

Il padre-padrone dell'Avellino lo ha rimpiazzato con Veneranda

# Sibilia fa cadere la prima testa: licenziato Marchioro

L'accordo con il nuovo tecnico raggiunto sulla parola (pare che l'ingaggio sarà di 80 milioni)

Calcio



Dal nostro inviato

AVELLINO — Il commendatore Sibilia padre-padrone dell'Avellino ha aperto le danze: dall'Irpinia ha così mosso quest'anno i primi passi il logoro quanto lugubre valzer delle panchine. Dopo 450 minuti di campionato il sodalizio irpino ha dato il benvenuto a Marchioro. Convocato d'urgenza al capezzale della squadra in veste di taumaturgo Ferdinando Veneranda, 41 anni, un discreto passato da calciatore, una buona carriera da allenatore di squadre provinciali: Campobasso, Marsala, Palermo, Verona e Foggia le squadre che lo hanno avuto come «pilota».

Marchioro, quindi, chiude con notevole anticipo la stagione calcistica '82-'83; è la prima vittima di un costume tutto da

rifondare. È probabile ora che, superato l'imbarazzo della prima mossa — un imbarazzo più forte quest'anno dopo il pianto greco delle società (di quelle stesse società, cioè, che si permettono il lusso di pagare due non più allenatori nel corso della stessa stagione) sul «basso» costo dei biglietti popolari — qualche altro presidente cerchi di disfarsi dell'allenatore così, non fosse altro per offrire un capro espiatorio ai propri errori, per proporre una testa agli indispettiti tifosi.

Marchioro è stato il primo allenatore siliurato, ne seguiranno altri, vedrete. Quegli stessi, forse, che ora siedono su telluriche quanto bollenti panchine: Giacomini, Pace, tanto per fare dei nomi...

Svelti i convenevoli, rapida l'intesa (sulla parola) tra Veneranda e il presidente del sodalizio irpino. Fonti ufficiose parlano di un ingaggio di circa ot-

tanta milioni. Il nuovo allenatore non ha perso tempo, già ieri pomeriggio, a poche ore dall'arrivo nel capoluogo irpino, si è presentato al campo per conoscere i giocatori e per dirigere il primo allenamento. Debutterà su una panchina di serie A domenica, contro la Fiorentina. Un battesimo indubbiamente ricco di insidie, ma anche di affascinanti quanto appetitose suggestioni. Veneranda è consapevole dei rischi e degli eventuali vantaggi che potrebbero derivargli dalla nuova esperienza, non è intenzionato a bruciare la più importante occasione della sua carriera. Sentitelo.

«L'Avellino mi offre una grossa occasione e farò di tutto per non sciuparla. Allenare una squadra di serie A è l'ambizione di tutti gli allenatori. Realizzare questo sogno ora è toccato a me, farò del mio meglio per di-

Marino Marquardt

Automobilismo



## La sicurezza divide FISA e costruttori

MILANO — Mentre i stampa di Formula 1 stanno preparando i bolli del 1983 a Parigi al discusso di sicurezza. I responsabili dei circuiti hanno già fatto sapere alla Fisa (Federazione internazionale sport auto) che si rifiutano di organizzare i prossimi gran premi se le macchine non risulteranno più lente di quelle che hanno corso quest'anno. Non vogliono, in sostanza, spendere soldi per adeguare le piste alle maggiori velocità dei bolli a spingere perché siano gli stessi costruttori a trovare le soluzioni tecniche che rallentino le vetture di formula uno.

Non solo: c'è guerra aperta anche fra i costruttori e l'autorità sportiva. I costruttori, infatti, avevano avanzato delle proposte per nuovi rotocci alle prossime macchine e nel frattempo chiedevano di propagandare per altri due anni il cosiddetto «patto della concordia». Il presidente della Fisa, Jean Marie Balestre, non si è detto d'accordo con la proroga richiesta e ha rinviato il riesame delle proposte sulla sicurezza in altra riunione della commissione esecutiva.

La Foca (l'associazione degli assembleatori inglesi) e i eleganti (Renault, Ferrari, Alfa Romeo, Osella e Toleman) si erano trovati d'accordo su queste modifiche: il peso (565 kg invece degli attuali 580), l'altezza delle «minigonne» (10 cm. invece di otto), la limitazione dei serbatoi di benzina a 220 litri e l'impegno di partecipare al 50% (con un massimo di 110 milioni di lire a circuito) alle spese per i lavori di miglioramento dei circuiti.

