



dopo la
TRAGEDIA

Il primo saluto alla salma di GIUNTI all'aeroporto di Fiumicino. Si notano, al centro, la sorella del pilota Nicoletta, la fidanzata Mara, la madre baronessa Gabriella e il fratello Berardo, che sembra deciso a iniziare una azione penale in Francia nei confronti di Beltoise

BUENOS AIRES. Il fatto che la TV, in ripresa diretta, abbia portato nelle case degli argentini la dantesca visione della tragica morte di Ignazio Giunti ha fatto sì che l'impressione riportata dai bonaerensi sia stata viva e sentita. Il luogo dell'incidente era propizio per le telecamere ed infatti tutta la tragedia è stata seguita in primi piani drammatici che hanno portato angustia e orrore nelle case di tutti, specie delle migliaia di italiani che il tempo instabile aveva obbligato a non uscire e che quindi sono stati comodi testimoni dei dolorosi minuti nell'autodromo.

Tutta la città infatti ne ha parlato diffusamente, sia perché Giunti era italiano, il primo pilota internazionale che ha perduto la vita in questo autodromo, sia perché la vettura era la sperimentale Ferrari 312 boxer di cui tutti i gior-

dal dolore
di BAIRES
allo stupore
per certi
giudizi di
«salvataggio»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

di TV hanno dato ampio spazio alla catastrofe, e non hanno parole per stigmatizzare quanto ha fatto Beltoise, fuggito poi verso i box dopo aver salvato miracolosamente la sua vita.

Nella collettività italiana il lutto ha tolto ogni possibilità di reazione: tutti hanno sentito la morte di Giunti come un dolore proprio. Sulle tribune prospicienti la zona in cui si è fermata la macchina incendiata vi erano due grandi cartelloni con lo stemma dell'Alfa Romeo in uno ed un grande incitamento a Ferrari nell'altro.

Quando i pompieri hanno spento l'incendio e la figura bianca di Giunti è apparsa, un attimo, piegata nell'abitacolo, i cartelloni sono stati ripiegati e tutti sono usciti lentamente dall'autodromo. Cramai la corsa non, aveva più senso, un idolo degli italiani non

Verità per l'Aquila

Mentre questo numero di AUTOSPRINT va in macchina, Jean-Pierre Beltoise, dopo qualche giorno di tranquillità a Mar del Plata, è di fronte al giudice istruttore di Buenos Aires, per l'interrogatorio formale riguardo al terribile incidente di cui è stato protagonista, e che è costato la vita ad Ignazio Giunti. E' molto improbabile che la giustizia ufficiale argentina finisca per arrivare ad una vera e propria incriminazione di Beltoise per omicidio colposo, ma parallelamente alle indagini del giudice istruttore procede l'inchiesta della commissione speciale nominata dall'Automobile Club Argentino, che si è messa al lavoro all'indomani del tragico episodio, e che presenterà le sue conclusioni direttamente nelle mani della FIA.

Oltre alle conseguenze per Beltoise — la prima delle quali dovrebbe essere il ritiro della licenza a tempo indeterminato — la Commissione dell'AC argentino potrebbe far avere seri fastidi all'organizzazione della gara. Se esistessero dei possibili addebiti — e ne esistono, per quanto Fangio dica il contrario — da muovere all'organizzazione, essi certamente verranno messi in rilievo dalla commissione d'inchiesta, poiché l'Automobile Club è in posizione di contrasto con il Club YPF (Yacimientos Petroliferos Fiscales, l'azienda di stato per gli idrocarburi), che è l'organizzatore della corsa, per motivi di carattere politico e di prestigio.

La lotta sorda fra i due Enti è già affiorata in piccoli episodi, e già la si è vista nella compilazione delle classifiche, che pure restano in più punti ancora da definire: infatti, il Club YPF le voleva come le abbiamo pubblicate noi la settimana scorsa, mentre l'Automobile Club ha preteso ed ottenuto che fosse squalificata la McLaren-Ford di Craft, che durante la corsa aveva tagliato il percorso, mentre il Club YPF propendeva per una semplice penalizzazione.

Per quanto riguarda Beltoise, il francese dopo le dichiarazioni «a caldo», subito dopo l'incidente al nostro LINI, in una intervista rilasciata al quotidiano «La Razon» ha dichiarato di non sentirsi per nulla colpevole dell'accaduto, e che esso si deve attribuire alla fatalità. Beltoise evidentemente teme la giustizia argentina, ed ha smesso di parlare delle bandiere e degli organizzatori, dato che ha tutto l'interesse a non inimicarsi l'opinione pubblica del paese che lo «ospita».

In Francia, invece, si preoccupano per il loro pilota, ed in una tavola rotonda organizzata dalla TV francese si è cercato di sottrarre Beltoise alle sue responsabilità, o per lo meno di giustificare il comportamento. Naturalmente, un atteggiamento di questo genere vuole dire scaricare tutte le responsabilità dell'incidente sui commissari di percorso, che non hanno impedito al francese di fare una cosa contraria non solo al buon senso sportivo (ma questo lo diciamo noi, non lo hanno detto i francesi), ma anche esplicitamente vietato dal regolamento della gara.

Fra i difensori di Beltoise è stato sentito anche Francois Cévert — che fra l'altro è cognato di Beltoise — il quale, dopo aver dichiarato anche lui che è normale che un pilota si comporti in quel modo, cercando di raggiungere i box ad ogni costo, ha anche espresso un suo personale parere sulla meccanica dell'incidente:

«Io credo» — ha detto Cévert — «che Giunti avesse visto la Matra ferma in mezzo alla pista, e che abbia cercato di centrare anche lui lo spiraglio fra il bordo sinistro della carreggiata e la vettura di Beltoise, come ha fatto Parkes, ma che non ci sia riuscito. E' stata una fatalità».

Un altro ICKX e ancora la fatalità, dunque. Non l'incoscienza di Beltoise o la colpevole indecisione dei commissari di percorso.



Dopo l'arrivo a Fiumicino mercoledì 13 gennaio, Ignazio GIUNTI è stato portato nella Cappella romana di S. Bellarmino in piazza Ungheria, dove per tutta la notte, soprattutto giovani hanno sfilato per rendere omaggio al campione d'Italia di dieci giorni. Telegrammi da tutta Italia alla famiglia: dal Presidente della Repubblica Saragat, dal Presidente del Consiglio Colombo, dall'avv. Gianni Agnelli. Un rappresentante della Matra, il d.s. ing. Martin ha presenziato al funerale nel corso del quale il Cardinale Dell'Acqua, benedendo la salma, ha recato il suo omaggio alla famiglia, alla Ferrari, ai giovani sportivi affermando: «il coraggio dei giovani come Ignazio ci riscatta da tutte le nostre piccole viltà quotidiane».

nali avevano parlato molto. Quindi lo spettacolare incidente è stato visto da milioni di persone e poi la TV l'ha ripetuto in varie edizioni che hanno permesso pure a tecnici ed intenditori di cronometrare i tempi di azione dei pompieri e seguire nettamente tutte le manovre di Beltoise ed il tragico impatto.

I giornali locali hanno poi dato ampio rilievo allo spettacolare incidente e, in partenza almeno, hanno stigmatizzato in generale l'assurda manovra di Beltoise nel tentativo di spingere, contro ogni logica e regolamento, la vettura in un punto in cui le vetture arrivavano lanciate e defilate dalla vista. Le fotografie hanno inoltre sottolineato l'opera dei pompieri, ostacolata dal passaggio delle vetture che non hanno fatto troppo caso alla bandiera di segnalazione.

La Nacion, giornale mattutino molto serio, scriveva che quella di Giunti è stato «l'ultimo volo

di un'aquila» e pubblicava una foto in cui si vedeva il corpo esanime del pilota leggermente appoggiato a destra della macchina, quasi sulla ruota destra che è storta al suo fianco. A lato Merzario, con il casco in testa, che tentava di soccorrere il compagno di scuderia. Il volante storto quasi sul petto del corridore ha fatto pensare che il colpo al viso sia stato dato dall'improvviso retrocedere di tutta la parte anteriore destra della macchina verso il corpo di Giunti rimasto così imprigionato, anche se senza possibilità di salvezza, in quanto colto da intanto. «Clarín», altro quotidiano di grande tiratura, ha pubblicato tutta una serie di foto con l'incidente (alcune delle quali cedute a noi) e la pagina centrale del supplemento sport con una grande fotografia in cui si vede la Matra che vola e la Ferrari che prosegue la corsa in preda alle fiamme.

Tutte le radio e gli altri canali

era più e quindi non vi era un motivo per rimanere. E le tribune si sono lentamente sfollate con la gente che commentava amaramente l'accaduto.

Tutta la tragica successione è stata vista da migliaia di occhi in quante le tre tribune principali erano esattamente poste fra il luogo dell'impatto e dove la Ferrari fiammeggiante si è fermata. Molte donne sono svenute e molta gente ha voltato la faccia dall'altra parte per evitare uno spettacolo terribile.

Portato il corpo al centro rianimazione la corsa ha perduto completamente il suo interesse, sia per gli italiani che per gli argentini. Mancavano ancora 126 giri, cioè praticamente la corsa era quasi all'inizio e l'irruenza di Giunti aveva dato un tono ed un interesse che faceva sperare in una

Augusto C. Bonzi

CONTINUA A PAGINA 14



dopo la
TRAGEDIA

CONTINUAZIONE
DA PAGINA 13

competizione tesa allo spasimo fino in fondo. Poi invece tutto nel nulla, fra l'angoscia della gente, mentre nei box della Ferrari, un meccanico rimasto solo, seduto su una gomma piangeva dirottamente.

Una tragedia assurda inconcepibile che non doveva avvenire assolutamente e che ora, nei giornali ha cambiato un po' il tono con l'inserimento di sciocchezze polemiche che qui in Sud America riaffiorano sempre. Quale differenza con le prime reazioni, quando non vi era disparità di vedute, solo una dura condanna per un uomo avvezzato alle corse che ha creato tutte le premesse per una cruda e terribile morte.

E rimane ancora nei nostri orecchi il grido, dalle tribune, della gente che incitava Beltoise a mettere la sua macchina fuori di pista. Ma era come parlare a un muro. E la sua Matra è stato un muro contro la quale si è infranta la vita di Giunti.

E sotto lo strato di schiuma si poteva vedere ancora l'aquila strana che aveva ornato il casco di Giunti. Però era un'aquila appena percettibile. Anch'essa aveva preso il volo. Con la sua anima.

Che cosa rischia BELTOISE per la incriminazione

BUENOS AIRES - Dopo l'inchiesta preliminare della Polizia è stata aperta una istruttoria concernente la morte di Ignazio Giunti, sulla base delle testimonianze e delle risultanze più palesi.

Il procedimento è stato affidato al magistrato dott. Rojo, che dopo i risultati della autopsia e della inchiesta di Polizia ha incriminato Beltoise, secondo l'art. 84, del Codice Penale Argentino, che dice:

«Sarà punito con prigione da 6 mesi a 3 anni e inabilitazione speciale da 5 a 10 anni colui che per imprudenza, negligenza, imperizia nel lavoro o professione o inosservanza dei regolamenti o dei doveri del suo lavoro causa ad un altro la morte».

Quindi Beltoise deve rispondere davanti alla giustizia e potrà abbandonare il territorio argentino soltanto con versamento di cauzione o assicurando la sua presentazione davanti alla giustizia argentina il giorno della causa.

a. c. b.

● **FANGIO e BACA**, massime autorità della Temporada, hanno deciso che vengano pagati i premi ai primi otto classificati della Mille Km di Buenos Aires. Viene quindi tacitamente confermata la classifica ufficiale e non sarebbe stato accolto il ricorso presentato dall'Alfa, che reclamava per Stommelen-Galli il secondo posto assegnato a Rodriguez-Oliver.

I piloti

SURTEES «Fino a quando le cause dell'incidente non saranno del tutto chiarite, non sarà possibile biasimare un solo responsabile. Ma se è vero che Beltoise stava spingendo la sua Matra verso il box, attraversando in senso diagonale il circuito, tagliando così la strada alla Ferrari, allora Beltoise si è comportato in maniera incredibilmente assurda. Senza dubbio dobbiamo conoscere fatti più precisi su quanto è accaduto».

● **DE ADAMICH** «Soltanto vedendo il filmato ho capito alla perfezione la dinamica dell'incidente e mi sono reso conto dell'assurdo comportamento di Beltoise che spingeva la macchina verso il centro della pista. Quel che più mi ha colpito è stato in quel mentre il telecronista argentino ammoniva ripetutamente del pericolo, a gran voce, quasi disperatamente. Nessuno interveniva e si lasciava compiere a Beltoise una manovra proibitissima ed estremamente pericolosa. Di lì all'incidente non c'era che un passo. E se Beltoise stava sul bordo della pista non sarebbe successo nulla».

