Le polemiche ci saranno sempre in F.1, ma un vuoto è rimasto

Ci manca un Villeneuve

Interessi extrasportivi continuano a minacciare il sereno svolgimento del lungo carosello del mondiale - Numerose sono le novità dei «team» non italiani - Domani si corre sulla pista di Jacarepaguà il Gran premio del Brasile

Auto

Le polemiche in formula 1 non mancheranno mai. Ci sono troppi interessi extrasportivi in pista. Gli sponsor, ad esempio, pagano bene solo i vincenti. E allora, se un team manager non ha pronta una macchina da titolo mondiale la trucca. I regolamenti? Non sono perfetti e ognuno li interpreta a modo suo. Spuntano quindi reclami come i funghi: «irregolari» la Toleman che ha un alettone di dimensioni spropositate, la McLaren che ha fiancate posteriori troppo strette, la Ferrari che introduce nei cilindri l'acqua insieme alla benzina, eccetera, eccetera. Come finirà? Se qualcuno non punta i piedi, finirà con il solito ritornello del vogliamoci tutti bene. Tu chiudi un occhio sulle mie irregolarità e io ne chiudo due sui tuoi trucchi.

No, le polemiche non mancheranno mai in formula 1. Quel che ci manca è un Gilles Villeneuve, il ferrarista morto lo scorso anno sul circuito di Zolder. Era un vero campione, il canadese. Possedeva estro, fantasia, aggressività, coraggio. Chi prenderà il suo posto? Arnoux? No, è in difetto di fantasia. Lauda? È troppo precisino. Alboreto? Pecca ancora di esperienza. De Cesaris? Ha presunzione da vendere. Piquet? È un buono. Dunque, solo quel vuoto è difficile da riempire. Per il resto, al Jacarepaguà, il circuito di Rio de Janeiro dove domani si correrà il Gran premio del Brasile, tutto procede secondo il copione. Meglio quindi analizzare i fatti curiosi, le novità, le strategie e il giro d'affari dei team di formula 1 soffermandoci oggi sulle squadre non italiane.

WILLIAMS — Due titoli mondiali e un secondo posto negli ultimi tre anni. le Williams si stanno dimostrando le vetture più affidabili della formula 1. L'ex meccanico Frank butta nella scuderia circa dieci miliardi a stagione. Li prende naturalmente dagli sponsor che in maggioranza sono arabi. Williams guadagna bene, ma paga anche bene. La sua prima guida, il campione del mondo in carica Rosberg, si intasca sul miliardo e mezzo. Licenziato Daly, Frank ha assunto il simpatico francese Jacques Laffite che con i suoi 40 anni è il «nonno» della formula 1.

TYRRELL — Dopo cinque anni passati nell'anonimato (non vinceva dal 1978 con Depailler), ora Ken Tyrrell nuota nell'oro grazie alla vittoria di Michele Alboreto, lo scorso anno, a Las Vegas. L'ex boscaiolo ha sulle sue macchine il pezzo più pregiato del «circo», cioè Alboreto, ha trovato uno sponsor, la Benetton, che gli ha infilato oltre sei miliardi nel portafoglio e infine ha ricevuto la «dote» di 400 milioni dal suo secondo pilota l'americano Danny Sullivan.

BRABHAM — Il proprietario è il «padrino» Bernie Ecclestone, presidente anche dei costruttori inglesi. Ha un team di 75 persone e un budget di 10 miliardi. Il suo ingegnere, l'ormai noto Gordon Murray, gli ha costruito una macchina dalle perfette linee aerodinamiche. Il turbo BMW dovrebbe fare il resto, portare cioè la Brabham a vincere il titolo mondiale. I suoi piloti sono fra i meglio pagati della formula 1: si parla di oltre un miliardo per Piquet e di 800 milioni a Pratese.

McLAREN — Il tecnico John Barnard sta facendo un doppio lavoro. Ha messo in pista a Rio de Janeiro la vecchia McLaren modificata nell'aerodinamica e nelle sospensioni. Sta poi preparando la nuova vettura che, da metà stagione, dovrà contenere il sei cilindri turbo della Porsche. Niki Lauda è convinto di vincere il mondiale. Il vecchio Watson, invece, non promette nulla; gli è bastato aver strappato un miliardo al suo team manager.

ATS — Team tutto tedesco dal proprietario (Gunter Schmidt), all'ingegnere (Gustav Brunner), al pilota (Menfred Winkelhock), al motore (turbo BMW). Una sola macchina in pista e nessun sponsor.

LOTUS — Macchina inglese, motore francese (turbo Renault sulla vettura di Elio De Angelis) e gomme italiane (Pirelli). Strano, ma vero: per regalare i pneumatici alla Lotus, la Pirelli ha dovuto pagare ai proprietari del team inglese due miliardi di lire.

