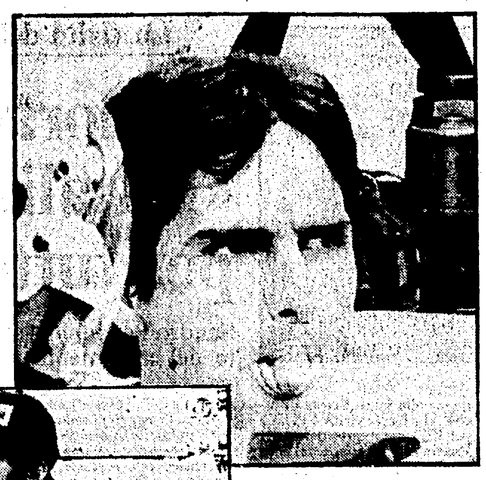
Oggi le qualificazioni per il G.P. del Nevada

Il polemico mondiale di formula 1 termina col gioco d'azzardo

Tre piloti si contendono l'iride nel parcheggio di un hotel di lusso di Las Vegas - Tutto obbedisce alla logica del profitto



«Las Vegas non è un gran premio, è uno scherzo» — dice Jacques Laffite, pilota della Ligier, terzo nella graduatoria mondiale della formula uno. Pesante il giudizio di Alan Jones, alfiere della Williams, campione del mondo in carica alla sua ultima corsa (stando almeno alle dichiarazioni ufficiali dell'australiano) nell'Olimpo dei drivers: *«Chiuderò la carriera nel parcheggio di un hotel. Che delusione!»*. Sferzante anche Elio De Angelis corteggiato da molti *team*, fra i quali l'Alfa Romeo: *«Ora, insieme a Long Beach e a Montecarlo, brucerei anche la pista di Las Vegas. I circuiti cittadini fanno schifo»*. Opinioni che riflettono la preoccupazione generale sulle scelte dei responsabili della massima formula automobilistica.

Scelte che sottintendono solo la filosofia del profitto, che ubbidiscono alla logica del *«busines-show»*. Non hanno più niente da spartire con lo sport. E il parcheggio-circuito del Cesar's Palace, un budello di cemento lungo 3600 metri, circondato da barriere di cemento e composto da 14 curve, rispetta i canoni classici del messaggio pubblicitario americano: *«Una promessa, una grande promessa è l'anima di un annuncio»* è solito ripetere Stanley Resor della J. Walter Thompson Co. di Madison Avenue a New York.

Cosa promette il gran premio del Nevada che si correrà sabato prossimo? Ai telespettatori di 40 reti televisive riserva un finale mondiale thrilling. Tre piloti combattono per il titolo iridato; Carlos Reutemann, argentino, 39 anni, a punti 49; Nelson Piquet, brasiliano, 29 anni, a quota 48; e infine Jacques Laffite, francese, 39 anni, a livello 43. Tutti e tre possono vincere il mondiale. Giocheranno le loro chances su una pista che possiede i giusti ingredienti del gioco d'azzardo. Ogni cosa è in perfetta sintonia con la capitale del divertimento, la Disneyland dei ricchi di tutto il mondo.

Protagonisti del giallo televisivo sono ovviamente i piloti costretti, per due ore, a girare come trottole senza un vero rettilineo che conceda qualche attimo di relax. Un fatto è certo: sarà una corsa massacrante dove è facile perdere la concentrazione, una gara ricca di colpi di scena dove gli incidenti fanno parte della sceneggiatura.

Chi vincerà? Piquet ha tutto per andare in testa e vincere il titolo. Ha una macchina maneggevole e che, nelle prove private di Croix-en-Ternoix e sulla pista di Montreal, è risultata più efficiente della Williams. Le curve lente, numerose e il tracciato tortuoso la pongono un gradino sopra gli altri bolidi. Laffite, l'outsider, sembra tagliato fuori dal mondiale. Vincerebbe solo se Nelson e Carlos non riuscissero a finire in zona punti. L'ipotesi, su un circuito vero, è assurda, ma a Las Vegas tutto è possibile. Anche i turbo dovrebbero essere fuori gioco, ma quando l'artefice è il gioco d'azzardo, dobbiamo aspettarci qualsiasi risultato.

