CENTRO STORICO FIAT

LANCIA

18

PERIODICO DI INFORMAZIONE

CENTRO STORICO FIAT

LANCIA ESTATE 1966

18

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

S. F.
Pininfarina

Ferruccio Bernabò
Storia della Lancia:
L'Appia

Il Presidente Saragat
in visita allo stabilimento
di Chivasso

Maria Luisa Rizzati
Itinerario garibaldino

A Torino
una filiale modello

Lo sport

Mauro Mancini
Quando incontrai
la barca più celebre
del mondo

Dario Zanasi
Il bolognese Carducci

Ricciotti Lazzero
Montecarlo

Bruno Beneck
Ferdinando IV di Borbone
insegna qualcosa
a qualcuno

Il Dott. Casiraghi
alla Direzione Commerciale
della Lancia

Lancia Cavalleria

Renzo Rossotti
Con i francobolli
si possono guadagnare
milioni?

Una Lancia speciale
per la Principessa Grace

Carlo Mariani
Identi-kit
della donna che guida

Lancia nel mondo

Emilio Pucci

Si fa per... sterzare

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
30-6-66 presso le Offi-
cine Grafiche Calderini
di Bologna

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

Disegni di Giorgio Cavallo (54, 55, 56, 57, 64); Foto di: Attualfoto, Bologna (19); E. Chiesa, Torino (4, 5, 9, 14, 15); Robert De Hoo, Montecarlo (60); Foto Epoca (39, 40); Studio J. Le Foulon, Ginevra (58); A. Giuliano, Palermo (18); A. Ibanez, Madrid (19); Henk Jonker Diemen (60); Foto Locchi, Firenze (39, 40); Martoglio, Chivasso (8, 9); Ministero Difesa Marina (I copertina, 20, 21, 22, 23); Montresor, Torino (2, 6, 7, 26, 27, IV copertina); Noir & Blanc, Bruxelles (59); Publifoto, Milano (58); Franco Villani, Bologna (38, 39, 40, 41, 42, 43, 62).

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

CENTRO STORICO FIAT

Dans ce numéro:

3 **HISTOIRE DE LANCIA LES DIX ANS DE L'APPIA**

10 **ITINERAIRE GARIBALDIEN**

20 **MA RENCONTRE AVEC LE BATEAU LE PLUS CÉLÈBRE DU MONDE**

24 **LE « BOLONAIS » CARDUCCI**

37 **MONTE-CARLO**

53 **UNE LANCIA SPECIALE POUR LA PRINCESSE GRACE**

54 **PORTRAIT-ROBOT DE LA FEMME QUI CONDUIT**

58 **A LA FOIRE DE BARCELONE**

DES CENTAINES DE VOITURES LANCIA DANS LES MIROIRS DU STAND AU SALON DE GENEVE

59 **L'APPROBATION DU PRINCE**

A TURIN LA PREMIERE EXPOSITION DE L'AUTOMOBILE POUR LES COMPETITIONS SPORTIVES

NOEL HORS SAISON

A LA FOIRE DE TRIPOLI

MODELES ET VOITURES « HAUTE COUTURE »

ELEGANTES HIER COMME AUJOURD'HUI

AU SALON D'AMSTERDAM

VERSATILITE' DE L'ESAGAMMA

60 **HOTES A CHIVASSO**

HISTOIRE DE LANCIA LES DIX ANS DE L'APPIA

Ce chapitre parle de l'Appia. En 1953, au Salon de Turin, la présentation de la première Appia « la 1100 de luxe et de qualité », qui remplaçait la célèbre Ardea. En 1956, la deuxième série, modifiée et améliorée soit dans le moteur soit dans la carrosserie; sa vitesse de pointe passe de 120 km/h à 128 km/h. L'Appia 2e série eut un grand nombre de versions de la part des carrossiers: un coupé de Pininfarina, un cabriolet et une « de luxe de Viganale, un coupé de Zagato atteignant les 170 km/h. et une version « fourgonnette ». A Genève, en 1959, la troisième série: l'Appia perdit sa caractéristique calandre à écusson, remplacée par une autre horizontale, mais elle gagna cinq kilomètres en vitesse de pointe.
Enfin, en avril 1963, des chaînes de montage sortit le dernier châssis portant le numéro 103601; ainsi se terminait l'histoire de l'Appia qui durait exactement depuis dix ans.

Combien sont les collectionneurs de timbres? Il n'y a aucun recensement; on connaît seulement les collections les plus fameuses, celles d'ex-rois, d'acteurs de cinéma, de magnats d'industrie; pour le reste, on parle d'une dizaine de millions, mais il s'agit d'un chiffre en l'air. Vieille comme le timbre lui-même, l'activité de collectionneur philatélique a éclaté, dans ces dernières années, en un boom mondial qui a atteint en Italie ses pointes plus hautes: il est arrivé que certains timbres, à la valeur nominale de 100 lires ont augmenté jusqu'à 220.000 lires dans ces derniers 15 ans. Mais le spéculateur a remplacé souvent le collectionneur. Le timbre est devenu objet de placement, il a ses grandes « Bourses » à New York, à Paris, à Vienne, à Milan, il a ses cours d'ouverture et de clôture, ses bulletins, même si déguisés en revues philatéliques. Il y a quelque mois, à la suite des baisses annoncées par un important marchand de timbres italien, il y eut qui menaça de faire sauter la siège de la maison avec une bombe.
D'accord, la bombe n'a pas été placée, mais sans doute tout cela n'a rien à voir avec le monde des vrais et authentiques philatélistes.

ITINERAIRE GARIBALDIEN

Un pèlerinage, cent ans après, dans les lieux où les Chemises Rouges de Garibaldi, en été 1866, combattirent et vainquirent à Bezzecca et où l'on écrivit la seule page glorieuse d'une campagne malheureuse qui, après la défaite de l'armée piémontaise à Custoza, se termina par un lourd armistice. Un pèlerinage fait sur les traces d'un autre pèlerinage: celui fait, il y a soixante-six ans, par Giuseppe Cesare Abba, un poète et écrivain garibaldien, qui se trouva lui aussi à Bezzecca « ... ce beau jour du 21 juillet 1866, avec un grand désir de mourir, parce que j'étais plein d'un sentiment qui était pressentiment ... ».

MA RENCONTRE AVEC LE BATEAU LE PLUS CÉLÈBRE DU MONDE

Le bateau le plus célèbre du monde est le «Corsaro II» un yacht de 21 mètres de long qui court la mer avec un équipage formé par des élèves de l'Ecole navale de Livourne.
Des croisières d'instruction de treize mille milles qui durent six mois: des régates courues avec acharnement contre les bateaux et les équipages les plus forts du monde. Pourquoi dans une époque où la technique, la vitesse, la sécurité sont confiées aux calculs de compliqués cerveaux électroniques, on navigue encore à la voile?
On navigue à la voile parce que cela représente un acte de hardiesse égal à tout autre grand et pur acte humaine. Dans ce sens les voiles et les exploits du « Corsaro II » servent de leçon non seulement aux élèves de l'Ecole navale de Livourne, mais à tout le monde, surtout aux gens de terre.

LE « BOLONAIS » CARDUCCI

La vie et les œuvres d'un poète fameux — et la renommée de Carducci et consacrée par le Prix Nobel — sont rarement liées à une ville autant que la vie et les œuvres de Carducci sont liées à Bologne.
L'Université, la librairie Zanichelli, mais aussi les places, le rues, les palais. C'est le portrait « bolonais » de Carducci, qui, néanmoins, dépasse les bornes de la simple recherche des points de contact entre ce poète et la ville où il vécut si longtemps, et arrive à représenter l'homme Carducci: le mari, le père, lui aussi pris au piège des nombreux soucis de la vie familiale, et, enfin, un vieillard fatigué et malade.
C'est un portrait ému et touchant, enrichi par les clairs souvenirs de la fille du poète, la Titti, qui a disparu il y a quelques ans.

En 1794, le roi Ferdinand IV de Bourbon finança la publication, par l'imprimerie royale de Naples, d'un volume intitulé « L'art de la nage », un véritable manuel, exhaustif et clair.
Plus tard, le souverain napolitain rendit la connaissance de la nage obligatoire pour tous ceux qui voulaient faire leur service dans la flotte royale.
Cet sens sportif éclairé du Bourbon est cité dans cet article comme le début d'un intérêt que les gouvernants, que ce soit rois ou présidents, nourrirent pour la diffusion et la pratique des sports. Cet intérêt est demeuré constant dans l'histoire de tous les pays et fort comme il ne l'avait jamais été en Italie, surtout dans les premières années du jeune royaume. Malheureusement, au deuxième après-guerre, personne ne s'est occupé, ou préoccupé, de répandre parmi nos jeunes l'amour pour le sport: pas de propagande, peu d'installations, facilités insuffisantes.
De temps en temps, les athlètes italiens gagnent un titre olympique ou battent un record mondial, mais il s'agit d'exceptions, de cas isolés; c'est l'habitude au sport qui manque, on n'aime plus les disciplines sportives interprétées comme règle pour une vie plus saine et plus sereine.

MONTE-CARLO

Monaco: une étroite bande de terre serrée entre la Méditerranée et les collines de la Provence.
Cependant, depuis bien d'années, le nom magique de Monte-Carlo évoque une multitude de rêves et est lié à l'idée d'une vie heureuse.
Vicente Blasco Ibañez, un globe-trotter endurci, en débarquant dans le petit port de la ville monégasque se demande: « Est-ce une rêve ou vraiment réalité? » — Edmondo De Amicis lui aussi un voyageur infatigable, cherche le secret du charme irrésistible de ce coin de terre, de cet état en miniature: « ... le sourire infini du ciel et de la mer, la beauté magnique des jardins, des palais, de la montagne blanche de villas, offrent l'image d'un monde privilégié de tout bien, où l'on ignore les misères et les malheurs... il est comme la fête pérenne d'une colonie heureuse sur un morceau de paradis terrestre, dans une atmosphère parfumée et lumineuse qui éblouit et grise... ».
Hier les villas blanches, la Belle Epoque, le Casino, les princes russes, les nababs orientaux; aujourd'hui les gratte-ciel et les cars des touristes, qui s'arrêtent tout juste le temps pour envoyer une carte; néanmoins cet état en miniature exerce toujours son charme sur les gens de tout le monde: c'est un miracle dans le miracle.

UNE LANCIA SPECIALE POUR LA PRINCESSE GRACE

Dans le cadre des manifestations pour le Centénaire de la Principauté de Monaco, la semaine italienne se conclue par un défilé de voitures italiennes.
Dans la photo en bas le Coupé «2 + 2» Lancia Flaminia GT devant la tribune d'honneur. En haut: pour se rendre au grand bal en costume — qui représenta le clou des fêtes pour le Centénaire — Rainier III et la princesse Grace ont choisi la voiture spéciale construite par la Lancia à l'occasion de la visite à Chivasso du Président Saragat.
Cette originale et élégante voiture a été realisée sur le châssis Superjolly.

PORTRAIT-ROBOT DE LA FEMME QUI CONDUIT

En Italie la femme et l'automobile est encore un sujet qui occasionne des discussions et qui inspire les humoristes.
C'est un portrait conventionnel de la femme qui conduit: la femme qui ne se sert de l'automobile que pour faire la navette entre sa couturière et sa modiste, qui considère le code de la route une ennuyeuse lecture indiquée seulement pour les hommes, qui ne se risque pas à lever le capot moteur par peur d'y trouver le croque-mitaine. Mais les résultats d'une enquête faite par la B.P. italienne et l'Automobile Club d'Italie ont révélé un portrait de la femme qui conduit beaucoup plus sérieux et plus exact: un portrait qui n'est pas trop différent de celui de la plupart des hommes qui conduisent.

A LA FOIRE DE BARCELONE

Les visiteurs ont beaucoup admiré les voitures Lancia exposées à la foire de printemps de Barcelone. La participation Lancia à cette foire, l'une des plus importantes parmi celles qui ont lieu en Espagne, fut confiée aux soins de la S.A.D.A.L.E., la concessionnaire Lancia de Barcelone.

DES CENTAINES DE VOITURES LANCIA DANS LES MIROIRS DU STAND AU SALON DE GENEVE

Au stand Lancia de Genève un original jeu de miroirs dans lesquels les voitures exposées se multipliaient sans fin. Les visiteurs admirèrent surtout la Fulvia Coupé HF, exposée au Salon en nouveauté absolue. Au vernissage, le Président de la Confédération helvétique, Mr. De Hans Schaffner, s'est longtemps entretenu au stand pour écouter avec grand intérêt les explications du directeur général de Lancia, le Prof. Guido Calbiani, à propos du nouveau moteur Flavia 1.8 à injection. Dans le secteur des véhicules industriels, notre production était représentée par l'Esagamma et par le véhicule léger Superjolly, exposé aussi dans les trois versions spéciales: fourgon, ambulance et véhicule pour le transport des chevaux.

L'APPROBATION DU PRINCE

Albert des Belges, deuxième de gauche, pour la Fulvia Coupé. Cette voiture, exposée avec les autres modèles Lancia au Salon de l'Automobile de Bruxelles, obtient en Belgique aussi le plus grand succès.

A TURIN LA PREMIERE EXPOSITION DE L'AUTOMOBILE POUR LES COMPETITIONS SPORTIVES

Les voitures sportives, ou pour mieux dire les voitures sportives dessinées et construites aussi pour les compétitions, ont finalement eu «leur» salon. Organisée à Turin, auprès du Musée de l'Automobile, cette manifestation a vu presque toute la production nationale spécialisée dans ce secteur: soit celle des Maisons Automobiles et soit celle des carrossiers. Dans cette image du stand Lancia, deux voitures qui ont fréquemment prouvé leurs remarquables qualités sportives en s'affirmant dans les compétitions les plus difficiles: le Coupé Flavia et le Coupé Flavia HF. Vu le succès de cette exposition, elle va se répéter aussi l'année prochaine.

NOEL HORS SAISON

Bien si hors de saison, c'est pourtant toujours une riante image de fête celle de la vitrine arrangée par le « Salon de l'Automobile », commissionnaire Lancia de La Spezia et Massa Carrara, à l'occasion du Noël passé.

A LA FOIRE DE TRIPOLI

La présence de nos véhicules industriels a souligné la partie active que Lancia a prise dans le développement de ce pays, sans doute l'un des plus avancés parmi les jeunes états de l'Afrique.

MODELES ET VOITURES « HAUTE COUTURE »

A Novare, à l'occasion de la présentation de nouveaux modèles pour les caprices bizarres de la mode féminine, le fond est donné par la classique élégance de lignes des voitures Lancia.

ELEGANTES HIER COMME AUJOURD'HUI

Dans les rallyes des «vétérans», les voitures Lancia continuent à obtenir des prix et des louanges à cause aussi de leur élégance. L'image de ce «vainqueur de prix» nous vient de New Delhi et a été prise au cours du «Statesmen Vintage Car Rally» par un fidèle affectionné de la Lancia.

AU SALON D'AMSTERDAM

La revue annuelle de l'automobile qui propose au public hollandais les voitures et les véhicules de toute la Europe, large participation de Lancia dans le secteur des voitures et encore plus en celui des géants de la route.

VERSATILITE' DE L'ESAGAMMA

Deux intéressantes applications spéciales sur châssis Esagamma réalisées par le concessionnaire Lancia Desoit-Carette de Gits, en Belgique.

HOTES A CHIVASSO

Le Comité d'honneur du «Club International des Anciens Pilotes» a visité les Usines de Chivasso. De cette petite association font partie non seulement les grands champions de jadis, mais aussi des personnalités et des figures de premier plan qui contribuèrent dans le passé, par leur enthousiasme et par leur passion, à porter l'automobilisme à son «age d'or».
Comme on peut le voir dans la photo en haut, la visite aux divers départments a été rendue plus rapide et plus ... confortable par l'emploi des voitures couvertes spéciales qui avaient été préparées pour la visite à Chivasso du Président de la République.
Les hôtes étaient accompagnés par l'Ing. Rolando — à droite, dans la photo, avec le Prince Bertil de Suède — directeur des Usines de Chivasso, et ont été enfin photographiés en groupe.
De gauche: Mr. Olivier Lasuel, le baron de Graffenried, le prince Bertil de Suède, le comte Guy de Lestrange, le «toujours sur la brèche» Louis Chiron, et le prince Louis Napoléon.

In this issue:

3 **HISTORY OF LANCIA: TEN YEARS OF APPIA**

10 **A GARIBALDIAN ITINERARY**

20 **MY MEETING WITH THE MOST FAMOUS BOAT IN THE WORLD**

24 **CARDUCCI A « BOLOGNESE »**

37 **MONTE-CARLO**

53 **A LANCIA SPECIAL MODEL FOR PRINCESS GRACE**

54 **AN IDENTI-KIT OF THE WOMAN-DRIVER**

58 **AT THE BARCELONA FAIR**

HUNDREDS OF LANCIA CARS IN THE MIRRORS OF THE STAND AT THE GENEVA MOTOR SHOW

59 **THE APPROVAL OF PRINCE**

CHRISTMAS OUT OF SEASON

TURIN: THE FIRST SHOW OF COMPETITION CARS

AT THE TRIPOLI FAIR

MODELS AND CARS OF THE « HAUTE COUTURE »

YESTERDAY AS ELEGANT AS TODAY

AT THE AMSTERDAM SHOW

THE VERSATILITY OF THE ESAGAMMA

60 **VISITORS AT CHIVASSO**

This chapter deals whith the Appia. In 1953, at the Turin Show, was exhibited the first Appia, « a de-luxe quality 1.1 litre », which took the place of the famous Ardea. In 1956 appeared the second series, with modifications and improvements both to engine and body; its top speed of 120 k.p.h. (75 m.p.h.) increased to 128 k.p.h. (80 m.p.h.).
Many body-makers were interested in the Appia 2nd series; so there were: a Pininfarina coupé, a cabriolet and a « de luxe » by Vignale, a Zagato coupé reaching 170 k.p.h. (105 m.p.h.), and a station wagon. In 1959, at the Geneva Show, appeared the 3rd series: the Appia lost its characteristic shield-type grille, replaced by a horizontal one, but gained 5 k.p.h. (3 m.p.h.) in its top speed. Finally, in April 1963, the last chassis bearing the No. 103601 came off the assembly lines: it was thus concluded the history of the Appia which lasted exactly ten years.

How many are the stamp-collectors? There is no census; only the most famous collections, belonging to ex-kings, to famous actors, to industry magnates, are known; for the rest, it is said that they are about ten millions, but it is an unfounded figure. As ancient as the stamp itself, the stamp-collecting has exploded, during the last two years, into a world-wide boom which reached its top in Italy; there were even cases of stamps which, in the course of 15 years, passed from a face value of 100 liras to 220 000 liras. However, the speculator often took the place of the collector.
To collect stamps has become an investment: there are great « Stock Exchanges » of stamps in New York, Paris, Vienna and Milan, with their opening and closing lists, and with their gazettes, even if disguised as philatelic reviews.
A few months ago, in consequence of the drop in market-prices announced by an important Italian stamp dealer, there was someone who threatened to blow up the main offices of the firm with a bomb. Well, the bomb was not laid, but, no doubt, this has nothing to do with the world of true and genuine philatelists.

One hundred years later, a pilgrimage to the spots where, in summer 1866, the Red Shirts of Garibaldi victoriously fought at Bezzecca. The only glorious page of an unlucky campaign was written here: after the defeat suffered at Custoza by the Piedmontese army, this campaign was ended by a heavy armistice. An itinerary followed on the tracks of another pilgrimage on which, sixty-six years ago, went Giuseppe Cesare Abba, a Garibaldian poet and writer who was he too at Bezzecca, « ... that fine 21st of July 1868, with a strong longing for death, because I was full of a feeling which was foreboding... ».

The most famous boat in the world is the « Corsaro II », a twenty-one metre long yacht, which scours the seas with a crew composed of cadets of the Naval Academy of Leghorn.
Drilling cruises of thirteen thousand miles and lasting six months; hard-contested regattas with the most skilful crews and with the best boats in the world.
Why do people still go by sailing-boat in an age where technique, speed and safety are committed to the calculi of complex electronic brains? People go by sailing-boat because this represents a brave deed which is equal to any other great and noble human deed. Thus, the sails and exploits of the « Corsaro II » are a lesson not only to the cadets of the Naval Academy of Leghorn, but to everybody, and chiefly to the men living on land.

The life and works of a famous poet — and Carducci's fame is consecrated by the Nobel prize — are seldom bound to a city as much as the life and works of Carducci are bound to Bologna.
Its University, the Zanichelli library, but also its squares, roads and buildings. However, this « bolognese » portrait of Carducci goes beyond the limits of a mere research of the points of contact between the poet and the city where he lived for so many years, and shows « the man » Carducci: a husband, a father, he too entangled in the many distresses of family life, and then a tired and sick old man.
It is an effected and affecting portrait enriched by the clear recollections of his daughter Titti, who died a few years ago.

In 1794, King Ferdinand IV of Bourbon financed the publication, by the Royal Printing-house in Naples, of a book entitled « The Art of Swimming », a real handbook, exhaustive and clear.
Later on, the Neapolitan king made the learning of swimming compulsory for all who aimed at carrying out their service in the royal navy.
The enlightened sporting sense of this king is mentioned in this article as a beginning interest of rulers, whether kings or presidents, in spreading and practising sports, which fact constantly occurs in the history of every country, and, more frequently than elsewhere, in Italy, particularly during the early years of the newly-established kingdom.
Unfortunately, in the second post-war period, nobody has being attending to or taking the trouble of spreading the love for sport among our young-men: no propaganda, scarce installations and facilities. Now and then the Italian athletes win an Olimpic medal or set up a world record, but they are exceptions, sporadic cases; people lack the practice of sport and the love for sporting discipline as a rule for a healthier and more serene living.

Monaco: a strip of land crushed between the Mediterranean and the hills of Provence. Yet, the magical name of Monte-Carlo has evoked a great number of dreams for many years and it is bound to the idea of a life full of happiness.
Vicente Blasco Ibañez, a hardened globe-trotter, when landing at the little port of this Monegasque town, asked himself: « Is that reality or a dream? » Even Edmondo De Amicis, he too an untiring traveller, seeks to disclose the secret of the irresistible glamour of this corner of the world, of this state in miniature: « ... the infinite smile of the sky and of the sea, the splendid beauty of these gardens and buildings, of this mountain studded with white villas, give the image of a world full of any good, where distress and troubles are unknown... it seems the perennial festivity of a happy colony on a strip of the Hearthly Paradise, in a bright and fragrant atmosphere which dazzles and fills with joy ».
Yesterday, the white villas, the Belle Epoque, the Casino, the Russian princes and the oriental nababs; to-day, the coaches carrying tourists who stop a short time just to send a card, and the skyscrapers; yet, this state in miniature continues fascinating the whole world: a wonder among the wonders.

Among the celebrations for the Centenary of the Principality of Monaco a week was dedicated to Italy. This concluded with a défilé of Italian motor-cars. (Below): The Coupé «2 + 2» Lancia Flaminia GT in front of the tribune. (Above): To go to the costume-ball which represented the high-spot of the celebrations for the Centenary, Ranieri III and Princess Grace chose the special car constructed by Lancia on occasion of the visit of President Saragat to Chivasso. This original and very elegant car was built on the Superjolly chassis.

In Italy, the woman and the car is still a topic which gives occasion for discussions and, more often, inspires humorists.
There is a conventional portrait of the woman-driver: the woman who uses the car only to ply between her dress-maker and her milliner; the woman who considers the code of the road a boring reading suitable for men only; the woman who does not dare to raise the bonnet for fear of finding a bugaboo under it.
But the results of an inquiry, set up by the Italian B.P. and by the Automobile Club of Italy, have revealed a much more serious and true portrait of the woman-driver, a portrait which does not differ greatly from that of the majority of drivers.

A great public success was obtained by the Lancia cars exhibited at the Barcelona Spring Fair. The participation of Lancia at this Fair, which is one of the most important in Spain, was arranged by Messrs. S.A.D.A.L.E., the Lancia distributors of Barcelona.

HUNDREDS OF LANCIA CARS IN THE MIRRORS OF THE STAND AT THE GENEVA MOTOR SHOW

An original play of mirrors on the Lancia Stand at Geneva, where the cars exhibited are multiplied to infinity. The visitors showed particular enthusiasm for the Fulvia Coupé H.F., shown for the first time at the Geneva Motor Show. In the «painting department» the President of the Swiss Confederation, Dr. Hans Schaffner, stopped for a long time at the stand and listened with interest to the explanation given by the Lancia Managing Director, Prof. Guido Calabiani, regarding the new Flavia 1.8 fuel injection engine. With regard to the commercial vehicle sector, our production was represented by the Esagamma and by the light Superjolly vehicle, which was also exhibited in three special versions: van, ambulance and horse-box.

CHRISTMAS OUT OF SEASON

Even if out of Season, this show-window prepared by the «Salone dell'Automobile», the Lancia dealers in La Spezia and in Massa Carrara, last Christmas, makes a cheerful picture.

59 **THE APPROVAL OF PRINCE**

Albert of Belgium (second from left) for the Fulvia Coupé. This car, which was exhibited, together with other Lancia models at the Bruxelles Motor Show, is a great success in Belgium.

TURIN: THE FIRST SHOW OF COMPETITION CARS

The sports cars, or, rather, the sports cars which are planned and constructed also for competition work, now have their own «show». At this exhibition, which was held in Turin at the Automobile Museum, almost the entire national specialized production, both of the Manufactureres and of the «Artisans», was presented. In this photograph of the Lancia stand, the Flavia Coupé and the Fulvia Coupé H.F. are shown. The results obtained by these models during the most difficult competitions have proved their excellent sporting qualities. After the great success obtained, this exhibition will also be held next year.

AT THE TRIPOLI FAIR

The presence of our commercial vehicles underlined the active participation of Lancia in the development of this country, which is undoubtedly one of the most advanced new States in Africa.

MODELS AND CARS OF THE « HAUTE COUTURE »

In Novara for the presentation of a collection of new models. The classic elegance of the Lancia cars provides a background for the capricious bizarrerie of feminine fashion.

YESTERDAY AS ELEGANT AS TODAY

During the veteran meetings the Lancia cars continue to win prizes and testimonials for their elegance. The photograph of this « prizewinner » comes from New Delhi and was taken during the « Statesmen Vintage Cars Rally » by one of Lancia's faithful supporters.

AT THE AMSTERDAM SHOW

The annual automobile exhibition which presents cars and commercial vehicles of the whole of Europe to the Dutch public, Lancia participated with a large range of cars and with an even larger range of commercial vehicles.

THE VERSATILITY OF THE ESAGAMMA

Two interesting special bodies on the Esagamma chassis which have been built by our distributors for Belgium, Messrs. Desot-Carette of Gits.

60 **VISITORS AT CHIVASSO**

The Committee of Honour of the « Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix » visited our Chivasso factory. Not only the great champions of the past form part of this limited association, but also personalities and important persons whose enthusiasm and passion have contributed to bring the motor-car to its «golden age». As can be seen from the photograph above the visit to the various departments was made quicker and more comfortable by utilizing special open cars prepared on the occasion of the visit of the President of the Republic at Chivasso. These welcome visitors were accompanied by Mr. Rolando — on the right of the photograph, together with Prince Bertil of Sweden — the Manager of the Chivasso factory, and posed for a «group».
From left: M. Olivier Lesuel, the Baron de Graffenried, Prince Bertil of Sweden, Count Guy de Lestrange, Louis Chiron and Prince Louis Napoleon.

In diesem Heft:

3 **GESCHICHTE DER LANCIA DIE ZEHN JAHRE DER APPIA**

Ein Kapitel, das der Appia gewidmet ist. 1953, anläßlich der Automobilausstellung von Turin, die Vorstellung der ersten Appia, ein « Elfhunderter in Luxusausführung und von Qualität », der die berühmte Ardea ablöst.
1956 die zweite Serie mit Verbesserungen und Neuerungen an Motor und Aufbau. Die Höchstgeschwindigkeit steigt von 120 km/h auf 128 km/h. Die Appia II. Serie war häufig das Thema der Karossiers: ein Coupé von Pininfarina, ein Cabriolet und ein « Luxustyp » von Vignale, ein Coupé von Zagato, das eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h erreichte, und eine Version « Giardinetta ». 1959 in Genf die dritte Serie: die Appia verlor das traditionelle, schildförmige Kühlergrill, welches nun eine breite Form hatte. Weiterhin wurde die Höchstgeschwindigkeit um 5 km/h erhöht. Und schliesslich im April 1963 verliess das letzte Appia-Fahrgestell mit der Nr. 103 601 die Montagelinie. So endete die Geschichte der Appia, eine Geschichte, die genau zehn Jahre dauerte.

Wie gross ist die Zahl der Briefmarkensammler? Es besteht keine Statistik darüber; man kennt nur die berühmtesten Sammlungen von Ex-Königen, Filmschauspielern, Industriemagnaten. Man spricht von mehr als zehn Millionen, eine Zahl, die nur geschätzt ist. Fast so alt wie die Briefmarke ist auch die Philatelie, die in den letzten zwei Jahren zu einem « boom » in der gesamten Welt geführt hat. In Italien hat sie ihren Höhepunkt erreicht: Es gab Fälle, in denen Briefmarken mit einem Nennwert von L. 100 innerhalb von 15 Jahren auf L. 220.000 gestiegen sind. Oft hat sich der Spekulant anstelle des Sammlers eingeschaltet.
Die Briefmarke ist ein Investierungsmittel geworden, hat ihre grosse « Börse » in New York, Paris, Wien und Mailand, hat ihren Kurszettel, hat ihren Börsenbericht, der unter dem Deckmantel der philatelistischen Illustrierten läuft. Vor einigen Monaten wollte sogar jemand das Geschäft eines grossen italienischen Briefmarkenhändlers mit einer Bombe in die Luft fliegen lassen, weil dieser Preisherabsetzungen bekanntgegeben hatte. Gut, die Bombe wurde nicht gelegt, doch es besteht kein Zweifel darüber, dass all dies nichts mit der Welt der wirklichen und echten Philatelisten zu tun hat.

