Il tempio di Siva

(Dal nostro inviato)

DA MADURA.

L'induismo ha conservato nell'India meridionale le sue più imponenti e caratteristiche architetture dei secoli decimosesto e decimosettimo. Presenta vivi ed intatti i suoi tempi, immensi come piccole città, pieni di tenebre, di mistero, di genti e di riti che sfuggono alla nostra comprensione, con le loro alte e strette piramidi tronche tutte ricoperte di altorilievi raffiguranti una caotica moltitudine di idoli, di mostri umani, di animali lanciati verso il cielo confusamente come le convulse espressioni di una violenta esaltazione religiosa. Templi di Trichinopoli, di Siringam, di Tanjore e di Madura che probabilmente non hanno più di tre secoli di esistenza, ma che ci appaiono vive immagini di templi e di riti di lontane civiltà sepolte sotto la polvere di millenni.

Come una cittadella abitata da centinaia di bramini, da centinaia di domestici degli dei, danzatrici e musicanti compresi, da vacche sacre e da placidi giganteschi elefanti, da dispersi pellegrini che non hanno trovato altro ricovero, e da fedeli che vogliono saturarsi di religiosità, vi appare questo complesso tempio di Madura, il più celebrato dell'India meridionale dedicato a Siva, distruttore e rigeneratore, ed alla sua augusta sposa Parvati.

Si entra nella vasta cinta rettangolare del tempio passando attraverso un ampio corridoio aperto in un gigantesco *gopuram*, piramide tronca di una sessantina di metri d'altezza costruita con monoliti di granito fissati insieme dal cemento e rivestita esteriormente, dalla base alla cuspide, da una moltitudine di divinità tagliate in alto e basso rilievo nei sovrapposti blocchi delle immense pareti. Ai due lati del corridoio, fra i pilastri tormentati da multiformi e contorte immagini di scolpite divinità, e per lungo tratto nell'interno del tempio, stanno allineati numerosi mercanti di lampade, di fiori, di ninnoli, di cibarie. Ma soprattutto si vendono fiori, sciolti o intrecciati a ghirlande che riempiono l'aria di un acuto profumo: un profumo che vi accompagnerà corrompendosi man mano in un'atmosfera grassa e pesante fatta di esalazioni di fiori in putrefazione, di burro e di olio consumati in migliaia di piccole lampade, di feci degli animali sacri e di traspirazioni della folla; atmosfera stagante, mal respirabile in questi non aerati templi, che non conoscono finestre e che ricevono l'aria e la luce solo dalla porta.

Il tempio è composto da una serie di edifizi, di santuari, di corridoi chiusi in tre cortili concentrici, ciascuno dei quali è sormontato da due *gopuram* che disimpegnano, con la loro imponente massa piramidale tappezzata in alto e bassorilievo da una moltitudine di divinità e di simboli contorti quasi in atto di divincolarsi dai monoliti di granito che li avvince, le funzioni di porte monumentali.

Corridoi lunghi ed oscuri, punteggiati di lampade offerte agli dei, fiancheggiati da una serie di pilastri monoliti scolpiti e riempiti da una moltitudine di contrastanti e deformi figure: decorazioni di allineati cavalli impennati, divinità dalle molte braccia e dalle molte teste che vi guardano con un'espressione feroce e sembra che abbiano il compito di diffondere intorno ad esse un senso di fosco terrore, danzatrici contorte in pose stravaganti, elefanti di pietra, mostri umani, tutto il millenario bagaglio dell'induismo e tradotto e moltiplicato sulla pietra scolpita da legioni di ignoti artefici, immersi in un febbricitante delirio religioso.

Entrate in una vasta sala semibuia, che sembra sfuggirvi nell'indeterminato e intimorirvi col suo mistero di pareti fatte di tenebre nelle quali intravvedete ombre di colonne che vi sembra continuino fino all'infinito. Il bramino che vi accompagna alza la torcia resinosa sulle sculture dei pilastri; bagliori fiammeggianti si riflettono intorno, illuminano fuggevolmente zone del tempio che vi appaiono nel giuoco delle ombre più vaste e più profonde e più impalpabili di quello che sono in realtà; gli dei di pietra sembra si muovano nella mobile luce incerta; le proporzioni sono alterate in queste cripte oscure e schiacciate; migliaia di lampade punteggiano l'oscurità rotta dai riverberi metallici degli idoli dorati; una folla di fedeli appare e scompare fra le colonne recando agli idoli offerte di fiori e di lampade, di viveri e di preghiere; vacche sacre erranti fra i fedeli, pappagalli liberi e in gabbie, pipistrelli che al frastuono dei gong battono le ali nell'aria mefitica. In un angolo abbandonati a terra, come spazzatura, vedete alcuni idoli di legno. Nessuno si cura più di essi: un idolo per divenire oggetto di culto deve essere consacrato da una serie di cerimonie. Bisogna che la divinità sia evocata e venga a fissarsi e ad incorporarsi nell'idolo. Partita la divinità, l'idolo perde ogni significazione: la sua temporanea funzione è finita e diventa un oggetto comune finchè la nuovamente invocata divinità verrà a risiedere in lui.

