

A Monza nel tradizionale Gran Premio Lotteria di Formula 1-2

MONZA — Lo spagnolo Emilio De Villota sul podio e sulla linea d'arrivo.



Mentre il mezzofondo maschile dà segni di risveglio

L'atletica femminile spinta dalla grinta delle giovanissime

Problemi di educazione e di cultura - Stefano Mei: realtà o meteora?

Mentre la situazione dei militari resta drammatica col governo che continua eccitata a costruirsi città-dini di serie B ci sono parecchie realtà nel movimento dell'atletica che vale la pena di annotare e di approfondire. C'è intanto l'atletica femminile italiana che cresce e c'è poi il mezzofondo che dà segni di risveglio. Sandro Giouanelli, responsabile del settore femminile oltre che dirigente dell'Atletica Rieli, ammette i ritardi e le difficoltà ma ci tiene anche a far notare i progressi e in Italia le ragazze che fanno sport sono condizionate dalla educazione e dalla cultura. Le famiglie, che stentano e capiscono che l'ambiente dell'atletica leggera è un ambiente sano, osteggiano spesso l'attività delle figlie. Se a ciò aggiungiamo la scuola, che non fa niente — abbiamo un quadro completo delle difficoltà. E tuttavia il movimento sta vivendo giorni particolarmente felici e proprio grazie a giovanissime ricche di talento e di coraggio. Daniela Porcelli corre gli 800 metri con la grinta delle grandi mezzofondiste sovietiche. Le manca l'abitudine (ha solo 19 anni) alle grandi competizioni ed è da augurarsi che la Federazione decida di concederle un altro test e di selezionarla per i Giochi olimpici dove potrà fare esperienze irripetibili. E che dire poi della piccola friulana Nevilla Pizzani, che a 19 anni, come se ci fosse nata, se non si perdeva per strada, come è accaduto a troppe giovanette ricche di talento come lei, è certo che finirà per rivelarsi come la prima quattrocintista italiana veramente di livello internazionale. Il mezzofondo lungo non ha molti per ridere. Dopo che Venanzio Ortis e Luigi Zaccaroni sono stati messi al tappeto da una serie interminabile di disavventure non c'è infatti che da pianerottolo e mal consegnata attività di corsa campestre, difficoltà con la scuola, scarso contatto tra periferia e vertici federali. A Torino i 10 mila metri vinti da Claudio Solone, un maratoneta di 27 anni, hanno confermato la durata di questi ragazzi. E 5 mila invece hanno autorizzato lievi speranze. Il successo di Alberto Cova in 13'47"8 è da considerare il frutto di una corsa senza risparmio lanciata da Franco Fava e conclusa allo sprint tra il vincitore e il piccolo torinese Beppe Gerbi. Ma il risultato più confortante è il quinto posto del diciassettenne Stefano Mei, un ragazzo che si era messo in evidenza con la corsa campestre. Stefano ha corso in 13'56" migliorando di 7"6 il primato italiano della categoria juniores di Arturo Jacona (14'03"8). Il problema ora è di evitare che il gio-

vane atleta si perda per strada, come è accaduto allo stesso Jacona e prima di lui, ad Aldo Tomasini. Non saranno certamente Stefano Mei ed Alberto Cova a risolvere il problema del mezzofondo in crisi. Così come non si potrà ragionare di mezzofondo florido con Venanzio Ortis vincitore degli "europi" del 2 mila a Praga. E tuttavia è giusto dire che la Fiat da le tenta tutte: convegni, incremento dell'attività, ripensamenti sulla corsa campestre. Ed è nata una manifestazione dal nome suggestivo: «Venerdì dei primati». Si tratta di una serie di prove articolate in un prologo e tre giornate: mercoledì 28 maggio, venerdì 13 giugno, venerdì 20 giugno e venerdì 11 luglio. Teatro gli Stadi delle Terme e dell'Acqua Acetosa a Roma. Si tiene conto dei primati personali, regionali, nazionali, europei e mondiali. E' ovvio che non si potranno registrare né «mondiali», né «europi». E quindi più che altro si tratterà come si è trattato per i tre appuntamenti già disputati — di valutare i miglioramenti personali dei singoli atleti. E se la manifestazione non dovesse funzionare come si spera sarebbe bene di non mollare ma di insistere.

