

L'ESPRESSO

ABbonamenti: Italia e Colonia: Anno L. 65; Semestre L. 33; Trimestre L. 17,50 Estero il doppio. REDAZIONE: Via Poeti, 7 Tel. 32-01 AMMINISTRAZIONE: Via Manzoni 4, Tel. 16-70

QUOTIDIANO SPORTIVO
Fondatore LEANDRO ARPINATI

INserzioni: Fariola L. 3 il mm. Piccola pubblicità L. 0,60 per parola, annuo L. 6 Rivolgenti: Off. pubbl. del Littorio Via Manzoni 4, Telefono 16-70 UN NUMERO CENTESIMI 25

PROBLEMI DA RISOLVERE

Riordinare l'organizzazione dello sport

I. sono uno degli strumenti più efficaci per un popolo possa avere per dare agli altri la sensazione della sua potenza e della sua volontà; agli affetti della propaganda interna, essi rappresentano l'esempio e lo stimolo per tutta la massa a dedicarsi alle pratiche sportive. Come nascono e come migliorano e si perfezionano? Nelle risposte a questo interrogativo si delineano le funzioni dell'iniziativa privata, integrativa della attività statale.

In tutti i paesi, assai prima di ogni intervento o interessamento del potere costituito, lo sport ha cominciato a svilupparsi e ad affermarsi attraverso l'attività di appassionati, che, secondo l'affinità della loro passione si riunivano in gruppi, costituivano società sportive, gareggiavano fra loro, cercavano nuovi avversari nelle società consorelle. Si sono create così deperitute, durante lunghi anni di lotta, di esperienza di lavoro propagandistico, categorie di specialisti nei vari sport, tanto per quello che era l'esercizio attivo, quanto per le funzioni di dirigenza. C'è ormai in ogni paese una organizzazione che mira, nei vari rami di attività sportiva e attraverso l'inevitamento del senso agonistico, a migliorare e a perfezionare quei giovani che l'innata passione abbia spinto a dedicarsi all'uno o all'altro sport. Le società si sono unite in federazioni, allo scopo di disciplinare i rapporti fra loro e di stabilire una unità di direttive nell'attività sportiva e nella propaganda; e si può dire, sempre fatte le dovute eccezioni, che questi organismi costituiscono anche oggi il più serio strumento, data l'esperienza e la competenza degli uomini che li dirigono, per la valorizzazione di quelle élite di giovani ai quali i mezzi fisici consentono di emergere dal comune.

Quando a queste società sportive sia dato di poter compiere la loro opera di selezione non già su un numero troppo modesto di giovani appassionati, ma sulla ingente massa degli adolescenti ai quali le cure della Scuola hanno migliorato il fisico e suscitato la passione, diventa assai più facile e quasi certo sorgere degli "essi" i quali servono degnamente a illuminare agli occhi del mondo le miglirate qualità fisiche e morali di una razza.

Ecco dunque stabiliti in linea teorica i due cardini di una completa organizzazione sportiva nazionale.

Quale è oggi la situazione dell'Italia? Il regime ha compreso piano piano la grandezza dello sport anche sotto un punto di vista squisitamente politico, ed è intervenuto con le migliori intenzioni di favorire in ogni modo lo sviluppo dell'attività sportiva. E' indubbio che la obbligatoria creazione di un campo sportivo in ogni Comune rappresenta uno dei mezzi più efficaci per propagandare lo sport attivo in una infinità di piccoli centri nei quali spesso anche la volontà di qualche pioniere si spuntava contro insormontabili difficoltà materiali. E' altrettanto certo che le agevolazioni concesse con grande larghezza in occasione di viaggi o di spostamenti di atleti facilitano e rendono più frequenti le manifestazioni sportive.

Si è introdotto lo sport in una organizzazione militare come è la Milizia e in quella superba istituzione civile che è il Dopolavoro; si è istituita una scuola per la preparazione dei futuri maestri di educazione fisica; si è voluto offrire a tutti le maggiori occasioni possibili di fare dello sport.

Benissimo; ma appunto forse il fervore col quale le alte gerarchie hanno voluto appoggiare il movimento sportivo e inquadrarlo nel piano delle varie attività nazionali, è stata causa talvolta di decisioni precipitate, e (fatto più grave) ha consentito interpretazioni tanto arbitrarie della volontà dei gerarchi, da produrre appunto nello svolgimento di questa opera di propaganda e di avanzamento, incertezze, scosse, bruschi sobbalzi, dannose battute d'arresto.

