



13-15 aprile 1978

Trofeo Martini, terza prova del campionato italiano rallies internazionali, coefficiente 1.

- **Organizzazione:** AC Sassari e Consorzio Costa Smeralda
- **Percorso:** partenza ed arrivo a Porto Cervo, prologo di 197 km e rally di 732; prove speciali 20
- **Condizioni atmosferiche:** freddo, pioggia e grandine
- **Direttore di corsa:** Adolfo Rava

Così (in 41) al traguardo

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Verini-Mannucci (Fiat 131 Abarth Italia) 3.28'36"; 2. Ormezzano-Rudy (Opel Kadett GTE) 3.31'23"; 3. Cerrato-Guizzardi (Opel Kadett GTE) 3.37'22"; 4. Ceccato-Roggia (Fiat 131 Abarth) 3.41'07"; 5. Balzano-Griva (Opel Kadett GTE) 3.45'11"; 6. Ouaciari-Orsetti (Ford Escort RS) 3.46'01"; 7. Laederach-Siggen (Porsche Carrera) 3.47'05"; 8. Molinari-Zalio (Ford Escort) 3.50'13"; 9. Del Zoppo-Bartolich (A.R. Alfusud) 3.52'11"; 10. Caranci-Saldarini (Fiat 131 Abarth) 3.57'48".

Classifiche di gruppo

GRUPPO 1

Classe 1300: 1. (29.) Manca-Carta (Fiat 128 C) 4.45'20"; 2. (30.) Pettinaro-Deidda (Peugeot 104 ZS) 4.45'21"; 3. (34.) Boi-Boi (AR Alfusud) 4.51'04"; 4. (41.) Frattini-Corti (Fiat 128 C) 5.54'34".

Classe 1600: 1. (22.) Canu-Gallu (VW Golf GTI) 4.21'11"; 2. (26.) Frattini-Pittalis (VW Golf GTI) 4.39'07".

Classe oltre 1600: 1. (3.) Cerrato-Guizzardi (Opel Kadett GTE) 3.37'22"; 2. (5.) Balzano-Griva (Opel Kadett GTE) 3.45'11"; 3. (6.) Ouaciari-Orsetti (Ford Escort RS) 3.46'01"; 4. (11.) Addis-Mura (Ford Escort RS) 3.59'44"; 5. (13.) Pons-Pinto (Opel Kadett GTE) 4.05'43"; 6. (17.) Bortolotti-Bortolotti (Ford Escort RS) 4.10'08"; 7. (19.) Fren-Casanova (Ford Escort RS) 4.16'43"; 8. (20.) Cicconi-Barlassina (Opel Kadett GTE) 4.19'27"; 9. (21.) Sarzano-Tomasino (Ford Escort) 4.20'09"; 10. (23.) Masia-Pisu (Opel Kadett GTE) 4.25'28"; 11. (27.) Pallanca-Audibert (Ford Escort RS) 4.21'24"; 12. (31.) Gucci-Gucci (Opel Kadett GTE) 4.48'24".

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. (24.) Perazzo-Montagna (Daf Volvo 65) 4.27'09"; 2. (38.) Amatori-Floris (NSU C) 5.15'38"; 3. (40.) Bonetto-Didonato (Fiat 127) 5.39'47".

Classe 1300: 1. (9.) Del Zoppo-Bartolich (AR Alfusud) 3.52'11"; 2. (25.) Schaeer-Demierre (Citroen GS X2) 4.27'34".

Classe 2000: 1. (2.) Ormezzano-Rudy (Opel Kadett GTE) 3.31'23"; 2. (8.) Molinari-Zalio (Ford Escort) 3.50'13"; 3. (12.) «Nico»-Del Ben (Opel Kadett GTE) 4.01'59"; 4. (14.) Saporiti-Sgatti (Opel Kadett GTE) 4.05'54"; 5. (32.) Cicognini-Coppa (Opel Kadett GTE) 4.48'55".

GRUPPO 3

Classe 2000: 1. (28.) Este-Rudaz (Fiat 124 Abarth) 4.45'14"; 2. (33.) Plerini-Trombi (Fiat 124 Abarth) 4.51'01"; 3. (35.) Peirani-Elia (Lancia Fulvia HF) 4.55'14"; 4. (39.) Madrau-Fresu (Lancia Beta 1.8) 5.39'12".