Accordo pieno invece sulle 17 gare del '83, ecco il calendario: 12 febbraio e 13 marzo (G.P. del Sudafico); 13 marzo a Rio (G.P. del Brasile); 27 marzo a Long Beach (G.P. USA-est); 17 aprile a La Calette (G.P. Francia); 1° maggio a Montecarlo (G.P. Monaco); 22 maggio a Spa (G.P. Belgio); 5 giugno a Detroit (G.P. USA); 12 giugno a Montreal (G.P. Canada); 10 luglio a Digione (G.P. Svizzera); 17 luglio a Silverstone (G.P. Gran Bretagna); 31 luglio a Hockenheim (G.P. Germania); 14 agosto a Zellwag (G.P. Austria); 28 agosto a Zandvoort (G.P. d'Olanda); 4 settembre a Monza (G.P. d'Italia); 25 settembre a New York (G.P. USA) e il 9 ottobre a Las Vegas (G.P. USA).

Il pilota francese entusiasta della nuova macchina

## Dopo il record Arnoux dice: «Con la Ferrari tutto diventa possibile»

Abbassato il primato della pista di Fiorano (1'06"47) che apparteneva a Didier Pironi (1'06"91) dopo soli quattro giorni di prove

MARANELLO — Girare alla media di oltre 162 km/ora in una pista come quella di Fiorano non è impresa da poco e René Arnoux lo ha fatto quasi subito, al quarto giorno di permanenza in veste ferrariana. Il nuovo primato era già nell'aria.

«Vedrai che René — ci aveva detto uno dei meccanici — appena affonda l'acceleratore fa saltare tutto». Lo stesso Arnoux, lunedì, prima di andare in pista, aveva fatto capire che avrebbe stata una giornata positiva: «Penso proprio di poter fare un regalo a questo pubblico che mi segue con assiduità: mi sento in forma, ben riposato e con una vettura così tutto è possibile».

Il francese aggiungeva altri 22 chilometri al 500 fatti nei giorni precedenti e, quindi, in chiusura di giornata eccoli i cronometri bloccati sul nuovo limite: 1'06"47 che equivale ad una media — sui tremila metri del circuito — di 162,468 km/ora. Ben 44 centesimi di secondo meglio di Pironi (1'06"91). Una ascesa veramente vertiginosa per il neoferrariista il quale anche ieri nell'ultima giornata di test, prima del meritato riposo, ha dimostrato di essere ormai ottimamente amalgamato con la monoposto turbo moderna. «Ho fatto solo 16 giri — ci ha detto — poiché

il programma stabilito per le prove in pista era ormai esaurito. Il lavoro proseguirà ora in officina. Per quanto riguarda il nuovo limite, devo dire che non mi è stato difficile; è venuto in modo naturale. Lo avevo detto che con questa monoposto non ci sono problemi, si può fare tutto».

«Anche vincere un mondiale? — E ovvio. Si tratta del nostro obiettivo. Già lo pensavo prima di venire alla Ferrari, non ora che ho potuto toccare con mano la mia convinzione che non fatto che rafforzarsi. In quattro giorni e mezzo di lavoro alla Ferrari ho capito che non ci sono limiti. Questi «test» sono stati molto importanti perché mi hanno consentito di abituarci ad una pista che è difficilissima. Già Tambay e Pironi me lo avevano anticipato, ma ora penso di aver già capito alcuni suoi segreti».

Va detto che l'impresa di Arnoux a scavalco della Ferrari 126/C2B è stata ottenuta in condizioni di normalità, nel senso che la monoposto «calza» delle Goodyear normali, ovvero non da tempo. Il francese durante questa sua permanenza a Maranello ha provato tutte le soluzioni che progettisti e tecnici hanno elaborato sulle 126 C. Modifiche più sostanziali che apparesenti che coinvolgono il telaio, la carrozzeria, le sospensioni, il cambio, lo stesso propulsore, senza dimenticare i froni e le gomme ai quali sono stati dedicati dei test particolari con l'assistenza dei tecnici Goodyear e Brembo.

«In effetti — ci ha detto Arnoux prima di congedarsi — stiamo lavorando su una vettura già affidabilissima, come tutti sapete, con l'obiettivo di un ulteriore salto di qualità».

Una Ferrari, insomma, rinnovata, da alcune soluzioni già uscite dal laboratorio e passate attraverso i test sulla pista di Fiorano, ma che per essere definitivamente compiutamente si dovrà attendere ciò che sarà deciso oggi a Parigi dove è in ballo il futuro della formula 1.

Intanto a Maranello l'opera della Casa con le insegne del cavallino rampante va avanti di pari passo anche in altri settori come quello delle pubbliche relazioni che Enzo Ferrari cura con particolare predilezione. È stato così ospite il senatore Emanuele Macaluso che lo intervistò in veste di direttore del nostro giornale.