Il desiderio dei Gerarchi che anche la Milizia facesse dello sport è stato interpretato non come invito a esercitare i miti con gli sportivi, ma addirittura come incentivo a trasformare in militi degli uomini di sport già indossanti la maglia di "altre società", per farli gareggiare e vincere sotto i colori della Milizia. Le sezioni sportive del Dopolavoro, hanno accolto, anzi hanno ricercato anche esse, con la lusinga di vantaggi e di facilitazioni che le società non potevano dare, atleti dei quali l'elemento e la preparazione erano costati anni di sacrificio e di sforzo alle società stesse.

Anche la creazione degli Enti sportivi provinciali, destinati nella mente del Gerarca a esercitare un utile ed oculato controllo sulla attività sportiva delle provincie e

soprattutto ad impedire inopportune concorrenze nell'organizzazione degli spettacoli sportivi, ha provocato invece in parecchi casi disastrose conseguenze agli effetti del desiderato sviluppo e della asspicata disciplina dello sport. I ranghi dei dirigenti non potevano essere numerosi in un paese come il nostro che soltanto da due anni, si può dire, ha iniziato il suo sforzo sul terreno sportivo; e gli uomini che potevano avere la competenza derivante da lunghi anni di appassionato interessamento erano tutti o quasi impegnati o nella dirigenza delle società o nei vari organi delle Federazioni.

Gli Enti provinciali, cui era stata conferita una autorità grandissima e poteri quasi dittatoriali che supponevano in chi avrebbe dovuto esercitarli una assoluta obiettività e una profonda conoscenza dell'organizzazione sportiva e delle sue reali esigenze e necessità, sono finiti molto spesso in mano di uomini inesperti, o dominati da preoccupazioni politiche, o legati comunque a particolari gruppi di interessi sportivi; di uomini in ogni modo incapaci di valutare le conseguenze, spesso fatali per lo sport, di un loro gesto d'autorità.

E' assiomatiko che lo spirito di emulazione è una magnifica molla per il progresso. Quando nella stessa città esistono due o tre società che si dedicano allo stesso ramo di sport, è possibile che una di esse rappresenti un organismo inutile; ma in questo caso quella è fatalmente destinata a morire volontariamente dopo un periodo più o meno lungo di vita grama e stentata. Nella quasi totalità dei casi le due o tre società hanno invece tutte profonde ragioni di vita, o in una lunga tradizione, o nell'esistenza nel loro seno di dirigenti di nome di affezionati sostenitori, o per la diversità degli ambienti nei quali ciascuna esercita la sua propaganda. Queste società sono, si, spesso, in lotta fra loro, ma, quando un Ente direttivo superiore si limiti ad intervenire contro ogni eventuale invidia o colpo mancino, la lotta è grandemente benefica per lo sviluppo dello sport.

Ogni società vuol essere più forte, meglio attrezzata, più vittoriosa delle altre; ed ecco il sacrificio e lo sforzo dei fedeli di ciascuna portati al massimo; ecco l'aumento dei soci, il miglioramento degli atleti, l'assunzione degli allenatori, e tutte quelle provvidenze le quali, pure fatte nell'intento di giovare al proprio club, giovano in definitiva allo sport. Ora, se con una mazzetta voi fustolate un giorno due di queste tre società, credete che la terza, rimasta padrona del campo continuerà a prodigarsi con la stessa intensità? E credete sul serio che essa potrà giovare dell'apporto dei relitti della consorella distrutte: che gli atleti di queste vestranno con lo stesso entusiasmo, i colori dell'antica avversaria; che i dirigenti e i meccanici di queste continueranno a spendere fatiche e denaro? Ebbene, sembra che più d'un Ente sportivo provinciale abbia, nella buona fede che deriva da una scarsa conoscenza dell'ambiente, creduto a tutto questo.

