Le alternative di una vivacissima battaglia

MONZA, 9

La bella giornata ha favorito in modo imprevisto la affluenza del pubblico all'Autodromo. Sino dalle 8 di stamane lunghe file di automobili si sono incanalate nei vialoni del parco, poi a frotte gli autobus, i trams ed altri mezzi di comunicazione hanno cominciato a riversare il grosso del pubblico che verso le 10 aveva già affollato le tribune, lungo tutto il rettilineo d'arrivo, i parterres e tutti i posti dell'Autodromo, sparpagliandosi fino alle curve del circuito stradale e della pista.

La partenza

Alle 10,20 i concorrenti si avviano dai *boxes* di rifornimento alla linea di partenza che quest'anno è disposta sul rettilineo opposto alla cabina dei cronometristi per evitare, dato il numero rilevante dei partenti che questi abbiano subito ad imbroccare in gruppo la curva del circuito stradale. Si presentano alla partenza i seguenti ventidue concorrenti:

prima fila: Borzacchini (Maserati), Maggi (Maserati), Brilli Peri (Talbot);

seconda fila: Foresti (Bugatti), Williams (Bugatti);

terza fila: Materassi (Talbot), Aymini (Delage);

quarta fila: Bouriat (Bugatti), Probst (Bugatti), Nuvolari (Bugatti);

quinta fila: Blacque Belaire (Bugatti), Nenzioni (Bugatti), Tonini (Bugatti);

sesta fila: Drouet (Bugatti), Maserati E. (Maserati), Brivio (Talbot);

ottava fila: Arcangeli (Talbot), Comotti (albot), Chiron (Bugatti);

nona fila: Piccolo (Maserati).

Sul traguardo si adunano le personalità invitate. Notiamo oltre a S. E. l'on. Giunta Sottosegretario di Stato alla Presidenza, S. E. Siragusa prefetto di Milano, il sen. Crespi presidente del R. A. C. I. ed i componenti della Commissione portiva, l'on. Ferretti capo dell'ufficio stampa del Governo, i Sottosegretari di Stato on. Lessona e Casalini, il gr. uff. Mercanti, il podestà di Monza e Milano comm. Vigoni e on. De Capitani, il Segretario Federale del Fascio di Milano, Mario Giampaoli, il conte Bonacossa e molti altri. Sono presenti anche i gloriosi reduci dell'Artide: comandante Viglieri, ing. Troiani e comandante Maddalena.

Quando S. E. Giunta abbassa la bandiera, il gruppo compatto delle vetture, ha come un sussulto; poi l'urlo lacerante dei motori sollecitati sale di tono e una nuvola azzurra avvolge per un po' la fantastica cavalcata che in cento metri è già a piena andatura. Il solo Comotti rimane al palo per il motore che si è spento. Può partire, ma è già in ritardo di 30".

L'emotività del momento prende la folla che tace, come soggiogata dall'audacia dei corridori. Ecco le vetture che si sgranano in fila, le più rapide in testa. In fondo al rettilineo breve è la prima curva e su di essa s'avventano le macchine già lanciate. Una Bugatti è in testa: è Williams, che ha avuto un *dèmarrage* velocissimo.

Poco più di un minuto ed ecco il primo passaggio. Le macchine compiono poi il circuito stradale e al primo giro le posizioni sono così stabilite: Williams, Nuvolari, Borzacchini, Materassi, Varzi, Brilli Peri, Chiron, Foresti, Arcangeli, Maggi, Tonini, Aymini, Maserati, Blaque Belaire, Bouriat, Drouet, Piccolo e Probst.

L'andatura velocissima è imposta dall'inglese Williams il quale si rivela corridore di brillantissime qualità. Nuvolari e Borzacchini, peraltro, non sono molto lontani e così Materassi, Brilli Peri e Varzi, i quali sembrano attendere che le posizioni si chiarifichino prima di sferrare il loro attacco. Chiron, che ha il numero cinquanta ed è perciò partito dalle ultime posizioni, si è già portato abbastanza vicino ai primi, tuttavia, come sembra essere sua abitudine, Chiron inizia con calma.

La sfortunata volata di Williams

Al secondo giro le posizioni di testa restano quasi immutate. E' primo ancora Williams, il quale, anzi, forza l'andatura.. .Seguono, poi, nell'ordine e già abbastanza sgranati, Nuvolari, Borzacchini, Materassi, Brilli Peri, Varzi, Chiron, Arcangeli, Maggi, Foresti e Tonini, Maserati, Drouet e gli altri. Nenzioni è già in difficoltà per la macchina che non risponde. Dal secondo al terzo giro, Williams accelera ancora. Compie il giro in 3' 38" e 4 quinti alla velocità di Km. 164.533. Ciò non impedisce a Nuvolari e a Borzacchini di mantenersi abbastanza vicini al *leader*. Seguono poi Materassi e Brilli Peri, che marciano di conserva, Varzi, che si va facendo luce, Chiron, che è ormai in pieno inseguimento e, quindi, Arcangeli, Maggi, Maserati, Tonini, Foresti, Drouet, Blaque Belaire, Probs, Aymini e D'Ahetze.

