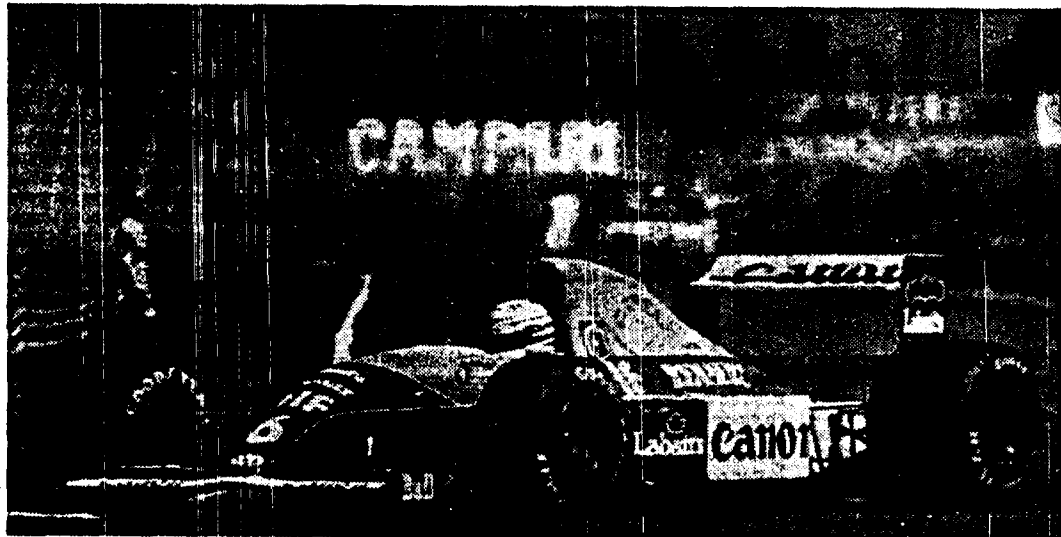


VARIA

Senna perde la prima corsa della stagione ma sul podio più alto sale Piquet che precede Modena, Patrese e De Cesaris. Emozioni e colpo di scena finale con Mansell che rompe il cambio nell'ultimo giro. Per le Ferrari altro naufragio

Arrivo

- 1) N. Piquet (Bra-Benetton Ford) 305,670 km. In 1 ora 38'51"490
- 2) S. Modena (Tyrrel) a 31"832
- 3) R. Patrese (Williams) a 42"832
- 4) A. De Cesaris (Jordan) a 1'20"210
- 5) B. Gachot (Jordan) a 1'22"351
- 6) N. Mansell (Williams) a un giro
- 7) P. Martini (Minardi) a un giro
- 8) E. Comas (Liegier) a un giro
- 9) E. Pirro (Dallara) a un giro
- 10) S. Nakajima (Gla-Tyrrell) a due giri



CLASSIFICA PILOTI	TOTALE	PILOTA																		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10									
1. SENNA	40	10	10	10	10	10														
2. PIQUET	16	4	2	-	-	10														
3. PROST	11	6	3	-	2	-														
4. BERGER	10	-	4	6	-	-														
4. PATRESE	10	-	6	-	-	4														
6. MODENA	9	3	-	-	-	6														
7. MANSELL	7	-	-	-	-	6	1													
8. Alesi	5	-	1	-	4	-														
9. LEHTO	4	-	-	4	-	-														
10. MARTINI	3	-	-	3	-	-														
10. DE CESARIS	3	-	-	-	3	-														
10. MORENO	3	-	-	-	3	-														
13. HAKKINEN	2	-	-	2	-	-														
13. NAKAJIMA	2	2	-	-	-	-														
13. GACHOT	2	-	-	-	-	2														
16. BAILEY	1	-	-	1	-	-														
16. PIRRO	1	-	-	1	-	-														

Classifica costruttori

- 1) Marlboro McLaren Honda 50 punti, 2) Benetton Ford 19 punti, 3) Williams Ford 17 punti, 4) Ferrari 16 punti, 5) Tyrrell Honda 11 punti, 6) Dallara Judd e Jordan Judd 5 punti, 8) Minardi Ferrari e Lotus Judd 3 punti, 10) Larousse Ford 1 punto.



Lo strano ottimismo di Prost «Non ho mai guidato una macchina così affidabile»

MONTREAL. Per Nigel Mansell il G.P. del Canada resterà nei suoi ricordi come uno dei più amari. Ecco come commenta quello che gli è successo a Montreal: «È la più brutta gara della mia carriera dopo quella in Australia dell'87, quando persi il mondiale all'ultima corsa. Non ci posso quasi credere, non è giusto. Che posso dire? Non mi resta che andare avanti. Non so bene cosa sia successo, ma credo si sia rotta la frizione». Ma secondo altre voci raccolte in casa Williams si sarebbe invece rotto il cambio, non la frizione, e non sarebbe stato quindi un problema di mancanza di benzina.