Per Gilles Villeneuve, il pilota della Ferrari, è rimasto entusiasta di Las Vegas: *«Una pista divertente e soddisfacente»*. Come nel gran premio del Canada avrà la possibilità, perché nessuno ha il coraggio di fermarlo, di esibirsi nei suoi show. A Montreal, è bene ricordarlo, ha corso su una pista scivolosa con il «baffo» alzato sugli occhi. Non si è minimamente preoccupato che l'appendice anteriore staccandosi (come è avvenuto), potesse mettere a repentaglio la vita di altri piloti (nessuno, per fortuna, si trovava nel suo raggio d'azione) e quella degli spettatori durante i suoi numerosi passaggi davanti ai box. Una volta sul podio il ferrarista ha dichiarato: *«Se mi fossi fermato a cambiare il baffo, non sarei arrivato terzo. Un piazzamento che rende felici i miei tifosi»*.

Non c'è dubbio che il rischio sia una componente delle corse automobilistiche. I piloti, quelli seri, lo sanno e hanno lottato per avere macchine e circuiti sempre più sicuri. Il vero pericolo dei gran premi sta nell'accettare che degenerino a mero spettacolo, che i piloti acconsentano di essere i nuovi gladiatori del moderno Circo Massimo. Abbiamo assistito, quest'anno, a due fatti emblematici. Quello di Ecclestone, il «padrino» degli assemblatori inglesi, che obbliga lo starter di Zolder a dare il «via» con un meccanico in pista: Dave Lukett viene così schiacciato tra due vetture. Il secondo riguarda Villeneuve che a Montreal antepone un buon piazzamento alla vita umana. Fatti che danno ragione a chi considera le corse automobilistiche una competizione disumana.

Un problema che non tocca gli organizzatori del gran premio di Las Vegas, una città costruita nel deserto del Nevada da «Cosa nostra». Dice, con drammatica sincerità, Bob Malloran, il boss della sezione sportiva del Cesar's Palace: *«Ci serviamo dello sport, qualunque sia, per attirare nuovi clienti. Speriamo solo che le 45 mila sedie della tribuna siano occupate da un sedere che paghi. I mass-media di tutto il mondo ci daranno una mano. Paura di qualche incidente? No, anche le emozioni si pagano»*.

Sergio Cuti

NELLA FOTO: Carlos Reutemann e Nelson Piquet

Prove libere: è Jones il più veloce

LAS VEGAS — Anche se si trattava di prove libere, e quindi di un test non molto attendibile, una forte delusione è arrivata ancora una volta dalla Ferrari: Pironi è soltanto dodicesimo, mentre Villeneuve è 15°. In compenso si sono ben comportati Bruno Giacomelli, sulla Alfa Romeo, ottenendo il quarto tempo con 1'24''73, e De Angelis, con la Lotus, il quinto, in 1'24''93. Insoddisfatto dell'esito di questa prima sessione è invece il brasiliano Nelson Piquet, un altro degli aspiranti al titolo mondiale, che con la sua Brabham ha girato nel nono tempo, di 1'25''65. Ecco la graduatoria: 1) Alan Jones (Williams) 1'22''10; 2) John Watson (MP 4) 1'23''37; 3) Reuteman, (Williams) 1'24''37; 4) Bruno Giacomelli (Alfa Romeo) 1'24''73; 5) Elio De Angelis (Lotus) 1'24'93; 6) Jacques Laffite (Talbot-Ligier) 1'25''09; 7) Alain Prost (Renault) 1'25''16; 8) Nigel Mansell (Lotus) 1'25''23; 9) Nelson Piquet (Brabham) 1'25''65; 10) Jean-Pierre Jarier (Osella) 1'26''12; 11) Patrick Tambay, (Talbot Ligier) 1'26''13; 12) Didier Pironi, (Ferrari) 1'26''35; 13) Alboreto, (Tyrrell) 1'26''44; 14) Eddie Cheever, (Tyrrell) 1'26''91; 15) Gilles Villeneuve, (Ferrari) 1'26''91.