Alla fine del terzo giro Materassi si ferma al *box* per una gomma che minaccia d'uscire dal cerchio. Quando riparte è in ritardo di 3 minuti. Il suo posto è preso da Brilli Peri, che così è il primo della squadra Talbot.

Al quarto giro Williams, sempre più impetuoso, aumenta il proprio vantaggio su Nuvolari, il quale ora ha alle costole Varzi e Brilli Peri. Borzacchini ha perduto due posizioni ed è incalzato da Chiron e da Arcangeli, che segue come un'ombra il francese. Vengono poi Ernesto Maserati, Maggi, Tonini, Foresti, Drouet, Aymini, Blaque Belaire. Williams ha compiuto il giro in 3'37" e 3 quinti alla media di Km. 165,441. Siamo vicini al *récord* di Ascari. Tuttavia questo giro resterà il più veloce della giornata. Materassi insegue poderosamente e guadagna visibilmente terreno con una marcia velocissima.

Al quarto giro non passa primo Williams, ma, bensì, Nuvolari. E l'inglese dov'è? Passano Varzi, Brilli Peri, ed ecco Williams lentamente con il motore manifestamente in disordine. Williams si ferma al *box* e cambia le otto candele. Ripparte veloce, ma è già in ritardo. Le posizioni di testa erano così stabilite: Nuvolari in 20,21 e 2 quinti; Varzi 20,24 e 4 quinti; Brilli Peri 20,25; Borzacchini 20,33 e 1 quinto; Chiron 20,42 e 4 quinti. Come si vede, dopo cinquanta chilometri, i primi cinque corridori sono nello spazio di poco più di venti secondi. E gli altri, cioè Arcangeli, E. Maserati, Maggi, Tonini, Foresti, Aymini, Blaque Belaire, D'Aehtze non sono molto lontani. Nenzioni si è ritirato e anche Piccolo che arriva lentamente e si ferma definitivamente.

Il ritiro di Williams

Al sesto giro Williams, che insegue coraggiosamente passa a ridotta andatura con il motore, che non marcia regolarmente. Al giro seguente Williams si ritira e la gara perde uno dei suoi attori più brillanti. Peccato, perchè Williams ottime cose avrebbe potuto fare.

Comunque, mai gara fu altrettanto aperta, indecisa, emozionante come questa. Scomparso Williams e in ritardo ancora Materassi, il quale si è fermato un'altra volta al *box*, Brilli Peri va all'attacco di Nuvolari e di Varzi che sono i momentanei *leaders*. L'inseguimento dà il frutto che Brilli Peri voleva e Nuvolari e Varzi debbono cedere il comando alla Talbot. Ora il distacco fra i primi due tende ad aumentare. Brilli Peri, infatti, acquista terreno su Nuvolari. In compenso Varzi e Chiron si avvicinano minacciosi e Borzacchini tiene bravamente la sua posizione. Cominciano i ritiri e i doppiamenti.. La gara, perciò, tende a confondersi almeno per le posizioni di retroguardia. Fra i *leaders*, invece, la lotta è chiarissima. Nuvolari e Brilli sono tornati quasi alla pari inseguiti ben da vicino da Varzi e Chiron, che sono a pochi metri l'uno dall'altro e da Arcangeli, che ha avuto una ripresa meravigliosa.

Al 10.o giro si hanno le seguenti posizioni: Brilli Peri 38,57 alla media di Km. 154.043; Nuvolari, 38,57 e 2 quinti; Varzi 39,03; Chiron 39, 3 e 3 quinti; Arcangeli 39,20 e 4 quinti. Poi Borzacchini, Materassi, che guadagna sempre terreno, Maserati, Maggi, Aymini, Drouet, Tonini, Foresti, Blaque Belaire e poi gli altri lontani. Alla fine del decimo giro Comotti si ferma al *box* e riparte poco dopo.

All'undicesimo giro Brilli si ferma al *box*. La gara cambia ancora di *leader* ed è Nuvolari che ripassa in prima posizione. Secondo è Chiron, il quale ha passato Varzi, terzo il galliatese, quarto Arcangeli, quinto Borzacchini e poi a breve distanza Materassi, che sta per coronare il suo magnifico inseguimento, Maggi, Maserati, Aymini e Drouet.

Lotta al secondo

Fino al quattordicesimo giro le posizioni di testa rimangono invariate. Ma i distacchi fra i *leaders* sono così lievi che nessuno può prevedere le successive fasi della gara. La folla vive così minuti d'intensa emozione.

