LANCIA

CENTRO STORICO FIAT

21

PERIODICO DI INFORMAZIONE

CENTRO STORICO FIAT

LANCIA

ESTATE 1967

21

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

CENTRO STORICO FIAT

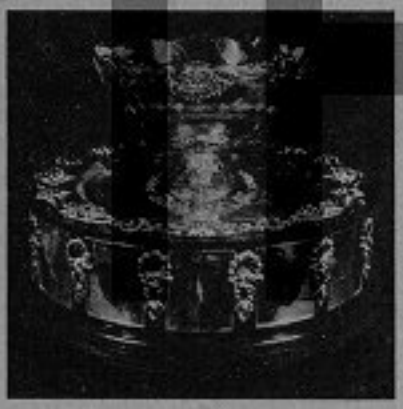
Ferruccio Bernabò
Una occasione per guardarsi indietro

La nuova Flavia nei primi « ritagli stampa »

A Santa Margherita la « festa » dei piloti Lancia

Davide Giovanni Cravero
Il museo d'antichità a Torino

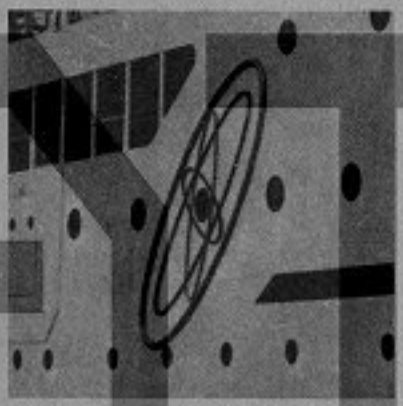
Carlo Mariani
La Coppa Davis è prossima ai settant'anni



Giovanni Mosca
Domenica a Milano

Aldo Assetta
Storie di cavalli: Questino

Mauro Mancini
Navi atomiche



Lancia nel mondo

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 22-7-67 presso le Officine Grafiche Calderini di Bologna

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

Disegni di Giorgio Cavallo (52); foto di Bellido, Cordoba (49); Emilio Chiesa, Torino (6, 7, IV di copertina); E. Dulevant, Torino (30, 31); A. Errigo, Roma (48); Cieffe, Firenze (16, 17, 18, 19, 20); Publifoto, Milano (49); John Shingler, Ashburton (49); Soprintendenza alle antichità per il Piemonte, Torino (11, 12, 13, 14, 15); Stato Maggiore della Marina (43, 44, 45, 46); Studio Scafidi, Palermo (27, 28, 29) e dal volume « La nostra Davis » di Rino Bortolotti (Ed. ACI - Bologna).

Saverio Ciattini
La Firenze di Rosai

L'automobile dei « gattopardi »

Giorgio Cavallo
Si fa per... sterzare

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

Dans ce numéro:

1 UNE OCCASION POUR REGARDER A L'ARRIERE

Soixante années sont beaucoup, particulièrement dans la civilisation de ce siècle où tout se brûle dans un développement parfois impétueux dans son urgence de dépasser les limites de la nature; où on ne pardonne pas à celui qui croit pouvoir s'arrêter dans la satisfaction d'une montagne escaladée; où la conception de la dimension perd sa signification.
Résister, croître, se développer, dans cette sélection rigoureuse est le sûr réflexe d'une solidité morale et matérielle de chaque démarche de toute entreprise. Lancia en est un exemple dans l'évolution de ses ressources, dans la continuité des tradictions qui se manifeste en tous les aspects d'une industrie méchanique d'automobile: un génie projecteur, un développement organique de ses techniques de production, habilité administrative, organisation commerciale.
Vincenzo Lancia avait le don si rare de posséder toutes ces vertus et donc les racines de l'usine ont pu se poser profondément dans le terrain, profitant en même temps du faveur que Turin allait connaître de devenir un des centres mondiaux de l'automobile. A l'école de Lancia d'autres hommes ont crû, qui en ont assimilé l'esprit concret, les clairs idéaux, et l'avénir même de l'usine est assuré même dès ses premiers instants, et resistera aux difficultés des années de développement — parfois aventureux — de l'industrie italienne d'automobile.
La Lancia célèbre cette année ses soixante ans de vie. Il est un poteau remarquable, un poteau qui n'aurait même pas besoin d'être célébré d'un solennité spéciale, car il se célèbre par lui même dans l'histoire prodigeuse de l'Usine, dans les souvenirs, dans la mémoire d'hommes, de faits, de datos, de réalités d'hier et d'aujourd'hui.

11 LE MUSEE DES ANTIQUITES DE TURIN

A Turin on appelle affectueusement « le palais des momies » les précieux restes de la civilisation d'Egypte qui ont été achetés en 1824 par le roi Carlo Felice, patrimoine qui permet à Turin, même à nos jours, de rivaliser avec les récoltes de Londres et du Caire.
Le Musée des Antiquités de Turin accueille d'autres trésors, rassemblés avec patiente par des princes et souverains de la Maison de Savoie et qui on été récemment ripoureusement ordonnés.
Ces trésors, découverts par la bêche et le pic, viennent tous de localités du Piémont, une région où, pour une naturelle position géographique, se sont croisées, dès les époques les plus éloignées de nous, des civilisations contrastantes: celle latine-méditerranée et celle celte-teutonique.

16 LA FLORENCE DE ROSAI

Même dans ses dernières années, quand — solicité par ses engagements — il peignait des dizaines de tableaux par mois, Ottone Rosai ne s'éloigna jamais des sujets qui étaient devenus une caractéristique de son art. Via San Leonardo, ou des vues de routes qui lui ressemblaient, Via Toscanella, Borgo La Stella, Borgo San Frediano, Piazza Carmine, les routes de son infance hargneuse et de son adolescence inquiète revenaient inévitablement sur la toile chaque fois qu'il allait peindre.
Et c'est pour cela que dans une époque ou nous tous avons la prétention d'apporter un message, il n'importe lequel et comment, Rosai est encore un homme parmi les peu, qui s'est sauvé de cette rhétorique orgueilleuse. Il est resté le troubadour de ses gens, de ceux qui sont les moins connus et les moins éclatants, le poète de la Florence non officielle, le témoin d'une humanité sans histoire et sans espérance.

21 LA COUPE DAVIS EST TOUT PRES DE SOIXANTE ANS

« Ma chérie, ceci est à toi. Je pense qu'elle pourra être utile, et en même temps tu pourra bien figurer, pour le dessert, les légumes, la salade et similaires, à l'occasion de déjeuners élégants. J'espère qu'elle est de ton goût ».
« Cette sorte de coffre à badigeonneur, mon chéri, n'est point de mon goût, et je serais heureuse de ne la voir plus jamais. Cela sans t'offenser, naturellement ».
« C'est dommage, chérie, j'avais espéré qu'elle t'aurait plu. Je la mettrai donc comme prix au challenge que j'ai l'intention de lancer: elle sera un symbole, un poteau de prestige pour lequel les forces les meilleures de nobles peuples se battront noblement ».
Ce dialogue, entre le jeune D. F. Davis et sa femme, qui eut lieu au début du 1900, semble être à l'origine de la plus fameuse compétition de tennis à l'échelle du monde: la Coupe Davis.
Dans ces derniers 60 ans le saladier refusé avec mauvaise grâce par Madame Davis s'est transformé en quelque chose de vraiment inégalisable et implaçable, qui n'a pas d'égal dans aucune autre discipline sportive.

27 L'AUTOMOBILE DES « GATTOPARDI »

Une visite à la nouvelle Filiale Lancia de Palerme c'est l'occasion, pour l'auteur, de rappeler à sa mémoire un souvenir jusqu'à ce moment-là oublié. « Parmi mes camarades d'école il y avait un gamin d'une famille de la noblesse sicilienne. Il était un " Gattopardo ", peut-être un de ces derniers " Gattopardi ". Et je crois que c'était à cette époque-là que, dans un café du centre, le prince Tomasi di Lampedusa était en train de peindre son charmant tableau sur la noblesse sicilienne. " Chez lui, mon camarade me recontait, on était des amateurs Lancia... Lancia c'était partie vivante de leur monde, de leur mentalité, de leurs habitudes... " ».

30 DIMANCHE A MILAN

S'il y avait le vent Milan ne serait plus la capitale du travail, non seulement parce-que le vent vous rend inquiets, capricieux, incostants, mais surtout parce-que, faisant devenir l'air un cristal, il révèle dans les particuliers, les plus petits, toutes les choses qui nous entourent, même les plus éloignées.

Dans les rares journées de vent, les milanais découvrent des beautés et des horizons oubliés ou parfois ignorés et, comme des myopes qui pour un bref délai regagnent le don de leur vue normale, ils s'émerveillient du spectacle des Alpes, là-bas, au fond de longues roues, et la nuit des étoiles qu'ils n'ont jamais vues si grandes et si lumineuses.
Une envie vous prend de vous en aller, de vous faire transporter par les bouffées que, finalement, au mois de Mars, dépouillent les arbres. Ailleurs les feuilles tombent l'automne, mais à Milan, étant donné que en cette saison il manque même la plus douce bouffée, seulement quelques unes jaissent les branches, et la plupart y restent attachées et passent l'hiver là-bas, toujours plus encroulées et plus noires.
A la veille du printemps, quand les feuilles nouvelles poussent, voilà l'automne arriver en retard et un vent imprévu, que dans d'autres coins serait d'automne, arrache et disperse les feuilles mortes comme d'oiseaux noirs contre un ciel bleu, ce qui nous fait croire de nous être éveillés un matin dans une autre ville.

38 HISTOIRES DE CHEVAUX: QUESTINO

Questino fait partie d'un escadron de cavalerie. Il a été un grand champion, mais à présent il est proche au repos. Toutefois, quand la guerre éclate, Questino part avec les autres. Un jour un escadron est en train de descendre une colline et soudain un feu d'enfer éclate. Il ne reste qu'a charger. Mais sur le chemin de l'escadron une double haie paraît. Le comandant a un instant d'incertitude: il sait que ses chevaux refuseront l'obstacle. D'un élan formidable un cheval avance sur les autres, il s'approche des haies et les surpasse d'un bond: c'est Questino, et sur son sillage tous les autres passent.
Quand l'action est terminée les hommes reviennent et trouvent Questino mourant, aux pieds de la deuxième haie. Le vieu cheval a achevé le dernier et le plus grand de ses exploits.

42 NAVIRES ATOMIQUES

Pendant que aux Etats Unis le « Savannah », le premier navire marchand à propulsion atomique, a été mis au repos, les navires atomiques « Enrico Fermi » italien et l'allemand « Otto John » sont en train de gagner la mer.
Si on accepte la thèse que la retraite de la « Savannah » a été provoquée par les coûts d'exercice trop élevés, l'initiative italienne e l'initiative allemande peuvent paraître imprudentes.
Mais en réalité le « Savannah » a été retiré quand, après avoir fourni tant d'indications précieuses, il n'avait plus rien à montrer.
Car construire un navire atomique signifie contribuer au perfectionnement technologique mirant à rendre competitifs à l'échelle mondiale les prix de gestion pour les affaires commerciales, mais surtout contribuer a « former » des savants et des techniciens, à expérimenter des métaux, en bref, à préparer la reprise technologique, à se tenir au pas sur les plus importants exploits de la civilisation technique.
Sous ce point de vue le « Enrico Fermi » représente pour l'Italie une façon de participer à la course pour combler le gap technologique existant entre l'Europe et les Etats Unis.

In this issue:

1 AN OPPORTUNITY FOR LOOKING BEHIND

Sixty years are many, particularly in this century civilization, where everithing is running to win the limits of nature, where he who stops admiring the work he has done is not forgiven, where the conception of dimension itself is without meaning.

Resisting, increasing, developping, in this severe selection is the result of a sure moral & concrete steadiness in every enterprise. Lancia is a sure example, with the continuous evolution of its possibilities, with the fidelity to tradictions concerning every aspect of a mechanic industry in the automobile field: inventory genius, methodic improvement of production technics, hability in managing, commercial organization.

Vincenzo Lancia had the exceptional gift of possessing all these qualities, and the enterprise grew on strong stood, taking good advantage from the historical moment making Torino one of the most important automobile centers in the world.

Together with Vincenzo Lancia other men were learning his sense of concrete and his ideals, so that the future of Lancia was assured from the beginning, and could resist to the faboulous difficulties of the Italian automobile industry.

Lancia celebrates in 1967 sixty hears of constitution. It is an important goal, a goal who does not need to be celebrated with a special solemnity, because it celebrates itself with the fructuous history of the Firm, with the remembrances of men and facts, data, realities of the past and of the present days.

11 THE ANTIQUITY MUSEUM IN TORINO

« The palace of the mummies » is commonly called by people in Torino the patrimony of Egypt bought in 1824 by king Carlo Felice, patrimony which permits to Torino to be competitive with the collections of London and Cairo.
The Antiquity Museum of Torino has other treasures, collected with patience by princes and kings of Savoy Family and recently classified.
These treasures, given us by spade and mattock, come all from Piemont, a region where, due to the particular geographical position, crossed, in old times, two opposing civilisations: the latin-mediterranean and the celtic-teutonic.

16 FLORENCE OF ROSAI

Also in his last years when — urged by his many engagements — he was producing almost ten pictures a month, Ottone Rosai never went far from the themes which had become a constant peculiarity of his art.
Via San Leonardo, or views of streets looking like it, Via Toscanella, Borgo La Stella, Borgo San Frediano, Piazza del Carmine, the streets of his brawly infancy and of his anxious youth were always coming in his pictures.
And this is the reason why, when we all pretend to bring a message, it does not matter what and how, Rosai is still one of the few who is safe from this proud rethoric. He is always the menestrel of his people, of those who are less known and less appearing, the poet of non official Florence, the witness of men without history and without hope.

21 DAVIS TROPHY NEAR TO SIXTY YEARS'LIFE

« My dear, this is for you. I think it will be useful and in the meantime fine for dessert, vegetables, salade and so on, in dinners of a certain importance. I hope you will like it ».
« This sort of horrible casket for whitewasher I don't like it at all, and I will be glad to never see it again. I do not intend to annoy you, of course.
« What a pity, dear, I really had thought that you would have liked it. I will then put it as a prize for the challenge I am thinking about: it will be a symbol, a winning-post of prestige for which the noblest men of noble people will fight ».
This conversation between jung D. F. Davis and his wife, held in early 1900, seems to be at the origin of the most famous tennis competition: Davis Trophy.
In the last sixty years the salad-bowl which Madame Davis had refused so roughly has become something that really cannot be equalled and substituted and that has no similar correspondent in any other sport.

27 THE GATTOPARDI'S AUTOMOBILE

A visit to the new Lancia branch in Palermo gives the author the opportunity of a remembrance hiden till that moment: « Between my schoolfellows there was a shoot from a noble family of Sicily. He was a " Gattopardo ", perhaps one of the latest " Gattopardi ", and I believe that it was in those years in a café in the center of the city that the Prince Tomasi di Lampedusa was painting his fascinating fresco on sicilian noblesse.
My schoolfellow often told me that " at home they were Lancia enthusiasts... Lancia was an important item of their world, their way of thinking, their habits... ".

30 A SUNDAY IN MILANO

If in Milano the wind blew often it would not be the capital of the work, and not only because wind makes people being unquiet, odd, un constant, but above all because, making the air like a crystal, shows you in the smallest particulars, all the things around, also the more distant. In the few winding days the Milanese discover beauties and horizonts forgotten or even unknown and, like short-sighted people who can see normally for a short delay, they are astonished by the view of the Alpi, behind those long streets, and in the night of the stars, never seen so big and trembling. You feel that you would go away, carried by the wind puffs which, lastly, in March, make trees loose their leaves. Everywhere else leaves fall in Autumn, but in Milan, lacking in this season even the sweetest wind, only few fall and the greatest number remain there for the whole Winter, always more wrapped up and more dark.
At eve Spring, when new leaves are growing. Autumn comes, late, with an unaspected wind, which somewhere else blows in October or November, and tears and disperses old leaves, like black birds on a blue sky, and this makes us believe, a morning, to awake in another city.

38 HISTORIES OF HORSES: QUESTINO

Questino is in a cavalry squadron. He was a great champion but now is near to be retired. But when war is broking out Questino leaves together with all the others. One day the squadron is going down a hill and at once a fire brokes out. The only think to do is to charge the ennemy. But on the road of the squadron appears suddenly a double hedge. The squadron leader hesitates: he knows that the horses will never leap. With a wonderful bound a horse reaches the hedges and leaps them, he is Questino, and after him all the other horses leap. When the war action is ended the men come back and find Questino dying near the second hedge. The old champion has completed the last and the greatest of his enterprises.

42 ATOMIC SHIPS

Whilst in USA the « Savannah » the first atomic propulsion merchant ship has been retired, the atomic ships « Enrico Fermi » Italian and « Otto John » German are going to be put to sea.
If we accept the proposition that the « Savannah » has been retired because the maintenance expenses were too high, the Italian and German enterprises seem to be inconsiderate.
But in fact the « Savannah » has been retired when, after having given so much useful information, it had nothing more to teach. Since to built a ship means to contribute to the increasy of technology aiming to bring the prices of construction and maintenance competitive with the whole world. But to build a ship above all gives the excellent possibilities of training scientists, technicians, of studying materials, to prepare, in a word, the technical development, to maintain the methods up to date with the most important enterprises of technical civilization.
From this point of view the « Enrico Fermi » represents for Italy a way of participating to the race for loading the technological gap existing between Europe and United States.

In diesem Heft:

1 EIN ANLASS, UM ZURÜCKZUBLICKEN

Sechzig Jahre sind viele, besonders in der Zivilisation dieses Jahrhunderts, in dem alles, in der Eile die Grenzen der Natur zu übertreten, in einer sogar rücksichtslosen Entwicklung überflügelt wird: in dem man jenen nicht verzeiht, die glauben, auf einem erklommenen Gipfel in Zufriedenheit ausruhen zu können; in dem der Begriff der Ausmasse seine Bedeutung verliert.
In dieser grausamen Auslese heisst es aushalten, wachsen, sich entwickeln, denn das ist der sichere Widerschein moralischer und materieller Festigkeit jeder Faser, aus dem sich das Bindegewebe eines jeden Unternehmens zusammensetzt. Die Lancia ist ein glückliches Beispiel in der folgerichtigen Entwicklung ihrer Möglichkeiten, in der Kontinuität von Traditionen, die alle typischen Betriebsbestandteile einer mechanischen Industrie und besonders einer Automobilindustrie erfassen: Genialität in der Planung, einheitliche Entwicklung der Produktionstechnik, kluge Verwaltung, kaufmännische Organisation.
Vincenzo Lancia besass die seltene Gabe, alle diese Tugenden in sich zu vereinen, und deshalb konnten die Wurzeln der Fabrik festen Sitz im Boden fassen und sich in dem fruchtbaren Humus ernähren, der Turin die günstige Zukunft gab, eines der Weltzentren des Automobils zu werden.
Unter Lancia seiner Lehre wuchsen andere Männer heran, welche die Wirklichkeit und gleichzeitig die klare Idealität in sich aufnahmen.
Aus diesem Grunde war die Zukunft der Fabrik schon von Anfang an gesichert und hielt dann gegen die Unbilden und sogar Stürme stand, die während der Entwicklungsjahre auf die italienische Automobilindustrie hereinbrachen.
Die Lancia blickt im Jahre 1967 auf sein sechzigjähriges Bestehen zurück. Ein bedeutendes Ziel ist somit erreicht worden, ein Ziel, dass eigentlich nicht besonders gefeiert werden müsste, denn es verherrlicht sich schon von selbst in der reichhaltigen Geschichte des Hauses, in der Erinnerung und im Andenken an Menschen, Taten, Daten, Wirklichkeiten von gestern und heute.

11 DAS ALTERTUMSMUSEUM VON TURIN

« Palast der Mumien » wird er liebenswürdigerweise von den Turinern genannt, und sie beziehen sich dabei auf die ägyptologischen Schätze, die im Jahre 1824 vom König Carlo Felice erworben wurden. Schätze, die Turin heute noch die Möglichkeit geben, es mit den ägyptologischen Sammlungen von London und Kairo aufzunehmen. Doch das Altertumsmuseum von Turin hütet noch andere Schätze, die mit grossem Fleiss von den Prinzen und Königen des Hauses Savoyen gesammelt wurden und die man kürzlich einer Ordnung unterzogen hat. Diese Schätze, mit Picke und Spaten an das Tageslicht gebracht, kommen aus allen Lokalitäten der Region Piemont, in der sich auf Grund der natürlichen geografischen Lage seit jeher zwei gegensätzliche Zivilisationen zwangsläufig kreuzten: die lateinisch-mittelländische und die keltisch-teutonische.

16 DAS FLORENZ DES ROSAI

Auch in den letzten Jahren, als Ottone Rosai, gedrängt von den Verpflichtungen, eine grosse Anzahl Gemälde im Monat anfertigen musste, löste er sich nie von den Themen, die bereits ein fester Begriff in seiner Malerei geworden waren. Via San Leonardo oder Ausschnitte von Strassen, die ihr ähnelten, Via Toscanella, Borgo La Stella, Borgo San Frediano, Piazza del Carmine, die Strassen seiner raufboldigen Kindheit und seiner stürmischen Jugendzeit kehrten immer wieder auf die Leinwand zurück, wenn er zum Pinsel griff. Aus diesem Grunde gehört Rosai zu den wenigen, die sich aus der überheblichen Rhetorik einer Zeit gerettet haben, in der wir uns alle einbilden, eine Botschaft, gleich welcher Art, verkünden zu müssen. Er ist der Minnesänger seiner Leute geblieben, jener, die weniger bekannt und weniger auffallend sind. Er ist der Poet des nicht offiziellen Teiles von Florenz, der Zeuge einer Menschheit ohne Geschichte und ohne Hoffnung.

21 DER DAVISPOKAL BESTEHT DEMNÄCHST SIEBZIG JAHRE

« Dieses, meine Liebe, ist für Dich. Ich nehme an, dass es Dir möglich sein wird und gleichzeitig wirst Du damit einen schönen Eindruck hinterlassen, wenn Du es bei besonderen Anlässen zum Auftragen von Früchten, Gemüse, Salaten und ähnlichen Dingen verwendest. Ich hoffe, dass es Deinem Geschmack entspricht ».
— Diese Art Barockbehälter für Anstreicher, mein Lieber, entspricht überhaupt nicht meinem Geschmack und ich hoffe, ihn nie wieder zu sehen. Ohne Beleidigung und ohne Verärgerung, natürlich.
« Schade, meine Liebe, ich glaubte, er würde Dir gefallen. Dann werde ich ihn eben als Preis für den Wettbewerb stiften, dessen Veranstaltung ich im Sinne habe: er wird ein Symbol, ein Ziel der Prestige sein, für das die besten Kräfte der edlen Völker grossmütig kämpfen werden ».
Aus dieser Unterhaltung, die zwischen dem jungen D. F. Davis und seiner Gemahlin zu Beginn des Jahres 1900 geführt wurde, hat wahrscheinlich der berühmteste Tenniswettbewerb der Welt, der Davispokal, seinen Ursprung genommen.
In den letzten siebzig Jahren hat sich die Salatschüssel, die von Frau Davis in wenig gefälliger Art zurückgewiesen wurde, in etwas wirklich unvergleichbares und unersetzbares verwandelt, das man in keiner anderen sportlichen Disziplin wiederfindet.

27 DAS AUTOMOBIL DER « GATTOPARDI »

Anlässlich des Besuches, den der Autor der Lancia-Filiale in Palermo abstattete, wird in seiner Erinnerung eine Begebenheit wachgerufen: « unter meinen Schulkollegen befand sich der Sprössling eines sizilianischen Adelsgeschlechtes. Er war ein " Gattopardo ", vielleicht einer der letzten " Gattopardi ". Und ich glaube, dass gerade in jenen Jahren der Prinz Tomasi di Lampedusa das bezaubernde Fresko über den sizilianischen Adel in einer Bar im Zentrum aufzeichnete.
Zu Hause, so erzählte mir der Schulfreund, waren sie Lanciafreunde... die Lancia war ein lebender Teil ihrer Welt, ihrer Mentalität, ihrer Gewohnheiten... " ».

30 SONNTAG IN MAILAND

Mailand würde nicht die Hauptstadt der Arbeit sein, wenn der Wind dort herrschen würde, und dies nicht nur, weil der Wind die Menschen unruhig, launenhaft und wankelmütig macht, sondern vor allem, weil durch die kristallklare Luft, die er hervorruft, alle Dinge um uns, auch die am entferntesten liegenden, in allen ihren kleinsten Einzelheiten erscheinen würden. Während der wenigen windigen Tage entdecken die Mailänder vergessene oder sogar unbekannte Schönheiten und Horizonte, und so wie die Kurzsichtigen erhalten sie für kurze Zeit das Geschenk der normalen Sehkraft. Sie wundern sich über die Herrlichkeit der Alpen, die dort hinten am Ende der langen Strassen erscheinen, und über den nächtlichen Himmel mit den Sternen, die sie noch nie so gross und so hell gesehen haben. Sie verspüren die Lust, wegzugehen, sich vom Wind wegtragen zu lassen, der endlich im März das Laub von den Bäumen bläst. Andernorts fallen die Blätter im Herbst von den Bäumen, doch in Mailand fehlt während dieser Jahreszeit auch der geringste Luftzug. Nur wenige Blätter verlassen die Äste, der grösste Teil bleibt hängen, und dort oben, immer mehr in sich zusammengerollt und immer schwärzer, verbringen sie den Winter. Kurz vor Beginn des Frühlings, wenn die neuen Blätter kommen wollen, erscheint plötzlich der verspätete Herbst und bringt den Wind, der in anderen Gegenden im Oktober oder November eintrifft. Er reisst die alten Blätter ab und wirbelt sie wie schwarze Vögel gegen den blauen Himmel, der in uns eines schönen Morgens den Glauben aufkommen lässt, in einer anderen Stadt erwacht zu sein.

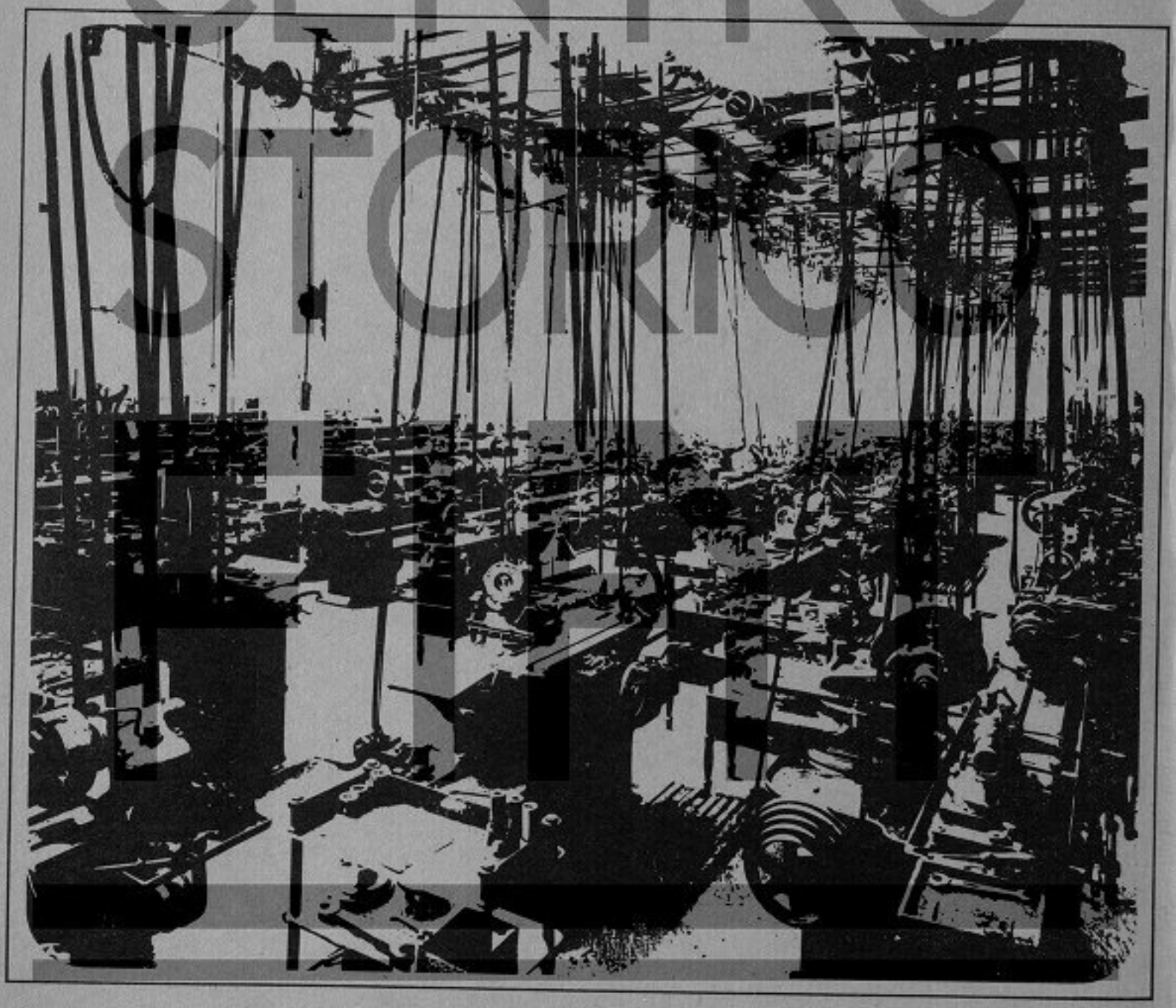
38 PFERDEGESCHICHTEN: QUESTINO

Questino gehört zu einer Kavallerieschwadron. Er war ein berühmtes Turnierpferd und jetzt soll er in den Ruhestand versetzt werden. Trotzdem, als der Krieg ausbricht, rückt auch Questino zusammen mit den anderen ein.
Eines Tages kommt die Schwadron einen Hügel heruntergeritten, als plötzlich ein Höllenfeuer ausbricht. Es bleibt nichts anderes übrig, als Attacke zu reiten. Vor den Augen der Reiter erscheint unverhofft eine doppelte Hecke. Dem Schwadronsführer schnürt es das Herz zusammen: er weiss, dass die Tiere nie das Hindernis nehmen werden. Ein Pferd erreicht im grossen Galopp die Spitze, nähert sich den Hecken und nimmt sie in einem einzigen riesigen Sprung, es ist Questino, und alle anderen Pferde folgen seinem Beispiel. Nach der Kampfhandlung kehren die Männer zu den Hecken zurück und finden Questino sterbend unter der zweiten Hecke.
Der alte Meister hat die letzte und grösste seiner Taten vollbracht.