Abbiamo avuto in questi ultimi tempi, specie fra le società calcistiche, una serie di fusioni e di tentativi di fusioni forzate, che prestano, quanto al fine, alle più audaci interpretazioni, e che finiscono per diffondere un senso di scoraggiamento e di sfiducia anche in uomini di provata fede sportiva e politica. E' il danno di questa atmosfera che si va purtroppo creando intorno alla organizzazione italiana dello sport, per via di errori di incapaci esecutori e attraverso interessate interpretazioni di principi in sé buoni e già sensibili. Società che hanno vent'anni di vita gloriosa, magnifiche attrezzature, forti capitali, decisa volontà di continuare la loro strada, uomini degni alla testa; società che niente hanno commesso contro le leggi né contro l'onore sportivo, non possono venire assorbite o sopresse senza che nell'opinione pubblica si susciti la sensazione di una ingiustizia, con conseguenze gravi per la propaganda dello sport.

Talvolta altre cause che non siano la soppressione e la fusione agiscono in senso dissolutivo nei confronti delle società. Anziani club che erano vissuti finora per la passione e lo spirito di sacrificio dei loro vecchi e non mai mutati dirigenti, si sono visti sostituire d'autorità il Consiglio direttivo, con uomini nuovi, forniti magari di ottimi titoli politici, i quali non sono tuttavia sufficienti per guidare la vita di un club. Quando ciò accade, il club, senza affiatamento fra dirigenti e atleti, senza una guida salda e sicura, se pure continua a vivere, dev'essere considerato perduto per la causa dello sport.

Ma, a parte questi fatti, un altro elemento concorre a turbare e a frenare lo sviluppo dello sport nostro: ed è strano che, nelle intenzioni, questo elemento fosse destinato allo scopo opposto. Si tratta di tutte quelle organizzazioni speciali che sono sorte con l'intento

di diffondere le pratiche sportive nella vastissima cerchia degli operai, impiegati e professionisti, ma che in realtà, finora, per non avere una idea chiara né delle loro finalità né dei mezzi più opportuni per raggiungere, non hanno costituito se non dei doppiieri, per lo meno inutili, e purtroppo qualche volta anche dannosi, delle varie Federazioni sportive disciplinate dal Comitato olimpico. Che cosa fanno finora le sezioni sportive del Dopolavoro, le associazioni dei bancari, le legioni della Milizia, i gruppi degli Avanguardisti e dei Ballisti, quelli dei Ferroviari, e altri?

Queste organizzazioni, il compito delle quali potrebbe essere tanto vasto e superabente redditizio, si limitano per ora a fare, come abbiamo detto, la concorrenza alle aziende ma più povere società; e sono ancora lontane dall'aver, non diciamo attuato, ma studiato, compiutamente, un programma organico, attraverso il quale esse contribuirebbero potentemente davvero alla creazione di quella "Nazione sportiva" che è il sogno di tutti gli appassionati.

Dopo ciò, occorre dolersi, ma non meravigliarsi, che una delle più potenti fra le nostre Federazioni abbia dovuto constatare in questa stagione la diminuzione delle società affiliate da 800 a 500 e quella degli atleti tesserati da 15 mila a forse nemmeno 12 mila. Segni eloquenti di un disagio morale che ha colpito atleti e dirigenti, di una attenuazione di quell'entusiasmo del quale sul terreno sportivo non si può fare a meno, se si voglia progredire.

RODOLFO PEZZOLI

Un tragico accidente ha funestato la disputa del VI G. P. d'Europa vinto dal francese Chiron che su Bugatti ha battuto il record della gara

LA CLASSIFICA

1. CHIRON (Bugatti 2000) in ore 3,45', 08" e tre quinti pari a Km. 600 alla velocità di Km. 159,898 (nuovo record locale).
2. Varzi (Alfa Romeo 2000) in 3,47'28" (m. 158,253).
3. Nuvolari (Bugatti 2000) in 3,59'27" e tre quinti (m. 150,338).
4. Dronet (Bugatti 2000) in 3,59'37" e quattro quinti (m. 150,331).
5. Maggi (Maserati 1700) in 4,10'29" (m. 145,033).
6. Maserati (Maserati 2000) fermato al 55.0 giro in 4,10'28" e quattro quinti.
7. Bouriat (Bugatti 2000) fermato al 54.0 giro in 4,11'10" e quattro quinti.
8. Foresti (Bugatti 2000) fermato al 54.0 giro in 4,11'17" e due quinti.

Probst (Bugatti 2000) e D'Abetize (Bugatti 1500) fermati perché fuori di m.

Giro veloce: il 4.0 di Williams (Bugatti 2000) in 3'37" e tre quinti alla velocità di Km. 165,441.