Classe oltre 2000: 1. (7.) Laederach-Siggen (Porsche 3000) 3.47'05"; 2. (37.) Tosca-Bosurgi (Porsche Carrera) 5.07'25".

GRUPPO 4

Classe 1600: 1. (15.) Marchesini-Cereda (Lancia Fulvia HF) 4.06'56"; 2. (16.) Soriano-Simonetti (Renault Alpine A 110) 4.09'48"; 3. (18.) Marchisa-Ceriani (Lancia Fulvia HF) 4.11'06"; 4. (38.) Raimondi-Marengi (Citroen GS) 4.57'56".

Classe 2000: 1. (1.) Verini-Mannucci (Fiat 131 Abarth) 3.28'36"; 2. (4.) Ceccato-Roggia (Fiat 131 Abarth) 3.41'07"; 3. (10.) Caranci-Saldarini (Fiat 131 Abarth) 3.57'48".

Le speciali

AUTOSPRINT: Verini 5'04"; Ormezzano 5'17"; Comini 5'22"; Cerrato 5'26"; Celezia 5'29".

AA.CC. SARDEGNA: Verini 15'00"; Ormezzano 15'20"; Cerrato 15'32"; Lorenzelli 15'52"; Ceccato 15'52".

CONRERO: Verini 3'19"; Ormezzano 3'22"; Lorenzelli 3'31"; Cerrato 3'31"; «Nico» 3'32".

OPEL 1: Verini 7'31"; Ormezzano 7'57"; Cerrato 8'05"; Comini 8'17"; Francone 8'19".

FIAMM 1: Ormezzano 16'24"; Verini 16'27"; Cerrato 17'05"; Ceccato 17'35"; Lorenzelli 17'37".

CASTROL 1: Verini 8'41"; Ormezzano 9'03"; Cerrato 9'23"; Balzano e Ouaciari 9'36".

JOLLY CLUB 1: Verini 10'18"; Ormezzano 10'49"; Ceccato 11'13"; Cerrato 11'18"; Balzano 11'29".

FIAMM 2: Verini 17'06"; Ormezzano 17'45"; Cerrato 17'57"; Ceccato 18'19"; «Nico» 18'22".

CASTROL 2: Verini 9'17"; Ormezzano 9'38"; Cerrato 9'53"; Ouaciari 9'58"; Ceccato 10'00".

JOLLY CLUB 2: Verini 11'00"; Ormezzano 11'24"; Cerrato 11'45"; Ceccato 11'49"; Ouaciari 11'55".

PIRELLI 2: Ormezzano 14'04"; Verini 14'11"; Ceccato 14'29"; Cerrato 14'36"; Balzano 14'43".

LANA GATTO 1: Verini 13'25"; Ormezzano 13'42"; Cerrato 13'50"; Ceccato 13'58"; Balzano 14'23".

SILVY TRICOT A/1: Ormezzano 9'12"; Verini 11'13"; Cerrato 11'25"; Ceccato 11' Balzano 9'54".

SILVY TRICOT B/1: Ormezzano 11'12"; Verini 11'13"; Cerrato 11'25"; Ceccato 11'44"; Laederach 11'45".

LANA GATTO 2: Verini 14'25"; Ormezzano 14'42"; Balzano 14'48"; Cerrato 14'53"; Ceccato 15'02".

SILVY TRICOT A/2: Ormezzano 9'53"; Verini 9'58"; Cerrato 10'02"; Balzano 10'08"; Laederach 10'19".

SILVY TRICOT B/2: «Nico» 12'48"; Verini 13'12"; Masia 13'17"; Ormezzano 13'23"; Cerrato 13'24".

AUTOBREZZA FORD: Ormezzano 10'00"; Cerrato 10'46"; Verini 10'47"; Ceccato 10'32"; Balzano 10'55".

OPEL 2: Ormezzano 8'09"; Verini 8'19"; Ouaciari 8'49"; Ceccato 8'49"; Balzano 8'51".