● **ALEX SOLER-ROIG** «A Beltoise dovrebbero togliere la licenza. Non è stata assolutamente colpa di Giunti. E del tutto contro le regole spingere un'auto lungo la pista».

● **SCHETTY** «Numerose sono le voci e versioni circolate circa le responsabilità vere o presunte e le conseguenti prese di posizione in relazione all'incidente che è costata la vita a Giunti. Tengo espressamente a definire destituita di ogni fondamento qualsiasi versione che mi attribuisca l'assunzione di iniziative nel campo del perseguimento delle responsabilità. La Casa Ferrari si riserva di sottoporre ai competenti organismi italiani dell'automobilismo la documentazione relativa all'accaduto perché nelle opportune sedi internazionali si possa procedere ad un ponderato ed obiettivo esame».

I giornalisti

● **GIOVANNI CANESTRINI** ha detto: «L'autentico assurdo della corsa argentina è stata la presenza di un pilota che va per la maggiore il quale dichiara, come ha fatto, di non sapere e di non volere sapere, i regolamenti di corsa. E c'è da chiedersi come lo si lasciò fare? Si lasciò circolare anche nel traffico normale, se lui stesso confessava, e dimostra, di non conoscere le più elementari norme del comportamento sulla strada. Non è forse anche un autotroppo un percorso stradale, come tutti gli altri, sui quali il guidatore ha il dovere primario di preoccuparsi della sicurezza degli altri utenti? L'altro assurdo è la carenza che sembra essere totale, degli ufficiali di corsa. Eppure a capo di essi era Fangio, pilota di enorme esperienza e di grandi doti di guida. Ma proprio Fangio commenta l'incidente molto sbrigativamente con questa semplice dichiarazione: «Sono cose che succedono nelle nostre gare». Ma doveva aggiungere: «In Argentina!».

● **MASCARDI** de «Il Giorno»: «Il più grave e inesperto dei nostri commissari di gara a Monza avrebbe fermato Beltoise dopo dieci secondi. Perché a Monza i commissari si preparano bene in genere. A Buenos Aires non avevano più prove mondiali da dieci anni. I commissari non hanno funzionato. Sono stati a guardare Beltoise che spingeva la sua vettura contro ogni regolamento sportivo. Adesso sui giornali francesi si comincia a sottigliezzare: la spinta è vietata a Le Mans, ma altrove in proposito non è codificato nulla dal regolamento della commissione internazionale. Una difesa disperata per attenuare una leggerezza criminale, insensata. Sul banco degli accusati c'è Beltoise e il processo sarà clamoroso, ma al suo fianco dovrebbero vedere Fangio e i suoi commissari».

● **GIOVANNI LURANI CERNUSCHI** «Tuttosport»: «Basandomi su tutto quello che ho letto, penso di potere affermare senza tema di smentita che ci sono grosse responsabilità da parte di organizzatori non all'altezza della situazione, di segnalatori di percorso assolutamente incapaci e di grossa colpevolezza da parte di Beltoise che ha violato il regolamento internazionale. Se un fatto del genere fosse accaduto a Monza immediatamente i commissari avrebbero provveduto a segnalare con le bandiere gialle il grave pericolo. Inoltre sono convinto che a Monza, ammettendo che l'incidente avesse potuto verificarsi con la stessa meccanica, i soccorsi sarebbero stati ben più solleciti».

● **PILOGALLO** de «Il Corriere della Sera»: «L'Italia ha perso il suo campione di automobilismo perché un altro pilota, il francese Beltoise, contravvenendo ai regolamenti internazionali e ignorando i pericoli a cui esposeva se stesso e tutti gli altri concorrenti, si è messo a spingere la Matra in mezzo alla pista. L'Italia ha perso il suo campione perché nessuno dei commissari di percorso o il direttore di corsa hanno pensato d'inter-

Ma quante cose ha visto BELTOISE...

Jean Pierre Beltoise: «Mentre spingevo la macchina credevo di essere al coperto da incidenti, cioè ero sicuro che gli altri piloti in pista mi vedevano e potevano evitarmi. So bene che ora la stampa italiana mi si scaglierà tutta contro, ritenendomi colpevole della morte di Giunti, ma se un colpevole vi è stato, questi è il direttore di corsa, il quale non ha ricordato ai piloti che il regolamento vieta di spingere la macchina in occasioni come questa, né ha fatto avvertire del pericolo che io costituivo rimanendo in pista, con opportune segnalazioni di bandiere».

«Chiunque avrebbe fatto la stessa cosa al mio posto. Non sono pazzo e ho fatto il massimo per evitare l'urto. Prima di tutto ero il più vulnerabile perché mi trovavo a piedi sulla pista. Avevo molta paura non appena arrivava una macchina, poiché la rottura improvvisa di un pezzo è sempre possibile e stavo in guardia. Quando ho cominciato ad attraversare la pista ho guardato due volte e non avrei mai pensato che Giunti potesse urtare la Matra. Giunti e Parkes sono usciti dal gomito a destra, fianco a fianco, Giunti all'esterno e Parkes all'estrema destra della pista. Credevo che Parkes sarebbe passato sulla mia destra e Giunti alla mia sinistra. Ma Parkes è uscito meglio di Giunti e si è ripiegato sulla sinistra davanti a Giunti. Quando Parkes è passato mi sono detto: è andata bene e non ho più da preoccuparmi per questo passaggio. Forse Giunti guardava il contagiri ed è stato sorpreso dalla manovra di Parkes. Non so».

A chi gli chiede se non sapeva che il regolamento proibisce di spingere una vettura in pista, risponde: «Sì lo sapevo ma non lo ricordavo. Ad ogni modo la responsabilità è del commissario della gara per non avermelo fatto notare. Dal momento in cui la mia macchina è rimasta in panne a quando è avvenuto l'incidente sono passati tre o quattro minuti. Perché non vengono considerati responsabili anche coloro che nel frattempo non hanno fatto nulla per impedirmi di spingere la macchina?».

GIUDIZI di TUTTI

venire proibendo a Beltoise di continuare la sua incosciente manovra. Il pilota francese merita la squalifica a vita e gli verrà estromesso dal "calendario" delle corse mondiali al quale erano tornati in questa occasione dopo dieci anni di assenza».

● **BENZING** della «Gazzetta dello Sport»: «È vero che materialmente la catastrofe è stata causata da un pilota, Beltoise, che ha commesso la imprudenza di spingere nel modo più assurdo la propria macchina. Ma vorremmo vedere se a Monza, come a Zandvoort e a Le Mans un solo pilota osasse spingere la vettura per un solo metro; verrebbe subito bloccato dai commissari di percorso. E da 7 anni che la norma è divenuta rigorosissima nel codice sportivo internazionale, come poteva ignorarla un pilota professionista come Beltoise che parla tanto spesso di sicurezza e che scrive articoli sentenziosi? Questa norma è riportata in tutte le lingue anche nel regolamento particolare della manifestazione argentina, non possiamo ammettere che non la conoscessero i commissari e i direttori di gara».

● **RIVES** dell'«Equipe»: «La panne di benzina ha sorpreso il pilota francese che ha fatto tutto il possibile per riportare l'auto sulla destra, ma non vi è riuscito o forse lo ha fatto troppo tardi. I commissari non avrebbero dovuto consentire a Beltoise di spingere la propria auto perché questo è formalmente vietato dai regolamenti internazionali. Ma evidentemente i commissari lo ignoravano. Meno di un'ora dopo la catastrofe, infatti, un altro francese, Roueyran, è stato protagonista di un analogo episodio proprio nello stesso punto della pista. Neppure a lui è stato vietato di spingere la propria vettura».

I giornali

● **PARIS-JOUR**. Questo giornale francese giudica impensabile che Beltoise «abbia scelto deliberatamente di correre un rischio assurdo» e ritiene che il pilota abbia «attuato la soluzione che gli sembrava meno pericolosa», tanto più che «c'era posto per cinque vetture».

● **LE MONDE**. «Le responsabilità potrebbero essere parecchie, non esclusa quella dei commissari se hanno autorizzato la manovra di Beltoise. E' certo comunque che l'incidente non si sarebbe prodotto su un grande circuito europeo».

● **CRONICA**. Il giornale sud americano scrive: «Il comportamento di Beltoise è inspiegabile, ma noi siamo del parere che non è l'unico colpevole. I segnalatori che indicavano il pericolo grave sulla pista dovevano agire con maggior decisione e impedire che Beltoise continuasse a spingere la vettura, specialmente quando notarono che il pilota francese attraversava la pista. Avrebbero dovuto impedirgli perché egli non soltanto metteva in pericolo la propria vita, ma

come è poi avvenuto, il suo atteggiamento era un vero incitamento alla sciagura».

● **LA RAZON**. «Non ci spieghiamo come, se vi era un commissario in pista in quel posto, quest'uomo ostentato, potesse svolgere la parte dell'omicida. Com'è che nessuno l'ha espulso dalla pista?».

● **CLARIN**. Il quotidiano dice: «Non possiamo in nessun modo accettare che si pretenda di gettare ombra sul comportamento degli organizzatori o sull'azione dei pompieri, della polizia e dei commissari di pista. Ci siamo stancati fino al limite della sopportazione che nell'ordine sportivo, quando succede qualcosa di strano nei nostri ambienti o quando ne sia protagonista un argentino, ciò venga di pretesto all'estero, senza preoccupazione alcuna, senza riserva e senza tenere in conto il danno che si produce a chi si ferisce. E questo disgraziato episodio, che inegabilmente ha avuto per unici protagonisti Beltoise e Giunti, con responsabilità condivise o no, secondo quel che si pretende dimostrare, anche se per noi spetta al francese una percentuale di maggioranza, è servito perché le prime voci europee attraversassero l'Oceano indicando la colpevolezza argentina».

● **LA PRENSA**. Il quotidiano argentino dice: «Beltoise fu il principale protagonista dell'incidente e colui che lo originò, dimostrando che pur essendo un pilota di classe internazionale non seppe scontrarsi con i suoi indugi e con la sua strana e indecisa condotta. È inspiegabile che non gli sia venuto in mente di fare ciò che era più giusto e più ragionevole, ossia portare la macchina fuori pista con la premura che il momento esigeva. Il suo modo di procedere merita una sanzione che deve essere adottata immediatamente. D'altra parte i segnalatori che si trovavano nelle vicinanze non seppero intervenire con decisione aiutando le bandiere, per cercare di diminuire il pericolo».

● **L'AUREOLE**. Il quotidiano francese dice: «Beltoise rischia di vedere la sua carriera interrotta, le sanzioni potrebbero infatti andare fino al ritiro della licenza».

● **Come la metteranno nel giudicare alla CSI, con quell'articolo 16 del regolamento particolare della Mille Km di Buenos Aires che suonavano così?**

«Ogni pilota la cui vettura si fermi in qualsiasi punto del circuito deve immediatamente rimuoverla dalla sede stradale o porla in una posizione che non danneggi le altre vetture in gara. I commissari di percorso possono aiutare il pilota nella manovra, ma non possono collaborare alla messa in moto né a spingere la vettura in un punto più favorevole per la rimessa in moto».

Gli esperti

● **MARTIN** della Matra ha porto all'ing. Dondo della Ferrari le sue condoglianze ufficiali, dichiarando il dolore di tutti per la scomparsa di Giunti. Ha ammesso che il comportamento irregolare di Beltoise può essere stato la causa involontaria del tragico incidente, ma ha aggiunto che «non solo a Beltoise debbono imputare le responsabilità in quanto altri che ne avevano il dovere non sono intervenuti a dirgli quanto stava facendo in pista».

● **LAGARDERE** della Matra «Beltoise è l'impiegato numero uno della Matra. Ci rifiutiamo di giudicarlo dall'esterno. Gli ho telefonato in Argentina per sapere quale fosse stato il suo comportamento. Mi ha detto di essersi posto dieci, venti volte la domanda. In tutta onestà non pensa di essere colpevole. Per me questo è importante. Non è il momento di abbandonarlo nella difficoltà. Io sostengo al cento per cento che Beltoise è la causa, ma non è colpevole della morte di Giunti».

● **BERNARDO GIUNTI** fratello di Ignazio «Non è stata una banale disgrazia. E' stato un vero e proprio omicidio. Beltoise non la deve passare liscia questa volta. I suoi errori erano già costati la vita a un altro pilota. Ora mi batterò con tutte le mie forze perché il pilota francese venga squalificato a vita, perché non possa più mettere piede su una pista automobilistica. Ora attendiamo di vedere il filmato dell'incidente ripreso dalla televisione argentina, poi decideremo sul da farsi. E' comunque mio fermo proposito attuare tutto quello che è nelle mie possibilità affinché Beltoise non debba più partecipare a competizioni e mettere a repentaglio, con il suo comportamento, altre vite umane».