Nella foto in alto: Jones

Oggi il Giro di Romagna, sabato il «Lombardia»

Saronni e Moser a Lugo senza troppa convinzione

La corsa valida per il campionato italiano a squadre interessa molto alla Bianchi che insegue la Famcucine e a Baronchelli

Nostro servizio

LUGO — Oggi il Giro di Romagna, fra tre giorni il Giro di Lombardia: come a dire che la chiusura della stagione ciclistica è imminente. Una stagione in cui molti corridori hanno preso il treno delle vacanze con largo anticipo: dopo il Campionato del mondo (era il 30 agosto) l'iridato Maertens non s'è più visto e il signor Hinault altrettanto, fatta eccezione per il Gran Premio delle Nazioni in cui è clamorosamente precipitato. È in pantofole anche il giovane De Wolf, vincitore del «Lombardia» 1980 e dell'ultima Milano-Sanremo, due settimane fa a Ravenna è giunta la bicicletta di De Vlaeminck ed è rimasto a casa il ciclista, e tanti sono i casi di completo disarmo, di uomini che già nel mese di luglio avevano le gambe di gelatina. Da noi c'è un Battaglin bruciato dal fuoco del Vuelta spagnola e del Giro d'Italia: due trionfi, ma anche timore che il vicentino non riesca più a risollevarsi, c'è un Saronni con un bilancio deludente, c'è un Baronchelli al di sotto del rendimento fornito lo scorso anno, c'è un Moser logorato da mille battaglie. Presto tireremo le somme del 1981, ma sappiamo fin d'ora che nel nostro rendiconto avremo un cielo senza stelle.

È una situazine allarmante, è un ciclismo che tradisce le aspettative. Gente ai bordi della strada ce n'è ancora, nel recente Giro dell'Emilia abbiamo notato migliaia e migliaia di tifosi, però è vivo il pericolo del distacco, è presente il richiamo di un profondo cambiamento. I facioni si limitano a criticare i corridori e basta. Certo, anche i corridori devono avvertire con coscienza la delicatezza del momento sino a diventare parte dirigente per salvaguardare la loro professione, devono correggere alcune deviazioni per non passare dalla ragione al torto: per esempio non è ritirandosi in massa che si difende il mestiere, anzi questo calendario folle, queste pazzie degli organizzatori si combattono con scelte opportune, con l'obiettivo di mantenere la forma, con tempi di lavoro umanamente accettabili per onorare sempre la bandiera.

Siamo stanchi dei discorsi a binario unico e delle prediche dei moralisti da quattro soldi. Per salvarsi e per crescere lo sport della bicicletta deve mutare rotta. C'è un dilettantismo ipocrito e c'è un brutto professionismo anche perché mancano gli educatori, perché molti di coloro che guidano i corridori non sono all'altezza del compito loro affidato. E chi sta ancora più in alto continua a sbagliare. È un miscuglio di tipi che badano esclusivamente al proprio orticello e sempre a proposito del calendario si cerca di buttare polvere negli occhi promettendo un ridimensionamento nel 1983: intanto per l'82 sarà la solita canzone, il solito malvezzo, vedere per credere il Giro che rimane appiccicato al Tour e viceversa.

Il 4 novembre Agostino Omini incontrerà Torriani e Levitan a Roma, ma temiamo che questa riunione dia scarsi risultati, temiamo un'estate senza forestieri al Giro e senza italiani in terra di Francia. Per portare ordine nel disordine, come ha promesso in un'intervista all'Unità, il presidente della Federciclo dovrà quanto prima passare dalle parole ai fatti, dovrà creare un fronte di uomini decisi a lottare con serietà e competenza. Le mezze misure creano il prurito, ma non guariscono i mali.

Il Giro di Romagna, dicevamo, una corsa di 202 chilometri con le salite del Trebbio, del Meneghina e del Monticino è un traguardo che assegnerà anche lo scudetto tricolore. Candidata al titolo la Famcucine di Moser (59 punti) seguita dalla Bianchi Piaggio di Baronchelli (41). In terza posizione la Hoonved Bottecchia (35). Saronni, Mantovani e Martinelli sperano di vincere in volata, Vandi e Amadori vorrebbero essere profeti in patria, Bombini è i «leader» dei giovani e in un ciclismo di semidivi tutto può capitare.

Gino Sala

La Rai difende la sua decisione di vendere partite alle «private»

ROMA — Il consiglio d'amministrazione della Rai ha ratificato ieri l'operato della consociata SACIS che ha stretto — nelle settimane scorse — accordi con alcune tv private alle quali vende partite del campionato di calcio da trasmettere in differita e in ambito locale. La SACIS ha ritenuto, in questo modo, di agire correttamente nell'ambito dei recenti accordi Rai-Lega calcio; alcune società hanno invece protestato (e la Lega si è fatta interprete dei loro risentimenti) ritenendo leso il loro «diritto di proprietà» sulle partite e la possibilità di fare accordi diretti — come in alcuni casi è già avvenuto — per la cessione dei diritti di trasmissione delle partite alle Tv private.