Luca Dalora

● Nella foto accanto al titolo ARNOUX

## Il comune di Napoli parte civile per i danni causati al San Paolo

La proposta verrà avanzata dal sindaco, compagno Valenzi - Falso allarme per l'annuncio che sarebbe esplosa una bomba al Centro Sportivo Paradiso - Esposto della società

Della nostra redazione

NAPOLI — Ancora una giornata carica di tensione al Calcio Napoli: minacciata esplosione di una bomba (questa volta non in senso metaforico); presentazione da parte della società di un esposto-denuncia alla Procura della Repubblica; disagio per l'ancora vivace contestazione dei tifosi. Ma procediamo con ordine. In mattina, alle 11,30, il centralista del Centro Sportivo Paradiso ha ricevuto una telefonata — anonima, ovviamente — con la quale si annunciava l'imminente esplosione di una bomba collocata — a detta dell'ignoto interlocutore — in uno dei locali della società. È scattato subito l'allarme. Sono intervenuti gli uomini della «dodicesima Volante», pignola e scrupolosa ispezione nei locali. Due ore col fido sospeso, poi l'annuncio ufficiale: della bomba nessuna traccia.

Sempre in mattinata, chiarito il «giallo», la società ha presentato un esposto-denuncia alla Procura della Repubblica sugli incidenti di domenica. L'iniziativa — come ha successivamente chiarito il direttore generale Bonetto, nel corso di una conferenza stampa — è stata sollecitata dalla necessità della società di tutelarsi e di salvaguardarsi, avendo la medesima ravvisato alcuni segni di premeditazione negli incidenti di Napoli-Roma. Sugli incidenti, Bonetto ha poi reso noto che è stata aperta una indagine da parte del capo dell'ufficio inchieste della Federcalcio, dottor De Biasi.

Contro la pattuglia di teppisti che ha devastato parte dell'anello inferiore delle curve, prenderà posizione anche il Comune di Napoli. Lo ha anticipato il Sindaco, compagno Maurizio Valenzi al quale abbiamo chiesto un parere sugli

atti di teppismo di domenica. «Sono ancora amareggiato — ha detto Valenzi — per quanto ho visto in tv. Gli incidenti del San Paolo sono stati di uno squallore immenso. Teppismo gratuito, che condanno nel modo più assoluto. Ma perché la violenza è tornata al San Paolo, sindaco?»

«Perché questa città che tenta così faticosamente di rialzarsi, pecca ogni tanto di una inciviltà inspiegabile, certamente offensiva verso la stragrande maggioranza dei napoletani che vogliono che Napoli continui nella sua crescita. Purtroppo qui c'è ancora chi distrugge le panchine, chi rovina i cestelli di ferro, chi abbandona pur troppo impuniti gli atti di teppismo. È assurdo, veramente assurdo...»

Martedì prossimo il Napoli esprimerà in Coppa UEFA i tedeschi del Kaiserslautern.

«Mi auguro che non si ripetano più simili episodi e che quin-

di l'immagine di Napoli non venga infangata nuovamente. Mi auguro che i tifosi riflettano, ma soprattutto spero che la polizia, nel deprecabile caso di incidenti, intervenga prontamente».

Sensibilizzerai il questore? «No. L'interesse deve venire da quelli che prestano servizio allo stadio: c'è stato un ritardo domenica. Ho visto in tv teppisti, erano pochi. Rompevano i sedili e scagliavano i sassi. La polizia è intervenuta quando tutto quel settore era ormai distrutto».

Il Comune sposterà denuncia? «Proporrò subito in sede comunale la costituzione di parte civile: lo stadio è proprietà del Comune ed ha subito danni. Sì, bisogna costituirsi parte civile».

C'è un'altra storia: la guerra Ferraiuno-Juliano... «La trovo semplicemente ridicola».

m.m.

## Stohr all'avanguardia con la «guida sicura»

MIANO ADRIATICO — Le statistiche parlano di circa 10 mila morti per incidenti stradali ogni anno in Italia. Il pericolo sulle strade è una sorta di guerra strisciante che noi tutti automobilisti ci troviamo ogni giorno a dover combattere. Che fare per ribaltare questa situazione? Guidare meglio ed in condizioni di maggiore sicurezza può esser già una buona premessa per capovolgere l'attuale drammatico stato di cose». Chi parla è Siegfried Stohr pilota riminese di Formula uno (al momento in cerca di ingaggio) il quale, molto modesto, ma altrettanto concretamente, ha messo in atto una sua idea in tal senso: istituire corsi di guida sicura per le varie categorie di automobilisti. Chi meglio di un pilota di Formula uno poteva gestire questi corsi? Detto e fatto.