Ad un tratto un tintinnio di campanelle attrae il vostro sguardo sul fondo oscuro della sala: non vedete dapprima nulla; il tintinnio si avvicina e scorgete una mostruosa ombra che avanza precisandosi nelle tenebre, poi una seconda ombra. Sono due gigateschi elefanti — in questa sala oscura tutto appare gigantesco, sproporzionato indefinito — si avanzano lentamente; un uomo, seduto su di essi a gambe incrociate, li guida. Sono gli elefanti sacri che partecipano alle processioni. Vi sembrano usciti dal mistero della parete di tenebre. Parecchi fedeli si raccolgono ai lati, presso i pilastri, per lasciar libero il passo agli elefanti; una vacca sacra che si indugia in mezzo alla sala viene sospinta con una sculacciata verso un lato e va a mangiare un mazzo di fresche rose che le viene offerto da un fedele. Due danzatrici escono dall'ombra ed appaiono scintillanti di sete e di ori davanti agli elefanti: sono due sacerdotesse di Siva seguite da domestici recanti ghirlande di fiori. Gli elefanti attendono la consueta cerimonia dell'aratty, una specie di scongiuro contro il malocchio. Le danzatrici versano del burro liquido in una lampada fatta di pasta di riso, collocano la lampada accesa su un piatto di metallo che viene alzato, a due mani, davanti alla testa dell'elefante e con esso vengono eseguiti una serie di lenti, ieratici giri. Poi ogni elefante, decorato con due ghirlande di fiori, si allontana e scompare per ignota destinazione fra le ombre del tempio.

Ad un tratto un rumore di gong e di pifferi rompe il silenzio della sala: un gruppo di uomini e di donne si avanza chiassosamente circondando tre uomini che in omaggio alla dea Mahri-Amma si sono legata la bocca passando un filo di rame attraverso le guance e le labbra. I tre uomini avanzano come in uno stato di sonnambulismo, recano al collo grandi ghirlande di fiori, ai loro lati dai fedeli si affannano a rinfrescarli con dei ventagli. Cupo spettacolo in questa cupa atmosfera: con idoli di pietra contorti in gesto d'ira o di minaccia; con un avvicendarsi di uomini e di donne senza pace, senza mai un sorriso di serenità; con un senso di terrore sugli uomini e sulle cose e con questa tortura che inserisce nel torbido quadro religioso una nota di alcune tendenze dell'esasperato induismo volte a sottoporre il corpo a sofferenze dure e talora atroci onde assicurarsi delle benemerenze per il paradiso di Brahma.

Uscite dall'incubo di questa sala alla calma riposante di un vasto, quadrato specchio d'acqua, che ha circa seicento metri di lato, circondato da un doppio colonnato e da gradini di pietra. E' il « lago dei loto d'oro » sul quale ogni anno vengono condotti a passeggio, in una grande barca appositamente costruita, Siva, Parvati ed i loro due figli. Ora uomini e donne compiono con grande religiosità le loro abluzioni purificatrici e con essi anche qualche vacca sacra scende a prendere il bagno nelle acque del « loto d'oro ».

La visita continua: al disopra del colonnato che circonda il « lago dei loto d'oro » si scorge la cupola dorata di un tempio vietato allo straniero. E' il tempio che ospita gli idoli massimi: Siva e Parvati.

Alla notte il tempio assume un aspetto fantastico. Si attende l'oscurità, destinata ad accrescere il senso di mistero e di terrore, per celebrare i maggiori riti, per offrire i migliori voti, per innalzare le più fervide preghiere. Escono alla luce fumosa delle torce le processioni propiziatrici. Una massa fanatizzata si stringe intorno agli idoli, li avvolge di manifestazioni chiassose, li segue intorno al tempio al suono di discordanti strumenti che talora accompagnano le danze offerte a divertire od a placare la divinità da alcune *devadassis* vestite di fiori.

Ma anche altri riti occulti si svolgono nel mistero delle notti di Madura. Il baccanale e la sensualità indiana trovano la loro celebrazione in qualche tempio appartato ma non ignoto alla popolazione. Una setta sivaita celebra la *Saki pugia*, cioè il sacrificio alla forza ed alla potenza personificata nella moglie di Siva. La cerimonia comincia con un pasto disordinato di carni e di liquori, effettuato confusamente, al tempio, da uomini e donne e finisce in orgie senza limiti e senza nome. Solitamente al centro del tempio si colloca un grande vaso di acquavite ed una giovanetta nuda, giunta all'età della pubertà. Un bramino evoca la dea Sakti chiamata a risiedere nel vaso di acquavite e nel corpo della giovanetta. Si offrono all'acquavite ed alla giovanetta sacrifizi di fiori, di incenso, di sandalo e di lampade accese. Poi i convenuti si cibano disordinatamente di carni, strappandosi di bocca le vivande, si inebbriano di acquavite appressando le labbra al grande vaso santificato, e nella proclamata comunità di donne e di caste si abbandonano a tutti gli eccessi della sensualità.