Al 15.o giro Nuvolari si fa superare da Varzi, il quale ha superato Chiron prendendogli un centinaio di metri. La folla è tutta in piedi e incita il valoroso pilota dell'Alfa Romeo. La classifiche portano i seguenti tempi: Varzi 57,26 e 3 quinti alla media di Km. 156.675, assai migliore di quella di Brilli Peri al decimo giro; Chiron 57,30 e 1 quinto, Nuvolari 57,34 e 1 quinto, Arcangeli 57,37 e 1 quinto, Materassi 58' 49". Dopo 150 Km. di corsa fra il 1.o e il 5.o corridore corrono poco più di due minuti, dovuti, peraltro alla fermata di Materassi al *box*. Ma fra Varzi e Chiron corrono appena 4" e fra Nuvolari e Arcangeli appena 3"! Le cifre dicono per noi della suprema incertezza della corsa, che non uno, ma ben quattro *leaders* può contare e tutti magnifici d'audacia e tutti con vetture poderose e veloci.

Dopo Materassi ecco Borzacchini, poi Maggi, Aymini, Drouet, Foresti, Tonini e gli altri non identificabili nelle rispettive posizioni per i grandi distacchi.

A tutto il 16.o giro Varzi mantiene la testa. .Poi ecco Chiron all'attacco e lo scambio di posizione fra i due. In terza posizione è Arcangeli e poi Nuvolari, Materassi, Borzacchini, Maggi, Aymini, E. Maserati, Foresti, Tonini e Brilli Peri che ha ripreso fortissimo e guadagna terreno malgrado si sia fermato un'altra volta al *box*.

La gara è in una fase culminante. Ai quattro magnifici *leaders*, ecco che si sta per aggiungere anche Materassi il quale marcia meravigliosamente.

Il tragico incidente

Al 17.o giro, niente di mutato. Sono appena passati dal traguardo i primi quattro ed ecco che dalla curva del circuito stradale sbucano, vicini, Foresti, che è in ritardo di un giro e mezzo e Materassi il quale, invece, è a un mezzo giro dai primi. Foresti è avanti un paio di metri, ma Materassi, visibilmente più veloce si appresta a superarlo. Le due macchine, lanciate a 200 all'ora, percorrono fulminee il rettilineo. Foresti è sulla destra e Materassi lievemente sulla sinistra. A metà rettilineo Materassi ha le ruote anteriori della sua Talbot all'altezza di quelle posteriori della Bugatti di Foresti. Ancora pochi metri e Materassi avrà superato Foresti. E' una fase interessante e tutti prestano la più viva attenzione. Noi dalla tribuna seguiamo con l'occhio le due macchine: ancora un attimo e Materassi sarà passato. E', invece, la tragedia fulminea, terribile, imprevedibile, forse inspiegabile. Cos'è che Materassi sbanda verso sinistra invece di superare di slancio Foresti? Un attimo solo, un quinto di secondo, non più. La Talbot perde la direzione giusta, devia nettamente a sinistra invano richiamata dal pilota, entra sul ciglio erboso della strada, passa di là, supera di volo il largo fossato, si abbatte sulla folla assiepata sul bordo interno.

La scena tragica è ancora nei nostri occhi, che non volevano credere sul momento, come non possono, ora, dimenticare la paurosa visione.

Cosa è successo laggiù, dove è un confuso, affannoso, sbandamento della folla atterrita? E la macchina che abbiamo veduto roteare per l'aria, è finita nel fossato o è passata oltre, nel *parterre* delle tribune?

E il pilota che abbiamo veduto lanciato in aria? Passa sull'autodromo un silenzio tragico. Poi l'incrociarsi di voci le più disparate. Non si sa, non si vuol prestar fede allle prime notizie catastrofiche. Solo un comunicato ufficiale potrà stabilire le esatte proporzioni della sciagura. E il comunicato, purtroppo, verrà e dirà le cause della sbandata della vettura, le terribili conseguenze, le povere vittime inconscie, la morte dello stesso pilota. Per un momento si crede che la gara venga sospesa. Ma poi viene decisa la continuazione e sulla pista continuano a passare i corridori e forse, ignari della fatale sciagura.

Ma chi può seguire ora le fasi della corsa?

La folla che ha visto, la folla che sa è lontano col pensiero e col cuore: con le povere vittime, con il povero corridore che non si vedrà mai più. Soltanto parecchi giri tardi potremo e sapremo riprendere il nostro lavoro di annotazione.

Sapremo, allora, che Aymini e Tonini si sono ritirati per guasti al 16. e 17.o giro; che Maggi si è fermato al boxe per brevi momenti, che l'intera squadra Talbot si è ritirata dalla corsa per accorrere tutta intorno al capo caduto.

Intanto la lotta nelle posizioni di testa non ha avuto tregua. Chiron è primo, Varzi secondo, Nuvolari terzo Borzacchini quarto, Dronet quinto. Foresti, che nell'urto non ha avuto alcun danno prosegue la sua corsa forse ignaro del disastro. Le classifiche al 20.o giro erano le seguenti: Chiron in 1.15.56 alla media di Km. 158.033; Varzi 1.15.58 4/5 Nuvolari 1.16.42 %; Borzacchini 1.19.26 %; Dronet 1.19.52. La media è venuta migliorando e si avvicina a quella del povero Ascari sui 600 Km. che è di Km. 158,654.