Fin da agosto, visto che nessuna «casa» intendeva ingaggiarlo per correre in Formula uno, il pilota riminese si è dato da fare. Trovato l'appoggio dell'Alfa Romeo che ha messo a disposizione sei auto nuove di zecca, della Pirelli per le gomme e di altre ditte che hanno messo in atto una sua idea in tal senso: istituire corsi di guida sicura per le varie categorie di automobilisti. Chi meglio di un pilota di Formula uno poteva gestire questi corsi? Detto e fatto.

Fin da agosto, visto che nessuna «casa» intendeva ingaggiarlo per correre in Formula uno, il pilota riminese si è dato da fare. Trovato l'appoggio dell'Alfa Romeo che ha messo a disposizione sei auto nuove di zecca, della Pirelli per le gomme e di altre ditte che hanno messo in atto una sua idea in tal senso: istituire corsi di guida sicura per le varie categorie di automobilisti. Chi meglio di un pilota di Formula uno poteva gestire questi corsi? Detto e fatto.

Fin da agosto, visto che nessuna «casa» intendeva ingaggiarlo per correre in Formula uno, il pilota riminese si è dato da fare. Trovato l'appoggio dell'Alfa Romeo che ha messo a disposizione sei auto nuove di zecca, della Pirelli per le gomme e di altre ditte che hanno messo in atto una sua idea in tal senso: istituire corsi di guida sicura per le varie categorie di automobilisti. Chi meglio di un pilota di Formula uno poteva gestire questi corsi? Detto e fatto.

Ciclismo

Sto succedendo un po' di tutto in questo finale di stagione ciclistica. Cominceremo dalla rivoluzione tecnica decisa da Omni e dai suoi collaboratori in vista dei Giochi di Los Angeles 1984, una rivoluzione di vertice e che per essere tale dovrà ottenere il consenso della base. Omni è un «manager», un istintivo, un presidente che vuole smuovere le acque e non sa no ai dirigi di fermarsi, anzi forza e coraggio, ma non le dico riflessioni e i dovuti legami. Abbiamo una direzione olimpica con Alfredo Martini, Osvaldo Ferrini e Gianni Sommariva che dovrebbero coordinare l'opera invece di rilanciare il settore dilettantistico (pista e strada) uscito malconco dai mondiali d'Inghilterra. Non sappiamo con quale spirito i commissari tecnici, retrocessi al ruolo di preparatori nei vari centri di reclutamento, accoglieranno la nuova programmazione, ci pare di avvertire uno scollamento laddove si parla di organismi con compiti burocratici come se la formulazione dei calendari nazionali e regionali non fosse un fatto di primaria importanza.

È noto a tutti che nelle anticamere del professionismo (atleti, allenatori, juniores e via dicendo) l'attività è soffocante, tale da bruciare sul nascere i talenti, perciò è in questo marasma che bisogna intervenire se vogliamo costruire. È sorto il club azzurro della pista al quale appartengono una trentina di elementi, però è dalla quantità che si ricava la qualità e di conseguenza il vivaio non dovrà avere alcun limite. E soprattutto sarebbe un gravissimo errore credere di poter ottenere l'ap-

porto delle società solo attraverso i contributi economici. C'è una svolta in atto e le società non devono semplicemente obbedire, ma partecipare con slancio, con amore e con passione ai progetti di rinascita. Insomma, stiamo attenti ai pericoli del gigantismo, facciamo in modo che fiumi e torrenti scorano agevolmente, preciammo le parti di questo e di quello, di un Martini, principalmente, di un tecnico di indubbio valore che non va distorto dall'attuale incarico di uomo guida dei professionisti azzurri. Non chiamiamo medaglie, titoli, onorificenze dalle prossime Olimpiadi, sappiamo che i risultati verranno con la tenacia e la pazienza, ma faremo passi avanti, cambieremo veramente se ad illuminare il cammino sarà il metro dell'intelligenza e dell'unità.

