LA STAMPA
Archivio Storico dal 1867

Oggi la cerimonia inaugurale, domani prime medaglie con la libera

I “mondiali„ di sci subito in discesa

Cosa c'è nel futuro dei campionati

Tra “politica„ e dollari

(Dal nostro inviato speciale)
Garmisch, 27 gennaio.

Domani cominciano i campionati del mondo. Fanfare bavaresi, *Schutzen*, bandiere, inni, tutto il cerimoniale che s'usa con un po' di gravità bavarese che farà assomigliare l'inaugurazione più all'*Oktoberfest* che non a una parata militare come si temeva, visti usi e tradizioni locali. Sappiamo tutti a memoria lo sviluppo della cerimonia perché è una settimana che la si prova e riprova, nello scenario un po' cupo dello stadio olimpico della neve che data dal '36 e di quei tempi affatto felici mantiene intatto ogni particolare. Domani si esaurisce la parte formale e dopodomani si va in pista per la prima gara, per poi proseguire a ritmo intenso per tutta la settimana a venire. Sei gare tra femminili e maschili occupano praticamente tutto il tempo disponibile, concentrando nello spazio breve di una giornata le speranze di una stagione intera.

Il significato di questi campionati del mondo, così come quello delle Olimpiadi negli altri anni pari, è tutto concentrato in questa formula di prova unica senza appello che si contrappone alla gara a tappe costituita dall'annuale Coppa del Mondo. Cosa vale di più? E' da anni che se ne discute, anzi da decenni visto che è un tipo di polemica che si eredita dal ciclismo, e non c'è una risposta valida in assoluto. Certo la Coppa ha un valore tecnico assoluto (errori di regolamento a parte) poiché non è possibile barare nel corso di una stagione intera, ma manca di quel tanto di avventuroso che la gara sportiva deve avere per suscitare interesse.

Un paio di ditte americane che attualmente dànno i loro quattrini ai professionisti, avevano studiato l'acquisto in blocco della Coppa, ma con cifre dal miliardo in su, non i miserabili duecento milioni della Evian o i quattrocento offerti dalla Parmala'. Hanno fatto marcia indietro dopo una ricerca di mercato che ha dimostrato come al pubblico Usa non importi assolutamente nulla di un ciclo di gare lungo e itinerante per il mondo; lo stesso studio ha invece scoperto che le Olimpiadi e i campionati del mondo hanno un seguito eccezionale, proprio perché ogni prova è fine a se stessa. Di qui la proposta della Federazione americana di spostare i campionati del mondo negli anni e raddoppiarli di numero; con in più le Olimpiadi, tre anni su quattro sarebbero redditizi per gli sponsors di cui sopra.

Herbert Plank speranza azzurra nella discesa

Per l'atleta, i campionati in prova unica hanno il valore e i difetti di un esame. Certo, può giocare la sfortuna, ma d'altro canto entrano in ballo valori morali che hanno il loro peso nel costruire un campione completo. Lo Stenmark che ha già vinto tutto nella sua carriera-lampo, finora non ha combinato nulla nella scadenza singola e per diventare titolare di un'epoca, come ha pieno diritto, deve dimostrare anche questa completezza. Con l'esasperazione delle gare attuali dove i distacchi si misurano in centesimi di secondo, per vincere bisogna essere in condizioni eccellenti, e anche la ricerca di una forma massima per un periodo determinato è frutto di classe da parte del campione.

I campionati hanno quindi il loro valore assoluto accanto a quello commerciale, ma dove il discorso è forzatamente assai meno positivo è nel giudicare queste gare che stanno per incominciare. Garmisch vinse qualche anno fa la battaglia per la designazione, grazie ai voti dell'Italia, contro la zona del *Briançonnais*, cioè Serre Chevalier, Montgenèvre e Briançon. Su un piano tecnico tante garanzie offriva il gruppo francese, quanto poche ne offriva la cittadina tedesca, però prevalse il parere politico, il gioco federale a livello Fis.

Così ci troviamo di fronte ad una pista di discesa libera maschile che da pericolosa com'era è diventata sicura ma anche piuttosto insulsa con le successive trasformazioni; la pista femminile non ha una curva e vinceranno sicuramente gli sci non le atlete. Il pendio dello slalom finalmente allungato è troppo ripido nella parte iniziale; i tracciati del «gigante» sono alla base della montagna con cinque-sei porte sul verticale e il resto su un insulso terreno pianeggiante. Ed è già andata di lusso che quest'anno è caduta la neve, che in Garmisch città dove sono i traguardi delle prove, arriva ad anni alterni ma con la frequenza degli anni bisestili.

Le gare ci sono e si faranno con i limiti che i tracciati impongono, ma certo che per le prossime scelte, siano i campionati nel '79 (se passa la modifica) o nell'82, bisognerà che la Federazione internazionale abbandoni il sistema clientelare per badare un poco almeno all'aspetto tecnico delle gare. Sono candidate nuovamente il *Briançonnais* per la Francia e Bormio in Valtellina per l'Italia: vanno bene entrambe, ma c'è invece il rischio di ritrovarci su una collinetta svedese o nell'estate nostra e inverno argentino. Problemi di un domani lontano, quelli più vicini riguardano le gare: Plank contro Klammer, e andiamo a incominciare.