● **AVV. MARINUCCI** «Secondo le prime notizie in nostro possesso l'incidente nel quale ha tragicamente perso la vita il pilota italiano Giunti sarebbe stato provocato da un irregolare e gra- un altro pilota, comportamento che l'organizzazione non ha saputo in tempo utile impedire, trascurando anche di adottare le altre misure preventive che il caso rendeva necessarie».

● **BUSSINELLO** «Un assassinio sulla pista».

● **AVV. PIETRO NUVOLEONE** di Bologna «I presupposti per l'esclusione di una qualsiasi responsabilità sono che l'incidente si sia verificato esclusivamente per un fatto inerente alla normalità della corsa e quindi dovuto a caso fortuito o a forza maggiore. Nella specie l'unico fatto che in pieno svolgimento era stato creato da un fatto gravemente imprudente di un corridore francese. Detto intralcio inoltre non era stato segnalato dagli organizzatori come obbligatorio e in ogni caso imposto da una regola elementare di prudenza e di diligenza. Per il diritto italiano, ma ritengo anche per il diritto argentino, si tratta pertanto di un omicidio colposo e non di una semplice disgrazia o di un semplice illecito di natura civile».

● **GIUSEPPE BACCIGALUPPI** «Per le gare di F. 1 esiste un regolamento standard nel quale si dice che in caso d'improvvisa fermata lungo il circuito è assolutamente vietato spingere la vettura se non per portarla fuori dall'asfalto, in un punto ben visibile agli altri concorrenti. Ma riguardo alle corse di durata del Campionato internazionale non vi è nessuna norma in proposito; ci si appella quindi ai regolamenti particolari, che gli organizzatori hanno l'obbligo di stilare nella maniera più chiara ed esauriente. In sede di Codice sportivo internazionale si parla di questo argomento. Indubbiamente Beltoise non poteva spingere la sua vettura lungo la pista e tanto meno compiere una manovra a zig-zag come hanno scritto i giornali».

● **ING. ROGANO** Noi, torna a ripeterlo, dobbiamo fare luce sul caso e portare i responsabili davanti a un tribunale. E' il minimo che possiamo fare per onorare la memoria di Giunti».

● **Dichiarazione del presidente della CSI** dopo avere visto il filmato dell'incidente: «Non credo che si possa commentare diversamente da come è stato fatto quanto abbiamo fatto raccogliendo la più ampia documentazione possibile e de Adamich, mi ha assicurato che mi consegnerà al più presto il suo rapporto dettagliato, quello richiestogli, come si sa, per telex a Buenos Aires nella sua veste di componente della sottocommissione per la sicurezza della CSI. Ho inoltre intenzione di inviare un documentatissimo dossier al presidente della CSI per riconfermare la nostra ferma presa di posizione circa la costituzione della commissione internazionale d'inchiesta».

Le dichiarazioni «pro domo sua»
del cosiddetto direttore di corsa

Anche FANGIO accusa GIUNTI!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BUENOS AIRES. «Io penso che ci sia stata troppa fretta nell'esprimere giudizi, nel fare commenti sul disgraziato incidente. Abbiamo una documentazione filmata sull'accaduto, da quando Beltoise scende di macchina per spingerla a mano fino al completamento dei soccorsi. Nemmeno io posso pronunciarmi sulle cause e circostanze, tanto meno attribuire colpe. Quando in corsa c'è lotta tra le macchine di testa, si va più forte e si rischia di più. Molti sono i piloti che hanno superato indenni l'appiattimento Beltoise, Giunti poveretto no. Spero comunque che soltanto dopo aver visto il film, voi giornalisti possiate arrivare a certe obiettive conclusioni, senza cioè affrettarsi a scrivere cose inesatte che sono di nessun giovamento allo sport ed all'automobilismo mondiale».

«Noi praticamente come organizzatori della 1000 KM di Buenos Aires lasciamo che siano i delegati della CSI a pronunciarsi e restiamo in attesa delle decisioni della FIA. Siamo certi comunque di una cosa, che non verrà sollevato il problema della sicurezza del circuito, soprattutto perché laddove è avvenuto l'incidente è il tratto più largo di tutta la pista».

«Mi chiede se vi sono responsabilità a carico di Beltoise? Io penso che in quella maledetta circostanza si sia compiuto per fatalità un tragico destino. Son passate tante macchine, che pure hanno sfiorato la Matri, non è riuscita a fare altrettanto la Ferrari di Giunti. Io ho fatto molte corse, sono stato protagonista di numerosi incidenti se non altro come testimone oculare assai vicino all'evento. Quello in cui ha trovato la morte il Campione Italiano non è certo il primo e non sarà l'ultimo: tutti i corridori sanno il rischio cui vanno incontro ogni volta che disputano una gara».

«I soccorsi? I dispositivi di emergenza erano stati studiati, lungo tutto il percorso, senza economie di mezzi e di uomini. Non lo dico io, ma lo sostengono i delegati CSI Pfunder e Schmitt. L'autodromo municipale di Buenos Aires era stato per l'occasione paragonato a quelli "tipo" esistenti negli Stati Uniti».

«Qualcuno sostiene a torto che nell'incidente i vigili del fuoco, i "bomberos", non sono stati fatti entrare con maggior sollecitudine, ma fino a prova contraria è il direttore di corsa che deve dare l'autorizzazione per l'ingresso in pista dei soccorsi. Ritengo che sia doveroso precisare a questo punto che il decesso di Giunti non è avvenuto per le ustioni, bensì è verificato in conseguenza del colpo violento. Si può dire perciò, come afferma il medico dell'autodromo, che il pilota della Ferrari non abbia sofferto per le ustioni. Voi che siete stati presenti a questo triste episodio, voi potete dire agli sportivi italiani che siamo mezz'italiani anche noi e che sentiamo nel profondo dell'anima quel che è successo, perché è un fratello che viene a mancare al nostro affetto. Qualunque pilota sa che lo sport del volante è rischioso, fino alla morte talvolta, e proprio per questo piace alla gente».

«Peccato perciò che l'Italia ha perso un altro grande esponente, l'ennesimo campione, dopo Ascari, Castellotti, Bonetto, Bandini, Scarfiotti, ma anche dopo Clark, Rindt e dopo sacrifici di spettatori come a Le Mans, quando perirono il pilota Levegh e decine di persone. Nell'incidente di Giunti noi organizzatori abbiamo avuto la conferma che il circuito è sicuro, perché vi ha trovato la morte solo un pilota».

«Così spero che possiate vedere l'intero film: se non sarà possibile verrà io appositamente in Italia per farlo visionare a tutti coloro che lo chiederanno, ed avere da loro la conferma che almeno sul piano della sicurezza tutto era previsto, tutto era a posto in tutto l'autodromo».

Dalle prime indagini si è saputo che un paio di bandiere gialle sventolavano effettivamente alla curva che

immette in dirittura d'arrivo, ma solo quando Beltoise era prima del curvone dell'incidente, cioè in posizione di non grande pericolo, perché le vetture più potenti e più veloci (quelle di testa) accedevano in quella curva in piena coppia, non già al centro del tracciato ma alla corda, come si può notare dalla ripresa TV. C'era un commissario che (pur non intervenendo in aiuto di Beltoise) era da due giri impegnato a far capire al pilota della Matri il rischio che correva contro il regolamento e il buon senso, e faceva correre agli altri, spingendo la sua macchina alla ricerca delle pendenze del suolo per guadagnare i boxes. Per questo Jean-Pierre Beltoise di tanto in tanto andava a correggere con lo sterzo l'orientamento delle ruote direttrici, e ad una di queste operazioni il francese deve in fondo la «sopravvivenza», altrimenti sarebbe rimasto schiacciato nel tamponamento Ferrari-Matri.

Poco importa quindi sapere da Fangio che la curva maledetta (e la seguente dirittura) sia larga una cinquantina di metri. Non serve a nulla tutto quello spazio e fa specie che un campione come lui, anche se degli anni '50 e delle curve in «derapata», dimentichi (facendo magari apposta) che ciò che conta per i piloti veri è la traiettoria. E' chiara l'intenzione del «cheuco» di non dare addosso a Beltoise solo perché un'accusa al

PAIRETTI: «Lì non c'erano bandiere!»

Nelle polemiche che continuano in Argentina si è alzata la voce di Carlos Pairetti, classificato quinto nella Mille Km di Buenos Aires con la Ferrari 512 di Junca-della. «Contrariamente a quanto affermano Fangio e collaboratori all'altezza dell'Horquilla (cioè a ridosso della curva che immette nel rettilineo principale, ove si è verificato l'incidente) non c'era nessuna bandiera di pericolo, né rossa, né gialla né di altro colore». Lo stesso ha detto Pedro RODRIGUEZ.

francese si ritorcerebbe (come non sembra da escludersi) in un concorso di colpa almeno sugli organizzatori, che hanno tollerato troppo l'assurda e prolungata manovra di Beltoise (tra l'altro il francese spingeva con un solo braccio, essendo l'altro invalido). Che poi lo stesso Beltoise ha detto alla TV argentina, per sua parziale discolpa, che i commissari non avrebbero fatto nulla per impedirgli di continuare a fare una manovra che riteneva giusta e possibile da parte di un professionista dei circuiti.

Forse il pilota transalpino si rifà a certe abitudini autorevoli cui ha fatto ricorso nel 1970 addirittura Jo Bonnier, lo svedese presidente della associazione mondiale piloti di Gran Premio. Con questi precedenti, Beltoise (malgrado lo choc dell'incidente, aveva gli occhi un po' troppo sbarrati) non temeva evidentemente una squalifica, anche per certa interpretazione del regolamento particolare della 1000 KM e non temeva nemmeno la morte, e allora è giusto che di questi tipi lo sport del volante faccia tranquillamente a meno.

Lino Ceccarelli



DE ADAMICH ricorda IGNAZIO

mettendo
l'accento su certe
degenerazioni
nei giudizi:

a chi
fischiano
le orecchie?

BUENOS AIRES. Avrei voluto scrivere della gara, di quanto è avvenuto, di quello che ho passato e che interiormente ho sentito, anche se il mio carattere è piuttosto chiuso in certe circostanze e normalmente tendo a giudicare gli avvenimenti in sé stessi, più che a valutare i loro aspetti e motivi. Ma quanto sta avvenendo, quello che sto leggendo sui giornali, sta superando i limiti del credibile e anche dell'accettabile.

Sono restio a valutare le cose leggendone il resoconto o attraverso le testimonianze altrui, perché spesso gli interessi di parte, le emozioni, le differenti personalità distorcono i vari aspetti della verità creando un'immagine che, se nell'insieme è vera, pecca poi nei particolari più importanti e che servono a giudicare veramente gli avvenimenti.

Più che le cronache dei giornali e delle riviste, è la ripresa televisiva soprattutto che ha dato modo di rendersi conto dei fatti e di valutare personalmente quanto è avvenuto.

I regolamenti sono come le leggi di uno stato: sono buone fino a che qualcuno non dimostra la loro incostituzionalità (ed avviene abbastanza spesso). Quindi che un regolamento dica una cosa non significa che essa sia giusta o sbagliata in senso assoluto; perché la legge concede sì (nel cosiddetto «stato di necessità») di tagliare la fune del compagno di cordata e lasciarlo precipitare, ma questo non significa che chiunque si ritrovi nel diritto di farlo, ampliando la valutazione di «stato di necessità» al livello di interessi personali.

Le responsabilità saranno giudicate da organi competenti, secondo la prassi della legge, freddamente ed indipendentemente dai sentimenti (in questo caso «purtroppo», ma in altri forse «con vantaggio») e non sono certo queste circostanze che addolorano o indispongono, poiché è giusto che ognuno cerchi di difendersi, è giusto che una nazione difenda ed aiuti un suo rappresentante, dirci che perfino bello vedere che ciò avviene, noi che generalmente non

Il succo della vita

Una vita: venti, trenta, quaranta, sessanta anni. Il liceo, l'università, il lavoro, la carriera. Così, avanti come tanti altri, le soddisfazioni e le amarezze di tutti. Più capacità, più fortuna uguale più soddisfazioni. Un po' come spremere un frutto succoso con un procedimento industriale, sicuri di avere tanta resa, di sputare il tutto completamente, anche a discapito della qualità.

Ma avete mai provato a schiacciare tra le vostre mani lo stesso frutto, a ricavarne solo una piccola quantità, per quanto grande sforzo facciate? Rimpiangete — sotto sotto — il fatto di dover rinunciare a quello che sapete è ancora contenuto in esso, ma contemporaneamente la soddisfazione di quanto bevete è ben più grande di quella che la lattina o la bottiglietta di produzione vi possono dare.

Così, forse, è la vita di Ignazio, la vita poi di tutti coloro che trovano nello sport in genere la loro massima espressione. Una vita breve certo, ma completamente vissuta nelle sue soddisfazioni e probabilmente anche nelle sue amarezze, che del resto con la loro ricorrenza maggiormente ci fanno apprezzare i momenti felici.