La Snia è la società sportiva di una azienda industria-

le. Ha più sezioni: c'è la Snia Milano, c'è la Snia Friuli e c'è il gruppo di giovanissimi seguace a Roma da Paola Pigni. La Snia — nelle cui file militano Gian Paolo Urlando e Silvano Simeoni, per fare un paio di nomi — è campione d'Italia femminile e svolge una interessante e fitta attività a livello giovanile. Nell'ambiente dell'atletica leggera circola una voce: che la Snia sia un club con forti connessioni politiche di destra. Mario Sar, tecnico di grandi qualità, e Paolo Fumani ribadisce con vigore le precisazioni del tecnico. «Non imputiamo idee. Il nostro club riflette la geografia politica del Paese. E' ci sta bene di tutte le tendenze. E ci sta bene così. Chi ha messo in giro voci che noi siamo fascisti o che noi siamo comunisti è in malafede e lo fa semplicemente per guastare la nostra immagine». Prendiamo atto con piacere di queste qualificazioni.

Remo Musumeci

Il più bravo è lo spagnolo De Villota

Il trentaquattrenne pilota ha dominato con la Williams 007 che consentì ad Alan Jones di disputare un ottimo campionato del mondo 1979 - Alle sue spalle l'inglese Edwards, autore di un formidabile inseguimento - Caro-biglietti e tribune semivuote

Dal nostro inviato

MONZA — Analizzata la qualità delle vetture in pista, mai «lotteria» fu denominazione più azzeccata per una corsa automobilistica. Alla fine, la ruota della fortuna si è bloccata sul nome dello spagnolo Emilio De Villota e sul numero 915 serie AD (abbiamo il vincitore) del concorso legato appunto al Gran premio Lotteria di Monza. 300 milioni al possessore del biglietto ed un bravo, grande così, allo spagnolo 34enne di Madrid, variante in un buon curriculum nel ristretto campo dei gentili dell'automobilismo. De Villota disponeva della stessa vettura, la Williams 007, che lo scorso anno permise ad Alan Jones di primeggiare in più d'una occasione nel mondiale della Formula 1.

In questo campionato Aurora, nel quale gareggiavano vetture appunto di Formula 1, al debutto in Italia c'è nell'occasione «aperto» anche alle monoposto di Formula 2, di tutto si può dire fuorché rissa ad appassionare gli spettatori. Le macchine all'atto pratico mostrano, e chiaramente, la propria anzianità e non basta di certo l'impegno ammirevole dei piloti a rendere entusiasmanti le vicende della corsa. Troppa è infatti la disparità nel rendimento delle macchine per premiare la capacità ed il coraggio dei conduttori. Una differenza che si è vista chiaramente anche ieri. De Villota è partito al comando ed è arrivato, quasi indisturbato, allo arrivo. Alle sue spalle premereva l'«815» con l'arrows. La rincorsa del 37enne inglese di Macclesfield era stata encomiabile. Transito in ottava posizione al terzo dei 28 giri in programma, Edwards si rivedeva protagonista di un eccellente recupero. Guadagnava, mediamente, mezzo secondo per tornata ma al dunque, quando si trattava di attaccare De Villota, a quest'ultimo è bastato accelerare per sventare l'insidia. Non una manovra azzardata da parte di De Villota per tardare a vincere la diciassettesima edizione del «Lotteria».

Nota di merito, o meglio d'incoraggiamento, va a Giacomo Agostini. Il bresciano, al debutto sulla pista monzese alla guida di una monoposto, ha per un attimo rigustato l'incanto del pubblico. E' stato però un attimo, un breve momento doveroso per un uomo che pur sempre partiva in prima fila dopo vari anni di anonimato. Poi, in gara, per «Ago» il bel sogno è svanito subito alla partenza quando la sua Williams 007 (vecchia di tre anni), piuttosto che balzare in avanti è partita lentamente mostrando tutta la poca potenza di cui disponeva il motore. Agostini con il succedersi dei giri ha giustamente preferito non forzare. Degli altri che dire. Il cileno Salazar, che comandava la graduatoria del campionato Aurora, non è mai stato capace di ribadirsi quel gran talento a lui, chissà perché, attribuito. Anzi, con una manovra a dir poco spericolata ha ostacolato Agostini che cercava di superarlo. Meglio di Salazar, non c'è dubbio, si sono comportati gli italiani «Gimax» e Zorzi. Ma da questi piloti, ormai, l'automobilismo italiano ha ben poco da chiedere.

