La Gazzetta dello Sport N. 194 - 1939 Duello al VI Gran Premio Svizzero

1939 - Anno XLV - N. 194

TARIFFA INSERZIONI [illegible]

La Gazzetta dello Sport

Direzione e Amministrazione Milano Via G. Galilei, 7 Telefoni: 66-051, 66-052, 66-053, 66-054, 64-281 Pubblicità: Un. Pubblicità Italiana

Prezzi e combinazioni d'abbonamento

	Gazzetta dello Sport			Gazzetta della Domenica			Gazzetta Sport e Gazzetta della Domenica		
	Anno	Semestre	Trimestre	Anno	Semestre	Trimestre	Anno	Semestre	Trimestre
ITALIA – Impero e Colonie L.	75.–	39.–	20.–	12.–	7.–	4.–	86.–	44.–	23.–
ESTERO	150.–	81.–	41.–	24.–	13.–	7.–	180.–	92.–	48.–

PER L'ANNUARIO 1939 DELLA «GAZZETTA DELLO SPORT» (in vendita a L. 5) aggiungere L. 3 . Numeri arretrati: «Gazzetta dello Sport» centesimi 60

SECONDA EDIZIONE

GIOVEDÌ 17 Agosto — Anno XVII —

Un numero Cent. 30

Esce tutti i giorni esclusa la domenica. Spedizione in abbonamento postale

Ciclismo

AD OTTO GIORNI DALL'INIZIO DEI CAMPIONATI MONDIALI

Come è stato congegnato il programma del grande raduno internazionale

dal 26 agosto al 3 settembre

Tutto il mondo ciclistico è in movimento. Le Federazioni hanno già ultimato il lavoro di selezione e di preparazione degli atleti ed hanno inviato le iscrizioni ufficiali; la nostra Federazione è nel periodo più difficile e delicato della preparazione tecnica del grande avvenimento mondiale. Fra otto giorni al Velodromo Vigorelli si inizieranno le gare di velocità e di mezzofondo.

[illegible]

Tutte le prove sono dunque comprese in sei giorni, quattro al Vigorelli e due sul circuito di [illegible]

Secondo noi è un errore tecnico di notevole importanza. Un atleta per forte che sia, non può sottoporre l'organismo a due sforzi violenti a distanza di un'ora. Le due semifinali del campionato mondiale metteranno di fronte i quattro più forti corridori del mondo e daranno luogo a battaglie accanite. Può succedere però che i risultati tecnici delle semifinali siano migliori di quello della finale, perchè alla prova decisiva i due migliori arriveranno di fronte già provati dallo sforzo precedente. Non si può d'altra parte trascurare un altro particolare importantissimo. Può darsi che uno dei finalisti sia uscito vittorioso da una gara meno difficile e meno faticosa e che l'altro abbia dovuto lottare fino allo spasimo per qualificarsi. In questo caso il corridore che avrà avuto un avversario più facile in semifinale partirà con 70 probabilità su cento di vincere il campionato, anche se il suo avversario è di pari valore.

Il problema tecnico non è difficile da risolvere: basta anticipare le due semifinali di questo campionato alla serata di martedì 29 agosto. La modifica arrecherà forse anche un vantaggio alla riunione di martedì che con le sole prove di ricupero del campionato di mezzofondo appare modesta.

Il calendario

Pista

Sabato 26 agosto alle ore 14: Batterie, ricuperi, ottavi e quarti di finale dei campionati di velocità per dilettanti e professionisti. 1ª batteria del campionato di mezzofondo (100 chilometri dietro motori).

Domenica 27 agosto alle ore 14: Batterie del campionato del mondo di inseguimento (metri 3000). 2ª batteria del campionato di mezzofondo.

Domenica 27 agosto alle ore 21: Semifinali e finali dei campionati di velocità dilettanti e professionisti. 3ª batteria del campionato di mezzofondo.

Martedì 29 agosto alle ore 20.30: Ricuperi del campionato di mezzofondo.

Giovedì 31 agosto alle ore 21: Finale del campionato di mezzofondo. Semifinali e finale del campionato di inseguimento (metri 3000).

Strada

Sabato 2 settembre alle ore 14: Partenza del campionato mondiale su strada dei dilettanti sul Circuito delle Tre Valli (quattro giri per una distanza di km. 144,8).

Domenica 3 settembre alle ore 11: Partenza del campionato mondiale su strada dei professionisti sul Circuito delle Tre Valli (sette giri per una distanza totale di km. 253,4).