Come in ogni manifestazione del nostro mondo, anche nella nostra stessa esistenza ricorrono punti alti e punti bassi; Ignazio ne stava vivendo uno altissimo, forse non uno limite, ma certo una situazione che gli stava dando tanto, sia come pilota che come uomo vivente in funzione del mondo delle corse: numero uno della squadra, al volante dell'unica macchina partecipante e che lui stava conducendo superbamente al comando della gara.

Certamente i più pensano che la vita e le sue soddisfazioni siano rappresentate da ben altre cose; ma quando un individuo, equilibrato e cosciente delle proprie intenzioni e capacità, segue una strada che lui stesso si è proposto, queste assumono un'importanza determinante per tutto l'arco della vita e non sono certo gli altri che possono permettersi di giudicare e lamentare le conseguenze di tale scelta, per quanto tragiche possano essere.

Ignazio era soddisfatto, non solo per carattere ma anche in questo particolare momento della sua esistenza. La sua non è stata una inaspettata carriera-lampo. A poco a poco ha raggiunto le sue mete, attraversando momenti difficili, di recupero, ma trovandosi nell'ambiente giusto per lottare e per vedersi facilitato in questa base; si è fatto valere sempre più e si è inserito in un altro ambiente proprio nel momento più favorevole, sportivamente e tecnicamente, per poter esprimere meglio le proprie capacità.

Il destino l'ha fermato, lasciandoci solo una grande tristezza, non la possibilità di giudicare. Poiché solo ad Ignazio va il diritto di giudicare se stesso e le decisioni di una vita che così intensamente ha vissuto.

siamo molto abituati a queste forme di solidarietà nei momenti di bisogno.

Quello che non è giusto, è leggere qua e là giudizi che sembrano essere burleschi, che cercano giustificazioni forse adatte ad un livello intellettuale minorato. Un dibattito ad una televisione straniera con un pilota addirittura richiamato dalle vacanze, il quale giudica, dà opinioni molto gravi, coinvolge anche le proprie possibili reazioni ad un simile fatto, senza sapere esattamente che cosa è avvenuto, come è avvenuto e dove è avvenuto. Poiché mi sembra — tra l'altro — che questo pilota non sia mai stato all'autodromo di Buenos Aires nella sua carriera.

Però un pilota di grido, suo connazionale, che partecipava alla gara e che certamente avrebbe potuto dare ben più precise testimonianze, quello non viene interpellato per un'iniziativa così importante.

Veniamo poi agli altri giudizi, letti qua e là in questi ultimi giorni. Il pubblico, o meglio l'opinione pubblica, si crea un'immagi-

ne dei vari personaggi derivandola dai risultati e dalle capacità che essi dimostrano, non tanto da una analisi interiore dell'aspetto umano e vero di ogni individuo famoso. Ad esempio il cantante antipatico, bizzoso, e magari non tanto intelligente che riesce a sfondare perché in realtà canta molto bene, finirà sempre per essere considerato come un originale, puntiglioso ma deciso che sa insomma quello che vuole. Il giorno, però, che lo stesso personaggio cade in disgrazia, allora salta fuori tutto, ed anche i sostenitori intimi scompaiono. Così oggi tanti possono parlare di cose che non hanno vissuto e che evidentemente a loro non interessano neanche tanto, poiché l'opinione pubblica «media» sarà sempre con loro, fino al giorno in cui si ritrovassero direttamente implicati in un avvenimento simile, senza l'appoggio di nessuno, e soli con se stessi.

Solo allora forse imparerebbero a giudicare gli avvenimenti con un'obiettività più lucida.

Andrea de Adamich



Una lettera da BUENOS AIRES

Buenos Aires. 11 gennaio 1976

Ignazio è morto. E' difficile assolvere totalmente un pilota quando succede un incidente, ed è la prima volta che lo faccio. Infatti le responsabilità di alcuni costruttori in certe morti sono supponibili, ma non certe al 100 per cento. Lo stesso dicasi per la morte di Von Trips a causa di Clark, trattandosi di un incidente di corsa.

Ma in questo caso le responsabilità di Beltoise e degli organizzatori mi sembrano accertate anche dalla registrazione dell'incidente.

Vorrei fare alcune considerazioni:

IGNAZIO. E' morto felice. Era felice del suo tempo in prova quasi incredibile: lo stesso tempo delle 917 con una messa a punto della Ferrari ancora molto approssimativa. Era felice perché la gente ed i piloti si avvicinavano a lui guardandolo con ammirazione. Nel misto, dove si radunava tutto il pubblico di esperti, la sua velocità era impressionante, riscuoteva gli applausi a scena aperta. Era felice perché pensava che, al ritorno da una prestazione talmente eccezionale, il commendatore forse gli avrebbe dato la Formula 1. Era felice perché era in testa, ed è morto sul colpo. A un pilota penso che si possa augurare di morire così, anche se noi che gli siamo vicini ne soffriamo tanto.

Ero stato tutto il giorno con lui, e lo avevo accompagnato all'auto-dromo il mattino di domenica. Avevo addosso il suo giubbetto della Ferrari. Per la prima volta da tanti anni ho pianto.

L'INCIDENTE. Intendero di essere il più obiettivo possibile. Beltoise passa «ratando» ed infla una «prima» in fuorigiuri nel punto più lento del percorso, finendo quel poco di benzina che gli rimaneva. Sulla spinta avanza fino alla leggera salita prima delle tribune e si ferma. In mezzo alla strada e non da un lato. Gli addetti annunciano il pericolo con la bandiera gialla, e qui comincia tutto il grottesco.

Nessun commissario si avvicina a Beltoise (il direttore del Club YPF mi diceva che lui era a cento metri, sotto le tribune: ma in quasi quattro minuti, tanto è stato il tempo che Beltoise è stato fermo, non poteva andarci lui?), ed intanto il francese porta la macchina a sinistra per sfruttare un po' di discesa, e poi gira il volante a destra un paio di volte e ricomincia a spingere in salita e di traverso alla pista.

GLI SBIANDIERATORI continuano a sbandierare stupidi e nessun commissario fa o dice niente. Tutti i pi-

lotti se lo aspettano a sinistra, e quando possono lo evitano per miracolo, meno Ignazio che era coperto dalla 512 di Parkes, che passa siorando la Matra. La 312 spunta di alcuni centimetri a destra e la prende in pieno.

Vi sarebbero anche delle considerazioni da fare sul comportamento di certi PILOTI PRESENTI, ma preferisco sorvolare, perché sono tremendamente poco diplomatico e chissà cosa sarei capace di dire...

Cerchiamo piuttosto di analizzare quelle che possono essere state LE RESPONSABILITÀ.

Può averne avute la Matra, per non aver calcolato esattamente la benzina?

COME HO VISTO COSTRUIRE LA «FATALITÀ»

Correva solo il rischio di perdere la corsa nel caso la sua vettura rimanesse senza, ma questo fatto in se stesso non rappresentava un pericolo per nessuno.

GLI ORGANIZZATORI. Gravissima l'assenza di un commissario qualsiasi che consigliasse Beltoise «fuori di sé» (come ha dichiarato lui stesso) per costringerlo a non prepararsi ad amazzare chi passava. Abbastanza lento ma non lentissimo l'arrivo dei vigili del fuoco (115"), mentre dopo poco più di 30" arriva un tapino con un miniestintore inutile). Grave mancanza inoltre è stata l'esposizione della sola bandiera nera senza numero per fermare le macchine in corsa, invece

Fra le tante testimonianze giunteci sull'incorribile episodio di Buenos Aires, questa di CRISTIANO RATTAZI ha un particolare significato, per la lucidità della ricostruzione, per l'analisi delle responsabilità e per il realismo dei commenti in essa contenuti. E' una lettera scritta di getto, e noi ve la proponiamo così come l'abbiamo ricevuta. E' anche un'accusa, che il dolore per l'assurda morte dell'amico ha reso spietata.

della bandiera rossa, discutibile la tardiva esposizione della bandiera rossa ed il far ripartire le macchine raggruppate.

Non vorrei sembrare troppo crudo nei confronti degli organizzatori del paese che mi ospita, ma penso che siano pieni di buona volontà ma non all'altezza di fronteggiare situazioni difficili. Inoltre, sempre riguardo gli organizzatori, mi ha spiaciuto molto stupido dopo l'incidente, la mancanza di una precisa attribuzione di responsabilità.

BELTOISE. Non credo finirà in carcere, perché qui in Argentina non si va in carcere per questo, ma se corre ancora significa che le corse le farà da solo, collaudando la macchina, a meno che il mondo delle corse non sia impazzito. E' inutile dichiarare che lui non capiva ciò che stava facendo: perché se era stanco del viaggio o in tensione non aveva il diritto di correre. Se per caso avesse deciso di prendere un tè camminando in mezzo alla pista, questo avrebbe dovuto essere giustificabile per il solo fatto che faceva avvertire gli altri piloti dalle bandiere gialle?

Le sue responsabilità sono chiare. Sarei curioso di sapere cosa gli passasse per la testa: se arrivare ai box e ripartire. Eppure sapeva benissimo che non poteva. E non sarebbe ripartito. Oppure non voleva lasciare la macchina lungo il circuito, il che avrebbe voluto dire che non poteva andarsene prima della fine della gara. E far uccidere qualcuno per impazienza mi sembra impensabile.

E' FACILE ORA DIRE CHE CON LE BANDIERE GIALLE TUTTI DOVEVANO RALLENTARE. Ma non si può fermare una corsa per gli sghignazzi incredibili di un pilota o per l'indiscrezione — per non dire l'incompetenza — dei commissari. Dopo la prima volta che passano i piloti ricominciano a passare decisi, perché ormai hanno individuato qual era la causa dell'aggravarsi delle bandiere e non possono pensare che la follia di una o più persone faccia zigzagare in mezzo alla pista un ostacolo di quelle dimensioni.

La levatura della corsa e del pilota appiedato protagonista non poteva razionalmente far presagire una tale colpa, un'imprudenza così assurda, un attentato alle vite dei colleghi, cosa che purtroppo, per una tragica concomitanza di avvenimenti, è andata in porto perfettamente.

Cristiano Rattazzi



Giancarlo Ferrari, il cognato di GIUNTI con la fidanzata del pilota ai funerali

Così Lo ricordano i lettori

ITALIA piange

... Dentro di me sento come un nodo che mi attanaglia la gola e mi impedisce di parlare, il mio cuore è profondamente triste, vuoto... Giunti non lo conoscevo personalmente, l'avevo visto alla televisione quelle poche volte che la RAI si degnava di occuparsi di automobilismo, ma lo consideravo un amico, un compagno. Sembrava strano, ma è così, la calda simpatia che emanava a prima vista, la semplicità con cui affrontava la celebrità, lo rendevano non l'idolo irraggiungibile, ma uno di noi, migliore di noi, ma pur sempre uno di noi... Quello che mi sgomenta è il modo terribile e tremendamente EVITABILE con cui Giunti, il caro Ignazio, è morto. Ignazio, che morte orribile! Mi hanno riservato gli uomini, forse sarà cinico, ma spero sinceramente che tu sia andato tra gli altri era caduti per lo sport subito dopo l'urto, spero che tu non ti sia potuto rendere conto che il tuo corpo ritornava polvere avvolto dalle fiamme. Ignazio, non ti ricorderemo così come eri, semplice ma risoluto, coraggioso, noi ti ricorderemo così come eri domenica 10 gennaio mattina, primo davanti a tutti.

GIANLUIGI VINCENZI - Verona

... quando passasti davanti ai boxes, a due o tre metri da me, un brivido mi percorreva il corpo, una sensazione meravigliosa. Poco dopo la macchina era ferma, tu mi eri vicino; mi fu l'espressione simpatica e cordiale del tuo viso a darmi il coraggio di farti alcune domande. Mi rispondisti gentilmente. Da quelle poche parole capii quanto eri modesto e quanto passione avevi per questo sport. Parlavi con me che ero nessuno come se ci fossimo conosciuti da tanto tempo... ed è così che ti voglio ricordare, felice, sorridente, ignaro del tremendo destino che fu improvvisamente cancellato dal tuo occhi l'immagine della vittoria per lasciare spazio a quella più fredda della morte! Ciao «Gnazio»!

STEFANO SALMI - Bologna

La presente per congratularmi con la Rai TV a mezzo Autosprint. Quanta pubblicità per i piloti morti! E da vivi? Per le loro vittorie? Nessuno li conosce. Mio padre dice sempre: «a buon intenditor poche parole».

MARCELLO GUNNELLA - Terni

... un'altra stella si è spenta. Una stella già alta nel firmamento; la più cara, la più lucente al cuore di noi italiani perché era la più forte: Ignazio Giunti. Addio Ignazio!