Paruti 22 corridori; 8 classificati, 3 fuori di m. dodici ritirati.

Il destino fatale

MILANO, 9. Ho ancora negli occhi la visione orrenda che ha troncato di colpo lo spettacolo superbo di forza e di audacia offerto dallo svolgimento del VI Gran Premio d'Europa nel suggestivo scenario del Parco di Monza. Il fantastico carosello si svolgeva da poco più di un'ora fra la crescente emozione di un pubblico tanto scelto e numeroso da far ricordare la grandiosa giornata del Primo Gran Premio; la lotta era ancora apertissima fra il gruppo degli uomini migliori, lanciati a velocità folle sulla lucida pista. D'un tratto ecco due macchine rosse sul rettilineo d'arrivo, una accodata all'altra; la seconda, davanti alla tribuna Reale, tenta di passare. La sensazione che la ruota anteriore de-

bol: corpi stroncati e volti deformati dalla metallica strigliata della macchina. Soltanto il viso di Materassi era immune e sereno nella piega caratteristica della bocca esprimere ancora lo sforzo di quella volontà che aveva saputo portarlo a tante vittorie.

Davvero una triste fatalità è sembrata pesare oggi sull'Autodromo di Monza. Se una imprecazione potesse suscitare la scomparsa dell'asfalto che aveva offerto in questi ultimi anni alle folle tante emozioni e tanta gioia, e la morte delle numerose vittime della loro passione sportiva, l'imprecazione non può essere rivolta che al destino.

Tutto si poteva pensare sarebbe accaduto a Monza oggi all'infuori del terrificante episodio al quale abbiamo assistito. Un accidente simile è accaduto anche due anni fa durante la disputa del Gran Premio di Germania, ma su quel circuito la strada, assai più stretta dell'ampio viale monzese, era viscida e sdrucivole per la pioggia; e il pubblico aveva le difese protettive che quasi un eccesso di precauzione sembrava aver creato a Monza.

Sul rettilineo magnifico che consente le maggiori velocità, su un nastro stradale sul quale non due, ma quattro o cinque macchine potrebbero superarsi agevolmente, la macchina di Materassi ha potuto trovare il fatale contatto con quella di Foresti; e la rete metallica sostenuta da saldi paletti di ferro, e il successivo fessato largo fra i due, non sono riusciti ad impedire che lo strascico e la morte piombassero sopra una folla la quale, nel luogo da cui assisteva, entusiasta ma disciplinata, alla superba battaglia, aveva diritto di ritenersi al sicuro.

Nessuno può dunque oggi avere il magro conforto di protestare contro l'imprevidenza di organizzazione o contro qualsiasi altra manchevolezza. E' soltanto il destino che ha voluto oggi gettare un denso velo di lutto sopra una gara che aveva già dimostrato nella sua prima fase di mantenere in pieno le sue grandi promesse.

Con quale animo parlare ora dei protagonisti del VI Gran Premio di Europa, quando l'ombra di Materassi sembra ammonire dell'infelicità di ogni gloria e della sovranità della sorte? E pure occorre dire, vincendo l'angoscia della nostra anima di sportivi, che il vincitore Chiron ha meritato pienamente il suo successo, anche se la folla turbata, inquisita e "smonata", non gli abbia tributato quelle sberleffi onorifiche che non sarebbero mancate senza la sciagura che ha funestato la giornata. Il pilota francese, a bordo di una macchina perfettamente a punto, ha non solo battuto un gruppo di magnifici avversari, ma ha dato una misura piena del suo valore, indipendentemente dal fatto del mancato confronto con alcuni dei nostri piloti più forti, migliorando quel record del campionato Ascari sull'intero percorso, che sembrava ormai insuperabile.

Girare per 600 chilometri a quasi 160 all'ora, sfrecciando sui rettilinei ad oltre 200, spando quando si abbia avuto sotto gli occhi in un lampo indimenticabile la visione di quel che possa accadere anche ai più forti e ai più audaci, è prova oltretutto di una serenità di una calma e di una forza d'animo che non sono fra le meno notevoli qualità dell'uomo che ha conquistato in quest'anno tutte le più ambite vittorie internazionali.

Chiron, pure essendosi dovuto impegnare a fondo, ha dato l'impressione di passeggiare dal primo all'ultimo dei ventiquattro giri.

