

TENNIS

**Borotra addio
Fu una star
degli anni 20**

■ PARIGI. È morto ieri mattina ad Arbonne (sudest della Francia) all'età di 95 anni Jean Borotra, uno dei leggendari «quattro moschettieri» del tennis francese. Nato il 13 agosto 1898, aveva iniziato a giocare a tennis all'età di 12 anni. Al fronte nella prima guerra mondiale, aveva parallelamente condotto la carriera di ingegnere e di tennista. Nel suo palmares vi sono 60 titoli di campione di Francia, otto vittorie agli Internazionali di Francia (una in singolare, cinque in doppio, due in doppio misto) tra il 1925 e il 1934, e sei vittorie a Wimbledon, tra cui due in singolare, nel 1924 e nel 1926. Ma è stata soprattutto la Coppa Davis a renderlo famoso: insieme a Henri Cochet, René Lacoste e Jacques Brugnon ha vinto l'«insalutiera d'argento» per sei anni consecutivi, dal 1927 al 1932. Nel 1947 ha ancora giocato il doppio per la nazionale francese. Nel biennio 1960-1961 è stato presidente della federazione internazionale di tennis. Con la sua morte, l'unico «moschettiere» ancora in vita è René Lacoste, 90 anni, famoso in tutto il mondo per l'abbigliamento con il marchio dell'alligatore. Jacques Brunon è morto nel 1978, Henri Cochet nel 1987.

Quella a cavallo tra gli anni Venti e Trenta è stata l'epoca di massimo splendore del tennis francese. A Wimbledon, il titolo del singolare fu monopolizzato dai «quattro moschettieri» dal 1924 al 1929. Quanto alla Coppa Davis, ci vollero ben 59 anni per ritrovare la Francia vittoriosa, grazie all'exploit del 1991: dai «quattro moschettieri» alla generazione di Noah. È proprio quest'ultimo, in veste di capitano francese, dedicò il successo sugli Usa a Jean Borotra. Che, ironicamente, diceva parlando di sé: «Al servizio ero una frana, ma quanto mi piaceva giocare».

MOTOMONDIALE. Podio azzurro: primo Capirossi, secondo Romboni, terzo Biaggi

Grand'Italia nelle 250 a Le Mans

CARLO BRACCINI

■ LE MANS. Il monopolio nello sport stanca, tranne quando è il proprio. Così, per la sesta volta in nove Gran premi disputati quest'anno, le note dell'inno di Mameli hanno salutato un pilota italiano sul podio più alto della 250. Anzi, ieri in Francia come già in Australia, in Austria e in Germania, tutto il podio parlava la lingua voluta da Dante, seppure condita dalle colorite inflessioni emiliano-romagnole (Capirossi), dall'idioma asciutto delle città liguri (Romboni) o dall'inconfondibile accento della capitale (Biaggi). In tema di esaltazione nazionale-sportiva, possiamo tranquillamente sostenere che mai prima d'ora una nazione ha dominato in tale misura, con uomini e mezzi, un campionato di motociclismo tanto combattuto e qualificante come quello attuale della 250. A Le Mans la Honda ha spedito un bel po' di casse con i pezzi speciali ed è tornato a vincere Loris Capirossi (tre a tre il computo dei Gran premi vinti da lui e da Biaggi quest'anno), ai danni di un Dorian Romboni velocissimo ma ancora a secco di successi nel 1994: «Non si può perdere una corsa così, all'ultimo giro e dopo che sei stato in testa dall'inizio alla fine», si lamenta Romboni - comunque Capirossi è stato formidabile, non è uno che sbaglia lui».

Bravo davvero Loris, a superare l'avversario al curvone e passarlo di nuovo sul rettilineo, quando Romboni, in una impennata d'or-

goglio, era tornato in testa nella curva piccola, prima di rischiare la caduta per una improvvisa perdita di aderenza della ruota posteriore. E Biaggi? A Le Mans la sua Aprilia non poteva fare molto contro le Honda vitaminizzate. Ma tra una settimana c'è l'Inghilterra, Donington, e la musica dovrebbe cambiare.

A Donington potrebbe infatti virtualmente chiudersi il mondiale della 500, con il suggerimento della matematica se l'australiano Mick Doohan e la Honda dovessero (cosa molto probabile) conquistare il settimo successo consecutivo e Kevin Schwantz rimediare uno zero come a Le Mans. Intanto, la cronaca del Gp transalpino vede il solito Doohan superstar, avvicinato sul podio dalla Cagiva di John Kocinski e dalla Honda dello spagnolo Criville. A proposito di Cagiva, peccato per il motore rotto di Doug Chandler, la «rossa» sta anche sperimentando con successo l'iniezione elettronica e forse già in Inghilterra correrà una C 594 modificata, nelle mani del pilota-collaudatore Carl Fogarty. Giornata da dimenticare quella di Luca Cadalora con la Yamaha 500, dopo che in prova il modenese aveva sfiorato la pole position: «È la solita storia», spiega Cadalora - le gomme in gara non ne volevano sapere di andare e in quelle condizioni il settimo posto è il massimo che si poteva raggiungere». A Donington la Yamaha farà