ORIOLI MAURIZIO - Ostiglia

... noi ce lo eravamo scelti perché con la sua semplicità e la sua modestia ci aveva fatto trovare la più genuina partecipazione al suo magnifico sport. E' toccato a Ignazio Giunti. Con la sua morte è mancato il figlio di una madre, l'amore ad una donna, uno sportivo a quanti di noi italiani sono riusciti a comprendere il suo coraggio, il suo stile, la sua eleganza, la sua abilità. Ci resterà di lui il ricordo di tante piccole gioie che ci ha fatto vivere, una foto presa per caso parecchi anni fa quando era ancora uno sconosciuto ed un vuoto che non sarà mai colmato.

ALBERTO SPINA - Torino

... hai lasciato noi, sportivi e noi, in grande sconcerto mentre increduli ci chiediamo il perché di tale assurdità. Permettici di dirti per l'ultima volta e per sempre BRAVO «GNAZIO»!

... un gruppo di sportivi bresciani. Addio Ignazio! La leggerezza di un tuo compagno, ti è stata fatale! Non vedremo più l'aquila asburgica strecciare sui bolidi rossi di Maranello. Con te il mondo delle corse ha perso un concorrente leale e coraggioso.

... un gruppo di ammiratori di S. Giovanni alla Vena

«Addio caro Giunti e che il tuo sacro critico non sia stato vano, serva almeno a far meditare e a spronare le persone che possono e devono fare qualcosa per salvaguardare la vita dei tuoi compagni».

GILBERTO ZUFFENITTI Savona

«Ricordiamo insieme la semplicità di Ignazio, la sua tenue voce, i suoi gesti semplici e controllati. La sua grande voglia di imporsi per dimostrare che ancora noi italiani avevamo grandi campioni. Ciao Ignazio, nessuno di noi ti dimenticherà; il tuo volto così sincero sempre, i tuoi nostri tristi ricordi. Ciao Ignazio. Sei sempre stato per noi IL PIU' BRAVO».

FRIGERIO PARIO - Zoccorino B.

«Ciao Ignazio da un minuto so che non correrai più, non so nemmeno il perché, so solo che tu non vorrai. Non posso ancora credere che tu ci abbia lasciato così. E noi i tuoi tifosi ti vedevamo ogni giorno campione del mondo. E invece no, mi trema la mano nello scrivere e ho la mente confusa, ma purtroppo non ti vedremo più strecciare davanti a noi sulle ali dell'automobilismo. Non ti vedremo più, ma ti ricorderemo sempre sorridente insieme a Courage a Rindi, a Bandini. Anche oggi molti diranno che l'automobilismo è uno sport da abolire, ma domani nessuno di quelli dirà più niente. Noi ti ricorderemo invece e continueremo a essere fedeli a questo avvincente sport».

VALERIO ROSSINI - Como

«Giunti era il mio specchio, perché anch'io ho sempre sognato di poter correre su una Ferrari. Quando mi vedevo nei miei sogni nella «rosta» di Maranello e immaginavo di avere come secondo proprio lui, Ignazio, ma ora lui sarà certo esempio di modestia e di vita dedicata allo sport per tutti i suoi seguaci».

PIETRO CONTEGIACOMO - Torino



...dal senatore...

Caro Marcellino, l'anno è cominciato maledettamente male. La tragedia di Ignazio Giunti rappresenta una pagina nera dell'automobilismo, non solo perché si è trattato di un incidente mortale, ma anche perché ha evidenziato la imperdonabile leggerezza di un pilota che andava per la maggiore e si permette di trinciare giudizi sui giornali, e perché ha mostrato la immaturità di certi organizzatori. E' in particolare su quest'ultimo aspetto della questione che vorrei soffermarmi. Ti confesso, caro Marcellino, che non sono del tutto convinto che in altri circuiti i commissari sarebbero intervenuti per impedire a Beltoise di continuare la sua incosciente manovra. Forse l'avrebbero fatto, ma certo manca la prova. Mi sembra di ricordare che proprio AUTOSPRINT qualche mese fa ha pubblicato una fotografia del Presidente dell'Associazione Piloti da Gran Premio, Jo Bonnier, lo svedese che parla

tanto di sicurezza, impegnato a spingere lungo non so più quale circuito, la sua macchina rimasta in panne. E non è forse vero che lo stesso Ickx, compagno del povero Giunti, ha ammesso che lui si sarebbe comportato nello stesso modo di Beltoise? O quanto meno che ha riconosciuto di aver trasgredito i regolamenti in determinate occasioni? Leggi 1000KM d'Austria a Zellweg. Tutto questo, a cominciare da certe dichiarazioni del pilota, che io, al posto di Ferrari, non utilizzerei più sulle mie macchine, è molto penoso. Vuol dire evidentemente che i piloti, almeno in buona parte, non rispettano i regolamenti, non sanno imporsi una disciplina!

A questo punto mi è venuta una idea. Perché non formare una squadra internazionale di direttori di corsa e di commissari che segua in tutti i circuiti del mondo le corse garantendo prestazioni a carattere professionale e non dilettantistico,

come nella maggior parte dei casi avviene con i risultati che ben conosciamo? Io non voglio certo giustificare il signor Beltoise, ma sono ancor più intransigente nei confronti di coloro che a Buenos Aires hanno consentito che per cinque minuti un pilota spingesse la sua macchina da una parte all'altra della pista senza intervenire, senza impedirgli di continuare la sua folle azione.

Io voglio credere che, se a Buenos Aires ci fossero stati dei commissari professionisti, delle persone esperte, addestrate a fronteggiare le situazioni più difficili, forse il disastro sarebbe stato evitato. E non dirmi, caro Marcellino, che costerebbe troppi soldi formare una squadra del genere. Non parlarci di ostacoli insuperabili per mettere d'accordo la gente di vari paesi.

Si tratta di salvare vite umane, che non hanno prezzo, si tratta di metterla con la faciloneria con la

quale si affrontano problemi di uno sport che non perdona, che fa tanto piangere.

Sarà lodevole, ma non certo costruttiva, l'iniziativa di intitolare al povero Giunti l'autodromo romano di Vallelunga. (Ma forse sarebbe stato a suo tempo più giusto dedicarlo a Luigi Musso). Sarà lodevole l'impegno della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana di pretendere chiarimenti e provvedimenti in sede internazionale.

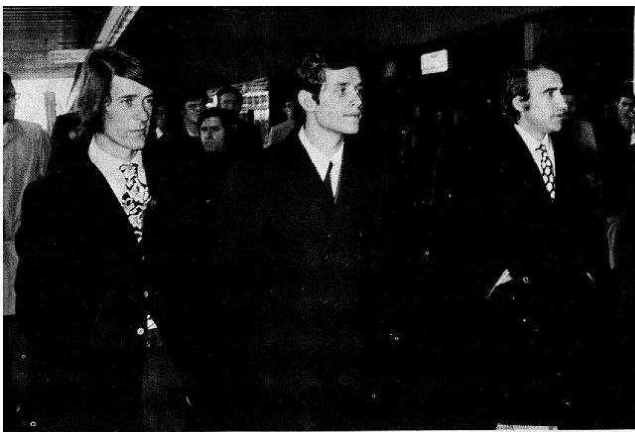
Fuori, senza dubbio, Beltoise dalle corse. Fuori, senza dubbio, gli argentini dalle organizzazioni di corse mondiali. Ma non basterà. Facciamo qualche cosa Marcellino, per questo sport che amiamo e che i nostri amici che muiono amano ancor più di noi. Anche i giornalisti non possono limitarsi a raccontare quello che è accaduto e a criticare. Devono far sentire la propria voce per proporre qualche

cosa di buono, per evitare che quelli al di là del fiume diventino sempre più numerosi.

Sì, Ignazio è morto felice perché era in testa alla 1000 KM di Buenos Aires. Ma ha lasciato tanto dolore, e, credo, tanto rimorso. Te lo ripeto, Marcellino, non sarà sufficiente togliere per sempre la licenza a Beltoise. Bisogna fare qualche cosa. Non si può più attendere.

Quanto a Ickx, te lo confesso, ho provato una grande delusione. La sua mancanza di sensibilità, la sua presenza ad una festa sportiva proprio nel momento in cui il suo compagno veniva sepolto, hanno detto chiaramente che tipo è. Il pubblico italiano farà bene a non dimenticarlo mai. Ed io spero che anche Ferrari e, perché no?, Agnelli, sappiano prendere giuste decisioni nei confronti di questo signore.

Il senatore



ROMA. Merzario, ICKX e Regazzoni all'aeroporto romano di Fiumicino mercoledì scorso, per l'arrivo della salma di GIUNTI dall'Argentina. Il pilota belga si sciolse perché non rimaneva il giorno dopo per i funerali e riprese subito l'aereo per Bruxelles. Il giovedì a mezzogiorno, proprio mentre a Roma si svolgeva la funzione religiosa per il compagno, ICKX partecipava al cocktail-party di Merckx

**Negli STATI UNITI
non hanno alcun dubbio**

Un doppio errore

I piloti USA preferiscono essere chiamati «signorine» da ICKX

NEW YORK. Choc, sdegno, risentimento, queste le parole più attese a descrivere i «feelings» degli americani ma soprattutto della stampa e dei piloti statunitensi alla notizia della morte di Ignazio Giunti.

«Come si può autorizzare un autodromo a far svolgere simili gare quando questo è privo dei più elementari ed importanti mezzi di sicurezza?», così scrive il «Boston Star», che prosegue: «Come si può permettere ad un pilota di causare un incidente luttuoso senza incorrere in alcuna punizione?». «Non si tratta di un incidente banale ma di errore doppiamente deplorevole perché coinvolge pilota ed organizzatori».

Una colpa che non può essere ignorata, commenta il «Saint Louis Bulletin».

I piloti americani sparsi un po' dappertutto in questo periodo dell'anno che precede l'inizio delle gare «Usac» e «Trans-Am», hanno espresso «timore», «risentimento», «indignazione», «choc» per questo «pauroso e colposo incidente». DAN GURNEY, ora costruttore, ha avuto parole di rimpianto per il «giovane e simpatico pilota italiano» e quindi ha detto:

«Sin tanto che in Europa e in Sud America non copieranno i sistemi usati in USA, correre in quegli autodromi è come andare incontro a sicuro suicidio».

L'anno scorso, il pilota belga Jacky Ickx disse che i guidatori americani sono signorine perché non corrono quando piove. Orbene, noi preferiamo essere chiamati signorine e non finire contro ostacoli più forti di noi e che non hanno a che vedere con le corse. Poiché abbiamo a che fare con la velocità, in continuo aumento, dobbiamo pensare anche noi piloti, a cercare espedienti capaci di neutralizzare in parte gli incidenti del mestiere.

La morte di Giunti implica, non so in che percentuale, Beltoise il quale ha agito, inconsciamente, o imprudentemente contro la vita dei partecipanti».

AL UNSER, campione americano «Usac» 1970 ha detto che non correrà mai in Europa tanto che i mezzi protettivi per la vita dei piloti non saranno eguali a quelli americani. Unser si è soffermato a ricordare che nelle piste americane, in tutte le piste, ogni 150 metri vi sono addetti al servizio antincendio che intervengono immediatamente perché muniti di scafiandri di alluminio ed argenteo con estintori carichi di liquido poderoso. Inoltre, ha detto Unser, da ricordare che in questi intervalli di 150 metri vi sono anche automezzi dei Vigili del Fuoco, regolarmente pagati, che possono essere sul luogo del disastro nel giro di pochi secondi.

Quanto tempo è trascorso da quando l'urto è avvenuto, prima che i pompieri giungessero sul luogo del disastro?», si è chiesto Unser.

Una foto pubblicata in America mostrava la Ferrari di Giunti in fiamme ed il pilota dentro, mentre tre o quattro giovani, muniti soltanto di stivaloni neri e cappello da Vigili del

Solo «accoramento» della Ferrari dopo le conferme anti-Jacky?

MARANELLO 15 gennaio. Ecco il testo del comunicato stampa diramato dalla Ferrari, dopo le dichiarazioni di ICKX a Bruxelles, che avevano suscitato anche una accorata reazione della famiglia GIUNTI:

«Con riferimento alle dichiarazioni della stampa oggi attribuite a Jacky Ickx, in merito all'incidente che è costato la vita al nostro Ignazio Giunti alla Milla Km. di Buenos Aires, la Ferrari stupita e accorata per tali affermazioni, che sentenziano singole responsabilità senza attendere l'esito dell'inchiesta in corso, e proverebbero da persona non presente all'accaduto, ha telefonicamente interpellato a Bruxelles Jacky Ickx, il pilota ha dichiarato al dottor Peter Schetty «Nessuna dichiarazione è stata data né rilasciata alla stampa».

La Ferrari conferma che, anche dopo il rientro della squadra dall'Argentina, non rilascia alcuna dichiarazione, intendendo depositare le proprie risultanze unicamente al Presidente della CSAI ing. Rogano.