Varese. Tre giorni sono invece liberi per i corridori e per i delegati delle Federazioni rappresentate e saranno impiegati dagli ospiti in escursioni e visite ai luoghi più interessanti dell'alta Lombardia.

Per il campionato dell'inseguimento

Il programma generale è ben congegnato e le gare ben distribuite nelle giornate dell'adunata, salvo per quello che riguarda il campionato mondiale di inseguimento sulla distanza di 3000 metri. Infatti le gare del primo turno eliminatorio si svolgeranno la domenica 27 agosto e le due semifinali e la finale sono previste per la stessa serata di giovedì 31 agosto.

GLI ISCRITTI

Alla chiusura del termine per la presentazione dei concorrenti iscritti ai campionati del mondo di ciclismo 1939 XVII, risultano ufficialmente partecipanti alle singole gare e per le rispettive Federazioni nazionali i seguenti corridori:

Campionato di velocità dilettanti

(massimo di iscritti per nazione n. 6, partecipanti effettivi n. 3 per nazione):

ITALIA
1. Bergomi Primo
2. Astolfi Italo
3. Notari Lorenzo
4. Guglielmetti Gaetano
5. Benevenuti Vittorio

SLOVACCHIA
6. Vilem Jakl

CINA
7. Howard Wing

FRANCIA
8. Noblet Jean

GERMANIA
9. Purann Gerhard
10. Walther Kurt
11. Schertle Willy
12. Kappey Walter
13. Scheen Jean
14. Hasselberg Heinz

INGHILTERRA
15. Harris R. H.
16. Maxfield W. W.
17. Bicketts D. E.

DANIMARCA
18. Brask Andersen Kield
19. Christensen Rupert
20. Hustiser Palle
21. Eriksen Bruno

OLANDA
22. Derksen J.
23. Smits F. W. H.
24. Pronj J.

SVIZZERA
25. Baumann Edy
26. Gatz Hermann

UNGHERIA
27. Notar Karoly
28. Elek Ferenc
29. Lednyei Gedeon

POLONIA
30. Iwlenzewski Jan
31. Kupczak Josef

BELGIO
32. Gosseling
33. Hendrickx

Campionato di velocità professionisti

(massimo di iscritti per nazione n. 6, partecipanti effettivi n. 3 per nazione):

ITALIA
1. Loatti Bruno
2. Pola Benedetto
3. Rigoni Severino

FRANCIA
4. Benarde Guy
5. Gerardin Louis

GERMANIA
6. [illegible] Albert

INGHILTERRA
7. Cozens S. T.

DANIMARCA
8. Falck Hansen Willy

OLANDA
9. Van Vliet S. G.
10. Van de Vyver L. L.

ROMANIA
11. Dragomir Nicolae
12. Steinhart Chichel
13. Tudose Costantin

SVIZZERA
14. Dinkelkamp Josef
15. Kaufmann Willy

SPAGNA
16. Plans Bosch Jean

POLONIA
17. Szameta Henryk

BELGIO
18. Scherens
19. Coels

Campionato di inseguimento

(massimo di iscritti per nazione n. 2, partecipanti effettivi n. 1 per nazione):

ITALIA
1. Bini Olimpio
2. Battesini Fabio

FRANCIA
3. Aimar Louis
4. Girard Jacques

GERMANIA
5. Hofmann Erich

INGHILTERRA
6. Hill H. H.

OLANDA
7. Kliet D.
8. Schilte G. H. M.

DANIMARCA
9. Grundahl Werner
10. Jacobsen Helge

(Continua in sesta pagina)

La velocissima partenza dei partecipanti alla VII Targa Abruzzo vinta da Righetti-Rangoni. E' in testa Cortese

Automobilismo

Nuovo duello fra marche tedesche al VI Gran Premio Svizzero

BERNA, 16. — Anche quest'anno, il 20 agosto, si svolgerà sul bel circuito della foresta del Bremgarten, appena fuori della città, il Gran Premio Svizzero. Il circuito del Bremgartenwald è unanimemente riconosciuto per uno dei migliori e misura chilometri 7,280. Esso è attraente per il pilota e per lo spettatore.