42 ATOMSCHIFFE

Während in den U.S.A. die « Savannah », das erste Frachtschiff mit Atomantrieb, ausser Dienst gestellt wurde, sind die Atomschiffe « Enrico Fermi » — italienisch — und « Otto John » — deutsch — dabei, in See zu stechen. Wenn man die These akzeptiert, dass die Savannah wegen übermässiger Betriebskosten zurückgezogen wurde, so kann die italienische und die deutsche Initiative als unbesonnen erscheinen. In Wirklichkeit aber, ist die Savannah erst dann zurückgezogen worden, nachdem sie so viele wertvolle Hinweise gegeben hatte, dass man von ihr nichts mehr lernen konnte. Denn ein Atomschiff zu bauen heisst, einen Beitrag zur technologischen Verbesserung zu leisten, die darauf hinzielt, die Betriebskosten des Handelsverkehrs auf internationaler Ebene konkurrenzfähig zu gestalten. Es dient aber vor allen Dingen dazu, Wissenschaftler und Techniker « heranzuziehen », um, in wenigen Worten, den technologischen Wiederaufbau vorzubereiten und um bei den wichtigsten Unternehmen der technischen Zivilisation auf dem laufenden zu bleiben.
Unter diesem Gesichtspunkt ist die « Enrico Fermi » für Italien ein Mittel, um an dem Wettlauf teilzunehmen, der die technologische Lücke zwischen Europa und Amerika füllen soll.

CENTRO STUDI



CENTRO STORICO

UNA OCCASIONE PER GUARDARSI INDIETRO

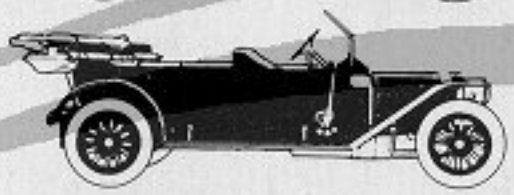
di FERRUCCIO BERNABÒ

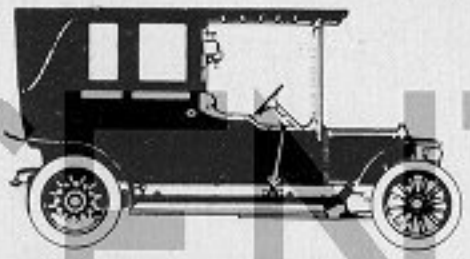
La Lancia compie in questo 1967 i suoi sessant'anni di vita. È un traguardo importante, un traguardo che non avrebbe bisogno di essere celebrato con particolare solennità perché si celebra da se stesso nella storia feconda della Casa, nelle rimembranze e nell'evocazione di uomini, fatti, date, realtà di ieri e di oggi.

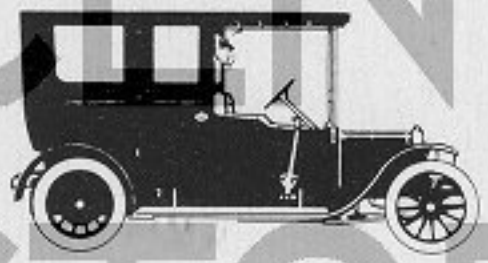
Sessant'anni, misurati con il nostro metro, sono tanti; racchiudono nel loro arco giovinezza e maturità, slanci di entusiasmo, giorni esaltanti e giorni drammatici, scoramenti, successi, errori, vittorie. È così per ciascuno di noi e per tutti; è così, ineluttabilmente, per quello che esprimiamo nelle nostre azioni; e la vita di una fabbrica non sfugge alla grande legge che dice l'uomo essere misura di tutte le cose.

Sessant'anni sono molti specialmente nella civiltà di questo secolo dove tutto si brucia in uno sviluppo perfino impietoso nella sua urgenza di violare i confini della natura; dove non si perdona a chi crede di poter sostare nella soddisfazione di una vetta scalata; dove il concetto di dimensione perde il suo significato.

CENTRO STORICO FIAT







Resistere, crescere, svilupparsi, in questa crudele selezione è riflesso sicuro di solidità morale e materiale in ogni filo del tessuto connettivo di qualsiasi impresa. La Lancia ne è esempio felice nella conseguente evoluzione delle sue risorse, nella continuità di tradizioni che investono tutte quante le tipiche componenti aziendali di un'industria meccanica e segnatamente automobilistica: genialità progettativa, organico sviluppo delle tecniche di produzione, sagacia amministrativa, organizzazione commerciale.

Vincenzo Lancia aveva il raro dono di riassumere in sé tutte queste virtù, per cui le radici della fabbrica poterono abbarbicarsi saldamente al terreno, traendo alimento dal fertile *humus* che stava propiziando a Torino la ventura di diventare uno dei centri mondiali dell'automobile. Alla scuola di Lancia crebbero altri uomini che ne assorbirono la concretezza e ad un tempo le limpide idealità, per cui l'avvenire stesso della fabbrica si garantì fin dai suoi primi passi, resistendo poi alle agitate vicende degli anni di sviluppo — talvolta persin fortunoso — dell'industria automobilistica italiana. Né valsero a indebolirla le ricorrenti crisi economiche, politiche e belliche della prima metà di questo secolo tumultuoso ed incerto.

La Lancia ha distribuito per il 1967 un calendario ispirato appunto ai sessant'anni di storia della Società. Esso costituisce oggi, e più costituirà domani, per chi avrà l'accortezza di conservarlo, un documento di grande suggestione evocatrice. Può sembrare una cosa modesta affidare ai fogli di un calendario il ricordo di un periodo tanto importante; ma se lo si osserva con ani-

In questo edificio, che miracolosamente esiste ancora, fu la prima sede della Società Automobili Lancia & C.

CENTRO STORICO FIAT

mo sgombro dalle prevenzioni che la civiltà del benessere ostenta verso tutto quello che non è pacchianamente vistoso, non si tarda ad avvertirne il sapore lievemente inebriante, il sottile fascino che promana, per qualcuno, dallo spolverare un ricordo, e per i più dalla scoperta di fatti e figure non lontane nel tempo ma sbiadite nella grande opaca frettolosità dell'informazione, tipica dei giorni nostri.

È una specie di storia per immagini — ma storia vera, vissuta — che in una sintesi logica offre la sequenza nel tempo di alcune tappe fondamentali nella vita della Lancia. Quasi un filo aureo che cuce appunto sessant'anni di storia.

1907. Esce la prima vettura Lancia, il modello « Alfa ». Una grave crisi economica sta investendo l'Italia; l'automobile, che da neppure un decennio ha cominciato quello che sarà la rivoluzione dei nostri modi di vita, è ancora debole, seppure fertile oggetto di crescenti attività industriali.

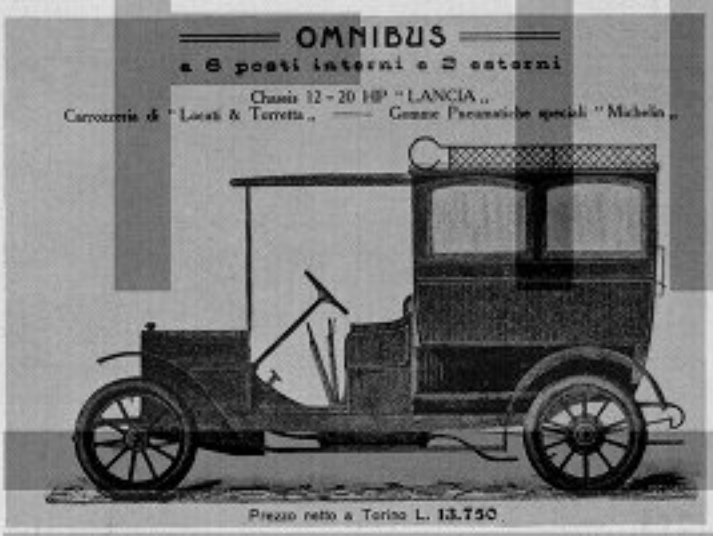
Resistono le aziende più salde, cadono quelle piccole. Ma Vincenzo Lancia non ha esitazioni, il coraggio è (e rimarrà) uno dei tratti più tipici della sua personalità. Ha appena 25 anni, dal 1898 ha appreso il linguaggio dell'automobile, prima nell'officinetta torinese di Giovanni Ceirano, poi nella giovanissima Fiat, di cui diventa subito collaudatore di eccezionale sensibilità e pilota dell'*équipe* ufficiale. La sua bravura diventa leggendaria, le sue imprese fanno epoca: Riunione di Padova, record dei 10 chilometri, Sassi-Superga, Susa-Moncenisio, Circuito di Brescia, Coppa della Consuma, Gordon-Bennett, Riunione della Florida, Coppa dell'Imperatore. Poi Lancia sente di poter fare da solo, vuol trasferire in automobili « sue » le idee maturate in due lustri di dedizione alla grande invenzione del secolo. Con l'amico Claudio Fogolin, decide di tentare la grande avventura. Alla fine del 1906, con un capitale di 100 mila lire fonda la Società Automobili Lancia & C., prende in affitto un'officina in via Petrarca angolo via Donizetti, già occupata dall'Itala (il basso edificio, miracolosamente, esiste tuttora) e si mette al lavoro. È il 1907, sessant'anni fa. La « 24 HP » (o « Alfa ») mosse i primi passi nel settembre. Era una vettura bassa, leggera, con trasmissione ad albero cardanico anziché a catene, più potente e veloce delle altre macchine dell'epoca. Il motore a 4 cilindri a valvole laterali, di 2543 cmc, sviluppava la potenza di 28 CV a 1450 giri (la velocità dei motori a scoppio non superava in quel periodo i 1000-1200 giri). La critica tecnica non nascose le sue perplessità, ma il successo tra il pubblico — decretato in un primo momento proprio nella conservatrice Inghilterra — non tardò a venire.

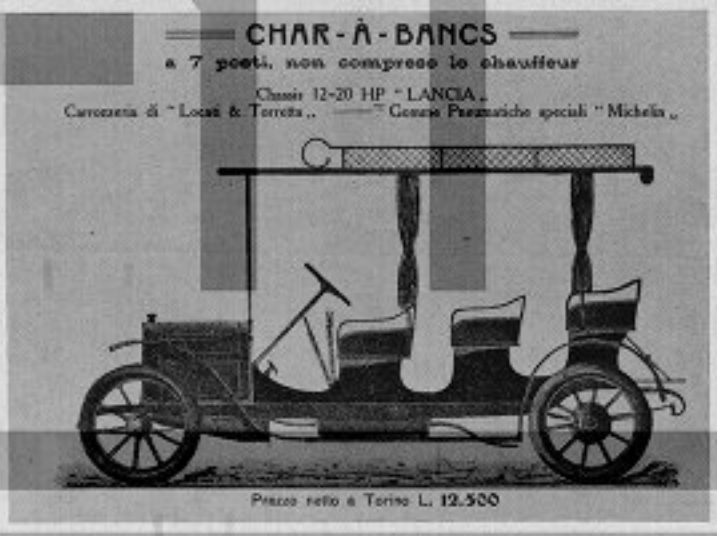
Nell'estate del 1908 uscì la « Dialfa », con un ardito motore a 6 cilindri (tra i primi della produzione mondiale) ed una velocità massima di 110 km orari; poi, l'anno successivo, il modello « Beta » con motore realizzato in monoblocco: anche qui, un passo importante sulla via del progresso; poi, nel '10, il « Gamma », di identica struttura ma con cilindrata maggiorata.

Stacchiamo i primi fogli del nostro calendario. Nel 1911, trasferita la fabbrica in una piccola officina in Borgo San Paolo, videro la luce i modelli « Delta », « Epsilon » ed « Eta »; quest'ultima, corta e leggera, di 5030 cmc, fu la vettura italiana più veloce di quei tempi, superando i 120 orari; ed aveva un nuovo tipo di frizione monodisco a secco: una delle tante innovazioni della Lancia nel corso degli anni.

Seguì, nel '13, il tipo « Theta », che ebbe uno straordinario successo, *et pour cause*. Lancia, l'uomo delle

Prima uscita della Lambda, la vettura universalmente ritenuta il capolavoro di Vincenzo Lancia.





Una fotografia importante nella storia dell'automobile. Nella ingiallita immagine si distinguono il Presidente della Fiat, Giovanni Agnelli, Vincenzo Lancia, Ettore Bugatti, il costruttore francese Mathis, i piloti Nazzaro e Wagner.

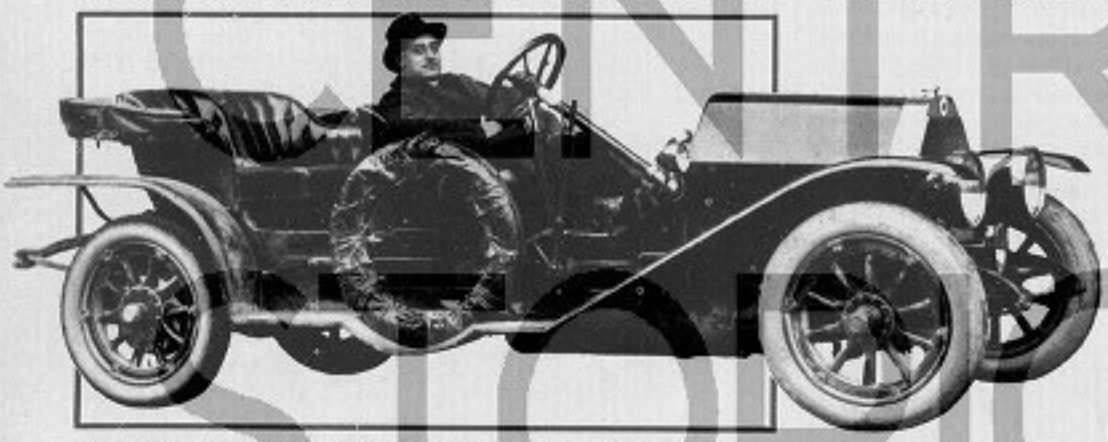
grandi geniali intuizioni, da tempo si scervellava sul problema dei servizi elettrici dell'automobile. A quell'epoca, le parti elettriche costituivano un'applicazione accessoria, adattata caso per caso, non studiata con il complesso del veicolo. Lancia si rese conto che all'impianto elettrico delle vetture bisognava dare una struttura omogenea, unificata, ma che spettasse al costruttore del telaio proporre una soluzione razionale, che ne migliorasse l'efficienza e facilitasse la manutenzione dell'impianto. Così la « Theta » ebbe, prima in Europa, i servizi elettrici incorporati, alla stregua di ogni altra parte meccanica.

Cadono i mesi e gli anni. Dopo la Grande Guerra (durante la quale la Lancia uscì con una serie di veicoli militari di ogni tipo, forniti anche agli eserciti alleati), fu costruito il modello « Kappa » a 4 cilindri, direttamente derivato dal « Theta »: con i suoi 70 CV di potenza, superava allegramente i 120 km orari; tra le altre innovazioni della « Kappa » sono da ricordare il piantone di sterzo a inclinazione regolabile, la leva del cambio centrale anziché esterna alla carrozzeria, l'avviamento elettrico del motore mediante pedale. Si ebbe anche una versione sportiva, la « Dikappa », con motore a valvole in testa di 87 CV.

Nel 1922 veniva ripreso con la « Trikappa » un precedente brevetto Lancia: il motore con i cilindri (otto) disposti a V stretto, di 4594 cmc e 98 CV a 2500 giri: una vettura di alta classe con la quale si concluse quello che possiamo definire il secondo ciclo tecnico della Casa torinese. E nasceva la « Lambda », universalmente considerata il capolavoro di Vincenzo Lancia, la sintesi delle sue idealità tecniche, della genialità innovatrice di un uomo ormai giunto alla piena maturità di industriale e di organizzatore. La « Lambda » possedeva tre innovazioni fondamentali, addirittura rivoluzionarie: la carrozzeria torpedo a struttura portante, la sospensione anteriore a ruote indipendenti, il motore a 4 cilindri a V stretto, compatto e di ridottissimo ingombro longitudinale, con elevato numero di giri, 3250, una follia per quei tempi. Osserviamone le immagini sul nostro calendario, la linea sottile e tesa, il lungo cofano ricco di personalità. Originariamente la « Lambda » era di 2120 cmc e raggiungeva i 115 orari; fu presentata ai Saloni di Parigi e di Londra del '22, e ancora una volta i tecnici e il pubblico rimasero turbati di fronte a tanta audacia. Ma non tardò molto che questa vettura veloce e precisa, di formidabile stabilità, tanto diversa dalle automobili tradizionali, conobbe un successo entusiastico. Fino al 1930 uscirono della « Lambda » nove serie; la cilindrata passò successivamente a 2370 e infine a 2570 cmc, e la potenza, dagli originari 49 CV salì fino a 69 CV. Qualcuna circola tuttora, ricercatissima dai cultori di auto storiche.

Nel 1929 uscì la poderosa « Dilambda » con motore a 8 cilindri, sempre secondo lo schema a V stretto; aveva una cilindrata di 3960 cmc e 100 CV a 4000 giri. Tra le altre novità, questo modello di gran classe possedeva un dispositivo per la lubrificazione centralizzata dello chassis, il termostato per regolare la temperatura dell'acqua del radiatore, un largo impiego di cuscinetti *silentbloc* alle articolazioni della sospensione.

Due anni più tardi la Lancia presentò l'« Artena » e l'« Astura », una quattro cilindri di circa due litri la prima, l'altra una 8 cilindri leggera, di 2600 cmc. I due chassis erano fondamentalmente uguali, salvo nell'interasse. L'« Artena » divenne proverbiale per le sue qua-



Fu la Lancia Theta la prima automobile in Europa ad avere i servizi elettrici incorporati. Fino a quel momento le parti elettriche costituivano un'applicazione accessoria.

lità di resistenza e robustezza: fu forse la prima automobile al mondo a superare i 100 mila chilometri senza necessità di revisione. L'« Astura » (che più tardi venne maggiorata a 3 litri) fu uno dei temi favoriti dai carrozzieri, e grazie alle sue doti di brillantezza e tenuta di strada venne anche impiegata in competizioni: tra l'altro, conquistò i primi due posti assoluti nel Giro automobilistico d'Italia del 1934.

Successivamente Vincenzo Lancia affrontò il problema della vettura leggera con la deliziosa « Augusta » di 1194 cmc, carrozzeria berlina a scocca portante, 105 orari, brillante ed economica, costruita in tre serie fra il 1932 e il 1935. E intanto la fabbrica sviluppava un importante programma di costruzione di veicoli industriali con i Diesel « RO » e « RO-RO ».

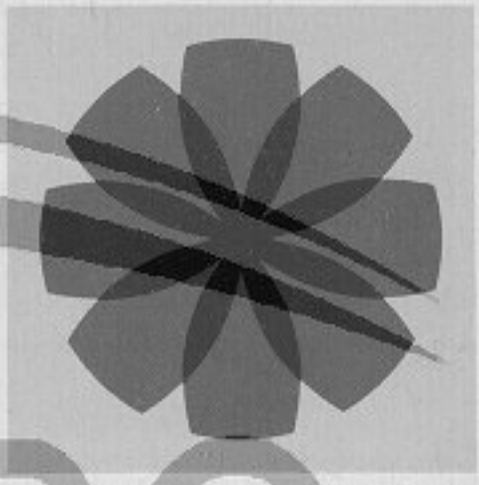
All'« Augusta » seguì un'altra delle leggendarie macchine Lancia: l'« Aprilia », che doveva potentemente contribuire all'evoluzione tecnica generale dell'automobile moderna attraverso una serie di innovazioni audacissime, come le sospensioni a quattro ruote indipendenti, i freni posteriori montati all'uscita del differenziale anziché sulle ruote, la carrozzeria (sempre a struttura portante) di profilo aerodinamico e molto leggera. Con un motore a quattro cilindri a V stretto, inizialmente di 1351 cmc (portato nella seconda serie a 1486), l'« Aprilia » possedeva eccezionali doti di accelerazione, tenuta di strada, maneggevolezza, e rimase modernissima, sempre richiesta, fino al 1950 (quando fu sostituita con la « Aurelia »); nell'impiego sportivo non ebbe rivali nella classe 1500.

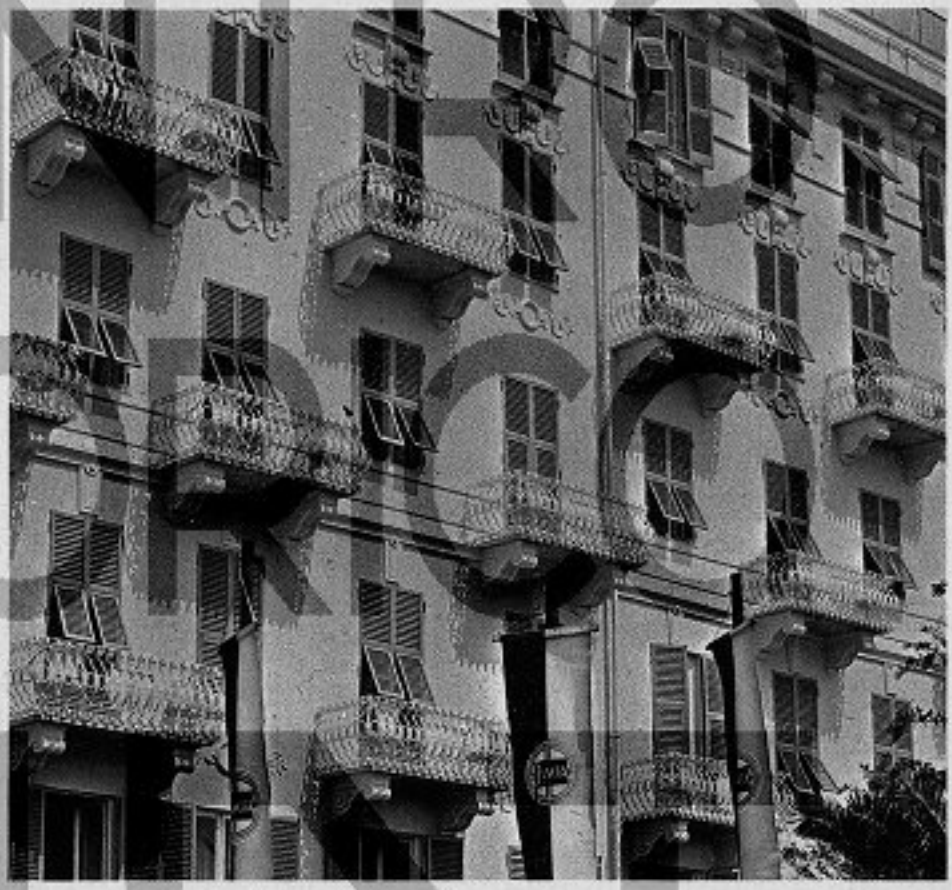
L'« Aprilia » costituì in un certo senso il messaggio spirituale di Vincenzo Lancia, che mancò improvvisamente ai vivi all'alba del 15 febbraio 1937 (non aveva ancora 56 anni) senza poterne vedere uscire dalla catena di montaggio il primo esemplare. Poco dopo entrava in funzione il nuovo stabilimento di Bolzano con una moderna fonderia, cui in seguito si affiancò la lavorazione dei veicoli industriali.

Le idealità di quest'uomo geniale continuarono ad ispirare gli uomini cui fu affidato l'avvenire della Lancia. È storia recente, ma vetture come la piccola simpatica « Ardea », le serie delle « Aurelia » (tra cui la famosa « B 20 », che diede l'avvio ad un breve esaltante periodo di attività sportiva), l'indistruttibile « Appia », la lussuosa « Flaminia », fino ai recenti modelli « Flavia » e « Fulvia », che hanno introdotto nella produzione italiana la trazione anteriore e numerose altre raffinatezze tecniche, rappresentano appunto quello spirito di anticonvenzionalità che di Vincenzo Lancia fu uno dei tratti più caratteristici.

Un sessantennio di storia della Lancia, un sessantennio importante per il progresso dell'automobile, punteggiato di date e fatti memorabili, intriso di fatiche, di speranze, di cose concrete, di successi. Un sessantennio durante il quale, giorno per giorno, si è andata creando la leggendaria fama « delle automobili che portano il nome agile e travolgente degli squadroni di cavalleria ».

F. B.

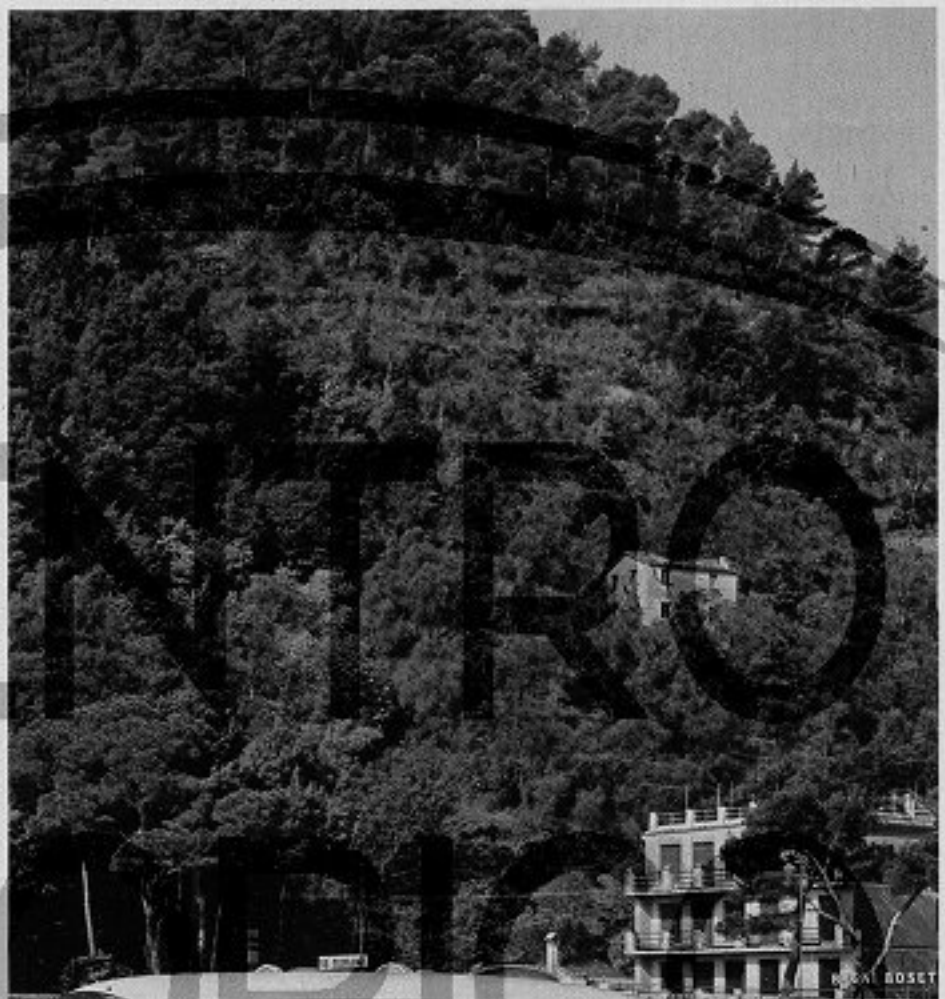




LA NUOVA FLAVIA

Dopo la montagna, Cervinia,
per la presentazione delle Fulvia "maggiorate",
una cornice marina, Santa Margherita,
per la presentazione alla stampa della nuova Lancia Flavia.
Provenienti da tutta Europa, i giornalisti hanno avuto
il primo contatto con le versioni della nuova Flavia
su di un percorso che comprendeva due tratti di "misto" piuttosto impegnativo,
uno in salita e l'altro in discesa, ed il tratto autostradale Nervi - Rapallo.
Un tracciato che, pur misurando soltanto una cinquantina di chilometri, sintetizzava nelle sue caratteristiche
le normali difficoltà proposte dalla rete stradale,
al fine di dare una idea la più completa possibile delle nuove vetture.
Dell'interesse manifestato dalla stampa internazionale per i nuovi modelli Flavia,
le pagine che seguono rappresentano una convincente testimonianza.
A questo proposito ci scusiamo fin d'ora
per le inevitabili omissioni alle quali siamo stati costretti dalla limitatezza dello spazio.

