tergicristallo a 2 velocità con lavavetro elettrico, luci di retromarcia, accendisigari, faretto di lettura, antifurto bloccasterzo (versioni GTL e GTS).