Chiron al comando

Dal 20. al 25. giro la cronaca non ha episodi salienti da segnalare per quanto la lotta fra i primi tre corridori sia sempre della maggior incertezza. Intanto la selezione a prodotto moltissimi vuoti e in testa non rimangono che 10 corridori. Blaque Belaire e Ahetze al 23.o giro si fermano per il rifornimento.

Al venticinquesimo giro Chiron è primo con 1.34,20 alla media di Km. 159.010. Seguono Varzi 1.34.29; Nuvolari 1.36.6 %; Borzacchini 1.39.05; Dronet 1.30.05 %. La media è ancora salita per merito di Chirone di Varzi, i quali corrono, si può dire, di conserva e guadagnano terreno su Nuvolari, Dronet ha una magnifica ripresa ed è, al 25.o giro, alle calcagna di Borzacchini, il quale compie tuttavia bellissima gara con la nuova Maserati 1700. Dopo Dronet ecco Maggi ed Ernesto Maserati e poi Foresti, D'Atzeque e Probst distanziati di più giri.

Nessuno spostamento avviene fra il 25.o e il 30.o giro fra i primi tre. Scompare invece dalla gara Borzacchini per un incidente pauroso dal quale per un vero miracolo il pilota abruzzese esce incolume. L'incidente si è prodotto ancora sul rettilineo e proprio davanti al posto dove è uscito di strada il povero Materassi Su bordo della pista è ferma la Bugatti di Blaque-Belaire, ritiratosi per guasto. Borzacchini in piena volata, non si sa bene perchè, va a sbattere con la ruota anteriore destra nella vettura ferma, E' un cozzo tremendo dal quale la Maserati 1700 esce senza la ruota che ha urtato. La macchina lanciata, sbanda, striscia sul terreno e miracolosamente non si rovescia. Si ferma anzi duecento metri oltre contro un muretto. Borzacchini esce incolume con gran sollievo della folla già scossa dalla prima tremenda sciagura.

La lotta fra Chiron e Varzi

Le classifiche al 30.o giro, vale a dire a metà corsa, risultano così stabilite: Chiron in 1.54.51 % alla media di Km. 156.717; Varzi 1.55.05 %; Nuvolari 2.02.20 %; Dronet 2.02.21 %; Maggi 2.08.34" 3/5.

Al 30.o giro Varzi e Chiron si fermano per il rifornimento. Campari passa a sostituire Varzi e riparte qualche secondo dopo Chiron Anche Nuvolari fa rifornimento. Si prospetta una fase appassionante nel duello Chiron - Campari e si spera che. il guidatore milanese possa acciuffare il magnifico pilota della Bugatti. Maggi, intanto, si è fermato per il rifornimento e cede la guida a Pastore. Contrariamente alle speranze Campari non riesce a guadagnare su Chiron. Anzi, forse, avviene il contrario. Maserati Ernesto prosegue nella sua corsa, malgrado debba fermarsi più volte al box e Foresti che ora ha la macchina in poco buone condizioni continua a girare a velocità ridotta.

Come si è detto la distanza fra Chiron e Campari tende ad aumentare. Dronet invece che compie, davvero, una brillantissima corsa, riesce a superare Nuvolari, togliendogli la terza posizione. Nel frattempo Bouriat, Maserati E. e d'Ahetze si fermano al boxe per il rifornimento. Ecco le posizioni al 35.o giro: Chiron 2.13.40 alla media di 157,107; Campari 2.13.53; Dronet 2.21.13 %; Nuvolari 2.21.54; Maggi 2.30 %.

Al 37.o giro Campari si ferma al box e cede di nuovo la guida a Varzi, il quale riparte dopo 50". Saranno questi che decideranno della vittoria perchè, in seguito, Varzi non riuscirà più a riguardagnare tempo su Chiron, che fila ad andatura sostenutissima fornendo, sul giro, tempi fra 3'40" e 3. 45,,.

L'inseguimento di Varzi

La corsa oramai è tutta nel duello Chiron-Varzi, i quali aumentano sempre più il loro vantaggio su Dronet e Nuvolari, che lottano accanitamente fra di loro. Pastore ha fatto alcuni giri e poi si è fermato al box per farsi sostituire. Incredibile, ma vero, monta in macchina Borzacchini, per nulla impressionato dal capitombolo precedente. A due terzi della gara Chiron è in testa con 2.31.38" 4/5 (media Km. 157.635). Seguono Varzi 2.33.21 %; Dronet 2.40.17 %; Nuvolari 2.41.38 4/5; Maggi (Borzacchini) 2.48.01 %.