Tutt'altro discorso merita invece Michele Alboreto. Il milanese vincendo la corsa riservata alle F.3, settima prova del campionato europeo, si è portato al secondo posto della graduatoria continentale, ad un solo punto dal leader Boutsen ieri finito sotto tredicesimo. La corsa di Alboreto, il suo stile di guida, pulito e al tempo stesso aggressivo, sono state le note liete della giornata motoristica monzese. Alboreto in batteria aveva accusato parecchi guai. Contrattempi che lo avevano costretto a partire nella finale solo in quinta fila, preceduto oltre che

da Rossi e Salmi (vincitori delle batterie) anche da Parini, Coloni, Baiati, Allott, Bianchi e Albertin. A fianco di Alboreto c'era giusto Boutsen e ancora più indietro, addirittura in settima fila, Corrado Fabi compagno di Alboreto nel team Guida TV come il collega al volante di una March azionata dal motore Alfa Romeo.

La corsa vedeva per lungo tempo il predominio di Coloni ma dalle retrovie Alboreto e Fabi risulavano rischian- do ad ogni curva. Il loro coraggio veniva premiato. Baiati e Rossi erano subito at- tardati e quando sembrava che la corsa avesse in Coloni un degno vincitore, ecco il guizzo di Alboreto, un acuto che faceva scattare all'impieto nell'ovazione i tifosi. La nera March-Alfa Romeo si avvicinava sempre più all'az-

Le classifiche

Gran Premio Lotteria:
1. EMILIO DE VILLOTA (Williams) che compie 182,499 chilometri in 48'43"12 alla media oraria di km. 200,003; 2. Edwards (Arrows) a 1'3. Agostini (Williams) a 1'01"29; 3. Nusselt (Fittipaldi) a 1'03"22; 4. Smith (Surtees) a 1'47"81.

Il giro più veloce di De Villota ed Edwards in 1'42"20 alla media di chilometri orari 204,105.

Formula 3:
1. MICHELE ALBORETO (March-Alfa Romeo) che compie 198 chilometri e 600 in 32'51" alla media di km. 182,571; 2. Coloni (March) a 31 centesimi; 3. Corrado Fabi (March-Alfa Romeo) a 1'01"29; 4. Allott (Martini-Toyota) a 8'80; 5. Jellinski (Italt-Toyota) a 17"88.

Lino Rocca

Dopo il G.P. d'Olanda, quinta prova del motomondiale

Per Rossi ancora qualche speranza

Lucchinelli fermato solo dalla jella - I piloti italiani hanno tutti corso «in difesa»



Graziano Rossi, secondo ad Assen.

Per gli avversari di Kenny Roberts qualche speranza si è riaccesa sulla pista di Assen, ove si è disputata la quinta prova del campionato mondiale motociclistico. Credere che queste speranze siano tante sarebbe davvero assurdo; tuttavia la battaglia d'arresto dell'americano e la vittoria dell'olandese Middelburg, con Graziano Rossi e Franco Uncini piazzati, ha determinato una classifica del mondiale nella quale Graziano adesso è secondo ad una distanza ragionevole da Roberts: sono 15 i punti che dividono il campione del mondo dal pilota di Pesaro, tanti quanti ne vengono assegnati ad un vincitore. Naturalmente se si tiene conto che tra il vincitore e il secondo di ogni Gran Premio la differenza dei punti assegnati è soltanto di 3, appare in tutta la sua difficoltà la possibilità per Rossi, di passare davanti all'americano quando restano da disputare — per la classe 500 — soltanto altre 4 gare forse cinque, se sarà recuperato il Gran Premio d'Austria. In ogni caso per Rossi, e per il team Nava-Ollo Fiat, qualche speranza c'è ancora e tutti siamo autorizzati a prenderla in considerazione.