Il suo finale, durante il quale egli ha lottato per oltre duecento chilometri con l'Alfa P. 2 di Varzi, è stato davvero un finale da grande campione. Quando si sia aggiunto che a metà gara la media era di nemmeno 157 all'ora, e cioè di due chilometri all'ora inferiore a quella ottenuta sull'intero percorso da Ascari, si può valutare lo sforzo



IL VINCITORE

compiuto dal pilota e dalla macchina per segnare a fine corsa la media di 159,898.

Ma, con tutt'altro, non si può dire davvero quel che sarebbe potuto accadere se dopo appena un terzo della gara non fossero scomparse dalla lotta tutte e tre le Tabot, che hanno interrotto la corsa dopo la caduta di Materassi. La battaglia era stata fino a quel momento la più bella, la più incerta, la più avvincente di quante si siano viste finora a Monza. I ventidue bolidi partirono fulmineamente al via di S. E. Giunta, avevano fino dai primi giri impegnata una lotta a fondo destinata a selezionare il lotto e a consentire poi un più chiaro confronto fra i superstiti. Era l'inglese Williams, audacissimo e ottimo stilista, che balzava prepotentemente in testa, trascinandosi il carosello a velocità vertiginosa, ma senza riuscire a staccarsi dalle calcagna Nuvolari, Borzacchini, Brilli Peri, Varzi, Chiron. Questi sei uomini hanno continuato a girare per una cinquantina di chilometri a ridosso l'uno dell'altro in uno spazio che non oltrepassava la lunghezza del rettilineo delle tribune. Poi al sesto giro Williams cedeva di schianto e si ritirava, e passava in testa Brilli Peri. Da questo momento fino al 17.0 giro fu una serie di duelli emozionanti fra i leaders, mentre qualcuno dei ritardatari incalzava per entrare anch'esso nel gruppo dei primi. Così era Nuvolari, che superava Varzi, attaccava il conte toscano, mentre Chiron con una magnifica marcia di avvicinamento progressivo giungeva a pochi metri dai due contendenti. Al 12.0 giro era finita anche per Brilli Peri, che si arrestava ai bozes; e mentre Borzacchini, che era rimasto fino allora nella scia dei primi rallentava un poco pur mantenendosi minaccioso, sopravveniva un cinghiale minacciosissimo; e Materassi, che aveva dovuto fare due fermate nei primi giri perdendo circa tre minuti, recuperava lo svantaggio secondo per secondo, abbandonando le curve con la caratteristica impetuosità del suo stile.

Nuvolari, compiva in testa un giro e mezzo, tallonato da Varzi e da Chiron, e finalmente l'Alfa Romeo superava anche il mantovano e balzava in testa seguita dalla Bugatti di Chiron. La battaglia era tutt'altro che decisa; Chiron era a quattro secondi da Varzi, Nuvolari a quattro secondi da Chiron, Arcangeli a tre secondi da Nuvolari, e Materassi, in superba ripresa, a un minuto dal fortissimo Borzacchini, con marcia sicura e regolare, tallonava Materassi, ed erano quindi sei gli uomini ancora benissimo in gara dopo 170 chilometri, e fra i quali si sarebbe dovuto scegliere il vincitore.

La nera sorte non ha permesso di vedere la fine di questa lotta superba il cui seguito si annunciava emozionante. Dopo la caduta di Materassi, i suoi compagni di equipage, Arcangeli e Brilli Peri

La prova sarà aperta alle squadre rappresentative di tutte le associazioni internazionali affiliate alla federazione internazionale. Gli avversari saranno designati con estrazione a sorte.

Il torneo sarà disputato nel periodo tra il 15 maggio e il 15 giugno e tutte le partite devono essere giocate, se possibile, sul terreno di una sola associazione. Se il numero degli iscritti supererà i 32, la federazione internazionale si riserva il diritto di far disputare le eliminatorie, le quali devono avere luogo prima del torneo propriamente detto. Le iscrizioni rimangono aperte fino al 31 gennaio 1930. La questione finanziaria sarà esaminata e risolta in una ulteriore seduta della commissione.

La prova sarà aperta alle squadre rappresentative di tutte le associazioni internazionali affiliate alla federazione internazionale. Gli avversari saranno designati con estrazione a sorte.

