

Da Wimbledon la scontata conferma

Il tennis australiano impone la «sua» legge

Degli «europei» solo il sovietico Metreveli si è, in parte, salvato



LONDRA — Evonne Goolagong e John Newcombe gli straordinari tennisti australiani trionfatori dei singoli di Wimbledon, si godono un meritato relax di danza.

Wimbledon numero 85. John Newcombe, australiano dalle cento braccia, è il vincitore per la terza volta del più grande, favoloso, spendido torneo di tennis del mondo. Dal 16 luglio 1877, data della prima finale vinta dal britannico Spencer Gore, sono passati quasi cento anni e si sono giocate 85 finali. Da sfida anglo-americana, quasi pasiana, se vogliamo dare attributo di pubblicità, si è evoluta in una lotta di mondo anglosassone sulle due sponde dell'Atlantico, Wimbledon si trasforma in torneo universale caratterizzato dalla serietà dell'organizzazione e, conseguentemente, dalla sportività del pubblico. Wimbledon divenne realmente un campionato del mondo, senza tuttavia sollecitare l'etichetta. Ma da anni, purtroppo, il vuoto «paese del tennis» è travagliato da crisi insanabili: da guerre dirette, se vogliamo tener conto che il peso del denaro finisce sempre per misurarsi sul terreno della guerra. Difatti, il gruppo di Lamar Hunt (32 tennisti che sono, quasi, i migliori della terra) opposto nella lotta ai dirigenti della FILT (federazione mondiale).

A nulla è valsa l'antica saggezza di Magna Charta dei britannici: il gruppo di quello ufficiale e quello ufficiale hanno dichiarato che il distidio è insanabile. I comunisti sempre sono ferocemente preclusivi anche se corrotti, mentre le parole recepite nei corridoi sono dense d'arsenico. In breve, mentre Newcombe e Smith si menavano colpi furibondi per dirimere una questione di supremazia mondiale, i dirigenti della WTC (World Tennis Council) e della FILT si affrontavano a duello senza vincitori né vinti (salvo, ovviamente, lo sport sconfitto in partenza).

Morale: dal prossimo anno ognuno andrà per conto suo. I «pro» a esibire la loro meravigliosa bravura ridotta a esibizionismo da circo equestre. I dilettanti (si fa per dire, naturalmente) a proporre inutili battaglie per la conquista di titoli abbondantemente dequalificati. Ma veniamo a Wimbledon. Il re (Laver) è morto, evviva il re (Newcombe), John, per un anno ha confermato la vittoria dell'anno scorso (su Rosenthal) raggiungendo quota tre (la prima vittoria). Il re è stato sconfitto da un giovane di nome King-Casals, americano, talvolta ma in fase decisiva col nome di Diaco rosso per gli europei col solo Metreveli a opporre coraggio e astuzia a un Newcombe appunto e per domenica conclusa la partita con un set a 6-4. E Barazzutti? Il trionfatore-baby di Roland Garros è inciampato in una zolla d'erba e l'ungarese Tarozzi l'ha trafitto senza pietà. Corrado, Corrado che ne hai fatto delle nostre speranze?

Appena appena sufficiente l'altro cucciolo di leone: la svedese Rosahl, brava, brava, su primo ostacolo incerta sul secondo. L'ha, difatti, implacabilmente chiusa a rete l'olandese Susanna Mirza di due anni. Di Panatta non c'è molto da dire. C'è solo da dubitare che Lamar Hunt lo voglia, nonostante il ritiro di un Charles Pasarelli ridotto a tennista da torneo bancario. E' fresco, purtroppo, la notizia che a casa sua (Paroli) Adriano è stato battuto sabato, da George Gopen (4-6, 6-4, 5-4) per la Coppa dei Campioni per club.

Di Panatta non c'è molto da dire che due degli 8 sopravvissuti all'ultimo sprint erano chiaramente degli intrusi: Colin Dibley, australiano, lontanissimo parente di Laver e Newcombe, e Onny Parun, neozelandese legnoso e solitario tenace. Buoni invece Gorman e Richey. Tom Gorman — proprio come lo pseudonimo di atletica Marcello Fiasconaro — era rugista in uno dei collegi americani. Ridotto all'immobilità da un incidente alla schiena riuscì a «risalire» a prezzo di duri sacrifici.