Cofani aperti in Costa Smeralda. Sopra, per un testa-coda sull'asfalto viscido all'Opel di Saporiti. Sotto, per ebollizione alla X-1/9 di Alfio



LA CRONACA

CONTINUAZIONE DA PAG. 37

perde circa 6 minuti. Ouaciari rompe lo scarico ma gli viene sostituito.

Nella successiva prova Ormezzano danneggia la sospensione. Montaldo ha dei problemi al cambio, la Mandelli si ferma in prova speciale per un banale guasto all'impianto elettrico. La Pons avrà così via libera per la classifica femminile.

Nella prova CONRERO e nella successiva, OPEL 1 si fanno avanti Cappelli e «Nico». L'uomo del momento è Comini, sulla Opel-Carenini, mentre si spera che il vento ed il freddo cessino per ridare il volto tanto atteso alla Costa Smeralda.

Il mattino dopo non riparte Brambilla, che era venuto più che altro per collaudare la macchina e che era ottavo. «Forfait» anche di Cappelli e di Bonzo. Sulla ps. FIAMM 1 la prima sorpresa: arriva la pioggia e le strade si riempiono di pozzanghere. Vince la prova Ormezzano ma sia lui che Verini stanno nel tempo imposto. Sparisce Comini e la sua uscita di strada prelude ad una serie nutrita. Tauffer si ritrova con il motore appeso ai supporti rotti e rinuncia.

Nella seconda speciale, la CASTROL 1, tocca a Lorenzelli cedere: rotte le condutture dell'olio rimane bloccato, senza lubrificante. Approfittando del fatto che le prove si ripetono a mo' di circuito, al secondo passaggio Cerrato e Guizzardi, individuano il punto dove Livio è fermo e gli fanno il «lancio» delle lattine di olio di cui si sono approvvigionati. Lorenzelli riesce così ad uscire dalla speciale. Un episodio che accumuna i piloti dei rallies.

Ancora Verini si aggiudica la prova JOLLY CLUB: la classifica non cambia ma peggiora il tempo, mentre si ritira anche Noberasco che era 11. Alla pioggia si aggiunge la grandine, e poi sul Limbara anche la neve. Inaudito, l'Aga Kan sa ora come fare per risolvere i problemi di siccità in uno qualunque dei suoi possedimenti: basta organizzare un rally...

Si fa sempre più notare il sardo Balzano, mentre anche Ballestrieri che fa l'appripista con Silvio Maiga esce di strada (il lupo perde il pelo ma non il vizio: scherzi a parte il loro lavoro è stato fondamentale per la perfetta riuscita della manifestazione). Alla ripetizione della prova CASTROL si ritira Montaldo con la Stratos per la rottura dell'attacco di un ammortizzatore. All'i ripetizione della JOLLY CLUB si ferma Mattiazzo che si ritrova, per fortuna in rettilineo, con un tirante della sterzo della 131 spezzato.

Intanto anche Del Zoppo, con l'Alfusud, risale posizioni e così Molinari, con la Escort, che non si fanno scrupolo di lasciarsi dietro la Porsche dei Laeverach.

La mancanza di un'ambulanza al suo posto costringe il direttore di gara, Rava, ad annullare la prova PIRELLI 1, mentre il maltempo flagella i piloti, commissari, cronometristi, spettatori. Per fortuna la ripetizione della prova PIRELLI, bellissima, con almeno 10 km di percorso visibili da un unico punto di osservazione, può essere effettuata.

Ma la classifica ha poca storia. C'è lotta tra Ouaciari e Balzano per il 5. posto e tra «Nico» e Del Zoppo per il 9.

Anche «Nico» ha la soddisfazione di vincere una speciale, la SILVY TRICOT 2, ma quando ormai ha perso il contatto con i primi in classifica. Dalla falcidia di concorrenti si salvano soltanto in 41, ed è così dimostrato che un rally sulla terra richiede preparazione tecnica e di guida di alta scuola, o, se preferite è un'importantissima scuola di pilotaggio.