Il 20 agosto promette di essere una grande giornata per lo sport automobilistico svizzero ed internazionale. Le ormai ovunque celebri corse lungo il magnifico circuito, si svolgeranno quest'anno nello spazio di una giornata. Venerdì 18 e sabato 19 agosto si susseguiranno gli allenamenti, mentre nella mattinata della domenica 20 agosto si correrà l'interessante Premio del Bremgarten e la prima eliminatoria per il Gran Premio Svizzero. Il pomeriggio della domenica è riservato alla seconda eliminatoria del Gran Premio, mentre la ronda infernale dei gioielli della meccanica dei motori, prova tecnica e veloce di primissimo ordine, il Gran Premio Automobilistico Svizzero, chiuderà questa massima gara automobilistica.

I concorrenti dovranno percorrere 14 giri di chilometri 7,280, cioè km. 101,902. Ventidue concorrenti potranno partecipare alla corsa, che quest'anno si limiterà alle categorie sport e corsa. I dirigenti hanno rinunciato alle vetture turismo, queste avendo occasioni sufficienti, in numerose altre manifestazioni sportive, di dar saggio della loro capacità.

Le vetture partecipanti al Premio del Bremgarten saranno suddivise in due classi: una per le vetture fino a 1500 cmc., l'altra per le vetture oltre i 1500 cmc.

Le corse preliminari si svolgeranno su una lunghezza di chilometri 145,600, vale a dire 20 giri del circuito; solo i concorrenti che sapranno superare questa difficile eliminatoria potranno prendere parte all'interessantissima corsa finale, la quale comporta km. 218,400, ossia 30 giri.

Ecco ora il Libro d'Oro del Gran Premio Automobilistico Svizzero:

Al I Gran Premio, nel 1934, il vincitore Hans Stuck percorse i 509.600 km. prescritti alla media oraria di km. 140.347. Nelle vetturette il compianto R. Seaman terminava i km. 101.900 alla media di km. 120.559.

Il Gran Premio, 1935, distanza km. 509.600, vincitore R. Caracciola alla media oraria di chilometri 144.770; vetture sino a 1500 cmc., distanza km. 145.600, vincitore Richard Seaman alla media oraria di km. 133.680.

III Gran Premio, 1936, distanza km. 509.600, vincitore B. Rosemeyer alla media oraria di chilometri 161.754 (miglior tempo assoluto). Nelle vetture sino a 1500 cmc. su un percorso di chilometri 203.840 Richard Seaman otteneva, per la terza volta, il primo posto alla media oraria di chilometri 141.381.

IV Gran Premio, 1937, distanza km. 364.000, primo assoluto R. Caracciola alla media oraria di km. 158.657. Nelle vetturette, su un percorso di km. 152.880, A. C. Dobson riportava la vittoria alla media oraria di km. 132.753.

V Gran Premio, 1938, corso secondo la nuova formula dell'A.I.A.C.R., distanza km. 364.000, vincitore R. Caracciola alla media oraria di km. 142.001. Vetture fino a 1500 cmc., distanza chilometri 152.880, vincitore A. Hug alla media oraria di km. 131.014.

Il giro più veloce sul circuito bernese è stato raggiunto nel 1936 da Bernd Rosemeyer alla media di km. 166,651, nella categoria fino a 1500 cmc. il detentore del giro più veloce è A. C. Dobson alla media oraria di km. 146.988.

Nei circoli sportivi il Gran Premio Svizzero di quest'anno è atteso con particolare interesse ed è opinione generale che, col bel tempo e coi numerosi duelli che si dovrebbero realizzare, i primati saranno battuti.

Chi prenderà parte a questa grande prova internazionale automobilistica?

Auto Union ha designato i seguenti corridori: Tazio Nuvolari, il grande maestro da alcuni anni alla testa dello sport automobilistico; Hans Stuck, che quest'anno ha guadagnato il Gran Premio di Bucarest ed appartiene da lungo tempo, alla classe dei campioni; Hermann Müller, vincitore del Gran Premio di Francia 1939 e temibile candidato al campionato d'Europa; Rodolfo [illegible] corridore [illegible], in riserva, Giorgio Meier, che si è fatto un nome nelle gare internazionali tanto in moto che in auto.

Mercedes-Benz metterà in linea: il famoso Rodolfo Caracciola, campione d'Europa che ha guadagnato il Gran Premio di Germania; Hermann Lang, che si trova in una forma perfetta e che quest'anno ha già vinto a Tripoli, al Gran Premio di Pau ed a quello del Belgio; Manfred Brauchitsch, pilota irruente e veloce ed Hans Brendel, che sembra destinato ad una brillante carriera.

