

La trentaseienne Navratilova  
si ferma alla semifinale  
La tedesca con qualche patema  
supera la spagnola Martinez

Oggi è il turno degli uomini  
Sampras gioca con Becker  
Courier con Edberg: match  
che promettono spettacolo

# L'ultima volta sull'erba

## Martina out, la finale è Graf-Novotna

Perde Martina, ed è probabile che sia stata l'ultima volta che l'abbiamo vista a Wimbledon il torneo che ha vinto nove volte e cui sta partecipando ormai da 21 anni. L'ha battuta Jana Novotna, una ragazza di dodici anni più giovane. Domani, Jana troverà Steffi Graf che ha rischiato qualcosa con la spagnola Martinez. Oggi Sampras-Becker e Edberg-Courier, incontri che promettono spettacolo.

Il mito di Martina è impostata sulle sue stesse movenze e sui suoi stessi colpi d'attacco sempre portati con infinita calma in meno omnesuale anche lei come la Navratilova ma soprattutto di dodici anni più giovane. E sono stati quelli a indovinare la partita sin dal primo game. Si fosse giocato a tennis da ferme Martina avrebbe dominato e infatti quando la palla è passata dalle sue parti o ha incrociato il suo cammino d'incanto sono rispuntati i colpi vincenti che hanno reso inimitabile la sua carriera. Invece Jana intende va correre magari senza mai fare di rispetto alla rivale studiata per una vita ma davvero non poteva rinunciare a fare il proprio gioco sarebbe stata

un' autentica lezione di masochismo applicato al tennis. E quel corriere ha finito per crepare a Martina tormenti feroci goffaggi inusuali un ruggine impotente che si è espressa con parolacce sempre più inronunciabili. Soprattutto davanti al Royal Box della duchessa di Kent.

È dispiaciuto a tutti veder perdere Martina Eppure mai come in questo incontro l'uscita è sembrata naturale non attribuita ad alcune se non alla differenza dei loro in campo. Non tecnica i bad boxer ma fisica. Martina ha concesso un minuto di occasioni per il break se non è proccacciata alcune anche lei ma alla fine ne ha ottenuto uno solo per il

DANIELE AZZOLINI

LONDRA. Forse per la prima volta Martina si è accorta di non essere più Martina ed è stata costretta a chiedersi con la stessa lucidità con cui ha affrontato le decisioni di una vita ricca ma a suo modo difficile se davvero ne valga ancora la pena. Martina è una ragazza

del '50 e trentasei anni sono tanti per chiunque viva lo sport ma fino a ieri nessuno lei stessa per prima ci aveva fatto caso. Invece il momento è arrivato proprio sul «suo» Centrale e contro Jana Novotna una giovanotta nata nella sua stessa terra cresciuta con

Prove ufficiali oggi sul circuito di Magny Cours  
C'è anche Senna dopo il tira e molla con la McLaren

# Alla ricerca del tempo perduto

## la Formula uno cerca nuove vie e si interroga sul suo futuro

Iniziano oggi sul circuito di Magny Cours le prove del Gran premio di Francia di Formula 1 ottava prova del mondiale piloti. Dopo un lungo tira e molla sarà presente anche Senna protagonista con l'eterno rivale Prost della lotta per il titolo. Dalla Ferrari si aspettano dei miglioramenti rispetto alle ultime deludenti esibizioni. Ma intanto il vero nodo da sciogliere è quello del futuro prossimo della Formula 1.

nessuna possibilità di essere competitivi contro chi detiene il monopolio della tecnologia.

