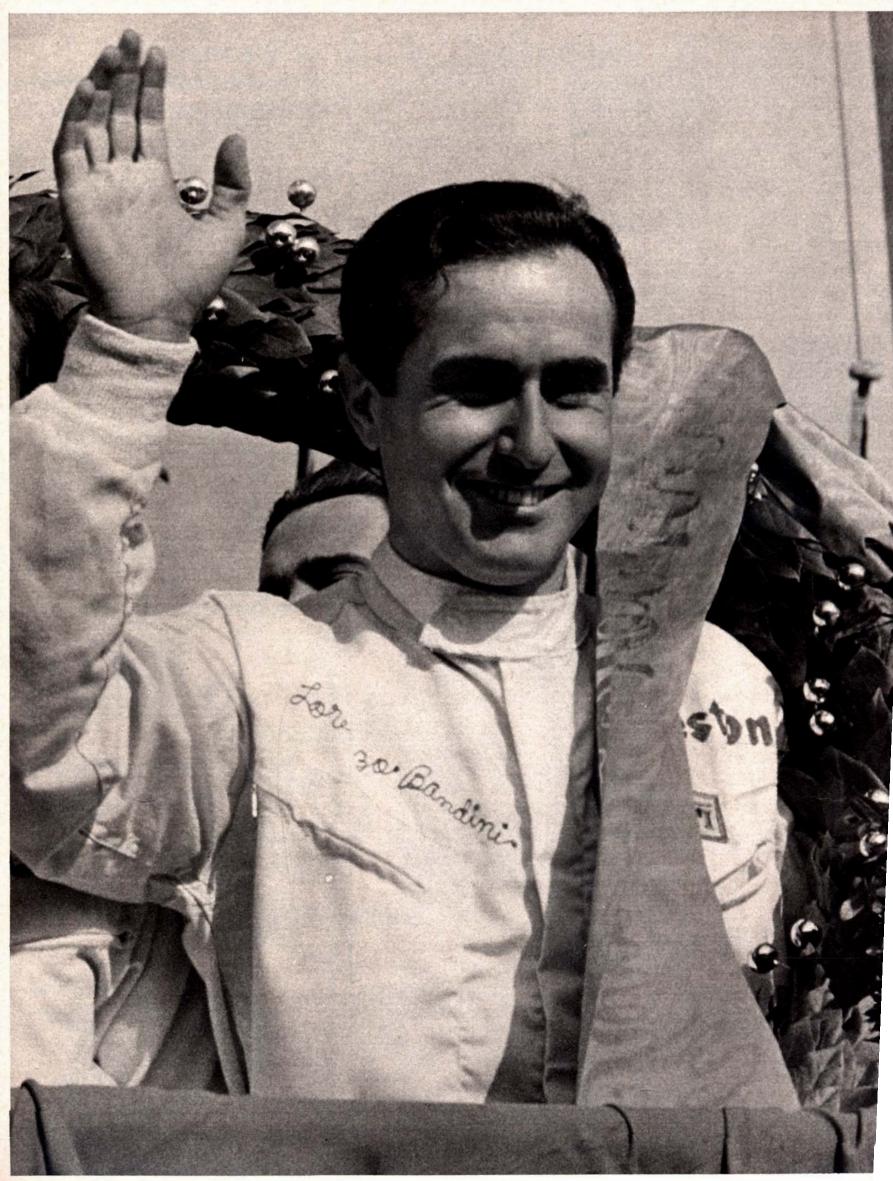
BBBBA

150 lire - Sett. - 28 maggio 1967 - A. XVIII - N. 870 - Arnoldo Mondadori Editore

LA LUNGA APPASSIONATA CONFESSIONE DETTATA PRIMA DI MORIRE







Lorenzo Bandini durante il Gran Premio di Montecarlo, pochi istanti prima del tragico incidente che gli è costato la vita. Nella pagina accanto: il 25 aprile, sul palco delle autorità, al termine della Mille chilometri di Monza.

Parla Bandini

Ecco la confessione dettata dal pilota poco prima di morire

Queste cońfidenze sono state registrate dalla viva voce di Lorenzo Bandini poco tempo prima della sua scomparsa, e dovevano servire al giornalista Enzo Buscemi per scrivere un libro sulla vita dei piloti da corsa. Per la prima ed ultima volta il timido, modesto e taciturno asso del volante ha parlato a lungo di sé, illustrando gli aspetti più intimi della sua breve ma prestigiosa carriera: le reazioni ed i sentimenti durante le gare, a due passi dalla vittoria, dall'incidente e dalla morte, la passione per le piste d'asfalto, la fiducia nell'avvenire e negli uomini, gli oscuri presentimenti che si agitavano in lui mentre, alla guida di un mostro d'acciaio, correva incontro al traguardo.