Altri templi indiani sono tristamente famosi per le loro corruzioni: donne che invocano figliolanza vengono invitate a trascorrere la notte al tempio dove riceveranno la visita di qualche divinità; al tempio di Vengatta Suara, dedicato a Visnù, nelle grandi cerimonie annuali i bramini scelgono le più belle donne per offrirle a Visnù, con compiacenza dei parenti onorati della inaspettata parentela con la divinità. Quando le donne invecchiano od i bramini sono stanchi di esse, Visnù chiede, per bocca dei loro interpreti, il divorzio. La donna viene bollata con un marchio a fuoco del tempio e munita di un certificato nel quale è detto ch'essa ha servito per un certo numero di anni in qualità di moglie legittima di Dio, vien messa alla porta e raccomandata alla pubblica carità.

L'induismo accoglie e confonde nel proprio grembo tutte le passioni, tutti i sentimenti, tutte le aspirazioni. Ed anche le turpitudini sono divinizzate a fianco della dolce purezza di care immagini femminili della leggenda indù: Sakuntala, Sita, Savitri. Le raffigurazioni sconce appaiono in alcune sculture dei templi ed in alcune processioni: voce possente, irresistibile della procreazione esaltata ai massimi onori in quest'India inquieta e sensuale che alla fuggitiva precarietà della vita oppone una più rapida riproduzione della specie umana nel frenetico simbolismo di Siva, distruttore e nello stesso tempo rigeneratore.

LUCIANO MAGRINI.

La giornata dei "centauri,, a Monza

Incidenti tragici alla curva di Lesmo

Tre vittorie italiane ed una inglese -- Prini, Nuvolari e Varzi si affermano vittoriosamente -- Tutti i records sono crollati -- La meravigliosa corsa delle piccole cilindrate -- Le « 250 » a 130 all'ora

Il corridore Galli ucciso -- Maffeis in gravi condizioni: altri tre feriti

(Dal nostro inviato)

Monza, 20, mattino.

Il Gran « Premio delle Nazioni » è stato funestato da un tragico accidente: il corridore Galli si è ucciso, Maffeis è in gravi condizioni, Roccatani si è spezzato un braccio, due spettatori sono stati feriti più leggermente. Altri corridori hanno riportato contusioni ed abrasioni. Tutte le cadute, compresa quella mortale di Galli, sono avvenute all'ormai tristemente famosa curva di Lesmo.

Molto si è già detto sulla tragica curva dell'autodromo monzese, curva inadatta ad un circuito veloce come è quello di Monza, che se anche comprende il cosidetto « circuito stradale » deve venire considerato una pista poichè se si tolgono i pericoli che presentano le due curve quella di Lesmo propriamente detta e quella dei Cervi, che quasi forma una curva sola colla precedente, il circuito monzese non presenta altre caratteristiche che abbiano una qualunque affinità colla strada.

Malgrado tutto quello che si è detto a questo proposito la curva di Lesmo non è ancora stata modificata, e ieri ancora ha fatto la sua vittima. Per di più si sono erette delle tribune proprio nel punto più pericoloso. Troppe vittime hanno già fatto l'automobilismo ed il motociclismo nella loro via di progresso, per non pensare di evitare tutto quello che può presentare un pericolo assolutamente inutile dal lato tecnico. La curva di Lesmo, deve essere modificata, in maniera tale da non presentare maggior pericolo di tutte le altre.

La vittima di ieri era un modesto campione. Collaudatore di Garelli, vissuto tra le macchine, nelle officine non aveva mai partecipato a corse. Aveva soltanto sullo stesso circuito di Monza, collaborato all'abbassamento di *records* mondiali coi corridori della sua casa. La passione per le corse, doveva essere causa della sua fine immatura. Le conquiste fatte ieri dalle piccole macchine rombanti, sono oscurate da questo lutto che ha steso un velo di tristezza nell'ora della vittoria.

Il « Gran Premio delle Nazioni » ha ancora una volta dimostrato il grande progresso delle piccole cilindrate. Macchine italiane di soli « 250 » c.c., guidate da quei due meravigliosi campioni che sono, Ugo Prini e Pietro Ghersi, hanno sfiorato i 130 chilometri di media oraria. Le piccole cilindrate hanno non solo dimostrato la loro aumentata velocità, ma hanno fatto rifulgere le loro doti di resistenza: la più grande percentuale di arrivati si è avuta infatti nelle categorie 175 e 250 cc. Tazio Nuvolari che ancora ieri ha entusiasmato il pubblico col suo virtuosismo che fa di questo corridore un campione d'eccezione, ha vinto brillantemente la categoria «350» abbassando i *records* da lui stesso stabiliti lo scorso anno.