Il torneo sarà disputato nel periodo tra il 15 maggio e il 15 giugno e tutte le partite devono essere giocate, se possibile, sul terreno di una sola associazione. Se il numero degli iscritti supererà i 32, la federazione internazionale si riserva il diritto di far disputare le eliminatorie, le quali devono avere luogo prima del torneo propriamente detto. Le iscrizioni rimangono aperte fino al 31 gennaio 1930. La questione finanziaria sarà esaminata e risolta in una ulteriore seduta della commissione.



ACHILLE VARZI

si ritiravano; e la corsa continuava davanti a una folla preoccupata e disattenta. Il duello Chiron - Varzi ha costituito l'interesse della seconda parte della gara. Passato in testa il francese, Varzi mostrava di seguirlo agevolmente a un duecento metri di distanza; e le posizioni restavano immutate fino al 30.0 giro. Intanto, al 26.0, un nuovo motivo di ansia era dato alla folla da un incidente accaduto a Borzacchini e che sembrò per un momento avere le tragiche conseguenze di un altro. Borzacchini, proprio nello stesso punto del rettilineo nel quale aveva deviato Materassi, sfiorava la ruota di una Bugatti che era stata abbandonata sulla linea di congiunzione delle 2 piste. L'urto provocava la rottura di una ruota e la macchina aveva un pauroso sbalzo; ma il pilota riusciva ad arrestarla contro un muretto senza altre conseguenze che il proprio ritiro. Così, purtroppo, scompariva dalla battaglia la meglio piazzata delle Maserati, che aveva condotto una corsa magnifica e poteva ancora validamente sperare nel successo.

Quanto all'Alfa Romeo di Varzi, non si può certo dire che l'anziana e gloriosa macchina abbia tradito l'alleza. Il suo ritardo di due minuti, nel confronto della gara del vincitore è dovuto forse ad un eccesso di confidenza nelle doti della meravigliosa macchina. Varzi, dopo aver tenuto per qualche tempo la testa malgrado gli attacchi di Chiron, aveva fino al trentesimo giro seguito con facilità l'andatura del leader. A metà gara entrò in scena la macchina di Foresti per il rifornimento, che Chiron compiva in 1'40" mentre Varzi impiegava 1'50". La rossa macchina italiana ripartiva per con un altro pilota, il grande Campari, il quale mente il distacco, finendo peraltro con una dozzina di secondi, sebbene Chiron avesse forata notevolmente l'andatura. L'handicap saltò ad altro, un minuto soltanto perché dopo sei giri Campari a sua volta si arrestava per cadere di nuovo il volante a Varzi. Questo secondo cambio era fatale. Per un centinaio di chilometri le due macchine duellavano a distanza, guadagnando ogni volta l'Alfa Romeo sulla pista quei tre o quattro secondi che poi ripartiva sul percorso stradale. A cinquanta chilometri dall'ultimo del distacco era soltanto di 1'20" ma Varzi aveva forse anche già accettato la convinzione di non essere in grado, salvo incidenti, di riprendere Chiron. Così egli cessava di impegnarsi e ammenava leggermente il distacco, finendo tuttavia nel superbo tempo di ore 3,47'29", superiore di soli 16 secondi al famoso record di Ascari.

Nuvolari, che aveva un po' ceduto verso la fine, riusciva tuttavia ad occupare il terzo posto per mezzo minuto davanti all'ottimo pilota francese Drouet, il quale ha condotto una gara giudiziosa. La Maserati, alla quale l'infornuto di Borzacchini aveva impedito purtroppo di battersi fino all'ultimo per il primato, portava anch'essa al traguardo in un ottimo tempo le altre due macchine alle quali era stato affidato un compito di riserva, mostrando così l'eccellenza della nuova creazione del geniale costruttore bolognese.

Questa la gara, che fu malgrado tutta una bella e combattuta e incerta battaglia, come si attendeva, e che ha dimostrato il valore spettacoloso di questo tipo di corsa, offrendo anche per giunta una notevole affermazione tecnica con il nuovo record di Chiron e con la prova delle nuove Maserati 1700. Ma, dopo i primi 170 chilometri, nessuno ha più potuto vederla. La triste ombra della morte ha velato inesorabilmente di grigio questa giornata che avrebbe meritato di segnare un trionfo pieno della nostra organizzazione italiana e dell'audace perizia dei nostri piloti.

R. P.

Le candele A. C. durano a lungo in perfetta efficienza

LA CANDELA A. C.

Agencia Italiana A. C. TORINO
Corso Raffaello, 18