DIREZIONE — Via Otto Cantoni, 4 - ROMA Tel. 681.161-62
ABBONAMENTI: Italia e Colonie: anno L. 75; sem. L. 38; trim. L. 20
Estero: anno L. 160; sem. L. 81; trim. L. 42 Un numero 0.80; arretr. 0.90
Per rivendite e abbonamenti: ROMA - Via Otto Cantoni, n. 4
Spedizione in abbonamento postale.

...nale

Inserzioni Consess. esclusiva: Unione Pubblicità Italiana S. A.
Tariffa per mm. di altezza su una colonna: Commerciali L. 4; Echi di Cronaca L. 7; Necrologie L. 4; Finanziari L. 6 Pagamento anticipati
Riservato il diritto di vista

ROMA - Via del Parlamento, n. 9 piano primo Telef. 61-372
e sue succursali e agenzie

La gara della giovinezza

Il Primo Circuito dell'Agro Pontino

lo di una vicenda positiva e vitale.

Come tutte le organizzazioni nuove, il Circuito dell'Agro Pontino potrà non assurgere subito alla perfezione tecnica e sportiva. Il circuito potrà apparire tecnicamente abbastanza facile per i piloti, le sue strade non perfette in ogni tratto, la formula di corsa e il congegno organizzativo non impeccabile. Ciò non toglierà un etto alla consistenza complessiva della manifestazione, che deve essere, soprattutto, considerata come un esperimento e come un punto di partenza. L'esperienza, del resto, suggerirà se vi sarà qualcosa da muovere o da modificare.

Però comunque quale il formidabile elenco di macchine e di piloti lo prospetta il Primo Circuito dell'Agro Pontino oggi come oggi è una delle gare più profondamente allettanti.

Il concetto tecnico prevalente

Il concetto tecnico fondamentale si è detto quale è: il collaudo delle vetture da turismo quali il loro regolamento definisce e disciplina di fronte a uno sforzo in pura velocità. E' la prima volta che si propone un tale quesito. La «Mille Miglia» è una gara severa certamente, ma proporzionata a un collaudo generale e uno sforzo prolungato, ma senza punte particolari. Non si possono, infatti, percorrere a piena andatura 1.600 chilometri di strade, perchè la loro stessa configurazione non lo consente. Tutti gli organi di una vettura duramente lavorano, nessuno, tuttavia, fino all'esasperazione. E' quello che, al contrario, impone il Circuito di Littoria, con i lunghi estesi rettilili. I motori sopporteranno uno sforzo al limite delle possibilità meccaniche. Cederanno questi motori? E quelli che resisteranno di quali rendimenti massimi saranno capaci? E quali risulteranno le migliorie più efficienti, fra quelle che il regime concesso per la messa a punto delle vetture ritiene per eccezionale legittimo?

Vi sono, dunque, molti rilievi da fare che serviranno per le prove avvenire.

Fuori del ginepraio di un impossibile pronostico

A questo punto sarebbe di rito entrare nel merito del pronostico. E' una consuetudine alla quale riesce difficile sottrarsi, ma, una volta tanto, la sfuggiremo. Il numero incomodo di inscritti in parte, giustifica questo ritegno. Come indicare, infatti, uno o più favoriti fra i ventitrè piloti delle minuscole «500» cmc.; o peggio ancora fra i quasi trenta inscritti della classe 1100 cmc? Ci limiteremo a indicare alcuni nomi soltanto, perciò. Ad esempio quelli di Malaguti, Sparano, Cussini, Ragnoli, Gilera, Randaccio nella classe minore; quelli di Donati fra le «500» sport; quelli di Banti, Rossetti, Casiagnano, Matrullo, Ramaioni, Fiorii, Ermini, Comirato, Berti, Faccioni, fra le 1100, quelli di Isacsio, Capelli, Minio nel gruppo delle «1500». Infine quelli di De Rham, Dorigo, Davi, Ferramosnet nel gruppo delle macchine di cilindrata maggiore. Di proposito abbiamo lasciato da parte il nome di Bruno Mussolini. Per la macchina che guiderà il giovane e ardito aviatore, che i piloti del I Circuito dell'Agro Pontino, con orgogliosi di avere fra le loro file, propone la sua candidatura alla vittoria assoluta. E' un debutto automobilistico in ogni caso interessantissimo: ne abbiamo parlato con diffetto in un più ora che ha dominato quella di Littoria, con i lunghi estesi rettilili. I motori sopporteranno uno sforzo al limite delle possibilità meccaniche. Cederanno questi motori? E quelli che resisteranno di quali rendimenti massimi saranno capaci? E quali risulteranno le migliorie più efficienti, fra quelle che il regime concesso per la messa a punto delle vetture ritiene per eccezionale legittimo?