CENTRO STORICO FIAT



NEI PRIMI "RITAGLI STAMPA"

CORRIERE D'INFORMAZIONE

FLAVIA PIÙ BELLA DOPO LA «CURA».

La Lancia, dimostrando una coerenza perfettamente collimante con la linearità della sua posizione passata (sia sul piano tecnico sia su quello estetico), si è mantenuta fedele alla formula della spaziosa berlina «tirata» da un propulsore generoso ed anche superdotato (specie nella versione a iniezione), con tutte le prese di posizione implicite nella scelta della trazione anteriore e dei motori di elevata potenza, nonché nel dimensionamento della vettura.

MARCO MATTEUCCI

ARBEITER-ZEITUNG

DIE LANCIA FLAVIA LIEBT DAS GEBIRGE

Der Tradition des Hauses Lancia entsprechend, ist das Modell Flavia ein Wagen mit einem zurückhaltenden Äußeren, der mit einer hochentwickelten Technik ein Optimum an Fahrverhalten, an Fahrkomfort und an Fahrleistung bietet. Lancia-Wagen sind schon seit jeher Wagen für Kenner gewesen.

CORRIERE DELLA SERA

« Sempre più raffinata » è lo slogan con il quale si potrebbe definire la seconda serie della Lancia « Flavia »: una vettura, rispetto al modello originale, ancor più elegante esternamente e lussuosa internamente.

Meccanicamente la « Flavia » ha subìto

poche modifiche, ma di grande importanza.
Sono bastati questi pochi ritocchi per rendere l'auto ancor più stabile e maneggevole in ogni condizione d'impiego.

IL CITTADINO

Se la nuova carrozzeria attira indubbiamente l'attenzione, non può far passare in seconda linea i notevolissimi miglioramenti introdotti nella parte meccanica.

GIORNALE DEL POPOLO

LA NUOVA LANCIA FLAVIA: PIÙ GIOVANE E PIÙ CHIC.

Stupendi ritocchi per una vettura già di classe.

Il tutto contribuisce a conferire al modello Flavia quel ristretto alone di intimità che la Lancia ama conservare e profondere nelle proprie creazioni.

OVIDIO BIFFI

IL GAZZETTINO

Le prove a cui abbiamo sottoposto la nuova macchina (coi tre motori) confermano le doti vantate dai costruttori. L'assetto di guida è eccellente: accessibili i comandi, di facile lettura la strumentazione, ottima la visuale. Confortevoli i posti riservati ai passeggeri sia davanti che dietro.
Concludendo, una macchina indovinata. Un'auto destinata a « durare » almeno sei o sette anni.

PIERO FORTUNA

THE MOTOR

On the road the new basic Flavia (with the 1,500 c.c. engine) is a car of exceptional quietness and refinement, showing, among other things, that the perfect primary and secondary balance obtainable in a flat-four really pays off when allied to the appropriate attention to detail. Handling and roadholding are equally excellent.

AUTORAMA

Ciò che colpisce appena si prende posto al volante di una delle nuove « Flavia » è il senso di sicurezza che esse ispirano. È come un vestito, fatto da un grande sarto, che si indossa bene, e nel quale ci si sente subito a proprio agio.
La sua silenziosità è favolosa; basta chiudere completamente i finestrini e non si riesce a capire se l'auto vada a motore spento oppure a motore in movimento.

GIANNI MARIN

L'AUTOMOBILE

FLAVIA LA DOLCE.

Migliorata nel comfort e nella silenziosità. Leggermente aumentata la velocità massima grazie alla più accentuata profilatura. Lo sterzo è leggerissimo, il servocomando può essere necessario solo alle signore per il parcheggio. Con qualche supplemento una vettura estremamente lussuosa.

G. R.

VITA

Nelle strade piene di curve e controcurve del percorso di prova la nostra Flavia si è dimostrata una vettura da guidarsi più in scioltezza che alla sportiva. Su autostrada ha confermato le doti che già conoscevamo della Flavia: velocità notevoli facilmente raggiungibili, che si possono mantenere agevolmente, frenaggio potente e sicuro. Si tratta cioè di una vettura che consente di effettuare lunghi viaggi ad andatura elevata e in piena comodità.

MARIO CIRIACHI

MOTOR

Una vettura potente, rapida e pronta in ogni situazione. I vantaggi dell'iniezione si manifestano nell'aumento di potenza, che raggiunge i 102 CV, ma soprattutto nella migliore ripresa e accelerazione e nella più favorevole coppia massima la quale rende il motore così elastico da ridurre l'uso del cambio. È questa una vettura realmente moderna ed all'altezza della più qualificata concorrenza internazionale.

SERGIO FAVIA

ROMA - NAPOLI

Le modifiche apportate alla berlina ne hanno migliorato l'aspetto ed il comfort. Anche la sua velocità è aumentata sensibilmente pur rimanendo invariati i consumi.

È quindi indubbio che i miglioramenti generali apportati alla Lancia - Flavia, ma più particolarmente alla carrozzeria, permetteranno un notevole rilancio di questo famoso modello, uno dei più interessanti della produzione automobilistica europea.

SILVIO VARETTO

L'ECO DI BERGAMO

La Lancia, ricorrendo il suo sessantesimo anno di attività ha voluto ricordare l'importante coincidenza con una nuova Flavia che, si può ben dire, si mantiene all'avanguardia tra i modelli europei di gran classe sulla cilindrata media.

L'ARGUS DE L'AUTOMOBILE

Bien que la nouvelle version conserve un air de famille avec le modèle précédent, elle se présente sous un aspect très moderne, plus svelte.
Les vitesses annoncées sont facilement obtenues, le confort est certain, la direction douce et précise, les freins à disque assistés progressifs et efficaces. C'est très certainement la voiture idéale pour les longs parcours effectués sans fatigue, et dans un silence de marche exceptionnel qui est encore supérieur à ce qu'il était avant.

MOMENTO SERA

SLANCIO E STILE PER LA NUOVA «FLAVIA».

La nuova Flavia conserva lo « stile » della precedente con uno «slancio» nuovo ed una più moderna concezione della linea.
Si tratta di un notevole complesso di innovazioni e di modifiche che modernizzano e rendono piacevole la linea della « Flavia » lasciando intatte molte precedenti caratteristiche e la fisionomia generale della vettura.
La « Flavia », per la sua decennale esperienza costruttiva, e il nuovo volto che ha assunto, deve esser considerata una vettura con quelle doti di classe, di comodità, di sicurezza e di « comfort » che sono tradizionali della produzione « Lancia ».

SERGIO FERRAGUTI

IL GLOBO

L'attuale Flavia è più compatta, di linea arrotondata, elegante e semplice, è destinata a non subire l'influenza della moda come talvolta avviene in campo automobilistico.
Che il nuovo modello sia destinato a riscuotere consensi non è solo nostra impressione in quanto abbiamo avuto parecchie attestazioni del genere nel corso della nostra prova sulle strade intorno a Rapallo, quando parecchi automobilisti hanno voluto manifestare il loro giudizio di fronte al modello Lancia.

MARIO CIRIACHI

TUTTOSPORT

« È tutto nuovo sulla nuova Flavia ». Lo slogan coniato dalla Lancia per la presentazione della sua rinnovata berlina di media cilindrata ci sembra perfettamente indovinato in quanto, avvicinandola, si ha veramente la sensazione di trovarsi di fronte ad una vettura totalmente inedita. La sua linea si distacca notevolmente da quella della Flavia che siamo abituati a veder circolare sulle nostre strade, essendo più moderna, più compatta, più armonica, in poche parole più bella.

MARIO MORGANTI

IL SOLE - 24 ORE

LA FLAVIA SI È FATTA PIÙ BELLA

Migliore di quanto sia apparso, fino ad oggi, nella maggior parte delle fotografie già pubblicate, come spesso accade agli oggetti di linea, molto semplice e funzionale. È compatta e slanciata, sobria ed elegante, curata anche nei piccoli dettagli con particolari talvolta raffinati...
... Per la parte meccanica la definizione più giusta — come è anche logico — è stata data dal prof. Fessia, capo dei servizi tecnici della società, con il pirandelliano «Come prima, meglio di prima ».

MANLIO VILLARE

IL MESSAGGERO

UNA MODERNA VETTURA RICCA DI PREGI LA RINNOVATA BERLINA «LANCIA FLAVIA».

Sintetizzando al massimo l'impressione, si può parlare più che mai di modello di classe, con il quale si possono affrontare viaggi anche molto lunghi a media di crociera elevata e senza pericolo di stancarsi; un modello che rispetta in pieno la « tradizione Lancia », un modello capace di offrire moltissimo a chi sappia apprezzarne compiutamente le non comuni qualità.

CARLO MARIANI

OGGI

La berlina Lancia Flavia è sempre stata indiscutibile e impareggiata, tra vetture analoghe per prezzo e per potenza, in quanto a silenzio nella velocità. Nei modelli '67, questa dote è ancora esaltata: spingendo la vettura al massimo, il silenzio dà quasi un'impressione di magia.

GIUSEPPE PIAZZI

GAZZETTA DEL POPOLO

Ed è fuori di dubbio che veloce lo sia, la Flavia (almeno la 1,8 a iniezione, di cui stiamo parlando) raggiungendo e anzi superando, in favorevoli condizioni di impiego, i 170 all'ora promessi dalla casa. Ma è soprattutto impressionante in questa vettura la rapidissima accelerazione, e la completa assenza di vibrazioni e di rumori; ci è capitato su alcuni tratti di strada di constatare con stupore sul tachimetro, che eravamo vicini ai 170 mentre avremmo giurato per una andatura di gran lunga inferiore. Con vettura ferma, poi, e a motore in moto, si ode appena un ronzio rotondissimo, che fa pensare, appunto anche per l'assoluta immobilità della macchina, alla turbina.

RAFFAELLO GUZMAN

KURIER,

QUALITÄT FÜR AUTOKENNER: LANCIA-FLAVIA. Neues Modell des italienischen Luxus wagens mit vielen technischen Feinheiten.

Einen Lancia kauft man nicht, um ihn schon ein Jahr später wieder abzustoßen. Wer einen Lancia fährt, der tut dies, weil er Wert legt auf all die Feinheiten, die ein Wagen dieser Marke bietet. Und er bleibt seiner Marke treu.

AUTO, MOTOR UND SPORT

Eine erste Begegnung mit dem neuen Lancia Flavia ergab, daß das face-lift den Wagen vorteilhafter verändert hat, als man nach den ersten Werkfotos vermuten durfte.

Beherrschende Fahreindrücke sind die Laufruhe und Elastizität des Boxermotors, der gute Federungskomfort und die massive Karosseriequalität — alles Eigenschaften, die Lancia-Wagen seit jeher auszeichnen...

L'ÉQUIPE

Nous avons pu effecteur une prise en main des différents modèles sur lesquels nous reviendront ultérieurement. Le silence et le confort sont déterminants et à un point tel qu'il amenuisent la sensation de performance.

La Flavia à injection frôle maintenant les 170 km/h sans que l'on ait l'impression de vitesse. La boite reste exceptionnelle. Le comportement routier est celui d'une bonne traction avant.

Nous aurons l'occasion de revenir sur cette nouvelle voiture. La qualité et la finition poussées à ce point sont trop rares actuellement pour qu'on n'y apporte pas une très grande attention.

JEAN BERNARDET

QUATTRORUOTE

MIGLIORATE DENTRO E FUORI LE NUOVE «FLAVIA»

Con questo modello la Lancia aumenta la sua possibilità di imporsi in un particolare settore, quello delle berline quattro porte di classe, di 2000 cc di cilindrata.

Le innovazioni sostanziali sono nella carrozzeria: la linea, più elegante, ricorda quella della berlina « Fulvia ».

LES SPORTS-MOTEURS

Le nouveau tableau de bord est une réussite: ses beaux instruments circulaires et son tablier en acajou sont dignes du standing de la voiture et la disposition des instruments et des commandes est fonctionnelle et sourtout bien conçue du point de vue sécurité. Aux régimes moyens et bas la souplesse de marche est exceptionnelle, à l'autre bout de l'échelle le moteur fait preuve d'une nervosité non moins enthousiasmante et, à la reprise, la montée en régime est toujours d'une progressivité sans pareille.

Rajeunie sur le plan esthétique, améliorée du point de vue confort et perfectionnée du côté mécanique, la Lancia Flavia a certainement les atouts pour étayer la clientèle d'élite qui a toujours été sienne. Sa version « Iniezione » est en tous cas de taille à se gagner de larges suffrages parmi les fins connaisseurs.

ETIENNE CORNIL

LA NOTTE

La nuova Flavia continua la signorile tradizione delle vetture Lancia IL SALOTTO VIAGGIANTE. Anche la prova su strada ha pienamente promosso la Flavia: PIÙ VELOCE, PIÙ SICURA, PIÙ DOCILE.

LELLO GURRADO

TUTTOMOTORI

Su strada il comfort di marcia, l'impostazione di guida, ancor più facilitata dalla trazione anteriore aggiornata e migliorata rispetto al modello precedente, le prestazioni elevate di cui è capace indipendentemente dal motore di cui è dotata, tutto contribuisce a rendere la nuova Flavia una delle migliori berline, nella categoria delle medie cilindrate, attualmente presenti sul mercato europeo.

RANIERO ANTOMAROLI

LA NUOVA TRIBUNA

Questo nuovo modello attirerà indubbiamente quella vasta clientela di «classe» che ha sempre fedelmente seguito il cammino di questa Casa che compie quest'anno il suo sessantesimo anno di attività. E forse non a caso la «Lancia» ha inteso festeggiare questa data con una completa ristrutturazione dei propri modelli base, mantenendo pur sempre quelle doti di robustezza, eleganza, comfort che hanno fatto di Lei, fin dalla sua nascita, la casa costruttrice per antonomasia di vetture di classe.

F. BUFFA DI PERRERO

IL TELEGRAFO

Lo slogan « È tutto nuovo sulla nuova Flavia », coniato dalla casa torinese per la presentazione della seconda serie della sua berlina di media cilindrata ci sembra indovinato: avvicinandola ci sembra di essere davanti ad una vettura inedita; più raffinata ed ancor più elegante esternamente e lussuosa internamente.

ORIZZONTI

Le Lancia « Flavia » si presentano così all'utente ricche di innovazioni che le rendono veramente perfette sia sul piano della funzionalità, sia su quello del comfort e della sicurezza; da tener presente che pur senza aver modificato le caratteristiche del motore, la nuova e più aerodinamica linea della vettura consente maggiori prestazioni.

GIANNI MARIN

Nel 1966 per le vetture dell'elefantino: 12 campionati, 5 Trofei dei Costruttori, 224 vittorie assolute.

1) Il prof. Giudo Calbiani, Direttore Generale della Lancia, si congratula con Lella Lombardi, campione assoluto femminile nella Gran Turismo.

2) Il prof. dott. ing. Antonio Fessia, Direttore Centrale Tecnico della Lancia, premia Sandro Munari.

3) I rallegramenti del Presidente della Società, dott. Massimo Spada, al campione assoluto dei rallies Leo Cella.

4) Fra gli ospiti d'onore: l'ing. Piero Campanella, Presidente della CSAI.

A SANTA MARGHERITA LA "FESTA" DEI PILOTI LANCIA

La presentazione della nuova Flavia ha offerto l'occasione di premiare i piloti di vetture Lancia che si sono affermati nel 1966, in una atmosfera particolarmente felice. Oltre un centinaio i piloti premiati, fra i quali i campioni: Claudine Trautmann Bouchet (Campione assoluto francese femminile), L. Cella e L. Lombardini (Vincitori dei Trofei Internazionali dei Rallies gruppo 1 e gruppo 3), Leo Cella (Campione assoluto italiano dei Rallies), Ugo Locatelli (Campione assoluto della Montagna gran turismo), Marco Crosina (Campione assoluto della Montagna turismo), Rosadele Facetti (Campione assoluto femminile turismo), Lella Lombardi (Campione assoluto femminile gran turismo), Antonio Thellung (Campione assoluto italiano della Regolarità), Angelo Rizzo (Campione italiano velocità turismo classe 1300), Luigi Foschi (Campione italiano velocità gran turismo classe 1300), Claudio Maglioli (Campione italiano velocità turismo classe 2000), Giulio Petrucco (Campione interregionale), Leo Cella e Ove Andersson (Vincitori a pari merito della classifica assoluta combinata Rallye di Montecarlo - Rallye dei Fiori 1966).

Un lungo elenco di vittorie quindi che, come ha affermato il Presidente della Società: « ... non solo ha portato in alto il nome Lancia in Italia, ma anche all'estero, come pure ne fa fede il raid a Capo Nord... » mentre l'ingegner Piero Campanella, presidente della CSAI ha sottolineato che: « L'attività svolta dalla Lancia è una conferma all'idea che lo sport automobilistico ha una funzione che non è strettamente sportiva ma è funzione di progresso, funzione che serve a portare in tutto il mondo l'espressione della genialità del lavoro italiano ».

CENTRO STORICO FIAT

IL MUSEO D'ANTICHITA' A TORINO

di DAVIDE GIOVANNI CRAVERO

All'inizio del 1961, il lusinghiero invito rivoltoci dalla Sopraintendenza alle Gallerie del Piemonte ad illustrare ad ospiti di riguardo ed alle comitive di turisti (che si prevedevano frequenti e numerose a Torino nella ricorrenza delle celebrazioni del Centenario dell'Unità Italiana) i capolavori della « Galleria Sabauda », ci offerse l'occasione di famigliarizzarci con la storia (sia « *ufficiale* » che « *segreta* ») del severo ed elegante « *Palazzo dell'Accademia delle Scienze* », eretto lungo l'omonima via nel 1679 su disegno dell'abate Guarino Guarini e autentico forziere dei più preziosi tesori artistici dei musei torinesi. Ci accorgemmo pure che troppo sbrigativamente i nostri nonni lo avevano denominato « *'l Palass d' le Müme* » facendo espresso ed esclusivo riferimento al patrimonio egittologico venduto nel 1824 dal canavesano Bernardino Drovetti al Re Carlo Felice, benché tale patrimonio consenta tuttora alla capitale piemontese di gareggiare vittoriosamente, sul piano mondiale, con le raccolte egittologiche di Londra e del Cairo. Ogni qualvolta poi udivano ventilare utopistici progetti di trasferire altrove le collezioni drovettiane, i nostri antenati opponevano un'apocalittica leggenda (formatasi non si sa né quando né come) la quale ammoniva che, nell'ipotesi in cui mummie, papiri e sarcofagi si fossero accinti a trasmigrare verso altra sede, le mura plurisecolari del Museo si sarebbero ripiegate su se stesse inghiottite da misteriose cavità sotterranee, in un polveroso rovinìo di laterizi infranti e di detriti.

Personalmente, a consimili superstizioni e profezie non prestiamo fede, pur auspicando, ciò nonostante, una più razionale soluzione del problema della sede del Museo Egizio sia agli effetti tecnico-museografici sia a quelli, più prosaicamente, amministrativi.

Sotto la generica denominazione di « Museo d'Antichità », infatti, le collezioni egittologiche costituirono, sino al 1940 con le raccolte preistoriche greco-romane, due distinte sezioni di un identico organismo aventi ben diverse origini, funzioni e finalità e pur tuttavia, oggi, cumulativamente ospitate al pianterreno nell'edificio guariniano. La parentesi bellica e numerosi intoppi di carattere burocratico uniti ad inquietanti interrogativi connessi alla sistemazione del centro storico della città hanno purtroppo dilazionato, sino ad oggi, una radicale soluzione del problema.

La nuova sistemazione delle collezioni preistoriche greco-romane realizzata nel biennio 1964-1965 (collezioni ordinate in appartato settore del palazzo guariniano a cui spetta perciò di diritto, l'originaria denominazione di Museo d'Antichità) dal dinamico Sopraintendente alle An-

CENTRO STORICO FIAT

tichità Romane del Piemonte merita, pertanto, un attento seppur sintetico esame.

Tali collezioni ci richiamano, infatti, alle più antiche manifestazioni del mecenatismo sabaudo espresse all'indomani della battaglia di San Quintino che restituì al Duca Emanuele Filiberto il possesso dei dominî aviti con capitale Torino, meno esposta alle minacce francesi della transalpina Chambery. Tra i « pezzi » di varia antichità da lui acquistati, tramite fidati agenti, probabilmente si ammirava già quella statua marmorea di « *Eros dormiente con attributi di Ercole* » che tante discussioni avrebbe sollevato fra gli eruditi, incerti se attribuirlo alla attività giovanile di Michelangelo Buonarroti, (come ci indurrebbe a credere una notizia di Paolo Giovio) ovvero ad uno scultore della tarda classicità ellenistica.

Carlo Emanuele I arricchì la collezione paterna a cui diede una migliore sistemazione nella galleria che sin dalla fine del sec. XV congiungeva il « *Palazzo del Vescovo* » (nucleo originario dell'odierno « *Palazzo Reale* ») con il Castello, detto poi « *Palazzo Madama* ».

Galleria adornata fastosamente (e celebre in tutta Europa), da una legione di artisti ed artigiani capeggiata dal pittore marchigiano Federico Zuccaro tra l'ottobre 1605 e lo autunno 1607, ma purtroppo distrutta da un incendio il 5 dicembre 1667.

Un troncone di cotesta galleria ricostruita in seguito e demolita definitivamente sotto la dominazione francese ai primordi dell'800 può oggi identificarsi nella « *Galleria Beaumont* » sede dell'« *Armeria Reale* ».

Portiamoci ora all'epoca di Vittorio Amedeo II, che va riguardato come il vero e proprio iniziatore del Museo d'Antichità torinese. Il primo Re sabaudo, infatti, a differenza dei suoi predecessori, limitatisi essenzialmente ad un'attività collezionistica di stampo cortigiano e principesco, diede esplicito incarico al dotto marchese Scipione Maffei, giunto a Torino dalla natìa Verona alla fine del 1723, di studiare e classificare con rigoroso criterio scientifico tutte le epigrafi romane, che erano emerse in gran copia, l'anno precedente, nel corso dei lavori di demolizione del bastione della Consolata. Il tutto venne trasferito sotto i porticati del cortile del nuovo Ateneo sorto in via Po, ove, alcuni decenni dopo, confluirono pure le altre sculture risalenti all'antichità classica ed ancora conservate nelle dimore reali, nonché i primi reperti bronzei emersi dagli scavi eseguiti nel territorio di Monteu da Po le cui viscere nascondevano le reliquie della distrutta città romana d'Industrie la già celto-ligure « Bodincomago », sin dal 1740 circa oggetto di un crescente interesse da parte degli « antiquarî » (il vocabolo « *archeologia* » entrerà in uso corrente solo nel sec. XIX). Nel 1743 vedrà quindi la luce il sontuoso volume dedicato da Antonio Rivautella e da Paolo Ricolvi ai « *Marmora Taurinensia* » custoditi presso il Museo dell'Università che verrà regolarmente aperto al pubblico quattro anni dopo.

Nel 1761 Vitaliano Donati, inviato ufficialmente in Oriente dal Re di Sardegna, recando all'Ateneo tre grosse statue prelevate dalla necropoli di Tebe, diede vita al primo nucleo di una sezione egizia del Mu-

CENTRO STORICO

sco, la quale, sviluppatasi smisuratamente nel 1824, in virtù della cessione della raccolta Drovetti a Carlo Felice (1824) consigliò il trasloco dell'intero complesso in sede più acconcia.

La scelta cadde sul Palazzo dell'Accademia delle Scienze (1832). Non rimasero quindi in Via Po (sino al 1880) altro che le epigrafi romane.

Il secolo XIX vede il numero dei cultori delle scienze archeologiche, gli austeri e un po' bizzarri « *professori d'anticaglie* », moltiplicarsi con progressione geometrica. Accanto ai rappresentanti della cultura « ufficiale » si appassionano agli enigmi delle « *civiltà sepolte* », talvolta navigando in un aristocratico dilettantismo, pure larghi strati della società « *bene* » subalpina. Riportare alla luce le testimonianze dei centri abitati nella remota antichità, stabilirne l'esatta ubicazione sulle orme dei testi latini, diviene una nobile aspirazione che produce frutti apprezzabili. La vanga ed il piccone si affondano nelle zolle ubertose di Pollenzo, Asti, Susa, Libarna, Aosta, o dell'Agro Torinese. Infine non possiamo tacere, ritornando all'epoca di Carlo Felice, l'acquisizione della raccolta di Luigi Moschini (1828), composta di oltre novecento vasi della Magna Grecia, rinvenuti nelle province del Regno delle due Sicilie, né, nel 1866, del fondo numismatico Lavy (oltre venticinquemila pezzi), né della collezione di vasi etruschi ricuperati da Luciano Bonaparte, (principe di Canino in quel di Vulci) ed infine della raccolta paletnologica Gastaldi entrata a far parte del Museo per merito di Ernesto Schiapparelli (1895).

Altro vi sarebbe ancora da aggiungere circa i reperti affiorati durante gli scavi più recenti. Quanto si è detto però ci sembra comunque bastevole affinché il lettore intuisca la molteplicità dei problemi che il prof. Carducci si vide costretto ad

Fra i tesori della raccolta torinese: coppetta vivacemente decorata, bottiglia quadrangolare e contenitore a forma di colomba per essenze profumate. Tutti i « pezzi », in vetro e di età romana, sono stati rinvenuti in Piemonte.

In alto a destra.
L'Eros dormiente che per molto tempo venne considerato una fatica giovanile del Michelangelo.

CENTRO STORICO FIAT

affrontare, e ad intelligentemente risolvere, nel presentare nel 1948 il primo abbozzo di un Museo, divenuto bensì del tutto autonomo, ma privo di spazio sufficiente a sistemare un materiale il cui inventario contava come minimo alcune decine di migliaia di voci. Si trattò insomma di una sistemazione con evidenti caratteri di provvisorietà distribuita in poche sale situate al pianterreno del « *Palass d' le Mümie* » in una cornice assai modesta e dimessa. Riaprendo infine in una veste totalmente rinnovata cotesto Museo, il 14 luglio 1965, Carlo Carducci ha mostrato anzitutto di essersi preoccupato della suggestione che sull'animo del visitatore sogliono esercitare i fattori ambientali, creando l'atmosfera più propizia ed invitante tanto alla contemplazione del manufatto artistico od artigianale esposto, quanto ad una serena e riposata meditazione degli elementi caratteristici ed estetici dei pezzi, al fine anche di una loro esatta valutazione.

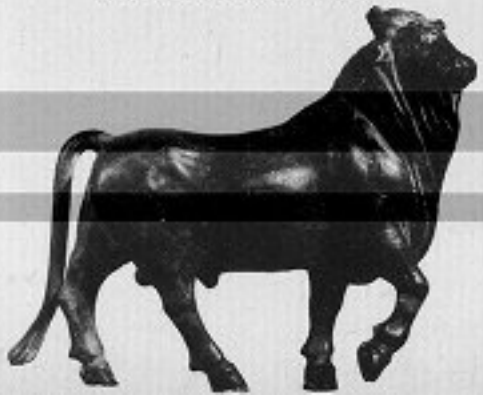
Il primo obiettivo è stato raggiunto col restituire alle sale l'antica maestosità, rimettendo a nudo le volte guariniane. Il secondo è stato ottenuto mediante un'esatta definizione didattica del materiale esposto sia sotto l'aspetto tipologico, sia con riguardo alla sua evoluzione cronologica ed all'espansione topografica. Le stupende « *vetrine a piede* » ed « *a muro* » hanno conseguito lo scopo con esemplare chiarezza.

Per la decorazione di questa pisside in vetro nero, linee a rilievo ottenute al tornio.

Sei risultano i vani in cui si articola la sede del rinnovato Museo: due spaziose sale voltate e quattro stanze, più piccole e raccolte, addossate alla parete esterna del palazzo prospicente il muro che fiancheggia via Accademia delle Scienze.

La prima delle due grandi sale guariniane potrebbe, in certo modo, venire considerata come una prefazione documentata della Storia del Piemonte, regione ove, per naturale ubicazione geografica, fatalmente si incrociarono sin dai tempi più remoti le due contrastanti civiltà: quella latino-mediterranea e quella celtico-teutonica avvicendantisi nell'alterno trapasso dei valichi alpini e riflettentisi, sino ad oggi, in una infinita gamma di atteggiamenti spirituali.

Toro in bronzo proveniente da Industria.



Ci è dato perciò, in essa, osservare la graduale evoluzione di uno dei più mesti riti primordiali dell'umanità: il rito funebre.

Dalla « inumazione » del defunto, praticata nell'età neolitica (testimoniata dai ritrovamenti operati nella necropoli neolitica di Montjovet, Valle d'Aosta), ove gli scheletri, interrati molto tempo dopo la morte, già scarnificati, poggiano sulla nuda terra entro casse formate da lastre gregge e scheggiate di lavagna (le cosiddette « *lose* ») si arriva sino alle forme più tarde e decadenti della romanità che dedica al defunto sontuosi sarcofagi.

