

Continua la guerra FOCA-FISA nel «circo» della Formula 1

Riuscirà sua maestà lo sponsor a riparare il giocattolo rotto?

Vano finora il tentativo di sanare il dissidio tra grandi marche e clan di Bernie Ecclestone. Ma tra i due litiganti si muovono gli interessi della macchina pubblicitaria - L'incognita del G. P. di Francia



Gilles Villeneuve nell'abitacolo della Ferrari 126 turbo.

Nostro servizio
MODENA - E' probabile che la guerra in atto tra FOCA e FISA venga risolta senza vinti e vincitori ma con l'intervento, nel braccio di ferro Balestre-Ecclestone degli sponsor. Infatti le industrie che finanziano le corse di Formula 1 avrebbero dato un

ultimatum ai loro «protetti» minacciando di rompere i contratti se il «grande circo» di Ecclestone e C. non riprendeva la tournée a ranghi completi. Si tratta di una minaccia che dovrebbe far sortire effetti immediati.

Va detto che gli sponsor sono intervenuti prontamente, subito dopo la rottura tra federazione sportiva e organizzazione dei costruttori. Un loro rappresentante, il dott. Buzzi, responsabile in Italia della Marlboro è stato tra i promotori della riunione svoltasi mercoledì scorso a Maranello, e in questo «baticolo» - ci ha detto il delegato dei finanziatori - sono coinvolti tutti: lo sport, l'automobili-

smo, gli interessi delle industrie, migliaia di sportivi, pertanto è nostro dovere cercare di sanare il dissidio». Purtroppo, a cinque giorni dalle prove generali per il G.P. di Francia, la situazione non si è ancora sbloccata. Maranello, dove si è avuto il primo vertice FISA-FOCA, il portavoce della Ferrari, Mar-

co Piccinini, ha ribadito - prima di partire per Zurigo e Zolder dove ha preso parte ad altri due vertici nelle giornate di sabato e di ieri - che Ferrari, Alfa Romeo, Renault hanno dimostrato a più riprese la volontà di sanare il dissidio non certamente imputabile a chi si è messo dalla parte della legalità. «E' fermo intendimento nostro e delle due case costruttrici - ha detto Piccinini - anche a nome di Alfa Romeo e Renault - di non disconoscere la legalità sportiva nel rispetto della FIA e FISA senza, peraltro, rinunciare ad una partecipazione collaborativa in tutte le regolamentazioni tecniche e sportive, ma nel contempo ci escludiamo da ogni responsabilità morale e penale a loro imputabile qualora tenessero di ignorare alcuni atteggiamenti disciplinari e di sicurezza istituendo o già passate in predicato».

In sostanza le tre Case ricordano l'impegno dell'osservanza della norma prevista dal codice sportivo, di non adire a vie legali ma di ricorrere in caso di controversie, ai competenti organi federali: esse riconoscono la funzione del ruolo della FOCA quale associazione di categoria, legittimata da un rapporto economico con gli organizzatori del Gran Premio per conto di partecipanti al campionato mondiale di F.1 della FIA, ritenendo altresì che la rappresentanza dei costruttori nella commissione FISA per la Formula 1 potrà avvenire nelle forme più opportune attraverso la FOCA, od altri organi.

«Il nostro atteggiamento è conosciuto tutti perché lo abbiamo espresso più volte e a chiare lettere. Non aggiungo altro» ha detto Enzo Ferrari. Il «drako» ci è parso amareggiato per tutte queste vicende che con lo sport hanno poco da spartire e ha incaricato Marco Piccinini di seguire da vicino la situazione al fine di dare un contributo concreto alla soluzione, ma senza contravvenire a quello che sono sempre stati i principi, ancorati alla legalità sportiva, che hanno sempre caratterizzato gli atti e l'opera della Casa con l'insegna del Cavallino rampante.

Resta comunque il fatto che nonostante la buona volontà espressa da più parti, la spaccatura nel mondo della Formula 1 non è ancora sanata nemmeno nel corso della riunione di Zurigo dove Balestre, Ecclestone, Chapman, Ligier, Piccinini si sono lasciati con l'intenzione di dare ai membri della FOCA fedeli a Ecclestone, di boicottare il G.P. di Francia. Tuttavia i «cinque grandi» della Formula 1, cioè Ferrari, McLaren, Williams, Lotus e Brabham, si sono lasciati dal appuntamento a Zolder dove ieri si è corso con la F.2 e dove si sarebbero incontrati con i rappresentanti degli sponsor decisi a tutelarsi.