Inoltre saranno presenti al Bremgarten due Maserati tre litri, cedute alla Scuderia Schell e che saranno pilotate da Dreyfus e da Ralph.

Il maggiore interesse di questa manifestazione automobilistica internazionale è rivolto al sicuro duello che si svolgerà tra i piloti delle due grandi firme germaniche.

Poichè il Gran Premio d'Italia che doveva aver luogo nel prossimo settembre è stato definitivamente soppresso dal calendario automobilistico, la giornata di Berna deciderà del Campionato d'Europa 1939, perchè il Gran Premio Svizzero con[ta] per questo titolo.

Attualmente le probabilità si dividono nel seguente ordine: Müller (A. U.), Rodolfo Caracciola (M. B.), Ermanno Lang (M. B.) e Giorgio Meier (A. U.).

I governi di Germania e di Francia hanno dotato il Gran Premio Svizzero, ormai finale del campionato d'Europa, di due premi d'onore.

b. o.

L'inizio degli allenamenti

BERNA, 16. — Pochi giorni ci separano ormai dalla grande corsa. Nel pomeriggio di domani avranno inizio infatti gli allenamenti ufficiali che dureranno dalle ore 14 alle 18, per poi continuare venerdì, pure dalle 14 alle 18 e sabato dalle 14 alle 17.30. Poter assistere a questi allenamenti, ed osservarne lo svolgimento, è già una grande gioia. Ci si domanda intanto chi sarà il vincitore quest'anno e se cadrà il primato della corsa, stabilito nel 1936 dall'indimenticabile Rosemeyer alla media di km. 161.754. Come è noto questo G. P., a cui parteciperanno le due squadre dell'Auto Union e della Mercedes, conterà per il campionato d'Europa.

La partecipazione di due 1500 Alfa Corse

Dopo la vittoriosa affermazione di Pescara l'Alfa Corse ha deciso l'invio di due vetture di 1500 cmc. al G. P. di Berna.

I due piloti designati sono Farina e Biondetti.

Dreyfus e Ralph della Scuderia Schell piloteranno due Maserati tre litri che sono state acquistate dalla scuderia francese.

Alfa Romeo e Maserati al G.P. dell'Esposizione Nazionale a Zurigo

ZURIGO, 16. — L'interesse dei costruttori e dei corridori isolati per la grande sagra motoristica dell'8 ottobre prossimo a Zurigo va crescendo di giorno in giorno.

Per il Gran Premio dell'Esposizione nazionale, che sarà retto dalla formula internazionale attualmente in vigore, gli organizzatori hanno ricevuto l'iscrizione — dopo quella di quattro Mercedes, di quattro Auto Union e di due Delahaye — del corridore francese Raymond Sommer, che piloterà una Alfa Romeo 3000.

Per il Premio di Zurigo, riservato alla categoria 1500, gli organizzatori hanno ricevuto l'adesione della casa Alfa Romeo — che metterà in gara 3 o 4 delle sue potenti «Alfette» — e della casa Maserati che affiderà le sue vetture a Gigi Villoresi, Franco Cortese e Carlo Felice Trossi. La Scuderia della Germania del Sud ha iscritto i tedeschi Dipper e Joa, i quali — come il francese Loyer saranno al volante di macchine Maserati.

Motociclismo

Il Circuito di Arona

con l'intervento dei campioni di Gilera, Guzzi, Bianchi e Benelli

20 agosto

ARONA, 16. — Il Re Imperatore ed il Principe di Piemonte anche quest'anno hanno voluto dotare la manifestazione aronese di due ricchi premi.

Un altro magnifico dono è pure pervenuto dal Segretario del Partito presidente del C.O.N.I. A questi vanno aggiunte la Gran Coppa del Federale di Novara, la Coppa del Presidente, la Coppa Pietro Fogliotti, la Coppa del Fascio di Arona e la Coppa comm. Broggi.

Per questi ambiti premi domenica prossima sui 2600 metri del percorso completamente asfaltato si daranno battaglia i migliori uomini del motociclismo italiano.

Per la disputa dell'importante Trofeo P. Negri saranno di fronte la casa Guzzi al gran completo con Nello Pagani il recentissimo vincitore del Lario e del Circuito Internazionale della Germania, Guglielmo Sandri e Alberti, e la Benelli col campione italiano Rossetti ed il recente vincitore del Circuito di Sesmma, Soprani. Inoltre saranno pure presenti Lorenzetti, Leoni, Tizzoni, Puppo.