La categoria del « mezzo litro » è stata disgraziata: numerosissimi sono stati i ritiri, che crediamo debbano venire attribuiti alla troppo aumentata compressione dei motori per ottenere maggiori velocità. Una disgraziata caduta alla curva di Lesmo ha tolto di gara l'uomo sul quale si appuntavano tutte le nostre speranze: Pietro Ghersi. Il ligure prima della sua caduta ha segnato però il giro più veloce.

Varzi ed Arcangeli hanno compiuta una corsa magnifica per regolarità ed hanno dimostrato di equivalersi in velocità. La macchina inglese del Varzi era stata preparata da un tecnico italiano. Revelli ha dimostrato ancora una volta che colla regolarità si può andare molto lontano.

Inferiori all'attesa gli inglesi che si sono dimostrati insufficientemente preparati.

La meravigliosa affermazione del « diavoli rossi »

Nella bella mattinata d'azzurro e di sole, il vialone di Monza risuona del crepitio dei motori di centinaia e centinaia di motociclette che vanno in lunghe file indiane. Anche se non lo si sapesse, si indovinerebbe che andiamo ad assistere ad un gran premio motociclistico.

Alle 9, all'autodromo, vi è già molta animazione. Le tribune sono pressochè complete. La motocicletta, la piccola macchina, ha avuto il potere di richiamare la gran folla degli sportivi. Per una volta tanto l'ha spuntata sui « bolidi » a quattro ruote con parecchi litri di cilindrata.

Spettacolo entusiasmante

La partenza di un gruppo di trenta macchine, è uno spettacolo grandioso che entusiasma. Varrebbe la pena di venire a Monza solo per assistere alla partenza di una gara di questo genere. Le trenta macchine che appartengono alla categoria 175 e 250 cmc. e che dovranno compiere 200 Km., alle 9,30 precise... s'involano tra un crepitio assordante. Hanno preso il « via »:

Categoria 175: D.K.W., Ghibellini; D.K.W., Sprung; D.K.W., Panni; Marini, Cigalla; Rex Acme, Jonhston; Maffeis, Saini; Maffeis, Sassi; Ancora, Manetti; Ancora, Carena; Miller, Marazzani; Miller, Moroni; Miller, Zacchetti; G.D., Baschieri; G.D., Cavedagni; Vaga, Vaga; Harlette, Faraglia; Harlette, Torricelli; Mas, Vertua; Mas, Caprotti; Orione, Cavallotti; Orione, Sandri; G.E.M., Grassi; Vaseena, Pierini.

Categoria 250: Guzzi, Prini; Guzzi, P. Ghersi; Guzzi, Saetti; Maffeis, Gianoglio; Now Gerrad, Porter; Condor, Divorne; Condor, Willemin; Omega, Bottoni.

In testa, sono tre maglie rosse: Prini, Ghersi e Saetti della « Guzzi ».

Il « record » crolla al primo giro

I « diavoli rossi », iniziano la corsa con una foga entusiasmante. Il primo giro è compiuto da Prini in 4' e 44" alla media di Km. 126.627. Il record di Porter è già battuto! Lo stesso Porter è già nettamente staccato: il campione inglese non ha fortuna, poichè al 5.o giro deve abbandonare per la rottura di una valvola. Anche Gianoglio si ritira per guasti alla macchina. Al 5.o giro Prini, Saetta e Ghersi sono sempre in testa e marciano di conserva seguiti dalle due maglie gialle dei corridori svizzeri della « Condor » che sono già in ritardo di parecchi minuti.

Tra le macchine di 175 c.c., il comando è tenuto da Marazzani della « Miller » che è seguito a pochi secondi dal *coequipier* Zacchetti. Vengono poi Manetti e Boschieri. Jonhston, il grande favorito di questa categoria è in quinta posizione staccato già di più di un minuto.

Le tre Guzzi destano l'ammirazione del pubblico: marciano perfettamente unite su una stessa linea a quasi 130 Km. all'ora. Al 6.o giro Ghersi batte il *record* di Prini. Compie i 10 Km. del circuito in 4'37" alla media di Km. 129.882. I 100 Km. sono compiuti da Prini Saetti e Ghersi alla media di Km. 127.599. Le due maglie gialle sono lontane.

Nella categoria « 175 » Zacchetti è riuscito a sorpassare Marazzani ed a staccarlo di più di un minuto. Baschieri e Manetti tallonano vicinissimi Maranzani mentre Johnston ha ripreso parte dello svantaggio iniziale.

Un'emozionante acrobazia di Prini

Apprendiamo in questo momento un'emozionante incidente avvenuto a Prini alla « curva delle Querce » durante il 4.o giro. Il focoso campione di Guzzi, presa la curva un po' troppo larga, ed a velocità fortissima, sbandava al punto di uscire dalla pista. Prini per nulla impressionato, senza diminuire menomamente la velocità della sua macchina, compiva una cinquantina di metri nel prato passando tra due grossi alberi vicinissimi, rientrando poscia in pista sempre in testa ai « diavoli rossi ».

