

Vittoria stroncata dalla morte

Come Ascari si è sfracellato correndo primo per il Gran Premio di Francia

(Servizio speciale della STAMPA)

PARIGI, 27. mattina. I primi autocarri cominciarono a rovesciare gente a notte ancora profonda.

Ed è in quest'atmosfera di serenità grigia che la catastrofe si produce fulminea. Ascari è passato poco fa dinanzi alle tribune; ma ha fatto ai suoi amici un segno lento con la mano, scuotendo l'indice in aria, che pare voglia dir loro: « Non va il motore! ». Che cosa non vor? Nessuno ha tempo di interrogarsi, di cercare. Ecco è accaduto qualche cosa. Squilla un telefono. Laggiù! laggiù! in fondo al rettillo di Sant'Europio, prima del viraggio. Chi? Una vettura di ambulanza esce di dietro i capannoni dei rifornimenti. La bandiera bianca palpita col suo rosso, su, in mezzo ai pini. È Campari? Il numero 31 Dunque, Campari! Il megafono echeggia lugubre. Ma ecco il N. 3 passare volando, impensabile. Uno sbaglio? No signori. Il megafono insiste. Ascari! Si è rovesciato Ascari! Proprio così! Il disastro è avvenuto poco prima del viraggio di Santo Europio, ad un chilometro e mezzo dalle tribune. Perché? Non lo sa nessuno. In piena corsa, ad una velocità forse di 150 chilometri la macchina si impenna, volteggia su se stessa, ruozza all'impazzita sul proprio asse, come una trottola, lungo un centinaio di metri; poi ripiomba inerte, dritta, sul bel mezzo della pista; ed Ascari si sfracella.

I primi accorsi lo levano su da una pozza di sangue. Una delle gambe è spaccata quanto è lunga; il cranio aperto; il volto lordo di creta. Un gemito inumano gli sgorga dalla bocca dischiusa. Non vede più; non capisce più. Gli sono intorno gli ignoti, gli italiani anche, perché la gente di tutta la pista oggi è vigilata da italiani. Ma non capisce nemmeno loro. Non c'è più nulla da fare. Agonizza. Gente col piede nella mano, si affrettano. Le bandiere si agitano lontano, per avvertirci i sopragegnanti all'imbocco del rettillo. Ed il resto lo indovinate. Arrivo del carro a letto; il trasporto all'ambulanza dell'autodromo; la confusione dai medici davanti al caso disperato; la mancanza di mezzi di operazione; la partenza all'agonizzante alla ricerca di una clinica già a Montigny.

Chi ha voglia di narrare tutto questo? La tragedia dura un'ora. Pochi minuti dopo mezzogiorno la morte è annunciata dal megafono. Sotto la pioggia che comincia ad addensare le sue raffiche sulla campagna nerissima il pubblico, come un sol uomo, si scopre religiosamente. Campari, sentita la morte nell'aria, intuito l'irreparabile, abbandona la corsa. Scende piano piano da macchina davanti alla tettoia, buttarlo via con impeto gli occhiali, attraverso cui le lacrime non gli lasciano vedere nulla. Ormai la corsa non ci interessa più. È una corsa qualunque. Possiamo tornare a Parigi.

Concetto Pettinato. Perché arzigogolare di questo feroce tracollo su di un circuito, dove bisogna correre a 200 Km. all'ora? Siamo forse in procinto di mutare la gara di velocità in corsa agli ostacoli? Alla costruzione dell'aerodromo di Lino, al disotto della pista, una mentalità da concorno lupico; una mentalità da gente cui la pura e semplice velocità della palla da cannone non procura più emozioni bastevoli. La gara odierna è la prima gara internazionale combattuta qui. La catastrofe che la funesta è dessa totalmente scevra di rapporto con la qualità del percorso?

Ma non cerchiamo consolazioni ormai vane in sospetti forse non giusti. Del resto, gli italiani la pista la conoscevano; la provavano da più giorni; sapevano le difficoltà che vi avrebbero incontrate. E quali? Il corridore che tendendosi ad voltare e cadendosi la maschera di cuoio sulle orecchie, non accetta, mentalmente, tutti gli imprevedibili, chiusi nel grembo dell'ora lucida di follia che si appresta a vivere?

Fecero, dico, qualche giro di prova. Il giorno era ormai chiaro, benché sempre oppresso di nuvole. I fuochi impallidivano nella brughiera, sotto i ciuffi di pini. La gradinata ciclopica delle tribune costellava lentamente di volti, di abiti chiari, di pagliacciate.

