

Auto **Il campione del mondo parte oggi in pole position a Kyalami**

# Piquet ruba il record a Rosberg Le Ferrari non stanno in pista

I bolidi di Maranello hanno accusato una mediocre tenuta di strada e scarsa velocità in curva - De Angelis accusa la Lotus di favorire Mansell - Il francese Tambay è stato il più veloce nelle prove disputate nella mattinata

**Nostro servizio**  
KYLAMI. E alla fine è arrivato l'urlo di rabbia di Nelson Piquet, come lo chiamano affettuosamente in Brasile, campione del mondo in carica. Aveva deluso davanti al suo pubblico, quindici giorni fa, soffrendo nelle prove, partendo in ultima posizione nel Gran premio, perché il motore gli si era spento sulla linea di partenza, e ricorrendo infine vanamente gli avversari sulla pista del Jacarepaguá. Ieri un giro libero, senza altre macchine sulle ruote, con il pedale dell'acceleratore sempre giù ed è stato subito riscosso il primato di Keke Rosberg che aveva stabilito il nuovo primato di Kyalami appena 24 ore prima. Una sfida fra campioni perché anche lo spigliato finlandese

è riuscito a migliorare il proprio tempo di giovedì.  
Sarà, oggi, una lotta fra Brabham e Williams? Una battaglia tra i tedeschi della Bmw e i giapponesi della Honda? Piquet scuote la testa. «Io temo solo la McLaren», confida il brasiliano. Anche se le macchine della scuderia inglese, vincitrice a Rio, in prova non sono state brillanti: Prost è salito di qualche gradino nella griglia di partenza, ma Lauda è rimasto al palo. «Nessuno ha potuto modificare le vetture che hanno corso in Brasile», spiega Piquet «quindi i favoriti rimangono sempre Prost e Lauda».  
D'accordo, scartiamo pure la Lotus di Mansell, pilota troppo nervoso,

e mettiamo l'interrogativo sulla Williams di Rosberg, vettura trainata da un motore Honda non ancora collaudato alla perfezione in corsa, ma Renault? Ieri mattina Tambay era risultato il pilota più veloce e Warwick ha sempre dimostrato di essere un driver veloce, coccolato e battagliero. Quindi il team della Regie potrebbe essere favorito se non alla vittoria, almeno al podio.  
Delusione, invece, nel team Ferrari. Alboreto è riuscito a recuperare un secondo posto a Piquet, ma rimane ancora lontano dalla prima fila. Finito le prove, il pilota milanese ha dichiarato: «Tanta fatica per rendere più veloce la macchina e questa poi non ha aderenza». Arnoux ha cercato di

migliorare il proprio tempo con il secondo treno di gomme, ma è stato fermato dalla rottura di una ruota. «Andremo senz'altro meglio in corsa che in prova», si è consolato l'ingegner Mauro Forghieri.  
Polemiche alla Lotus. Dopo aver conquistato la «pole position» a Rio, Elio de Angelis deve accontentarsi di partire in quarta fila a Kyalami. Il pilota romano accusa la Lotus di favorire il suo compagno di squadra, Nigel Mansell. All'inglese, infatti, sono state fornite turbine Garrett americane più grandi ed efficienti. La regola è che queste turbine, di cui c'è penuria, vengono assegnate una volta per uno ai due piloti.  
Rol Stones

