

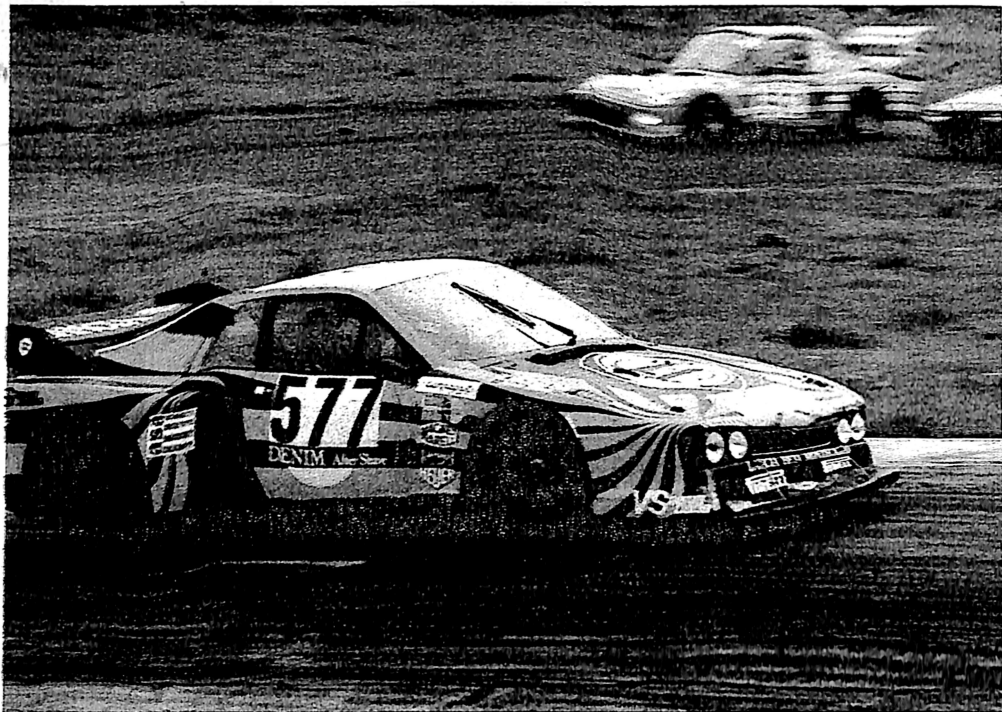


20-25 ottobre 1979

gara internazionale di velocità e regolarità - Torino

CLASSIFICA GENERALE ASSOLUTA

1. Villeneuve-Rohrl-Geistdorfer (Lancia Beta Montecarlo Turbo) 3.49'46"5 (tolti di classifica ex art. 19 punto «z»); 2. Patrese-Alen-Kivimaki (Lancia Beta Montecarlo Turbo) a 35'8 (tolti di classifica ex art. 19 punto «z»); 3. Moretti-Schon-Radaelli (Porsche 935 biturbo) a 6'48"4, primi del gruppo 5; 4. Bettega-De Vito-Perissinot (Fiat Ritmo 75) a 17'19"8, primi del gruppo 2; 5. Carello-De Cesaris-Meiohas (Lancia Stratos) a 17'58"0, primi del gr. 4; 6. Giovanni Alberti-Alberto Alberti-Scaglia (Lancia Stratos) a 22'52"8; 7. Sivel-Decourt (Porsche Carrera) a 24'50"7, primi del gruppo 3; 8. Fusaro-Alboreto-Perissutti (Fiat Ritmo 75) a 25'34"5; 9. «Ragastas»-Curatolo-«Padi-matteo» (Lancia Stratos) a 26'25"2; 10. Siena-Di Lorenzo-Pennica (Renault Alpine) a 26'45"1; 11. Pregliasco-Brambilla-Reisoli (Alfa Romeo Alfetta GTV) a 27'06"5; 12. Regis-Pozzo-Perotto (Porsche RSR) a 27'11"2; 13. Leali-Montini (Porsche RSR) a 34'02"5; 14. Compjog-Grassetto (Opel K. GTE) a 34'40"1 primi del gruppo 1; 15. Calamai-Giuliani-Ballioni (Alfasud 1.5) a 35'55"3; 16. Calò-Gilena-Bignardi (Fiat Ritmo 60) a 36'33"4; 17. Hoepfner-«Biche» (Porsche 935) a 36'58"8; 18. Furlan-Toffoli-Mursia (Opel Kadett GTE) a 39'11"3; 19. Roti-Mensi-Musumeci (Ford Escort RS) a 39'23"7; 20. De Paoli-Mussato-Farina (Porsche Carrera) a 40'37"9; 21. Meloni-Casadei (Porsche RSR) a 41'43"2; 22. Besenconi-Dal Paoli-Ghidini (Ferrari 308 GTB) a 43'28"3; 23. Paolieri-Agostini (Ford Escort RS) a 47'34"5; 24. Schenetti-Tedeschini-Berté (Fiat 131 Racing) a 49'25"1; 25. Minella-Casubolo-Minella (Opel Kadett GTE) a 50'06"8; 26. Monticone-Fasana-Sandroni (VW Golf GTI) a 57'30"9; 27. Govoni-Lodi (Porsche Carrera) a 58'14"3; 28. Stohr-Cambiaghi-Vittadello (Fiat Ritmo 75) a 58'25"7; 29. Luraghi-Baribbi-Quarantini (Renault 5 Alpine) a 58'33"0; 30. Rua-Chiampo-Chiampo (Renault Alpine) a 