E' probabile che là dove non è riuscita a prevalere la ragione, sappiano imporsi una volta ancora gli interessi economici. Ma anche una soluzione di questo genere avrebbe il sapore di un palliativo per salvare il Grand Prix francese. Oggi, a ogni modo, Bernie Ecclestone dovrebbe chiarire la posizione della FOCA con un comunicato ufficiale in merito alla riunione. Si sa così, poiché i tempi stringono, chi si presenterà domenica prossima al via del G.P. di Francia sul circuito di Le Castellet. Presenti sicuramente i quattro grandi, e forse anche i quali potrebbero essere affiancati - la notizia l'abbiamo raccolta negli ambienti ferraristi - dal team McLaren, Lotus, addirittura Ligier, con due macchine ciascuno, i quali rientrerebbero nella legalità, spinti dagli sponsor, per non perdere cospicui contratti pubblicitari.

Per quanto riguarda la Ferrari, la casa modenese sarà fin da domani al «Paul Ricard» per le prove libere con tre vetture, si tratta ovviamente di altrettanti 312 T5, due delle quali «migliorate», poiché per la 126 turbo non è ancora giunto il momento della gara anche se i collaudi fatti sulla pista di Fiorano stanno procedendo meglio del previsto.

2) Acquisite le prime nozioni, non siete pronti per il giro del mondo, ma avete ancora un sacco di cose da imparare.

3) Quando siete convinti di essere già esperti è il momento di diventare più prudenti, l'eccessiva sicurezza e facilitazione non sono fatte per il mare.

4) Prendete la buona abitudine di ascoltare il bollettino del mare o riascoltarlo per telefono. La SIP per ogni provincia elabora un comunicato sulla condizioni del tempo e del mare.

5) Ascoltate gli esperti locali, molte volte sono più precisi nelle previsioni perché puntualizzano localmente la situazione generale.

6) Non dimenticate mai il salvagente e appena il tempo vi preoccupa un po' non esitate ad indossarlo. Un movimento falso, un colpo di vento, una bomba in testa vi faranno capire quanto sia utile.

7) Prima di prendere il mare, controllate i perni e le cinghie che assicurano il sartiame alla barca. Uno scherzo di cattivo genere o un perno semilascio possono procurarvi noie a non finire.

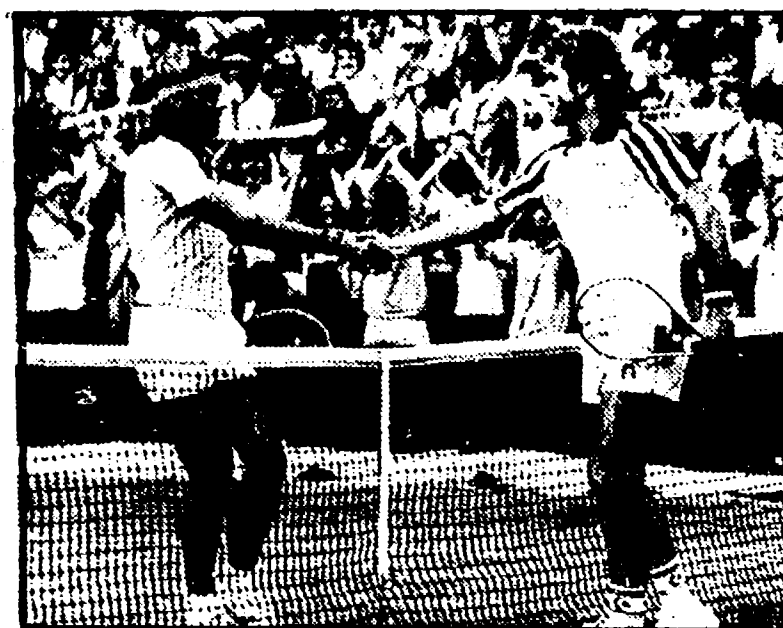
Non ridete di queste raccomandazioni apparentemente ridicole. E' tutto già successo. Ed ora buon vento, ricordandovi che nel ritornare è buona norma sollevare la deriva. Si rompe facilmente. Costa non meno di 65 mila lire. Anche questo è già successo.

Uccio Ventimiglia Luca Dalora

Comincia oggi il celebre torneo inglese

Quinto trionfo per Borg a Wimbledon?