Sommariamente possiamo, sempre in queste sale, abbozzare una prima rudimentale storia dell'evoluzione dei mezzi di trasporto, partendo dalla corrosa piroga dell'età palafitticola, ricavata da un tronco di castagno, e restituitaci dalle acque del lago di Bertignano (Ivrea), per giungere sino ai calchi in gesso delle ruote di Mercurago. La colossale « *Testa di Dea* » (Giunone), dissepolta ad Alba, che si suppone residuo di un acrolito (simulacro eseguito parzialmente in marmo e parzialmente in legno), ci conduce invece in un'epoca più ricca, matura ed ambiziosa, simboleggiata dalla « *Statua di Claudio* », di provenienza segusina. Poi, dal rigoglio imperiale, alle estreme raffinatezze di un'epoca che preannuncia il dissolvimento; il favoloso busto di « Lucio Vero », il pezzo più cospicuo e pregiato del cosiddetto « *Tesoro di Marengo* », denuncia già inequivocabilmente alcuni elementi « *espressionisticamente* » corrosivi ed arguti, tipici del linguaggio figurativo di una « *provincia settentrionale* », linguaggio permeante, altresì, molte steli funebri, autentiche « *schede personali* » ante litteram del misero trapassato.

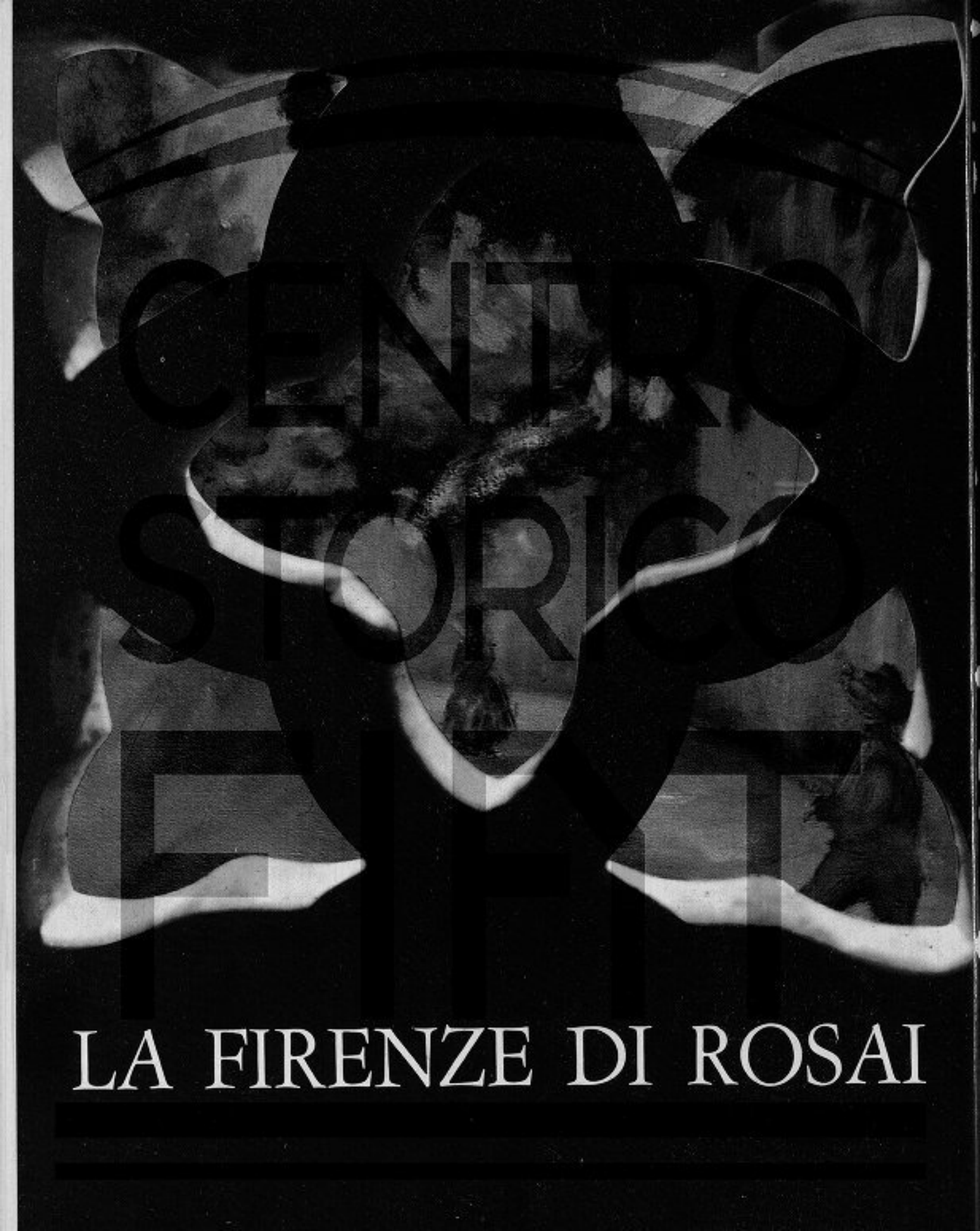
Il « *Tesoro di Marengo* » si trova magistralmente disposto, nella prima delle quattro salette laterali, accanto ai più celebrati bronzi d'Industria, tra i quali spiccano il famosissimo « *Fauno* » e l'eterea, austeramente monacale « *Danzatrice* » il cui squisito lirismo idealmente ci predispone a passare, nella stanza successiva, alla raccolta di vetri forse più ricca d'Italia. Un'oasi riposante per l'occhio, conteso fra le forme flessuose e l'iridescente gamma delle liquide trasparenze: i calici, le ampolle, i lacrimatoi, nonché un intero arsenale di « armi segrete » della bellezza femminile, come ad esempio certi splendidi portaprofumi a foggia di colomba, uno dei quali ancora colmo di essenza di rosa.

Nella terza stanza troviamo terracotte cipriote del lascito Palma di Cesnola, e nella quarta tombe, urne cinerarie e, in genere, manufatti etruschi.

Un discorso troppo ampio e forse dispersivo richiederebbe il secondo salone guariniano, dedicato alla statuaria ed alla ceramica greco-romana. Sotto un'apparente, immutabile perfezione, che par sfidare, con arrogante indifferenza, l'implacabile volger dei secoli, quei lineamenti di pietra celano, infatti, problemi estetico-filologici, la cui trattazione non si concilierebbe con le finalità che ci proponiamo. Consiglieremmo semmai al visitatore del Museo, di concludere il proprio itinerario dinnanzi alle vetrine racchiudenti armi, fibule, gioielli, utensili varî, ricuperati nelle necropoli barbariche di Testona, del Lingotto, ecc. Oltre all'irrevocabile chiusura di un ciclo storico, egli ritroverà in esse i primi vocaboli di un linguaggio figurativo di sconcertante attualità.

D. G. C.

Fibule e contenitore bronzeo ricuperati nella necropoli barbarica di Testona.



LA FIRENZE DI ROSAI

Ho rifatto a piedi, una per una, le stradine d'Oltrarno che Rosai ha percorso mille volte; curvo di spalle come i suoi « òmini », col passo pesante e la sigaretta, sbilanciata dal lungo baco della cenere, penzoloni dalle labbra. Via Toscanella, via Santa Monaca, borgo La Stella, piazza Santo Spirito, piazza del Carmine. In quasi tutte c'è ancora, sui muri, il rigo nero della nafta che ha listato a lutto la città e l'odore acre dell'alluvione che stagna nei vicoli senza luce.

Questa era la « sua » Firenze e queste sono le ultime immagini della sua città che gli sono rimaste negli occhi quando se n'è andato, dieci anni fa, in una notte

Un posto remoto, quasi un altro mondo, per lui che il viaggio più lungo l'aveva fatto avventurandosi sulle colline intorno a Firenze alla scoperta di una trattoria dove fermarsi con gli amici e tornare poi allo studio con l'album pieno zeppo di immagini.

Cos'è rimasto ora della sua Firenze, della rete intricata di vicoli e di strade in cui la gente si parla ancora dai balconi, dove sono i suoi « giocatori di toppa », i « suonatori di chitarra », i « teppisti » guasconi e pronti di mano?

Quasi tutto è rimasto e anche se i suoi personaggi, quelli della « Serenata » e della « partita a carte » se ne

con lo stesso spirito, con le stesse battute, con la stessa umorosa vitalità di allora.

Sono stato a trovarli, uno ad uno, nelle botteghe dei vinai che sono la loro vera casa, nei laboratori degli stucchinai, nelle officinette dove nascono i lampadari di ferro battuto, nelle falegnamerie dove si restaurano i mobili e da una zampa di seggiola si costruisce un armadio intero « tutto autentico, glielo assicuro » e nei magazzini dei robivecchi dove, con un po' di pazienza, si può ritrovare tutta la cronaca polverosa del quartiere.

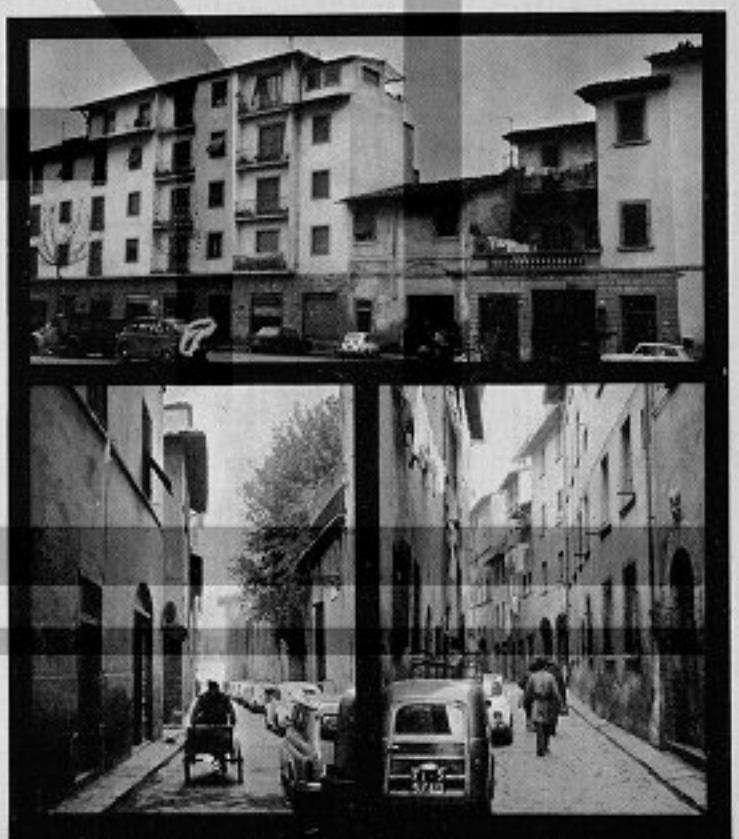
Per questa gente Rosai è ancora vivo, è il « sor Ottone » o il « professore » per quelli che ne hanno sentito parlare soltanto. Comunque è sempre uno di loro, un poco rustico, scontroso, lesto di mani quand'era giovane, uno che, anche quando diventò famoso, non si dimenticò mai di essere nato in quelle strade, nell'unico rione di Firenze in cui Rosai avrebbe potuto nascere.

Continuano a volergli bene come sanno voler bene i fiorentini. Senza sdolcinamenti e senza falsi rispetti, un bene virile, da uomo a uomo. Gliene hanno voluto anche quando, dopo la caduta del fascismo, lo suonarono ben bene, una sera che, insieme ad amici, passava dalle parti della stazione. È un episodio del « 43 » che lo scrittore Piero Santi ricorda in un suo recentissimo libro, « Ritratto di Rosai ».

« Mi accorsi d'un tratto che un gruppo di persone faceva la stessa nostra strada: davanti a loro camminava un uomo con i pantaloni alla zuava, alto e grosso.

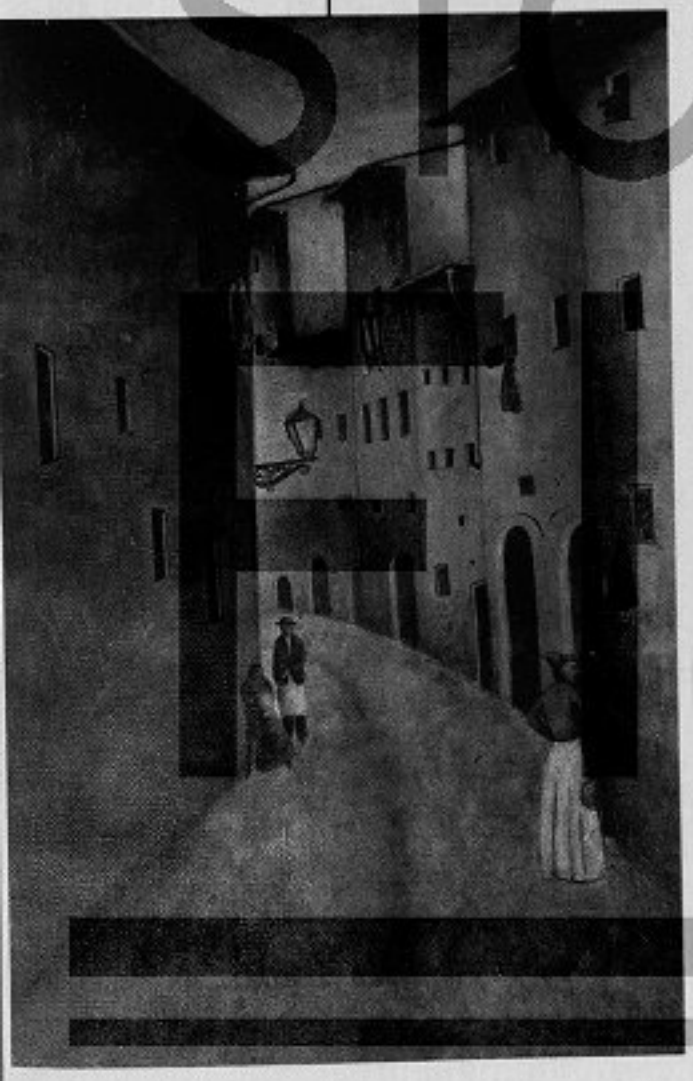
Giungemmo alla stazione, dal lato arrivi. Mi voltai e vidi che il gruppo era più vicino a noi, a non più di cinquanta metri. Dissi a Ottone: « Conosci quelli là? ». Lui non si voltò e mi stupì la sua risposta. « Vogliono me ».

Scendemmo dal salvagente e ci dirigemmo verso piazza Adua dov'era, in quei tempi, un impalancato che copriva il cantiere di un palazzo in costruzione ma non facemmo a tempo a scantonare perché ci trovammo, d'improvviso e in silenzio, circondati. Nel buio, scorsi facce ignote che ci strinsero alle tavole di legno. « L'uomo in pantaloni alla zuava era rimasto sul salvagente, con un frustino fra le mani, come volesse dirigere di lì



Via San Leonardo, via Toscanella, Borgo La Stella, Borgo San Frediano: i « temi » preferiti di Ottone Rosai, e sono anche i luoghi che videro la sua infanzia rissosa e la sua tempestosa fanciullezza.

CENTRO STORICO FIRENZE



l'azione. Ero accanto a Rosai; un uomo gli fu addosso e gli dette due schiaffi. Rosai rimase fermo come avesse capito una possibile ragione degli altri, come volesse accettare. " Sporco squadrista " fece un altro e ancora batté l'amico ».

Quelli che lo presero a botte, evidentemente non gli perdonavano di averli in un certo senso traditi, di avere dimenticato la loro stessa estrazione popolana, di essersi messo con i fascisti. E Rosai accettò senza reagire la lezione e gli schiaffi sapendo di averli meritati. Ora queste cose non contano più, non appartengono neppure ai ricordi, sono cancellate anche nella memoria. Le cose che restano di lui sono altre, sono le più vere e le più importanti. Resta la testimonianza di amore che ha reso alla sua città riscoperta nei luoghi e nei personaggi più umili e più minuti.

In un tempo come questo in cui tutti abbiamo la presunzione di recare un messaggio, non importa quale o come, Rosai è ancora uno dei pochi che si è salvato da questa orgogliosa retorica. È rimasto il cantastorie della sua gente, quella meno conosciuta e meno appariscente, il poeta della Firenze non ufficiale, di quelle strade che per fortuna il turismo non ha caratterizzato, il testimone soprattutto di una umanità senza storia e senza speranza.

Gli « òmini » che ora, incorniciati, dànno lustro ai salotti eleganti, erano i suoi amici di tutti i giorni, quelli che gli offrivano il « mezzino » nelle botteghe puzzolenti di sigaro. E Rosai li ha consegnati alla storia.

Qualcuno di loro si è riconosciuto nei quadri della grande mostra antologica che, dopo la sua morte, fu organizzata in Palazzo Strozzi. Con la chitarra a tracolla, seduti intorno al tavolo dell'osteria o ritti ad assistere alla partita a toppa improvvisata per terra, sul canto di due strade, col gatto che arriva a coda alzata a godersi la sua parte di spettacolo.

CENTRO STORICO FIRENZE

Li ho visti, a quella mostra, i vecchi amici di Rosai, finiti a loro insaputa dentro i quadri del « sor Ottone ». Erano venuti in Palazzo Strozzi attraversando il ponte Vecchio o il ponte alle Grazie, col cappello messo alla brava e il vestito della domenica. In mezzo alle signore eleganti che si scambiavano gli aggettivi difficili dei critici erano perfettamente a loro agio. Semmai erano gli altri a doversi sentire estranei a quella festa in onore dell'amico Ottone, non certo loro. In fondo Rosai l'aveva dipinte per loro quelle cose e non voleva dir nulla se i quadri li avevano comprati gli altri. Si sa che i pittori dipingono per vendere. È un mestiere come un altro.

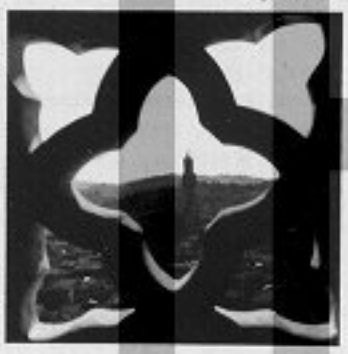
Non è cambiato nulla, tutto è rimasto come allora. Le stradine sono quelle di dieci, di venti, di cento anni fa e la gente continua a fare i mestieri di allora. Il carbonaio, il venditore di cibaie, il mesticatore, il piccolo trafficante, il pittore se ha estro e fortuna. Questa parte di Firenze che da via dei Serragli va a Porta Romana e da piazza Pitti si allunga fino al Ponte Vecchio è destinata a restare così, come l'ha vista e dipinta Rosai.

Possono venire le rivoluzioni, possono cambiare i governi, l'Arno può scavalcare gli argini e mortificare tutto, strade, piazze, può umiliare la gente, riportarla indietro di un secolo ma poi in fondo non cambia nulla.

Passati i rovesci, tornata di nuovo l'acqua in Arno, tutto riprende come prima. Queste cose Rosai l'aveva scoperte molti anni fa, forse perché gliele avevano insegnate in casa, forse perché erano nate dentro di lui come nascono in tutti quei fiorentini che a forza di vivere in mezzo ai monumenti e alla storia hanno imparato a sdrammatizzarli, a sfatarli, a farli diventare una vicenda di tutti i giorni, una cronoca familiare come direbbe Pratolini che non per nulla è di queste parti e queste cose le conosce come nessun altro.

Di rovesci Rosai ne aveva avuti fino da giovane. Nel « 22 » il babbo si era ucciso, apparentemente senza una ragione, con un coraggio disperato.

Sceso in Arno si era aggrappato alle radici di un albero che sprofondavano nel fiume e aveva atteso così la morte. Ottone, rimasto solo con la mamma e i fratelli, dovette occuparsi dell'azienda di mobili e di cornici che aveva lasciato il babbo e che poi continuò la moglie Francesca. Non era uomo d'affari e quando poté lasciare ad altri l'incarico di continuare l'attività di famiglia fu felicissimo. La pittura era l'unica cosa che gli interessava, il resto, esclusi gli amici, non contavano nulla.



Quando poté occuparsi interamente della pittura, Rosai lasciò via Toscanella a cui ha dedicato le sue cose migliori che ritroviamo nelle opere del primo periodo, per prendere lo studio in via San Leonardo, la strada che da via de' Bardi sale verso il Poggio Imperiale. La scoperta di questa strada che sale in curva verso i viali, fiancheggiata da muri che chiudono orti e giardini segnò un nuovo corso nella sua pittura. I colori, cupi e ottusi del primo periodo, tendono a schiarirsi, dilatati dalla luce che amplia i volumi e crea nuovi spazi.

Nascono allora i suoi quadri più famosi, quelli che hanno in comune lo stesso paesaggio e la stessa prospettiva. E anche i colori si alleggeriscono, diventano più vivi e squillanti.

A Romano Bilenchi, lo scrittore che Rosai conobbe nel « 27 » al caffè Paszkowski dove si riunivano pittori, artisti e giornalisti e che gli è rimasto lungamente amico, Rosai diceva in quel tempo « Io cerco il colore che è necessario al quadro sulla tela e non sulla tavolozza. Dicono che dipingo fangoso ma non è vero. Fra dieci anni ogni tono più lieve sarà percettibile. I miei vecchi quadri sono diventati più preziosi come uno smalto. Io sono puro come un antico pittore senese ».

Questa decantazione della sua pittura avvenne poi al tempo dei « chiari », il periodo a cui appartengono forse le sue opere migliori. Quasi sempre paesaggi, strade, alberi, scorci di campagna toscana. Ma soprattutto case, ville, muri in cui meglio si esprimeva quel suo senso concreto dei volumi, quell'amore per la misura architettonica che non è mai fredda geometria, vivificato com'è da un intenso calore umano.

Per questo le sue strade e le sue case hanno la stessa umanità delle figure, dei personaggi più famosi; gli « òmini » che sono il motivo costante e riconoscibilissimo della sua pittura.

Anche negli ultimi anni, quando, pressato dagli impegni, finì col lavorare su commissione producendo decine di opere al mese, Rosai non si distaccò mai da questi temi che erano diventati ormai una costante della sua pittura.

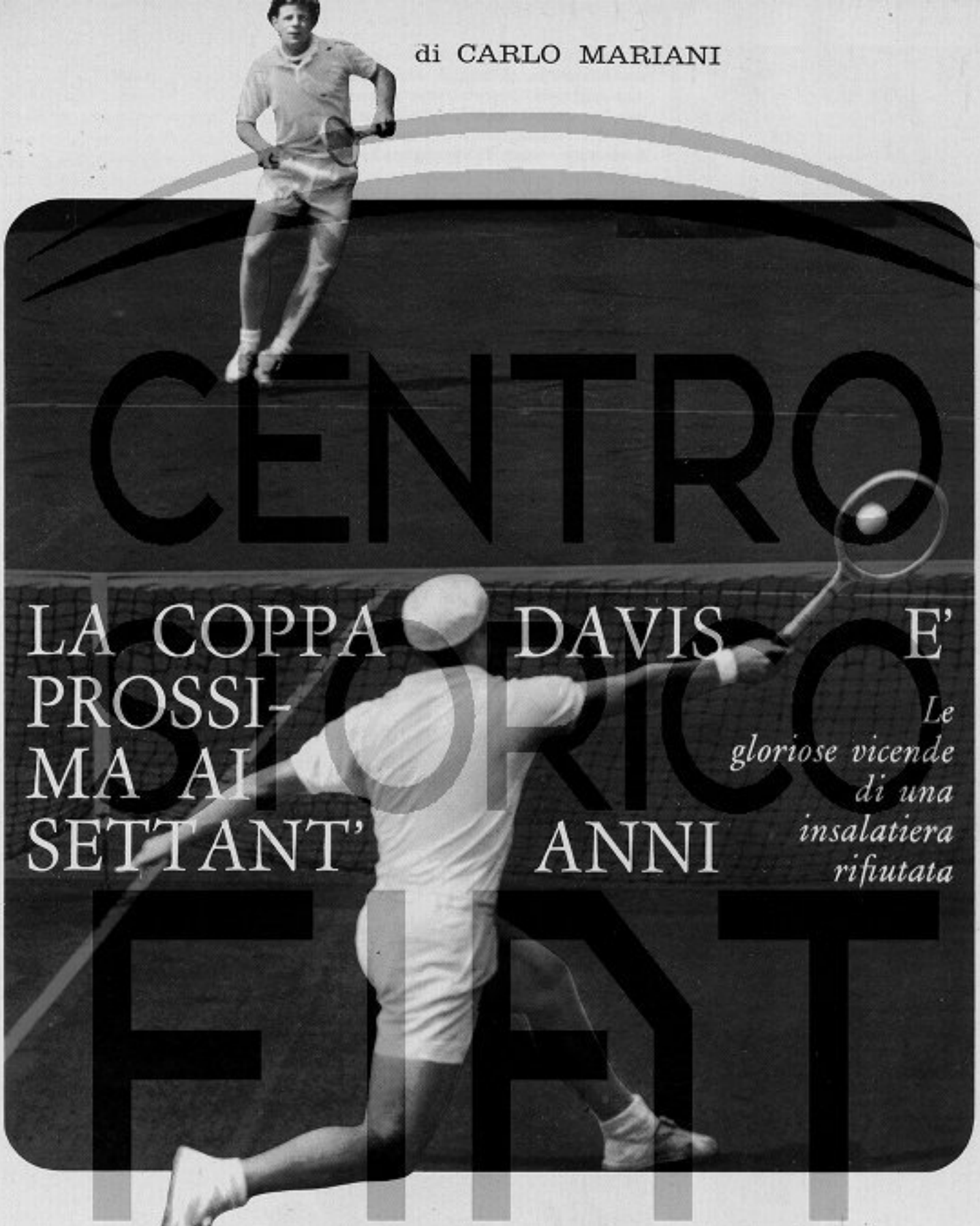
Via San Leonardo, o scorci di strade che le somigliavano, via Toscanella, Borgo La Stella, borgo San Frediano, piazza del Carmine, le strade della sua infanzia rissosa e becera, i luoghi della sua tempestosa fanciullezza, tornavano inevitabilmente sulla tela ogni volta che prendeva a dipingere. Ed era, in fondo, una maniera di sentirsi fedele a questi luoghi, un modo per ripetere questo stradario sentimentale da cui non riusciva a staccarsi.

Anche quando diventò famoso, poté comprare un appartamento alla moglie e metter su l'automobile le sue evasioni avevano sempre un itinerario obbligato. Scendeva da via San Leonardo fino a via de' Bardi e da qui, senza che neppure se ne accorgesse più, i passi lo guidavano lungo i vicoli e le stradine dei suoi antichi amori. Il suo mondo, come quello dei suoi personaggi, era segnato e circoscritto dalla frontiera dell'Arno. Aldilà del fiume c'era la città in cui si sentiva in fondo un forestiero, come tutta la gente del suo quartiere. C'erano le strade eleganti, i palazzi aristocratici, le piazze con i nomi importanti e dentro quelle case c'era una umanità che da ragazzo, al tempo delle clamorose bravate dei teppisti, aveva creduto di dover combattere e che poi ha finito col dargli cittadinanza nei salotti.

Ai suoi quadri e alla gente dei suoi quadri, quella che ho visto col cappello alla brava e il vestito della domenica quando tutta la città dedicò l'ultimo affettuoso omaggio al teppista che era andato a morire lontano da Firenze.

S. C.

di CARLO MARIANI



LA COPPA DAVIS E' PROSSIMA AI SETTANT' ANNI

Le gloriose vicende di una insalatiera rifiutata

CENTRO STORICO FIAT

« Questa, mia cara, è per te. Penso che ti sarà utile, e insieme ti farà fare bella figura — per frutta, verdura, insalate e affini — in pranzi di un certo tono. Mi auguro sia di tuo gusto ».

— Questa specie di barocca cofana da imbianchino, mio caro, non è affatto di mio gusto, e sarò lieta di non vederla mai più. Senza offesa né risentimento, naturalmente —.

« Peccato, mia cara, speravo proprio ti piacesse. Vuol dire che la metterò come premio nello *challenge*, che ho in animo di lanciare: sarà un simbolo, un traguardo di prestigio per il quale si batteranno nobilmente le forze migliori di nobili popoli ».

Questo colloquio, parola più parola meno, sarebbe all'origine — secondo una leggenda, invero poco attendibile — della Coppa Davis, la celeberrima ineguagliabile competizione a squadre maschili, che annualmente domina la scena tennistica internazionale. Protagonisti del patetico scambio, lo statunitense Mr. Dwight Filley Davis e la sua dolce — fino ad un certo punto, si direbbe — legittima consorte; oggetto della palese divergenza di opinioni la mastodontica « insalatiera » per il cui possesso davvero si battono, più o meno nobilmente, le migliori forze (tennistiche, certo) di svariati popoli.

Fondata o fantastica che sia la precitata leggenda, è un fatto che agli albori del 1900 il giovin signore Dwight Filley Davis, appassionato praticante di quel distinto giuoco che era il tennis — tenuta di un bianco immacolato, pantaloni lunghi dalla impeccabile piega, asciugamani che costavano un patrimonio per tergere il sudore distintamente versato —, nonché, e il dettaglio non guasta, molto benestante gentiluomo, il signor Dwight F. Davis, dicevamo, mise in palio la grossa coppa di argento massiccio, che tuttora reca il suo nome, quale premio di una auspicata sfida a racchette incrociate fra Stati Uniti e Gran Bretagna.

Il tennis, modernamente inteso, non era ancora maggiorenne. Di tappe importanti ne aveva percorse molte, dal lontano 1555, anno in cui messer Antonio Scaino pubblicò in Italia il primo trattato sul « giuoco della palla » (nelle due versioni, « palla a vento » e « palla soda »). La racchetta, a quanto viene riferito, fu introdotta nello stesso secolo XVI da Enrico IV, al quale pare seccasse molto adoperare le mani per sospingere la palla, fatta di panno. Poi, un passo per volta, si arrivò nel 1874 a qualcosa che assomigliava molto di più all'attuale tennis grazie all'inglese Wingfield, che elaborò il regolamento del suo «Sphairistic».

