

I documenti raccontano

Concorso letterario
9. edizione 2018-2019



17° giro... ma la corsa continua

*6° gran premio d'Europa
Monza
9 settembre 1928*

17° giro... ma la corsa continua

Indice del dossier

La vicenda

Elenco dei documenti

Bibliografia
Sitografia

Trascrizione e riproduzione dei documenti

Trascrizione articoli

Ricerca documenti:

Alice Cazzaniga e Riccardo Danieli coop. CAeB Milano, Giustino Pasciuti

Redazione dossier:

Giustino Pasciuti



COMUNE DI
MONZA

Titolo: 17° giro... la corsa continua

Cronologia: 9 settembre 1928 - 19 febbraio 1930

Luogo: Monza, autodromo

La vicenda:

La gara e l'incidente

La gara automobilistica disputata all'Autodromo di Monza il 9 settembre del 1928, sulla distanza di sessanta giri pari a seicento km di gara, era una prova valevole per il campionato del mondo costruttori: VI gran premio d'Europa e VIII gran premio d'Italia. Erano iscritti i migliori piloti del momento fra i quali Chiron, Varzi, Campari, Nuvolari, Borzacchini, Materassi, alla guida delle vetture costruite da Bugatti, Alfa Romeo, Maserati, Talbot, Delage. Un evento importante che venne anche filmato dagli operatori del cinegiornale dell'Istituto Luce (Sitografia Art.4); una gara internazionale di rilievo sintetizzata nei suoi diversi aspetti (griglia di partenza, giro più veloce, ordine di arrivo, n° vettura, pilota, costruttori, tempi e giri effettuati, ritiri) nella scheda *1928 Italian Grand Prix* (Sitografia Art. 1). Dal segnale di via dato alle 10,30 tutto procedette con regolarità fino al 16° giro (Doc. 12, 13.1, 13.2). Alle 11,36 quasi alla conclusione del 17° giro, Emilio Materassi sul rettilineo delle tribune, appena uscito dalla parabolica, spinse la sua Talbot sul filo dei 200,00 kmh per superare la Bugatti di Giulio Foresti. La Talbot sbanda improvvisamente a sinistra piombando sul *parterre* della tribuna centrale per arrestarsi finalmente nel fossato di protezione. Restarono sul terreno 21 morti e una trentina di feriti (Doc.1); fra i morti anche il pilota Materassi che qualcuno vide rialzarsi per un attimo, dopo essere stato scaraventato fuori dalla vettura per l'impatto, e poi accasciarsi al suolo (Sitografia Art. 5). Il numero dei feriti rimarrà incerto: alcuni saranno dimessi nella stessa giornata dall'Ospedale; mentre, fra i più gravi morirà, il martedì successivo, un ragazzino di tredici, figlio del podestà di Biassono, ricoverato in gravi condizioni al momento dell'incidente (Doc. 9) e un altro ferito morirà il 20 settembre successivo (Doc.10). Il numero dei morti salirà quindi a ventitré, mentre il numero dei feriti ricoverati in Ospedale, secondo un documento del Comune di Monza dell'11 settembre - il Comune provvede a tutte le spese - elencò ventuno feriti. Nonostante tutto la corsa continuò: <<Sul luminoso autodromo cala un velo di grande tristezza. La notizia lanciata anche dalla radio si propaga in un baleno. Dal recinto dei posti di rifornimento che fronteggia il luogo della sciagura, dove meccanici, costruttori e dirigenti sono stati testimoni impotenti dell'eccidio, impossibilitati ad accorrere, poiché sulla pista la corsa continua. La scena di dolore non è meno straziante. In un *box* sono la moglie e il fratello di Materassi ed è più facile immaginare che descrivere quello che avviene.>> (Doc.1).

Le conseguenze dell'incidente

L'incidente del 9 settembre 1928 fu la sciagura più grave dell'automobilismo

sportivo fino al 1955 quando a Le Mans perirono, in una situazione analoga, 85 spettatori. L'incidente determinò anche la chiusura alle corse dell'autodromo per due stagioni e la realizzazione delle prime modifiche del tracciato originario per renderlo più sicuro - (Sitografia Art.3 e Art. 2).

Se occorsero alcuni giorni per definire il quadro delle vittime e dei feriti, immediatamente invece si rivelò il problema dei dispersi. Il podestà di Monza provvide dapprima a telegrafare ai podestà delle città di residenza dei feriti e dei deceduti per informarli dell'accaduto (Doc.18), quindi lo stesso podestà rispose alla richiesta di informazioni relative all'identificazione o alla irreperibilità di persone che si ritenevano coinvolte nell'incidente ed alla conferma di persone incluse in un primo tempo fra i feriti, ma ormai dimesse dall'Ospedale (Doc.19).

Altri casi umani vennero riportati dalla stampa, locale e nazionale, che nei giorni e nelle settimane successive all'incidente dedicò all'accaduto le prime pagine dei giornali e delle riviste (Doc.1,2,9,11,13.1,15.1), fra le altre venne riportata la vicenda di un impiegato di banca che aveva ottenuto per sorteggio il biglietto per assistere alla gara e rimase ucciso dalla vettura di Materassi (Doc.3).

Le cause dell'incidente

Sulle possibili cause dell'incidente si intrecciarono ipotesi e testimonianze diverse: dal guasto meccanico -rottura dello sterzo, blocco dei freni anteriori - (Doc.1, 5, 7, 10; Sitografia Art.5); alla collisione fra l'avantreno della vettura di Materassi e il retrotreno della vettura di Foresti; all'errore umano dovuto ai tempi di reazione del pilota (Doc.10).

Si discusse se l'incidente fosse dovuto a fatalità e che solo il pilota potesse essere consapevole del rischio, ma che nessuna colpa poteva essere addossata all'evento sportivo (Doc. 2); per altro verso si volle chiarire che il rispetto della vita dovesse prevalere sul rischio sportivo della gara a tutti i costi e il rispetto per la morte di tante persone avrebbe dovuto far interrompere la gara (Doc.4); solo i piloti della scuderia di Materassi (Arcangeli, Brillì Peri, Comotti) si ritirarono in segno di lutto (Doc.1).

A riguardo della pericolosità delle gare automobilistiche venne riportato il fatto della moglie di Materassi che pochi giorni prima della gara di Monza sarebbe scoppiata a piangere, un presentimento, alla notizia che il marito avrebbe gareggiato a Monza il 9 settembre (Doc.3). Lo stesso Materassi, cosciente dei pericoli, aveva negato da tempo al suo meccanico di sedere al suo fianco durante le gare (Sitografia Art.5).

Sulle cause dell'incidente vennero aperte due inchieste una giudiziaria avviata d'ufficio e una ordinata dall'on. Turati ad un perito per verificare eventuali responsabilità (Doc.6). L'inchiesta si concluse dopo due anni con un "non luogo a procedere" perché l'evento era dovuto a causa puramente accidentale e non imputabile al pilota né alla società che gestiva l'Autodromo (Doc.16).

Emilio Materassi

Era nato a Firenze nel 1899, prima meccanico di biciclette, poi di automobili, quindi, per contribuire al sostentamento della famiglia di origine, conducente di autocorriere. Con l'aiuto di amici aprì un garage a Firenze e qui mise a punto la sua prima vettura da corsa, una Itala da 300 CV, con cui debuttò nelle gare; si veda la scheda dettagliata della carriera sportiva di Materassi in Sitografia Art.2.

ELENCO DEI DOCUMENTI

I documenti qui elencati, utilizzati per la redazione del dossier, sono conservati nell'Archivio storico della Città di Monza, sezione II, 849/4, titolo *Gare sportive all'Autodromo di Monza (1928)*. *Grave sciagura sul circuito*, estremi cronologici 26 agosto 1928 - 19 febbraio 1930

DOCUMENTO 1

L'automobile proiettata sugli spettatori, <<Corriere della sera>>, a.53, n. 215, 10 settembre 1928 p.1

DOCUMENTO 2

Fatalità, <<Il popolo d'Italia>>, a.15, n.216, martedì 11 settembre 1928, p.1

DOCUMENTO 3

Casi singolari e pietosi, <<Corriere della sera>>, a.53, n.217, mercoledì 12 settembre 1928, p.2

DOCUMENTO 4

una voce cristiana, <<Il cittadino>>, a.30, n.37, giovedì 13 settembre 1928, p.1

DOCUMENTO 5

Le cause dell'incidente di Materassi secondo il tecnico francese Faroux, << Il secolo. La sera>>, giovedì 13 settembre 1928, p.2

DOCUMENTO 6

L'on. Turati ordina un'inchiesta sul disastro di Monza, <<Corriere della sera>>, a.53, n.218, giovedì 13 settembre 1928, p.5

DOCUMENTO 7

Il racconto di un automobilista, <<Corriere della sera>>, a.53, n.219, venerdì 14 settembre 1928 p.5

DOCUMENTO 8

<<Corriere di Monza>>, a.9, sabato 15 settembre 1928, p.1

DOCUMENTO 9

<<Il giornale di Monza>>, a.4, n.39, 15 settembre 1928, p.1

DOCUMENTO 10

Il disastro di Monza. I funerali dell'ultima vittima, <<Corriere della sera>>, a.53, n.224, giovedì 20 settembre 1928, p.5

«

DOCUMENTO 11

<<Il secolo illustrato>>, a.17, n.38, 15-22 settembre 1928, p.1

DOCUMENTO 12

<<Tutti gli sports>>, a.5, n. 38, 16-23 settembre 1928, p.1

DOCUMENTO 13.1

<<La domenica sportiva, settimanale illustrato de la Gazzetta dello Sport>>, a.15, n.38, 16.09.1928, p.1

DOCUMENTO 13.2

<<La domenica sportiva, settimanale illustrato de la Gazzetta dello Sport>>, a.30, n.39, 23 settembre 1928, p.8

DOCUMENTO 14

<<La domenica del corriere>>, a.30, n.39, 23 settembre 1928, p.8

DOCUMENTO 15.1

<<L'illustrazione italiana>>, a.55, n.38, 16 settembre 1928, p.[193]

DOCUMENTO 15.2

La tragica giornata del VI gran premio d'Europa, <<L'illustrazione italiana>>, a.55, n.38, 16 settembre 1928, pp.[196-197]

DOCUMENTO 16

Echi del disastro al circuito di Monza, <<Il secolo. La sera>>, a.32, n.43, mercoledì 19 febbraio 1930, , p.4

DOCUMENTO 17

Cartina turistica del parco e dell'autodromo in cui sono indicate le vie d'accesso per : "Automobili private; Camions attrezzati, taxis [sic], autobus ecc.; Sidecars, moto, cicli; Pedoni" , la carta è stata realizzata col contributo della Ditta "Autocostruzioni - Diatto - Torino"; numerati a matita rossa, probabilmente i posti di sorveglianza dei vigili urbani addetti al controllo

DOCUMENTO 18

Minuta telegramma inviato dal podestà di Monza ai parenti dei feriti; Minuta telegramma inviato dal podestà di Monza ai parenti delle vittime

DOCUMENTO 19

Quattro telegrammi inviati al podestà di Monza da altri podestà che richiedono notizie di loro concittadini che risultano dispersi per l'incidente di Monza e per sapere se siano feriti o deceduti.

BIBLIOGRAFIA

Mario Bonati, Materassi e i 27 morti. Addio sopraelevata, <<Il Cittadino>>, 26 gennaio 2017, p.38

Francesco Parigi, Emilio Materassi. Un campione dimenticato, Borgo San Lorenzo, Edizioni Noferini, 2012, p.400, ill.

SITOGRAFIA

Mario Bonati, Autodromo, l'incidente in pista a Monza nel 1928 e le (prime) modifiche al tracciato https://www.ilcittadinomb.it/stories/Sport/lincidente-in-pista-a-monza-nel-1928-e-le-prime-modifiche-al-tracciato_1221139_11/
Consultato il 14 settembre 2018

Istituto Luce Cinecittà, Il circuito automobilistico di Monza vinto da Chiron, Giornale Luce settembre 1928
Giornale Luce A0172 del 09/1928 Descrizione sequenze:il pubblico all'autodromo di Monza ; il comandante Maddalena con Viglieri e Troiani ; un'auto viene spinta su una pesa ; i piloti Varzi, Tonini, Maggi e Brilli Peri inquadrati uno alla volta al volante della loro auto ; PP di Materassi ; start della corsa (non è possibile individuare Giunta) ; le auto lungo il circuito
https://www.youtube.com/watch?v=Zeu6s4C9_Qw
Consultato il 14 settembre 2018

Donatella Biffignandi, Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, La vera storia di Emilio Materassi, disponibile all'indirizzo
https://www.museoauto.it/website/images/stories/articoli/biografie/materassi_emilio.pdf
Consultato il 14 settembre 2018

Francesco Parigi, Emilio Materassi grande e dimenticato, 26 agosto 2008 disponibile all'indirizzo
<https://www.eracemotorblog.it/2008/08/26/emilio-materassi-grande-e-dimenticato.html>
consultato il 14 settembre 2018

1928 Italian Grand Prix. Race details. Pole positions. Grid positions set by ballot. Faster lap. Podium. Classifications -position, driver, constructor, laps, time/retired, Grid [griglia di partenza detminata da sorteggio, giro più veloce, ordine di arrivo, (n. ° vettura, pilota, costruttore, giri, tempo o causa ritiro, griglia di partenza]
https://en.wikipedia.org/wiki/1928_Italian_Grand_Prix
consultato il 14 settembre 2018

TRASCRIZIONE E RIPRODUZIONE DEI DOCUMENTI

Archivio storico della Città di Monza

DOCUMENTO 1

Corriere della sera, a.53, n. 215, 10 settembre 1928, p.1

«L'automobile proiettata sugli spettatori

Siamo al diciassettesimo giro. Il gruppo dei *leaders* è già passato. E' primo ancora Varzi con 4 secondi di vantaggio su Chiron e con 6 su Arcangeli, che ha superato Nuvolari. Ecco che avanza il quinto: è Materassi che ha davanti a se Foresti, distaccato però di un giro. Le due macchine escono quasi apparigliate dalla grande curva. Sul rettilineo Materassi incalza e si intuisce che intende di passare subito il rivale. Il pubblico già in emozione per la magnifica corsa dei primissimi segue attentamente e non senza un'ombra di apprensione il nuovo duello. Di fronte alla tribuna d'onore il treno anteriore della macchina di Materassi è ormai all'altezza del treno posteriore della vettura di Foresti.

