La prima giornata del Circuito di Monza

La tragica morte del corridore Sivocci - La corsa delle motociclette

(Dal nostro inviato speciale)

Monza, 8.

L'inizio della giornata del Gran Premio delle Nazioni, è stato funestato da un tragico accidente: la morte del guidatore Ugo Sivocci, uno dei piloti delle macchine Alfa Romeo. Come sapete, per consentire alle macchine Roland Pilain di fare qualche giro di prova, la direzione dell'autodromo aveva accordato di fare stamane qualche prova supplementare, dalle ore 9 alle 10. Per tale ora non solo le macchine straniere, ma anche talune delle macchine italiane si trovarono sulla pista. Fra esse quella di Sivocci, il quale voleva fare una ultima prova di velocità. Accanto a lui era il meccanico Guatto. Poche persone si trovavano nell'autodromo. Le macchine cominciarono a girare a grande velocità.

Il primo allarme

Verso le ore 9,35 un ufficiale di cavalleria che si trovava sull'alto di una tribuna e che seguiva con particolare interesse la macchina di Sivocci, che già era al suo terzo giro, notò alla curva, dopo il rettilineo che segue il sottopassaggio, un movimento che lo impressionò, e richiamò la sua attenzione. Che cosa fosse precisamente successo egli non poteva dire, ma aveva visto la macchina come sbandarsi, uscire dalla pista, urtare contro un albero prima, contro un albero poi, respinta contro un altro e infine fermarsi, senza rovesciarsi. Diede subito l'allarme alla direzione, perchè accorressero automobili di soccorso sul posto.

L'accidente di Sivocci era frattanto stato notato anche da altre persone e dagli stessi piloti delle altre macchine in prova, che erano accorsi sulla curva. Immediatamente tre automobili, con un medico, si precipitarono sulla pista per verificare quanto era successo, e portare al guidatore ed al suo meccanico i primi aiuti. Vicino alla macchina li attendeva uno spettacolo impressionante. La vettura aveva la parte anteriore contorta, il cofano compresso e le ruote posteriori sgangherate, ma non si era capovolta.

Il povero Sivocci penzolava col corpo dalla macchina; perdeva sangue dalla testa, ove aveva riportato larghe ferite, urtando presumibilmente contro il cofano, e non dava più segni di vita. Il meccanico, invece, il Guatto, era accanto alla macchina, ma in condizioni pietose. Egli girava gli occhi intorno come inebetito, senza rendersi ragione di quanto era successo. Prima cura degli accorsi fu di soccorrere il meccanico, che venne collocato con ogni cura su una delle automobili, e trasportato con grande sollecitudine all'ospedale di Monza.

Il povero Sivocci, raccolto pietosamente, venne collocato su una macchina, e trasportato in una delle sale della direzione sotto la tribuna centrale; e qui i compagni pietosamente, accasciati dal tragico accidente, hanno incominciato a preparare una specie di camera ardente.

I particolari

Come è avvenuta la sciagura? Noi stessi abbiamo cercato di attingere i particolari più veritieri per poterla ricostruire con la maggiore precisione, ma le cause indubbiamente restano alquanto oscure. La versione più attendibile, o che già è stata ripetuta da più fonti, è la seguente: pare che, uscendo dalla curva dopo il sotto passaggio, la macchina di Sivocci, ormai lanciata a più di 140 all'ora, trovando la pista recentemente bagnata, abbia fatto uno scivolone, del quale è ancora traccia sul terreno. Sivocci, guidatore abilissimo e di innumerevoli risorse, deve aver cercato di riportare la macchina sulla strada con una sterzata brusca. Sciaguratamente all'impulso del volante non obbedivano le ruote, che slittavano sul terreno, così l'automobile si avventò contro il reticolato laterale sinistro, piantonato da grossi alberi, e cozzò contro uno di essi. Le ruote posteriori scartarono, e, difatti, la macchina si presenta con tutto l'assale contorto e le due ruote divaricate. Alla veemenza della velocità, l'automobile balzò contro altri alberi, e forse qui si è completata la tragedia, perchè l'albero che presenta raschiature profonde ha anche larghe chiazze di sangue. Ma non si può stabilire come e dove il povero Sivocci abbia con tanta violenza battuto col capo, perchè, essendo al volante, egli si trovava sul lato destro della macchina, cioè al lato opposto degli alberi investiti. Può darsi che la macchina, la quale si presenta ancora in linea retta verso la giusta direzione, abbia fatto uno o due giri su se stessa, e in uno di questi Sivocci abbia subito il tragico urto.