## La griglia di partenza

1 Piquet (Brasile) Brabham (1'04"87)	1. fila	6 Rosberg (Finlandia) Williams (1'05"05)
12 Mansell (Inghilterra) Lotus (1'05"12)	2. fila	15 Tambay (Francia) Renault (1'05"33)
7 Prost (Francia) McLaren (1'05"35)	3. fila	2 Fagioli (Italia) Brabham (1'05"92)
11 De Angelis (Italia) Lotus (1'05"95)	4. fila	8 Lauda (Austria) McLaren (1'06"04)
16 Warwick (Inghilterra) Renault (1'06"05)	5. fila	27 Alboreto (Italia) Ferrari (1'06"32)
5 Laffite (Francia) Williams (1'06"67)	6. fila	14 Winkelhock (Germania) ATS (1'06"97)
19 Senna (Brasile) Toleman (1'06"98)	7. fila	26 De Cesaris (Italia) Ligier (1'07"24)
28 Arnoux (Francia) Ferrari (1'07"34)	8. fila	23 Cheever (Stati Uniti) Alfa Romeo (1'07"70)
25 Hesnauld (Francia) Ligier (1'07"78)	9. fila	22 Patrese (Italia) Alfa Romeo (1'08"04)
20 Cecotto (Venezuela) Toleman (1'08"29)	10. fila	24 Ghinzani (Italia) Osella (1'09"60)
21 Baldi (Italia) Spirit (1'09"92)	11. fila	10 Palmer (Inghilterra) RAM (1'10"38)
9 Alliot (Francia) RAM (1'10"61)	12. fila	17 Surer (Svizzera) Arrows (1'11"80)
4 Bellef (Germania) Tyrrell (1'12"02)	13. fila	3 Brundage (Inghilterra) Tyrrell (1'12"23)

■ Boutsen (Belgio) su Arrows con il tempo di 1'12"27 è stato eliminato.

## Ma perché capitano tutte a René Arnoux?

Cosa sta succedendo alla Ferrari? Alla presentazione, l'inverno scorso, era stata definita dagli esperti «la macchina più bella del mondo». Qualcuno ha profetizzato: «Ferrari si è regalato una macchina mondiale». Invece alla prova dei fatti, cioè in pista, i bolidi rossi non sono stati all'altezza delle aspettative. La Ferrari, secondo le dichiarazioni degli stessi piloti, sul circuito di Kyalami, mancano di aderenza, saltellano, hanno poca trazione, possiedono una modesta velocità di percorrenza nelle curve medio veloci. Un quadro a tinte fosche, dunque. Che poi la scuderia di Maranello ci abbia abituato a improvvisi exploit è un altro discorso. La situazione di oggi, se dobbiamo dare credito alle dichiarazioni dei piloti, è critica.  
Chi ne paga di più le spese? Senza dubbio René Arnoux. Alboreto, infatti, può guardare a questa stagione

con occhi più distaccati: per lui, questo, è un anno di esperimenti. La macchina che gli è stata assegnata è anche se ovviamente un pilota, quando arriva a Maranello, pensa subito di conquistare il titolo mondiale. Arnoux, invece, non può aspettare: se incappa in una stagione mediocre, rischia il licenziamento. Ed è il francese, dicevamo, che sta pagando maggiormente il peso della crisi tecnica (che tutti sperano temporanea) della Ferrari. Rindiamoci, ad esempio, a Rio de Janeiro: Alboreto parte con una vettura dotata di iniezione elettronica. Arnoux no. Dirà il francese: «Con la versione totalmente elettronica, si ha meno ritardo nell'arrivo della potenza e il motore è più progressivo». E mentre Alboreto sfiora la «pole position» e si ritira dopo un giro, Arnoux, in testa nel Gran premio (rottura caliper dei freni), per Arnoux è il calvario: nel

le prove di venerdì ha accusato difficoltà nel pescaggio della benzina in quelle di sabato è stato rallentato dalla rottura di una turbina e da problemi elettrici. Alcuni hanno dichiarato che, nelle prove della vigilia della corsa, la vettura di Arnoux era regolata come quella di Alboreto. Eppure il francese è stato distanziato di due secondi. Nessuno ha dubbi sulle capacità velocistiche di Alboreto, però non pensiamo che quel due secondi di distacco siano vertiginosi. Se così fosse, «pedone» Arnoux dovrebbe essere messo a riposo.  
E veniamo a Kyalami: oltre ad essere implicato nei guai di Alboreto (Ferrari senza aderenza e poco veloci) Arnoux deve mettere nelle sue note nere un altro guaio all'alimentazione e la rottura di un'altra turbina. Perché capitano tutte al francese?