Questo complicato nome si tramutò, dopo soli quattro anni, in quello, tuttora valido, di « Lawn tennis » (in Gran Bretagna si giuocava anche allora sull'erba). Nel 1883, infine, il giuoco prese l'aspetto definitivo grazie ad un paio di decisive modifiche. Fino ad allora, infatti, in mezzo al campo era piantata una rete di circa due metri di altezza, particolare tecnico che riduceva il giuoco ad un angoscioso, interminabile scambio di lenti colpi a parabola, naturalmente da fondo campo; gli incontri si risolvevano il più delle volte per distruzione fisica e morale di uno dei contendenti, gli spettatori si contavano in genere sulle dita di una mano, magari su un dito solo. Nel 1883, dunque, la svolta determinante: l'altezza della rete viene ridotta ad una yarda (m 0,914) al cen-

Dall'alto:

Dwight Filley Davis, il creatore della « Coppa ».

1900, la prima « Davis »: sulla terrazza del Longwood Cricket di Boston si procede al sorteggio degli incontri.

Un « mago » della Coppa: Norman E. Brooks che dominò negli anni precedenti la prima guerra mondiale.

tro, ed a m 1,07 ai pali esterni di sostegno. La trasformazione fu immediata e radicale; in campo fecero il loro ingresso la velocità, le « bombe », gli scambi entusiasmanti e finalmente il pubblico. Sempre un inglese, Renshaw, presto travolse tutto e tutti « inventando » i colpi al volo, le discese a rete, insomma il prototipo del dinamico tennis che ancor oggi si giuoca.

Il nuovo verbo si diffuse rapidamente, verso il tennis si rivolse un numero sempre crescente di praticanti, sia pure tutti appartenenti alle classi abbienti. Per molto tempo ancora il tennis doveva rimanere, per definizione, un « giuoco per signori »: signori per censo, beninteso, ché quanto ad impegno fisico e nervoso non la cedeva — come non la cede — a nessun altro. La deformazione « giuoco per signorine » è stata, almeno dopo il 1883, quanto di più sbagliato e ingiusto si possa immaginare.

Su questo giovane arbusto, dunque, si inserì alle prime luci del secolo l'iniziativa che doveva in breve diventare l'avvenimento annuale più importante della fresca disciplina sportiva.

L'idea era nata nel cervello del giovin signore un anno prima, prendendo spunto da un fortunato episodio agonistico. Nell'agosto del 1899 una rappresentativa degli Stati dell'Est, della quale faceva parte anche Davis, campione di doppio insieme a Holcombe Ward, si recò sulla costa del Pacifico per battersi in confronto ufficiale con la rappresentativa della California. Il dinamico Dwight Filley rimase profondamente colpito dalla squisita accoglienza, dall'entusiasmo ovunque registrato, ed anche dai profitti ricavati: « Se questo succede per un incontro fra due squadre degli Stati Uniti » — si disse — « perché non dovrebbe accadere lo stesso, e magari meglio, per un incontro fra due o più nazioni? » La Coppa Davis era praticamente nata. All'anagrafe del tennis risulta venuta alla luce, nero su bianco, il 21 febbraio del 1900. Il giorno 9 di quel mese, in effetti, si tenne al Waldorf Astoria di New York l'assemblea generale della USLTA, l'associazione tennistica statunitense; in quell'occasione Davis avanzò la sua proposta e offrì il voluminoso trofeo. Il 21 febbraio la proposta fu accettata dal comitato esecutivo. Il 27 marzo l'adesione della Gran Bretagna alla sfida era un fatto compiuto. La formula di gara concordata fu quella ancor oggi in vigore, quattro singolari incrociati e un doppio.

Il grande scontro fu fissato per il 7, 8 e 9 agosto, sui campi del Longwood Cricket Club di Boston (l'inizio effettivo si ebbe poi con un giorno di ritardo, per via della pioggia). Fu una partenza, quella della celebrata competizione, che in seguito gli statunitensi definirono eufemisticamente « poco fortunata » e gli inglesi, categoricamente, « disastrosa ». I guai presero avvio ben prima del primo colpo. Tanto per cominciare, nel 1900 la Gran Bretagna era impegnata a fondo nella guerra con i Boeri, e alle pur apprezzabili iniziative del signor Dwight F. Davis prestava inevitabilmente attenzione molto relativa; parecchi dei suoi migliori giuocatori risultavano « distratti da *quella* più importante occupazione ».

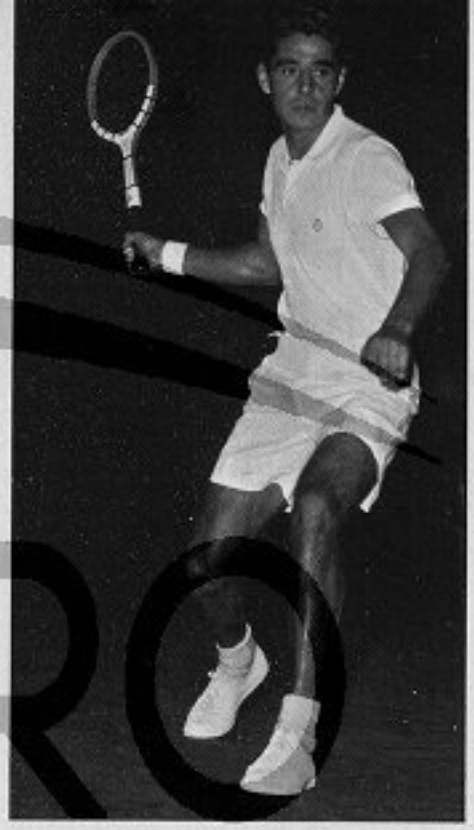
Bene o male, comunque, il 4 agosto sbarcarono a New York dalla moto-

Sopra:
Un « mostro »: Jack Kramer, neppure un set perduto in Coppa Davis.

A destra:
Harry Hopman: in anni recenti « cervello » dei successi australiani, fu a suo tempo giocatore di ottimo livello.

nave « Campania » tre dei più quotati tennisti inglesi, Herbert Roper Barrett, Arthur Gore ed Ernest Black, animati da fiere intenzioni e forti del netto favore del pronostico. All'arrivo, prima sorpresa: non c'era nessuno ad attenderli, e nessuno si fece vivo nelle ore immediatamente successive allo sbarco. Dopo aver gironzolato un po' per New York, sempre senza alcuna notizia da quei di Boston, abbondantemente risentiti e sconcertati i tre decisero senz'altro per un antefatto turistico: gita alle cascate del Niagara, la Coppa Davis nel cassetto. Solo dopo aver soddisfatto la loro curiosità, i tre inglesi presero il treno per Boston e giunsero infine sul teatro dell'imminente battaglia: dove li attendeva il colpo peggiore.

« Il terreno di giuoco » — doveva dire più tardi Barrett — « era abominevole. L'erba era incredibilmente lunga. Pensate al campo inglese dove avete visto l'erba più lunga: raddopiate questa lunghezza, ed ecco il campo di Boston ». Se questo non si chiama parlar chiaro... E non basta: secondo il poco tollerante figlio d'Albione, il nastro era un'autentica « sciagura del tennis civile », tutto strappato e necessitante di riparazioni a suon di spago ogni pochi *games*. Le palle, poi, « meglio non parlarne »: terribili, questa la definizione, morbide, deviavano in aria e nel toccare il suolo divenivano... indipendenti. Per finire, un caldo infernale, del tutto insolito per compassati britannici.

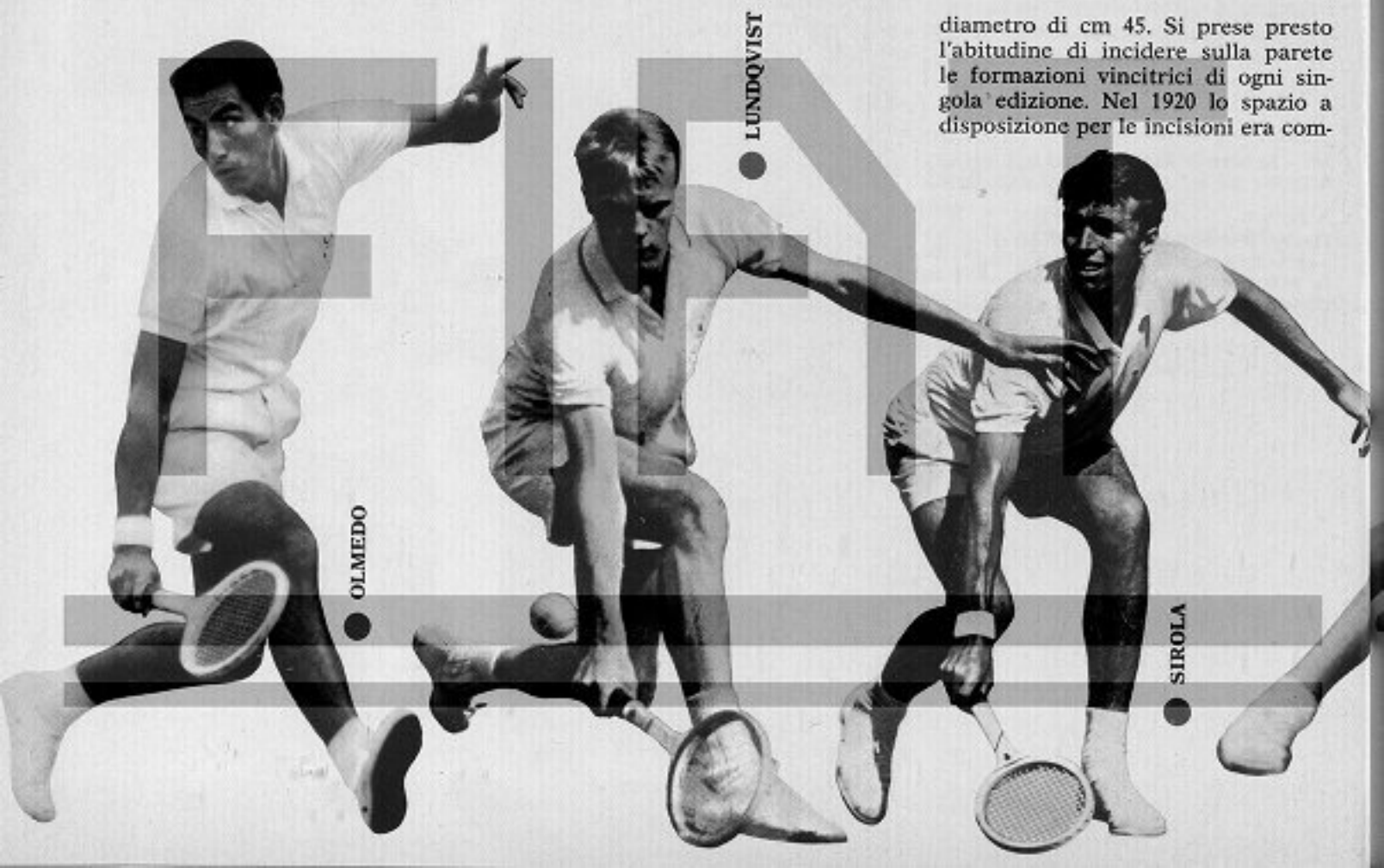


Sopra:
La formidabile squadra australiana del '60-'61.
Da sinistra:
Emerson, Fletcher, Laver, Neal Fraser e il capitano non giocatore Hopman.
La meteora Pancho Gonzales:
un grandissimo atleta troppo presto bruciato dal professionismo.

Nella pagina di fronte:
Come urna
per il sorteggio della finalissima,
oggi viene usata
la famosa insalatiera:
estrae i nomi un grande di ieri:
Sir Norman Brookes.

Messe così le cose, il risultato poteva dirsi scontato. Gli Stati Uniti vinsero facilmente, trovandosi in vantaggio per 3-0 dopo i primi due singolari e il doppio; a successo ormai aggiudicato, il terzo singolare (fra Davis e Gore) fu interrotto quando si stava giuocando il secondo *set*, e il quarto singolare non fu iniziato affatto. Dwight F. Davis, vincendo il proprio singolare contro Black e, in coppia con Ward, il doppio contro Black-Barrett, aveva contribuito in misura decisiva a far restare negli Stati Uniti la prestigiosa « insalatiera » da lui stesso messa in palio.

L'ambito trofeo, d'argento massiccio e con l'interno del calice placcato in oro, era alto cm 32,5 e aveva un diametro di cm 45. Si prese presto l'abitudine di incidere sulla parete le formazioni vincitrici di ogni singola edizione. Nel 1920 lo spazio a disposizione per le incisioni era com-



pletamente esaurito, cosicché si decise di porre sotto la base della coppa un vassoio, pure d'argento, sul quale si continuarono ad eternare le squadre vincitrici. Anche questo non bastò più dopo qualche anno; nel 1935, pertanto, vassoio e coppa vennero collocati sopra un piedestallo di legno pregiato, a base circolare, sulla cui circonferenza esterna si applicarono anno dopo anno targhe con le formazioni impostesi.

La prima volta che fu disputata, dunque, l'« insalatiera » restò in casa; e così pure fu l'anno successivo perché lo *challenge* non ebbe luogo, la Gran Bretagna essendo più che mai distratta dal lieve contrasto di opinioni con i Boeri. La disfida riprese nel 1902, sui campi di un circolo di Brooklin, a New York. Gli Stati Uniti la spuntarono ancora, ma di stretta misura, 3-2, facendo la conoscenza di Reginald e Hugh Doherty, che per i quattro anni seguenti dovevano fare il vuoto attorno a sé; Dwight F. Davis fece la sua ultima apparizione in squadra, perdendo il doppio — sempre in coppia con Ward — di fronte agli scatenati fratelli.

Nel 1903 si tornò al Longwood Cricket Club di Boston, non più... tragico come all'esordio della manifestazione; e il destino si compì. I due Doherty sgominarono gli statunitensi, concedendo un solo punto, per rinuncia (a risultato largamente acquisito, sul 4-0 in loro favore). La « insalatiera » cominciò così la serie dei suoi viaggi attraverso gli oceani; tre consecutivi successi per 5-0 dei fratelli Doherty, ai quali nel 1905 e 1906 si aggiunse come secondo singolarista Sidney H. Smith, la trattennero intanto in Gran Bretagna.

Degno di nota il 1904, perché gli Stati Uniti non parteciparono e nell'arena fecero il loro ingresso altri due Paesi europei, Francia e Belgio. Le squadre partecipanti nel 1905 furono: U.S., Gran Bretagna, Francia, Belgio, Austria e Australasia, questa ultima risultando una « mista » di Australia e Nuova Zelanda. Fu proprio l'Australasia, nel 1907, a strappare la Coppa alla Gran Bretagna (ai fratelli Doherty era subentrato il duo della prima edizione, Gore e Barrett), facendo leva sul « mago » Norman E. Brookes e su Anthony Wilding. Il mancino Brookes (più tardi divenuto *sir* Brookes) è stato giudicato uno dei più grandi giuocatori della storia di Coppa Davis; cessata l'attività agonistica, si è fatto un nome come dirigente.

Le Nazioni contendenti rimasero sempre sei fino al 1912, anno in cui la Gran Bretagna tornò a strappare il primato all'Australasia; nel 1913 furono otto, e toccò agli Stati Uniti vincere; nel 1914, di nuovo in vetta l'Australasia, risultarono sette. Poi, dal 1915 al 1918, quattro edizioni non furono disputate a causa della Grande Guerra.

Si riprese nel 1919, e ancora l'Australasia si impose sul piccolo lotto di cinque contendenti; queste divennero sette nel 1920 ed infine, nel 1921, la Coppa Davis « esplose » definitivamente registrando ben tredici iscrizioni. Il cerchio si era allargato, aveva avuto inizio il nuovo corso che nulla più avrebbe modificato; il progresso quantitativo è proseguito praticamente ininterrotto fino ai

FIET

giorni nostri, raggiungendo una diffusione veramente mondiale.

L'epoca pionieristica della « Davis » durò a lungo, la disputa conservò per molti anni il sapore dell'avventura. Poi, fatalmente, vi fu la trasformazione: immutati la passione e il valore agonistico, il tutto assunse via via un carattere diverso come preparazione, organizzazione, svolgimento, spostandosi su un piano che si potrebbe dire più scientifico, aumentando complessità e impegno mano a mano che la schiera dei partecipanti ingrandiva; fino ad arrivare, ad un certo punto, alla macchina perfetta, al meccanismo di alta precisione, con regolamenti, scadenze, apparato burocratico, e via dicendo, di ben altra portata da quella orignaria. Un vero e proprio campionato mondiale a squadre, ogni anno rinnovantesi con una carica enorme di interesse e di entusiasmo.

La leggenda della Coppa Davis: una storia ricca di fatti e di « ricami », di cicli e di aneddoti, di personaggi, eroi e « colpevoli », di curiosità, uno stupendo quadro che continua ancora ad essere dipinto. Giuocatori indimenticabili, il solo elenco sarebbe troppo lungo. Appena qualcuno per tutti, allora.

Il longilineo potentissimo statunitense William T. Tilden, dal servizio « spaventoso », colosso alla base della trionfale serie di successi della squadra U.S.A., sette anni consecutivi, dal 1920 al 1926; imbattuto in singolare per sei anni di « Davis », fino a quando, nel 1926, il segaligno francese René Lacoste non lo piegò in quattro drammatici *sets*.

I « quattro moschettieri » che, succedendo agli Stati Uniti, per sei anni di seguito — dal 1927 al 1932 — assicurarono alla Francia l'ambita « insalatiera »: il celebre quartetto composto dal nominato Lacoste insieme a Cochet, Borotra e Brugnon, quattro *garçons de France* che oggi farebbero inebriare di soddisfazione *monsieur le général*.

I « perfetti » inglesi Frederick J. Perry e Henry W. Austin, che nel 1933 misero fine alla tirannia francese e per i tre anni successivi conservarono alla Gran Bretagna il ruolo dominante sulla scena della Coppa Davis. La « macchina » J. Donald Budge, il lungo statunitense che nel biennio 1937-'38 fu elemento determinante della riconquista dell'«insalatiera» da parte degli U.S.A. I classici John E. Bromwich e Adrian Quist, che riportarono in Australia la Coppa Davis aggiudicandosi l'ultima edizione prebellica, nel 1939, e si ripresentarono in campo molti anni dopo, alla ripresa postbellica nel 1946, facendosi onore pur se dovettero cedere alla strapotenza dei nuovi formidabili nordamericani: in primo piano il fuoriclasse Jack Kramer, il « mostro » che nei due anni di impegno in Coppa Davis non perdette, in singolare, neppure un *set*.

Troppo lungo il solo elenco, e poi quella del dopoguerra è storia recente: nomi come quelli degli statunitensi Schroeder, Parker, Gonzales, Seixas, Trabert, Mackay, Olmedo, e degli australiani Sedgman, Sidwell, Rose, McGregor, Hoad, Rosewall, Fraser, Laver, Emerson, Stolle, sono ancora troppo freschi per necessitare di esser ricordati.

Anche l'Italia — che si era messa in buona evidenza prima della ultima guerra con De Morpurgo, De Stefani e Gaslini, che nel dopoguerra ha primeggiato a lungo in Europa, dapprima con Cucelli e i fratelli Del Bello, poi con Gardini, Merlo, Pietrangeli e Sirola — ha conosciuto il suo momento di gloria arrivando per due anni consecutivi (1960-1961), con i citati Pietrangeli e Sirola, a disputare la « finalissima », entrambe le volte cedendo ai fortissimi australiani Fraser, Laver ed Emerson.

Una quantità colossale di episodi e di aneddoti. Uno dei più conosciuti riguarda la finale interzone (di fatto una semifinale) fra Stati Uniti e Germania, nel 1937. Il Paese tedesco era difeso da due giovani, il perfetto stilista barone Gottfried von Cramm, esponente della più pura nobiltà teutonica, ed Henner Henkel; ai due, in partenza per il Nord America, Hitler aveva fatto giungere un perentorio messaggio: « Vincere la Coppa, o andare subito sotto le armi! ». Von Cramm fu protagonista di un memorabile incontro con Donald Budge; vinse i primi due *sets*, perse terzo e quarto, nel quinto e decisivo si trovò a condurre per 4-1; sembrava fatta, ma l'indomabile Budge si produsse in una sensazionale rimonta e riuscì a far sua la vittoria, la Germania venne eliminata. Hitler si infuriò terribilmente, affermando che la Germania era stata umiliata da una « decadente democrazia »; morale, poco dopo von Cramm era in prigione e Henkel sotto le armi.

Un distinto sport, il tennis, che con la sua massima espressione, la Coppa Davis, propone qualcosa di veramente ineguagliabile e insostituibile. Qualcosa che non trova preciso riscontro in nessun'altra disciplina.

C. M.

L'AUTOMOBILE DEI "GATTOPARDI"

Tra i miei compagni di scuola vi era l'ultimo rampollo di una nobile casata siciliana. Alto, magro e quasi esangue, i capelli corvini e lisci gli incorniciavano il viso lungo e affilato su cui brillavano due grandi occhi lucidi. Di modi assai cortesi, la sua cordialità era sempre un po' distaccata; non credo che questo suo modo di fare fosse alterigia o affettazione; tutt'altro. Era fatto così. Era un « gattopardo », forse uno degli ultimi « gattopardi ». E credo che proprio in quegli anni, in un bar del centro, il principe Tomasi di Lampedusa stesse tracciando l'affascinante affresco sulla nobiltà siciliana e sulla classe nuova dei Calogero Sedara.

Ma le memorie della scuola, si sa, si vanno sbiadendo con il tempo. Sono legate ad una età felice e spensierata. Eppure, di questo mio vecchio compagno di classe, mi ricordo improvvisamente varcando i grandi battenti di vetro all'ingresso della nuova filiale Lancia. Vi fa spicco lo scudo azzurro della illustre casa automobilistica e mi torna alla mente che quel mio compagno lo

portava all'occhiello e ne era fierissimo, aggiungendo, questa volta forse volontariamente, un pizzico di alterigia nell'ostentarlo. Probabilmente glielo aveva regalato il padre o uno degli zii che lo sapevano, come lo erano essi stessi, del resto, appassionato di automobilismo.

Sì, perché in Sicilia, l'automobilismo ha radici antichissime, per quanto antica sia la storia dell'automobile; e queste radici sono legate ai più bei nomi della Sicilia, primo tra tutti quello di Vincenzo Florio che « inventò » la meravigliosa durissima corsa delle Madonie. A sfogliare il Gotha della nobiltà siciliana degli ultimi cinquanta anni, si trova il fior fiore dei piloti che, con alterne fortune, si sono dedicati all'automobilismo con una passione pari forse soltanto a quella profusa per corteggiare le più belle dame. I « baroni » hanno un po' fatto la storia dell'automobile in Sicilia.

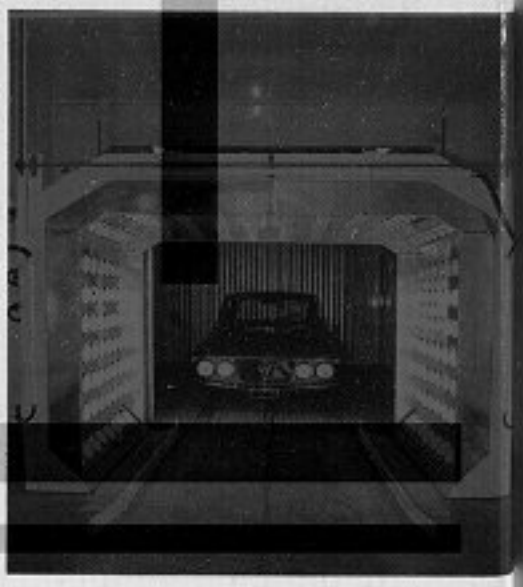
E adesso, spingendo la grande lastra di vetro che si sposta docilmente sotto la pressione della mano, rivedo quello scudetto appuntato come una medaglia all'occhiello della giacca del mio vecchio aristocratico compagno di scuola. A casa sua, mi raccontava, erano dei « lancisti » e « lancista » sentiva di essere anche egli, profondamente convinto che le macchine che portavano questo nome prestigioso erano tra le più belle del mondo. La Lancia era parte viva del suo mondo, di casa sua, della sua mentalità e delle abitudini che andava assumendo, giorno per giorno, precocemente, forse consapevole. La Lancia, a me che da ragazzo al massimo aspiravo a rubare la bicicletta di mio fratello, evocava un mondo misterioso, lontano e che, forse, in segreto, invidiavo.

A questi pensieri, che mi riportano così lontano nel tempo, ora sorrido. E mi viene di pensare alle centinaia e centinaia di migliaia di Lancia che oggi percorrono le strade d'Italia. Certo si è spezzato l'incantesimo della lunga aristocratica Augusta con l'autista gallonato che accompagnava a scuola il mio compagno di studi. Il progresso, per fortuna, ha gambe svelte e cammina velocemente. L'automobile, a guardare gli ultimi venti anni della vita del nostro paese, è divenuto un bene di largo consumo; le statistiche dicono che ci andiamo avvicinando ai paesi più sviluppati ed ogni anno si registrano incrementi assai notevoli. È questo uno degli aspetti della nostra civiltà, di una civiltà meccanizzata in cui l'uomo e la macchina si avvicinano sempre più. Ma pure in questa civiltà frenetica, in questa livellatrice civiltà dei consumi ci portiamo dietro, in Sicilia come altrove, l'incantesimo del « gattopardo », il desiderio della distinzione. E qui le case automobilistiche, che hanno al loro servizio fior fiore di cervelli, sanno che, pur dovendo rispondere a nuove esigenze di mercato ed a nuovi criteri di produzione su larghissima scala, bisogna dare un tocco personale alle macchine. Vi è chi ha una tradizione. È il caso della Lancia che, pur adeguandosi ai modernissimi criteri di produzione, sa che deve continuare una tradizione prestigiosa. Basta uno sguardo alla produzione Lancia per accorgersi come si sia riusciti, e non sarà stata impresa facile, a conciliare l'esigenza di porre sul mercato, in posizione di competitività, macchine di ottima fattura e di mantenere una qualità di primo piano, stabilendo un legame tra la « classe » tradizionale e il passo con i tempi e cioè l'adozione di tutti quei nuovi accorgimenti tecnici e meccanici dettati dall'evoluzione dell'automobile.

La Lancia si è posta in testa a questa gara riuscendo a vincerla: lo dicono le più recenti statistiche sull'incremento percentuale delle nuove immatricolazioni. Ad esempio, proprio la nuova Filiale di Palermo ha battuto tutte le filiali delle altre Case, facendo segnare percentuali sbalorditive. Certo non è fortuita questa circostanza; la creazione della nuova Filiale, che serve l'area della Sicilia occidentale, affiancandosi a quella di Catania per la zona orientale, ha contribuito non poco a questo «exploit», ha soprattutto dato all'automobilista la certezza di una assistenza tempestiva curata da un personale altamente qualificato, da veri e propri specialisti. Non solo, ma l'automobilista sa di poter contare, immediatamente, su qualsiasi parte di ricambio originale, senza dover attendere dei giorni, eliminando quel senso di fastidio che ognuno di noi prova quando è costretto ad aspettare anche se solo per breve tempo, che il ricambio arrivi da qualche parte.

La nuova Filiale di Palermo risponde a tutte queste esigenze essenziali nel mondo dell'automobile, ed è nello stesso tempo la testimonianza della cresciuta organizzazione tecnica e commerciale della casa torinese. Progettata dagli stessi tecnici della Lancia, essa assomma le esperienze di tutte le altre filiali. Nella sua realizzazione si è guardato al futuro, cioè si è tenuto conto di un

Di linee modernissime, la nuova Filiale di Palermo occupa una superficie di quattordici mila metri quadrati. Al piano terra il modernissimo impianto di verniciatura che si articola in una serie di tunnel.



prevedibile più largo mercato e quindi della necessità di far fronte alle richieste di un maggior numero di utenti Lancia.

Di linee modernissime, la Filiale occupa una superficie di 14 mila metri quadrati. Il piano terreno è occupato dagli uffici di direzione, dai saloni di esposizione, dalle aule della scuola di addestramento e da servizi vari: sorveglianza, infermeria. Ma la parte più interessante e più suggestiva è quella destinata ai reparti tecnici. La Filiale è in grado di operare, in brevissimo tempo, tutti i controlli e, nel caso in cui venissero scoperti dei guasti, di porvi immediatamente riparo con le migliori soluzioni. Una serie di complicatissime apparecchiature, costruite apposta per la Lancia, consentono di riprodurre le condizioni di uso e cioè di marcia: carburatori, servofreni, pompe, parti pneumatiche. Proprio in questi giorni è stato completato l'allestimento della sala prova motori, con comandi a distanza, per offrire il più largo margine di sicurezza ai meccanici.

Sempre nel piano terra è ospitato anche il reparto verniciatura che si articola in una serie di tunnel nei quali l'aria è depurata consentendo operazioni perfette. Questo reparto ha un ciclo completo comprendendo nell'ultima fase un forno che permette il miglior tipo di verniciatura: quello a caldo.