Nella categoria delle 500 Bianchi, Gilera e Guzzi si contenderanno la vittoria. I colori della Gilera saranno difesi da Vailati e Balzarotti; quelli della Guzzi da Pagani e quelli della Bianchi da Cerato e Panella.

Non meno interessante saranno le lotte nelle categorie 250 e 500 per la Coppa Città di Arona. Nelle 250 la Guzzi allineerà Puppo, Lorenzi, Robbiani e Gerlin; la Benelli il vincitore del Lario Leoni, il romano Ranieri e Milani.

Nelle 500 ancora Balzarotti, Premoli, Masserini, Cavacciuti, Rovaris, Gerlin, Raccagni, Ruggeri, Mello, Chiesa e Fiorina.

Per il giorno della gara sono annunciate carovane dalla Liguria, dal Piemonte e dalla Lombardia a mezzo di treni popolari da Milano, Torino e Genova.

Alla vigilia della Sei Giorni

La partecipazione italiana

Salisburgo - 20-27 agosto

Fra gli avvenimenti motociclistici internazionali la Sei Giorni di regolarità, occupa un posto non solo importante ma anche del tutto particolare. E' infatti la sola manifestazione di regolarità a tappe che ha saputo circondarsi di autorità e che annualmente raduna notevolissime forze.

Nelle gare velocistiche — e in particolar modo nei Grandi Premi Internazionali — sono di scena i *puro sangue*, i modelli cioè *sperimentali* che la tecnica costruisce con scopi e intendimenti determinati. E' insomma una aristocrazia meccanica che viene affidata a centauri di superiore bravura.

Alla Sei Giorni invece il problema che i concorrenti e le industrie debbono risolvere è del tutto diverso. La gara, cioè, è per le motociclette normali, per la fanteria delle motociclette e consiste nel superare sei giornate di percorsi accidentati, migliaia di chilometri di carrarecce, di tratti sabbiosi, di fuori strada, di salite ripidissime, di guadi, insomma tutto un repertorio regolaristico.

***

Un regolarismo di questo genere non ha niente a che dividere con quello che per diverso tempo è stato in auge tra noi e che è stato tenacemente combattuto da diverse parti. Insomma mentre le gare di regolarità con 12 partiti, 12 arrivati e 12... vincitori (ricordate la «12 ore» di Pisa!) non avevano nessuna funzione e nessun fascino, queste del tipo Sei Giorni hanno diritto alla piena valorizzazione.

Si tratta evidentemente di gare dove uomo e macchina sono sottoposti a un collaudo completo, dove ci vuole preparazione, coraggio, abilità, doti di resistenza non comuni, dove insomma il motociclista generico non può avere possibilità d'affermazioni e dove la classe delle motociclette può trovare una giusta e inequivocabile glorificazione.

La R.F.M.I. dopo avere proibita la partecipazione di elementi italiani alle ultime Sei Giorni (appunto perchè i cattivi risultati si erano succeduti con purtroppo chiara continuità) questo anno ha affrontato in pieno il non facile problema, portando a termine un lavoro organico che ha dato risultati di non dubbia importanza.

***

Il gen. Leonardi, visto che l'Italia motociclistica non poteva rimanere lontana dalla Sei Giorni, dopo avere nelle passate stagioni cambiato fisionomia alle nostre gare di regolarità (proibizione di svolgersi su strade asfaltate, obbligo di includere un tratto di fuori strada) e dopo avere in ogni senso spinto la diffusione dei fuori strada, questo anno ha istituito il Trofeo Turistico della R.F.M.I.

Il Trofeo per regolamento era «la preparazione alla Sei Giorni» e comprendeva tre distinte manifestazioni: la Coppa del Re Imperatore (due tappe), la Coppa delle Alpi e una terza prova affidata all'A. M. Torino, che poi non si è svolta e che è stata sostituita da un allenamento collegiale svoltosi a Roma.

Le due gare sono state molto dure e in particolar modo quella intitolata al Re Imperatore ha suscitato qualche disagio, del resto spiegabile, in quanto mai i nostri corridori si erano trovati di fronte a un percorso così severo.

Ma è chiaro che la gara, volutamente organizzata con le tipiche difficoltà del regolarismo, non poteva essere una facile passeggiata in quanto appunto aveva l'incarico di collaudare uomini e macchine in un genere completamente nuovo per noi.