Dizionario dall'altro lato della pista, le tribune ufficiali, rosse e vuote; sopra, le bandiere a fior di terra la lunga tettoia dei rifornimenti coi nomi delle ditte concorrenti scritte in fronte; i camiciotti turchini di meccanici, le calze rosse delle mogli, delle amiche, delle visitatrici, i tocchi lucidi dei bicini di essenza; a destra, da una parte il totalizzatore e la casina dei telefoni, sulla cui terrazza gli operatori cinematografici spiavano in dieci le loro mitrafratellanze.

Alle 8, puntualmente, la partenza. La folla in una vittoria italiana si confermò subito dal primo giro, sin dal primo balzo innanzi del predesinato, che si avviava, ritto in mezzo alla pista, col piede sull'acceleratore, in groppa ad una specie di elastica pantera, ineccepita a sfiuggirci di tra le ginocchia. Sono 122 chilometri di media oraria sin dai primi cinque minuti. Le macchine, si sostanziano presto. Due dei nostri, i rossini, la testa; Ascari primo, Campari secondo.

Ma non è cosa intesa? Sgranandosi minuto per minuto, lungo il circuito, quanto è lungo, i bolidi formano, a poco a poco, una collana rombante, le cui perle passano a distanza quasi regolare, talora raggiungendosi, avvicinandosi un attimo sulla scarpata obliqua, donde le più veloci precipitano sul rettillo che lamba le tribune. Appiè di queste, i palchetti di cemento di popolani ansiosi di ritardatari, di donne nervose, che chiudono gli occhi con un « oh! » soffocato, quando la freccia rossa o verde rade l'asfalto a tre metri dalla loro mano inerme, deformandosi al passaggio, come nel campo di un obiettivo fotografico, Ascari e Campari Campari ed Ascari!

Al 20.º giro i nervi della folla, troppo tesi, danno un primo crollo. L'attenzione si svia; cerca un diversivo. Sul prato una bandiera militata di accessori ha piantato in piedi un grande cancelliere di ottanta listi verticali, una per giro, su cui man mano avanzano appiccicati dalla colla, ad ogni annuncio del megafono, i cartellini coi colori delle case concorrenti ed i numeri dei corridori. Quattro colori: il rosso per l'Alfa-Romeo, il verde per la Sunbeam, l'azzurro per la Delage ed il giallo per la Bugatti. Il rosso, naturalmente, è al disopra di tutti. Due lunghe file di sangue che crescono a goccia a goccia; poi il verde che discende; e, accan-

to al verde, lottando per farsi strada a salire, l'azzurro della marca preferita francese. Gli amatori si copiano i numeri sul loro foglio di appunti, tanto per fare qualche cosa!

Ed è in quest'atmosfera di serenità grigia che la catastrofe si produce fulminea. Ascari è passato poco fa dinanzi alle tribune; ma ha fatto ai suoi amici un segno lento con la mano, scuotendo l'indice in aria, che pare voglia dir loro: « Non va il motore! ». Che cosa non vor? Nessuno ha tempo di interrogarsi, di cercare. Ecco è accaduto qualche cosa. Squilla un telefono. Laggiù! laggiù! in fondo al rettillo di Sant'Europio, prima del viraggio. Chi? Una vettura di ambulanza esce di dietro i capannoni dei rifornimenti. La bandiera bianca palpita col suo rosso, su, in mezzo ai pini. È Campari? Il numero 31 Dunque, Campari! Il megafono echeggia lugubre. Ma ecco il N. 3 passare volando, impensabile. Uno sbaglio? No signori.

Il megafono insiste. Ascari! Si è rovesciato Ascari! Proprio così! Il disastro è avvenuto poco prima del viraggio di Santo Europio, ad un chilometro e mezzo dalle tribune. Perché? Non lo sa nessuno. In piena corsa, ad una velocità forse di 150 chilometri la macchina si impenna, volteggia su se stessa, ruozza all'impazzita sul proprio asse, come una trottola, lungo un centinaio di metri; poi ripiomba inerte, dritta, sul bel mezzo della pista; ed Ascari si sfracella.

