

CEFALU' - Sceneggiata a tinte gialle alla partenza palermitana. E' accaduto che un operatore di Tele Montecarlo, regolarmente fornito di tutti i «pass» necessari per poter svolgere il proprio lavoro, è stato letteralmente aggredito dai tutori dell'ordine che, e non si capisce proprio perché, non gradivano evidentemente la sua presenza sotto il palco. Discussioni a non finire (dopo qualche calcio e tanti strattioni) e poi il solito finale all'italiana: la «vittima» che rischia di venire fermata per resistenza a pubblico ufficiale!

● Vera «grandinata» di multe sui (moltissimi) concorrenti che, prima del via, hanno fatto il tragitto Cefalu' Palermo con gomme slicks

«Gialli» non solo per la POLIZIA



AMMONITI in 9 (anche col vincitore)

● Brutta disavventura per GRAVERO della Michelin che è stato investito mentre attraversava la strada nei pressi di una assistenza Opel. Fortunatamente, anche se ha dovuto essere ricoverato in osservazione all'ospedale di Cefalu' le sue condizioni sono poi risultate parecchio migliori di quanto non sembrassero al momento, quando è rimasto a terra privo di sensi.

● Ha fatto un certo scalpore vedere che PREGIASCIO seguita a montare sulla tuta e sulla giacca a vento lo stemma dell'Alfa Romeo anche ora che ha (finalmente) ritrovato la Stratos. «Le porto — spiegava — per onorare un contratto di pubbliche relazioni che ho con l'Alfa Romeo».

Classifica Europeo		PUNTI
Piloti (dopo 9 prove)		
Andruet	Ferrari	100
Mikkola	Audi	80
Vudafieri	Fiat	80
Haider	Opel	64
Vatanen	Ford	60
Blomqvist	Saab	52
Airikkala	Ford	48
Canella	Ford	48

Wittmann, Snyers, Buckley, Kullang, Sousa, Lampi, Kinnunen 40; Blahna 36; Santacru 32; Haugland, Duez, Fritzingler, «Lucky» 30.

TARGA FLORIO

13-15 marzo 1981

Rally di Sicilia, valido per il campionato europeo piloti (coefficiente 2) e per il campionato italiano COSI' (IN 48) AL TRAGUARDO Classifica assoluta

1. Andruet-Tilber (Ferrari 308 GTB) a 4:03'27"; 2. «Lucky»-Penariol (Opel Ascona 400) a 1'20"; 3. «Tony»-Rudy (Opel Ascona 400) a 2'07"; 4. Carrotta-Amara (Opel Ascona 400) a 4'29"; 5. Liviero-Genovesi (Ferrari 308 GTB) a 4'30"; 6. «Amphicar»-Schermi (Porsche 911 SC) a 6'33"; 7. Biasion-Siviero (Opel Ascona 400) a 7'43"; 8. «Diells»-Spataro (Lancia Stratos) a 16'02"; 9. «Joker»-«Wise» (Porsche 911 Carr) a 25'58"; 10. Bentivogli-Valbonetti (Ford Escort RS) a 27'53".

GRUPPO 1

- Classe 1150: 1. Brezzi-Salemi (Peugeot 104ZS) in 5:04'10"; 2. Pennisi-Gullotta (Fiat 127 S) a 8'10"; 3. Pedicone-Puleo (Fiat 127 S) a 14'08"; 4. Vesco-Mancini (Fiat 127 S) a 26'03"; 5. Galliano-Vercelli (Fiat 126) a 1'02'47".

- Classe 1300: 1. Cassaniti-Campagna (Simca Rally 2) in 5:09'59"; 2. Argento-Fici (AR Alfadud TI) a 34'42"; 3. Torre-grossa-Raineri (AR Alfadud TI) a 1'20'09".

- Classe 1600: 1. Restivo-Marino (VW Jetta) in 4:44'36"; 2. D'Amico-Greco (Audi 80 GTE) a 13'51"; 3. Nicolai-Picone (Audi 80 GTE) a 15'22"; 4. «Cougar»-Dirova (VW Golf GTI) a 24'52"; 5. Bavaro-Maglione (Talbot Sunbeam) a 30'34"; 6. Tenchini-Chidini (Talbot TI) a 39'49"; 7. Curitta-Dolce (Renault Alp RS) a 44'56".