Nella corsa di Assen molto sfortunato è stato Marco Lucchinelli. La sua partenza era stata disastrosa. Il giovanotto di Cepurano aveva reagito con grinta e, al secondo passaggio, dopo rimonte spettacolose, era in seconda posizione e sembrava ormai imminente il balzo definitivo al comando della corsa verso la clamorosa vittoria, che avrebbe — quella sì — messo in crisi la leadership di Kenny. Marco ha invece dovuto arrendersi proprio in quel momento: la visiera del casco gli si è appannata, l'ha strappata, si è precipitato al box per rimediare con un paio di occhiali da sole, ma di lì

a poco ha dovuto definitivamente arrendersi. Jella peggiore il motociclismo — dove è in gioco la vita — ne conosce, eccome, ma la perfidia di quella che ha fermato Lucchinelli non è davvero poca.

Oltre Rossi, Uncini, e in definitiva anche Lucchinelli, gli altri piloti italiani, due dei quali in lizza per il titolo mondiale, non hanno molto brillato. Tuttavia sia Lazzarini (nelle 250) che Bianchi (nelle 125) in virtù di una corsa piuttosto improntata alla difesa di un risultato minimo, piuttosto che perdere ogni possibilità mondiale, hanno ottenuto quel «minimo» cui puntavano e la loro corsa va di certo giudicata sostanzialmente positiva.

Soddisfacenti anche il risultato ottenuto in questo Gran Premio d'Olanda dalle case motociclistiche italiane. La Bimota, giovanissima industria di Rimini, che elabora principalmente le Yamaha, ha vinto con Ekerold nelle 250 e con Lavado nelle 250; la Minarelli con Nieto nelle 125.

Certo, sul piano tecnico la più grande soddisfazione in Olanda l'ha avuta l'ingegner Jörg Müller per aver messo in condizioni di vincere la «privata» Yamaha di Jack Middelburg, della quale ha fatto il telaio lo specialista Niko Bakker. La macchina forse s'è trovata avvantaggiata dalla scelta fatta da Middelburg a proposito di gomme, al momento della partenza: di fronte all'incertezza, mentre ancora pioveggiava, ha scelto le gomme da asciutto e, poiché la pioggia ha cessato di cadere durante il primo giro, s'è trovato molto avvantaggiato sugli avversari.

Eugenio Bomboni

Bella corsa a San Siro-galoppo

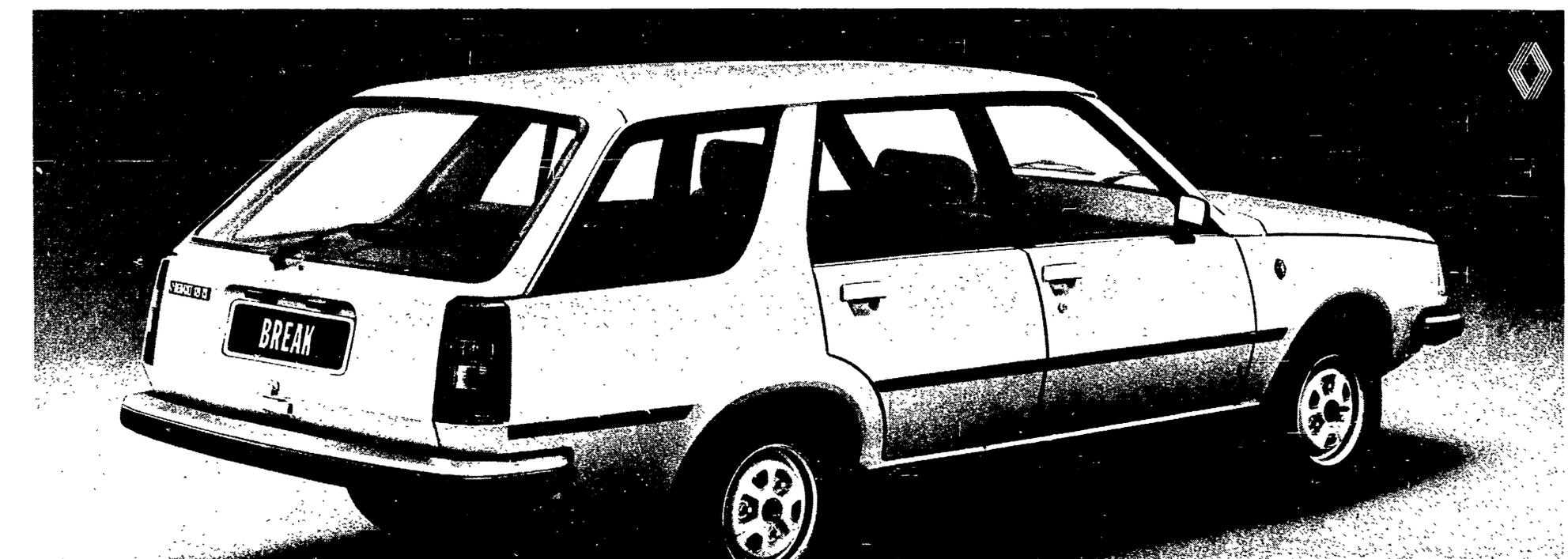
Fugge subito Quiver Suo il «Monterosa»