CARLO BRACCINI

«Si corre al buio e verso il buio» ha scritto un autorevole quotidiano francese ma al di là dell'enfasi giornalistica le cose stanno proprio così. Facciamo un passo indietro precisamente al febbraio scorso quando con un autentico colpo di mano il presidente della Fisa (la Federazione sportiva dell'automobile ndr.)INGLESE Max Mosley decide a sorpresa le nuove regole della F1. Subito riduzione delle prove in b.c. e di quelle ufficiali, limitazioni nel numero dei treni di gomme niente più «muletto» a disposizione dei piloti via le sostanziali speciali dalle benzine. Ma la vera rivoluzione è prevista per il prossimo anno quando l'elettronica più sofisticata scomparirà dalle monoposto di Formula Uno. Cancellati sospensioni attive antipattinamento Abs e quattro ruote sterzanti cambi completamente automatici. La decisione di Mosley è una «bomba» che spacca il fronte dei costruttori e trova in Williams e McLaren i più accaniti opposi-

tori proprio quelli che dall'elettronica hanno saputo trarre i maggiori vantaggi. Di sicuro tra prese di posizioni smentite minacce di ricorsi e di squalifiche a nove mesi dall'inizio del primo mondiale «post tecnologico» nessuno sa con certezza quello che accadrà. Nel dubbio e nell'attesa di una soluzione di compromesso che salvaguardi almeno le sospensioni attive (le meno costose e le più utili) i costruttori portano avanti il loro lavoro nella solita direzione e se dovesse passare la linea dura di Mosley alcuni grossi nomi si troverebbero in «vere difficoltà». Sullo sfondo ri-stagna la situazione di grave crisi dell'intera Formula Uno la stessa che ha convinto la Fisa a sconvolgere i regolamenti. 1) Troppo divano tra i team. Sostenerli gli attuali livelli di sofisticazione tecnologica costa una follia e i team minori che pure dispongono di ventitrenta milioni di dollari per disputare la stagione non hanno



La seconda guida della McLaren-Ford lo statunitense Michael Andretti (a sinistra) sbadiglia in attesa di scendere in pista

Luca Cordero di Montezemolo «Ormai la tecnologia della F1 sta al mondo del mito come l'astronautica sta all'aviazione civile».

Alessandro Nannini «Fredo che la decisione di bandire la su-perelettronica dalla Formula Uno sia corretta. Si andrà forse un po' più piano ma in compenso emergeranno le doti di guida dei piloti».

Harvey Posteltwhaite «La Fisa ha fatto benissimo ad approvare i nuovi regolamenti. Se continua così il pilota di una moderna F1 non dovrà fare più niente. Salvo forse girare il volante».

Gerhard Berger «Ci vorrebbero più squadre e più piloti in lotta per la vittoria ma non penso che torni un indicio con la tecnologia possa rilevare la soluzione giusta».

Frank Williams «Sono convinto che troveremo una soluzione di compromesso sulla questione dei nuovi regolamenti senza bisogno di andare in tribunale. E un problema che si guarda tutto l'ambiente della Formula Uno e nessuno può pensare di decidere per proprio conto».

Mauro Forghieri «Non ci diamo neanche che Abs, antipattinamento e sospensioni intelligenti esistono da parecchi anni sulle vetture di grande serie. La loro eliminazione da sola non risolverebbe il male oscuro della Formula Uno. È l'intera struttura che deve rifondarsi su basi anche economiche completamente diverse».

Ron Dennis «La McLaren non accetterà di rinunciare al lavoro degli ultimi anni. Non si possono gettare al vento miliardi di investimenti. Per i piccoli team poi non cambierebbe nulla o quasi e resterebbero tagliati fuori comunque dalla lotta per la vittoria».

Autosprint «Da una parte è il rigore di Mosley nei confronti di attive e antipattinamento dall'altra però si sta studiando la reintroduzione di alcune tecnologie che sono state messe al bando».

Auto Oggi «Ma chi ha paura dell'elettronica? Non certo la Ferrari. Il forte di un bagaglio acquisito con la Magneti Marelli che aveva permesso di gareggiare per prima con il cambio a controllo elettronico e di sperimentare tra i primi i sistemi di antipattinamento e di frenata».

Starter «Lo scontro tra i costruttori è di evidente origine politica e contribuisce ad appannare la vetrina della F1 agli occhi della gente. Qualunque cosa si farà ora andrà solo nella direzione meno sportiva, quella di danneggiare chi si è costruito un vantaggio lavorando sodo e investendo milioni di dollari».