Ascari e gli altri compagni del guidatore morto, straziati dalla sventura e che piangevano desolati, si sono adoperati subito per recargli, aiutati dalla pietà di molti, un semplice ed affettuoso omaggio di fiori. La macchina con il cofano accartocciato, le ruote anteriori sgangherate, verso mezzogiorno è stata trascinata fuori della pista e posta sopra un camion e trattenuta a disposizione dell'autorità. Gli altri concorrenti, che forse ignoravano la gravità dell'accidente, continuarono anche dopo la sciagura le loro prove.

Le sue ultime prove

La prima notizia della tragedia arrivò nel recinto delle verifiche mentre si stava pesando l'ultima macchina americana, quella di De Alzaga. Il comm. Mercanti era appena arrivato nel recinto del peso, nove si svolgeva l'operazione di verifica delle motociclette, dopo che erano state pesate le due vetture francesi Rolland Pilain, giunte nella mattinata sul circuito. Fu appunto per favorire queste due vetture, giunte in ritardo, e che non avevano mai potuto provare, che il Comitato organizzatore aveva concesso un'ora supplementare di prova, dalle 9 alle 10. Come era facile prevedere, anche gli altri concorrenti avevano voluto approfittarne.

Infatti, insieme all'Alfa-Romeo di Sivocci, erano scese in pista le Rolland, la Voisin di Rougier, Nazzaro con la Fiat, Salamano con l'altra Fiat, le Miller e le Benz. Poco dopo le 9,30 anche Ascari era sceso in pista, completando il gruppo delle Alfa-Romeo. La macchina di Ascari, che portava il n. 17, era passata dinanzi alla tribuna due volte. La prima, a buona velocità, ma non eccessiva, la seconda assai più forte. Il corridore pareva ben lanciato, e disposto a tentare le grandi velocità. La macchina andava certamente a 140 all'ora.

Avuto il primo annunzio della sciagura, il comm. Mercanti e gli altri commissari si affrettarono per inviare i soccorsi, cosa che risultò non facile nè immediata, anzitutto per la folla che era intorno al recinto e per lo sgomento che la stessa notizia improvvisa aveva suscitato senza che si sapesse con precisione il luogo dell'accidente. Vi furono anzi dei minuti di smarrimento. Dove la disgrazia era avvenuta? In quale punto del circuito? Occorreva perlustrarlo e tre macchine furono lanciate nell'interno dell'autodromo in cerca affannosa. Alcuni carabinieri con grandi gesti indicavano da lontano dove il povero Sivocci si trovava. La macchina era ferma dopo la curva, al lato sinistro della strada, fra due alberi che presentavano ancora i segni profondi dell'urto. Infatti, uno era scortecciato proprio all'altezza della macchina, e l'altro, dal quale l'automobile era meno discosta, presentava violenti raschiature ed anche, come abbiamo detto, tracce di sangue.

La vittima

Sivocci non si era mosso dall'impressionante posizione di abbandono supremo nella quale la macchina lo aveva immobilizzato. E il meccanico che aveva tentato di scendere, era, invece, nella macchina, quasi penzoloni. Purtroppo le cure che gli accorsi avrebbero voluto portare a Sivocci subito apparvero inutili. Il guidatore, colpito alla testa, era già morto. Il meccanico Guatto invece dava qualche segno di vita. Fu trasportato perciò con una automobile nell'ambulanza posta sotto la tribuna d'onore, dove poco dopo giungeva anche il cadavere del Sivocci, che, disteso su un banco operatorio, fu ricoperto pietosamente da un lenzuolo.

Anche le condizioni del meccanico sono gravi, poichè il Guatto ha riportato la frattura della spalla sinistra, la rottura di due costole con minacce di gravi lesioni e commozione cerebrale.

Il caduto era un decano dell'automobilismo ed apparteneva ad una famiglia di sportivi. Infatti Alfredo Sivocci, il noto corridore ciclista, era suo fratello. Ugo Sivocci invece raccolse l'applauso caloroso delle folle italiane tentando più volte la vittoria nelle più difficili corse automobilistiche. Guidatore anziano (era nato a Milano 38 anni fa) s'impose qualche volta prima della guerra, quando vinse la Torino-Colle del Sestrières (1906), ma fu solo nel periodo post-bellico che conquistò le posizioni migliori. Per la sicurezza della sua guida fu scelto dalla Fiat a componente dell'equipe inscritta al Gran Premio d'Italia del 1921, a Brescia, ma fu uno dei primi a scomparire dalla lotta. Tentò ancora l'affermazione in una gara internazionale, e vi riuscì l'anno scorso, quando vinse da maestro la Targa Florio, battendo corridori e macchine d'oltralpe.