In gara Panatta e Barazzutti che forse si affronteranno nel secondo turno



Borg e Tanner si stringono la mano dopo la drammatica finale dell'anno scorso.

(r.m.) - Oggi comincia Wimbledon, il torneo più antico. Si gioca sull'erba e ciò dovrebbe favorire i giocatori abituati a giocare sui campi veloci. Ma se questo è vero è anche vero che il grande campione, il campione completo, sa adattarsi a qualsiasi superficie. A Wimbledon vinsero infatti lo spagnolo Manolo Santana e il cecoslovacco Jan Kodes e giunsero in finale Ilije Nastase e Alex Metreveli. Björn Borg merita un discorso a parte perché lo svedese è diverso: come Wimbledon è il torneo dei tornei Borg è il campione dei campioni. Borg infatti ha vinto sull'erba inglese quattro volte di fila. Nel '76 sconfisse Nastase in tre partite, nel '77 e l'anno dopo Jimmy Connors in cinque. L'anno scorso Roscoe Tanner in cinque set. Borg debuttò a Wimbledon nel '73. Aveva 17 anni e fu battuto dall'americano Roger Taylor, uno specialista dell'erba, al quinto turno. Borg passava per un «palliativo» di alta classe capace di esprimersi soprattutto sui campi lenti. Ma il talento di Borg è tale che aveva bisogno solo di tempo per affinarsi. Da quel momento cioè delle prime esperienze, allo scandinavo non è stato difficile adeguarsi mentalmente all'erba.

Oggi si ricomincia e lui è il favorito, tanto per cambiare. Si dice che lo può battere il «bambino» John McEnroe. Si dice che lo può battere Roscoe Tanner. In realtà non lo può battere nessuno. Borg può essere sconfitto solo da se stesso: per aver sbagliato qualcosa sul piano della preparazione (ma non pare), per eccesso di fiducia (e ugualmente non sembra: Borg è un campione cerebrale che non cadrebbe mai nell'errore di considerare il talento unico elemento del vincere). Borg quest'anno ha partecipato a sette tornei e li ha vinti tutti e sette. Ha vinto il «Masters» a New York, ha vinto a Boca Raton, il

Jimmy Connors. Adriano - che giocherà il doppio assieme al fratello ventenne Claudio - troverà al primo turno un tennista abbastanza togo, Erik Van Dillen. E dovrebbe vincere. Più duro il debutto di Barazzutti che troverà il giovane yankee Scott Davis, un ragazzo dal servizio terribile che si trova assai bene sull'erba. Se Corrado la spunterà al secondo turno avrà l'amico-nemico Panatta. Sull'erba di Wimbledon è prevista quindi una lotta fratricida.

Panatta a Wimbledon non ha mai fatto molta strada: nel '70 perse al primo turno con Davidson, nel '71 al terzo con Ritchey, nel '72 e nel '74 al terzo con Connors, nel '75 al terzo con Ramirez, nel '76 al terzo con Pasarell, nel '77 al secondo con Sandy Mayer. L'anno scorso fu sconfitto nei quarti di finale da Pat Dugre. E quel match tenne a lungo gli spettatori davanti ai teleschermi.

Barazzutti, che detesta le superfici veloci, ha partecipato a quattro edizioni del celebre torneo ed è sempre stato sconfitto al primo turno: nel '72 perse con John Feaver, nel '73 con David Lloyd, nel '75 con Ken Rosenthal, nel '79 con Andy Pattison. Se gli riuscirà di battere Scott Davis sarebbe la prima volta che fa più di un turno.

Borg è testa di serie numero uno. Lo seguono John McEnroe (2), Jimmy Connors (3), Vitas Gerulaitis (4), Roscoe Tanner (5), Gene Mayer (6), Peter Fleming (7), Victor Pecci (8), Pat Dugre (9), Ivan Lendl (10), Harold Solomon (11), Yannick Noah (12), Wojtek Fibak (13), John McEneaney (14), Stan Smith (15) e José Clerc (16).

Il tabellone femminile vede in vetta Martina Navratilova. La seguono Tracy Austin, Chris Evert-Lloyd, E. Vonne Goolagong-Cawley, Billie Jean King, Wendi Turnbull, Virginia Wade.