Giorgio Viglino

L'azzurro si presenta come favorito nella sfida con Klammer

Plank, ansie e speranze della vigilia

(Dal nostro inviato speciale)
Garmisch, 27 gennaio.

Non c'è ancora gara ma la tensione cresce. Due giorni, un giorno, il conto alla rovescia disturba il sonno degli atleti. Herbert Plank dice che ormai è abitudine: la sera, per cercare il riposo, invece di contare le pecore lui rivede con la mente i particolari della pista, curve, gobbe, passaggi, la linea ideale, la neve che scivola sotto lo sci, una specie di film al rallentatore che scorre negli occhi aperti sulla notte e disturba come un incubo. La tensione della gara consiste, confessa l'azzurro, nel numero di proiezioni. Se sei calmo rivedi il film due, tre volte, e va anche bene perché poi quando sei in corsa diventa tutto meccanico e tu sai perfettamente cosa ti aspetterà dietro la curva; ma se la visione si ripete troppo, allora vuol dire che sei nervoso oltre il lecito e rischi di scaricarti, di confondere un passaggio per l'altro, di commettere l'errore fatale.

Herbert Plank non lo dice apertamente, ma in queste ultime notti ha visto troppi film. Non lo dice con le parole, bensì con gli occhi e le mani. Oggi, nelle due discese di prova, i tempi non sono granché e fin qui niente di particolare perché i migliori non si preoccupano della velocità ma badano a studiare la linea ottimale, però Plank è arrabbiato lo stesso, tanto arrabbiato che si ficca gli sci in spalla e se ne va senza parlare a nessuno. Poi, un'oretta dopo, si concede in albergo. L'intervista è piacevole perché Plank è intelligente e sincero. Le parole, gli occhi e le mani dicono la verità sul personaggio, sui suoi dubbi, le sue preoccupazioni.

La pista in primo luogo: «Se il tempo non cambia — dice — possono vincere in venti. Troppo elaborata e priva di difficoltà tecniche. E poi la nevicata di stanotte non mi ha aiutato. Se continua così l'unica preoccupazione rimane quella di scivolare. Non importa se curvi fuori di mezzo metro, ciò che conta è lasciare andare gli sci senza pensare ad altro. Io, Grissman e Mueller ad esempio li batto sempre, ma qui non so proprio. Una specie di lotteria».

Herbert Plank buio e sconcertato. Il favorito guarda il cielo che minaccia neve e capisce che la medaglia d'oro in queste condizioni, diventa un'estrazione a sorte nel mucchio. E capisce anche che è un peccato perché sente di essere in forma più che mai. I risultati di quest'anno, certo, con Klammer battuto due volte, ma soprattutto la condizione psicofisica eccellente e i materiali finalmente all'altezza dell'atleta, tutti particolari di grande importanza quando si parla di Plank come favorito «numero uno» per la libera mondiale.

Solo che gli sci, come il tempo, hanno giocato uno scherzetto all'azzurro. Nella seconda discesa di Kitzbühel Plank cade e lo sci destro va fuori uso. La Rossignol gliene procura un secondo paio, uguale, e l'azzurro continua a ripetere che non ci sono problemi ma intanto medita di scendere in gara con il vecchio sci nella sinistra appaiato ad uno dei nuovi. Proverà le diverse soluzioni ancora domani, ultima seduta di prove cronometrate, e tuttavia sembra che la decisione sia stata già presa. Forse è vero che i nuovi sci non creano problemi ma gli atleti, si sa, usano affezionarsi agli strumenti delle loro vittorie: e Plank, con quegli sci, ha vinto due discese in Coppa del Mondo.

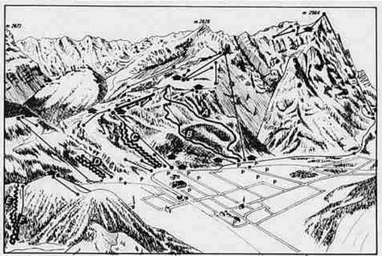
Per il resto, il grande favorito vive le ore della vigilia in maniera più tesa del previsto. Sa di avere una grossa carta a disposizione e la paura di non poterla usare per colpa di una nevicata o di una notte passata a vedere il film di una gara ancora da venire. Già, perché una medaglia che non sia quella d'oro, in competizioni come questa, non manda lucciichi.

Seduto con gli occhi rivolti al cielo che ingrigisce, Herbert Plank ascolta di Franz Klammer, che secondo un giornale tedesco potrebbe andare a gareggiare negli Stati Uniti con un ingaggio di quasi un miliardo di lire: questo a patto che Franz vinca la «libera» qui a Garmisch e che il quotidiano tedesco dica la verità. Plank ascolta e sbarra gli occhi. In caso di successo è chiaro che gli americani potrebbero cambiare obiettivo e scegliere lui, ma il condizionale con cui tutte queste notizie vengono trattate fa pensare ad una esagerazione, una di quelle bolle di sapone che quasi sempre vengono soffiate alla vigilia dei grossi appuntamenti. Anche Plank non ci crede, però è chiaro che preferirebbe comunque correre il rischio di ricevere offerte in dollari piuttosto che stare poi, la notte dopo, a vedere con la mente il film di una gara perduta.