10 **AUF GARIBALDIS ROUTE**

Nach hundert Jahren eine Pilgerfahrt zu den Stätten, die im Sommer des Jahres 1866 Garibaldis Rothemden in Bezzecca kämpfen und siegen sahen und wo die einzige glorreiche Seite eines unglücklichen Feldzuges geschrieben wurde, der, nach der Niederlage des piemontesischen Heeres bei Custoza, mit schweren Waffenstillstandsbedingungen seinen Abschluss fand. Es ist ein Reiseweg auf den Spuren einer anderen Pilgerfahrt, die vor sechsundsechzig Jahren von Giuseppe Cesare Abba, Poet und garibaldinischer Schriftsteller, durchgeführt wurde. Auch er war in Bezzecca « ... an jenem herrlichen Tage des 21. Juli 1866, mit einem grossen Willen zu sterben, weil ein Gefühl ihn erfüllte, das Ahnung hiess ... ».

20 **ALS ICH DEM BERÜHMTESTEN BOOT DER WELT BEGEGNETE**

Das weltbekannteste Boot ist der « Corsaro II. », eine Jacht von einundzwanzig Metern, welche mit einer aus Kadetten der Seefahrtsakademie von Livorno bestehenden Mannschaft die Meere kreuzt. Ausbildungsfahrten von dreizehntausend Meilen, die sechs Monate dauern; Ruderregatten, in denen mit den best trainiertesten Mannschaften der Welt hart gekämpft wird, gehören zum Programm. In einer Zeit, in der man Technik, Geschwindigkeit und Sicherheit den Rechenoperationen komplizierter Elektronengehirne anvertraut, gibt es noch Segelschiffahrt? Man segelt, weil dies einen Mut verlangt, der jeder anderen grossen und echten menschlichen Tat gleichkommt. In diesem Sinne sind die Segel und der Unternehmungsgeist des « Corsaro II. » nicht nur eine Schule für die Kadetten der Seefahrtsakademie von Livorno, sondern vor allen Dingen für die Männer an Land.

24 **CARDUCCI « DER BOLOGNESER »**

Selten sind Leben und Werke eines berühmten Poeten — Carduccis Ruhm erhielt seine Krönung durch den Nobelpreis — so mit einer Stadt verbunden, wie das Leben und die Werke von Carducci mit Bologna.
Die Universität, die Bücherei Zanichelli, aber auch die Plätze, die Strassen, die Häuser, welche Carducci als « Bologneser » erinnern, übersteigen die Grenzen der einfachen Suche nach dem Kontakt zwischen Poet und der Stadt, die ihn viele Jahre lang beherbergte. Dabei gelangen wir schliesslich zum Bild des Menschen Carducci: Ehegatte und Vater, auch er von den vielen Sorgen des Familienlebens geplagt und am Ende ein müder und kranker Greis. Es ist ein rührendes und ergreifendes Bild, angereichert durch die klaren Erinnerungen der Tochter des Poeten, die Titti, die uns vor einigen Jahren für immer verlassen hat.

Im Jahre 1734 ihrenlorte König Ferdinand IV. von Bourbone die Veröffentlichung des in der königlichen Druckerei von Neapel gedruckten Bandes « Die Kunst des Schwimmens », — ein wirklich ausführlicher und klarer Leitfaden. Später erliess der Herrscher von Neapel eine Verfügung, die alle diejenigen zum Erlernen des Schwimmens verpflichtete, die ihren Dienst bei der königlichen Flotte versehen wollten. Die sportliche Aufklärung des Bourbone wird im Artikel als der Anfang der Anteilnahme beschrieben, welche Regierende — Könige oder Präsidenten — an der Verbreitung der sportlichen Betätigung zeigen.
Dies sehen wir beständig in der Geschichte aller Länder und stärker als zuvor in Italien, besonders in den ersten Jahren des jungen Königreiches. Leider hat sich niemand nach dem letzten Kriege dafür interessiert oder sich bemüht, zwischen unserer jungen Generation die Liebe zum Sport zu verbreiten: keine Propaganda, wenige Anlagen, gering die Erleichterungen.
Vereinzelt erringen italienische Athleten einen Olympiasieg oder eine Weltmeisterschaft, doch es handelt sich hierbei um Ausnahmen, um Einzelfälle; es fehlt die Gewohnheit, Sport zu betreiben, es fehlt die Liebe zur sportlichen Disziplin, die zu einem gesünderen und ausgeglicheneren Leben führt.

37 **MONTECARLO**

Monaco: ein schmaler Landstrich, eingesengt vom Mittelmeer und den Hügeln der Provence. Und doch ist der magische Name Montecarlo schon seit sehr vielen Jahren mit der Erinnerung unzähliger Träume und dem Gedanken eines glücklichen Lebens verknüpft. Als Vincente Blasco Ibanez, ein eingefleischter Globetrotter, im monegassischen Hafen an Land ging, fragte er sich: « Ist es Wirklichkeit oder nur ein Traum? ». Auch Edmondo De Amicis, ebenfalls ein unermüdlicher Wanderer, sucht das Geheimnis des unwiderstehlichen Zaubers dieses Stückchens Erde, dieses Spielzeugpalastes: «... das ewige Lächeln des Himmels und des Meeres, diese herrliche Schönheit der Gärten, der Paläste, das vor lauter Villen weiss erscheinenden Hügels, verleihen den Eindruck einer mit allen Gütern gesegneten Welt, wo Not und Elend unbekannt sind... es ist das ewige Fest einer glücklichen Kolonie in einem kleinen Eden, in einer duftenden und strahlenden Umgebung, die berückt und berauscht... ». Gestern die weissen Villen, die « belle epoque », das Spielkasino, die russischen Prinzen und die orientalischen Nabobs; heute die Touristenbusse, deren Aufenthaltszeit kaum zum Abschicken einer Ansichtskarte reicht, und die Wolkenkratzer: und dennoch übt der Spielzeugpalast weiterhin seinen Zauber auf alle Menschen der Welt aus: ein Wunder im Wunder.

53 **EIN LANCIA-SPEZIALWAGEN FÜR FÜRSTIN GRACE**

Im Rahmen der Veranstaltungen zur Jahrhundertfeier des Fürstentums von Monaco wurde auch eine « Italienische Woche » abgehalten, die mit einem Defilé von Lancia-Wagen endete.
Bild unten: Das Coupé « 2 + 2 » Lancia Flaminia GT vor der Ehrentribüne.
Bild oben: Um sich zum grossen Maskenball, der als die Hauptveranstaltung galt, zu begeben, wählten Rainieri III und Fürstin Gracia Patricia den Spezialwagen, den Lancia anläßlich des Besuchs in Chivasso des italienischen Staatspräsidenten, Saragat, anfertigte.
Das einzigartige und sehr elegante Auto ist auf Superjolly-Fahrgestell montiert.

54 **IDENTI-KIT DER FRAU AM STEUER**

In Italien bildet das Thema Frau und Auto noch einen Grund zu Diskussionen und vor allen Dingen bedienen sich dieses Argumentes die Humoristen.
Die übliche Vorstellung der Frau am Steuer: Die Frau benutzt das Auto nur zum Pendelverkehr zwischen Schneiderin und Modistin; sie hält die Strassenverkehrsordnung für eine langweilige Lektüre, die nur für Männer geeignet ist; sie wagt es nicht, die Motorhaube zu öffnen, denn sie könnte ein böses Ungeheuer darin finden. Doch das Ergebnis einer Untersuchung, die seitens der BP Italiana und des Automobilclubs von Italien durchgeführt wurde, zeigt uns die Frau im Auto bedeutend seriöser und wahrheitsgetreuer: ein Bild, das nicht sehr vom grössten Teil der Männer am Steuer abweicht.

58 **AUF DER MESSE VON BARCELONA**

Grosses Interesse zeigten die Besucher für die auf der Messe ausgestellten Lancia-Wagen.
Die Teilnahme der Lancia-Werke an dieser Ausstellung, die als eine der wichtigsten Spaniens gilt, erfolgte durch die Mitwirkung von der SADALE, der Lancia-Konzessionsfirma in Barcelona.

HUNDERTE VON LANCIA-WAGEN IN DEN SPIEGELN DES ABTEILUNGSSTANDS AUF DER GENFER AUSSTELLUNG

Für den Lancia-Stand in Genf wurde das originelle Spiegelspiel eingerichtet, das die ausgestellten Wagen ins unendliche multiplizierte. Die Besucher bewunderten das Fulvia Coupé HF, das « die Neuheit » der Genfer Autoschau darstellte.
Während der Eröffnungsfeier verweilte der schweizerische Bundespräsident, Dr. Hans Schaffner, lange bei dem Lancia-Stand und hörte mit Interesse den Erläuterungen des Generaldirektors der Lancia-Werke, Prof. Guido Calibani, über den neuen Flavia 1.8 Motor mit Benzineinspritzung zu.
Was die industriellen Fahrzeuge anbelangt, wurde unsere Produktion durch den Esagamma und das Leichtfahrzeug Superjolly vertreten. Das letztere wurde auch in drei anderen Ausführungen gezeigt, nämlich als Krankenwagen, Kastenwagen und Pferdetransportwagen.

WEIHNACHTEN AUSSER SAISON

Wenn auch die Saison längst vorbei ist, sieht man sich immer mit Vergnügen das Bild an, welches die Schaufenster zeigen, die vom «Salone dell'Automobile», der Lancia-Kommissionsfirma in La Spezia und Massa Carrara, anläßlich des letzten Weihnachtsfestes eingerichtet wurden.

59 **DER BEIFALL DES FÜRSTEN**

Albert von Belgien war vom Flavia Coupé begeistert. Der Wagen, der zusammen mit anderen Lancia-Ausführungen im Brüsseller Autosalon ausgestellt wurde, fand auch in Belgien eine erfolgreiche Aufnahme.

IN TURIN DIE ERSTE SPORTWAGEN-AUSTELLUNG

Sportwagen oder, besser gesagt, Autos, die auch als Rennwagen entworfen und erzeugt werden, haben jetzt ihren Salon.
An der in Turin beim Automuseum veranstalteten Ausstellung haben alle nationalen Fachfirmen, sowohl die grossen als auch die kleinen, teilgenommen.
Das Bild des Lancia-Stands zeigt das Flavia Coupé und das Fulvia Coupé HF, zwei Wagen, die sich öfters durch ihre hervorragenden Eigenschaften bei sehr schwierigen Rennveranstaltungen bewährt haben.
Infolge der erfolgreichen Aufnahme beim Publikum wird diese Autoschau auch nächstes Jahr stattfinden.

TRIPOLIS MESSE

Die Anwesenheit unserer industriellen Fahrzeuge bewies die rege Teilnahme der Lancia-Werke an der Entwicklung dieses Landes, das unter den neuen afrikanischen Staaten zweifellos eines der meist fortgeschrittenen ist.

MODESCHAU UND ELEGANTE WAGEN

Modeschau in Novara: als Gegensatz zu den wunderlichen Kreationen der launenhaften Damenmode sieht man im Hintergrund die klassisch elegante Linie der Lancia-Wagen.

NACH WIE VOR ELEGANT

Bei den «Veteranwagen-Zusammenkünften» erhalten Lancia-Wagen immer wieder auch ihrer Eleganz wegen Preise und Auszeichnungen.
Das Bild dieses mit Preis ausgezeichneten Autos ist uns von Neu-Dehli eingegangen und wurde von einem alten «Lancia-Freund» während des «Statesmen Vintage Cars Rallye» aufgenommen.

AMSTERDAMER AUTOAUSSTELLUNG

Die jährliche Autoschau zeigt dem holländischen Publikum PKW und LKW aus ganz Europa. Lancia wurde stark vertreten, besonders auf dem Gebiet der Verkehrsriesen.

ANWENDUNGSMÖGLICHKEITEN DES LKW « ESAGAMMA »

2 Sonderausführungen auf Esagamma-Fahrgestell, die von der Karosserie-Fabrik Desot-Carette von Gits, Lancia-Konzessionsfirma für Belgien, gebaut wurden.

60 **GÄSTE IN CHIVASSO**

Der Ehrenausschuss vom «Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix» hat die Lancia-Werke in Chivasso besichtigt. Zu diesem Verein gehören nicht nur ehemalige Weltmeister, sondern auch viele andere angesehene Leute, die mit Eifer und Begeisterung dazu beigetragen haben, das Auto zu seiner goldenen Zeit zu führen.
Wie aus dem obigen Bild zu ersehen ist, konnte die Besichtigung rascher und bequemer erfolgen durch den Einsatz von offenen Spezialwagen, die anläßlich des Besuchs unseres Staatspräsidenten angefertigt wurden.
Die angenehmen Gäste wurden von Dr. Ing. Rolando, Direktor der Lancia-Werke in Chivasso (im Bild, rechts, zusammen mit dem Prinz Bertil von Schweden) begleitet. Anschliessend standen sie für eine Gruppenaufnahme.
Von rechts: M. Olivier Lesuel, der Baron de Graffenried, der Fürst Bertil von Schweden, der Graf Guy de Lestrange, der berühmte Fahrer Louis Chiron und der Fürst Louis Napoleon.

PINININFARINA

« Il ritratto di Vincenzo Lancia esigerebbe un nuovo libro e spero che un giorno ci venga offerto da un autentico scrittore; in primo piano, a mio giudizio, si dovranno porre nel giusto risalto l'istinto sano di Lui, la illimitata capacità e versatilità di lavoro, e gli impulsi generosi, cioè l'intelligenza del cuore. Averlo conosciuto appieno è stata una delle più feconde esperienze della mia vita ».

Queste parole, scritte per il primo numero della Rivista Lancia, nella primavera del 1960 da Pininfarina, chiudevano un Suo articolo in ricordo di Vincenzo Lancia, al quale era stato legato da profonda, sincera amicizia. Le stesse parole possono meglio di altre ricordare a tutti noi Battista Pininfarina che, come Vincenzo Lancia, è stato grande maestro di lavoro ed un uomo che ha vissuto con il cuore.

Ma forse è sbagliato dire ricordare, perché tutti abbiamo ancora viva dinnanzi agli occhi la Sua figura di elegante, bonario gentiluomo dai capelli argentati e dallo sguardo vivo, brillante. Come non potremo facilmente dimenticare, nonostante i fatti turbinosi della nostra disordinata ed affannosa vita che ci obbligano a seguire altre vicende, il tono caldo della Sua voce che diventava ancora più tenero e quasi commosso quando parlava del Suo lavoro, dell'industria che aveva creato superando ogni ostacolo, ma soprattutto quando con giusto orgoglio ricordava i Suoi figli ai quali da tempo aveva lasciato la responsabilità dell'azienda. Di Lui sappiamo tutto e tutto è già stato scritto in questi mesi che hanno seguito la Sua dolorosa dipartita. È stato ricordato l'inconfondibile stile delle innumerevoli vetture che ha disegnato, è stata descritta la Sua personalità estrosa, intelligente, la Sua prodigiosa carriera, sono state ricordate le innumerevoli attività che hanno riempito la Sua lunga operosa vita e le grandi soddisfazioni che giustamente Egli ne ricavò.

Noi vogliamo ricordare un altro Pinin, quello che abbiamo conosciuto in numerosi incontri privati, quando raccontava con la Sua voce tranquilla fatti anche minimi, ma che faceva apprezzare e diventare importanti e che ci affascinavano come le storie più meravigliose del mondo. Perché Pinin sapeva dare un Suo giudizio personale ai valori umani e lo dava con tale calore, con tale convinzione, con tale cuore che subito tutti erano schierati al Suo fianco nell'approvazione o nella critica, nell'amore o nella fredda considerazione negativa. Quest'ultima, in verità, era rarissima e sempre motivata. Perché Pinin è vissuto di amore, di amicizie sicure e solide, con grandi e modesti che sapeva trattare con eguale stima e con eguale rispetto. Amava la vita, in tutte le sue manifestazioni più belle, ma soprattutto amava vivere e odiava la solitudine.

Quando iniziò con un atto di coraggio e di fede la Sua attività autonoma di carrozziere, il mondo dell'automobile, non facile agli entusiasmi, si accorse subito che stava nascendo qualcosa di nuovo, di originale, d'importante, che avrebbe lasciato una indelebile traccia. E così fu. La carrozzeria Pininfarina ebbe inizi difficili, come tutte le imprese, ma Pinin seppe superare ogni ostacolo con fredda determinazione, ma soprattutto con il Suo entusiasmo, con la Sua fede nelle Sue idee, con la responsabile fiducia nelle Sue capacità. Il piccolo carrozziere divenne l'uomo più conosciuto, più apprezzato, più ricercato da tutti i costruttori, dai clienti anonimi che sempre più numerosi volevano le Sue macchine, da personalità della scienza, della politica, dell'arte, dell'industria.

Ma questa è storia che tutti conosciamo. Noi vogliamo solo dire ancora quanto grande, incolmabile sia il vuoto che la Sua scomparsa ha lasciato nel nostro cuore, e quanto a lungo ricorderemo con affetto immutato l'amicizia con il nostro carissimo Pinin.

S. F.

CENTRO
STORICO
FIAT

STORIA DELLA LANCIA

di FERRUCCIO BERNABÒ

L'APPIA

Uscita nel 1950 l'Aurelia, l'Ufficio Tecnico della Lancia diede mano all'impostazione di un nuovo modello di tipo medio-leggero che avrebbe dovuto sostituire l'Ardea. Era questa una vettura di eccellente reputazione, brillante ed economica, che tuttavia cominciava a sentire il peso degli anni: progettata nella seconda metà del decennio 1930-1940, l'Ardea era apparsa sul mercato pochi mesi prima dello scoppio della guerra, che ne aveva interrotto sul nascere la diffusione. La Lancia riprese a produrla subito dopo il conflitto, accanto all'Aprilia, perfezionandola in quattro serie; ma la sua linea, le dimensioni ridotte della carrozzeria e il piccolo motore di 903 cmc, a un certo momento non parvero più sufficienti per accontentare l'evoluzione dei gusti della clientela.

Per questo, nel 1950, l'allora direttore generale ing. Gianni Lancia incaricò l'Ufficio Tecnico, cui era sempre a capo Vittorio Jano affiancato da Battista Falchetto, di studiare una vettura più ampia pur rimanendo in limiti di cilindrata attorno al litro. La carrozzeria, sempre a struttura portante, con quattro porte senza piantone centrale (sistema inaugurato quasi vent'anni prima con l'Augusta) aveva già all'inizio del progetto una linea e un'impostazione delle masse molto simili alla versione definitiva, cioè dello stesso stile della Aurelia, con maschera-scudetto Lancia arrotondata e coda a profilo leggermente concavo. Era stato stabilito un interasse di m 2,48 (contro i 2,44 dell'Ardea).

In sede sperimentale il motore aveva la stessa cilindrata del 4 cilindri Ardea (65 × 68; 903 cmc), ma era di struttura completamente diversa. Conservava la disposizione dei cilindri a V stretto (10 gradi), la distribuzione a valvole in testa inclinate era ottenuta attraverso due alberi a camme nel basamento, comandati da catena silenziosa con tenditore automatico idraulico brevettato, aste sui due lati e bilancieri. La testa era in alluminio con sedi valvole riportate e camere di scoppio emisferiche.

Dato il limitato interasse tra i cilindri, venne deciso di adottare un albero a gomiti poggiante sui due soli supporti di estremità, anche perché non troppo sollecitato da un rapporto di compressione poco elevato. Ovviamente, particolare cura venne messa nella ricerca del dimensionamento migliore dell'albero stesso e nella sua equilibratura, per evitare flessioni del complessivo alle alte velocità di rotazione. Qualche difficoltà di messa a punto venne dalla disposizione delle aste della distribuzione e dei bulloni di fissaggio della testa al basamento.

Al Salone di Torino del 1953 l'uscita dell'Appia venne accolta con entusiasmo: una « millecento » di lusso, brillante, economica, signorile. La validità della formula inaugurata dalla Lancia con l'Ardea, trovò nell'Appia sicura conferma.

Dopo le prime prove al banco, venne deciso di aumentare la cilindrata allargando il diametro dei cilindri, per cui si passò alle misure di 65 × 72 (955 cmc); più tardi venne provato un motore perfettamente quadro (68 × 68) di 987 cmc e infine, all'inizio del '53, fu adottata la cilindrata definitiva: 1090 cmc, con diametro 68 e corsa 75 mm, che con rapporto di compressione 7,4:1 forniva la potenza di 38 CV a 4400 giri al minuto e coppia massima 7,2 mkg a 3000 giri. Di nitida architettura, le candele erano al centro della V formata dalla distribuzione di ogni fila di cilindri.

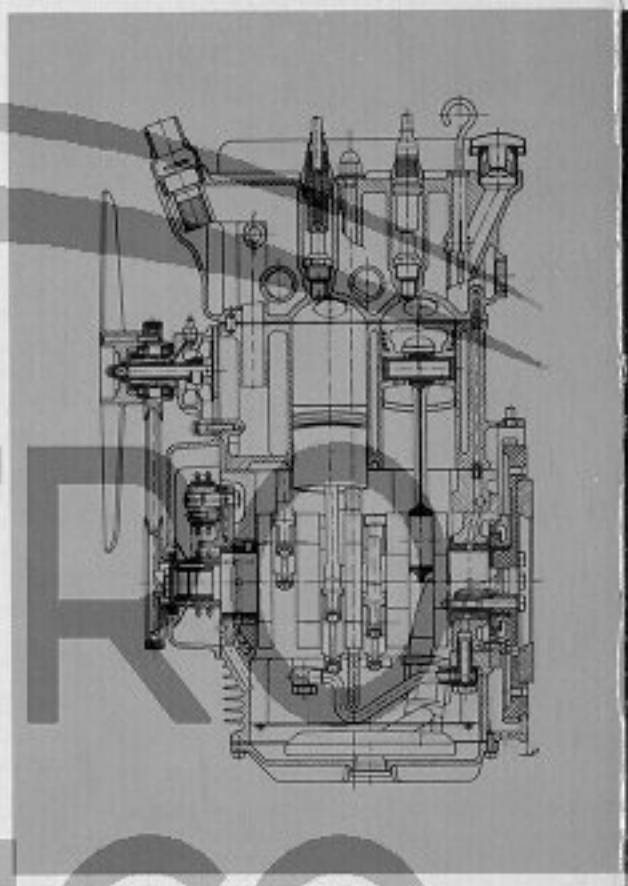
La sospensione anteriore a ruote indipendenti era sempre del classico sistema Lancia, ad assale trasversale con molloni elicoidali e ammortizzatori idraulici concentrici regolabili racchiusi in foderi telescopici. Rispetto alla Ardea erano state comunque aumentate la corsa e la flessibilità della sospensione stessa, e ridotto il braccio di reazione delle ruote a terra, con miglioramento negli snodi dello sterzo. Quest'ultimo aveva una scatola guida a settore elicoidale con vite senza fine, con rapporto di demoltiplicazione 4/48. Guida a destra (a richiesta a sinistra). La sospensione posteriore era a balestre semiellittiche asimmetriche, con ammortizzatori idraulici telescopici.

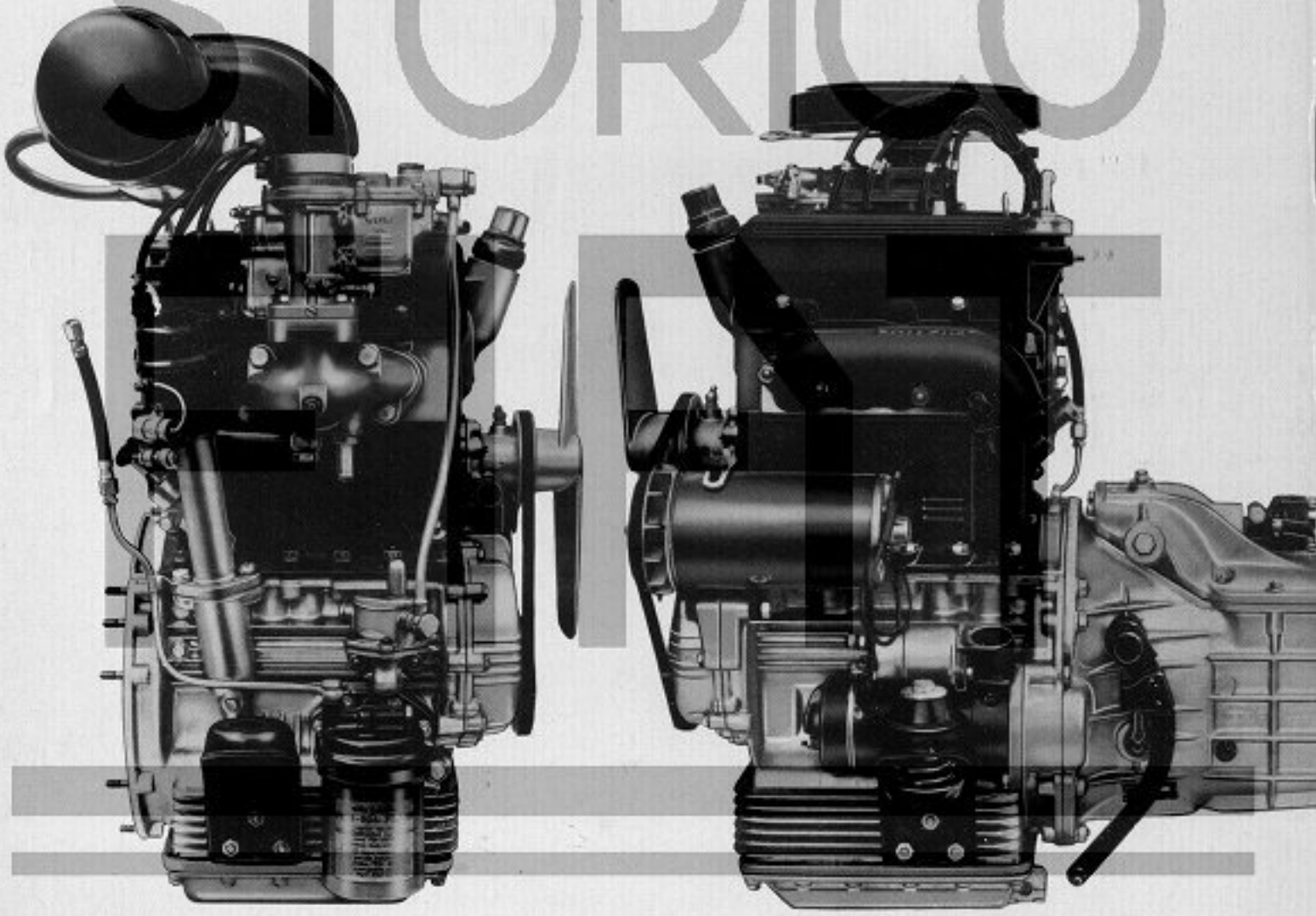
Il cambio a quattro marce e retro, in blocco con il motore, era di tipo normale ad albero secondario e ingranaggi sempre in presa con taglio elicoidale; aveva la 2ª, 3ª e 4ª sincronizzate, con rapporti 3,912 : 1 - 2,176 : 1 - 1,418 : 1 - 1 : 1; in retromarcia 5,583 : 1. Il comando era con leva al volante, con prima-seconda in avanti, terza-quarta indietro. Albero di trasmissione unico con giunti elastici alle estremità; ponte con coppia conica ipoidale 41/9.

Le altre caratteristiche della vettura (battezzata « Appia » in armonia con la serie di modelli individuati con il nome di strade consolari romane) erano: alimentazione con carburatore rovesciato Solex 30-32 BI; accensione a spinterogeno; lubrificazione forzata (capacità circuito litri 3,5 circa); raffreddamento ad acqua con pompa, regolazione termostatica all'entrata del radiatore e persiane parzializzatrici al radiatore regolate da termostato. Carreggiata anteriore mm 1178, posteriore 1182; gomme 155-15; freni di esercizio a comando idraulico, tamburi di diametro 23 cm, superficie frenante totale cmq 890; freno a mano agente sulle ruote posteriori. Diametro di sterzata m 9,70. Impianto elettrico 12 Volt, dinamo 130 Watt, batteria 38 A/h. Serbatoio carburante posteriore con pompa meccanica di mandata, capacità 38 litri.