L'"Alfa Romeo" non corre più

Verso le 14, mentre ancora si credeva che l'Alfa-Romeo dovesse partecipare al Gran Premio, la direzione emanava ai giornali il seguente comunicato: «Una sciagura, dovuta a slittamento sulla pista bagnata, ci priva a poche ore di distanza dalla grande prova, del nostro più assennato ed esperto guidatore, del nostro Sivocci. Il dolore per la perdita del buon amico e valoroso collaboratore ci fa dimenticare in questo momento le ansie divise nel lavoro comune con lo scomparso, ma non attenua la fede che avevamo conservato di superare con onore l'aspro cimento. Ma l'animo dei nostri guidatori non può essere sereno, nè sa tentare di rinassare con mano ferma accanto al corpo ancora caldo del compagno; perciò, con la stretta al cuore, che può intendere chi ha seguito i nostri sacrifici, per chi sa con quanta passione noi auguriamo la vittoria d'Italia, ci troviamo costretti a disertare quel campo di lotta sul quale ritorneremo presto a combattere. Per la direzione dell'Alfa-Romeo: ing. Nicola Romeo».

Le condizioni della macchina, esaminata nel pomeriggio, hanno portato una nuova luce sulla disgrazia. Così, mentre si ammette che la causa prima fu lo slittamento — la pista era stata bagnata per togliere gli ultimi rimasugli di polvere verso le 4 di notte — è da escludere che il Sivocci si fosse lanciato ad una velocità eccessiva o che comunque avesse infilato male la curva. Il fatto che le ruote anteriori siano del tutto contorte sta a dimostrare che, appena slittato, Sivocci frenò, e quasi con rabbia da destra a sinistra. Disgraziatamente la macchina urtava contro il primo albero. Fu allora che il Sivocci, sicuro che la sua Alfa si sarebbe capovolta, si rannicchiò nel cofano per evitare il cozzo della testa. Ma la macchina invece non si capovolse ed eccola, con un secondo slittone, sbattere contro il secondo albero. Per il Sivocci questo urto fu mortale, perchè, accoccolato come era, con estrema violenza batté il cranio contro il bordo del cofano, restando senza vita. La macchina è deformata: sembra un mostro, piatta, lucicante. Il cofano si è appiattito come se un grande masso gli fosse caduto sopra dall'alto. E' strano che quasi intatto, cioè in grado di funzionare, si sia conservato invece il motore.

Un'altra versione, secondo la quale al momento dello slittone, il Sivocci si trovasse occupato al controllo di ordigni minori, ed abbia, quindi, perduto la padronanza del volante, non trovò credito che per pochi istanti.

La notizia allo stesso pubblico all'autodromo restò ignorata per oltre un'ora. Più tardi l'impressione e la costernazione furono vivissime. Ma alle 14 il Grand Prix motociclistico ebbe inizio senza ritardi; e mentre la salma di Sivocci da pochi amici veniva trasportata a Monza, il rombo delle moto cominciò ad echeggiare.

Il Gran Premio delle Nazioni vinto da Gillard e da Gnesa

63 motociclette lanciate per 400 Km. - Il récord: 123 Km. all'ora

La corsa dei motociclisti concorrenti al Gran Premio delle Nazioni è cominciata, dunque, quando il pubblico ignorava ancora la sciagura della mattinata. E il parco di Monza pareva in festa!

La curiosità destata dall'avvenimento è tale, e così viva è la preoccupazione di non trovare il mezzo di trasporto o di essere arrivati lungo la strada, che di buon'ora si sono dovute aprire le porte dell'Autodromo, ed a mezzogiorno il campo è già animato come se la prova dovesse iniziarsi tra qualche minuto. I ristoranti non avevano preveduto tanta affluenza di gente e tante premurose e sollecite richieste di affamati. Il Grande Ristorante, che funzionerà domani, è oggi ancora chiuso; riceve soltanto le prenotazioni per il Gran Premio d'Europa. Ma i piccoli ristoranti ed i bars disseminati lungo le tribune sono presi d'assalto, tanta è la gente che si accontenta di qualunque cosa, ma vuole mettere alla prova i denti. Non vi è molto da scegliere: polli, salame, carne in scatola. Di polli ce ne sono molti, ma scompaiono presto. Anche il salame si dileguà con facilità. Restano le scatole di carne, e per quanto molta buona volontà occorra per esaurirle, finiscono con lo scomparire anch'esse. E' insomma, la prova generale di quello che sarà domani l'assalto alle provvigioni.