Nel piano interrato trovano posto il reparto dei veicoli industriali che la Lancia produce su una vasta gamma; il reparto carrozzeria attrezzato per una calibratura identica a quella di produzione, e la vasta rimessa per lo smistamento delle vetture nuove. Alla Filiale fanno infatti capo le due concessionarie di Palermo ed inoltre quelle di Agrigento e Trapani. Sempre nel piano interrato hanno sede le centrali termica, idrica ed elettrica realizzate in rispondenza ad esigenze industriali.

Un discorso a parte merita il gigantesco magazzino dei ricambi che raccoglie, dalle più grosse alle più minute, le migliaia e migliaia di parti di cui si compongono i modelli Lancia, dai mastodontici veicoli industriali alle snelle agili comode autovetture.

La nuova Filiale, oggi, ha 56 dipendenti, la maggior parte assunti a Palermo, dopo un lungo accurato tirocinio presso la casa madre o, in loco, sotto la guida di tecnici specializzati. Ma il loro numero è destinato ad aumentare rapidamente, di pari passo con l'espansione del mercato che la Lancia anche in Sicilia si è conquistato.

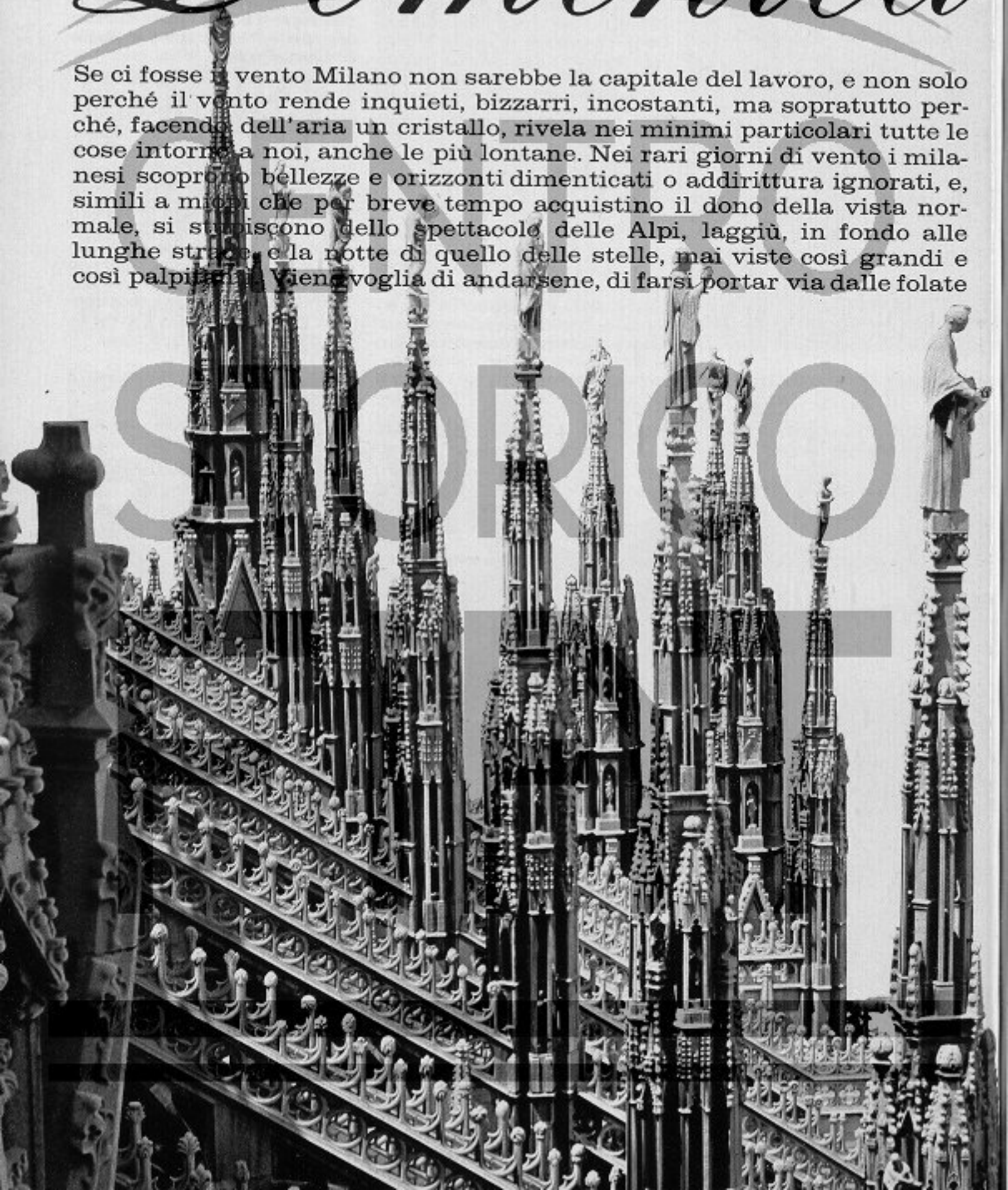
All'incantesimo della lunga aristocratica Augusta del vecchio compagno di scuola e della sua villa patrizia con i ritratti degli avi incorniciati alle pareti, nel mio cuore si sostituisce oggi un nuovo incantesimo fatto di apparecchiature straordinarie, di simulatori, di carburatori ad iniezione, di banchi di prova, che su di me, profano, esercitano un grande fascino. I tempi cambiano ed ogni epoca ha le sue espressioni. E per Palermo, la nuova modernissima Filiale della Lancia è anche un po' il simbolo del tempo nuovo.

Anche l'ambiente umano — luce, ordine, comodità di lavoro — ha goduto di particolari cure e attenzioni.

Oggi l'automobilista deve avere la certezza di una assistenza tempestiva e affidata a veri e propri specialisti.

Domenica

Se ci fosse il vento Milano non sarebbe la capitale del lavoro, e non solo perché il vento rende inquieti, bizzarri, incostanti, ma sopratutto perché, facendo dell'aria un cristallo, rivela nei minimi particolari tutte le cose intorno a noi, anche le più lontane. Nei rari giorni di vento i milanesi scoprono bellezze e orizzonti dimenticati o addirittura ignorati, e, simili a miopi che per breve tempo acquistino il dono della vista normale, si stupiscono dello spettacolo delle Alpi, laggiù, in fondo alle lunghe strade, e la notte di quello delle stelle, mai viste così grandi e così palpitanti. Viene voglia di andarsene, di farsi portar via dalle folate



CENTRO STORICO

di GIOVANNI MOSCA

a Milano

che, finalmente, nel mese di marzo, spogliano gli alberi. Altrove le foglie cadono d'autunno, ma a Milano, mancando in questa stagione anche il più lieve soffio d'aria, soltanto poche abbandonano i rami, la maggior parte vi rimangono appese, e lassù, sempre più accartocciate e sempre più nere, passano l'inverno. Alla vigilia della primavera, quando urgono le foglie nuove, ecco l'autunno arrivare in ritardo con un improvviso vento che in altre contrade è d'ottobre o di novembre, e strappare e disperdere le vecchie come uccelli neri contro un azzurro che ci fa credere, stamattina, d'esserci svegliati in un'altra città.

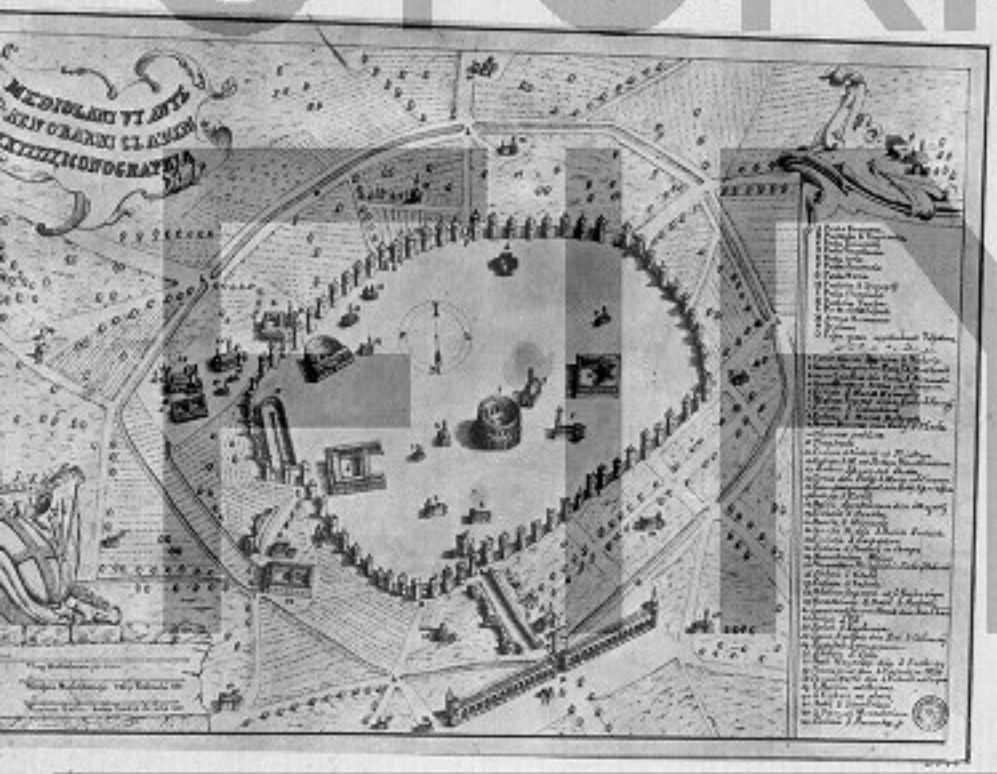
Siamo ai piedi del Monte Rosa, così nitido nelle sue ombre e nelle sue luci? Siamo sulla riva di un lago o di un mare? Se scopro un volo di gabbiani, è segno che siamo a Rouen divisa in due dalla Senna popolata di navi che vengono dall'Oceano. Stamattina R., il Cavaliere del Lavoro ch'è solito arrivare prima degli operai, non si sente di andare in ufficio, segue lungo il Naviglio il lento cammino dei barconi verso le sabbie del Ticino, figurandoseli transatlantici. Venderà l'azienda e comprerà una flotta di baleniere. Stasera leggerà Moby Dick. Segni di turbamento si notano non soltanto fra i Cavalieri del Lavoro, fabbricanti di lamiere perforate passano lunghe ore a guardare le rondini, grossisti di innesti a frizione spiano lo spuntare delle gemme, rappresentanti di profilati per tendaggi si immaginano a cavallo attraverso le praterie dell'Asia Minore.

Se ci fosse il vento Milano diverrebbe in pochi anni l'immagine delle sue mutevoli nuvole sempre in corsa, non avrebbe tetto che non fosse adorno di banderuole d'ogni forma e d'ogni colore, e alla Fiera non si esporrebbero che uccelli, scimmie, pesci tropicali e cavalli nani. Ma il vento non dura più di due giorni, e al suo cadere subito ritornano la nebbia e lo smog che nella buona stagione vengono sostituiti dalla foschia e dalla caligine, sotto la cappa di qualsiasi dei quattro la città si isola dal resto del mondo, altro orizzonte non abbiamo che il cerchio grigio entro la cui cinta unico svago, unica evasione è il lavoro. Si segue incantati una catena di montaggio come altrove si segue il giro dei pastori, dei cavalieri, dei mori, dei magi intorno ai grandi orologi meccanici delle torri e dei campanili. C'è il piacere di correre in ufficio, fare i conti, scrivere lettere commerciali, chiamare a rapporto, fissare riunioni, parlare per telefono, curare le pubbliche relazioni, premere tasti di campanelli, avvitare bulloni, ascoltare le sirene, far fumare le ciminiere, un continuo gioco per sfuggire la noia della cappa senza colore della quale si è prigionieri.

CENTRO STORICO FINI

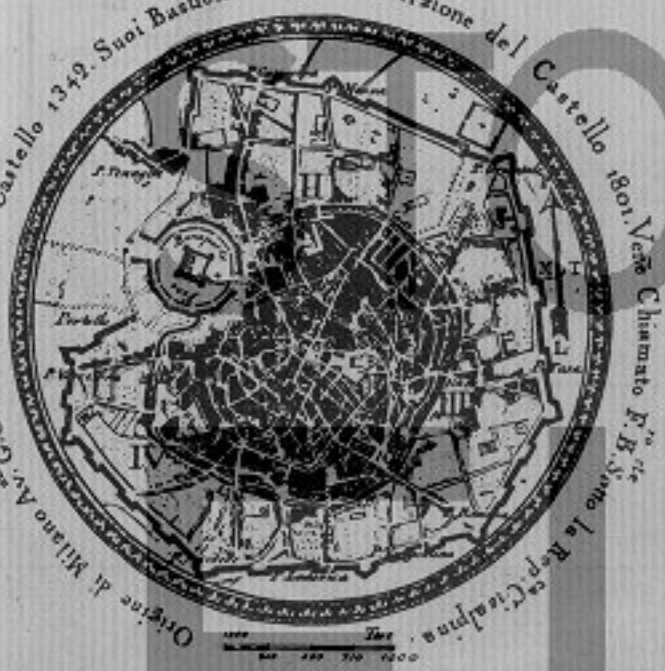
Di quando in quando questa cappa viene illuminata da un sole tutto suo, discreto, non ferisce gli occhi, viaggia come una luna tra densi vapori, ma nei giorni di primavera li scioglie e, pur senza dardeggiare, risplende in un cielo impastato di biacca. È allora che i pioppi ancor salvi alla periferia verdeggiano, contro luce, non già ancora di foglie ma della loro promessa, ch'è una impalpabile peluria, e il rumore del traffico s'attutisce come per un intenerirsi della terra, e la domenica — poi ch'è dove più si lavora che più ci s'abbandona al piacere della festa — i milanesi, lo avete mai notato?, camminano in mezzo alla strada, quasi che le automobili, di domenica, fossero meno pericolose, vi si soffermano a gruppi, come nei paesi, e questo specialmente nei quartieri nuovi, quelli che fino a poco tempo fa erano campagna, gruppi di alberi sono rimasti ai piedi dei grattacieli e dalle strade non ancora asfaltate salgono, al tramonto d'una giornata tiepida, leggeri fumi di nebbia bianca. Quanto di villaggio rimane, segreto, nelle grandi città, la domenica si rivela con i suoi passi, le sue voci, i suoi odori. Il traffico meno intenso permette di udire il suono delle campane, il quale giunge come nuovo, come tornassimo a casa da un lungo viaggio. Mussolini, che veniva da un paese, e che aveva firmato il Concordato, aveva dato ordine che nessun edificio potesse superare in altezza il Duomo, così che Milano continuasse a venir dominata dalla Madonnina, ch'era la prima, nelle mattine meno fosche, ad illuminarsi di sole. Avveniva talvolta, quando la nebbia era bassa, che fosse essa sola a risplendere. Vi sono regioni affossate tra i monti che mai vedono il sole se non nello scintillar delle vette. La Madonnina era la vetta di Milano. Ora i grattacieli vanno a cercar la luce più in alto, le chiese giacciono ai loro piedi, al buio.

Paesaggi nuovi. I grattacieli avvertono ch'è spuntato il sole un'ora prima ch'esso arrivi sui ciottoli e sull'asfalto, e, di vetro e d'alluminio come sono, se ne accendono interamente anche se solo la cima ne sia battuta. Così intrisi di luce, come un ferro incandescente, abbagliano quasi fossero il sole stesso, intorno ad essi la nebbia si dirada, sopra di essi si apre nel grigio una chierica celeste. Vi sono chiese che per avere un raggio di sole sull'altar maggiore si servono d'un gioco di specchi applicato ai grattacieli. Ne occorrono ancora di più alti. Quando, come a Nuova York, ne avremo uno di quattrocento metri vedremo sempre il sole, anche nelle giornate più nebbiose, anche in quelle in cui lo smog è più nero.



Così Milano nel secolo XI, da un disegno a penna del 1700. Si noti la via Romana Porticata e l'antemurale con la porta frontale.

CENTRO STORICO FT



PIANTA DELLA CITTA DI MILANO,
Col Progetto Assegnato del
FORO BONAPARTE
Divisa in Quattro Circondarj

1. S. Maria incoronata PP. S S. Agostino.
2. S. Febronia.
3. S. Christina.
4. S. Carolo PP. Carmel. scalzi.
5. S. Angelo PP. osservanza.
6. S. Simpliciano PP. di S. Benedetto.
7. S. Pelagia.

F. B. Werner delin.

8. S. Marco PP. di S. Agostino.
9. S. Maria dea Cieli FF. di S. giovan. di Dio.
10. Castello.
11. S. Erasmo Monache di S. Benedetto.
12. PP. Carmelitani.
13. S. Agostino Monache.
14. S. Caterina.
15. S. Giosseppe.
16. S. Maria dell.
17. S. Tomaso.
18. Porta del Co.
19. S. Maria del.
20. PP. Servitti.

CENTRO STORICO FIRENZE

CENTRO STORICO FIAT

rdino PP. Reformati.

ala Collegiata Reale.

21. S. Maria al Castello.
22. S. Fedele Casa Profess. de PP. Giesuiti.
23. S. Maria della Passione, Can. Regul.
24. S. Liberata.
25. S. Alvaro.
26. S. Radegonde.
27. S. Vincenz.

28 Palazzo de Cata.
29. il Duomo. Chiesa Cadedral di S. Carlo.
30. S. Lucia Monache.
31. S. Agnese. Monache.
32. S. Stefano. Collegiata.
33. S. Gottardo col campanile dellehoro in Corto.

CENTRO STORICO

34. S. Marie delle grazie PP. di S. Domenico.
35. S. Sepolchro.
36. La Rosa PP. di S. Domenico.
37. S. Antonio. Chierici regul. Theatin.
38. S. Sebastiano.
39. S. Francesco PP. conventual.
40. S. Giovan in conca PP. Carmel.
41. S. Alessandro in Celdia. Chierici di S. Paolo.
42. Porta Vercelina.
43. S. Barnaba. Chierici regul. di S. Paolo.
44. S. Caterina la Rotta.
45. Hospitale Maggiore.
46. S. Nazero.
47. S. Michaele alla Chius
48. S. Caterina alla Chius
49. S. Paolo Monache.
50. S. Lorenzo maggiore. C
51. S. Vittor grande PP. O
52. S. Maria della Vicoria
53. S. Ambrosio maggiore

CENTRO STUDIO FIRENZE

...a.
...ra.
...Collegiata.
...luvetani.

54. Torre Imperiale seu non plus ultra.
55. S. Maria dell Paradiso
56. la madoña di S. Celso.
57. S. Celso.
58. S. Maria delle Vetere.
59. S. Euftorgio PP. di S. Domenico
60. S. Vittor PP. Capuccini.

61. S. Barnaba al fonte.
62. S. Apollinar.
63. S. Vinzens in Pra.

Ioh. Fried. Probst. excud. Aug. Vind.

CENTRO STORICO FIAT

CENTRO STORICO FIAT

CENTRO STORICO FIAT

Pianta di Milano verso la metà del secolo XVI; da un disegno della biblioteca ambrosiana di G.B. Bonacina.

E si continua, la domenica, a passeggiare in mezzo alla strada, quasi le automobili fossero, in centro, carrozze e, alla periferia, carri di fieno. Ci si tiene per mano lungo i bastioni, sotto i quali gli alberi, tagliati ma non sradicati, hanno steso una fitta rete di verdura segreta il cui fresco respiro, passando attraverso le pietre, reca odori d'altri tempi e d'altri luoghi; lungo gli antichi navigli, con la stessa lentezza delle loro acque sotterranee; lungo i grandi viali i cui giganteschi caseggiati sorgenti dove una volta si estendevano le marcite hanno raggiunto e circondato di cemento le vecchie cascine, non però così da soffocarle, lasciando, anzi, intorno ad esse quel tanto di prato che le aiuti a conservare i loro colori di campagna, o il celestino o il rosa.

Parte sono state trasformate in ristoranti, ma in molte, intatte, abitano ancora, come in miracolose isole popolate di galline e di conigli, i contadini, cui l'alba viene annunciata dalla cima dei grattacieli. La cascina Corba, la cascina Sant'Antonio, la cascina Besana, e in fondo a via Ripamonti, laggiù, verso Pavia, la cascina Camponuovo, la piccola chiesa dell'Assunta e una stradetta intitolata al Cuore Immacolato di Maria, così come dall'una e dall'altra parte di via Lorenteggio, verso Vigevano, ci sono le strade intitolate ai fiori, via delle Rose, dei Giacinti, dei Gigli, dei Gelsomini, fiori che a Milano non esistono più, ma ne rimane il ricordo nei nomi incisi sulla pietra, nei prati intorno alle cascine, nei gruppi vestiti a festa sulla piazzetta della chiesa dell'Assunta, nel sole dei grattacieli che fa da orologio agli ultimi contadini assediati dal cemento.

G. M.

CENTRO STORICO FERRI

Storie di cavalli: QUESTINO

di ALDO ASSETTA

CENTRO STORICO FIAT

Da un pezzo la salute non gli andava più tanto bene. Mangiava regolarmente, non era mai stato un mangione, ma per un nonnulla deperiva; in un giorno o due calava di peso in misura preoccupante. Svogliato, i riflessi lenti, le gambe gli si gonfiavano sia che facesse del moto sia che se ne stesse tutto il giorno a far niente. Era l'età. Eppure tra quelli della sua classe, e ce n'erano tanti, i più se la battevano meglio di lui.
Era a vitto speciale e tutti erano pieni di attenzione.
« Sarà l'inattività » — diceva qualcuno.
« Uno come lui che ha fatto tanto sport poi quando non ne fa più va a finire che non sta bene ».
Può anche darsi che la cosa fosse così.
I sanitari farfugliavano.
Fu deciso di riservargli le attenzioni doverose per una vecchia gloria dello sport.
E venne affidato alle mie cure.
Non fu escogitato alcunché di taumaturgico. Vitto speciale, questo sì. Ambiente un po' riscaldato, soprattutto nelle ultime sere di un inverno che era stato rigido: una notte sembrò che il termometro si fosse guastato: segnava meno quarantasette.
Una vita regolare, un po' di moto ben dosato ed anche un po' di sport, roba leggera, in souplesse. Niente fatica, niente sudore.
Cose alla buona, evidentemente.

CENTRO STORICO FIAT

Storie di cavalli: QUESTINO

Fatto sta che dopo un paio di mesi si sarebbe stentato a riconoscerlo.
Era lucido, tirato a nuovo. Non si potrebbe dire che fosse ringalluzzito, ma che l'occhio fosse più vivo non c'era dubbio.
Passava per la strada, a mano, con Bravaccini, e la gente si domandava:
« Ma chi è »?

« È il vecchio ».

« Ma che gli avete fatto?! »

E Bravaccini gongolava sotto i suoi baffi sproporzionati.
Le prime parole che Bravaccini mi diceva all'alba riguardavano Questino: come aveva mangiato, se aveva dormito, se aveva trascorso una notte agitata.

Al pomeriggio arrivava in campo ostacoli, lustro dalle orecchie agli zoccoli. Cominciavamo il lavoro. Lui, il vecchio, sapeva tutto. Non era neppure divertente. Era evidente ch'era lui che mi insegnava qualche cosa. E se, per disattenzione o per un riflesso più lento, commettevo qualche errore con le mani o con le gambe, lui faceva ugualmente con molta calma ciò che doveva; si limitava a sottolineare, garbatamente del resto, il mio errore, muovendo le orecchie avanti e indietro due o tre volte. Con lui andava sempre tutto liscio come l'olio. Non c'erano alti o larghi che lo mettessero in imbarazzo; la sua caratteristica era la naturalezza con cui affrontava certe difficoltà: mai un minimo di indecisione, un ritardo, un allungo; passava tutto, regolarmente, allo stesso modo.

Dopo un po' chi incominciava a dare evidenti segni di impazienza era Bravaccini, ai margini del campo. Dopo venti minuti di lavoro l'occhio di Bravaccini cominciava a diventare torvo, si illuminava di una punta d'odio. E quando gli passavo vicino, facendo finta di parlare con qualche interlocutore occasionale, faceva in modo che udissi distintamente parole come fatica, si stanca, cure inutili. Era il segnale di fine lavoro. Qualche volta, siccome in fondo lui così premuroso e Questino così bravo mi davano un po' ai nervi, facevo a posta di tirarla per le lunghe; allora la voce di Bravaccini diventava minacciosa, diceva povere reni, più avanti con le spalle, insomma era tracotante ed offensiva.
La sua faccia si rasserenava, ma lentamente, quando mi fermavo, a patto, naturalmente, che Questino non fosse neppure appena sudato, nel qual caso se ne andava senza salutarmi, inizio di una freddezza di rapporti che durava almeno quarantotto ore.

Ovvio che Questino era rigorosamente escluso da qualsiasi fatica di servizio. Ma un giorno dovemmo andare tutti. E venne anche lui.
Stava alla mia sinistra, un po' indietro. Era tranquillo, ma era evidente che non gradiva molto quel genere di intruppamento, quel ru-

more di ferraglie che veniva da dietro. Ogni tanto Bravaccini lo spingeva un po' avanti, quasi mi si affiancava per dirmi come andavano le cose tra lui e Questino, e sembrava che in mano tenesse delle uova.

Era una chiara mattina d'ottobre piena di sole quasi caldo che velava di biondo il cielo terso. Intorno non si udiva che il fragore isolato delle nostre ferraglie. Questino andava bene, ormai aveva rifatto muscoli e fiato.

Il terreno era giallo e soffice. C'era, a parte il nostro fragore, una calma infinita. Risalivamo una collinetta rotonda e pelata, un po' sparsi per evitare impicci. Avevamo superato la cresta ed eravamo sul pendio discendente. Davanti a noi una bella siepe verde cupo alta un metro e lunga a perdita d'occhio. Ce l'avremmo fatta tutti tranquillamente, ma guardavo se da qualche parte non ci fosse un passaggio. In un attimo fu un fuoco d'inferno.

Erano cento metri oltre la siepe. Partii ventre a terra. Non c'era altro da fare. E tutti dietro. Dopo pochi metri vidi che le siepi erano due e che tra l'una e l'altra c'era un sentiero profondo almeno un metro sotto il livello della collinetta, che continuava in discesa oltre la seconda siepe. Uccecchio si sarebbe fermato. E dietro tutti gli altri. E sarebbe stato un brutto impiccio. Bruttissimo. Dissi a Bravaccini: fermo con le mani, gambe

vicine, vai. E forse fu un grido un ordine. Fu un'implorazione. E abbassandomi sulla sinistra diedi una pacca sulla groppa di Questino. E fu una preghiera.

Allunga, si distanzia, batte e passa. Così, con naturalezza. Passammo tutti. Questino s'era portato tutti appresso. Di là dalla seconda siepe ancora poche falcate e poi le gambe davanti si piegano, Questino rotola per terra, rovinando per il lieve pendio con Bravaccini.

Quando tornammo il sole era alto la gola arida le mani sudavano la terra mandava fuori i vapori della notte e del mattino.

Questino era là, per terra, disteso, le gambe composte, il capo un poco riverso, tra le palpebre grigie socchiuse gli occhi erano bianchi.

Bravaccini accosciato, le braccia sulle ginocchia, le mani penzolanti, guardava la terra sotto di sé.

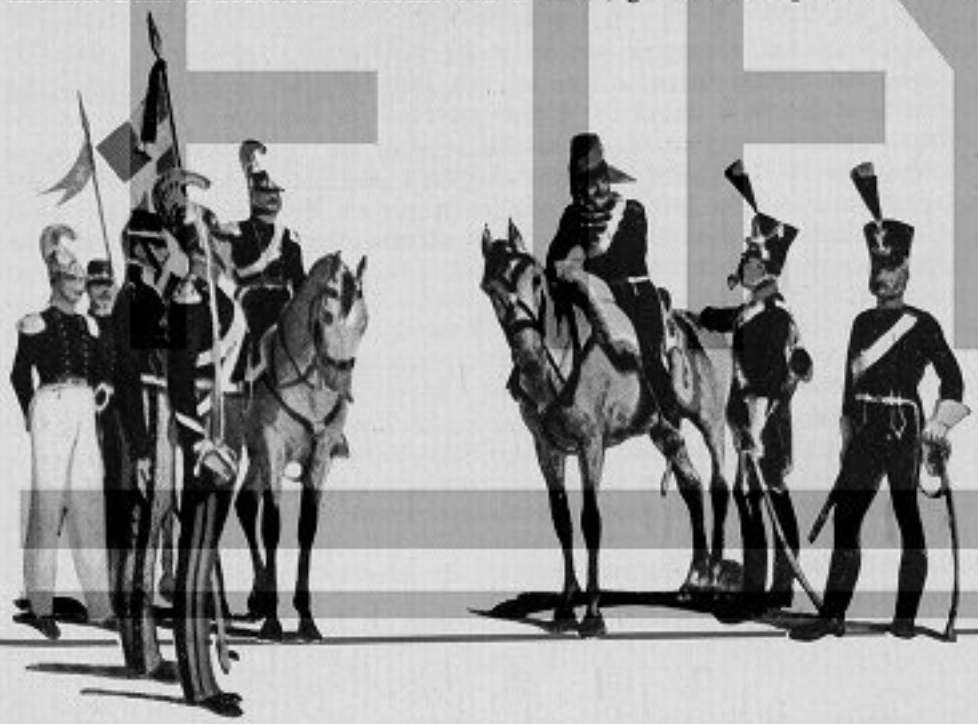
C'era silenzio. Neppure il rumore di ferraglie si udiva più.

