

L'agghiacciante dramma che ha gettato nel lutto tutto il mondo dello sport



Renzo Pasolini, un professionista scrupoloso

Generoso e sempre antidivo

Non aveva mai saputo recitare sulle sue vittorie, anche quando il motociclismo in Italia viveva in gran parte sul duello Agostini-Pasolini nelle 350 cc. Era incapace di reclamarci, di dar valore commerciale a questi successi, a mostrarsi, insomma, come un «divo». Vincere e basta. Era uno gli anni intorno al '69. Battuto il «grande» avversario, Renzo tornava con moglie e figlia a casa, a Rimini.

A casa sua una domenica sera l'andammo a trovare. Era in pigiama, ci disse che se avessimo tardato ancora un quarto d'ora l'avremmo trovato a letto. Era rimasto lì, perché voleva rivedere alla televisione il successo conquistato nel pomeriggio su Agostini. Era l'unica illusione di una giornata meravigliosa per lui di quel trionfo tanto importante.

Renzo Pasolini era un professionista scrupoloso del motociclismo, e ne considerava unicamente il lato tecnico; mai l'avevamo visto cercare l'applauso, perché ne era incapace. Ecco perché le sue vittorie non s'empivano di clamore. Renzo era nato a Rimini il 30, esattamente il 18 luglio. Fu il padre, Massimo

Pasolini, a trasmettergli la passione per il motore. Massimo, discreto corridore, aveva costruito una propria moto, una «Linto» con la quale ottenne alcune affermazioni. Sempre il padre, con una «Benelli» monobbero, prima della guerra, si affermò in varie gare. Nel '56 con una «Aermacchi» 75 cc. riuscì ad ottenere due primati sul miglio e sul chilometro lanciato.

Dunque, in casa Pasolini la passione per la moto c'era, e come. Renzo si formò a questa valida scuola cominciando, ovviamente, con le gare di regolarità. Poi passò al motocross. Non l'abbandonò mai, anche quando divenne un protagonista delle gare di velocità. «Perché — soleva dire — questa specialità, soprattutto durante la cattiva stagione, in inverno, mi aiuta a mantenermi in qualche modo in allenamento». D'altra parte nel motocross era riuscito ad emergere conseguendo parecchie affermazioni.

Nel '59 passò alla «Aermacchi», dedicandosi alla vera inappuntabile. Nel '62 e '63 e dopo alcune vittorie, passò tra i «senior». Sull'impegnativo circuito di Monza ottenne un quarto posto. Nel '65 un secondo posto nelle



Renzo Pasolini

250 ed un terzo nelle 500 nelle classiche del campionato italiano.

Nel '66 giunse terzo nelle «350» nella classifica mondiale, mentre ai campionati italiani raggiunse un secondo piazzamento nelle «250» ed un terzo nelle «500».

A tutti i tecnici apparve evidente che Renzo aveva una stoffa per entrare fra i «grandi» del motociclismo. Aggiungeva alle sue indubbe capacità tecniche, un pizzico di spregiudicatezza.

Di Renzo Pasolini si diceva un gran bene. Perciò fu ingaggiato dalla «Benelli». Con moto potenti le affermazioni nelle «250», «350» e «500» arrivarono perentorie, testimonianza di una grinta che Renzo aveva sempre avuto. Nel '68 era ormai lanciato verso lusinghieri traguardi: vinceva e faceva scapitare le sue splendide affermazioni nel campionato italiano a Riccione, a San Remo ed a Vallelunga; conquistava il titolo italiano nelle «250» e «350»; si faceva notare anche all'estero. Tuttavia era nel '69 che Pasolini «esplose» ottenendo nella primavera di quell'anno ben otto affermazioni e nuovamente i titoli italiani delle «250» e «350» furono suoi. Poi c'era una lunga forzata sosta per via di un serio infortunio. Ritornò quindi con l'Aermacchi, correva e faceva il collaudatore e fra i piazzamenti più significativi c'era un secondo posto nella classifica mondiale nelle «due e mezzo». Anche quest'anno aveva cominciato ottimamente, nel maggio di un secondo posto, nella classifica mondiale nelle «250» ed un terzo nelle «500».

A tutti i tecnici apparve evidente che Renzo aveva una stoffa per entrare fra i «grandi» del motociclismo. Aggiungeva alle sue indubbe capacità tecniche, un pizzico di spregiudicatezza.

Franco Vannini

Jarno Saarinen alla vigilia della corsa

Diceva: «Smetterò nel '75»

Alla vigilia della corsa, Saarinen aveva affermato, in occasione di una intervista rilasciata alla stampa, che a suo parere la pista di Monza era pericolosa. «Mi piace — disse — l'idea di una gara veloce, ma anche pericolosa». Soprattutto l'asso finlandese riteneva l'asfalto della pista più adatto per il tipo di moto che lui usava, la «Yamaha», che per il tipo di Saarinen aveva anche aggiunto che nei punti nevralgici del tracciato vi erano delle irregolarità nel fondo stradale e aveva fatto preciso riferimento al «curvone» dove, un razzo, è motivo di sbandamento per la moto, lanciata in quel punto a piena velocità.