Il Bolide rosso

E' a questo punto che avviene la catastrofe. Sono le 11,36. Dalla nostra tribuna scorgiamo un bolide rosso deviare bruscamente a sinistra, verso il lato esterno della pista, roteare di traverso, sollevarsi in alto, scagliando ancora più in alto il pilota e balzando oltre il fossato, irrompere nel *parterre* nereggiante di folla, quasi falciare la prima fila compatta degli spettatori più vicini. La scena è fulminea impossibile descrivere l'angoscia di intravedere in una nuvola di terriccio e di fumo la macchina impennarsi su pubblico e un corpo bianco, quello del guidatore, roteare per aria. Poi urla di raccapriccio che si levano da ogni parte.Lo spettacolo è terrificante. Per una lunghezza di cinquanta metri il suolo è cosperso di corpi inanimati, come se un proiettile appena scoppiato avesse coperto il terreno di vittime.

Strage paurosa

....

Cominciano ad arrivare i soccorsi: volenterosi, militi, camicie nere, autorità, tutti si prestano con ammirevole slancio e con virile forza d'animo. Quelli che sembrano feriti più gravemente vengono raccolti e fatti partire immediatamente su autoambulanze, su autocarri, su un torpedone che stazionava vicino all'ingresso delle tribune e anche su qualche automobile privata per l'ospedale di Monza. Fra i primi raccolti è il corridore Emilio Materassi, agonizzante.

....

Sul luminoso autodromo cala un velo di grande tristezza. La notizia lanciata anche dalla radio si propaga in un baleno. Dal recinto dei posti di rifornimento che fronteggia il luogo della sciagura, dove meccanici, costruttori e dirigenti

sono stati testimoni impotenti dell'eccidio, impossibilitati ad accorrere, poiché sulla pista la corsa continua. La scena di dolore non è meno straziante. In un *box* sono la moglie e il fratello di Materassi ed è più facile immaginare che descrivere quello che avviene. I congiunti del caduto vengono pietosamente allontanati prima che possano rendersi completo conto della gravissima disgrazia. Dai *boxes* si è potuto seguire forse meglio il luttuoso evento. I presenti hanno visto scartare bruscamente, sorvolare la trincea e percorrere una cinquantina di metri roteando paurosamente per l'aria...

Le probabili cause

Quali le possibili cause della tragedia? Le versioni, come abbiamo detto, sono molteplici e anche gli stessi testimoni oculari sono discordi. Il signor Enrico Nobili, salvo per miracolo, col vestito a brandelli, e col volto che porta ancora i segni del terrore, non sa ricostruire la scena, <<Un proiettile, un proiettile>> dice. Ma null'altro di preciso sa aggiungere. E questa indeterminatezza di ricordo, questa impossibilità di raccapezzarsi su ciò che è avvenuto in pochi secondi, è spiegabile per chi è stato preso nella sfera di azione del bolide. Chi invece si è trovato un po' più lontano, può in miglior modo, e con più sicura memoria delle sue rapidissime fasi, spiegare la sciagura. Il noto corridore Abele Clerici, così racconta il pauroso fatto: <<Mi trovavo sull'ultimo gradino della tribuna O.M. da dove potevo benissimo seguire le diverse fasi della corsa che mi interessava, oltre che come corridore, anche come appassionato e amico dei corridori stessi. A un certo punto mi sono accorto che una macchina, cento metri prima della cabina dei cronometristi, stava sorpassandone un'altra. All'altezza della cabina dei cronometristi ho visto che la vettura inseguitrice, essendo leggermente superiore in velocità alla rivale, guadagnava leggermente terreno- A un certo punto ho nettamente notato che il mozzo della ruota anteriore destra della macchina inseguitrice ha urtato contro il mozzo posteriore sinistro della macchina che precedeva. Non so a quale dei due concorrenti attribuire lo sbandamento della rispettiva vettura, sbandamento sicuramente involontario sia dell'uno o dell'altro dei corridori.

Il salto della trincea

Dall'attimo dell'urto il corridore della macchina deviata non ha più avuto la possibilità di dirigerla. Essa, dopo aver percorso qualche decina di metri in senso trasversale verso sinistra, cioè nella direzione della trincea che corre parallelamente alla pista stessa, è entrata a una velocità non lontana dai duecento orari, nella parte erbosa, e dopo aver abbattuto quattro o cinque paletti di sostegno della protezione di filo spinato, ha saltato la trincea anzidetta, puntando con le ruote anteriori sul terreno oltre il fosso, assiepato di folla, e iniziando una serie di piroette per ricadere poi fra il pubblico e andare a fermarsi con le ruote posteriori nel fondo della trincea. Ho poi veduto nettamente il povero Materassi proiettato in aria, salire in senso verticale con le braccia protese all'insù per circa otto metri e ricadere con la testa verso terra>>. La versione della collisione fra la macchina di Materassi e quella di Foresti, descritta in più modi, è quella accettata dai più. Foresti afferma d'altra parte di non essersi accorto di nulla. Altri invece dichiarano che Materassi, accortosi di non poter passare facilmente poiché Foresti era piuttosto a sinistra, abbia preferito rallentare e a questo scopo abbia tentato di frenare. Il freno forse inceppandosi, ha causato il deviato. La maggior parte degli spettatori dei *boxes* credono di poter pure escludere la collisione e più d'uno racconta di aver osservato fino dal giro precedente qualche lieve oscillazione del treno anteriore

della vettura di Materassi, ciò che potrebbe far pensare a qualche improvviso guasto agli organi di direzione. Tutte queste ipotesi potranno essere forse accertate solamente dai tecnici dopo un accurato esame della macchina investitrice.

La corsa continua

La corsa intanto continua. Solo Arcangeli, Brilli Peri e Comotti, i compagni del povero Materassi, si ritirano in segno di lutto. La lotta fra Varzi e Chiron è sempre bellissima. Al ventisettesimo giro il Francese supera l'Italiano e lo precede di due secondi. Nuvolari è più in ritardo. Ma intanto sul rettilineo principale, quasi allo stesso punto dove è avvenuta la prima sciagura, ma dalla parte dei *boxes*, Borzacchini al 26° giro urta con la ruota di destra la macchina di Blaque Belair che poco prima si era fermata per un guasto irreparabile al motore e si trovava nella zona di divisione dei due rettilinei. La vettura di Borzacchini COMPLETARE... mentre una ruota si stacca dall'avantreno e attraversa ruzzolando la pista stessa; ma la macchina si arresta senza rovesciarsi, abbattendosi sulla staccionata di destra, contro un pilastro che l'ha definitivamente inchiodata. Borzacchini riesce a saltare a terra e rimane miracolosamente incolume....

La vittoria di Chiron

La gara sembra ormai ristretta a Chiron e Varzi. Al 25° giro Chiron, che sta battendo il *record* di Ascari, ha nove secondi di vantaggio sull'Italiano. Al 29° giro i due avversari si fermano per il rifornimento. E Campari sostituisce Varzi e riparte con venti secondi di ritardo. Incomincia l'inseguimento del valoroso campione e solo questa fase interessa un po' ancora il pubblico che era come assente, e pur non sapeva abbandonare l'Autodromo....

All'arrivo dopo seicento chilometri di durissima lotta... Chiron conquista il nuovo record e Varzi è in ritardo di soli sedici secondi... Terzo è Nuvolari... Chiron il vincitore non sapeva quasi nulla. Ha intuito che qualche incidente doveva essere avvenuto... Appena sceso dalla macchina il francese ha domandato informazioni... La verità gli fu detta e il valoroso vincitore, è caduto quasi svenuto nelle braccia dei compagni... >>

Corriere della sera, a.53, n.217, mercoledì 12 settembre 1928, p.2

<<Casi singolari e pietosi

Singularissimo è il caso di una delle vittime, l'impiegato della Banca P., Mario S. Uno dei proprietari della Banca, avendo un biglietto in più del necessario, lo mise a disposizione dei propri impiegati i quali messi d'accordo affidarono alla sorte di decidere chi fra essi poteva fruirne. E la sorte designò il S. il quale scontò con la vita il favore toccatogli. Egli, che viveva a Paderno Dugnano, come è stato detto, si era addossato il mantenimento di quattro nipoti, figli di una sorella...

Alcuni amici del corridore così tragicamente scomparso ricordano questo episodio: il giorno dopo la corsa per la Coppa Montenero, che aveva vinto, Emilio Materassi con la sua signora si trovava a pranzo in casa di una famiglia amica a Livorno. Mentre Materassi parlava della prossima competizione di Monza, la sua signora presa da un triste presentimento, cominciò a piangere. Il marito le si avvicinò allora amorevolmente dicendole che non aveva nulla da temere, e che con la vittoria di Monza, sulla quale aveva piena fiducia avrebbe chiuso la sua carriera di pilota. Purtroppo egli la chiuse davvero e per sempre. ...>>

ANNO XXX - 37

Giovedì 13 Settembre 1928

DIREZIONE ed AMMINISTRAZIONE
Via Zuicchi N. 14
Telefono 2261.

PREZZI D'ABBONAMENTO
Anno L. 12.50
All'Estero » 15.—
UN NUMERO CENT. 25

ESCE IL GIOVEDÌ

il Cittadino

Rivista di Monza e del Circondario

CONTO CORRENTE CON LA POSTA
Si fanno abbonamenti convenientissimi per la quarta pagina.
In terza pagina: Annuale, ritrattamenti (contabili) L. 1 per millimetro. - Milano L. 45.
Comunicati: prezzo a convenirsi.
Inserzioni economiche fino a 10 parole L. 7, ogni parola in più cent. 50. - Receptio presso Amministrazione del Giornale L. 3 in più.

La luttuosa funesta sciagura del Parco

Una voce cristiana

Tra i commenti comparsi sui giornali al domani della sciagura automobilistica di domenica ve ne furono di assolutamente inopportuni anche se aventi mire oneste. Sta il fatto che la coscienza del pubblico fu turbata come ne fu turbata la nostra.

Interprete autorevole di essa fu l'organo del Vaticano «L'Osservatore Romano», che così ne scrisse:

«Il terribile disastro si aggiunge alla ben triste catena delle disgrazie di cui, purtroppo, abbondano gli annali delle competizioni delle velocità. Ventidue bare si dischiudono per un luttuoso avvenimento dinnanzi al quale - per rispetto alle numerose vittime - non vogliamo oggi ripetere tutto il nostro orrore e quanto più volte abbiamo detto sulla inutilità fondamentale di certe contese.

La pietà per le vittime si impone. A ciò dovrebbe condurre il nobile e profondo sentimento di umana e spirituale commiserazione per la sciagura che getta su tutto tante famiglie, che è lutto universale della Nazione.

Purtroppo non sembra che genero le sia un così doveroso e spontaneo atto per i colpiti. Non pochi, infatti, di fronte alla disgrazia immane, si sono assunti l'infelicissimo compito di esaltare ciò che è irreali, antiumano, incivile, usando un frasario sterile e irriverente nel suo crudo cinismo.

No: queste non sono, non debbono essere le... sanguinanti conquiste del-

famiglie straziate; non attende nemmeno le inchieste per accorgersi dell'entità ammonitrice del disastro; chiede a Dio la pace eterna per i nuovi morti e per essi, questi cari a ogni cuore, non scrive le vanitose frasi di superuomini, ma offre la sua stessa anima nella preghiera fiduciosa ed ardente.

Questo, in attesa che domani non si ripetano le cause di tanto letali effetti, segue, oggi, alla inaudita sciagura e si impone come un'assoluta, innegabile esigenza dello spirito umano».

La tragica scena

Domenica trascorsa i cittadini monzesi assistettero all'arrivo delle grandi commitive, avviate all'autodromo, con abituale rassegnazione per il gran trambusto e per il frastuono delle macchine.

Gionata estiva malgrado la tradizione del mal tempo in periodo di corse; ore di spensieratezza soprattutto nella svariata ed elegante folla delle tribune, lungo il rettilineo che conosceva le più ardite velocità.

La sciagura

Fu verso il mezzogiorno che una smentosa visione di morte turbò la città, richiamando i cittadini nelle vie. Automobili e camion, annunciati dall'urlo continuato delle trombe, passarono rapide dirette verso il Civico Ospedale: con raccapriccio furono visti corpi maciullati, intrisi di sangue; feriti senza segni di vitalità; veri ammassi di carne dolente e dilaniata come da un mostruoso proiettile.

Testimoni della sciagura non sapremmo ridirli, tanto gravò fulminea sulla sgraziatissima folla che si greviava lungo il rettilineo. La macchina del corridore Materassi, mentre precedeva alla velocità di circa 200 Km. all'ora, nel tentativo, al 18 giro, di

La autorità cittadine, in quell'ora, diedero esempio di grande consapevolezza e del massimo senso di responsabilità.

Quanto fu possibile, fecero. I più importanti posti di soccorso erano scaglionati lungo il circuito, già solo un posto di medicazione inadatto certamente a ricevere così gravi feriti. Nessuno avrebbe potuto immaginare che davanti alle tribune, lungo il rettilineo, sarebbe avvenuta una simile sciagura.

Ci furono d'attorno infermieri e le sore; Don Adolfo Salvioni balzò sulla nostra macchina recando l'estrema benedizione ad anime che abbandonavano allora la tormentata veste di carne.

In «Bruma» s'allinearono 14 cadaveri, altri cinque seguirono i compagni dopo breve agonia, un pietosissimo lenzuolo fu steso sopra d'essi a celare lo strazio e le deturpazioni tremende. I feriti furono convenientemente distribuiti nei padiglioni.