«A questo punto — dice — non sono neppure in grado di fare pronostici. Potrei citare il nome di Klammer, o quello di Russi ma Plank sinceramente non lo metterei in lista. Sono quei tracciati che non permettono selezione, dunque non resta che sperare in una notte di gelo». *Non parla di soldi. Gli interessano, chiaro, perché lo si capisce da come si tormenta le mani quando il discorso ci cade sopra, ma adesso non ci pensa: guarda la montagna e le nubi che salgono dietro la montagna, le preoccupazioni vengono da laggiù.*

Carlo Coscia

A Garmisch sei gare in nove giorni



I tracciati delle prove mondiali — A: discesa libera maschile. B: discesa libera femminile. C: slalom gigante maschile e femminile. D: slalom speciale maschile e femminile. E: slalom gigante (pista di riserva). F: slalom speciale (pista di riserva). P: parcheggi.

OGGI — Ore 15, stadio olimpico dello sci: cerimonia d'apertura.
DOMANI — Ore 12, pista Kandahar: discesa libera maschile.
LUNEDI' 30 — Prove discesa libera femminile.
MARTEDI' 31 — Ore 12, pista Olimpia: discesa libera femminile.
MERCOLEDI' 1 — Ore 10 e 12,30, pista Horn: due manches slalom gigante maschile.
GIOVEDI' 2 — Ore 10 e 12,30, pista Slalomhang: slalom speciale femminile.
VENERDI' 3 — Giorno di riposo.
SABATO 4 — Ore 10 e 12,30, pista Horn: slalom gigante femminile.
DOMENICA 5 — Ore 10 e 12,30, pista Slalomhang: slalom speciale maschile. Ore 18, Kongresshaus: cerimonia ufficiale di chiusura dei campionati.

Rai-tv da Garmisch

OGGI: cerimonia di apertura dei Campionati, ore 18.
DOMANI: discesa libera maschile. Tv, rete 2, dalle 11,55.
MARTEDI' 31 gennaio: discesa libera femminile. Tv, rete 1, dalle ore 11,55.

Nelle prove di ieri

Debernard fratturata

(Dal nostro inviato speciale)
Garmisch, 27 gennaio.

Seconda giornata di prove per la libera e poche novità. I tempi a questo punto contano relativamente. Gli atleti giungono al traguardo rialzati sugli sci, quello che studiano su in cima resta un segreto per tutti. La pista, dopo la copiosa nevicata di stanotte, presenta qualche problema e questa è l'unica cosa di cui i migliori si degnino di parlare. Per il resto tutto bene, niente problemi. Peter Mueller, svizzero, è comunque il più veloce nella prima serie di prove, seguito da Franz Klammer, 50 centesimi di distacco, e dal canadese Ken Read, 90 centesimi. Fra gli azzurri, bene Antonioli, nono a circa un secondo mentre Plank è dodicesimo, Giardini ventesimo, Gustavo Thoeni ventiquattresimo e Maffei trentesimo.

Nella seconda prova, invece, passa al comando l'austriaco Klaus Eberhard davanti al connazionale Grissmann e al tedesco Ferstl. Plank e Klammer fanno segnare, centesimo più centesimo meno, lo stesso tempo, Gustavo si mantiene sugli stessi livelli delle prove precedenti, Antonioli rimane nei primi dieci, Giardini e Maffei fanno competizione a sé per un posto in squadra.

Si sono pure svolte le prove cronometrate della libera femminile. In testa Annemarie Moser-Proell grande favorita, seguita da altre due austriache, Brigitte Habersatter e Martina Ellmer. Jolanda Plank e Cristina Gravina hanno ottenuto rispettivamente il ventunesimo e ventiduesimo tempo, distaccate di oltre sette secondi dalla campionessa austriaca. Nel corso delle prove è caduta rovinosamente Danielle Debernard: trasportata d'urgenza all'ospedale, all'atleta francese è stata riscontrata la frattura di un perone ed è stata ingessata.

c. c.

Ecco i tempi migliori:
Maschili: 1. Eberhard (Aut) 2'04"38; 2. Mueller (Svi) a 1"04; 3. Klammer e Grissmann (Aut) a 1"54; 5. Read (Can) a 1"94.
Femminili: 1. Moser-Proell (Aut) 1'31"04; 2. Habersatter (Aut) a 1"54; 3. Ellmer (Aut) a 1"54; 5. Read (Can) a 1"94.

Sono tramontate le speranze italiane nel Rallye di Montecarlo, si punta ora sulla F.1 a Rio de Janeiro

Fiat-Lancia, una sconfitta molto amara

Chi ha vinto chi ha perso

(Dal nostro inviato speciale)
Montecarlo, 27 gennaio.

Per il nostro sport dell'auto il 1978 è cominciato male: alla delusione patita in Argentina con la Ferrari, segue ora la sconfitta, amarissima, dell'Easa, ovvero della Fiat-Lancia, nel Rallye di Montecarlo, prima prova del campionato mondiale marche. Non resta adesso che puntare sul Gran Premio del Brasile, con tutti gli scongiuri di rito. Rimanendo alle vicende della gara monegasca, tentiamo una analisi: chi ha vinto, chi ha perso, e perché?