- Classe 2000: 1. Bentivogli-Valbonetti (Ford Escort RS) in 4:31'20"; 2. Dell'Aria-Lo Jacono (Opel Kadett) in 5:08'54"; 3. Pigoli-Frattini (Opel Ascona) a 4'18"; 4. Zanetti-Cazzano (Opel Ascona) a 5'38"; 5. Lattuca-Grillo (Opel Kadett GTE) a 7'47".

GRUPPO 2

- Classe 1150: 1. Villasanta-Villasanta (Fiat 127) in 5:10'25"; 2. Clemente-Begre (Fiat 127) a 6'08"; 3. Barone-Sanseverino (Fiat 126) a 20'26".

- Classe 1300: 1. «Micky»-Pozz. (Opel Kadett) in 5:08'54"; 2. Gulotta La Barbera (Alfasud TI) a 37'43".

- Classe 1600: 1. Zambuto-Carbone (Talbot TI) in 4:39'31"; 2. De Luca-Imborgia (VW Golf GTI) a 3'58"; 3. Cuffaro-D'Accardi (VW Scirocco) a 21'36".

- Classe oltre 2000: 1. Di Lorenzo-Luna (Opel Kadett GTE) in 4:36'01"; 2. Avara-Consiglio (Opel Kadett GTE) a 5'14"; 3. Skuric-Kujbus (Opel Ascona SR) a 20'50"; 4. Bernardi-Dalla Via (Opel Kadett GTE) a 32'59"; 5. Puleo-Incropera (Opel Kadett GTE) a 34'23".

GRUPPO 3

- Classe 1600: 1. La Pira-Cicero (Fiat X/1/9) in 5:11'01"; 2. «Vasco»-Sagi (Lancia Beta) a 15'43"; 3. Petrolia-Gentile (Lancia Beta) a 56'30".

- Classe oltre 1600: 1. «Joker»-«Wise» (Porsche 911) in 4:29'25".

GRUPPO 4

- Classe 2000: 1. «Liandro»-«Czar» (Fiat 124 Spider) in 5:00'49".

- Classe oltre 2000: 1. Andruet-Tilber (Ferrari 308 GTB) in 4:03'27"; 2. «Lucky»-Penariol (Opel Ascona 400) a 1'20"; 3. «Tony»-Rudy (Opel Ascona 400) a 2'07"; 4. Carrotta-Amara (Opel Ascona 400) a 4'29"; 5. Liviero-Genovesi (Ferrari 308 GTB) a 6'33"; 6. «Amphicar»-Schermi (Porsche 911 SC) a 7'43"; 7. «Diells»-Spataro (Lancia Stratos) a 16'02"; 8. Barajia-Gattuccio (Porsche turbo) a 34'31".

Classifica del campionato italiano rallies dopo la Targa Florio: 1. «Lucky»-Penariol punt 75; 2. «Tony»-Rudy 60; 3. Carrotta-Amara 50; 4. Liviero-Genovesi 40; 5. «Amphicar»-Schermi 30; 6. Biasion-Siviero 20; 7. «Diells»-Spataro 15; 8. «Joker»-«Wise» 10; 9. Bentivogli-Valbonetti 5.

Quanti nervi a fior di pelle!

CEFALU' - Acqua a secchi su Polizzi alle sei e mezzo di domenica mattina quanto sta per iniziare la quint'ultima prova di questa 65. Targa Florio, appunto quella di Polizzi. Non ci sarebbe niente di strano se una ventina di macchine non fossero già allineate al controllo orario in attesa dell'ora X, tutte equipaggiate in slits.

Il commissario di percorso pare rendersi conto che in quelle condizioni, in una prova veloce, la sicurezza diventa abbastanza aleatoria ed ancora di più se ne rendono conto i piloti presenti

che chiedono di poter conferire, tramite «Rudy» nominato sul campo loro portavoce, con la direzione di gara. Se così fosse, probabilmente tutto si appianerebbe in fretta invece passano i minuti ed a Cefalu', nella stanza dei bottoni, arrivano notizie frammentarie se non imprecise sulla situazione reale.

Normale o almeno umano che gli animi si scaldino: in tutti — piloti e addetti ai lavori. — C'è la stanchezza di due giorni di corsa. Il direttore di gara accetta il fatto compiuto e la prova viene annullata.