E di noi ritorna, dopo una frenetica opera di soccorso, una più forte consapevolezza. Le nostre mani sono arrossate di sangue, ripulite e sgombrato come se questo riappiarsi di nuovo a testimoniare quanto abbiamo subito. Non mai la morte ci sembrò tanto sensibile e terrificante.

All'ospedale

Frattanto i medici si prodigavano, compiendo opera sempre difficile poiché, oltre le quasi comuni ferite ai

D'Arzago, Podestà di Milano, uscirono dai padiglioni.

Mentre le prime ombre avvolgevano l'Ospedale e con la sera il dolore più forte, più palese straziava i cuori, Monza allontanava da sé il gran modo spensierato per raccogliersi, amorosa sempre, pronta a vivere il dolore degli altri fatto suo, attorno ai feriti non ancora circondati dall'amorosa cura dei parenti.

Il cav. uff. Cesare Grassi, segretario politico del fascio monzese, accompagnato dal seniore Pastorini, ha visitato i feriti.

Don Adolfo Salvioni, parroco dell'Ospedale, assiste dopo aver benedetto ed impartita l'Eucarestia Unzione ai moribondi.

Le suore, le infermiere sollecite passano, ripassano; altre due vittime hanno raggiunto i compagni in «Bruma»; le abbiamo viste levare dai letti e trasportare fuori dalla sala, dopo aver chiusa la vita con una morte inconsapevole, solo pervasa dallo spasimo delle membra frantumate.

I morti

In noi rimane su ogni cosa più viva e terribilmente presente la visione della camera mortuaria: ventun cadaveri ricoperti, con un fiore ciascuno sopra il lenzuolo non più candido ormai.

Nell'angolo, il gruppo Sciesa ha collocato una grande corona di fiori, omaggio umano e delicato; Don Salvioni ha pregato ed il «De Profundis» con pietà è stato verseggiato lentamente anche dai presenti, sgomenti e prostrati.

Esimo ed oltre mezzanotte il Podestà di Monza coadiuvato dal Segretario Capo all'Assistenza Dott. Renzo

dimessi dall'Ospedale, e registrati soltanto quelli degenti a tutto ieri l'altro:

Luisi Perego, d'anni 13, figlio del cav. Paolo Perego, Podestà di Biassono — Brusati Giovanni di Giuseppe, d'anni 31, da Mortara — Giacomo Patuza di Eugenio, d'anni 24, residente a Milano, via Franc. Sforza, 5 — Doherty Dorothy (suddita americana) stabilita a Chiavazza — Vito Tragni fu Abbondio, d'anni 37, da Meda, via Indipendenza — Paolo Vignola di Giovanni, d'anni 26, da Milano, Via Castelvetro, 13 — Capatti Armando fu Ireneo, d'anni 22, da Milano, via Londonio, 11 — Merlino rag. Antonio di Giuseppe, d'anni 32, da Milano, Via Settala, 19 — Carlo Natale di Santo, d'anni 30, da Mortara — Franco Dolfini di Vittorio, d'anni 15, da Milano, via Gesù, 6.

La visita del Cardinale

Alle ore 10 di lunedì S. E. il Cardinale Eugenio Tosi è giunto all'Ospedale, accompagnato dai due segretari. Alla soglia l'incontrarono il Parroco Don Adolfo Salvioni, il Podestà ed il cav. uff. Cesare Grassi.

Ad ogni letto s'è soffermato ed è fiorito il dolce cristiano conforto del sacerdote di Dio, Padre consapevole. Voluti contusi si sono ricoperti di lagrime ed hanno attratto la mano del Cardinale per sfiorarla d'un bacio poiché tanto amorosamente l'aveva benedetti.

Quindi s'è diretto verso la camera mortuaria attraversando il giardino.

E' là, promessa di strazio. Sulla soglia, sedute, due donne si consumano in un dolore atroce; da poco hanno veduto i loro morti.

La morte è passata nei cuori di queste creature straziate, e l'ha

Il cittadino, a.30, n.37, giovedì 13 settembre 1928, p.1

<<Una voce cristiana

Tra i commenti comparsi sui giornali al domani della sciagura automobilistica di domenica ve ne furono di assolutamente inopportuni anche se aventi mire oneste. Sta il fatto che la coscienza del pubblico fu turbata come ne fu turbata la nostra. Interprete autorevole di essa fu l'organo del Vaticano <<L'Osservatore romano>>, che così ne scrisse

<<Il terribile disastro si aggiunge alla ben triste catena delle disgrazie di cui, purtroppo, abbondano gli annali delle competizioni della velocità. Ventidue bare si dischiudono per un luttuoso avvenimento dinnanzi al quale - per rispetto alle numerose vittime - non vogliamo oggi ripetere tutto il nostro orrore e quanto più volte abbiamo detto sulla inutilità fondamentale di certe contese. La pietà per le vittime si impone. A ciò dovrebbe condurre il nobile e profondo sentimento di umana e spirituale commiserazione per la sciagura che getta in lutto tante famiglie, che è lutto universale della nazione. Purtroppo non sembra che generale sia un così doveroso e spontaneo atto per i colpiti. Non pochi, infatti, difronte alla disgrazia immane si sono assunti l'infelicissimo compito di esaltare ciò che è irreali, antiumano, incivile, usando un frasario sterile e irriverente nel suo crudo cinismo. No: queste non sono, non debbono essere le sanguinanti

conquiste dello sport.

<<Non è - ha detto proprio ieri in un discorso l'on. Turati - il problema dell'educazione sportiva un problema di gusti o di capricci; è un problema di educazione nazionale. Questo non significa né degenerare né portare lo sport al di sopra di quello che il suo valore essenziale si tratta di contenerlo, moderarlo, regolarlo>>.

*Le velocità folli automobilistiche non dicono poi nulla. Se lo sport è una valorizzazione vera e vibrante della vita umana, qui assistiamo a un risultato che è assoluta antitesi di quel progresso. Qui man mano che gli indici del chilometraggio si fanno più alti, aumentano le disgrazie mortali. Ben altri potrebbero i mezzi - e ne esistono - per esaminare la validità di un motore, la resistenza, la bontà di una costruzione. ... Abbiamo troppo grande stima del nostro popolo per credere alla sua indifferenza. Ma se la corsa, in nome delle vite umane distrutte, fosse stata sospesa, come sembrava opportuno, la folla avrebbe, perché ricca di una civiltà che non muore, risposto ancora meglio che non la sua apparente impassibilità all'atteso e desiderato gesto. Quell'ordine che la pietà esige non è venuto: *majora premunt*; già il <<gran premio>> innanzi tutto: quello delle macchine perché la vita umana, che è mirabile dono di Dio, deve stare al di sotto degli stessi motori! Non così né questo pensa la Nazione. Essa, forte dei suoi ideali di cristiana civiltà, ammanta di pietà sentita e amorevole le giovani esistenze così orribilmente recise, Disdegna e disprezza le roboanti frasi sulla fatalità e sul destino; porta nel suo composto dolore, il più vivo conforto alle famiglie straziate.*

... >>

DOCUMENTO 5

Il secolo. La sera, giovedì 13 settembre 1928, p.2

<<Le cause dell'incidente di Materassi secondo il tecnico francese Faroux

Il brillante tecnico del parigino *Auto* commenta con obiettività nel suo giornale i recenti gravi incidenti verificatesi all'autodromo di Monza e sul circuito di Boulogne, meno gravi in quest'ultima località solo perché il pubblico era molto scarso. Faroux comincia col discutere le possibilità del contatto fra la vettura di Materassi e quella di Foresti perché è sua opinione che se ciò fosse avvenuto, come è stato pubblicato, o l'urto sarebbe stato insignificante o il primo scarto sarebbe stato verso destra e non a sinistra come avvenne.

<< Ma vi è un'altra cosa - continua Faroux -. Dal punto in cui Materassi ha cominciato ad abbandonare la linea retta fino al suo arrivo al ciglio della pista la traiettoria è continua e regolare. Infine Vincenzo Florio che ha il diritto di dare un giudizio, dichiara ad un altro confratello che sul percorso fatale la traccia di una ruota nettamente marcata prova l'improvvisa immobilizzazione di questa ruota. Ed ecco ciò che esclude formalmente l'ipotesi della rottura di un organo di direzione.

<<In ragione di fatti di cui siamo certi, non restano che due spiegazioni possibili: o il freno anteriore sinistro si è bloccato o il cuscinetto a sfere del fusello anteriore sinistro si è rotto. L'esame degli organi della vettura di Materassi permetterà di emettere una opinione definitiva.

<<Contro il bloccaggio improvviso di una ruota direttrice il conduttore è assolutamente senza difesa. Nelle velocità turistiche, egli può azionando energicamente il volante di direzione, mantenere la vettura nella sua linea, ma a duecento km all'ora a 55 metri al secondo questo controllo è inoperante, senza contare che dall'inizio della deviazione all'arrivo nel parterre è corso meno di un secondo.

<<Pensate alla lentezza relativa dei nostri riflessi e concludete che a tale velocità uno scarto, anche minimo, è sempre fatale.

...>>

DOCUMENTO 6

Corriere della sera, a.53, n.218, giovedì 13 settembre 1928, p.5

<<L'on. Turati ordina un'inchiesta sul disastro di Monza

L'on. Turati ha dato incarico telegrafico al senatore Crespi, presidente del R. Automobile Club d'Italia, di esperire un'inchiesta sulla catastrofe all'infuori di quella condotta dall'autorità giudiziaria. Ci consta che il sen. Crespi ha incaricato di tale inchiesta l'ing. Gino galli, commissario tecnico di corse dello stesso R.A.C.I. il quale oggi stesso inizierà i rilievi e gli accertamenti del caso. Dal canto suo il perito prof. Lo Presti, il quale ha fotografato l'automobile da tutti i lati prendendo anche importanti rilievi topometrici, spera di poter prendere rapidamente le sue conclusioni, che sono di capitale importanza al fine di stabilire le responsabilità del disastro. Il perito esaminando il profondo solco lasciato dalla macchina sulla pista dell'Autodromo, avrebbe constatato che prima di proiettarsi verso le tribune, deviando a sinistra, l'automobile avrebbe subito un brusco arresto, non altrimenti spiegabile che con una fulminea frenata del corridore. Le tracce della fermata stessa sarebbero ancora ben visibili sul terreno della pista. L'esame dei vari organi dell'automobile dovrà ora confermare la supposizione. Se verrà accertato che Materassi u veramente costretto a frenare di colpo in piena corsa la sua macchina, bisognerà poi cercare le possibili ragioni. Ad una osservazione superficiale, l'automobile tragica non presenta avarie molto gravi. Il radiatore appare ammaccato in più punti, e ammaccature si notano pure in alcune parti della carrozzeria, mentre i parafanghi sono piegati. Ma, esaminando più attentamente la macchina, si riscontrano per altro i danni che ha riportato la copertura del carter e si vede che la lamiera, specie nella parte posteriore dell'automobile, è schiacciata e foracchiata. Particolare macabro: appiccicato alla ruota dello sterzo è rimasto un pezzo del panciotto di lana che l'infelice corridore indossava e che si è staccato quando Materassi, strappato violentemente dal suo posto è stato proiettato in aria. Anche le macchine dei corridori Maserati e Foresti sono sempre sotto sequestro, in attesa delle decisioni del perito tecnico, Questa mattina nella chiesa del Civico Ospedale Umberto I di Monza è stata celebrata una messa funebre a suffragio del piccolo Luigi Perego la cui salma è stata poi trasportata a Biassono dove oggi si svolgeranno i funerali.

...>>.

Corriere della sera, a.53, n.219, venerdì 14 settembre 1928 p.5

<<Il racconto di un automobilista

...Uno dei feriti, il negoziante in automobili Carlo Natale, di Mortara... ha potuto precisare ai magistrati che l'hanno interrogato più volte come, secondo quanto egli stesso avrebbe visto, si sarebbe determinato il fatale incidente... egli fu anche per parecchio tempo corridore professionista e partecipò a diverse gare. ... Il Natale seguiva attentamente la corsa: in una mano teneva uno specchio e nell'altra un cronometro di precisione con cui calcolava i tempi. Egli afferma, - e va lasciata a lui tutta la responsabilità dell'affermazione - di aver visto nettamente che la macchina di Materassi, spinta a velocità superiore di quella di Foresti, raggiunse la prima e cercò di sorpassarla. Materassi, che guidava con perfetta sicurezza ha deviato verso sinistra; il Natale non sa dire a questo punto se fu perché il corridore sbagliò di qualche millimetro il calcolo della distanza oppure se fu per un sobbalzo della sua macchina o di quella di Foresti dovuto al terreno irregolare della pista; il fatto si è che il mozzo della ruota anteriore della automobile di Materassi sfiorò visibilmente il mozzo della ruota posteriore sinistra dell'automobile di Foresti, il quale Foresti per altro, - assicura sempre il Natale - non s'accorse di nulla e continuò senza voltarsi la sua corsa, nonostante il leggero sobbalzo che fece la sua macchina. Il Natale vide il rosso bolide piombargli addosso e si ritenne perduto. Ebbe tuttavia la presenza di spirito di gettarsi a terra e a ciò deve la sua salvezza.

...>>

CORRIERE DI MONZA

Settimanale degli interessi monzesi e della Regione Brianca

PREZZO D'ABBONAMENTO	Italia	Estero
Anno	L. 15,00	L. 45,00
Semestre	10,00	30,00

Abbonamento sostenitore L. 100, — Speciale L. 50

C. C. con la posta Centesimi 25 la copia Esce il Sabato

REDAZIONE, AMMINISTRAZIONE E UFFICIO DI PUBBLICITÀ
MONZA - Via Mepelli, 1 - Telef. 9-40 - MONZA

PREZZI DELLE INSEZIONI per millimetro di linea su base di un colonna. Commerciale 0,75 al millimetro - Economico L. 0,50, minimo L. 10,00. Foto di stampa - giornale L. 1,00 al millimetro - ai Soci del 10% per inserzioni ripetute. - Tassa sulla pubblicità dell'1,20% a carico dell'insertista. - Avvisi finanziari - prezzi a discrezione

L'Amministrazione del Corriere, si riserva il diritto di rifiutare quegli ordini che a suo giudizio manifestano l'inesattezza di un post. accettare.