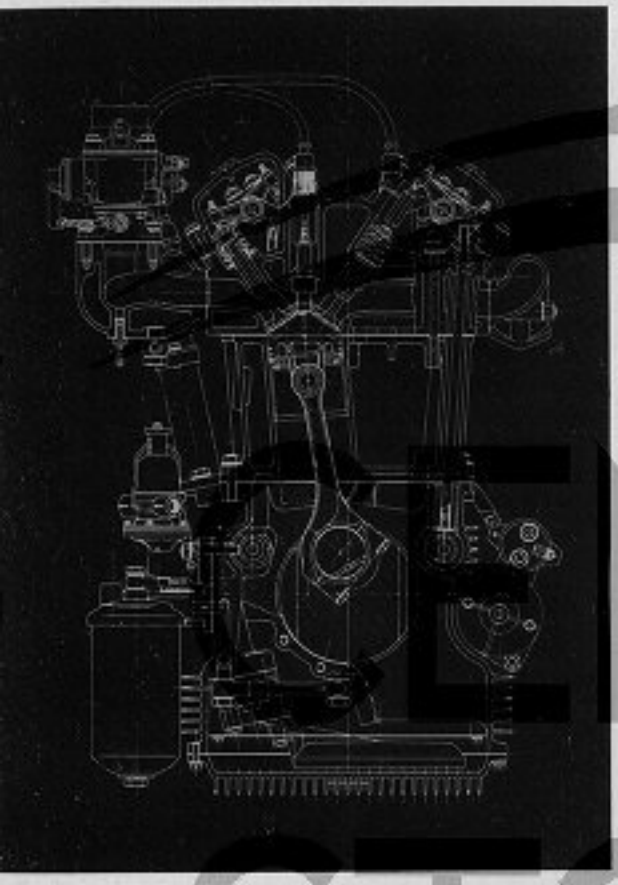
La lunghezza dell'Appia 1ª serie era di m 3,865, la larghezza 1,42, l'altezza 1,422, la luce a terra cm 16; peso a secco kg 820, in ordine di marcia kg 860. Velocità massima 120 km/ora; consumo normalizzato 8 litri/100 km; pendenza max superabile 29 %.

L'uscita dell'Appia — al Salone di Torino del 1953 — fu accolta con entusiasmo; una « millecento » di lusso, di qualità Lancia, aveva un sicuro mercato; e le sue doti di brillantezza, economia, signorilità, non tardarono a imporsi. Era una formula inaugurata dall'Ardea e che nell'Appia trovava piena conferma di validità. Nonostante qualche lieve — e prontamente risanata — *maladie de jeunesse* — l'Appia cominciava un cammino decennale che doveva portarla a un'autentica marcia trionfale.

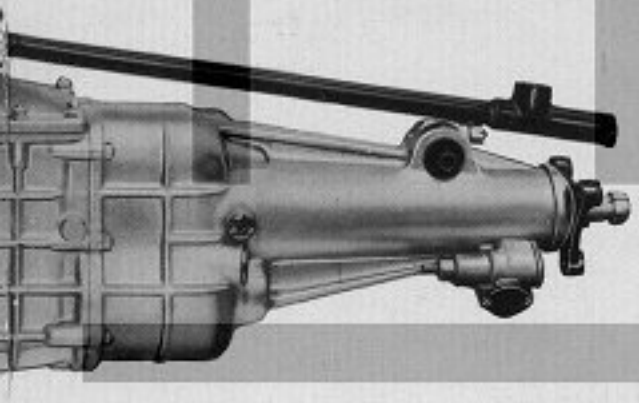




CENTRO STORICO



Sezione longitudinale e trasversale del motore Appia. Nella prima serie il motore aveva la cilindrata di 1090 cmc e la potenza di 38 CV. Le candele erano al centro della stretta V formata dalla distribuzione di ogni fila di cilindri. Con l'aumento del rapporto di compressione, e l'adozione di un nuovo carburatore, la potenza salì a 43 CV nell'Appia 2ª serie. Più tardi, con l'apparire della 3ª serie, si arrivò a 48 CV.



Tale successo era rinvigorito dalla 2ª serie, presentata nel 1956, quando la direzione tecnica della Lancia venne assunta dal prof. Antonio Fessia. Dopo l'esperienza della 1ª serie, erano state decise alcune modifiche e aggiornamenti, allo scopo di aumentarne le prestazioni e il comfort, nonché di modernizzarne la linea.

I ritocchi al motore riguardarono l'aumento del rapporto di compressione (portato al valore 7,2 : 1); una nuova testata con impiego di valvole con stelo di uguale lunghezza e nuove molle; raffreddamento migliorato, camera di combustione perfettamente emisferica, stantuffi ridisegnati, maggiore facilità di montaggio e smontaggio delle candele. Inoltre venne modificato il profilo degli eccentrici dell'albero di distribuzione e adottato un nuovo carburatore Solex C 32 BIC con pompetta di ripresa. Pertanto la potenza saliva a 43 CV a 4800 giri/minuto, e la coppia massima a 7,8 mkg a 3000 giri.

La carrozzeria fu a sua volta ridisegnata nella parte posteriore, con netta individuazione del cofano portabagagli (e conseguente aumento della capacità) per cui, grazie anche al passo aumentato di 3 cm (metri 2,51 invece di 2,48), la linea dell'Appia guadagnò in snellezza. Scopo della variazione d'interasse era anche quello di migliorare la tenuta di strada della vettura in rettilineo e di ridurre gli effetti nocivi dell'azione laterale del vento. Un'innovazione importante fu anche l'impiego dello acciaio inossidabile per i paraurti, le maniglie delle porte e le varie cornici e modanature.

Anche il cambio venne modificato con nuovi rapporti nelle tre marce inferiori (3,912 : 1 in prima, 2,175 : 1 in seconda, 1,417 : 1 in terza), e il relativo comando d'innesto delle marce divenne a posizioni invertite (prima-seconda indietro, terza-quarta avanti) in modo da unificarle con la produzione internazionale (il rapporto al ponte salì a 9/38); infine la guida normale fu portata a sinistra, e la scatola guida ebbe rapporto 4/51, cioè una demoltiplicazione lievemente maggiore. Infine furono adottati ai freni anteriori tamburi in alluminio con fascia interna riportata in ghisa.

Pure all'interno, l'Appia 2ª serie beneficiò di sensibili migliorie: anzitutto una maggiore ampiezza in senso longitudinale; poi i posti anteriori su sedile unico con schienale a inclinazione regolabile; volante, cruscotto e quadro portastrumenti di nuovo disegno, con due quadranti di tipo composito. La velocità massima salì a 128 chilometri orari.

La 2ª serie contribuì a un grande rilancio dell'Appia, le cui qualità intrinseche furono messe in piena luce dai riusciti ritocchi meccanici ed estetici. Tra l'altro, nella primavera del 1958, per iniziativa della Rivista Quattroruote, una berlina Appia 2ª serie effettuò senza soste, sul percorso Roma-Firenze-Bologna-Padova-Brescia-Milano-Bologna-Ancona-Pescara-L'Aquila-Roma, 162.000 chilometri (pari a 100 volte la Mille Miglia), alla media oraria di 70,468 km/ora, senza accusare la più piccola *défaillance* o avaria.

Con la 2ª serie vennero alla luce alcune versioni speciali: la Coupé Pininfarina, la Cabriolet e la Lusso di Vignale, la Coupé GT di Zagato. Tutti questi modelli ebbero il motore potenziato a 53 CV in virtù di una compressione aumentata e di una diversa taratura della carburazione; la loro velocità massima risultava di 145 km orari (150 per il coupé Zagato, più leggero e profilato; di quest'ultimo esisteva anche un'edizione più spinta, da competizione, con potenza di 60 CV e velocità 170).

Al Salone di Ginevra del 1959 veniva infine presentata la Appia 3ª serie, in cui era stata abbandonata la maschera a scudetto per una a disegno orizzontale, con conseguen-

1953-1963:
la vita dell'Appia
durò esattamente dieci anni.
La 3ª serie
venne presentata nel 1959
al Salone dell'Automobile di Ginevra.
In quella occasione
la tradizionale maschera a scudetto
venne sostituita
da una nuova maschera
a sviluppo orizzontale.

CENTRO STORICO FIAT

Per l'Appia 2ª serie
numerose le interpretazioni
dei carrozzieri:
il Cabriolet di Vignale,
un aggressivo Coupé
della Zagato,
il raffinato Coupé
di Pininfarina.

Per queste versioni speciali
si chiese al piccolo motore
una maggiore generosità: 53 CV,
ossia una velocità massima
di 145 km/h.

Una edizione « spinta »
del Coupé Zagato
toccava i 170 orari.

te abbassamento dell'intero profilo del cofano e miglior visibilità anteriore; posteriormente i parafanghi ebbero un più accentuato rilievo. Modifiche interne furono apportate ai rivestimenti delle porte e ad alcuni dettagli, il sedile anteriore venne abbassato di 2 centimetri.

La potenza del motore, con rapporto di compressione aumentato a 7,8 : 1, salì a 48 CV a 5200 giri; la testa, la distribuzione e il sistema di raffreddamento ricevettero lievi modifiche; il ponte ebbe un nuovo rapporto (11/46) per compensare il minor diametro delle ruote con pneumatici 155-14. Si ebbe anche un'importante miglioria all'impianto frenante con l'adozione di tamburi anteriori doppio-avvolgenti e del circuito di frenatura Duplex (brevetto Lancia). La velocità massima dell'Appia 3ª serie era di 132 km/ora.

La vita dell'Appia — dapprima un po' tormentata, poi rigogliosa, perfino trionfale — durò 10 anni esatti. L'ultimo esemplare, con il numero di telaio 103.601, uscì dalla linea di montaggio di via Monginevro il 27 aprile 1963. Di aspetto aristocratico, tanto elegante quanto sobria, agile, con il suo motorino magari un po' complesso, raffinato, ma di temperamento generoso, era una vettura di straordinaria sobrietà, non aveva mai bisogno di nulla, infaticabile, silenziosa. Ancor oggi circola in decine di migliaia di esemplari, e non sembra affatto una vettura « vecchia ».

È diventata un'automobile leggendaria, un'altra di quelle Lancia passate alla storia. Andava avanti senza chiasso, vinceva nei concorsi di eleganza, nelle gare di velocità e di consumo; esiste in proposito un lungo ricco albo d'oro che la Lancia conserva tra i documenti più significativi di un periodo non facile ma foriero di grandi novità tecniche e produttive.

F. B.

CENTRO STORICO FIAT

IL PRESIDENTE SARAGAT IN VISITA ALLO STABILIMENTO DI CHIVASSO

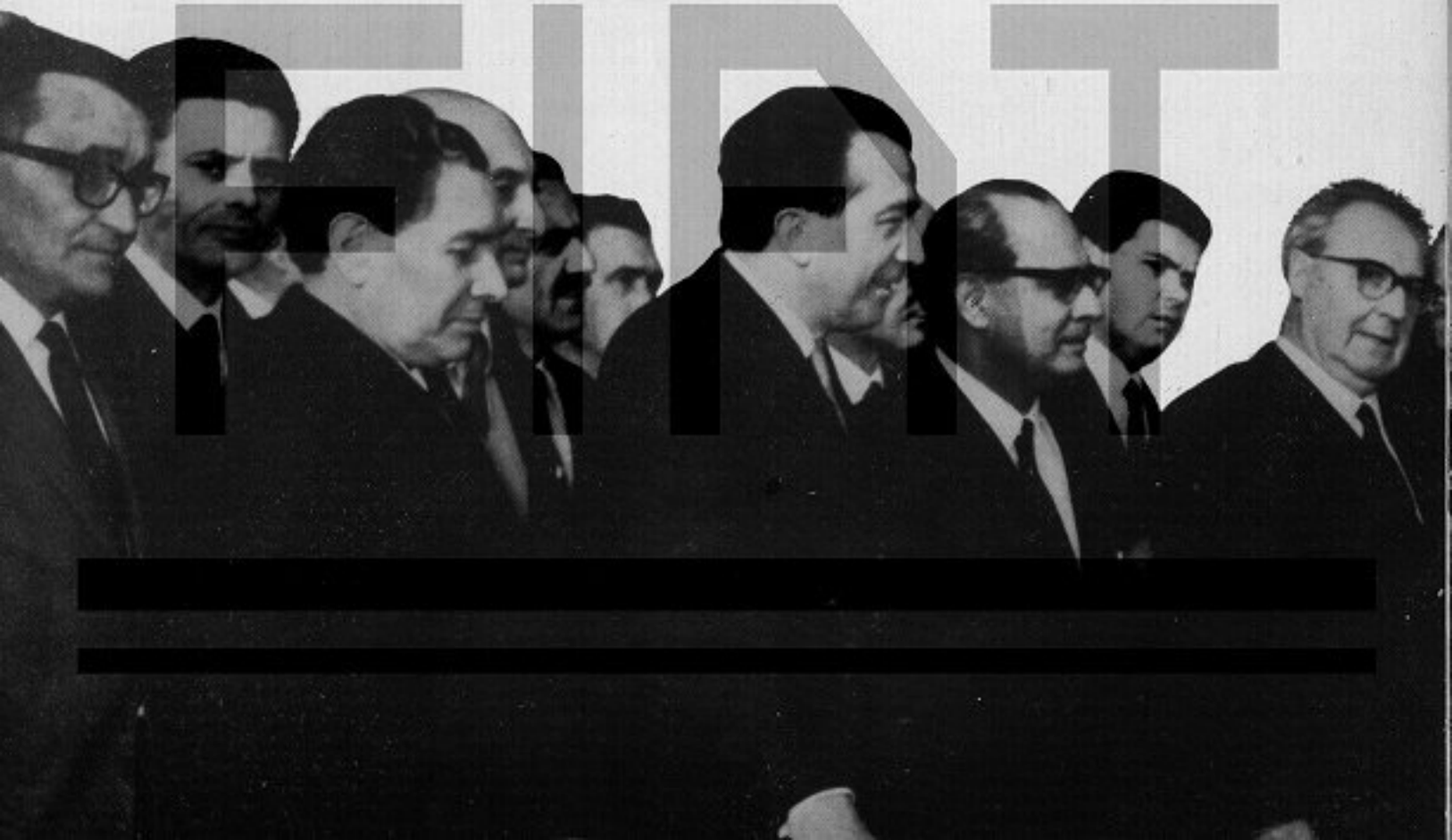
Nel pomeriggio dell'8 marzo scorso, il Presidente della Repubblica, accompagnato dal Ministro dell'Industria, onorevole Giulio Andreotti, ha visitato lo stabilimento di Chivasso.

Ad accogliere il Presidente Saragat erano le autorità cittadine, il dottor Massimo Spada, presidente della Lancia — che recava il saluto del vice-presidente,Cavaliere del Lavoro dott. ing. Carlo Pesenti, assente perché indisposto — il Consiglio di Amministrazione, i direttori e i dirigenti della Società.

Dopo aver ricevuto l'omaggio dei rappresentanti dei vari gruppi aziendali, della Scuola allievi e delle Commissioni interne degli stabilimenti di Torino, Chivasso e Bolzano, il Presidente è salito a bordo di una speciale vettura scoperta, allestita per l'occasione, ed ha visitato tutti i reparti dello stabilimento, sostando frequentemente per ammirare le modernissime attrezzature.

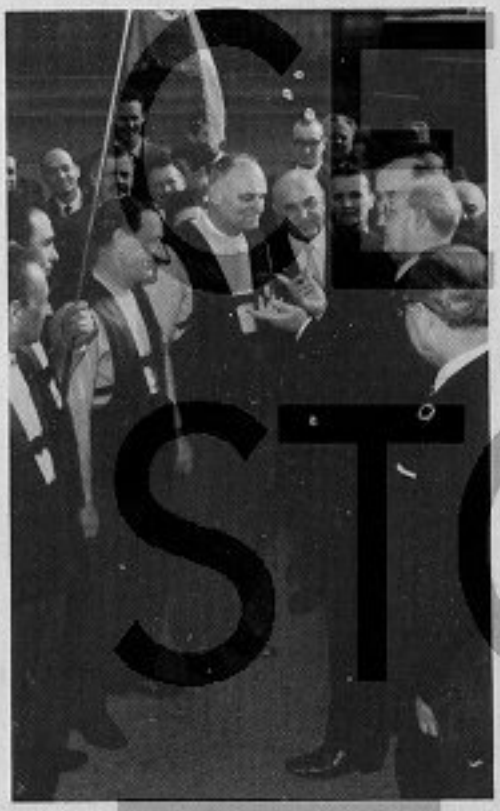
A concludere la visita, la presentazione al Capo dello Stato di tutta la produzione Lancia: le vetture, i veicoli industriali e i veicoli speciali costruiti a Bolzano per le forze armate italiane e della NATO.

Al suo ritorno a Roma, il Presidente Saragat ha inviato al presidente del Consiglio d'Amministrazione della Lancia il seguente telegramma: « Sono stato particolarmente lieto di avere visitato il grande stabilimento di Chivasso che per la perfetta organizzazione et efficienza di impianti conferma l'alto grado di sviluppo raggiunto dalla Lancia nel settore dell'industria automobilistica. Nel ringraziare ancora una volta per le cortesi accoglienze riservatemi rinnovo a Lei Ing. Pesenti suoi collaboratori et maestranze tutte la espressione del mio augurale saluto che estendo anche ai cari lavoratori di Bolzano ».



Il Presidente della Repubblica
a bordo
della speciale vettura scoperta
allestita per la visita
ai vari reparti
dello stabilimento.

L'onorevole Giuseppe Saragat
riceve l'omaggio
dei rappresentanti
dei gruppi aziendali.



Il Presidente Saragat
mentre parla ai dipendenti della Lancia,
un discorso amichevole,
concluso con un affettuoso augurio:
« ... adesso ho contatto con gli operai della terra
in cui sono nato.
...Vi voglio dire tutto il mio affetto...
... non so se vi posso augurare
una vita felice perché la felicità
non è di questo mondo, però vi auguro
una vita di lavoro e una vita serena ».

CENTRO STORICO FIAT

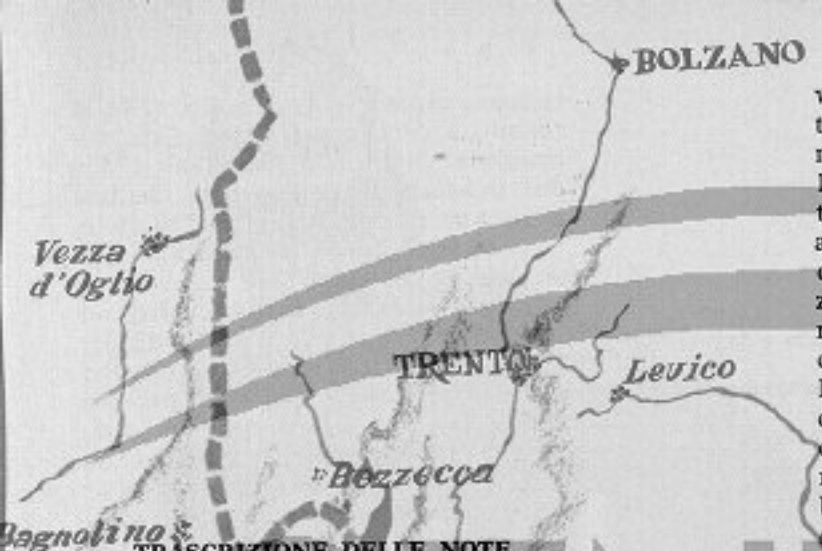
MARIA LUISA RIZZATI

ITINERARIO GARIBALDINO

Alle soglie dell'autunno dell'anno 1900, Giuseppe Cesare Abba, poeta e scrittore garibaldino, volle rivedere i luoghi dove aveva combattuto fra le Camicie Rosse, in quell'estate del '66 culminata nella giornata di Bezzecca. Al tempo della campagna, era un giovane di 28 anni, appena uscito dall'Università di Pisa dove era andato a completare gli studi al ritorno dalla spedizione dei Mille. Rivedeva ora quei luoghi, già al di là della sessantina, preside d'Istituto, oratore e scrittore già noto; prima della sua morte l'avrebbero costretto ad accettare la nomina a senatore del Regno, « per avere bene meritato dalla patria ». Siccome nulla fu mai così estraneo al suo spirito come l'autocompiacenza dell'uomo arrivato, quel ritorno era per lui venato di rimpianto e affollato di fantasmi: quelli dei giovani morti del '66, di cui avrebbe voluto essere uno. A sottrarlo alle suggestioni della malinconia, c'era con lui la famiglia: la seconda moglie dal bel nome garibaldino, Teresita, e i due piccoli figli nati da quelle nozze. La gita è descritta in una lettera dell'Abba all'amico Gaspare Amoretti, anch'egli professore: « *Abbiamo fatto insieme con Teresita, Nella e Arrigo trecento chilometri di montagna, prima nella Val Camonica, poi in quelle del Chiese e di Ledro. Non ci pareva d'andare. Venerdì scorso camminavamo per la via che dal Caffaro mette a Bezzecca.* [...] *E narravo loro i miei ricordi, e mostravo i luoghi dove le Camicie Rosse accamparono, dove parlai con questo e con quell'altro, dove vidi morire un amico, un nemico, uno sconosciuto nostro o straniero; ed essi mi ascoltavano, e Arrigo mi tempestava d'inchieste curiose. A Bezzecca girammo religiosamente il campo di battaglia. Li ho fatti sedere tutti su di una pietra che sta a guisa di sedile contro il muro di una casa, dove agonizzò uno dei nostri più valorosi, con dinanzi agli occhi una quindicina dei nostri morti stesi nella piazzetta, tutti caduti col petto volto agli Austriaci che avevano invaso il villaggio e avevano lasciato la viuzza, che sbocca nella piazzetta, ingombra anche essa dei loro morti. Feci vedere passo passo tutti i punti dove mi trovai quel bel giorno del 21 luglio '66 con un gran desiderio di morire, perché allora ero pieno di un sentimento che era presentimento* ».

**Giuseppe Cesare Abba:
poeta, scrittore e ufficiale garibaldino.
Partecipò alla campagna del 1859-1860
a quella del 1866
che culminò
nella tragica giornata di Custoza.
Più tardi divenne l'infiammato cronista
delle gesta dei volontari
di Giuseppe Garibaldi.
Fra gli scritti dell'Abba
il più noto è, senza dubbio,
« Da Quarto al Volturno.
Noterelle di uno dei Mille ».**

Questo pellegrinaggio, vale la pena di rifarlo oggi, mentre stanno compiendosi cent'anni dalla guerra che portò alla riunione delle province venete con la madrepatria. Fu una guerra sfortunata in tutto, fuori che nell'esito, una guerra di lutti e di catastrofi. L'unica pagina fulgida fu quella scritta da Garibaldi e dai suoi



TRASCRIZIONE DELLE NOTE SCRITTE DA G. C. ABBA SUL RETRO DELLA CARTOLINA ILLUSTRANTE IL FORTE D'AMPOLA

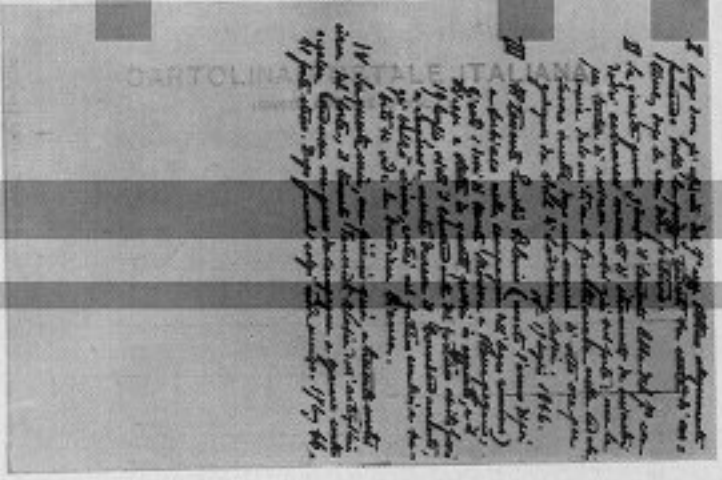
I Luogo dove gli Ufficiali del 7° Regg. stettero allegramente fumando sotto la pioggia, seduti su ceste di cartucce, dopo la resa del fortino.

II Su questo punto giunse il Tenente Abba del 7° con dodici carraresi muniti di strumenti da minatori per tentare di rovinar massi giù sul forte: ma la roccia dolomitica si frantumava nella caduta. Lavoro inutile dopo una marcia di otto ore per giungere da Val di Lodrina lassù (16-17 luglio 1866). (17 luglio 1866).

III Il Tenente Emilio Bienio (morto l'anno di poi a Subiaco nella campagna dell'Agro romano) girati i dossi di Monte Morsore e Roccapagana, discese e stette in questi pressi in agguato, e il 19 luglio, visto il Comandante del fortino uscito fuori a respirare mentre durava il bombardamento, gli balzò vicino, entrò nel fortino con lui e subito si vide la bandiera bianca.

IV Su questa via, ma più in qua, a trecento metri circa dal forte, il Tenente Tancredi Alasia dell'artiglieria regolare condusse un pezzo da campagna a sparare contro il forte stesso. Dopo parecchi colpi cadde ucciso.

Proprietà Illiersais — Forte d'Ampola



volontari: è giusto, dunque, che si vada a ricercarne le tracce; ed Abba può essere ancora un'ottima guida, come lo fu ai suoi famigliari in quella fine d'estate del 1900. I luoghi non sono molto mutati. Il passaggio del tempo, così pesantemente avvertibile altrove, non ha alterato le borgate antiche, sparse nelle valli a nord-ovest del lago di Garda. È un paesaggio raccolto, d'una bellezza placida e composta, verde di prati e di boschi, azzurro per le molte acque; e i villaggi hanno case piccole e chiare, adatte a richiamare alla mente la famosa similitudine manzoniana dei « branchi di pecore pascenti ». I colori, l'atmosfera, sono gli stessi delle stampe patriottiche che vediamo nei Musei del Risorgimento; non si dura fatica a immaginare, su quello sfondo, un improvviso balenare di camicie rosse, di berretti rossi; e il guizzo delle baionette nel sole; e la sagoma scura e allungata della carrozza dalle grandi ruote che portò Garibaldi, ferito a una gamba, sul campo di Bezzecca: quella carrozza che oggi è custodita nel museo di Brescia. « *Il lago quell'Idro!* — dice Abba — *sempre mesto, di quelle sue mestizie che fecero ripiegar su se stessi gli animi dei giovani, quando passavano sulla sua sponda in camicia rossa e col fucile in spalla* ». E questo è vero anche ai giorni nostri.

Abba è una guida congeniale ai ricercatori di memorie patrie. Le sue pagine sulla campagna garibaldina del '66 non sono così note come quelle che narrano la spedizione « da Quarto al Volturno »; eppure la loro bellezza è la stessa, fatta di verità e insieme di poesia, e nel periodare vario e commosso si avvertono gli stessi echi d'una musica segreta. Entrambi gli scritti — le « Noterelle », come gli articoli sui fatti del '66 — sono molto posteriori agli avvenimenti; opera della maturità le prime, della vecchiezza i secondi; e in essi la realtà appare, non trasfigurata, ma liberata dal contingente, fissata per sempre in una luce di poesia. « *I fatti d'allora furono veramente grandi* » dice l'Autore in *Tornando a Monte Suello*, « *e sono ancora più belli e degni della memoria adesso, spogliati di quel po' di polverìo che si leva a buttar le cose mentre che avvengono e passano* ».

Fu proprio a Ponte Caffaro e a Monte Suello che s'impegnarono le forze garibaldine fin dagl'inizi della campagna, nei giorni 24 e 25 giugno 1866, quando ancora non avevano avuto notizia del disastro di Custoza. Tutto ciò che sapevano era che l'esercito regio aveva a sua volta aperto le ostilità, e Garibaldi in un ottimistico ordine del giorno, in data del 25, così si esprimeva: « *Il prode esercito ha corrisposto degnamente alla fiducia del Re, alle speranze dell'Italia. Esso sta cacciando davanti a sé il nostro secolare nemico, e sul suolo della rigenerata Venezia già si stringono la destra il glorioso milite della libertà ed il liberato fratello* ».

In realtà accadeva esattamente il contrario: l'armata di Lamarmora, battuta a Custoza, stava ripiegando oltre il Mincio, e il generale parlava addirittura di portarla al di là dell'Adda. Presto i garibaldini ebbero ordine di ritirarsi verso sud per coprire Brescia, minacciata da una possibile avanzata nemica. Furono giorni di tensione e d'angoscia. L'offensiva di Garibaldi fu ripresa il

**Al ponte Caffaro,
al confine fra Austria e Lombardia,
il 25 giugno del '66
avvenne il primo sanguinoso scontro
fra i garibaldini
e le truppe austriache.**

3 luglio, con uno scontro d'avanguardia a Volciano; e il 4 mattina le Camicie Rosse si lanciavano all'attacco degli Austriaci, attestati su Monte Suello. In quel giorno Garibaldi fu ferito alla coscia sinistra da una pallottola vagante, in modo non grave, ma tale da impedirgli di reggersi in piede. La scrittrice Jessie White, consorte di Alberto Mario e devotissima alla causa italiana, lo trovò alla sede del suo comando, nella fortezza di Rocca d'Anfo, intento a fumare « *pacificamente, sull'unico letto che esisteva nel misero forte. Era stato fasciato dal medico del Q.G., Albanese, e desiderava solo che la notizia della sua ferita non si divulgasse per non disanimare i suoi soldati* ». Quel giorno ricorreva il suo cinquantanovesimo compleanno. Pioveva a rovesci: sotto lo scrosciare dell'acqua e l'infuriare dell'artiglieria nemica i garibaldini avevano conquistate sul monte una serie di terrazze successive, come a Calatafimi. « *L'assalto* », scriveva Abba, « *fu vivace, impetuoso, fin bello; ma finì come doveva finire, con molte morti, molto sangue, anche quello di lui, Garibaldi, e con la ritirata.* ». Ritirata temporanea però, poiché il giorno successivo una geniale manovra aggirante, ordinata dal Generale, doveva portare, attraverso Rocca d'Anfo, una colonna garibaldina direttamente alle spalle della posizione nemica, e assicurare così ai nostri il possesso del monte.