Sembra quasi, a pensarci oggi, che Saarinen sentisse nel sangue la drammatica conclusione cui è giunta la corsa. Come guidato da un presentimento aveva infatti aggiunto al suo intervistatore: «Nel '75 smetterò di gareggiare». La sua affermazione, indubbiamente, non costituiva una rinuncia a quella passione che, in pochi anni, lo ha affermato come uno dei maggiori protagonisti del motociclismo mondiale. Piuttosto, indicava



Jarno Saarinen

come egli pensasse a impegnarsi più seriamente nella sua professione di ingegnere, e certo, anche il suo recente matrimonio con la biondissima e dolce Soili, lo spingeva a desiderare una vita più normale, con meno rischi e pericoli.

Dopo quanto è accaduto

oggi, le affermazioni di Saarinen paiono drammaticamente profetiche e nel contempo rivelano il dramma umano del campione, combattuto tra la passione sportiva e la vita familiare.

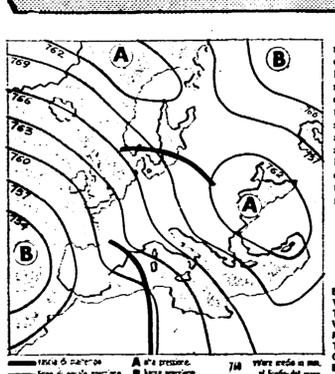
Jarno Saarinen era diventato famoso negli ultimi tempi quanto il nostro Pasolini, grazie ai duelli che, in tutte le gare, li vedevano antagonisti. A cavallo della sua «Yamaha», il finlandese stava addirittura minacciando da vicino la supremazia, una volta incontrata, di Giacomo Agostini: l'anno scorso aveva conquistato il titolo iridato delle «350», ed impegnava ormai da pari a pari il campione di Lovere, anche nelle «350».

A conferma della sua levatura, Saarinen conquistò nel marzo dell'anno scorso la vittoria nelle 200 miglia di Daytona, in Florida, impresa mai raggiunta da alcun motociclista. Il '72 è stato dunque l'anno della sua definitiva affermazione. Aveva cominciato nel '63, dedicandosi all'attività motociclistica su ghiaccio e dopo una serie di incoraggianti successi, abbandonò questa specialità nordica

per cimentarsi nelle più prestigiose competizioni motociclistiche. Nel 1969 ottenne i primi successi di rilievo, conseguendo il titolo finlandese nelle classi «125» e «250» e il coraggio di affrontare la piena conoscenza tecnica del mezzo facevano di Saarinen un campione perfetto. Nel 1970, infatti, si piazzò quarto nel quarto posto nelle più importanti competizioni internazionali, classificandosi tra l'altro quinto nel campionato del mondo della classe «250». Nel 1971 è secondo nella classifica mondiale della classe «350» e campione iridato nella «250». Nel '72 le sue vittorie e i piazzamenti si moltiplicarono. In tutti i campionati diventavano l'attrattiva di tutte le manifestazioni di primo piano: l'attenzione degli appassionati di motociclismo è sempre rivolta a questi duelli. Tra le affermazioni più significative del finlandese ricordiamo il Gran Premio di Francia nella classe «250», il Gran Premio di Cecoslovacchia nella classe «350», il Gran Premio di Finlandia e le gare di Silverstone, Pesaro, Scarborough e Mallory Park.

F. F.

Situazione meteorologica



La situazione meteorologica sulla nostra penisola, rimane orientata verso una variabilità piuttosto accentuata, soprattutto per il persistere di una circolazione di aria umida ed instabile, su tutte le regioni si attenderanno di frequente annuvolamenti e schiarite e a tratti saranno possibili piogge o temporali. Questi fenomeni saranno più frequenti sulle regioni nord-orientali e su quelle della fascia adriatica compresa il relativo settore della catena appenninica. Durante il corso della giornata è possibile una intensificazione della attività nevrotosa a cominciare dalla Sardegna, le regioni tirreniche centrali e quelle nord-occidentali. Temperatura senza notevoli variazioni.