Dopo le conferme dei giornalisti, l'invito al Presidente dell'Unione Stampa Sportiva Italiana da parte del C.D. delle associazioni stampa sportiva lombarda e cisalpina di intervenire presso l'Ordine Nazionale dei Giornalisti contro questo malvezzo nello sport di smentire dichiarazioni riferite da qualificati e apprezzati giornalisti, quale provvedimento prenderà la FERRARI con ICKX? Siamo curiosi.

Fuoco, guardavano preoccupati ed impressionati dalle fiamme. Ecco perché occorrono mezzi di sicurezza adeguati», ha detto Unser, «senza questi, correre significa ammazarsi inutilmente».

Il Presidente della «Usac» ha detto ad AUTOSPRINT: «Non voglio criticare l'organizzazione del circuito e della Temporada, tuttavia debbo dire che questa prima corsa ha presentato numerose lacune che dovranno essere colmate o si dovrà chiudere quel circuito come è stato fatto per il Messico».

«Spingere una vettura nel pieno della corsa è semplicemente puerile e contrario ad ogni norma automobilistica. Beltoise ha agito forse sotto un impulso errato, ma ha sbagliato di grosso», ha criticato il pilota canadese GEORGE EATON.

Il presidente del Circolo scrittori sportivi americani ha precisato:

«Presenteremo una lettera di protesta alla FIA affinché l'inchiesta venga condotta con severità. Questi luttuosi incidenti non si devono ripetere. L'automobilismo è già troppo attaccato ingiustamente. Piloti inesperti e ignoranti delle norme, non devono essere ammessi al volante di un bolide».

MARIO ANDRETTI, che doveva partire alla volta di Buenos Aires per correre nella gara di Formula uno, ha detto con un nodo alla gola:

«Con Ignazio scomparso non solo un ottimo pilota ma un grande amico. Purtroppo, la sua morte ricomincia quanto ebbi a dire ad AUTOSPRINT circa i sistemi di protezione inadeguati in moltissimi autodromi europei e Sud americani. E' stato un vero peccato».

Intanto il 28 febbraio laggiù in Argentina avranno luogo due gare di 159 miglia ciascuna, valevoli per il campionato Usac. Un dato «gentile» degli americani i quali, dopo questo «omicidio», non si sa se gareggeranno, abituati come sono a certi sistemi di protezione della propria vita.

Andate a dar loro torto...

Lino Manocchia

La polemica che avvilisce

Il collega bolognese DANTE RONCHI, che è stato uno degli «ascoltatori» delle sconcertanti dichiarazioni (poi sfrontatamente smentite) dal pilota belga, ha scritto per AUTOSPRINT:

Ho sentito ICKX dire «Ha sbagliato anche GIUNTI»

BRUXELLES. Se non avesse del fegato Jacky Ickx non sarebbe quel campione del quale il Belgio reca vanto, ma oltre al fegato — ed altre qualità e difetti sui quali non spetta a me soffermarmi — il signor Ickx è dotato certissimamente di un rarissimo esemplare di faccia tosta grazie alla quale potrà affrontare disinvoltamente altri cent'anni di carriera.

Il suo intervento sulla tragica scomparsa di Ignazio Giunti — a parte la tempestività e l'opportunità che hanno sollevato un coro di giuste riprovazioni — giovedì mattina al ventinovesimo piano della Terrazza Martini a Bruxelles costituisce un atto che non può lasciar dubbi sulla personalità del terribile fanciullo-pilota.

Anche se, purtroppo, nel mondo dello sport sono in parecchi i personaggi che dopo aver parlato troppo si rimangiano — verbalmente o per iscritto — le loro dichiarazioni, cosa si deve pensare, cosa si deve scrivere sul conto di chi pretende di cancellare un'affermazione fatta e ripetuta davanti a decine di persone?

In servizio come cronista sul più alto gradino della capitale belga in occasione della presentazione della squadra ciclistica della «Molteni» capitanata da Eddy Merckx, pur sapendo che era stato invitato dal campionissimo del ciclismo del quale è buon amico, non immaginavo che Ickx sarebbe intervenuto poiché nello stesso momento si stavano svolgendo a Roma i funerali di Giunti. E quando, ad uno dei tanti crocchi che si formano in queste occasioni, ho scorto Ickx mi sono avvicinato con curiosità legittima ed ho ascoltato — con la stessa attenzione dedicata dagli altri che lo attorniano — le parole che Jacky stava pronunciando con tono estremamente freddo, anzi cattedratico m'è parso.

L'argomento — doloroso ed attualissimo — mi ha interessato come sportivo, come italiano e, infine, come cronista. Quel ragazzo che continuava a snocciolare — quasi avesse studiato la parte in precedenza — le sue sentenze pressoché con le stesse parole (un francese chiaro, puro comprensibile alla perfezione) voleva essere ascoltato, pretendeva l'attenzione e non si limitava ad esprimere un parere personale in forma riservata o confidenziale. A chiunque lo volesse sapere — ed io affermo di averlo udito ripetere per almeno tre volte gli stessi identici concetti — Ickx con esemplare chiarezza e freddezza esponeva questo suo concetto:

«No, non è stata una fatalità di disgrazia di Buenos Aires. Tre errori l'hanno determinata. Il primo è di Beltoise il quale, contravvenendo ad una disposizione regolamentare, ha sospinto la sua vettura attraverso la pista. Ma questa è stata una reazione istintiva, comprensibile. Tutti coloro che hanno corso in auto hanno commesso la stessa infrazione. Io stesso me ne sono reso colpevole non più tardi di due mesi or sono. Il secondo errore è quello dei commissari di gara i quali non hanno impedito a Beltoise di sbagliare il terzo errore è dovuto al mancato rispetto della bandiera gialla che indica pericolo, che suggeri-

sce di rallentare la velocità, che impone di evitare i sorpassi. Già, ma quando noi corriamo non siamo su una strada per una passeggiata; andiamo ai 200 all'ora per vincere e cerchiamo di andare forte il più possibile. Ebbene è dalla somma di questi tre errori il cui peso, in percentuale, non potrei valutare, che s'è determinato l'incidente».

A questo punto ci siamo guardati in faccia un po' perplessi — con me, ricordo, c'erano i colleghi Facetti, Mura, Benedetti, Ivaldo, il più popolare dei radiocronisti belgi Luc Varenne, il vecchio amico e collega Julien Chenois dell'Agenzia belga d'informazione ed altre persone (ivi compreso Merckx il quale, peraltro, non si era fermato molto tempo al fianco di Ickx essendo chiamato a destra e manca). Facetti, come al solito s'è infiammato, ed ha aggredito Ickx: «Io sono il vicepresidente dell'Associazione piloti italiani — gli ha detto — e non è risultato nell'assemblea che abbiamo tenuto l'altro giorno che vi fossero bandiere gialle...».

Freddissimo Ickx ha replicato: «Ma lei ha mai corso? Solo un pilota può comprendere il comportamento di Beltoise e di Giunti. La bandiera gialla c'era e Merzario non la poteva vedere stando ai box; l'hanno vista gli altri che correvano. L'ha vista Siffert e lo ha detto. Solo adesso, dopo quattro giorni dall'incidente, io parlo perché ho potuto ottenere le informazioni che erano indispensabili per poter giudicare: adesso, lo ripeto, ho chiaramente individuato nei tre errori citati le cause della disgrazia. Vedrete anche voi italiani, che per il vostro spirito latino vi abbattete nelle disgrazie e vi esaltate nella gioia, che tra quindici giorni a mente fredda sarete del mio stesso parere, mi darete ragione».

Dopo una breve pausa, avendo notato la rigidità di chi l'ascoltava Ickx ha allora cercato di rimediare aggiungendo: «Anche a me, come a voi, dispiace la morte di Giunti: era un grande pilota, un campione, era mio amico. Meno di due mesi or sono ho vinto una corsa assieme a lui...». E' stato questo il solo accenno umanitario uscito dalle sue labbra strette e arrotate.

Poco dopo Merckx l'è venuto a chiamare per posare assieme a lui. Gli ho allungato il mio notes su carta intestata di «Stadio» e l'ho pregato di lasciarmi un autografo... senza il cuoricino in fondo, come aveva fatto nel settembre scorso ad Imola ad un'avvenimento signora sua ammiratrice. Ha sorriso e dopo avermi spiegato «Disegnai un fiore...» s'è messo a scrivere «A Stadio» quando Facetti, al mio fianco, gli ha detto indicando me: «E' un collega di Marcello Sabbatini». Ickx s'è irrigidito, mi ha riconsegnato la biro dicendomi: «Marcello Sabbatini? Non voglio aver nulla a che fare con lui!». Poi ha sorriso ha ripreso la biro, ha scritto «A Ronchi Jacky Ickx» e se n'è andato.

Ventiquattro ore più tardi questo signore di dichiarava al suo direttore sportivo Peter Schetty: «Nessuna dichiarazione è stata da me rilasciata alla stampa».

Dante Ronchi

Per fatto personale, e per la prima ed ultima volta, debbo dire al signor Jacky Ickx uomo — si fa per dire — (e non pilota) quello che si è meritato.

Del pilota, la collezione di AUTOSPRINT testimonia quello che penso. Sono sempre stato convinto dei notevoli mezzi di questo ragazzo, che ha però il difetto di troppi giovani moderni. Quello cioè di assumere atteggiamenti di superiorità e sprezzanti.

Questi atteggiamenti tradiscono, forse, il timore di non essere preso sul serio. E' un po' come farsi crescere la barba per dimostrare più anni di quanti si dimostrano. Ho creduto e credo — negli opportuni ri-

miti — a Ickx pilota. E l'ho dimostrato, essendo stato — senza tema di smentite — tra coloro che ne hanno sostenuto la necessità del ritorno alla Ferrari.

I miei buoni rapporti personali con lui si sono guastati quando, per coerenza di cronista, ho considerato giusto riferire certi suoi atteggiamenti fuori dalle corse, certe sue negative prese di posizione anche nell'ambiente Ferrari.

Invece Ickx mi dovrebbe essere grato. Perché ho scritto poco. Lui sa bene cosa ha detto in casa Fiat, quello che ebbe occasione di chiedere «anti» Maranello; come sa ciò che ha detto poco più di una setti-

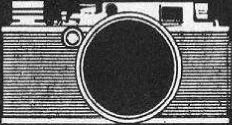
mana fa, arrivando in visita alla Ferrari appena prima della tragica trasferta della 312 P in Argentina.

Jacky Ickx farebbe bene a stare zitto. Non dico a chiedere consigli al padre giornalista, perché abbiamo visto bene che razza di bel consiglio deve avergli dato, con quella tale insultante smentita (che i consigli direttivi lombardo e torinese dell'US-SI hanno fatto bene a segnalare all'Ordine nazionale dei giornalisti).

Peccato! Peccato davvero. Per il campione che Ickx è. Però non certo in campione di umanità!