Molto interessante anche Cliff Richey battuto dal «piccolo grande maestro» Ken Rosewall dopo 4 ore di battaglia combattuta sul filo di tutto: del gioco, della classe, della fortuna, del tipo londinese per il piccolo Sienne australiano, del gioco del fantasia, del tennis. Di Ken Rosewall è da ribadire che è nato con la racchetta al posto della braccia. In Wimbledon un incredibile Peccato che Wimbledon nella sua splendida carriera rappresenti un vuoto che non potrà colmare. Chiusura con un notevole sulla TV italiana. Non c'è pericolo che alla suddetta slarga una tappa del Tour, una prova del Couquet e degli eroi per il campionato ciclistico della Nuova Caledonia. Con sagace tempismo s'è perfino assicurato il titolo di campione europeo di equitazione (peraltro interessante) e i campionati mondiali della lotta a due armi. Wimbledon no. Wimbledon costa troppo. Francia, Belgio, Svizzera, Marte, Venere, Alfa del Centauro lo trasmettono. La Rai-TV.

Remo Musumeci

Combattuto e movimentato il circuito di Puia di Prata

Basso allo sprint su sette fuggitivi

Giromondi si è impegnato allo spasimo, ma niente da fare contro la poderosa freccia di Marino

SERVIZIO

PUIA DI PRATA, 4 luglio. Sui 108 chilometri, tutti in pianura, del circuito di Puia di Prata, conclusione ovvia: sprint dei migliori e successo del velocista Marino Basso. Il corridore della Molteni ha potuto regolare sul traguardo, per la verità con più difficoltà di quanto non si potesse prevedere, un gruppetto di fuggitivi, sganciatisi nell'ultima parte della gara e riusciti a guadagnare un pugno di secondi, Seru, Ritter, Bitossi, e altri inseguitori. Tra i primi, anche Felice Giromondi, che si è impegnato allo spasimo per riuscire nel miracolo di precedere in volata Marino Basso, ma che non è andato oltre il terzo posto.



Marino Basso, facile vittoria allo sprint.

Davanti a lui un giovane, romano, Tumellero, coequipier di Basso, che ha messo in qualche difficoltà il capitano. La corsa, alla quale hanno assistito circa 10 mila spettatori, si è svolta, favorita da una stupenda giornata, su 60 chilometri, con un traguardo a premio ogni 5 giri che è valso a scuotere le acque del gruppo. In mancanza di asperità, infatti, le fughe sono sempre state occasionali e appunto determinate più che altro dalla vicinanza del traguardo a premio.

Basso è stato il primo ad imporsi, dimostrando chiaramente le sue intenzioni, che erano quelle di vincere.

Tumellero e Giromondi hanno avuto la meglio nei due traguardi successivi; anche per questi due corridori si è trattato di un primo assaggio di forze in vista dell'allungo finale. Poi ha preso il comando della corsa Zandegù, che è rimasto solo al comando per qualche giro. Ripreso il corridore veneto, è stata la volta del campione d'Italia Franco Bitossi, che però non ha azzeccato il momento buono per passare al contrattacco ed è stato ripreso, riuscendo solo a passare per primo sotto lo striscione di un traguardo a premio.