Vi sono, dunque, molti rilievi da fare che serviranno per le prove avvenire.

I numeri di partenza

CLASSE IV Oltre 1500 cmc.

1. S. S. PARIOLI - X	su	Alfa-Romeo 2300
2. DUSMET Giacomo	»	Alfa-Romeo 2300
3. GRAZIANI Spartaco	»	Alfa-Romeo 1933
4. BRUNONE Guido	»	Alfa-Romeo 2300
5. CANTA »	»	Alfa-Romeo 2300
6. VESTULI Fernando	»	Alfa-Romeo 2300
7. BANDACCIO Vittorio	»	Alfa-Romeo 2300
8. HANNS	»	Alfa-Romeo 2300
9. LAMI Catullo	»	Lancia-Astura 2973
10. DE BIASI Giacomo	»	X
11. LURANI Giovanni	»	Alfa-Romeo 2300
12. DEL Guglielmo	»	Alfa-Romeo 2300
13. FAIDI Rafaello	»	Alfa-Romeo 2300
15. BISEO Attilio	»	Alfa-Romeo 2300
16. SALVI DEL PERO di L. Giuseppe	»	X

CLASSE III - Fino a 1500 cmc.

18. MINIO Ruggero	»	Fiat 1493
19. CAPELLI Guido	»	Fiat 1498
20. GIORGIO Giorgio	»	Fiat 1500
21. S. S. PARIOLI - X	»	Fiat 1500
22. PINCI Alberto	»	Fiat 1500
23. JACAZIO Remy	»	Fiat 1493
24. CONTINI Pasquale	»	Fiat 1500
25. MARIOTTI Umberto	»	Fiat 1493
26. DOPOUR BERTE Giancarlo	»	Fiat 1500
27. BIANCO Paolino	»	Fiat 1500
28. FRS DI VILLAMARINA Carlo	»	Fiat 1500
29. GRANELLI Nicola	»	Lancia-Augusta 1200
30. MAGRONI Alberto	»	Fiat 1500

CLASSE II - Da 750 a 1100 cmc.

31. GASPAROTTO Riccardo	»	Fiat
32. ANTONINI Aldo	»	Fiat
33. ERMINI Pasquino	»	Fiat
34. FACCIONI Guerrino	»	Fiat
35. CASTIGNARO Mario	»	Fiat
36. RANTI Sergio	»	Fiat
37. ZERINI Vladimiro	»	Fiat
38. ROSSI Giuseppe	»	Fiat
39. MALAGOLA ANZIANI Giacomo	»	Fiat
40. FOSSI Corrado	»	Fiat
41. SPOLETTINI Leo	»	Fiat
42. LECCHINI GIOVANNONI Vincenzo	»	Fiat
43. DOPOUR BERTE Massimiliano	»	Fiat
44. BERTI Giuseppe	»	Fiat
45. ROSSETTI Amilcare	»	Fiat
46. GUARDIANI Romeo	»	Fiat
47. D'ONGHIA Guido	»	Fiat
48. SOLARI Lorenzo	»	Fiat
49. QUINTAVALLA Giovanni	»	Fiat
50. COMIRATO Alberto	»	Fiat
51. TOMASI Cesare	»	Fiat
52. MATRAXIA Giuseppe	»	Fiat
53. MATRULLO Francesco	»	Fiat
54. DEL GIUDICE Benlamino	»	Fiat
55. CASTELNUOVO Giorgio	»	Fiat
56. TASSI Omero	»	Fiat
57. RUCHI Labindo	»	Fiat
58. RAGNOLI MACHIAVELLI L.	»	Fiat