Loris Capirossi ha vinto ieri a Le Mans in Francia la prova delle 250 cc

correre Norifumi Abe, giovane promessa giapponese che dovrebbe disputare la prossima stagione nel team ufficiale di Kenny Roberts. Al posto di Cadalora? Per Luca ci sono sprigini in direzione Honda, Cagiva o addirittura un clamoroso passaggio alle quattro ruote, molto tentato dalle proposte dell'Alfa Romeo per il Campionato Turismo. Sempre nella 500, è finita all'ospedale l'avventura di Ermanno Bastianini, in gara con una Yamaha privata, ricoverato per la lesione della milza in conseguenza di una

brutta caduta. Se il podio della 250 è tutto italiano, quello della 125 assomiglia sempre di più a un campionato nazionale giapponese. Ieri, nell'ordine, Ueda, Tsujimura e Sakata, due Honda e un'Aprilia. La leadership del campionato appartiene sempre di diritto a Kazuto Sakata che, salvo un improbabile recupero di Noboru Ueda negli ultimi cinque Gran premi, dovrebbe essere il primo giapponese nella storia a vincere un mondiale della 125, per di più in sella a una moto italiana. La

stessa moto, l'Aprilia appunto, che aveva già vinto il mondiale della minima cilindrata nel 1992, col toscano Alessandro Gramigni. Eccellente pilota, passato poi per la disastrosa avventura della Gilera nel Motomondiale della 250 e costretto per il momento ad «arrangiarsi» con una Aprilia 250 privata: quest'anno in classifica figura al 21° posto, con 10 punti, dimenticato da stampa e pubblico. Come sa essere dura, a volte, la legge dello sport.

**Atletica
Christie dice no
ai Goodwill Games**

Linford Christie non parteciperà ai prossimi meeting di Nizza e di Oslo e ha dichiarato forfait anche ai Goodwill Games, che iniziano sabato prossimo a San Pietroburgo. Il campione olimpico e mondiale dei 100 metri si è infortunato ad una coscia venerdì scorso durante il meeting di Londra. Secondo il suo agente Sue Barrett, Christie «non conosce la gravità dell'infortunio»: consulerà uno specialista a Monaco di Baviera.

**Pallavolo azzurra
Ecco i dodici
della World League**

Julio Velasco, ha reso noto l'elenco dei dodici atleti che prenderanno parte alla fase finale della World League in programma dal 26 al 30 luglio prossimi (Cuneo, Torino e Milano). I dodici convocati sono: Lorenzo Bernardi, Marco Bracci, Luca Cantagalli, Ferdinando De Giorgi, Andrea Gardini, Andrea Giani, Giacomo Giretto, Pasquale Gravina, Marco Martinelli, Samuele Papi, Damiano Pippi e Paolo Tofoli. La squadra azzurra si ritroverà oggi a Merano, per un collegiale sino a giovedì 21.

**Canottaggio
Va male l'Italia
Solo un oro**

Per l'Italia le regate premondiali di canottaggio di Lucerna si sono concluse con un magro bottino (un oro, due argenti e un bronzo). Nei pesi leggeri l'unica vittoria è arrivata dal doppio di Ciccio Esposito e Michelangelo Crispi. Gli azzurri hanno condotto la gara per tutto il percorso precedendo i campioni del mondo spagnoli e gli svizzeri. Le due medaglie d'argento sono invece andate al due senza di Gaddi e Pettinari e al singolo femminile di Lisa Bertini. Tra i senior, bronzo invece per il due con di Carmine Abbagnale, Giacomo Cascone e Antonio Cirillo.

“Distruggo 450 auto ogni anno e non mi hanno ancora ritirato la patente.

Non pensate male di me:
la mia correttezza di guida è
ineccepibile ed è solo per il bene
degli automobilisti che eseguo ogni
anno 450 crash-test, 800 simulazioni
d'impatto e 3.000 prove sui singoli

DANTE BIGI
Responsabile
Centro Sicurezza

componenti: barre di rinforzo laterale, Fire Prevention System, pretensionatori, air-bag, scocca indeformabile. Tutti sistemi di sicurezza che tra ricercatori e tecnici specializzati impegnano ogni giorno in Fiat complessivamente ben 80 persone. Manichini esclusi, naturalmente. La sicurezza è oggi per Fiat un fattore di importanza strategica. Per questo le vengono destinati ogni anno investimenti notevolissimi. Uno sforzo che mi riempie d'orgoglio, perché la sicurezza non è mai abbastanza.”



LA PASSIONE CI GUIDA