Su questo tono la gara prosegue per molti giri. Chiron è primo e Varzi indietro di circa un minuto. Nel frattempo si fermano ai boxes per lievi guasti Foresti, Maserati e d'Ahetze, i quali, però, sono oramai tagliati fuori dalla lotta per le prime posizioni. Si ferma anche Dronet per togliere il tubo dello scappamento, rottosi durante la corsa. Mentre Dronet è fermo passa Nuvolari che riprende così la terza posizione. La lotta fra questi due durerà fino all'ultimo giro e si chiuderà con la vittoria di Nuvolari per soli 10" sul valoroso francese.

Al 45.o giro le posizioni sono così fissate: Chiron in 2.50.49 (media 158.061); Varzi 2.51.53 %; Nuvolari 3.01.32 %; Dronet 3.03.27; Maggi 3.11.41.

La media, che era calata per la fermata al rifornimento, ora torna a salire per l'impetuoso finale di Chiron e di Varzi, i quali si equivalgono nei tempi sul giro. Al 45.o giro Borzacchini si ferma e rimonta in macchina Maggi che compirà brillantemente anche gli ultimi 15 giri.

Nessuno spostamente avviene fino al 50.o giro che vede i corridori così classificati: Chiron 3.09.18 % (media 158.478); Varzi 3.10.27; Nuvolari 3.21.31; Dronet 3.22.40 %; Maggi 3.32.10 %.

Chiron vince

Oramai la gara è decisa. Varzi, manifestamente, non può guadagnare su Chiron, il quale compie gli ultimi giri a velocità ancora maggiore. Dronet è impegnato nel suo duello con Nuvolari, sul quale riesce a guadagnare terreno. Maserati, Bouriat, Foresti e d'Ahetze, che sono in grande ritardo, ora girano regolarmente e tirano manifestamente a finire nelle condizioni migliori. Maserati che è il più forte, è sesto in classifica.

Ecco le classifiche al 55.o giro: Chiron 3.27.59 % (media 158.659); Varzi 3.29.22; Nuvolari 3.41.14; Dronet 3.41.57 1/5; Maggi 3.52.00.

Gli ultimi giri vedono aumentare ancora la media che al sessantesimo giro risulterà migliore di quella stabilita sulla distanza dal povero Ascari.

Negli ultimi cinque giri, Chiron mantiene il suo vantaggio su Varzi, Dronet, invece, si avvicina sensibilmente a Nuvolari, ma non può fare di meglio che finire a 10" dal mantovano. Giunge la fine come un sollievo. La gara si chiude così con la meritata vittoria di Chiron, apparso grande campione, e della Bugatti, vettura sorprendente per resistenza e velocità. Sono degni avversari, Achille Varzi, giovane pilota venuto da poco all'automobile, ma già esperto e forte e giudizioso e la gloriosa Alfa Romeo P. 2, macchina che ancor oggi ha data l'impressione di poter vincere contro qualsiasi altra vettura.

Grandi applausi raccolgono tutti gli arrivati.

Ma non è il trionfo che i valorosi campioni avrebbero ben meritato.

La folla è come assente, vicina alle vittime della tremenda sciagura che ha funestata tragicamente la gara.

CORRADO FILIPPINI

Il tragico salto nella folla

MONZA, 9.

La spaventosa sciagura che ha gettato nel lutto tante famiglie costando la vita a una ventina di persone, è avvenuta dopo circa un'ora e un quarto dall'inizio della corsa. Protagonista di essa è stato Materassi, il quale, a sua volta, vi doveva trovare la morte.

Il guidatore fiorentino, che nei primi chilometri della corsa aveva dovuto fermarsi due volte al *box*, con un coraggio ed una maestria non comuni era riuscito a diminuire il distacco che lo separava dai *leaders* che in quel momento erano Varzi e Chiron lottanti a pochi metri l'uno dall'altro. Verso il 170.o chilometro, Materassi era in quinta posizione, a circa due minuti dai suddetti, e preceduto, oltre che da questi, soltanto più da Nuvolari e da Arcangeli. Egli a questo punto si trovò davanti Foresti, che era in ritardo d'un giro.

Per parecchi chilometri i due uomini lottarono a breve distanza l'uno dall'altro, la Bugatti in testa, la Talbot dietro, ma il Fiorentino, che disponeva di una macchina più veloce si avvicinava sempre più a Foresti, sino a metterglisi letteralmente alle calcagna, attendendo il momento per portargli l'attacco e passare.

EMILIO MATERASSI

Il disgraziato Materassi scelse il momento e il luogo ritenuti opportuni: sin dall'inizio del rettilineo del tratto circuito (quindi esattamente al 175.o chilometro di corsa pari a 17 giri e mezzo dell'autodromo) egli lanciò la macchina a tutto gas portandosi all'attacco di Foresti. Questi si accorse della vicinanza dell'avversario che, scartando all'infuori, cercava di sorpassarlo? Non si sa, anzi, dopo la sciagura, Foresti afferma che, preso com'era dalla preoccupazione della guida e assordato dal motore, neppure si avvide, o sentì, che il Fiorentino cercava di sorpassarlo alla sua sinistra.