MILANO — Il vecchio Rue de la Paix si è battuto con o- rone ma non ce l'ha fatta a raggiungere Quiver fuggito in partenza nel Premio Monterosa ieri a San Siro. Era partito favorito il portacolori di Ettore Tagliabue in questa tradizionale maratona d'estate: i bookmakers lo offrivano a tre quinti su Callebaut e Calegher a due e mezzo; mentre Quiver era dato a sette e Moro Bai a dodici contro uno.

Al via assumeva il comando Quiver su Rue de la Paix, Callebaut, Galegher e Moro Bai. Treno abbastanza lento per un chilometro circa poi Quiver si allungava in un'azione più decisa e Rue de la Paix, che era scivolato al quarto posto, rientrava lungo lo steccato in seconda posizione avendo al largo Moro Bai. Sulla curva Quiver continuava a condurre con tre lunghezze di vantaggio su Rue de la Paix, che era seguito da Calegher Callebaut e Moro Bai, più staccato e già fuori corsa.

In retta d'arrivo Rue de la Paix puntava deciso su Quiver, seguito da Calegher, al largo del quale si preparava al finale anche Callebaut. Passata l'intersezione delle piste Rue de la Paix avvicinava Quiver che però allungava e si sottraeva all'assalto. Intanto si faceva luce al centro pista Callebaut che, pur segnando un paio di scatti, si avvicinava minaccioso a Rue de la Paix.

Vinceva alla fine Quiver per una lunghezza su Rue de la Paix che lasciava terzo, pure per una lunghezza, Callebaut. Quarto a ben sei lunghezze Calegher. Il vincitore ha coperto i trentadue metri del percorso in 3' e 18". Le altre corse sono state vinte da Riso Amaro (secondo Sydney Sid), Lanai (secondo Barbacido), Pimba (secondo Nossi Iranza), Matricaria (secondo Avenue Kieher); Idea (secondo Dornach); All Pines (secondo Seisatana); Doles House (secondo Harvey).



Due versioni e due cilindrate (1397 e 1647 cc) per un "break" con le prestazioni e il confort di una vettura da Granturismo.

Break Renault: più spazio alla bellezza

Bellezza e... spazio e volontà nel "break" di Renault. Spazio e bellezza in una vettura armoniosa nelle linee e nelle forme, che accoglie alla grande la famiglia che cresce e il carico che prende il suo volume. Il risultato è un interno che garantisce confort ideale per cinque persone oppure volume di carico davvero eccezionale (da 475 a 1560 dm³) per bagagli dalle dimensioni e dalle forme anche imprevedibili.

La sicurezza di guida è assicurata da una lunga serie di punti di forza: aerodinamica, trazione anteriore, freni a disco anteriori, doppio circuito frenante, dispositivo sicurezza bambini alle porte posteriori, abitacolo indeformabile.

Nelle due versioni, TL da 1397 cc e TS da 1647 cc, l'equipaggiamento raggiunge livelli di assoluta completezza e, sulla TS, di grande lusso e raffinatezza: sedili regolabili con poggiatesta e rivestimento in panno di velluto, tappeto del bagagliaio in moquette rinforzata, retrovisore esterno sul lato conducente regolabile dall'interno, orologio al quarzo, lunotto termico, tergicristallo posteriore e luci di retromarcia.

Le Renault sono lubrificate con prodotti elf

RENAULT