1.00'19"9; 31. Mulas-Ognio-Auffiero (Fiat 131 Racing) a 1.00'34"4; 32. Fren-Flechia-Flechia (Ford Escort RS) a 1.02'57"4; 33. Borla-Pocchiola-Giacomelli (BMW 2002 Turbo) a 1.03'44"9; 34. Filippini-Ceccconi-Collini (Lancia Stratos) a 1.04'11"3; 35. Fogliatti-Ramella-«Indios» (Alfasud 1.3) a 1.04'47"5; 36. Ricci-Pace (Fiat Ritmo 75) a 1.04'57"7; 37. M. Rossi-Omodel (Fiat Ritmo 75) a 1.05'37"6; 38. Soliani-Pasquali-Galli (Fiat 124 A-barth) a 1.07'55"0; 39. Gradoli-Barberani (Fiat 127 Sport) a 1.08'49"1; 40. Aloff-Marcomini-Rubini (Fiat 127 Sport) a 1.08'49"6; 41. Larini-Galliani-Ciucci (Opel Kadett GTE) a 1.09'42"9; 42. Gatti-Bottazzini-Caveglia (Opel Ascona) a 1.10'48"8; 43. Pasetti-Pasetti-Stradiotto (Fiat Ritmo 75) a 1.11'49"3; 44. Ragazzi-Crivellari-De Toni (Opel Kadett GTE) a 1.12'51"9; 45. Tacchini-Cominelli (Fiat Ritmo 75) a 1.13'09"7; 46. Menichetti-Innocenzi (Fiat 127 Sport) a 1.13'17"7; 47. Coscioni-Cucchiarini (Fiat Ritmo 65) a 1.18'10"7; 48. «Natscha»-Batschmann (Renault Alpine) a 1.18'50"5; 49. Tenchini-Fenaroli (Simca R2) a 1.20'08"0; 50. Billo-Casotto (Simca R2) a 1.21'05"1; 51. Rossi-Leonardi (Renault Alpine) a 1.22'22"9; 52. Bellandi-Martini (Fiat Ritmo 65) a 1.31'36"8.



A Vallelunga, mentre la Beta di Patrese è in testa e la Porsche di Moretti tenta di resistere, ecco superare, in staccata al tornantino, la Porsche Turbo pena doppiato. Ovviamente, Moretti lo ripasserà subito, ma ha perso tempo prezioso

At Vallelunga, Vittorio Brambilla has one of his «impulses», while Patrese's Beta is leading Porsche trying to resist: here he is outraking the Porsche Turbo for the hairpin before. Obviously, Moretti will pass him again immediately after, but meanwhile he lost

CONTINUAZIONE DA PAG. 35

quello di essere depennati così, subito, prima della premiazione. Ci si poteva attendere che il giudizio fosse fatto slittare nel tempo, a rendere il boccone meno amaro... La Lancia ha presentato appello, comunque, ma come detto anche Moretti e Schon sono andati avanti.