Dopo la tremenda sciagura abbattutasi sul nostro "Autodromo,"

Venendo noi ultimi in ordine di tempo nella narrazione della tragica scena verificatasi domenica all'Autodromo del R. Parco non ci indugeremo a lungo nella descrizione della terribile disgrazia che fu minacciosamente sanguigno il terreno adiacente al rettilineo precipitante la tribuna delle Autorità, e che col numero saliente dei morti e dei feriti tanto turbò l'animo della nazione ed ebbe sì larga eco anche all'estero. Più che narrazione di particolari, ormai noti a tutti i cittadini, vorremmo trarne qualche rilievo còlto dalla considerazione di persone assennate e di riflessioni nostre modeste.

La nostra Città non ebbe mai un soverchio entusiasmo per l'autodromo sia perché vide decurtato il bellissimo suo Parco al quale tiene in modo sensibile, sia perché sbollito il breve entusiasmo dei primi anni ché le gare costituivano una novità, subentrò la matura riflessione sulla pratica utilità di queste gare che ogni anno uolevano qualche vittima.

Quest'anno sono molte, troppe le vittime. A proposito delle quali facciamo nostre le sagge osservazioni che Lorenzo Gigli faceva or sono pochi giorni in un giornale del Piemonte.

Si pagano a caro prezzo, sulle piste tramutate in campi di strage, le affermazioni del virtuosissimo sportivo che si è venuto sostituendo alle grandi competizioni industriali e tecniche del passato. Lo interesse delle folle per queste sagge delle paradossali velocità è determinato in parte, sarebbe inutile nasconderselo, da attese di emozioni drammatiche che non sono nobilitate da nessuna passione sportiva. Per rendersene conto (il fatto si ripete tutti gli anni), bastava

ad incidenti di gravità e portata incommensurabili. E per ciò stesso dimostra che in fatto di protezione del pubblico c'è tutto da rifare.

Si devono abolire i *parterres*, raddoppiare le opere difensive, intensificare la vigilanza, addossare alle tribune apposti recinti per la folla che segue in piedi la corsa? E' quanto concluderanno le indagini dei due tecnici. I quali, appena avvenuta la sciagura hanno cominciato a prospettare e a discutere le diverse soluzioni nello stesso interesse dello sport automobilistico, che tanto fascino esercita ancora sulle folle, come lo provano le migliaia di spettatori accorsi al parco domenica d'ogni parte d'Italia.

A noi basta aver posto il problema: i suoi termini sono così eloquentemente gravi da giustificare tutte le apprensioni e di conseguenza la necessità di affrontarlo con la sollecitudine e l'energia che sono nello stile del nostro tempo realizzatore.

Questo per quanto riflette la protezione degli spettatori; protezione che le Autorità dopo la dolorosa esperienza vorranno adattare studiando i rimedi opportuni.

Ci piace però quale osservazione contingente riportare qui un brano dell'*Osservatore Romano* che commentò con parole severe la condotta di alcuni — e non pochi — dopo la tragica sciagura di domenica.

«Il terribile disastro si aggiunge alla ben triste catena delle disgrazie, di cui, purtroppo, abbon-

vrebbe, perché ricca di una civiltà che non muore, risposto ancora meglio che con le sue apprensioni impassibili, all'atteso e desiderato gesto.

Quell'ordine che la pietà esigeva

L'inizio della corsa

La grande manifestazione sportiva svoltasi domenica scorsa all'Autodromo di Monza, mentre prometteva di allietare ed interessare l'immensa folla intervenuta da ogni parte d'Italia ed anche dall'estero, pur essendosi svolta con un interessante duello fra i corridori, si è chiusa con un episodio così tragico ed imprevisto, che non solo i presenti, ma il mondo intero ne sono rimasti fortemente scossi ed addolorati. Così Monza, che aveva atteso con ansia sportiva la soluzione della grande competizione dei motori, vi aveva ricevuto lietamente dapprima le squadre degli assi del volante e poi gli innumerevoli spettatori portatisi qui fin dalla sera precedente, è stata funestata di un nuovo e grande flagello a breve distanza dal tremendo nubitrifoglio che aveva fatto vestire le gramaglie a decine dei suoi figli operosi.

La mattinata di domenica centinaia d'automobili erano giunte a Monza da ogni dove, lunghe file di carrozze tramviarie avevano ingombrato le diverse linee convergenti nella nostra città e migliaia di persone vi erano scese e si erano avviate all'Autodromo per assistere al Gran premio d'Europa. Il tempo era splendido, il cielo magnificamente terso, il sole brillava sulla estesa e magnifica pista e nelle tribune...

non è venuto: *majora premunt*; gli il "gran premio" innanzi tutto: quello delle macchine, perché la vita umana, che è mirabile dono di Dio, deve stare al di sotto degli stessi motori!

re, per la quale mai l'interesse della numerosissima folla accorsa era apparso più vivo.

La sciagura

Erano le 11,30 quando, sul rettilineo che fronteggia le tribune, Materassi, lanciata la sua "Talbot" ad una velocità di 200 km. all'ora stava per sorpassare Foresti: improvvisamente si è vista la macchina di Materassi sbandarsi in modo impressionante, subito dopo portarsi fuori pista passando il fossato. Nell'urto contro il ciglio del fossato stesso si è impennata sollevandosi di alcuni metri dal suolo, mentre il pilota, scalzato fuori, ricadeva in mezzo al pubblico.

L'automobile si è sollevata ancora, ha rotolato su se stessa e si è infine rovesciata colpendo in pieno numerose persone che si trovavano presso il recinto della pista. Questa l'impressione da noi riportata, stando spettatori sulle tribune. D'altra parte la visione così fulminea della macchina sbandata e l'immediata impressione del disastro riportata dalla nostra mente e dai nostri occhi alla vista dei fuggi fuggi della folla e dei disgraziati rimasti vittime innocenti dell'improvviso incidente, possono averci fatto vedere diversamente da quello che fu la realtà vera-

ganizzazione, di capacità, di disciplina e di abnegazione. Di ciò va detto lode oltre che ai singoli militi anche e massimamente al loro Capo il Comandante Dalla Croce, che con amore e passione ha saputo portare la sua Associazione Volontaria all'altezza di altre consorelle. Ci piace anche ricordare che nel primo momento di panico, e mentre si provvedeva a trasportare le vittime, il dottor Luigi Beretta di Carate Brianza, che si trovava al Circolo come semplice spettatore, fu di grande ausilio ai militi della Croce Verde, e prestò l'opera sua spontanea e con amore a tutti i disgraziati colpiti dalla sciagura. Mercoledì sua si poterono apprestare le prime cure ai feriti e lenire le pene ai moribondi negli ultimi istanti della loro vita. Il Capitano Allieri dell'8. Fanteria ed il tenente Magnaghi del RR. Carabinieri di Monza furono i primi a soccorrere i feriti, e trasportarono essi stessi insieme ad altri con barelle improvvisate il corpo del povero Materassi estratto di sotto la macchina e quello di altri morti e di altri feriti.

La notizia del disastro si conobbe nella nostra città verso mezzogiorno, quando cioè le prime autolettighe cominciarono a giungere al nostro nosocomio e le prime vetture private trasportavano gli spettatori fuggiti dall'Autodromo in preda ad orrore e spavento. Più tardi la radio installata in diverse case confermava la notizia stessa con particolari minuti e nomi di morti. Con grande raccapriccio furono visti passare camion scoperti su cui erano caricati corpi esanimi e maciullati, persone sanguinanti e fasciate alla meglio, gente dolente presa da choc nervosi; e fu subito un accorrere di mondo

Le vittime

Ecco l'elenco delle vittime: Emilio Materassi di Francesco, d'anni 34, da Borgo S. Lorenzo (Firenze) — Ercolo Birilli di Antonio, d'anni 28, da Nibbolla (Novara) — Mario Beltrami di Primo, d'anni 24, meccanico, nato a Ferrara e residente a Milano, via Lambertenghi, 14 — Eirlich Teresia maritata Merino, d'anni 29 stabilita a Milano, via Seltala, 19 — Zanoni Luigi di Romeo, d'anni 28 commerciante di Bergamo — Nessi Luigi, d'anni 24 e Nessi Mario, d'anni 25, di Giuseppe, fratelli, residenti a Bergamo in Piazza Pubblica, commercianti — Giovanni Vaccari di Armando, d'anni 30, da Schivenoglia — Giovanni Lenzi di Candido, d'anni 26, da Piovara (Alessandria), vicebrigadiere di Finanza in servizio — Aldo Pestalozzi di Annibale, d'anni 25, residente a Milano, via Manzoni, 14 — Filotti Enrico di Cesare, d'anni 22, meccanico dentista, domiciliato a Milano — Nava Felice di Pietro, d'anni 24, commerciante bergamasco — Mario Nobile di Felice, d'anni 36, negoziante in fermentazione di Gorgonzola — Mauro Broletti di Pietro, d'anni 23, residente a Bergamo, via Milano, 2 — Mario Galbati fu Francesco, d'anni 36, elettrotecnico, da Domodossola — Ida Carvili di Oreste, d'anni 28, impiegata, dimorante a Milano, via Spontini, 3 — Giuseppe Mona di Oreste, d'anni 22, perito edile, stabilito a Varese in corso Roma, 21 — Emilio Sioli fu Giuseppe, d'anni 31, da Paderno Dugnano — Antonio Ormanoglu di Giorgio, d'anni 27, studente (suddito greco), residente a Milano presso suo zio in via Principe Amedeo, 1 — Francesco Villani fu

Corriere di Monza, a.9, sabato 15 settembre 1928, p.1

Il Giornale di Monza

M. APPARISIO: fondatore

Anno IV - N. 39 - 15 Settembre 1928 - Anno VI E. F.

Direttore: A. FRESCURA

Prezzo delle inserzioni:

Per un millimetro di altezza su di una colonna L. 0,25 al millimetro - Avvisi econ. e com. L. 2 per riga - Fascetti L. 1 per millimetro - Commercianti: prezzo a convenire. COUTO CORRENTE POSTALE

Abbonamento annuo L. 14 - Un numero separato cent. 25

Gli abbonamenti si ricevono presso l'Amministrazione: Via Manzoni, 30 e «AL RINNOVAMENTO» Via Carlo Alberto e Via Italia

Redazione e Amministrazione:

MONZA - Via Manzoni, 30 - Tel. N. 832 - MONZA
Telegrammi: GIORNALE MONZA

La sciagura all'Autodromo

La cronaca dei giornali quotidiani ha già esaurito ogni particolare sul tragico evento che ha portato così larga strage fra gli spettatori accorsi domenica scorsa all'autodromo, perché si passò, a distanza di una settimana, a tingere anche un solo tardivo commento.

D'altronde questa non è l'ora più opportuna. Opporre ci sembrano adesso solo le parole con le quali il Segretario Politico del Fascio di Monza chiudeva il suo commosso saluto alle vittime:

«Anche questi morti ci ammoniscono che le vittorie vero sono sempre cruenti. Epperò, dopo aver pietati i congiurati nel commosso saluto, con saldo cuore noi li leviamo più alto ancora».

La morte del figlio del Podestà di Biassono

Marcellino scorse, verso le 23,30, è morto all'ospedale Umberto I. dove era ricoverato subito dopo la sciagura, il piccolo Luigi, di anni tredici, figlio dell'ultima camera carsa.

Poelo Perago podestà di Biassono, gravemente ferito domenica scorsa all'autodromo nel fatale incidente, che costò ben ventidue vittime.

Da tre giorni, il piccolo Luigi lotta con la morte, alla quale lo affaticano cure del nostro ospedale, rivedendo il pallido volto del suo giovinetto, che rannicchiato, nelle atroci sofferenze nella carne straziata, aveva avuto un lamore, e nelle invoca la madre ammore più con la sguardo che con la voce. Ma cosa poteva essere tanto male il solo uncinato amore di una madre?

Primo di morire, il piccolo Luigi volle ricevere i conforti religiosi. Poi, chinando gli occhi, parve assopirsi: e le labbra sbiancate mormoravano ancora il dolcissimo nome di

100 mila lire del Governo/Venti quintali di uva per i danneggiati dal nubifragio consumati quotidianamente

tutte le nostre invocazioni. Spira così, sorretto da una forza che era più forte della sua giovane vita.

Giovedì mattina, nella chiesa dell'ospedale, venne celebrata una Messa di suffragio, presenziata i familiari, amici ed estimatori dello sventurato genitore, nonché le autorità politiche e religiose di Monza e di Biassono.

Dei funerali, seguiti nel pomeriggio a Biassono, diamo relazione nella cronaca locale.

Al cimitero car. Paolo Perago, alla sua fedele, leonessa compagna con decorato capitano nel suo affetto di madre, il Giorno di Monza invia devoto, affettuoso condogliame, vizio del dolore di tutta la cittadinanza monzese, che largamente estima il valeroso camerata.

Lo stato del ferito continua a migliorare: il solo Renato Giovanni resta ancora qualche preoccupazione.

Lo stato dei feriti
I feriti ricoverati al nostro ospedale sono ormai solamente otto: gli altri hanno lasciato Monza, essendo in condizioni di essere trasportati alle loro case.

Lo stato del ferito continua a migliorare: il solo Renato Giovanni resta ancora qualche preoccupazione.