In casa Ferrari parla per primo Jean Alesi, che racconta la gara delle «rosser»: «Cominciamo da Prost. Ce lo avevo davanti, quando all'undicesimo giro Alain ha fatto una testa coda. Credo che la ragione di ciò sia da ricercare nelle gomme, che già nel giro di ricognizione avevano raccolto molti pezzi di asfalto, che con il caldo si staccava. Alain ha perduto un paio di posizioni poi si è fermato per la rottura del cambio». «Quanto a me - continua Alesi - andavo benissimo, il motore non dava alcun segno di cedimento, poi all'improvviso ho sentito un gran rumore, ho visto il fumo che usciva e mi sono fermato sul prato. Nonostante questi guai devo dire che la macchina andava molto bene, penso che il merito sia da attribuire alle nuove bandelle anteriori che davano molta stabilità alla parte anteriore».

Alain Prost pensa già al futuro, e si sente ottimista: «Vi dico che mal, fin dal G.P. di Spagna dell'anno scorso, abbiamo avuto una vettura così buona. La macchina stava andando veramente bene, peccato per questa rottura. Ma credo che adesso una vittoria in Messico non sia impossibile. Oggi come oggi l'importante non è pensare al mondiale. L'ing. Claudio Lombardi, nuovo direttore operativo della Ferrari è soddisfatto: «Sì, le nostre macchine andavano veramente bene. Prost all'inizio era in condizione d'insidiare Senna e più volte ha tentato di superarlo. Peccato per queste due rotture. Da un lato, quindi, è andata meglio di come si poteva prevedere, dall'altro invece è andata peggio perché ora ci ritroviamo con prestazioni migliorate ma con un'affidabilità che deve essere a sua volta migliorata».

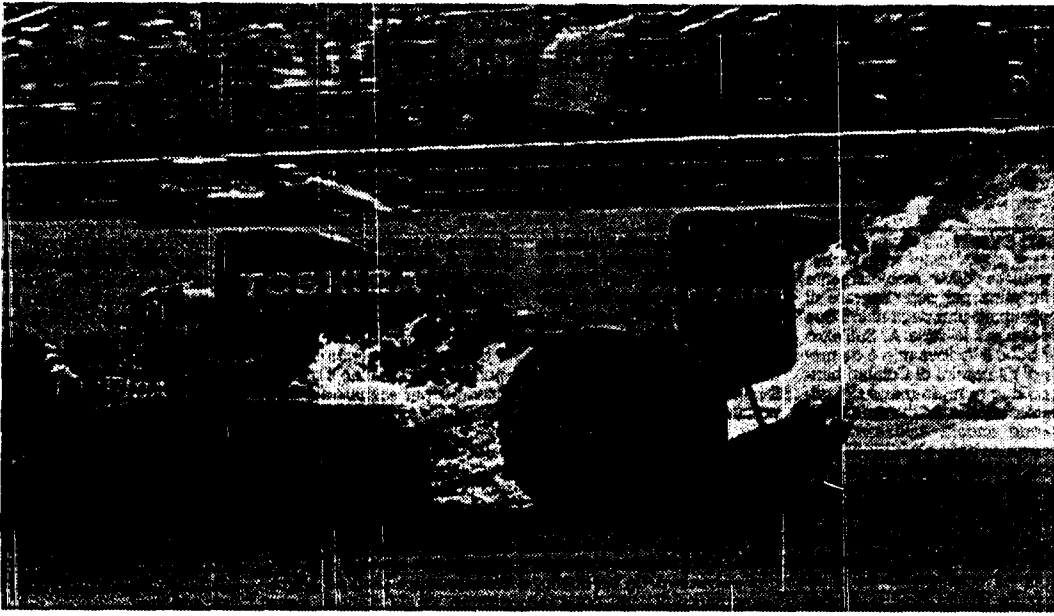
Momenti di panico per il giapponese Aguri Suzuki: la sua vettura ha preso improvvisamente fuoco, costringendo il pilota ad una fermata di fortuna. Sopra un altro protagonista italiano della corsa nord-americana: Riccardo Patrese su Williams. In alto: Piquet. A destra lo sguardo perplesso di Piero Lardi, uno dei nuovi responsabili del settore tecnico della Ferrari.