Dopo di lui, ma con lo stesso risultato, è partito al contrattacco Silvano Schiavon. Al 51° giro l'episodio decisivo, con Basso, Giromondi, Tumellero, Diego Moser, Durante, Laghi, Schiavon, al comando: sarà l'allungo buono, che porterà sul traguardo a disputarsi la vittoria questi sette atleti. Da notare, nel gruppetto di testa, la presenza di Adriano Durante, uno dei più occupati del nutrito gruppo dei professionisti italiani. Allo sprint, per la verità, ci si attendeva meno di più da lui, ritenuto tra i sette l'unica possibile alternativa a Marino Basso. Il quarto posto non lo accentua di certo. Questo è l'ordine d'arrivo: 1. MARINO BASSO (Molteni) km. 108 in ore 2:53' alla media di km. 41,50; 2. Tumellero (Molteni); 3. Giromondi (Salvarani); 4. Durante; 5. Laghi; 6. Schiavon; 7. Diego Moser, tutti col tempo del vincitore; 8. Poloni a 40"; 9. Rossetti; 10. Baldani; 11. Seru; 12. Zandegù; 13. Ritter; 14. Bitossi; 15. Amici; 16. Bosio; 17. Poggiali; 18. Aldo Mossi; 19. Beggaglio; 20. Poloni Selvino.

Ciclismo femminile a Magreta

La Tanzi in volata brucia la Longari

MAGRETA, 4 luglio. La campionessa italiana Giuditta Longari ha mancato per un soffio la vittoria nella corsa disputata oggi a Magreta, in occasione del 3° trofeo Fovero Sorelli più due. La Longari aveva giocato la carta valedica su Micheleletti. Le due sono state raggiunte a nove chilometri dall'arrivo e nella volata finale Ivana Tanzi, portacolori del Gruppo Sportivo «Tre Risotti», aveva la meglio. La squadra della Baby Terraneo, ormai abituata a spadroneggiare in tutte le corse alle quali partecipa, ha dovuto accontentarsi della terza, quarta e sesta posizione. La Micheleletti, lanciata in fuga con la Longari, avrebbe dato l'impressione che la gara si sarebbe risolta fra le due fuggitive e invece il raggiungimento del gruppo ha voltato le carte in tavola. La sconfitta della squadra brianzola non desta comunque alcuna preoccupazione, anzi, forse movimento che il nome della vincitrice non appartiene ad una atleta del mio clan. Sono tranquillo perché le corse si possono perdere anche all'ultimo momento per disattenzione; tra l'altro il percorso finale era un po' tortuoso e soltanto negli

ultimi cento metri consentiva una esatta misura della posizione valida per poter vincere la volata. Comunque appuntamento è per domenica prossima a Pregnana Milanese, dove si svolgerà una corsa alla quale prenderanno parte le ragazze sprint. La cronaca della corsa è piuttosto breve, l'afa è stata la peggiore nemica delle partecipi. L'arrivo della corsa è stato abbastanza veloce e costellato da tentativi di fuga infruttuosi. Il risveglio è stato dato a 15 km dalla partenza quando Elisabetta Malfais ha forato. La Longari, accortasi dell'incidente occorso alla forte rivale, ne ha approfittato lanciandosi subito all'attacco, seguita dalla Micheleletti. Le due hanno proseguito nel loro tentativo sinché sono state raggiunte dal gruppo a 9 km dall'arrivo: la gara si è risolta così in volata.

Anche questa volta l'affluenza del pubblico è stata numerosa. Ciò sta a testimoniare che l'interesse del pubblico, anche per il ciclismo femminile, è sempre vivo.

ORDINE D'ARRIVO

1. Tanzi (Gruppo sportivo «Tre Risotti»), km. 38 in 1.11.32 alla media di km. 35,738; 2. Longari (Gruppo sportivo «Tre Risotti»); 3. Micheleletti (Gruppo sportivo «Tre Risotti»); 4. Crivari (Id.); 5. Argenti (Gruppo sportivo Basso Piave); 6. Micheleletti (Gruppo sportivo «Tre Risotti»); 7. Beechchini (Gruppo sportivo «Tre Risotti»); 8. Bianchini (Gruppo sportivo «Tre Risotti»); 9. Nicolini (Capellese); 10. Rivoli (Unione Sportiva Scac).

MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

Vista per le vie di Mosca

L'«ammiraglia» sovietica



Ha fatto in questi giorni la sua prima comparsa per le strade di Mosca la nuova «ammiraglia» sovietica, la «ZIL-117», costruita nelle officine «Lichtachov». Della vettura non si sa molto, perché le vendite non sono ancora cominciate. Come la «ZIL-114», la «117» ha un motore 8 cilindri a V che eroga una potenza di 300 HP, ma è più veloce (200 chilometri orari).