Gratitudine
Dopo le ampie relazioni date dai giornali quotidiani, nei quali la sollecita opera delle autorità, dei funzionari e dei sanitari ha avuto il giusto rilievo, sarebbe tardiva non sulla la dolorosa cronaca, ma anche ogni elogio: l'opera del Segretario del Fascio car. uff. Cesare Grassi e del Podestà Cesare Vigini, che poterono così larga assistenza alle vittime deludenti e ai famigliari, è stata di esempio a tutti.

Con lettere motivate, il Podestà ha voluto manifestare il suo elogio: ai funzionari del Comune, Polizia Urbana, servizi finanziari, Don-pieri, Assistenza Pubblica ed Economica; al Podestà della Composizione di Carità car. Tagliabue, al segretario dott. Luciani, nonché a tutto il personale sanitario, parroco, infermiere ecc. e al Comando della S. S. S. S. N. anche per la Coorte Avanzata.

Il Podestà ha inoltre telegrafato alle altre autorità intervenute ai funerali, per ringraziare per la loro opera di cordato e di assistenza; nonché ai Podestà delle città alle quali rappresentavano le diverse vittime, per essere rappresentati ai singoli funerali.

Per conto nostro, sentiamo il dovere di non dimenticare l'opera veramente esemplare prestata dal Segretario Politico del Fascio car. uff. Cesare Grassi, il quale per giorni e notti non si è risparmiato, vegliando e assistendo il ferito, confortandolo i parmi delle vittime, per mandare lunghe ore all'ospedale, anche perché non si verificassero eventuali infortunati incidenti, come gli avvenne qualche anno fa, da parte dei paranti dei colpiti da un luttuoso avvenimento.

FASCIO di COMBATTIMENTO di MONZA

Tutti i Fiduciari politici e i Presidenti dei Circoli operai sono invitati a una riunione che avrà luogo martedì 18 corr. alle ore 21 precise, presso la sede dei Sindacati (Piazzetta Corridori, 6) per comunicazioni varie.

55 qli. di frumento per ettaro

La Commissione giudicatrice del secondo «Concorso per le più elevate produzioni frumentarie» indetto dalla Cassa di risparmio delle provincie lombarde, ha presentato alla Amministrazione della Cassa, che le ha approvato, le seguenti proposte di assegnazione di premi agli agricoltori partecipanti al concorso.

1.° premio: L. 100.000, al signor Zanotti Carlo di Bagnolo Mella (Brescia) con una produzione di quintali 54,97 per ettaro, su ett. 5,16; 2.° premio: L. 30.000, al sign. Venier fratelli di Barbata (Bergamo) con una produzione di quintali 51,05 per ettaro su ett. 6,15; 3.° premio: Lire 30.000, al sig. Zamboni Fausto di Poncarale (Brescia) con una produzione di quintali 50,22 per ettaro, su ett. 5,67.

Seguono: Medaglia d'oro di primo grado a dodici concorrenti che hanno ottenuto produzioni variabili da 50 a 45 quintali per ettaro; medaglia d'oro di secondo grado a 23 agricoltori che hanno ottenuto produzioni variabili da 45 a 40 quintali per ettaro; diplomi a 22 concorrenti che hanno ottenuto produzioni variabili da 40 a 35 quintali per ettaro.

I tre primi premi sono stati vinti con produzioni ottenute con la varietà di frumento precoce «Villa Gloria».

Il presidente della Cassa S. E. De Capitani, nel dare comunicazione dei risultati del Concorso al Capo del Governo, ha manifestato la speranza che i concorrenti possano avere l'onore di ricevere i premi dalle mani del Duce.

I «Lupi», in pellegrinaggio a Roma
I Lupi (Rederi Brigata Toscana 77-78, regg. Fanteria) che si recarono a Roma in pellegrinaggio alle Terme del Milite Igneo e Mercuriale il 21, 22, 23 Settembre scorso - mossi dalla LL. EE. Truppe e Carrozze. Le iscrizioni si chiuderanno la sera del 28 Settembre.

Per le informazioni e le adesioni rivolgersi al sig. Gattori Gino, Via Palermo n. 6, Milano (Telefono n. 65289).

Monza che scompare
Palazzo del Littorio a Teatro Civico

Un "trust", a Monza?

Nei diversi ambienti cittadini, in alto e in basso, e si capisce con vario tono e vario parere, si discute animatamente di un progetto che, auspice uno dei re della finanza italiana, tenderebbe al concentramento di una delle maggiori industrie locali, che già fa vanito della nostra Monza, di cui fa risuonare onorevolmente il nome non soltanto in Italia, ma su tutti i principali mercati del mondo.

Questo progetto — chiamandolo pure «trust» — è oggetto di vivissimi attacchi e di altrettanto convincenti difese.

Non sono mancati anche amici e non amici nostri, che ci hanno invitato a parlare sull'argomento, o, addirittura, ci hanno mandato lettere e tradotti intonati nel modo più variato. Se iniziamo la pubblicazione del suddetto materiale, la discussione apparirebbe subito, quel che non deve e non dovrà essere, e cioè agghiacciata, confusa, contraddittoria.

Per questo, mentre dichiariamo che il nostro giornale non può e non deve disinteressarsi della cosa, dobbiamo avvertire che prossimamente tale delicato problema sarà oggetto da parte nostra di un cenno e di un equidistante esame, sia nei riflessi dell'interesse dell'industria, sia nei riguardi della giusta tutela dei lavoratori, sia per tutto quanto, direttamente o indirettamente, rappresenta una delle essenziali ragioni di vita e di benessere del commercio cittadino.

F. per oggi, basta.

La IV Esposizione delle Arti Decorative alla Villa Reale di Monza

Le tre prove del 1923, del 1925 e del 1927 hanno pienamente dimostrato l'efficacia dell'esposizione di Monza nell'elevare il concetto e nel migliorare la tecnica delle nostre arti decorative e industriali. Essa infatti ha consacrato il valore di alcuni artisti e affermato il buon successo di alcune intraprese industriali, che altrimenti non avrebbero trovato così largo consenso di fama né tanta corale adesione di clienti; e, quel che più conta, ha dato ai nostri prodotti italiani l'occasione e il modo di affermarsi in sé e far riconoscere agli altri, nel diretto confronto con i prodotti stranieri, un loro schietto e originale carattere.

Quanti si interessano per ragioni pratiche o ideali alle arti applicate

ta in sezioni (vetri, ceramiche, metalli, tessuti, ecc.); 2) una serie di stanze e sale arredate in modo adatto ai bisogni e ai costumi d'oggi; 3) le mostre delle nazioni straniere; 4) le mostre dei pezzi unici ed eccezionali, dei progetti e modelli d'arte non ancora riprodotti industrialmente, delle esperienze tecniche ed artistiche più recenti, dei migliori lavori eseguiti nei nostri istituti e nelle nostre scuole d'arte; 5) qualche sceltissima mostra retrospettiva, che presenti ai produttori moderni italiani e stranieri i risultati tecnici e artistici più cospicui raggiunti nel passato dalle arti decorative italiane.

Vetri, ceramiche, marmi, bronzi, orfebrici, tessuti, ricami, ecc., tutte le

Corriere della sera, a.53, n.224, giovedì 20 settembre 1928, p.5

«Il disastro di Monza. I funerali dell'ultima vittima

Oggi avranno luogo a Mortara i funerali del commerciante Giovanni Brusati, di 31 anni, da Mortara, la ventitreesima vittima del tragico incidente all'autodromo di Monza...

Intorno all'accertamento delle eventuali responsabilità della catastrofe, l'ing. Domenico Pastorello fa queste notevoli osservazioni: Fra i vari punti di rilievo ve ne è uno assai poco studiato in Italia, e cioè la maggior o minore capacità del conducente a reagire ad uno stimolo esterno. E poiché cause fortuite ve ne sono sempre fuori programma, va da sé la impossibilità di evitare catastrofi del genere con eguali velocità ed eguali tempi di reazione.

Le velocità tendono ad aumentare... bisognerebbe che i tempi di reazione diminuissero in proporzione.

...>>



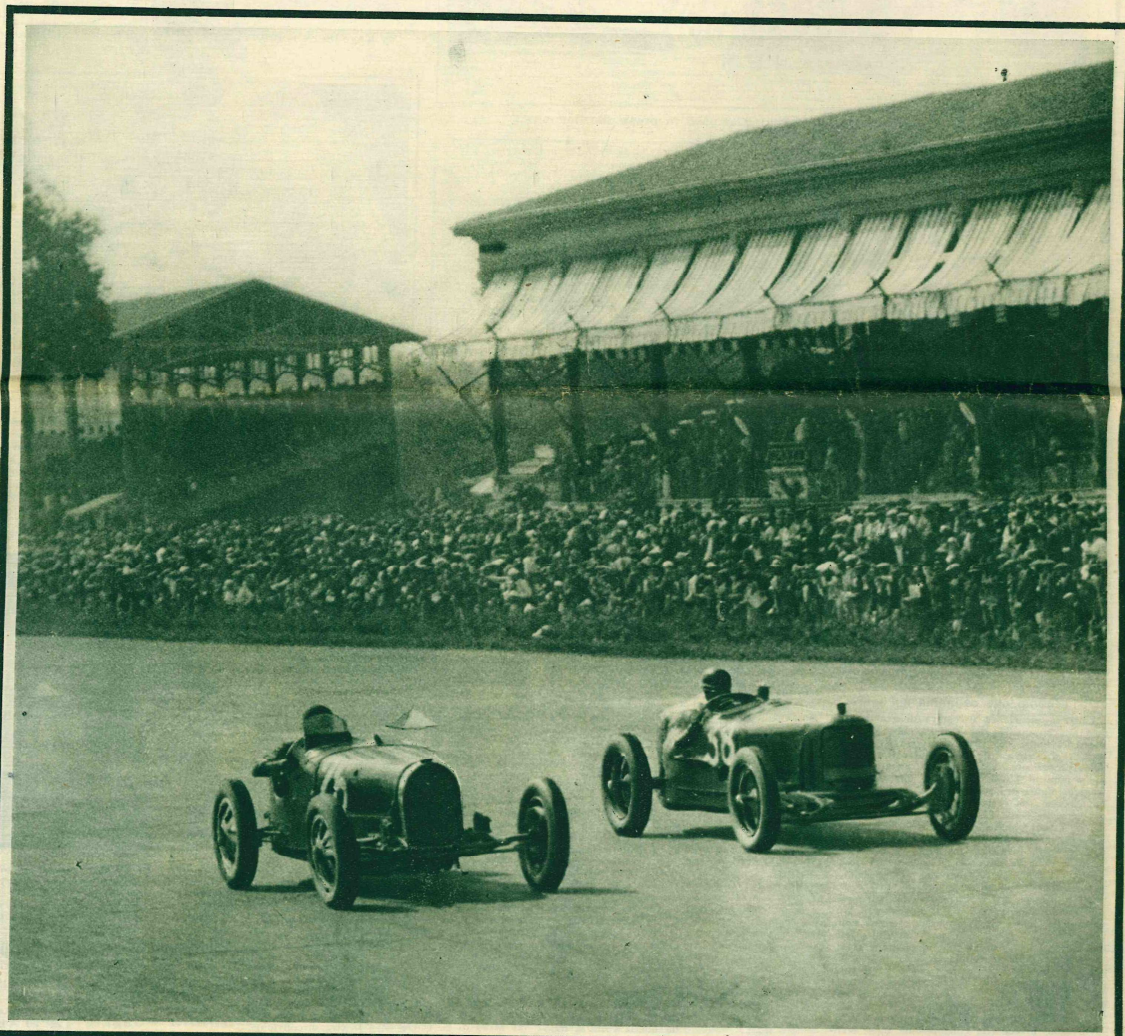
Il secolo illustrato, a.17, n.38, 15-22 settembre 1928, p.1

Nel fotomontaggio in copertina E. Materassi; il passaggio di due concorrenti al 17° giro; la tribuna d'onore pochi istanti prima dell'incidente; l'auto n. 18 di E. Materassi dopo l'incidente-

Tutti gli Sports

Settimanale :: Anno V., N. 38 :: Cent. 40

NAPOLI, 16-23 Settembre :: 1928 (VI)



*Il VI Gran Premio automobilistico d'Europa vinto da Chiron a tempo da record (km. 159.898) sulla pista dell'autodromo di Monza
Un momento decisivo della gara: Varzi sulla gloriosa "Alfa Romeo" dopo aver tallonato i fuggitivi Williams e Brillit Peri, passa in tromba Nuvolari (n. 26)
e si porta al comando della gara al 15° giro, proprio davanti alla terza tribuna, che doveva esser poco dopo teatro della fatale tragedia*

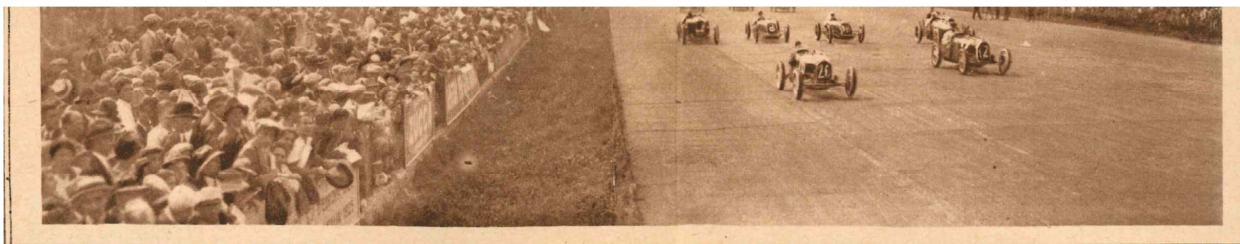
Tutti gli sports, a.5, n. 38, 16-23 settembre 1928, p.1

15° giro, Varzi su Alfa Romeo n. 28 sorpassa Nuvolari n. 26 su Bugatti; alle spalle la tribuna d'onore e il *parterre* affollato di spettatori su cui piomberà al 17° giro l'auto di Materassi impegnata in una manovra simile a quella di Varzi



La domenica sportiva, settimanale illustrato de la Gazzetta dello Sport, a.15,
n.38, 16.09.1928, p.1