# È sempre formula samba

Microfilm

1° giro. Le due Williams-Renault si inviolano con Mansell che brucia Patrese. Seguono Senna, Prost, Alesi, Berger.  
 6° giro. Va a fuoco per rottura del motore la Larousse di Suzuki. I commissari stentano a spegnere l'incendio.  
 7° giro. Si ferma al box Berger con la McLaren che riparte tre giri dopo. Gara in pratica finita.  
 10° giro. Prost cerca di insidiare la terza posizione di Senna, ma la McLaren del brasiliano va via in accelerazione.  
 12° giro. La Ferrari di Prost perde terreno e viene passata dal "falco rosso" di Alesi. Pericoloso testacoda della Jordan di Gachot che tocca una Dallara.  
 20° giro. Mansell poi Patrese quindi Senna. Le Ferrari quarate e sesta già molto staccate con Prost a venti secondi dal leader.  
 21° giro. Una Minardi si ferma pericolosamente in mezzo alla pista. Morbidelli scende ma i commissari sono lentissimi a spostarla.  
 23° giro. Senna rompe incredibilmente la sua McLaren-Honda. Piquet dietro ne approfitta per passare Alesi che viene superato anche da Prost.  
 26° giro. Rompe la Ferrari di Alain Prost. Alesi e Piquet cambiano gomme. Martini, partito dal box, è ottavo.  
 34° giro. Rompe in una spettacolare nuvola di fumo la residua Ferrari di Alesi.  
 40° giro. Patrese fora e cambia gomme. In testa sempre Mansell.  
 65° giro. Mansell fa il record sul giro, 1'22"385 alla media di 193.579 kmh.  
 68° giro. Mansell solo al comando a qualche centinaio di metri dal traguardo ha problemi al cambio e la macchina si ferma, la vittoria va a Piquet con la Benetton.

CARLO FEDALI



MONTREAL. Signori, riaccentate i televisori. Questo pensiero deve essere subito passato per la mente di Bernie Ecclestone, padrone della Formula 1, quando la McLaren-Honda di Ayrton Senna ha esalato l'ultimo respiro dopo appena un quarto di gara. Un evento quasi incredibile, che riapre l'interesse per un campionato che dopo le quattro vittorie del brasiliano sembrava già finito. Anche i giapponesi della Honda, dunque, ogni tanto si calano tra i comuni mortali. La musica però non cambia nei box più discussi del circuito, quelli della Ferrari.

Neanche stavolta le «rosse» hanno dato il benché minimo segno di ripresa. La loro partenza baldanzosa, tenendo il ritmo della McLaren di Senna, è apparsa a tutti troppo sospetta. E infatti la rottura è arrivata ben presto, troppo presto per le due monopotenti di Prost prima e di Alesi poi. Viva dunque la Benetton, trionfatrice, che ha dimostrato di essere sull'unica vera antagonista della McLaren. Il colpo l'ha messo a segno Nelson Piquet, un pilota che aveva già dimostrato di essere ben lungi dal pensionamento. Il brasiliano, trovata spalanca la porta di

un'insperata vittoria, complice anche una grossa stupidaggine di Mansell, non ha avuto remore: si è infilato nel corridoio giusto e ha fatto sua la gara. Peccato per Riccardo Patrese, che ha danneggiato un pneumatico con conseguente sosta non prevista al box. Ma il risultato conseguito qui in Canada non lascia spazio a dubbi sull'efficacia complessiva del team che monta i motori della Renault. Pur se uno strascico polemico c'è stato prima della partenza, quando Mansell ha negato il muletto (la vettura di scorta) a Patrese. Tra i due, si sa, non corre buon

sangue, ma questo ha obbligato il padovano a non poter disputare le prove libere a causa di un problema elettrico alla sua macchina. «Non me ne va bene una - ha dichiarato dopo la gara - Ho fatto la pole-position e i giornali italiani cosa ti fanno? Non escano nelle edicole. Due anni fa feci il miglior tempo nelle prove ufficiali del Gran premio di Ungheria, ma per somma sfortuna era il giorno di Ferragosto, quando come da norma, nessuno lavora. Comunque sono contento per questa prestazione. Il campionato è tutt'altro che

concluso». Assolutamente stupida la condotta di Mansell, che ha perso una gara già vinta a pochi metri dall'arrivo. La rabbia di Patrese, del resto, è stata evidente quando è riuscito a svincolarsi dal suo compagno di squadra, che si è guardato ben dall'ostacolarlo, per poi ridoppiarlo dopo. Luciano Benetton, dopo la conclusione della gara, ha annunciato che per il futuro la carne al fuoco non è poca. «Abbiamo appena concluso un accordo con la Ford - ha infatti dichiarato - che già ci fornisce l'attuale propulsore a 8 cilindri. Dal prossimo an-