I primi accorsi lo levano su da una pozza di sangue. Una delle gambe è spaccata quanto è lunga; il cranio aperto; il volto lordo di creta. Un gemito inumano gli sgorga dalla bocca dischiusa. Non vede più; non capisce più. Gli sono intorno gli ignoti, gli italiani anche, perché la gente di tutta la pista oggi è vigilata da italiani. Ma non capisce nemmeno loro. Non c'è più nulla da fare. Agonizza. Gente col piede nella mano, si affrettano. Le bandiere si agitano lontano, per avvertirci i sopragegnanti all'imbocco del rettillo. Ed il resto lo indovinate. Arrivo del carro a letto; il trasporto all'ambulanza dell'autodromo; la confusione dai medici davanti al caso disperato; la mancanza di mezzi di operazione; la partenza all'agonizzante alla ricerca di una clinica già a Montigny.

Chi ha voglia di narrare tutto questo? La tragedia dura un'ora. Pochi minuti dopo mezzogiorno la morte è annunciata dal megafono. Sotto la pioggia che comincia ad addensare le sue raffiche sulla campagna nerissima il pubblico, come un sol uomo, si scopre religiosamente. Campari, sentita la morte nell'aria, intuito l'irreparabile, abbandona la corsa. Scende piano piano da macchina davanti alla tettoia, buttarlo via con impeto gli occhiali, attraverso cui le lacrime non gli lasciano vedere nulla. Ormai la corsa non ci interessa più. È una corsa qualunque. Possiamo tornare a Parigi.

Concetto Pettinato. Perché arzigogolare di questo feroce tracollo su di un circuito, dove bisogna correre a 200 Km. all'ora? Siamo forse in procinto di mutare la gara di velocità in corsa agli ostacoli? Alla costruzione dell'aerodromo di Lino, al disotto della pista, una mentalità da concorno lupico; una mentalità da gente cui la pura e semplice velocità della palla da cannone non procura più emozioni bastevoli. La gara odierna è la prima gara internazionale combattuta qui. La catastrofe che la funesta è dessa totalmente scevra di rapporto con la qualità del percorso?

Ma non cerchiamo consolazioni ormai vane in sospetti forse non giusti. Del resto, gli italiani la pista la conoscevano; la provavano da più giorni; sapevano le difficoltà che vi avrebbero incontrate. E quali? Il corridore che tendendosi ad voltare e cadendosi la maschera di cuoio sulle orecchie, non accetta, mentalmente, tutti gli imprevedibili, chiusi nel grembo dell'ora lucida di follia che si appresta a vivere?

Fecero, dico, qualche giro di prova. Il giorno era ormai chiaro, benché sempre oppresso di nuvole. I fuochi impallidivano nella brughiera, sotto i ciuffi di pini. La gradinata ciclopica delle tribune costellava lentamente di volti, di abiti chiari, di pagliacciate.

Dizionario dall'altro lato della pista, le tribune ufficiali, rosse e vuote; sopra, le bandiere a fior di terra la lunga tettoia dei rifornimenti coi nomi delle ditte concorrenti scritte in fronte; i camiciotti turchini di meccanici, le calze rosse delle mogli, delle amiche, delle visitatrici, i tocchi lucidi dei bicini di essenza; a destra, da una parte il totalizzatore e la casina dei telefoni, sulla cui terrazza gli operatori cinematografici spiavano in dieci le loro mitrafratellanze.

Alle 8, puntualmente, la partenza. La folla in una vittoria italiana si confermò subito dal primo giro, sin dal primo balzo innanzi del predesinato, che si avviava, ritto in mezzo alla pista, col piede sull'acceleratore, in groppa ad una specie di elastica pantera, ineccepita a sfiuggirci di tra le ginocchia. Sono 122 chilometri di media oraria sin dai primi cinque minuti. Le macchine, si sostanziano presto. Due dei nostri, i rossini, la testa; Ascari primo, Campari secondo.

Ma non è cosa intesa? Sgranandosi minuto per minuto, lungo il circuito, quanto è lungo, i bolidi formano, a poco a poco, una collana rombante, le cui perle passano a distanza quasi regolare, talora raggiungendosi, avvicinandosi un attimo sulla scarpata obliqua, donde le più veloci precipitano sul rettillo che lamba le tribune. Appiè di queste, i palchetti di cemento di popolani ansiosi di ritardatari, di donne nervose, che chiudono gli occhi con un « oh! » soffocato, quando la freccia rossa o verde rade l'asfalto a tre metri dalla loro mano inerme, deformandosi al passaggio, come nel campo di un obiettivo fotografico, Ascari e Campari Campari ed Ascari!