Ieri, ascoltata una relazione del direttore generale De Luca, il consiglio ha approvato i criteri con i quali la SACIS ha sottoscritto accordi con le Tv private «Videodelta», del Gruppo Mondadori, e «Telecapri». Su richiesta del consigliere compagno Ignazio Pirastu è stata disposta una verifica dei contratti per evitare situazioni di privilegio. Inoltre è stato dato mandato al presidente Zavoli e al direttore generale di «dirimere i problemi insorti con il Coni, la Federcalcio e la Lega al fine di salvaguardare, ribadendoli, i diritti dell'azienda non pregiudicando quel positivo rapporto con il mondo del calcio e dell'emittenza privata locale». Insomma la Rai non rinuncia ai suoi diritti e propone di risolvere in spirito di collaborazione le controversie nate con alcune società.

Allo stesso tempo l'azienda di viale Mazzini ha chiesto che sia salvaguardato il suo diritto di esclusiva per la ripresa e la trasmissione delle partite di calcio sino alle 22.30 del giorno successivo a quello dell'avvenimento sportivo.

Il Consiglio ha deciso anche la nomina di Gilberto Evangelisti alla direzione del «pool». Martellini resta primo telecronista del calcio.

Stasera a Milano un nuovo meeting della Rinascita

Stecca, Cevoli e Cherchi promessa di spettacolo

Affronteranno rispettivamente il cileno Molina, l'elvetico Arati, lo spagnolo Antich - Sanremo vuole un mondiale con Hagler

«...Sono pronto a difendere il mio titolo dal mese prossimo Doc, accetto tutti...». Così ha parlato, nei giorni scorsi, Marvin «Bad» Hagler campione del mondo dei medi. Sul volto cupo del terribile meraviglioso pelatone brillava un insolito sorriso che, però, non prometteva nulla di buono ai suoi futuri sfidanti. Secondo l'avvocato, dottor Bob Arum, «boss» della «Top Rank», questi probabili «challengers» sarebbero cinque, ossia l'argentino Juan Roldan, campione del Sudamerica che sembra il sosia del nostro Rocky Mattioli e il coreano Chong Pal Park, il «nuovo» Ki Soo Kim del «boxing» dell'estremo oriente, che però non piace agli «sponsors» delle grandi catene televisive statunitensi «ABC», «GBS», «NBC». Poi ci sono Dwight Davison di Detroit, Michigan, che possiede il «punch» ma ancora scarsa personalità e Frank Fletcher di Philadelphia, Pennsylvania, pure assai potente ma scarso di esperienza. Infine l'inglese Tony Sibson, campione d'Europa, il tozzo carro armato che di recente ha schiacciato il glorioso Alan Minter. Siccome Sanremo aspira da tempo a presentare un mondiale con Hagler e l'impresario Rodolfo Sabbatini lavora da mesi intorno a questo progetto, ebbene sotto il profilo turistico, dato che la Riviera attira da sempre i cittadini britannici, lo sfidante più adatto sembra Sibson, si capisce se il randellatore di Leicester il prossimo 24 novembre, in un'arena di Wembley, respingerà l'assalto di Nicola Girelli, l'atletico ragazzo che vive a Roma dotato di una buona scherma, di un sinistro micidiale, diretto da un saggio, abile manager, Benito Viligiardi capace di ben guidare i pugili più difficili.