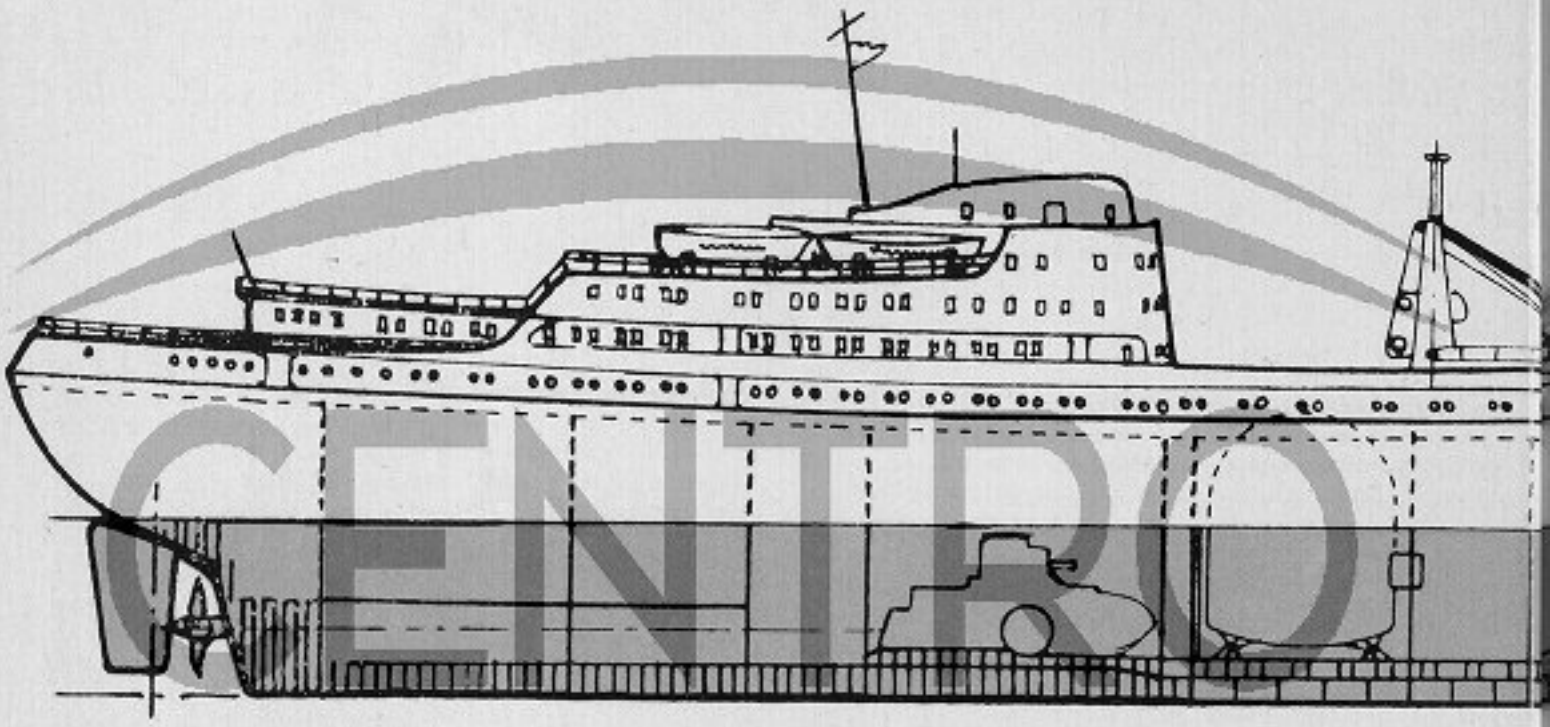
Più tardi vennero gli altri, tutti gli altri, e un vecchio soldato diede, con una fenditura nella voce, un ordine lungo, angoscioso.

Gli uomini fermi, un suono di tromba. Un cavallo, in prima fila, allunga il collo, abbassa la testa e batte tre volte la terra con lo zoccolo.

E l'ultimo saluto al grande Questino, il vecchio campione.

A. A.





NAVI ATOMICHE

di MAURO MANCINI

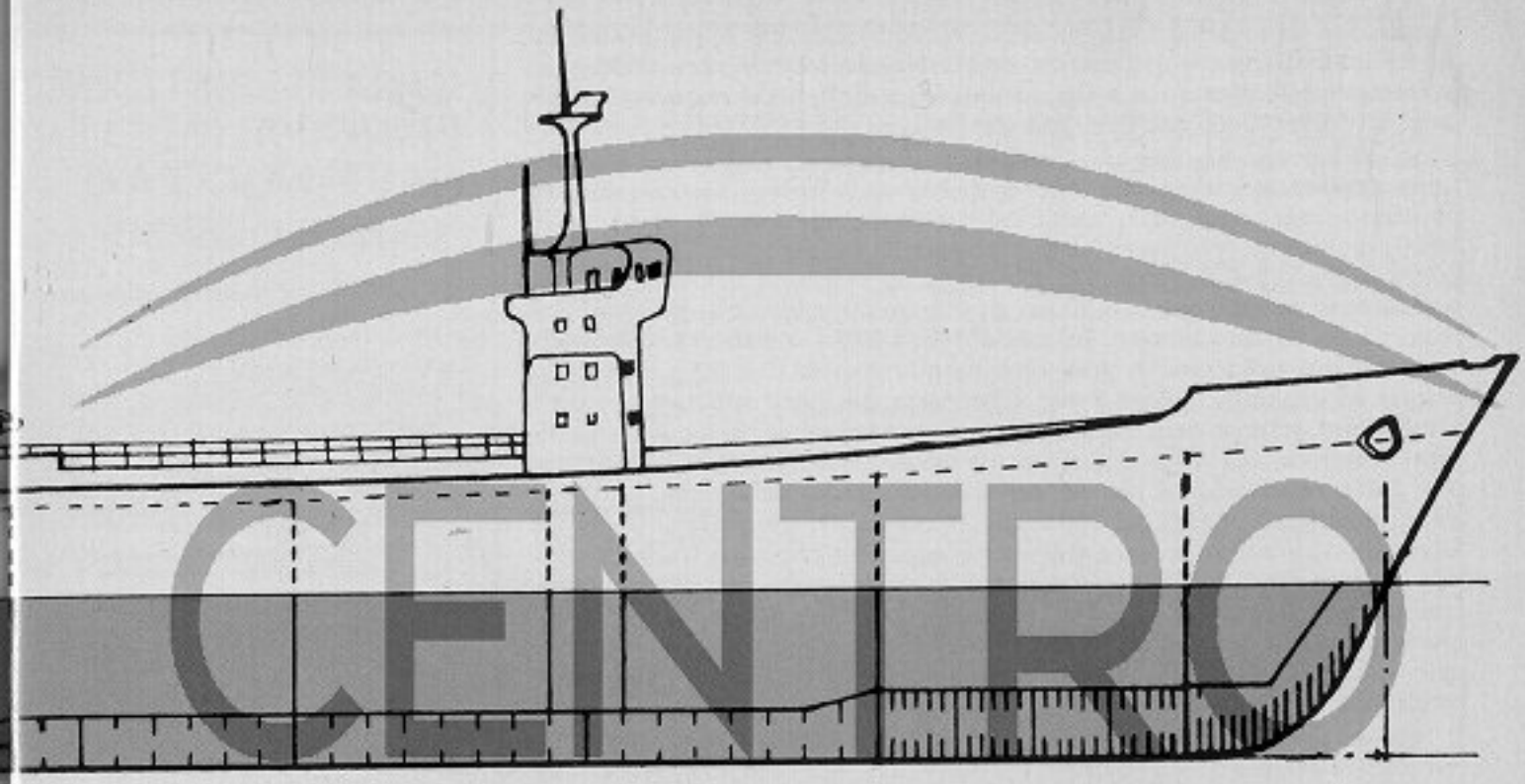
Mentre gli Stati Uniti annunciano il ritiro in agosto, dopo quattro anni di esercizio, della prima nave mercantile a propulsione atomica del mondo — la « Savannah » — l'Italia passa alla realizzazione della « Enrico Fermi », la sua prima nave atomica. Ha senso tutto questo o il contrasto è soltanto apparente? C'è di più: fonti della marina mercantile americana hanno informato che il mantenimento in servizio della nave non è più opportuno « di fronte alle generali necessità finanziarie del paese », perché troppo caro; per far navigare la « Savannah » si spendono tre milioni di dollari l'anno. Può permettersi l'Italia di entrare in questa corsa e cosa potremo trarne? In fondo, a che cosa servono queste navi atomiche? E come sono fatte, e perché l'energia del futuro, l'atomo, non è ancora rientrata in parametri di convenienza economica?

Vediamo di fare un discorso semplice, perché la materia semplice non è.

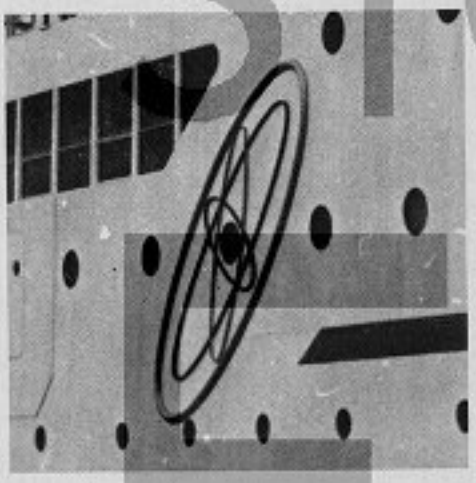
Sappiamo che l'arma più potente degli Stati Uniti è nata dalla combinazione dei missili intercontinentali col sommergibile a propulsione atomica che lancia il suo proiettile da notevole profondità e non si scopre.

Dopo anni di rapidissimi progressi scientifici, di tecnologia lanciata verso l'inverosimile, la strategia della maggiore potenza occidentale è ancora agganciata all'idea del sommergibile atomico e dei « Polaris ». Gli Stati Uniti stanno per avere una flotta di 84 sottomarini a propulsione nucleare, metà lanciamissili e metà « killers » cioè cacciatori di altri mezzi subacquei. Viene dunque da sorridere di fronte alle notizie di stampa diffuse verso la fine dello scorso gennaio e secondo cui la « Savannah » andrà in disarmo per fare economia! Ma procediamo con ordine: la « Savannah » è mercantile e i sommergibili no.

Per i mezzi militari dunque il bilancio non è quello del libro di cassa ma quello della sicurezza nazionale e gli Stati Uniti con le loro possibilità economiche possono badare al secondo lasciando perdere il primo. E così ha fatto la Russia e, anche in scala minore, così sta facendo la Gran Bretagna. Ecco infatti le notizie da Londra. Il quindici settembre dello scorso anno dagli scali del cantiere Wickers di Harrow è sceso in mare il sommergibile « Resolution » di settemila tonnellate, il primo di quattro battelli lanciamissili a propulsione nucleare: è armato con sedici missili



Una corsa dell'Europa per colmare il gap tecnologico con gli Stati Uniti



« Polaris A 3 » e diventerà operativo alla fine di quest'anno. Il cantiere Cammel Loird di Birkenhead dopo aver varato nel luglio del '66 il sommergibile « Onyx » di 1610 tonnellate — l'ultimo, hanno detto le autorità navali, a propulsione convenzionale — si apprestano a far scendere in mare il « Renown », il numero due della famiglia atomica. Anche la Francia sta risolvendo il problema della propulsione atomica navale in chiave di marina militare. L'Unione Sovietica che ha in servizio sin dal 1959 il rompighiaccio atomico « Lenin » di sedicimila tonnellate, con impianto propulsivo di 44 mila cavalli, ha in costruzione altri due rompighiaccio, più piccoli del « Lenin », più automatizzati e quindi con equipaggi ridotti. Il « Lenin », che può tenere la velocità continua di diciannove nodi, spezza lastre di ghiaccio spesse sino a due metri e quaranta marciando a due miglia. È il più potente del mondo. E anche per la Russia (a parte le applicazioni militari vere e proprie) esistono motivi e convenienze per le sue navi atomiche che non possono tener conto della economicità di gestione. I rompighiaccio le servono infatti per tenere sgombra la rotta del nord, lunga diecimila chilometri e attraverso la quale si svolge un intenso traffico navale anche durante i mesi invernali, i mesi della compatta banchisa. I due nuovi rompighiaccio entreranno in linea, si dice, nel 1971.

Ma il « Savannah » era e rimane una nave mercantile entrata in servizio commerciale il 20 agosto del '62 e voluta sotto la presidenza Eisenhower per la sperimentazione ai fini di pace, sul mare, dell'energia nucleare. Dopo quattro anni di servizio effettivo, compiuti i cicli operativi, sperimentato ciò che era nei programmi, la « Savannah » esce dalla scena non perché « è diventata troppo cara » (poiché carissima lo fu sempre) ma perché ha portato a termine il suo ruolo. Che era, si badi bene, sin dal momento in cui venne impostata la lamiera di chiglia, un programma di esperimenti. Non è escluso, ci diceva un esperto, che tolgano il reattore e la « Savannah », dopo la grande avventura dell'atomo, torni a navigare con impianti convenzionali, come una nave mercantile qualsiasi.

E siamo giunti al primo punto che premeva illuminare: la propulsione nucleare sulle rotte di pace non è ancora « economica »; per farla scendere al livello delle convenienze dell'armamento privato bisogna semplificare costi e impianti. Per questo occorre sperimentare. Ecco perché gli americani hanno messo in linea la « Savannah », ecco perché i tedeschi della Germania Occidentale hanno varato ad Amburgo dal Cantiere Kieler Howaldtswerke la « Otto Hahn » di ventimila tonnellate per carico alla rinfusa di minerali. Attualmente è in allestimento e dovrebbe entrare in servizio prima del '70; la spesa sarà di cinquantacinque milioni di marchi e di questi almeno trenta sono stati assorbiti dal reattore atomico: circa cinque miliardi di lire. Sono grosse cifre, ma non si avvicinano al capogiro di miliardi che si spesero per la « Savannah »; dunque un progresso si vede già. Progresso in senso eco-

nomico, nel senso della riduzione dei costi. D'altronde, chi si sta interessando dello sfruttamento dell'energia nucleare sulle navi da carico? Proprio la Germania Occidentale e il Giappone (con una nave oceanografica) cioè i paesi che dispongono dell'industria cantieristica più progredita del mondo.

E così si apre un discorso più importante: il progresso tecnologico, scientifico, cantieristico e navale. Fare una nave atomica significa cominciare da capo in ogni cosa, dalla scelta del materiale, alle linee di carena, alle strutture interne; poi verrà anche l'apparato nucleare con il suo *contenitore a pressione*, il *nocciolo* del reattore, le vasche di cemento dove in scafandri di piombo vanno a finire gli elementi combustibili prelevati dal reattore. Ma intanto la nave. In questa « Otto Hahn » le stive per il carico sono sei: due nella zona di prua estrema alla plancia, due nella zona dalla plancia all'apparato motore e due a poppavia dei locali apparato motore: a differenza delle comuni navi da carico le stive non si estendono da murata a murata, ma sono delimitate da paratie longitudinali e occupano una parte relativamente piccola del volume interno dello scafo. Disposizione giustificata anche dal fatto che il carico da trasportare (minerali alla rinfusa) è molto pesante e di scarso ingombro. Le zone fra le paratie e le murate sono destinate a casse per la zavorra: la loro grande capacità permette di portare l'immersione a livello di pieno carico anche quando le stive sono vuote; questa è una caratteristica del tutto eccezionale, grazie alla quale si potranno compiere le prove del reattore nella condizione di pieno carico ottenute solo mediante zavorramento.

Il regolamento di sicurezza per le navi nucleari stabilisce che intorno al reattore vi siano dei compartimenti stagni (pari almeno, in larghezza, ad un quinto della lunghezza della nave), sgombri di macchinari o zavorra, ma rinforzati da una struttura anticollisione destinata a mantenere integro il locale dove è sistemato il reattore nel caso che la prua di una nave investitrice colpisca proprio quella zona. A parte le speciali strutture di sicurezza intorno al reattore, la nave atomica è praticamente formata da due gusci, uno dentro l'altro con doppi e tripli fondi in corrispondenza delle apparecchiature più delicate. Per la « Hahn » si è arrivati a queste due conclusioni tecniche:

— in base alla robustezza della zona anti-collisione costruita con acciai speciali ad altissima resistenza, è stato fatto uno studio statistico dal quale risulta che nessuna nave mercantile esistente nella flotta mondiale, speronando la nave atomica tedesca, sarebbe in grado di raggiungere e danneggiare le paratie che delimitano lateralmente i locali del reattore;

— in caso di falle, avarie gravi allo scafo e di apertura di vie d'acqua, la nave può galleggiare e rimanere stabile con tre compartimenti, adiacenti o no, completamente allagati, mentre l'assetto è controllabile mediante l'allagamento delle casse di zavorra laterali. Le casse di zavorra laterali sono collegate a due a due attraverso il doppio fondo in modo che l'allagamento di una provoca il contemporaneo allagamento di quella opposta.

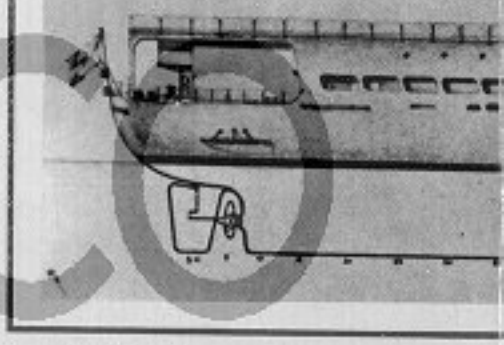
Una nave atomica come la « Otto Hahn » ha l'apparato motore costituito da due turbine (dette di alta e di bassa pressione) che trasmettono il moto all'elica mediante ingranaggi a doppia riduzione e sviluppano undicimila cavalli corrispondenti a sedici nodi di velocità con cento giri al minuto dell'elica. In caso di avaria al reattore o ai generatori di vapore, le turbine saranno alimentate (il passaggio da un sistema all'altro di propulsione avviene in uno spazio compreso fra sette e trenta secondi) col vapore prodotto da due caldaie ausiliarie a tubi d'acqua funzionanti a nafta. Ciascuna di esse produce otto tonnellate di vapore per ora sufficienti per far funzionare le turbine a una potenza di duemila cavalli cui corrisponde una velocità di otto o nove nodi. La riserva di nafta permette un'autonomia di 2500 miglia. Come si vede una nave atomica non solo è costituita da un doppio o triplo scafo in acciaio, ma anche da un doppio apparato motore. Uno affidato all'ossido di uranio e l'altro a sistemi convenzionali.

Per dirla con parole poverissime e per non addentrarci nella descrizione tecnica di un reattore per impiego navale, basterà ricordare che si tratta di una fonte di energia che produce vapore, il vapore muove le turbine e le turbine l'elica. Naturalmente si sono dovuti studiare e risolvere numerosi problemi per la sistemazione del reattore e del « contenitore a pressione » dati i pesi concentrati in spazi brevi. La « Otto Hahn » arriva dunque molto dopo la « Savannah » e adotta, come principi di funzionamento, il medesimo reattore della nave americana, anche se sono state apportate modifiche nella costruzione e nel funzionamento. L'Italia è in questa scia. Molti ricorderanno quando, nel giugno del '57, venne annunciata la costruzione di un sottomarino nucleare, il « Guglielmo Marconi » di 2830 tonnellate che avrebbe dovuto operare come SSK, cioè come battello antisommergibile. Poi avvennero dei cambiamenti sostanziali determinati, soprattutto, dalla ostilità della marina degli Stati Uniti a fornirci l'assistenza tecnica necessaria poiché la legge Mc Mahon vieta la cessione dei segreti nucleari a paesi stranieri, anche se alleati. Così le lamiere del « Marconi » furono demolite ma la Marina chiese subito di essere autorizzata a studiare e costruire una nave ausiliaria militare a propulsione atomica. Occorrevano stanziamenti speciali in bilancio ma non si ottenne niente.

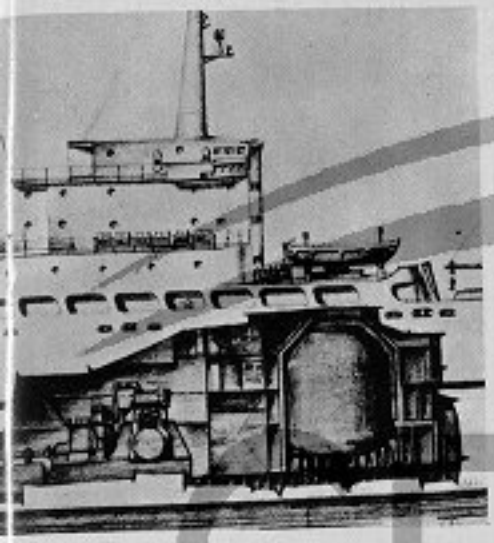
Soltanto ora, il 9 dicembre scorso, dopo dieci anni di rinvii, l'Italia si è ripresentata al nastro di partenza rappresentato dalla « convenzione » stipulata a Roma dai ministri della Difesa e dell'Industria (quest'ultimo anche in

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELLA NAVE NUCLEARE "ENRICO FERMI"

Lunghezza fuori tutto m 174,90 □ Lunghezza fra le Pp m 159,00 □ Altezza di costruzione al mezzo m 13,50 □ Larghezza max fuori asse m 22,50 □ Immersione media in carico max m 8,03 □ Dislocamento in carico max ton 18.000 □ Portata ton 9.277 □ Potenza all'asse HP 22.000 □ Potenza di « take home » HP 1.100 □ Velocità nodi 20 □ Velocità di « take home » nodi 8.



CENTRO STORICO ENI



Caratteristiche principali del reattore

Potenza termica 80 MWT □ Carica di combustibile 4 ton UO_2 □ Arricchimento iniziale del combustibile 4,7 % U_{235} □ Flusso neutronico termico medio $2,2 \times 10^{13}$ n/cm²s □ Pressione del refrigerante primario 134 kg/cm² □ Portata refrigerante primario $3,1 \times 10^{6}$ kg/h □ Pressione del vapore secondario 32 kg/cm² □ Portata del vapore secondario 133 t/h □ Numero elementi 21 □ Numero barre di controllo 21.

Nocciolo reattore

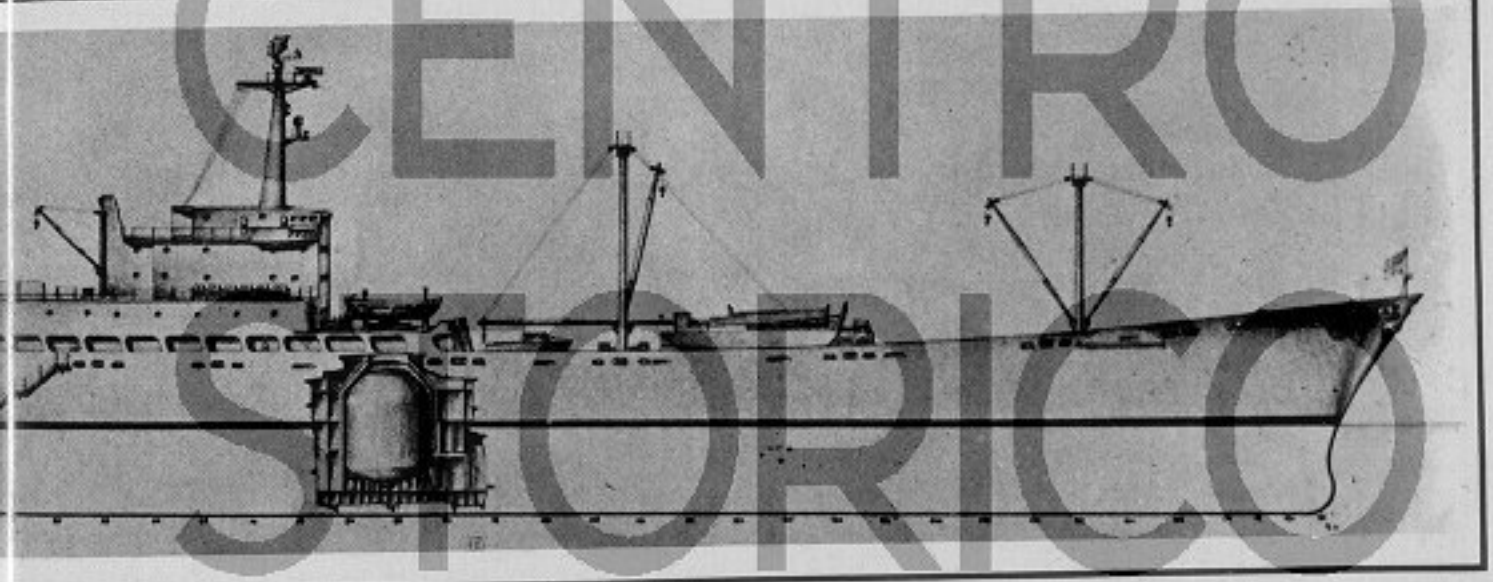
Rapporto H_2O/UO_2 1,53 □ Densità di potenza 66,5 kw/1 □ Numero barre di combustibile 5.481 □ Durata minima del nocciolo 7.500 h a 80 Mw □ Densità dell'UO_2 95 % DT □ Materiale incamiciante SS □ Flusso calore medio 337.000 Kcal/hm² □ Flusso calore massimo 1.348.000 Kcal/hm².

Circuito primario

Numero circuiti 2 □ Numero generatori vapore 2 □ Numero pompe 4 □ Tipo pompe canned rotor □ Portata refrigerante primario 3,1 10^6 kg/h □ Pressione refrigerante primario 134 kg/cm².

Circuito secondario

Tipo vapore saturo secco □ Portata vapore 133 t/h □ Pressione vapore 32 kg/cm² □ Superficie di scambio fascio ca 265 m² □ Generatore vapore.



veste di presidente del comitato nazionale per l'energia atomica), alla presenza del ministro per la ricerca scientifica, che ha sancito la collaborazione fra la marina militare e il CNEN per la costruzione di una nave da supporto logistico di diciottomila tonnellate. Si chiamerà « Enrico Fermi ». Fra le nazioni che guardano ai traguardi tecnologici degli anni settanta, per le applicazioni navali ci siamo dunque anche noi: Stati Uniti, Unione Sovietica, Gran Bretagna, Francia, Germania Occidentale, Giappone, Italia. Questa dovrebbe essere la classifica mondiale.

Noi siamo entrati in lizza con un grido di allarme: quello del divario tecnologico esistente fra l'Europa e gli Stati Uniti e si potrebbe dire anche fra l'Italia e il resto d'Europa. L'iniziativa, come tutti sanno, fu avanzata dal nostro governo — e formulata dal ministro Fanfani — nel consiglio della NATO nell'aprile del '66; poi ripresa il 15 dicembre scorso dal Consiglio Atlantico. Divario tecnologico, dunque, come problema di portata politica.

Ricapitoliamo: costruire una nave atomica significa costruire all'affinamento tecnologico mirante a rendere competitivi su scala mondiale i prezzi di gestione per il traffico commerciale; ma serve anche a tirare su tecnici e scienziati, a sperimentare metalli, a preparare in poche parole la ripresa della corsa tecnologica per tenersi aggiornati sulle più importanti imprese della civiltà tecnica. C'è già chi dice, a proposito dei problemi prospettati da Fanfani alla NATO, che, per negoziare con gli USA piani concreti di emancipazione tecnologica, bisogna che l'Europa abbia qualcosa da offrire, bisogna prima crearsi una base abbastanza solida, bisogna contare prima di tutto su se stessi. Si sente dire: « L'economia europea è gestita su licenza americana », oppure « L'Europa è una colonia tecnologica ». In quali termini è vero? Nei seguenti.

La bilancia dei brevetti, licenze, disegni, marchi di fabbrica e relativa assistenza tecnica con l'Europa, porta agli Stati Uniti un attivo valutabile

I CONTI IN TASCA ALLA "SAVANNAH"

Facciamo i conti in tasca alla « Savannah » dopo oltre quattro anni di servizio commerciale. Il Congresso americano nel 1956 quando si decise di costruirla stanziò 40 milioni e 250 mila dollari, quasi dieci volte di più di quanto non sarebbe occorso per mettere in linea una nave a propulsione convenzionale di uguali proporzioni. Si pensi che la « Savannah » non poteva portare che diecimila tonnellate di carico, quindi si tratta di un bastimento di medio tonnellaggio pari (come stazza) alle famose « Liberty » che durante la battaglia dell'Atlantico gli americani sfornavano ad un ritmo superiore agli affondamenti degli « U-Boote » tedeschi. Per questo le « Liberty » vinsero la battaglia dei rifornimenti.

La nave atomica ha così vertiginose spese d'impianto perché in realtà si tratta di costruire una nave dentro all'altra, lo scafo è pressoché doppio e si devono risolvere problemi di robustezza come mai si erano presentati nell'ingegneria e progettazione navali. Questo significa anche studio e realizzazione di materiali particolarmente adatti, particolarmente lavorati, quindi costosi. Per quanto riguarda lo scafo. Per gli apparati di propulsione anche qui siamo su scala doppia: con il reattore a barre di uranio — che nel caso della « Savannah » venne a costare sei miliardi di lire italiane — si devono impiantare anche macchine convenzionali a nafta per garantirsi da qualsiasi avaria. Un reattore atomico, specialmente se mandato a spasso per i mari, è ancora un grosso pericolo e non si può correre il rischio che per un guasto la nave rimanga alla deriva e finisca col naufragare. Se il reattore dovesse essere chiuso per una ragione qualsiasi, entrano in funzione le caldaie a nafta e la navigazione continua sino a buon porto.