RENAULT — Da 170 sono diventati 182 i dipendenti del reparto corse della Renault. Un aumento di personale dovuto a un obiettivo ben preciso: la conquista del mondiale. Le nuove assunzioni, infatti, sono servite per creare un settore ricerca sui motori. Onde evitare le fastidiose polemiche dello scorso anno, Alain Prost è ufficialmente la prima guida e Eddie Cheever il pilota di scorta.

MARCH — Una vera escalation di macchine. Parte a Rio con una sola macchina guidata da Eliseo Salazar. Poi, dal Gran premio di Francia mette in pista una seconda vettura pilotata da Jean Louis Schlesser, nipote di quel Jo Schlesser morto su un bolide Honda nel 1968 proprio in Francia. Infine, da metà stagione, c'è una terza March, trainata da un turbo BMW, con sopra l'italiano Teo Fabi.

LIGIER — Povero Guy. Gli sono scappati il tecnico Ducarouge, poi il pilota Laffite e infine i turbo Renault. Solo gli sponsor Elf e Gitanes gli sono stati vicini. E allora ha dovuto accontentarsi di Jarier e di Boesel che naturalmente paga per correre.

ARROWS — Crisi nera per Jackie Oliver. Non ha sponsor. Spera di accaparrarsi un Alan Jones per ottenere una pubblicità di tre miliardi. Domani intanto affida le sue macchine a Surer e Serra.

THEODORE — Il proprietario Teddy Yip, miliardario di Hong Kong, finanzia il suo team con i soldi sborsati dai due piloti: Cecotto e Guerrero.

TOLEMAN — Due anni nella mediocrità, ma il team di Ted Toleman, uomo d'affari inglese, gli sponsor li ha sempre trovati. Italiani naturalmente. Come italiano è Bruno Giacomelli. Da sempre alla Toleman, invece, l'altro pilota, Derek Warwick.

Sergio Cuti

● Volano pugni ai box. Una macchina ha sfiorato con una ruota un commissario di gara

Alla «Tirreno-Adriatico» il polacco Lang batte il tempo e tutti i big

È stato lui il sorprendente vincitore della «cronoprologo» - Opaca prova di Francesco Moser - Malumore tra le file dei corridori

Ciclismo

Nostro servizio

SANTA SEVERA — Il polacco Lang, un ragazzo al secondo anno di professionismo, capelli biondi, uno sguardo timido, una carta d'identità con ventotto primavere, è il sorprendente vincitore della cronoprologo che inaugura la diciottesima edizione della Tirreno-Adriatico. Sul podio, l'atleta della Gis, il compagno di squadra di Francesco Moser, sembra scusarsi con tutti gli specialisti che ha sonoramente sconfitto, sembra cercare il suo capitano che accusa un distacco di ben 37". Moser è lontano, addirittura trentacinquesimo nel foglio d'arrivo, forse perché le condizioni ambientali erano meno favorevoli quando il trentino si è lanciato, forse perché nel motore di Francesco qualcosa s'è inceppato. La strada che da Santa Marinella portava i concorrenti dentro le storiche mura del castello di Santa Severa era tutta pianeggiante e tirando le somme Czelaw Lang ha anticipato di 4" Knetemann, di 8" Visentini, di 15" Torelli, di 16" Saronni e di 22" Bernard Hinault. Chiaro che realizzando la media di 54,372, Lang ha dimostrato di possedere qualità non indifferenti, mezzi atletici che nelle vesti di dilettante gli avevano permesso di distinguersi in varie occasioni, di conquistare una medaglia d'argento nelle Olimpiadi di Mosca e altri allori nella specialità della Cento chilometri. È il primo trionfo di Lang in terra italiana, è un po' commosso per tanti applausi e tante strette di mano, il polacco dichiara: «Mi sto ambientando, ho rotto il ghiaccio e d'ora innanzi dovrei offrire il meglio delle mie possibilità...».

Dunque, un avvio che fa discutere, ma al di là del risultato vi diremo che c'è malumore tra le file dei corridori. Più d'uno protesta e con giusta ragione, tutto sommato. Questa gara ha infatti il torto di sentirsi parte completamente staccata dalla Milano-Sanremo pur terminando 48 ore prima e così due prove su sei sono a cronometro. Ieri si è barattato come prologo una corsa che i regolamenti vorrebbero più corta e mercoledì prossimo la distanza sarà raddoppiata, perciò si ignorano cose elementari, le possibili conseguenze negative delle due cavalcate individuali, il fatto che per molti ciclisti le crono sono indigeste, difficile da smaltire in un breve raggio di tempo. E allora?