Con la Kadett gr. 1, Cerrato ha confermato tutto il bene che si dice di lui. Eccoli sparare fango e sassi in uscita di curva durante una speciale

ANCHE TABATON
«PAGA» NELLE A-112

Scivolano i favoriti 1. COMELLI

PORTO CERVO - Quando giovedì pomeriggio la macchina di Tabaton, la prima delle 45 Autobianchi partecipanti al primo Rally della «Costa Smeralda» organizzato dalla Società Alberghiera Costa

A 112 ABARTH 70 HP - 2. prova del Trofeo 1978

Così (in 18) al traguardo

1. Comelli-Siega 1.33'24"; 2. Pelli-Rolando 1.34'30"; 3. Bovati-Piazza 1.35'38"; 4. Guggiarli-Ambrosoli 1.37'03"; 5. Del Prete-Cianci 1.38'50"; 6. Perazzi-Costa 1.39'08"; 7. Rossi-Mariani 1.39'46"; 8. Falchetta-Di Gennero 1.45'53"; 9. Dini-Guidi 1.46'48"; 10. Medri-Picchi 1.47'03"; 11. Baresi-Boggio 1.51'19"; 12. Braghieri-Ravanelli 1.51'42"; 13. Vittadini-Secchi 1.52'36"; 14. Garau-Fadda 1.53' e 39"; 15. Vedovello-Brianzoni 1.54'33"; 16. Mirri-Lappo 1.58'36"; 17. Cuccu-Piras 2.04'18"; 18. Marascu-Giornelli 2.25'51".

Le prove speciali A 112

Autosprint (tempo imposto 5')
Comelli-Siega 5'42"; Capone-Di Noto 5'43"; Gasole-Terzi 5'47"; Simontacchi-Genovese 5'48"; Boni-Auteri 5'49".

AA.CC. Sardegna (15')

Tabaton-Rogano 16'52"; Cunico-Meggiolan 17'04"; Gasole 17'08"; Simontacchi 17'10"; Comelli 17'15".

Conrero (3'15")

Comelli 3'44"; Pelli-Rolando 3'48"; Cunico 3'48"; Tabaton 3'49"; Gasole 3'49"; Simontacchi 3'49".

Opel (6'40")

Cunico 8'45"; Gasole 8'45"; Brun-Delfino 8' e 47"; Tabaton 8'48"; Boni 8'49".

Fiamm (16'30")

Simontacchi 19'15"; Salvatori-Ghigi 19'27"; Tabaton 19'29"; Pelli 19'30"; Del Prete-Cianci 19'53".

Castrol (8'15")

Pelli 10'33"; Comelli 10'41"; Salvatori 10' e 44"; Bovati-Piazza 10'52"; Buggiari-Ambrosoli 11'14".

Jolly Club (9'00")

Comelli 12'25"; Buggiari 12'36"; Pelli 12'40"; Bovati 12'44"; Perazzi-Costa 12'49".

Pirelli (12'20")

Bovati 15'23"; Comelli 15'31"; Mirri-Lappo 15'39"; Pelli 15'41"; Buggiari 15'54".

SOLTANTO IN 50 A
S. M. CAPUA VETERE

Regolarità Sud senza problemi di affollamento

CASERTA - Se è vero che il bel tempo si vede dal mattino, allora le previsioni relative alla regolarità non sono splendide come al Nord e difficilmente il limite dei cento-cinquanta iscritti costituirà un problema per gli organizzatori meridionali. Purtroppo la nuova regolamentazione della CSAI e principalmente l'obbligo della licenza per il navigatore, determinerà qualche flessione nella parabola ascendente di questa specialità.

Solo cinquanta equipaggi si sono presentati ai nastri di partenza del «1. Trofeo Città di S. Maria Capua Vetere», gara nazionale di regolarità, organizzata dalla Caserta Corse con la collaborazione del Raem Team e il patrocinio della Pro Loco di S. Maria Capua Vetere.

Sin dalla prima prova si mettevano in luce il napoletano Ugo Rodinò (Simca R 2 gr. 1), che ritornava a gareggiare dopo una lunga assenza, e i casertani Mario Reccavallo (Simca R 2 gr. 1) e Ferdinando Rossi (Fiat 127 gr. speciale). Quest'ultimo, in gran forma, assunse il comando della gara e quando nella terza prova ha buccato una gomma è riuscito a contenere il distacco dai più diretti avversari. Superato il momento critico, il portacolori della Roma Corse (sez. Caserta) ha sfoderato l'attacco decisivo e si è assicurato la vittoria assoluta.