Ma non è finita visto che all'arrivo per un gruppetto di «ribelli» c'è una lettera di convocazione in direzione. Ancora discussioni da vendere ed alla fine la decisione dei commissari sportivi: per Andruet ammonizione per «aver reso dichiarazioni irrispondenti nei confronti degli organizzatori e dei commissari sportivi», per Andruet, «Tilber», Penariol, «Rudy», Liviero, Genovesi, Schermi, Biasion e Siviero ammonizione per comportamento anti sportivo al seguito del quale il direttore di gara è stato costretto ad annullare la P.S. 1/2.



Ottima la prova di «Amphicar», sesto con la Porsche 911
A fine race for «Amphicar», 6th with his Porsche 911



Carrotta, quarto, completa il tris Opel dopo Andruet
Carrotta, 4th, completes the Opel trio following Andruet

primato del turismo di serie. Evidentemente è il momento dell'amaro, almeno per molti dei big perché a Polizzi esce di scena Cunico occasionalmente (pare) con Sghedoni sulla Fiesta. Una ruota va per i fatti suoi ed il loro sedicesimo posto in classifica resta un bel ricordo...

Si va avanti con un Pregliasco che ha voglia di grosse rivincite mentre in testa c'è stato per un attimo Tognana, poi rilevato da Biasion. Difatti l'ex alfista vince il bis (accorciato) di Termini e quello di Montemaggiore. La sua idea è quella di continuare la serie sulla prova più classica, da bivio Cerda a Collesano, ma non gli riesce. Si rompe il piantone dello sterzo della Stratos in uno dei pochi tratti lenti della P.S. e la macchina dopo un testacoda finisce a ruote all'aria. Biasion resta in testa (con Tognana a 10") e la situazione rimane quanto mai affascinante con ancora sei piloti, oltre a Biasion, Tognana, Liviero, Andruet, «Tony» e «Lucky», raccolti in 54" nella classifica, dopo 12 prove.

Alla fine della tappa non ne manca che una, quella di Liscari. La vince Andruet e soprattutto la perde Tognana che, trenta metri dopo lo start, «inventa» uno slalom per evitare un cane. Ci riesce ma si deconcentra e nella curva successiva sbatte rompendo una ruota e danneggiando la scatola di guida. Da secondo si ritrova ottavo ed i complimenti di Andruet («Bravo, oltre che saper andare forte hai dimostrato di avere un cuore, scansando quel cane!») non bastano a consolarlo... del resto neppure il ricordo di diversi bei tempi può consolare Busseni che si ritira dopo aver bucato l'ennesima gomma con la certezza di non avere più pneumatici adeguati per andare avanti.

Stessa sorte, quasi contemporanea, per il suo compagno di squadra Zordan (comunque molto regolare finché le gomme non lo hanno obbligato a «remare») e, di conseguenza, fine della trasferta siciliana per la Sivama di Bersini.

Questa la situazione dopo la prima tappa: 1. Biasion-Siviero (Ascona 400) 2.43"; 2. Liviero-Genovesi (Ferrari 308) a 16"; 3. Andruet-Tilber (Ferrari 308) a 20"; 4. «Tony»-Rudy (Ascona 400) a 40"; 5. «Lucky»-Penariol (Ascona 400) a 45"; 6. Tabaton-Rogano (131) a 1'57"; 7. Carrotta-Amara (Ascona 400) a 2'22"; 8. Tognana-Cresto (131) a 3'19"; 9. «Amphicar»-Schermi (Porsche) a 3'39"; 10. Runfolo-Vazano (Stratos) a 4'53".

2. TAPPA

La riscossa di Andruet

Al secondo via, il coltello fra i denti sono in parecchi ad avercelo: chi non ce l'ha, per contro, è lo sfortunatissimo Nimni Runfolo che neppure riesce a ripartire dalla sua Cefalu'!

A Termini, primo impegno della nottata, inizia la grande riscossa di Andruet che vince la prova (anche se con un tempo superiore di 2" a quello realizzato da Pregliasco il giorno prima) e rosicchia i

primi 11" a Biasion. Dietro di lui, nella prova, «Tony», «Lucky» e Liviero tutti a 7", quindi «Amphicar» con la maxi-Porsche della Sportwagen che, sfinito dai problemi di gomme della prima tappa, nel pomeriggio di sosta ha fatto una scelta radicale passando dalle Pirelli alle Kleber.