Sono nato in Libia nel 1935. Mio padre aveva una fabbrica di macchine agricole nei pressi di Bengasi. Vivevamo tranquilli con mia madre e mia sorella. Poi la guerra ci costrinse a fuggire. In Africa ho lasciato il benessere e mio padre, scomparso tragicamente. Arrivati in Italia, ci stabilimmo in un paesino dell'Emilia e nel 1951 io mi trasferii a Milano, trovando lavoro come meccanico nell'autorimessa del signor Freddi, il padre di Margherita che poi diventerà mia moglie. Fu allora che la mia passione per i motori si fece sempre più viva, tanto che un giorno mi decisi ad acquistare una vecchia Fiat 1100 tv e, dopo averla « preparata » con le mie mani, ad iscrivermi a una « Mille Miglia ». La corsa mi andò bene: riuscii a classificarmi primo di categoria e il morale mi salì alle stelle.

Per anni partecipai a molte gare, soprattutto in percorsi di montagna. Poi, dalla classe turismo passai alla gran turismo e quindi, con una *Volpini* comperata di seconda mano, alla nuovissima formula *junior*.

segue dalla pagina 35

Dopo un certo periodo nella formula junior fui invitato a seguire un corso di pilotaggio nella scuderia « Centro Sud », al termine del quale venni scelto con l'approvazione di Taruffi, direttore del corso, a gareggiare con la formula 1 e la formula intercontinentale. Soltanto allora, vivendo accanto a Moss, a Clark, a Surtees e a tanti altri celebri corridori, cominciai a capire cosa voleva dire pilotare un bolide da corsa. Alla prima gara, in mezzo a tutti quei campioni, credevo che non sarei mai riuscito ad arrivare al traguardo, che stare alla pari con loro fosse per me una meta irraggiungibile. Poi mi accorsi di cavarmela abbastanza bene e continuai. Dopo due anni, nel 1962, fui chiamato da Ferrari e lasciai la « Centro Sud ». Venni messo alla prova sul circuito di Pescara con una 3 litri Testa rossa e vinsi, quindi partecipai a gare sempre più impegnative, fra le quali le 24 ore di Le Mans e la Targa Florio, dove mi classificai secondo.

Le corse servono al progresso tecnico

In quegli anni, intanto, mi cimentai anche con la formula 1, ma dovetti attendere il 1963 per inserirmi stabilmente nella categoria ed entrare nel professionismo vero e proprio. Un anno dopo mi classificai quarto, se ben ricordo, al campionato mondiale e penso che quello sia stato il mio piazzamento migliore. Infatti, nel 1966, quando ad un certo punto pensai di poter conquistare il titolo perché avevo una macchina con tutte le carte in regola, mi mancò la fortuna. Dire: « Se non si rompeva questo, se non succedeva quello... » non è una giustificazione per gli insuccessi. Il fatto è che le cose, quando devono girare per il verso giusto, vengono da sole e si vince magari, quando meno ce lo aspettiamo, anche un gran premio. Per noi corridori conta poco mettercela tutta o disporre di un gioiello di vettura, perché allora è proprio la volta che un uccellino ti attraversa la strada e ti spacca il radiatore, come è capitato a me. Le corse sono fatte innanzi tutto di fortuna, di macchina e di condizioni del pilota: gli altri « ingredienti » sono secondari.

Io ne ho un'esperienza particolare. L'anno scorso, a Montecarlo, alla prima corsa del campionato del mondo ce la misi
tutta per arrivare primo. Ognuno di noi aveva cercato di ottenere in prova un buon tempo in
modo da poter essere allineato
alla partenza in prima fila: il
mio era stato un tempo discreto, che si adatta benissimo al
mio modo di guidare, sono sempre arrivato secondo, terzo o

quarto, e più di una volta mi sono trovato in testa senza però riuscire mai ad arrivare primo. Quella volta pensavo proprio di potercela fare. Avevo una macchina formidabile sotto tutti i punti di vista: stabilità, motore, freni e robustezza. Al « via » scatto immediatamente per prendere subito il comando della corsa, ma un concorrente mi si para davanti, bloccando la sua macchina. Non posso scartare né a destra né a sinistra e sono costretto a fermarmi perdendo circa una trentina di secondi. "È finita anche questa volta", mi dico: quando si perde mezzo minuto alla partenza, e soprattutto a Montecarlo dove i sorpassi da fare sono numerosissimi, la partita può considerarsi chiusa.