Oltre a Rodinò e Reccavallo, nel gruppo 1 si sono distinti Santucci e i debuttanti locali Rendina e Muto; nel gruppo 3 Del Vecchio e Muolo hanno vinto le rispettive classi. Infine il gruppo speciale ha visto il successo di Rossi, Cascone, Tondi e Di Fulvio, questi, non essendo costituiti la classe 1800 cc, ha gareggiato nella 1300, con una Renault 12 Gordini, prevalendo agevolmente. Cause diverse hanno condizionato le prestazioni di Lepore, Lombardi, Guida e Bellopede.

Brivido per il pubblico nella seconda prova: l'irpino Pescatore, a causa del fondo sdrucciolevole, perdeva il controllo della A 112 che si capovolgiva. Fortunatamente il pilota usciva incolume dalla macchina.

G. P.

«1. TROFEO CITTA' DI S. MARIA CAPUA VETERE» - Gara nazionale di regolarità valida per il Campionato Regionale - 9 aprile 1978

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Rendina-Lepore (A 112) 2' 23"4; 2. Muto-Maielli (Fiat 127) 2'28"3; 3. Rosa-Mirra (Fiat 127) 2'38"4; 4. Natale-Merola (A 112) 3'28"8; 5. Arduini (A 112) 3'35"; 6. Paris (A 112 Ab.) 5'03"; 7. Bellopede (Fiat 127) 46'03"8.

Classe 1100: 1. Santucci-Amlicucci (A 112 Ab.) 2'18"6; 2. Trodella-Adinolfi (A 112 Ab.) 2' 38"3; 3. Angelone-Bucci (A 112 Ab.) 4'05".

Classe 1300: 1. Rodinò-Amato (Simca R2) 2'12"9; 2. Reccavallo-Pacifico (Simca R2) 2'15"3; 3. Bientinesi-Tamburino (GT/E) 3' 21"6; 4. Bellifore-Rosati (Simca R2) 4'00"9.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Muollo-Teta (Fiat X 1/9) 4'17"7; 2. Guida-Selo (Fiat X 1/9) 8'58"5.
Classe 2000: 1. Del Vecchio (HF 1600) 2'21"9; 2. Maccario-Preziosi (124 Spid.) 2'26"5; 3. Lepore-Blu Max (124 Ab.) 2'53"1; 4. Affinito-Pesci (HF 1600) 3'58"5.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Cascone-Isidori (Dyane 6) 3'35"1; 2. Isidori (Fiat 126) 3'43"3.
Classe 1000: 1. Rossi-Iorio (Fiat 127) 2'01"6; 2. Della Peruta-Ievoli (A 112) 3'28"6; 3. Mastrogiovanni-D'Antonio (850) 5'35"8; 4. Graziano-Maione (Renault 5) 7'10"2; 5. Buono-D'Ambrosio (Fiat 850) 11'34"6.

Classe 1150: 1. Tondi-Grandizio (Peugeot 204) 3'55"3; 2. Rossetti-Piscope (Fiat 128) 12'34"1.

Classe 1300: 1. Di Fulvio-Tiomanno (R 12 Gor.) 3'07"6; 2. Faiola-Di Gioia (Fiat 128) 3'44"; 3. Muzzo-Franza (Simca 1100 TI) 4'11"; 4. Bianchi-De Renzi (A.R.G.T. 1300) 4'15"5; 5. Lombardi-Guarino (128 coupé) 4'36"8; 6. Ghinso-X (Giulia 1300) 4'51"4; 7. Sergiano-De Marco (Mini Cooper) 5'03"8; 8. Casoria-Iovino (Alfasud TI) 5'25"7; 9. Ascione-Panbianco (Alfa Zagato) 6'05"6; 10. Venarini-Tinacci (VW Golf) 7'21"8.