Dimostrazione a Monza per la sicurezza della circolazione

Un «tappeto d'acqua» potrebbe ridurre i danni degli incidenti stradali

Il dispositivo è di concezione molto semplice e non è che lo sviluppo dei «cuscini d'acqua» già sperimentati in America come «guard-rails»

Ogni anno sulle strade italiane muoiono oltre 10 mila persone e centinaia di migliaia rimangono ferite. In buona parte dei casi — secondo gli esperti — la causa degli incidenti va ricercata nei guidatori, che continuano ad essere la «parte» più pericolosa della macchina. Da qui gli insistenti inviti alla prudenza, diffusi con tutti i mezzi, specialmente in occasione dei grandi esodi, inviti che, in genere, mentre lasciano presoché indifferenti gli industriali, servono solo a scoraggiare i più prudenti, i quali, per tenersi lontani dal pericolo, cercano di adottare di trovarsi nella «bolgia».

Intanto i tecnici, considerato che poco si può fare per modificare la «parte» più pericolosa della macchina, studiano soluzioni per migliorare la sicurezza attiva e passiva delle vetture, nonché la adozione di impianti da installarsi sulle strade che possono evitare o almeno ridurre i danni degli incidenti. Tra questi ultimi accorgimenti merita senza altro attenzione il «tappeto d'acqua» inventato dall'ing. Alberto Guzzardella, già noto nel campo delle attrezzature di sicurezza stradale per aver presentato con successo qualche anno fa a Monza i cuscini d'acqua antiurto. Questi cuscini, brevettati negli Stati Uniti, in Canada e nella maggior parte degli altri continenti, sono costituiti da un sistema recentemente in alcuni dei punti più pericolosi delle strade di New York, (senza peraltro nemmeno interpellare l'inventore).

Ma veniamo al tappeto di acqua, che l'ing. Guzzardella ha provato nei giorni scorsi a Monza. Occorre subito dire che la prova non è stata spettacolare, ma non certo per colpa dei tappeti. I quali tappeti hanno il «torto» (per quanto riguarda la spettacolarità) di fermare in pochi metri la macchina, ma di lasciare la strada da loro luogo a scene da brivido.

I tappeti d'acqua sono costituiti da una camicia impermeabile e da una fodera esterna in tessuto resistente. La superficie e la forma possono essere variabili mentre lo spessore va da 10 a 20 cm. Questi tappeti, possono essere incassati nel terreno in modo da farli aderire al piano della strada.

L'azione frenante è eccezionale. Come la macchina, lanciata a notevole velocità, sale sul tappeto, sembra trattata da un invisibile potentissimo braccio di ferro, che in pochi metri la costringe a fermarsi dolcemente. E questo che differenzia il tappeto d'acqua da tutti gli altri sistemi fin qui escogitati per arrestare gli autoveicoli in caso di emergenza, né le persone subiscono urti di sorta. Per cui la macchina finita su tale tappeto, una volta rimessa in strada, è in grado di proseguire regolarmente la sua marcia.

Il principio su cui si basa questo nuovo sistema è semplice, troppo semplice, dice l'ing. Guzzardella. Infatti l'acqua racchiusa nel tappeto, viene messa in rapido movimento dalla macchina che vi passa sopra, assorbendo tutta l'energia cinetica dell'autoveicolo senza restituzione alcuna parziale di essa, per cui il mezzo non può che fermarsi indenne.

L'applicazione di questi tappeti, sostiene l'ing. Guzzardella, non è più costosa dei comuni guard-rail, per cui le autorità che costruiscono e gestiscono le autostrade, nonché quelle interessate all'automobilismo sportivo, dovrebbero prendere in seria considerazione le possibilità veramente notevoli di sicurezza offerte da questo nuovo sistema. Si tratta, è vero, di rimettere in discussione i comuni sinistri e stato fatto per tentare di ridurre il pericolo della circolazione motorizzata, ma se i tappeti d'acqua possono far sensibilmente scendere le terrificanti cifre dei morti e dei feriti della strada ne vale senza altro la pena.