Richiesto dall'America, anzi da promoters californiani, sembra sia il riminese Loris Stecca, peso piuma, che stasera nel «Palazzetto» di Milano sosterrà il «clou» del quarto giovedì della «Italboxe» di Girardello e Mornese. A Stecca viene opposto il cileno Hector Molina, che vive in Spagna dove è il collaudatore di giovani in ascesa e che non bisogna confondere con il più pesante ed anziano connazionale Mario Molina già visto a Milano sempre nel «Palazzetto», nel 1975 quando perse con Ernesto Bergamasco. Questo Hector Molina, nato l'undici novembre 1948, è un perditore che però raramente cede prima del limite pur essendosi misurato con Antonio Guinaldo e Pedro Nino Jimenez, con l'inglese George Feeney, peso leggero e con Manuel Masso, con José Luis Heredia, Esteban Eguia e tre volte con il martellatore Roberto Castanon che, mai, riuscì a stenderlo in 26 rounds complessivi. Loris Stecca giovane promettentissimo ma impetuoso e non tanto esperto, deve fare attenzione a questi «routier» del ring, a questi guastatori per non rischiare la mala sorte toccata all'inglese Charlie Magri martedì notte finito k.o., con «Monita» Diaz un «class B» dei pesi mosca.

Nel «Palazzetto» torna anche il mediomassimo Walter Cevoli uscito pure lui dalla pregiata palestra «Libertas» di Rimini che, nel passato, presentò assi del dilettantismo come il gallo Elweis Rodriguez, i leggeri Libero Missirini, Aroldo Montanari e Duilio Bianchini, il medio Benito Totti, inoltre Magnani e Alfredo Neri medaglia di bronzo agli europei del 1934 a Budapest nelle «160 libbre».

Chiusa la breve stagione di Righetti, il maestro Ghelfi ha preparato adesso Franco Canini, Roberto Masini, Umberto Morri, Loris Stecca e Walter Cevoli tutti visti a Milano. Anzi i giovedì dell'«Italbox» si stanno tramutando in un «festival» della «boxe» riminese. Walter Cevoli, più abile che potente, troverà stavolta nelle corde lo sfuggente Bruno Arati, un longilineo dal discreto destro, residente a Berna. Per Cevoli si tratta di un collaudo in vista del campionato d'Italia con Cristiano Cavina probabilmente a Bologna.

Torna anche il piccolo sardo Franco Cherchi, un «southpaw», opposto al peso gallo iberico Martin Antich mancato la settimana scorsa. Tra due giovani pesi mosca invitti, Mario Bitetto e Cherchi, è in vista nel futuro un interessante sfida. Il battagliero mediomassimo milanese Mauro Galmozzi e Francesco Campi, un varesino diretto dal manager svizzero Sbiroli, apriranno questo ennesimo «meeting» della speranza che inizierà alle 21.15 circa. Difficile dire se la diffidente folla milanese incomincerà a partecipare a questo tentativo di rinascita.

Giuseppe Signori

Il 104 Peugeot ha colpito ancora: la nuova gamma '82 attacca i consumi e mostra le sue doti sportive.

IL COLPO DELL'ANNO.

L'ARMA VINCENTE: LA QUINTA MARCIA.

Ormai nel "giro" si sa: in fatto di risparmio, il colpo dell'anno porta la firma del Peugeot 104. Nell'impresa, fondamentale la presenza del 950 cc, un modello che si fa apprezzare per economicità e bassi consumi. Notati anche il forte temperamento sportivo e la maggior potenza degli altri due modelli da 1200 e 1400 cc. Ora hanno la quinta marcia: un'arma in più per ridurre i consumi di carburante.

UN LAVORO BEN FATTO.

La gamma del 104 è formata da 6 modelli, un'ampia scelta di cilindrate e versioni, tutti convenienti ed ognuno con la sua specializzazione: familiare, sportiva, elegante. Per infliggere un duro colpo ai consumi, il 104 Peugeot ha impiegato anche dei nuovi rapporti di trasmissione del cambio già collaudati sulla Vera, una automobile sperimentale che è un vero e proprio laboratorio viaggiante.

GIU' LA MASCHERA!

E il 104 mostra il suo nuovo volto. Giù la tradizionale mascherina e su quella nuova. Via i cerchioni precedenti, ed ecco quelli dal design più attuale. Ultimo tocco, lo specchietto retrovisore, nero, antiriflesso: per non essere mai sorpresi alle spalle.

104 PEUGEOT NUOVA GAMMA '82.

Nella gamma del 104 Peugeot trovi quattro modelli da 950 cc, un modello da 1200 cc a 5 marce, un modello da 1400 cc a 5 marce, nelle versioni a 3 o 5 porte, a partire da Lire 5.700.000 compreso IVA e trasporto presso tutti i concessionari Peugeot. Finanziamento nuovo e usato PSA Finanziaria Italia S.p.A.