no avremo un 12, come Ferrari e Honda e questo ci permetterà di dare la zampala decisiva al campionato». E qui si apre un discorso sulle prospettive future della nazionale rossa. Il cambio al vertice non ha per ora modificato nulla. Un debutto dunque amaro per il bravo ingegnere Claudio Lombardi, che dopo le delusioni patite ultimamente nei rally ad opera della Toyota, si ritrova in un ambiente dove la concorrenza è ancora più spietata. «In fin dei conti potevamo anche vincere - ha dichiarato sotto un sole che ha portato l'altare a 44 gradi - Da come

sono andate le cose non mi sembrano parole azzardate. Un commento ben più che diplomatico, parole che non possono celare all'interno una profonda amarezza: la verità è che per l'ennesima volta la Ferrari è rimasta a guardare. Ottimo il secondo posto di Stefano Modena, addirittura eccezionale il quarto e quinto delle due Jordan di De Cesaris e Gachot. Mansell si è classificato sesto, precedendo Martini con la Minardi. Forse alla Williams-Renault, se vogliono vincere il campionato, debbono pensare a gestire meglio i loro piloti.

Tragedia all'isola di Man: muore un centauro

ISOLA DI MAN (GB). Ancora una volta il trofeo dell'isola di Man ha confermato la sua triste fama di corsa motociclistica più pericolosa del mondo. Negli anni, infatti, il nome della stazione di villeggiatura inglese è stato associato a quello di tragedia per i numerosi incidenti che hanno sempre funestato la gara. Al tre piloti morti in settimana durante le prove, se ne è aggiunto ieri un altro, lo scozzese Roy Anderson, 39 anni, per le lesioni riportate in una caduta avvenuta nei giorni scorsi. L'incidente si era verificato durante l'ultimo giro della corsa che si disputa su strade normali e non su circuito. Da tempo si va sostenendo di abolire questa parte speciale. In un'altra caduta il pilota inglese Dave Castle è rimasto seriamente ferito alle gambe. La gara è stata vinta alla fine dallo scozzese Steve Hislop, su Honda che ha percorso i 363 chilometri del percorso in un'ora, cinquantadue minuti e quindici secondi, alla media oraria di 194 chilometri, precedendo nell'ordine gli inglesi Carl Fogarty (Honda)

In Grecia Sainz non fa sconti ad Auriol

LAGONISSI. Cinque polverosi chilometri per il gusto di avere una prima graduatoria. Un simulacro di classifica, ma tanto basta per riaffermare il dominio di Sainz e della Toyota. Lo spagnolo è al comando a pari merito con il compagno di squadra Schwarz. La prima Lancia Delta è quella di Auriol marchiata a fuoco dalla Scuderia Fina, mentre le altre Integrali 16 valvole, quelle ufficiali di Torino con il volante Biasion e Kankkunen sono quante staccate di appena tre secondi. La gara vera e propria con le stradine senza asfalto e mangiapeumatici comincia oggi con la seconda dura tappa Lagonissi-Aretini di 422 chilometri con 9 prove speciali. Un primo assaggio verso i 1800 km complessivi della sesta prova mondiale del campionato piloti è quinta per quello Marche. Questa la classifica provvisoria dopo la prima tappa: 1° a pari merito Sainz-Moya e Schwarz-Hertz su Toyota Celica turbo; 2° Auriol-Occelli su Lancia Delta Hf integrale; 3° Alen-Kiwimaki su Subaru Legacy a 2 secondi; 4° Eriksson-Parmander su Mitsubishi Galant a 2 secondi.

## Mondiale rally. La casa torinese, rinnovata nei vertici tecnici, insegue la Toyota All'ombra dell'Acropoli è cominciata l'operazione-restauro della nuova Lancia

C'è l'Acropoli e il nome non richiama campagne archeologiche. Anzi, al contrario qui non si tratta di scavare ma semmai di ricostruire. Il programma Lancia in Grecia per il campionato mondiale rally è semplice: partire alla caccia della scatenata Toyota. La ricostruzione comincia con due volti nuovi alla guida del settore sportivo. Al via del rally anche Carlos Menem jr., figlio del presidente dell'Argentina.