Tutta l'avanzata, prima della grande giornata di Bezzecca, si frazionò in una serie di combattimenti minori, come avviene nella guerra di montagna. A Darzo, a Storo, a Cimego i garibaldini furono decimati nel corso della controffensiva scatenata dal generale Kuhn. Il 16 luglio, a Condino, la giornata poteva dirsi perduta quando giunse sul campo il famoso landò che trasportava Garibaldi, con la gamba distesa e avvolta di bende. Si dovette a lui se in due ore, con una serie di manovre ben coordinate, le sorti della battaglia risultarono nettamente capovolte. Di seguito, vi fu la conquista del forte d'Ampola, che comandava gli sbocchi della Val di Ledro. Del forte oggi non rimane che una piccola parte, restaurata, coperta da un tetto di tegole rosse e adattata ad abitazione di valligiani. Per assalirlo gli artiglieri garibaldini issarono i loro cannoni a viva forza per gli erti pendii della montagna. Tra i più valorosi il tenente Alasia, che Abba definisce un « piemontese della vecchia maniera », caduto nella giornata sanguinosa del 17 luglio. « *Egli, salito per la via che va celata tra il serpeggiamento della valletta, giunto dinanzi al fortino, scaricò, tirò il pezzo al riparo della roccia, ricaricò, tornò in mezzo alla via, scaricò il secondo colpo; e provandovi diletto, tornò la terza e la quarta volta, né poté più saziarsi. Ma il forte che al suo primo apparire aveva taciuto, come stupito, al terzo, al quarto, agli altri colpi rispose con volate di mitraglia rabbiose. Diciotto cannonate tirò l'Alasia; la diciannovesima tuonò a un punto con le due del forte e, dissipato il fumo, fu visto nella via bianca il cannone fermo e intorno ad esso dei morti. La mitraglia del forte aveva colto* ».

La rocca d'Ampola fu poi espugnata dalle batterie del maggiore Dogliotti, giunto alla testa d'una nuova brigata di volontari che aveva in dotazione sedici pezzi dell'artiglieria regolare italiana. Aperti così gli accessi della Val di Ledro, il grosso dei garibaldini puntò su Bezzecca, che le avanguardie occuparono il giorno 20 luglio. L'indomani piombavano su di loro tre colonne austriache, scese dalla valle di Conzei e forti di circa 6.000 uomini. Immediatamente la situazione apparve critica, nonostante che la presenza d'alcuni cannoni permettesse ai garibaldini di tener duro in attesa dei rinforzi da Tiarno. A mezzogiorno (la battaglia infuriava fin dal mattino) l'abitato di Bezzecca era perduto, la destra garibaldina aggirata, le perdite spaventose.

Lasciamo nuovamente la parola ad Abba, per rievocare le ore decisive: « *I due cannoni dell'Olivieri mitragliavano invano il nemico, che fulminava correndo al centro con l'ali spinte e piegate alla presa del borgo. Tempestava il capitano Olivieri, maledicendo i luoghi dove quasi tutti i suoi cannonieri erano feriti, e rischiava di perdere i cannoni. Ma quando gli ebbe in salvo esultò, e voleva lanciarsi avanti... Il nemico era già fitto nel cimitero, sul colle, agli sbocchi del borgo; e il colle pareva un roveto ardente dal gran lampeggiare delle carabinate. Lì sotto cadde il colonnello Chiassi, colpito da una palla che gli ruppe il petto; cadde nelle braccia del tenente Margarita dei Mille, del Fabbri ravennate e d'un altro che non è necessario dire* ». (Quest'altro ufficiale, di cui con il solito riserbo vien taciuto il nome, altri non è che l'Abba.) « *Là piombarono subito a turbine i cacciatori* [gli *Jäger* dell'armata austriaca] *ma s'arrestarono dietro ai tre che portavano via il morente. Generosi nemici!* ».

Questo episodio cavalleresco dei nemici che improvvisa-

La battaglia di Bezzecca, salvata miracolosamente da Giuseppe Garibaldi, aprì la via verso Trento. Ma sopravvennero l'armistizio e l'ordine di Lamarmora al quale il Generale rispose con il famoso telegrafico « Obbedisco ».

mente, al comando d'un ufficiale, rallentano la loro avanzata per permettere ai tre di proseguire con il loro pietoso carico, apre uno spiraglio di luce nell'orrore della carneficina. Abba ne parlerà ancora in un altro luogo delle sue memorie e con maggiori particolari: « *Pochi passi furono fatti così da quei tre, con quel morente sulle braccia; poi udirono un grand'urlo dietro di loro, e grida feroci. Erano i Cacciatori, che calati giù a rovina dal cimitero, invadevano la via. Ma s'arrestarono. In mezzo a loro un ufficiale li ratteneva con parole forti e agitando la spada in alto. Continuarono così a passo lento, quello che una volta si diceva « passo di scuola » e a bilanciarm. Ma quando i tre ufficiali garibaldini, credendo che il Chiassi fosse spirato, lo deposero a terra, quei Cacciatori scattarono di corsa... »*.

L'episodio pietoso ebbe un seguito. Cinque giorni dopo la battaglia, venne un ufficiale degli Jäger agli avamposti italiani, con bandiera bianca, e riconsegnò l'orologio del povero Chiassi, una spilla preziosa, alcune decorazioni e altri oggetti personali che i suoi uomini avevano tolto dal cadavere. Rimase poi per qualche tempo a parlare con i garibaldini, e indicò loro con tristezza il punto, su un pendio del colle, dov'era caduto combattendo un capitano boemo, suo buon amico. La guerra non aveva avvelenato gli animi.

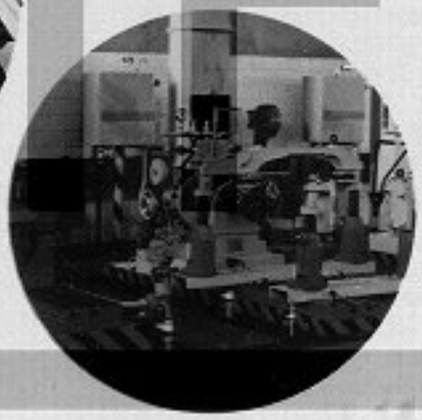
La giornata di Bezzecca apriva la via di Trento. Garibaldi l'aveva salvata quasi *in extremis*, gettando avanti al galoppo la batteria di riserva, facendo concentrare su Bezzecca il fuoco dell'artiglieria di Dogliotti, riordinando i reparti, scagliando all'assalto il IX reggimento con alla testa il suo primogenito Menotti. « *Le camicie rosse* », dice Abba con un'immagine indimenticabile « *parevano nella via una fiumana di sangue che venisse irrompendo. Urtarono nelle file austriache, per gli orti, per le vie; e fu un grido infinito quando da lungi nella gola di Tiarno suonò la sveglia, la sveglia di Garibaldi. « Lui! Lui! Arriva il Generale, ecco la sua carrozza laggiù: la vittoria! »*.

« *Ed era* », conclude il memorialista: « *non crede, chi non vide* ». Ma quella via di Trento, che la vittoria schiudeva ai volontari, non sarebbe stata percorsa fino in fondo. Venne ad interrompere l'avanzata l'annuncio dell'armistizio, insieme all'ordine di Lamarmora di ritirarsi dal Trentino, a cui Garibaldi doveva rispondere con il famoso telegramma al Comando Supremo: « HO RICEVUTO IL DISPACCIO N. 1093. OBBEDISCO ». Rimanevano sulla via, come pietre miliari, gl'innumerevoli tumuli dei giovani morti di quei giorni.

M. L. R.

A TORINO UNA FILIALE MODELLO

Per l'ubicazione, la modernità dei criteri seguiti nella costruzione e nella scelta delle attrezzature, la nuova Filiale di Torino è destinata a ricoprire nel servizio assistenza Lancia una posizione di particolare rilievo. Oltre a fornire l'assistenza ai clienti della zona e di passaggio, il nuovo complesso fungerà infatti anche come centro sperimentale per la ricerca di nuove tecniche nel settore della manutenzione e delle riparazioni. Dal progetto d'insieme ai minimi dettagli di ogni attrezzatura, tutto rappresenta il risultato di studi, di ricerche e di precedenti esperienze. Nello schema planimetrico della zona uffici, si è tenuto, ad esempio, conto della costante necessità di ridurre al minimo i percorsi e gli spostamenti del personale. Anche il traffico interno delle vetture si svolge su piste di scorrimento che riducono al minimo indispensabile i tempi passivi e le formalità. Particolarmente interessante la pista interna di collaudo. Nelle attuali condizioni del traffico, il « giro di prova » su strada aperta diventa sempre più difficile. Si è così costruita una pista, che consente velocità superiori ai 70 km/h e che riproduce quattro diversi tipi di pavimentazione — macadam, pietre squadrate, cubetti di porfido (pavé), pietre di fiume (acciottolato) — che danno particolare risalto anche alla più lieve vibrazione sia meccanica sia di carrozzeria. Per la pro-



CENTRO STORICO FIAT

SERVIZIO
LANCIA
RICAMBI

Per chi ama le cifre: la nuova Filiale Lancia di Torino copre una superficie complessiva di 29.720 metri quadrati, così utilizzata:

per fabbricato uffici	1.900 mq
per fabbricato servizi sociali	790 mq
per fabbricato industriale	16.450 mq
per fabbricato depositi vari	170 mq
per pista di prova	2.680 mq
per cortili	3.600 mq
per piazzale ingresso e parcheggi	2.200 mq
per zone di verde	1.930 mq

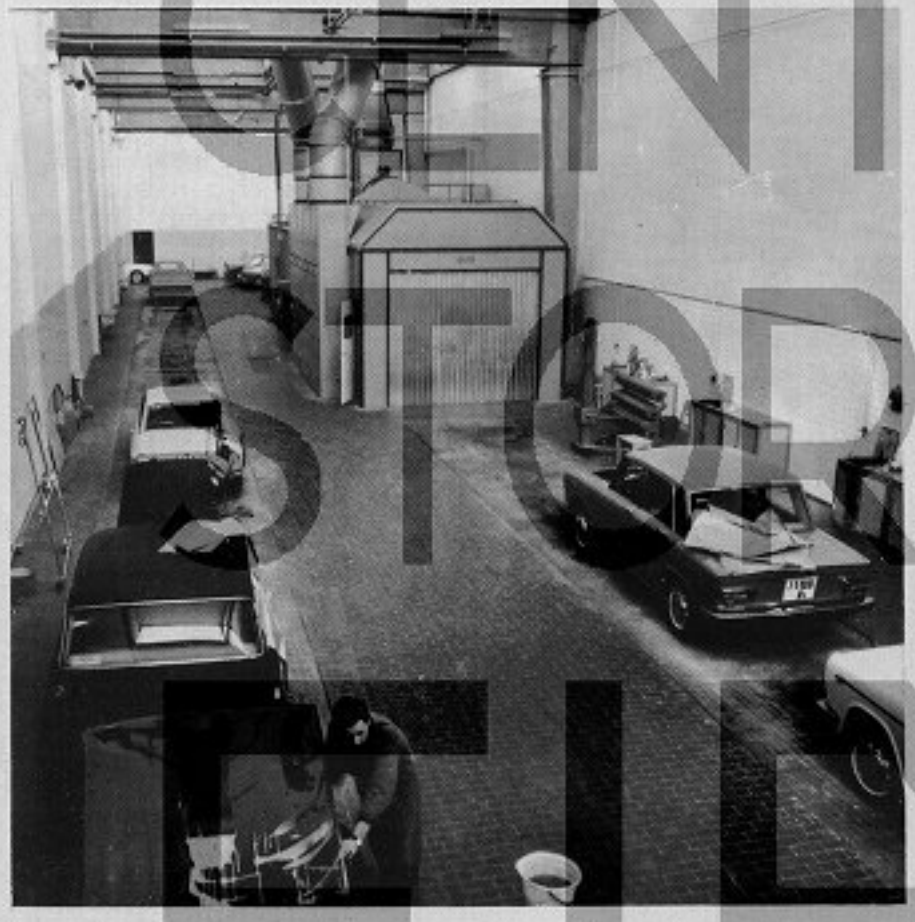
CENTRO STORICO

va motori, sette modernissimi banchi: tre per le autovetture, tre per gli autoveicoli industriali e un banco Shenck speciale per motori da competizione. Raggruppate secondo un piano messo a punto dai tecnici della Lancia, numerose e modernissime attrezzature hanno consentito di ridurre al minimo il tempo necessario al cambio olio, controllo livelli, lubrificazione completa, nonché il tempo occorrente al lavaggio, pulizia interna e asciugatura della vettura. Nell'officina 68 posti di lavoro permettono di lavorare contemporaneamente ad uguale numero di vetture. Altri 15 posti di lavoro sono riservati agli autoveicoli industriali. Nel reparto carrozzeria un forno a raggi infrarossi rende possibile riverniciare con le stesse vernici e con procedimenti analoghi a quelli della produzione. Particolari cure sono state dedicate ai servizi sociali a disposizione delle maestranze — refettori, spogliatoi, docce, infermeria — e alla sicurezza ed all'igiene dei posti di lavoro. Presso la nuova Filiale funziona anche una scuola: una grande aula capace di oltre trenta posti e corredata di abbondante materiale didattico. Questa scuola, che funzionerà tutto l'anno, servirà non soltanto all'addestramento dei futuri dipendenti della Filiale ma anche alla formazione professionale degli auto-riparatori destinati alle sedi del servizio assistenza Lancia distribuite in tutta Italia.

A TORINO UNA FILIALE MODELLO

Il reparto carrozzeria è dotato di un forno di essiccazione identico, fuorché nelle dimensioni, a quello dello stabilimento di Chivasso.

E così possibile eseguire la riverniciatura con le stesse vernici sintetiche originali usate alla produzione.



Nell'officina riparazione si lavora contemporaneamente su 68 vetture sistemate su « fossa ».

I gruppi meccanici da staccare o da rimontare, vengono sollevati e spostati da due carri ponte, della portata di una tonnellata, sovrastanti ciascuno le batterie di « fosse ».

Ogni posto di lavoro è provvisto di impianto di aereazione che elimina totalmente i gas di scarico delle vetture.

La riparazione degli autoveicoli industriali avviene in altro reparto che dispone di 15 posti di lavoro.

CENTRO STORICO FIAT

LO SPORT

Alla Targa Florio del « Cinquantenario » eccellente prova della Fulvia Coupé HF di Cella-Marzi che ha vinto la classe « G.T. » fino a 1300 cmc. Per oltre sette giri Cella è rimasto in testa alla classifica assoluta delle « granturismo » finché la rottura del serbatoio della benzina lo ha ritardato con le frequenti soste per il rifornimento. Al termine della durissima gara Cella era sceso al terzo posto dell'assoluta « G.T. ». Nella foto: la partenza della Fulvia HF di Maglioli-Crosina, seconda nella classe « G.T. » fino a 1300 cmc. Sotto: la vettura di Cella-Marzi, alla guida è Marzi.

Rallye Neige et Glace. Una durissima gara che si svolge sulle Alpi della Savoia e del Delfinato. 90 concorrenti, le squadre ufficiali di tutte le Marche europee che partecipano ai rallies e in più le Ford Mustang.
Nella « Turismo » prima assoluta la Lancia Flavia di René Trautmann, quarta assoluta la Lancia Flavia di Claudine Trautmann Bouchet.

Rallye Internazionale Parigi-St. Raphael. Percorso di duemila chilometri e vittoria assoluta di Claudine Trautmann Bouchet su Lancia Flavia Zagato. Con questa affermazione la signora Trautmann Bouchet sembra intenzionata a strappare, anche quest'anno, il titolo di campionessa di Francia già conquistato, sempre con vetture Lancia, nel '64 e nel '65.

Campionato svizzero. Come è noto le corse sono vietate in Svizzera e il campionato svizzero di velocità viene disputato « in esilio » su vari circuiti europei. Nella prova di Monza, ottima affermazione di Piero Biglia la cui Fulvia Coupé HF si è piazzata seconda nella classifica assoluta delle « G.T. » e prima nella classe fino a 1300 cmc.

Raid nautico Pavia-Venezia. Dal conte Massimo Leto di Priolo abbiamo ricevuto il seguente telegramma: « Vostro motore Flavia mi ha permesso di classificarmi primo fra tutti gli entrobordo turismo partecipanti al raid di velocità Pavia-Venezia ».

Al Rallye dell'Acropoli, 105 vetture alla partenza, 21 vetture all'arrivo ad Atene. Una Fulvia Coupé HF, quella di Andersson-Dalhgren, al primo posto nel Gruppo Gran Turismo, al primo posto nella classe fino a 1300 cmc, al quarto posto della « generale ».
Un'altra Fulvia HF, quella di Cella, è stata al comando della gara per oltre due terzi, finché ha dovuto abbandonare per la rottura di un tubo della benzina. Sotto: Andersson-Dalhgren sulle durissime strade di Grecia. A destra: In vista dell'Acropoli lo sfortunato Cella.

Al « Fiori », ormai una classica del campionato d'Europa dei Rallies, partecipazione delle squadre ufficiali della Ford, B.M.C., Porsche, Renault, Daf e di alcuni specialisti « privati » con Citroën, Alfa Romeo, Saab Volvo e Opel. 1325 chilometri su strade spesso difficili, 12 prove di velocità sui colli alpini e sui passi dell'Appennino ligure. Questa la classifica finale:
1ª assoluta (tutte le categorie): Lancia Fulvia Coupé HF di Cella-Lombardini.
2ª assoluta: Porsche 11 di Buchè-Kless.
3ª assoluta: Fulvia Coupé HF di Andersson-Dalhgren.
Anche la passata edizione del Rallye dei Fiori era stata vinta da Leo Cella.
Nelle foto: fuori strada obbligati al Rallye dei Fiori.

Al Giro Automobilistico di Spagna un'altra bella affermazione di Cella-Lombardini, primi nella classifica generale su Lancia Flavia Zagato. Per dare un'idea dell'impegno della prova, diremo che è stata disputata su 3000 chilometri di strade disagevoli, che prevedeva 22 prove di velocità, e che ha visto l'alternarsi di condizioni meteorologiche disastrose. Nella foto: Leo Cella sul circuito della « Casa de Campo » a Madrid, durante la prova di velocità.

CENTRO STORICO FIAT

QUANDO INCONTRAI LA BARCA PIÙ CELEBRE DEL MONDO

di MAURO MANCINI

Il « Corsaro II° » da sei anni è la nave scuola più piccola del mondo impegnata in continue e solitarie crociere transatlantiche. Tornerà a casa nella primavera del '67, dall'Australia. Partirà da Sidney in agosto e in queste settimane lo Stato Maggiore della Marina sta preparandole la rotta, un fantastico itinerario nel vento. Il « Corsaro II° » è una nave a vela, da prora a poppa sono ventun passi. È un minuscolo, coraggiosissimo veliero che sta completando il giro del mondo.

Dicono: perché la Marina Militare Italiana fa navigare a vela gli allievi dell'Accademia, ogni anno sulla vecchiotta « Vespucci », in un tempo in cui tecnica, velocità, sicurezza, calcoli, sono affidati al linguaggio dei cervelli elettronici, non certo alla misura romantica che corre fra il mare e l'uomo, fra l'uomo e il vento?

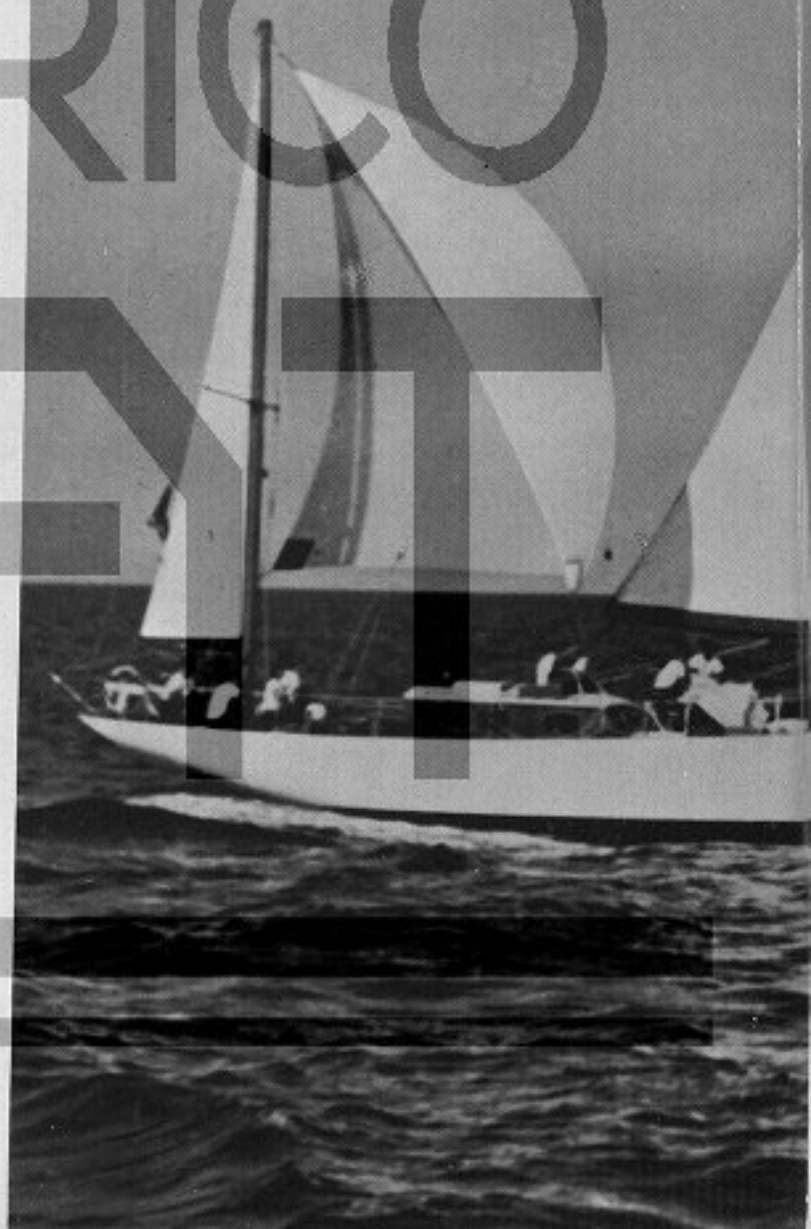
Diranno adesso: perché si fa navigare per tutti i mari uno yacht di ventun metri con quindici persone a bordo, a chi « fa scuola » questo benedetto « Corsaro II° »?

A tutti noi. Anche agli uomini di terra, anche a chi non si ricorderebbe del mare se non per un bagno e tanto meno saprebbe apprezzarne lo stimolo a imprese degne di essere ricordate. Poiché per condurre a buon porto una barca così, da un continente all'altro, occorre tanta perizia professionale, tanto paziente coraggio e una così viva carica spirituale, da farci apparire la gente che la governa come una squadra di campioni. Quindi, un esempio che fa piacere misurare e nel quale rispecchiarci.

Non vogliamo dire di cose romantiche, non vorremmo che qualcuno pensasse ad un romanzo sentimentale legato al fascino di altri tempi: si va a vela perché ciò significa compiere un atto di arditezza che è pari a qualsiasi altro grande e puro atto umano. In questo senso la vita di una nave scuola, anche e soprattutto come il « Corsaro II° », è lezione comune.

L'ho incontrata una mattina, era di settembre, tre anni fa. La nave tornava a casa dopo i primi tre anni di crociera, aveva già « fatto » due oceani, aveva già gareggiato con onore fra le vele più veloci e prestigiose di due continenti: era già il « Signor Corsaro »; e io sono un marinaio, un uomo che vuol bene a queste cose e le intende.

Su un molo dell'Arsenale militare della Spezia. Come yachtman ero affascinato dall'idea della manovra — mi auguravo a sola vela — che la barca avrebbe fatto per



CENTRO STORICO SECRET

disporsi all'ormeggio; il vento era ridotto a qualche sospiro di brezza, meno vigoroso del fiato degli ottoni della banda militare che stava provando la marcetta di circostanza. Più indietro sostava un gruppo di « civili »: babbi e mamme dei ragazzi imbarcati. Cielo nuvoloso, lo specchio di mare calmissimo.

Si sapeva che già dalle sei del mattino una Corvetta e due yachts della sezione Marivela erano usciti in mare per andare incontro al vecchio amico che mancava da tre anni e fargli scorta nel porto. Il capitano di vascello Agostino Straulino, il campione che tutti conoscono — il solo caso in Italia di popolarità sportiva raggiunta nella vela — insieme ad altri ufficiali commentava il prossimo arrivo. Straulino è stato il comandante del « Corsaro II° » nella prima crociera, nel 1961, che lo portò a gareggiare in Pacifico in una delle più entusiasmanti e rischiose regate del mondo.

In fondo, aspettando la « barca », mi auguravo che la manovra non fosse tanto perfetta, ineccepibile, mi avrebbe fatto piacere riconoscere un qualche piccolo difetto intorno o sopra al « Corsaro » per averne una dimensione più « umana », per sentirlo più vicino alle storie di tutti noi, appassionati della vela e del mare. Poiché le sue imprese erano già così ammirabili, e gli equipaggi con i comandanti così formidabili nelle tre stagioni di navigazione, che la perfezione in tutto, anche nell'ultimo ormeggio, poteva conservare il rispetto ma mortificare la simpatia. Mi tornava in mente la fatica di noi dilettanti, quando sulle nostre barche « di poppa non si governa » e per arrivare a banchina senza far danno sul proprio e sull'altrui legno c'è da sudare sette camicie; chi ha una barca e l'adopera, sa cosa voglio dire, sa di quei sorrisi di compassione che certi « abitué » dei porti sfoderano per una manovra che non va liscia. Sembra ogni volta che dicano: « povero illuso, hai anche il coraggio di metterti il cappello da capitano? sei un povero illuso, non sei capace di portare la barca all'ormeggio »... e si voltano dall'altra parte, non perché vogliano usarvi il rispetto umano di non ferirvi apertamente, ma per ridere in pace, per sganasciarsi senza che voi possiate tirargli il *bugliolo* in testa.

Pensavo così quando apparve di là dalla diga il triangolo superiore della vela maestra del « Corsaro »; avanzava lentamente sospinto dalla bava di vento, aveva ammainato il *fiocco* e la *mezzanella* e lasciava la gran vela con il *bome allascato* al massimo perché il soffio lo riceveva in *fil di ruota*. Finalmente uscì da dietro il flangiflutti e si lasciò vedere anche lo scafo. L'« Artica », il Seconda Classe della Marina Militare, anch'esso celebre per tanti allori sportivi conquistati, *tirò due bordi* nello specchio d'acqua tranquillo e piroettò in segno di saluto davanti alla prua del « Corsaro ». La banda prese a suonare, i fotografi autorizzati si disposero nei punti adatti, le madri cominciarono a piangere. Adesso la barca era di fronte, visibile in ogni particolare. Anche senza intenderli si capivano benissimo gli ordini del comandante dai movimenti, dai gesti degli uomini. Non è retorica — e se vi sembrerà retorica significa che non siete marinai — dire che sembrava una grande ala stanca, quella vela, e il moto lentissimo che imprimeva allo scafo una nota di melanconico esaurimento, una specie di favola finita.

Il « Corsaro », a cento metri dalla testata del moletto numero 5 dell'Arsenale ha virato di bordo mettendo la prua al vento, ha dato fondo all'ancora ed ha ammainato le vele, contemporaneamente è stato avviato il motore per giungere all'attracco a marcia indietro.

Ecco, anche lo splendido e celeberrimo « Corsaro », a « marcia indietro non governa » e il suo timoniere deve tornare *a picco sul ferro* tre volte per far prendere l'esatta posizione allo scafo, normale alla banchina. Proprio come accade con le nostre barche! E proprio come succede a noi nell'emozione di un arrivo in porto, il Guardiamarina incaricato di lanciare a terra la sagola cui è assicurata la cima d'ormeggio vera e propria, sbagliò il colpo e tutto ricadde miseramente in mare, obbligando a rifare la manovra. Questa volta fu lo stesso comandante che dette il « via » al giovane Guardiamarina, quando la barca si trovò in posizione ideale. Così avvenne l'ormeggio.

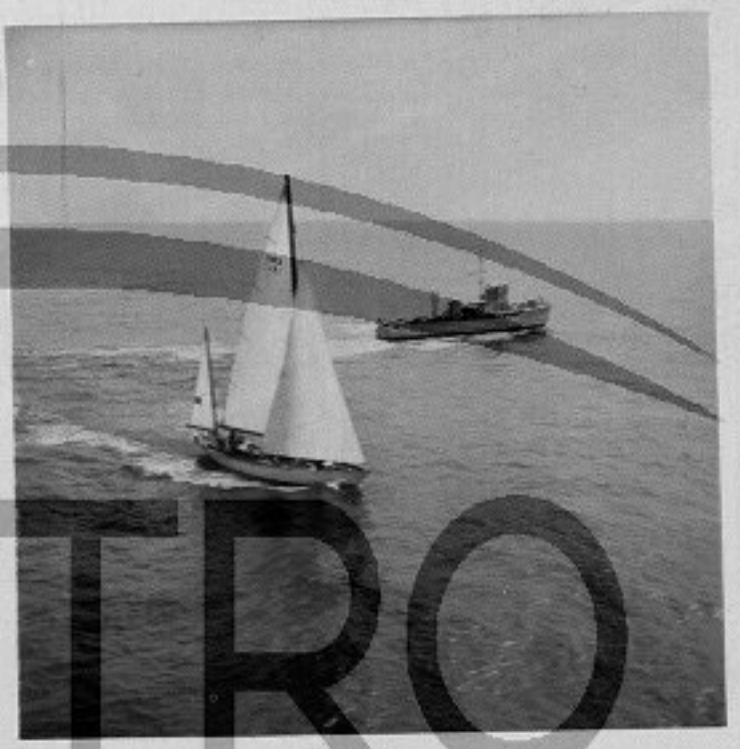
Ecco, erano proprio quei minuscoli, ed a ben guardare inevitabili « nei », che aspettavo, perché la gente e la storia del « Corsaro » non si collocassero nella zona rarefatta dell'assolutamente perfetto.