Comelli, al suo debutto stagionale, non ha tradito la sua fama di grande domestichezza con lo sterrato



Mirri ne ha passate di tutti i colori anche stavolta, aprendo i capotamenti nella seconda speciale

Smeralda con il patrocinio della nostra rivista e della Martini e Rossi (che si consola così di essere uscita, almeno provvisoriamente dalla F. 1), si è presentata sul palco di partenza, fotografi e cine operatori si sono dati un gran daffare per riprendere pilota e vettura. E' sempre importante disporre della foto del favorito dopo averlo colto alla partenza confidando su una sua prestazione positiva.

Ma nel caso di Tabaton, che il responso della Targa-Rally sicula aveva dato come favorito, non è stato rispettato. Il successo ha infatti premiato il rientro del pilota della Carnia Corse, Comelli, che senza nulla concedere alla improvvisazione ha ottenuto una vittoria da gran campione dando una lampante prova di quelle doti già poste in evidenza nella prima edizione del Trofeo Autobianchi. La cavalcata vittoriosa di Comelli nella seconda parte del rally non ha mai avuto incertezze, dopo il fuoco artificiale delle sorprese registrate nella seconda speciale del venerdì, la Castrol (la più stretta e tortuosa) con il ritiro dei suoi più diretti rivali Tabaton e Simontacchi per la rottura della crociera del semiasse, Cunico per uscita di strada e Gasole per la rottura del filtro dell'olio, che lo precedevano di pochi secondi al termine del prologo.

Ovviamente la dura selezione registrata nella prova gli ha permesso di mantenere nelle ultime due prove una andatura prudenziale per non affaticare oltre il dovuto la vettura, particolarmente sollecitata dalle avverse condizioni meteorologiche. La vittoria di Comelli comunque è stata esemplare, oltre che per incisività, anche per intelligenza, avendo prima regolato la «concorrenza» in una posizione di inequivocabile sudditanza e poi lavorando di tattica per non mettere in pericolo un risultato praticamente già acquisito.

Un riconoscimento schietto va attribuito alla coppia femminile Baresi-Boggio undicesima assoluta e dominatrice della coppa delle dame dove sia la Vittadello

che la Boggio (costretta al ritiro dalla rottura della crociera del semiasse), la Leroux (eliminata dopo una prima prova positiva per il riacutizzarsi del dolore al braccio destro) e la Boletti che ha «littigato» con la spalletta di un ponte, hanno dimostrato di sapere fare.

Una cronaca breve. Velocissimo inizio di Comelli che si aggiudica la prova Autosprint, un falsopiano veloce sul mare, con il tempo di 5'42" davanti a Capone, Gasole e Simontacchi.

Nella prova AA.CC. Sardegna, un «misto» vario, lungo ed impegnativo, ecco il primo colpo di scena: Mirri arriva lungo in una curva e si adagia su un fianco perdendo tempo prezioso per rimettersi in carreggiata. Per un favorito che si perde nell'anonimato, un Tabaton a menare la danza: spicca un 16'52" davanti a Cunico (17'04") e Gasole (17'08").

Nella prova Conrero, molto breve con una discesa finale molto veloce, nuovo exploit di Comelli davanti a Pelli, Cunico, Tabaton, Gasole e Simontacchi, racchiusi nel breve spazio di un secondo. Il prologo si chiude con la Opel, una prova con salita tortuosa e discesa molto guidata: è Cunico ad aggiudicarsela in 8'45" davanti a Gasole, Brun, Tabaton, Pons.

Si riprende la mattina del venerdì con la prova Fiamm, la più lunga ed impegnativa che Comelli si aggiudica con un 19'16" davanti a Salvatori, Tabaton, Pelli. Del Prete. La prova Castrol vinta da Pelli vede i clamorosi ritiri di Tabaton, Cunico, Gasole, Simontacchi per i motivi detti all'inizio, di Boni (capotamento senza conseguenze per gli occupanti) e di Brun (rottura supporto motore).

A questo punto la gara è nelle mani di Comelli e le ultime due prove non cambiano il volto alla classifica e così, dopo un ultimo guizzo finale, i 18 superstiti possono scendere al molo della Costa Smeralda per ricevere il giusto applauso tra due ali di folla presente nonostante la pioggia battente.