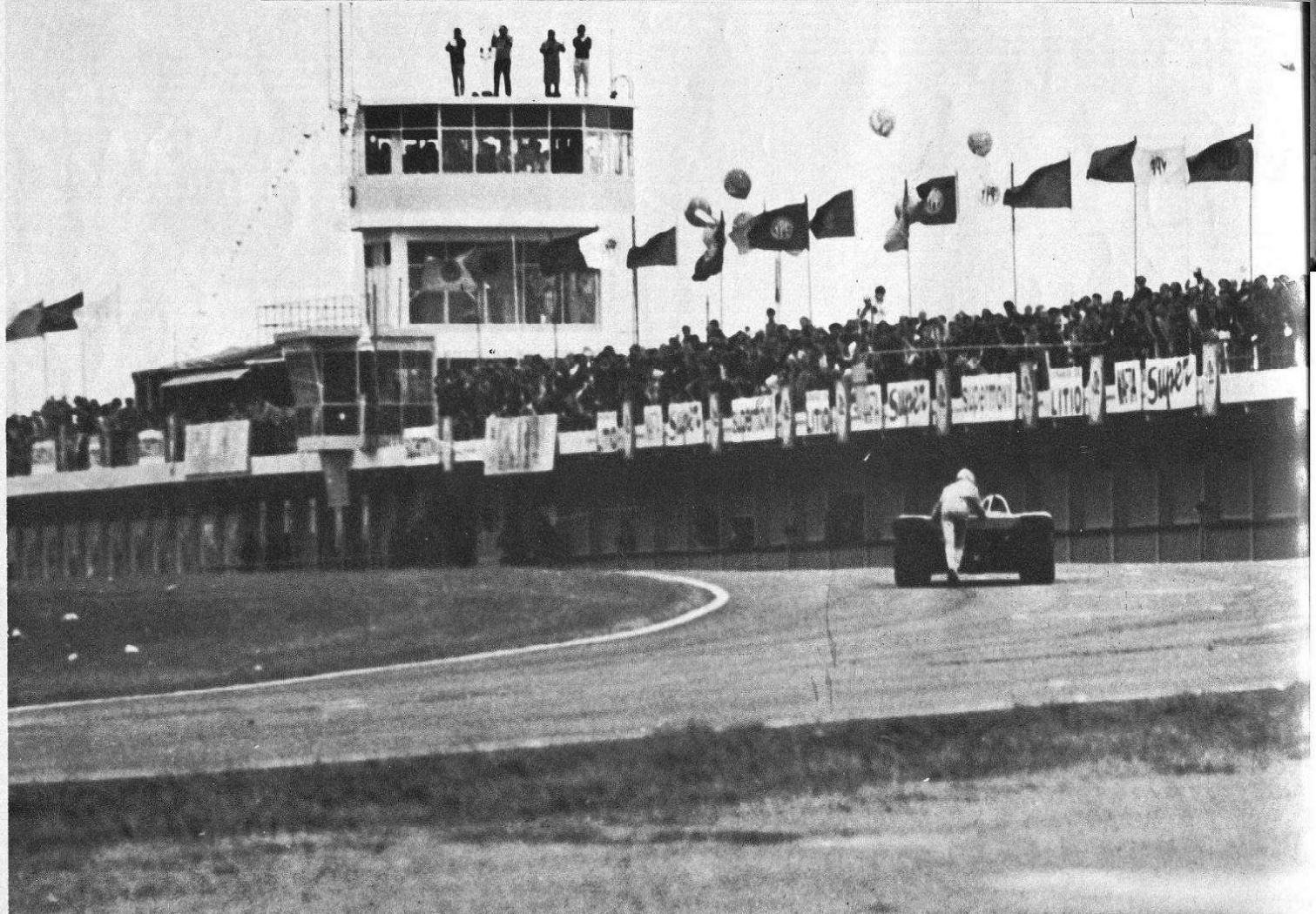
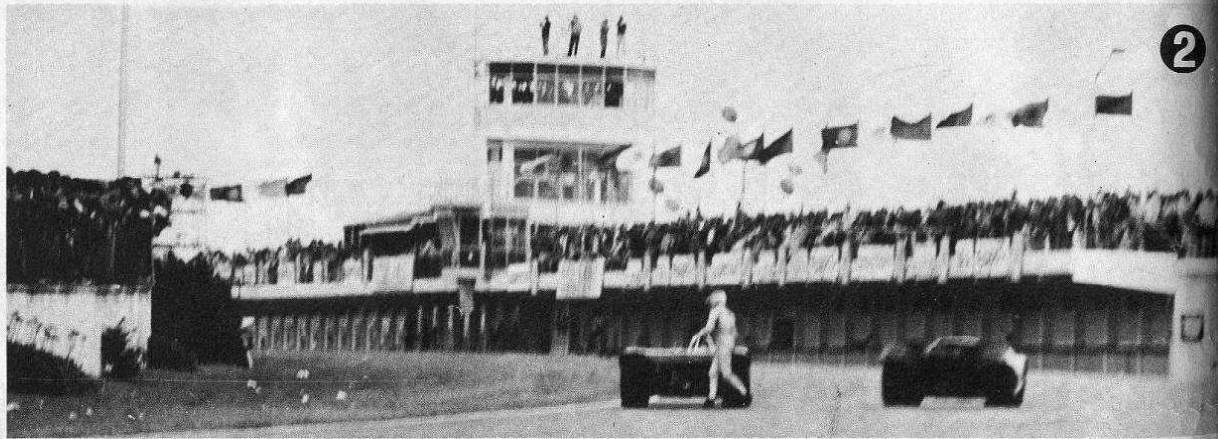
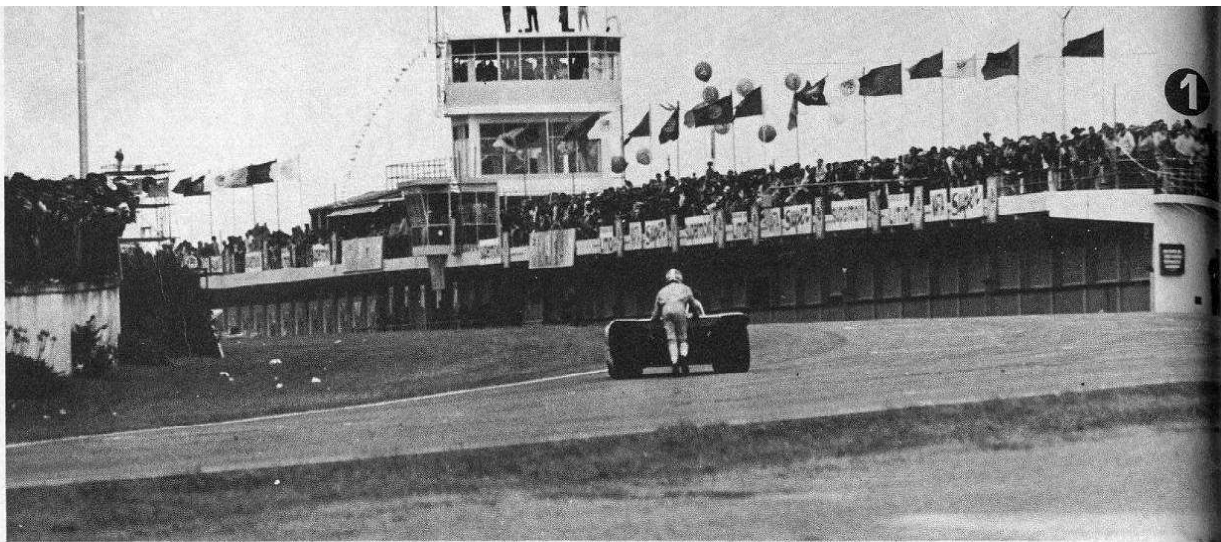
m. s.

AUTO SPRINT



DOCUMENTO

Ecco come è morto Ignazio Giunti. Queste foto parlano da sole, come forse neppure vi siete resi conto nella ripresa filmata messa in onda dalla televisione. Sono sequenze eccezionali, riprese da due angoli di visuale, che dobbiamo alla cortese collaborazione del settimanale «*Parabrisas Corsa*» e del quotidiano «*Clarín*». Giudicatele voi



TUTTO QUELLO CHE
ABBIAMO
(TELE)VISTO E
SENTITO PER VOI

Televisione e radio si sono occupate e preoccupate di darci notizie, continuamente. Abbiamo perciò voluto, per coloro che non sono riusciti a seguire tutti i programmi, riportare le registrazioni integrali delle trasmissioni più importanti, più significative sia per gli interventi di esperti che per gli argomenti trattati.

Domenica sera, attraverso il Telegiornale delle 21 sul nazionale la notizia dell'improvvisa scomparsa di Ignazio Giunti: le primissime notizie ci davano un quadro abbastanza preciso dell'incidente: Giunti, a 200 all'ora, era piombato sull'auto di Beltoise ferma in mezzo alla pista, dinanzi alle tribune, per mancanza di benzina. Il successivo telegiornale delle 24,00 sul secondo programma ci forniva una versione diversa, contrastante: Giunti, a 240 all'ora, piombava sull'auto di Beltoise ferma al centro della pista per blocco dello sterzo.

Nel corso de «La domenica sportiva» una telefonata da Buenos Aires di Lino Ceccarelli ristabiliva la verità dei fatti in un breve ma esatto resoconto del terribile incidente sottolineato poi da Poltronieri come devastato, sbriciolato, da una carenza organizzativa. Un breve filmato sul Campione, che appariva ancora sorridente e soddisfatto, ci mostrava infine anche il Casco d'oro che il nostro giornale consegna al miglior pilota dell'anno.

Abbiamo visto questo Casco, accanto ai suoi «veri» caschi danneggiati in precedenti incidenti — primo fra tutti quello di Daytona — nel Telegiornale

Avremmo preferito non aver visto né sentito nulla; avremmo preferito sfogarci genericamente, come spesso avviene, contro l'ente televisivo per la sua avversione verso lo sport automobilistico. E invece, invece abbiamo visto e ascoltato quasi in continuazione, da domenica in poi, parlare di automobilismo; parlarne soprattutto in tono polemico e qualche volta con discorsi fuori luogo. La tragedia che ha colpito l'automobilismo italiano e soprattutto la famiglia del giovane Ignazio Giunti è immensa. E lo è tanto più se si pensa che colpevole, questa volta, non è l'automobile ma un altro uomo, altri uomini...

to un «servizio» tempestivo quanto interessante di Speciale GR, il giornale radio «Illustrato» che va in onda ogni giorno al mattino e al pomeriggio. Sull'incidente che è costato la vita al pilota della Ferrari il servizio è stato trasmesso alle 18,30: ne riportiamo integralmente il testo anche se certe sfumature, certe «venature» di commozione non possono essere scritte...

Prima corsa automobilistica dell'anno e primo gravissimo incidente: la vittima questa volta è un pilota italiano, il campione italiano 1970-71: il ventinovenne Ignazio Giunti. È morto sulla pista di Buenos Aires durante la Mille chilometri valevole quale prima prova del Campionato mondiale Marche. Giunti, su una nuovissima Ferrari era in testa ma, all'uscita della curva prima delle tribune, si è trovato di fronte una macchina spinta a mano: la Matra del francese Beltoise. Un altro concorrente, l'inglese Parkes è riuscito a scansare l'ostacolo ma Giunti, coperto, ha investito in pieno la macchina francese. La morte di Ignazio Giunti ripropone una serie di interrogativi: tutti centrati, imperniati sulla sicurezza delle corse. Chi vi parla è Antonio Leone dagli studi di Roma; a Milano Vittorio Luridiana; a Bologna Ido Vicari e a Torino Giorgio Carletti. Ma prima di andare avanti in questo discorso, chi era Ignazio Giunti? Qui in studio abbiamo una collega, Daniela Politti: faceva parte del gruppo di giovani, con Giunti, no?

Politti: Sì...
Leone: Forse ricorda tante cose di una giovinezza trascorsa insieme...

Leone: Forse ricorda tante cose di una giovinezza trascorsa insieme...

mente non doveva essere... doveva essere anche fermato, e nessuno l'ha fermato. Questo è l'importante...

Leone: Doveva essere fermato prima, quando era in pista...
Giunti: E lui, doveva essere fermato, in modo che già non potesse spingere a mano la macchina, non potesse occupare la pista, sapendo che arrivavano dei bolidi a 240, 250 all'ora di dietro, che era impossibile poi vederlo: il primo l'ha schivato, il secondo gli è andato dentro, e se il primo non lo schivava erano due, insomma, i morti. Non uno...

Leone: Pensa che, non so, Ignazio sia stato un po' trascinato dal suo entusiasmo, giovane, con la voglia di conquistare un titolo...

B. Giunti: Questo quand'era giovane, adesso ormai era più o meno arrivato, anzi era un uomo prudente, pensa...

Leone: Cioè, non osava, non eccedeva, diciamo...

B. Giunti: Osare, osava, perché doveva osare per forza se non arrivava ultimo, ma non eccedeva ecco, questo sì; non faceva delle pazzie. Sono tranquillo che se mio fratello si fosse fermato sarebbe rimasto fermo dove era ferma la macchina, non cercava di arrivare al traguardo per «piacersi»...

Leone: Signor Berardo, noi la ringraziamo di quello che ha aggiunto, diciamo, di importante a questa drammatica vicenda di suo fratello; anche perché una esperienza. Lei pensa che possa essere utile ad altri? In qualche modo?

B. Giunti: Io lo spero, lo spero, nel senso che possano cercare di fare le corse più sicure, o di non farle quando la si-

Programmi dal 19 al 25 gennaio 1971

MERCOLEDÌ 20 Progr. naz.
Ore 22,00 - Mercoledì sport, telecronache dall'Italia e dall'estero.

GIOVEDÌ 21 Secondo progr.
Ore 22,15 - Dall'artigianato all'industria: «La professione del designer». Programma a cura di Giuliano Betti.

DOMENICA 24 Progr. naz.
Ore 22,30 - La Domenica sportiva. Cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

TUTTI I GIORNI Progr. naz.
Ore 13,30 - (al termine del telegiornale) Sport.

Ore 19,45 - Telegiornale sport.

Ore 20,40 - (al termine del telegiornale) Sport.

Ore 23,15 - (al termine del telegiornale) Sport.

MARTEDÌ 19 Terzo progr.
Ore 18,45 - I pericoli della città - «Un grande nemico dell'uomo: il rumore», a cura di U. Sellerio.

GIOVEDÌ 21 Secondo progr.
Ore 18,30 - Speciale sport: «Fatti e uomini di cui si parla».

VENERDÌ 22 Secondo progr.
Ore 20,10 - «Indianapolis» gara quiz condotta da Renzo Palmer.

SABATO 23 Secondo progr.
Ore 11,35 - «Ruote e Motori» a cura di Pieri Casucci.

DOMENICA 24 Secondo progr.
Ore 12,00 - Anteprima sport, notizie e anticipazioni sugli avvenimenti del pomeriggio.