Il gr. uff. Mercanti, che si trovava con alcuni altri spettatori alla « curva delle querce » decideva di premiare il sangue freddo e l'abilità di Prini con una speciale medaglia d'oro. Il guaio si è che (in tutte le cose ci sono sempre i guai) qualcuno afferma decisamente che il roseo campione protagonista della mirabolante acrobazia era Ghersi e non Prini. Come stabilire con precisione chi fosse? Erano tre bolidi vicinissimi lanciati a velocità fantastica. Soltanto Prini o Ghersi potrebbero appurare la cosa. A meno che nella pazza cavalcata abbiano dimenticato l'incidente.

Il trionfale arrivo di Prini e Ghersi

Al 15.o giro, Prini e Ghersi sono sempre assieme, o, per esser più precisi, sono distaccati di un quinto di secondo! Saetti è leggermente attardato per noie ad una valvola. Tra le 175 Zacchetti ha ormai tre minuti di vantaggio su Manetti, che precede di pochi metri Baschieri, Marazzani e molto in ritardo per noie alla macchina, mentre Jonhston è costretto a ritirarsi per la rottura di una valvola.

Apprendiamo intanto che Zacchetti ha battuto il record del giro per la categoria compiendolo in 5'29", alla media di Km. 109,422. Al 16.o giro Saetti deve abbandonare per la rottura della valvola che l'aveva già attardato. Anche i due svizzeri sono costretti a ritirarsi: Willemin al 17.o giro. Divorne abbandonerà al 20.o giro, a poche centinaia di metri dal traguardo d'arrivo.

Prini e Ghersi tagliano il traguardo divisi da due metri. Mentre viene issato il tricolore ed echeggiano le note della Marcia Reale, il pubblico fa una vera ovazione ai due forti campioni che hanno compiuto una corsa superba.

Mentre Zacchetti si assicura la vittoria tra le macchine di 175 cmc, assistiamo ad un bellissimo duello tra Manetti e Baschieri per il secondo posto. Manetti riesce proprio sul traguardo a prendere pochi metri a Baschieri che monta una macchina di soli 125 cmc. o bicicletta a motore che dir si voglia.

Le classifiche

Categoria 250 cmc. — 1.o Prini, in ore 1,34'56" 2/5, alla media di Km. 126,392 (nuovo record), vecchio record: Porter, alla media di Km. 112,725; 2.o Pietro Ghersi, in ore 1,34'56"3/5. - *Giro più veloce*: Ghersi (6.o), in 4'37" 3/5, alla media di Km. 129,682.

Categoria 175 cmc. — 1. Zacchetti (Willer) in 1,54'11" alla media di Km. 105,088 (nuovo record). Vecchio record: Vaga (Maffeis) alla media di Km. 90,207; 2. Manetti (Ancora) in 1,55'5"; 3. Baschieri (G. D.) 1,56'6"; 4. Ghibellini in 1,57'19"; 5. Carena in 1,59'32"; 6. Torricelli in 1,59'32"; 7. Faraglia in 2,3'26"; 8. Sprung in 2,4'13"; 9. Sassi in 2,5'30"; 10. Cavedagni in 2,6'36"; 11. Saini in 2,9'4"; 12. Mabazzani in 2,14'4"; 13. Cavalloiti in 2,17'1"; Vertua in 2,18'14"; 15. Cigalla in 2,20'30".

Giro più veloce: Zacchetti (15) in 5'29" alla media di Km. 109,422.

Tra una corsa e l'altra

Il pubblico, che è ancora aumentato di numero invade i ristoranti o si perde... colle provviste per il pranzo attraverso i boschi in cerca di un po' di fresco. La magnifica corsa delle macchine italiane, ha messo l'entusiasmo in tutti. Si commenta l'alta media ottenuta che è di buon augurio per la corsa del pomeriggio che vedrà ancora le Guzzi nella categoria 500 cmc. in lotta contro le agguerrite *equipes* straniere. Verso le 13 i *boxes* ricominciano ad ospitare le macchine che parteciperanno alla corsa delle « 350 » e delle « 500 ». Le motociclette vengono portate a motore spento sui *camion* o trainate da automobili o da sidecars. Hanno ricevuta l'ultima toilette. Sono unte da tutte le parti, nei più... reconditi recessi. I corridori ed i meccanici le guardano con amore, quasi le accarezzano come dei « puro sangue ». Ogni tanto una rabbiosa scarica subito repressa. Sono le « prove generali » per sentire se il motore ha la carburazione a punto.

Ammiratissime giungono le rosse « Guzzi » le « Frera », le « Bianchi ». Guardate con curiosità, quasi a scoprire che cosa contengano i motori nel loro interno, le macchine inglesi. Varzi giunge in compagnia della sua fidanzata.