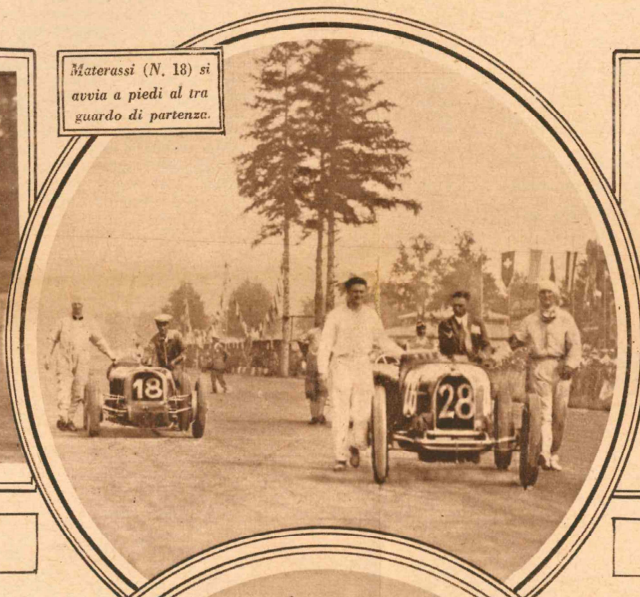
passaggio in parabolica delle prime quattro vetture: n. 12 William Grover-
Williams, in quarta posizione, in corrispondenza del doppio palo bianco,
Materassi n.18



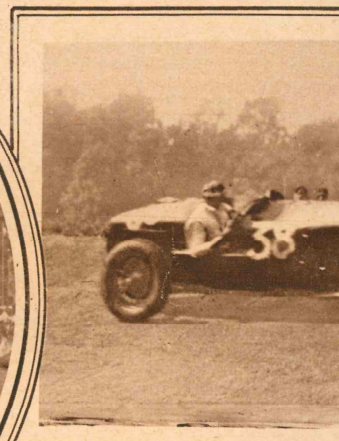
Al segnale del via dato da S. E. l'on. Giunta. La partenza delle vetture. È in testa Nuvolari (26) con a lato Williams (12). Seguono le macchine di Borzacchini (2), di Materassi (18), di Brilli Peri (8), di Varzi (33).



Materassi (N. 18) si avvia a piedi al traguardo di partenza.



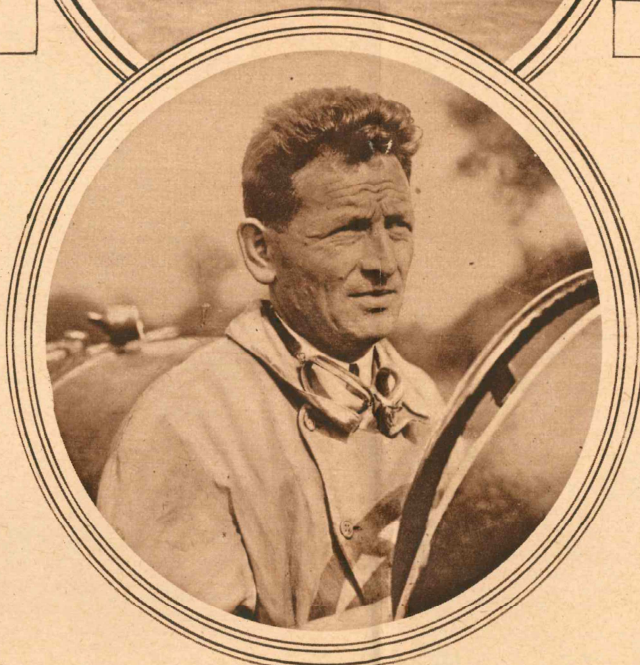
ti al volante della «sua» macchina.



L'Alfa Romeo di Varzi in piena vel

Emilio Materassi era giunto ai fastigi della carriera di corridore automobilista. Infatti lo scorso anno si era aggiudicato il più ambito alloro: il titolo di Campione italiano, a traverso una serie di prove meravigliose.

Dopo la scomparsa di Ascari e di Bordino, Materassi poteva ben dirsi il nostro pilota più audace. All'ardimento il forte campione toscano accoppiava una perizia tecnica ed una conoscenza del mezzo meccanico col quale scendeva in gara, veramente portentose. Le macchine venivano quasi sempre da lui approntate e adattate secondo le esigenze delle varie prove. Materassi usciva dalla schiera dei gentlemen che ha dato all'Italia tanti campioni valorosi. L'industriale e il rappresentante di Case automobilistiche italiane, a Firenze, volle scendere



Emilio Materassi, il Campione scomparso.

nel campo delle aperte competizioni. Le sue vittorie sono numerosissime, ottenute sempre in grande stile. Materassi era favorevolmente conosciuto e apprezzato all'estero e particolarmente in Francia. La sua tragica fine desta il compianto generale. Lo sport perde uno dei suoi uomini migliori.

Il fiorentino era audacissimo tra gli audaci, a volte anche temerario; corridore d'impeto, generosissimo, capace di tutti gli ardimenti. Apparteneva alla schiera esigua dei Bordino, degli Ascari — uomini dalle portentose velocità — anziché a quella dei tattici veloci come Felice Nazzaro e il Conte Giulio Masetti. Salutiamo il caduto valoroso e sfortunato.

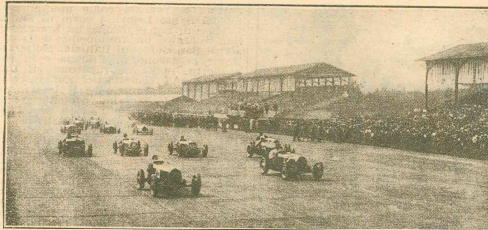
Nel suo nome glorioso, l'automobilismo italiano prenderà le immaneabili rivincite.

La domenica sportiva, a.30, n.-39, 23 settembre 1928, p.8
nel doppio tondo Materassi si avvia con la sua vettura n. 18 alla linea di partenza

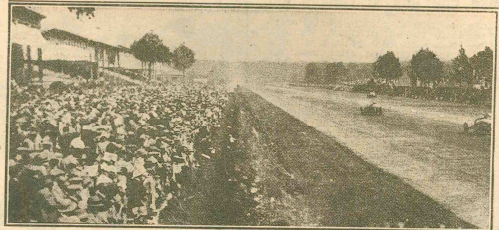
dietro la Bugatti di Pierre Blaque Belair, n. 28; nell'altro tondo il pilota alla guida della sua vettura

DOCUMENTO 14

IL VI° GRAN PREMIO D'EUROPA A MONZA



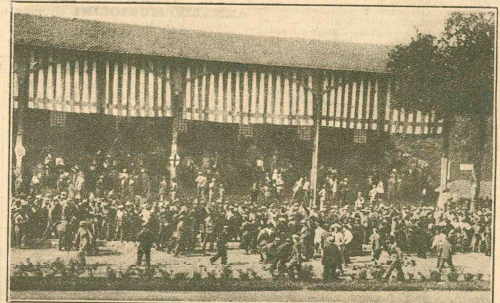
Le macchine hanno preso il « via ».



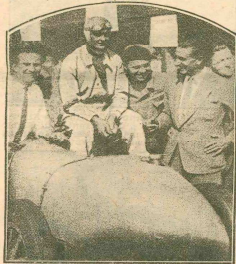
In piena corsa sul rettilineo prospiciente le tribune.



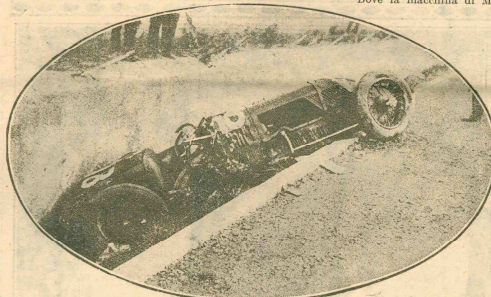
Nell'affollata tribuna d'onore.



Dove la macchina di Materassi si abbatte sulla foia.



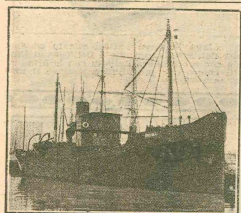
Il campione francese Chiron, che, su macchina Bugatti, ha vinto il VI Gran Premio d'Europa con « record » dei 600 Km. in 3,45'8''/9 (media oraria Km. 159,898).



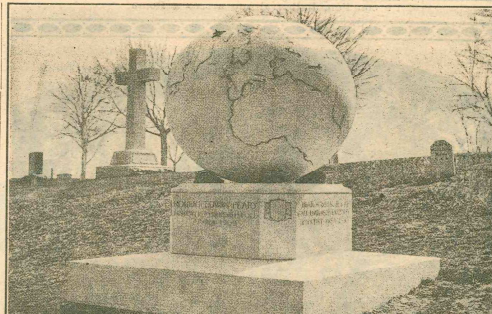
La macchina di Materassi rimbalzata nella trincea dopo il tragico investimento.



Emilio Materassi, rimasto vittima di un tragico accidente. Nato nel 1893 a Borgo San Lorenzo (Firenze) era un abilissimo audace e un appassionato meccanico; aveva al proprio attivo numerose vittorie nelle competizioni automobilistiche nazionali attraverso alle quali aveva conquistato il titolo di Campione d'Italia. Nel 1927 aveva anche vinto il classico Gran Premio di San Sebastiano, in Spagna.

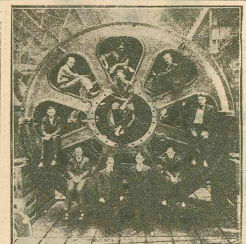


LA NAVE « CHELSEA » con la quale il comandante Byrd e la spedizione americana al Polo Sud si reicheranno alla base di partenza per le esplorazioni.



L'ORIGINALE MONUMENTO A ROBERTO PEARY.

Il funebre monumento che ricorda lo scopritore del Polo Nord (6 aprile 1909) sta per essere rimosso dal suo posto attuale (Cimitero nazionale di Arlington) su proposta della Commissione Americana delle Belle Arti e col pieno consenso della vedova del grande esploratore. Il monumento verrà trasportato in luogo ove non gli cresca l'erba attorno e dove il popolo possa più facilmente andarlo a vedere.



MOTORE DI 8500 HP. installato con altro uguale, nel giroscopo americano a Virginia.

L'«ORTOBILE»

E LE MALATTIE DEL FEGATO

L'ORTOBILE favorisce la discesa della bile dal fegato all'intestino, la quale a sua volta aiuta l'espulsione della sabbia o la discesa del calcolo biliare. Per tale suo prezioso comportamento l'ORTOBILE cura molto bene l'itterizia, le coliche, le cisti, le cirrosi epatiche, i tumori e le varie infiammazioni acute del fegato. Anticipando L. 17,50 la scatola di L. 28 in sei scatole, spedite raccomandate franco dovunque: Prof. Dott. P. RIVALTA - Corso Magenta, 10 - MILANO (9) - Telef. 88-539.

SCUOLA LIBERA POLITECNICA

MILANO - Via Felice Cavallotti, 6
La Scuola Industriale per corrispondenza è indicata per tutte le categorie di operai, capisecchi, industriali, ecc. Minima spesa e un'ora di studio al giorno per conseguire DIPLOMI preziosi. Corsi facili e completi in tutti i rami della tecnica moderna: MECCANICA - METALLURGIA - ELETTRICITA' - CHIMICA - EDILIZIA - MINIERE - FILATURA - TESSITURA - AGRARIA ecc. Chiedete subito programma gratis.

La domenica del corriere, A.30, N.39, 23 settembre 1928, p.8

Nelle foto la partenza; la corsa; la tribuna con le tende a strisce dove piombò la macchina di Materassi; l'auto dopo l'incidente e il pilota

L' ILLUSTRAZIONE

Anno LV - N. 38

ITALIANA

16 settembre 1928 - Anno VI

Per tutti gli articoli, fotografie e disegni pubblicati è riservata la proprietà artistica e letteraria, secondo le leggi e i trattati internazionali

LA GRAVE SCIAGURA ALL' AUTODROMO DI MONZA



La macchina del corridore Materassi, ricaduta nella trincea del rettilineo dopo il tragico balzo. (Fot. A. Bressi)

DOCUMENTO 15.1

L'illustrazione italiana, a.55, n.38, 16 settembre 1928, p.[193]
In copertina, al di là dell'auto incidentata di Materassi, le tribune dei box dove

la moglie e il fratello di Materassi assistettero all'incidente v. Doc.1

DOCUMENTO 15.2

L'illustrazione italiana, a.55, n.38, 16 settembre 1928, pp.[196-197]

<<La tragica giornata del VI gran premio d'Europa, [di] Enrico Serretta

...

Monza, domenica 9 settembre [1928]

...

La partenza dei corridori era stata magnifica. Una sola macchina si era rifiutata a lanciarsi col gruppo numeroso e compatto. Le altre erano schizzate in frotta, tra un ululato assordante, perdendosi nel rettilineo agli occhi della folla commossa. Che ansia, che palpiti durante i primi giri. La Bugatti di Williams in testa, inseguita dalla Maserati di Borzacchini e dall'altra Bugatti di Nuvolari. Ma una terza macchina aveva cominciato a guadagnare terreno: il numero 38, l'Alfa Romeo di Campari, pilotata da Varzi. Tutti i voti, tutte le speranze su di essa. Oh se avesse vinto, sola, contro le avversarie forestiere.

...

Ebbene contro questa folla innocente, allegra, serena si è fulmineamente accanita la fatalità più crudele: la Talbot di Materassi sbandandosi improvvisamente, picchiava sull'orlo del fossato che cinge la pista, lo sorpassava ribaltando, e descrivendo una spaventosa giravolta sul pubblico atterrito, si frantumava alcuni metri più in là. Un'immensa strage in pochi secondi.

...