Ore 16,30 - Domenica sport, risultati, cronache, commenti, interviste e varietà.

LUNEDÌ 25 Progr. nazionale

Ore 8,00 - Lunedì sport.

TUTTI I GIORNI
Alla fine di ogni «Giornale Radio», il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la RAI dà comunicazioni sulle situazioni di emergenza della circolazione stradale.

Terzo progr.
Ore 17,24 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.

SABATO-DOMENICA Progr. naz.
Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 10,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.

Secondo progr.
Giornale Radio: ore 6,25 - 7,30 - 8,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (regionale) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 21,00 - 24,00.

C'è un FERRARI che stona

delle 13 dell'11 gennaio durante una intervista al fratello di Ignazio, Berardo. Nella camera da letto del pilota scomparso, tra trofei, coppe, manifesti e copie di AUTOSPRINT, Berardo Giunti al giornalista che gli chiedeva quando Ignazio aveva cominciato a manifestare la sua passione per lo sport automobilistico, rispondeva: «Non si può dire quando abbia iniziato. Ha sempre amato le macchine. E non avrebbe mai smesso di correre».

«E' evidente — ha continuato il giornalista — che suo fratello non correva esclusivamente per passione, non per interesse, dato che la famiglia è benestante...» «Sì, ha risposto Berardo Giunti, forse solo per questo, per questo».

Il giorno stesso, nel corso del Telegiornale delle 20,30, sul programma Abbinale, Berardo ha preparato un lungo servizio su Ignazio Giunti al quale hanno partecipato Nino Vaccarella dagli Studi di Roma e Gian Rancati da Torino. Le prime immagini ci mostrano le macchine alla partenza e poi, i fotogrammi del tragico impatto, l'autombulanza, il pronto soccorso dell'auto dromo, la Matra di Beltoise, l'ormai inutile carcassa della Ferrari...

«Ecco, a Vaccarella vorremmo subito domandare — premesso che c'è in questo incidente una grossa parte di fatalità e di eccezionalità, diciamo pure — che cosa si può e si deve fare per evitare, per aumentare la sicurezza dei piloti sui circuiti».

Vaccarella: «Ma guardi, questo incidente per me è veramente incredibile perché... mai visto nei circuiti un incidente così assurdo. E' strano che proprio sia stato commesso da un pilota esperto come Beltoise che ha fatto una manovra veramente incredibile e che i commissari del circuito non abbiano tempestivamente segnalato la presenza di questa macchina nella pista. Quindi per me è veramente un incidente assurdo che dovrebbe veramente non esistere in circuiti così organizzati. Per quanto riguarda poi la organizzazione dei circuiti già parecchio è stato fatto e io consiglio sempre di organizzare i circuiti meglio, con dei posti di soccorso, con dei posti di pronto intervento...»
«Per me Beltoise dovrebbe essere punito, severamente punito. Così come si puniscono i calciatori quando mancano, così si dovrebbe punire il corridore automobilistico quando manca, perché nel nostro mestiere purtroppo un errore del genere costa la vita a un pilota e quindi la commissione sportiva internazionale, la CSAI, dovrebbe aprire un'inchiesta e punire severamente Beltoise che è stato l'artefice di una manovra veramente assurda e inconcepibile».

Alla radio molte notizie ma soprattutto

Politti: Sì, ricordo soprattutto di Ignazio, del grande amore per le macchine di Ignazio. Ha avuto sempre le macchine nel sangue... Ignazio viveva per le macchine... Ignazio andava al cinema ma parlava quasi solo ed esclusivamente di macchine...

Leone: Anche quand'era piccolissimo?

Politti: Quando era piccolissimo mi dicevano delle amicizie e non faceva dormire il padre che era arrabbiatissimo. Era un ragazzo, quindi, nato per le macchine e era chiaro che diventasse un campione. Infatti quando ebbe i primi successi nazionali e internazionali noi ragazzi ci siamo guardati in faccia e abbiamo detto: «E' normale...»

Leone: Ci avvisano dalla regia che abbiamo il fratello maggiore di Ignazio Giunti...

Pronto, casa Giunti...

Pronto, il signor Berardo? Signor Berardo, quali sono i parenti di Giunti, qui a Roma?

Beh, siamo tutta la famiglia... la madre, i fratelli...

Ci sono anche dei nipoti?

Come dice?

Ci sono anche dei nipoti? Altri ragazzi che...

Sì, sì...

...in qualche modo hanno la passione dell'automobilismo?

Beh, quello spero di no, guardi... in ogni modo quello non conta... Speriamo proprio di no, che non abbiano qualche passione di questo genere...

Leone: Lei dopo questa vicenda così drammatica, cosa pensa del correre in automobile?

Berardo Giunti: Guardi, io non sono mai stato contrario alle corse e quindi non lo sono nemmeno adesso. Però penso questo, che a un certo punto non si devono fare quando, non dico che la corsa sia pericolosa in se stessa, e quindi chi la fa l'accetta, questa pericolosità; però dove praticamente le attrezzature, la posizione stessa dei luoghi dove si fanno sono attrezzati, non si devono fare. E poi credo questo: ci vuole molta sportività, da parte dei piloti stessi, fra di loro. In fondo è tutta gente che praticamente dovrebbe non fare in modo di farsi ammazzare, ma di vivere, non morire, insomma...

Leone: Beltoise è chiaramente il responsabile di quello che è successo, la polizia lo ha fermato poi lo ha rilasciato: pensa che la cosa finirà qui?

Giunti: Beh, se dipendesse da me, no. Però c'è anche da dire questo: pratica-

chezza non ci sia. Non dico di non farle, mai di farle, di continuare a fare perché il progresso forse lo vorrà, ma per lo meno di non farle dove la sicurezza non dia l'opportunità al pilota di arrivare al traguardo.

Leone: La ringraziamo molto. Dopo il fratello di Giunti abbiamo sotto gli occhi il titolo di un quotidiano sportivo di questa città: «Giunti perito per colpa di tutti». Sentiamo Piero Casucci.

Casucci: Io trovo che questo titolo traduca perfettamente, inquadra perfettamente la situazione. Il caso di Giunti è un caso di estrema gravità, non soltanto per le conseguenze ma perché è la riprova del dilettantismo e dell'approssimazione con cui si opera in campo sportivo automobilistico. Vorrei richiamare l'attenzione di tutti e specialmente dell'ing. Rogano, attuale presidente della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana su tre punti. Le monopoio, si dice, e non da ora, sono mal strutturate; la frase «pilota facciati di benzina» d'altra parte è dello stesso Enzo Ferrari che è un costruttore, i servizi antincendio sono inadeguati. I commissari di percorso non sono molto spesso all'altezza del compito. Io vorrei proprio chiedere all'ing. Rogano che cosa si sta facendo dopo tutto ciò che è stato scritto e ciò che è stato detto a questo proposito.

Leone: Vorrei dare la parola all'ing.

Rogano: Un momento, vorrei precisare una cosa: io non faccio una critica ai costruttori di automobili per come costruiscono le macchine; faccio una critica alla Commissione Sportiva Internazionale che non interviene per modificare la struttura delle macchine, e mi rifaccio appunto alla frase di Ferrari «pilota facciati di benzina». Non è il caso — preciso — di Giunti, perché non correva con una monopoio ieri a Buenos Aires ma comunque io credo che tutto l'automobilismo sportivo sia sotto accusa in questo momento.

Leone: Ing. Rogano?

Rogano: Sì?

Leone: Cosa risponde a queste accuse, chiare, contro il mondo automobilistico che non sa difendere i suoi piloti?

Rogano: Ma guardi, se lei mi permette, sia pure nello stato di costernazione in cui io e i miei colleghi ci troviamo, io voglio intanto dire che apprendo con molto, direi con molta soddisfazione, la decisione della Ferrari di ritirare la sua partecipazione alla gara del prossimo 24 gennaio. Desidero anche aggiungere che abbiamo già adottato due iniziative combinate: una è stata la richiesta ufficiale indirizzata al principe Metternich, presidente della Commissione Sportiva Internazionale di voler promuovere immediatamente un'inchiesta dando l'incarico ad una commissione della quale abbiamo

chiesto di poter far parte. La migliore documentazione sarà rappresentata da un documentario della televisione di Buenos Aires che per quattro minuti e mezzo ci farà vedere tutte le manovre eseguite dal pilota Beltoise, manovre imprudenti, pericolose, che si sono svolte sotto gli occhi di molti ufficiali di gara della manifestazione.

Ing. Rogano, la stanno ascoltando delle persone molto competenti, in campo automobilistico, ma anche Giovanni Arpino.

«Io direi un'altra cosa (è Arpino che parla) che, sono, non voglio parlare di fatalità nel caso di Giunti perché sembra che la fatalità stia da escludere, ma evidentemente con questa progressione micidiale di piloti che muoiono bisogna ritornare a vedere un po' i nostri criteri con cui guardiamo le corse automobilistiche; cioè il criterio del pubblico: quando io leggo che ad Indianapolis ci sono 250.000 persone che si assommano intorno a una pista per vedere una gara e di queste 250.000 persone secondo le statistiche più accurate, americane, neanche il 2 per cento conosce i segreti tecnici dei motori che sono in gara; quando altrettanto si può dire dei cinquanta o sessantamila spettatori che seguono le gare a Monza, allora dov'è il punto di attrito tra la folla che segue queste manifestazioni e le manifestazioni che ricavano la polarità da questa folla. E' evidente che c'è tutto un... siamo uomini moderni, ci raduniamo attorno a un fenomeno, questo fenomeno è rappresentato dal motore e dall'atleta; l'atleta, in questo caso il pilota, riassume sotto una sua veste quasi magica, quasi fatale, delle caratteristiche che la gente normale sa di non possedere. E di qui il fascino dell'uomo che guida questi bolidi: tutti conosciamo le automobili, tutti guidiamo le automobili, tutti compriamo le automobili, tutti andiamo in automobile... e questo fascino è immenso proprio perché tutti credono di aver qualche cosa a che spartire con questo enorme ricchissimo e complicato baraccone che sono le corse automobilistiche... Un fascino che forse può giustificare nelle menti di molti il sacrificio... E' il destino dell'uomo, che tende sempre a danzare sempre sul vulcano».

Casucci: Ecco, io, vorrei richiamarmi ancora un attimo alle parole dell'ing. Rogano: lui parla d'inchiesta. Io credo che sia molto meglio che ci preoccupassimo, prima, di evitare che questi incidenti accadano...

Rogano: Quello che dice Casucci è certamente vero, anche se molti dei suoi argomenti non sono peraltro nuovi, direi, pertinenti all'incidente di Giunti: Casucci parla di dilettantismo; egli ha ragione, sostanzialmente...

Casucci: Scusa Rogano, il caso dei commissari di percorso che non segnalano la

presenza di una macchina ferma, questo è puro dilettantismo, evidentemente...

Rogano: Infatti io credo, l'ho detto anche apertamente, che il peggior male di cui soffre l'automobilismo sportivo, malgrado certi sforzi che si compiono, io obiettivamente devo dirlo, in sede nazionale ed internazionale, è proprio la leggerezza, ecco, il dilettantismo, come l'ha chiamato Casucci. Forse vorrei dire di «fatalismo» al quale si è soliti affidarsi, mentre invece, lo capiamo tutti, è un dovere di fare quanto è nelle umane capacità per ridurre al minimo un rischio che è però implicito nella natura della specialità sportiva.

Casucci: Rogano, scusa, voglio richiamare la tua attenzione su un altro punto: secondo quanto scrivono i colleghi — e non ho dubbio che la cosa sia vera — l'intervento dei mezzi antincendio è avvenuto dopo quaranta secondi. Tu sai meglio di me, secondo quanto hanno stabilito gli esperti della Fondazione Jim Clark, che un pilota ha fino a trenta secondi per poter uscire da un incendio. Ora queste cose qui... ora questo non è più fatalismo...

Rogano: No, no; voglio dire che ci si affida al fatalismo, cioè ci si affida a un qualche cosa che ci dice «questo non deve avvenire», quindi non si prevedono i necessari interventi così come, d'altra parte, oggi le nozioni anche di carattere scientifico, mettono a nostra disposizione. E io ho chiamato fatalismo come sinonimo di leggerezza con la quale si procede in queste cose...

Leone: Ing. Rogano, ci scusi, il tempo passa e purtroppo non abbiamo più minuti a disposizione: mi sembra che si possa concludere con un'affermazione molto semplice. C'è ancora molto da fare.

C'è molto da fare: anche da far comprendere, a chi ancora non vuole capirlo, che lo sport automobilistico non è una corsa al suicidio, non è

Gio' Luni

CONTINUA A PAGINA 46

La MATRA prototipo di Beltoise, non proprio quella veramente, protagonista della drammatica vicenda bonaerense, «salta» a Monthléry.