Le due macchine rosse filavano sul rettilineo a una velocità di circa 200 all'ora. I piloti le avevano spinte al massimo. Dalle tribune, dal *parterre* nereggiante di pubblico che costeggiava il profondo fossato che questo separa dalla pista, e dai *box*, si seguiva con vivissimo interesse le fase appassionante della lotta fra i due Assi. Anche le autorità, fra cui S. E. l'on. Giunta, l'on. Ferretti, il prefetto S. E. Siragusa, il podestà di Milano on. De Capitani, quello di Monza, ed altre personalità, dall'alto della tribuna d'onore osservavano con interesse la corsa, in quel momento più che mai incerta, ma appunto per ciò emozionante.

La terrificante sciagura avvenuta dopo oltre un chilometro di rettilineo, e precisamente davanti allo spazio che è fra la tribuna d'onore e la tribuna Bianchi. Dalla parte opposta della pista, cioè a destra, è la fila dei *box*. Fu a quel punto che Materassi, portatosi decisamente all'attacco dopo un tentativo non riuscito, fiancheggiava con la parte anteriore della sua macchina quella posteriore di Foresti. La velocità, come abbiam detto, era fortissima, e per mantenere le macchine nella perfetta direzione i guidatori dovevano fare uno sforzo non comune. Chissà, per un sobbalzo sulla pista, per la velocità stessa a cui era lanciata in quel momento la Talbot dovette avere un leggero sbandamento: bastò perchè la ruota destra anteriore della macchina di Materassi sfiorasse quella posteriore di sinistra della Bugatti. I due mozzi dovettero evidentemente venire a contatto, e seppure questo contatto abbia avuto la durata d'un decimo di secondo fu quello che provocò la catastrofe. L'urto, che a velocità ridotta non avrebbe avuto conseguenze, in quelle condizioni, a 200 l'ora non poteva non riuscire fatale alla macchina che lo aveva provocato, obbligandone il pilota a deviare nella direzione contraria.

Testimoni oculari, la maggior parte dei quali si trovavano sulle tribune e nei box, affermano concordi che la macchina del Fiorentino sterzò bruscamente a sinistra, uscendo dalla pista e dirigendosi sul ciglio erboso che è fra il cemento e il fossato di protezione. Fu un attimo, un lampo, che non permise a Materassi alcuna manovra per riportarsi sulla sua strada e proseguire diritto. Questo ciglio erboso ha una larghezza di circa tre metri, sul suo bordo sono conficcati dei paletti di ferro che reggono del filo spinato allo scopo di impedire a qualche imprudente di portarsi sulla pista dopo aver scavalcato il fosso. Oltre questo, che è largo un metro e ottanta, alto altrettanto e percorrente tutto il rettilineo d'arrivo, era il vasto spiazzo del *parterre*, nereggiante di pubblico, le prime file delle quali si allineavano in piedi sul bordo del fossato. Fu su questa folla, tutta intenta a seguire la bellezza della lotta, inconscia del tragico destino che la sovrastava, che si abbattè la falce della morte rappresentata dalla rossa macchina di Materassi.

Il Fiorentino non ebbe tempo di correggere con una sterzata a destra l'abbrivio che la macchina gli aveva preso dirigendosi a sinistra. Percorrendo diagonalmente il ciglio erboso (sul quale lasciò le due orme profonde delle ruote) il proiettile rosso divelse come fuscelli i paletti di ferro, volò — è la parola — sul fosso piombando sulla folla.

Quello che avvenne, fu d'una tragicità spaventevole. La macchina, urtando sul terreno che è ad un livello alquanto più basso della pista, fece un primo balzo in aria, ricadendo sulla folla e schiacciando altre persone, e poi un secondo, un terzo, ogni volta falciando vite umane, lasciando corpi straziati e urlanti in pozze di sangue. Il pilota, al primo urto contro la terra, era stato lanciato in aria, mentre la macchina continuava nelle sue mortali piroette, finchè si schiacciava a terra, scivolando nel fossato.

L'orribile dramma ebbe la durata di pochi secondi. Un urlo d'angoscia, di folle terrore uscì dai petti delle migliaia di spettatori che avevano assistiti, esterrefatti, alla fulminea catastrofe. Sul *parterre*, dove la macchina tragica aveva portato la morte, si vide sollevarsi un nembo di polvere, degli oggetti in aria, il corpo del Materassi compiere una parabola fino all'altezza di otto metri, poi ricadere sui corpi dei morti e dei feriti.

La scena straziante sorpassò ogni immaginazione. Tanto era stato repentino l'irrompere del mostruoso ordigno di morte, che per un attimo, il terrore s'impadronì della folla. Attorno allo spiazzo dove giacevano le vittime e urlavano i feriti, si fece il vuoto: gli spettatori, terrorizzati, si diedero alla fuga. Ma il panico non durò che pochi secondi: immediatamente i più animosi presenti si avanzarono verso il terreno, che pareva quello dopo una battaglia. I primi soccorsi furono portati ai feriti, che sollecitamente vennero trasportati al posto di soccorso situato sotto la tribuna d'onore. Barelle della Croce Verde, improvvisate lettighe sollevate da militi di servizio e da animosi spettatori furono adibiti alla bisogna, mentre i morti venivano allineati nella vicinanza del parco vetture. Poi le salme, pietosamente coperte, furono avviate verso l'ospedale Umberto I di Monza, dove già erano i numerosi feriti, amorevolmente curati dai sanitari di turno. Fra i feriti manifestamente più gravi era anche Materassi; il povero corridore è spirato all'ospedale dieci minuti dopo esservi stato ricoverato.