Si mormorava e si ripeteva con terrore il numero delle vittime. Venti, trenta, forse di più tra morti e feriti. Materassi agonizzante, col petto squarciato. Due donne morte, una delle quali giovanissima, e morti tanti uomini quasi tutti nel fiore dell'età, dai venti anni ai trentacinque. Purtroppo le cifre erano esatte; anzi inferiori al vero, ché più numerosi feriti erano stati trasportati con ogni mezzo, ridotti in uno stato indescrivibile, raccapricciante; la maggior parte con gli abiti a brandelli e qualcuno quasi denudato come se quel proiettile spaventoso avesse colpito di striscio quei poveri corpi, nel compier la strage.

...

Sulla pista i corridori ignari continuavano a inseguirsi. E' vano andar cercando le cause della sventura. La colpa dell'uomo non c'entra. ogni misura che la tecnica e il ragionamento potevano consigliare per proteggere gli spettatori dai pericoli della corsa era stata presa. Un largo spazio esterno e un fossato divide la pista dal recinto delle tribune... Ma non va precauzione o esperienza che valga a difendere la povera umanità dai rudi colpi della sorte avversa. La catastrofe dell'autodromo non può considerarsi una catastrofe sportiva. Anche i più retrogradi, se ce n'è ancora, i più sedentari, coloro che non seguono con passione e con fede le balde prove d'ardimento e di forza devono onestamente convenire che lo sport non c'entra. Una sola tra le vittime è perita per la sua passione: Materassi. Egli sì che correndo rischiava la vita. Consapevole, come tutti i suoi compagni; come tutti coloro che davvero amano vivere pericolosamente per la speranza e la gioia di una conquista. Gli altri son morti perché così aveva disposto la bieca crudeltà del destino, la fatalità malvagia che non si può mai prevedere né scansare, quando mette la morte in agguato, in ogni luogo, in ogni minuto, nella nostra via.

... >>

Il secolo. La sera, a.32, n.43, mercoledì 19 febbraio 1930, "Echi del disastro al circuito di Monza", p.4

Il 9 settembre 1928 durante il Circuito europeo do Monza, il noto corridore toscano Emilio Materassi si sbandava con la sua macchina in piena corsa, balzando fuori della pista e falciando la folla. Ventitré purtroppo furono le vittime. L'autorità giudiziaria iniziava indagini, sopralluoghi e rilievi dando incarico anche all'ing. Prof. Lo Presti del Politecnico di eseguire una perizia. Questa venne poi trasmessa al Giudice istruttore inquirente cav. Emanuele. In essa era detto che lo sbandamento della macchina del Materassi era stato causato dalla improvvisa bloccatura dello sterzo, determinatasi per accidente di macchina, concludendo che il tragico fatto era puramente accidentale. Nessuna colpa quindi doveva esser imputato al corridore. Il perito ritenne inoltre che le opere, allora esistenti all'Autodromo di Monza, fossero insufficienti a garantire l'incolumità pubblica. I magistrati accertavano in contrasto colle risultanze peritali che la Società S.I.A.S. esercente l'Autodromo, aveva fatto tutto quello che riteneva opportuno per rendere la pista perfetta e sicura, quindi nessuna negligenza dei regolamenti emanati dal Genio Civile di Milano. L'Autorità giudiziaria non credeva non esservi responsabilità penali per chicchessia. Conseguentemente il Procuratore del Re gran uff. Omodei Zorini concludeva in questi ultimi giorni con una richiesta di Decreto di non luogo a procedere, rilevando che il fatto in esame appartiene alla specie dei casi imprevedibili e che di conseguenza nessuno può essere tenuto a provveder a quanto nella fattispecie sarebbe stato necessario ad evitare l'evento, dichiarando altresì che si è riconosciuta la validità del verbale di collaudo, il quale ebbe per oggetto opere apparenti e non opere occulte. A conclusione di quanto appreso, ieri sera il consigliere istruttore Montanari, conformemente alle richieste del P.M. dichiarava chiuse le indagini giudiziarie con un non luogo a procedere, non essendo state riscontrate responsabilità penali nella terribile sciagura. Il voluminoso incartamento istruttorio è stato quindi definitivamente passato agli archivi.

...>>

Planimetria dell'autodromo e vie d'accesso al campo di gara

AUTOCOSTRUZIONI DIATTO - TORINO

CERNOBBIO → **GRAND HOTEL** → **VILLA D'ESTE** → **COMO**

OLEOBLITZ

OLEOBLITZ

RIFORMIMENTI IN TUTTA ITALIA
LAMPO
CACCINIA SUPPLEMENTI

Waterman's Ideal Fountain Pen

LUBRIFICANT SHELL

Come si va al Circuito.

AUTOMOBILI PRIVATE.
 Da Milano. Strada N. 1. - Per Porta Venezia-Lovato-S. Giovanni-Villone ai Ronchi del Piel.
 Strada N. 2. - Per Via Parisi-Via U. Bassi-Via G. Manzoni-Viale S. Felice-Castellaccio-Casazza-Larone-Maggio ai Ronchi del Piel.
 Strada N. 3. - Per Via Parisi-Bendi-Farini-Bresso-Casazza-Riva-Maggio ai Ronchi del Piel.
 Da Novara e Varese. Le vetture, giunte a Novara, raggiungeranno Maggio ai Ronchi del Piel.
 Da Milano. Le vetture da Monza raggiungeranno l'Autodromo per Via S. Rosa.
 Da Erba e Como. Le vetture entreranno all'Autodromo per Porta Biassono.
 Da Barzano - Lecco - Valtellina. Le vetture entreranno per Porta S. Giorgio e saranno avviate all'Autodromo per Porta Vedano (ingresso Autodromo).
 Da Bergamo - Treviglio - Crema. Le vetture entreranno per Porta La Santa e saranno avviate all'Autodromo per Porta Vedano (ingresso Autodromo).

La strada segnata in verde è riservata agli Autosportisti pubblici e alle macchine di servizio.

SIDECAR - MOTO - CICLI.
 Da Milano. Per Loreto-Seno S. Giovanni-Monza-Porta La Santa-Villone entreranno all'Autodromo per l'ingresso "Tata di Curva" (vedi itinerario segnato con circolini neri pieni).
 Da Monza. Seguiranno lo stesso itinerario percorso dai Sidacar. Ma, i Cici provenienti da Milano (vedi itinerario segnato sulla cartina con circolini neri pieni).
 Da Novara - Varese. Seguiranno lo stesso itinerario delle automobili provenienti da esse località.
 Da Erba - Como. Entreranno per Porta Biassono.
 Da Lecco - Valtellina. Entreranno per Porta S. Giorgio.
 Da Bergamo - Treviglio - Crema - Lodi. Entreranno per Porta La Santa.
 I Sidacar, Moto, Cici devono essere depositati nei rispettivi recati di custodia segnati sulla cartina.

PEDONI.
 Da Milano possono usufruire:
 1. Della Ferrovia Milano-Monza-Triuggio, con fermata a Lecco, da dove entreranno nell'Autodromo per il nuovo sottopassaggio.
 2. Della Tramvia Milano-Monza-Porta Vedano (Autodromo).
 3. Degli autosportisti pubblici che trasporteranno il pubblico fino all'interno dell'Autodromo (vedi itinerari itinerari).
 Da Monza. Potranno proseguire con la Ferrovia Monza-Salerno Lesmo: una Tramvia Monza-Monza-Villone-Apponno o ogni appoggio pubblico si entrerà nell'Autodromo come per coloro provenienti da Milano. Per la loro provvidenza, i pedoni entreranno nell'Autodromo dalla varie porte d'ingresso più vicine.

Le strade segnate in rosso debbono essere percorse dalle Automobili private.

CAMIONS ATTEZZATI, TAXIS, AUTOMOB. ECC. IN SERVIZIO PUBBLICO CONTINUATIVO.
 Da Milano. Per Loreto-Seno S. Giovanni-Monza-Porta La Santa-Villone entreranno all'Autodromo per l'ingresso "Tata di Curva" e potranno proseguire per l'Autodromo (ingresso Autodromo-Milano) (vedi itinerario verde e itinerario rosso).
 Da Monza - Stazione Ferroviaria. Si racconderanno con gli autosportisti pubblici provenienti da Milano e potranno uscire dall'Autodromo seguendo l'itinerario usato dalle altre Auto pubbliche.

La pista dell'autodromo di Monza in occasione del Gran Premio d'Europa del 1928; il circuito a seguito dell'incidente di Emilio Materassi verrà modificato per migliorare la sicurezza degli spettatori. La zona segnata a sinistra della pista all'uscita della parabolica è quella destinata a tribune dove si verificò l'incidente.

Minuta telegramma inviato dal podestà di Monza ai parenti dei feriti

Modello 25

Indicazione d'urgenza

Circuito sul quale si deve fare l'inoltro del telegramma

UFFICIO TELEGRAFICO DI TELEGRAMMA

Il Governo non assume alcuna responsabilità civile in conseguenza del servizio della telegrafia. Le tasse riscosse in meno per errore o in seguito a rifiuto o irreperibilità del destinatario devono essere completate dal mittente. Le ore si contano sul meridiano corrispondente al tempo medio dell'Europa centrale, e per telegrammi interni di seguito da una mezzanotte all'altra.

Spedito il 192 ore per circuito N. all'Ufficio di Trasmittente

Qualifica	DESTINAZIONE	PROVENIENZA	NUM.	PAROLE	DATA DELLA PRESENTAZIONE Giorno e Mese	Ore e minuti	VIA D'ISTRADAMENTO	Indic. eventuali d'ufficio
-----------	--------------	-------------	------	--------	---	--------------	--------------------	----------------------------

DESTINATARIO Podestà

DESTINAZIONE

TESTO Pregola avvertire dovuti riguardi famiglie rimaste oggi vittime investimenti autosoloni. Tale gravi ferite riportate investimenti autosoloni. Podestà Monza

Cognome, nome e domicilio del mittente: Podestà Monza

Minuta telegramma inviato dal podestà di Monza ai parenti delle vittime

Modello 25

Indicazione d'urgenza

Circuito sul quale si deve fare l'inoltro del telegramma

UFFICIO TELEGRAFICO DI TELEGRAMMA

Il Governo non assume alcuna responsabilità civile in conseguenza del servizio della telegrafia. Le tasse riscosse in meno per errore o in seguito a rifiuto o irreperibilità del destinatario devono essere completate dal mittente. Le ore si contano sul meridiano corrispondente al tempo medio dell'Europa centrale, e per telegrammi interni di seguito da una mezzanotte all'altra.

Spedito il 192 ore per circuito N. all'Ufficio di Trasmittente

Qualifica	DESTINAZIONE	PROVENIENZA	NUM.	PAROLE	DATA DELLA PRESENTAZIONE Giorno e Mese	Ore e minuti	VIA D'ISTRADAMENTO	Indic. eventuali d'ufficio
-----------	--------------	-------------	------	--------	---	--------------	--------------------	----------------------------

DESTINATARIO Podestà

DESTINAZIONE

TESTO Con mie condoglianze pregola avvertire dovuti riguardi famiglie rimaste oggi vittime investimenti autosoloni. Funerali domani lunedì ore 12. Pringaris Podestà Monza Vigani

Cognome, nome e domicilio del mittente: Pringaris Podestà Monza Vigani

TELEGRAMMI RECAPITATI AL PODESTA' DI MONZA

Mittente: podestà di Bergamo

Data: 9 settembre 1928

<<Avvertola T.I.G. trovati casa Bergamo stop trattasi evidentemente errore identificazione stop. Ringraziandola comunicazioni stop = C. podestà Bergamo>>

Mittente: podestà di Gavi (AL)

Data: 10 settembre 1928

<<Famiglia C. vittima investimento è qui irreperibile stop = podestà G.C.>>

Mittente: podestà di Cisano sul Neva (SV)

<<Favorisca darmi informazioni ferito B.; [Annotato a margine a penna]: Ferito B- già dimesso da questo ospedale, il podestà, spedito l'11.9 ore 18,45>>

Mittente: [comune di] Vajano (MI)

Data: 10 settembre 1928

<<Pregasi dire se fra vittime corse vi sia S.G. ossequi>>; [annotato a margine]
<<10.X.28 nominativi inviati né [tra] morti né [tra] feriti, podestà Monza>>

TRASCRIZIONE ARTICOLI Sitografia

ARTICOLO 2

Donatella Biffignandi, Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, *La vera storia di Emilio Materassi*, disponibile all'indirizzo

https://www.museoauto.it/website/images/stories/articoli/biografie/materassi_emilio.pdf

Consultato il 14 settembre 2018

<<... Nel 1927 veniva a cadere definitivamente la formula del litro e mezzo, e con essa il classico principio della limitazione della cilindrata che era stato il criterio ispiratore fino a quel momento. La nuova formula, in vigore per il Gran Premio d'Europa del 1928, parve la soluzione più logica e pratica che si potesse prendere, ma in realtà nascondeva una grande contraddizione interna. Si decise che potevano partecipare vetture di qualunque cilindrata, purché di peso compreso tra i 550 e i 750 kg; mentre nessuna limitazione era posta al consumo di carburante. L'incongruenza stava nel concedere la più ampia libertà in fatto di cilindrata, limitando però il peso: già molte vetture da un litro e mezzo sorpassavano di gran lunga i 750 kg. Chi avrebbe potuto pensare a concepire, con tali limiti, motori di cilindrata maggiori? Lo stesso Materassi, che si era iscritto al Gran Premio con le vetture della "sua" scuderia, dovette in qualche modo correre ai ripari. Alla luce del poi, questo assume un tono sinistro, per come è riportato da "Auto Italiana", in un articolo a firma di Pasquale Borracci, intitolato "Le incongruenze e le incognite della nuova formula": *"Abbiamo detto che alcune fra le più recenti litro e mezzo si aggirano già sul limite dei 750 kg. Possiamo dire di più. Le Talbot, che saranno certamente presentate in gara dalla "scuderia" Materassi, pesano circa 780 kg. Sarà necessario, perché queste macchine siano ammesse in corsa, che venga sacrificato qualche pezzo accessorio non assolutamente indispensabile e, quel che è peggio, che sia alleggerito qualche organo a scapito della sua resistenza"*.