La manovra più complicata fu quella di sistemare a poppa uno « scalandrone » adatto a far salire a bordo parenti e fidanzate che desiderando « visitare la nave » forse non si rendevano conto degli equilibri instabili che si potevano realizzare su quelle tavole di ponte.

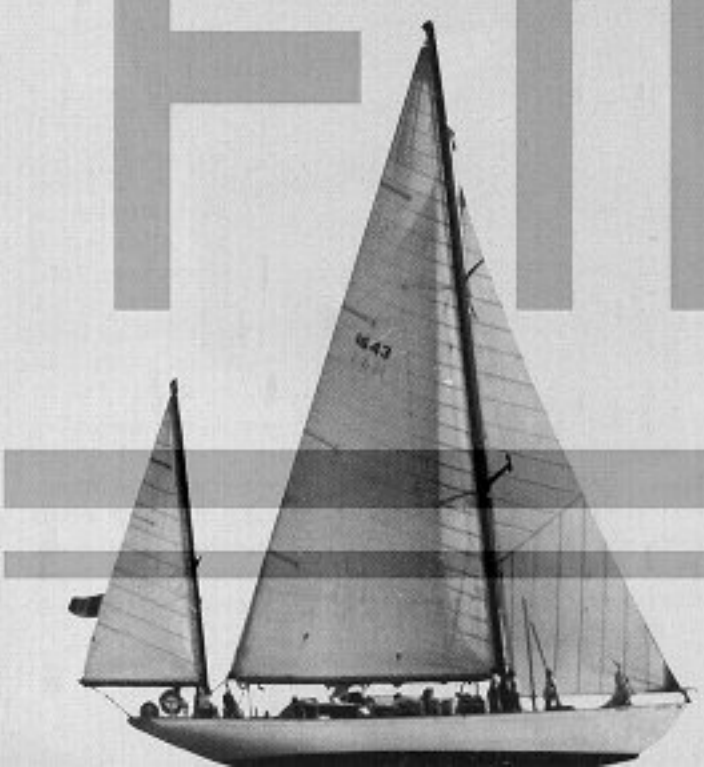
Il comandante del « Corsaro », capitano di Fregata Piero Bernotti, insieme al secondo, tenente di Vascello Jannucci, saltò a terra dopo aver ricevuto a bordo il saluto dell'Ammiraglio Baslini: un Guardiamarina dette spettacolo facendosi issare sino in *testa d'albero* per stendere al vento la « fiamma » tricolore che nelle navi da guerra testimonia la durata della crociera. Dovrebbe allungarsi un metro ogni mille miglia percorse. In tre anni dunque il « Corsaro » avrebbe dovuto riportare una « fiamma » di ben quaranta metri che è impossibile far stendere al vento; già quella che teneva sull'albero, meno della metà, si « incattivava » con le sartie e le manovre correnti.

La « fiamma », liberata, si distese infine alla brezza come un pennacchio. Ci fu qualcuno sul molo che gridò « viva la marina! ».

L'ultima crociera era durata cinque mesi ed erano state percorse tredici mila miglia in Atlantico: « Quasi tutte a vela » assicurò il comandante Bernotti. Si venne poi a sapere, chiacchierando, che uno dei colpi di mare più duri lo avevano preso proprio la notte precedente, in acque di casa, davanti a Livorno. Stavano venendo dall'Elba quando poco dopo mezzanotte il libeccio che era già sensibile nella serata, ha fatto montare il mare a burrasca piena. Il « Corsaro » navigava con la randa *terzaruolata* e un fiocchetto « mangiavento », notevolmente sbandato e con il mare che spazzava il ponte sottovento; ad un tratto con lo schiocco di una fucilata è partita una *sartia* del *trinchetto* e l'albero più alto è stato seriamente posto in pericolo per quei pochi minuti necessari all'equipaggio efficientissimo, per ammainare la *randa* e riprendere la rotta con la *mezzanella* e un *fiocco* più grande. È stata considerata da Jannucci una burianata con intensità oceanica, ma Bernotti, sempre sorridente, ha addolcito la



battuta: « Ma si sapeva che durava poco, ormai eravamo in vista del Tino ».
Su questa sua crociera Bernotti ha scritto un libro, intitolato appunto: « Tredicimila miglia a vela con il Corsaro II° ». E da quella volta il « Corsaro II° » non è più tornato in patria: ripartì nella primavera successiva dalla Spezia con un nuovo equipaggio per la lunghissima corsa verso gli antipodi.
L'avventura, si è detto, cominciò sei anni fa, da Livorno, al comando di Straulino. L'impresa più grossa del 1961 fu la regata Los Angeles-Honolulu di 2500 miglia alla quale parteciparono quarantatre yachts con gli equipaggi più preparati del mondo. Fu una grossa esperienza anche per Straulino e la nostra barca riuscì a piazzarsi ottava in tempo reale: molte barche che aveva lasciate per strada, arrivarono alle Haway una settimana dopo!



La seconda crociera di addestramento, al comando del capitano di Fregata Aldo Macchiavelli, cominciò dalla California ed ebbe come episodio sportivo centrale la regata delle Bermude di 650 miglia con centotrentuno yachts alla partenza. Il « Corsaro » sfiorò il successo assoluto, ma una improvvisa calma di vento nelle ultime miglia lo costrinse ancora all'ottavo posto in tempo reale ed al sesto in tempo corretto. A fine stagione il « Corsaro » riattraversò l'Atlantico alla vela e fu disarmato nel cantiere di Wilhelmshaven in Germania, in consegna alla Marina Militare tedesca. Da lì, nel '63 il comandante Bernotti con i suoi ragazzi, dopo un breve periodo di allenamento lungo le coste inglesi, ricondusse il « Corsaro » in America. Fu una campagna di lunghe regate-crociere e di vittoriose affermazioni con i complimenti ufficiali degli inglesi regolarmente battuti. Nel 1964 un altro super-asso prese il comando della nave: il capitano di Vascello Ugo Foschini, dai grandi baffi e dal gran cuore di marinaio, e sotto la sua direzione il « Corsaro » conquistò l'alloro più fulgido, il primo posto nella regata transatlantica da Lisbona alle Bermude. Dal 1° ottobre del '64 al comando del capitano di Fregata Emanuele Junca la nave scuola riprese il mare da Curaçao e visitò quasi per intero la costa orientale dell'America del Sud. Nel febbraio dell'anno scorso era a Rio de Janeiro. Il primo ottobre del 1965 il « Corsaro » era nuovamente a Honolulu e da qui, al comando del capitano di Corvetta Gianfranco Albertini è giunto in Australia ed ha partecipato alla regata Sydney-Hobart di 660 miglia piazzandosi molto bene nonostante la caduta di un uomo in mare (poi ripescato) e una gravissima avaria all'armatura della vela maestra.

Ora si trova in un cantiere australiano, quasi pronta per riprendere il mare. In estate un jet porterà da Roma altri quindici uomini, un comandante, un secondo, sette guardiamarina, tre tenenti del genio, un caponocchiere, un radiotelegrafista, un nocchiere semplice. La media dell'equipaggio sarà sui venticinque anni e vi saranno oceani, oceani, oceani di paziente lavoro, di coraggio, di attese, di fantastiche galoppate, di avventure meravigliose e terribili da raccontare agli uomini di terra.

M. M.

NICOLA ZANICHELLI
NICOLA ZANICHELLI

il bolognese CARDUCCI

di DARIO ZANASI

Quando Carducci giunse a Bologna, nel novembre del 1860, la costruzione della Ferrovia porrettana era cominciata da poco e così il poeta si avvalse per il suo viaggio da Firenze all'Alma Madre degli Studi di una di quelle diligenze della metà dell'altro secolo che costavano tre paoli per posta e di cui ci lascia nel suo diario una diligente descrizione il marchese Alessandro Guiccioli, della nobile famiglia romagnola a cui appartenne quella Teresa Guiccioli che accese un lungo e veemente amore nel sangue di Lord Byron.

Bologna, con le sue mura, aveva ancora la forma di uno scudo tenuto in posizione orizzontale dal braccio dell'armigero. Accanto alla nobiltà degli antichi palazzi dalla tinta arancione o paonazza i portici delle fitte e tortuose strade e stradette apparivano un intrico di vene di cui ancora oggi sopravvive una vasta testimonianza che giova a darci un ritratto del popolaresco e sensuale carattere di quella che fu la Felsina etrusca. Alla periferia, dove ora s'infittiscono e s'allungano nella campagna le alte e banali costruzioni moderne, si estendevano gli orti. Ma, per fortuna, il centro urbano è rimasto il gioiello di una volta.

Carducci depose le sue valige a soffietto all'albergo *Aquila Nera* di via Rizzoli, adatto tanto al decoro quanto alle possibilità economiche di un giovane professore assillato dall'imminente trasloco familiare. Il suo primo appartamento lo trovò in via delle Banzole, a pochi passi dal palazzo d'Accursio. Una strada che ora non c'è più. Poco dopo la moglie, la signora Elvira, trovò l'appartamento di via Broccaindosso che era rallegrato dal verde di un giardino-ortaglia e che andava bene per molti motivi. I silenzi e la vasta luce in cui era immersa la casa confortavano il poeta. Su una montagnola, sorta anticamente per ospitare una ghiacciaia da neve, verdeggiava il famoso melograno che ispirò a un padre percosso da un indicibile dolore una delle sue poesie più semplici, toccanti e sincere.

Nel 1875 la famiglia Carducci dovette lasciare la casa di via Broccaindosso, perché acquistata da una certa famiglia Vitali, e trasferirsi all'ultimo piano del palazzo Rizzoli in via Mazzini, in un appartamento, vasto, freddo, piuttosto sconsolante anche per via di quegli ottanta gradini che mettevano l'affanno a chi arrivava lassù. Intanto il melograno di via Broccaindosso s'era ammalato di vecchiaia, s'era seccato come un fiore reciso ma la brava famiglia Vitali, ansiosa di salvare quell'illustre testimonianza poetica, aveva chiamato a consulto esperti botanici. E, proprio quando si temeva che non ci fosse più niente da fare, venne scoperto ai piedi del tronco un germoglio, l'ultima offerta della pianta moribonda, che, curata con amore, ridiede un vigoroso melograno davanti alla lapide dove sono incisi i versi di *Canto Antico*.

L'appartamento di via Mazzini permise a Titti d'iniziare un idillio con un giovane professore del primo piano e così il professor Masi condusse all'altare Libertà. (Le altre due sorelle si erano già sposate. L'ultimo e definitivo trasloco fu quello di via del Piombo, che ora è diventata piazza Carducci, dove visse fino a pochi anni fa Libertà, l'ultimogenita, nella casa che è diventata il museo carducciano).

L'appartamento di via del Piombo (una via che ora, ripeto, esiste soltanto di nome in seguito a rifacimenti edilizi di questo secolo e al sorgere di piazza Carducci, che una volta era campagna) aveva il pregio di essere abbastanza vasto e di poter accogliere con comodità tutti i libri del Poeta. L'appartamento assunse anche un'aria borghese, piuttosto agiata, almeno nel salotto della moglie, la signora Elvira. Alla parete, accanto ai portaritratti di velluto, v'è ancora il calendarietto che reca la dolorosa data della morte del poeta — 16 febbraio, sabato — e che da quel giorno nessuno ha mai più toccato.

« È la nostra giovinezza che scende nell'ombra », scrisse Edoardo Scarfoglio non appena apprese la notizia della morte di Giosuè Carducci. Ed in effetti — nota il sapientissimo e acutissimo Giovanni Spadolini nel suo bel *Quaderno del Carlino* dedicato a Carducci e a Croce — tutta una stagione della vita italiana si chiude con la scomparsa del poeta delle *Odi barbare;* tutto un periodo della nostra storia parve tramontare per sempre con la fine dell'uomo che aveva interpretato tutte le grandi passioni nazionali, quasi a trasfigurare gli ideali della democrazia, quasi a riscattare le insufficienze dell'unità.

La casa di via del Piombo, trasformata poi in museo carducciano. Quando la famiglia Carducci vi si trasferì, era ai margini della città.

Accanto alla casetta ora è la piazza Carducci, dominata da un immenso e retorico monumento dedicato al Poeta.

Piazza Galvani, dove c'è tuttora la libreria Zanichelli che Carducci visitava quotidianamente, è rimasta all'incirca tale e quale, cioè con la nobiltà, la discrezione, l'eleganza di prima. La giallina tenerezza del colonnato del Pavaglione non ha mutato tono.

L'edicola dei giornali, una volta, si trovava in piazza Galvani, non lontano dalla libreria, ed era gestita dalla madre di un giornalaio ben conosciuto dai bolognesi di questo secolo, il quale poi dovette spostare il chiosco al principio di via Farini. Quando lo intervistai io, questo giornalaio, di nome Carlo Tagliavini, aveva quasi settant'anni. Quindicenne, faceva il vetturino in piazza Galvani alle dipendenze di un carrozzaio di via Morandi. Ebbene, a questo Tagliavini toccò più di una volta l'onore di accompagnare a casa Carducci in via del Piombo. (Negli ultimi tempi, quando non poteva spostarsi che con grave disagio a causa della paralisi, il poeta fece invece un contratto mensile col carrozzaio Mazzetti, al quale versava mensilmente un fisso di centocinquanta lire.)

Carducci saliva dunque spesso sulla carrozza del Tagliavini, uscendo dalla libreria Zanichelli; oppure, di sera, lo mandava a chiamare per rincasare dopo le abituali soste al Caffè Cillario o al Caffè delle Scienze. « Di sera — mi disse l'ex vetturino — il poeta era quasi sempre di buon umore. E alla fine della corsa, mi dava una lira, che non era poco, allora. Con un soldo di pane, due di salame e due di vino si poteva fare una discreta cena ».

Si trattava infatti di una moneta che faceva aggio sull'oro e che in più aveva la gloria d'essere stata toccata da Lui. Tagliavini mi confessò il suo rammarico di non averne conservata almeno una per ricordo, nonostante le ristrettezze.

Il giornalaio mi disse anche che quando la piazza Galvani era illuminata dal sole e deserta gli pareva di rivedere il poeta — aggrappato al braccio del genero Gnaccarini o di un discepolo — nell'atto di attraversarla. Coloro che hanno avuto consuetudine con Giosuè Carducci, purtroppo son tutti scomparsi. Recentemente è morto anche Luigi Ghermandi — Gigi come lo chiamava Carducci — il fedele servitore entrato in casa del poeta nel 1904 e che fu per molti decenni il custode dell'edificio carducciano trasformato in museo.

Fu proprio Gigi (mi riferisco ad una mia intervista del 1957) ad annunciarmi alla signora Libertà (la Titti, la passeretta di *Davanti a San Guido*) in quei giorni co-

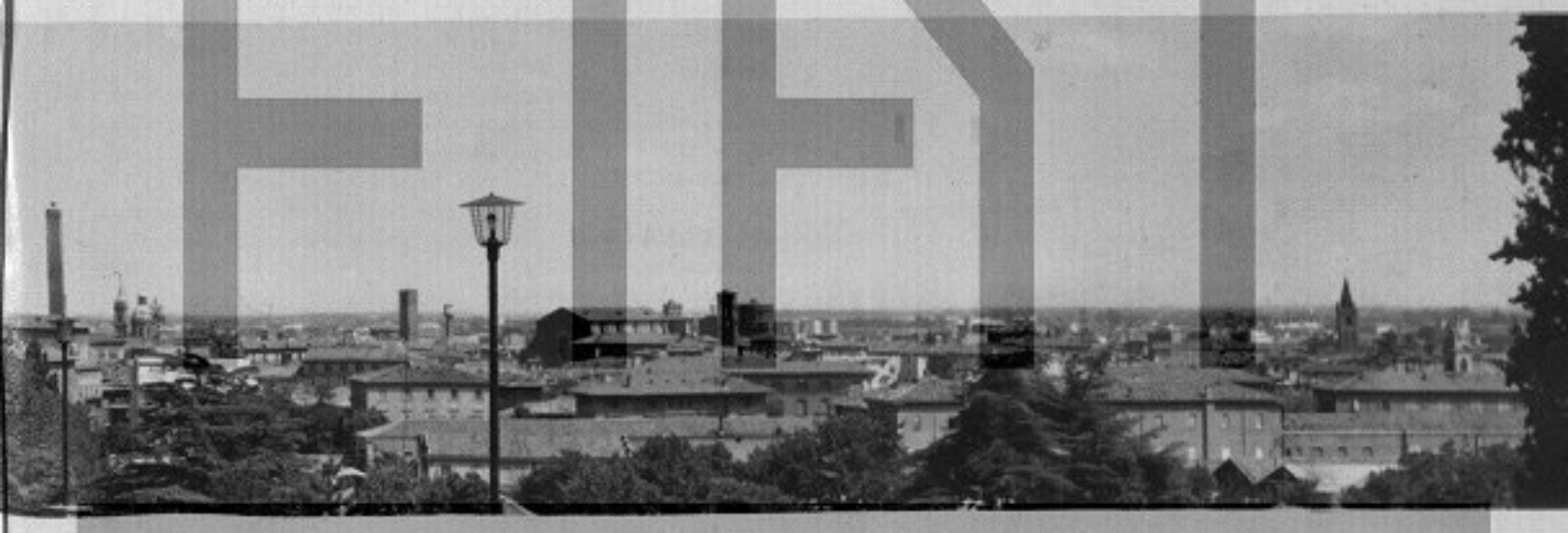
Esposizione di Torino del 1898. Audacia della « belle époque »: l'ascensione in pallone frenato. Anche Carducci volle provare l'emozione del volo.

Stretto nella morsa delle costruzioni moderne il centro di Bologna è rimasto tuttavia quasi intatto: gli antichi palazzi dalla tinta arancio o paonazza, i portici, l'intrico di tortuose strade e stradette.

stretta a letto da una noiosa flebite. Mi ricorderò a lungo dell'affabile cordialità con cui venni accolto. La tarda età (la compianta Libertà era già ottantacinquenne) non aveva spento nell'ultimogenita del poeta la salda e vivace memoria, l'amabilità, la vena arguta di timbro emiliano, la simpatica socievolezza che lasciava il posto alla malinconia e all'afflizione ogni qualvolta le capitava di ricordare il marito scomparso.

Aveva un viso pieno, ovale, che conservava la fisonomia delle sorelle maggiori, di Lauretta (colei che in *Sogno d'estate* riempiva « di gioia canora le stanze »), di Bice che, sempre nella stessa poesia « china al telaio seguia cheta l'opra de l'ago ». Mi fece sedere sul letto accanto al suo, confidenzialmente, come si fa coi vecchi amici. Davanti alla finestra frondeggiava qualche sempreverde. Era domenica. Sul viale il frastuono degli automezzi aveva la solita pausa dei pomeriggi domenicali, prima della grande catabasi che congestiona verso sera tutte le strade cittadine.

« Se non avessi Gigi, se non avessi la mia fedele Mariannina mi troverei ben male ora che non ho più mio marito », dice Libertà. « Perché lei deve sapere — spiegò — che Mariolina Verri è la mia preziosa ombra da



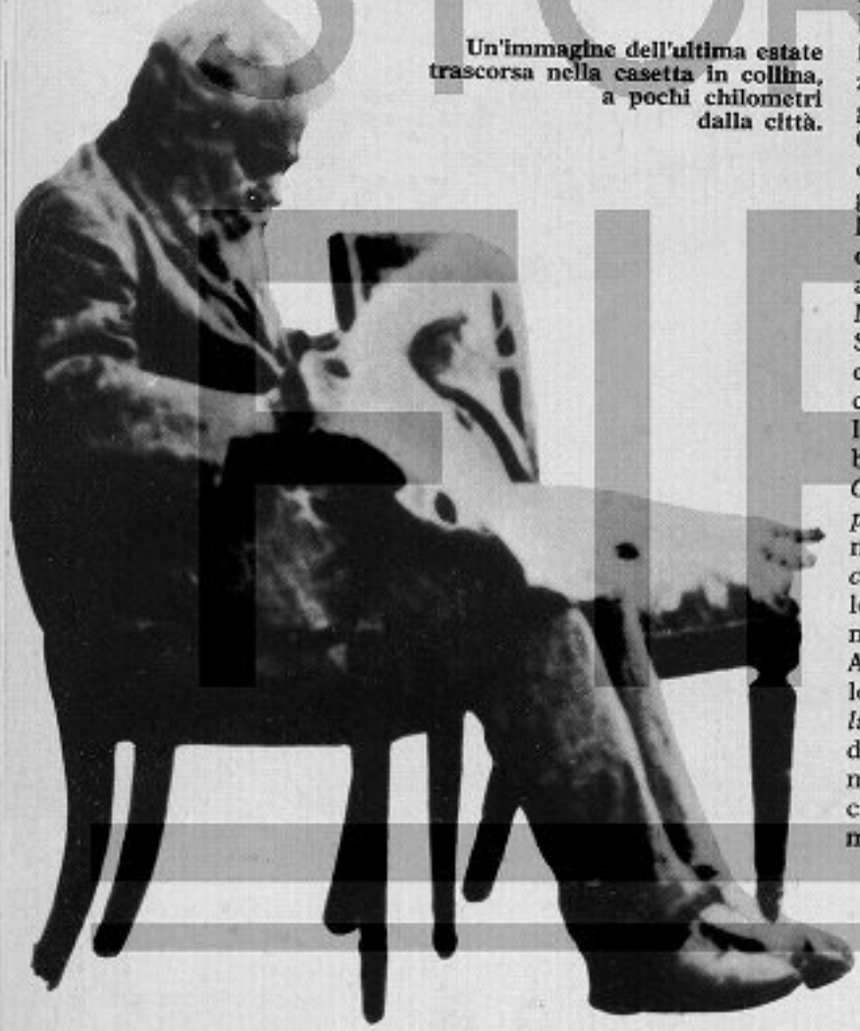
La partita a « briscola » che spesso chiudeva le lunghe giornate estive. « Si è molto esagerato circa il terribile carattere di mio padre. Le sue brusche impennate duravano ben poco, qualche minuto, e poi era più affettuoso di prima... ». Sono parole della Tittì di « Davanti a San Guido ».

più di cinquant'anni. Da giovane, quando era piacente, rifiutò un buon partito per stare accanto a me ». Gigi Ghermandi sorrise, la Mariannina arrossì, mormorò che non era il caso di parlare di certe cose.

Fra l'altro, si parlò anche del « terribile » carattere del babbo. Le chiesi particolari della vita familiare quando era vivo il poeta. La signora scavava nella propria memoria e ogni tanto le venivano in mente — come capita a tutti — scenette che escono improvvisamente e per la prima volta dalla nebbia che le teneva celate. « Si è molto esagerato — mi disse — circa il terribile carattere di mio padre. Invece le sue burrasche duravano ben poco, qualche minuto soltanto, e poi era più affettuoso di prima. Un giorno, tanto per citarle un caso, andò su tutte le furie perché non riusciva di trovare un foglio da cento lire che sapeva d'avere.

« Smarrire cento lire allora. Le lascio immaginare la faccia tempestosa del babbo. *Elvira* — urlava — *chi ha preso quel foglio da cento? Che sia volato fuori dalla finestra?*. Tutta la famiglia era in allarme, a cominciare dalla donna di servizio. *Non darti pena, Giosuè* — continuava a dire la mamma — *non darti pena e vedrai che un momento o l'altro le cento lire si ritroveranno: devi star calmo.* Infatti la mamma qualche ora dopo scovò la carta moneta in mezzo a un volume del babbo. Distrattamente egli se ne era servito come segnalibro in un punto che a lui interessava ».

Un'immagine dell'ultima estate trascorsa nella casetta in collina, a pochi chilometri dalla città.



(Sempre a proposito del valore della lira umbertina, mette conto d'annotare che Carducci chiedeva al proprio editore 1000 lire, anziché 900, per il volume *Bozzetti critici*, 200 lire — con un anticipo di 100 — per un lavoro sul Petrarca. « Fra giorni le manderò da cominciare. Ed Ella il 1° marzo vorrà essere compiacente d'inviarmi le 100 lire. Ma badi, proprio il 1° intenda, che mi scade un impegno, e cotesta somma deve compiermi il contante da pagare ».)

Un'altra volta il poeta mise la casa a soqquadro a causa della sparizione di un prezioso volumetto antico. L'intera famiglia, compresa un'affezionata domestica che si chiamava Annunziata, partecipò ammutolita e col cuore sospeso alle affannose ricerche.

Finalmente il libro saltò fuori e allora il ritrovamento fu festeggiato con un incontenibile scoppio di allegrezza, con un entusiastico battimani attorno al capofamiglia finalmente rasserenato.

Cara signora Tittì. Le memorie legate all'altissimo nome del padre diedero indicibili colori al suo tramonto seguendola come angeli custodi fino all'ultimo giorno della sua vita terrena. « Venga a trovarmi in maggio — mi disse al momento del congedo — quando sarò ritornata alla mia villetta di Monte Cuccolino, fuori Porta San Mamolo. Durante la guerra, quando la occuparano le SS, io e il mio povero marito dovemmo sgomberarla entro un'ora. I tedeschi, per far fuoco, bruciarono anche i mobili coi cassetti pieni di libri e di carte. Fra l'altro andarono distrutti due volumi regalatimi dal babbo a cui ero particolarmente affezionata: una *Divina Commedia* illustrata dal Dorè, con la dedica *alla mia piccola asinella*, e una edizione delle Rime Nuove su cui mio padre aveva scritto: *Versi, ridete alla dolce fanciulla!* Quando c'era mio marito ci tenevo a conservare le cose, avevo uno scopo nella vita, ma ora sono sola e non mi resta che pregare Dio e aspettar la morte ».

A ottantacinque anni Libertà Carducci riusciva — e me lo dimostrò — a leggere tutti i titoli del *Resto del Carlino*. La miopia e la presbiopia s'erano corrette a vicenda. E la signora Libertà si vantava con me di questo miracolo: « Ora potrei rileggermi senza occhiali — concluse — la prima lettera che mi mandò il mio povero marito quando si dichiarò ».

D. Z.

(da *Davanti a San Guido*, Giosue Carducci
23-26 dicembre 1874)

O nonna, o nonna! deh com'era bella
Quand'ero bimbo! ditemela ancor,
Ditela a quest'uom savio la novella
Di lei che cerca il suo perduto amor!

— Sette paia di scarpe ho consumate
Di tutto ferro per te ritrovare:
Sette verghe di ferro ho logorate
Per appoggiarmi nel fatale andare:

Sette fiasche di lacrime ho colmate,
Sette lunghi anni, di lacrime amare:
Tu dormi a le mie grida disperate,
E il gallo canta, e non ti vuoi svegliare. —

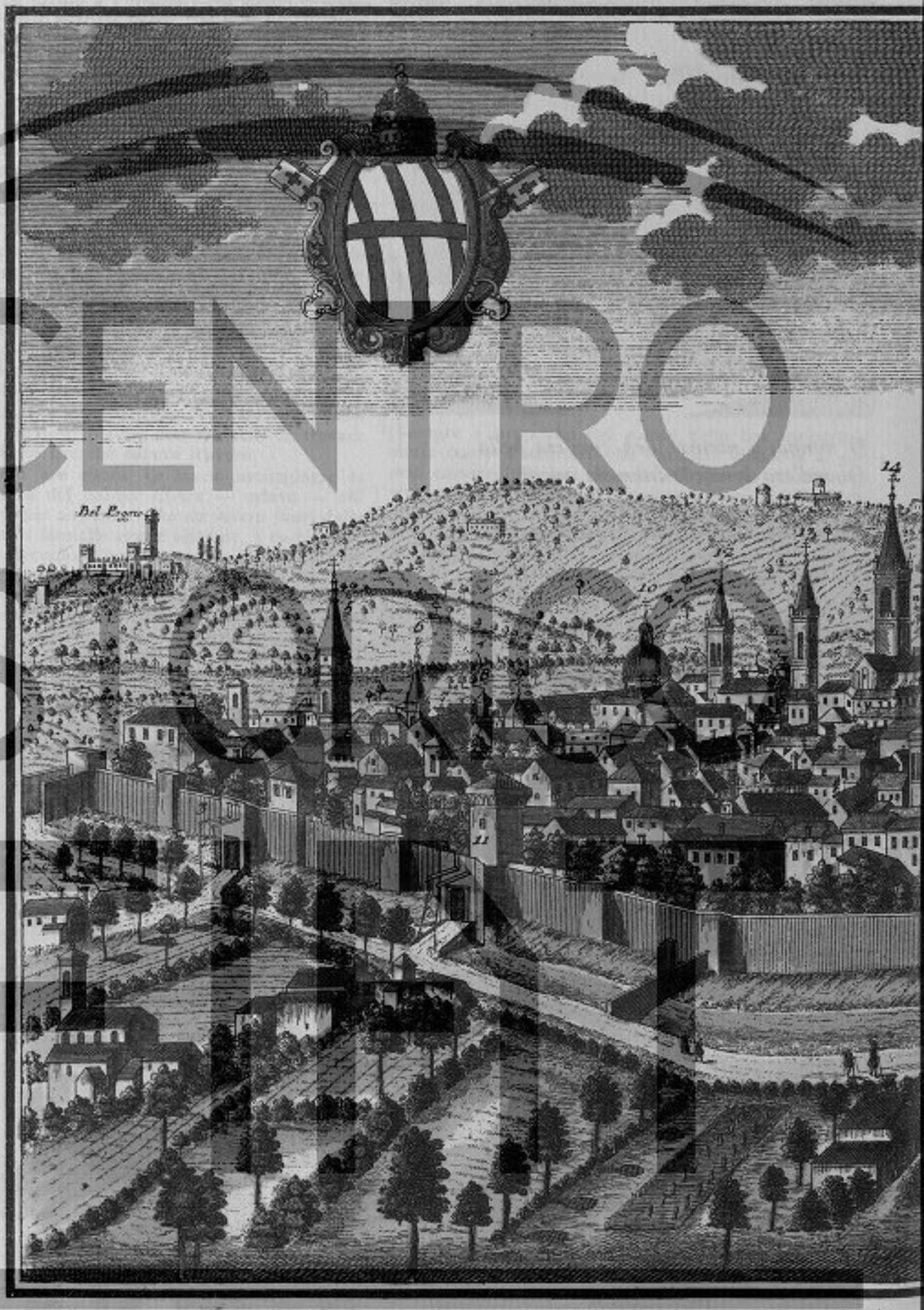
Deh come bella, o nonna, e come vera
È la novella ancor! Proprio cosí.
E quello che cercai mattina e sera
Tanti e tanti anni in vano, è forse qui,

Sotto questi cipressi, ove non spero,
Ove non penso di posarmi più:
Forse, nonna, è nel vostro cimitero
Tra quegli altri cipressi ermo là su.