CLASSE I - Fino a 750 cmc. sport

59. DONATI Renato	»	Fiat
60. COLISI ROSSI Luigi	»	Fiat
61. VICO Nino	»	Fiat
62. CASALIS Alessandro	»	Fiat

CLASSE I - Fino a 750 cmc. turismo

63. ROMANI Antonio	»	Fiat
64. LEONARDI Sesto	»	Fiat
65. RAGNOLI Giacomo	»	Fiat
66. MAGNOTTI Romano	»	Fiat
67. BOCCOSI Bruno	»	Fiat
68. GRASSI Mario	»	Fiat
69. CROCIANI Rodolfo	»	Fiat
70. GAGGINO Emanuele	»	Fiat
71. MANCINI Edgardo	»	Fiat
72. SPECIALE Francesco	»	Fiat
73. SPOTORNO Franco	»	Fiat
74. BARAVELLI Giulio	»	Fiat
75. FOSCARI Paolo	»	Fiat
76. SACERDOTI Giorgio	»	Fiat
77. CUSANI Guido	»	Fiat
78. CUCCI Tullio	»	Fiat
79. DE DOMINICIS Filiberto	»	Fiat
80. TREDICI	»	Fiat
81. TACCINI Jacopo	»	Fiat
82. TIMMI	»	Fiat
83. PACINI Ettore	»	Fiat
84. BERANGHELI Vittorio	»	Fiat
85. AMATI Aldo	»	Fiat

LA TABELLA DELLE MEDIE

Media oraria	Tempo su un giro (Km. 80)	Tempo su due giri (Km. 160)	Tempo su tre giri (Km. 240)
60	1.20'00"	2.40'00"	4.00'00"
65	1.13'50"	2.27'40"	3.41'30"
70	1.08'34"	2.17'08"	3.36'14"
75	1.04'00"	2.08'00"	3.12'00"
80	1.00'00"	2.00'00"	3.00'00"
85	56'39"	1.52'38"	2.49'13"
90	53'20"	1.46'40"	2.40'00"
95	50'31"	1.41'02"	2.31'33"
100	48'00"	1.36'00"	2.24'00"
105	45'42"	1.31'24"	2.17'06"
110	43'38"	1.27'16"	2.10'54"
115	41'44"	1.23'28"	2.05'12"
120	40'00"	1.20'00"	2.00'00"
125	38'24"	1.16'48"	1.55'12"
130	36'55"	1.13'50"	1.50'45"
135	35'33"	1.11'06"	1.46'39"
140	34'17"	1.08'34"	1.42'51"
145	33'06"	1.06'12"	1.39'18"
150	32'00"	1.04'00"	1.36'00"

Il gruppo dei corridori fiorentini

FIRENZE, 29.

Ci pareva impossibile che si fosse del tutto spenta la sana e solida razza dei corridori automobilisti toscani. Caduti purtroppo Materassi, Brilli Peri, Masetti, Zanirotti, Cercignani, Benini si attenuano i nuovi i giovani che colmassero i vuoti e che si affiancassero a Biondetti e a Pintacuda. Ci fu qualche tentennamento poi pian piano la passionacia del motore si rifece largo e furono in vita i primi timidi tentativi.

Ora ci si avvia sulla strada buona. Il 10 aprile s'è costituito ufficialmente, sotto il patronato della sede fiorentina del Raci e con l'aiuto massimo che questa porta agli iscritti. Il Gruppo di Corridori Automobilisti fiorentini potrà dare il Gruppo quello di dare incremento, seguendo i regolamenti vigenti, alla partecipazione dei piloti fiorentini alle gare automobilistiche nazionali ed estere onde tenere vivo lo spirito agonistico e riportare allo splendore del passato quello che fu il centro dello sport automobilistico Italiano.

Il Gruppo è già in piena funzione: ha una sua sede (in via del Sole 7) ha due alacri dirigenti in Sandrino Lanza e Elio Checcacci e conta già numerosi soci fra i quali ricorderemo, oltre ai due già citati, Corrado Forti, Giorgio Castelnovo, Roberto Quentin, Vladimiro Zanetti, Nesti Luigi, Issue Calamai, Giancarlo Doufour-Berté, Pasquale Ermini, Guglielmo Peri, Mario Moradei, Sergio Bacci, Massimiliano Doufour-Berté, Rodolfo Salvadori, Vincenzo Lecchini-Giovannoni, Giorgio Bocchino, Franco Marri, Bruno Biondi, Marcello Furfitanti, Pasquale Contini, Hanns Klopfer ed altri ancora.

Un bel nucleo come si vede e dove la buona qualità sembra andare di pari passo con la quantità.