Wet Invitational di Salisbury, i tornei di Nizza, Montecarlo e Las Vegas e, per la quinta volta, gli «Internazionali» di Francia al Roland Garros parigino. Ha giocato 41 partite: 40 le ha vinte e ne ha perduta una sola (contro Guillermo Vilas nella Coppa delle Nazioni a Duesseldorf). E non è che abbia sconfitto i tenisti più forti, come a Panatta capitò all'esordio, a Parigi,

Divor-Odor distrugge l'odore dei piedi.



Divor-Odor: le solette in schiuma di lattice miscelata con miliardi di particelle di carbone attivo, assorbono la traspirazione, distruggono anche gli odori più forti da piedi, calze e scarpe. Le solette Divor-Odor sono garantite per tre mesi. Divor-Odor: solette al carbone attivo, attive per tre mesi.

Alla Ford la «24 ore del Mugello»

SCARPERIA - E' stata una «piccola» ma famosa vettura, la Ford Escort RS 2000 a vincere la prima «24 ore» internazionale del Mugello, unica gara italiana di durata riservata alle vetture turismo del gruppo 1,5.

Dopo una maratona di quasi 3000 chilometri sulla pista toscana, la vettura vincitrice portata in gara da Rinaldo Drovandi, Roberto Roti e Mauro Mensi, ha ripagato della

sfurtuna un'altra Ford Escort RS che era stata al comando della corsa per ben 17 ore: quella dell'equipaggio tedesco Bauer-Gall-Felder che, dopo aver perduto un giro subito al via per il blocco dell'accensione, aveva poi fatto una spettacolare rimonta, riuscendo a superare le grosse BMW e Opel 3000 che invece nelle primissime ore di gara, sembravano poter ipotecare il successo finale.

Ma il tracciato «stradale» del Mugello, che sottopone a forti sollecitazioni freni, sospensioni e gomme, ha messo ben presto fuori uso una delle vetture più pesanti, anche se dotate di motori più potenti. Ed è stato così che a partire dalla quinta ora la Escort tedesca si è insediata al comando rimanendovi poi fino alla ventiduesima quando è stata costretta a ritirarsi.

ORDINE D'ARRIVO
1) DROVANDI - ROTI - MENSI (Ford Escort RS) giri 531, percorsi km 2.889,895 alla media di 120,418 kmh; 2) Welscheldinger - Mackner (Opel Monza) a 7 giri; 3) Colombo - Ghena - Lepri (Ford Escort RS) a 10 giri; 4) Totoli-Proglio-Grassano (Opel Kadett) a 11 giri; 5) Calamai-Corti-Conti (Renault Alpine) a 20 giri; 6) Martelli-Baroni-Bacchelli (VW Scirocco) a 24 giri; 7) Gallinari-Cesari-Elli (Opel GT) a 33 giri; 8) Carullo-Garibosetti (Fiat 131) a 37 giri;

Uno sport apparentemente d'élite

Non è detto che costi troppo una vacanza in barca a vela

Parliamo di vela e cerchiamo una buona volta con dati di fatto, di sfatare il luogo comune che vuole la vela sport d'élite, perché ad essa si può accedere solo coi portafogli gonfi. Facciamo un rapporto fra lo sci, il tennis e la vela. Prendiamo questi due sport, come equiparazione, perché erano considerati, non molto tempo fa, alla stregua della vela.

Nello sci senza scendere in particolari e senza parlare di abbigliamento, per le sole lezioni e risalite si spendono 20.000 lire al giorno, vitto e alloggio esclusi. Limitando le lezioni al primo anno, rimanendo sempre il vitto e l'alloggio e le diecimila lire di risalita. Facciamo al tennis: dopo i primi due anni di lezioni, che vanno dalle 10 alle 20 mila lire all'ora, rimane negli altri anni l'affitto del campo che varia dalle 5 alle 8 mila lire sempre all'ora.

Ed ora vediamo quanto si spende per la vela. Presso quasi tutti i Circoli Nautici disseminati lungo la costa esistono scuole di vela che funzionano per giovani e non più giovani con prezzi che oscillano dalle 40 alla 70 mila lire per dieci lezioni. Il noleggio di una deriva viene dalle 6 alle 8 mila lire all'ora.

Il Centro Nazionale dell'ARCI Vela, con sede in Cervia, pratica per dieci giorni, vitto e alloggio compreso, il prezzo globale di 175 mila lire (160 per i giovani al di sotto

di 21 anni), e per la crociera-impiegata ancora meno. Tutte le altre scuole hanno prezzi lievemente più alti, ma non eccessivi.