Sergio Cuti

GRATIS PRODOTTI STANDA PER 400.000 LIRE

**CHI COMPRA UNA SAMBA FA IL PIENO ALLA STANDA DAL 6 AL 30 APRILE**



Talbot Samba è l'auto che vive il ritmo dei nostri giorni. Così agile e scattante nel traffico da lasciarsi tutti dietro. La sua silhouette spigliata e grintosa si fa notare dappertutto. E giovane nei consumi: 21,8 chilometri con 1 litro. E genera nello spazio: un bagagliaio con un volume di 236 dm<sup>3</sup> ma un semplice gesto ed ecco pronti 938 dm<sup>3</sup> per accogliere tutto un week-end o una gigantesca spesa al supermercato. E genera fino in fondo: infatti tutti coloro che - entro il 30/4/84 - compreranno una Talbot Samba riceveranno GRATIS buoni acquisto, per un valore di **400.000** lire (esclusi alimentari) da spendere, nell'arco di un anno, presso un qualsiasi magazzino STANDA. Talbot Samba, in 6 versioni da 954 a 1360 cm<sup>3</sup>, anche nei modelli Samba Rallye e Samba Cabriolet. Sei modi di scegliere la gioia di vivere.

PEUGEOT TALBOT

## QUESTA SERA ALLE 21.30 SU RETEQUATTRO

# Torna a grande richiesta NINO D'ANGELO



## in L'AVE MARIA

Retequattro presenta un film, ricco di passione e sentimento, nella migliore tradizione della sceneggiatura e della canzone d'amore. Nino D'Angelo straordinario e genuino interprete nei panni di un ragazzo che lotta per affermarsi.

NATURALMENTE SUL RETEQUATTRO

## CONSORZIO ACQUE

PER LE PROVINCE DI FORLÌ E RAVENNA  
con sede in Forlì

### AVVISO DI LICITAZIONE PRIVATA

(Estratto)

Il Consorzio Acque ha ottenuto in concessione dalla Regione Emilia Romagna l'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere relative al lotto, sub 3 - I stralcio - della condotta principale dell'Acquedotto della Romagna, finanziati con il F.I.O. 1983.

I lavori consistono nella fornitura e posa in opera nel tratto compreso fra l'impianto di potabilizzazione di Capaccio (S. Sofia) e la località Gualdo (confine fra i Comuni di Civitella di Romagna e Meldola), di circa 21,5 Km di condotta in acciaio del diametro di mm 1.400, parte interrata, parte a giorno ed in parte anche in galleria percorribile.

L'importo a base d'appalto di tali lavori è previsto in 28.260 milioni di lire.

Il tempo massimo per l'esecuzione dei lavori è stabilito in 24 mesi dalla consegna.

La gara, nella forma della licitazione privata, si svolgerà ai sensi dell'art. 24, lettera b) della Legge 8.8.1977, n. 584, secondo il metodo previsto dall'art. 1 lettera e) e dall'art. 5 della Legge 2.2.1973, n. 14.

Potranno partecipare Imprese, Consorzi di Imprese di costruzioni anche se Cooperative e Imprese riunite in Associazione temporanea, ai sensi dell'art. 20 della Legge 8.8.1977, n. 584.

È richiesta l'iscrizione all'Albo Nazionale Costruttori per le categorie 10/a (acquedotti) e 15 (gallerie), rispettivamente per importo illimitato e fino a 3 miliardi di lire.

I soggetti interessati dovranno allegare alla domanda idonee dichiarazioni e documentazioni ai sensi degli articoli 13, 17 e 18 della Legge 8.8.1977, n. 584.

Il plico unico contenente domanda in bollo e le documentazioni richieste dovrà pervenire, a mezzo servizio postale raccomandato e in forma sigillata, alla sede del Consorzio Acque, via Orto del Fuoco n. 1/A entro 15 giorni dalla data di pubblicazione del bando completo sul supplemento della Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

La richiesta di invito non vincola l'Amministrazione appaltante.  
Forlì, 29 marzo 1984  
IL PRESIDENTE (Giorgio Zanniboni)

## CONSORZIO ACQUE

PER LE PROVINCE DI FORLÌ E RAVENNA  
con sede in Forlì

### AVVISO DI LICITAZIONE PRIVATA

(Estratto)

Il Consorzio Acque ha ottenuto in concessione dalla Regione Emilia Romagna l'esecuzione dei lavori per la realizzazione delle «Vasche di carico di Isola», il lotto, sub 2 dell'Acquedotto della Romagna, finanziati con il F.I.O. 1983.