Ansimando fuggía la vaporiera
Mentr'io cosí piangeva entro il mio cuore;
E di polledri una leggiadra schiera
Annitrendo correa lieta al rumore.

Ma un asin bigio, rosicchiando un cardo
Rosso e turchino, non si scomodò:
Tutto quel chiasso egli non degnò d'un guardo
E a brucar serio e lento seguitò.

CENTRO STORICO FIRENZE



1. Porta Romana.
2. Fratelli bon Fretti.
3. Porta S. Vitale.
4. S. Egidi.
5. S. Christina.
6. S. Lonardo.
7. S. Maria Magdalena.
8. S. Giuliano.
9. Suore Scalze.
10. S. Maria Baracano.
11. Porta di Strada S. Donato.
12. S. Pietro Martir Suore.
13. S.S. Trinità Suor
14. FF di Servi.
15. S. Ignati.
16. S. Biagio.
17. S. Vitale.
18. la Specula.

FB Werner Siles. delin.

CENTRO STUDI

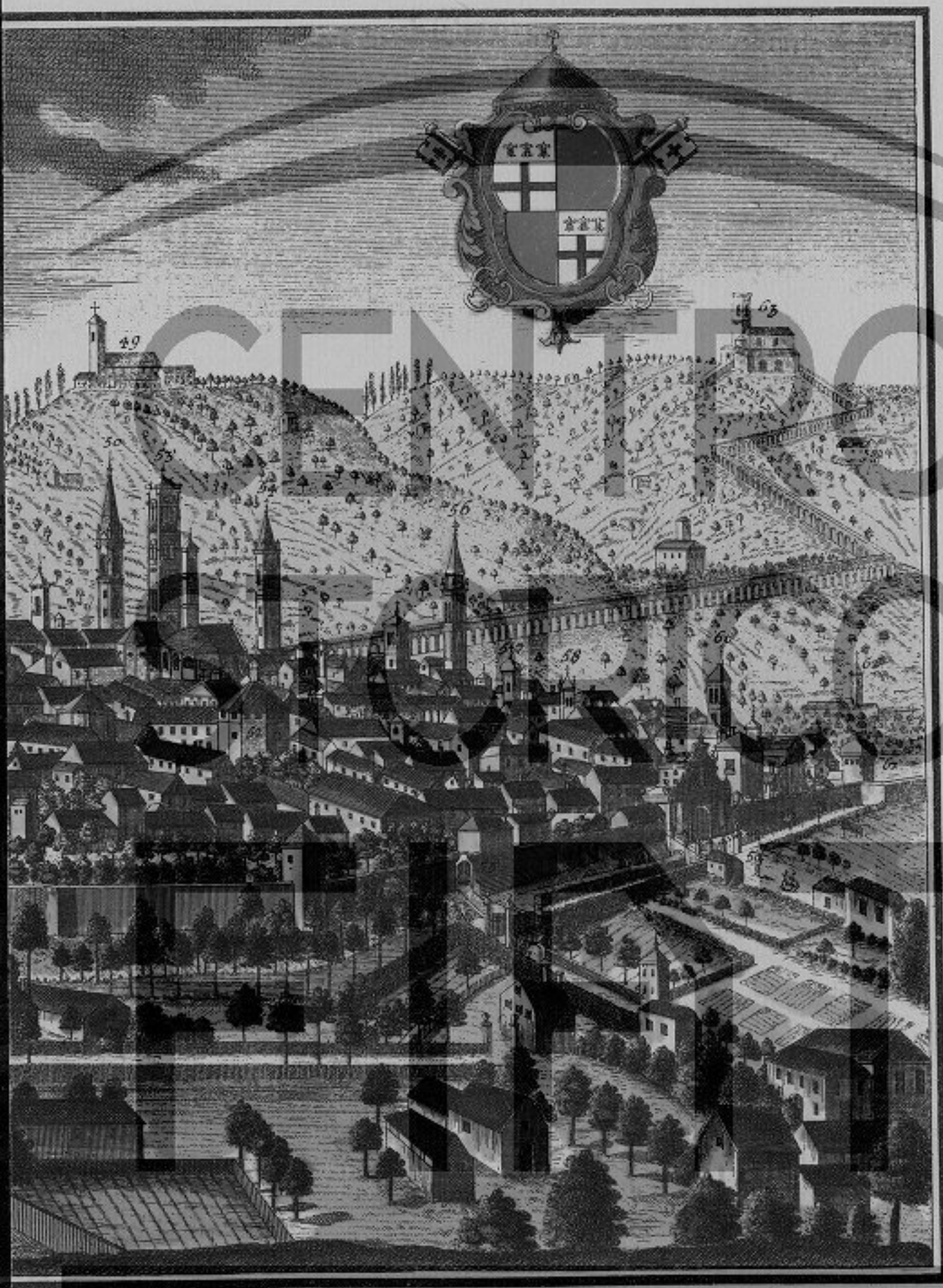
BOLO
19. S. Giovan in monte
20. S. Giacomo PP. di S. Agostino
21. Giesuiti
22. S. Stephano.
23. S. Martino PP. Carmelit.
24. S. Bartolome PP. Teatini.
25. Torre Garisenda.
26. Torre Asinelli.
27. S. Domenico.
28. Capucini
29. S. Michel. in Bosco, PP. Olivetani.
30. La Nonciata, PP. Fran= ciscani.
31. Torre Corona.
32. S. Pietro Duomo
33. S. Petronio.
34. Torre del Pallazzo grand
Cum Privileg

35. S Proculo.
36. Celestini.
37. S. Maria Maggior
38. S. Antonio
39. S. Benedetto, PP. Paolani.
40. S. Helena.
Sac. Cer. Maj

41. S Paolo
42. S. Agnes.
43. S Margherita.
44. Porta di Galiera.
45. Suore di Iesu Maria.
46. S Salvatore Can. Reg.

47 S Barbatiano
48 Madonna del monte.
49. Osservanti.
50. Suore delli Angeli.
51. S. Carolo.
52 S. Bernardino

53. S.
54. S.
55. Po
56 S
57. Co
58. Ca



ranciſco PP. Minor.
Mathia Suore
to Navillo.
iovan. Battiſta Suore.
vertite.
ucane

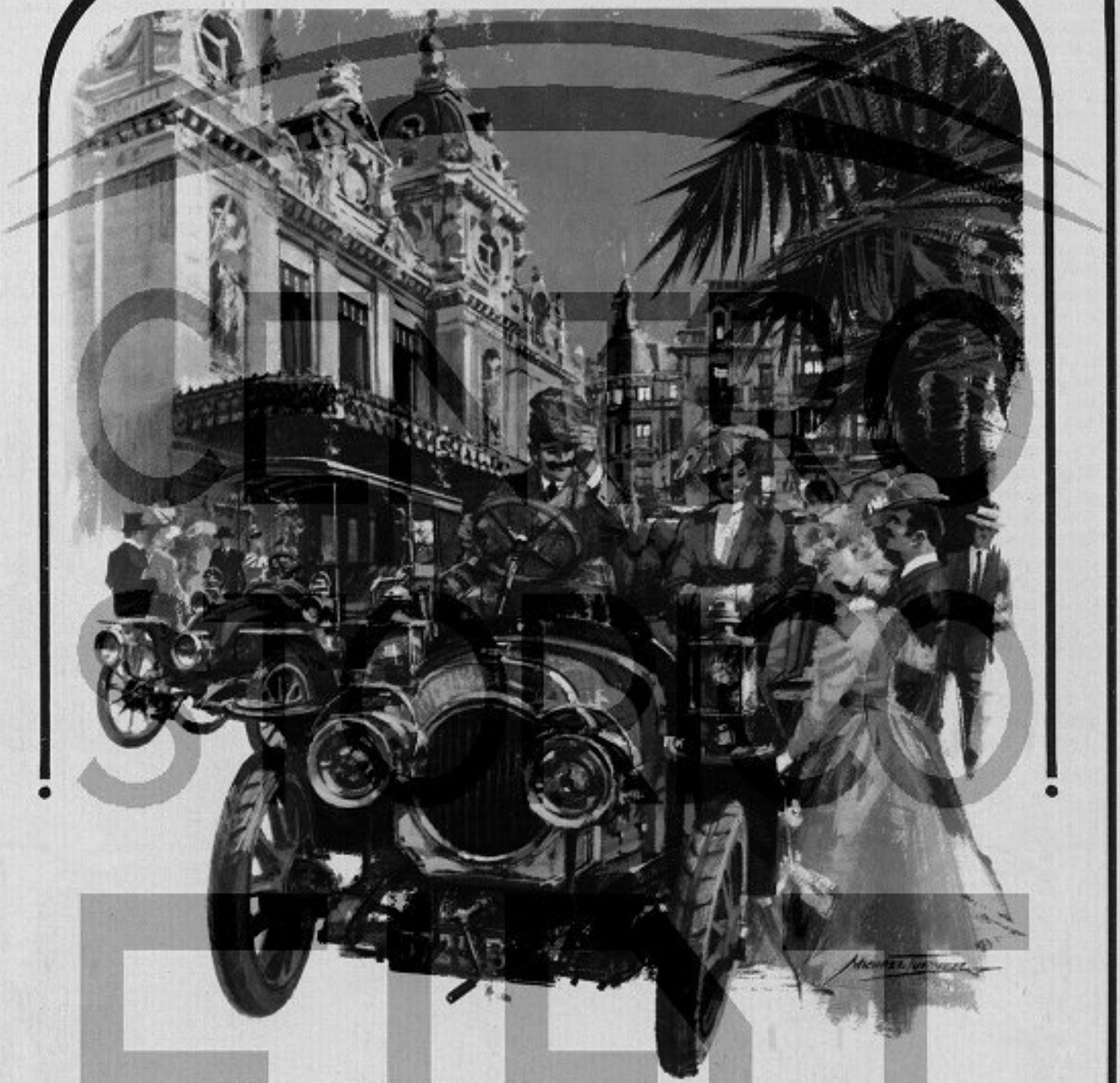
59. *Porta delle Lame.*
60. *La Charita.*
61. *Porta S. Felice.*
62. *Ala Cortos.*
63. *M. della guardia di S. Luca.*
64. *Porta della Mascarella.*

Hered Ier. Wolffg. exc. A V

CENTRO
STORICO
FIAT

CENTRO
STORICO
FIAT

CENTRO
STORICO
FIAT



1866 CENTENAIRE DE MONTE-CARLO 1966

MONTE CARLO

di RICCIOTTI LAZZERO

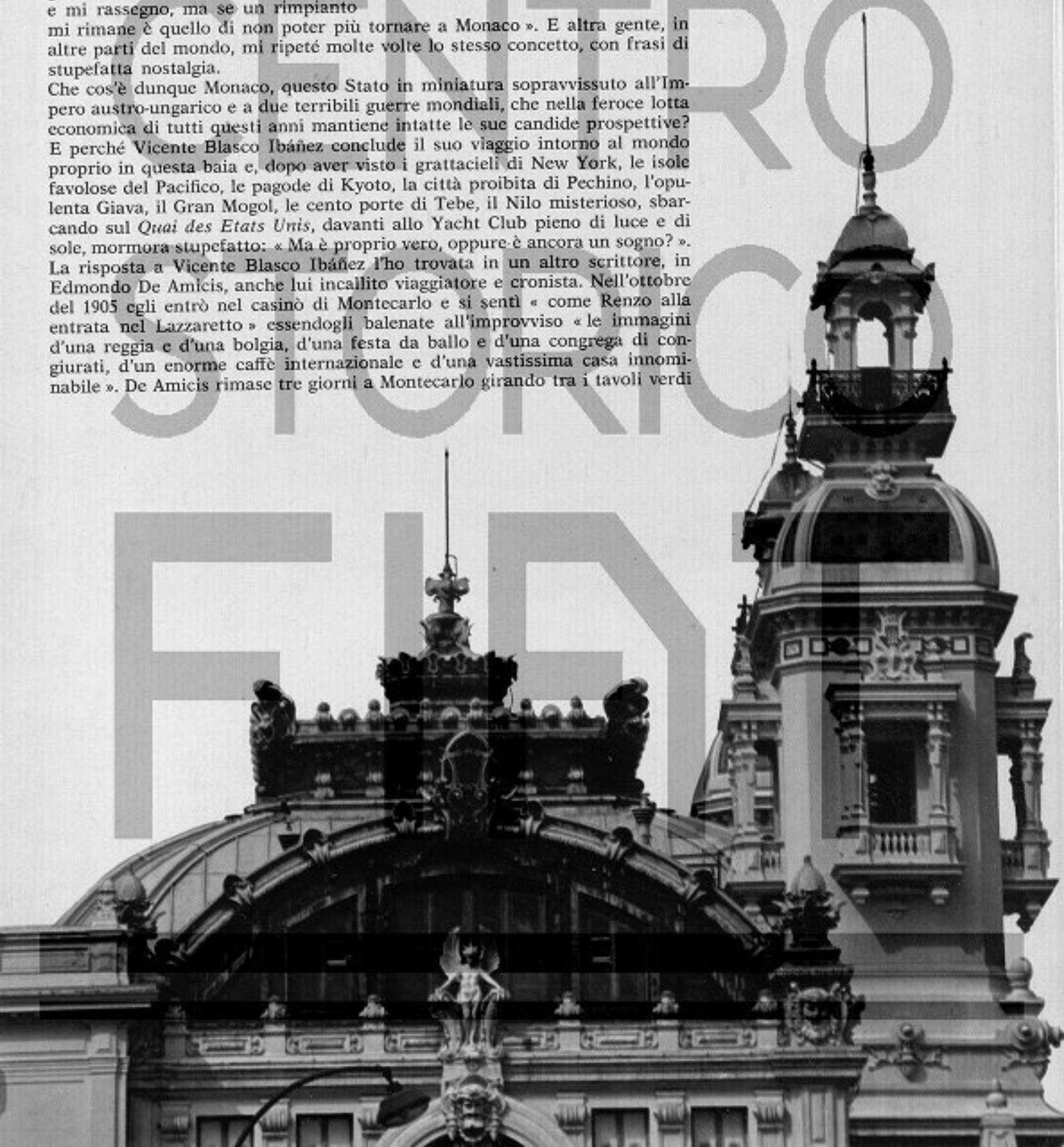
Il nome di Monaco è indissolubilmente legato alla « belle époque », alle feste dei principi russi, ai nababbi orientali, alle follie di quell'Europa che doveva finire sui campi di Verdun.

Sull'*Encyclopaedia Britannica* i cento anni di storia di Monaco sono liquidati con sessantacinque righe, molto meno di quante ne toccano a Mombasa, una vecchia città africana del Kenia. Eppure il nome del Principato è legato a un senso felice della nostra vita internazionale, a una moltitudine di sogni.

Nessuno lo ignora, né in Alaska né in Australia. Una vecchia signora ungherese, che ora vende fiori in uno sgabuzzino presso la piazza del Parlamento, mi disse alcuni anni fa a Budapest mostrandomi un mazzo di garofani: « Ho perso tutto nella vita e mi rassegno, ma se un rimpianto mi rimane è quello di non poter più tornare a Monaco ». E altra gente, in altre parti del mondo, mi ripeté molte volte lo stesso concetto, con frasi di stupefatta nostalgia.

Che cos'è dunque Monaco, questo Stato in miniatura sopravvissuto all'Impero austro-ungarico e a due terribili guerre mondiali, che nella feroce lotta economica di tutti questi anni mantiene intatte le sue candide prospettive? E perché Vicente Blasco Ibáñez conclude il suo viaggio intorno al mondo proprio in questa baia e, dopo aver visto i grattacieli di New York, le isole favolose del Pacifico, le pagode di Kyoto, la città proibita di Pechino, l'opulenta Giava, il Gran Mogol, le cento porte di Tebe, il Nilo misterioso, sbarcando sul *Quai des Etats Unis*, davanti allo Yacht Club pieno di luce e di sole, mormora stupefatto: « Ma è proprio vero, oppure è ancora un sogno? ».

La risposta a Vicente Blasco Ibáñez l'ho trovata in un altro scrittore, in Edmondo De Amicis, anche lui incallito viaggiatore e cronista. Nell'ottobre del 1905 egli entrò nel casinò di Montecarlo e si sentì « come Renzo alla entrata nel Lazzaretto » essendogli balenate all'improvviso « le immagini d'una reggia e d'una bolgia, d'una festa da ballo e d'una congrega di congiurati, d'un enorme caffè internazionale e d'una vastissima casa innominabile ». De Amicis rimase tre giorni a Montecarlo girando tra i tavoli verdi



a sbirciare « figure di poeti, di filosofi sereni, di buone madri di famiglia, di senatori maestosi, di bottegai avari, di frati ascetici, di signorine sentimentali ». Poi, lasciata quella folla eterogenea, cercò la ragione dell'incanto che nasce dalla piccola oasi felice del Mediterraneo. La trovò, e concluse così la sua cronaca:

« M'avvicino a una grande finestra e ogni idea scura si disperde davanti al sorriso infinito del cielo e del mare, a quella bellezza magnifica di giardini, di palazzi, di monti biancheggianti di ville, che dànno l'immagine d'un mondo privilegiatc d'ogni bene, dove siano sconosciuti la miseria e gli affanni.

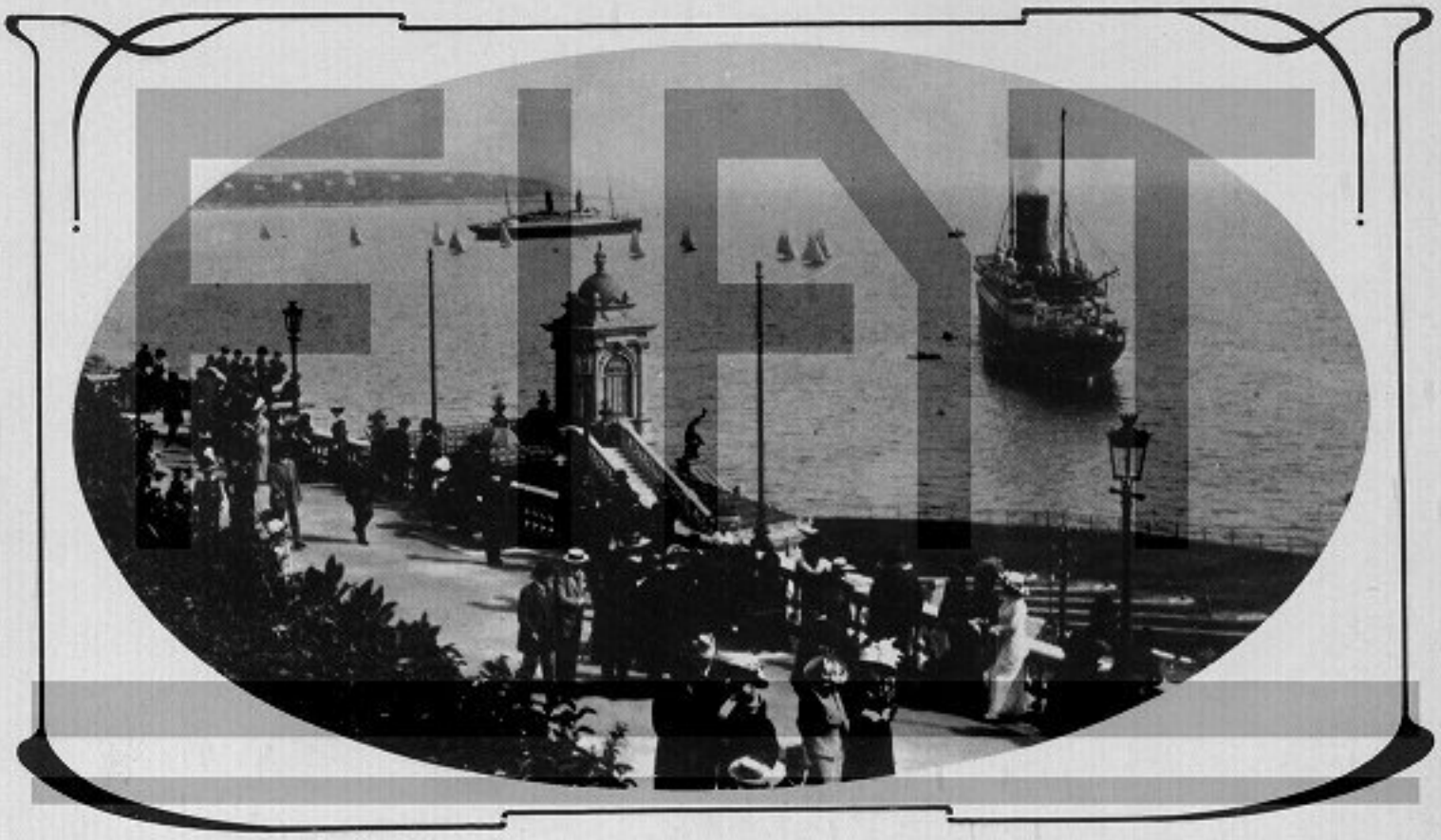
Per i viali fiancheggiati di palme, intorno alle aiuole fiorite, davanti ai caffè risplendenti, si svaga una folla elegante, arrivano e partono carrozze e automobili piene di signori, sonano musiche e canti: è come la festa d'una colonia beata sur un lembo di paradiso terrestre, in un'aria odorosa e luminosa, che abbaglia e inebria ».

L'impressione provata dall'autore di *Cuore* rimane intatta e valida a più di cinquant'anni di distanza, ed è la forza di questo minuscolo Principato.

Monaco, nel tumulto della vita moderna, è un po' la Shan-gri-là della nostra nostalgia: la valle sperduta, che ogni giorno ciascuno invoca per i suoi giorni di riposo. Forse è ancora qualcosa d'altro, di più prepotente della nostalgia di sole e azzurro che sorge nei lunghi inverni del Nord. Monaco per un secolo ha rappresentato il baluardo della libertà, un senso di sicurezza della vita dopo le più turbinose avventure: neanche i nazisti nel loro furore osarono infrangere le barriere della sua indipendenza. E a difenderla non erano che i suoi cento « carabinieri » e pochi antiquati cannoni di bronzo!

Tuttavia, il nome di Monaco è legato alla *belle époque*, alle feste dei principi russi e dei nababbi orientali, ai grandi balli di quell'Europa svagata che doveva finire sui campi di Verdun. Anche se il tempo è passato, le luci si sono spente e le maschere non folleggiano più, la girandola continua. È la tradizione ad imporre il ricordo del passato, anche perché questo ricordo si tramuta in valanghe di visitatori, e i visitatori portano valuta pregiata.

Pigiata tra il Mediterraneo e le colline della Francia, stretta in quella lingua di terra che per ogni metro quadrato ha raggiunto prezzi astronomici, Monaco ripete la disperata ricerca di spazio di Manhattan: un tempo le ville bianche e *liberty* di fronte al mare e ora l'angoscia della verticalità, con i grattacielo che allineano a distanze minime le loro implacabili sagome geometriche sui 387 acri del Principato. È una lotta di architetti per trovare una base su cui lanciare nuove torri di acciaio e vetro, come nel cuore della vertiginosa New York. Ma Manhattan ha di fronte a sé le acque grigie e sporche dell'Hudson, e qui invece l'aria odora di garofani, e nel giardino esotico crescono i *cactus* del Messico e i delicati gerani del Sud Africa. Per questo, pur così soffocato dalle costruzioni, questo piccolo Paese, che copre una superficie inferiore alla metà del Central Park di New York, ha l'ampio respiro di un vero e proprio Stato.



La sua storia, come quella di Marsiglia, comincia con i Fenici e i Greci, e poi risale ai genovesi e ai francesi. Ma, al contrario delle altre nazioni, al contrario di New York che va disperatamente cercando qualcosa d'antico e lo conserva nei musei se ha più di un secolo, ciò che conta per il Principato non è la vecchiaia, ma la giovinezza. Montecarlo, capitale dei miliardari, in questo centesimo compleanno vuole dimostrare di essere una realtà e non un paese d'operetta in cui la vita scorre felice e senza affanni.

Gli alberghi famosi non annoverano più tra i loro clienti dozzine di sovrani e di principi (il mondo è cambiato e anche il numero dei re è diminuito), ma gli ospiti che arrivano in cerca di svago hanno forse una potenza economica maggiore: sono i finanzieri di Chicago e di Essen, gli industriali di Detroit, di Francoforte e di Londra. Un tempo erano i landò e i cocchieri in felpa a dar prestigio: ora l'insegna della ricchezza si è trasferita negli *yachts* immacolati che dondolano pigramente davanti al *boulevard Albert I*, con i marinai che lucidano i passamano d'ottone e le bandiere di dozzine di nazioni che garriscono al vento. E la ricchezza giunge anche con i *pullman*, che ogni anno portano due milioni di turisti da ogni parte d'Europa. Arrivano e si fermano talvolta per poche ore, il tempo di fare una passeggiata e di spedire qualche cartolina. Ma il loro è più di un omaggio alla bellezza, è la realizzazione di un desiderio tenuto a lungo nel cuore: Montecarlo, la illusione di una vita.

I tre Principi che dal 1866 hanno retto le sorti dello Stato più piccolo del mondo hanno dimostrato uno spiccato senso degli affari: Carlo III con la abolizione delle tasse nel 1869 e la creazione del Casinò, Alberto I con il Museo Oceanografico e il Giardino esotico, e Ranieri III, felicemente regnante, con il suo piano di sviluppo economico che accrescerà le entrate nazionali e, tra l'altro, amplierà di un centinaio di acri la superficie del Principato. Un tempo le maggiori entrate di Monaco erano quelle che provenivano dal Casinò, con i duchi e i principi che su treni speciali arrivavano sulle rive del Mediterraneo per provare il brivido della *roulette*, e gli avventurieri che si giocavano patrimoni così come altri uomini senza scrupoli avevano fatto sui battelli a ruote che discendevano il Mississippi o lo Yukon. Ora il 40 per cento delle entrate è fornito dal turismo e dal commercio, e il resto dalle tasse sugli acquisti (3 per cento), sui prezzi degli alberghi e dei ristoranti (9 per cento), dal monopolio del tabacco, dalla radio, dalla televisione e dalle seicento società straniere che hanno posto qui la loro direzione generale. *Monsieur le President*, il « signor presidente », è un

I giardini, i palazzi,
i monti biancheggianti di ville,
i caffè affollati
e risplendenti di luce.
Ma anche qualcosa di più.
Monaco
ha rappresentato per un secolo
il baluardo della libertà,
un senso di sicurezza della vita;
neppure i nazisti
osarono infrangere
le barriere della sua indipendenza.
E a difenderla non erano
che i suoi cento « carabinieri »
e pochi antiquati
cannoni di bronzo.

appellativo comune a Monaco, e ha lo stesso fascino finanziario di quello di « principe » o « duca ». Queste seicento società sono infatti società reali, con tanto di attività: le *holdings* finanziarie e le compagnie fittizie non hanno infatti il permesso di attecchire.

Dietro la facciata turistica, l'attività commerciale è intensa. Nel Principato di Monaco si producono birra, porcellane, vetri normali e artistici, cosmetici, prodotti farmaceutici e di plastica, strumenti di precisione, ceramiche e libri. Molti di questi prodotti sono venduti nell'area del Mercato Comune. C'era persino, qualche anno fa, un americano, Samuel Cummings, che vendeva armi per catalogo: qualunque tipo, in qualunque parte del mondo. Bastava telefonare, scegliere la merce e spedire l'assegno: i fucili, i cannoni, le rivoltelle, le mitragliatrici arrivavano puntualmente partendo da luoghi sconosciuti. Ma fu l'unico esempio di un commercio non tranquillo, e pochi mesi dopo la clamorosa scoperta nessuno ne parlò più.

Capitò invece un'altra cosa drammatica per Monaco. La fantastica attività commerciale svolta da tutte le società monegasche (molte con capitale e titolari francesi) inquietò terribilmente De Gaulle, che minacciò il blocco del Principato. Risultato: Monaco entrò « in guerra » con la Francia. Il « conflitto » durò sedici mesi e nel maggio del 1963 fu firmata una convenzione, ma il principe sovrano riuscì a proteggere i privilegi dei suoi sudditi: divieto di entrare al Casinò, ma nessuna imposta diretta sul reddito, nessuna imposta fondiaria e nessuna imposta di successione. Questa « guerra » aveva impensierito i monegaschi assai più della calata dei nazisti. C'è ancora chi ricorda quasi con orgoglio le ferme parole di Ranieri III pronunciate alla radio in una notte molto tesa: « Noi non accetteremo mai il regime fiscale francese. Questo privilegio di cui godiamo è direttamente legato alla nostra indipendenza. La sua abolizione equivarrebbe alla soppressione del Principato ». Tolto il privilegio dell'esenzione fiscale per i suoi 22.297 abi-

tanti, Monaco sarebbe infatti diventata una città qualsiasi, destinata a passare in pochi giorni dalla ricchezza alla miseria.