Il Gruppo ha già partecipato ufficialmente, se questa parola alla grande prova cinque terze e lecita, alle 1000 miglia. Ben dieci fiorentini partecipanti minarono la dura fatica, una percentuale notevole se si tiene conto della percentuale degli arrivati sui partiti complessivamente.

Ma oltre ai soci normali il gruppo fiorentino può vantarsi di avere due soci d'eccezione in Pintacuda e Biondetti i quali se pure legati alla scuderia Ferrari sono stati lietissimi di dare la loro adesione ai colleghi fiorentini.

Programma? Non si tratta di una «scuderia» ma di un gruppo, quindi ognuno ha la macchina propria e sotto un certo aspetto fa per conto proprio per quello che riguarda le spese ma il gruppo si incarica di aiutare ai soci la partecipazione alle gare, di assisterli nello svolgimento delle manifestazioni, di organizzare eventualmente i corridori da invitare alle diverse manifestazioni.

Al Circuito dell'Agro Pontino che si corre domenica saranno ben dieci i fiorentini che parteciperanno sotto le insegne del nuovo Gruppo che viene a dare così una notevole spinta allo sport automobilistico. Di massima il Gruppo parteciperà a tutte le manifestazioni nazionali della categoria turismo ma pare che si, se non mi spera Sandrino Lanza, le cose si metteranno bene, che si possa far qualcosa di più in seguito. Intanto il Gruppo prepara il proprio campionato sociale, fare qualcosa di più in salita della Consuma ed ha intenzione di dar vita ad altre prove locali che servano di collaudo ai nuovi e di orientamento per l'organizzazione avvenire.

Perchè VARZI non correrà al G. P. di TRIPOLI

Riceviamo e pubblichiamo:

Illustre Signor Direttore,

con vivo disappunto abbiamo letto sul simpatico e caro «Littoriale», giornale sportivo preferito, che fra i 30 concorrenti invitati al G. P. Tripoli non si è incluso Achille Varzi.

Se, come pensiamo, il grande nostro fuori classe non ha rinnovato il contratto con l'«Auto Union» ciò non giustifica per niente la sua assenza. Ed ci crebbe pensare, per il buon nome dell'automobilismo nazionale, trovare una soluzione perchè il circuito sul quale egli ha stravinto per ben tre volte, lo veda ancora al volante di una qualsiasi macchina.

Quando si hanno titoli come quelli che vanta il galliatese, non esistono, nè devono esistere predilezioni. Se una grande presenza, la quale, accresceribbe di molto, l'interesse della nostra gara coloniale.

Sarebbe, veramente, sportivo e gradito dal pubblico che si interessa all'automobilismo, rivedere lo atleta Varzi su quel campo che, non certo di suo gusto, sembra momentaneamente disertare. Se non è già tardi per risolvere il delicato ed interessante problema, fatta eccezione per la prosphinia, la nostra voce, che interpreta quella di tutti gli sportivi automobilistici.

Con le più vive grazie, accolga le scuse del autocritico che si firma soltanto

Uno sportivo integrale.

Lo «sportivo integrale» compilatore della lettera che pubblichiamo di buon grado ha perfettamente ragione nel considerare dolorosa l'assenza di Achille Varzi dal gelo gara di Tripoli che lo ha salutato tre volte vincitore su quattro e una volta secondo. La mancanza del suo nome nell'elenco dei trenta invitati al G. P. di Tripoli non vuol dire tuttavia che nei limiti del possibile non si stato tentato di portare il classico galliatese in linea di partenza. Varzi è stato infatti invitato come la sua classe e la sua fama meritavano ammettendo che si trovi di fronte una macchina adatta, sale a dire di una macchina che gli consentisse di sentire ancora una volta il successo, ha consigliato lo stesso pilota a rinunciare. E' Gaetano, naturalmente, ma il problema allora non è più quello di Tripoli: Varzi sarà data a Varzi la macchina che lo metta in gra di di lottare e di vincere? E' un problema che tre volte lo stesso è «Littoriale» ha trattato e sul quale ritorneremo.

Il sommario del R.A.C.I.

E' uscito il n. 18 del *Raci* settimanale illustrato di automobilismo, organo ufficiale della Reale Automobile Club d'Italia e della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana, che reca importanti articoli, informazioni ed illustrazioni.