Il duello italo-inglese

Poco dopo le 14, le macchine entrano in pista. Prima, sono le verdi maglie inglesi, poi quelle rosse d'Italia, seguite dalle gialle svizzere. Mentre i corridori sfilano sulla pista vengono suonati gli inni delle varie nazioni. Lunghi applausi accolgono Pietro Ghersi e Nuvolari, il popolare « Nivola », beniamini delle folle. Un'automobile precede i corridori che si dispongono a duecento metri dal traguardo. Il frastuono è assordante, e l'attesa febbrile. Lentamente la rossa automobile di testa si avvia. A 50 metri dal traguardo si porta a lato: è la partenza. Le rosse e verdi maglie si lanciano, guizzano come un volo di... rondini prigioniere, a stento trattenute.

Prendono il via:

Categoria 350: Nuvolari, Gherzi M., Maffeis, Kodry, Colombo, Macchi, Self, Roccatani, Longman, Jonhston, Barsanti, Milanesi, Porter, Leardini, Galli, Moretti A., Visioli, Fieschi, Alfter.

Categoria 500: Ghersi P., Arcangeli, Ruggeri, Ashby, Hough, Bandini, Revelli, Bennet, Graic, Marchi, Gilera, Zaro, Raccagni, Varzi.

Lo spettacolo sempre bellissimo della partenza entusiasma il pubblico. La muta urlante scompare velocemente con una maglia verde ed una rossa in testa: Bennett e Ghersi.

La caduta di Ghersi

L'impressione del pubblico è grande. Si spia l'inizio della grande curva che si perde nello sfondo verde degli alberi. E' di lì che i corridori devono sbucare dopo aver compiuto i 1/4 Km. della pista interna. « Eccoli! Eccoli! » si grida improvvisamente. « E' rossa! E' rossa! » Ghersi transita come una saetta, trascinandosi dietro Bennett, Arcangeli, Graic, Varzi, Hough, Bandini, Gilera.

Alla fine del 1.o giro Bennett passa primo seguito da Arcangeli, Varzi, Graic, Ashby, Ghersi, Hough, Bandini, Self, Nuvolari. La corsa è magnifica ed entusiasmante. Al terzo giro Ghersi, Arcangeli e Varzi sono già in netto vantaggio sul gruppo degli inseguitori. Nella categoria 350 Nuvolari è in testa seguito da Colombo, Self, Jonhston.

Al 4.o giro Ghersi non passa più. Veniamo informati che è caduto alla curva di Lesmo rovinando la macchina, ma senza ferirsi.

Anche Galli, Maffeis e Roccatani pare siano caduti e si siano feriti, ma le notizie sono imprecise. Continuano a giungere notizie di ritiri: Bennett ha abbandonato in seguito a guasto al motore imitato ben presto da Barsanti. Macchi è caduto al secondo giro ferendosi, pare, leggermente.

Al 5.o giro, Arcangeli è sempre al comando tallonato da Varzi, mentre Asug Hobby e Bandini seguono a circa due minuti. Nella categoria «350» Nuvolari è in testa, seguito minacciosamente da Jonhston e da Colombo. Dopo il ritiro di Ghersi, Ruggeri ha l'ordine dal «box» della sua casa di accelerare. All'ottavo giro infatti lo vediamo sorpassare tre o quattro concorrenti e gettarsi velocemente all'inseguimento dei *leaders*.

Arcangeli è sempre in testa, seguito a 100 metri da Varzi. Seguono Nuvolari, Jonhston, Colombo e Self tutti della categoria «350». Nelle due categorie si delinea un magnifico duello italo-inglese: Nuvolari nella «350» ha 12 secondi di vantaggio su Jonhston, mentre Arcangeli precede di 4 secondi Varzi che monta, com'è noto, l'inglese « Sunbeam ». Sino al 15.o giro le posizioni non cambiano. Arcangeli ha circa un minuto di vantaggio su Varzi ed altrettanto ne ha Nuvolari su Jonhston.

Giungono intanto a piedi ai boxes, spingendo la macchina Ashby e Bandini. Ambedue abbandonano per guasti irreparabili alle macchine: il ritmo veloce impresso alla gara ed il caldo fanno i loro effetti. Anche Colombo è fermo per guasti al motore e Self abbandona per la stessa ragione.

La tragica fine di Galli

Giunge improvvisa, tragica, dall'ospedale Umberto I di Monza, la notizia della morte del corridore Galli che si credeva soltanto ferito leggermente. Si apprende anche che Maffeis è in sala di operazione e che Roccatani è ferito e ricoverato allo stesso ospedale. Queste notizie sono tenute celate al pubblico. Ci rechiamo a chiedere informazioni, e possiamo così da testimoni oculari apprendere com'è avvenuto il luttuoso accidente. Il corridore di Garelli, giunto alla seconda parte della curva di Lesmo, più propriamente chiamata la curva dei « Cervi », sbandava paurosamente. Galli, che aveva iniziata la pericolosa curva troppo all'esterno, tentava con un colpo di sterzo violento di portare la macchina al centro della pista, ma la motocicletta, per la velocità che aveva in quel momento, si rifiutava alla manovra del suo guidatore e quasi si impuntava mentre la ruota davanti si girava quasi completamente.