G.C.

Mostra di pneumatici a Bologna

Il «ricostruito» è in aumento

Chiesto alla rassegna che sia portata ad un minimo di 2 millimetri la profondità del battistrada

Si è svolto dal 25 al 29 giugno al quartiere fieristico di Bologna il quarto SARF, salone dei macchinari, delle attrezzature, dei materiali per la ricostruzione e della vendita dei pneumatici, cui erano quest'anno abbinati un'esposizione degli accessori per auto e una rassegna della produzione di pneumatici italiani ed europei.

Il particolare rilievo che la manifestazione dedica a materiali ed attrezzature per la ricostruzione, è diretta conseguenza dell'alta incidenza rivestita da tale tipo di pneumatico sull'intero mercato del ricambio per autoveicoli e soprattutto per veicoli da trasporto.

Un quarto esatto della spesa nazionale per il ricambio di pneumatici per vetture è infatti assorbito dal «ricostruito», mentre la percentuale sale al 60% per gli autocarri.

Il peso di questo settore è indubbiamente destinato ad accrescersi, come approvate le richieste avanzate nel corso della manifestazione dai rappresentanti della Federazione internazionale dei ricostruttori e rivenditori di pneumatici, che intendono chiedere ai governi dei paesi ad alta densità di circolazione di stabilire in due millimetri la profondità minima del disegno del battistrada. In Italia, e nella maggioranza dei paesi europei, infatti, si è ora di un solo millimetro, mentre negli Stati Uniti le norme prescrivono una profondità minima di 1,6 millimetri.

Con questa norma certo l'automobilista sarebbe indotto dal più frequente ricambio ad un maggior ricorso, soprattutto per la circolazione urbana o a limitata percorrenza e velocità, al riciccolo.

Il fatto è che manca ancora una soddisfacente regolamentazione che indirichi ad esempio la ricostruzione a meno di un solo tipo di pneumatico, ed imponga per il riciccolo l'apposizione di un marchio, di un distintivo che ne denoti la natura anche all'acquirente inesperto o distratto: un progetto in tal senso, avanzato dall'americano Department of Transportation, ha incontrato non poche ostilità da parte dei costruttori.

Semplice negli Stati Uniti, però, è entrato negli ultimi anni in circolazione un nuovo tipo di pneumatico per la ricostruzione e del tutto superato: realizzato con un miscuglio di composizione segreta, tale copertone è direttamente stampato in pressa a iniezione, senza la presenza di carcassa o di elementi in materiali diversi, e per questo è totalmente riutilizzabile come materiale per nuovi stampaggi. L'elevata resistenza e durata — pare abbia una «vita» media di oltre 80 mila chilometri — lo renderebbero competitivo sul mercato automobilistico, mentre non è stato ancora sperimentato l'impiego su autocarri e mezzi pesanti.

Ciò che impedisce la diffusione di questo nuovo prodotto, presentato alla rassegna bolognese (un po' in sordina a dire il vero) dalla Firestone-Erema, è del quale ci eravamo già occupati in queste colonne è l'alto costo delle macchine per lo stampaggio: negli USA, comunque, esso copre già lo 0,5 per cento del mercato.

Una produzione che i visitatori del salone bolognese non hanno potuto invece ammirare, a causa del persistere dell'assurdo atteggiamento del governo italiano e della Repubblica democratica tedesca.

P.F.

Al Centro velico del Touring Club Italiano

A Caprera si diventa veri marinai durante una vacanza faticosa

Come si svolge l'addestramento - Il prezzo corrisponde a quello che si spenderebbe per una buona villeggiatura tradizionale

Il «Centro velico Caprera» nato quattro anni fa su iniziativa della Lega navale italiana e del Touring Club, è una vera e propria scuola di vela in mare, e non come molti forse credono, un luogo dove trascorrere le vacanze e apprendere e anche qualche nozione nautica per imparare a navigare con uno scifo a vela. Infatti i corsi che vi si tengono sono piuttosto duri e

hanno come scopo fondamentale quello di formare dei buoni marinai.