Passando davanti al box della mia Casa, mi segnalano la mia posizione: sono al quattordicesimo o quindicesimo posto. Però tutti hanno capito che non è colpa mia se ho perduto quei secondi preziosi, e mi incitano a « tirare ». Spingo a fondo, chiedo il massimo alla macchina e a me stesso. Montecarlo è un circuito infernale, che divora macchine e piloti. A metà corsa ho dimezzato lo svantaggio e a quindici giri dalla fine sono già alle spalle del primo con soli sei-sette secondi di distacco. Continuo a spingere, ma il mio avversario è Stewart, un buon pilota. Vedendomi incalzare e sapendo che mancano pochissimi giri alla fine, anche Stewart si spreme al massimo ed il mio distacco da lui rimane immutato. Al traguardo arrivo dietro Stewart, a sette-otto secondi. Anche se non vinsi, fui molto contento. Quando si fa una corsa come quella. si prova il desiderio di ringraziare la macchina che, poverina, deve aver sofferto le pene dell'inferno per tutti i cento giri della gara.

Per fare il nostro mestiere bisogna avere passione - molta passione - e un mucchio di soldi. Se non si hanno i soldi bisogna e-mergere come collaudatore in qualche fabbrica, o essere un meccanico, come ero io. Comprare la macchina costa già parecchio, ma è dopo che vengono le spese grosse, specialmente con le « turismo ». Prima di ogni corsa, infatti, si deve andare dal preparatore, acquistare le gomme speciali, eccetera: ecco perché l'automobilismo è uno sport duro non tanto per l'uomo - come lo è, per esempio, il pugilato - quanto per le sue tasche. Da noi, comunque, ci sono molti ragazzi che non hanno problemi finanziari e potrebbero farsi luce, ma sono ostacolati dai genitori. Al contrario dell'Inghilterra, dove i parenti seguono le corse e aiutano addirittura a mettere a posto la macchina, in Italia i genitori pensano soprattutto alle disgrazie, anche perché quando succede un incidente di gara se ne fa un

Gli incidenti? È una questione di destino

chiasso esagerato e si dice che l'automobilismo è uno sport da massacro. Non è assolutamente vero, come non è vero che sia lo sport dei matti: provate a mettere un matto al volante di una macchina che corre a 350 chilometri all'ora e vedrete quanto andrà lontano.

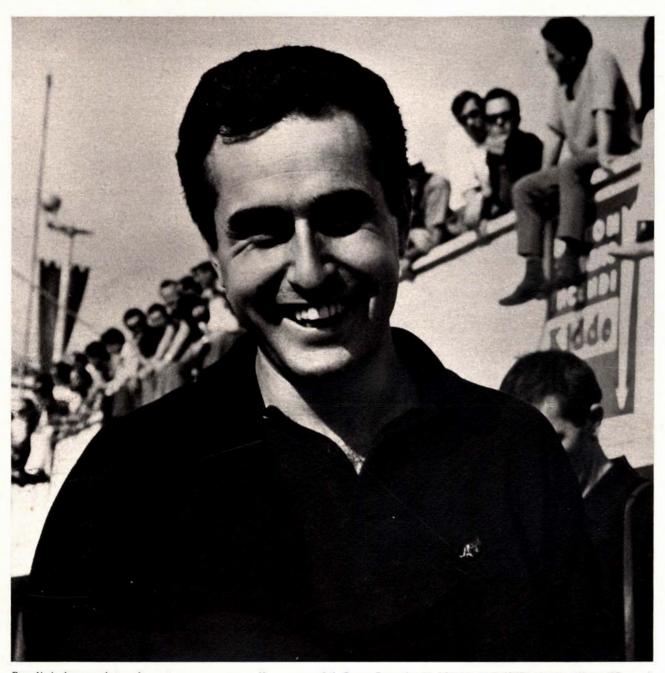
Confesso che sono un po' amareggiato dal modo in cui si considera l'automobilismo sportivo in Italia. Fin quando tutto ti va bene, hai un articolino piccolo piccolo che parla della tua corsa con molti strafalcioni. Quando invece ti càpita una disgrazia, gli articoloni piovono a non finire. Questo non è giusto: se oggi la nostra industria automobilistica è una delle prime del mondo, lo si deve anche alla nostra partecipazione alle corse. Le esperienze sportive arrecano un continuo progresso tecnico, che si riflette non soltanto sulle vetture di gran classe ma persino sulle utilitarie. Senza contare poi gli altri aspetti, diciamo così, economici

che sono intimamente collegati a una gara automobilistica. Tutti sanno infatti che all'estero, quando una vettura italiana vince una gara importante, si registra immediatamente un aumento delle vendite anche nel settore delle scarpe e delle cravatte italiane. La cosa mi ha sempre fatto molto piacere ed è perciò che quando vado all'estero mi impegno ancora di più per fare ben figurare la mia Casa e il mio Paese. Però gradirei che tutti, stampa compresa, si rendessero conto di questi nostri sacrifici.

Per me, tutte le gare sono uguali. Naturalmente posso essere più o meno psicologicamente e fisicamente a posto per una gara o per l'altra, ma non ho preferenze particolari per un circuito piuttosto che per un altro. Mi piacciono tutti: il migliore, comunque, è sempre quello che affronti quando sei in forma. Durante la corsa sei soddisfatto, ti riesce tutto meglio. Poi, quando scendi dalla macchina



Lorenzo accanto alla vecchia Stanguellini, la terza macchina che usò nelle competizioni. Aveva cominciato a correre nel 1956 con una Fiat 1100 tv acquistata di seconda mano, e prima di passare al professionismo si era cimentato in numerose gare di formula junior.



Bandini fotografato durante una sosta alle prove del Gran Premio di Monza nel 1962: aveva allora 27 anni.

sapendo di aver dato tutto te stesso, di aver fatto una bella gara, anche se non sei arrivato primo ti senti contento. E quando fai il giro d'onore tra gli applausi del pubblico, anche se la vittoria non è stata tua senti di averli meritati. Però, se ti è capitata una giornata nera e alla fine della corsa facendo l'esame di coscienza ti sei detto: « Se avessi rischiato di più o se mi fossi concentrato meglio avrei ottenuto un piazzamento migliore », allora, nel fare quel giro d'onore, quasi nasconderesti la testa dentro la carenatura della macchina: quegli applausi senti che non te li sei meritati, ed hai vergogna. Hai deluso il pubblico, e chissà quanti dei tuoi tifosi: perciò vorresti scusarti con loro e non puoi farlo.

Il periodo brutto è quando entri nel professionismo. Le prime volte sei nervoso, agitato. Non è tanto paura: è piuttosto preoccupazione, specialmente negli attimi della partenza, che sono i più pericolosi perché le macchine sono vicinissi-

me, ruota a ruota. Non conosci i concorrenti, non conosci bene la pista, non sai come si comporta il tuo avversario di fronte a quella determinata difficoltà, devi scoprire tutto, cominciare da zero. Poi, con l'andare del tempo, anche tu ti fai la tua bella esperienza, e allora ti metti sul traguardo pensando soltanto a fare una buona gara e ad arrivare primo, senza più tante ansie. In seguito ti accorgi che quella dei piloti è una specie di famiglia, che si è tutti amici, anche se ciascuno mira a vincere. E non temi più le « ruotate », le sgarberie pericolose perché sai che i professionisti di formula 1 sono tutti piloti molto bravi, molto qualificati. Naturalmente c'è sempre la possibilità di inconvenienti, come una macchia d'olio sull'asfalto che ti fa sbandare e ti manda di traverso, ma non sono inconvenienti voluti o procurati dal tuo avversario.

Ormai nel nostro campo ci si conosce un po' tutti: ognuno di noi ha studiato il comporta-

mento di guida dell'altro e si regola a seconda del pilota che sta seguendo. Se uno sa che chi lo precede ha una guida un po' scomposta in curva, cerca di tenersi ad una certa distanza. Se invece sa che ha uno stile « pulito », può stargli anche molto vivino (il farsi « tirare » è però sempre molto aleatorio perché le macchine, quando cambiano marcia in prossimità delle curve, subiscono spostamenti piccoli ma pericolosissimi alle alte velocità). Un incidente dovuto appunto a questa causa avvenne a Pergusa, in Sicilia, nel 1963. Taylor, che mi seguiva, tentò di superarmi all'esterno nel curvone che immette nel rettilineo e uscì di strada. Tutti accusarono me di averlo spinto fuori. Invece Taylor non aveva tenuto conto del dérapage (la sbandata che i piloti provocano per abbordare le curve al limite massimo della velocità, e che poi correggono controsterzando) cui sono soggette tutte le vetture all'uscita dei curvoni veloci. E, in particolare, in quel circuito queste variazioni di assetto erano accentuate dal forte vento laterale.

Purtroppo è così: l'automobilismo comporta una certa dose di rischi. Ma tutti gli sport ne hanno ed il nostro non è più pericoloso degli altri: anche il ciclismo sacrifica le sue vittime, per non parlare poi del pugilato. Semmai, la durezza, se così si può dire, dell'automobilismo è proprio dovuta al fatto che esso è legato ad un'attività enorme: i milioni di automobili che invadono le nostre strade hanno bisogno di modifiche e miglioramenti continui, che sono impensabili senza le esperienze tecniche ricavate dalle competizioni. Non c'è da meravigliarsi, dunque, se esperienze così importanti richiedono anche il sacrificio di vite umane.

In gara si è sempre preparati al peggio

D'altra parte, io penso che molto dipenda dal destino. Se uno ha scelto la carriera di pilota e la segue con impegno, vuol dire che aveva le qualità necessarie: quando gli capita l'irreparabile, non può far altro che accettarlo: evidentemente quella era la sua ora. In corsa bisogna sempre tenere la testa a posto e non pretendere di bruciare le tappe: prima o poi, anche senza accorgersene, si riuscirà ad andare forte come gli altri, Molti incidenti si verificano perché i piloti sono arrivati alla massima categoria troppo giovani e non hanno l'esperienza necessa-

Ogni corsa ha i suoi particolari interessanti: sono particolari di pubblico, di organizzazione, sono i segnalatori che non ti avvertono di una macchia di olio sulla pista e tu te ne vai magari a spasso per un prato perché qualcuno non ha fatto il suo dovere. Ma col tempo ti abitui anche a queste cose e finisci col non farci più caso. Le gare più terribili sono quelle cosiddette di fondo, come la 24 ore di Le Mans, dove il mezzo ed il pilota sono impegnati per un giorno intero. Non è che il corridore non si riposi mai, ma anche quando cede il volante al compagno e fin quando non termina la gara non riesce a chiudere occhio: anzi si stanca e si preoccupa di più che se fosse in macchina. Hai lasciato la macchina in buona posizione ed ora non sai che condotta di guida seguirà il tuo compagno, né se la macchina sarà costretta a fermarsi per qualche guasto. Hai fiducia nel compagno, ma vorresti essere sempre là a controllare se tutto è a posto. Di notte, poi, per la stanchezza generale o per negligenza di qualche pilota - soprattutto nelle categorie inferiori - si verificano sempre incidenti, e allora il cir-



Qui accanto e sotto: due immagini di Bandini con la moglie Margherita Freddi. Lorenzo l'aveva conosciuta a sedici anni, quando lavorava come meccanico nell'autorimessa del padre di lei, subito dopo essersi trasferito a Milano da un paesino dell'Emilia: la sposò nel 1964. Da allora Margherita lo ha seguito nelle gare più importanti: a Montecarlo stava cronometrando il suo tempo nel box della Ferrari.

segue dalla pagina 37

cuito si anima di una miriade di luci gialle e rosse, che lo fanno assomigliare ad una via movimentata di una grande città, con le insegne dei locali notturni che lampeggiano nella notte: un vero delirio per il corridore. Inoltre, nelle gare tipo 24 ore bisogna anche tener conto di una ridda di cavilli e di regole in mezzo alla quale anche i più esperti si trovano in difficoltà, oltre ad un esercito di burocrati che per un nonnulla sono capaci di squalificarti o ritirarti dalla corsa. Perciò, alla partenza si è tutti un po' freddi, quasi restii a gareggiare. Ma dopo un certo tempo l'ingranaggio ti assorbe completamente e, quasi senza accorgertene, ti trovi impegnato al massimo delle tue forze e corri con la stessa velocità di sempre.

Il più spettacolare incidente che abbia visto è avvenuto l'anno scorso a Monza, al Gran Premio d'Italia. Io stavo seguendo Ginther quando, in un attimo, una gomma posteriore della sua Honda ha perso il battistrada, esplodendo all'istante. In quel momento ricordo di aver avuto l'impulso di ripararmi il capo dietro il piccolissimo parabrezza della mia auto e di aver visto Ginther tenere la macchina meglio che poteva su tre ruote soltanto e, invece di imboccare il curvone che segue il rettilineo delle tribune, uscire di pista e dirigersi in mezzo alle piante che la fiancheggiano ad una velocità non inferiore ai 190 chilometri all'ora. Rimasi agghiacciato, anche perché in quel punto del circuito molti ragazzini scavalcano spesso le recinzioni. Mentre continuavo a correre, cercavo di stabilire l'entità del-

In Sicilia ho conosciuto la paura

la disgrazia in base alle ambulanze che sarebbero accorse sul luogo dell'incidente. Non sapevo se la disgrazia si fosse limitata al pilota soltanto o avesse coinvolto anche gli spettatori, e quanti. Quando vidi una sola autoambulanza, credetti che per Ginther fosse finita e non riuscii a pensare ad altro che a finire la corsa. Poi, durante una fermata ai boxes, mi dissero che Ginther era solo ferito e che nessuna persona del pubblico era stata investita. Mi si aprì il cuore: noi piloti di formula 1 siamo una cerchia di quindicidiciotto amici e, anche se in corsa diventiamo avversari, restiamo sempre legati da un grande affetto, e quando succede un guaio a uno di noi gli altri ne provano un immenso dolore.

Degli incidenti ho più paura quando mi trovo sulle strade normali, nel traffico di tutti i giorni. In corsa si è sempre preparati al peggio, ci siamo fatti una specie di abitudine al timore. E poi, quando si vola fuori pista, lo si fa a tale velocità che non si ha nemmeno il tempo di pensare. Nella scorsa stagione, però, confesso di aver provato veramente paura, non tanto per l'incidente in sé quanto per le

sue conseguenze, che avrebbero potuto provocare l'incendio della vettura. È capitato durante la Targa Florio. Dopo essere uscito fuori strada, piombai in un precipizio, rimanendo incastrato dentro la macchina rovesciata, prigioniero in quel piccolo abitacolo con la benzina che mi colava addosso. Il plexiglas del parabrezza era ancora intatto ed io cercai di romperlo con i pugni e con i calci per poter uscire. Niente da fare. Allora cominciai a raspare come un cane attorno alla macchina alla ricerca di qualche oggetto. Finalmente trovai un sasso e con quello mi misi a picchiare disperatamente contro il plexiglas fino a spezzarlo. Poi mi arrampicai su per la scarpata. Arrivato sul ciglio della strada, mi voltai a guardare la mia bella macchina che ora se ne stava là in fondo, capovolta e impotente, e dentro di me le chiesi quasi scusa, poveretta, mi aveva salvato la vita.

L'incidente capitò per un caso strano. Quando un pilota è in gara per il primo posto assoluto cerca di perdere meno tempo possibile nei sorpassi, e basta che un concorrente non si metta subito di lato perché egli perda magari trenta secondi gua-



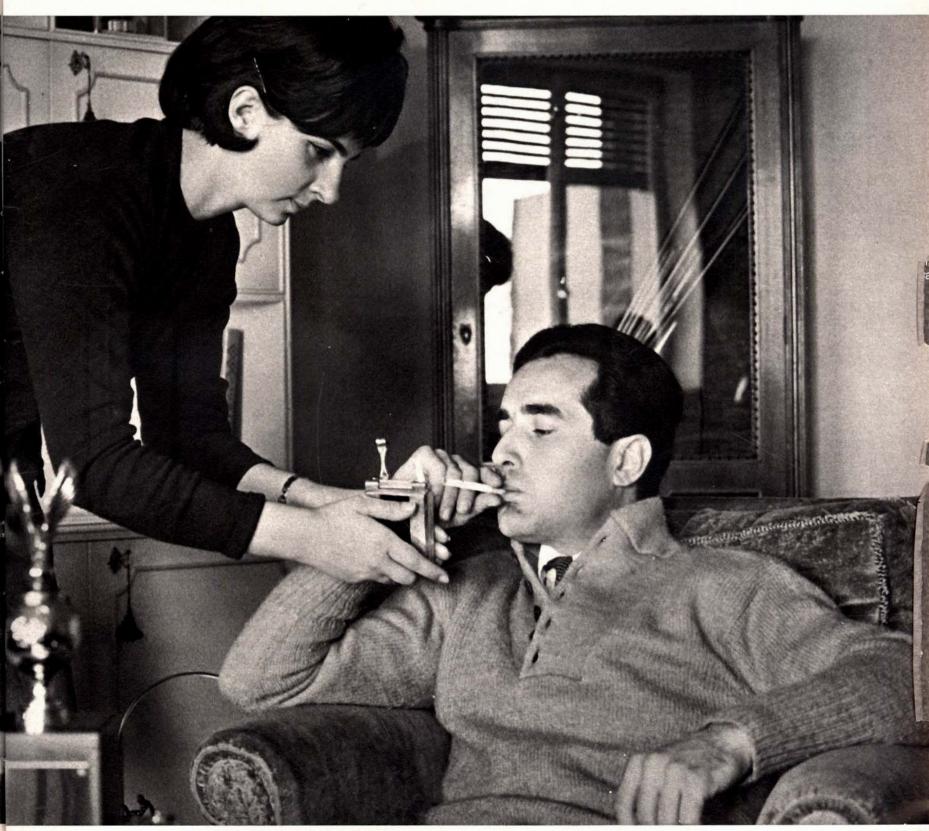
dagnati al limite del rischio. Nelle corse lunghe ciò avviene assai spesso perché molti partecipanti non hanno grande esperienza. Quel giorno, alla Targa Florio, mi accingevo ad effettuare un sorpasso e vidi il pilota che mi stava dinanzi alzare un braccio, un segno che nel nostro mestiere significa « puoi passare ». Invece, quando arrivai alla sua altezza, egli si riportò al centro della strada, spingendomi verso l'esterno e facendomi volare fuori. Probabilmente non mi aveva visto, e comunque mi è andata bene. Malgrado sorprese come quella, le corse automobilistiche mi piacciono egualmente. Solo quando piove mi piacciono meno: i pneumatici a sezione larghissima di cui disponiamo oggi offrono infatti un'eccezionale aderenza sulla strada asciutta, ma sul bagnato costringono il pilota a fare molta attenzione. Ed io ne ho fatto già qualche brutta esperienza.

Ad ogni modo, le probabilità di incidenti sono sempre più alte nella circolazione normale che in gara. Quando non sono in pista, io vado veloce soltanto se ho premura di arrivare in un certo posto, ma senza fare il « matto ». Fra l'altro, se dovessero ritirarmi la patente per qualche grave infrazione, perderei il lavoro. E poi, essendo abituato a

guidare vetture di eccezionale potenza, non mi sento di rischiare inutilmente la vita per guadagnare qualche minuto. Su un percorso autostradale, il vantaggio che si può ricavare da una vettura molto veloce rispetto ad un'automobile media è irrisorio. Io ne ho fatto una prova l'estate scorsa sull'autostrada del Sole. Da Milano partimmo insieme il mio amico giornalista Enzo Buscemi, al volante di una Giulia, ed io, con la 850 di mia moglie, leggermente elaborata. A un distributore Buscemi si fermò per fare benzina e non mi raggiunse più, anche se la sua macchina poteva correre ad una ventina di chilometri all'ora più della mia.

Sulla strada, come in pista, un'altra regola importante è non sfruttare mai a fondo la macchina: chi, come me, conosce i motori, sa quanto ciò sia importante per un buon rendimento. È inutile esasperare il motore: ogni vettura ha un determinato regime, al di là del quale la curva di potenza diminuisce. Può capitare a tutti di andare « fuori giri », soprattutto nei percorsi misti o nelle gare in salita, ma deve essere cosa di un attimo, non una regola generale. E, in ogni caso, il buon pilota non se ne rallegra, ma chiede scusa alla macchina. Perché lui, alla sua macchina, le vuole bene.

Lorenzo Bandini





Settimanale politico di grande informazione

DIRETTORE NANDO SAMPIETRO - EDITORE GIORGIO MONDADORI

SOMMARIO

- I PRIMI CRISTIANI ERANO COMUNISTI?
- 27 ROMANZI E BUON SENSO di Domenico Bartoli
- PARLA BANDINI di Lorenzo Bandini
- 40 IL PILOTA CHE NON TORNERA
- 42 WESTMORELAND, IL GENERALISSIMO TRI-
- 46 HANOI: IL RIFUGIO SOTTO IL BANCO
- IL MINISTRO GUI: LA SCUOLA PERDE TEM-48 PO di Mario Missiroli
- 58 LE CINQUE TIGRI BIANCHE DEL MARAJA
- 60 A PORTA PIA NON C'ERA FRETTA
- 62 LA NOSTRA SALUTE di Ulrico di Aichelburg
- LE NUOVE VACANZE (3) ETRURIA di Alfredo Panicucci
- 73 LA CINA (3) - PECHINO CONTRO MOSCA di Raymond Cartie
- L'ALBUM DEI FRANCOBOLLI di Lina Palermo
- L'ITALIA A MONTREAL di Livio Caputo 98
- RICORDATE I VECCHI GIRI? 106
- di Nino Nutrizio, Gianni Brera e Giorgio Fattori
- I MISTERI DELLA MENTE UMANA di Franco Bertarelli
- SAMMY, NEGRO TUTTO D'ORO di Grazia Livi 120
- IL RAGAZZO CHE HA SFIDATO IL DILUVIO
- TURBAMENTI AMOROSI DEL GIOVANE 137 MILOS di Filippo Sacchi
- L'INCUBO DEL « LAGER » NELLE DISPERA-TE IMMAGINI DI BARBIERI di Raffele Carrieri 139
- NASCE CON DE ROBERTIS LA COSCIENZA DELLA NUOVA POESIA di Luigi Baldacci
- ADESSO I REGISTI VOGLIONO CAMBIARE 144 TUTTO di Roberto De Monticelli
- IL PUBBLICO È ANCORA DISCORDE NEL GIUDICARE FALSTAFF di Giulio Confalonieri

N. 870 - Vol. LXVII - Milano - 28 maggio 1967 - © 1967 Epoca - Arnoldo Mondadori Editore

Accertamento Diffusione

Poco prima di morire, Lorenzo Bandini aveva confidato ad un amico giornalista le sue im-pressioni sulla propria

pressioni sulla propria vita di corridore. Era la prima volta che parlava a lungo di sé: quella confessione è diventata un commovente documento umano, l'ultimo « messaggio » del pilota scomparso nel rogo di Montecarlo.

Epoca presenta questa straordinaria testimo-nianza a pag. 34. (Foto di Carlo Bevilacqua)



Questo periodico iscritto alla FIEG



Federazione Italiana Editori Giornali

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Milano, via Bianca di Savoia 20 - Telefono 3884 - Ufficio Abbonamenti: telefono 74.95.51/73.08.51 - Indirizzo telegrafico EPOCA - Milano, Redazione romana: Roma, via Sicilia, 136/138 - Telefono 46.42.21/47.11.47 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma, Abbonamenti: Italia: Ann. L. 7.500+300 per spese relative al dono - Sem. L. 3.800. Estero: Ann. L. 12.000+500 per spese relative al dono - Sem. L. 6.050. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, Via Bianca di Savoia 20, Milano (c/c postale n. 3-34552). Per il cambio di indirizzo inviare L. 80 in francobolli e la fascetta con il vecchio indirizzo, Numeri arretrati L. 200 (c/c postale n. 3-34552). Que il cambio di indirizzo inviare L. 80 in francobolli e la fascetta con il vecchio indirizzo, Numeri arretrati L. 200 (c/c postale n. 3-34553). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei «Negozi Mondadori»: Bari, v. Abate Gimma 71, tel. 23.76.87; Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Bologna, piazza Calderini 6, tel. 23.62.56; Capri (Napoli), v. Camerelle 16/a, tel. 77.72.81; Caserta, v. Roma - Pal. Unione Industriali, tel 2.42.05; Catania, v. Etnea 368/370, tel. 27.18.39; Cosenza, c.so Mazzini 156/c, tel. 2.45.41; Perrara, v. Della Luna 30, tel. 3.43.15; Genova, v. Carducci 5/r, tel. 5.39.18; Genova, v. XX Settembre 206/r, tel. 5.57.62; Gorizia, c.so Verdi 102/b (Galleria), tel. 8.70.07; La Spezia, v. Biassa 55, tel. 2.81.50; Lecce, v. Monte S. Michele 14, tel. 2.88.48; Lucca, v. Vittorio Veneto 48, tel. 4.21.09; Mestre (Venezia), v. Carducci 68, tel. 5.06.96; Milano, c.so Vittorio Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11/a, tel. 83.48.27; Milano, c.so di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; Modena, v. Università 19, tel. 30.248; Napoli, v. Guantia Nuovi 9, tel. 32.01.16; Padova, v. Emanuele Filiberto 6, tel. 3.83.56; Pescara, c.so Umberto I 14, tel. 2.62.49; Pisa, v.le Antonio Gramsci 21/23, tel. 2.47.47; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma v. V

ARNOLDO MONDADORI EDITORE

LE VACANZE NON DEBBONO MANDARE IN ROVINA!

Ricordate « Le smanie della villeggiatura »? Ricordate gli « sketchs » di innumeri riviste da avanspettacolo? D'estate bisogna andare in villeggiatura, bisogna lasciare la città, costi quel che costi, bisogna chiudere casa e trasferirsi al mare o ai laghi o in montagna, altrimenti i vicini e i colleghi d'ufficio e le amiche della moglie che cosa penserebbero? Così, anche con i conti che fanno acqua, ecco la famiglia partire, non importa come e dove, pur di avere la possibilità di spedire un bel mucchietto di cartoline e dare in tal modo la dimostrazione che tutto va bene, che tutto va a gonfie vele. Oggi, grazie al cielo, non è più così. Almeno, non è più del tutto così. Ma di gente che fa il passo più lungo della gamba e, per andare in villeggiatura, si rovina, ce n'è ancora un bel po'. Ma il sistema per farsi delle vacanze stupende, in posti meravigliosi, senza dissanguarsi, c'è. Lo offre l'Hotelplan, un'organizzazione turistica internazionale, che, grazie alla propria esperienza, alla propria strutzionale, che, grazie alla propria esperienza, alla propria strutturazione capillare, alla propria abilità, permette di andare sulla Costa Brava per 12 giorni in bassa stagione a 55.000 lire, tutto compreso, con il viaggio andata e ritorno in pullman G.T. e a 75.000 lire per 15 giorni in alta stagione, sempre tutto compreso. Oppure sulle coste avventurose dell'Oceano Indiano a 237.000 lire per 17 giorni; sempre compreso il viaggio e tutto quanto occorre per un soggiorno addirittura di lusso. Nessuno, più, oggi, deve rovinarsi per andare in vacanza. Con un'oculata organizzazione come l'Hotelplan ci si possono concedere vacanze di sogno, senza preoccupazioni, senza noie, con la più com-pleta assistenza da parte di personale specializzato a disposizione per qualsiasi necessità, nelle località più belle del mondo, nei traguardi turistici che un giorno erano riservate alle ristrettissime élites e che oggi, invece, grazie all'Hotelplan, sono davvero, e con le massime garanzie di serietà e di precisione, alla portata di tutti.

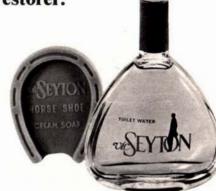
Richiedere informazioni a:

Hotelplan ITALIA - Galleria Cavour, 9 - Bologna Corso Italia, 1 - Milano Piazza Barberini, 43 - Roma Viale Vespucci, 29 - Rimini Cattolica - Riccione - Pesaro



per la persona-lità dell'uomo elegante toilet water:

lavender, 1492, tobacco, horseshoe cream soap, pre shave lotion, after shave lotion, hair restorer.



Per l'Italia: Concessionaria Profumerie Estere di V. SAETTONE Viale delle Cascine, 38 - PISA