Il povero Galli, in seguito all'improvviso arresto della macchina, veniva proiettato in avanti, pare oltre il limite della pista. Maffeis e Roccatani che seguivano immediatamente il campione di « Garelli », non potevano evitare l'investimento della macchina del Galli. Nella confusione creatasi colla caduta del Galli ed immediatamente quella di Roccatani e di Maffeis si vennero creando due versioni. Vi è chi dichiara che il Galli non venne investito dai due corridori che lo seguivano. I più sono concordi nell'affermare che il corridore di Garelli veniva ridotto in gravi condizioni appunto dall'investimento delle macchine di Maffeis e di Roccatani.

Quattro feriti - Maffeis in gravi condizioni

Fatto si è che una delle macchine investitrici, usciva di pista, ferendo due persone del pubblico. I due feriti, sono Ezio Porcile di Milano che riportava la frattura della gamba sinistra e Vincenzo Brini pure di Milano, ferito alla mano destra e con contusioni alla gamba sinistra. I cinque feriti, ricevevano le prime cure dal dott. Borello che dirigeva il posto di soccorso istituito alla curva di Lesmo. Galli, Maffeis e Roccatani che apparivano i più gravi venivano poco dopo con l'autoambulanza della Croce Verde trasportati velocemente all'ospedale di Monza dove poco dopo il Galli decedeva senza aver ripreso conoscenza. Al Maffeis i sanitari riscontravano la rottura di alcune costole e lo facevano ricoverare, giudicando il suo stato piuttosto grave. Al Roccatani che veniva pure ricoverato, veniva riscontrata la rottura del braccio destro.

Abbiamo interrogato alcuni spettatori che si trovavano alla curva di Lesmo, i quali ci hanno dichiarato che almeno una diecina di corridori sono caduti. Qualcuno è rimasto illeso, mentre altri si sono feriti leggermente.

Ritorniamo al nostro posto nella tribuna della stampa, con molta tristezza. Anche quest'anno Monza ha voluto la sua vittima e l'ha scelta tra i campioni più modesti. Al 20.o giro, Varzi riesce a passare al comando nella categ. 500, compiendo i 200 Km. alla media di Km. 136.358, orari. Arcangeli, che si è fermato a fare rifornimento, lo segue con un distacco di un minuto e 10 secondi. In terza posizione è Marchi, seguito da Houg, Ruggeri e Revelli che compie una corsa regolarissima.

La bella vittoria di Nuvolari

Nuvolari, liberatosi dal pericoloso avversario Jonhston, che ha dovuto abbandonare al 18.o giro per la rottura di una valvola, tiene saldamente il comando tra le macchine di 350 cmc. con 4 minuti di vantaggio su Mario Ghersi, e più di sette sull'inglese Longman. Egli ha compiuto i 200 Km. alla media di Km. 128,908. Al 21.o giro, anche Hough, dell'A. I. S., è costretto a ritirarsi.

Il pubblico si appassiona ora al magnifico duello Varzi-Arcangeli. I due corridori girano con una regolarità magnifica. I passaggi di Arcangeli, al quale la folla dà nettamente la sua preferenza, sono sottolineati con lunghi applausi ed incitamenti. Al 25.o giro egli non è più che a 52 secondi dal campione di Sunbeam. L'annuncio che il giro più veloce è stato compiuto da Ghersi Pietro, al secondo, in 4' 12", alla media di Km. 141,951, è accolto dal pubblico, che vede in questo... un'augurio per Arcangeli, con grande entusiasmo.

Prima del 25.o giro, anche Ghersi Mario che teneva il secondo posto tra le macchine di 350 c.c., è costretto ad abbandonare per un grave incidente di motore. Al 30.o giro (300 Km.), Nuvolari che ha compiuto una corsa magnifica per impeto e regolarità, taglia vittorioso il traguardo della categoria 350. Lo segue Longmann, a più di 10 minuti, Moretti e Visioli, unici concorrenti rimasti in gara. Il tricolore italiano viene issato sul pennone, mentre la Banda intona la « Marcia Reale », ed il pubblico si abbandona ad una entusiastica dimostrazione all'indirizzo del popolare e coraggioso « Nivola ».

Accanito duello tra Varzi ed Arcangeli

Ormai non sono più in pista che tre concorrenti: Arcangeli, Varzi e Revelli, il quale adottando il sistema dello scorso anno, sistema ad... eliminazione, viene a trovarsi nelle prime posizioni grazie ai numerosi ritiri. Al 30.o giro, Varzi si ferma a rifornirsi ed Arcangeli passa nuovamente al comando con un minuto di vantaggio. Il duello tra la maglia rossa d'Italia e la verde d'Inghilterra è serrato ed accanito.

Al 32.o giro, Varzi transita solo. La rossa macchina di Arcangeli non lo segue. L'Italiano è in ritardo. Passano due lunghi interminabili minuti, prima che egli ricompaia. Giunto davanti alle tribune rallenta, poi si ferma!