I risultati di tutto questo lavoro sono stati eccellenti: si è visto che il motociclista italiano sa affrontare e vincere ogni genere di corsa e che la nostra produzione può, anche nel campo dei modelli normali, combattere contro la più specializzata produzione d'oltre Alpe.

***

La gara, la ventesima della serie, che si disputerà dal 20 al 27 agosto nella zona che ha per centro Salisburgo, sarà una imponente rassegna di macchine e di piloti d'Europa. I quadri saranno completissimi e fra le rappresentative di maggior credito è doveroso segnalare quelle della Germania e quella della Inghilterra.

Tedeschi e inglesi hanno in materia di Sei Giorni una tradizione brillantissima, certamente superiore alla nostra per quanto anche noi siamo riusciti a vincere due volte (nel 1930 e nel 1931 sempre con la squadra Gilera composta da Luigi Gilera, Rosolino Grana e Miro Maffeis) l'ambitissimo Trofeo.

Questa volta in gioco per la vittoria non ci saranno soltanto le squadre tedesca e inglese: anche noi siamo preparati e forti, anche se la carta dovrà metterci non in primissimo piano.

Nella imminente prova a tappe internazionale noi parteciperemo con una squadra (Luigi Gilera su Gilera 600 motocarrozzino, Nino Grieco su Sertum 250, Felice Macchi su Gilera 500 e Ettore Villa su Gilera 500); alla disputa del Trofeo, con due squadre al Concorso per il Vaso d'argento, con sei squadre al Concorso Trofeo Gen. Adolf Huhnlein (tre della Milizia della Strada e tre del Comando Generale della M.V.S.N.) e con due isolati. Totale 30 uomini tutti sulle italianissime macchine Gilera «otto bulloni» (10), Guzzi 500 G.T.V. (9), Mas 500 (1), Sertum 500 bicilindrica (5), Guzzi 250 «Airone» (1), Sertum 250 a valvole in testa (1).

Sandri e Pagani al G. P. svizzero

Al G. P. svizzero, che avrà luogo l'8 ottobre prossimo a Zurigo, si sono iscritti i recenti dominatori del G. P. della Germania: Pagani e Sandri.

I due nostri campioni piloteranno ancora la 250 cmc. Guzzi con compressore.

Ecco la partenza per il lago Coniston, nel Lancashire, del bolide inglese «Blue Bird II» (uccello blu) sul quale Malcolm Campbell tenterà in questi giorni di battere il primato mondiale assoluto di velocità per motoscafi

BERTONI MEDAGLIE TARGHE COPPE DISTINTIVI DIPLOMI

Calcio

Ambrosiana - Bologna il 10 settembre probabilmente al Littoriale

BOLOGNA, 16. — Il gruppo di quei giocatori del Bologna che non presero parte al torneo di Coppa Europa e che, com'è noto, hanno iniziato la loro preparazione il 10 agosto, continua a sottoporsi al frequenti e regolari allenamenti predisposti e diretti da Lelovich: [illegible]

[illegible]

Sport atletici

Toscani vince il campionato olandese dei 30 km.

AMSTERDAM, 16. — L'atleta olandese Bakker di Amsterdam si è aggiudicato per l'ennesima volta il campionato olandese di corsa sui 30 chilometri. Il tempo del vincitore è stato di ore 1.53'11" contro ore 1.59'44" del secondo arrivato Leijsen.

Sullo stesso percorso l'italiano Angelo Toscani vinceva brillantemente [illegible]

[illegible]

Tennis

Una Coppa del ministro Alfieri per il torneo di Cervia

CERVIA, 16. — Il ministro della Cultura Popolare Alfieri, di passaggio a Cervia si è interessato al secondo torneo di tennis che si svolgerà sul magnifico campo della pineta nei giorni 17, 18 e 19 agosto ed ha offerto una coppa da mettere in palio nel torneo stesso.

Controllare la descrizione dettagliata

Valutazione: Nessuna valutazione
Prezzo
Prezzo di vendita18,99 €

Fai una domanda su questo prodotto

Descrizione

La Gazzetta dello Sport N. 194 - 1939 Duello al VI Gran Premio Svizzero

Testo in lingua italiana. Pagine 6 con illustrazioni.

Copertina morbida.

Condizioni buone con segni del tempo come da foto.