Proprio l'idea della scuderia, come squadra automobilistica che raccoglie vetture da corsa e piloti in modo da poter partecipare nel modo migliore alle corse, era stata escogitata da Materassi, il primo al mondo a concepirne e fondarne una. Gli era venuto in mente alla fine della stagione 1927, quando aveva saputo che la Talbot rinunciava alle corse, a causa della pesante passività che ne era derivata. Le vetture da un litro e mezzo con compressore, le più temute avversarie delle Delage e delle Bugatti, rischiavano di essere abbandonate in un angolo della fabbrica. Si diede allora da fare per racimolare il denaro necessario e si presentò ai dirigenti della Talbot per rilevare tutto il materiale da corsa. Chiese aiuto anche a Canestrini, il già famoso giornalista, che gli chiese incuriosito perché avesse deciso di battezzare la sua squadra "scuderia" (nessuno prima di lui l'aveva fatto): "Non ho trovato niente di meglio - fu la schietta risposta - e poi anche noi guidiamo dei cavalli. Non le pare?". Anche queste macchine, dalla accentuata sagoma bassa, rispondevano alle

caratteristiche classiche dei tipi da corsa: otto cilindri, doppio albero di distribuzione, albero montato su rulli, compressore.

...

Il gravissimo incidente suscitò una viva emozione in tutto il mondo sportivo e si ripercosse negativamente sull'Autodromo e sullo sport automobilistico per anni. Già nel 1929 si diede mano a nuove opere per la sicurezza del pubblico e dei concorrenti. Lungo tutto il rettilineo delle tribune fu ampliato ed approfondito il fossato e verso la pista si costruì un robusto muro di calcestruzzo alto un metro e spesso 50 cm; si rinforzarono le fondamenta delle tribune e delle gradinate. Ma non bastò a rassicurare gli animi: per il 1929 la preoccupazione delle responsabilità, suscitata dall'incidente nelle case e negli organizzatori, impedì di far svolgere a Monza il Gran Premio d'Europa. Vi si corse invece il Gran Premio di Monza, ma sulla sola pista di velocità, per limitare i rischi. Al termine della stagione 1929 si decisero ulteriori interventi; nel 1930, per il Gran Premio di Monza, Vincenzo Florio, Presidente della Commissione Sportiva Automobilistica, lasciando intatto il vecchio circuito, utilizzò un nuovo viale (raccordo Florio).

Nulla però poteva riportare in vita l'impetuoso, irruente Materassi, capace di gareggiare (perdendo) contro un aeroplano, per il puro gusto della sfida. Incapace di avere paura, non pensava mai alla sconfitta, pronto ad intervenire, modificare, migliorare se stesso e la propria macchina; inventivo, estroverso, ribelle alle costrizioni. Meritava altra sorte; almeno in questo, simile a molti altri.

...

Emilio Materassi nasce a Firenze nel 1889. Giovanissimo inizia a lavorare come meccanico di biciclette, per poi passare alle officine per auto. Di famiglia povera, per mantenere sé e la famiglia d'origine non esita ad accettare l'impiego di autista sulle prime autolinee toscane: un mestiere duro e faticoso, perché significa guidare mastodonti pesanti e poco maneggevoli su strade impossibili, ma anche un'ottima scuola per farsi le ossa come pilota. Nel 1923 è ormai un meccanico esperto e un guidatore maturo tanto da accattivarsi le simpatie di un gruppo di amici facoltosi che lo aiutano ad intraprendere l'attività di rappresentante per la marca torinese Itala. Apre infatti a Firenze "L'Autogarage Nazionale", in via dei Poggi 12/12. Nello stesso anno decide di acquistare dalla casa uno dei motori aeronautici Hispano Suiza - Itala, da 300 CV, che l'Itala aveva messo in produzione durante gli ultimi mesi della guerra mondiale e di cui aveva ancora pieni i magazzini, tanto da essere costretta ad una svendita sottocosto. Da quel motore, di cui Materassi elimina quattro cilindri, deriverà la sua prima macchina da corsa, la cosiddetta "Italona". Nonostante i tre litri di cilindrata e i 2.000 kg di peso, Materassi riesce ad imporsi proprio sui percorsi più impervi. Diventa il "Re del Montenero", per aver riportato ben quattro edizioni (due con la Italona, una con la Bugatti, una con la Talbot) di quell'infernale circuito, che spezzava le braccia e mozzava il respiro anche ai piloti più allenati. Materassi è un guidatore energico, astuto e preparato, che affronta le curve sfiorando con maestria muretti e paracarri, sfruttando al massimo il raggio delle curve, con uno stile che a molti richiama quello di Nuvolari. Grazie a queste doti, esordisce nello stesso anno con un secondo posto alla Coppa delle Colline Pistoiesi; l'anno successivo ottiene tre vittorie assolute, il circuito di Perugia, la Coppa della Consuma, la Coppa delle Colline Pistoiesi. Nel 1925 è primo sui 400 km del Gran Premio di Roma, primo di categoria nel circuito del Lazio, secondo nella Coppa della Perugina, primo al circuito del

Mugello, al circuito del Montenero, alla Coppa delle Colline Pistoiesi. Queste ultime quattro gare lo vedono primo anche nella stagione successiva; conquista inoltre il quarto posto assoluto alla Targa Florio. Intanto però le macchine si sono affinate, i motori sono diventati più potenti e veloci. L'Italona di Materassi stenta a reggere il confronto, nonostante la determinazione e l'impegno del pilota toscano, che ne è ben consapevole e che perciò non si lascia sfuggire l'occasione di entrare nella squadra della Bugatti per la stagione 1927. Esordisce a bordo della macchina francese al Gran Premio di Tripoli, che vince percorrendo i 419 km alla media di 132 km/h; trionfa anche nella Targa Florio, alla Coppa della Perugina, dove per l'ultima volta si presenta sull'Italona, al circuito di Bologna e a quello del Montenero. Conquista così il titolo di Campione Assoluto d'Italia e conclude questa strepitosa annata battendo in Spagna, al Gran Premio di San Sebastiano, tutti i migliori piloti del momento. Nel 1928 la Bugatti non lo chiama più, e Materassi decide di fondare la sua personale scuderia, utilizzando le vetture da corsa della Talbot, che rielabora personalmente. Al volante delle nuove macchine ottiene vittorie di categoria al circuito Pietro Bordino, al circuito del Mugello, al Reale Premio di Roma, al circuito di Cremona, di Pescara ed è primo, naturalmente, al Montenero. L'incidente mortale del Gran Premio d'Italia, il 9 settembre, interrompe una carriera all'apice dei successi.

...>>

ARTICOLO 3

Mario Bonati, Autodromo, l'incidente in pista a Monza nel 1928 e le (prime) modifiche al tracciato, *disponibile all'indirizzo:*

https://www.ilcittadinomb.it/stories/Sport/lincidente-in-pista-a-monza-nel-1928-e-le-prime-modifiche-al-tracciato_1221139_11/

consultato il 14 settembre 2018

<<...

Il tragico incidente del 18° giro del Gran Premio d'Italia cambierà per sempre la percezione del pericolo nei circuiti di tutto il mondo. Sul rettilineo centrale, la Talbot di Materassi - a causa di un probabilissimo cedimento meccanico - scarta a sinistra e investe il "parterre" della tribuna principale. Ormai fuori controllo, la macchina del fiorentino supera le reti di protezione e il fossato di contenimento, si rovescia e si abbatte sul muro di folla. Muoiono ventisette spettatori e il povero Materassi. Per 27 anni, fino alla raccapricciante strage di Le Mans 1955 (ottantacinque vittime), il dramma di Monza sarà il più spaventoso incidente nell'automobilismo sportivo d'ogni d'epoca. La commissione d'inchiesta del Raci - appurato che troppi appassionati avevano scavalcato le recinzioni di sicurezza per vedere la gara - assolve con formula dubitativa l'Autodromo. Per due lunghissimi anni, il Gran Premio d'Italia viene annullato dal calendario di gare: al suo posto - in sua vece - il Gran Premio di Monza. Scottata della drammatica vicenda, la Commissione Sportiva Automobilistica approva il progetto di potenziamento delle strutture protettive presentate dall'Ac Milano e incarica il presidente della Commissione stessa, Vincenzo Florio, di trovare una soluzione condivisa che salvi l'unicità del tracciato monzese. "u Cavalieri" è un galantuomo abituato a misurare il successo dall'ingratitudine dei beneficiati.

Scettico quando basta e avvezzo a trattare con gli uomini che contano davvero, Florio sfrutta al massimo le ristrettezze imposte dalla drastica stretta di vite. Sacrificando la curva sopraelevata Nord e gran parte del rettilineo centrale, Don Vincenzo imposta un tracciato "classico" raccordato da un breve rettilineo e da due curve a 90 gradi. Con questa geniale trovata, il Gran Premio d'Italia torna in calendario per l'anno 1931: domenica 24 maggio, Giuseppe Campari e Tazio Nuvolari vincono la gara su Alfa Romeo, ribattezzata da subito "Monza" per sancire la rinascita della pista cittadina. Scongiurato il pericolo della chiusura, l'Autodromo ritorna - per l'edizioni 1932 e 1933 - alla formula più collaudata (tracciato di 10 chilometri).

...>>

ARTICOLO 5

Francesco Parigi, *Emilio Materassi grande e dimenticato*

disponibile all'indirizzo: <https://www.eracemotorblog.it/2008/08/26/emilio-materassi-grande-e-dimenticato.html>

consultato il 14 settembre 2018

<<...

Al diciassettesimo giro, quasi fosse un altro segno del destino o della sfortuna, all'uscita della curva parabolica si trova davanti la Bugatti del bergamasco Giulio Foresti, un osso duro come lui. All'inizio del rettilineo davanti alle tribune gremite di folla, uno dei tratti rimasti ancora oggi immutati nel tracciato dell'Autodromo di Monza, le due auto si affiancano, per qualche attimo restano appaiate, poi la Talbot di Materassi scarta bruscamente a sinistra e senza accennare a nessuna correzione attraversa in diagonale la pista, si schianta sulle protezioni, vola oltre il fossato che la divide dal prato affollato di spettatori e piomba in mezzo a giovanotti eleganti con bastone e lobbia che accompagnano signorine col vestito della domenica, a intere famiglie con i bambini vestiti alla marinara. Quando la Talbot finisce di piroettare impazzita seminando morte e si ferma col retrotreno nel fossato, al suolo vi sono venti cadaveri straziati e più che altrettanti sono i feriti, alcuni dei quali in condizioni disperate. In mezzo a loro Materassi, sbalzato dalla vettura dopo il primo impatto e scaraventato al suolo. Si è rialzato, muove qualche passo, sembra addirittura voler pronunciare qualche parola ai soccorritori, poi crolla al suolo e muore pochi istanti dopo. Le cause dell'incidente non verranno mai chiarite. All'inizio si pensa ad un eccesso di foga e di agonismo che avrebbe portato Materassi e Foresti ad un contatto, ma la Bugatti del pilota bergamasco non reca nessun tipo di segno sulla carrozzeria né sulle ruote. Altri ipotizzano che le modifiche fatte per rientrare nel peso abbiano indebolito particolari costruttivi importanti che, cedendo, avrebbero reso la macchina incontrollabile, e proprio al degrado di questi componenti (sterzo? sospensioni?) sarebbero state dovute le due fermate durante le quali, nella foga di tornare in gara, non si sarebbe compresa la gravità della situazione. Già prima della gara, l'ingegner Pasquale Borracci, la cui figura è stata recentemente ricordata con la pubblicazione di un libro, aveva scritto su <<Auto Italiana>> un articolo intitolato <<Le incongruenze e le incognite della nuova formula>> che metteva in guardia sui pericoli della limitazione di peso imposta dal regolamento. <<*bbiamo detto*>> - scriveva Borracci - <<che alcune fra le più recenti litro e mezzo si aggirano già sul limite dei 750 kg. Possiamo dire di più. Le Talbot, che saranno certamente presentate in gara dalla "scuderia" Materassi, pesano circa

780 kg. Sarà necessario, perché queste macchine siano ammesse in corsa, che venga sacrificato qualche pezzo accessorio non assolutamente indispensabile e, quel che è peggio, che sia alleggerito qualche organo a scapito della sua resistenza>>. Parole che suonano come una premonizione. Sulle cause dell'incidente non si indaga più di tanto, il regime vuole dimenticare subito la tragedia e sui giornali dell'epoca la retorica ha sempre il sopravvento sulla cronaca, ed i piloti sono sempre "vittime del loro ardimento". In questo caso c'è l'imbarazzo delle vittime fra gli spettatori, il nome di Materassi scompare nel nulla. Negli anni successivi nessuno s'interesserà più delle cause di quella che per quasi trent'anni (vale a dire fino all'incidente di Le Mans del giugno '55) è stato l'incidente più grave della storia dell'automobilismo sportivo. All'epoca era stata avanzata, sotto voce, un'altra ipotesi per questa inspiegabile tragedia: sembra che Emilio Materassi, in condizioni di particolare stress, fosse soggetto ad improvvise perdite di conoscenza di brevissima durata, talvolta solo pochi attimi, sufficienti, comunque, a fargli perdere il controllo dell'auto. Lo avrebbe rivelato anni dopo un suo fedele meccanico che gli aveva fatto da passeggero agli inizi della carriera e che in più di un'occasione l'avrebbe risvegliato appena in tempo per evitare rovinose uscite di strada. A questo fatto, col quale aveva capito di dover convivere e imparato a farlo, era dovuta l'avversione di Emilio Materassi ad ospitare a bordo un meccanico, spesso attribuita alla sua maniacale attenzione al peso ("nemico della velocità"), non voleva, infatti, che nessun altro rischiasse la vita per causa sua."

...>>