Dopo mezzogiorno le tribune cominciano ad affollarsi e si affolla il prato, nel quale le automobili cominciano ad allinearsi. La tribuna dei giornalisti è la prima che viene occupata. Siamo più di un centinaio. Vi sono gli inviati speciali dei grandi giornali italiani e molti di giornali esteri. L'ampia gradinata che ci ospita è presto gremita. La tribuna d'onore, che è la più spaziosa di tutte, va anch'essa affollandosi con rapidità. Le tribune che portano i nomi delle Ditte concorrenti al Gran Premio d'Europa si riempiono meno rapidamente, ma avvicinandosi il momento dell'inizio della prova, rigurgitano di pubblico. Il prato è affollato in modo enorme negli spazi più vicini alla pista, dietro ai quali le automobili si dispongono in fila indiana. Sono a centinaia e saranno a migliaia domani. Nella tribuna centrale, che ha nel mezzo i posti d'onore, vediamo tra i primi l'on. Finzi e tutti i commissari sportivi. L'on. Mussolini si trova già a Milano, e si crede farà la sua comparsa al Circuito; ma fino alle 14 non è ancora presente. La milizia nazionale costituita carabinieri e guardie nel servizio d'onore, ed è presente per rendere gli onori, se verrà, al Presidente del Consiglio.

La magnifica partenza

Non mancano ormai più che dieci minuti alle 14. Un'automobile compie il solito giro d'ispezione interno al circuito, mentre i motociclisti — allineati in file di cinque a distanza di 10 metri una dall'altra — attendono a 500 metri dalla linea di partenza ufficiale l'inizio della gara. Sono 63 le macchine concorrenti. Alle 12 si erano chiuse presso il recinto del controllo le operazioni di verifica e di numerazione. La verifica dei documenti è stata eseguita dai signori Ferrario e Chiavelli; quella delle macchine dai signori ing. Salvetti e De Agostini. Chiuse le operazioni, si constatava che dei 73 inscritti nelle sei categorie, otto non si erano presentati. Sono perciò da ritenersi ritirati Calenterra, Birli, Berardi, Saleta, Le Vack, Cocherell, Ganna ed Alfier.

Alle 14 in punto viene dato il «via». Sulla linea di partenza partono in testa Arcangeli e Riva, mentre l'automobile che precede i concorrenti scarta sul lato della pista ora pesantemente della. I concorrenti si allungano in una lunga teoria di macchie di tutti i colori. L'on. Finzi, che si nosa sulla tribuna tranquillo, e circondato dai rappresentanti della Sias, dell'Automobile Club di Milano e del Moto Club d'Italia, col sr. ing. Arturo Mercanti, dal senatore Silvio Crespi, dal comm. Falck, dal cav. Mosca, dal cav. Bonacossa. Sono presenti pure l'on. Lissi Capaldi, segretario del gruppo sportivo parlamentare, il cav. uff. Lando Ferretti del segretariato di avanguardia del Partito nazionale fascista, il generale Cattaneo comandante del Corpo d'Armata di Milano col maggiore Rovida ed il comm. Gino Finzi. La macchina pilota è montata dal commissario generale di corsa avv. Corrado.

La partenza viene data ufficialmente dall'on. Finzi con una bandiera di seta azzurra, traversata diagonalmente da un nastro tricolore e cartonto dagli stemmi del Moto Club d'Italia e della Sias e col nome della corsa ingemmato in oro. I motociclisti s'involano velocemente, ad eccezione di Pizzella che, rimasto da un guasto alla macchina, si ritira dopo pochi metri.

Occhio alle segnalazioni!

Comprendiamo fin dall'inizio che, come era facile prevedere, ci sarà difficile, non solo di seguire tutti i concorrenti, ma anche di concentrare circa la nazionalità delle macchine. E si che le maglie e i caschi formano una chiara nota di distinzione! L'autodromo di Monza è purtroppo non solo [illegible] [illegible] [illegible]