DAL NOSTRO INVIATO MARCO MAZZANTI

LAGONISSI (Grecia). La verde macchia mediterranea, il profumo del mirto e degli eucalipti, un mare che piacerebbe anche all'esigente equipaggio della Goletta verde, sole accecante. Il menù tipico per un esaltante periodo di vacanza. Ma in casa Lancia non è proprio il caso di parlare di riposo. Il rally dell'Acropoli, partito ieri con la prima prova speciale ad un tiro di schioppo da Atene rappresenta infatti un severo esame di campionato mondiale. Una tappa dal sapore di ultimo appello per ritornare a galla. Lo strapotere dimostrato del binomio Sainz pilota-Toyota motore, non permette più disattenzioni: sul libro nero del marchio torinese



Carlos Menem, figlio del presidente argentino

vincere ha coccolato per mesi rassicuranti ambizioni e ora di fronte all'offensiva nipponica, non c'è comunque panico. Anzi il dualismo esasperato costringe tutto il team italiano ad una rincorsa. La vecchia Delta, piccolo miracolo in laboratorio, deve raccogliere la sfida, non voltarsi indietro e i piloti schiacciare il piede sull'acceleratore. La tappa greca - non bastessero le ansie esistenziali - è giunta con perfida puntualità in un delicato momento di transizione. La rivoluzione di mamma Fiat che ha decapitato il vertice Ferrari si è riflessa anche nel Circo del rally. Il deus ex machina Claudio Lombardi, l'ingegnere di Alessandria padre della Delta e generale a quattro stelle sui campi di gara dal 1988, è approdato alla scuderia di Maranello dopo il licenziamento in tronco di Cesare Fiorio. La selvaggia ristrutturazione dei grandi capi decisa dai vertici di Corso Marconi ha provocato così un piccolo terremoto. Ma come in ogni caso è stato qualcuno che dopo le scosse telluriche ci ha guadagnato... In questo caso si sono sregati le mani soddisfist-

ti Mario Petronio, 48 anni, nominato responsabile delle attività sportive per i marchi Fiat, Alfa Romeo e Lancia e Giorgio Pianta, 56 anni, ex pilota e collaudatore che è stato promosso sul campo numero uno della gestione sportiva Lancia. Al di là del linguaggio burocratico l'effettivo direttore sportivo, il Trapaltoni della situazione. E al battesimo Pianta è giunto come lui stesso ha ammesso operacoduto all'ultimo momento. Ha scaricato la tensione con garbo e diplomazia degna di un alto funzionario della Farnesina, si è liberato del peso sullo stomaco e dell'emozione con un editto dal sapore ironico: «Qui in Grecia è pieno di splendide spiagge, ma noi non siamo all'ultima spiaggia...». Una battuta forse studiata, forse istintiva. Sì, perché l'ex pilota che ha cominciato a correre nel '57 con una preistorica Fiat 1100, ha insistito molto sul suo carattere franco e istintivo. «Dirò sempre la verità, di più in questo momento non posso andare, perché tutta il mio curriculum si è dipanato a fianco di Fiorio e Lombardi e non chiederemi confronti o giudizi...».

**COMUNE DI CINISELLO BALSAMO**  
 PROVINCIA DI MILANO

**Avviso di gara**

Sono indette n. 2 gara di appalto-concorso per servizio di ristorazione scolastica (sistema catering) per gli anni scolastici 1991/1992 - 1992/1993.

Importi presunti:  
 L. 2.020.000.000 + Iva 4% per la I gara (scuole materne)  
 L. 4.043.520.000 + Iva 4% per la II gara (scuole elementari e medie)

oppure:  
 L. 4.223.232.000 + Iva 4% per la I gara (scuole elementari e medie) nell'ipotesi di utilizzo di proprio personale per la distribuzione pasti.

Le Ditte o Imprese Interessate possono far pervenire domande in bollo, indicando i dati economici e tecnici richiesti dal bando di gara, entro il 20 giugno 1991 al 20092 - Comune di Cinisello Balsamo (Milano) - Piazza Confalonieri 5 - Ufficio protocollo. Copia del bando potrà essere richiesta al Comune di Cinisello Balsamo - Piazza Confalonieri 5 - Ufficio contratti - tel. 6187981.

La richiesta d'invito non vincola la stazione appaltante. L'avviso di gara viene pubblicato sulla G.U. della Repubblica Italiana il 3 giugno 1991. Inviato all'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali della Cee il 22 maggio 1991. Cinisello Balsamo, 22 maggio 1991

IL SEGRETARIO GENERALE dr. Domenico Porcelli IL SINDACO dr. Vincenzo Pozzi

**navigare**

Abbigliamento per lo sport e il tempo libero

Un marchio nella carovana del grande ciclismo

**navigare**

sulle strade del Giro d'Italia con la squadra guidata da Bruno Reverberi