Un gran silenzio pieno d'incertezza e d'inquietudine si fa tra il pubblico. Arcangeli scende di macchina. Velocemente, rabbiosamente cambia la candela. Una breve corsa e la macchina è nuovamente lanciata. Il pubblico prorompe in un lungo entusiastico applauso.

Al 35.o giro, Arcangeli ha tre minuti e 39 secondi di svantaggio su Varzi, che continua la sua marcia regolarissima. La partita è irrimediabilmente perduta! Si spera ancora in un miracolo. Dal box della Guzzi appare ad ogni giro l'ordine di « accelerare », ma ormai la fine è troppo vicina.

La vittoria di « raggio di sole »

Arcangeli insegue ancora tenacemente, con rinnovata energia ma al 40.o giro, mentre Varzi taglia vittorioso il traguardo, egli è ancora ad un minuto dal campione di Sunbeam! La bandiera inglese viene issata mentre le lente note del *Good save the King* risuonano nell'Autodromo ormai muto. Revelli viene fermato al suo 36.o giro, subito dopo l'arrivo di Arcangeli. Dalla folla si leva un applauso di... convenienza all'indirizzo di Varzi. Il pubblico lo ammira molto, ma lo vorrebbe in maglia rossa!

Ecco le classifiche:

Categoria 350. — 1. Nuvolari (Bianchi), in 2,19'26", alla media di Km. 129,091 (nuovo *record*). Vecchio *record*: Nuvolari (Bianchi), alla media di Km. 123,984; 2. Longman (A. J. S.), in 2,29'38"; 3. Moretti A. (Garelli), in 2,37'6"; 4. Visioli (Garelli), in 2,37'7". Giro più veloce: Nuvolari, al 12.o, alla media di chilometri 137,616.

Categoria 500. — 1. Varzi (Sunbeam), in 2,57'29", alla media di Km. 135,275 (nuovo *record*). Vecchio *record*: Meninsti (Guzzi), alla media di Km. 130,647; 2. Arcangeli (Guzzi), in 2,58'50", alla media di Km. 134,091; 3. Revelli (Revelli), fermato al 36.o giro. Giro più veloce: Ghersi, al 2.o, in 4'12" 1/5, alla media di chilometri 141,951.

Il ritorno da Monza, ci ricorda i bei tempi... antichi. Dobbiamo sostare colla nostra macchina parecchie volte per lungo tempo. La fila indiana di automobili e di motociclette è lunghissima.

GIUSEPPE TONELLI.

CRONACHE PARIGINE

Cocchiere, a Biarritz!

PARIGI, settembre.

Dicono che la cosa sia vera; ha però tutta l'aria di una storiella marsigliese o tarasconese. Un americano avrebbe un giorno preso una botte, o fiacchere, o cittadina che dir si voglia, in quale si trovava a passare per caso nei paraggi di piazza Vendôme e si sarebbe fatto condurre di pari passo fino a Biarritz. In altri tempi l'avvenimento sarebbe, manco a dirlo, passato inosservato. Ma nei nostri convulsi tempi, a dispetto dell'apparente assenza di pregiudizi che li distingue, si sia perduto l'abito delle cose che appena appena escono fuori dell'ordinario di tutti i giorni. Sembra naturalissimo che una ragazza di diciott'anni attraversi la Manica a nuoto, per la buona ragione che da giugno a settembre non c'è settimana che una ragazza non si getti in acqua per emulare la prodezza del gran Tiraboschi. Ma quando si tratta di cavalli che non sieno cavalli-vapore, la sola cosa che sembri naturale è di trovarseli sul piatto sotto forma di bistecche. Come mezzo di locomozione, questi degeneri epigoni di una razza che partorì Pegaso, Bajardo, Ronzinante e tanti altri illustri campioni della strada ispirano ormai al pubblico una invincibile diffidenza. Nessuna decadenza è stata così rapida, assoluta e irreparabile come quella del cavallo. Poco più di un secolo è bastato per fare del nobile quadrupede che aveva recato attorno per il mondo generazioni d'uomini più numerose delle arene del mare un oggetto di curiosità buono tutt'al più a divertirci su una pista di ippodromo, ma così fragile che per farvelo correre cinque minuti bisogna portarvelo di peso in carrozza. Nelle grandi città, poi, il pregiudizio antiequino si è siffattamente radicato, che troverete ormai difficilmente qualcuno disposto ad ammettere che i cavalli abbiano ancora una parte nella circolazione urbana. A Biarritz in legno? Tutto è possibile: ma dove trovare il legno, cioè la cittadina, il fiacchere, la botte necessari ad effettuare l'insano proponimento?

A conti fatti, si è assodato che la sola Parigi ospita ancora nelle sue mura settantacinque di cotesti veicoli antidiluviani. E' quanto dire che ce ne sono settantaquattro più del bisogno perchè l'americano in questione potesse realmente noleggiarne uno e farsi condurre a Biarritz. Questa prima notizia ha mitigato notevolmente l'incredulità degli scettici. Una inchiesta fatta dai cronisti in seno alla corporazione dei vetturini ha successivamente accertato che, oltre ad esistere una corporaz