Porsche «privata» — *Jean-Pierre Nicolas, 33 anni, marsigliese, 4 figli, uno dei «moschettieri» dell'Alpine Renault dei tempi d'oro, ha regalato alla Porsche una nuova vittoria nel «Montecarlo» dopo quella ottenuta da Waldegaard nel 1970. Allora si impose una vettura «ufficiale», mentre questa di Nicolas era una macchina «privata», una vecchia Carrera di 3000 cmc e 250 cv preparata dai fratelli Almeras di Montpellier. Il successo del francese acquista un sapore particolare: da quanto tempo un pilota assistito in modo familiare, o quasi, non riusciva a battere una grossa squadra come l'Easa? Nicolas ha compiuto una corsa esemplare, senza errori, e la sua macchina ha confermato che su neve e ghiaccio una «tutto dietro» è validissima.*

Parla Fuhrmann — *Il prof. Ernst Fuhrmann è il direttore generale della Porsche. Era in questi giorni a Montecarlo, dove — combinazione fortunata — si è svolta la premiazione della 928 quale «vettura dell'anno». Fuhrmann non sapeva neppure della partecipazione di Nicolas al Rallye e la vittoria del francese è stata per lui una gradevole sorpresa.* «Andremo al Safari con Waldegaard e Preston — ha affermato il "boss" della Casa tedesca —, e basta. Il successo di Nicolas non muterà i nostri programmi 1978: il budget è già fatto, abbiamo scelto altri settori dello sport. Nei rally potremo tornare, se lo decideremo, solo nel '79. Per adesso rilevo che fare questo tipo di gara è troppo costoso: ho calcolato che alla Porsche partecipare al "Montecarlo" costerebbe un milione di marchi». *Come dire oltre 400 milioni. Fuhrmann, ed è un'altra notizia interessante, ha pure specificato che la Porsche non correrà in Formula 1 finché rimarrà l'attuale regolamentazione tecnica.*

Renault col turbo — *Anche arrivando seconda, la Renault ha vinto il «suo» Montecarlo. Le gialle R5 Alpine (1400 cmc e 130 cv) hanno preceduto con Ragnotti e Frequelin le 131 e le Stratos dell'Easa, forti di 230 e 270 cv. Un miracolo, un fatto irripetibile? Forse, nel senso che il Rallye pareva «su misura» per esaltare le caratteristiche delle «piccolette»: trazione anteriore (un bel vantaggio sui fondi innevati), maneggevolezza, tenuta di strada. Ma occorre riconoscere che le due R5 hanno offerto anche una notevole prova di affidabilità, reggendo al ritmo di una gara lunga ed affaticante. La fragilità palesata in altre gare qui non è emersa. Si parla adesso addirittura di una R5 con turbocompressore, ma Gerard Larrousse, responsabile delle attività sportive della «Régie», ha detto che non si studieranno particolari programmi rally se non dopo la «24 ore» di Le Mans, in giugno.*

Easa delusa — *L'edizione '78 ha interrotto la serie dei successi italiani al Rallye di Montecarlo, cominciata nel '75 con la Lancia e Sandro Munari. Per l'Easa non poteva esserci esordio peggiore. Una sconfitta netta, sviluppatasi tra controproducenti polemiche, in un clima un po' confuso: prima silenzi, poi accuse alla Pirelli (senza considerare che la società milanese è lo «sponsor» della Lancia e che lo sviluppo delle coperture per la gara era stato fatto in stretto accordo fra la stessa Easa e la Pirelli, sicché se errori ci sono stati, di impostazione o di previsione, vanno ripartiti al 50 per cento), quindi replica dei «gommisti», infine tentativi di propinare verità di comodo. Ma perché? Nelle corse si vince e si perde, è normale, contano chiarezza ed impegno. L'organizzazione non è mancata sul piano operativo ma ci deve esser stato un certo scollamento interno. Il «macchinone» Easa, costruito a tavolino senza considerare molto i fattori umani, così importanti nello sport, ha bisogno di rodarsi. Quella di Montecarlo è solo una battaglia persa. A mio avviso per una serie di fattori negativi concomitanti: lo stato dei fondi stradali, non ottimale per i tipi di gomme scelte e — particolare importante — per l'assetto dato alle vetture, un assetto da asfalto, da pista, per cui le 131 erano terribilmente rigide; gli incidenti che hanno colpito a turno i piloti meglio piazzati (dal primo innevamento di Bacchelli allo stop di Rohrl per un cavo elettrico alla giravolta di Verini); il subitaneo ritiro di Munari e l'infelice prestazione di un Bacchelli troppo presto «demotivato», come se un pilota dovesse impegnarsi al massimo soltanto quando può vincere.*

Cesare Fiorio, il quale ha fatto da portavoce della Fiat-Lancia, ha sottolineato comunque che l'Easa non lascia Montecarlo con il timore che le vetture non siano più competitive e che si farà una analisi degli elementi che hanno portato a questa prova negativa. Tra pochi giorni si correrà il Rally di Svezia: gara diversa, altri problemi, ma, soprattutto, l'occasione per una pronta rivincita. Si spera, almeno.