Al 20.º giro i nervi della folla, troppo tesi, danno un primo crollo. L'attenzione si svia; cerca un diversivo. Sul prato una bandiera militata di accessori ha piantato in piedi un grande cancelliere di ottanta listi verticali, una per giro, su cui man mano avanzano appiccicati dalla colla, ad ogni annuncio del megafono, i cartellini coi colori delle case concorrenti ed i numeri dei corridori. Quattro colori: il rosso per l'Alfa-Romeo, il verde per la Sunbeam, l'azzurro per la Delage ed il giallo per la Bugatti. Il rosso, naturalmente, è al disopra di tutti. Due lunghe file di sangue che crescono a goccia a goccia; poi il verde che discende; e, accan-

to al verde, lottando per farsi strada a salire, l'azzurro della marca preferita francese. Gli amatori si copiano i numeri sul loro foglio di appunti, tanto per fare qualche cosa!

Ed è in quest'atmosfera di serenità grigia che la catastrofe si produce fulminea. Ascari è passato poco fa dinanzi alle tribune; ma ha fatto ai suoi amici un segno lento con la mano, scuotendo l'indice in aria, che pare voglia dir loro: « Non va il motore! ». Che cosa non vor? Nessuno ha tempo di interrogarsi, di cercare. Ecco è accaduto qualche cosa. Squilla un telefono. Laggiù! laggiù! in fondo al rettillo di Sant'Europio, prima del viraggio. Chi? Una vettura di ambulanza esce di dietro i capannoni dei rifornimenti. La bandiera bianca palpita col suo rosso, su, in mezzo ai pini. È Campari? Il numero 31 Dunque, Campari! Il megafono echeggia lugubre. Ma ecco il N. 3 passare volando, impensabile. Uno sbaglio? No signori.

Il megafono insiste. Ascari! Si è rovesciato Ascari! Proprio così! Il disastro è avvenuto poco prima del viraggio di Santo Europio, ad un chilometro e mezzo dalle tribune. Perché? Non lo sa nessuno. In piena corsa, ad una velocità forse di 150 chilometri la macchina si impenna, volteggia su se stessa, ruozza all'impazzita sul proprio asse, come una trottola, lungo un centinaio di metri; poi ripiomba inerte, dritta, sul bel mezzo della pista; ed Ascari si sfracella.

I primi accorsi lo levano su da una pozza di sangue. Una delle gambe è spaccata quanto è lunga; il cranio aperto; il volto lordo di creta. Un gemito inumano gli sgorga dalla bocca dischiusa. Non vede più; non capisce più. Gli sono intorno gli ignoti, gli italiani anche, perché la gente di tutta la pista oggi è vigilata da italiani. Ma non capisce nemmeno loro. Non c'è più nulla da fare. Agonizza. Gente col piede nella mano, si affrettano. Le bandiere si agitano lontano, per avvertirci i sopragegnanti all'imbocco del rettillo. Ed il resto lo indovinate. Arrivo del carro a letto; il trasporto all'ambulanza dell'autodromo; la confusione dai medici davanti al caso disperato; la mancanza di mezzi di operazione; la partenza all'agonizzante alla ricerca di una clinica già a Montigny.

Chi ha voglia di narrare tutto questo? La tragedia dura un'ora. Pochi minuti dopo mezzogiorno la morte è annunciata dal megafono. Sotto la pioggia che comincia ad addensare le sue raffiche sulla campagna nerissima il pubblico, come un sol uomo, si scopre religiosamente. Campari, sentita la morte nell'aria, intuito l'irreparabile, abbandona la corsa. Scende piano piano da macchina davanti alla tettoia, buttarlo via con impeto gli occhiali, attraverso cui le lacrime non gli lasciano vedere nulla. Ormai la corsa non ci interessa più. È una corsa qualunque. Possiamo tornare a Parigi.

Concetto Pettinato. Perché arzigogolare di questo feroce tracollo su di un circuito, dove bisogna correre a 200 Km. all'ora? Siamo forse in procinto di mutare la gara di velocità in corsa agli ostacoli? Alla costruzione dell'aerodromo di Lino, al disotto della pista, una mentalità da concorno lupico; una mentalità da gente cui la pura e semplice velocità della palla da cannone non procura più emozioni bastevoli. La gara odierna è la prima gara internazionale combattuta qui. La catastrofe che la funesta è dessa totalmente scevra di rapporto con la qualità del percorso?

ploggia a questo punto rallenta la marcia dei corridori. Mascetti riconquista negli ultimi giri il secondo posto. La corsa termina con la seguente classifica:

- 1.º Benoit (Alfa Romeo) in ore 3.44'17" 1/2, alla media di Km. 112,828.
2.º Wagner su Delage in ore 3.27'25", alla media di Km. 110,700.
3.º Mascetti su Sunbeam, in ore 3.06'15" 2/5, alla media di Km. 110,900.