Subito dopo la sciagura, l'Agenzia Stefani ha diramato il seguente comunicato ufficiale d'ordine del Governo:

« Stamane alle 11,30 all'Autodromo di Monza, durante la gara per il G. P. d'Europa è accaduta una gravissima sciagura. Il corridore Materassi che marciava alla velocità di circa 200 Km. all'ora, e stava per compiere il 18.o giro, nel tentativo di sorpassare, sul rettilineo prospiciente le tribune, il concorrente Foresti, per un urto della ruota anteriore della propria macchina contro la ruota posteriore sinistra della macchina del Foresti, sbandava paurosamente e, superati il prato, la barriera e il fosso che dividono la pista dal pubblico piombava in mezzo alla folla.

Si deplorano 20 morti e 26 feriti, alcuni dei quali gravissimi. Fra i morti vi è pure il corridore Materassi.

S. E. Giunta insiere alle LL. EE. Casalini e Lessone, al Prefetto di Milano, al sen. Crespi e ad Arnaldo Mussolini, è accorso sul luogo della sventura, ed ha celermente impartito ordini per il trasporto dei morti e dei feriti all'ospedale di Monza.

La corsa ha continuato dinanzi a un pubblico calmo e disciplinato ».

Purtroppo, il numero delle vittime è, nella serata, aumentato. Due dei ricoverati all'ospedale di Monza sono spirati ed altri si trovano in condizioni disperate.

Ecco il triste elenco dei morti:

Ercole Birolo di Antonio, di anni 28, di Nebbiolo; Mario Beltrami di Bruno, di anni 35, di Ferrara; Teresina Erlici non meglio identificata; Luigi Zanoni di Romeo, di anni 28, di Corte dei Cortesi; Luigi Nessi di Giuseppe anni 23, di Bergamo; G. Vaccari di Armando, di anni 31; Giovanni Lenti di Candido, di anni 30, di Piovera; Aldo Pestalozzi di Annibale, di anni 21, di Milano; Enrico Filotti di Cesare di anni 36, di Milano; Felice Nava di Pietro, di anni 32, di Bergamo; Emilio Materassi, di anni 39, di Firenze; Mario Nessi di Giuseppe, di anni 31, di Bergamo; Mario Nobile di Felice, di anni 36, di Gorgonzola; Michele Cardarelli di Pasquale, di anni 29, di Rajneri Infortuni (Potenza); Mario Galbiati non meglio identificato Irene Teodolinda Ghisleri di Giovanni, di anni 22, di Bergamo Giuseppe Mona, di anni 19, di Milano; Emilio Sioli, di anni 30, di Paderno Dugnano; Francesco Villa da Castelnuovo Rangone (Modena).

Altri due morti non sono stati ancora identificati.

I feriti complessivamente sono una trentina di cui 21 ricoverati all'ospedale.

Tra questi, 3 purtroppo sono in condizioni disperate.

Ecco pertanto l'elenco dei feriti:

Carlo Natale di Felissano; Irene Fraschetti; Domenico Ferrandi di Frosinone; Giacomo Mussa di Brescia; Carlo Pesapane di Grosseto; ing. Ugo Essinger, arbitro di foot-ball, di Pisa che ha riportato la frattura del braccio e della gamba destra, ma che è guaribile in 90 giorni; Paolo Buzza di Milano; Francesco Bertucci di Roma; Vito Tragni di Milano; Mario Forti di Modena; Ermogene Conte di Novara Luigi Perego di Blassone; Renato Villa di Milano; Armando Cappotti di Milano; Dorothy Donerten di Boston; Franco Dolfini di Milano; Antonio Miliani di Milano; Fausto Boldrini di Genova; Augusto Beuff di Milano; Emilio Torlani di Giussano; più due feriti gravissimi che non è stato possibile interrogare.