Quindi, cominciamo con una prima considerazione: imparare ad andare in barca non è caro e costa di meno o alla pari di altri sport divenuti ultimamente popolari. Certamente bisogna muoversi verso determinate direzioni. C'è vela e vela. Se si pensa ad una barca da crociera di proprietà, è meglio togliersi delle illusioni: non potrà essere mai uno sport popolare perché anche la più piccola costa quanto una vettura di piccola cilindrata. Il discorso da fare è un altro. Dalla tavola a vela (surf) alla barca da crociera-impiegata, vi è una infinita gamma di combinazioni con prezzi accessibili. Ed è in questa direzione che si debbono muovere i giovani, ed è in questa direzione che l'ARCI Vela sta cercando di muoversi con l'intento di creare basi in tutto il litorale. Il vero problema non è tanto l'acquisto, ma dove mettere la barca e a chi appoggiarsi quando comincia l'estate.

Certamente il naviglio minore è il più colpito; chi ha la barca da crociera può, nella maggior parte dei casi, permettersi il lusso di pagare un posto barca. Per questo tipo di utenza si sono creati porti turistici un po' da tutte le parti. Per le piccole imbarcazioni invece è

stato fatto poco o niente. Il perché è chiaro: non rendono.

C'è da augurarsi che, seguendo l'esempio della Romagna, i vari Comuni del litorale si preoccupino di questa piccola, ma numerosissima flotta. A Rimini, col banchinaggio verso l'interno del porto-canale, c'è ampia ricettività. A Cervia sia all'ARCI Vela che ai Circoli Nautici vi è posto per le derive e catamarani ad un modesto prezzo. A Cesenatico si sono utilizzati anche i canali che danno sul porto. Certamente, se sono i Comuni o le associazioni sportive d'interessarsi di questo problema, i prezzi sono accessibili; diversamente, i prezzi aumentano.

Quando si parla di piccola marea dei porti, di abusi e di privilegi qualcosa di vero c'è, anche se si è fatto un notevole sforzo da parte delle autorità marittime e dei Comuni per cercare di eliminarli.

Ma ora parliamo proprio della vela come sport e come divertimento di fine settimana. Mi rivolgo ai principianti, o a chi ha avuto con la vela i primi contatti. Si impara facilmente, ma altrettanto facilmente, trascinati dall'entusiasmo, si commettono errori e imprudenze con conseguenze imprevedibili.

Non è uno sport pericoloso, se si osservano alcune regole fondamentali. Ecco:

1) Non cercate di imparare da soli, ma avvalgetevi di una scuola di vela o di un esperto.

2) Acquisite le prime nozioni, non siete pronti per il giro del mondo, ma avete ancora un sacco di cose da imparare.

3) Quando siete convinti di essere già esperti è il momento di diventare più prudenti, l'eccessiva sicurezza e facilitazione non sono fatte per il mare.

4) Prendete la buona abitudine di ascoltare il bollettino del mare o riascoltarlo per telefono. La SIP per ogni provincia elabora un comunicato sulla condizioni del tempo e del mare.

5) Ascoltate gli esperti locali, molte volte sono più precisi nelle previsioni perché puntualizzano localmente la situazione generale.

6) Non dimenticate mai il salvagente e appena il tempo vi preoccupa un po' non esitate ad indossarlo. Un movimento falso, un colpo di vento, una bomba in testa vi faranno capire quanto sia utile.

7) Prima di prendere il mare, controllate i perni e le cinghie che assicurano il sartiame alla barca. Uno scherzo di cattivo genere o un perno semilascio possono procurarvi noie a non finire.

Non ridete di queste raccomandazioni apparentemente ridicole. E' tutto già successo. Ed ora buon vento, ricordandovi che nel ritornare è buona norma sollevare la deriva. Si rompe facilmente. Costa non meno di 65 mila lire. Anche questo è già successo.

Uccio Ventimiglia Luca Dalora

operazione vacanze
Con SAVA compri oggi il modello Fiat che vuoi. A pagarlo ci penserai dopo le vacanze.
Prima rata dopo 3 mesi. Minima quota contanti. Massima elasticità nella rateazione. Tasso d'interesse conveniente.
Sava. Vendite rateali oggi più convenienti che mai.
Informazioni presso Succursali e Concessionarie Fiat. **FIAT**