La « Savannah » ha un reattore capace di sviluppare ventimila cavalli; per la stessa potenza con macchine convenzionali si sarebbero spesi due miliardi e mezzo di lire soltanto. Ma se per ora la bilancia è sfavorevole all'atomo per i costi d'impianto, continua ad esserlo anche per i consumi e la gestione in generale: per la produzione di un milione di calorie il propulsore nucleare consuma « combustibile » per una spesa corrispondente a 1500-1700 lire italiane; i normali apparati a vapore ne consumano per circa 1350-1400 lire. Anche gli equipaggi costituiscono un problema: per l'addestramento degli ufficiali di macchina negli Stati Uniti è stata impiantata una « scuola reattori » dove si frequentano corsi sulla teoria, sull'ingegneria e sul funzionamento dei reattori nucleari, prima di passare ai centri di addestramento pratico. Anche per il personale inferiore esistono corsi di studio e di perfezionamento. Per completare la preparazione professionale di tutti questi uomini, gli americani hanno adottato un simulatore elettronico (costo 180 mila dollari) che simula il funzionamento del reattore di bordo della « Savannah ». Da questi elementi appare evidente che l'impresa è costosa, complessa dal punto di vista umano per la preparazione dei marinai super-tecnici, legata ancora alla soluzione di certi problemi sui rischi delle navi atomiche. Un incidente grave ad un reattore mentre la nave è in un porto equivarrebbe a tener sospesa ad un capello una bomba atomica sulla città che sta intorno al porto. Ecco perché anche la strumentazione accessoria a bordo è sempre doppia e magari tripla, le schermature e le protezioni a prova di artiglieria: tutto deve essere fatto in modo che la tremenda forza che è nel reattore non sfugga al controllo, mai. Ma le previsioni sono estremamente ottimistiche e gli esperti assicurano che nel '70 i costi d'impianto e di gestione saranno già al livello delle navi convenzionali, tali quindi da stimolare l'armamento privato in tutto il mondo.

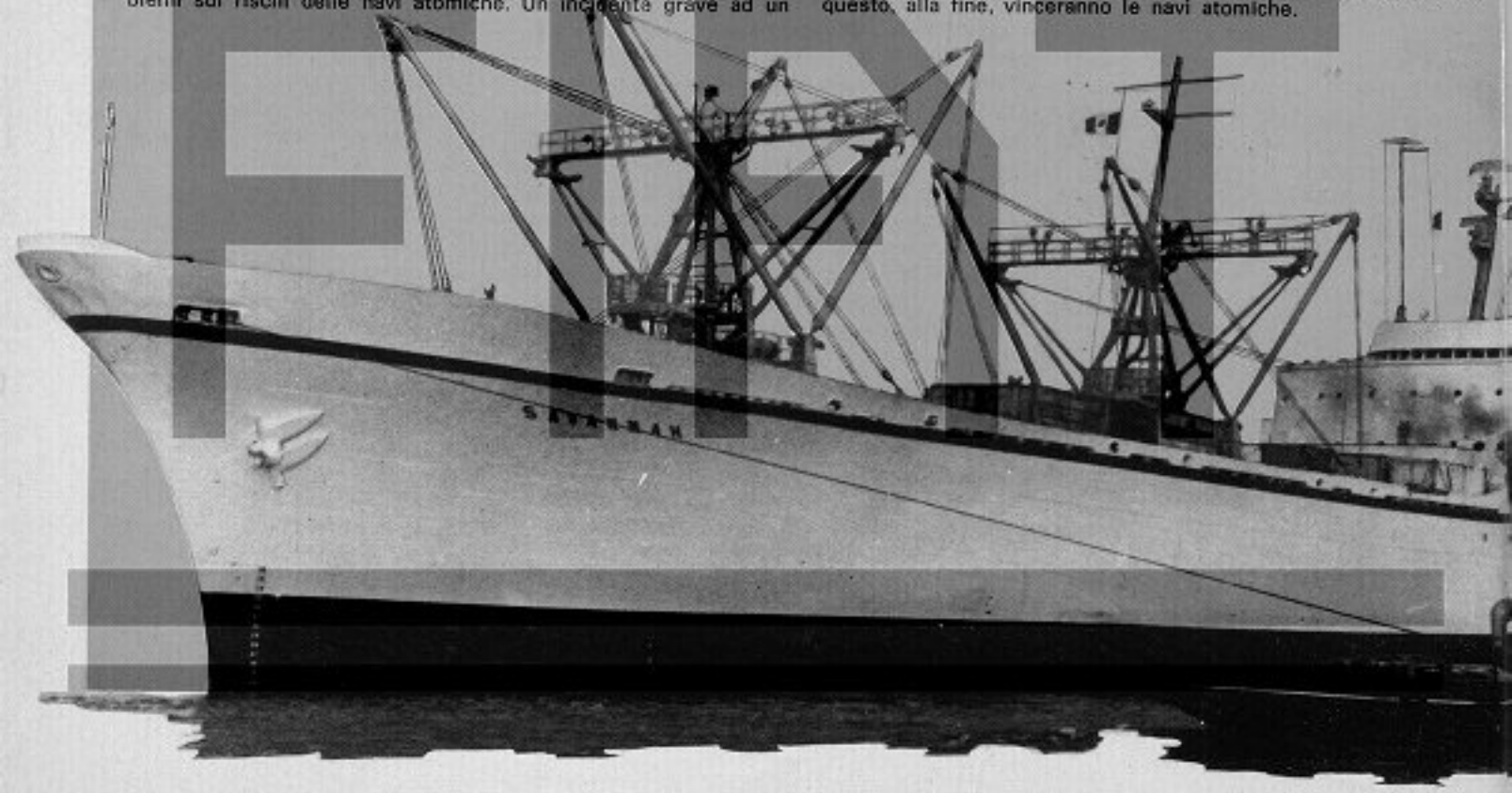
E si porta ad esempio il progresso che si è compiuto a terra nelle centrali termonucleari per la produzione di energia elettrica: nel periodo che va dalla costruzione della « Savannah » ad oggi si è passati per i costi d'impianto da 400-500 dollari per kW, a 115 dollari, costo che è ormai inferiore a quello delle normali centrali a carbone o a nafta.

L'annunciato disarmo della « Savannah » va messo dunque in relazione a motivi di naturale superamento e invecchiamento dei suoi impianti: inutile mantenerla in servizio, poiché si trattava di una nave sperimentale, quando il suo macchinario non insegna più niente a nessuno e non contribuisce più all'avanzamento delle esperienze.

C'è da dire qualche parola sulla velocità. La velocità di una nave non dipende dal tipo di combustibile usato e fino ad un certo punto non è nemmeno proporzionale alla potenza erogata: la velocità dello scafo deve fare i conti con problemi di idrodinamica che riguardano indistintamente tutti i corpi solidi che avanzano in mare. La velocità della « Savannah » è infatti molto vicina alle similari navi con propulsione tradizionale. Per dirne una, i nostri transatlantici « Michelangelo » e « Raffaello » sono molto più veloci e anche il « Rex » al suo tempo lo fu e con largo margine.

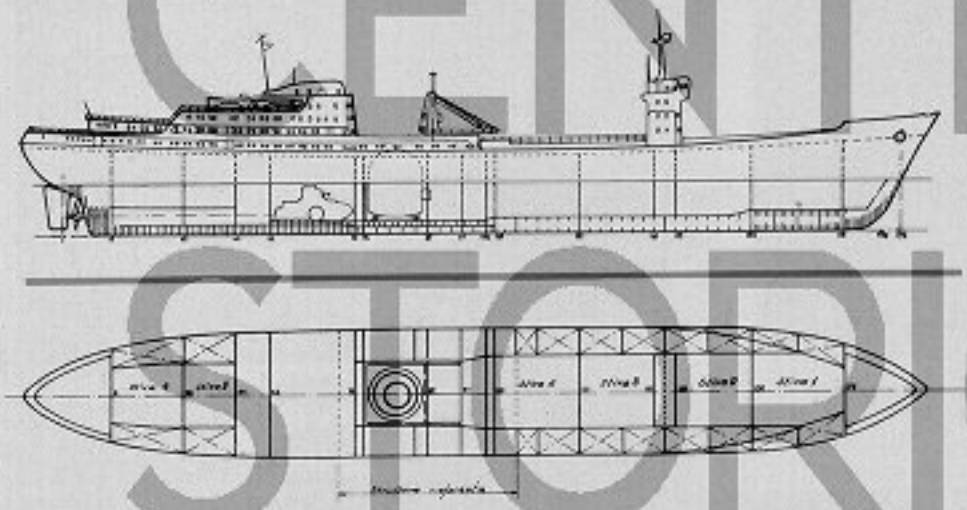
A favore delle navi mercantili atomiche rimane comunque il fondamentale argomento dello sfruttamento delle fonti di energia mondiali che sotto la pressione dei consumi vorticosamente crescenti non dovrebbero durare — secondo gli esperti — più di un secolo ancora. Prima che il globo si asciughi di petrolio, carbone e altro, conviene dunque adattare l'energia nucleare ai nuovi compiti. Per quanto riguarda l'impiego navale anche l'autonomia che con il propulsore atomico è lunghissima (dieci volte di più) giocherà il suo ruolo nel campo della convenienza dei noli; si dice anche che la nave è più docile, si governa meglio, risponde più prontamente alle macchine. Gli impianti propulsori nucleari di proporzioni sempre più modeste offrono più spazio pagante nella nave sottraendone pochissimo alle stive.

Infine, mentre le costruzioni navali tradizionali non possono scendere di prezzo perché ormai siamo al limite, le navi atomiche costeranno sempre meno per la continua soluzione dei problemi tecnici e scientifici che stanno « bombardando » il settore. Per questo, alla fine, vinceranno le navi atomiche.



in un miliardo di dollari l'anno. Nel 1958 era di 380 milioni! L'Inghilterra è l'unica in Europa a chiudere questa voce alla pari; l'Italia vende all'estero brevetti per poco più di venti miliardi all'anno e ne spende in acquisti 85-90, secondo queste « voci » principali: dieci miliardi di lire per le industrie chimiche, cinque per quelle farmaceutiche, dodici e più per le industrie elettriche, ventitre per le metalmeccaniche e anche per le industrie tessili e alimentari un miliardo e mezzo ciascuna. Con la Gran Bretagna il disavanzo italiano è di circa otto miliardi di lire su un intercambio complessivo di dieci miliardi e mezzo; con la Germania Occidentale nove su poco più di dieci di entrata e uscita; con la Francia una perdita di 4 miliardi e trecento milioni su tredici e ottocento e alla fine con gli Stati Uniti su un intercambio di 37 miliardi e cento milioni il disavanzo per noi è di trentaquattro miliardi e trecento milioni di lire.

Il « gap tecnologico », cioè il divario, è dunque notevolissimo e minaccia di allargarsi sempre più se non si corre ai ripari. Gli Stati Uniti dedicano alla ricerca il 4,5 % del loro bilancio e l'Italia lo 0,64 % delle sue magre risorse. Specie nella scienza dei metalli, sostengono gli esperti (fatta qualche eccezione per la metallurgia), l'Europa è molto indietro e da noi è addirittura mancata una esatta percezione della rivoluzione che sta avvenendo in questo campo. Nel settore petrolifero e petrolchimico invece è



Sulla « Otto Hahn » sei stive per il carico. A differenza delle comuni navi da carico le stive non si estendono da murata a murata ma sono delimitate da paratie longitudinali e occupano una parte relativamente piccola del volume interno dello scafo.

del sei febbraio scorso la notizia della costituzione della SNAM Progetti-USA, cioè una speciale branca di questa società che opera appunto nel campo petrolifero con ottocentocinquanta ricercatori, per vendere brevetti agli americani. Era già noto che per quanto riguarda i combustibili nucleari i primi risultati ottenuti dalla SNAM-Progetti erano stati venduti a società straniere. Si deve anche sapere che l'Istituto di Costruzioni Navali della Università di Napoli ha contribuito con i suoi studi alla elaborazione dei progetti della « Otto Hahn ».

Questi sono dunque i punti fermi ai quali si sta agganciando l'impresa italiana per la nave atomica di supporto logistico. L'« Enrico Fermi » sarà anche in grado d'imbarcare otto o nove elicotteri pesanti sistemati in hangar e dispone dei « pesi » necessari per l'installazione degli apparati di ricerca antisom e dell'armamento sia convenzionale sia missilistico. Sarà infatti la marina militare che curerà la realizzazione della nave, dell'impianto nucleare di propulsione e della stazione di servizio, nonché il successivo servizio dell'unità. Sarà la qualificatissima équipe di esperti nucleari navali del CAMEN — Centro Applicazioni Marina Militare per l'Energia Nucleare — che ha sede in San Piero a Grado (Pisa) a curare la messa a punto del reattore navale che costerà nove miliardi di lire. Il lavoro di studio è già stato superato ed ora comincia la realizzazione: si è potuto stabilire che l'industria nazionale da sola potrà contribuire per il 90 % alla costruzione della nave. In particolare il CNEN svilupperà un programma sperimentale comprendente l'esecuzione d'esperienze critiche, prove di irraggiamento, prove di componenti in condizioni simulanti quelle di funzionamento; provvederà alla fabbricazione degli elementi combustibili del primo nocciolo del reattore: collaborerà alle attività di progetto ed alla raccolta ed elaborazione di tutti i dati di esercizio dell'impianto nucleare.

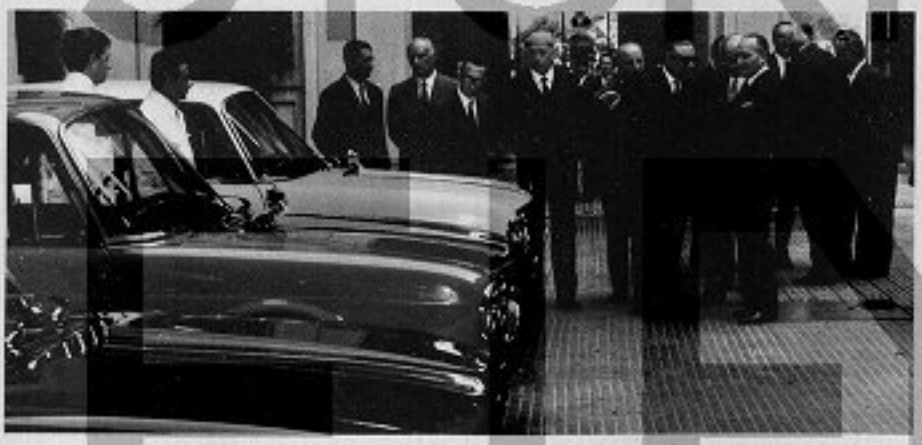
« L'impresa — sostiene una nota ufficiosa uscita dagli ambienti della Marina Militare — oltre a fornire una valida occasione per l'industria manufatturiera nazionale dei vari settori (nucleare, cantieristica, elettronica, siderurgica, ecc.), di affrontare i problemi tecnologici e costruttivi di rispettiva competenza, si propone di promuovere, favorire e sollecitare l'interessamento di tutti gli organismi che nelle future organizzazioni mercantili avranno compiti diretti o indiretti in modo che attraverso la partecipazione di questa prima realizzazione possano attingere l'esperienza necessaria per iniziare con tempestività l'espletamento dei compiti di specifica competenza nella prospettiva dello sviluppo e delle applicazioni mercantili della propulsione nucleare ».

M. M.

CENTRO STORICO ENI

LA PRESENTAZIONE, A ROMA, DELLA NUOVA FLAVIA ALLE AUTORITÀ

Il presidente della Lancia, dott. Massimo Spada, il vice-presidente Cavaliere del Lavoro dott. ing. Carlo Pesenti, il direttore generale prof. Guido Calbiani e il prof. dott. ing. Antonio Fessia, direttore centrale tecnico della Società, hanno presentato ufficialmente la nuova Flavia alle massime autorità dello Stato:



al Presidente
della Repubblica,

al Presidente del Consiglio
dei Ministri,

al Ministro dei Trasporti
Onorevole Scalfaro,

al Presidente del Senato
Senatore Cesare Merzagora,

al Presidente
della Camera dei Deputati
Onorevole Bucciarelli Ducci,

al Ministro per l'Industria
e il Commercio
Onorevole Giulio Andreotti.

CENTRO STORICO FIAT

LANCIA IN VETRINA

a Basilea, in occasione di una mostra in cui vecchie e nuove « regine della strada » erano esposte fianco a fianco.

al « Coliseum » di New York, durante la grande annuale rassegna dedicata all'automobile e alla quale partecipano i costruttori di tutto il mondo.

al Salone dell'Auto di Sidney, dove lo stand allestito dalla Concessionaria Lancia, la V. H. Lowe & Co. Ltd, era uno dei più eleganti ed ammirati.

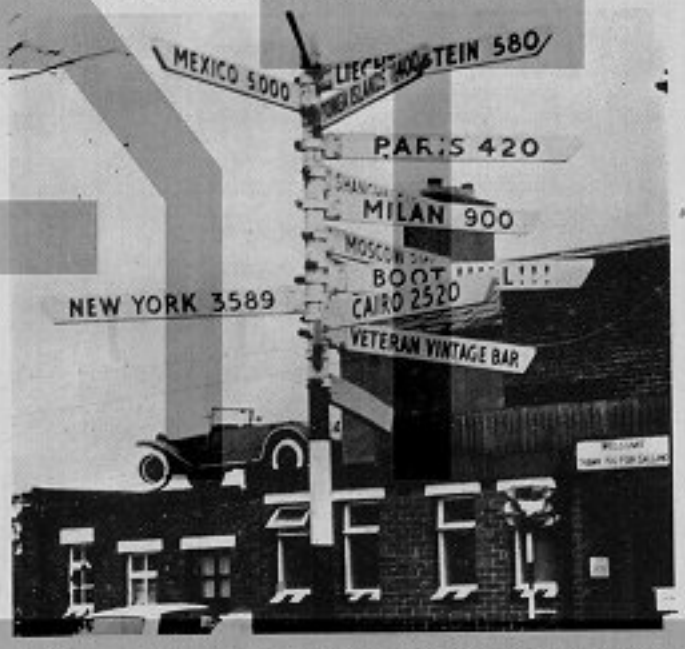
Bene l'Appia al «Gran Premio Internacional» argentino

Pilotata dal signor José Maria Bianchi di Buenos Aires, questa Appia, opportunamente preparata, ha partecipato al durissimo « Gran Premio Internacional », una delle più importanti manifestazioni automobilistiche organizzate in Argentina, terminando con un ottimo piazzamento.

Prima assoluta una Lancia Augusta

Alla gara in salita Lubiana-Mariboro, patrocinata dal settimanale jugoslavo « Tribuna TT » e riservata alle vetture costruite anteriormente il 1943, vittoriosa la Lancia Augusta del signor Slanco Gorenscek, appassionato « lancista » e abilissimo meccanico.

Una locanda per automobilisti



Nel Lancashire, questa antica locanda si è andata trasformando, per la passione del suo proprietario, in un simpatico ritrovo di fanatici dell'automobile ed insieme in un interessante museo automobilistico. Sul tetto una prestigiosa insegna: una splendida Lancia del 1928.

Il Salone Internazionale di Osaka

Più o meno « ufficiali », mostre ed esposizioni riservate all'automobile vengono organizzate in tutti i Paesi del mondo. Qui siamo in Giappone, all'International Motor Show di Osaka.

Ancora dal Giappone

e più precisamente da Tokyo, ci arriva questa fotografia inviata dal signor Hiroshi Yamaguchi che con la sua Lancia Flavia Sport partecipa a tutti i concorsi di eleganza, ed anche a numerose competizioni, che si tengono in Giappone raccogliendo una ininterrotta serie di successi.

Uno-due della Fulvia al Nürburgring

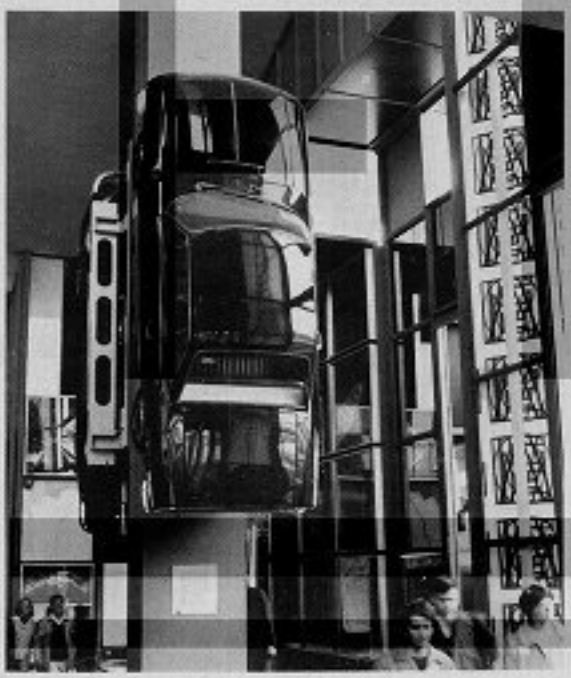
Le due Fulvia HF che hanno partecipato alla « Sei Ore del Nürburgring », classificandosi prima e seconda. In primo piano i piloti Sandro Munari, Claudio Maglioli, Leo Cella e Gian Carlo Baghetti. Sul podio dei vincitori Baghetti e Maglioli; quest'ultimo è ora in testa alla classifica dello Challange europeo Turismo (classe 1300 cc).

Salone dell'auto a Belgrado

Ancora limitatamente diffusa, per motivi di ordine politico ed economico, l'automobile, proprio per questo motivo, riscuote in Jugoslavia un grande interesse. Alla grande fiera primaverile, organizzata annualmente a Belgrado, i padiglioni riservati ai veicoli a motore suscitano, più di ogni altro, l'attenzione ammirata dei visitatori. Nelle foto vetture e veicoli industriali Lancia esposti a Belgrado.

A B.B. CON AMORE

« La più recente "attenzione" di Gunther Sachs per la sua affascinante moglie è una lunga e racée convertibile. Felice come una bambina davanti alla sua prima bambola, Brigitte Bardot ha battuto le mani di gioia quando ha trovato, alla porta di casa, la Lancia dei suoi sogni: una Flavia convertibile. BB ha voluto subito provarla al Bois de Boulogne e quando sul più illustre chassis dei cinque continenti sono cadute le prime gocce di pioggia, Brigitte non ha disarmato e piuttosto che alzare la capote ha preferito aprire il parapioggia ». (Da « Paris Presse, L'Intransigeant, France Soir ».)



La più alta portata potenziale in Italia

spetta a questo autocarro realizzato dalle officine SAIM di Roma su autotelaio Lancia Esagamma E. Con un passo di 4400 mm, un peso a terra di 32 tonnellate, una portata massima sul telaio di 23,8 tonnellate, è particolarmente adatto per trasporti in cava e fuori strada e per carichi indivisibili.

LA LANCIA ALL'« EXPO 67 »

Dedicata al tema « L'uomo nel mondo », l'Esposizione Internazionale di Montreal — che celebra anche il centenario della nazione canadese — ospita le realizzazioni più prestigiose della macchina oggi più cara all'uomo: l'automobile. Nella foto: la Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 all'« Expo 67 ».

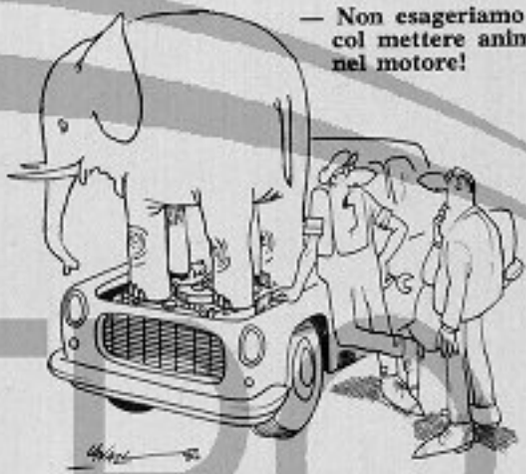
CENTRO STORICO FIAT

SI FA PER... STERZARE

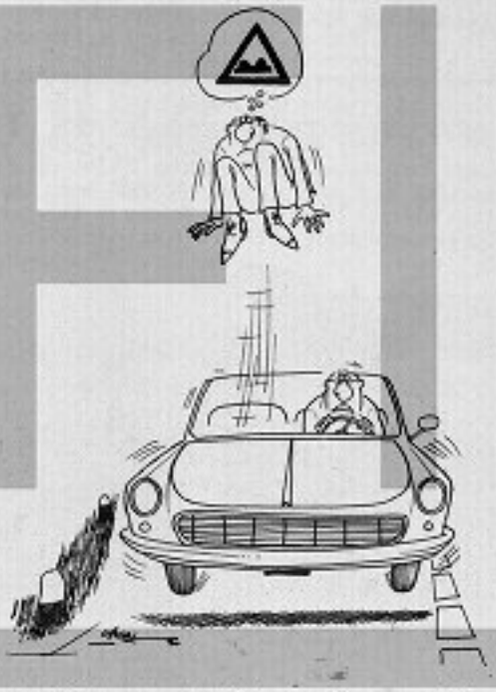
CAVALLI

— Quando fa caldo beve come una spugna.

— Non esageriamo col mettere animali nel motore!



— Dagli almeno il tempo di portar via la macchina.

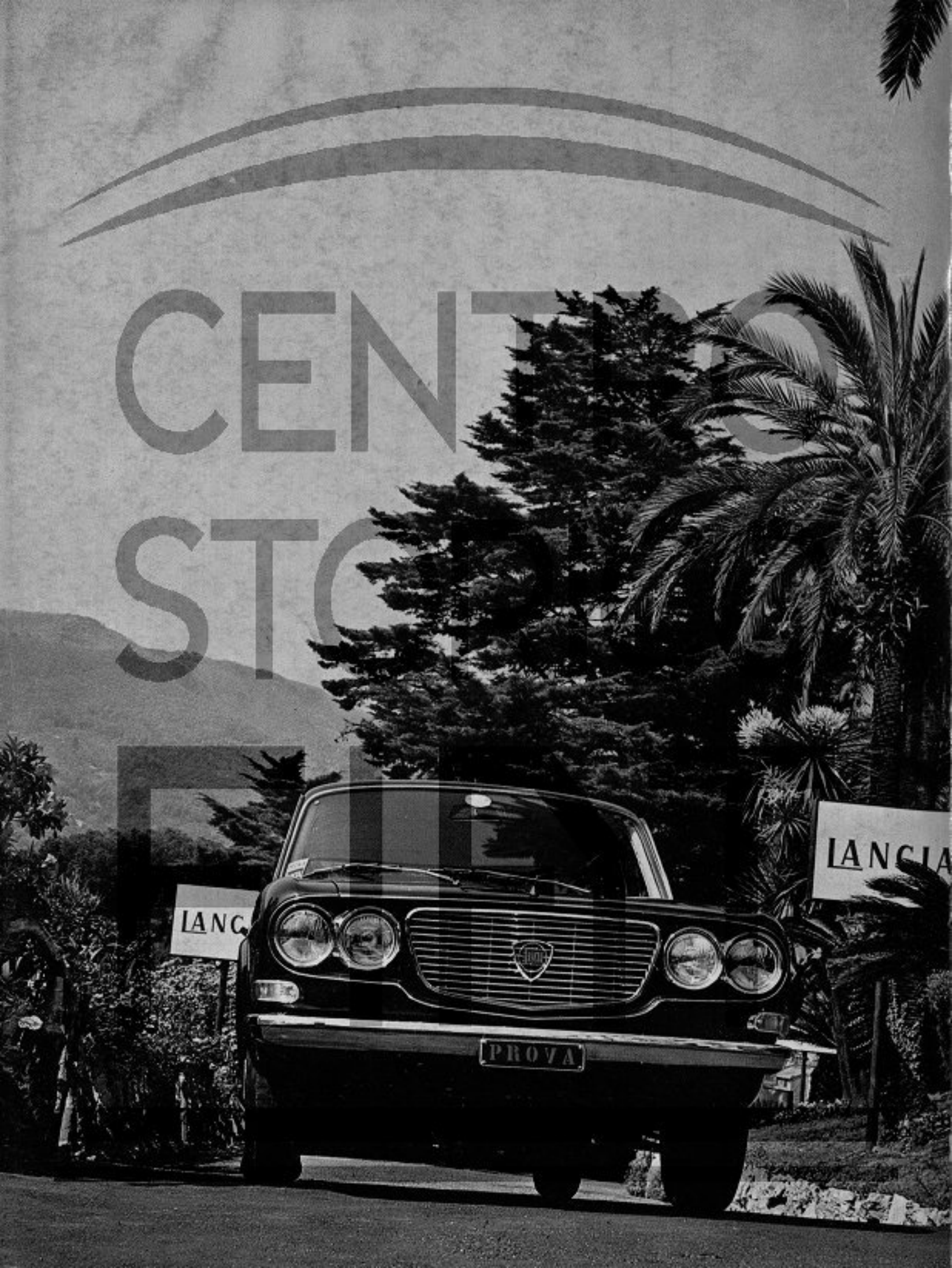


— Che cosa significa questo segnale?

— Il portafortuna per auto, che mi avete venduto, non funziona.

CENTRO STORICO FIAT

CENTRO STORICO FIAT



CENTRO STORICO FIAT