Michele Fenu

Trionfo della Porsche di Nicolas davanti alle Renault di Ragnotti e Frequelin - Rohrl, con la 131, quarto - Parlano i protagonisti

(Nostro servizio particolare)
Montecarlo, 27 gennaio.

Jean-Pierre Nicolas, Vincent Laverne e l'azzurra Porsche Carrera finanziata da una società di sigarette hanno vinto la 46ª edizione del Rallye di Montecarlo. Un successo in chiave francese, visto che le Renault 5 Alpine di Ragnotti-Andriè e di Frequelin-Delaval hanno conquistato il secondo e terzo posto. Purtroppo, la prima delle vetture italiane, la Fiat 131 Abarth dei tedeschi Rohrl-Geistdorfer, è soltanto quarta.

Riassumiamo in sintesi le vicende che hanno portato i tre equipaggi alla vittoria. Nicolas, la cui partecipazione era stata in forse fino all'ultima ora, si era subito dimostrato un osso duro rimontando fin dall'inizio. In una sola prova, una penalizzazione di 10" per ritardo ad un controllo orario. Da allora l'*escalation* del francese è stata costante anche se le prove speciali sono state vinte in maggioranza dalle 131 e dalle Stratos (18 su 24).

Mentre però poche vittorie sono bastate a Nicolas per accumulare subito un cospicuo vantaggio, per le macchine torinesi l'inseguimento è stato vano ed i successi acquisiti non sono stati sufficienti a recuperare lo svantaggio, nemmeno nei confronti di Ragnotti e Frequelin. Da allora Nicolas e «les deux autres» non hanno fatto che correre in difesa, rintuzzando via via gli attacchi degli avversari fino alla conclusione di stamane: l'ultima parte del Rallye, il circuito della montagna Monaco-Monaco, non ha cambiato la situazione.

Ecco le impressioni di qualche protagonista, oltre a quelle del vincitore. *«Per un francese — ha dichiarato Nicolas — quello di Montecarlo è il rally più importante, perché il più rappresentativo. Pensare che per poco non prendevo il via: qualche giorno prima della partenza una società di prodotti di bellezza che doveva sponsorizzarmi ha fatto marcia indietro».*

«E' andata bene — ha continuato —, ma non è stata una passeggiata. Ho dovuto stare molto attento perché non ho avuto più di una settimana per provare. Per fortuna, conoscevo abbastanza il percorso dagli anni passati e ce l'ho fatta. Dedico questa vittoria a mio padre George, che è rimasto con l'orecchio incollato alla radio per tutta la gara». Vincent Laval, suo navigatore: *«Ero emozionato, ma la calma di Jean-Pierre mi ha ridato fiducia».* Nicolas ha in programma il Rally di Sanremo e il Tour de Corse con la Ford e la partecipazione ai rally africani con la Peugeot.

Nicolas ha impiegato pneumatici Michelin di quattro tipi: racing, racing chiodati, misti chiodati e da neve con chiodi. Niente di nuovissimo — dicono i responsabili della Casa francese — soltanto una evoluzione dei modelli precedenti che riguarda le mescole, l'architettura e il modo di chiodarli, un'evoluzione proiettata al 1979 e 1980.

Bernard Darniche non è contento. *«Non conoscendo ancora bene la Fiat Abarth* — spiega — *non ho potuto dare un contributo essenziale alla sua messa a punto durante le prove. Sulla neve molle i pneumatici troppo larghi non consentivano l'intero utilizzo della potenza a disposizione. Sentimentalmente sono preso tra due fuochi: avrei voluto la vittoria della Fiat Abarth, mi fa piacere che i tre in testa siano anche dei buoni amici».* Darniche ha finito il rally con il motore zoppicante che marciava con soli tre cilindri.

Michèle Mouton, che ha conquistato il settimo posto e la Coppa delle Dame con la Lancia, è raggiante: *«Il mio piazzamento basta e avanza. Non dimenticate che per la prima volta guidavo una Stratos e per di più sulla neve. Con la Fiat France seguirò un intenso programma a livello nazionale».*

Jean-Claude Andruet è drastico: *«Avrei voluto avere io una Stratos e poi con Nicolas si discuteva. Non mi venga qualcuno a dire che era la prima volta che saliva sulla macchina. Un professionista dopo quindici giorni ci fa la mano. Io sono arrivato secondo con la Fiat Abarth al "Monte" dell'anno scorso. Lo stesso Darniche la prima volta che ci è salito si è imposto nel Tour de Corse. Per quanto mi riguarda, non ho preso rischi; l'avrei fatto per sorpassare un'altra marca ma, al punto in cui ero, sarebbe stato impossibile. Troppi problemi con le gomme larghe».*

Gian dell'Erba

AL TRAGUARDO: 1. Porsche Carrera (Nicolas-Laverne) 6 ore 57'03"; 2. Renault 5 Alpine (Ragnotti-Andrie) a 1'52"; 3. Renault 5 Alpine (Frequelin-Delaval) a 2'52"; 4. Fiat 131 Abarth (Rohrl-Geistdorfer) a 3'19"; 5. Fiat 131 Abarth (Darniche-Mahé) a 5'41"; 6. Fiat 131 Abarth (Andruet-«Biche») a 6'21"; 7. Lancia Stratos (Mouton-Conconi) a 8'47"; 8. Fiat 131 Abarth (Verini-Rossetti) a 11'58"; 9. Opel Kadett (Kullang-Berglung) a 14' e 38"; 10. Lancia Stratos (Bacchelli-Bernacchini) a 14'55".