Ancora Andruet in evidenza a Montemaggiore, dove abbassa il «record» di Pregliasco, ed a Sclafani, nella prova più contestata, alla vigilia, dai piloti per il fondo pietroso dell'ultimissima parte. Proprio una delle tante pietre mette k.o. la Talbot-Lotus di Ormezzano-Radaelli fino a quel punto undicesimi e primi in gr. 2. Uno spuntone infatti trancia un braccio dello sterzo ed all'uscita dall'ultima curva la macchina, incontrollabile, punta verso il tavolino dei cronometristi, mancandolo di un niente. Niente da fare per Ormezzano il cui stoicismo (è ripartito, dopo essersi trascinato l'influenza per

Guido Rancati

CONTINUAZ. DA PAG. 73

tutta la prima tappa, con quasi 39 di febbre) si rivela inutile.

In testa, l'ennesimo cambiamento: adesso è Andruet il primo, con Biasion secondo a 20" e qualche problema ai freni. Da Caltavuturo la doccia fredda per Tognana che stringe un po' troppo una curva, rompe una testina dello sterzo e riparte solo per raggiungere il suo albergo. Peccato!

Peccato anche per Biasion che una prova più in là, a Lascari, resta completamente senza freni (si è rotta la vite dello spurgo e ad ogni pompata il liquido esce a fiotti), fa un dritto, fora e perde sui quattro minuti e da secondo diventa ottavo. La lotta, allora, si restringe — almeno in teoria — a quattro piloti: Andruet, « Lucky », « Tony » e Liviero che sono in un minuto e mezzo.

Peggio però va a Tabaton che prova a fare la stessa speciale con una soluzione di gomme ibrida e finisce con il centrare lateralmente un albero. Per lui, ma soprattutto per Marco Rogano un grosso spavento: per la Fiat una scocca da buttare.

Poi tocca a Liviero pensare sulla Ferla con la leva del cambio che vuole rompersi e lasciare qualche altra speranza per strada pagando sui migliori una cinquantina di secondi nella prova che interrompe l'egemonia di Andruet. A vincere, infatti, è « Lucky » che si ripete a Bivio Lascari col risultato di ridurre il suo svantaggio nei confronti di Andruet a 33".

Ma a Collesano Andruet gliene affibbia in un colpo 26" e lo scarto torna superiore al minuto mentre « Tony », terzo, è ad 1' e 41" e Liviero a 3' e 4".

A movimentare la scena ci pensa Giove Pluvio. Acqua un po' dappertutto sulle Madonie, e particolarmente dalle parti di Polizzi. E' un acquazzone violento che improvvisamente si rovescia sulla prova mentre i primi sono, in slicks, già al controllo. Quello che ci vuole per sollevare un vespaio di polemiche (di cui potete leggere a parte).

Tutto torna regolare, ad ogni modo, a Termini ed arriva il momento d'oro di « Amphicar » che vince per poi ripetere l'exploit a Montemaggiore anche se i due successi non migliorano la sua classifica. Classifica che non cambia sostanzialmente neppure per gli altri.

Il cambiamento arriva proprio all'ultima speciale. Intorno a Lascari c'è in ballo il quarto posto fra Liviero e Carrota prima della prova divisi da 14" a vantaggio del veneto. Carrota cerca di dare quanto può. Anche di più, e difatti si intraversa in un paio di occasioni ma il suo « attack » è di quelli che premiano: Liviero impiega 15" più di lui nella prova e deve « accontentarsi » del quinto posto ad un solo secondo!

● Sempre ammiratissima, la 308 GTB è stata pure al centro di qualche battuta piuttosto salace. Mentre Andruet sfilava in mezzo a piazza Politeama un appassionato ha commentato: « Ora che è tornata rossa ha veramente l'aria di una Ferrari. E poi a togliere ogni eventuale dubbio ci pensa il fatto che sia stata affidata ad un pilota straniero... »!



Micki Biasion ha compiuto una prima tappa superlativa
Micki Biasion drove superbly in the first lap

CI PROVAVA DAL '77 DI BETTEGA A VINCERE...

Ha saputo attendere BONI fra le A-112

CEFALU' - Dai e dai, Boni ce l'ha finalmente fatta a vincere una prova del Trofeo Autobianchi! Per riuscirci, lui che ha cominciato a correre con le « piccoline » nel '77 ai tempi di Bettega quando l'iniziativa garantiva sbocchi altrimenti impensabili ai « laureati », ha aspettato parecchio ma, dovendolo fare, lo ha fatto sufficientemente alla grande.