Carlo Burlando

L'assemblea GGG rinviata all'11 giugno

● Il consiglio direttivo del GGG (Gruppo Giudici di Gara) ha deciso di rinviare al giorno 11 giugno, sempre in Firenze, l'assemblea già indetta per il giorno 29 aprile. La decisione è stata presa in accoglimento di una richiesta della CSAI per consentire che sia insediato il nuovo Consiglio Sportivo Nazionale e che si proceda alla composizione del consiglio esecutivo della stessa CSAI.

Questo è il solo risultato apparente (ma certamente ve ne sono stati molti altri) delle «grandi manovre» che si sono svolte in Sardegna nell'ambito del Rally. Infatti, non mancava proprio nessuno, da Rogano a Salti a tutti i componenti della sottocommissione rally e molti esponenti dei Giudici di Gara.

Lo Bello «recupera» il Rally del Sole

SIRACUSA - Solo sabato a mezzogiorno è stato dato l'imprimatur ufficiale per recuperare il «Rally del Sole-Trofeo Saint Paul» per la data del 21-22 aprile. Infatti solo a quell'ora il prefetto di Siracusa ha firmato il decreto per l'effettuazione della competizione che, in programma il 1. aprile, era stata rinviata in quanto la commissione di vigilanza non aveva voluto dare parere favorevole. Successivamente, grazie anche all'intervento dello sportivissimo ex arbitro onorevole Lobello, il problema è stato superato.

Con una sola settimana di tempo, dunque, tutta l'organizzazione riparte in movimento, anche se c'è il minore peso di alcune prove speciali eliminate, per cui solo 6 saranno quelle da disputare.

Verifiche il venerdì 21 dalle ore 9 alle 14 presso la Scarauto, Largo Medonato 27. Partenza alle ore 22 di venerdì da piazza Adda in Siracusa, arrivo previsto alle ore 4,22 sulla Piazza San Sebastiano a Melilli.

CONTINUAZIONE DA PAG. 70

allusione è puramente casuale) era proprio lui, l'ing. Rogano. Calmo, sorridente, in vena di battute e di aneddoti, non sembrava minimamente scomposto dalla bufera che un paio di settimane fa era passata sul suo capo. Al confronto, la bufera che ha imperversato sulla Costa Smeralda è una sciocchezza: ci riferiamo alle incredibili condizioni meteorologiche che hanno più volte annullato gli atterraggi sull'aeroporto di Olbia costringendo Florio, Ballestrieri e Maiga a notevoli ritardi e, ironia della sorte, D'Enrico dell'ufficio stampa dell'Alitalia, ad un viaggio notturno massacrante in pullman.

Un Rogano pimpante ha dunque «sgelato» l'atmosfera mentre lo stratega Saliti appariva sempre più a suo agio. I più «marpioni», allora, si son fatti avanti e pranzare al tavolo con Rogano ha rappresentato titolo preferenziale e di vanto. Chi l'avrebbe detto, 15 giorni fa? Dunque le funzioni di Rogano — giubilato CSAI — rimangono importanti, anche se tutto appare congelato. Non per nulla la riunione dei Giudici di Gara, dopo alterne discussioni e polemiche è stata rinviata in attesa che la nuova CSAI — ed in particolare il nuovo esecutivo — siano insediati.

UN «POOL» ANCHE PER L'AUTOMOBILE?

Chiaramente dall'ACI Sport, di cui Rogano è presidente designato, sono in molti ad aspettarsi qualcosa, ed anche di grosso. Non è un mistero infatti che l'ACI Sport si appresta a gestire un «budget» economico di grossa caratura, una fonte alla quale in molti vorrebbero attingere. E c'è anche chi teme che addirittura l'ACI Sport si muova per fagocitare attuali sponsor di manifestazioni sportive automobilistiche creando una sorta di pericoloso «pool» al quale si è da tempo arrivati con lo sci, poi con l'atletica ed ora con il tennis.

Quali saranno i criteri per la redistribuzione di tali fondi, è tutto nella mente di qualcuno (c'è sempre un'«anima nera») e c'è già chi ha fatto l'occhiolino a questa ingente massa di denaro. Ecco il grosso interrogativo: ma saranno poi anche i piloti a beneficiare di questi fondi? Appare una volta di più l'importanza che rivestiva l'elezione dei membri periferici della CSAI e che da troppi non è stata recepita.