Eccone l'interessante sommario: Permessi di vita nuova di Ugo Rivolta del Core - Trossi e Farina trionfano nella III Coppa Principessa di Piemonte - Il primo ciclo-cross de l'Agro Pontino - Giovani forze in lotta sul più giovane circuito d'Italia - La corsa del sale - Dopo una fase preparatoria - Il successo dell'VIII Coppa Milano S. Remo - San Remo prima Coppa dell'Impero - L'organizzazione della VI Centenaria - Le motocicletta sensale - Un nuovo autodromo per le alte velocità - Un nuovo primato di Cascarino sul Circuito dell'Avus - Comunicati ufficiali della C.S.A.I. - Ombre sullo schermo di Ator - Il romanzo del «Raci» - Verde Giallo Rosso di *U. Farini* - Moda femminile ed automobile di Nella - La vita delle Sedi - La pagina umoristica e del giochi.

Nuovi primati di velocità all'AVUS

ROSEMEYER migliora i tempi di CARACCIOLA

BERLINO, 30.

Da qualche giorno le due case germaniche hanno preso possesso della pista dell'Avus per saggiare le possibilità dopo l'avvenuta trasformazione delle due curve, che sono attualmente inclinate onde aumentare il limite massimo di velocità.

Dopo le prove effettuate tre giorni or sono dalla Casa Mercedes con i due piloti Caracciola e Brauchtisch, i quali dopo avere saggiato il limite di velocità che è maggiore delle due curve sopraelevate consentiva attorno i 180 km. all'ora, compivano anche alcuni giri completi con la 12 cilindri Mercedes in uno di essi il Caracciola impiegava 4'19"4 corrispondente a una velocità di km. 254,220, ieri la Auto Union si è a sua volta portata con macchine e piloti sul circuito. Dopo alcuni giri di ricognizione Rosemeyer, il capo pilota della casa di Zwickau, partiva a fondo e compiva un giro in 4'16" corrispondente a una velocità media di km. 272 sul giro, superando il recentissimo primato di Caracciola.

Questi tempi che dimostrano quale incremento di velocità si raggiunge in due curve sopraelevate (il precedente primato con le curve piane apparteneva a Stuck in 4'32" pari a km. 251,405) non sono altro che il primo avvisaglie della turibonda battaglia che nel G. P. dell'Avus le due case germaniche si daranno, per il possesso di un ideale nastro cronometrico della velocità in autodromo.

ATLETICA

La S.P.A. e i suoi atleti

Si ricorda che a norma di recenti disposizioni emanate in proposito, gli atleti che compresi nel nucleo della S. P. A., potranno partecipare solo ai gare stabilite per quanto di essi.

I Commissari Federali che sono preposti al controllo di tutte le manifestazioni nazionali e di campionato di Società, dovranno impedire che gli atleti partecipino a gare differenti da quelle per le quali sono stati autorizzati a partecipare.

Nessuno un atleta appartenente al nucleo della S. P. A., partecipi a gare per le quali non sia stato autorizzato, oltre ad essere punito disciplinarmente, dovrà essere tolto dalla classifica della gara e non avrà diritto al premio relativo. La Società alla quale appartiene il suddetto atleta, verrà privata dei punti conquistati dallo stesso atleta, per le classifiche per i premi di rappresentanza. Inoltre la rappresentanza di Società verrà assegnato punteggio zero per le gare alle quali partecipasse un atleta non autorizzato.

TIRO A VOLO

Le grandi gare di domani a Perugia

(Piattello Litre 3000; piccione L. 10.000)

PERUGIA, 30.

Domani gli appassionati del tiro a volo dell'Italia Centrale torneranno a Perugia per le belle gare indette dalla Società di Tiro a Volo, in continuazione della altre e più importante che ebbero tanto successo.

Non v'è dubbio che il successo sarà ripetuto anche domani poichè i migliori tiratori di Roma hanno assicurato della loro presenza.

Ecco il programma-orario:

Ore 8. Tiro di prova al piattello.

Ore 9: Gara al piattello: n. 30 piattelli serie di 5 ciascuna, n. 12, con finale a metri 15. Premi: ad L. 1. 1000; 2. L. 500; 3. L. 300; 4. L. 200; 5. L. 200; 6. L. 200; 7. L. 200; 8. L. 200. Iscrizione L. 100; marca piattello L. 1.

Ore 12. Tiro di prova al piccione.