Sirio

LE TEMPERATURE

Bolzano	13	24	Firenze	13	24	Napoli	14	25
Verona	12	22	Pisa	11	22	Potenza	11	25
Trieste	15	21	Ancona	14	22	Salerno	14	22
Venezia	14	22	Perugia	12	23	Reggio C.	17	24
Milano	10	21	Pescara	11	24	Messina	18	25
Torino	10	18	L'Aquila	11	21	Lecce	18	22
Genova	11	19	Roma	15	25	Catania	12	26
Bologna	11	23	Bari	17	24	Cagliari	9	21

Aldo Tortorella
Direttore

Luca Pavolini
Condirettore

Gioacchino Marzullo
Direttore responsabile

Editoriale S.p.A. «L'Unità»
«Ripografia T.E.M.I.»
Viale Fulvio Testi, 78
20100 - Milano

Iscrizione al n. 2530 del Registro del Tribunale di Milano
Iscrizione come giornale morale nel Registro del Tribunale di Milano numero 3599 del 4-1-1953

DIREZIONE, REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE: Milano, viale F. Testi, 75 - CAP 20100 - Telefoni 6.20.851-2-3-4-5 - Roma, via del Taurini, 19 - CAP 00185 - Tel. 4.95.03.51-2-3-4-5 - 4.95.12.51-2-3-4-5

ABBONAMENTO A SEI NUMERI ITALIA anno L. 23.700, semestre 12.400, trimestre 6.500 - ESTERO anno L. 33.700, semestre 18.400, trimestre 9.500 - Con L'UNITA' DFL LUNEDI: ITALIA anno lire 27.500, semestre 14.400, trimestre 7.550 - ESTERO anno L. 41.000, semestre 21.150, trimestre 10.900 - PUBBLICITA': Concessionaria esclusiva S.P.I. - Milano, via Manzoni, 37 - CAP 20121 - Telefono 632.801 - Roma, piazza San Lorenzo in Lucina, 26 - CAP 00186 - Telef. 685.541-2-3-4-5 - TARIFFE (al mm. per colonna): Edizione del lunedì: COMMERCIALE L. 600 - REDAZIONALE O DI CRONACA: L. 1.000 al mm. - AVVISI FINANZIARI E LEGALI: L. 1.000 al mm. - NECROLOGIE: Edizione generale L. 500 per parola - FARETELE: PAZIONI AL LITTO: L. 250 per parola più L. 300 diritto fissi. Veramento: Milano, Conto Corrente Postale 3/5331 - Roma, Conto Corrente Postale 1/8795 - Specialità in abbonamento postale.

Una chiazza d'olio sulla pista è stata la causa della tragedia?

Fra i sostenitori di questa tesi anche Agostini - Saarinen aveva denunciato in un'intervista i pericoli di un dislivello dell'asfalto proprio nel punto ove è avvenuta la sciagura - Uno spettacolo apocalittico si è presentato ai soccorritori

SERVIZIO
MONZA, 20 maggio

Ben difficilmente il mondo sportivo può dimenticare il tragico incidente motociclistico monzese, dove due dei più grandi nomi del motociclismo mondiale, Jarno Saarinen e Renzo Pasolini, hanno perso tragicamente la vita.

Era iniziato tutto regolarmente a Monza per il G.P. delle Nazioni, quarta prova del motomondiale. Interessantissima si era dimostrata la classe 350, dove proprio un Pasolini in ottima forma e finalizzato con la nuova e competitiva Aermacchi raffreddata ad acqua, era autore di una spettacolare rimonta che lo portava dalla nona posizione a condurre, a pochi giri dal termine, davanti al rivale di sempre Giacomo Agostini. Renzo abbassava di passo, nel passaggio il tempo sul giro, sfiorando i 200 orari di media; poi, all'ultima tornata, ancora una volta la sfortuna impediva al portacolori della Harley da condurre degnamente la sua fatica, costringendolo al ritiro per noie meccaniche. «Pasò» (forgiato in un unico colpo) quattro volte al giro, ci diceva: «Vedrete, mi riferirò nelle 250, questo non è che l'inizio, era sì che disingono le macchine veramente competitive». E ci lasciava così, sorridendo ed avvicinandosi verso la moto arancione già schierata in pista.

Il secondo giorno, si presentarono alla partenza e c'era già chi diceva che voleva fare la «prima donna» come Agostini. In 3 minuti, 2 minuti, 1 minuto... Via!

Braun era il primo a portarsi in testa, seguito da Pasolini e dai due allievi della «Yamaha», la piena conoscenza tecnica del mezzo facevano di Saarinen un campione perfetto. Nel 1970, infatti, si piazzò quarto nel quarto posto nelle più importanti competizioni internazionali, classificandosi tra l'altro quinto nel campionato del mondo della classe «250». Nel 1971 è secondo nella classifica mondiale della classe «350» e campione iridato nella «250». Nel '72 le sue vittorie e i piazzamenti si moltiplicarono. In tutti i campionati diventavano l'attrattiva di tutte le manifestazioni di primo piano: l'attenzione degli appassionati di motociclismo è sempre rivolta a questi duelli. Tra le affermazioni più significative del finlandese ricordiamo il Gran Premio di Francia nella classe «250», il Gran Premio di Cecoslovacchia nella classe «350», il Gran Premio di Finlandia e le gare di Silverstone, Pesaro, Scarborough e Mallory Park.