E' interessante notare, a questo punto, che i vincitori non se la sono presa tanto per il percorso in autostrada della domenica (che non ha portato nessun vantaggio apparente alle due Beta) quanto per la decisione dei commissari, presa domenica sera a Misano alla fine della prima tappa, di annullare il CO di Vignale. Ed è contro questa decisione che essi si sono appellati.

Ricordiamo che a Vignale la vettura di Rohrl (che c'era arrivata in autostrada) aveva accusato 4' di ritardo, mentre quella di Alen ne aveva persi 11'. Quindi, la Beta di Rohrl-Villeneuve è squalificabile certamente per l'autostrada sabato sera, che l'ha indubbiamente avvantaggiata, ma se anche in appello si minimizzasse l'autostrada della domenica, il ripristino del CO di Vignale porterebbe l'altra Beta di Patrese-Alen, con 11 minuti in più, al secondo posto dietro la Porsche di Moretti-Schon.

Se ne ricava una morale: se in ASA non avessero avuto tanta fretta di far valere il loro ascendente sui commissari, per cancellare un CO in cui solo le loro vetture avevano «pagato», con tutta probabilità Moretti e Schon non avrebbero avuto la

prove di una irregolarità che sono abbastanza sportivi per definire inutile.

E' con una certa amarezza che scrivo queste cose, perché vorrei sempre potermi occupare di classifiche che hanno avuto una loro fisionomia in pista, non a tavolino. Ma dopo essere stato testimone oculare di almeno un paio di cose che mi sono state pervicacemente negate per tutta la durata del Giro, con la presunzione di chi è abituato all'impunità, penso proprio che abbia ragione Moretti, che dice di essere andato a correre in America perché disgustato dall'ambiente, qui da noi.

La «disavventura» della Lancia al 7. Giro Automobilistico d'Italia potrebbe comunque essere utile, se coincidesse con una svolta di atteggiamento da parte di tutta la classe commissariale italiana, largamente rappresentata proprio al Giro con il meglio in fatto di commissari sportivi e commissari tecnici. Che intanto la smettesse di litigare fra loro (ci sono stati episodi di ripicche che farebbero ridere se non fos-

sero tragici, t un CO regola; partire le macre anche se no ai regolamenti smettessero di non è successo do alla lettera non aver la vo gio) di prendere, sperando m bone si sgonfi che cominciasse rare i «conco guali, non fac fra il concorre mobilistica» e «privato morto

Se davvero si («e la decisione offre la speran delle due belle rebbe stato inu ne ed i piloti, la meritavano del genere. Ed ca i compliment i ed alla sua é meritati. E' stat la dimostrazion e di ecletticità, loro Giro le Bet hanno perso.

IL PRECEDENTE

Anche Pinto

TORINO - La squalifica di chi fa l'autostrada, al Giro d'Italia: piuttosto significativo. Accadde nel 1973, nella seconda edizione alcuni concorrenti, come Pinto con la 124 Spider e «Mici» con tera furono accusati di aver percorso un tratto di autostrada fra F Sembra che anche altri avessero preso l'autostrada, fra cui il vinc secondo arrivato, Pianta, ma il reclamo fu fatto contro quelli il era garantito.

Quell'anno, il regolamento non portava la specifica dizione «v quindi il reclamo in prima istanza fu respinto con ragioni tan sospettare una certa volontà a mettere tutto a tacere. I reclamo per vinti, ed il TNA diede loro ragione in seconda istanza afferma

● Altro personaggio al giro come navigatore sulla vettura di Rombolotti era AMBROGIO FOGAR, molto immerso nella parte a lui molto adatta sulle barche. Sfortunatamente per il «navigatore solitario» la sua corsa si è fermata quasi subito per rottura della vettura ad Imola. Fogar ha dichiarato a Monza, dove era ritornato per salutare i «giri» nell'ultima tappa che «E' vero ci sono poche similitudini tra lo sport del motore fatto di rumori assordanti e la quiete delle barche, il silenzio del mare, ma tutte e due le cose hanno in comune il desiderio, l'esigenza dell'uomo di misurarsi con se stesso e con le difficoltà reali e oggettive che si trova a dover superare. Nell'automobilismo, come nel mare, vi è questo sentimento umano e soprattutto non credo ai detestati di...»