Organizzati i soccorsi ai feriti, trasportati a Monza i cadaveri delle infelici vittime, sul posto della sciagura è stato un susseguirsi di spettatori. Specialmente la macchina che ha causato la spaventosa carneficina era oggetto della curiosità generale. Piantonata dai carabinieri essa giace nel fosso fra il *parterre* e la pista; dal punto ove essa entrò fra il pubblico e quello in cui si fermò, percorse nei successivi sbalzi una distanza non inferiore a una trentina di metri. La parte anteriore della macchina sporge dal ciglio del fossato, quella posteriore tocca il fondo. Il volante è spezzato; forse contro di esso urtò il petto del pilota, prima di essere sbalzato fuori e ricadere mortalmente ferito. Le lamiere del cofano sono contorte e ammaccate, in più punti annerite. Anche il sediolino e la coda portano profonde ammaccature, mentre intatte sono le gomme, salvo quella anteriore destra che, pur essendo gonfia, presenta sul copertone un lungo taglio, forse prodotto dallo sfregamento contro un ostacolo resistente. Anche una profonda incisione, a carattere circolare ed evidentemente prodotta da un potente sfregamento contro una superficie dura, presenta la calotta del mozzo della ruota anteriore destra, il che conferma in modo lampante che la causale prima del tragico sbandamento di Materassi è dovuta al contatto con la ruota posteriore di Foresti.

La macchina è rimasta piantonata, a disposizione dell'Autorità per l'inchiesta obbligatoria.

V. V.

Emilio Materassi

MILANO, 9

Dopo Bordino, Materassi. Anche nell'anno 1928, l'automobilismo italiano deve pagare a ben caro prezzo la sua fama gloriosa, il suo prestigio sovrano. Non che i morti non pesino tutti, anche se i loro nomi non siano segnati dalla stella della celebrità, ma è umano imprecare al bieco destino che ci toglie i nostri campioni migliori. Ascari, Bordino, Materassi: triade incomparabile, alla quale, purtroppo, s'unisce il ricordo di tanti caduti non meno degni, primo fra tutti quel Giulio Masetti, anch'egli fiorentino come il povero Materassi. Sante lacrime di Brilli-Peri: due anni or sono il suo amico Giulio, oggi il povero Emilio!

Con Materassi, lo sport automobilistico nazionale non perde soltanto un pilota d'eccezionale valore, ma una delle sue forze più vive e operanti, chè la carriera sportiva dell'ultimo caduto può tornare ad esempio, sotto qualsivoglia aspetto, per qualunque corridore che voglia fare della strada, avendone i mezzi ed impiegandovi, col coraggio di cui dispone, la necessaria preparazione. Si può dire che, prima di giungere alla fama che oramai lo circondava, Materassi ha lungamente e tenacemente lottato, avendo a fido compagno quel suo macchinone elefantesco col quale vinse nel 1926 un numero rilevante di competizioni. Quella macchina e quelle vittorie valsero a fare di Emilio Materassi un pilota apprezzato e acclamato..

Non facendo parte di nessuna équipe all' epoca d'oro dei Grandi Premi, Materassi dovette rimanere nell'ombra, ed accontentarsi d'una ristretta nomea provinciale, ma l'anno scorso, venuto in possesso d'una macchina modernissima ed entrato nello squadrone di Bugatti, *egli cominciò ad essere «qualcuno» anche nel mondo automobilistico internazionale.*

Ma quella sua «Italona» pachidermica, che ci volevan braccia di ferro a tenerla in strada ed a lanciarla sulle curve, che so?, del Mugello o della Perugina, quella macchina che Materassi aveva combinato servendosi di mezzo motore Hispano-Suiza *d'aviazione, insegnò a tutti a valutare al massimo grado non soltanto le doti di corridore ma anche quelle, altissime, del tecnico esperto e dell'accorto preparatore delle proprie vittorie.*

Non ci voleva meno per indurre Meo Costantini, il grande campione e collaboratore di Ettore Bugatti, ad invitare Materassi a far parte dell'équipe della marca italo-alsaziana che avrebbe partecipato ai Grandi Premi del 1927.

E Materassi, naturalmente, accettò, ed incominciò la nuova stagione e la migliore carriera vincendo a tempo di record *il Circuito di Tripoli, prima gara dell' annata, cui tenne dietro, tanto per ribadire le qualità del nostro guidatore, il trionfo nella Targa Florio. Erano, si può dire, i galloni. Nessuno più potè dubitare o discutere sul valore di Emilio Materassi. La sua fama era fatta.*

Alle due vittorie iniziali ne seguirono altre: nella Coppa della Perugina, ancora con la grossa Itala, *e nel Gran Premio di S. Sebastiano, mentre nel G. P. di Spagna, dopo avere contrastato palmo a palmo il terreno al binomio* Benoist-Delage, *il trionfatore dell'annata, Materassi è messo fuori gara da un'uscita di strada che lo manda a sbattere contro un muro.*

Nè è questo il solo incidente dell'annata: nel Real Premio Roma, disputato dopo la «Perugina», Materassi non può impedire che la sua Itala *esca di strada facendo purtroppo alcune vittime fra i carabinieri di servizio e gli spettatori. La macchina viene sequestrata, e Materassi riprende a correre con la* Bugatti, *vincendo ancora la Coppa Montenero; e ritirandosi nella finale del Gran Premio Milano ad* handicap *disputato all'Autodromo.*

Materassi, con le vittorie di cui sopra, conquistava l'anno scorso il titolo di campione italiano.

*Quest'anno, cambiamento di programma. Poichè la sua «