Ora la grande paura è definitivamente scomparsa (il *Saturday Evening Post* ha definito il tutto « a tempest in a Riviera teapot ») e il Consiglio Nazionale del Principato ha stanziato ben 7 milioni e 100 mila franchi per celebrare il centenario della fondazione del piccolo Stato con quaranta manifestazioni da *belle époque*, balletti, *music-halls*, concerti, rappresentazioni teatrali, *réveillons* da fiaba. Nella notte dal 27 al 28 maggio all'*Opera* si è svolto uno spettacolo che ha richiamato i cronisti mondani persino da New York: un ballo in maschera eccezionale per la cui sola organizzazione sono stati spesi oltre mezzo milione di franchi. I clienti più fedeli del Principato sono giunti da Parigi, da Torino, Milano, Roma, Monaco di Baviera e Losanna: c'erano anche inglesi, americani e tedeschi del Nord. Monaco resta sempre un miraggio, anche per la gente pratica e disincantata. Sul grande palco, di fronte alle dame in crinolina e agli ussari del buon tempo antico, c'erano due complessi moderni: dopo la quadriglia seria e quasi compunta — hanno pensato gli organizzatori — un po' di scapigliatura *yé-yé* era il minimo che si potesse concedere all'ambiente moderno, all'Europa d'oggi: un continente inquieto, pieno d'ansie e di problemi, pronto a infiammarsi, ma che quando sente parlare di questo Stato-giocattolo sulle rive del Mediterraneo sorride divertito e ha un po' di nostalgia.

Lo Stato-giocattolo sorride anche lui per la nostalgia che il mondo prova per i suoi *boulevards* e per la baia miracolosa piena di *yachts*. « Il centenario di Montecarlo », dice un *dépliant* diffuso negli ambienti economici di tutta Europa, « che commemora l'Ordinanza Sovrana del 1° giugno 1866 con la quale Sua Altezza Serenissima il principe Carlo III consacrava ufficialmente la creazione del distretto di Montecarlo, non è evidentemente il centenario del Principato, il cui passato è quasi millenario. Ma è, da una parte, il ricordo d'una tappa importante nella storia del Paese e dall'altra l'inizio di un'era di grandi realizzazioni, ispirate dalla volontà innovatrice del principe Ranieri III. Il Principato vuole diventare uno Stato moderno, confermando così la sua vocazione di stazione turistica di grande livello ».

Monaco ha quasi dodicimila automobili e ora verranno costruiti giganteschi parcheggi sotterranei, assieme a un nuovo porticciolo, a nuovi alberghi e a una vera e propria zona industriale. La ferrovia scomparirà dalla superficie e sarà incanalata in grandi *tunnels*, come la metropolitana di Manhattan. L'audace progetto, che prevede un investimento di 250-300 milioni di nuovi franchi francesi, è stato firmato il 2 agosto 1965 tra il principe e la S.A.D.I.M. (*Société Anonyme pour le Développement Immobilier de Monaco*), un gruppo finanziario franco-italo-svizzero. « Abbiamo dato il via », conclude il *dépliant*, « a una vera rivoluzione pacifica: quando l'avremo portata a termine, il Principato di Monaco presenterà, su un territorio aumentato di superficie di circa il 30 per cento, un volto nuovo, pieno di seduzioni inedite ». Questo è appunto il significato del centenario: Monaco che diventa moderna, sotto la maschera della *belle époque*.

R. L.

FERDINANDO IV DI BORBONE INSEGNA QUALCOSA A QUALCUNO

Quando alle 12,45 del 15 maggio scorso, il tecnico addetto al « mixer » della sala di registrazione numero due, al quinto piano del Centro Televisivo di via Teulada, a Roma, chiuse la levetta che collegava la cabina di regia con le macchine di registrazione, si concludeva il « missaggio » definitivo della terza ed ultima puntata di una serie televisiva intitolata « Cento anni di sport ». Tre trasmissioni di un'ora ciascuna, che hanno richiesto ben diciotto mesi di lavoro di un gruppetto di specialisti: autori, sceneggiatori, dialoghisti, ricercatori, organizzatori, fotografi, bibliofili e appassionati.

« Cento anni di sport » illustra praticamente l'avvio e lo sviluppo dell'attività sportiva moderna partendo da un anno, il 1863, stabilito da noi, così, per nostro comodo. A pensarci bene, per nostro comodo fino ad un certo punto, perché si tratta di una data che ci venne suggerita da tre importanti avvenimenti. Da tre avvenimenti molto significativi e soprattutto dalla loro coincidenza; una considerazione questa sulla quale forse nessuno si era mai soffermato. Se lo sport oggi è una delle componenti più importanti dell'attività sociale, e si presenta come uno dei fenomeni più interessanti della società moderna, è proprio perché fin dall'inizio rappresentò l'unico rifugio che una certa società concedeva a chi andava cercando libertà e la possibilità di affermare le proprie personalità.

1863: Abramo Lincoln, il presidente che due anni dopo verrà assassinato, firma — mentre negli Stati del Sud infuria ancora la guerra di secessione — il decreto per l'emancipazione degli schiavi.

1863: nasce a Parigi lo scrittore e pedagogo Pierre barone di Coubertin, l'uomo che prima della fine del secolo riuscirà a far rivivere l'antica Olimpiade, ad esaltazione delle discipline atletiche.

1863: a Londra, in una taverna della periferia chiamata « Locanda dei Fra' Massoni », si riuniscono i rappresentanti delle 15 squadre di football esistenti nel paese, per stabilire il primo regolamento organico del gioco e per fondare la prima federazione sportiva della storia: la Federazione Inglese Foot-ball.

Con questo avvenimento, il fenomeno organizzativo — a quel tempo già così diffuso in tutte le attività commerciali, economiche, industriali — entra a passo leggero anche nel mondo dello sport. D'ora in avanti iniziative del genere si susseguiranno in ogni angolo d'Europa e d'America: tutti gli sport, tutte le discipline atletiche, dal criquet al lacrosse e dal tiro con l'arco alla vela su ghiaccio, si daranno un regolamento e controlleranno l'attività dei rispettivi praticanti.

di BRUNO BENECK

Ad indagare con occhio attento in questo periodo, è facile scoprire fatti curiosi e personaggi estremamente interessanti. Storia e cronaca s'incontrano e si fondono, si separano e si ritrovano, e in famosi uomini politici, in figure del mondo della letteratura e delle scienze, spesso scopriamo l'atleta. George Washington campione di salto in alto, capi di stato che sono stati impareggiabili cavalieri, o vogatori, o fortissimi giocatori di rugby. Anche la storia di casa nostra, osservata da questo punto di vista, offre in abbondanza episodi curiosi. Si può anzi arrivare alla conclusione che in fatto di sport l'Italia era, nel secolo scorso, uno dei paesi più evoluti. Il periodo di decadenza che stiamo attualmente attraversando avrà inizio molto più tardi: nel secondo dopoguerra. Dicendo decadenza ci riferiamo allo sport inteso e praticato come abitudine sociale ad una vita più sana e non alla capacità di conquistare alcune medaglie d'oro alle Olimpiadi.

È tra il 1863 e il 1900 che in Italia, a Torino specialmente, nascono quasi tutte le federazioni sportive: canottaggio, ginnastica, tiro a volo, equitazione. Figure di primo piano nella vita pubblica, manifestano attivamente il loro interesse per le discipline sportive. Tra i firmatari dell'atto di fondazione e dello statuto della Reale Società Ginnastica di Torino abbiamo Luigi Einaudi, il duca di Torino ed altri onorevoli del primo Parlamento italiano; a Quintino Sella dobbiamo la fondazione del Club Alpino Italiano mentre i sovrani danno il loro patrocinio a regate e gare veliche.

Scorriamo rapidamente le cronache

di quegli anni. Nel 1844 nasce la Reale Società Ginnastica, di cui abbiamo detto, che per oltre un secolo sarà fucina di campioni e di sportivi di vaglia. Nel '56, ad Alba, si costruisce il primo sferisterio; nel '63, a Torino, viene fondata la società di canottaggio Eridano e Cerea, la prima in Italia. A Venezia, nel 1869, si svolge il primo concorso ippico; un anno dopo inizia la sua attività il milanese Veloce-Club, la prima società ciclistica italiana. Nel 1876, a Bordighera, nasce l'Associazione Tennistica Italiana; quattro anni più tardi sarà la volta del Club Nautico Italiano che subito organizza, nelle acque del golfo di La Spezia, la prima regata. Nel 1889, a Stresa, si disputa il primo campionato di canottaggio.

Nel '90 abbiamo la prima pista ciclistica: la costruiscono i torinesi e si chiama Velodromo Umberto I. Già da una decina di anni i cavalieri di tutto il mondo hanno accettato le tecniche della moderna equitazione così come le ha dettate, dalla scuola equestre di Pinerolo, il capitano di cavalleria Federico Caprilli. In quello stesso periodo un altro primato italiano: in tutti i paesi sportivamente evoluti si diffonde la nuova tecnica della scherma « inventata » dal grande Agesilao Greco.

Nel 1898, a sette anni dalla fondazione della Rari Nantes Roma — la prima società di nuoto sorta nel nostro paese — viene disputato il « I. Campionato Nazionale di Nuoto ». Si diffonde intanto il calcio e, sempre nel '98, il « Genoa Criquet and Atletic Club » conquista il primo scudetto.

Per l'intenso fervore che dà vita a molteplici iniziative e manifestazioni, Torino è all'avanguardia del movimento sportivo nazionale; siamo « l'Italietta di Giolitti » ma il paese è tutto in fermento d'entusiasmo e di vitalità. Anche l'esplosione della industria automobilistica è segnata dalle date dello sport: nel 1902 Vincenzo Lancia vince la prima corsa in salita: la Susa-Moncenisio.

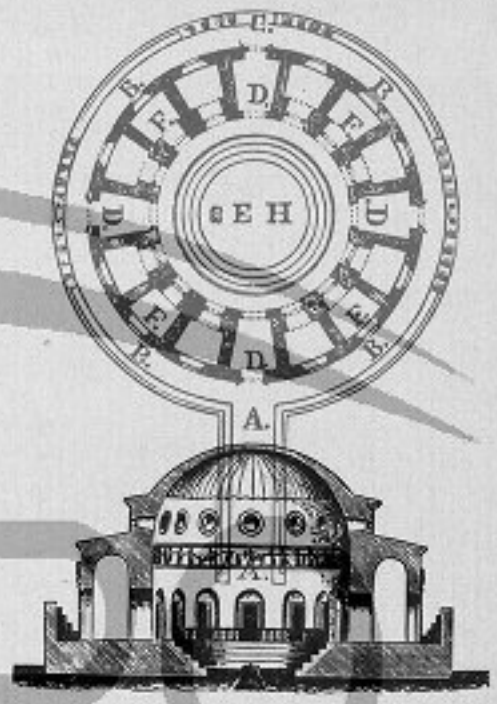
Le discipline sportive minori, gli sport « poveri », hanno in quegli anni il loro momento felice: all'inizio del secolo il pallone elastico dilaga in Piemonte e in Lombardia. Corse campestri, incontri di atletica, raduni, sagre di paese, diffondono fra i giovani l'amore per l'attività sportiva. Si disputa un campionato di salto con gli sci e il trampolino, siamo nel 1905, è a Milano, nei pressi di Porta Vittoria. Sembra incredibile!

A Torino nasce la « Tripletta », il primo giornale sportivo italiano. Editore, direttore e redattore un giovane studente di lettere: Eugenio Camillo Costamagna. Più tardi Costamagna sarà uno dei due fondatori della « Gazzetta dello Sport », della quale manterrà la direzione per molti anni. Società sportive, manifestazioni, incontri, i primi « fogli » specializzati: un quadro entusiasmante che le cronache di quel tempo ci tramandano fresco ed intatto.

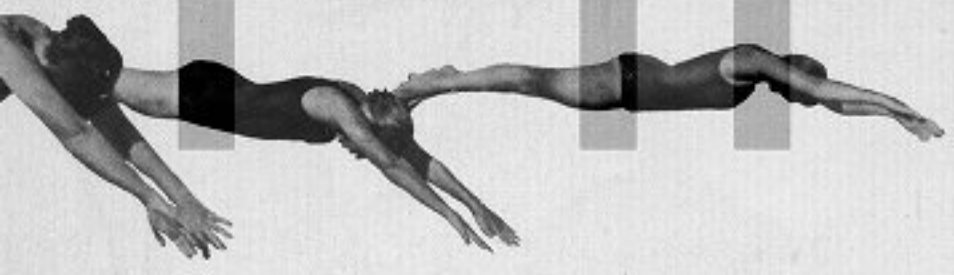
Per il racconto di « Cento anni di sport » la nostra indagine si è spinta molto più lontano. Alla ricerca delle origini del fenomeno, abbiamo dovuto risalire molto indietro nel tempo, scoprendo nelle prime cronache ginniche del nostro paese le testimonianze di un interesse imprevedibile nella società di quel tempo, per la educazione fisica e soprattutto per il nuoto.

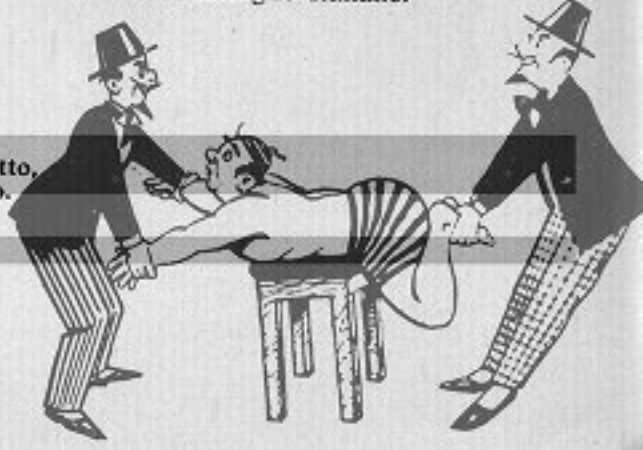
Strana storia quella del nuoto e della sua diffusione in Italia. Nel 1420, a Mantova, presso la corte dei Gonzaga, l'umanista Vittorino da Feltre impose ai suoi discepoli la pratica obbligatoria del nuoto. Potrebbe il signor Ministro della Pubblica Istruzione prendere atto di questo avvenimento e, sia pure con un ritardo di circa sei secoli, seguire l'esempio dell'illustre umanista, rendendo l'insegnamento del nuoto obbligatorio nelle scuole? Si ridurrebbe così il numero degli annegamenti che ogni estate rendono tragiche le vacanze di molte famiglie italiane.

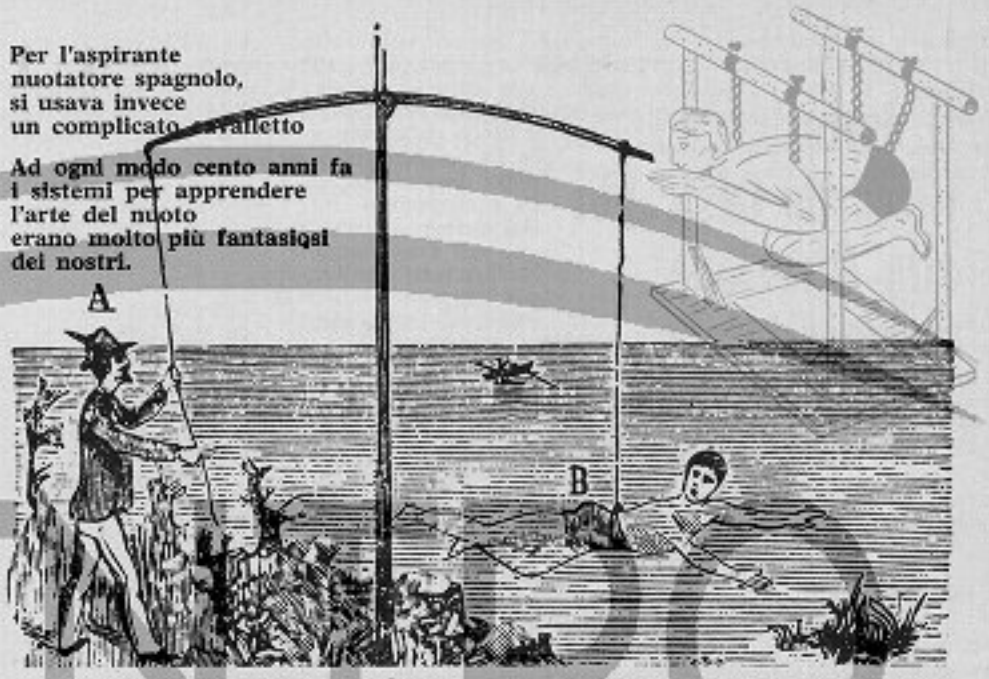
In un volumetto, impresso nella Reale stamperia di Napoli sul finire del secolo XVIII, troviamo questo dettagliato progetto per la costruzione di una piscina coperta.



Nel 1870: in Francia, per insegnare il nuoto all'asciutto, si usavano sistemi come questo. L'importante era essere fuori dall'acqua.







Per l'aspirante nuotatore spagnolo, si usava invece un complicato cavalletto

Ad ogni modo cento anni fa i sistemi per apprendere l'arte del nuoto erano molto più fantasiosi dei nostri.

Che il nostro sia sempre stato un paese imprevedibile e pieno di sorprese, lo sappiamo; talvolta però dobbiamo ugualmente sorprenderci.

Un esempio. Nel 1794 Ferdinando IV di Borbone e Maria Carolina d'Austria finanziarono la pubblicazione, presso la Reale Stamperia di Napoli, di un volume intitolato: « L'uomo galleggiante » ovvero « L'arte ragionata del nuoto ». Il libro, scritto dal « dottore di Leggi Oronzio De' Bernardi — avvocato, esaminatore sinodale e canonico della Cattedrale Chiesa della Regia Città di Terlizzi — ci presenta tra l'altro il primo progetto apparso in Italia di una piscina coperta, costruita appositamente per il nuoto e per l'istruzione al nuoto. Un progetto sorprendente per la funzionalità e l'originalità.

Ancor più sorprendente l'editto emanato da Re Ferdinando IV, col quale si obbligavano tutti coloro che avrebbero servito nella flotta reale a saper nuotare; questo perché Sua Maestà aveva scoperto, grazie alle spiegazioni del De' Bernardi, quanto fosse facile nuotare. Lo storico non dice se anche Ferdinando IV avesse, o no, appreso l'arte del nuoto.

C'è però qualcosa di meglio da citare ad onore del valore atletico della nostra gente nello sport natatorio. Il capitano Weston Webb, americano, viene considerato ufficialmente il primo « attraversatore » della Manica: l'impresa venne compiuta nel 1885 e Webb guadagnò mille sterline messe in palio dal giornale britannico « Daily Sketch ». A lui quindi gli applausi e la gloria per una impresa atletica che 70 anni prima, e in ben più drammatiche condizioni, era stata compiuta da un italiano. Nel 1815 infatti un ex-dragone di Bonaparte, il valdostano Gianni Salati, fatto prigioniero dagli inglesi a Waterloo e portato in Inghilterra, per sfuggire alla prigionia si tuffò dalle scogliere di Dover e, completamente vestito, attraversò la Manica prendendo terra a Calais, dove cittadini e cronisti furono testimoni della incredibile impresa.

Don Oronzio De' Bernardi, per sottolineare quanto fosse poco diffuso il nuoto fra i suoi contemporanei, aveva scritto sulla copertina del suo libro un verso dell'Eneide « Apparent rari nantes in gurgite vasto ». Due secoli dopo, nel 1891, quando Achille Santoni fondò a Roma la prima società di nuoto, prese due parole da quel verso: « Rari Nantes »; le stesse due parole accompagnarono in seguito la vita sportiva di tante altre gloriose società di nuoto.

Al pari del nuoto, altri sport consentirebbero notazioni curiose e una aneddotica che ci porterebbero ad una conclusione: nel nostro paese si è sempre svolta un'attività sportiva di base molto più ampia e sentita di quella attuale; la nostra società ha sempre avuto una coscienza sportiva molto più profonda di quella che possiede oggi: L'oscurantismo sportivo iniziato nel secondo dopoguerra, continua tuttora grazie alla cecità dei nostri uomini più responsabili. Il C.O.N.I. organizza i Centri di addestramento, qualcuno si agita nelle scuole (il 70 % è ancora senza palestre) e nelle società sportive, che conducono vita grama, pochi illusi si sacrificano per attirare i giovani alla pratica sportiva.

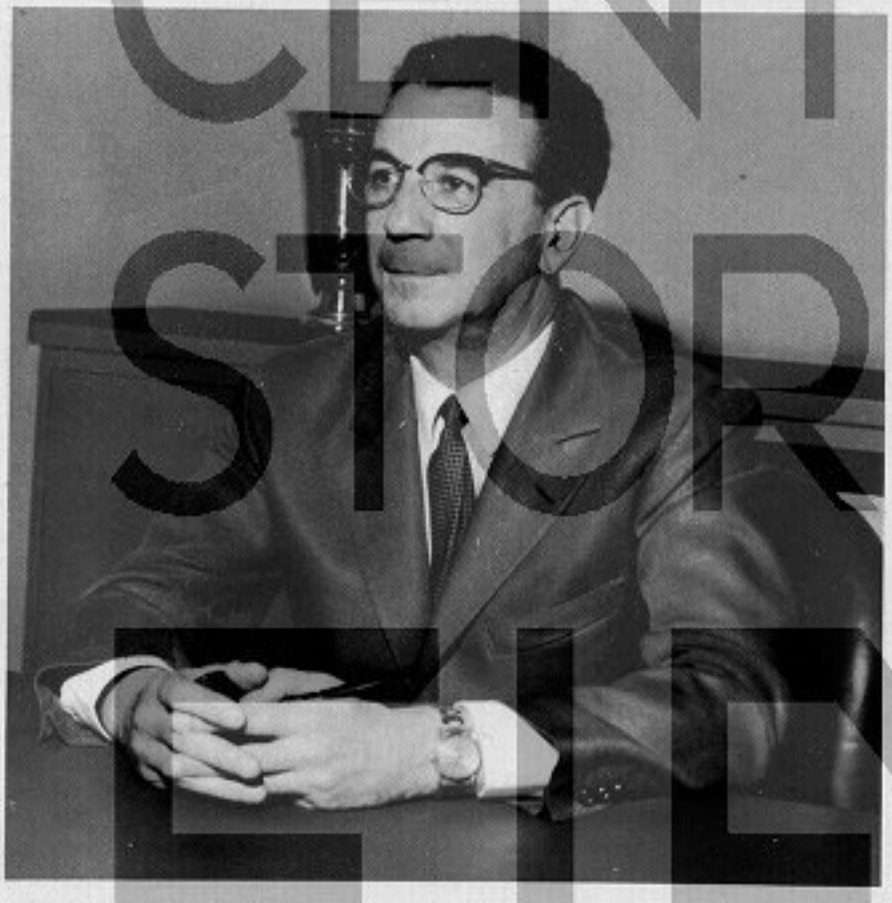
Berruti, Menichelli, Pamich, i nostri atleti che conquistano le medaglie d'oro alle Olimpiadi, Pietrangeli, D'Inzeo, Zeno Colò, sono il frutto spontaneo di una razza, sono « fenomeni », non il prodotto di una società moderna nella quale lo sport ha il posto e l'importanza che merita. Non si può certo dire che i nostri ragazzi, i nostri bambini, i nostri giovani, abbiano a disposizione gli strumenti necessari alla salute fisica prima di tutto e alla specializzazione agonistica in un secondo tempo. Ferdinando di Borbone potrebbe servire di esempio a qualcuno, se non altro per l'interessamento dimostrato verso un problema che a quel tempo sembrava sciocco a tutti ma che, possiamo dirlo oggi, sciocco non era affatto. Il benessere fisico, la salute, lo svago dei cittadini stavano più a cuore a Ferdinando di Borbone che ai nostri governanti. Ci dispiacerebbe arrivare a questa conclusione, che sarebbe tuttavia ampiamente giustificata dalla situazione e soprattutto da quello che in Italia non si fa per risolvere il problema.

B. B.

In Germania all'incirca nella stessa epoca, il sistema era leggermente diverso e molto più meccanizzato.

Il dottor Riccardo Casiraghi alla Direzione Commerciale della Lancia

Il dottor Riccardo Casiraghi è stato chiamato a reggere la Direzione Commerciale della nostra Società, in sostituzione del dottor Alfredo Della Seta che nei mesi scorsi ha lasciato l'incarico per raggiunti limiti di età. Per aver ricoperto, in questi ultimi vent'anni, importanti cariche presso grandi aziende del settore metalmeccanico, il nuovo Direttore Commerciale porta alla Lancia il prezioso contributo di una lunga e specifica preparazione, di doti organizzative largamente riconosciute e di un giovanile entusiasmo. Al dottor Riccardo Casiraghi il nostro più sincero augurio.



Sono lieto di rivolgere un cordiale saluto a tutti i lettori della Rivista Lancia che so costituiscono la parte più qualificata degli utenti delle nostre vetture.
Essi troveranno sempre in me, come d'altronde hanno trovato nel mio predecessore, un interprete fedele dei loro desideri e delle loro speranze.
I particolari rapporti di amicizia che tradizionalmente sono sempre esistiti tra i clienti e la Fabbrica, renderanno certamente più agevole il mio incarico di Direttore Commerciale, ed a tutti assicuro che cercherò con ogni mezzo di rendere tali vincoli ancora più solidi.
Mi auguro, nei frequenti viaggi che farò in visita alla nostra organizzazione, di avere il piacere di conoscere molti lettori della nostra rivista. Da tutti mi attendo collaborazione e consigli che saranno da me accolti con la maggiore attenzione.

Dr. Riccardo Casiraghi

Quest'anno la nutrita partecipazione dei giornalisti al Concorso Lancia Cavalleria ha reso difficile il compito della giuria, presieduta dall'onorevole Luigi Barzini. Al termine della selezione il primo premio è stato assegnato a Giuliano Zanotti per « Cavalleria nel traffico », pubblicato su « L'Avvenire d'Italia », il secondo ed il terzo premio sono stati assegnati a Marco Matteucci del « Corriere d'Informazioni » ed a Giovanni Capponi della « Gazzetta del Popolo ». La giuria ha inoltre deciso l'assegnazione di altri sei premi straordinari ad altrettanti giornalisti e l'attribuzione di un riconoscimento speciale al Ministero dei Lavori Pubblici, all'Automobile Club d'Italia e alla RAI-TV per il contributo di questi Enti al raggiungimento dei fini del Concorso Lancia Cavalleria.

Giuliano Zanotti, vincitore del Lancia Cavalleria 1966.

Nella stessa giornata premiati i vincitori del « Lancia Cavalleria » e premiati anche i piloti Lancia che hanno ottenuto, nella stagione 1965, numerose e prestigiose affermazioni:
un campionato assoluto femminile francese; un campionato europeo di classe; 3 campionati assoluti italiani; 2 campionati italiani di classe. E inoltre: 53 vittorie assolute; 134 vittorie di classe; 19 secondi posti assoluti; 60 secondi posti di classe.
Questi i piloti « titolati »: *Claudine Trautmann Bouchet; René Trautmann; Enrico Romanini; Enzo Martoni; Giorgio Pianta; Claudio Maglioli.*

CENTRO STORICO LANCIA

Quando l'auto va più piano del pedone

CAVALLERIA NEL TRAFFICO

A scuola le cose si vengono a sapere. E così s'è venuto a sapere che il Rubicone è un fiume storico. Cesare imbarazzato se proseguire o meno per Roma si fermò sulla riva della canaletta, ci pensò qualche minuto poi pronunciò la frase tiremm innanz.

Veramente parlò in latino ma il risultato fu quello: attraversò il Rubicone e da quel giorno sui banchi delle elementari non si parlò che di quel rivolo d'acqua. Ora il Rubicone è qui; lo taglia un ponticello di cemento che basta a lasciar passare strette due auto e c'è sulla via Emilia un cartello azzurro dalla scritta «fiume storico». Un cartello quasi timido e nascosto all'imbocco del ponte. Pochi lo leggono o lo degnano di uno sguardo preoccupati piuttosto di non tamponare il vicino.

La maledetta via Emilia. Le statistiche fredde e impersonali anche quando ricordano fatti tristi, ci fanno sapere che la statale numero nove è fra le più ingolfate d'Italia, che sopporta il traffico maggiore, con un'auto ogni sette secondi, che è quella dove gli incidenti raggiungono le punte massime. Il lungo budello che da Bologna porta al mare una carovana di automobili ai quarantacinque all'ora e con l'acqua a bollore, è ancora e sempre come ce la regalò il buon console Caio Emilio Lepido. I secoli l'hanno asfaltata, l'hanno agghindata di cartelloni pubblicitari, le hanno fatto sorgere attorno tante città. Ma la strada stretta è lì come allora, a sopportare un traffico che in duemila anni ha avuto qualche sviluppo. E lì passa il «fiume storico»: perennemente in magra, con qualche pozzanghera d'acqua fetida che ha ucciso da tempo lo ultimo dei pesci, con le sponde piene di scatolette vuote, di cartacce, di sterpi e di pietre rotte. Qualcuno ha piantato un cartello per proibire lo scarico di macerie ma il « fiume storico » continua a subire l'onta. Ai tempi di Cesare, evidentemente, doveva essere tutt'altra cosa.