Ore 13: Gran Tiro Perugia, n. 10 piccioni handicap federale limitato da 24 a 28 metri. Premi: 1. L. 4000 più quella d'onore offerta dal Comune di Perugia; 2. L. 2000; 3. L. 1500; 4. L. 1000; 5. L. 800; 6. L. 650; 7. L. 550; 8. L. 500. Iscrizione L. 220; marca piccione L. 15. Abbonamento alle due gare L. 280.

Due bellissime scatole «Perugina» per i maschi, per i vincitori delle due gare, e una scatola «Perugina» per tutti i tiratori, come della S. A. Perugina

Direttore di tiro cav. Augusto Isopi. Piccioni scelitissimi della Ditta Paolucci.

Avvisi economici

Si ricorda presso l'Unione Pubblicità Italiana S. A. Roma, via del Parlamento, 9, p. 9, Telefono 61-372 il servizio di «Avvisi economici».

All'importo degli avvisi applicare la tassa governativa del 1.20 per cento (minimo centesimi 25 per ogni pubblicazione) corrispondente al R. D. Quistione e di tutte le tasse precedenti governative (Legge 7 Aprile 1938 n. 464).

EQUIPAGGIAMENTI Sportivi SARTORIE — TESSUTI

Cent. 50 la parola - Minimo 10 parole.

DETTO SANTE e PIETRO

la scarpetta preferita dagli atleti di tutto mondo sportivo.

PIETRO TARUFFI

Nuovi primati di velocità all'AVUS

ROSEMEYER migliora i tempi di CARACCIOLA

La macchina e il pilota che ha uno dato all'Italia la gloria del primato mondiale dell'ora per motociclette

A Testaccio debutto di scudetto in giallorosso

A. S. ROMA RUGBY

F. B. GRENOBLE

Accanto all'atteso Piero Vinci bisogna far giocare D'Alessio e c.!

(DOMENICA - ORE 16,30)

la Romania ha fatto rifulgere tutto il suo valore di reparto, oltre che indicare individualmente in De Angelis e Pacitucci i migliori di giornata. Ma Pattori, Raffo, Silvestri, Marchesi, Fuschi e Cifoni attendono domani per mettere in luce emeriti e dare conferma della prova di Bucarest.

L'allenatore dei francesi ha annunciato la seguente formazione:

Estremo: Masse (15), *tre quarti:* Bourrier (14), Arnaudet-Bonny (12), Sarica-Cottin (10), Milliand (11), *mediano d'apertura:* Finet (13), *di mischia:* Bouvaler (9), *aventi:* terza linea, Sarazin (6), Claudel (7), Rossel (8), seconda linea: Cazenave (5), Chatan (4), Pilonj Maihieu (3), Maurice (2), *tallonatore:* Monet (1).

Questa squadra, sia come selezione delle Alpi, sia come compagine cittadina, ha sempre vinto contro squadre cittadine italiani, anche quando si trattava dell'Amatori, come fu 11 ottobre '36, quando vinse a Milano per 6 a 4.

Contro la Rappresentativa italiana essa, col nome di Balmoral delle Alpi, vinse nettamente ad Annecy per 20 a 10. Avva già vinto l'anno prima sulla Rugby Roma per 14 a 4.

Masse è un *arriere* spettacoloso che è ritenuto uno dei migliori di tutto il rugby d'oltr'Alpe, il tre quarti ala sinistra, Milliand, è velocissimo e scattrisimo e vanta il maggior numero di mete segnate in tutta la Francia in questa stagione, Chatan, il seconda linea, capitano della squadra francese, è poderoso ed è ritenuto il vero animatore della compagine.

E poi degli *avanti* spettacolosi, di eccezionale forza e capacità sia in mischia aperta che in quella grigia, e tutti quelli del rugby quali Pinet, Cottin, Sarazin Bourbet ed il velocissimo terzino, ovo mediano di mischia: Bouvaler; insomma tutta una squadra di gioco alacrissimo e tecnicissimo, ove le qualità che dare al Bucarest contro la Romania.

Onorificenze

Il nostro corrispondente da Grosseto (Firenze) ci, Giordani J. C. Gr. Fra G. Carlo di Cosmo GS.C. Tel. 61.162

Stabilimento Fotografico A. C. Fra G. Carlo di Cosmo GS.C. Tel. 61.162

MINO CANTALAMESSA
Direttore responsabile

Pietro Patrosetti - Metalcoto Capo

Stabilimento Fotografico A. C. Fra G. Carlo di Cosmo GS.C. Tel. 61.162