I lavori consistono nella costruzione di vasche aperte in cemento armato, dei relativi organi di manovra e di scarico e del tratto di condotta di adduzione in acciaio da mm. 1300 della lunghezza di mt. 435, di cui 300 a giorno su appositi sostegni lungo l'alveo del fiume Bidente in località Capaccio del Comune di S. Sofia - Provincia di Forlì.

L'importo a base d'appalto di tali lavori è previsto in 1.750 milioni di lire.

Il tempo massimo per l'esecuzione dei lavori è stabilito in 24 mesi dalla consegna.

La gara, nella forma della licitazione privata, si svolgerà ai sensi dell'art. 24, lettera b) della Legge 8 agosto 1977, n. 584, secondo il metodo previsto dall'art. 1 lettera e) e dall'art. 5 della Legge 2.2.1973, n. 14.

Potranno partecipare Imprese, Consorzi di Imprese di costruzioni anche se Cooperative e Imprese riunite in Associazione temporanea, ai sensi dell'art. 20 della Legge 8.8.1977, n. 584.

È richiesta l'iscrizione all'Albo Nazionale dei Costruttori nella categoria 4 (opere speciali in cemento armato) per l'importo fino a 3 miliardi di lire.

I soggetti interessati dovranno allegare alla domanda idonee dichiarazioni e documentazioni ai sensi degli articoli 13, 17 e 18 della Legge 8.8.1977, n. 584.

Il plico unico contenente domanda in bollo e la documentazione richiesta dovrà pervenire, a mezzo servizio postale raccomandato e in forma sigillata, alla sede del Consorzio Acque, via Orto del Fuoco n. 1/A entro 15 giorni dalla data di pubblicazione del bando completo sul supplemento della Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

La richiesta di invito non vincola l'Amministrazione appaltante.  
Forlì, 29 marzo 1984  
IL PRESIDENTE (Giorgio Zanniboni)

## Domani la classica francese rinnova la sua leggenda

# Nella storia della Parigi-Roubaix ci sono anche settanta clavicole rotte

Al via non ci sarà Francesco Moser, che l'ha vinta tre volte - Le chances italiane sono tutte affidate a Guido Bontempi, che tre giorni fa s'è brillantemente imposto nella Liegi-Bastogne-Liegi

## Ciclismo

È certamente la corsa più brutale, più crudele, più disumana e di conseguenza anche la più affascinante: è la gara ciclistica che domani pomeriggio porterà una moltitudine di tifosi davanti ai televisori: seduti in poltrona, io penso che tanti vorrebbero essere sul posto, nel clima della tremenda Parigi-Roubaix per fare una mano a quelli che finiscono in un fosso, che chiedono aiuto, che si rialzano e un chilometro più in là sono di nuova a terra per una seconda, terza, quarta caduta, per l'ennesima foratura o l'ennesimo incidente meccanico. Rialzarsi è una fortuna. Qualche corridore esce dalle tenaglie del pavé con le ossa rotte e finisce all'ospedale come l'olandese Raas che prima di aggiudicarsi l'edizione '82 fu vittima di un captilombolo talmente rovinoso da rimanere per cinque mesi lontano dall'attività agonistica. E attenzione: nell'arco di ottantuno edizioni si parla di settanta clavicole fratturate, di un centinaio di stati comotivi, ma anche del materiale distrutto da questa prova massacrante, qualcosa come un migliaio di biciclette, tremila ruote, ottomila tubolari, trecento manubri, duecento selle e molti deragliatori, molti cambi di velocità.

Il pavé, dicevo, ovvero quei sentieri di sassi, di pietre aguzze, di buche dove è già un'impresa viaggiare in macchina. Figurarsi in bici. L'uomo sobbalza, l'atleta è impegnato in un esercizio di sofferenza, i suoi muscoli devono sopportare i dolori provocati da un terreno disastroso, evitato persino dai carri agricoli. E su queste carreggiate preistoriche, non bastano particolari accorgimenti, forcelle speciali, ad esempio, e imbottiture di gomma piuma. È l'inferno del Nord, è quel pezzo di Francia dove il vento accarezza grandi conici di detriti minerali sprigionando una polvere che en-