MONDIALE: 1. Porsche punti 18; 2. Renault 17; 3. Fiat 14; 4. Opel 10; 5. Lancia 8.

Andretti veloce, Lauda nei guai

L'italo-americano davanti a tutti nelle prove ufficiali - Poi Hunt, il sorprendente Fittipaldi e le Ferrari di Reutemann e Villeneuve - Problemi per Brambilla e Patrese

(Nostro servizio particolare)
Rio de Janeiro, 27 gennaio.

Quando si tratta di fare sul serio, ecco che rispunta Mario Andretti. Un po' in ombra ieri, nelle prove libere, l'italoa-mericano si è presentato oggi con la grinta abituale e per gli altri non c'è stato niente da fare. Risolti i piccoli problemi che avevano afflitto la sua Lotus, Andretti ha girato subito forte e, al termine della giornata, è risultato il più veloce in entrambe le sessioni di prove ufficiali. «E' quasi troppo facile — *ha dichiarato sorridendo il pilota italo-americano* —. La macchina era perfetta e non ha lamentato nessun disturbo. Anche il caldo era minore e questo ha permesso in generale di migliorare notevolmente i tempi sul giro».

Mario Andretti

— *Pensa di poter ritoccare, domani, ancora la sua prestazione?*

«Dipenderà tutto dalle condizioni climatiche. Io ci proverò».

Dopo Andretti, il più veloce è risultato James Hunt, che ha dimostrato di trovarsi particolarmente a proprio agio su questo tracciato. Il pilota inglese, staccato di quaranta centesimi dopo la prima sessione di prove, nell'ultima ora di allenamenti ha spinto al massimo per superare l'alfiere della Lotus. Non c'è riuscito, ma ha rosicchiato ad Andretti ventisette centesimi di secondo.

La sorpresa della giornata è però venuta dall'idolo locale, l'ex campione del mondo Emerson Fittipaldi. Il brasiliano, quarto assoluto dopo la prima sessione, si è successivamente superato e al termine delle prove ha datto segnare il terzo miglior tempo. «Sono naturalmente felice di questo risultato — *ha detto Fittipaldi* — perché premia il grande sforzo svolto da tutta la mia squadra in questi anni. La macchina finalmente è a posto. Abbiamo lavorato tanto e con l'apporto tecnico di Caliri, che ha ridisegnato completamente la parte aerodinamica, siamo arrivati ad un nuob punto».

Per la Ferrari, una giornata senza spunti di grande rilievo. Reutemann è risultato quarto e Villeneuve quinto. I piloti della squadra italiana sono rimasti pressappoco sui migliori tempi fatti registrare durante i test della settimana scorsa. «Abbiamo lavorato, come sempre, in funzione della gara — *ha dichiarato Marco Piccinini, addetto stampa della Casa di Maranello* — ed anche con le gomme siamo a buon punto. Carlos ha girato sia con la vettura da corsa che con il "muletto", mentre Villeneuve ha messo a punto la sua macchina. I tempi da noi ottenuti acquistano maggior valore se si considera che i nostri piloti li hanno fatti segnare dopo molti giri percorsi sempre con le stesse gomme, mentre i nostri avversari, per ottenere i migliori risultati, hanno utilizzato pneumatici da prestazione, di mescola morbida, che li costringevano a fermarsi ogni due o tre giri».

Diversi problemi per il team Brabham-Alfa Romeo. Lauda non è andato oltre il nono tempo, mentre il suo compagno di squadra Watson è solo sedicesimo. «Le macchine lamentano grossi problemi di aerodinamica — *ha commentato l'ing. Chiti* —, perché le modifiche apportate dopo il Gran Premio d'Argentina hanno praticamente messo fuori assetto le vetture». *Per risolvere i guai sono stati provati tre alettoni con diversa inclinazione e sulla vettura di Lauda è stato anche montato il musetto utilizzato nella stagione scorsa.* «Con questo accorgimento la vettura va meglio — *ha concluso l'ingegner Chiti* —, ma questo non vuol dire che noi torniamo indietro. La BT45C è una macchina di transizione, in attesa della nuova BT46, e tutte queste modifiche servono proprio per lo sviluppo del nuovo modello».

Anche alla Lotus hanno desistito con il loro nuovo cambio a sei marce, dopo che Peterson era rimasto fermo per tutta la prima sessione di prove a causa della rottura del cambio stesso. Sulla macchina dello svedese è stato rimontato il «classico» Hewland.