Subito il più veloce — con Fiori sul sedilo di destra della A112 che fu di Cinotto — nella prova di Termini, la testa non l'ha mai mollata riuscendo pure a giocare al gatto e topo con la concorrenza non numerosissima (venti macchine verificate e poi al via) ma neppure numericamente così scarsa come pareva dovesse essere solo un mese fa. Così di prove ha finito con il vincere tre, il cinquanta per cento di quelle in programma, senza mai eccedere nel vantaggio, fino al penultimo impegno, quando Turri e Feltracco hanno modificato mica male il loro « moschino ». A quel punto la gara era ancora piuttosto aperta con soltanto 5" a dividere i due. Spongia e Bigliani hanno lasciato la compagnia a Termini mentre Boni iniziava a costruire il suo sudatissimo successo e Fabbri, con la Comandini, facevano tutto il possibile per confermare quel gran bene che di loro si sente dire in giro (e, caso mai, il momento peggiore i due lo hanno passato nel post-gara quando si sono visti affibbiare, chissà poi perché, 4' di ritardo in modo inspiegabile).

A Montemaggiore c'è scappata l'ammucchiata con dodici equipaggi in 10" su un tempo dell'ordine di sei minuti e mezzo. Davanti a tutti Turri-Feltracco e Porcellana-Gallione, Fabbri ad 1" De Paoli-Gorini a 2", per arrivare ad una classifica provvisoria con Fabbri e Turri rispettivamente a 4 e 5 secondi da Boni. La solita (bella) storia, insomma. Quella dell'« io do tre secondi a te e tu quattro secondi a me ».

Turri, dopo due successi, si è fatto da parte ed allora tutto per il cortinese è diventato facile. Fin

TROFEO A 112 70 HP prima prova
Classifica finale: 1. Boni-Fiori 1. 03'52"; 2. Giammarini-Ortensi a 40" 3. De Paoli-Gorini a 56"; 4. Fabbri-Comandini a 59"; 5. Ancona-Ghetti a 1'11"; 6. Fabbri-Tarzia a 1'33"; 7. Conti-Tron a 1'52"; 8. Bianchi-Giudice a 3'12"; 9. Ancona-Franchini a 3'21"; 10. Rosi-Bertini a 3'38"; 11. Garibba-Beggi a 3'45"; 12. Perugia-Severi a 5'05"; 13. Lago-Rubino a 6'18"; 14. Porcellana-Gallione a 19'05"; 15. Tonetti-Perisini a 20'23".

troppo facile dopo che un incredibile errore ad un controllo orario (tabella presentata con nove minuti di anticipo) aveva gettato dal quinto al penultimo posto Porcellana, ed una foratura aveva penalizzato Lago e Rubino.

A questo punto, con Boni al riparo da ogni ragionevole sorpresa, il secondo posto lo ha ereditato Giammarini con Ortensi che, sullo slancio hanno vinto la prova di chiusura, l'immane Ferla. Terzo è finito De Paoli con tre secondi di vantaggio su Fabbri ed una manciata su Ancona, al solito con Roberta Ghetti.

INTANTO È SALTATO IL TROFEO...

Non è... FIESTA per Ford-Italia

CEFALU' - Acque piuttosto agitate alla Ford Italiana con quell'ambizioso programma 1981 (due macchine ufficiali più una Escort ed una Fiesta entrambe di Gr. 2 nelle prove dell'italiano) che stenta a decollare. In effetti al via della Targa c'erano sia Cunico che Presotto ma il primo con la Fiesta usata l'anno passato da Bacchelli in Val d'Aosta, quella nuova, aggiornata, è finalmente arrivata a Roma ma deve ancora essere assemblata. Il secondo era al volante di una Escort affidatagli da un concessionario siciliano. Il fatto poi che né l'uno né l'altro siano arrivati alla fine ha dato fiato a tutta una ridda di voci secondo le quali la squadra potrebbe disertare il Costa Smeralda.

A complicare le cose c'è sempre la mancanza del quarto uomo, quello indispensabile per far quadrare i conti. Per ora gli uomini-Ford sono Cunico, Presotto e Sghedoni: con loro avrebbe dovuto esserci Radaelli a completare i ranghi ma il monzese, giustamente, fra tanti tira e molla ha finito con l'accettare le offerte di Cinotto per dedicarsi al programma italiano dell'Audi Quattro.