scio diventerebbe una corsa da niente. E se questa competizione, nata nel 1896, ancora resiste, il merito è di Albert Bouvet, buon corridore professionista negli anni Cinquanta e poi braccio destro dell'organizzatore, un uomo che di stagione in stagione parte alla ricerca del percorso che vi ho descritto, di vecchi e nuovi pezzi da aggiungere con orgoglio al suo mosaico. Monsieur Bouvet, anzi Monsieur Pavé, come dicono i francesi citando questo tipo piuttosto burbero, severo con tutti. Lavora a cavallo di una grossa motocicletta, dal suo sguardo è scomparsa la dolcezza di un tempo e i suoi ordini sono secchi, perentori. Ogni volta che lo incontro, mi viene spontaneo di dirgli: «Albert prova a sorridere, veorai che ti gioverà alla salute...»

La Parigi-Roubaix, che da alcuni anni parte da Compiègne, da una piazza dove si erge il palazzo in cui venne firmato l'armistizio della prima guerra mondiale, è un mare di ricordi. Nel 1896 vince Joseph Fischer, un tedesco che giunge nel velodromo con mezzo ora di vantaggio e intasca mille franchi di premio, una paga equivalente a cinque mesi di stipendio di un operaio dell'epoca. Nel '97 e nel '98 s'impon-

ne Maurice Garin che cinque anni dopo vincerà anche il primo Tour de France arricchendo la storia di un valdostano trasferitosi all'estero per fare lo spazzacamino. Nel 1907 Georges Passerieu viene fermato da un gendarme all'ingresso della pista, ad un tiro di schioppo dallo striscione. «La vostra targhetta è regolare? Avete pagato la tassa di circolazione?», chiede il tutore dell'ordine e per non essere accusato dagli investigatori, il corridore usa violenza contro il guardiano. Curiosità e drammi in un romanzo all'ottanta-duesimo capitolo. Esfolgiando altre pagine, ecco gli otto successi di marca italiana. Il primo è di Giulio Rossi nel 1937, il secondo di Serse Coppi (1949) alla pari con Michele Mahé. Perché alla pari? Perché Mahé, all'attacco con Mugica e Lenerini, ebbe la meglio sui compagni d'avventura dopo una segnalazione che fece sbagliare percorso ai fuggitivi nell'ultimo chilometro di corsa. Il terzo dovette scavalcare le transenne per entrare nel velodromo: poco dopo sbucò il plotone battuto da Serse Coppi e così la giuria dichiarò due vincitori. L'anno seguente il trionfo fu di Franco Moser nel '78, nel '79 e nel '80. Un super-Moser che nelle altre sette partecipazioni si è classificato due volte secondo, due volte terzo, una volta quinto, una volta decimo, una volta tredicesimo. Purtroppo, per guarire il mal di schiena Francesco deve rinunciare all'undicesimo tentativo e alla possibilità di realizzare il «poker». Mancheranno pure De Vlaeminck, Raas e Hinault e nel contesto di un pronostico incertissimo, si fa avanti Guido Bontempi con la sua giovinezza e la sua potenza, con la gioia della Gand-Wevelgem. Buona fortuna, quindi, al gigante brecciano che per la prima volta affronta il maledetto pavé: i due molti piangono e il vincitore non è capace di sorridere.

Gino Sala



ROMA - Ha trentacinque anni, ma ancora tanta voglia di correre. Parliamo di Marcello Fiasconaro, ex primatista mondiale degli ottocento, una delle figure più simpatiche del mondo dello sport. È tornato a Roma, accompagnato dalla moglie per prendere parte domani alla «Rimaraton», la sfilata manifestazionistica organizzata dall'Uisp. Partirà con il numero uno, un segno di riconoscimento degli organizzatori per quello che ha saputo regalare all'atletica italiana.

Correrà su una distanza insolita, lui abituato alle distanze corte. «Ho cominciato per scherzo», ha detto Marcello nel corso di un incontro conviviale con la stampa - ora continuo a farlo perché mi piace. «Domani sarà senz'altro un protagonista. Si può star certi. Nella foto: Fiasconaro riceve dal presidente della Fidal Nciolo una medaglia d'oro per il primato del mondo del '73 ad Helsinki».