Vi si insegna tutto quanto può servire per la navigazione: manovre semplici e impraticabilmente con la vela per chi si accosta per la prima volta a questo sport e crociera in alto mare per i più esperti. Il tutto, non disgiunto, ovviamente, dalle conoscenze teoriche che sono forse più importanti della pratica, anche se non vanno mai disgiunte da essa; per tutti gli allievi, quindi, vi sono lezioni di meteorologia e di cartografia, di studio della navigazione e di tecnica costruttiva delle imbarcazioni. Per completare si tengono anche lezioni di addestramento all'uso dei mezzi di salvataggio. I programmi di insegnamento sono direttamente ispirati a quelli del Centre Nautique di Glensans, in Bretagna, famosissimo tra tutti gli appassionati dello sport velico.

Tutta la vita del Centro è organizzata in funzione della vela, tant'è vero che anche i collegamenti tra Caprera e la terraferma per il vettovagliamento della scialuppa vengono tenuti dagli allievi, che perciò oltre ad imparare a navigare contribuiscono anche all'efficienza e alla cura sia dell'organizzazione complessiva, che delle imbarcazioni e di tutte le altre attrezzature.

Anche il luogo dove sorge questa scuola di vela è stato scelto di sicuro oculatamente e del tutto in funzione del fatto che il Centro si prefigge. Difatti questo è uno degli angoli della Sardegna più isolati dalle località balneari frequentate ed è altresì ricchissimo di insenature e di zone battute da tutti i venti, senza che per questo manchi mai, appunto per la conformazione naturale dell'isola, la zona ventosa con spirale calma.

Come si è già accennato i corsi sono rigidi e comprendono otto ore di navigazione suddivise nella giornata e tre-quattro ore di lezioni teoriche. Gli insegnanti sono tutti velisti di provata esperienza scelti tra gli allievi anziani migliori. Il Centro funziona da giugno a settembre con corsi della durata di quindici giorni del costo minimo di 80.000 lire; per il primo corso più o meno quanto una buona vacanza quadriennale, che però sarà trascorsa praticando dello sport e soprattutto imparando ad amare il mare.

Sulle strade italiane

In febbraio meno morti in incidenti

21 mila 498 incidenti stradali con 161 morti e 15 mila 84 feriti sono stati registrati in Italia nel mese di febbraio del corrente anno, con una diminuzione di 1.294 incidenti, pari al 5,7 per cento, di 79 morti, pari al 10,1 per cento di 297 feriti, pari all'1,9 per cento, rispetto allo stesso mese del 1970.

Complessivamente — informa un comunicato dell'Ancli — nel periodo gennaio-febbraio di quest'anno gli incidenti stradali sono assommati a 43 mila 458 con 1.368 morti e 30 mila 336 feriti, con una diminuzione del numero degli incidenti pari al 6,5 per cento, del numero dei morti pari al 6,9 per cento e dei feriti del 3,2 per cento, rispetto ai primi 2 mesi del 1970.

Nel comune di Roma 11 incidenti nel periodo gennaio-febbraio sono stati 6 mila 552 con 70 morti e 4 mila 751 feriti, mentre nel comune di Milano 11 incidenti sono stati 5 mila 398 con 70 morti e 2 mila 483 feriti.

La Commissione consultiva italiana dei trasporti ha adottato un nuovo norme sulla «scrittura» automobilistica e un'iniziativa causata da scarichi dei motori. Tra le più importanti norme sono da segnalare le seguenti: Parafuochi interni costruiti in modo da ridurre il rischio di possibili danni; fendersterzi che consentano un più ampio grado di visibilità attraverso i parabrezza in caso di pioggia; Impugnatura di direzione rispondenti a nuove norme di visibilità; limitazioni più severe per quanto concerne l'emissione di gas combustivi; controlli del minimo in modo da limitare l'emissione di ossido di carbonio.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci