



15

LANCIA

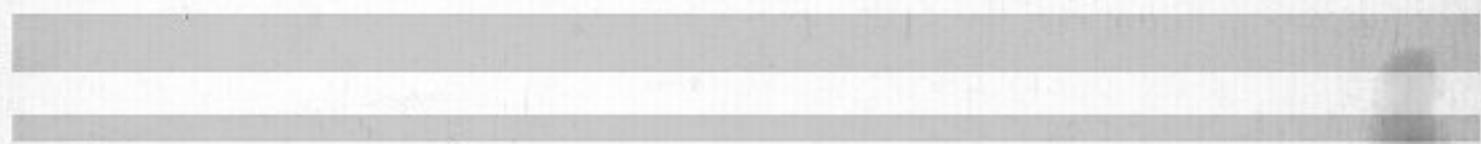


PERIODICO DI INFORMAZIONE

CENTRO

STORICO

FIAT





Ci affascina e perseguita. Lo incontriamo a scuola: ce lo spiegano, ce lo commentano, ce ne commentano i commenti. Poi ci interrogano, ci promuovono, ci bocciano.

Dopo la scuola non ci lascia. Ci perseguita ancora, diventa la voce della nostra coscienza che ci sollecita un « ritorno », finalmente sincero, senza voti sul registro. Partiamo per un viaggio, una vacanza: mettiamo il libro in valigia. Vorremmo leggerlo senza dover ricorrere, in fondo alla pagina, alle note fitte, soffocanti: vorremmo ritrovare qualcosa di noi, anche se più grande di noi. Ma alle note, prima o poi, bisogna ricorrere; e le note ci allontanano dall'« uomo », sorreggono il « monumento », con la fronda d'alloro, paludato, senza vita. I commentatori se lo contendono in gelosissime dispute, lo costruiscono e lo frantumano con rarefatte interpretazioni, discordi in tutto fuorché nella convinzione di doverlo tenere tutto per sé.

Così continua ad affascinarci e intimorirci; attendiamo qualcuno che ci aiuti, con umiltà, a ritrovare sotto il Poeta dalla P troppo maiuscola, l'uomo. Come noi, anche se più grande di noi.

Qualcuno ha cominciato con piglio quasi iconocasta a umanizzarlo, a ricordarci che era figlio di uno strozzino, che mangiava troppa carne, soffriva di gotta, non era simpatico, talvolta era crudele; qualcuno ha cominciato a lacerare le allegorie per scoprire qualche lembo di cronaca.

Non si chiede alle celebrazioni per il settimo centenario della sua nascita un tono altrettanto « sacrilego ». Ma ci si augura che non siano un rito di iniziati, sublime e inafferrabile.

Forse dal secolo dell'alienazione e del male oscuro, del cinema-varietà e dalla cultura in pillole, nascerà anche una maniera nuova di rievocarlo: come autore da leggere, oltretutto da studiare.

Questa breve, antica biografia, avara di commenti ma piena di notizie, rappresenta un piccolo contributo a questo necessario incontro con il Grande che tutti gli italiani riveriscono, ma che troppo pochi conoscono.

...Consideriamo la Commedia di Dante solo in quanto ella è poesia.

So che vi si leggono sovente cose inverisimili e strane; che le immagini sono talvolta del tutto contro natura; ch'ei fa parlare Virgilio in modo, cui certo egli non avrebbe tenuto; che molto v'ha di languido, e che di alcuni canti appena si può sostenere la lettura; che i versi hanno spesso spesso un'insoffribil durezza, e che le rime non rare volte sono così sforzate e strane, che ci destano alle risa; che insomma Dante ha non pochi e non leggieri difetti che da niun uomo, il qual non sia privo di buon senso, potranno giammai scusarsi.

PICCOLA
BIOGRAFIA
DI
UOMINI CELEBRI
ITALIANI.



TORINO
per G. Bomba
1853

Ma in mezzo a tutti questi difetti non possiamo a meno di non riconoscere in Dante tai pregi che sarebbe a bramare di vederli nei nostri poeti più spesso che non si veggono.

Una vivacissima fantasia, un ingegno acuto, uno stile a quando a quando sublime, patetico, energico che ti solleva e rapisce, immagini pittoresche, fortissime invettive, tratti teneri e passionati ed altri somiglianti ornamenti, onde è fregiato questo o poema, o, comunque vogliam chiamarlo, lavoro poetico, sono un ben abbondante compenso dei difetti e delle macchie che in esso s'incontrano...



DANTE ALIGHIERI

Il nostro Poeta nacque in Firenze nel 1265 di Alighiero degli Alighieri e di Bella, e fu detto Durante, benché poscia per verso si dicesse comunemente Dante. Chi bramasse vedere altre cose quanto alla famiglia e agli antenati di Dante, veggia le *Memorie* di Giuseppe Benvenuto, già Pelli, sulla vita del medesimo; e solo qui basta dire che il detto Pelli, confutate le favole o almeno non provate asserzioni del Boccaccio, del Villani e di altri scrittori intorno agli antichissimi ascendenti di questo Poeta, ne ha formato l'albero genealogico, da cui si raccoglie ch'ei discesse da Cacciaguada e da Alighiero, ossia Alighiero di lui figliuolo, nel secolo XI, dal quale poi la famiglia fu detta degli Alighieri, nome, come affermava il Boccaccio e da Benvenuto da Imola (*Comment. in Conviv. Dant. vol. I Antiquitat. Ital. pag.*

493), tratto dalla famiglia della moglie di Cacciaguada ch'era degli Alighieri di Ferrara, come si accenna dal medesimo Dante nel canto xv del *Paradiso*. Né il Pelli si contentò di scrivere soltanto degli antenati, ma scrisse anche di tutti i discendenti di Dante, la cui famiglia prova esser finita in Ginevra, figlia di Pietro, maritata l'anno 1549 nel Conte Marc'Antonio Sarego veneziano.

Presso il suddetto Pelli veggano parimente le prove dell'innamoramento di Dante con Beata, ossia Beatrice, figlia di Folco Portinari, cominciato mentre amendue erano in età di circa dieci anni, e durato fino alla morte di essa, seguita nel 1290; perlocchè, comunque io non creda che l'amor di Dante fosse sol mistico, e che sotto nome di Beatrice intender solo si debba, come altri han pensato, la Sapienza o la Teologia, è certo però, come confessa il medesimo sig. Pelli, che Dante nelle sue Opere, e nella sua Commedia singolarmente ha parlato di questo suo amore in termini così enigmatici, e che sembrano spesso gli uni agli altri contrari, ch'è quasi impossibile l'adattarli tutti né al senso allegorico, né al letterale. Non giova dunque il voler indagare ciò ch'è avvolto fra tenebre troppo folte, l'aggrarsi fra le quali sarebbe noiosa al pari che inutile fatica.

Se Dante ne' primi suoi anni fu innamorato e seppe congiungere all'amore l'applicazione alle studj delle gravi scienze non meno che dell'amenità letteraria. Brunetto Latini gli fu maestro, ed egli era uomo a poterlo instruir negli studj di ogni maniera, e molto ancora poté giovargli l'amicizia che con lui ebbe Guido Cavalcanti. Il sig. Pelli non fa menzione di alcun viaggio che Dante facesse per motivo di studio ne' primi anni della sua gioventù; e solo accenna nel § 14 il ritorno ch'ei fece, mentre era esule, secondo Mario Filelfo, alle scuole di Orleans e di Napoli, e secondo Giovanni Villani, a quelle di Bologna e di Parigi. Anche il Boccaccio il conduce a Bologna e a Padova in tempo d'esilio. Ma parmi degno di riflessione ciò che Benvenuto da Imola narra, cioè che ancor giovane e prima dell'esilio egli andò nelle Università di Bologna e di Padova, e poi essendo esule, a quella di Parigi: *quasi Auctoritas in universis notate sacras Philosophias naturales et morales in Florentia, Bononia et Padua in magna aetate jam erat dedit se Novas Theologias Parisiis (suo citato)*; e riguardo a Bologna, altresì così ha Benvenuto: *Auctor novorvat unum annum cum esset juvenis Bononiae in studio* (ib. pag. 413). E vuol avvertire che benché il Villani sia più attico e perciò più

autorevole di Benvenuto, questi però essendo stato, come egli stesso ci dice (ib. pag. 403), per dieci anni in Bologna, ed avendo ivi letta pubblicamente la Commedia di Dante, doveva di ciò esser meglio instruito che non il Villani ed il Boccaccio. Inoltre lo stesso Benvenuto ci narra altrove (ib. pag. 408), che Dante conobbe in Bologna il ministro Oderigo da Gubbio. Or questi era già morto, come abbiamo provato (*Storia della Lett. Italic. IV. pag. 469*) l'anno 1360, innanzi all'esilio di Dante; e convenien dire perciò che Dante prima del detto anno fosse stato in Bologna. Ella è però cosa strana che Autori vissuti nel secolo stesso di Dante, qual'è il Boccaccio, il Villani e Benvenuto da Imola, sieno tanto discordi nei lor racconti. Ma qualunque fosse il luogo in cui Dante attese agli studj, è certo ch'ei coltivò con successo sopra modo felice, come le Opere da lui scritte ci manifestano. Da sé medesimo apprese le leggi della poesia italiana, come egli stesso ci accenna (*Praef. Divinae Com. II. del F. Op. ed. Zatta, pag. 7*). Ma la sua amicizia col Cavalcanti, con Latini e con altri poeti di quell'età dovette recargli non poco aiuto. La sua Commedia ci mostra quanto studio avesse egli fatto nella filosofia, quale allora insegnavasi, e nella teologia. Amb anche Dante le

arti liberali, e n'è prova l'amicizia di lui avuta col mentovato Oderigo, e ancor col celebre Giotto (*Bev. l. c.*); anzi, come afferma il medesimo Benvenuto (ib. pag. 417), essendo egli di sua natura assai malinconico, per sollevarsi dalla tristezza godeva assai del suono ed del canto, ed era grande amico de' più celebri musici e suonatori che fossero in Firenze, e singolarmente di un certo Casella musico (si allora peregrino anzi e da lui raccomandato con lode nella sua Commedia. (*Purgat. cant. II. v. 88 e seg.*).

Il sig. Pelli nel § 8 si sforza di persuaderci che Dante sapeva di greco; e ciò pure aveva già affermato Monsig. Girolamo Gradenigo (*Let. intorno agli Italiani, ec.*) Ma questo secondo scrittore poesia modestamente ritraffò il suo parere (*della Letterat. Greco-Ital.*), mosso principalmente dall'autorità di Giandom. Marretti, che espressamente nega tal lode a Dante, e da più altre ragioni ch'egli estesamente viene allegando. È certo le prove che il Pelli ne adduce, cioè il nominare che Dante fa spesso Omero ed altri poeti greci, e l'usar pure sovente di parole greche, non mi sembrano bastevoli a dimostrare ch'ei sapeva di greco; poichè de' primi ei potea parlare per fama, e

40 potea aver trovata la seconda presso altri scrittori.

Francesco da Buti che nello stesso secolo XIV commentò Dante, racconta (vedi *Mem. della vita di Dante*, § 8) che questi essendo ancor giovane si fece frate dell'Ordine dei Minori; ma che prima di farne la professione se depose l'abito; la qual circostanza però non si accenna da verun altro scrittore della vita di Dante. Mentre in tal maniera coltivava Dante il fervido e penetrante ingegno, di cui la natura avevagli fatto dono, ei volle ancora servir la patria coll'armi, e trovossi a due battaglie: una contro gli Aretini l'anno 1289, l'altra l'anno 1290 contro i Pisani (ib.); e nell'anno seguente prese in sua moglie Gemma di Manetto dei Donati (ivi § 9).

Leonardo Bruni nella sua vita di Dante dice generalmente che fu adoperato nella repubblica sua; le quali parole più ampiamente si spiegano da Mario Filelfo citato dal Pelli, col dire ch'ei sostenne in nome dei Fiorentini quattordici ambasciate, cioè: ai Senesi per regolamento del confine; a' Perugini per liberare alcuni suoi concittadini che ivi eran prigioni; a' Veneziani per istringere con essi alleanza; al Re di Napoli pel medesimo fine; al Marchese di Este in occasione di nozze, da cui, dice il

VITA

74

DANTE ALIGHIERI

SCRITTA

DAL CAVALIERE

GIROLAMO TIRABOSCHI.

41
 Filelfo, ch'ei fu onorato sopra tutti gli altri
 ambasciatori; ai Genovesi per regolamento dei
 confini; di nuovo al re di Napoli per la liberazione
 di Vanno Barducci, da lui dannato a morte; quattro volte a Bonifacio VIII; due
 volte al Re di Ungheria, e una volta al Re di
 Francia; in tutte le quali ambasciate, aggiugue
 il Filelfo, ch'egli ottenne quanto bramava, trattando
 nella quarta al Pontefice Bonifacio, poichè mentre in
 essa era occupato, fu, come vedremo, dannato all'esilio. Se tutto queste
 ambasciate accienze Dante a nome dei Fiorentini,
 come il Filelfo sentenzia, converrà dire che altro
 ci non facesse che viaggiar di continuo, poichè
 si fu esiliato, come vedrassi, l'anno 1302 in età di 37
 anni, né mai riconciliatosi col Fiorentini; e quindi
 convien porre tutte queste ambasciate negli
 anni che ne precedono l'esilio, conoscendola da
 quel tempo in cui Dante poteva esser creduto
 opportuno a trattare negozi; il quale spazio di
 tempo ognun vede quanto sia breve e ristretto. Per
 altre parte niuno dei più antichi scrittori della
 vita di Dante ha parlato di tali ambasciate, se
 ne traggia qualche cosa, di cui ne ora ragioneremo;
 né in tante memorie della città di Firenze, in
 questi ultimi tempi disotterrate, non se ne trova,
 ch'io sappia, menzione; e

42
 Pautecch del Filelfo, scrittore di quasi due
 secoli posteriore a Dante, non è abbastanza
 valere ad assicurarcene; le due sole ambasciate
 fatte al Re di Napoli sembrano le meno impro-
 probabili; poichè il distinto ragguaglio ch'egli
 ne dà, e l'orazione che allora tuttora esisteva da
 Dante fatta per la seconda, sembra che ce ne
 facciano certa fede. Or chi fu egli il Re di
 Napoli a cui Dante fu inviato due volte dalla
 sua patria? A mio parere el non può esser Ro-
 berto, poichè questi non salì al trono che l'anno
 1309; e Dante cacciato dalla patria in esilio
 fin dall'anno 1302, non più vi fece ritorno.
 El fu dunque probabilmente Carlo II; e forse
 la prima ambasciata di Dante a questo Sovrano
 fu l'anno 1295, in cui ci venne a Firenze, e
 vi fu ricevuto a gran festa. Nella quale occa-
 sione, come narra Benvenuto da Imola, Dante
 si stese in grande amicizia con Carlo Martello
 figliuolo del Re. Questo scrittore afferma che
 Dante aveva allora 25 anni di età; ma poichè
 è certo ch'ei nacque nel 1265, convien qui
 riconoscere un errore dei copisti, e credere
 che Benvenuto scrivesse xxx anni. Dell'altra
 ambasciata non abbiamo notizia né congettura
 alcuna; ma se il Filelfo ci ha detto il vero, è
 verisimile ch'ella seguisse in uno degli anni
 seguenti che procedono l'esilio di Dante.



Opere del divino Poeta Danthe con suoi commenti
 correcti, et con ogni diligentia novamente
 in littera cursiva impressae. In Biblioteca
 S. Bernardini.
 Fine del comento di Christophoro Landino
 Impressa in Venetia per miser Bernardino Stagnino
 da Trino de Monferra. Del MCCCCXII Adi XXIII novembrio

Dalla collezione del comm. Lorenzo Pregliasco - Torino

Lo primo tuo refugio, e 'l primo ostello
 Sarà la corteza del gran Lombardo,
 Che 'n la sua scala porta il santo uosello.
 Parad. canto XVII, v. 70, ec.

han fatto credere ad alcuni ch'el tosto se ne andasse alla Corte della Scaligeri in Verona. Ma è certo che Dante per qualche tempo non abbandonò la Toscana, finché i Bianchi si poterono lasciare di rimettere piedi in Firenze, cosa più volte da essi tentata, ma sempre in vano. Ei fu dapprima in Arezzo, come narra Leonardo Bruni, ed ivi conobbe Boccaccio da Gubbio, da cui fu poco alloggiato, come fra poco diremo; ed è probabile che l'anno 1304 egli entrasse a parte dell'improvviso assalto che i Bianchi, benché con infelice successo, diedero a Firenze. È certo inoltre che l'anno 1306 egli era in Padova, e l'anno 1307 nella Lunigiana presso il Marchese Morello Malaspina; di che il sig. Pelli reca incontrastabili prove, tratte, quanto al primo soggiorno, da uno strumento che si conserva in Padova, e quanto al secondo, dai veri stessi di Dante (ib. § 41). Ciò però dee intendersi, come altrove abbiamo mostrato (*Storia della Letter. Ital. II, cap. 2, n. 6*), in questo senso: che Dante, dopo aver soggiornato per qualche

tempo in Arezzo, andasse a stabilirsi in Verona l'anno 1304, cioè due anni dopo l'intima fattagli dell'esilio; e che da Verona passasse poco talvolta per qualche particolare motivo or a Padova, or nella Lunigiana.

Noi abbiamo per riferito gli onori che dagli Scaligeri ei ricevette, benché l'umor capriccioso che lo dominava, gli desse anche occasione di qualche dispetto. Il Boccaccio ragiona in modo che ei potrebbe far credere che si pensasse ivi di conferirgli l'onore della corona d'alloro, dicendo ch'egli non l'ebbe solo perchè era risoluto di non volerla se non in patria (*de Geneal. Dec. lib. 15, cap. 6*). Ma di questa circostanza non altro ci ha lasciata memoria. Verona però non fu sede stabile del nostro Poeta.

Il Boccaccio lo conduce in giro in Costanzo e Lunigiana, nei monti presso Urbino, a Bologna, a Padova e a Parigi. Altri luoghi da lui abitati si annoverano da altri; e sembra che non potendosi disputare della patria di Dante, come si fa di quella di Omero, molta città d'Italia in vece contendan tra loro per la gloria di aver dato in certo modo la marcia alla Divina Commedia da lui composta. Firenze vuole ch'ei già ne avesse composti i primi sette canti, quando fu esiliato; e ne reca in

prova l'autorità del Boccaccio e di Benvenuto, ed alcuni passi del medesimo Dante. Il Marchese Maffei vuole che alla sua Verona conceda il vanto che ivi principalmente Dante si occupava scrivendola. Un'iscrizione sulla torre dei Conti Palenoci di Gubbio ci assicura che in quella città, ove, come sembra indicarci un sonetto da lui scritto a Boccaccio, abitò qualche tempo presso questo illustre cittadino, e ne compose gran parte; e un'altra iscrizione posta nel monastero di S. Croce di Fonte Avellana nel territorio della stessa città, afferma lo stesso di quel monastero, ove anche al presente si mostrano le camere di Dante. Altri danno per patria a questo Poeta la città d'Udine e il castello di Tolmino nel Friuli; altri la città di Treviso, delle quali diverse opinioni si veggan le prove presso il più volte lodato sig. Giuseppe Pelli; e vuol aggiungersi inoltre che il Cavaliere Giuseppe Valeriano Zanetti pretende che nella valle Lagarina nel territorio di Trento Dante scriveva parte della Commedia ed altre poesie, come egli si fa a provare in una lettera pubblicata dal Zatta (*Opere di Dante tom. IV, par. 2*). Io mi guarderò bene dall'entrar nell'esame di tutte queste sentenze, e dirò solo che a me sembra probabile ciò che pare sembra probabile al sig. Pelli, che Dante co-

minciava il poema innanzi all'esilio, e il compisse innanzi alla morte di Arrigo seguita nel 1313; altrimenti, com'egli dice, non si vedrebbero negli ultimi canti di esso le speranze che Dante formava nella venuta di quell'Imperatore in Italia (*Par. c. xxx, v. 133 ec.*).

Egli sperava al certo che la diocesi d'Arrigo potesse aprirgli la via di ritornare in Firenze. Però, oltre una lettera scritta a' Be, a' Principi Italiani e a' Senatori di Roma per disporli a ricevere favorevolmente Arrigo, che dall'abate Danca è stata posta in luce (*Miscel. ediz. Ross. tom. I, pag. 429*), un'altra ne scrisse al medesimo Imperatore l'anno 1314, ch'è stata pubblicata dal Dosi (*Prose antiche di Dante ec.*), esortandolo a volger le armi contro Firenze; e da essa ancora raccogliasi che Dante era stato personalmente ad inclinarsi ad Arrigo. E questi infatti era contro dei Fiorentini fortemente addegnato; ma i poco felici successi ch'egli ebbe in Italia, e poi la morte che lo sorprese nel 1315, non gli permisero di eseguire i suoi disegni; e l'unico frutto che Dante n'ebbe, fu il perdere ogni speranza di rimettere piede in Firenze. Il sig. Pelli nel § 43 differisce al 1315 la conferenzione della sentenza d'esilio contro di lui pronunziata; ma l'abate Mehus accennava una carta (*Vita Andr. Carnali.*

pag. 182) del 1304, in cui si dichiara che Dante era inevitabilmente escluso dalla sua patria.

Allora è probabile ch'ei se ne andasse a Parigi, non già ambasciadore dei Fiorentini, come dice il Filelfo, ma per desiderio di passare utilmente il tempo, e di sempre più intrarsi in quell'Università. Questo viaggio di Dante rammentasi da Giovanni Villani, come già abbiamo detto, da Benvenuto da Imola (*ib. p. 464*) da Filippo Villani (*op. Mehus I. e. pag. 167*) e dal Boccaccio (*Vita di Dante et Geneal. Dec. l. 14, cap. 14*), il quale aggiunge che in quel luminoso teatro si sostenne pubblicamente una disputa su varie questioni teologiche. Un'altra disputa filosofica ei tenne nel 1320 in Verona, seppur non è un'impressione un libretto stampato in Venezia nel 1508, di cui parlano Apollonio Zeno (*Letter. tom. II, pag. 304*) e il Pelli (§ 44 e 48), e che ha questo titolo: *quæstio floridissima ac peracuta de duobus elementis aquæ, et terre tractatus apud reperta, quæ olim Martius cuspicatus, Veronæ vero disputatus et decus, ac maxime propria scripta a Dante Florentino poeta clarissimo, quæ diligenter et accurate correctæ sunt per. Rav. Magistrum Joannem Benedicium Moscovitum de Camillione Artium Regentem Patavium Ordinis*

Exercitatus Divi Augustini, Sacrasque Theologice Doctrinæ excellentissimum.

L'ultima stanza di Dante fu la città di Ravenna, a cui egli ricorsi al fine de' suoi giorni, invitato da Guido Novello da Polenta, coltivatore insieme e splendido protettore dei buoni studj, come dice il Boccaccio. Fra le prose di Dante pubblicate dal Dosi havei una lunga lettera da lui scritta al suddetto Guido, da cui egli era stato irritato l'anno 1313 a Venezia ambasciadore al nuovo Doge; nella qual lettera di Venezia e del Veneziano ei parla con insopportabil dispetto. Ma che una tal lettera e in conseguenza anche una tale ambasciata, che ad essa sola si appoggia, sia un'impostura del Dosi, era già stato avvertito dal Canonico Biscioni nel ristampare ch'ei fece le medesime prose; e si è lungamente provato dal Doge Foscarini (*Letterat. Venet. pag. 349 ec.*) e più fortemente ancora dal F. degli Agostini (*Scrit. Venet. tom. I, pref. pag. 17 ec.*), il quale inoltre confuta a lungo le accuse che l'Autore della lettera dà a Veneziani. Più verisimile è un'altra ambasciata di Dante ai medesimi, che si narra da Giandomenico Manetti nella vita che egli ne scrisse, dicendo che essendo in guerra i Veneziani con Guido, questi il mandò ad essi ambasciadore per ottenere la pace; che Dante

Troviamo inoltre ch'ei fu nel numero dei Priori in Firenze dal 15 di Giugno fino al 15 di Agosto del 1300 (*Mem. di Dante § 10*). Questo onorevole impiego fu fatale a Dante; perchèchè essendosi allora progettato di mandare a Firenze Carlo di Valois Conte di Angi per archetare le domestiche turbolenze, onde quella città era agitata e sconvolta, Dante essendo allora Priore opinò che tal venuta fosse per riuscire funesta alla patria, e dovesse perciò impedirli. Ma essendoricato ai partigiani di Carlo di condurlo a Firenze, il partito dei Bianchi fu da lui escluso fuori di città.

Dante, che allora era ambasciadore a Bonifacio VIII, con più altri, ai 27 di Gennaio 1302, fu condannato alla multa di ottomila lire e a due anni di esilio; e quand'el non pagasse la somma imposta, si ordinò che ne fossero sequestrati i beni, come in fatti avvenne; di che veggasi una più estesa narrazione confermata da autentici monumenti presso il lodato moderno scrittore della vita di Dante. (ib.) Ei fa ancora menzione di un'altra sentenza fulminata contro Dante ai 10 di marzo dello stesso anno, e ne parla come di semplice conferma della prima sentenza. Ma ella, a dir vero, fu anzi più severa; perchè in essa Dante e più altri, se per loro mala sorte cadessero

nelle mani del Comyn di Firenze, furono condannati ad essere arsi vivi. Di questa circostanza e di questo monumento accennato finora ad ogni altro scrittore della vita di Dante, io sono debitore alla singolar gentilezza dell'eruditissimo Conte Ludovico Savioli Senatore bolognese, che avendolo scoperto nell'archivio della Comunità di Firenze l'anno 1772, ne fece trarre autentica copia; e io credo di far cosa grata ai miei lettori pubblicando in più di pagina questo pregevolissimo monumento. Se Dante fosse veramente reo delle baratterie che qui gli vengono apposte, non è sì facile a definire. Io credo che in quei tempi di turbolenze e di dissensioni fosse assai frequente l'appere falsi delitti, e che questi facilmente e volentieri si credessero da coloro che voleano sfogare il lor mal talento contro i loro nemici. Egli è però questo l'unico monumento che io soppia, in cui si veda a tal delitto assegnata tal pena; ed esso ci prova il furor con cui i due contrari partiti si andavano lacerando l'un l'altro.

Ove si andasse Dante aggirando nel tempo del suo esilio, è cosa difficile a stabilir con certezza. Quella parte ch'ei pone in bocca di Cacciaguada nel predirgli che questi fu lo scelerato che dovea incontrare:



*La Comedia di Dante
insieme con un dialogo circa
el sito forma et misure dello Inferno
Impresso in Firenze
per opera e spesa di Philippo
di Giunta fiorentino
gli anni della salutifera
incarnazione MDVI a di XX da agosto*

Dalla collezione
del comm. Lorenzo Pregliasco - Torino

21

avendo perciò più volte richiesta pubblica udienza, questa per l'odio di che i Veneziani ardeano contro di Guido, gli fu sempre negata; di che egli dolente ed afflittissimo tornò a Ravenna, e in poco tempo vi morì l'anno 1321. In semigliante maniera raccontano il fatto anche Filippo Villani e Domenico di Bandino d'Arezzo (op. *Mechas* I. c. pag. 467 e 470); e si accenna ancora da Giovanni Villani, il quale così narra la morte di Dante: « Nel detto anno 1321, del mese di settembre, il di di Santa Croce morì il grande e valente poeta Dante Alighieri di Firenze, nella città di Ravenna in Romagna, essendo tornato d'ambasceria da Vinegia in servizio dei Signori di Polenta, con cui dimorava » (L. 9, c. 133).

Queste parole del Villani ci danno l'epoca della morte di Dante confermata con altre prove dal sig. Pelli (*Nuova Raccolta di Opuscoli*, tomo *XXII*), il quale poscia ragiona dell'onorevole sepolcro che Guido da Polenta voleva fargli; ma che non avendolo egli potuto per la morte da cui non molto dopo fu preso, gli fu poscia eretto l'anno 1483 da Bernardo Bembo, Prete di Ravenna per la repubblica di Venezia, e restaurato nel 1693 dal Cardinale Domenico M. Corri, Legato di Romagna. Intorno al qual monumento degna è di esser letta

22

una erudita dissertazione del Conte Ippolito Gamba Ghiselli contro un supposto M. Lavillet, il quale avea pretenduto togliere a Ravenna la gloria di posseder le ceneri di questo Poeta. Il Pelli reca ancora le diverse iscrizioni onde esso se fu onorato; e narra le istanze più volte fatte dai Fiorentini, ma sempre inutilmente, per riaverne le ceneri; il disegno da essi formato, ma che non ebbe effetto, di argergli un maestoso deposito; e l'onore che gli fu in Firenze renduto con cocchiere solennemente l'immagine nel tempio di san Giovanni, come narra in una sua lettera il Ficino; il qual racconto però da altri si prende in senso allegorico; e finalmente ragiona (§ 16) delle medaglie in cui è caso battute, e delle statue a lui innalzate.

Il Boccaccio ce lo descrive come uomo ne' suoi costumi sommamente composto, cortese e civile. Al contrario Giovanni Villani ce ne fa un carattere alquanto diverso; e io reckeb qui il passo in cui ne ragiona, perchè parmi il più accorciondare una giusta idea (L. 9, c. 134): « Questo fu grande letterato quasi in ogni scienza, tutto fosse laico; fu sommo Poeta et Filosofo, et Rettorico; perfetto tanto in dittare e versificare, quanto in arringare, parlare, sollicitissimo dicitore, et in rima sommo con più

23

polite e bello stile che mai fosse in nostra lingua infino al suo tempo, et più innanzi. Fece in sua giovinezza el libro della *Vita Nuova* di amore, et poi quando fu in esilio fece da venti Cassoni morali, et d'amore molto eccellenti, et infra le altre fece tre nobili Pistole; l'una mandò al reggimento di Firenze, dogliendosi del suo esilio senza colpa; l'altra mandò all'Imperadore Arrigo, quando era all'assedio di Brescia, riprendendolo della sua stanza, quasi profetizzando; la terza a' Cardinali Italiani, quando era la vacazione dopo la morte di Papa Clemente, acciò che s'accordassero a eleggere Papa Italiano; tutte in latino con alto dittato, et con eccellenti sententie et austeritadi, le quali furono molto commendate da' suoi intenditori. Et fece la *Comedia*, ove in polita rima et con grandi questioni morali, naturali, astrologhe, philosophiche et teologiche, et con belle esoperazioni et poetrie compose et trattò in cento Capitoli ovvero Canti dell'essere et stato dell'Inferno, et Purgatorio et Paradiso così altamente, come dire se ne possa, siccome per lo detto suo Trattato si può vedere et intendere chi è di acuto intelletto. Bene si dilettò in quella *Comedia* di garrere et sciamare a guisa di Poeta forse in parte più che non conveniva; ma forse il suo esilio gli fece fare co-

EDITO DALLA
LANCIA & C. S. p. A.
FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO



Anche nella terra delle mangiatrici d'uomini questa immagine è stata giudicata eccezionale. Il magnifico animale — una tigre di sesso maschile — pesava 260 chilogrammi e dal naso alla coda misurava m. 3,20. È stato abbattuto dal dott. Carlo Caldesi nella « Tarai » Bhabar Forest Div. » nello Uttar Pradesh, uno stato indiano ai confini con il Nepal, sulle pendici dell'Himalaya. A memoria d'uomo le tigri di queste dimensioni finora abbattute non superano la decina. (Foto ITALSAFARI, Roma).

« Vita di Dante Alighieri »
scritta dal Cavaliere
Girolamo Tiraboschi (1833)



Fulvia Coupé

Ferruccio Bernabò
Storia della Lancia:
Breve e glorioso il ciclo
della Formula Uno

Documenti Lancia

Gianni Granzotto
La nostra guerra
vent'anni dopo

Francesco Rosso
India d'oggi



Trionfo Lancia
al Rallye dei Fiori

Luca Goldoni
Sulle antiche cupole
di Ravenna
l'ombra delle torri d'acciaio



Superjolly:
veicolo per tutti gli usi

Carlo Cavicchioli
Sulla pista dei Re

Athos Evangelisti
34° Rallye di Monte-Carlo

Lancia Cavalleria

Raffaello Guzman
Concorde... o discorde?



Vetrine di Natale

Lancia nel mondo

Emilio Pucci
La linea viva

Giorgio Cavallo
Si fa per... sterezare

DISTRIBUZIONE
IN OMAGGIO
Spedizione in
abbonamento postale
Gruppo IV

Responsabile:
SANDRO FIORIO

Direzione e segreteria:
RIVISTA LANCIA
TORINO
Via Vincenzo Lancia, 27
tel. 3331

Realizzato da
SERVIZIO STAMPA
LANCIA

Impaginazione a cura
dello Studio Calderini
di Bologna

Finito di stampare il
5-3-65 presso le Offi-
cine Grafiche Calderini
di Bologna

Registrato al n. 1374 in
data 7-3-1960 presso il
Tribunale di Torino.

Quadro del pittore Guido Jannoni (12); disegni di Giorgio Cavallo (80); foto di: Australian Photography Ltd, Sidney (56); Boni & Cesni, Treviglio (55); H. Brouwers, Strombeek-Bever (57); Carlo Cavicchioli, Torino (40, 41, 43, 44, 45); Foto Celeo, Lodi (55); Remo Ferreri, Milano (55, 57); Gallian, Venaria Reale (54); Ghizzoni di Scotti, Como (55); Industrie Grafiche C. Zeppegno Montrasco, Torino (28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37); Photo Junior, Nizza (47); Foto Locchi, Firenze (55); Matrigiani, Roma (56); Foto «Melitta», Parma (54); Molisio, Torino (54); Publifoto, Napoli (55); Franco Rosso, Torino (22, 23, 24, 25, 26); Franco Rubartelli, Parigi-Roma (58, 59); Archiv. «Tuttomotori», Roma (50, 51, 52, 53)

È vietato riprodurre articoli,
disegni e fotografie senza citare la provenienza.

13 HISTOIRE DE LA LANCIA COURT ET GLORIEUX LE CYCLE DE LA FORMULE 1

Pendant que les voitures Lancia de catégorie Sport remportaient une victoire après l'autre, l'été de 1953 le Bureau d'Etudes de la Maison, sous la direction de Vittorio Jano, commençait l'étude du type « D 50 ». Il s'agissait d'une monoplace pour la Formule 1 en vigueur en ce temps-là (2500 cm³ sans compresseur), avec moteur huit cylindres en V de 95° qui développait 260 CV à 6500 tr/mn. C'était une voiture à la conception technique d'avant-garde qui, après une brève période d'essais, débuta, avec Alberto Ascari et Gigi Villorossi au volant, en octobre '54 dans le Grand Prix d'Espagne couru sur le circuit de Barcelone. Après la suprématie initiale de Ascari, les deux voitures abandonnèrent à la suite de légères avaries mécaniques. Le printemps suivant, au Grand Prix du Valentino, les Lancia F1 remportèrent la première grande victoire et se classant aux 1ère, 3e et 4e places. Malheureusement, deux mois après, Ascari perdit la vie à Monza en essayant une Ferrari sport. Lancia décida de quitter les compétitions et de dissoudre son équipe. Les voitures furent transférées chez Ferrari, qui, grâce à elles, à la saison qui vint remporta le titre de champion du monde.

17 DOCUMENTS LANCIA

Tres nombreuses les innovations techniques sur les voitures Lancia sport et de Formule 1. Le brevet reproduit se rapporte à un système original de retenue des poussiers commandé soûs-presse qui permettait de réduire considérablement les masses en mouvement alternatif: en résultat, par conséquent, une plus grande résistance des pièces de la distribution.

18 NOTRE GUERRE VINGT ANS APRÈS

A une distance de vingt ans, il est absurde de réexaminer sur ce qu'on n'a pas fait — dit d'abord Gianni Grassano — mais il est juste de se souvenir des erreurs commises.

Celui qui décide l'entrée en guerre de l'Italie le fit tout en connaissant l'impréparation du pays; une situation économique difficile, le potentiel militaire débilisé par les guerres d'Ethiopia et d'Espagne, un armement vieux et inadéquat. A la première erreur, d'autres encore plus tragiques firent suite: la campagne de Grèce, la défaite de la flotte due à la désorganisation. Seules consolations: le digne comportement du peuple Italien et la certitude que l'histoire ne pourra rien reprocher aux soldats Italiens engagés bravement dans un exploit impossible.

22 INDE D'AUJOURD'HUI

L'Inde d'aujourd'hui vue à travers des notes qui touchent les habitants plus que le pays, la description d'une ambiance psychologique plus que la considération d'une réalité nationale qui n'existe point ou existe purement en théorie. La profonde religiosité des Indiens qui transforme le pèlerinage de Paul VI en un triomphe; les vaches sacrées, la défense de manger de la viande, les innombrables superstitions qui freinent le développement économique du pays. Des races diverses, avec us et coutumes différents, jointes entre elles seulement par la vie sur le même « continent humain ». Le contraste entre richesse et pauvreté, la magie, les yogis et les fakirs, l'irrationnelle et hallucinante spiritualité, le culte pour la non-violence. A côté de tout cela, deux ensembles nucléaires parmi les plus avancés du monde et une grande industrie sidérurgique.

« L'Inde... indéfinissable dans sa complexité ».

27 TRIOMPHE LANCIA AU RALLYE DES FLEURS

La première course italienne de l'année est terminée avec la victoire absolue de la Fulvia. Cette compétition difficile, qui exige une grande expérience est se déroulé sur un parcours de 1750 km comprenant cinq épreuves de vitesse sur routes non asphaltées, a été vaincue par Leo Cella, sur Fulvia, qui s'est classé premier absolu. Tarozzo et Ramoino, sur Flavia, ont enlevé la deuxième place absolue, tandis que Pama-Scaombone, sur Flavia, et Raffa-Del Monte, sur Fulvia, se sont classés respectivement aux quatrième et cinquième places. Au total on trouve neuf voitures Lancia dans les premières quinze places du classement général.

28 L'OMBRE DES TREILLIS SUR LES ANCIENNES DOMES DE RAVENNE

Au cours de dix ans, le méthane a transformé Ravenna d'une tranquille et agréable ville de province en un tumultueux centre industriel. La métamorphose rapide et retentissante a changé non seulement le paysage, où les treillis surpassent les anciens dômes, mais les habitants mêmes. Après les ingénieurs et les techniciens, « descendus » du nord, sont arrivés à Ravenna les gens du sud et les vrais ravennates authentiques sont désormais une minorité. Peu à peu les habitudes de vie changent, les traditions disparaissent et l'ancienne gloire de Ravenna survit désormais seulement dans l'« atelier de la mosaïque » où d'habiles artisans créent encore des chefs-d'œuvre, en répétant avec respect émouvant les mêmes gestes des mosaïstes d'il y a bien des siècles.

38 SUPERJOLLY UN VÉHICULE POUR TOUS LES USAGES

La série des « Superjolly » Lancia constitue une réalisation d'intérêt particulier dans le secteur des véhicules utilitaires. Les diverses versions — camionnette, fourgon, transport mixte, car scolaire, ambulance, Jolly-rally — sont adaptées aux différentes nécessités de transport et réalisées sur la même châssis de base. Le moteur, à 4 cylindres horizontaux opposés, a une cylindrée de 1488 cm³; la transmission est sur les roues avant (le même ensemble moteur — boîte vitesses — propulseur de la berline Flavia 1500) — Avec une puissance de 53 ch, les véhicules Superjolly peuvent atteindre une vitesse plutôt élevée (115 km/h) qui, en certains cas, peut être augmentée en réduisant la charge utile. La suspension avant à roues indépendantes et les freins à disque sur les quatre roues, avec limiteur de freinage par rapport à la charge, assurent à tous les véhicules de la série Superjolly la plus grande sûreté de marche en toute condition.

40 LA PISTE DES ROIS

La Japonie en hiver: un monde inconnu qui n'est pas envisagé par les opusculs des agences de voyages. La long de la Kungaleden (la piste des rois), 800 kilomètres de longueur, des personnages singuliers: un coiffeur suisse, Japon par adoption; l'héritier d'une grosse fortune qui gagne sa vie en faisant le chasseur. Un voyage merveilleux à travers un pays de féerie, des jours entiers sur les skis, des nuits passées dans les « katô » où il est possible de dormir au chaud pour 4 F seulement. En plus, l'hospitalité généreuse d'un peuple pas encore atteint par la « civilisation ».

46 QUI A TROUVÉ LA PISTE A PASSÉ

Une tempête de neige, qui tout à coup s'était abattue exactement au début du « traçon commun », a coupé en deux la colonne du Rallye Monte-Carlo et a mis hors course une centaine de concurrents. Parmi ceux-ci, des équipes officielles au complet: Ford, Renault, Lancia. A l'avenir des mesures s'imposent pour mettre les concurrents à égales conditions... météorologiques, autrement les firmes, qui jouent leur prestige et déposent de grosses sommes, finiront par déserte la classique monégasque.

48 LANCIA CAVALLERIA

Le règlement du concours annuel par lequel Lancia, en accordant un prix aux articles publiés sur quotidiens ou revues, aux reportages télévisés et radiophoniques qui incitent les usages de la route à se comporter plus correctement, se propose de contribuer à l'amélioration de la circulation.

En 1964, le premier prix du concours « Lancia Cavalleria », un million de lires, a été gagné par un article de Severo Boschi « Le code de la politesse », paru sur le quotidien « Il Reato del Carlino ».

50 CONCORDE OU DISCORDE?

La politique d'austerité du gouvernement travailliste met en danger le projet du Concorde, l'avion supersonique de transport civil qui avait été construit par la Sud Aviation, avec capital franco-britannique. Maintenant il paraît que toute difficulté est aplani et que le Concorde — ce géant de l'air qui peut atteindre 2900 km/h — sera construit. Il faut faire vite, autrement pourraient arriver plus tôt les industries américaines, plusieurs desquelles sont en train de développer un projet du gouvernement concernant un avion supersonique qui peut atteindre des vitesses Mach 3. Mais, se demande-t-il l'auteur, est-ce que nous avons vraiment besoin d'avions si rapides?

54 VITRINES DE NOEL

Cette année aussi, les Concessionnaires Lancia ont participé au concours « Vitrines Lancia pour Noël ». Nous publions les photos de celles qui nous ont paru les plus originales, en les choisissant parmi celles qui nous son parvenues dans le 20 Janvier.

56 LANCIA DANS LE MONDE

1) Au 44^e Salon de Bruxelles la Princesse Paola s'entretient avec M. Alfredo Della Seta, directeur commercial de Lancia-Peio de Liège est une compétente assistante de nos voitures. - 2) Cette Lambda du 1927 a presque quarante ans, mais elle ne paraît pas les avoir, ni sentir leur poids. Elle a brillamment participé au Rallye Salisbury-Unitati qui se déroulait sur un parcours de 2700 kilomètres. - 3) La plaque de police 820.000 de Rome a été assignée à une Fulvia 2C. A droite Mme Lina Boeri, marraine de la « huitcentmillième », et M. Massimo Spada, résident de Lancia; à gauche, le sénateur Canalotti Gaudenzi, président de l'A.C. Rome et M. Marcello Fattorini de M.C.T.C. - 4) Du pays des kangourous. Le stand de la Société Concessionnaire Lancia de Sidney — Lambda Motors & Co. — à l'exposition d'automobiles qui, chaque année, a lieu dans cette ville. - 5) Inauguration du nouveau siège de la Société Concessionnaire Lancia de Cagliari. L'archevêque de Cagliari, monseigneur Paolo Botta — qui a assisté à la cérémonie — s'entretient avec M. Guido Calibiani, Directeur Général de Lancia, et avec nostro commissionnaire Mario Casula Valeri. - 6) Cette Dilemba Type 81, carrossée par Castagna, a déjà gagné de nombreux prix aux concours et aux expositions réservés aux anciennes voitures. Elle appartient à M. Wayne Opydyke (West Caldwell, New Jersey, USA) et est jugée une des voitures enlarnées la mieux « restaurée » d'Amérique. - 7) Maintenez Heleno Herrera, le fameux trainer de l'inter, fait, lui aussi, partie de la grande famille des amis Lancia. - 8) Heureux coup d'objectif d'un photographe allemand. Engins parfaits au sol et dans le ciel: un moderne triacteur de Lufthansa et sur l'« autobahn » un véhicule pour le transport des voitures Lancia avec son précieux chargement. - 9) Voitures Lancia à Vienne, à l'Exposition du produit Italien, organisée par l'Institut du Commerce extérieur.

58 LA LIGNE VIVE

C'est une collection pour l'été salla que Emilio Pucci présente. Les dessins sur les tissus des deux modèles photographiés sont empruntés à l'art primitif africain: les couleurs sont vives et contrastantes; ce sont les couleurs d'un été long et chaud.

In this issue:

13

THE LANCIA STORY THE BRIEF AND GLORIOUS CYCLE OF THE FORMULA 1

While the sports class Lancia cars were passing from one victory to another, in summer 1953 the factory design department, under Vittorio Jano's management, started the design for the «D59» model: a single-seater for the Formula 1 in force at that time (2,500 c.c. without supercharge), with a 50 deg. V-eight engine developing 200 BHP at 8,500 r.p.m. It was a car of advanced design which, after a severe period of tests, made its debut in October 1954, driven by Alberto Ascari and Gigi Villone in the Spain Grand Prix on the Barcelona track. After Ascari's initial lead, the two cars had to retire owing to light mechanical failures. The following spring, at the Valentino Grand Prix, the formula 1 Lancias scored their first big success by placing 1st, 3rd and 4th.

Unfortunately, two months later, Ascari lost his life at Monza on testing a Ferrari Sport, and Lancia decided to retire from competitions and to dissolve their team. All cars were transferred to Ferrari which, thanks to them, the following season won the World Championship.

17

LANCIA PAPERS

Innumerable are the technical innovations made on Lancia sports and Formula 1 cars. The reproduced patent concerns an original system of retaining valve tappets; such system allowed a considerable reduction of the alternating parts and, therefore, a greater strength of the valve gear parts.

18

OUR WAR, TWENTY YEARS LATER

At a distance of twenty years, it is absurd to recriminate about what has not been done — Gianni Granzotto premises — but it is right to remember the errors made. Those who decided the entrance of Italy into war, did it knowing that our country was unprepared: a hard economic situation, a military potential weakened by Ethiopian and Spanish wars, an antiquated and inadequate armament. The first tragic error was followed by others still more tragic: the campaign of Greece and the fleet defeat due to disorganization. Sole consolation: the noble behaviour of the Italian people and the certainty that history will have no ground for blaming the Italian soldiers bravely engaged with an impossible venture.

22

TODAY'S INDIA

Today's India seen through jottings concerning men more than the country, the description of a psychological milieu more than the consideration of a national reality which does not exist, or exists in theory only. The Indians' deep-rooted religiousness which turned the pilgrimage of Polo VI into a triumph, the sacred cows, the prohibition from eating meat, the senseless superstitions restraining the economic development of the country. Very different races, with different usages and customs, joined only by living on the same «human continent». The conflict between wealth and poverty, the magic, the yogs and fakirs, the irrational and hallucinating spirituality, the worship of non-violence. Beside all these things, two nuclear plants of the most advanced in the world and a great iron industry. «India... indefinable in its complexity».

27

LANCIA SUCCESS IN THE RALLY DEI FIORI

The first Italian sports competition of the year closed with the overall victory obtained by the Fulvia. This difficult and tiring competition, which is run on a distance of 1750 km (1100 miles) and includes five speed tests on non-asphalted roads, has been won by Leo Cella — first overall — on Fulvia, followed by Taramazzo and Ramoino — second overall — on Flavia, by Pianta-Scarambone on Flavia and Rallo-Del Monte on Fulvia, respectively fourth and fifth. On the whole, nine Lancias have been classed in the first 15 overall places.

28

THE SHADOW OF THE STEEL TOWERS ON THE ANCIENT RAVENNA DOMES

In ten years methane has turned Ravenna from a quiet and lovely country town into an uproarious industrial one. The rapid and sensational metamorphosis has not only changed the scenery — now trellis dominate ancient cupolas — but is changing people as well. After engineers and technicians «descended» from the north, people from the south have arrived at Ravenna, so that the real, true-born inhabitants of Ravenna are now a minority. Little by little habits of living change, traditions disappear and now the ancient glory of Ravenna survives only in the «shop of mosaics» where skilful craftsmen still create masterpieces, repeating, with touching respect, the same gestures of the mosaic workers of many centuries ago.

38

SUPERJOLLY A VEHICLE FOR ALL USES

The series of the Lancia «Superjolly» represents, in the field of utility vehicles, an achievement of peculiar interest. Specifically made suitable to the different requirements of transports, the various versions — pick-up truck, van, miscellaneous transport vehicle, school bus, ambulance, jollyolly — are built on the same chassis. The engine, a flat-four horizontally opposed, has a piston displacement of 1438 c.c. (88.83 cu.in.); the transmission is on front wheels [the same engine-gearbox-propelling unit fitted to the Flavia 1500 sedan]. With a power of 58 HP, the Superjolly vehicles can reach a rather high speed (115 k.p.h. = 71 m.p.h.), which, in certain cases, can be increased by reducing the carrying capacity. The independent wheel front suspension and the disc brakes all around — with a device limiting the braking according to the load — assure the utmost safety under any conditions to all the vehicles of the Superjolly series.

40

THE KINGS' LANE

Lapland in winter: an unknown world, not considered in the booklets of travel agencies. Along the Kungsleden — the Kings' lane — 800 kms. (500 miles) long, there are queer fellows: a Swiss barber, an adopted Laplander; the heir of a large fortune which earns his living by being a hunter. A wonderful journey through a fairy land, whole days on skis, nights spent in the «kate» where one can sleep in a heated room by paying a crown only, and the generous hospitality of people not yet reached by «civilization».

46

ONLY THOSE WHO FOUND THE TRACK PASSED

A snow-storm, suddenly fallen just at the beginning of the «common course», cut the Monte-Carlo Rally column in two, thus eliminating about one hundred competitors from the race. Among these, complete official teams: Ford, Renault, Lancia — Something has to be done, in the future, to put competitors under the same... weather conditions, otherwise the Factories — which call their own prestige into play and spend large amounts of money — will end by leaving the classic Monegasque race.

48

LANCIA CAVALLERIA

The regulations of the yearly contest by which Lancia, giving a prize to articles published on dailies or magazines and to television or radio reportages inviting road users to more polite manners, propose to give a contribution to the improvement of traffic conditions. In 1964 the first prize — one million liras — of the Lancia Cavalleria has been awarded to Severo Boschi's article «The Code of Good Manners» published by the daily «Il Resto del Carlino».

50

«CONCORDE» OR DISCORD?

The austerity policy of Labour Government has endangered the plan for the Concorde, the civilian supersonic jet that should have been built by South Aviation, with Franco-British capital. Now it seems that every difficulty has been smoothed over and the Concorde — a giant of the air capable of reaching 2400 k.p.h. (1,500 m.p.h.) — will be built. It will be necessary to hurry up, otherwise U.S.A. industries — many of which are working at a government plan for a supersonic jet capable of reaching speeds Mach 3 — may arrive first. But, the author wonders, do we really need planes so fast?

54

CHRISTMAS SHOP-WINDOWS

This year, as well, Lancia Sales Agents took part in the contest «Lancia Christmas Shop Windows». We publish the photographs of those we deemed the most original, selected among those which reached us on or before January 20th.

56

LANCIA THROUGHOUT THE WORLD

1) At the 44th Bruxelles Motor Show, princess Paola talks with Dr. Alfredo Della Seta, Lancia Sales Manager. Paola di Liopi is a competent estimator of our cars. - 2) It is almost forty but does not look it, and bears its years well, this 1927 Lambda which behaves brilliantly in the Salisbury/United Rally run on a distance of 2700 kms (1680 miles). - 3) Rome registration No. 850,000 fell on a Fulvia 2C. On the right, Mrs. Lisa Boeri, godmother of the «300,000th» and Dr. Massimo Spada, President of Lancia; on the left, Senator prof. Cesaletti Gaudenti, President of Rome Automobile Club, and Mr. Marcello Fattorini of M.C.T.C. - 4) From the Kagaroo country. The stand of Sidney Lancia concessionaire - Lambda Motors & Co. - at the motor show which is held yearly in this city. - 5) Inauguration of Cagliari Lancia Sales Agency new offices. Cagliari Archbishop Mons. Paolo Soto — who attended the inaugural ceremony — talks with prof. Guido Calbani, Lancia General Manager, and with our sales agent Mario Casula Valeri. - 6) Bodied by Castagna, this type 81 Dilambca has already won many prizes in vintage car contests and shows. It belongs to Mr. Wayne Opdyke (West Caldwell, New Jersey, USA) and it is considered one of the best «rebuilt» vintage cars all over America. - 7) Aiso Helenio Herrera, the famous trainer of Inter, has become one of the great Lancia family. - 8) Jucky snapshot of a German photographer. Perfect engine in the air and on land: a modern 3-jet of Lufthansa and on the «autobahn» a Lancia car transport vehicle with its precious load. - 9) Lancia cars in Vienna at the Italian product show organized by the Foreign-Trade Institute.

58

A SPRIGHTLY LINE

A summer collection that is presented by Emilio Puoli. The patterns of the two photographed models draw their inspiration from African primitive art; their colours are bright and contrasting: the colours of a long, hot summer.

13 GESCHICHTE DES HAUSES LANCIA KURZER AUFGLANZ DER FORMEL 1

Während Lancia mit den Modellen der Kat. Sport den Siegeslauf fortsetzte, beschäftigte sich im Sommer 1953 das Konstruktionsbüro des Hauses, geleitet von Vittorio Jano, mit dem Projekt eines Formel 1-Wagens « D 50 » (Formel 1 von damals: 2500 cm³, ohne Kompressor), mit einem 8 Zylindermotor in V-Anordnung zu 96° und 250 PS bei 8500 U/min. Nach intensiven Proben erlitten zwei solcher Einsitzer mit Alberto Ascari und Gigi Viorio die Feuerprobe im Oktober 1954 in Grossen Preis von Spanien. Leider mussten die beiden Wagen wegen mechanischer Schwierigkeiten den Kampf aufgeben. Im folgenden Frühjahr gewannen diese Lancia F 1 den 1., 3. u. 4. Platz im « Gran Premio del Valentino ». Zwei Monate später verunglückte Ascari tödlich in Monza auf einem Ferrari Sport. Da gab Lancia die Sportfähigkeit auf und die Fahrzeuge wurden von Ferrari übernommen: in der nachfolgenden Saison eroberte Ferrari die Weltmeisterschaft.

17 HAUSDOKUMENTE

Zahlreich waren die technischen Neuerungen, die im Laufe der Jahre die Lancia-Wagen der Kat. Sport und Formel 1 erfahren haben. Das Bild zeigt eine Patentschrift betreffend einer einseitigen Haltevorrichtung für Ventiltüchlein, wodurch die Biegemomente der Steuerorgane erheblich verringert wurden und daher die Verschleissfestigkeit dieser Teile beträchtlich anstieg.

18 DER GROSSE KRIEG - ZWANZIG JAHRE SPÄTER

Es hat keinen Sinn, zwanzig Jahre später die Unterlassungen aus jener Zeit an den Pranger zu stellen, doch kann es nicht schaden, die begangenen Fehler vor Augen zu halten. So schreibt Gianni Granzotto:

Wer damals den Kriegseintritt Italiens beschloss, tat es wohl wissend, dass das Land dazu nicht vorbereitet war, an einer schweren Wirtschaftskrise litt, durch die Feldzüge in Äthiopien und Spanien militärisch geschwächt war und über veraltete Kriegsmittel verfügte. Nach diesem ersten, folgten andere, noch tragischere Fehler, z.B. der Feldzug nach Griechenland, die Zerstörung der Flotte usw. Eines nur mag uns dabei zum Trost gereichen: wie sich das italienische Volk im Kriege würdevoll verhalten, so haben sich auch die italienischen Soldaten im aussichtslosen Kampf ehrenreich und heldenmütig benommen.

22 INDIEN VON HEUTE

Ein Blick auf das heutige Indien: ein Land, das keine eigentliche Nation darstellt, ausser auf der Landkarte. Ein Volk, dessen tiefer religiöser Sinn die Wallfahrt des Papstes Paulus 6. in einen Triumphzug umgewandelt hat. Die heiligen Kühe, die verbotenen Fleischspezialitäten, der unbeschränkte Aberglaube mit seinen unheilvollen Folgen für die Wirtschaft. Eine unglaubliche Mischung von Reizen, Lebensweisen und Gebräuchen, mit den grenzenlosen Gegensätzen zwischen Reichtum und Armut, Luxus und Elend, Magie, Unverstand, aber auch Verherrlichung des Geistes und des Willens in einer geheimnisvollen Mystik. All das — und daneben zwei hochmoderne Kernatomkraft und eine gewaltige Eisenindustrie. Das ist Indien, heute.

27 MASSIVER ERFOLG LANCIA AM BLUMEN-RALLYE

Die erste Sportveranstaltung des Jahres endete mit dem absoluten Erfolg der Fulvia. Dieses Rennen auf einer Strecke von 1750 km mit fünf Geschwindigkeitsproben auf nicht asphaltierter Strasse ist überaus anstrengend. Den absoluten 1. Platz errang Leo Colla auf Fulvia, den 2. absolvierte Platz Taramazzo-Renno auf Fulvia, den 4. Platz Pianta-Scarambone auf Fulvia und den 5. Raffa-Del Monte auf Fulvia; insgesamt neun Lancia unter den ersten fünfzehn Plätzen.

28 AUF DIE ALTEN KUPPELN VON RAVENNA DER SCHATTEN DER STAHLTÜRME

In zehn Jahren hat die Metanga-Industrie diese ruhige, besinnliche Provinzstadt in ein lärmend-rühriges Industriezentrum umgewandelt. Nicht nur die träumerische Landschaft, in der nun Stahlmasten die altährwürdigen Kuppeln überragen, sondern auch das Volk hat sich verändert. Ingenieure und Techniker zogen zuerst vom Norden dann auch vom Süden in die Stadt ein, sodass die « Einheimischen » nunmehr eine Minderheit bilden. Altgebürgerte Bräute und Traditionen sterben langsam aus. Nur in den Werkbuden der « Mosaikkünstler » ist das Alte erhalten geblieben; dort werden noch immer, wie seit Jahrhunderten, wahre Meisterwerke der Mosaik geschaffen.

38 SUPERJOLLY FAHRZEUG FÜR ALLE GEBRÄUCHE

Auf dem Sektor der Nutzfahrzeuge nimmt die Reihe der « Lancia Superjolly » eine besonders interessante Stellung ein. Den Bedürfnissen des modernen Transportes entsprechend, sind verschiedene Versionen — Pritschenwagen, Kastenwagen, Kombi, Schulbus, Krankenwagen, Verkaufswagen und Wohnwagen — auf dem gleichen Fahrgestell aufgebaut worden. Der 4-Zylinder-Boxermotor mit 1488 cm Hubraum und Frontantrieb (wie beim Grundmodell Fulvia 1500) verfügt über eine Leistungskraft von 58 PS und ermöglicht eine sehr wirtschaftliche Geschwindigkeit von 115 km/h, die bei Herabsetzung der Nutzlast merklich erhöht werden kann. Unabhängige Aufhängung der Vorderräder und in der Bremskraft im Abhängigkeit von der Last regelbare, auf alle vier Räder wirkende Scheibenbremsen gewährleisten allen Superjolly-Versionen höchste Fahrersicherheit in allen Verkehrssituationen.

40 DER KÖNIGSPFAD

Lapland im Winter: eine unbekannte Welt, die in den Prospekten der Reiseagenturen nicht aufscheint. Auf dem « Königspfad », dem 800 km langen Königspfad durch Lapland trifft man die eigenartigsten Menschen an, wie den Barbier schwedischer Herkunft, der in den Genuss einer reichen Erbschaft getreten, dort als einsamer Jäger lebt. Eine wunderbare Reise in ein märchenhaftes Land, tagelange auf den Skiten, mit billigen Nachtquartieren in den « kate », umgeben von einer vorbreiflichen Gastfreundschaft, die von der Zivilisation noch nicht erreicht und zerstört wurde.

46 NICHT ALLE STRASSEN FÜHREN NACH MONTE-CARLO

Ein unerwartet starker Schneesturm hat die Kolonne der Teilnehmer am Rallye von Monte Carlo auseinander gestoben und den Ausfall von hunderten von Fahrzeugen, ja von ganzen Hausmannschaften, wie Ford, Renault, Lancia usw., verursacht. In Zukunft wird man die Teilnehmer in Bezug auf... klimatische Bedingungen womöglich gleich behandeln müssen, andernfalls die klassische Veranstaltung schwere Gefahr läuft, langsam in den Hintergrund zu treten.

48 LANCIA CAVALLERIA

Vorschriften zur Regelung des Preisausschreibens für Presse-Artikel sowie Fernseh- und Rundfunk-Programme, die alle Autofahrer zu besserem Verhalten auf der Strasse einladen. Hiermit beabsichtigt Lancia, zur Besserung der Strassenverkehrsabwicklung beizutragen. Für 1964 ist der erste Preis « Lancia Cavalleria » von 1 Million Lire einem in der Tageszeitung « Il Resto del Carlino » erschienenen Artikel von Severo Bosisio über das Thema: Strassenverkehrsordnung und gute Erziehung zuerkannt worden.

50 DER WETTLAUF UM DIE LUFTOBERHERRSCHAFT

Die Austerität der Labour-Regierung in England hat die Verwirklichung des « Concord », des Überschallflugzeuges, das von der Sud Aviation mit englisch-französischem Kapital hätte gebaut werden sollen, in Frage gestellt. Doch nun scheint alles zu klappen: der Luftriese, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 2400 km/h, soll tatsächlich gebaut werden. Aber auch die Amerikaner sind an der Arbeit und wollen ein noch schnelleres Riesenflugzeug bauen. Es fragt sich bloss, wozu solch wahnsinnige Geschwindigkeit nützlich sein soll...

54 WEIHNACHTSWERBUNG

Wie alle Jahre zu Weihnachten, haben sich unsere Vertriebsstellen wiederum am Wettbewerb « Lancia-Schaufenster » zahlreich beteiligt. Wir veröffentlichen einige der ansprechendsten, bis 20. Januar eingegangenen Photos über diese Veranstaltung.

56 LANCIA IN DER WELT

1) 44. Brüsseler Autosalon: Prinzessin Paola von Lüttich im Gespräch mit Herrn Dr. Alfredo Della Seta, Verkaufsleiter bei Lancia. Prinzessin Paola ist in der Bewertung unserer Personenwagen sehr erfahren. - 2) Eine Lancia Lambda aus dem Jahre 1927, die trotz ihrer 40 Lebensjahre erfolgreich und ohne Ermüdungserscheinungen am 2700 km langen Rallye Salisbury-Unitoli teilgenommen hat. - 3) Die Schildnummer Roma 609.000 wurde einer Fulvia 20 zugewiesen. Rechts, als Patin der achthundertsten Zulassung, Frau Lina Boeri und der Präsident der Ges. Lancia Dr. Massimo Spada; links, Senator Prof. Canaletti Gaudenzi, Präsident des A.C. von Rom, und Ing. Marcello Fatorini vom M.C.T.C. - 4) Aus dem Lande der Kängurus: Lancia-Stand in Sidney, errichtet anlässlich der alljährlichen Automobilchau von der Lancia-Vertriebung Fa. Lameda Motors & Co. - 5) Einweisung der neuen Lancia-Vertriebung in Cagliari (Sardinien). Erzbischof Msgr. Paolo Botta im Gespräch mit dem Generaldirektor Prof. Dr. Guido Calbiati und dem Lancia-Vertreter Mario Casula Valeri. - 6) Eine Dilembo, Typ 81, mit Karosserieaufbau Castagna, die zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Wettbewerben für Veteranwagen erobert hat. Der Wagen gehört Mr. Wayne Opdyke (West Caldwell, New Jersey, USA) und gilt als eines der bestrostärksten Altwagen Amerikas. - 7) Auch Heleno Herrera, des bekannte Manager der Fussballmannschaft Inter-Mailand, gehört seit einiger Zeit zur grossen Familie der Lancia-Freunde. - 8) Ein effektvolles Bild, von einem deutschen Fotografen aufgenommen: moderne Verkehrrisen in der Luft und auf der Strasse — ein Lancia-Wagen-Transporter. - 9) Auf der vom Institut für Exporthandel veranstalteten Wiener Schau der italienischen Erzeugnisse ausgestellt Lancia Wagen.

58 LEBHAFTE LINIE

Meister Emilio Pucci stellt seine Sommermuster vor. Die Zeichnungen der abgebildeten Modelle erinnern mit ihren lebhaften Farbkontrasten an die primitive Kunst Afrikas: es sind warmglühende Farben eines langen Sommers.

qual carattere Benvenuto da Imola aggiunge (l. c. pag. 1209) quello di una singolare astrazione di mente allorché quando immergevami nello studio, e se recò in prova ciò che gli avvenne in Siena, ove essendomi abbattuto a trovar nella bottega di uno speziale un libro da lui fino allora inutilmente cercato, appoggiato ad un banco si pose a leggerlo con tale attenzione, che da nona sino a vespero si stette ivi immobile, senza punto avvedersi dell'immenso strepito che menava nella contigua strada un accompagnamento di nozze che di colà venne a passare.

Il Villani nel passo da me recato, ci parla di quasi tutte le Opere che ci son rimaste di Dante. Io non farò che accennare la più importante notizia intorno alle altre, per isondarmi alquanto più su quella, a cui sola egli è debitore del nome di cui gode tuttora fra' dotti. La *Vita Nuova* è una storia dei giovanili suoi amori con Beatrice, frammezzata a diversi componimenti che per essa compaiono. Il commento su quattordici sue canzoni, di cui parla il Villani, è quell'opera che vien detta il *Convivio*; la qual però fu da lui lasciata imperfetta, poiché non comprende che tre sole canzoni con lor commento. Il libro *De Monarchia* fu da lui scritto in latino; e in esso prese

cora la *Monarchia*, ora con alto latino testò dell'ufficio del Papa e degli Imperadori. Et cominciò uno commento sopra quattordici delle sopraddette sue Canzoni morali volgarmente, il quale per la sopravvenuta morte non perfetto si trova, se non sopra le tre; il quale per quello che si vede, grande, alta e bellissima opera ne riuscì, però che tenuto appare da alto dittato, et di belle ragioni filosofiche et astrologiche. Altresì fece un libretto, *De vulgari eloquentia*, ove promettede fare quattro libri, ma non se ne trova se non due, forse per l'affrettata sua fine, ove con forte et adorno latino, et belle ragioni riprova tutti i vulgari d'Italia. Questo Dante per suo sapere fu alquanto presuntuoso, et schiavo, et indegno, et quasi a guisa di l'philosopho mal gratioso, non bene sapeva conversare co' laici; ma per l'alta sue virtudi, et scientia, et valore di tanto Cittadino, ne pare che si convegna di dargli perpetua memoria in questa nostra Cronica; con tutto che per le sue nobili Opere lasciate a noi in iscrittura facciano di lui vero testimonio et honorabile fama alla nostra Città. » La tocia d'uomo troppo libero nel favellare e di costumi alquanto aspri e spiacevoli, gli si oppone ancora da Domenico d'Arezzo e da Secco Fiorentino (op. *Melba* I. c. pag. 169 et 173); al

e difendersi i diritti imperiali, e scrisse perciò di esse dell'autorità della Chiesa come poteva aspettarsi da un Ghibellino che dal contrario partitoriconosceva il suo esilio e tutte le sueventure. In latino e pure scrisse i libri *De vulgari eloquentia*, i quali essendo da prima usciti alla luce solo nella lor traduzione italiana, furono creduti supposti a Dante, se si riconoscono come opera di lui, se non quando ne fu pubblicato l'originale latino in Parigi nel 1577. Abbiamo ancora di Dante la traduzione in versi italiani dei Salmi Penitenziali, del Simbolo Apostolico, dell'Orazione Domenicale e di altre similitudine cose sagre; le quali poesie, troppo diverse dalla divina Commedia, sono state date alla luce dall'abate Quadrio l'anno 1752. Delle quali Opere, e di alcune contese a cui esse han data occasione, delle lettere scritte da Dante, delle poesie italiane e latine e di una canzone provenzale che di lui abbiamo, veggansi le tante volte lodate *Memorie* del sig. Pelli § 47 e 48; a cui però io debbo aggiungere che le poesie sagre che vanno unite ai Salmi Penitenziali tradotti da Dante, creduti dal celebre Apostolo Zeno non già di Dante; ma di Antonio dal Beccato Ferrarese, o di qualche altro poeta contemporaneo del Petrarca (*Lettere*, l. 2, pag. 10).

Posso senz'altro a dire del gran lavoro, a cui egli volle dare il nome di *Commedia*; essa è, come è noto ad ognuno, la descrizione di una visione, in cui si legge di essere stato condotto a veder l'Inferno, il Purgatorio e il Paradiso. E ch'anche sia del tempo in cui si la scrisse, di che si è detto poc' anzi, è certo ch'ei si legge d'averla avuta l'anno 1300 da lunedì santissimo al solenne giorno di Pasqua, come dai varj passi di essa raccogliasi chiaramente. Per qual ragione ei volesse così chiamare un'opera, a cui pareva che tutt'altro titolo convenisse, si è lungamente e noiosamente disputato da molti. La più probabile origine di questo nome a me sembra quella che si adduce dal Marchese Maffei, e prima di lui era stata recata da Torquato Tasso (vedi Pelli § 47): cioè che avendo Dante davanti tre stili, il sublime, da lui detto tragico, il mezzo, ch'ei chiamò comico, e l'infimo, ch'ei disse elegiaco, diede il titolo di *Commedia* al suo poema, perchè si prefisse di scriverlo nello stile di mezzo. Ma non così ne fanno giudicato i più saggi discernitori del bello e del sublime poetico, che han rimesso e rimissa tuttora la *Commedia* di Dante come uno dei più maravigliosi lavori che dall'umano ingegno si produsser giammai. Lasciamo stare l'erudizione, per quei tempi

vastissima, che vi s'incontra, per cui Dante è stato detto a ragione profondo Teologo non meno che Filosofo ingegnoso, perchè egli mostra di avere appreso quanto in quella scienza potersi allora apprendere.

Consideriamo la *Commedia* di Dante solo in quanto ella è poesia. Io so che essa non è né commedia, né poema epico, né alcun altro regolare componimento. E qual meraviglia se essa non è ciò che Dante non ha voluto che fosse? So che vi si leggono avventose cose immisurabili e strane; che le immagini sono talvolta del tutto contro natura; ch'ei fa parlare Virgilio in modo, cui certo egli non avrebbe tenuto; che molto v'ha di languido, e che di alcuni canti appena si può sostenere la lettura; che i versi hanno spesso un'insopportabile durezza, e che le rime non rare volte sono così sforzate e strane, che ci destano alla ira; che insomma Dante ha non pochi e non leggieri difetti che da nim uomo, il qual non sia privo di buon senso, potranno giammai accusarsi.

Ma in mezzo a tutti questi difetti non possiamo a meno di non riconoscere in Dante nei pregi che sarebbe a bramare di vederli nei nostri poeti più spesso che non si veggono. Una vivacissima fantasia, un ingegno acuto,

uso stile a quando a quando sublime, patetico, energico che si unisce e rapisce, immagini pittoresche, fortissime invettive, tratti teneri e passionati ed altri somiglianti ornamenti, onde è fregiato questo o poema, o componimento vogliamo chiamarlo, lavoro poetico, sono un ben abbondante compenso dei difetti e delle macchie che in esso s'incontrano. E non più chiaramente vedremo qual lode debbia a Dante, se poniam mente ai tempi in cui ei visse. Qual era stata fino allora la poesia italiana? Poco altro più che un semplice accozzamento di parole rimaste, con sentimenti per lo più languidi e freddi, e tutti commovimenti d'amore, e ver precetti morali, ma esposti senza una acuità di fuoco poetico. Dante fu il primo che ardì di levarsi sublime, di cantar cose a cui niuno aveva ardito rivolgersi, di animare la poesia e di parlare in linguaggio sino allora non conosciuto. Ammielamo dunque in lui ciò che anche al presente è più facile ammirare che imitare, e scusiam in lui quei difetti che debbono anzi attribuirsi al tempo in cui visse il Poeta, che al Poeta medesimo. Io non enterò qui a rigettare i saggi del Pad. Arduino, che pretese di togliere a Dante la gloria di questo lavoro (*Mém. de Trév. 1766, Act. art. 76*); e seppur essi han luogo di

confutazione, ciò è stato già fatto dall'eruditissimo signor Marchese ab. Giuseppe Scarrampi, ora degnissimo Vescovo di Vigevano (uniti al tom. I dell'ediz. di Dante in Fer. 1749). Solo non è da omettere che Dante aveva cominciata quest'opera in versi latini; ed oltre i tre primi versi che il Boccaccio ne recita nella vita di lui, alcuni codici si conservano che ne hanno un numero anche maggiore (vedi Pelli l. c. § 47, pag. 111, not. 3). Ma ci fu saggio in mutare consiglio; poiché verisimilmente si avrebbe ottenuta fama minore anzi scrivendo in latino, come è avvenuto al Petrarca.

Appena la *Commedia* di Dante fu pubblicata, che ella divenne tosto l'oggetto dell'ammirazione di tutta l'Italia. E ne son prova non solo i moltissimi codici che ne abbiamo, scritti in quel secolo medesimo, ma più ancora i commenti con cui molti presero ad illustrarla. E tra' primi a farlo furono, come ben conveniva, Pietro e Jacopo figliuoli di Dante, delle cui fatiche sopra il poema del Padre, che ancor si giacciono inedite, parlano il sig. Pelli nel § 4, e l'abate Melas (*Vita. Ant. Comati. p. 180*); il quale secondo scrittore accenna ancora (ib. et pag. 137) i commenti di Accorso de Benfantini Franceseano, di Michino da Mezzano

Canonico di Bovenna, di un Anonimo che scriveva nel 1334, e di più altri Espositori di Dante in questo secol medesimo, Giovanni Vincenti, Arcivescovo e Signore di Milano circa l'anno 1350 radono sei de' più dotti uomini che fossero in Italia, due teologi, due filosofi e due di patria Fiorentini, e commisero loro che un empio commento scrivessero sulla *Commedia* di Dante, di cui si prescava conservarsi copia nella biblioteca Laurentina in Firenze (*Melusae fac. cit.*). Chi fossero questi Comentatori non è ben certo; ma il Melus, paragonando il commento che Jacopo della Lana in questo medesimo secolo scrisse su Dante, e che vedea anche alle stampe, e le chiese sullo stesso Poeta attribuite al Petrarca, che nella citata biblioteca si trovano, ne sospettava che ambedue fossero tra quelli che vennero in tal lavoro impiegati.

L'abate de Sade però si crede non fondato a pensare (*Mém. de Petr. tom. III, pag. 545*) che il Petrarca non scrivette commento alcuno su Dante. Il fondamento a cui egli si appoggia è una lettera del Petrarca al Boccaccio, che trovasi nell'edizione delle lettere di questo poeta fatta in Ginevra l'anno 1691, in cui egli si duole di esser creduto invidioso della fama di Dante. Ei veramente non nomina mai questo Poeta, ma, a parere dell'abate de Sade,

parla in tal modo ch'è evidente che parla di Dante. Ei dunque rispondendo al Boccaccio, che lodato aveva questo Poeta, gli dice che egli è ben giusto ch'ei si mostri grato a colui che è stato la prima guida ne' suoi studi; che ben dovete conoscere le lodi di cui l'onora; che esse sono assai più pregevoli degli applausi del volgo, e che egli stesso con lui si congiunge a lodar quel Poeta volgare nello stile, ma mobilissimo nei pensieri. Quindi si duole di ciò che spargesi ch'ei fosse invidioso del gran nome, di cui quegli padera; dice ch'ei non l'aveva veduto che una volta sola essendo fanciullo, o a dir meglio, che una volta egli era stato mostrato a dito; che quegli aveva vissuto con suo padre e con suo avolo, più vecchio del primo, più giovane del secondo; e che suo padre e quel Poeta erano stati nel medesimo giorno espulsi dalla loro patria. Poesia confessa ch'ei non erasi guari curato di averne le poesie, non perchè non le avesse in gran pregio, ma perchè essendosi alle dato a verseggiar volgarmente, temeva di diventar copiatore se avesse lette le altrui poesie; e avea risoluto di formarne uno stile che fosse tutto suo proprio e originale. Siegue indi a replicare mille proteste ch'ei non n'è punto invidioso, che stima e apprezza moltissimo quel Poeta, e che gli spiacce anzi il ve-

derne i versi sì tecnicamente figurati da coloro che per le vie li andavano anticchiando. Nel qual parlare però osserva l'abate de Sade, che vedea un non so che di sforzato, per cui quanto più il Petrarca si studia di persuaderci ch'ei non era punto invidioso, anzi che toglierlo, ci accende il sospetto ch'ei veramente il fosse alquanto; e da ciò ne ricava il medesimo autore, che non è posto probabile che il Petrarca si facesse a scriver commenti su Dante. Dopo aver recato quasi interamente questa lunghissima lettera, l'abate de Sade si volge agli Italiani, e si meraviglia che nuno tra essi abbia fatto di essa menzione, e con un amaro insulto conchiude: *il faut avouer, qu'il y a dans votre littérature des choses singulières, et tout à fait inconcevables* (pag. 544).

A ma sembra però ch'ei non avesse a maravigliarsi cotanto che gl'Italiani non avessero parlato di questa lettera, che non si trova che nell'edizione assai rara del 1691, in cui Dante non è espressamente nominato. Io non ho veduta questa edizione, nè posso perciò giudicare se questa lettera sia veramente secondo lo stile del Petrarca, poichè lo scrittore francese non ce l'ha data che in francese. Ma io confesso che incontro in essa qualche difficoltà, la quale vedrei volentieri sciolta dall'ab. de Sade. Io

lascio da parte una contraddizione in cui cade il Petrarca, se egli è autore della lettera; poichè dopo aver detto che i suoi propej versi italiani sono abbandonati al popolo, il quale li spiega cantandoli, poco appresso dice ch'ei non invidia a Dante gli applausi del volgo, del quale gode d'esser privo con Virgilio e con Omero. Lascio quel vantarsi ch'ei fa di aver voluto essere scrittore originale; il che non mi pare proprio del pensar del Petrarca che è sempre modesto nel parlar di se stesso. Ma due errori io trovo in questa lettera, i quali non se persuadermi che si potessero commettere dal Petrarca. Si dice in essa che il padre del Petrarca e Dante furono nel medesimo giorno cacciati da Firenze. Ora i monumenti antistorici citati dal Pelli mostrano che Dante fu esiliato ai 27 di Gennaio del 1302. ed il padre del Petrarca, confessa lo stesso abate de Sade (*Mem. I, pag. 43*), non fu condannato che ai 20 di ottobre dello stesso anno. Più grave ancora il secondo. In questa lettera si dice che il padre del Petrarca era più giovane di Dante. Or, chechè ne dica l'abate de Sade (*ib. pag. 42, 54 ec.*), è certo ch'egli era più vecchio. Prova convincentissima n'è una lettera del Petrarca a Guido da Settimo, scritta, come confessa lo stesso abate de Sade (*tom. II, pag. 674*), l'anno

1364, poichè in essa fa menzione del tremoto ch'ei sentì in Verona venti anni addietro, che fu appunto nel 1347. Ora il Petrarca narra in questa lettera un viaggio che egli con suo padre, con suo signorino di Guido e con Guido medesimo aveva fatto al fonte di Sarga, mentre egli insieme con Guido studiavano grammatica: *Io illo sergentis anni flore... quere grammaticorum in stravit... egimus* (l. 40. Senil. epist. 2); il che si dee riferire circa all'anno 1316, in cui il Petrarca contava dodici anni di età. Questi aggiunge che suo padre e lo zio di Guido avevano a quel tempo quell'età a un dipresso che avevano al presente egli e Guido; e come il Petrarca, nato nel 1304, contava, mentre scriveva tal lettera, cioè nel 1367, sessantatre anni di età; così è evidente che verso il 1346 il padre del Petrarca aveva egli pure sessantatre anni, mentre Dante, nato nel 1265, appena aveva passato i cinquanta. Come dunque poteva scrivere il Petrarca che suo padre era più giovine di Dante? È egli possibile che l'abate de Sade osservator sì minuto dell'Opere del Petrarca non abbia a ciò posto mente? Né io perciò ardisco decidere che la riferita lettera sia supposta; ma desidero solo che l'ab. de Sade sia alquanto più ritenuto nell'insultare agli Italiani perchè non abbiano parlato di una

lettera, della cui sincerità essi potean dubitare non senza qualche ragione.

Ma rimettiamoci in sentiero e torniamo ai Comentatori di Dante. Già abbiamo parlato della traduzione che Alberigo da Rocelle fece in lingua latina del commento di Jacopo della Lana, cui anche stese ed ampliò maggiormente. Il Boccaccio ancora, Benvenuto da Imola, Francesco da Buti scrissero in questo secolo dichiarazioni e commenti; ma questi appartengono ad un'altra classe d'interpreti, dei quali ora ragioneremo. Era al grande il concetto, in cui avevan Dante che si credè opportuno l'aprire in Firenze una cattedra, in cui questo Autore si spiegasse a sommo vantaggio pubblicamente. Ne fu fatto decreto a' 9 di agosto del 1373; e il Boccaccio essendo stato a ciò destinato col l'anno stipendio di cento fiorini (*Massi Stor. del Decem. par. I, cap. 29*), egli ai 3 di ottobre dell'anno medesimo, nella chiesa di san Stefano presso il Ponte vecchio, cominciò a tenere le sue lezioni, all'occasione delle quali egli scrisse il suo commento su Dante, che è poi stato stampato, e di cui parla, oltre il Conte Mazzucchelli, anche l'abate Melus (*l. c. pag. 481*). Il decreto era stato fatto sol per un anno; ma l'applauso che cotai lezioni ottenevano fece che dopo la morte del Boccaccio, avvenuta l'anno

1375, alcuni altri fossero nominati a tal cattedra; e il Canonico Salvino Salvini, che eruditamente ha raccolto ciò che a questo argomento appartiene (*Fatti Costantini dell'Accademia Fiorentina pref. pag. 42 ec.*), nomina Antonio Piovano che leggeva Dante nel 1381, e Filippo Villani, già da noi nominato tra gli storici di questo secolo, che fu a ciò destinato nel 1406. Bologna imitò presto l'esempio di Firenze; e Benvenuto dei Rambaldi da Imola da noi nominato più volte, vi fu chiamato a legger Dante, a dieci anni vi risagittene, come poeziani si è detto; alla qual lettera noi dobbiamo l'ampio commento che in questo Autore egli scrisse, di cui il Muratori ha dati alla luce quei tratti (*Antiq. Ital. tom. I*); che giovano ad illustrare la storia. Da uno di essi sembra raccogliersi ch'ei lo scrivesse nel 1389; pericchiò, parlando del Campidoglio, dice (*ib. pag. 4070*): *Sed pro dolor! in hoc sumptuoso opus detrahitur et prostratum est de novo praesenti 1389 per populum Romanum*. E così veramente si legge nel codice ma. che ne ha questa biblioteca Estense. Ma l'abate Melus riferisce (*pag. 482*) che in un codice della Laurentiana si legge MCCCXXIV; e così veramente mi sembra che debba leggerli, poichè in quest'anno i Romani espugnarono il Campidoglio, occupato fino allora da' fattori dell'antipapa Clemente. È certo però ch'ei vi leggeva Dante fin dal 1375; poichè si dice che avendo scoperto un grave disordine in quella Università in MCCCXXI, dove erano Bionvico, et leges non habebat (loc. cit. 653) ne diede avviso al Cardinale di Romagna Legato, il quale in quest'anno appunto ebbe il governo di Bologna (*Ghirarduzzi tom. II, pag. 333*). Ei dedicò il suo commento al Marchese Nicolo II di Este, da cui dice di essere stato consigliato a dettarlo e a pubblicarlo. Anche in Pisa fu istituita la lettura di Dante; ed essa fu data circa il 1385 a Francesco di Bartolo da Buti, di cui è del commento ch'egli pare scrisse su Dante, e di qualche altra operetta da lui composta, veggasi il Conte Mazzucchelli (*Scritt. Ital. tom. II, par. 4, pag. 2468*) e gli altri scrittori da lui citati. In Venezia ancora leggerasi in questo secolo Dante da Gabriello Squaro veronese, come prova il P. degli Agostini (*Scritt. Venet. tom. I, pag. 27*). Finalmente nel catalogo dei Professori della città di Piacenza all'anno 1399 veggiam assegnato l'ostipendio mensile di lire 5, 6, 8. Marco Philippo de Regio legatus Doctor et Auditor (Script. rer. Ital. vol. XX, p. 920). Altri al tempo medesimo presero a tra-

durra Dante in versi latini, e il primo fu Matteo Fonto monaco Olivetano.

Egli è vero però che tutte queste fatiche, con cui a quei tempi cercossi di rischiare Dante, non produrar gran frutto. In vece di occuparsi in rilevare le bellezze poetiche, in illustrare i passi più oscuri, in dichiarare le intenzioni, che vi si trovano solo accennate, la maggior parte degli interpreti gittavano il tempo nel ricercare le allegorie ed i misteri. Ogni parola di Dante credesi che racchiudesse qualche profondo senso; e perciò i Comentatori ponevano tutto il loro studio nel penetrar dentro a quella pretesa caligine, e nel ridurre il sesso minuto al letterale. E chi sa quanti pensieri hanno essi attribuiti a Dante, che a lui non erano mai passati per il capo! Ma chechè sia del successo delle loro fatiche, l'ardore con cui le intrapresero ci fa vedere quanta fosse in questo secol la brama di venirli istruendo, e in quanto pregio si avessero i buoni studi, o quelli almeno che allora credevansi buoni.

durra Dante in versi latini, e il primo fu Matteo Fonto monaco Olivetano.

Egli è vero però che tutte queste fatiche, con cui a quei tempi cercossi di rischiare Dante, non produrar gran frutto. In vece di occuparsi in rilevare le bellezze poetiche, in illustrare i passi più oscuri, in dichiarare le intenzioni, che vi si trovano solo accennate, la maggior parte degli interpreti gittavano il tempo nel ricercare le allegorie ed i misteri. Ogni parola di Dante credesi che racchiudesse qualche profondo senso; e perciò i Comentatori ponevano tutto il loro studio nel penetrar dentro a quella pretesa caligine, e nel ridurre il sesso minuto al letterale. E chi sa quanti pensieri hanno essi attribuiti a Dante, che a lui non erano mai passati per il capo! Ma chechè sia del successo delle loro fatiche, l'ardore con cui le intrapresero ci fa vedere quanta fosse in questo secol la brama di venirli istruendo, e in quanto pregio si avessero i buoni studi, o quelli almeno che allora credevansi buoni.

In casa Lancia è nata la 818.130, al secolo la Fulvia coupé. Il nuovo modello è stato presentato in anteprima ai giornalisti al principio di marzo, e riceve il suo battesimo ufficiale al Salone di Ginevra, esattamente come avvenne due anni fa per la Fulvia berlina.

IL NUOVO COUPE' FULVIA un modello di temperamento sportivo

La versione coupé è una fuoriserie costruita in casa. Nella storia della produzione Lancia, è la prima volta che una versione speciale di un modello di serie ha la carrozzeria interamente realizzata all'interno dello stabilimento. Quali i motivi? Essendo scontata una produzione di serie con cadenza giornaliera più elevata di qualsiasi altra finora affrontata dalla Lancia per le vetture fuori serie, ne conseguì la necessità di prevedere la produzione negli ampi e modernissimi impianti produttivi di Chivasso, i quali, fin dall'inizio, erano stati progettati per tre linee di montaggio, di modo che la nuova Fulvia coupé si affianca alla Flavia e alla Fulvia berlina. Conseguentemente, il progetto doveva tener conto delle necessità costruttive e tecnologiche ed essere, fin dall'inizio, adattato ai mezzi di produzione dell'officina e pertanto sviluppato nei prototipi sia come studio della architettura, con particolare riguardo all'abitabilità, sia come realizzazione costruttiva e tecnica della ossatura. Evidentemente, in tale occasione sono stati affiancati, agli stilisti e ai costruttori, i ricercatori della fabbrica nel campo della razionalizzazione e delle sollecitazioni



di cui già in altre occasioni è stato discusso. Nella linea, il nuovo modello è Lancia al cento per cento, ed è una linea al tempo stesso sportiva e di signorile eleganza, modernissima nell'impostazione delle masse, luminosa e di ottima penetrazione aerodinamica. Il coupé Fulvia è un «due più due», confortevole e straordinariamente dotato di accessori. Citiamo i sedili anteriori con schienale a regolazione progressiva; il volante speciale in legno a due razze; la plancia portastrumenti in legno comprendente il tachimetro, il contagiri, il manometro dell'olio, il li-

vello benzina, il termometro dell'acqua, l'orologio, l'accendisigari, la maniglia per il passeggero. Le finizioni sono all'altezza della tradizione Lancia, di buon gusto e razionali; eccellente la visibilità, grazie all'ampia superficie vetrata e al parabrezza a doppia curvatura.

Per il coupé Fulvia, che conserva la meccanica fondamentale della berlina, e identica struttura di motore, trasmissione, sospensioni, freni e sterzo, è stata scelta una cilindrata di 1216 cmc. Questo aumento di cilindrata è necessario per conferire al coupé prestazioni notevolmente

differenti da quelle della berlina, differenze non sufficientemente grandi se si facesse solamente affidamento sulla maggiore penetrazione e sulla riduzione di peso. Il quattro cilindri a V stretto della Fulvia, con doppio albero di distribuzione per ogni fila di cilindri, si presta del resto egregiamente a trarre notevoli potenze specifiche, come è dimostrato dalla berlina 2C (che per inciso continuerà ad avere unicamente la cilindrata di circa 1100 cmc).

Ecco in breve le caratteristiche tecniche del coupé Fulvia. Diametro e corsa mm 76x67; cilindrata 1216





CENTRO

STUPELICO

9/20/2022

BREVE E GLORIOSO IL CICLO DELLA FORMULA UNO

Il periodo, così ricco di fervore e di entusiasmi durante il quale la Lancia aveva dedicato parte delle sue energie alle competizioni automobilistiche, come abbiamo visto nei capitoli precedenti aveva avuto inizio nel 1950, e si era sviluppato nei quattro anni successivi con l'entrata in campo delle macchine appositamente realizzate per le corse: la «D20» prima, la «D23» e la «D24» poi nelle varie edizioni, con i trionfi di Fangio alla Carrera Panamericana del 1953, di Taruffi al Giro di Sicilia e alla Targa Florio, di Alberto Ascari alle Mille Miglia del '54, oltre alle numerose affermazioni in circuito e in salita di Villorosi e di Castellotti.

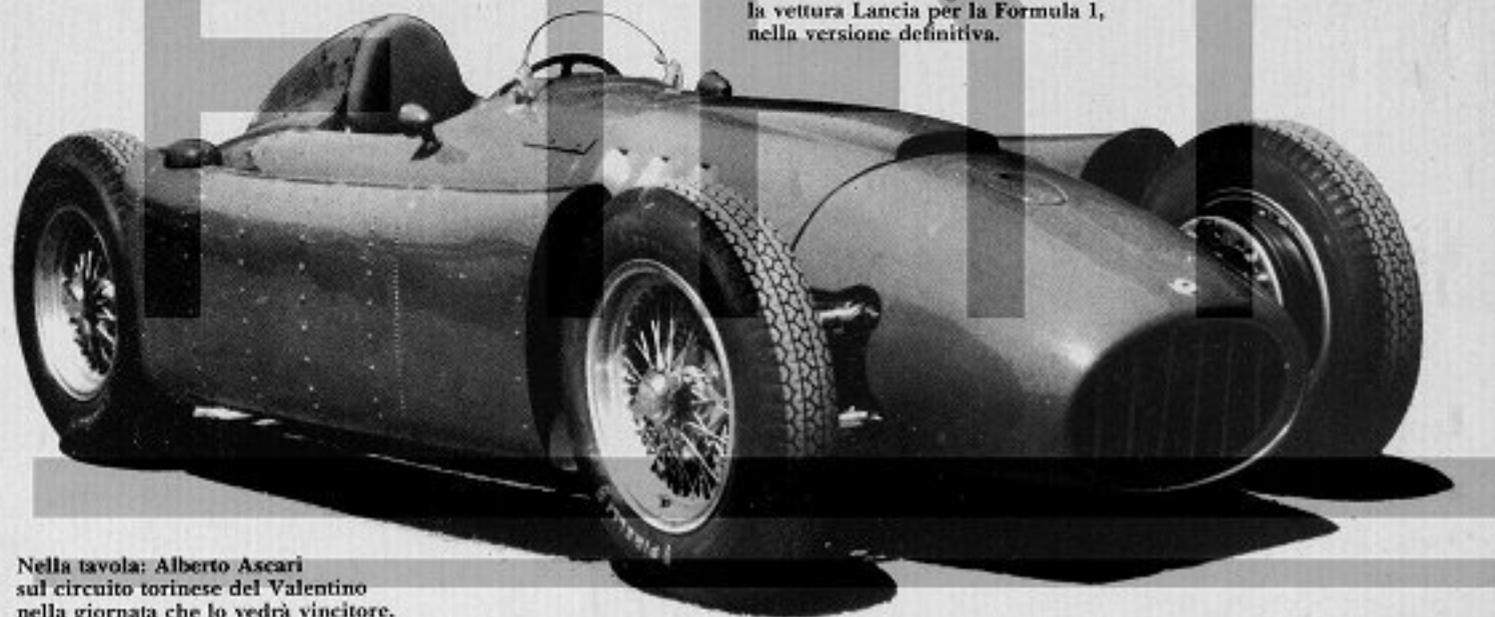
Ma le corse nella categoria sport, pur così esaltanti — e feconde di risultati tecnici —, non rappresentarono che una fase per così dire interlocutoria: il traguardo supremo era la partecipazione ai Grandi Premi di Formula 1, che costituiscono il vertice della tecnica automobilistica sportiva. Non sappiamo se l'ing. Gianni Lancia e i suoi collaboratori più stretti si fossero posta questa mèta fin dai primi cauti interventi nel campo delle corse; ma si può supporre senza particolare sforzo di immaginazione

che, almeno inconsciamente, questo fosse veramente lo scalino più alto cui mirare nella coordinazione del programma di attività agonistica. Com'è nella logica delle cose, la Lancia ci arrivò comunque per gradi, prendendo le mosse dalla leggendaria Aurelia «B20» e successivamente sviluppando le macchine sport con motori a 6 cilindri a V.

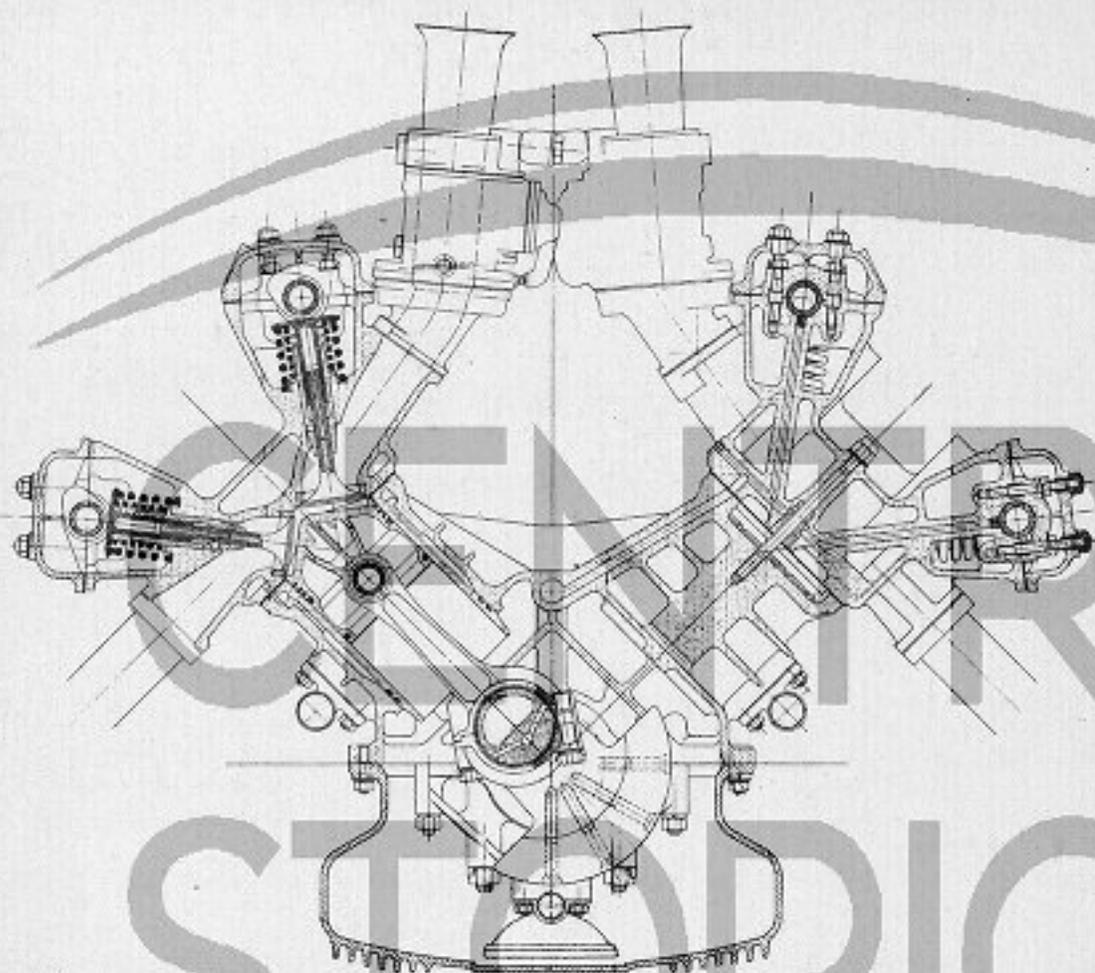
La decisione di realizzare una monoposto F.1 (la Formula vigente in quegli anni prescriveva motori di cilindrata massima 2500 cmc, senza compressore) venne presa nell'estate del 1953. L'ufficio Progetti — diretto dal Comm. Vittorio Jano, che aveva sempre come collaboratori Ettore Zaccone Mina per i motori, Bosco per gli organi di trasmissione, Falco per i telai e organi vari, Dante Mattei per le prove motori e il cav. Gillio per i collaudi su strada — iniziò gli studi della nuova vettura nella seconda metà di agosto: nel febbraio del '54 il primo esemplare era già realizzato, e in grado di cominciare il suo ciclo di collaudi e messa a punto, inizialmente sulle piste dell'aeroporto di Caselle.

La nuova Lancia Formula 1 ebbe la sigla «D50». Il mo-

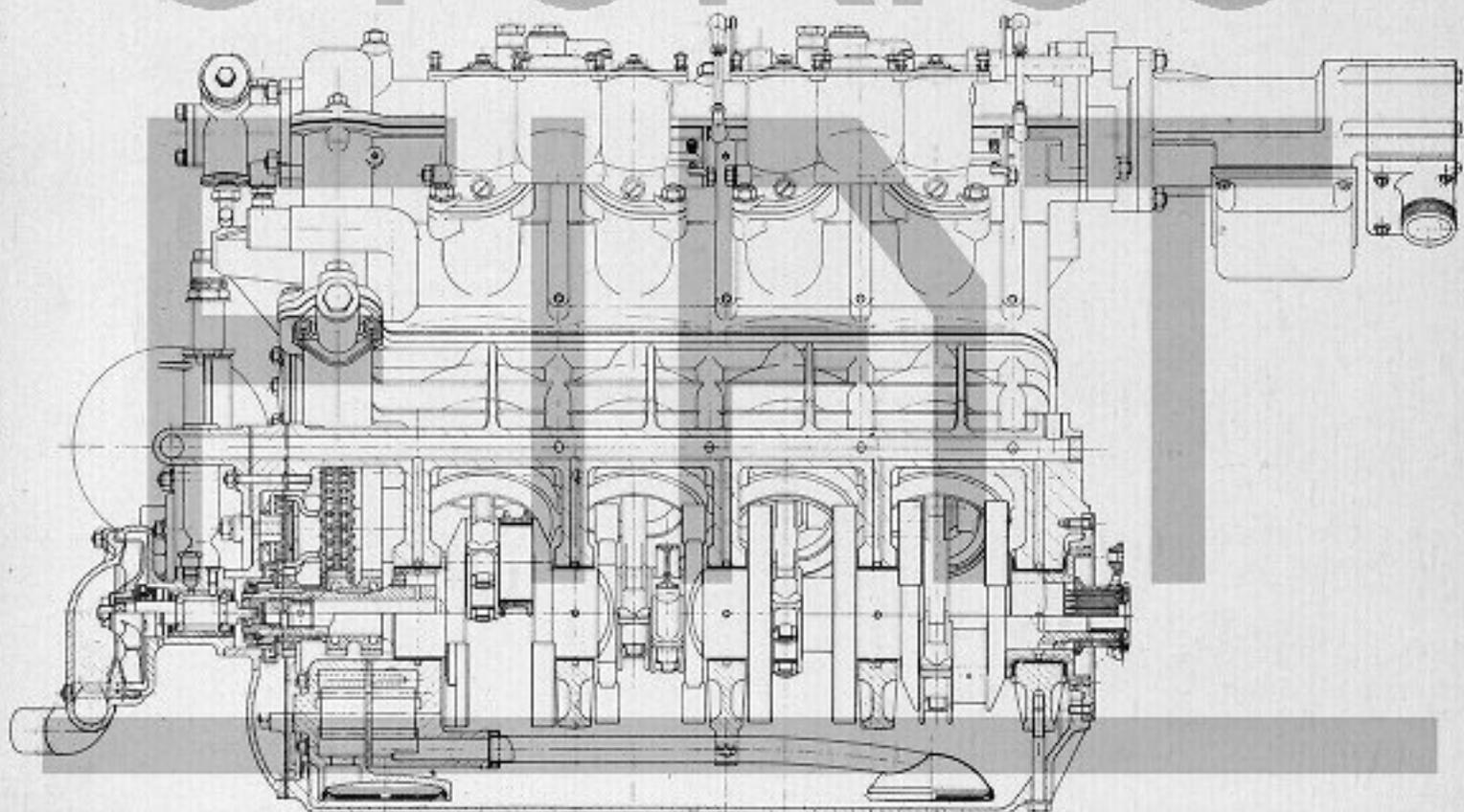
L'inconfondibile sagoma della «D50»,
la vettura Lancia per la Formula 1,
nella versione definitiva.



Nella tavola: Alberto Ascari
sul circuito torinese del Valentino
nella giornata che lo vedrà vincitore.



Sezioni del motore della «D50»:
 8 cilindri a V di 90°;
 alesaggio e corsa di mm 76 e mm 68,5;
 cilindrata totale di 2485,9 cmc,
 come previsto
 dalla formula allora in vigore.
 La distribuzione era a 4 alberi in testa
 comandati da doppia catena,
 l'alimentazione a 4 carburatori Solex
 doppio corpo.
 L'adozione dell'otto cilindri a V
 rappresentò,
 fra le vetture da corsa del tempo,
 una novità assoluta.



tore, sistemato anteriormente, era un 8 cilindri a V di 90°, logica evoluzione dell'esperienza che i tecnici della casa si erano fatti con i motori a V (come si ricorderà, i motori sport dei modelli «D23» e derivati erano del tipo 6V). In quegli anni, anzi, un 8V da corsa costituiva novità assoluta. Con diametro di mm 76 e corsa 68,5 la cilindrata esatta era di 2485,98 cmc. Distribuzione a quattro alberi in testa comandati da doppia catena; alimentazione con quattro carburatori Solex doppio corpo; accensione doppia.

La potenza erogata risultò, ultimata la messa a punto del motore, di 255 CV a 8000 giri/minuto, corrispondenti a 102,5 CV/litro.

La «D50» era impostata secondo numerose soluzioni costruttive a quei tempi inedite, d'avanguardia. Ricordiamo il gruppo cambio-propulsore sospeso e sistemato trasversalmente dietro all'asse posteriore; la frizione a doppio disco preceduta da un rinvio conico a più rapporti e facilmente sostituibile; il cambio di velocità a 5 rapporti di cui 4 sempre in presa, con innesto laterale del tipo «a dente perso» per facilitare il passaggio delle marce; il rinvio finale ad ingranaggi cilindrici, pure a più rapporti. Inoltre il differenziale era a 4 satelliti con dispositivo autofrenante, secondo lo schema già adottato sulla vettura «D24».

La sospensione anteriore era a braccetti trasversali formanti un parallelogramma regolare che determinava il cinematismo della ruota e reagiva a tutte le sollecitazioni indipendentemente dall'elemento elastico. Il braccio superiore del parallelogramma azionava, oltre il suo fulcro di rotazione, l'ammortizzatore idraulico telescopico sistemato all'interno della carrozzeria.

Posteriormente si aveva invece un assale tubolare tipo De Dion con reazione trasversale come sulla «D20», con la variante che la guida di scorrimento in lamiera d'acciaio era saldata all'assale, mentre il pattino oscillante era

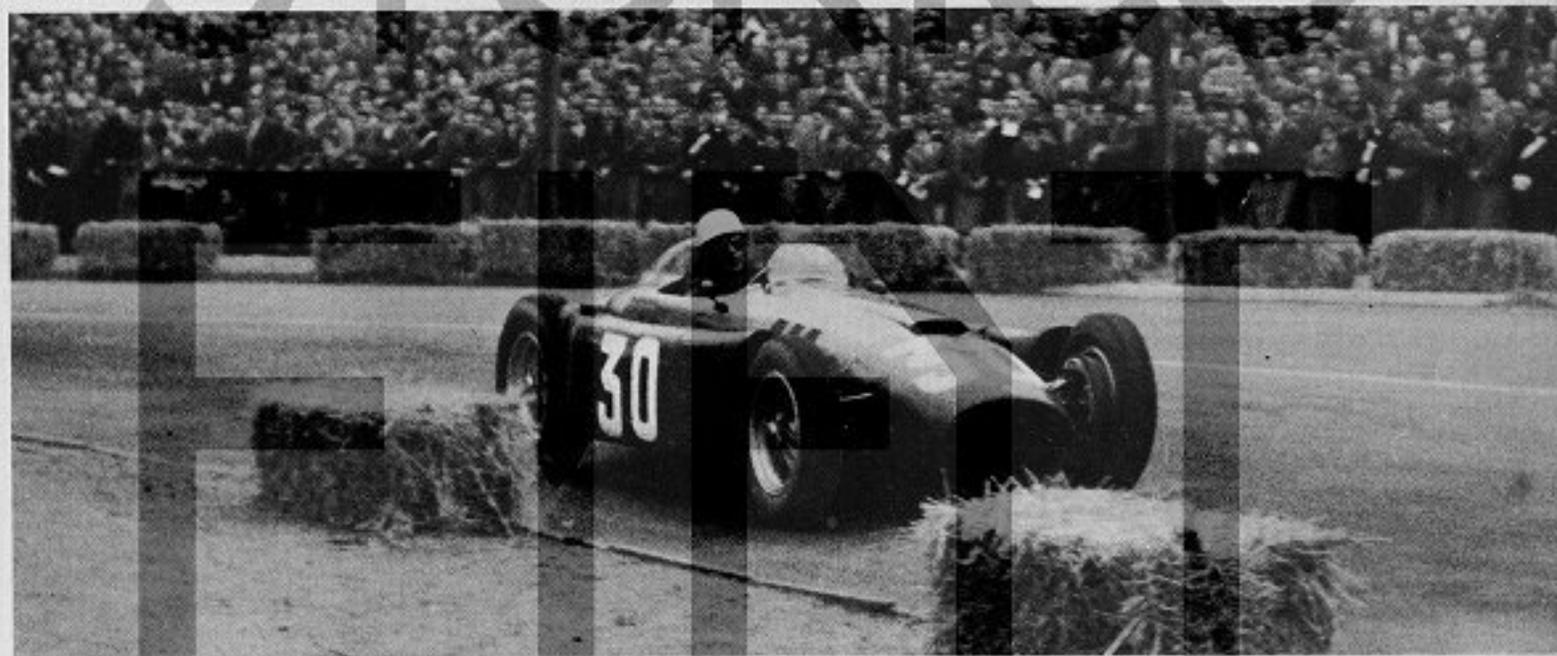
sterzante. Inoltre le estremità anteriori dei detti puntoni erano montate su snodi a sfera, e su boccole elastiche posteriormente. Anche al retrotreno gli ammortizzatori idraulici telescopici erano applicati all'interno della scocca, e collegati con leve di rinvio a rapporto 1:1, per modo che la loro corsa risultava uguale a quella delle ruote. Sia per la sospensione anteriore sia per quella posteriore, l'organo elastico era una molla a balestra trasversale con incastro rigido al centro: davanti, in basso sul telaio e con le estremità libere appoggiate e scorrevoli su un rullo del braccio inferiore; a tergo, con incastro sul fondo del propulsore ed estremità scorrevoli su rulli fissati ai portaceppi dei freni. Grazie a questo sistema le balestre erano sollecitate unicamente per flessione.

La scatola guida, fissata al telaio, era orientabile, sì da consentire al volante l'inclinazione più conveniente alla taglia di ciascun pilota; a sua volta il volante era spostabile assialmente sull'albero scanalato all'uscita dalla scatola guida.

L'assetto dell'allineamento motore-propulsore era, in pianta, inclinato, per permettere di sistemare il sedile più in basso possibile. I freni avevano tamburi bimetallici, con due ceppi a scorrimento rettilineo (tipo Bendix - Twimplex) e due cilindri di comando. Il comando della frizione era idraulico.

Particolare interessante: il corpo motore e la scatola cambio-propulsore erano solidali al telaio tubolare, partecipando così alla rigidità di quest'ultimo (una concezione che sarà più tardi ripresa da altri costruttori).

Del tutto originale anche la carrozzeria, bassa e compatta con i serbatoi di carburante sistemati uno per parte, di sbalzo, tra le due ruote di ciascun lato. La «D50» pesava, a vuoto, kg 500, ripartiti ugualmente sui due assi. Con il rapporto più lungo, per percorsi molto veloci, la macchina poteva raggiungere i 300 chilometri orari. Come abbiamo accennato, al principio del 1954 il proto-



27 marzo 1955. Trionfo delle Lancia nel Gran Premio del Valentino: Ascari primo, Villorelli e Castellotti terzo e quarto. Si noti nella foto la posizione di guida di Villorelli: con l'inclinazione dell'allineamento motore-propulsore, fu possibile sulla «D50» sistemare il sedile molto in basso.

montato su un nasello ricavato di sbalzo dietro al propulsore. Il parallelogramma, longitudinale, aveva funzione di spinta; essendo il puntone superiore di ogni ruota più corto di quello inferiore, il parallelogramma stesso risultava irregolare. Il prolungamento anteriore degli assi dei due puntoni convergeva, con vettura a carico statico, in basso, onde rendere la macchina adeguatamente sotto-

tipo della monoposto Lancia F. 1 era pronto per i primi collaudi. Molti ricorderanno l'emozione del gruppetto di dirigenti, di tecnici e di piloti convenuti a Caselle in un gelido mattino di febbraio per assistere ai primi passi della «D50». Gillio si infilò nell'abitacolo, il motore fu avviato e lanciò nel grande silenzio ovattato della pianura la voce tonante dei suoi otto cilindri. Quante speranze,

Nella estate del 1955 le vetture e tutto il materiale della Scuderia Lancia vennero trasferiti alla «Ferrari». Soltanto la speranza che le rosse macchine avrebbero continuato la loro attività, alleviò l'infinita tristezza di quella giornata.



quanti sogni affidati a quel rombo amico, subito famigliare...

La messa a punto della monoposto fu comunque lunga, tenacemente condotta avanti anche nei giorni di delusione. Dopo Caselle, l'autodromo di Monza, Ospedaletti; i tre piloti della squadra ufficiale — Ascari, Villorezi, Castellotti — cominciarono a prendere confidenza con la macchina; specialmente il primo si impegnò pazientemente nel lavoro di collaudo, contribuendo alla «crescita» della «D50» con l'apporto della sua esperienza di sensibilissimo campione.

Finalmente, realizzati due esemplari definitivi, si arrivò nell'ottobre del 1954 all'esordio della Lancia nella Formula 1, al Gran Premio di Spagna sul circuito di Barcellona. Piloti Ascari e Villorezi, durante le prove ufficiali le due vetture strabiliarono per la facilità con cui fecero registrare tempi eccellenti. Gli avversari erano formidabili: Mercedes, Ferrari, Maserati; l'équipe tedesca, capeggiata da Fangio, stava facendo il vuoto attorno a sé. Al via del Gran Premio, il povero Ascari partì come una palla da schioppo, guadagnando due secondi per giro su tutti; Villorezi fu fermato quasi subito da un'avaria meccanica, Ascari andò avanti fino all'11° passaggio, quando un banale inconveniente al registro del gioco della frizione lo bloccò. Aveva più di 20 secondi di vantaggio su Hawthorn, e si era aggiudicato il giro più veloce. La «D50», dunque, era una grossa realtà, aveva soltanto bisogno di ritocchi e di mettere sotto le ruote altri chilometri, altra esperienza. La stagione sportiva 1954 era ormai terminata: durante l'inverno, nel reparto corse di Via Caraglio si sarebbe lavorato sodo.

La preparazione fu comunque interrotta in gennaio per la partecipazione al Gran Premio di Buenos Aires,

con tre macchine. Quasi subito si ritirava Villorezi, Ascari vinceva un accanito duello con Gonzales e prendeva il comando; ma al 21° giro usciva di strada abbandonando; Castellotti, alla sua prima gara in Formula 1, si fermava a metà corsa. C'era ancora da lavorare di lima, insomma, prima di poter affrontare con tranquillità l'avvenire.

Un paio di mesi più tardi, il 27 marzo 1955, le Lancia F. 1 ebbero finalmente la trionfale consacrazione a Torino, nel 7° Gran Premio del Valentino, davanti al «loro» pubblico: primo Ascari, terzo Villorezi, quarto Castellotti. Superbe le macchine, bravissimi i piloti guidati da Attilio Pasquarelli, direttore della Scuderia Lancia. Fu davvero una giornata memorabile, un tripudio di applausi e di entusiasmo come raramente è dato vedere tra la fredda, distaccata gente subalpina.

Ancora una vittoria di Alberto Ascari, il mese successivo, sul circuito di Posillipo, poi il drammatico Gran Premio di Monaco, seconda prova di campionato mondiale della stagione. La gara fu un susseguirsi di colpi di scena; a pochi giri dal termine Ascari, al comando, imboccando il breve rettilineo che costeggia il porto dopo l'uscita dal tunnel, piombava in acqua. Alla Lancia di Castellotti rimaneva la soddisfazione del secondo posto, ma la ruota del destino aveva cominciato a girare in senso contrario. Pochi giorni dopo Ascari, non ancora ristabilito dallo choc di Montecarlo, si lasciava tentare a provare sulla pista di Monza una nuova macchina sportiva, e perdeva la vita in un fatale incidente. La Lancia decideva di rinunciare all'attività agonistica e di sciogliere la scuderia, trasferendo alla Ferrari le vetture di Formula 1 e tutto il relativo materiale. All'atto formale della donazione — il 26 luglio del 1955 — nel cortile di Via Caraglio, i volti tesi degli uomini in tuta della Lancia esprimevano commozione, rimpianto, tristezza. Svaniva un grande sogno, la lunga esaltante giornata dei Grandi Premi si dissolveva nell'addio alle monoposto verniciate di rosso scuro, trasmigranti da Torino a Modena.

Ma non era un addio, era un arrivederci. Le Lancia Ferrari riapparivano presto sulle piste, e consacravano nel 1956 la loro eccellenza tecnica con la conquista del titolo mondiale. In fondo, valeva la pena aver tanto lavorato e sofferto.

F. B.

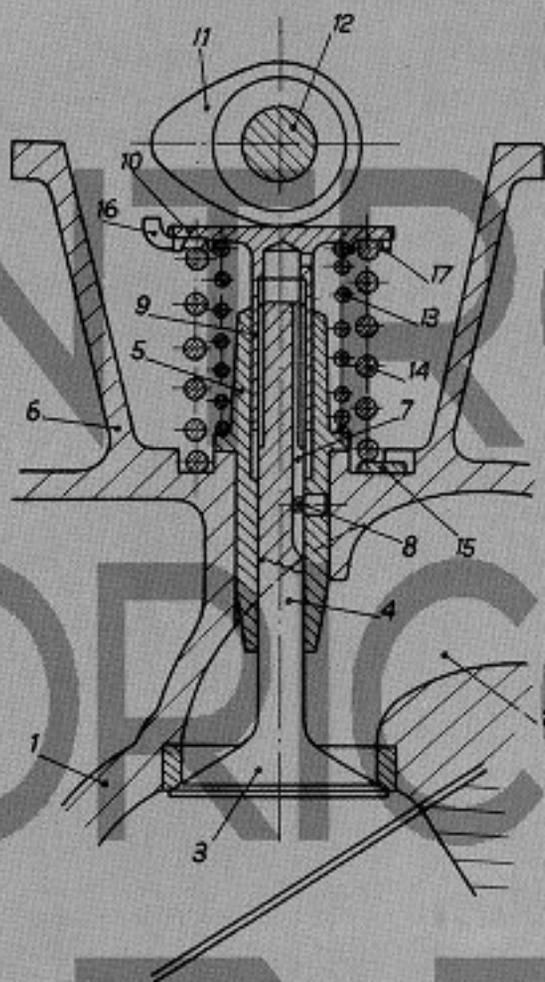


M. 3h13

44124

3795

1952



IL DIRETTORE SOSTITUTO

[Signature]

[Signature] Lancia & C. - Officina Automobili - Torino - S.p.A.
ING. CARLO E MARIO TORTA
[Signature]

Fra le innumerevoli innovazioni tecniche applicate sulle vetture Lancia Sport e Formula 1, riproduciamo in questa pagina il brevetto, registrato in data 24-2-1952 con il n. 44124, relativo ad un sistema di ritegno del piattello comando valvola ideato da Ettore Zaccone della Direzione Progetti.

Tale ritegno utilizzava le due estremità della molla esterna di richiamo opportunamente sagomate. Di dette estremità, una si inseriva in una corona di dentini ricavata sul piattello e l'altra si incastonava in una sede ricavata nella testata.

A differenza dei sistemi a doppio piattello, precedentemente impiegati da altri costruttori, questo permetteva una notevole riduzione delle masse alterne della punteria con conseguente vantaggio nella resistenza degli organi della distribuzione nelle condizioni più impegnative di funzionamento.

**DOCUMENTI
LANCIA**

Ero a Genova quella mattina del 9 febbraio del 1941, quando la flotta inglese si presentò indisturbata al largo della costa e del porto. Bombardò la città senza colpo ferire: una città tra le più importanti della penisola, tra le più interne dei nostri mari. Un naviglio di circa venti unità nemiche, tra cui due grosse corazzate, poté inoltrarsi nel cuore dei nostri sistemi di difesa e procedere senza contrasto alcuno alla sua azione di guerra. Non vi fu una sola nave di superficie a contestare questo spavaldo dominio, né un solo sommergibile ad intervenire sulla rotta dell'avversario, né un solo aereo a levarsi per intercettare i suoi movimenti. Le perdite inglesi si limitarono ad un velivolo da ricognizione abbattuto dalla nostra contraerea. Sulle tolde delle navi da guerra del nemico non cadde un solo colpo. Fu una tragica, dolorosa, umiliante giornata. Ma fu anche una giornata di amare riflessioni, di evidenti verità. Forse più drammaticamente ancora degli altri tristi episodi di quell'inverno — la Grecia, Taranto, la ritirata in Libia, l'Etiopia perduta — proprio la constatazione così immediata di impotenza che il bombardamento navale di Genova metteva sotto i nostri occhi ci confermò, senza dubbi e senza speranze, quale fosse la realtà: l'Italia non era in condizione di affrontare una grande guerra con le grandi potenze che aveva per avversarie, e che avrebbero inevitabilmente finito per schiacciarla.

Eppure era stata l'Italia, per sua deliberazione e scelta, che le aveva sfidate pochi mesi prima, nel giugno del 1940. La dichiarazione di guerra era stata nostra, senza che nessuno ci spingesse a farlo: né l'alleato tedesco, il quale aveva accettato fin dal 1939 la nostra indicazione di materiale impossibilità a poter prestare una diretta collaborazione militare prima del 1943, come limite minimo; né le potenze democratiche, le quali vedevano nella non belligeranza italiana una utile e preziosa condizione in quegli inizi così tempestosi del conflitto. Una diplomazia abile ed accorta avrebbe potuto sfruttare quella situazione, negoziarne gli sviluppi, portarla a grandi disegni. E ricavarne vantaggi che oggi, a confronto della disastrosa sconfitta in cui piombammo come in un baratro, ci appaiono vertiginosamente lontani.

Certo, a vent'anni di distanza è assurdo recriminare su ciò che non si è fatto. La storia non è intessuta di rimpianti. Ma purtroppo, nel nostro caso, è stata co-

LA NOSTRA GUERRA VENT'ANNI DOPO

di GIANNI GRANZOTTO

struita su tragici errori. E nel breve impegno di queste note vorremmo cercare, con obiettività e distacco, di ritrovarne il filo, la logica successione.

Il punto di partenza che mi pare incontestabile è esattamente quello che batzò ai nostri occhi nello sventurato inverno del 1941: l'Italia era scesa in una guerra dura e difficile senza essere né pronta né preparata a sostenerne il peso, gli impegni, le responsabilità. A quel tempo ci limitavamo, con amara irritazione, a constatarne le conseguenze. Ma non conoscevamo i fatti. Ci avevano riempito di parole e di immagini orgogliose, di esaltanti sicurezze. Si poteva anche pensare che fossero esagerate, volutamente ottimistiche. Tuttavia ci sembrava impossibile che fossero del tutto illusorie, che un intero paese fosse stato a quel modo ingannato.

Oggi i fatti, e i documenti, sono qui davanti a noi. Sappiamo ad esempio che fin dal 1937 il generale Pariani, a quell'epoca sottosegretario al Ministero della Guerra, aveva redatto un progetto di riordinamento dell'esercito, impostato su di una spesa « indispensabile » di almeno venti miliardi. Le guerre d'Etiopia e



di Spagna avevano logorato materiali e strutture del nostro apparato militare, senza che vi fosse stata adeguata sostituzione e senza che si fosse provveduto ai necessari rinnovamenti. Continuavamo a servirci delle artiglierie, dei fucili, delle impostazioni tattiche ed organizzative della prima guerra mondiale. Ma oltre al logorio del materiale le due guerre d'Etiopia e di Spagna, avevano inciso anche finanziariamente sulle nostre disponibilità. Non eravamo soltanto un paese militarmente debole, eravamo anche un paese economicamente povero. Mussolini rispose a Pariani che le finanze dello Stato erano troppo impegnate nella messa in valore dell'Etiopia, appena conquistata, per poter permetterci un programma di ricostruzione militare di proporzioni così ampie. (I venti miliardi di allora corrispondevano a duemila miliardi di oggi).

Pariani presentò le dimissioni: non voleva assumersi la responsabilità di continuare a guidare un esercito così inefficiente, senza prospettive di miglioramento. E fu allora che Mussolini, per convincerlo a rimanere, gli tenne l'unico ragionamento valido che la realtà dei fatti poteva dettare: assicurò Pariani che l'Italia non avrebbe mai considerato l'opportunità di un intervento in una prossima guerra « prima del 1943 o del 1944 ».

Questo limite realistico fu ripetuto in modo ancor più perentorio nelle trattative che portarono alla firma del Patto d'Acciaio con la Germania, nel 1939. Una delle condizioni contenute nelle clausole segrete del Patto era quella di « differire di alcuni anni » l'intervento militare, che la Germania, secondo l'articolo 2, si impegnava comunque a non intraprendere se non dopo avere consultato l'alleato italiano. Cosa che non fece, come è noto, quando decise di varcare la frontiera polacca nel settembre di quello stesso anno 1939, tre mesi appena dopo avere sottoscritto l'obbligo della consultazione.

Ci trovammo così, con l'inchiostro del Patto ancora fresco, di fronte ad una guerra scoppiata almeno tre anni troppo presto in rapporto alle nostre previsioni e, soprattutto, alle nostre possibilità. Infatti, nel memorandum portato da Cavallero a Berlino per il negoziato militare che precedette la firma del Patto si precisava in « non meno di tre anni » il tempo utile necessario alle nostre forze armate per porsi su di un piano di ragionevole efficienza. E press'a poco nello stesso tempo, in una relazione presentata a Mussolini da Badoglio

nell'aprile del 1939, si ribadiva l'assoluta impreparazione della nostra macchina militare ad un evento bellico immediato, calcolando come impossibile una partecipazione alla guerra da parte dell'Italia « prima del 1943 » e « nel migliore dei casi ».

Queste citazioni valgono a stabilire, accanto al fondamentale punto di partenza della nostra impreparazione alla guerra, l'altro fondamentale elemento costituito dal fatto che Mussolini era perfettamente a conoscenza delle condizioni militari del paese. Mussolini sapeva benissimo quali carte avesse in mano, e come esse potessero servire soltanto in caso di *bluff*, ma mai per un confronto diretto con le carte del nemico. Il nostro esercito aveva armamenti antiquati e insufficienti, le artiglierie dell'altra guerra e un fucile addirittura dell'Ottocento. La motorizzazione era ad un livello rudimentale: alla fine del 1939 l'esercito italiano, nel suo complesso, disponeva appena di 38.000 veicoli. Non avevamo carri armati pesanti; e di quelli leggeri — le famose « scatolette di sardine » — ne potevamo allineare una quantità quasi trascurabile per una guerra moderna, di movimento. Quanto agli aerei, in un conflitto in cui il dominio dell'aria ebbe una importanza capitale, a malapena riuscivamo alla vigilia dell'intervento a metterne assieme un migliaio. La massa delle fanterie di fronte a questa situazione anacronistica delle nostre strutture militari si trovava così — come mezzi di manovra, di trasporto, di protezione — in condizioni ben poco diverse da quelle della guerra '15-'18. Anzi, con lo spostamento dalla formazione ternaria alla formazione binaria delle divisioni di fanteria la forza complessiva dei nostri effettivi era persino inferiore a quella con cui si era entrati in guerra nel maggio del 1915.

Per modificare o almeno correggere questa situazione letteralmente disastrosa sarebbe stata necessaria l'intera mobilitazione industriale del paese. Ma non si provvide nemmeno a questo. Il Ministero per la produzione bellica fu costituito soltanto nel 1943. Non esistevano piani per la protezione antiaerea o per la evacuazione delle popolazioni civili. All'inizio della guerra le nostre industrie producevano appena 70 pezzi di artiglieria al mese. E la scorta di munizioni, nel giugno del 1940, bastava per poco più di un mese di combattimento.

Nonostante egli sapesse tutto questo, e meglio di chiunque altro, Mussolini portò il paese in guerra in uno



stato di impreparazione totale. Lo portò perché era convinto che il giuoco ormai era fatto, e che la certezza di una rapida vittoria era matematica. Quando Badoglio, al suo ordine di mettere in moto la macchina dell'intervento, rispose che si trattava di « un suicidio » Mussolini replicò che la guerra sarebbe terminata entro due mesi al massimo, che tutto ciò che si chiedeva all'esercito era di difendersi per quel breve periodo, e che quello che occorreva erano « poche migliaia di morti per sedersi al tavolo della pace dalla parte dei vincitori ». L'Italia entrò così nel conflitto non per combattere, ma per partecipare ai frutti della vittoria; e nei confronti del nostro alleato tedesco non per aiutarlo, ma per competere con lui nei futuri equilibri del mondo dopo la divisione del bottino.

Sul dato di fatto sicuro, che era la nostra impossibilità di combattere una guerra moderna e di vincerla, Mussolini articolò in tal modo un rischioso calcolo di probabilità, aleatorio ed opinabile. E si lasciò trascinare dal secondo, trascurando il primo. In ogni caso decisioni del genere, quando vengono prese dal vertice solitario ed incontrollato della dittatura personale, costituiscono una violazione della libertà del popolo, del paese che deve subirle. Ma nella particolare e drammatica circostanza della guerra, di quella guerra, la decisione di Mussolini fu una criminale follia. Egli giocò ciecamente d'azzardo con il destino dell'Italia, di milioni di vite, di miliardi di fortune. La posta in palio non era qualcosa di più o qualcosa di meno di ciò che eravamo. Era la stessa esistenza fisica del paese, la sua catastrofe freddamente rischiate in cambio di qualche possedimento o di qualche rettifica di frontiera. Scrive lo storico Denis Mack Smith, con una brutalità che purtroppo corrisponde al tragico diletantismo con cui scendemmo in un'arena dove avevamo il dovere di non scendere: « Il Duce aveva ordinato la guerra come si ordina una tazza di caffè, senza neppure pensare a far produrre le munizioni necessarie ». Occorre ripetere a questo punto che la responsabilità di quella decisione fu sua e soltanto sua. Pare incredibile, oggi, che un fatto così capitale come l'entrata in guerra dell'Italia sia stato stabilito senza riunire il Gran Consiglio e senza consultare il Consiglio dei Ministri. Lo stato maggiore dell'esercito fu avvertito con sole due settimane di anticipo! E se qualcuno — come accadde — si mostrava titubante o critico, Mussolini si comportava come lo descrisse Ciano nel suo *Diario*: « Teme a tal punto la verità da non volerla ascoltare ». Giudici più pietosi, o più interessati, hanno varie volte tentato di diminuire le responsabilità di Mussolini, attribuendo una parte degli insuccessi o una parte degli errori al « tradimento » della casta militare o al « silenzio » colpevole di chi non lo informava. Sono giustificazioni che non reggono in faccia alle tremende dimensioni della realtà. Anche ammettendo che tradimenti o compiacenze vi siano state — e le versioni sono tutte assai più romanzesche che obiettive — esse non modificano quella condizione sostanziale che è la fragilità dell'apparato militare con cui l'Italia si presentò in una competizione di giganti, dai quali sarebbe rimasta comunque schiacciata. Avremmo forse potuto evitare qualche rovescio più amaro, qualche pagina più ingloriosa. Ma le sorti della guerra non avrebbero potuto essere diverse da quelle che furono.

Non dimentichiamo, per completare il quadro dei fatti e abbandonare quello delle supposizioni, che alla fine del maggio 1940 Mussolini assunse personalmente il comando in capo delle forze armate, mentre già da vari anni era alla testa di tutti e tre i dicasteri militari.

Egli era dunque non soltanto l'uomo più responsabile, ma anche l'uomo più informato della reale condizione del paese. Il suo errore irreparabile fu quello di credere a una vittoria senza combattimento, certo com'era che se vi fosse stato combattimento non avrebbe potuto materialmente esservi vittoria.

Le conseguenze dell'errore non si fecero attendere. Sei mesi dopo la nostra entrata in guerra eravamo già in ritirata, o costretti alla difensiva, su tutti i fronti: in Africa settentrionale, in Africa orientale, in Grecia, sui fronti marittimi dove gli episodi di Taranto e di Genova stavano a dimostrare come la disorganizzazione e la impreparazione degli apparati direttivi potessero mettere a serio repentaglio anche l'unico settore efficiente delle nostre forze armate, che era quello navale. Ma la misura del nostro disordine e della nostra debolezza fu l'avventura di Grecia. Mussolini aveva detto: « Do le dimissioni da italiano se qualcuno trova delle difficoltà per battersi con i greci ». La decisione di attaccare la Grecia fu una decisione puramente politica, ancora una volta ispirata dall'impaziente volontà di pareggiare in qualche modo i successi tedeschi. Il nostro stato maggiore ebbe solo tre settimane di tempo per adeguare i piani di una campagna difficile, su di un terreno accidentato e di limitata viabilità, con l'aggravante di dover iniziare una guerra di montagna a stagione inoltrata, tra il cadere dell'ottobre e i primi giorni di novembre.

Come la decisione del 10 giugno, anche questa fu una follia ostinata e irrimediabile. E come la decisione del 10 giugno anche l'attacco alla Grecia ebbe un unico e maggiore responsabile, che fu Mussolini. I vizi terribili della dittatura si misurano a queste prove estreme quando l'errore di una sola mente può tradursi — senza ostacolo e senza limite — in una catastrofe nazionale.

Tale fu infatti la campagna di Grecia, sia sotto l'aspetto militare, sia sotto l'aspetto politico, sia sotto l'aspetto psicologico per le ripercussioni che ebbe sull'animo popolare già provato dal dubbio e dallo scontro. Dopo pochi giorni dall'inizio delle ostilità l'esercito italiano era in ritirata verso la costa, aggrappato in una disperata resistenza al di qua di quei confini che invano aveva tentato di varcare. Fu il più grave disastro militare subito dall'Italia in tempi moderni. Hitler, che non aveva approvato l'impresa, divenne furibondo. Si convinse che in Italia mancava qualsiasi mente direttiva, tanto da indursi da quel momento alla determinazione di prendere saldamente in pugno il controllo della situazione militare italiana: una decisione che pesò in seguito così sinistramente su tutti gli sviluppi della nostra drammatica vicenda dentro una guerra sbagliata.

Coraggio e patriottismo non potevano compensare gli enormi errori commessi. La coscienza nazionale fu sottomessa alla prova più dura che un popolo possa subire: resistere con dignità e sacrificio ad una guerra senza speranze, senza più il lievito dell'entusiasmo che al livello popolare fu di breve durata, fino alle sconfitte del primo inverno le quali incisero profondamente sulla pubblica opinione e sul morale delle truppe. L'Italia sentiva d'essere caduta in balia di eventi che non riusciva più a controllare. Il comportamento del paese fu nondimeno di grande decoro civile; e ai nostri soldati, valorosamente impegnati in una impresa impossibile, nulla potrà rimproverare la storia. A distanza di vent'anni soltanto l'ammirazione può crescere, per la loro inutile fatica, per la fedeltà e l'orgoglio con cui seppero servire una causa perduta.

Si potevano evitare tante sofferenze e disastri, dopo i gravi errori del 1940? Nella primavera del 1941, convinti ormai che le probabilità di una rapida vittoria tedesca erano delegate e che il giuoco d'azzardo del nostro intervento aveva miseramente perduto la sua posta rischiosa, non rimanevano che due alternative utili. La prima, la più radicale e coraggiosa, ma anche la più logica, era quella di uscire dal conflitto. Se l'inevitabile 8 settembre del 1943 fosse stato anticipato di due anni avremmo salvato dalla distruzione fisica il paese, a quell'epoca ancora intatto e non violato; e avremmo impedito il rinserrarsi del controllo tedesco, che nel 1941 era ancora tenue ed elastico. La seconda alternativa, qualora si fosse scartata o rinviata l'ipotesi valida di una nostra uscita dal conflitto, era quella di concentrare tutte le nostre forze a difesa del territorio nazionale, in una posizione strettamente difensiva che era l'unica possibile per il nostro limitato grado di efficienza militare.

Mussolini scartò sia l'una che l'altra soluzione. Cominciava ad intravedere nell'alleanza con la Germania l'ultima ancora di salvezza del regime, scosso nelle sue fondamenta dalle prove disastrose che avevano colpito l'intera nazione, togliendo ogni fiducia e credito nell'animo popolare e sollevando già da quel tempo le prime prospettive di attiva opposizione. Quanto alla soluzione difensiva bastò che balenasse per un momento la possibilità di un'altra « vittoria lampo » tedesca agli inizi della campagna di Russia, perché subito Mussolini fosse ripreso dalle assurde velleità di partecipazione. La storia del nostro corpo di spedizione in Russia è troppo nota per essere richiamata alla memoria del lettore. Avvenne così che nel nostro momento più critico noi avevamo le nostre ultime forze disperse e lontane, nella steppa del Don, nel deserto marmarico, nelle provincie croate. Ma a venti minuti di volo dalla Sicilia, Malta restava inespugnabile. E si avvicinava il momento in cui il nodo di tutti gli errori doveva venire al pettine: la guerra dichiarata da noi nel giugno del 1940 con la illusione di una facile vittoria ci portava dopo tre anni di lacrime e di sangue il nemico in casa, la distruzione e la sconfitta.

Tutto precipitò in poche settimane, dal luglio al settembre del 1943. La caduta del regime fu nello stesso tempo clamorosa e semplice. Parve incredibile constatare come alle spalle del dittatore, che si lasciò sgominare fin troppo facilmente, non vi fosse più alcuna forza reale, nessun vero potere e nessun vero consenso. Ma chi aveva preparato il 25 luglio con intrighi e macchinazioni di una prudenza e di una complessità certo superiori ai rischi reali cui andava incontro, si

trovò poi impreparato a percorrere la strada che si stendeva al di là di quell'ostacolo. Fu un altro errore drammatico per il paese, la cui vera esigenza era in quel momento di uscire dalla morsa di una guerra che lo aveva stretto troppo a lungo, e che non lasciava adito ad alcuna residua speranza. Se il rovesciamento del regime diventava la piattaforma necessaria per riuscire in quell'intento, esso restava comunque l'obiettivo indispensabile e primario. Invece nulla era stato seriamente organizzato per conseguirlo. Si cominciò solo in agosto a prendere concreti contatti con gli avversari. E i famosi 45 giorni tra la caduta del fascismo e l'armistizio furono fatali per le ultime ferite del paese: permisero ai tedeschi di prendere pratico possesso della penisola, triplicando le loro forze in Italia; e irritarono gli alleati con i nostri rinvii ed incertezze, portandoli a considerare anche l'Italia senza fascismo come un nemico che doveva essere comunque punito. La celebre frase « la guerra continua » non fu così che il prologo di nuovi dolori, che potevano essere evitati con una condotta più previdente e più coraggiosa.

La guerra civile fu l'ultimo calice amaro, nel periodo più nero e tormentato della nostra storia di nazione. V'era ancora qualcuno il quale esaltava la sua disperazione predicando che solo dall'umiliazione totale sarebbe venuto l'impulso alla rigenerazione. Dissero che qualcosa di simile avesse sostenuto anche Mussolini nei tristi giorni di Salò. Ma su quella via ormai non v'era più nulla che non fosse stato interamente bruciato. La sola molla ideale che ci consentì di uscire dalle ceneri della disfatta con un volto umano, con una coscienza non inaridita e con un spirito non piegato, fu la fede istintiva nella libertà. La pagina della resistenza, troppe volte e troppo spesso sfruttata per motivi di parte, ha questo grande significato morale, ingigantito dalle rovine materiali e spirituali tra cui si manifestò. Sul piano militare fu poco più d'una goccia in un oceano. Ma sul piano morale fu come la prima luce dopo una lunga notte. Un grande filosofo ci ha insegnato che la storia del mondo è, in sintesi, la storia della libertà. La resistenza riproponeva per la prima volta, dopo il fallimento di un'intera generazione, questo tema antico e perenne. E per gli onesti che vi credettero riscattò — sul piano morale — anche gli errori degli onesti che per tre lunghi anni avevano invano combattuto e invano obbedito. Quando tornò la primavera e la guerra finì, stringendo nel pugno le nostre speranze, le nostre delusioni e i nostri dolori, non ci rimaneva che questo.

G. G.



Un indecifrabile
continente umano
dove gli opposti si conciliano:
religione e magia,
miseria atroce e ricchezze folli,
immobilità medievale
e progresso tecnologico.



INDIA DI OGGI

di FRANCESCO ROSSO



Il quadrigetto saettava con un leggero sibilo nella tenebra fonda, borchinata di stelle, e la hostess gentile venne a domandare se desideravo ancora qualche cosa prima che si spegnessero le luci per un breve sonno. « Tre ore, prima di arrivare a Bombay » disse. Volavamo da cinque ore, quindi se ne impiegano otto da Roma alla grossa metropoli indiana, e pensavo ad una « cronica » appena letta, del mercante fiorentino Filippo Sassetti, che nel 1583, quasi quattro secoli or sono, aveva impiegato sette mesi navigando da Lisbona a Cochin, nello stato attuale del Kerala, e, giuntovi, iniziò una fitta corrispondenza con la sorella, che potrebbe esser considerata una inchiesta giornalistica rinascimentale, tante sono le notizie, le osservazioni, i giudizi che travasò in quelle lettere. Otto ore, anziché sette mesi di viaggio; è davvero un bel progresso, pensavo, ed anche l'India

dev'esser ben diversa da quella descritta dal Sassetti, certo ha fatto i suoi passi innanzi, muovendosi coi tempi.

Invece, Filippo Sassetti potrebbe tornare a vederla quattro secoli dopo e la riconoscerebbe immediatamente, perché negli aspetti esteriori è rimasta identica a quella ch'egli descrisse sbarcando a Cochin; la gente di pelle diversissima, che va dal nero fondo al quasi bianco e le vacche sacre, immancabili in ogni *reportage* giornalistico che si rispetti. Povere vacche dal lamentevole destino, che lavorano duro finché sono in età, venerate da tutti e da nessuno nutrite, ed allorché, vecchie e consuete, non sono più nemmeno in grado di dare il poco latte di cui sono sempre averse, abbandonate a se stesse, mendicanti vagabonde che contendono ai corvi ed avvoltoi i rifiuti, oppure divorano i raccolti nei campi, sì che le vedi circolare per

le vie delle grandi città frammiste al fiume di automobili come relitti d'ossa e di cuoio sdruscito avviate alla gran foce nera del nulla.

E il buon Sassetti troverebbe ancora le notturne turbe di dormienti sotto i portici, sui marciapiedi, nei vani dei portoni, sulle soglie delle case, eserciti di esseri umani sovente pressoché ignudi, con un esiguo perizoma attorno alle reni, o ravvolti in stracci, e abbandonati a terra in un sonno così totale, profondo, assoluto, che è come se fossero caduti folgorati da una scarica mortale lì dove li vedi, a ridosso di una colonna, contro i muri, sugli stipiti delle porte, fra gli sputi rossi del betel, nel brago più sudicio e indescrivibile. E appena il sole rischiarerà l'orlo più basso dell'orizzonte, gli eserciti che il sonno notturno aveva fucilato a tradimento, raccolgono i loro fetidi sudari, riprendono le corse vane per le vie cittadine alla ricerca



di non si sa che cosa, sostano nei templi a invocare la protezione di uno, o molti, dei mille e mille dèi che popolano il loro affollato olimpo, divinità buone e cattive, ma tutte da tenere in considerazione e favorevoli con offerte di fiori, o qualche chicco di riso.

Così, andando per le tumultuose strade di Bombay, eppoi viaggiando attraverso villaggi e campagne, ritrovo l'India descritta quattrocento anni addietro dal mercante fiorentino, usanze e costumi che già a quel tempo eran vecchie di millenni. Infatti, la prima impressione che si riceve, approdando su questo subcontinente, è di decrepitezza immobile, di fatalismo invincibile. Poi ci si avvede, sia pure lentamente e con faticosa ricerca, che le prime impressioni sono fallaci qui come ovunque, e che anche l'India, sotto la sua antica crosta di ostinata tradizione

ha fatto i suoi bravi passi innanzi, fino a trovarsi all'avanguardia in determinati settori, di quel progresso tecnologico di cui l'Occidente ostenta con arrogante fiera il primato. Prendiamo la religione, di cui tanto si parla in India. Gli indiani sono il popolo più religioso del mondo, questo è fuor di dubbio, e non occorrono studi profondi per rendersene conto. Religiosi, tolleranti, e curiosi delle convinzioni altrui, perché se ci fosse qualcosa di buono anche per loro nelle professioni fideistiche degli altri, non esiterebbero ad adottarlo. Prendiamo la visita del Papa a Bombay: era l'esponente di una fede lontanissima da quella induista, almeno sul piano teologico puro, e la maggior parte degli indiani non aveva mai sentito parlare di lui finché Paolo VI non si accinse a quel viaggio. Eppure, lo accolsero come il vero rappresentante in terra della divinità, ed io non ho mai ve-

duto in nessuna parte del mondo tributare ad un uomo vivo accoglienze così trionfali. I dittatori possono organizzare i loro trionfi, ammassare sulle piazze turbe dall'osanna disciplinato; non avranno mai due milioni di uomini al loro passaggio, accorsi spontaneamente, senza sollecitazione alcuna, ad applaudirli.

Le cause dei trionfali giorni del pontefice a Bombay vanno ricercate appunto nella profonda coscienza religiosa degli indiani, intrisi di fede al punto da venerare tutto ciò che esiste sulla terra come espressione della divinità, fino a non nutrirsi di carne, a non uccidere una vacca temendo l'ira divina per il sacrilegio, a coprirsi la bocca con una garza e camminare con campanellini alle caviglie, come fanno le sette dei giainisti, per non uccidere microbi aspirando, e per avvertire insetti e vermi col campanello di tirarsi un po' in là, e non farsi calpestare dal piede



che sta per posarsi al suolo nel passo. Certo questa ostinata venerazione per tutto ciò che vive ed esiste è stata una grave remora allo sviluppo sociale indiano. Le vacche sacre e randage, ad esempio, sono quasi trecento milioni, più di una ogni due abitanti dell'India, e recano un danno inimmaginabile all'agricoltura; messe insieme alle scimmie, altrettanto sacre perché aiutarono Visnù in non so quale battaglia, ai passerii ed agli altri uccelli che volano indisturbati nell'amico cielo indiano, distruggono ogni anno un terzo del raccolto, aggravando le periodiche carestie che si abbattano come un flagello sull'India.

Da ogni parte del mondo si incitano i governanti indiani a incidere sul costume del loro popolo, a diluire le convinzioni religiose su cui si basa il sentimento arcaico della società tuttora divisa in caste invalicabili nonostante le leggi che le vietano, a trasformare questa moltitudine di circa cinquecento milioni di esseri, da vegetariani in carni-

vori. Sono parole, parole, e parole, perché l'India non è una nazione, ma un continente umano che sta insieme perché lo hanno deciso a tavolino alcuni uomini di grande cultura e nutriti di idee occidentali; il solo legame che vale per tutti gli indiani, o quasi, è proprio la religione. La Trimurti, che è la divina trinità induista, è venerata con pari intensità a Madras ed a Srinagar, dall'estremo sud all'estremo nord, ma per il resto si attraversa una babele di lingue, razze, usanze in cui nemmeno il più sagace induista si orienta. Prendiamo la lingua: anticamente, tutti parlavano e scrivevano il sanscrito, la lingua della religione indù. Poi avvennero le fratture, dovute all'evoluzione dei dialetti; oggi, in India si parlano dodici lingue ed alcune centinaia di dialetti per cui, per comprendersi fra di loro, gli indiani sono stati costretti a mutuare la lingua del loro dominatore, l'inglese.

Per cancellare questo ricordo e vergogna coloniale, il governo di Nuova

Delhi tenta di imporre a tutta l'India una lingua ufficiale, la più diffusa, appunto lo indù. Da qui risentimenti e ribellioni regionalistiche; a Madras e nel sud in genere si parla il tamil e si vuole che questa lingua sopravviva, nel Bengala, il bengali, a Bombay e dintorni il maratti, e via di questo passo. L'unità indiana, fatta a tavolino, minaccia di sfasciarsi dinanzi a questa prima difficoltà di ordine razionale. Ma è una minaccia più esterna che dettata da un reale sentimento regionalistico, che, pur essendo forte, non ha in sé elementi tali da determinare una catastrofe nazionale. Gli indiani, prima di ogni altro sentimento, mettono in evidenza due aspetti fondamentali, la religiosità e la indianità; quest'ultima può apparire fragile e posticcia nei momenti, diciamo normali, ma si manifesta in tutta la sua intensità nel momento del pericolo. E lo hanno dimostrato recentissimamente, quando l'India è stata aggredita dalla Cina di Mao Tse Tung.

L'indianismo lo si afferra soprattutto

Un policromo fiume
di vita stanca
ma irrequieta
e insoddisfatta.



to viaggiando attraverso le campagne ed i villaggi. Chiedevo a coloro che correvano curiosi attorno all'automobile su cui viaggiavo: « E induista, musulmano, cristiano, yogi? »

La risposta era sempre identica: « Innanzitutto sono indiano, poi sono induista ». Talvolta, ma di rado, incontravo cristiani, o musulmani, ed erano le classiche mosche bianche in un mare nero, perché l'induismo, pur con la sua tolleranza, lascia scarso margine d'azione alle altre religioni, e tende ad assorbirle, pur senza violenza. Questo lungo viaggio da Bombay alle estreme regioni meridionali, fino al capo Comorin, mi rimarrà nella memoria per più di un avvenimento eccezionale. Innanzitutto un matrimonio indù, celebrato col fasto di antiche funzioni principesche. A Coimbatore, un grosso borgo nello stato di Ma-

dras, si sposava il figlio di un ricco industriale cotoniero, e per l'occasione aveva invitato qualcosa come cinque mila amici e parenti ai quali aveva offerto ospitalità completa. È vero che gli indiani possono dormire ovunque si trovino, ma provate a immaginare quale problema si presenta a mettere cinque mila ospiti a tavola. Bene, il signor Naidù li sistemò tutti a sedere in misura davvero regale, o da maraggià. Ma ciò che mi folgorò fu la visione, davvero magica, dei gioielli risplendenti sulle dita, il collo, gli orecchi, i polsi, le narici delle donne, migliaia di carati di brillanti, una ricchezza folle, sparsa come una preziosa brinata su quelle donne ravvolte in sari di seta impalpabile che davano grazia e risalto alla loro statuaria bellezza.

I brillanti più grossi, costosi e luminosi li aveva la sposa nella favolosa acconciatura floreale che le ornava le chiome nere e lucenti di oli profumati, diamanti grossi come l'unghia del pollice che le formavano diadema sulla nuca e le scendevano in



cascata luminosa sulla lunga treccia abbandonata fin oltre le reni. Non tutta l'India è così ingemmata, anzi, è vero il contrario, ma anche questi aspetti sontuosi fanno parte del suo costume, non meno dei santoni cenciosi che si incontrano ad ogni passo di quest'angolo di India meridionale, dove anche i sentimenti più semplici e naturali si esasperano fino a diventare travolgenti. Naturalmente, gli aspetti più immediati e visibili sono le attività religiose, ma se appena si approfondisce l'analisi ci si avvede che l'India cambia volto ad ogni passo, nel paesaggio e negli abitanti. Se nel Kashmir, dove l'inverno aveva la rigidezza nevosa dei paesi settentrionali, incontro gente di pelle bianca, discendenti dagli antichi ari dilagati fin qui dalle sconvolte lande persiane, qui nel sud incontro gente di pelle nerissima, pura razza dravidica, identica a quel-

la incontrata dai primi navigatori e missionari europei.

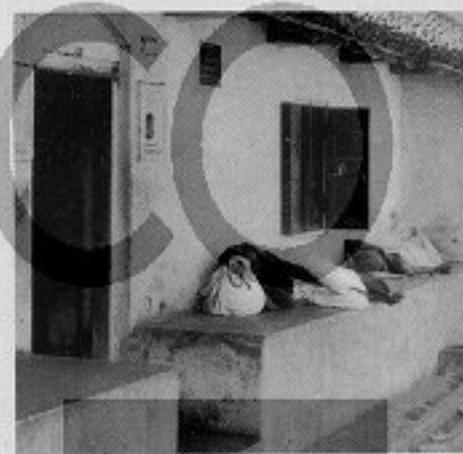
Stupendi paesaggi quelli meridionali, con una luminosità sfarzosa nel cielo puro e caldo, e tutta l'umanità nelle strade intenta alle proprie faccende, che il più delle volte è soltanto di camminare da un punto all'altro senza una meta precisa. Talvolta sostavo ai margini della strada ad osservare le lente processioni di questi vagabondi, uomini di aspetto pensieroso, neri nazzareni di lunghe chiome, barbe prolisse e baffi spioventi che andavano seminudi alla ricerca di un punto ideale in cui gettare l'ancora della loro esistenza irrequieta, un punto che poteva essere anche l'ombra di un secolare albero tropicale lontano dal frastuono del mondo, dove avrebbero vissuto in solitudine assoluta, con la carità dei passanti. E l'India cenciosa e magica mi scorreva dinanzi agli occhi come un fiume policromo di vita stanca, inquieta e insoddisfatta, protesa alla ricerca di beni essenzialmente spirituali, che gli indiani danno scarsa importanza all'esistenza terrena, e si comportano civilmente con tutti per arricchire il loro *karma*, il complesso di azioni di ogni essere, per tornare a vivere in un'ulteriore esistenza su questa terra più perfetti, e quindi avvicinarsi sempre più all'essenza divina, al nulla assoluto in cui si dissolveranno allorché avranno raggiunto la perfezione.

Tale perfezione essi la cercano con le azioni, i gesti, i riti quotidiani; benché vivano indifferenti in mezzo al brago più lercio, gli indiani hanno l'ossessione della purezza, che talvolta si manifesta con gli atti esterni del bagno rituale, che è poi simbolo di purezza interiore. I grandi templi a torre, con le facciate proliferanti di sculture, quasi che gli artisti vogliano imitare la gonfia natura tropicale anche nelle manifestazioni del sentimento religioso, si specchiano sovente in piscine vaste come laghi, sulle cui scalinate le turbe devote si protendono alle abluzioni rituali con ispirata intensità nei gesti lenti. Il tempio indiano non induce alla meditazione, al raccoglimento in preghiera; il tempio è mercato, piazza, salotto, camera da pranzo, camera da letto, la gente vi si ritrova in moltitudine fragorosa, come in uno stadio, e cerca la comunione con la divinità proprio attraverso gli atteggiamenti più famigliari e consueti.

Sulla soglia dei templi, rinvolti nei loro cenci sudici, i santoni attendono l'elemosina di un po' di riso, o

di qualche moneta, in assoluta immobilità, gli sguardi stranamente incrociati a fissarsi la punta sudante del loro naso, uno sguardo strabico che gli facilita l'autoipnosi e gli consente la fuga dalla realtà e l'evasione nei placidi pascoli della contemplazione. Ma i santoni più santi e venerati, li ho veduti sotto l'ombra degli alberi, immobili nella posizione detta del loto, accosciati e col corpo eretto, le mani abbandonate a terra con le palme rivolte in su, gli occhi perduti in una visione consentita soltanto a loro, le labbra atteggiare ad un sorriso estatico nella selvaggia esplosione delle barbe polverose.

Assai diverso, invece, è l'atteggiamento dei yogi, di cui ho visitato una confraternita ad Alatur, nello Stato di Kerala. Sono monaci come quelli che conosciamo anche noi, ma più immersi nella vita mondana, e con rapporti di proselitismo, quasi sempre per corrispondenza, con i quattro angoli del mondo, dove gli assetati di verità ultraterrene cer-



cano nella dottrina yoga una risposta alle loro ansie. Il *guru*, o maestro yogi che ho conosciuto, era di statura bassina, e tutto pingue nel corpo, con una barbetta nera appuntita e folti capelli ondulati e lucenti. Era un *guru* benestante, si vedeva, e un po' di benessere spirava da tutto l'insieme di quel monastero-tempio, singolarmente pulito e decoroso. Lo pregai di fare qualche esercizio yoga, di quelli più complicati per giungere all'unione con lo spirito divino, ma egli non vi riuscì; la tonda pancetta, le gambe corte e grasse gli impedivano di immobilizzarsi anche nelle posizioni più elementari.

Ho poi incontrato altri yogi assai più destri e funambolici, ma erano anche dei ciurmadori che traevano buoni guadagni esibendosi in piazza come saltimbanchi. Ne ho veduto uno a Madras che si allacciava con



le gambe attorno al palo di un lampione, o si legava le membra una con l'altra in un mostruoso groviglio, oppure camminava su una gamba sola e l'altra piegata dietro la nuca. Certo mi divertiva, come mi divertivano i fachiri, che forse sono i personaggi più pittoreschi di tutta l'India, capaci di metterti sotto gli occhi i più assurdi ed incredibili miracoli, che sono poi trucchi eseguiti con prodigiosa rapidità, come quello di lanciare la corda in alto e questa fermarsi rigida e verticale nel cielo con cui non ha punti di contatto, ed un bambino arrampicarvisi con leggerezza di scoiattolo, raggiungere il punto terminale e scomparire nell'aria, dissolto come per incantesimo, salvo a ricomparire alcuni attimi dopo, accanto al fachiro.

La magia dell'India sta proprio in questi aspetti singolari, nello incantatore di serpenti che ti fa ballare dinanzi agli occhi la testa repellente



te e inoffensiva dei cobra, pronto a far uccidere il serpente dalla mangusta che tiene legata ad una cordicella, se gli offri un supplemento di rupie; negli elefanti che incontri lungo le strade, guidati dal cornak, o intenti a lavorare con ubbidiente pazienza nei campi, come poderosi facchini di mente ottusa; nel fachiro che ti fa crescere sotto gli occhi una pianta di mango di cui ha nascosto sottoterra un seme, fino a fartelo trovare albero dopo pochi minuti, attraverso una rapida crescita dal germe all'arbusto alla pianta con frutta. L'India è un gioco di specchi, non una realtà facilmente

afferrabile e descrivibile, è un paese dove nulla è reale e tutto è illusione, magia. Persino l'esistenza è illusione, o *maya* come dicono loro, e credono così poco nella vita, nelle sue manifestazioni più concrete, che finiscono per non credere nemmeno nella morte, anch'essa *maya*. Cos'è morire? In India è un mero accidente senza importanza, come tutto il resto. Ciò che davvero conta è l'anima, e questa non subisce deformazioni nella sua sostanza eterna. Il corpo è soltanto un involucro, e come ogni abito si logora; quando è troppo frusto bisogna lasciarlo, darlo alle fiamme perché non turbi gli altri con la sua presenza repellente.

Ne ho veduti di funerali indiani, e tutti erano allegre rassegne per le vie di città e villaggi, con bande che precedevano la salma, avvolta in lenzuoli di fiori se di ricca famiglia, o in pochi stracci sudici se povera, e con la banda strepitante di tamburi e *veene*, e facce allegre di parenti e amici che l'accompagnavano al rogo come ad una festa. La morte non fa paura agli indiani che hanno agito bene; se si reincarnano possono prendere le forme di un essere superiore (per questo le rivoluzioni sociali sono ancora sconosciute, chi muore paria può sperare di rinascere bramino, e chi è bramino, se malvagio, potrebbe rinascere nel corpo di un paria, o di un animale).

La morte funziona da giustizia sociale distributiva in un mondo dove tutto è vivo e divino, dal verme al microbo, al grande uomo di Stato, e l'imperativo: non uccidere, riguarda tutti gli esseri animati. Poi ci scappa il fanatico che uccide Gandhi, il padre della patria e il profeta della non-violenza, ma anche gli eccessi dei fanatici servono a rendere più nitido il quadro di questa società che sembra immobile in un suo arcaico medioevo, ed invece concilia le ricerche atomiche (hanno due complessi nucleari tra i più perfetti del mondo) la grande siderurgia, l'industria automobilistica, con la paziente osservanza del rispetto per ogni essere vivente, il lavoro manuale diffuso su larghissima scala, l'inclinazione a camminare a piedi, per chilometri e chilometri, di milioni e milioni di indiani che vanno a cercare la perfezione errando come anime inquiete in questa immensa tebaide della santità ch'è l'India, magica e cenciosa, come è stata più volte definita, ma affascinante nella sua miseria atroce, e indecifrabile nella sua complessità.

F. R.

TRIONFO LANCIA AL RALLYE DEI FIORI

La Lancia vince il Trofeo delle Nazioni
la Coppa delle Scuderie
e si classifica la migliore
fra le Case costruttrici partecipanti

9 Lancia fra i primi 15
della classifica generale



Leo Cella e Sergio Gamenara, su Fulvia 2C, primi assoluti.

La prima manifestazione sportiva disputata quest'anno in Italia - il V Rallye Internazionale dei Fiori - ha coinciso con una trionfale affermazione delle vetture Lancia, e con la benaugurante vittoria assoluta della nuova Fulvia 2C.

Questa difficile e impegnativa gara, valevole per il Campionato europeo dei rallies, per il Trofeo delle Nazioni, per il campionato italiano, francese e tedesco dei rallies, si è disputata su un severo percorso di circa 1750 chilometri, comprendente cinque prove di velocità su strade non asfaltate, e sovente coperte di neve, dell'appennino ligure-piemontese.

A dare un'idea della durezza della classica gara dell'Automobil Club di Sanremo, basterà questo dato: 149 equipaggi partiti (in rappresentanza di sette nazioni e su macchine di ogni categoria, tipo e cilindrata), soltanto 65 arrivati al traguardo di Sanremo, di cui 15 (su diciassette partiti) al volante di vetture Lancia. La lotta è stata molto dura - e nella prima giornata incerta tra i piloti della Lancia (in prevalenza appartenenti alla scuderia «H.F.» e al Jolly Club) e gli specialisti italiani delle altre marche, fra cui facevano spicco gli svedesi Tom Trana e Berndt Jansson, Poltronieri,

De Adamich, Karl Schumacher, Bettoja, Genta. Poi le Fulvia e le Flavia hanno preso il sopravvento concludendo la gara con una massiccia vittoria.

Risultato finale:

**Cella e Gamenara primi assoluti su Fulvia 2C;
Taramazzo e Ramolino secondi assoluti su Flavia;
Pianta-Scarambone quarti su Flavia;
Raffa-Del Monte quinti su Fulvia 2C.**

In complesso, nove Lancia ai primi quindici posti della classifica generale assoluta.

Non basta, Cella-Gamenara sono ovviamente anche primi assoluti della categoria turismo preparato e primi della classe 1150; Martoni-Monti, su Fulvia 2C, hanno vinto la classe 1150 e la categoria Gran Turismo; la squadra Lancia «H.F.» si è aggiudicata il Trofeo delle Nazioni e la Coppa delle Scuderie; la Casa Lancia ha conseguito la miglior classifica fra le case costruttrici.

Ci pare che siano sufficienti questi dati a porre in evidenza la superiorità dimostrata dalle Fulvia 2C, al loro esordio agonistico, e dalle sperimentate Flavia coupé Pianta-Scarambone e Flavia Sport Zagato nel Rallye dei Fiori, una delle più probanti gare europee.

Taramazzo-Ramolino su Flavia coupé, secondi assoluti.



Pianta-Scarambone su Flavia sport Zagato, quarti.



Uno sviluppo industriale troppo rapido e clamoroso ha sconvolto la vita



SULLE ANTICHE CUPOLE DI RAVENNA

CENTRO

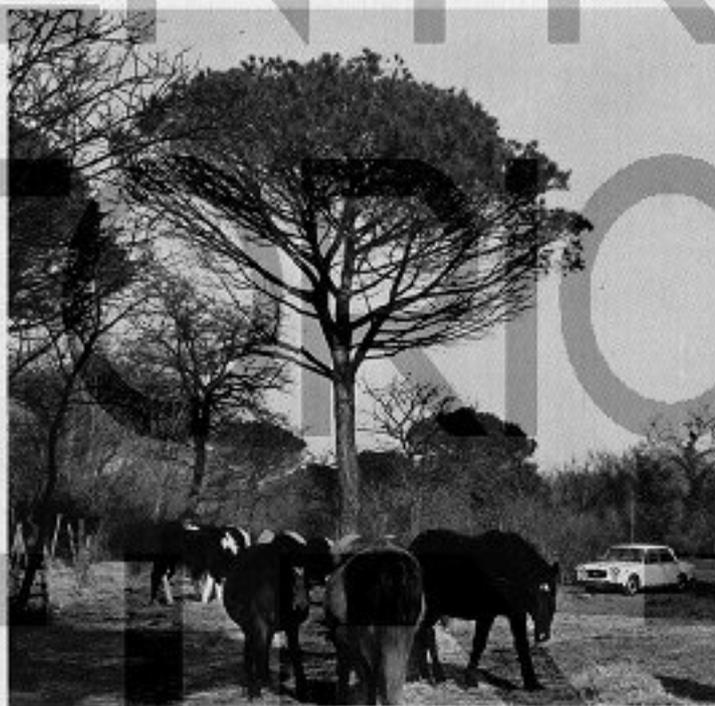
A Sant'Alberto, paese del melano — un nostro paesano — è stato il pioniere — Angelo Amadori con duri sacrifici — ha fatto noi felici. Così un cantastorie romagnolo celebrò dieci anni fa il signor Angelo Amadori, ravennate, che a furia di sfioracchiare con rudimentali trivelle il sottosuolo, aveva individuato una falda di metano.

Quando Amadori, incapotitosi nella sua idea, aveva eretto alla periferia della città il primo traliccio d'acciaio, la gente diceva: cerca l'acqua e se la trova si fa fortuna. Il problema dell'acqua a Ravenna affondava nella storia: perfino Marziale ne aveva parlato in due suoi epigrammi: «A Ravenna preferisco avere una cisterna d'acqua che una vigna...»; «Un oste ravennate mi ha imbrogliato: gli ho chiesto del vino allungato con l'acqua e lui mi ha dato del vino schietto».

Forse se Amadori avesse trovato l'acqua, i ravennati gli avrebbero fatto un monumento. Invece trovò il metano e per tale ragione, non solo non ebbe monumenti ma dovette lasciare il posto ad altri, alle grandi società che acquistarono il diritto di estrarre e sfruttare quella ricchezza.

Se con la scoperta del metano, Amadori non s'è meritato neppure una targa di bronzo, è comunque probabile che i posteri rimedieranno alla lacuna: non si tratta infatti di ricordare soltanto un pioniere del metano, quanto l'uomo che — con la sua scoperta — gettò senza saperlo le basi per una delle più fulminee e clamorose metamorfosi subite da una città: un'amabile pigra borgata esplosa in grande centro industriale.

C'era una volta (dieci anni fa appunto) una cittadina romagnola un po' chiusa e molto fiera e gelosa di questo suo isolamento: una città dove si sapeva di ognuno vita morte e miracoli, dove la faccia nuova suscitava curiosità



e diffidenza, dove ogni accento sotto la linea gotica era necessariamente quello di un polizai. Una città dal prezioso orizzonte di torri e cattedrali, non ancora contaminato dai tralicci metallici del nuovo «Texas»: una piccola comunità purosangue, innamorata e compiaciuta del suo «razzismo».

In questa vivace provincia abbandonata all'autocontemplazione, prosperavano le compagnie di vitelloni antelitteram, instancabili organizzatori di imprese: noleggiavano corriere per piombare nei dancing di provincia, prendevano possesso delle più compiute feste da ballo cittadine, suscitavano l'orrore delle madri (anzi dei padri, come

sono definite le guardinghe genitrici delle figliole da marito); tenevano viva la sinistra fama dei capanni da pesca, chiamati con scarso eufemismo scannatoi, fuggivano con la bella turista tedesca e con gli ultimi denari telegrafavano da Amburgo agli amici del caffè una sola parola: «cisto», che significa *a terra* ed è un SOS per immediati finanziamenti.

Anche i terribili ventenni degli anni cinquanta finivano, prima o poi, fra le braccia di ragazze per bene che li accettavano così com'erano, avvolti nelle loro gesta leggendarie (se non orgogliose, almeno piacevolmente rassegnate a questo scavezzacollismo di buona razza, le miti figliole erano ben disposte ad attendere pazientemente, col passare degli anni, il progressivo rinsavimento dei loro uomini).

La costruzione di un grande complesso industriale rappresentò il primo colpo inferto alle vecchie tradizioni della città: le prime ciminiere spuntarono fra quella pineta in cui Boccaccio aveva ambientato la sua fosca novella, e il luccichio delle cupole fu offuscato da quello più freddo e acceso dei serbatoi e dei tralicci d'acciaio.



A L'OMBRA DELLE TORRI D'ACCIAIO

CENTRO



Ma con l'utilizzazione del metano non cominciò a mutare soltanto il paesaggio di Ravenna. Fu la gente che cominciò a cambiare, sotto l'effetto della prima invasione della storia moderna della città: quella degli ingegneri. Due altre storiche immigrazioni avevano per la verità violato, nel passato recente di Ravenna, la romagnolità della sua popolazione, quella dei «bianchi lancieri» del Novara Cavalleria che nel 1921, oltre a fare il servizio militare, s'erano fidanzati e sposati alla carica; e quella dei diavoli rossi delle squadriglie acrobatiche che, nel 1938, avevano emulato in intraprendenza i loro compagni d'arme. Ma questa immissione di sangue foresto era stato rapidamente riassorbito.

Ben più massiccia doveva rivelarsi invece la calata degli ingegneri, cioè dei costruttori dei dirigenti e dei tecnici del grande complesso petrolchimico colati a Ravenna da tutt'Italia.

I giovanotti della città, ormai travolti dal boom industriale, assediati nella loro pigra bohème dalla nuova civiltà della macchina, si rifugiarono nell'ironia, cominciarono a sfornare barzellette sulla nuova era pullulante di inge-

gnieri: due leoni fuggiti dal circo trovano rifugio nella pineta, uno dice all'altro: ma come fai a essere così grasso che, se esci dalla pineta per procurarti cibo, ti sparano? Ogni giorno mangio un ingegnere, risponde l'altro, e nessuno se ne accorge.

La calata dei moderni eroi del regolo calcolatore rivoluziona anche le abitudini mondane della città: dire che il loro arrivo accende, fra le ravennate nubi, fra le incagliate — come si dice in gergo — una fiduciosa caccia all'ingegnere, è forse offensivo: ma è onesto registrare che si verifica una lieta animazione, che si organizzano molte feste da ballo («sì, viene quell'ingegnere di Torino, nostra figlia dice che è simpatico; e viene anche il suo amico di Milano, perché non ci mandate anche vostra figlia?»), si cominciano a festeggiare molti fidanzamenti. Gli ingegneri sono forse meno divertenti dei leoni romagnoli, spesso a una battuta aggrottano la fronte, dicono «prego?» e si fanno tradurre in italiano: ma, tutto sommato, sono più positivi, hanno voglia e fretta di mettere su casa.

La razza s'inviglicchisce, commentano i semiscapoli







CENTRO
STORICO



ravennati, cioè gli ultratrentenni che ponderano per un rispettabile numero di anni la decisione di portare la ragazza all'altare e sono propensi a festeggiare i fidanzamenti d'oro. Se hanno rinunciato alle favolose imprese di dieci anni fa (che più non si addicono alla trentina) questi fieri semiscapoli non hanno però rinunciato alle lunghe serate conviviali, ai vagabondaggi notturni sotto i portici in cui si rievocano le gesta, si creano le leggende di una generazione gagliarda, si commenta amaramente la metamorfosi della vecchia, cara città, ormai divenuta un quartiere di se stessa.

Una volta passai una serata con questi deliziosi personaggi, trascinandomi con loro da una trattoria a un bar, da una piazza al buffet della stazione, sostando intriz-

parella, la «galoza» in testa, l'edera all'occhiello, sempre più storditi da questa rivoluzione in casa e, nello stesso tempo, ansiosi di inserirsi con i loro figli; ma non è semplice, dopo aver zappato per secoli, imparare ad azionare manometri. E così anche a Ravenna, come in qualsiasi luogo sorga improvvisa una nuova possibilità di lavoro, si diffonde quel fenomeno amaro delle illusioni, delle speranze perdute: Ravenna diventa per la gente semplice, l'Eldorado, la capitale della ricchezza per tutti: i giovani abbandonano la campagna, vogliono il posto in fabbrica (e se il posto non salta fuori non vogliono saperne di ritornare alla terra).

Un mattino, sulla piazza centrale, arriva un carretto tirato da un mulo: un uomo lo tiene alla cavezza e si tra-



zito nei crocicchi, senza il coraggio di confessare che avevo sonno. Non m'era mai accaduto di scoprire in uomini poco più che trentenni un rimpianto così vero del tempo trascorso. C'erano nel gruppo alcuni fidanzati ad oltranza che non sapevano dire addio all'ormai sparuta brigata, nostalgici e affratellati come superstiti di un reggimento. Le notti di Ravenna, le interminabili notti «corali» di Ravenna erano ormai affidate a loro perché i ravennati dell'ultima ora, gli ingegneri lombardi andavano a letto presto per essere in fabbrica, la mattina alle otto.

Dopo quella degli ingegneri comincia un'altra immigrazione: quella degli operai specializzati che arrivano da Milano, dal Piemonte, portano l'elmetto come soldati e costituiscono uno strano contrasto con le classiche figure dei mercati di Ravenna, i vecchi braccianti, con la cap-

scina dietro la moglie e tanti figli. Sono meridionali, sono in viaggio da giorni, da quando, una sera, videro alla televisione un documentario sul boom di Ravenna: «Datemi un lavoro — dice l'uomo — tengo un biglietto di presentazione del parroco del paese mio».

E' l'avanguardia della terza invasione, dopo quella degli ingegneri e degli operai specializzati: l'invasione del Sud, quella del treno della speranza che — invece di proseguire soltanto per Milano, Torino, Chivasso — comincia anche a piegare verso i lucenti serbatoi, i baraccamenti-operai di Ravenna. Molti trovano lavoro, molti no, è il doloroso tributo che si paga ai boom, la cui leggenda supera sempre la realtà.

E dopo i tecnici dal Nord e i disperati dal Sud, ecco i negri, gli studenti africani che vengono a specializzarsi sui fertilizzanti, sulle nuove tecniche di utilizzazione del

metano. La popolazione di Ravenna si raddoppia, si triplica, nelle strade, nei negozi si parla milanese, siciliano, piemontese, veneto. Si parla anche romagnolo. Ma i veri stranieri sono i ravennati: si fa presto a trasformare una città, sconvolgendone l'aspetto, le abitudini, gli orizzonti. Ma la gente impiega dei lustri per mettersi al passo, per integrarsi nella realtà nuova. E il quieto, geloso costume della provincia è il più duro da scardinare: o meglio, viene spazzato via, ma lascia un vuoto che è difficile colmare con abitudini nuove. Il vuoto, l'ho già detto, vien riempito di ricordi e in nessuna città, forse, ci sono tanti giovani inclini a rievocare un passato che è recente, ma che sembra già lontano, come quello dei vecchi.

A uno di questi capanni è legato un mio ricordo di qualche anno fa. Era una giornata di luglio, avevo lasciato Ravenna e percorrevo la pianura spoglia e acquitrinosa verso l'Adriatico: nel cielo che s'era fatto più bianco e luminoso già si sentiva il presagio del mare.

Costeggiai un canale gonfio e stagnante sotto il sole a picco, lungo una stradetta bianca, quasi abbacinante; e, alla fine, trovai il «numero civico» 19: un capanno di legno, ricoperto dalla fatta ben martellata di barattoli di conserva, pitturato di un bel rosso pompeiano. Percorsi la corta passerella mentre due oche allungavano il collo soffiando, la porta era chiusa. Oltre i vetri delle finestrelle s'intravedeva una specie di camera da pranzo, con le pareti piene di quadretti a colori, la tavola con la

CENTRO STORICO ELENT



Tante cose sono scomparse o vanno scomparendo: la tradizione degli scherzi — lungamente studiati e architettati come delitti perfetti — una tradizione che si conciliava con l'aria viva e strapaesana della vecchia Ravenna; muoiono certe celebri vigne che si nutrivano di sabbia e di sole e che i miasmi industriali, pian piano, avvelenano; scompare la «gita di piacere» dello Stecchetti, lungo il canale che va a Marina, perché il canale cede il posto ad una strada; scompaiono i capanni da pesca: a che servirebbero? A prender pesci di gomma sintetica, di plastica, come quelli rossi dei negozi di giocattoli. E con i capanni — costruiti su palafitte lungo i canali, uniti a terra da brevi passerelle, la grande rete sospesa alle alberature, simili a vecchi pescherecci abbandonati — scompare uno degli aspetti più caratteristici del paesaggio ravennate.

tovaglia a scacchi di tela cerata, l'antica lucerna a carburo: da un altro finestrino si vedeva una piccola cucina tappezzata di mescoli e tegami ammaccati.

Non c'era anima viva. Finalmente sulla stradetta bianca scorsi un uomo: pedalava lento con una sporta appesa al manubrio, piena di fiaschi d'acqua, allungò il piede, facendolo strisciare, per fermarsi. Era il signor Italo, abitante al numero 19 di una strada senza targa vicino al mare.

Il signor Italo attendeva la mia visita, ma se anche non mi avesse aspettato, mi avrebbe ugualmente fatto una bella accoglienza: egli concepiva infatti l'ospitalità in senso latino. Ogni tanto arrivava un pittore o un turista in cerca di folklore, si fermava da Italo un giorno o una settimana, divideva con lui i pochi soldi necessari a comprare il pane e il vino, e mangiava brodetti d'anguilla,

fritti di quadrelle, passere e cefali, pescati poco prima del pranzo con la rete ad argano.

Il signor Italo avrebbe potuto far quattrini, sapeva cucinare bene, avrebbe potuto metter su un'osterietta su palafitte che sarebbe molto piaciuta alle signore. Ma lui non voleva far affari, voleva vivere tranquillo. Era la ragione per cui — anziché abitare con la sua famiglia a Ravenna — se ne stava qui al « numero 19 »: « ho fatto la prova delle oche, ma è una schiavitù: adesso le mangio. E' meglio abitare solo coi pesci ».

I veri amici di Italo erano gli eremiti degli altri capanni, gente come lui che stava bene sulle palafitte, fra quattro pareti di legno, come a bordo di una vecchia barca, alla vigilia di una partenza che non viene mai.

Nel capanno accanto, per esempio, ci stava un vecchio signore, un raffinato che portava sempre, come i lupi di mare, il berretto bianco a visiera con l'ancora d'oro e il foulard dentro la camicia. Abitava nel « baglioncino », un capanno che doveva il suo aureo nome alle serate che, cinquant'anni fa, vi trascorrevano dopo l'opera, ricchi signori di Ravenna: il baglioncino assolveva infatti, come tanti altri capanni, una funzione mondana; era una specie di retropalco vicino al mare, in cui, dopo le Bohèmes e le Traviate, si mangiavano in abito da sera le anguille annegandole nel *vin di bosco*: a una di queste serate nel baglioncino, partecipò anche Mascagni, che, macchiandosi i risvolti del frak con unto di un brodetto eccezionale, disse: il mio frak ora ha una decorazione.

Dopo questo periodo d'oro i capanni avevano ricoperto

La dolce « valle » verso il mare, la *piassa* è ora zona d'insediamento industriale, spunteranno nuove ciminiere, nuovi canali la solcheranno portando petroliere e mercantili fino alle banchine delle raffinerie e delle fabbriche. Un decennio è bastato a sconvolgere ciò che era rimasto intatto per secoli (e questo evento è da registrare senza acredine, è ovvio, perché appartiene alla logica delle cose; perché soltanto irresponsabili esteti potrebbero preferire la bellezza « vergine » e depressa alla pur allucinante civiltà di « deserto rosso »; ma non si può reprimere un trasporto di affettuosa comprensione verso la gente e la terra che hanno subito, nel volger di pochi anni, un trauma così violento).

Ravenna è ormai votata a un grande ruolo economico che l'anticongiuntura ha forse un po' allontanato nel tempo, ma che è ormai delineato, certo. E se per questo futuro ha dovuto pagare il prezzo della rinuncia alle sue amabili tradizioni provinciali, le resterà pur sempre un privilegio poco comune ai grandi centri industriali: il patrimonio dei suoi monumenti, delle sue cattedrali, dei suoi mosaici.

E non vi parlerò ora di Sant'Apollinare Nuovo o in Classe, del Mausoleo di Teodorico o della Tomba di Galla Placidia, di San Vitale o di Sant'Andrea. Non vi parlerò della Ravenna che i ragazzi conoscono al liceo e che i turisti inquadrano, capovolta, nei vetrini colorati delle rolley. Vi parlerò di un aspetto meno noto di questo suo mondo antico e prezioso, accennerò a un'af-



un ruolo più familiare e, in luogo di nobili in carrozza, vi arrivavano in seicento i ragazzi con le ragazze, il gramofono e la bottiglia di doppio kummel; oppure ci abitavano gli eremiti. Un capanno poteva costare dalle trecentomila lire al milione, secondo il suo stato. E quello di Italo, con i suoi tre vani « più servizi », con le sue batterie di antichissime lucerne a carburo, col bell'argano e le reti pitturate di fresco, era uno dei più costosi.

Ricordo che mangiai un brodetto fondamentale, che bevvi vino buono e che, dopo il caffè, mi allungai su una sdraio, sulla veranda: c'era un buon odore di barca da pesca, un misto di vernice, catrame, pesce e salmastro, soffiava un po' di tramontana, si stava magnificamente. Italo non aveva tempo, per la siesta, era occupato in tante piccole cose da Robinson Crusoe. Poi, girando l'argano, cominciò a sollevare la rete che emergeva piano gocciolando, con un fermento di guizzi argentei (alcuni granchi correvano sulla rete come ragni). Italo alzò ancora la sua rete. Sembrava che inalberasse una grande vela trasparente, che salpasse per un'altra tappa di quel suo umile e suggestivo viaggio fuori dal mondo.

fettuosa, devota attività artigianale che sopravvive stranamente nell'era delle fibre sintetiche: la « bottega del mosaico ».

Nel grande stanzone della « Bottega » diretta da Giuseppe Salicetti, le pareti sono ingombre di scaffali, sormontati da centinaia di sacchetti di carta: la materia prima per un anno di lavoro, quasi due milioni di tessere, dai colori più impalpabili, dalle gradazioni più tenui che — una per una — saranno afferrate con due dita, sagomate a colpi di martellino e quindi sistemate sull'intonaco di calce e sabbia, in riproduzioni che sconcertano per la loro fedeltà. Voi potreste contare il numero delle pietruzze che formano la figura dell'Apostolato nel Mausoleo di Galla Placidia o la rossa distesa di tetti di Betlemme in Sant'Apollinare in Classe e accorgervi che è il medesimo nelle copie, e che la tessera che forma la punta di un mignolo, o la pupilla di un Cristo o il lembo di una foglia, è stata sagomata nello stesso identico modo. Grazie all'arte di questi autentici orafi e alla loro preparazione culturale formatasi alla Scuola del Mosaico, presso l'Accademia Belle Arti, i capolavori musivi di Ravenna sono



ormai conosciuti in molte parti del mondo; non attraverso le fotografie, ma nella più strabiliante delle esposizioni viaggianti; un vero e proprio carro di tespi del mosaico ha infatti recato in quasi tutte le capitali del mondo le copie delle celebri decorazioni, quasi che un bisturi prodigioso avesse scorticato le absidi, le navate delle basiliche, le cupole dei mausolei.

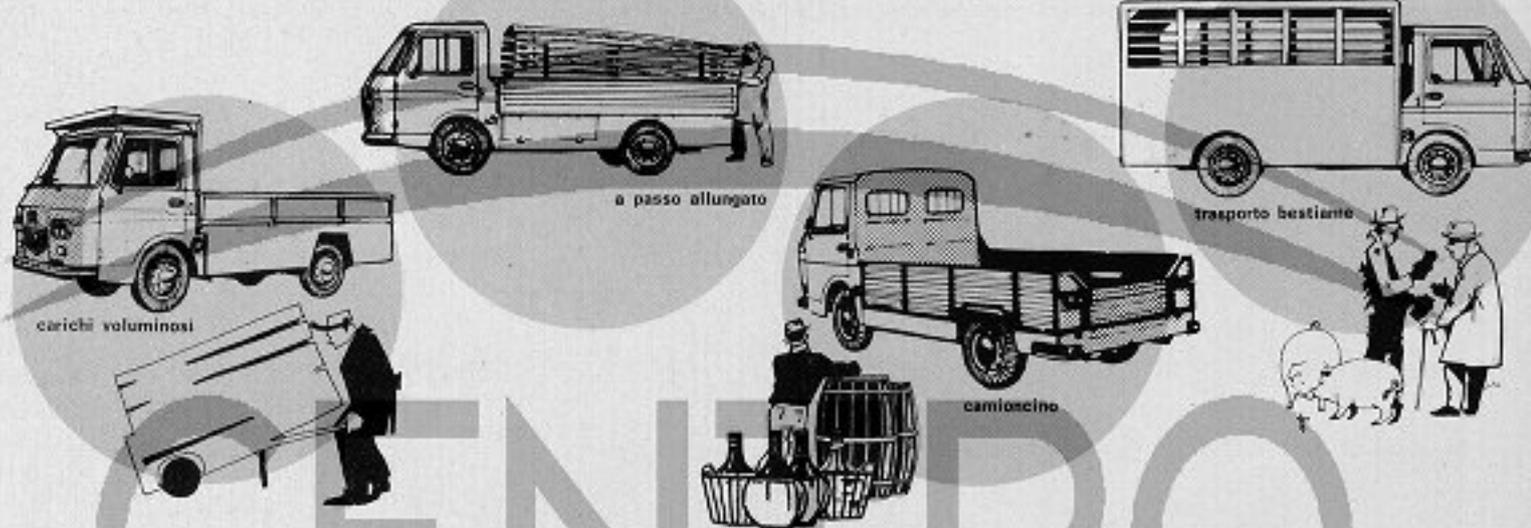
Per ciascun capolavoro gli artigiani della Bottega hanno compiuto un lavoro di miniaturisti: issati sui castelli di legno hanno riprodotto su grandi fogli di carta l'esatta trama dei reticoli; secondo un procedimento moderno, sarebbe bastato incollare su questa specie di fitti alveari le tessere e ribaltarle quindi sui nuovi intonachi. Ma la levigatezza della superficie musiva sarebbe andata a danno di quelle scabrosità e di quelle conseguenti vibrazioni di luce che si ottengono sistemando invece le tessere una ad una sul fondo di calce. Così grande è stata la perizia e così commovente il rispetto con cui gli uomini della Bottega hanno compiuto gli stessi gesti dei mosaicisti di tanti secoli fa che, alle inaugurazioni della mostra —

durante il suo viaggio attorno al mondo — gli addetti culturali non hanno nascosto la loro ammirazione: « Poiché noi non siamo andati a Ravenna (e andarci non è privilegio di tutti) Ravenna è venuta da noi ».

E la Ravenna che il mondo conosce è ancora questa. Forse, col passar degli anni anche i ravennati si trasformeranno, si metteranno in testa l'elmetto come gli uomini venuti dal Nord, si convinceranno ad andare a letto presto, sacrificheranno la loro interiore anarchia ai diagrammi e alla pianificazione. Forse questa « romagna » che resiste per secoli a ogni oleografia è destinata a sopravvivere negli spettacoli folkloristici con cui si è soliti perpetuare i caratteri scomparsi di una gente e di una terra.

Ma il passato d'arte di Ravenna scivola tranquillamente ogni boom, e ha, anzi, una tale forza silenziosa da ingentilire qualsiasi metamorfosi: se il metano ha schiuso le porte alla fantascienza e ha disseminato il paesaggio di fredde pareti di cristallo e d'alluminio, grazie a Dio sono ancora i vecchi muri che parlano all'umanità

L. G.



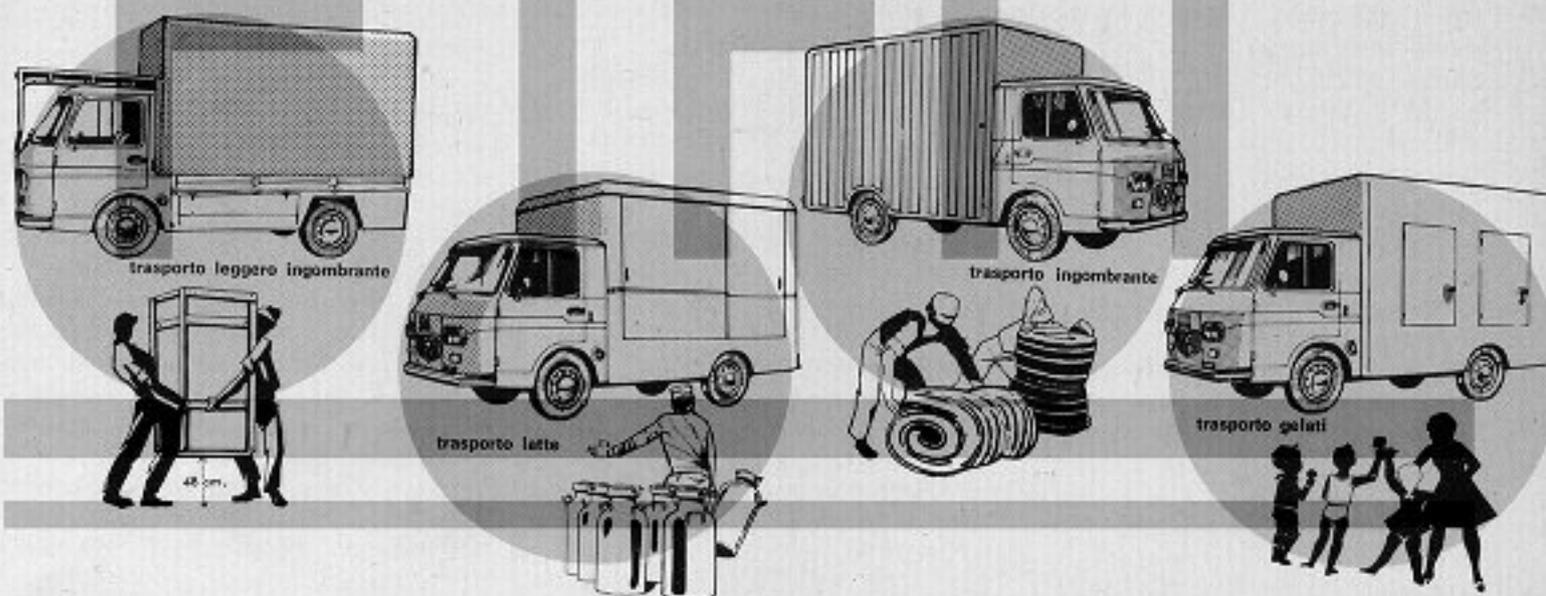
Le moderne tecniche costruttive in campo automobilistico hanno compiuto negli ultimi anni sensibili progressi anche nel settore degli autoveicoli definiti « industriali », ma che in molti casi sarebbe più esatto chiamare (come fanno in Francia) « di utilità », specialmente quando si tratta di mezzi leggeri derivati con gruppi meccanici di autovetture di serie, e fornibili in applicazioni speciali.

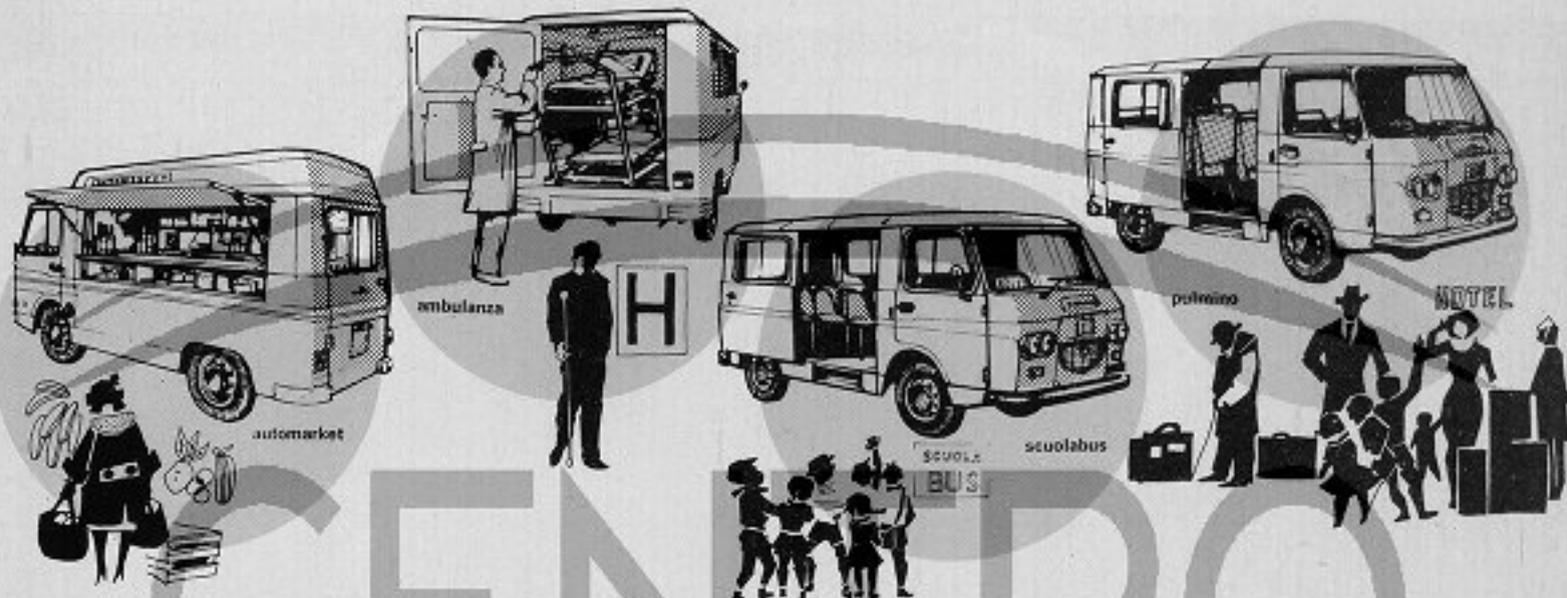
SUPERJOLLY veicolo per tutti gli usi

Di particolare interesse in questa categoria è l'autoveicolo « Superjolly », prodotto dalla Lancia in numerose versioni sullo stesso autotelaio di base, le cui caratteristiche essenziali sono il motore a quattro cilindri orizzontali contrapposti, di 1488 cmc e la trasmissione sulle ruote anteriori (è lo stesso gruppo motore-cambio-propulsore della berlina Flavia 1500): soluzioni ideali per realizzare non soltanto la più moderna e razionale struttura tecnica (perfetta stabilità del veicolo; costante aderenza al suolo in ogni condizione di fondo stradale, neve e ghiaccio compresi), ma anche il più favorevole rapporto tra dimensioni di ingombro e spazio utile interno, grazie al concentramento dei gruppi meccanici nella parte anteriore, all'assenza di tunnel per l'albero

di trasmissione sul pavimento e al conseguente sensibile abbassamento del piano di questo rispetto al suolo. Oltre alle note versioni Camioncino, Furgone e Furgone a tetto rialzato, il « Superjolly » viene adesso fornito anche nei tipi fondamentali — Pulmino, Scuolabus, Promiscuo, Autoambulanza, Automarket e Jollyrolly — e in altre versioni per i più svariati impieghi particolari. Comune a tutte le versioni è la cabina, di linea assai moderna, caratterizzata dalla maschera a scudetto Lancia e dai doppi proiettori; l'interno, molto luminoso e di ottima visibilità, ha tre posti affiancati ed offre un grande comfort di guida. Per tutte le versioni, la potenza di 58 CV a 5000 giri/minuto consente un'elevata velocità massima (oltre 114 km/ora), mentre le doti di maneggevolezza e di tenuta di strada permettono medie commerciali molto alte e quindi grande economia di esercizio sia nell'impiego cittadino che su percorsi extraurbani. A richiesta, potranno essere fornite alcune varianti che aumentano la velocità del veicolo, sia pure con riduzione della portata. Tale fattore è di indubbio interesse per eventuali necessità di servizio rapido, quale ad esempio la distribuzione di giornali.

L'autotelaio « Superjolly » è completato dalla sospensione anteriore a ruote indipendenti e da potenti freni a disco sulle quattro ruote con due circuiti indipendenti e servofreno su ogni circuito, con valvola limitatrice della frenata in funzione del carico, così da garantire la massima sicurezza di marcia in ogni condizione.





Camioncino. Maneggevole, robusto e pratico, è il mezzo ideale per trasporti rapidi urbani e sui lunghi percorsi, con carico fino a 1600 kg. Il pianale di carico è a soli 482 millimetri da terra; l'altezza delle sponde metalliche ribaltabili, di 526 mm; la lunghezza massima del veicolo risulta di metri 4,840.

Furgone (normale e a tetto rialzato). Anche su questa versione il pianale di carico è a 482 millimetri da terra; un'ampia porta sulla fiancata destra, larga 120 cm e alta 135, e una seconda a tergo, di cm 105 x 135, facilitano le operazioni di carico e scarico di colli anche ingombranti, che trovano facilmente posto nel capace interno: 7,3 metri cubi nel tipo normale e 8,3 metri cubi nella versione a tetto rialzato.

Pulmino. Realizzato con la stessa scocca del furgone, ampiamente finestrato ed elegantemente rifinito, ospita cinque file di sedili, compreso quello di guida, che consentono il confortevole trasporto di 15 persone. È ideale per i servizi alberghieri e delle collettività in genere.

Scuolabus. Esternamente uguale al pulmino, comporta all'interno sei file di sedili che possono agevolmente accogliere 18 scolari.

Promiscuo. Ancora sulla stessa scocca dei precedenti veicoli, è un mezzo particolarmente indicato per il trasporto di persone più cose; oltre al sedile di guida, è attrezzato di due ampi sedili per 9 persone; nel comparto posteriore è ricavato un ampio spazio di carico: 1400 kg di portata con il solo guidatore a bordo o 700 kg di merci più 9 persone.

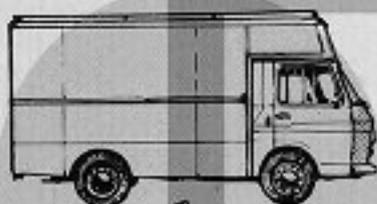
Autoambulanza. È un veicolo di grande interesse anche per le attrezzature sanitarie di cui è dotato; può essere impiegato con una sola o con due barelle fornite di speciali elementi elastici per l'ammortizzamento degli urti trasmessi dalle ruote su strada sconnessa. La notevole cubatura interna ha inoltre consentito la sistemazione di una poltroncina per il trasporto dei traumatizzati e di due sedili per gli accompagnatori. Una speciale attrezzatura a pantografo permette il caricamento della barella superiore senza alcuna fatica.

Automarket. È un negozio ambulante di grande praticità, ricavato da una carrozzeria appositamente studiata. Il grande spazio utile e la razionale sistemazione degli scomparti, che coprono interamente le due parti laterali, permettono il trasporto di

grandi quantità di merci; il bancone, ricavato su una fiancata del veicolo, concede ampio spazio alle operazioni di vendita, mentre la facilità di accesso attraverso la porta posteriore, e grazie ai pratici cestelli appesi alle pareti, permette anche di adattare l'Automarket « Superjolly » a self-service.

Jollyolly. È una spaziosa roulotte con allestimento studiato da architetti specializzati in allestimenti marini e che offre pertanto una razionale utilizzazione dello spazio in un ambiente di raffinata e calda eleganza. Per gli appassionati del camping, un veicolo ideale per trasferirsi come su di una vettura da turismo, senza l'ingombro del rimorchio.

Sarà forse superfluo aggiungere che i « Superjolly » — parti meccaniche e carrozzeria — sono costruiti con quella accuratezza di esecuzione, scelta dei materiali e degli accessori, rigorosità di collaudi, che costituiscono un vanto della produzione Lancia sia di vetture che di veicoli industriali, e che costituiscono assoluta garanzia di rendimento, durata, bassi costi di esercizio.



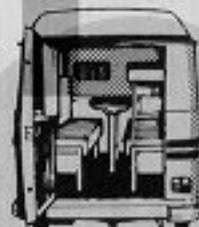
carichi voluminosi



libreria



promiscuo



Jollyolly





CENTRO

STORICO

**SULLA
PISTA
DEI
RE**

di CARLO CAVICCHIOLI

La Kungsleden, la pista dei re,
è la più lunga del mondo: ottocento chilometri.
Sciare sulla Kungsleden
significa anche giocare un poco agli esploratori:
bisogna portarsi dietro
le provviste per almeno sette giorni,
usare la bussola e consultare le carte.

*Un buco nel ghiaccio
e poi la paziente attesa
nel miraggio di uno di quei grossi pesci,
simili a trote,
che i lapponi pescano
tanto facilmente.*



« Io sono venuto quassù per la prima volta nel 1958. Avevo pochi giorni di vacanza, ma l'emozione è stata forte e il tempo m'è bastato per capire che valeva la pena di tornare e di fermarsi più a lungo. Anzi bisognava farlo a qualunque costo. Ho lavorato sodo per due anni e ho risparmiato tanto da potermi concedere più di due mesi filati di vacanza, dalla fine di febbraio al principio di maggio, nel 1961. E allora ho percorso in sci quasi tutta la Kungsleden, la pista del Re, che è lunga circa ottocento chilometri, la più lunga del mondo. Si cammina pattinando fra montagne dai profili smussati, cioè antichissime, per vallate interminabili, e laghi ghiacciati, e ghiacciai, e foreste. Io non so esprimere bene tutte le sensazioni che ho provato, né raccontare come meriterebbe tutto quello che ho veduto, perché sono solo un barbiere. In verità ho anche provato a scrivere un libro che il club alpino svedese ha giudicato buono e dovrebbe pubblicare fra breve. Ma nel libro non c'è tutto, è poco più di una guida turistica. Dal '61 ho lasciato il mio paese, la Svizzera, per essere più vicino alla Kungsleden, e ho trovato lavoro a Göteborg, dove mi sono anche sposato. Propriamente mi considero un Lappono di adozione ».

Chi mi espone questa singolare autobiografia è un giovanotto alto, magro e biondo, dall'aspetto di un asceta, con barba e capelli assai trascurati, come colui che ha camminato a lungo lontano dal consorzio umano. Ha 27 anni, si chiama Peter Keller e fa da guida in un giro d'allenamento per la Lapponia svedese ad un suo compatriota campione di fondismo, certo Willi Felder. In seguito apprendereò che molti fondisti di fama, e tra gli altri l'italiano De Dorigo, vengono quassù intorno al Kebnekaise a mettersi in forma.

E una sera di aprile, sono le dieci passate e fuori è ancora chiaro, anzi poco fa sulle pendici estreme del monte Tjåktjatjakko c'era ancora un raggio di sole rosa. La possibilità di sciare a tarda sera è in effetti una delle emozioni più strane che offre la Lapponia: soltanto alle otto io e il mio compagno di viaggio ci lanciavamo maldestramente giù dalla discesa del colle di Tjåktjatjakko verso questo rifugio, segnato sulla carta con il nome di Sälka; e gli altri sono arrivati parecchio dopo di noi.

Nella capanna siamo in cinque, e siamo gli unici esseri umani in un raggio di oltre venti chilometri, se pure

nel prossimo rifugio del percorso o nel villaggio lappono di Kartjevuolle questa sera c'è qualcuno. Il quinto personaggio è arrivato solitario su una specie di « scooter delle nevi » giallo, a pattini e cingolato, un veicolo prodigioso che da qualche inverno è divenuto popolare fra le montagne della Lapponia. Questo rimorchiava una slitta carica di provviste e sulla slitta era accucciato anche un cane, una specie di pastore tedesco, ma assai più piccolo. Lo sconosciuto ha deposto il fucile che aveva a tracolla, s'è cambiato l'abito da sciatore con una comoda tuta da riposo. Ha mormorato un saluto in svedese, sorridendo incerto perché ha capito che eravamo stranieri; ha dato un po' di cibo al cane e poi mentre noi aprivamo le nostre scatolette s'è fatto cuocere sul fornello una maestosa profumatissima bistecca di renna e vi ha messo a scaldare accanto una pentola di minestrone; infine è venuto a sedersi a tavola. Ma prima di cominciare la cena ha sistemato al centro della mensa un mazzo variopinto fatto con gemme di nocciolo e piume colorate.

« C'est un vrai Lapon, lui — dice Peter Keller, è un vero Lappono. E aggiunge: « Voi vi aspettavate di vedere i Lapponi in costume blu e rosso, coi cappelli a tre punte e via discorrendo, come appaiono nelle cartoline in vendita a Stoccolma, Oslo ed Helsinki e nei dépliant delle agenzie di viaggio. E invece no. In Lapponia indossano il costume qualche volta per andare ai mercati, o più spesso ancora, per accogliere i turisti delle comitive organizzate (esistono anche dei falsi villaggi) o nelle feste, specie a Karesuvanto. Ma i Lapponi in realtà sono oggi fra le minoranze più ricche ed anche evolute del paese ».

« Questo giovanotto per esempio è Marten Blind, 22 anni, il più famoso cacciatore della zona del Kebnekaise. La sua famiglia possiede cinquemila renne, anzi forse qualche migliaio di più perché il numero preciso non deve esser rivelato. Suo zio è uno scrittore abbastanza noto. Hanno anche un aereo. Lo scooter che gli serve per andare a caccia tre o quattro mesi l'anno, costa 6.500 corone, cioè quasi un milione di lire ».

Il cacciatore chiamato in causa interviene sorridendo nella conversazione. Parla svedese, ma Peter Keller fa da interprete e ci traduce in francese il suo discorso. Capisco che si conoscono da tempo e si incontrano quassù tutti gli anni in aprile. Il berretto di pelo dei

*Da queste parti s'impara ad apprezzare
l'enorme valore
di un rifugio qualsiasi:
un tetto, quattro pareti, una stufa.*

*Lo scooter delle nevi,
un prodigioso veicolo cingolato
molto popolare in Lapponia.
Costa quasi un milione di lire
e viene usato anche per rimorchiare le slitte
al posto dei cani.*

due sciatori svizzeri è un dono di Marten Blind. Lo hanno ricavato dalla pelle di una martora che egli aveva ucciso.

Blind ci dice che la vallata che abbiamo percorso in un pomeriggio di marcia è tutta sua, e appartengono alla sua famiglia anche il villaggio di Kartjevuolle e alcune delle vallate adiacenti. Il governo svedese si preoccupa che i Lapponi non si sentano una minoranza trascurata e agevola e protegge in tutti i modi le loro occupazioni ed i loro commerci. La pesca, per esempio, nella maggior parte dei laghi che si stendono a nord del circolo polare — e sono migliaia — è riservata in concessione ai lapponi. Ci sono speciali linee aeree, gestite da loro, per il trasporto rapido a Stoccolma e a Göteborg del pesce e della carne di renna, della quale si fa gran consumo in tutta la Scandinavia. D'estate sono state istituite speciali scuole ambulanti che seguono i piccoli lapponi nelle migrazioni da un accampamento all'altro con le mandrie di renne. Inutile aggiungere che i lapponi godono allo stesso modo di tutte le altre previdenze istituite dallo stato: assistenza mutualistica (con un organizzatissimo servizio aereo di pronto soccorso) e pensione nazionale e così via.

Ma con tutto ciò i Lapponi della Svezia non si sentono propriamente svedesi, né quelli della Norvegia norvegese, né quelli della Finlandia finlandese. Sono Lapponi, tutti, eredi vagabondi di particolari costumi e tradizioni e di una lingua comune: cosicché i confini politici dei tre paesi non li separano, anzi per loro non esistono neppure. Il principale mercato lappone è a Karesuvanto, sulle due rive del fiume Muoniojoki, che segna il confine fra la Svezia e la Finlandia. Qui ad epoche fisse, convergono tutti: vengono da Kiruna o calano da Hammerfest o salgono da Rovaniemi, e Karesuvanto è in quei giorni la loro capitale, il cuore della Lapponia.

Nella capanna di Sälka — fatta come un piccolo confortevole chalet, uno dei tanti costruiti dallo Svenska Turistforeningen lungo la « pista dei Re » e in tutte le morbide vallate della Lapponia — chiacchierammo fino a notte alta e ad un certo punto io che sedevo presso la finestra dalle doppie vetrate scorsi nel riverbero che la candela gettava all'esterno un turbinio di fiocchi bianchi. Il tempo si era guastato. Uscimmo per un minuto sulla soglia e la bufera ci investì con un gran soffio mozzandoci il respiro. Faceva assai meno freddo delle altre sere, quando il termometro era sceso in media a quindici sottozero.

Il cacciatore, quando rientrammo volle esaminare il nostro equipaggiamento e le provviste che avevamo nei sacchi. « Da dove venite? » chiese. Gli spiegammo che avevamo iniziato la marcia ad Abisko. Qui eravamo arrivati in treno da Narvik, donde avevamo spedito la nostra auto a Kiruna. Nel secondo giorno di marcia avevamo deviato ad ovest, per errore, smarrendoci mentre attraversavamo la foresta morta di Abiskojaure. Quando ce ne eravamo accorti eravamo quasi all'accampamento lappone estivo di Unna Alakats — a que-

st'epoca deserto — ed eravamo tornati indietro, al punto di partenza della mattina, consumando a vuoto un giorno di provviste. Ora eravamo giunti a Sälka marciando attraverso il lago Pajeb Alesjaure e il colle di Tjåktjåttakko. Di qui avremmo proseguito il giorno seguente per Singi — il prossimo rifugio — e poi per Kebnekaise.

« Ma da queste parti — disse il cacciatore — una bufera di neve può durare due o tre giorni o anche una settimana, e può far sparire le piste e ricoprire le capanne. Non avete abbastanza provviste ». « C'est dangereux » sottolineò Peter Keller nella sua traduzione. Marten Blind disse alcuni involti dalla sua slitta e i due svizzeri lo imitarono. Per il prezzo irrisorio di 10 corone ci vendettero carne e latte in polvere e marmellata di mirtilli e burro ed altro scatolame, cibi di riserva che potevano bastare per altri dieci giorni oltre a quanto già avevamo nei sacchi. Ma nelle lande della Lapponia è opportuno avere sempre a spalle almeno venticinque chili: anche se la marcia volge al termine. Non ci regalarono la roba, che tuttavia valeva assai di più, non so se per un senso di riguardo o se — come mi è sembrato di capire — perché un regalo del genere non è considerato di buon auspicio per chi lo riceve. Il cacciatore lappone volle insegnarci anche come avremmo potuto sopravvivere nel caso che la bufera ci avesse fatto perdere la strada. « Si scava una buca sottovento e si costruisce un rifugio, il più solido e comodo possibile, nella neve dura, rafforzando il tetto con gli sci disposti in un certo modo » e qui trasse di tasca una matita e un taccuino e ci fece il disegno, in tre schizzi, cioè sviluppando le fasi della costruzione. « Un Lappone può resistere in queste condizioni anche due settimane, uno svedese di Stoccolma pochi giorni, un italiano come voi molto, molto meno ».

Il mattino seguente nevicava ancora, ma non forte e non c'era tormenta. Per restituire in qualche modo la cortesia che ci era stata usata preparammo noi la legna da lasciare di scorta nel rifugio, spaccandola e segandola con gli attrezzi della legnaia, e poi riempimmo di neve i secchi per la provvista di acqua, come vogliono le regole dei rifugi lapponi, secondo le quali chiunque entri incalzato dalla bufera deve trovare tutto pronto per scaldarsi e cuocere il suo cibo. I nostri amici, sollevati da questo compito, poterono avviarsi prima, soprattutto il cacciatore che aveva fretta di iniziare, a dispetto del tempo, la sua battuta in cerca di uno « jarv » una specie di martora dalla pelle pregiata, che uccide le renne e ne succhia il sangue balzando loro addosso dagli alberi. Lo scooter a cingoli si inerpì veloce trainando la slitta su di un ripido colle e dalla cima Marten Blind prima di sparire agitò a lungo il braccio in un cenno di saluto. Non ci fu bufera, ma nevicò tranquillamente per tre giorni. I lapponi non si curano del tempo e vanno in giro a caccia e a pesca sotto la neve, equipaggiati davvero per dormire dovunque capiti. Durante l'ultimo



conflitto sulle montagne a nord di Narvik soldati francesi e norvegesi vissero per anni in questo modo, grazie all'aiuto dei raminghi indigeni, sfuggendo alla caccia dei tedeschi.

Un giovane dentista che da Oslo si è trasferito a Kjøpsvik, oltre il circolo polare, Sander Tuft, m'ha spiegato che in nessun luogo al mondo l'ospitalità è così genuina e sincera come in Lapponia. Egli considerava Oslo come una città fatua e corrotta. « Non potrei mai tornare a viverci ora che conosco l'estremo nord. Laggiù la gente parla troppo senza ragione, eppure è fredda ed egoista. Qui gli uomini hanno il cuore sulle labbra, e se dicono qualcosa lo pensano davvero e ogni viandante che si incontra è un amico ». Preferiva i lapponi norvegesi e finnici a quelli svedesi, perché pensa che quest'ultimi, che costituiscono la comunità più numerosa, siano ormai sul punto di essere assorbiti molto in fretta dalla evolutissima società di cui già fanno parte. « Ma nell'estremo settentrione qualcosa si salverà pur sempre: il progresso non può invadere del tutto questi spazi sterminati e non riuscirà mai a strappare i Lapponi al contatto con la natura ».

In verità in Finlandia di Lapponi non ne sono rimasti che circa 2500, e nella tundra delle renne son già

arrivati i tecnici a cercare miniere e a studiare se sia possibile una coltivazione estensiva del terreno con sementi resistenti al clima. Ci son progetti anche per imbrigliare i fiumi e costruire possenti centrali elettriche oltre a quelle già esistenti che producono quasi la metà dell'energia occorrente al paese. Gli sbarramenti studiati lungo il corso dello Kemijoki potranno erogare 5200 milioni di Kilowatt all'anno, vale a dire il 30 per cento dell'attuale produzione finlandese. Per la realizzazione del progetto decine di villaggi spariranno sotto le acque. Cosicché il giovane dentista non aveva torto di temere l'avanzata del progresso.

A Kebnekaise, dove io e il mio compagno arrivammo dopo altri due giorni di marcia, c'è una specie di albergo-rifugio custodito. Il titolare è un tedesco convertito anche lui alla Lapponia, credo dopo un lungo soggiorno in periodo bellico. Nell'albergo ci son due o tre saloni coi tavoli muniti di abat-jour di color rosa che funzionano a petrolio. Ad ogni parete arde un camino presso il quale gli escursionisti si scaldano i piedi. Qui incontrammo qualche decina di sciatori e alcune ragazze lapponi in costume. Vendevano oggetti di fabbricazione locale, o così dicevano, come coltelli dal manico d'osso, cinture variopinte e scarpe di pelle di renna zeppate di un fieno sottile che le mantiene singolarmente calde. I loro prezzi erano però piuttosto alti, e il cacciatore ci aveva messi in guardia. Spirava insomma una certa aria di turismo commerciale e ci venne il sospetto che quei costumi fossero stati indossati solo in omaggio agli ospiti assetati di folklore. Ritrovammo invece la Lapponia genuina, desolata e affascinante nell'ultima parte della lunga gita, scendendo verso il villaggio di Nikkaluokta per la valle di Ladtjokk. Qui, sotto la neve incessante, andando per boschi di betulle e di pini, ci imbattemmo nelle renne in libertà. Ci fu spiegato da un vecchio lappono (parlava inglese) che solo alla fine della primavera i padroni radunano le loro bestie in grandi armenti incalzandole con i cani verso appositi recinti o « rentangel ». Hanno l'occhio pronto e riconoscono le proprie dal marchio che hanno impresso sull'orecchio dei nuovi nati. La marchiatura vien fatta a maggio e a giugno. I pastori catturano i cerbiatti manovrando il laccio come i cow boys.

Il vecchio sedeva in mezzo a un lago ghiacciato e con la lenza tirava fuori da una buca dei pesci da un chilo che mi parvero trote. Accettò un sigaro e ci regalò un pesce. La sera cercammo di cuocerlo alla maniera locale, sulle braci, dopo avergli fatto alcuni tagli nei fianchi. Ma riuscì male, bruciato di fuori e crudo all'interno.

Prima di arrivare a Nikkaluokta ci accadde però una piccola disavventura. Al calar della sera cioè verso le nove, eravamo a metà del lago Ladtjojaure, ghiacciato e coperto di neve. Eravamo molto in ritardo, e d'un tratto cominciammo ad arrancare con estrema fatica, perché gli sci non scorrevano più e sembravano incollarsi al terreno. Sotto il legno si formava uno zoccolo pesante di neve gelata. Non avevamo messo la sciolina adatta. Di questo passo la notte ci avrebbe sorpresi poco più avanti, al margine del lago o in piena bosaglia. E vero che la notte è breve, ma noi eravamo sfiniti e inzuppati d'acqua.

Ed ecco che alle nostre spalle udimmo il rumore ormai familiare di uno scooter cingolato. Un istante dopo ci ricomparve al fianco Marten Blind, il nostro amico cacciatore. Non aveva ucciso lo jarv e dopo due giorni di battute aveva desistito. Ora tornava a casa sua, a Ratekiokk, vicino a Kiruna. Non avevamo più

*La « Kåta »,
una capanna fatta di tronchi
e di scorze di betulla
ricoperti di terriccio e di muschio.
All'interno due cuccette,
le coperte,
e l'immane grossa stufa.*



l'interprete e ci spiegavamo a gesti. Io alzai un piede e gli mostrai lo zoccolo di ghiaccio che mi teneva inchiodato alla pista. Il cacciatore ci tolse gli sci dai piedi, staccò il ghiaccio, e asciugò i legni passandoli su una lastra del motore caldo. Poi spalmò il legno con una prodigiosa pasta color argento che lo rese anche troppo scorrevole.

Stavamo già per avviarci pieni di gratitudine, ma egli ci fece cenno di attendere. Fissò allo scooter un lungo cavo di acciaio e vi legò ad una certa distanza i nostri bastoncini di bambù disponendoli come le ancore di uno skilift. Poi ci trascinò a rimorchio in una folle entusiasmante cavalcata, attraverso il lago e quindi a grandi balzi giù per la vallata, fino alla soglia d'una casa lapponica di Nikkaluokta. Il proprietario ci offrì per la notte una « kåta », cioè una capanna fatta di travi e scorze di betulla ricoperte di terriccio e muschio. Dentro c'eran due cuccette, le coperte, una grossa stufa. Il mattino dopo pagammo per questo due corone (240 lire) e attraversato il lago Paittasjärvi giungemmo a Pirittivuopio, donde partiva il pullman per Kiruna.

Invitato a parlare della Lapponia, ho tracciato qui un sommario resoconto di una mia esperienza personale fatta all'inizio della primavera scorsa molte miglia oltre il Circolo polare, quando lassù indugia ancora a lungo l'inverno. Ora, la Lapponia estiva è nota quasi a tutti, perché non c'è agenzia di viaggi che non abbia in distribuzione qualche decina di dépliant che inneggiano alle spedizioni di turisti in comitiva a Capo Nord, a Kirkenes e a Rovaniemi; mentre quella invernale è pressoché sconosciuta: eppure a giudizio degli esperti è la più affascinante.

Pochi sanno che sulle montagne intorno ad Abisko, a Gratangen, e Tromsø e ad Ivalo si può sciare in aprile al chiarore del sole di mezzanotte, in mezzo ad uno scenario che mozza il fiato tanto è suggestivo, fra gente

che ha per blasone la cortesia e l'ospitalità più calda. Già a marzo le strade son quasi tutte aperte e si può andare in macchina da Oslo a Narvik, oppure da Stoccolma a Kiruna. Per i principianti è consigliabile la Lapponia Svedese, dove i percorsi son meglio tracciati e il clima è relativamente più stabile. Non ci sono che rari skilifts, ad Abisko, Biorkliden e Lapplandia. Ma gli sciatori di quassù li disdegnano, e preferiscono guadagnarsi la discesa con le proprie forze. Sciare lungo la Kungsleden significa soprattutto camminare pattinando per laghi e conche in lieve pendenza. Si gioca a far gli esploratori, perché ci si deve servire della bussola, e delle carte al 200.000 fornite gratuitamente a chi ne fa richiesta dallo Svenska Turistföreningen.

Non ci sono pericoli. Ogni otto ore di marcia (sei per i più allenati e tre per i lapponi) c'è una capanna attrezzata con legna per le stufe, coperte e cuccette, un fornello a gas. Le capanne sono aperte, sempre, a tutti. C'è un registro da firmare, c'è da spaccare la legna e segarla con gli attrezzi sistemati in una legnaia. Alla fine del viaggio si paga sulla parola (sul vostro onore, dicono qui) dichiarando il numero delle capanne usate. Ogni pernottamento sono cinque corone, poco più del prezzo del combustibile consumato. Nelle kåte lapponi il prezzo è ancor più basso, due o tre corone al massimo.

Occorre portarsi dietro le provviste, perché solo ogni cinque-sei giorni si trova una capanna custodita (fjällstation o fjällstuga) dove son possibili gli acquisti. Nella mia escursione ho percorso solo la prima parte della Kungsleden, circa 150 chilometri. La pista è agevole e ben segnata, salvo il passaggio di qualche colle, dove ci può essere un po' di tormenta. Ma proprio in prossimità di uno di questi colli ho incontrato una famiglia di scozzesi, padre madre e un bimbo di forse un anno che la coppia trascinava in una « pulka », la caratteristica slitta a barca dei Lapponi che può esser noleggiata in ogni villaggio. Altri, insieme alla slitta noleggiata anche cani da traino: ma qui ci vuole esperienza, altrimenti si è costretti a seguire ansimando il cane che abituato al passo dei lapponi se ne va rapido con le provviste per proprio conto.

A qualche miglia da Abisko ho attraversato un bosco bellissimo di betulle completamente secche e come petrificate. È la « foresta morta », di cui ho fatto già cenno: un misterioso bruco invase questa zona nell'anno 1955 e attaccò gli alberi rodendone le gemme e uccidendoli. Sparì dopo due anni così com'era venuto e lasciò la foresta come mummificata. Ora essa fa parte del parco nazionale di Abisko, ed è così bella che le autorità hanno proibito di rompere anche uno solo dei rami rinsecchiti e contorti come per magia di streghe.

C. C.

D'inverno la Lapponia
è una terra ancora più affascinante.
In aprile si può sciare
al chiarore del sole di mezzanotte,
in uno scenario tanto suggestivo da togliere il fiato.
E la gente di questo paese
ha per blasone la cortesia e l'ospitalità più calda.

CENTRO

STORICO

FELLEN

34° Rallye di Monte-Carlo



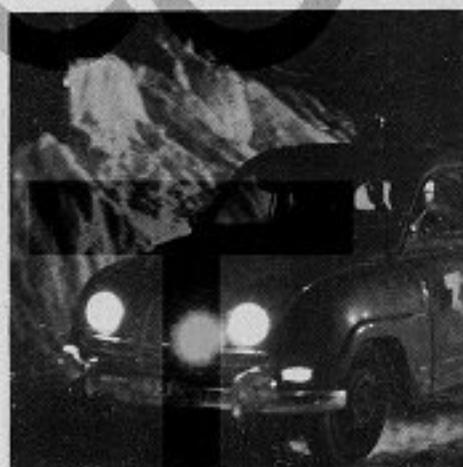
È PASSATO CHI HA TROVATO LA PORTA APERTA

« È passato chi ha trovato la porta aperta »: così il titolo su di un quotidiano di Nizza, di un servizio dedicato al 34° Rallye di Monte Carlo, e in questo titolo è tutta la storia del Rallye monegasco di quest'anno, una storia che soltanto per puro caso ha trovato un lieto fine nella vittoria del finlandese Makinen e della Morris Cooper.

Rifacciamoci brevemente alla cronaca della gara. 273 equipaggi, otto città di partenza: Varsavia, Stoccolma, Minsk, Londra, Francoforte, Parigi, Monte Carlo ed Atene. Punto di convergenza dei vari itinerari Chambery, da dove ha inizio il percorso comune, ossia la « corsa » vera e propria. Regolarissime le marce di avvicinamento sui vari itinerari: la maggior parte delle macchine è in perfette condizioni e le « prime guide » hanno potuto farsi lunghe ore di sonno; tutto fa prevedere che sul percorso comune la competizione sarà accesa. Poi, fra Saint Claude e Chambery, si scatenava l'inferno. Nel volgere di qualche ora la neve si ammuccia alta e il turbinio dei grossi fiocchi riduce a zero la visibilità. Le vetture provenienti da Minsk, da Varsavia e da Stoccolma — ossia quelle che in base al sorteggio dei numeri di gara sono arrivate per prime a Chambery e sono state le prime a ripartire — riescono a sfuggire alla bufera; le

cose si fanno più difficili per quelle da Londra e da Francoforte. Le macchine partite da Parigi, Lisbona, Monte Carlo e Atene trovano invece « la porta chiusa »: un fitto muro di neve che i fari non riescono a forare, la strada cancellata, vetture di traverso che sbarrano il passo. La tempesta di neve ha tagliato esattamente in due la lunga colonna del Rallye e quando il mattino i superstiti raggiungono Monaco, tutte le vetture — con tre sole inspiegabili, miracolose eccezioni — che si allineano nel parco chiuso portano numeri di gara compresi fra l'uno e il centocinquanta. Per questo abbiamo detto che soltanto il caso ha dato alla gara un degno vincitore, se Makinen o Bohringer o Pat Moss anzi che Stoccolma o Francoforte avessero scelto come punto di partenza Monte Carlo, o Parigi o Atene, il 34° Rallye di Monte Carlo avrebbe potuto facilmente essere vinto da un illustre sconosciuto, dotato del solo merito di essere fortunato a tombola.

Oggi l'esistenza del Rallye di Monte Carlo è strettamente legata alla partecipazione delle équipes ufficiali delle Case, che mettono in gioco il loro prestigio e spendono decine di milioni per partecipare alla gara. Ora è giusto, è lecito, chiedere alla B.M.C. (o alla Citroën, alla Ford, o alla Lan-



cia, o alla Renault) di correre il rischio di vedere tutte le sue macchine bloccate da una tempesta improvvisa mentre altri concorrenti sono passati tranquillamente? Abbiamo rivolto questa domanda a M. Jacques Taffe, « deus ex machina » del Rallye di Monte Carlo, ed ecco la risposta: « Non c'è niente da fare. Abbiamo 250, 300 macchine da far partire con un intervallo di almeno un minuto l'una dall'altra. L'ultima vettura parte trecento minuti più tardi della prima e in montagna, in sei ore, può succedere di tutto ».

Non siamo d'accordo con M. Taffe sul fatto che non ci sia niente da fare. Si potrebbe, ad esempio, limi-



tare il numero dei concorrenti (perché non 100?) così da ridurre il divario di tempo fra il primo e l'ultimo partito e stabilire una certa parità di condizioni fra i vari concorrenti. Oppure, e ancora meglio, anziché affidare alla sorte la successione delle partenze, fissarla a tavolino. Oggi le cose vanno così: i concorrenti debbono scegliersi un itinerario e soltanto più tardi, a numeri estratti, sanno se l'itinerario prescelto sarà il primo o l'ultimo a partire. Può quindi succedere che una Casa pur avendo scelto per le sue vetture due o tre itinerari, si trovi ad avere tutte le sue macchine concentrate in coda. Una volta invece che si sapesse

che le vetture dell'itinerario X saranno le prime a partire, seguite da quelle dell'itinerario Y e così via, una Casa potrebbe suddividere meditatamente le sue vetture fra i vari itinerari in modo da distribuirle anche nel tempo.

Qualcosa si può quindi fare. E deve essere fatto. Il Rallye di Monte Carlo è la sola competizione che può contare sulla partecipazione ufficiale della grande industria automobilistica. Sarebbe davvero un grave errore lasciare che le grandi Case abbandonino l'unico terreno di gara sul quale hanno accettato di misurarsi.

Athos Evangelisti

CONCORSO GIORNALISTICO

LANCIA
CAVALLERIA

REGOLAMENTO

1 La Lancia S.p.A. indice ed organizza, con il patrocinio della Federazione Italiana della Stampa, un Concorso giornalistico, a ricorrenza annuale, con lo scopo di recare un contributo al costante miglioramento delle condizioni di svolgimento della circolazione in Italia. Saranno pertanto presi in considerazione gli articoli, o serie di articoli o servizi radiofonici e televisivi, che abbiano per tema il traffico stradale, i suoi problemi, le possibili o auspicabili soluzioni per accrescerne la sicurezza e diminuirne la pericolosità.

2 Il Concorso, denominato «Lancia Cavalleria» — che è il simbolico e ormai tradizionale invito a un ideale comportamento di correttezza rivolto dai guidatori di vetture Lancia a tutti gli utenti della strada —, è aperto a tutte le categorie di giornalisti di quotidiani e periodici. È prevista l'assegnazione dei seguenti premi per gli Autori di servizi giornalistici o radiofonici o televisivi:

primo premio: L. 1.000.000
secondo premio: L. 500.000
terzo premio: L. 300.000

3 I partecipanti dovranno inviare alla Lancia S.p.A. — Via Vincenzo Lancia, 27 - Torino — copia della pubblicazione su cui è apparso l'articolo (o gli articoli) oppure una copia registrata dei servizi radiofonici e televisivi, entro e non oltre la data del 31 dicembre di ogni anno.

4 La Commissione Giudicante del Concorso, a suo insindacabile giudizio, potrà prendere in esame anche articoli giornalistici o servizio radio-televisivi di cui non abbia ricevuto comunicazione diretta dagli interessati. In tale caso verrà richiesta agli Autori esplicita dichiarazione di accettare la partecipazione al Concorso.

5 La Commissione Giudicante è così composta: un rappresentante del Ministero dei Lavori Pubblici, un rappresentante della Federazione Italiana della Stampa, un rappresentante dell'U.I.G.A., un rappresentante dell'Associazione della Stampa Subalpina, un rappresentante dell'A.C.I., un rappresentante della Lancia. Quest'ultimo svolgerà anche le mansioni di segretario. La Giuria sarà presieduta da una personalità del giornalismo italiano.

6 L'articolo vincitore verrà riprodotto sulla « Rivista Lancia ». Qualora si trattasse di una serie di articoli, ne verrà pubblicato uno stralcio.

Sono stati assegnati a Torino, presso la sede della Lancia, i premi del Concorso giornalistico «Lancia Cavalleria», ispirato alla divulgazione attraverso la stampa dei principi di educazione e di cortesia nella circolazione stradale. La Giuria ha deciso di assegnare i premi, nell'ordine seguente:

1° premio di L. 1.000.000 a Severo Boschi de « Il Resto del Carlino »;

2° Premio di L. 500.000 ad Andrea Boscione della RAI-TV;

3° premio di L. 250.000 a Enzo Maizza de « Il Giornale di Brescia »;

4° premio di L. 150.000 a Gianni Rogliatti de « La Gazzetta del Popolo »;

5° premio di L. 100.000 a Clemente Hengeller di « Napoli Notte »

e 5 premi di L. 50.000 a:

Luigi Carrara de « L'Eco di Bergamo »

Nino Damato di « Rotosei »

Renato Possenti de « La Prealpina » di Varese

Ugo Trombetti del « Notiziario Motorizzazione »

Bruno Zavagli di « Autorama ».

Da « Il Resto del Carlino » del 27 luglio 1964,
riportiamo l'articolo di Severo Boschi,
vincitore del Concorso « Lancia Cavalleria ».

IL CODICE dell'educazione

*Il traffico è troppo spesso un conflitto anziché
un colloquio - Episodi di umana solidarietà*

Osservatore abbastanza attento del comportamento di chi guida un'autovettura — sia essa la duecento cavalli del figlio di papà o l'utilitaria del rappresentante di commercio —, rilevo non senza un sottile compiacimento il restauro di norme che appartengono a tutti i codici del vivere civile, le norme della buona educazione. È un restauro parziale, intendiamoci; ma è pur sempre un restauro: giovanotti di sessant'anni o esperti conduttori di trenta cedono talvolta il passo (udite!) alle signore, ai passanti che indugiano timorosi (e con ragione) sulle zebre e no. Dialoghi a mezza bocca, sorrisi in frou alla Max Linder corrono fra gli uni e gli altri; non proprio infrequentemente fra gli stessi conducenti. Dietro il parabrezza di una Fulvia o di una millecinquecento, ovattato dal silenzio dei vetri abbassati o sommerso dal frastuono del traffico, il gesto — la frase, a dispetto di tutto avvertita — mi riporta alle sug-

gestioni del film muto, alla prima maniera di René Clair. Non è tanto questione di Codice stradale, di osservanza pedissequa di leggi ancora fresche d'intonaco; è questione di cortesia, di «interpretazione».

È ben vero, purtroppo, che gli esempi non si sprecano; è ben vero, purtroppo, che per ogni atto di... umana solidarietà si riscontrano numerose infrazioni (la Automobile Club di Bologna ha effettuato al proposito una illuminante statistica comparata: risultato uno a quattro; un atto di cortesia ogni quattro infrazioni); ma non è meno vero che il malgarbo, le corna sventolate sul naso, le imprecazioni sono scese di quota. Un progresso? Un progresso. Del quale va dato pieno merito a una campagna giornalistica indovinata e riuscita, una campagna suggerita e incrementata da una delle più nobili e antiche fra le case costruttrici italiane, la casa che porta il nome di un pioniere indimenticabile, Vincenzo Lancia.

Proponendosi di affiancare ai rigori repressivi del Codice il convincimento educativo di questa sua iniziativa, l'officina torinese ha ripescato in un vocabolario malauguratamente caduto nel non cale, una parola svuotata di senso dagli anni tormentosi e famelici che viviamo: cavalleria. Trent'anni fa, Goffredo Alessandrini poteva ancora dirigere un'opera con questo titolo (e Nazari e la Cegani interpretarla); poco dopo, la brigata polacca Pomorska poteva ancora reagire — munita soltanto di lunghe e commoventi lance — agli imperversanti carri armati di Heinz Guderian, fino a quella «triste carneficina» (Shirer) che sembrava anticipare i temi del *Blitzkrieg*; e i reparti speciali dell'ARMIR «uscire imbattuti» (Bollettino di Guerra redatto personalmente da Stalin) dalle steppe russe. Forse un'eco lontana del messaggio di quei prodi, un'eco ridotta ma pur viva, ci è arrivata: raccolta e riproposta, va aumentando la sua voce.

Sono giorni difficili per gli scambi: in Italia più che altrove. Secondo una indagine elaborata dal generale Vittorio Barengo «il traffico stradale è un tipico esempio del conflitto, veramente tragico, che deriva dalla discrepanza fra la linea ascendente del progresso tecnico e la linea fondamentale orizzontale delle capacità in possesso dell'uomo medio». Approfondendo il suo studio, il Barengo ha rilevato la mancanza di equilibrio

«fra il comportamento dell'uomo quale è stato e il comportamento dell'uomo quale avrebbe dovuto essere». Chi giudica le cifre, lo fa sempre a posteriori, a incidenti avvenuti. Ma perché non aggiungere ai rilievi statistici, alle sempre necessarie ricerche, agli accertamenti del *come* e del *perché*, non tanto o non soltanto il consiglio, l'invito alla prudenza, all'osservanza delle regole e delle leggi (dello spirito delle leggi) scritte e codificate, ma anche e dappiù il consiglio, l'invito a guardare chi... fruisce con noi della strada non come a un nemico, a un competitore, a un intralcio; a un amico, invece, a un collaboratore, a una persona da sovvenire nel frangente impegnativo? Siamo tutti mortali, apparteniamo ad un genere che rimane il più alto; perché umiliare le nostre qualità, la nostra stessa essenza di uomini? Non sono, le strade, un campo di battaglia. Non è, il traffico, un certame, un duello all'ultimo sangue; è l'espressione di una comune esigenza, è un ormai diffuso modo di vivere, è addirittura un colloquio con i nostri simili. Si può urlare e strepitare; e si può parlare, ci si può guardare, ci si può guardare senza odio: a nessuno è stata confidata la parte di Caino. (E le quattro ruote non sono uno strumento di morte, anche se c'è qualcuno che va a spasso con la vettura blindata di Al Capone quarant'anni dopo che è uscita di fabbrica...).

Se c'è qualcuno o qualcosa al mondo decisamente, inequivocabilmente, irrimediabilmente nato sotto il segno della discordia, questo è il « Concorde », l'ormai famoso (soprattutto per le discussioni che ha destato in tutto il mondo) aeroplano civile francese che avrebbe dovuto volare intorno al 1967 o giù di lì, ma per il quale invece è stato coniato, sia pure un po' affrettatamente, lo « slogan »: « doveva arrivare prima di partire, è morto prima di nascere ».

Che proprio sia morto, quello che va comunemente sotto il nome di « progetto Concorde », ancora per la verità non è esatto: che però sia stato in pericolo, e in ogni caso se si riprenderà non sarà sicuramente quello di prima, è certo.

Il « Concorde », comunque, è ormai entrato nella Storia; o, per la precisione, nelle storielle. Se ne raccontano tante, a proposito di questo ambizioso progetto della « Soeur Latine », la quale però, bisogna onestamente riconoscerlo, nel dopoguerra — a parte l'America e la Russia che per evidenti quanto diversi motivi sono fuori discussione e d'ogni paragone — è stata la sola nazione continuamente in ascesa nel campo delle costruzioni aeronautiche recanti vantaggi d'ogni sorta: dal « Mirage » militare, al « Caravelle » civile, per tacere degli altri, che hanno ottenuto un successo che forse neppure in tutto il suo complesso la produzione inglese, una volta così importante, ha saputo conquistare. Una delle storielle più diffuse è questa: si afferma che il presidente di una grande compagnia di navigazione aerea, costretto *obtorto collo* a prenotare un certo numero di « Con-

1) Un arditissimo progetto americano per un supersonico civile: il Boeing «SCAT 15» con ala a geometria variabile. Un abile trucco fotografico mostra le diverse posizioni che va assumendo l'ala: da quella completamente aperta per il decollo a quella a delta strettissimo per il volo in alta quota a velocità trisonica.

CONCORDE... O DISCORDE?

di
RAFFAELLO

QUIZ



corde » (è bene ricordare che nel settore dell'aviazione commerciale esiste una concorrenza semplicemente paurosa: ogni compagnia rischia il fallimento, giorno per giorno, pur di accaparrarsi il meglio della produzione mondiale e le concorrenti debbono per lo meno seguirla a ruota) avrebbe detto: « Siamo comprando degli aeroplani che non esistono, con danari che non possediamo, per farli volare su campi che mancano, con passeggeri che debbono ancora nascere ». E in gran parte ciò rispecchia la realtà della situazione: gli aeroplani supersonici commerciali sono infatti, in Europa e in America, ancora sulla carta, o al massimo in fase di progettazione; siccome costeranno diversi miliardi ciascuno, e le compagnie di navigazione aerea, anche le più grosse del mondo, sono tuttora piene di debiti per pagare i quadrigetti acquistati quando dovettero tutte, per le anzicennate ragioni di concorrenza, riconvertire le flotte che erano ancora agibilissime e tutt'altro che ammortizzate, non si sa come potranno essere pagati. Quanto ai campi di volo, non è nient'affatto pacifico, finora, che potranno servire (non tanto per la lunghezza delle piste, quanto per la resistenza del fondo e la complessità delle attrezzature aeroportuali, dati gli immensi problemi che saranno proposti dalla nuova mastodonticità dei rifornimenti, degli hangaraggi, dello smistamento passeggeri, ecc.) quelli che, costruiti nello spazio degli ultimi 5-10 anni con sforzi sovrumani da Enti pubblici e privati, sono costati un occhio della testa e per la maggior parte non sono stati del tutto pagati. Sul come

**Il superbo aeroplano commerciale
che dovrebbe « arrivare prima di partire »
è ancora lontano dall'essere realizzato
e non soltanto per motivi tecnici.**

**Intanto gli americani
si preparano per volare a Mach 3,
oltre trentila chilometri orari,
cioè due ore
da Parigi a New York**



2



3

riempire, poi, i supersonici, è un altro dei misteri di questo strano mondo in cui viviamo, giacché se attualmente il massimo dell'occupazione sulle linee in esercizio (prendiamo a modello la linea campione, cioè l'atlantica) è del 50%, che in non pochi casi scende addirittura al 25%, e forse meno, non si riesce proprio a vedere come si potranno sia pure parzialmente occupare, senza arrivare a deficit catastrofici, i prelodati supersonici i quali quadruplicheranno, a dir poco, l'offerta dei posti, e ciò non soltanto perché ciascuno potrà portare quasi il dop-

pio dei passeggeri che può ospitare oggi un quadrigetto tipo «D.C. 8», ma soprattutto perché, abbreviato di oltre la metà il tempo del viaggio, ogni aereo potrà (e dovrà: si sa che un aeroplano fermo è una insostenibile passività) effettuare non meno di due viaggi quando il suo predecessore ne faceva uno solo. In ogni modo, questi non sono affari che ci riguardano, soltanto si potrebbe ricordare ai dirigenti delle compagnie di navigazione aerea (e, perché no?, agli industriali i quali a un certo punto finirebbero con l'essere travolti dalla crisi che coglierebbe

le prime, e pertanto farebbero bene sin da ora, a indirizzare altrimenti i propri sforzi, per esempio, come stanno facendo intelligentemente alcune fabbriche americane, verso gli aeroplani per voli di medio e piccolo raggio) che già prima della guerra le principali marine del mondo fecero l'esperimento che stanno ora facendo le anzicennate Compagnie: stavano per rimetterci tutte l'osso del collo nella folle corsa alle sempre maggiori velocità dei transatlantici, e si salvarono quando si accorsero che la spesa non valeva la candela, tanto vero che le navi moderne impiegano per attraversare l'Atlantico forse più tempo di quelle del 1936. E non si può certo dire che anche nella costruzione navale non ci sia stato progresso!

Tornando al «Concorde», l'aeroplano dalla elegantissima linea fusiforme, sprizzante potenza e velocità da tutte... le chiodature, ideato dalla francese Sud Aviation ringalluzzita dal successo clamoroso ottenuto dal suo «Caravelle» (mai successo è stato più meritato, e mai industria è stata più previdente, più tempista, più intraprendente, e soprattutto meglio organizzata: le cadenze nelle consegne del velivolo si sono susseguite con un ritmo cronometrico, non c'è stato un committente che abbia potuto lamentare il benché minimo inconveniente, e non è uscita dai suoi stabilimenti una macchina che non sia risultata perfetta sotto tutti i punti di vista) bisogna ricordare che la discordia nacque insieme col primo germe della sua



4

2) Una foto storica: l'ambasciatore francese Geoffrey De Courcel (a sinistra) e il ministro inglese dell'aviazione Julian Amery dopo la firma della convenzione franco-britannica per il «Concorde». Era la felice epoca in cui la collaborazione industriale fra i due Paesi andava a gonfie vele. Poi sono venuti i laburisti.

3) Ecco il progetto per un supersonico civile americano presentato alla F.A.A. dalla Lockheed. Caratteristica l'ala a delta. Dovrebbe volare a 21-24 mila metri d'altezza, a una velocità Mach 3 e con 218 passeggeri. La prua è inclinabile verso il basso di 15° per aumentare la visuale del pilota nei decolli e atterraggi con scarsa visibilità.

4) Una «impressione d'artista»: il decollo del rivoluzionario «XB-70», un apparecchio sperimentale a grandissima autonomia della North American Aviation. Capace di velocità tripla di quella del suono, è stato costruito per il lavoro di ricerca in vista della costruzione del supersonico civile americano.



5) La fase più avanzata del progetto « Concorde » quando cioè era già stato raggiunto l'accordo per il disegno, lo sviluppo e la produzione della rivoluzionaria macchina

aerea, tra la British Aircraft Corporation e la Sud Aviation. Previsti 4 getti Bristol Siddeley Snecma Olympus 593; velocità di crociera Mach 2.2 (1450 miglia orarie)

a 60 mila piedi di altezza, con 118 passeggeri e un'autonomia di 4 mila miglia. Prevista per il primo volo la data del 1967 e per l'entrata in linea quella del 1971.

ideazione. Furono anzitutto i progettisti (un aeroplano moderno non è progettato da un ingegnere, ma da una équipe di studiosi, talvolta numerosissima, che suddivide tra i componenti il lavoro, sicché una sottoéquipe si occupa dell'ala, una altra della timoneria, e così via dicendo) a non essere d'accordo sulle caratteristiche che avrebbe dovuto avere la nuova macchina avvenirestica. Poi furono i progettisti a non essere d'accordo coi servizi commer-

ciali; una battaglia fu pure combattuta coi pubblici poteri; e quando tutti i problemi tecnici parvero appianati, e la macchina cominciò finalmente a prendere forma sui tavoli da disegno e nelle calcolatrici elettroniche dei servizi progettazione della Sud Aviation, il problema economico consigliò di dividere gli oneri con l'industria inglese, che tra l'altro, in fase discendente, aveva bisogno di un grosso rilancio, sia pure grazie a una coproduzione in-

ternazionale. Fu così che si arrivò al progetto franco-britannico che, redatto in ogni particolare, fece ringalluzzire soprattutto i francesi i quali, e non a torto, vedevano nell'ambizioso progetto una nuova espressione della loro « grandeur » nei confronti specialmente della potentissima America (verso la quale si conoscono i sentimenti del generale De Gaulle). Incidentalmente va ricordato a questo punto che l'America correndo ai ripari ha messo al-

6) Un'altra veduta della « maquette » del « Concorde ». Il supersonico franco-britannico dovrebbe attraversare l'Atlantico in meno di 3 ore.



lo studio anch'essa, un supersonico commerciale, ma di assai più lunga e complessa fattura, perché punta a prestazioni molto più elevate, e per conseguenza presumibilmente in grado di volare parecchi anni più tardi di quello franco-britannico.

I francesi, invece, presi dall'ansia di arrivare prima, e di rinnovare, magari ampliato soprattutto sotto il punto di vista del prestigio, il successo del « Caravelle », hanno scelto la via del supersonico da Mach 2 (circa 2400 km orari; il Mach è la unità di misura moderna che corrisponde alla velocità del suono) capace cioè di percorrere il tragitto Parigi-New York in circa 3 ore, o poco meno: impresa tecnica e industriale tutt'altro che semplice, senza dubbio, ma comunque realizzabile senza eccessivamente difficili problemi da risolvere. Gli americani, invece, che già con lo sperimentale « X 15 » avevano largamente superato tale velocità, sia in vista di un più lungo e più proficuo impiego futuro, sia perché non potevano certo mettersi a seguire in ritardo i franco-britannici, hanno puntato senz'altro allo aereo da Mach 3, che impone problemi ben più ardui, tra cui (sia ben chiaro che questa nostra, data l'indole della Rivista che cortesemente ci ospita, non è una trattazione scientifica, ma una volgarizzazione alla buona) il superamento della « barriera del calore », il quale esige l'abbandono della costruzione convenzionale impiegante le tradizionali leghe leggere, a favore dell'impiego di acciai speciali. Cosicché mentre i francesi prevedevano in un primo tempo di volare intorno al 1967 (poi si parlò del 1968, fors'anche per le stesse pressioni di qualche compagnia di navigazione aerea che pur non potendo rinunciare per motivi di prestigio a essere la prima a mettere in linea un nuovo aeroplano, avrebbe pagato chissà che cosa perché l'evento venisse procrastinato, onde avere più tempo per ammortizzare la costosissima flotta in esercizio!) gli americani previdero di far volare uno dei loro progettati supersonici (attualmente ce n'è più d'uno, e pare che l'ala a geometria variabile, cioè sufficientemente larga al decollo per consentire la partenza di un simile colosso da piste ammissibili, e poi durante il volo rimpicciolentesi gradualmente a ventaglio, per diminuire la resistenza all'avanzamento, sicché in piena corsa lo aereo viene a rassomigliare, grosso modo, a un missile) dopo il 1970.

Le cose stavano a questo punto, e tutti parevano felici e contenti, quando vennero al potere in Inghilterra i laburisti, col loro piano di economia, di « austerità », di risanamento del bilancio non certo florido neppure in quel beato Paese. E tra i primi provvedimenti presero quello di rinunciare al costoso progetto « Concorde ».

Ora, noi non vogliamo dire che abbiano fatto bene, perché il progresso deve camminare, e il nuovo aereo non è certo un'impresa da buttar via sotto verun punto di vista; ma non possiamo nemmeno affermare che abbiano avuto torto, per i motivi sopraesposti. A un certo punto anche il progresso e il prestigio possono essere accantonati se vengono a costare troppo; e in coscienza, allo

mezzogiorno, impiegando tre ore per la traversata arriverebbe a New York alle 15, che però localmente sono le 9 del mattino) è morto prima di nascere; la previsione di carattere polemico oltre che pessimistico, non si avvererà perché a furia di pressioni, di intese internazionali, di reciproche concessioni (anche la politica, anzi specialmente la politica, si basa sul napoletanissimo « io ti do una cosa a te e tu mi dai una cosa a me ») i laburisti hanno dovuto, almeno in parte, tornare sulle loro decisioni; ma comunque vadano le cose è sicuro che il « Concorde », se sarà realizzato, non sarà più quello che era stato progettato all'inizio. Il progresso, in aviazione, corre molto più dei « supersonici ».

R. G.



stato attuale delle cose, non si può proprio affermare che se non c'è il supersonico che ci faccia andare da Parigi a New York in meno di tre ore, invece delle sei impiegate da un « jet » qualunque, dobbiamo considerarci proprio disgraziati.

Qualcuno ha affermato, anche recentemente, che l'aereo che doveva « arrivare prima di essere partito » (è, si capisce, un giuoco di parole basato sulle differenze dei fusi orari: infatti un apparecchio che decollasse da Parigi per esempio a

7) Ancora un'immagine — questa volta una foto e non un disegno — dello XB-70, l'aereo cavia dal quale la North American Aviation si propone di trarre utili indicazioni per la costruzione del supersonico civile americano.

CE

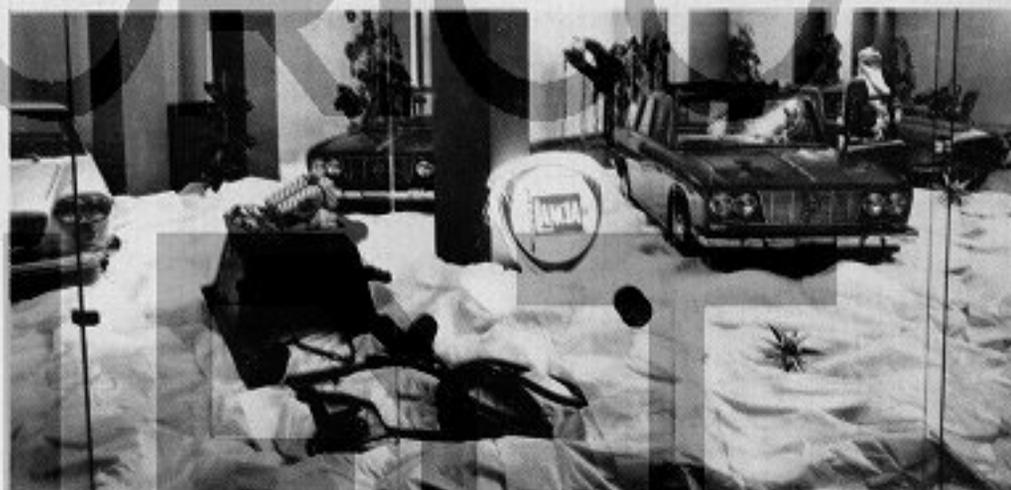


VETRINE DI NATALE

Il concorso « vetrine Lancia per il Natale » è ormai diventato una piacevole e simpatica tradizione.

Anche quest'anno le fotografie di vetrine natalizie inviate dai Commissionari sono giunte numerosissime. Fra le fotografie pervenute in tempo utile, ossia non oltre il 20 gennaio, abbiamo scelto quelle delle vetrine che ci sono sembrate più originali e « impegnate ». Eccole:

- 1° Filippo Lombezzi - Sansepolcro
- 2° Alessio Gelmini - Parma
- 3° Oreste Frassati - Torino
- 4° Autorimessa San Giuseppe - Saronno
- 5° Giovanni Bensi - Venaria Reale (Torino)
- 6° Autorimessa Franco - Como
- 7° Comm. Luigi Bellucci - Napoli
- 8° Luigi Balbi & C. - Lugo (Ravenna)
- 9° SAICAR s.p.a. - Milano
- 10° Giuseppe Resmini - Treviglio
- 11° Garage Alessandrini - Firenze
- 12° SVARA s.p.a. - Lodi
- 13° Comm. Franco Bocca - Biella





5



7



6



8



9



10



12



11



13



1) Al 44° Salone di Bruxelles la principessa Paola s'intrattiene con il dottor Alfredo Della Seta, direttore commerciale della Lancia. Paola di Liegi è una competente estimatrice delle nostre vetture.

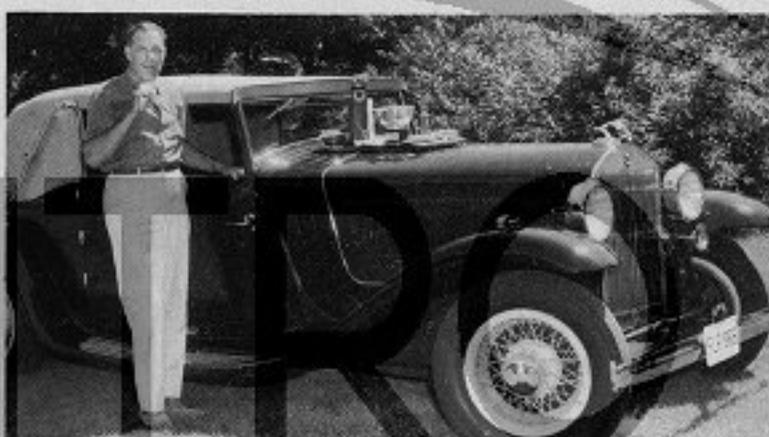
2) Ha quasi quarant'anni ma non li dimostra, né li sente pesare, questa Lambda del 1927 che ha figurato brillantemente nel Rallye Salisbury-Unitoli disputato sulla distanza di 2700 chilometri.

3) La targa 800 000 di Roma è toccata ad una Fulvia 2C. A destra la gentile signora Lina

Boeri, madrina della « ottocentomillesima » e il dott. Massimo Spada, presidente della Lancia; a sinistra il senatore prof. Canaletti Gaudenti, presidente dell'A.C. Roma e l'ing. Marcello Fattorini della M.C.T.C.

4) Dal paese dei canguri. Lo stand della Concessionaria Lancia di Sidney — Lambda Motors & Co. — alla mostra dell'automobile che si tiene annualmente in questa città.

5) Inaugurazione della nuova sede della commissionaria Lancia a Cagliari. L'arcivescovo di



Cagliari, monsignor Paolo Botto — che ha presenziato alla cerimonia inaugurale — a colloquio con il professor dott. Guido Calbiani Direttore Generale della Lancia e con il nostro commissionario Mario Casula Valeri.

6) Carrozata da Castagna, questa Dilambda Tipo 81 ha già vinto numerosi premi in concorsi e mostre per veterane. Di proprietà di Mr. Wayne Opdyke (West Caldwell, New Jersey, USA), viene giudicata una delle vetture antiche meglio « restaurate » di tutta America.

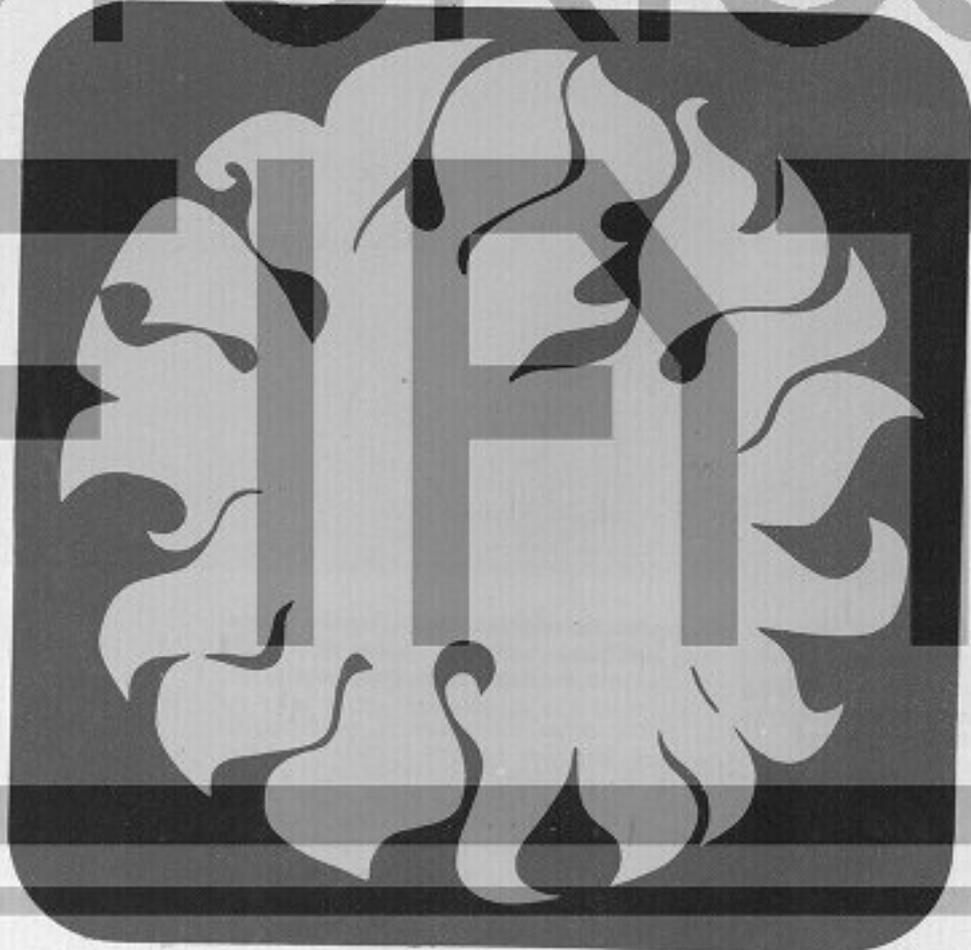
7) Anche Helenio Herrera, il famoso allenatore dell'Inter, è entrato a far parte della grande famiglia degli amici della Lancia.

8) Felice colpo d'obiettivo di un fotografo tedesco. Macchine perfette in cielo e in terra: un moderno trigetto della Lufthansa e sulla « autobahn » una bisarca Lancia con il suo prezioso carico.

9) Vetture Lancia a Vienna, alla Mostra del prodotto italiano organizzata dall'Istituto per il Commercio estero.



LA LINEA VIVA



La mia collezione
per l'estate 1965
è allegra,
divertente e spigliata.

È una collezione che riflette
l'attuale esigenza imperiosa
che scaturisce
dal mondo dei giovanissimi
e si proietta
verso il futuro,
una collezione
che è stata realizzata
puntando su tre ingredienti
principali:
il movimento
il colore
la vivacità

Tutta la collezione è costruita
in base a criteri
strettamente geometrici
che si articolano
su linee e tagli
di ispirazione architettonica.

Gli stampati si ispirano
al Continente Africano
e riecheggiano
i motivi primordiali
di un'arte prefigurativa.

I colori
ora violentemente contrastanti,
ora quasi
rigorosamente abbinati
derivano la loro originalità
dalle incredibili
combinazioni di luci
che si susseguono
nelle varie ore del giorno
sulle ampie distese d'acqua,
nelle folte foreste tropicali,
sulle savane assolate.

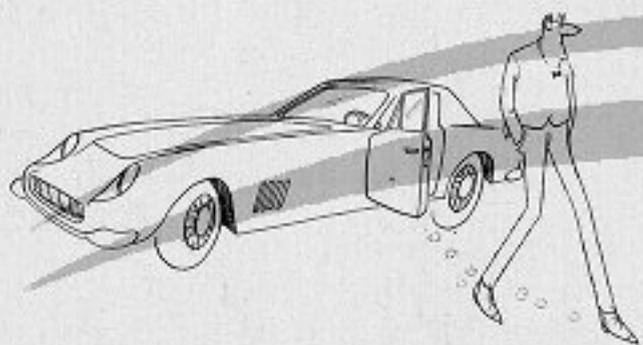
I due modelli qui fotografati
sono per il tardo pomeriggio
o la sera.

Ambedue sono indicativi
della nuova tendenza
che ispira
tutta la collezione.

EMILIO PUCCI



SI FA PER...STERZARE



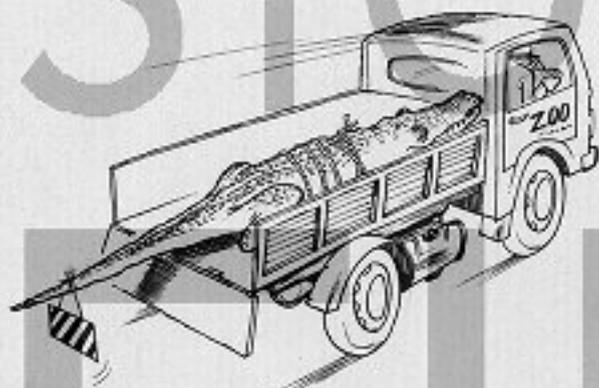
— Stava rubando un'auto:
l'abbiamo colto in flagrante.



— Questo è l'autostoppista
che è stato investito
sul ciglio della strada.



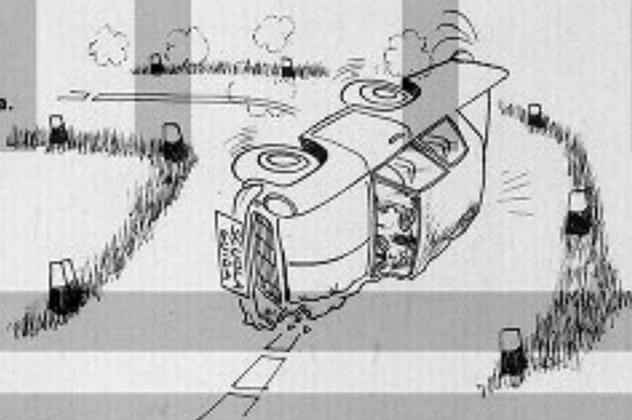
— Ho fatto mettere l'antifurto.



— A questa macchina
mancano alcuni pezzi,
però il prezzo
è davvero conveniente.



— Nelle curve a novanta gradi
veda di rallentare:
si perde troppo tempo
a rialzare ogni volta la macchina.



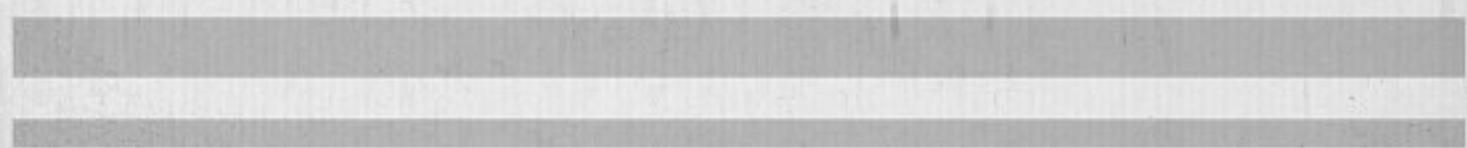
CAVALLO



CENTRO

STORICO

FIAT





LANCIA FLAMINIA COUPE PININFARINA