F. F.

Passava una intera ora prima che la situazione si fosse, per modo di dire, normalizzata. Giungevano finalmente le prime notizie sulla meccanica del incidente.

Si veniva a sapere che gli altri piloti coinvolti e precisamente: Pilonio, Glansan, Janson, Mortimer, nonché lo stesso Saarinen, avevano riportato ferite ed abrasioni superficiali di nessuna entità e stavano tutti benissimo a parte lo choc subito. Si veniva pure a sapere che Villa aveva riportato solamente la frattura della gamba ed alcune lesioni, del resto non molto gravi con prognosi di una trentina di giorni.

Ora si cerca di ricostruire l'incidente e vedere soprattutto il perché dell'accaduto e se sussistono responsabilità. Arrivano i primi commenti degli spettatori che casualmente hanno assistito all'incidente. Molti, tra cui Agostini, concordano nel dire che sul tracciato vi era una larga macchia d'olio. Altri, e tra questi alcuni eminenti rappresentanti del mondo motociclistico, si scagliano contro l'assunto che casualmente hanno assistito all'incidente. Molti, tra cui Agostini, concordano nel dire che sul tracciato vi era una larga macchia d'olio. Altri, e tra questi alcuni eminenti rappresentanti del mondo motociclistico, si scagliano contro l'assunto che casualmente hanno assistito all'incidente. Molti, tra cui Agostini, concordano nel dire che sul tracciato vi era una larga macchia d'olio. Altri, e tra questi alcuni eminenti rappresentanti del mondo motociclistico, si scagliano contro l'assunto che casualmente hanno assistito all'incidente.

«maestro» quale era Renzo Pasolini.

Le gare nel contempo, come era giusto e prevedibile, erano state sospese, anche se il motore, dava il nulla osta per il proseguimento della manifestazione. Nella mattinata, prima del tragico incidente, si era corsa la «50» cc. che aveva visto la netta affermazione di De Vries con la Kreidler davanti a Kneurbühler su Kreidler.

Nelle «125» Andersson con la «Yamaha» batteva ancora una volta dopo un incandescente duello Nieto e la «Morbidelli».

Le «350» vedevano l'affermazione di Agostini e della «MV» 4 cilindri dopo lo abbandono di Rean («MV») all'inizio della gara e di Pasolini all'ultimo giro. Secondo era Lansivuori con la «Yamaha» che dopo questo risultato conduce ancora la classifica dei mondiali. Terzo il sorprendente Andersson pure lui su «Yamaha». In questa classe all'ultimo giro la «Benelli» quattro cilindri di Walter Villa rompeva un manico dell'olio e ne perdeva copiosamente sull'asfalto, determinando forse la premessa del dramma di pochi minuti dopo.

Enzo Caniatti

NELLE FOTO in testata: un'immagine della pista di Monza dopo il terrificante incidente; la moto di Pasolini sfasciata; il casco di Saarinen e un pezzo del motore della moto del finlandese.

una sera come tante, che voi potete trasformare in...

serata in VAT

dimensioni nuove alle vostre emozioni con VAT 69, il grande scotch dal tono internazionale. Quando desiderate una sera-serata...

troVATevi con VAT 69

Parla uno dei protagonisti

Walter Villa:
«Non so cosa è successo. Mi sono trovato all'ospedale»

MILANO, 20 maggio

«Eravamo partiti da circa un chilometro — ha raccontato Walter Villa — e stavo imboccando in quinta posizione il curvone dopo il rettilineo di circa duecento metri all'ora. Ad un tratto ho visto davanti a me l'Aermacchi guidata dal francese Rougier. Gioocarsi e mettersi di traverso. Ero a pochi metri e non ho potuto fare a meno di fargli addosso. Da quel momento in poi non so che cosa è successo: mi sono svegliato in ospedale».

Villa era stato raccolto esanime sulla pista di Monza e trasportato in elicottero all'ospedale Maggiore di Niguarda a Milano. Le sue condizioni non sono gravi. Egli ha riportato la frattura del piede destro che è stato ingessato senza bisogno di una riduzione della frattura. Il corridore sarà probabilmente dimesso stasera.

Villa ha saputo più tardi della morte dei due colleghi ed è rimasto profondamente turbato. In merito a una volta usata è stata minima, tanto che ha potuto continuare la corsa e, data la velocità a cui andavo, credo che l'olio si sia polverizzato. Ritengo più probabile, invece, che l'incidente sia avvenuto per un "grippaggio" del motore, non infrequente in questa cilindrata, della motocicletta al primo corridore che è caduto».