Omaggi francesi al caduto

PARIGI, 27. notte. Più ancora di tutti gli altri giri il parigino, i due grandi organi sportivi, l'Auto e l'Echo des Sports esprimono parole di vivo rimpianto per la tragica fine di Ascari.

Scriva l'Echo des Sports: « Collocando noi stessi sul terreno dei sentimenti e degli apprezzamenti, bensì su quello dei fatti, diciamo che quando la ditta si ritirò il posto di leader era allora occupato da Campari esattamente come lo era da Ascari al momento della sua terribile caduta. L'Alfa-Romeo di Ascari, che lasciò dopo aver fatto a metà dominato la battaglia... »

Un relatore dell'Auto ricorda che, malgrado la sua indiscutibile maestria, Ascari fu spesso perseguitato dalla disdetta. « Lei mattina... scrive egli mi diceva, pochi minuti prima della partenza scherzavo galantemente: « Questa volta non siete saliti con noi nell'allenamento. A Spa mi avete portato fortuna; qui invece non l'avrò! »

« L'Auto ripete poi che Ascari lascia non soltanto un ricordo di cui, oggettivamente, non si può negare il valore, ma di un carattere, di un carattere, di un carattere, di un carattere, di un carattere... »

« Non abbiamo abbastanza di quelle palizzate che non costituiscono nessuna protezione per il pubblico, ma che sono un ostacolo permanente per i corridori. Anche Ascari aveva chiesto la loro rimozione... »

« Per il giorno 20 del prossimo agosto sono progettati grandi festeggiamenti a Friedrichshagen per il venticesimo anniversario del primo volo dello Zeppelin. Alla cerimonia interverranno il Governo... »

« In quest'occasione il dottor Eckener publicherà, con l'approvazione del Governo, un manifesto diretto a tutta la nazione tedesca, invitandola a una sottoscrizione popolare per la costruzione di un nuovo Zeppelin gigante, che dovrebbe avere 105.000 metri cubi di volume ed una gran quantità di secondi... »

« In quest'occasione il dottor Eckener publicherà, con l'approvazione del Governo, un manifesto diretto a tutta la nazione tedesca, invitandola a una sottoscrizione popolare per la costruzione di un nuovo Zeppelin gigante, che dovrebbe avere 105.000 metri cubi di volume ed una gran quantità di secondi... »

« In quest'occasione il dottor Eckener publicherà, con l'approvazione del Governo, un manifesto diretto a tutta la nazione tedesca, invitandola a una sottoscrizione popolare per la costruzione di un nuovo Zeppelin gigante, che dovrebbe avere 105.000 metri cubi di volume ed una gran quantità di secondi... »

« In quest'occasione il dottor Eckener publicherà, con l'approvazione del Governo, un manifesto diretto a tutta la nazione tedesca, invitandola a una sottoscrizione popolare per la costruzione di un nuovo Zeppelin gigante, che dovrebbe avere 105.000 metri cubi di volume ed una gran quantità di secondi... »

« In quest'occasione il dottor Eckener publicherà, con l'approvazione del Governo, un manifesto diretto a tutta la nazione tedesca, invitandola a una sottoscrizione popolare per la costruzione di un nuovo Zeppelin gigante, che dovrebbe avere 105.000 metri cubi di volume ed una gran quantità di secondi... »

« In quest'occasione il dottor Eckener publicherà, con l'approvazione del Governo, un manifesto diretto a tutta la nazione tedesca, invitandola a una sottoscrizione popolare per la costruzione di un nuovo Zeppelin gigante, che dovrebbe avere 105.000 metri cubi di volume ed una gran quantità di secondi... »

« In quest'occasione il dottor Eckener publicherà, con l'approvazione del Governo, un manifesto diretto a tutta la nazione tedesca, invitandola a una sottoscrizione popolare per la costruzione di un nuovo Zeppelin gigante, che dovrebbe avere 105.000 metri cubi di volume ed una gran quantità di secondi... »

« In quest'occasione il dottor Eckener publicherà, con l'approvazione del Governo, un manifesto diretto a tutta la nazione tedesca, invitandola a una sottoscrizione popolare per la costruzione di un nuovo Zeppelin gigante, che dovrebbe avere 105.000 metri cubi di volume ed una gran quantità di secondi... »