Autosprint «I piccoli senza una casa automobilistica alle spalle o sponsor in grado di garantire almeno 100 milioni di dollari non avevano alcuna possibilità di allistare vetture competitive se fosse rimasta libera la possibilità di realizzare monoposto a forte contenuto elettronico».

Rombo Auto&Sport «Regolamenti o no tutti stanno preparando la macchina per il '94».

La Gazzetta dello sport «Il numero in pista sulla monoposto di Damon Hill ricorderà ad ogni Gran Premio che la F1 è malata e che il panorama sportivo e tecnico è mutato non soltanto perché le gomme sono più strette e gli alettoni più piccoli. Novità che anticipano il '91 e la fine dell'era tecnologica».



Martina Navratilova ha forse giocato l'ultima sua partita a Wimbledon

Il Tour de France al via domani  
Le imprese di Coppi e Merckx  
Indurain punta al terzo successo

# Quella crudele esaltante sfida su due ruote

Non c'è e non ci sarà mai una storia ciclistica così crudele e così esaltante come quella del Tour de France. Un'avventura che scatena odio e amore giusto i sentimenti che ho provato frequentando un ambiente unico per le sue attrattive e le sue difficoltà. I tempi sono cambiati, ma per tutti rimane una fatica diversa dalle altre, più cattiva nei suoi risvolti, ma anche più gloriosa.

GINO SALA

Una storia nata nel 1902 e figuratevi quei tempi e quegli anni. Quando era ancora in vita un mio compaesano il vogherese Luigi Lucotti mi raccontava con nostalgia le sue peripezie di corridore che si era aggiudicato tre tappe nell'estate del '19 e del '21 tre tappe coronate da due ottimi piazzamenti nella classifica finale prima settimana nel mazzetto degli undici concorrenti che avevano concluso la «brillante» valcata e poi quarto in un trappolone di appalti per il ragazzo che camminando si era pagato vitto e alloggio con la colletta di amici e concittadini. Erano i Tour per corridori isolati senza squadre senza assistenza impossibilitati per regolamento ad aiutarsi a scambiarvi un tubolare una borraccia un panno. Tappe di 400 e più chilometri strade povere se sentivi con pietre e buche i loro che potevano significare la fine. «Andando verso Brest mi hanno salvato le cure di un vecchierello appostato davanti al suo caseggiato», diceva Lucotti «nella Nizza-Grenoble i dolori di pancia mi costrinsero a scendere di bicicletta. Superai a piedi tutte le salite e al traguardo avevo due ore di ritardo. Per fortuna il giorno seguente si riposava».

Dopo Lucotti le imprese di Ottavio Bottecchia secondo nel Tour del '23 primo nel '24 e nel '25. Aveva detto il veneto di S. Martino Colle Umberto «Io corro per guadagnare soldi possibilmente molti soldi. Corro per la mia famiglia e con questo pensiero le fatiche che si prospettano saranno lievi per me. Ne ho sopportate ben altre e con minor profitto». Un povero muratore diventato ricco una storia volata di tristezza per una morte ancora oggi avvolta nel mistero. Poi i trionfi di Gino Bartali (1938 e 1948) di Fausto Coppi (1949 e 1952) di Gastone Nencini (1960) di Felice Gimondi (1965). Vicende meno lontane da quelle dei piccini romani ugualmente densi di umanità e di clamori. Anquetil Merckx e Hinault in testa con cinque affermazioni otto successi italiani in settantasette edizioni ventisei anni che non si vince una caccia ostinata alla maglia gialla dopo i secondi recitare il ruolo di outsiders.

# Nel 1929, a New York, i soldi erano tutto. Nel 1929, a New York, i soldi non erano niente.

Domenica, Storie Parallele, l'inserto storico del manifesto, vi parla dei pesi e delle piume che sbilanciano da sempre l'economia mondiale. "Il crollo di Wall Street", domenica 4 luglio, con il manifesto, a 2000 lire, giornale compreso.

il manifesto

Non sparare