Giornata poco felice per i piloti italiani Vittorio Brambilla, nella prima ora e mezzo di allenamenti, è rimasto per quasi tutto il tempo ai box in attesa che i meccanici gli cambiassero un cuscinetto rotto. Nell'ultima sessione ha ritoccato di oltre un secondo la sua prima prestazione ma, quando tutto sembrava andare per il meglio, è rimasto nuovamente a piedi per la rottura di un radiatore dell'acqua che è stato bucato da un sasso. Lamberto Leoni, ancora alle prese con problemi di assetto e di rapporti, ha ottenuto il ventiduesimo tempo. Patrese, con i tanti difetti legati ad una macchina completamente nuova, non ha potuto far meglio del ventiseiesimo tempo. Subito nei guai anche Arturo Merzario, alla cui macchina, dopo pochi giri, è scoppiato un manicotto dell'acqua e si è rotto il motore.

Ercole Colombo

I tempi delle prove: 1) Andretti (Lotus) 1'41"14; 2) Hunt (McLaren) 1'41"27; 3) Fittipaldi (Copersucar) 1'41"50; 4) Reutemann (Ferrari) 1'41"70; 5) Villeneuve (Ferrari) 1'41"74; 6) Peterson (Lotus) 1'41"86; 7) Scheckter (Wolf) 1'42"11; 8) Tambay (McLaren) 1'42"51; 9) Lauda (Brabham-Alfa) 1'42"54; Laffite (Ligier-Matra) 1'42"71; 21) Brambilla (Surtees) 1'45"17; 22) Leoni (Ensign) 1'45"49 ;26) Patrese (Arrows) 1'46"29; 27) Merzario (Merzario) 1'48"10.

Oggi i pallavolisti torinesi impegnati a Padova

La Klippan insegue la Paoletti Catania

Recuperate in settimana le ultime due gare in sospeso del girone di andata, il ritorno del massimo campionato di pallavolo maschile parte con una situazione di classifica finalmente chiara. I due recuperi interessavano soprattutto il vertice della classifica e se la Paoletti ha saputo sfruttare il vantaggio del fattore campo per battere un Edilcuoghi in fase calante con un severo 3-0, il match di Modena fra la Panini e la Federlazio vinto dai modenesi al limite dei cinque set ha sgranato le squadre in vetta alla graduatoria indicando nella Klippan «linea verde» la più seria antagonista della capolista Paoletti Catania nella lotta per lo scudetto. Un traguardo, quello del titolo italiano, che i torinesi dovranno sudare soprattutto in trasferta dimostrando di avere raggiunto la maturità del complesso in un tempo nettamente più rapido di quanto fosse logico prevedere.

Sabato scorso, a Sassuolo, la squadra torinese ha superato il primo difficile ostacolo esterno, oggi sul cammino dei torinesi se ne presenta un altro a Padova contro la Dermatrophine. Una Klippan vittoriosa contro la compagine del polacco Zarzicy incomincerebbe a fare davvero paura a catanesi e romani per la lotta per il titolo. Non è infatti un mistero per nessuno che la squadra di Prandi è l'unica delle aspiranti al titolo a godere di validi ricambi in panchina mentre lo stesso non possono vantare le formazioni avversarie. Basta perdere un elemento alla Paoletti ed alla Federlazio del sestetto base per mettere in crisi di gioco le due formazioni. Un problema sconosciuto ai torinesi.

Nelle altre gare in programma la Paoletti rischia il primato a Parma dove la Libertas di Piazza dopo l'arrivo dello schiacciatore statunitense Cote si è letteralmente trasformata ritrovando in De Angelis il vecchio indomito trascinatore della squadra azzurra alle Universiadi di Torino. A Parma è già caduta la Panini, anche la Paoletti dovrà stare molto attenta se non vorrà subire amare sorprese. Compito più facile per la Federlazio a Trieste contro il fanalino Cus anche se la squadra giuliana è apparsa in crescendo nelle ultime giornate di campionato. La Panini, infine, può continuare la sua ripresa ospitando il Milan Gonzaga che in trasferta non riesce ancora ad esprimersi con continuità di rendimento. Chiudono il programma due incontri molto equilibrati, quelli fra Lloyd Centauro ed Edilcuoghi e fra Edilmar e Pallavolo Triestina.

Per gli appassionati torinesi, in assenza della Klippan, l'occasione di fare conoscenza con la pallavolo femminile. La squadra del Cus Torino affronterà per la poule promozione la Sesto San Giovanni. Le due squadre sono a punteggio pieno e la vincente metterà un'ipoteca sulla promozione in A 2. Trascinata dalla polacca Dzianoska, la squadra di Antonio De Luca non dovrebbe fallire il terzo consecutivo appuntamento con la vittoria specie se il pubblico farà sentire il suo incoraggiamento alle giovanissime componenti della squadra.

r. c.