« In quest'occasione il dottor Eckener publicherà, con l'approvazione del Governo, un manifesto diretto a tutta la nazione tedesca, invitandola a una sottoscrizione popolare per la costruzione di un nuovo Zeppelin gigante, che dovrebbe avere 105.000 metri cubi di volume ed una gran quantità di secondi... »

« In quest'occasione il dottor Eckener publicherà, con l'approvazione del Governo, un manifesto diretto a tutta la nazione tedesca, invitandola a una sottoscrizione popolare per la costruzione di un nuovo Zeppelin gigante, che dovrebbe avere 105.000 metri cubi di volume ed una gran quantità di secondi... »

Padovani, in ore 3.47'40"; 3.ª Ausonia di Torino, in ore 3.49'30"; 4.ª Sunbeam, in ore 3.51'16"; 5.ª Desio, in ore 3.51'37"; 6.ª Carrobbio, in ore 3.57'35"; 7.ª Ausonia di Napoli.

Dopo la prova di Torino è stato così completa l'elenco dei nostri rappresentanti ai campionati ciclistici mondiali: Velocità professionisti: Moretti Cesare e Mori Palmiro. Campionato stayers: Torricelli Leopoldo. Velocità dilettanti: Botocchi Amadeo.

Strada dilettanti: Balla Giovanni, Ferrato Santi, Cervini Pietro, Negri Antonio; riservisti: Lorenzetti Roberto e Simoni Alcardo. I sopraddetti corridori partecipanti al campionato su strada dilettanti, sono difiniti per la loro superiorità in qualsiasi gara su strada, che su pista, dovendo attenersi alle istruzioni che verranno loro comunicate.

Piemontesi ha vinto la Coppa Morgagni-Roldini; 2.º Mainetti; 3.º Pettiva; 4.º Del Tagli; 5.º Giuntelli.

FOOT-BALL. Nell'assemblea della Lega Nord a Parma, circa l'indietro, Genoa Bologna, è stato votato: a) restino sospese tutte le deliberazioni prese a carico del Bologna; b) venga eseguita una inchiesta sui delinquenti avvenuti dopo la partita finale, onde stabilire i migliori nella scuola con una vittoria netta.

Il campione fra i maestri di scherma il torinese Benioni vince anche nella spada Roma, 27. notte. Oggi ha avuto luogo il torneo finale di scherma del Campionato Italiano fra i maestri di scherma. Assalti vivaci e condotti con perfetta cavalleria. Come già nelle gare di fioretto, il giovane torinese Benioni ha piccato i migliori nella scuola con una vittoria netta.

Il venticesimo dello Zeppelin Berlino, 27. notte. Per il giorno 20 del prossimo agosto sono progettati grandi festeggiamenti a Friedrichshagen per il venticesimo anniversario del primo volo dello Zeppelin.

De Pinedo costretto a tornare a Sidney Roma, 27. notte. Il commissario per l'aeronautica comunica che il comandante De Pinedo è stato costretto a rientrare a Sidney perché lungamente malato. L'aereo, che ha incontrato un forte vento sfavorevole per cui ha dovuto forzare il motore il quale pertanto ha bisogno di alcune verifiche di lieve entità.

Un apparecchio polacco costretto ad atterrare presso Cuneo Cuneo, 27. notte. Un aeroplano polacco ha atterrato oggi presso Cuneo. È partito dal campo di Mirafiori per raggiungere in volo Vienna. È venuto invece a cadere vicino a Castelletto Stura, nei pressi di Cuneo. La discesa si è effettuata in un campo assai accidentato e l'apparecchio ha riportato avarie al timone e alla deriva. Il pilota è rimasto incolume. Forse domani potrà riprendere il volo interrotto, per raggiungere Milano, Udine e quindi Vienna. È uno degli apparecchi che fa parte della squadriglia Torino-Vareavia.

Convoglio di cacciatori nel Biellese Biella, 27. notte. Ha avuto luogo a Chiavazza, un importante convegno di cacciatori per discutere sui importanti problemi cinegetici della regione biellese. L'Unione cacciatori biellese, fiorenti Società cittadina, forte di circa 3000 soci, ha organizzato sperimentalmente il convegno a cui intervennero rappresentanti delle società di Alessandria, Vercelli e Milano e circa 300 cacciatori. Il cav. Laviano, presidente dell'U. C. B., ha aperto il convegno affacciando importanti problemi che interessano la classe. Il sindaco di Chiavazza, dopo avere portato il saluto de suo Comune, ha trattato del ripopolamento selvaggina nelle campagne biellesi. L'on. Buratti, presente al convegno, ha assicurato tutto il suo appoggio. A fine del convegno venne deciso e dato mandato di incaricare la Commissione per il lancio di centinaia di coppie di pernici, di fagiani e di lepri.