Allora dovrebbe intervenire la Commissione tecnica, quei signori che hanno il compito di controllare e di correggere, di portare ordine nel disordine. Purtroppo tutto tace. Marino Vigna e collaboratori sono di un'arrendevolezza sempre più preoccupante, sono alla mercé dei padroni del vapore e con tutta probabilità avremo anche in Giro d'Italia approvato sulla carta come se Torriani fosse intoccabile, come se le leggi ciclistiche non dicessero che il percorso della competizione per la maglia rosa deve ottenere il nulla osta dell'organo disciplinare.

I regolamenti valgono, anzi diventano di ferro solo nei confronti dei corridori, ma attenzione: campioni, luogotenenti e gregari sono sul piede di guerra, presto l'associazione di categoria si riunirà sotto la regia di Felice Gimondi per discutere problemi scottanti, e in proposito conoscete la nostra opinione, il nostro invito alla lotta per ottenere nella tematica dei diritti e dei doveri un ciclismo più umano e più giusto.

E avanti. Oggi la Tirreno-Adriatico ci porterà da Santa Marinella a Lago di Vico, 193 chilometri, un tracciato con l'altura di Poggio Nibbio a quota 851 e un finale in circuito, un terreno che dovrebbe sollecitare gli elementi chiusi dal pronostico della Milano-Sanremo e interessati ad uscire dal guscio di questa corsa, trovare spazio e credibilità: un discorso rivolto in particolare ai giovani che per crescere devono osare.

Gino Sala

ORDINE D'ARRIVO: 1) Czeslaw Lang (Gis Gelati Campagnolo) km. 9,500 in 10'29", media 54,372; 2) Knetemann (Olanda) a 4"; 3) Visentini (Inoxpran) a 8"; 4) Torelli (Sammontana) a 15"; 5) Saronni (Del Tongo Colnago) a 16"; 6) Bontempi a 17"; 7) Petito a 20"; 8) Dill Bundi a 22"; 9) Gisiger s.t.; 10) Oosterbosch s.t.; 11) Hinault s.t.; 12) Prim a 23"; 13) Van Hoewelingen a 25"; 14) Braun s.t.; 15) Argentin a 26".

● Nella foto in alto: il polacco LANG

Interessante conferenza stampa a Roma

Verso una svolta nei rapporti fra caccia e agricoltura

ROMA — ARCI-Caccia, Confcoltivatori, Agriturismo della Confagricoltura e CGIL hanno tenuto ieri una conferenza stampa per proporre all'attenzione dell'opinione pubblica un discorso nuovo che saldi in una unica prospettiva gli interessi dei cacciatori e dei produttori agricoli. In altre parole è stata prospettata «una svolta nei rapporti» fra forze diverse — quelle della caccia e quelle dell'agricoltura — che hanno però molti interessi in comune e che in una giusta alleanza basata sulla individuazione di concreti obiettivi possono trovare i motivi propulsori per realizzarli rapidamente. È proprio qui, in questa concomitanza di interessi e nella comune volontà di operare insieme ribadita dai vari rappresentanti delle diverse organizzazioni — Fermariello per l'ARCI-Caccia, Bizzarri per i Confcoltivatori, Velluti Zati per l'Agriturismo e Levrero per l'Ufficio programmazione del territorio della CGIL — sta il fatto nuovo, il valore della conferenza stampa e delle proposte avanzate in tema di «programmazione dell'uso del territorio a livello regionale e di sviluppo dell'agriturismo» con il coinvolgimento positivo e incentivato dei produttori agricoli.

Fermariello ha aperto la conferenza stampa illustrando la necessità di una seria programmazione da costruire giorno dopo giorno mobilitando il pubblico ed il privato (quest'ultimo chiamato ad operare produttivamente entro i confini della programmazione) perché svolgano al meglio un ruolo creativo di ambienti e fauna sollecitando misure adeguate (alcune leggi vanno «aggiornate») e mettendo mano alla creazione di una fitta rete di strutture sportive turistiche, naturalistiche e venatorie. Nuova rilevanza dovrà acquistare in questo quadro anche l'organizzazione della difesa civile alla quale i cacciatori sono particolarmente interessati (soprattutto per quanto riguarda incendi ed inquinamenti).

Il raggiungimento di questi obiettivi, è stato detto da Bizzarri e Levrero, deve vedere, oltre l'impegno delle Istituzioni, il massimo di unità delle categorie interessate e soprattutto tra cacciatori e produttori agricoli. A tale scopo è stata proposta una commissione paritetica di rappresentanti dei produttori agricoli, dei sindacati e dei cacciatori, con il compito di definire un capitolato di accordo ed eventuali proposte di legge quale indispensabile premessa per una efficace azione comune i cui effetti saranno sicuramente di interesse generale.