Serie A1 maschile *(prima di ritorno): Lloyd Centuaro Ravenna-Edilcuoghi Sassuolo; Dermatrophine Padova-Klippan Cus Torino; Libertas Parma-Paoletti Catania, Panini Modena-Milan Gonzaga, Edilmar Cesenatico-Pallavolo Triestina, Cus Trieste-Federlazio Roma.*

Classifica: *Paoletti punti 20, Klippan 18, Federlazio 16, Panini 14, Edilcuoghi e Dermatrophine 12, Lloyd Centauro e Pall. Triestina 10, Milan Gonzaga 8, Edilmar e Lib. Parma 6, Cus Trieste 0.*

Serie A2 maschile *(prima di ritorno): Sadepan Bologna-Amaro Più, Cus Catania-Massa, Cus Siena-Esa Palermo, Isea Falconara-Avis Foiano, Cus Pisa-Jacorossi Alessandria; riposa Chianti Putto Firenze.*

Classifica: *Isea punti 18, Cus Pisa e Sadepan 16, Jacorossi e Amaro Più 14, Massa; Avis Foiano e Cus Catania 8, Esa Palermo e Chianti Putto 4, Cus Siena 0.*

Serie A1 femminile *(prima di ritorno): Junior Milano-Nelsen Reggio Emilia, Torre Tabita Catania-Ancona, Burrogiglio Reggio Emilia-Monoceram Ravenna, Cecina-Savoia, Salora Bergamo-Coma Modena, Isa Fano-Cus Padova, Savoia Bergamo-Cus Padova.*

Serie A2 femminile *(prima di ritorno): Ceramica Ancona-Bowling Catania, Crock o Matic Palermo-2001 Bari, Cus Roma-Cus Firenze, Scandicci-Pordenone, Helmets Casale Monferrato-Farnesina Bologna, Volvo Penta-In's Roma.*

Serie B femminile *(poule promozione): Cus Torino-Sea Sesto San Giovanni (ore 21,15 palestra di via Braccini 1).*

notizie flash

Tris, buona la quota
Orestille ha vinto a Tor di Valle il premio Horse Hanover, tris della settimana. La combinazione vincente: 4-1-7. Buona la quota: L. 716.435 per 367 vincitori.

Sfida Europa-America
La prima sfida Europa-America Latina di tennis si svolgerà a Madrid dal 9 al 12 marzo. Hanno già comunicato la loro partecipazione l'argentino Vilas ed il romeno Nastase.

Hockey: Ricambi a Bolzano
Trasferta della Fiat Ricambi Valpellice di hockey su ghiaccio; questa sera (ore 21) incontrerà il Renon a Bolzano. Le altre partite della giornata sono Gardena-Bolzano, Cortina-Alleghe ed Asiago-Brunico.

Ferrari-De Angelis ok
Elio De Angelis ha migliorato ieri le sue prestazioni con la Ferrari T3 sul circuito di Fiorano, girando in 1'10"5.

Assemblea pallone elastico
Il giorno 5 febbraio 1978 avrà luogo ad Alba la IV Assemblea Generale delle Società affiliate alla Lega Giovanile della Fipe; si svolgerà nella «Sala della Resistenza» del Comune, con inizio alle ore 9.

L'azzurro Anghileri vince discesa Fis

Belluno, 27 gennaio.

L'italiano Giacomo Anghileri ha vinto, ad Arabba, la gara internazionale di discesa libera Fis-Giovani alla quale hanno partecipato 70 concorrenti, in rappresentanza di quattro nazioni.

Anghileri ha coperto il percorso di 2800 metri (con 680 di dislivello) in 1'42"75, precedendo Alessandro Perera di 75 centesimi e Gianni Vicari di 87. Tra gli stranieri, la migliore prestazione è stata quella dello svizzero Bosch, che si è classificato quarto. Domani si svolgerà la prova di slalom gigante, articolaat in due «manches».

Atletica leggera

Nata a Cassino la Fiat Sud Lazio

Nell'ambito delle iniziative della Fiat per lo sport, lo stabilimento Fiat di Cassino-Piedimonte San Germano ha definito un accordo di collaborazione con la società sportiva Atletica Sud Lazio.

La nuova società, che ha assunto la denominazione Fiat Sud Lazio, è stata ufficialmente presentata oggi a Cassino, con l'intervento del presidente della Fidal, Primo Nebiolo, e delle maggiori autorità sportive, civili e militari della regione.

Questa iniziativa rientra nel quadro dell'impegno della Fiat a contribuire in maniera concreta alla diffusione dello sport in Italia, in stretto contatto con Coni, federazioni, enti e società sportive, soprattutto quelle minori.

Su questa linea, la Fiat Sud Lazio vuole offrire a dipendenti, figli di dipendenti ed a tutti coloro che vivono nelle zone d'insediamento del complesso industriale Fiat la possibilità di avvicinarsi all'atletica leggera come salto di qualità dallo sport parlato a quello praticato.

● LA DISCIPLINARE ha respinto il ricorso del Como contro la squalifica del campo per una giornata.

● SI RIUNIRA' oggi a Roma il Consiglio federale della Figc. Sarà ascoltata una relazione del segretario Borgogno sul suo viaggio in Argentina.

● IL MILANISTA Giorgio Morini è stato deferito alla Disciplinare per le dichiarazioni fatte alla stampa dopo la gara col Napoli.

● IL GIOCATORE GIORGIO GIORS del Robassomero (squadra iscritta al campionato di terza categoria dilettanti girone C) è stato squalificato a vita per aver aggredito l'arbitro durante la gara Robassomero-Ardor S. Francesco dell'8 gennaio.