BOLLETTINO METEORICO 26 luglio 1926.

Table with 5 columns: Location, Max, Min, Rain, Wind.

TEMPERATURA UFFICIALE DI TORINO Maxima 29.5 Minima 18.0

La Stazione Bardecci ci comunica: Pressione barometrica, ore 5: 740. Temperatura massima del giorno 26 + 27.5. Temperatura minima della notte dal 26 al 27 + 16.

Sanguinoso dramma d'amore a Biella Biella, 27. notte. Quest'oggi un rapido e sanguinoso dramma d'amore si svolgeva in una camera di via Cernaia 30; protagonisti due giovani, oventi vicentino, che si occupano in fabbrica. Il dramma, che poteva avere conseguenze morali, è avvenuto senza testimoni. Balasso Elisabetta, tessitrice, d'anni 20, da Bres San Vito (Vicenza), piacente e formosa operaia, protagonista principale del fatto, è stata accolta in via Cernaia e lavoro in una delle grandi fabbriche di tessuti che costeggiano il torrente Corvo, vicinissima alla propria abitazione. Nella stessa casa, un caseggiato molto antico, di cui si ricorda che trovavano ricovero numerosi vicentini concorrenti della Balasso e tra questi certo Tiso Francesco di anni 23, di Alessandria da Valdagno, tessitore. Il Tiso nota la piacente compagna e vagheggiò un'averatura amorosa.

La Balasso, che in un suo momento di esaltazione, si era lanciata ad un'altra avventura amorosa, si era, per un momento, abbandonata a lui. Tiso, però, non si era ancora dato per vinto, ed aveva, per un altro spassimante, certo Bottolino Alcio di anni 22, per cui il suo destino ad accettare le profferite d'amore del Tiso. Ma tra i due, che per un momento si erano ritrovati, si erano, come si è detto, non proprio di amore, di cordiale amicizia.

I genitori della Balasso non vedevano favorevolmente le premure del Tiso verso la Elisabetta, perché continuamente tenevano d'occhio la ragazza, desiderati dal Bottolino, che da lontano scriveva lettere ardenti d'amore per l'Elisabetta e chiedeva di decidere presto quello che era il suo ardente desiderio: il matrimonio con la Balasso. La ragazza, corteggiata dal Tiso, desiderata dal Bottolino, indecidissima e quasi quasi trascurata tutti e due gli spasimanti, il Bottolino, sabato, giunse improvvisamente a Biella o si portava a casa del Balasso. Aveva con sé tutta la carta necessaria per regolarizzare la sua situazione in un modo o in un altro. Non gli necessitava che il consenso della fanciulla perché quello dei suoi genitori gli l'aveva ottenuto per iscritto.

L'Elisabetta, ricevendo il compagno, ricordandosi il suo sogno, si accacciò a lui e decise di accettare il matrimonio. Il Bottolino, che da lontano scriveva lettere ardenti d'amore per l'Elisabetta e chiedeva di decidere presto quello che era il suo ardente desiderio: il matrimonio con la Balasso. La ragazza, corteggiata dal Tiso, desiderata dal Bottolino, indecidissima e quasi quasi trascurata tutti e due gli spasimanti, il Bottolino, sabato, giunse improvvisamente a Biella o si portava a casa del Balasso. Aveva con sé tutta la carta necessaria per regolarizzare la sua situazione in un modo o in un altro. Non gli necessitava che il consenso della fanciulla perché quello dei suoi genitori gli l'aveva ottenuto per iscritto.

Il Tiso, però, non si era ancora dato per vinto, ed aveva, per un altro spassimante, certo Bottolino Alcio di anni 22, per cui il suo destino ad accettare le profferite d'amore del Tiso. Ma tra i due, che per un momento si erano ritrovati, si erano, come si è detto, non proprio di amore, di cordiale amicizia.

Il Tiso, però, non si era ancora dato per vinto, ed aveva, per un altro spassimante, certo Bottolino Alcio di anni 22, per cui il suo destino ad accettare le profferite d'amore del Tiso. Ma tra i due, che per un momento si erano ritrovati, si erano, come si è detto, non proprio di amore, di cordiale amicizia.