Non c'era posto migliore della Costa Smeralda per avviare un simile discorso, nel «regno» dell'Aga Khan, nel contesto di un rally che per arrivare allo scopo che si prefigge — cioè l'europeo e sotto sotto (perché no?) qualche ambizione mondiale — non ha badato a spese, con l'appoggio del neo-rally sponsor Martini. In questa girandola di milioni che sta per iniziare il suo vorticoso movimento, la speranza che vogliamo esprimere è che ci sia lo spazio per i piloti perché ci preoccupiamo che qualcuno si dimentichi che gli interpreti dello



In Sardegna c'era la terra e tutti si aspettavano una grossa prestazione dall'udinese Comelli. Ed il sempre polemico friulano non si è smentito garantendo che al successo ci sta facendo un pensierino (ATTUALFOTO)



Molto attesa era la sfida tra gli equipaggi femminili (ben sei nel Trofeo). Alla fine, però, ancora una volta ha vinto la solita Baresi (sopra) seguita dalla Vedovello (sotto). Si è solo all'inizio, però, e la lotta non manca



Infatti, a far da stridente contrasto con le fastose cerimonie e la ridondante ricchezza del rally, c'era la misera prospettiva — per i vincitori assoluti — di un programma futuro a dir poco dequalificante.

Il programma per questo equipaggio prevede il Rally dell'Acropoli — e la certezza assoluta non esiste neppure — e poi un vuoto assoluto fino al Rally di Sanremo e stop. Se poi pensiamo che anche per Carello, pilota indicato come candidato al titolo europeo, ci sono programmi limitati per cui se si arrischia a perdere qualche colpo nelle gare iniziali della stagione la sua scalata al titolo potrebbe anche subire una battuta d'arresto, vien da pensare che Bacchelli ha fatto all'EASA il più bel regalo, facendosi ingessare la gamba per il «crack» al menisco.

UN BUDGET ANCHE PER I PILOTI

Alla Fiat interessa il programma mondiale, su questo non si transige. Qui sono concentrati tutti gli sforzi, tutti i mezzi: purtroppo non tutti i piloti. A parte Munari — che sembra abbia radicalmente trasformato la 131 nel mesetto di prove che hanno preceduto il Rally del Portogallo, — sono i piloti stranieri ad assorbire il «budget» dell'EASA, ed auguriamoci che Carello riesca a passare al comando della classifica europea altrimenti c'è il rischio che Alen — il cui costo rientra nei budget delle filiazioni straniere della Fiat — torni fin troppo comodo.

Non parliamo di soddisfazioni per il pubblico italiano. I sardi han da essere ben felici di aver visto in gara una vettura ed un equipaggio ufficiali dell'Alitalia: sono dei privilegiati.

Ma in una simile concatenazione: CSAI, Serena, Alitalia, Fiat, Mondiale Marche, piloti, mercanti, certo i programmi italiani o per piloti italiani stonano proprio (almeno secondo certe mentalità). E la Pirelli che sponsorizza le Stratos? Strano che questo secondo sponsor EASA non si muova per rilanciare il suo nome sul mercato, ed in particolare su quello italiano, dove la concorrenza incomincia a premere.

Per rimanere al Rally della Costa Smeralda, Ormezzano sulla Kadett GTE di gr. 2 ha montato gomme Michelin speciali per la terra battuta e che hanno dato ottimi risultati. La Kleber continua ad allargare la sua fetta di clientela privata, la Michelin, che quest'anno ha messo in crisi la Goodyear in F. 1 ed in ginocchio la Pirelli al Montecarlo, sta affermandosi anche nel settore «terra». E la Pirelli lascerà ancora nel cantuccio i piloti italiani?

Ci pensi dunque l'ACI Sport a queste cose, e se vorrà acquisirsi rapidi meriti dia una mano ai piloti italiani. Anche a quelli dei rallies, ben inteso, visto che si rincorrono le voci che vogliono tutto riversato nella velocità.