Qui in Sicilia, così, a Cunico è stato « prestato » Sghedoni e la cosa non è stata propriamente gradita da Presotto che inevitabilmente si è sentito in un certo senso messo da parte...

In alto mare più che mai anche il Trofeo Fiesta.

Il regolamento appena approntato (quello che avete visto sull'ultimo AUTOSPRINT) è stato ritirato, ed il camper che avrebbe dovuto pubblicizzare l'iniziativa è rimasto del tutto inutilizzato sul lungomare cefaludense dopo essere stato accuratamente « ripulito » di tutte le insegne del trofeo stesso, per una precisa disposizione di Carlo Micci.

Come dire che, almeno per ora, del Trofeo Fiesta non se ne parla proprio. Più che gli interessati, pare, mancano i kit e la scorta di ricambi indispensabile per garantire una certa continuità.

Resta da vedere se i concessionari Ford, quest'anno molto impegnati anche in termini economici nella gestione della squadra, saranno d'accordo...

« Spira » subito a MONZA il turbo-TOLEMAN

MONZA - E' stato il sole primaverile, e la voglia di accontentare lo sponsor brianzolo, che ha portato il team Toleman a una prima seduta di prove, con la nuovissima F. 1, sul tracciato monzese nei primi giorni della settimana scorsa. Parlare di prove vere e proprie è forse poco realista. La vettura era stata appena assemblata, montava il motore con un solo turbo, ancora a corto di sperimentazione. Ma soprattutto si volevano saggiare le Pirelli radiali, magari confortati dalla presenza dei tecnici della Casa milanese, anche loro ovviamente più che mai interessati per questo nuovo prodotto. Problemi di giovinezza non hanno dato molte soddisfazioni a Brian Henton, che è stato il solo dei due piloti a condurre la vettura.

Il problema, ancora una volta, è stato il motore, che è certamente l'incognita più grande che pesa su questa nuova F. 1. Dopo una ventina di giri infatti, sul tracciato Junior, problemi alle valvole che regolano l'ingresso dell'aria e l'uscita dalla turbina, per cui la potenza veniva erogata troppo bruscamente. In più si è incrinato lo scambiatore di calore e si è pensato non poco per poterlo mettere a posto. In mancanza dell'attrattissimo camion, si è dovuti ricorrere ai consigli di Tino Brambilla che ha indicato una officina in grado di saldare l'alluminio dell'importante accessorio. Ma ormai la giornata era sfumata, e il tempo di 48"1 ottenuto da Henton non rimaneva che indicativo, visto che il motore è stato usato probabilmente al 50 per cento delle sue possibilità. Comunque Henton, che si era fermato per registrare le barre antirollio, ha trovato molto sensibile la vettura alle sue modifiche, e questo è segno di rigidità del telaio e di buon funzionamento delle sospensioni.

Il giorno seguente la squadra si è ripresentata sulla stessa pista, ma le prove sono state ancora più brevi. Problemi ancora di motore, dopo soli 4 giri hanno consigliato Brian Henton a rientrare. L'importante comunque è che Brian Hert, che cura amorosamente questo 4 cilindri, si sia reso conto degli inconvenienti, che al banco prova naturalmente non sono evidenziali, e sia già corso ai ripari.

Concorso Canon-T.T. per la più vecchia corsa del mondo

LONDRA - La più vecchia corsa del mondo, il Tourist Trophy, sarà sponsorizzata quest'anno dalla Canon Cameras. Sarà la 45. edizione che si disputerà a Silverstone il 13 settembre prossimo su 500 km. A completare le attività agonistiche della Canon a Silverstone sarà il concorso fotografico Canon, che dura per tutta la stagione, che offre dei premi di macchine fotografiche, una borsa per la scuola di pilotaggio e dei biglietti d'ingresso per Silverstone per le tre fotografie migliori fatte a Silverstone durante il 1981.

Il vincitore del concorso aperto a tutti (eccezion fatta per i fotografi della stampa) riceverà una Canon Al Camera », due lasciapassare per Silverstone per il 1982 e una prova di guida nella « Jim Russell Racing Drivers School ». Il concorso si chiude il 31 ottobre 1981.

● Il previsto RALLY CASOLLA, una seconda serie che doveva disputarsi a Caserta domenica prossima 22 marzo, non si farà, e per una ragione abbastanza inconsueta: non si è trovato un direttore di gara! Pare comunque che non venga annullato, ma rinviato ad una data ancora da stabilire.