Il Tiso, però, non si era ancora dato per vinto, ed aveva, per un altro spassimante, certo Bottolino Alcio di anni 22, per cui il suo destino ad accettare le profferite d'amore del Tiso. Ma tra i due, che per un momento si erano ritrovati, si erano, come si è detto, non proprio di amore, di cordiale amicizia.

Il Tiso, però, non si era ancora dato per vinto, ed aveva, per un altro spassimante, certo Bottolino Alcio di anni 22, per cui il suo destino ad accettare le profferite d'amore del Tiso. Ma tra i due, che per un momento si erano ritrovati, si erano, come si è detto, non proprio di amore, di cordiale amicizia.

Il Tiso, però, non si era ancora dato per vinto, ed aveva, per un altro spassimante, certo Bottolino Alcio di anni 22, per cui il suo destino ad accettare le profferite d'amore del Tiso. Ma tra i due, che per un momento si erano ritrovati, si erano, come si è detto, non proprio di amore, di cordiale amicizia.

Il Tiso, però, non si era ancora dato per vinto, ed aveva, per un altro spassimante, certo Bottolino Alcio di anni 22, per cui il suo destino ad accettare le profferite d'amore del Tiso. Ma tra i due, che per un momento si erano ritrovati, si erano, come si è detto, non proprio di amore, di cordiale amicizia.

Il Tiso, però, non si era ancora dato per vinto, ed aveva, per un altro spassimante, certo Bottolino Alcio di anni 22, per cui il suo destino ad accettare le profferite d'amore del Tiso. Ma tra i due, che per un momento si erano ritrovati, si erano, come si è detto, non proprio di amore, di cordiale amicizia.

Il Tiso, però, non si era ancora dato per vinto, ed aveva, per un altro spassimante, certo Bottolino Alcio di anni 22, per cui il suo destino ad accettare le profferite d'amore del Tiso. Ma tra i due, che per un momento si erano ritrovati, si erano, come si è detto, non proprio di amore, di cordiale amicizia.

Il Tiso, però, non si era ancora dato per vinto, ed aveva, per un altro spassimante, certo Bottolino Alcio di anni 22, per cui il suo destino ad accettare le profferite d'amore del Tiso. Ma tra i due, che per un momento si erano ritrovati, si erano, come si è detto, non proprio di amore, di cordiale amicizia.

Il Tiso, però, non si era ancora dato per vinto, ed aveva, per un altro spassimante, certo Bottolino Alcio di anni 22, per cui il suo destino ad accettare le profferite d'amore del Tiso. Ma tra i due, che per un momento si erano ritrovati, si erano, come si è detto, non proprio di amore, di cordiale amicizia.

Il Tiso, però, non si era ancora dato per vinto, ed aveva, per un altro spassimante, certo Bottolino Alcio di anni 22, per cui il suo destino ad accettare le profferite d'amore del Tiso. Ma tra i due, che per un momento si erano ritrovati, si erano, come si è detto, non proprio di amore, di cordiale amicizia.

Il Tiso, però, non si era ancora dato per vinto, ed aveva, per un altro spassimante, certo Bottolino Alcio di anni 22, per cui il suo destino ad accettare le profferite d'amore del Tiso. Ma tra i due, che per un momento si erano ritrovati, si erano, come si è detto, non proprio di amore, di cordiale amicizia.

Il Tiso, però, non si era ancora dato per vinto, ed aveva, per un altro spassimante, certo Bottolino Alcio di anni 22, per cui il suo destino ad accettare le profferite d'amore del Tiso. Ma tra i due, che per un momento si erano ritrovati, si erano, come si è detto, non proprio di amore, di cordiale amicizia.

Il Tiso, però, non si era ancora dato per vinto, ed aveva, per un altro spassimante, certo Bottolino Alcio di anni 22, per cui il suo destino ad accettare le profferite d'amore del Tiso. Ma tra i due, che per un momento si erano ritrovati, si erano, come si è detto, non proprio di amore, di cordiale amicizia.

BORSE BORSA DI TORINO. Rendita italiana 2.50 %

Table with financial data for various markets and currencies.

Table with financial data for various markets and currencies.

Table with financial data for various markets and currencies.

Table with financial data for various markets and currencies.

Table with financial data for various markets and currencies.

Table with financial data for various markets and currencies.

USATE LA MIGNONE ANTICANZIE MIGNONE. Advertisement for Mignone products.