Troppo gente lavora pensando esclusivamente al proprio orticello. Hanno presentato il Tour '83 col merito di aver aperto ai dilettanti e col demerito di un percorso assai complicato. È il solito Tour che per distinguersi vuol rimanere la competizione a tappe più pesante. Che importa se venti giorni prima finisce il Giro d'Italia? Il Tour è il Tour, dice gonfiando il petto il signor Levita, ed ecco un tappone di 308 chilometri in contrasto coi regolamenti, ecco una cronosquadre e cinque cronosquadre di cui due in salita, ecco Firenze e Alpi con vette tremende e di fronte a questo piatto preparato per Hinault, per un campione che sgrida andandosi il Tour per la quinta volta eguaglierebbe Anquetil e Merckx, non ci meraviglieremo se le nazionali dilettantistiche rinunceranno di sedere a tavola. Un Tour open dove

proporre un viaggio meno difficile, un impatto ragionevole, all'insegna dell'equilibrio. Naturalmente starà zitta la commissione tecnica che il dovere di bocciare esagerazioni e storture, ma che ancora una volta non muoverà foglia per permettere al legittimo di guadagnare quattrini sulla pelle dei ciclisti.

Bernard Hinault è in Italia per disputare il Giro del Piemonte di domani e il Giro di Lombardia di sabato prossimo. Non sappiamo quanta benzina è rimasta nel motore del vincitore del Giro e del Tour, però sappiamo che i nostri campioni sono al limite delle forze. Telefono a Moser, al Niente Giro del Piemonte. Ci vedremo al Lombardia, è la risposta. Telefono a Saronni e il campione del mondo comunica: «Sarò al via del Piemonte se farò bel tempo e solo a scopo di allenamento... I due «big» italiani aspettano dunque sabato per spendere ciò che è loro rimasto. Quanto?»

Gino Sala

Tennis

## Memorial Petroselli a Senon Pamich

ROMA — Si è concluso il Memorial di tennis dedicato alla memoria del compianto sindaco di Roma, Luigi Petroselli e che si è svolto nei campi dello Sporting Club Lazio. Nella categoria C1 la vittoria è andata a Senon Pamich, figlio del merciatore - Abdon Pamich, che ha battuto in finale Treloni 6/2, 6/4.

## Scozia e URSS contro RDT e Finlandia A Wembley amichevole Inghilterra-RFT

ROMA — In attesa che entri in campo l'Italia (il 13 novembre prossimo a Firenze contro la Cecoslovacchia) le eliminatorie del campionato europeo di calcio 1984 offriranno oggi cinque incontri che potrebbero fornire buone indicazioni sulle pretendenti di ogni girone.

Nel Gruppo 1 la Scozia fa il suo esordio a Glasgow contro la RDT ed il pronostico pende decisamente in suo favore, sia per il fattore campo sia perché il calcio tedesco orientale non sembra in uno dei suoi momenti migliori. Ha visto tutte le squadre eliminate al primo turno nelle coppe europee e l'ultimo risultato ottenuto dalla nazionale è un 2-2 in Bulgaria.

Nel Gruppo 2 altro esordio, quello dell'URSS. I sovietici non dovrebbero avere problemi con una Finlandia che è già stata sconfitta dalle altre due squadre che compongono il girone, il Portogallo e la Polonia. Soprattutto i portoghesi, che domenica hanno anche battuto i polacchi, si profilano come i principali avversari dei sovietici per la vittoria del girone.

Nel Gruppo 4 debutta la Jugoslavia, che affronta ad Oslo la Norvegia. Potrebbe non essere troppo facile il compito degli slavi contro una nazionale norvegese che è uscita recentemente con una sconfitta di misura dal confronto con il Galles a Cardiff.

Nel quinto girone l'Au-

stria di Schachner e Prohaska cercherà di ripetere contro l'Irlanda del Nord il risultato positivo ottenuto contro l'Albania, per poter assicurare una posizione di vantaggio da cui poi attendere l'altra componente del gruppo, la Germania federale. Quest'ultima entrerà in gara soltanto il 17 novembre prossimo contro la stessa Irlanda del Nord.

Nel settimo girone l'Irlanda di Brady e compagni non dovrebbe avere problemi nel riscattare contro l'Islanda la sconfitta subita per 1-2 contro l'Olanda nella prima partita disputata.

A concludere il mercoledì calcistico europeo un'amichevole di grande richiamo tra due «defuse» (anche se in diversa misura) dai «mondiali» Inghilterra-RFT, a Wembley.

L'Inghilterra, guidata dal neo-allenatore Robby Robson, si dovrebbe presentare con una formazione largamente rinnovata su cui pesa, però, il rischio dell'assenza del centrocampista Bryan Robson. Il suo eventuale forfait potrebbe consigliare l'allenatore a rischiare meno rinviando innesti di giovani in altri reparti. Per la Germania, Jupp Derwall ha portato a Londra 14 giocatori che dovrebbero essere raggiunti oggi da Littbarski. L'attaccante è stato infatti convocato per la nazionale Under 21 che ha giocato ieri a Brema con la sua corrispondente inglese per la finale dell'«europeo» 1980-'82.

# Fernet Branca Digerire è vivere