Adesso questo Rubicone, che chiamar corso d'acqua è già troppo pomposo, laddove la via Emilia lo scavalca è presidiato da un gommista, un distributore di benzina, un deposito di metano e una piccola fornace. Quattro aziende familiari che sorgono ai quattro angoli del ponte; venti o trenta persone che stentano a rendersi conto della loro storica posizione.

— Lei è conscio del ruolo che il destino le ha affidato?

L'uomo cavò la testa dal cofano di un vecchio millecento e mi guardò come si può guardare un matto. Indossava una tuta blu e aveva le mani sporche. Poteva avere quaranta anni. Mi squadrò dal basso all'alto, non disse una parola e si spazzò le mani con uno straccio.

Incalzai:

— Lei lavora qui, vive in un certo senso sul Rubicone, è un privilegiato. Che effetto le fa star sempre accanto a questo fiume che ha contribuito a segnare una pagina determinante nella storia di Roma?

Tornò a squadrarmi e pareva poco convinto. Abbassò il cofano, si assicurò che fosse chiuso:

— Il Rubicone è un fiume come un altro; un fiume? Lei lo chiama fiume questo fosso secco?

Pareva veramente disgustato ma continuò:

— Qui c'è acqua sì e no per Natale. È sempre in magra.

— Quante volte al giorno lo attraversa?

— Non è mica tanto importante. M'ha preso per Giulio Cesare? — una pausa — Ha bisogno di qualcosa?

— No, volevo soltanto che lei mi parlasse del Rubicone e del traffico su questo ponticello.

— Del Rubicone non ho niente da dire. Lo attraverso tutte le volte che ne ho bisogno. Io ho gli affari miei, Cesare avrà avuto gli affari suoi. Del traffico invece le parlo fino a domattina. Prenda una seggiola e si metta qui. Vedrà cosa succede, è un cinematografo; guardi come viaggia l'Italia in automobile, i complimenti che si fanno, le pestate che si danno. Ahò il ponticello è stretto, c'è il limite dei cinquanta, c'è il divieto di sorpasso e forse quando l'autostrada sarà pronta e di qui passerà meno gente ci metteranno anche un semaforo. Io non so. Lasciamo stare i cartelli: dico solo che il ponte è stretto, che andava bene quando ero un bambino.

Non aggiunse altro e scomparve dietro una catasta di bombole.

* * *

A Savignano sul Rubicone la gente d'estate non va al cinema. Ciascuno si piglia una sedia e si mette fuori dell'uscio a guardare il traffico. Poiché il paese si stende in gran parte lungo la via Emilia, vuol dire che almeno metà degli abitanti ha il cinema in casa.

Un cinema che si chiama traffico: una pellicola che dura fino all'ora d'andare a cena o di infilarsi a letto, che offre motivi di divertimento, di insegnamento, di curiosità. Provate ad attraversare questo Savignano dalle case basse e inondate di caldo: le donne e i vecchi allineati fuori dallo uscio sulle loro seggiole impagliate, i più giovani sulla porta del caffè nelle poltroncine di plastica: guardano e commentano la lunga sfilata di macchine, aspettano la frenata, il tamponamento, l'infrazione.

Dice. Il codice oltre ad essere rispettato dagli utenti della strada deve essere soprattutto interpretato con intelligenza, tatto e signorilità dagli automobilisti...

Vedi un po', è proprio quello che molti lamentano. Rosina Martignani ha ormai sessanta anni: guardare il passaggio è il divertimento delle sue ore libere: « Vanno tutti troppo forte, la strada è stretta, poi ci sono le case, la gente che esce, le biciclette. Si capisce che nascono incidenti. Non c'è cavalleria. Sembra che corrano tutti a chiamare la levatrice. Quando poi capita il tamponamento allora stanno fermi delle ore sotto il sole ad aspettare che arrivi la stradale a sbrogliare la matassa ».

Anselmo Roncassaglia che lavora nella vetreria ripete lo stesso motivo: « Troppa fretta, troppa indisciplina, macché righe continue, sorpassano lo stesso, vedesse gli stranieri. Dicono che portano soldi in Italia, io dico che portano anche delle disgrazie: i cartelli non li vedono o non li capiscono. O sono matti ».

Il parere di Tullio Loreti, benzinaro in via Emilia: « Du'ela la cavalleria? Lei dia una macchina al più timido, quello diventa un leone. E il traffico s'ingolfa perché le strade sono quelle che sono. L'autostrada speriamo sia pronta quest'altro anno; ma intanto basterebbe un po' di gentilezza, basterebbe un po' di pazienza, non volersi superare ad ogni costo. Da qui a Bologna ci sono una novantina di chilometri e ci mettono tre o quattro ore. Se fossero disciplinati basterebbero due. E i ciclisti? Dove li mette i poveri ciclisti? Andare in bicicletta sulla via Emilia è ormai impossibile...».

* * *

Abbiamo cercato di fotografare una situazione. Una delle cento, una delle mille che ogni giorno le nostre strade ci offrono. Un piano per migliorare la viabilità in atto, la costruzione delle autostrade procede sia pure senza quel ritmo che gli automobilisti vorrebbero.

Il numero delle auto aumenta ogni ora; le immatricolazioni, le immissioni denunciano un fatto socialmente positivo; lo incremento della viabilità è sintomo di progresso, di benessere, di sviluppo di una Nazione che s'avvia ad essere fra le più motorizzate. Ma le strade, le opere pubbliche non sempre possono tenere il passo di una vertiginosa espansione specie in un Paese che doveva per prima cosa rimarginare le ferite di una lunga guerra. Nella giungla delle città, sui lunghi nastri asfaltati delle vie di grande comunicazione, sulle autostrade che da un capo all'altro vanno legando la penisola, l'automobile fatta per andare più forte, minaccia di farci andare sempre più piano. Per accrescere la sicurezza comune e diminuire la pericolosità del mezzo, aboliamo per prima cosa lo sport del sorpasso facendo buon uso delle nostre strade, larghe o strette che siano e usando verso il prossimo un minimo di cavalleria.

Un minimo di cavalleria, si fa presto a dire. Basterebbe talvolta un minimo di educazione. Ma perché quel signore distinto, forse commendatore e senz'altro laureato che nella vita d'ogni giorno è tanto a modo, ti lascia entrare per primo nell'ascensore o ti saluta togliendosi il cappello, quando è chiuso fra le quattro lamiere della sua automobile perde subito le staffe, si incunea al semaforo fra le due colonne che aspettano, ti supera quando non si può o grida parolacce se qualcuno va più piano o più forte di lui?

I sociologi offrono le risposte più complete, sanno scrivere libri per tentare di giustificare questo comportamento. Perché al volante ci si trasforma in peggio? Chi più chi meno, tutti.

Uno sforzo. Ecco cos'è necessario, uno sforzo di educazione, di savoir faire. Può bastare un niente per rendere più efficiente la circolazione e favorendo gli altri avremo favorito noi stessi.

Giuliano Zanotti

CON I FRANCOBOLLI SI POSSONO GUADAGNARE MILIONI?

di RENZO ROSSOTTI

Tutti parlano di questo fenomeno che è di natura commerciale, economica ma anche psicologica. Aumenteranno ancora i «commemorativi» della Repubblica o assisteremo ad un crollo rovinoso? Che cosa succederà al «Vaticano»? Avremo il boom anche per «San Marino»?

Chi non ha dimestichezza con i francobolli, chi, neppure da ragazzo, non li ha mai appiccicati su un quaderno ma si è sempre limitato ad acquistarne uno quando doveva spedire una lettera, ora si domanda: che sta succedendo? Succede — rispondiamo — ciò che il povero e dimenticato Rowland Hill, il quale centoventisei anni fa inventò questi pezzetti di carta, non avrebbe di certo mai immaginato.

Apparso per la prima volta in Gran Bretagna il 6 maggio del 1840 — sull'Impero Britannico regnava Vittoria, Dickens scriveva i suoi capolavori e l'Italia era ancora ben lontana dall'essere unita — il francobollo dilagò rapidamente nel mondo e quasi subito appassionò i primi collezionisti, che lo preferirono alle figurine, agli almanacchi ed ai fiori secchi custoditi sotto vetro. Quando, durante la seconda guerra mondiale, nel 1940, le poste inglesi emisero una serie per celebrare i cento anni del francobollo adesivo, questo era già divenuto il fortunato prodotto di una industria in continua espansione.

Quanti sono, oggi, i collezionisti? Impossibile dirlo. Si parla di una decina di milioni, e forse si è ancora lontani dalla realtà. La filatelia è, del resto, un fatto « privato »; un *hobby* che ciascuno può coltivare a casa propria, magari in segreto, senza neppure parlarne con gli amici, per cui un censimento mondiale dei filatelici non è possibile.

Dobbiamo limitarci ai circoli, ai clubs di « scambisti », agli amici che si conoscono, alle associazioni, sorte ormai un po' dovunque, ed a ricordare i nomi di coloro che alla filatelia hanno dato lustro con preziose e famose collezioni, come il presidente Roosevelt, re Faruk d'Egitto, re Carol di Romania, quasi tutti i reali inglesi fino ad Elisabetta II, Adlai Stevenson, il cardinale Spellman, moltissimi attori di Hollywood, cantanti come Mina, attrici come Ilaria Occhini e Rossella Falk, personaggi come Burrus che riunirono in album autentici « gioielli » poi dispersi in grandiose aste internazionali.

Il « boom » filatelico ha toccato il suo culmine il 16 maggio scorso quando in pieno Atlantico a bordo del transatlantico « Queen Mary », si è svolta una eccezionale asta, organizzata dalla nota casa britannica Robson Lowe Ltd, che raccoglieva esemplari rarissimi per l'ammontare di oltre quattrocento milioni di lire. Che cos'è questo « boom »? È vero che con i francobolli è possibile realizzare ingenti guadagni? È vero che molti hanno disertato l'antiquariato e la Borsa per puntare i loro capitali su questa gigantesca « roulette » di pezzetti di carta? A quest'ultima domanda la risposta è senz'altro affermativa. Per le altre occorre un'analisi più approfondita.

Diciamo subito che il « boom », quando si voglia indicare, con tale espressione, un'eccezionale esplosione filatelica, un mercato fiorentissimo con prezzi in costante ascesa, non è fenomeno solo italiano ma mondiale, registrato da «piazze» come New York, Londra, Parigi, Vienna e Bruxelles, centri nevralgici della filatelia. Tutti sono concordi nel constatare come ogni nazione tenda a raccogliere e a valorizzare sempre più i proprii francobolli, quasi a smentire il proverbiale *nemo profeta in patria*. Così in Francia hanno toccato punte assai elevate, nelle preferenze del pubblico, i commemorativi francesi e, in particolare, quelli di formato gigante riproducenti quadri famosi. In Gran Bretagna tendono a salire di prezzo le belle serie pittoriche apparse dalla incoronazione di Elisabetta in poi. Il « giro » di emissioni per Winston Churcill, una splendida ed imponente cascata di esemplari, è richiesto soprattutto nei Paesi del Commonwealth; e gli esempi potrebbero essere ancora numerosi.

Per l'Italia il « boom » ha nome Italia, particolarmente la serie dal 1946 in poi, ossia della Repubblica; Vaticano e, in tono minore, San Marino.

A scanso di equivoci diremo subito che il « boom » è un fatto filatelico, un episodio interessante e significativo del collezionismo, ma è evidentemente anche il risultato di una vasta speculazione, dovuta a quegli investitori che ad un dato momento, per ragioni diverse, si sono orientati sui francobolli con acquisti massicci. E qui entriamo in un terreno che scotta, che suscita polemiche e discussioni. È qui che Sir Rowland Hill impazzirebbe.

Nel corso del 1962 il mercato filatelico italiano era in allarme. È buona regola di ogni amministrazione postale distruggere, mediante incenerimento, tutte le scorte di esemplari rimasti invenduti. Così avviene quasi ovunque ma non in Italia, dove si venne a poco a poco formando un rilevante quantitativo di pezzi avanzati. Era il cosiddetto « stock ministeriale », rimasto giacente presso il Ministero Poste e Telecomunicazioni e che gravava sui filatelici come una spada di Damocle.

Che sarà mai di questo o quel francobollo oggi raro, reperibile sul mercato per cinquanta o centomila lire, se il ministero apre le cateratte dello « stock » e rende quindi quell'esemplare comunissimo? Se lo domandavano tutti quando lo scomparso ministro Spallino, tra le ire dei commercianti e dei collezionisti, decise di mettere quello « stock » all'asta.

Ne parlarono tutti i giornali ed alcuni periodici filatelici, tra i quali si distinse « *Il Collezionista-Italia Filatelica* » di Giulio Bolaffi, attaccarono duramente il ministro. Le aste ministeriali furono, tutto sommato, un fiasco, molte andarono deserte e il mercato reagì con circospezione. I

cataloghi presero l'abitudine di contrassegnare con un asterisco le quotazioni di quegli esemplari presenti nello « stock », come a voler dire ad un eventuale compratore: « Fa attenzione. Questo francobollo oggi costa 2.500 lire. Il Ministero ne ha però in giacenza 75.000 esemplari e domani potrebbe anche metterli in vendita. Regolati tu come meglio credi ».

Con questa minaccia, il mercato non poteva permettersi bruschi balzi in avanti. I filatelici, nell'attesa di vedere come si sarebbero messe le cose, puntarono tutto sul Vaticano. Il risultato fu clamoroso: per il pontificato di Pio XII molte serie si fecero introvabili, mentre già si delineava all'orizzonte il successo delle emissioni « Giovannee ». Oggi non c'è rivista filatelica nel mondo che non parli di francobolli del Vaticano.

Poche cifre bastano ad indicare questa clamorosa parabola ascendente: nell'agosto del '65 tutto il pontificato di Pio XI era offerto al prezzo di 1.825.000, quello di Pio XII a lire 320.000 (senza la posta aerea, segnatasse e « foglietti »), tutto il papato di Giovanni XXIII a lire 50 mila e le serie apparse sino ad allora con Paolo VI a lire 10.500. Nel maggio scorso, a meno di un anno di distanza, quindi, tutto il papato di Pio XI era giunto a 2.600.000 lire; Pio XII a 1.350.000, Giovanni XXIII a 150.000 e Paolo VI a 35.000.

CON I FRANCOBOLLI SI POSSONO GUADAGNARE MILIONI?

L'aumento è dunque evidente e sbalorditivo.

La prima serie rara del Vaticano è

quella che determina il prezzo di tutta la collezione vaticana nel suo insieme ed è anche la più ricercata. Si tratta di quella di Pio XI con un nuovo valore apposto in sovrastampa sul vecchio, nota comunemente come la « Provvisoria ». Apparve nel 1934, composta di sei valori per un totale di lire 13,05, e nel maggio scorso aveva toccato la bella quota di 1.700.000 lire.

Perché i francobolli del Vaticano hanno raggiunto punte così elevate? Le risposte possono essere molte. La bellezza degli esemplari, bellezza abbastanza discutibile, non c'entra. Occorre considerare la popolarità della Chiesa nel mondo, la sua capillare diffusione anche attraverso le Missioni, gli istituti religiosi interessati all'acquisto di francobolli, il concentramento sul Vaticano di quei collezionisti delusi da altre « mode » presto cadute nel dimenticatoio: Israele, Nazioni Unite, Europa, Trieste AMG-FFT, collezione quest'ultima che ha dato di recente tenui segni di risveglio non tali però da sollecitare eccessive speranze.

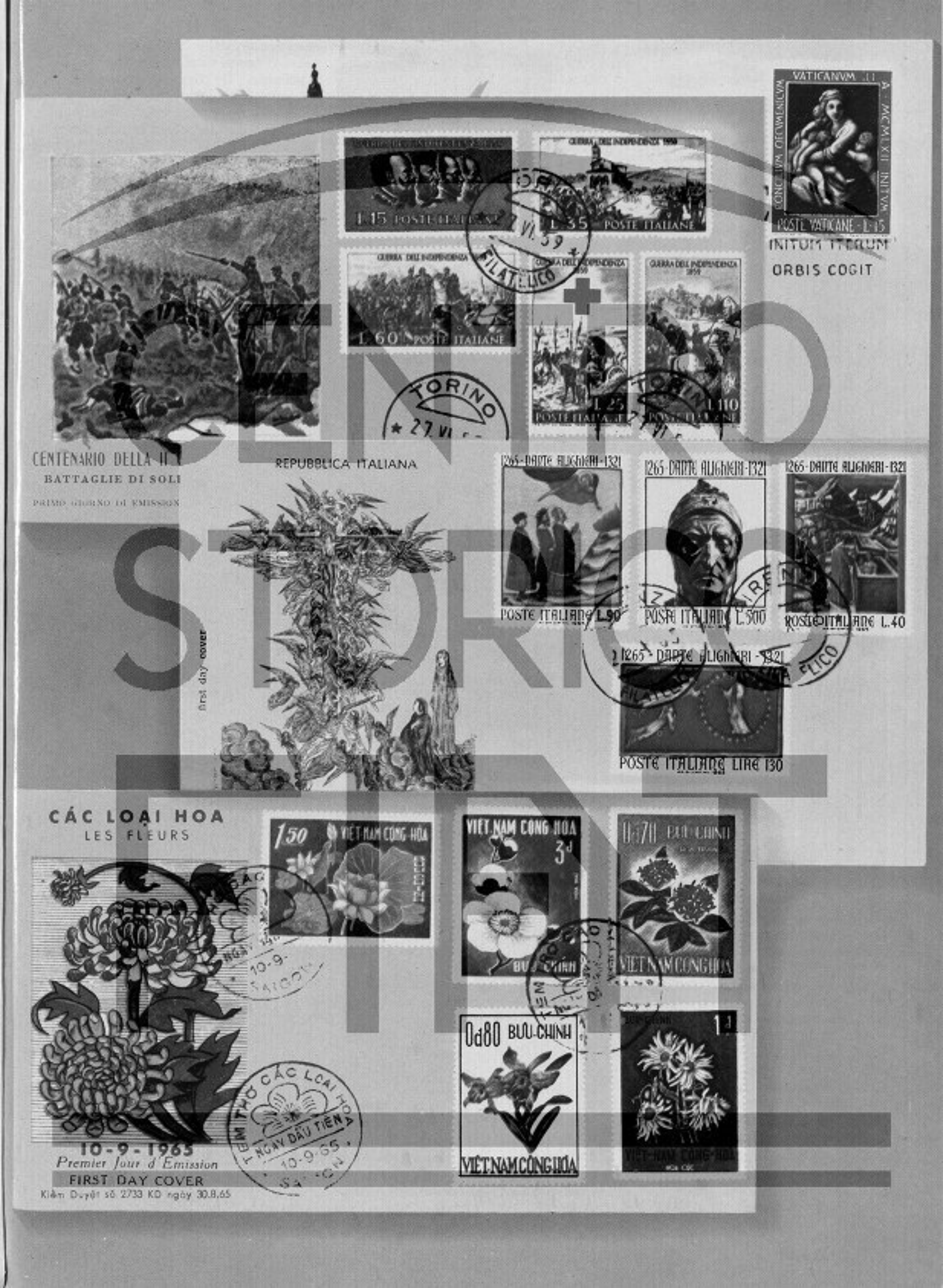
Poi, come abbiamo detto, c'era la minaccia dello « stock » a frenare gli acquisti massicci di Italia Repubblica; l'Italia Regno, già abbastanza cara, era un po' lontana dal-

le possibilità dei piccoli e medi collezionisti. San Marino ha il suo pubblico e, in quanto a «boom», deve ancora «esplodere». Dunque? Dunque tutti sul Vaticano. Il risultato dell'aumento vertiginoso, quasi di giorno in giorno, con prezzi che le telescriventi facevano rimbalzare da Bonn a Londra, da Tokio a New York.

I viaggi del Papa all'estero hanno molto accentrato questa psicosi. Le serie per i voli in Terra Santa, in India e a New York hanno aperto una tematica nuova, « I viaggi del Papa », e le relative buste sono ben quotate.

Al « boom », alla richiesta senza limiti, il Vaticano ha risposto con la unica arma a sua disposizione: aumentando le tirature per accontentare tutti. Le serie per il viaggio pontificio in Palestina è stata addirittura ristampata. Vi era quindi il pericolo di un'autentica inflazione.

Come possono aumentare ancora i prezzi del Vaticano con serie stampate in otto, dieci milioni di esemplari, ed anche più? Eppure le quotazioni salivano, forse più lentamente, ma salivano. I collezionisti (chiamiamoli così per non urtare la suscettibilità di chi non vuol sentire la parola « speculatori », anche se questo sarebbe il termine più esatto) non comperavano più cinquanta, cento o trecento serie per volta, ma a fogli, a pacchi. E i commercianti, pronti e diligenti, mettevano in ven-



VATICANVM
POSTE VATICANE - L. 15
INITUM ITERUM
ORBIS COGIT
L. 15 POSTE ITALIANE
L. 35 POSTE ITALIANE
L. 60 POSTE ITALIANE
L. 25 POSTE ITALIANE
L. 110 POSTE ITALIANE
TORINO
CENTENARIO DELLA II
BATTAGLIE DI SOLI
PRIMO GIORNO DI EMISSION
REPUBBLICA ITALIANA
first day cover
1265 - DANTE ALIGHIERI - 1321
POSTE ITALIANE L. 90
POSTE ITALIANE L. 500
POSTE ITALIANE L. 40
POSTE ITALIANE LIRE 130
CÁC LOẠI HOA
LES FLEURS
1.50 VIỆT-NAM CỘNG-HÒA
VIỆT-NAM CỘNG-HÒA 3d
0d70 BƯU-CHÍNH
VIỆT-NAM CỘNG-HÒA
0d80 BƯU-CHÍNH
VIỆT-NAM CỘNG-HÒA
1d
10-9-1965
Premier Jour d'Emission
FIRST DAY COVER
Kiểm Duyệt số 2733 KD ngày 30.8.65
TEM THƠ CÁC LOẠI HOA
NGÀY ĐẦU TIÊN
10-9-65
SAIGON

dita raccoglitori speciali «per conservare nel modo migliore i fogli interi». Che dire di più? Oggi i francobolli vaticani tengono banco, come si suol dire, come il dollaro e la sterlina, né più né meno e, mentre scriviamo, non vediamo i segni di un prossimo cedimento. Difficile dire se tutto ciò avrà una fine, e quale.

Il discorso sugli esemplari della Repubblica è, come dire?, un po' amaro. Quando si apprese che lo «stock» non solo non sarebbe più stato posto in vendita ma che ne appariva ormai quasi certa la distruzione, ecco che la Repubblica improvvisamente prese quota. Senza per questo abbandonare il Vaticano, gli speculatori concentrarono decine e decine di milioni anche sulle emissioni dell'Italia repubblicana ed il risultato fu scontato come una reazione chimica: rialzo generale.

Pezzi da 25, da 30 lire, emessi con abbondanza (da 20 milioni di esemplari fino a 100 milioni, visto che quest'ultima è la enorme tiratura delle 25 lire per la Campagna di Educazione Stradale emesso il 7 agosto 1957) cominciarono a raddoppiare, a triplicare, a sestuplicare i prezzi e la corsa non aveva fine.

Oggi il pezzo più raro di tutto il periodo repubblicano sembra essere il 100 lire bruno emesso il 18 maggio 1949 per il centenario della Repubblica Romana. Seguiamone il diagramma: dall'anno di emissione, quando venne venduto agli sportelli della posta per 100 lirette, fino ad oggi. Nel maggio del 1953 valeva 350 lire. Nel 1957, in aprile, scattò a 2.500 lire; la tendenza al rialzo si fece di mese in mese più accentuata, anche se molti stentavano ad ammettere tale esemplare tra i « classici moderni ».

Ritroviamo questo commemorativo nel 1965 al prezzo di 20.000 lire e quindi ai primi del 1966 a 50.000 lire. Ormai era divenuto « irresistibile ». Nel giro di pochi mesi toccò le 80.000 lire, poi le 100.000 e nel maggio 1966 ecco la quota sbalorditiva: 225.000 lire. Così la «Repubblica Romana» ha raggiunto e superato il famosissimo « rosa di Gronchi », il 205 lire « sbagliato » che, sempre nel maggio del '66, sfiorava le 220.000 lire.

Per essere partito da un valore «facciale», ossia nominale, di cento lirette del '49, è un bel passo, non c'è che dire. Questo esemplare sintetizza il « boom » filatelico, con tutti i suoi pregi e tutte le sue debolezze. Conosciamo infatti collezionisti che posseggono due o tre fogli, se non di più, del « Repubblica Romana ». Dunque, non è un esemplare raro, ma è un esemplare « caro », il che è diverso. Effetto della speculazione? Qualcuno scandalizzato dice di sì, altri sono pronti a giurare di no. Il fenomeno c'è, ed è comunque evidente.

Mentre la filatelia esplodeva con il clamoroso « boom », ecco che nascevano nuove pubblicazioni filateliche e si irrobustivano quelle già esistenti. A Roma appariva « *Francobolli* » di Raybaudi, una bella rivista la cui sgargiante copertina può far concorrenza ai più moderni settimanali in rotocalco. « *Filatelia Italiana* » di D'Urso si ampliava e si arricchiva di un'attraente veste tipografica. « *Il Collezionista-Italia Filatelica* » di Bolaffi, diveniva dapprima quindicinale, poi settimanale.

È stata proprio questa rivista che ai primi del maggio scorso ha dato un vigoroso colpo alle serie della Repubblica Italiana cioè a quei francobolli il cui prezzo, secondo tale rivista, sarebbe stato artificiosamente gonfiato dagli speculatori. E così i prezzi sono caduti vertiginosamente sulle colonnine del Bolaffi mentre gli altri commercianti partivano al contrattacco. Non « crolli » ma « ridimensionamenti »: su questo punto tutti, o quasi tutti, sembrano essere d'accordo. Il clima è arroventato. Le polemiche incalzano.

Un esagitato ha telefonato alla polizia annunciando: « Una bomba scoppierà fra breve da Bolaffi! » Una bomba inesistente, per fortuna, soltanto un'assurda minaccia, ma è bastato questo cenno ad una carica esplosiva collocata presso la ditta che aveva fatto ribassare i prezzi del mercato per far correre fiumi d'inchiostro. Il « boom » filatelico si è colorato di giallo.

Tutti parlano di francobolli e se ne parla dappertutto: dal barbiere, presso le bancarelle del mercato. Perfino James Bond, nelle sue avventure, accenna ai francobolli rari come ad un buon investimento. Qualche cosa di incredibile, un fenomeno che meriterebbe la pena di essere vagliato anche sotto il profilo psicologico.

Aumenteranno ancora i prezzi? Ribasseranno? Vi sarà un « boom » anche per San Marino? I più saggi consigliano di evitare gli acquisti massicci ed indiscriminati. Prima di comperare (e ciò, ovviamente, al di fuori di ogni valutazione da collezionista) occorre domandarsi: di questo esemplare, quanti pezzi ne vennero stampati, quanti ve ne sono in giro? Quanto lo pago, a quanto lo potrò rivendere domani? Queste sono le domande « utili », il resto è fumo.

Se un negoziante vi dice che un certo francobollo è sceso da 10.000 a 2.000 lire, ebbene chiedeteglielo. Se vi dice che lo ha esaurito un minuto prima, cominciate a diffidare. Per sapere se una serie in vostro possesso è buona, provate ad offrirla. Se due o tre commercianti vi dicono di no, che non la comperano perché ne hanno già un buon rifornimento, allora cominciate a dubitare della bontà del vostro investimento.

Quello dei francobolli è un commercio come un altro: le leggi della domanda e dell'offerta non tradiscono mai. Sono i punti cardinali sui quali deve orientarsi non solo il collezionista, guidato da imperscrutabili ragioni di gusto, di estetica, di tendenza, di passione, ma soprattutto colui che avendo una somma, piccola o ragguardevole, da investire, un bel giorno ha pensato che quella certa serie di francobolli fosse assai più consigliabile di certe azioni. Il tempo gli dirà se ha visto giusto.

Scoprirà allora che i migliori esemplari hanno un punto in comune con il vino: impreziosiscono invecchiando.

R. R.

UNA LANCIA SPECIALE per la Principessa Grace

Nel quadro delle manifestazioni per il Centenario del Principato di Monaco, anche una settimana italiana che si è conclusa con una sfilata di vetture italiane. Nella foto in basso: il Coupé «2 + 2» Lancia Flamina GT davanti alla tribuna d'onore. Sopra: per recarsi al grande ballo in costume — che ha rappresentato il «clou» del festeggiamento del Centenario — Ranieri III e la principessa Grace hanno scelto la vettura speciale costruita dalla Lancia in occasione della visita a Chivasso del Presidente Saragat.

L'originale ed elegantissimo veicolo è realizzato sull'autotelaio Superjolly.

CENTRO STORICO FIAT

IDENTI-KIT DELLA DONNA CHE

Non bisogna mai dimenticare in giro per casa le proprie carte.
Succede invece che io lasci in zona accessibile a tutti i componenti la mia tribù la lettera, con la quale il signor Direttore mi chiede un articolo su « La donna e l'automobile ». La dolce metà ne prende visione, evidentemente: non per curiosità, intendiamoci, ma in esecuzione del tassativo ordine di non distruggere carte scritte se non dopo aver appurato che si tratti di cosa realmente cestinabile: ordine indispensabile, direi, dopo la tragica fine fatta da una schedina del Totocalcio *che aveva già vinto* una bella somma e da innumerevoli documenti di una certa importanza, rei soltanto di giacere momentaneamente a portata di moglie.

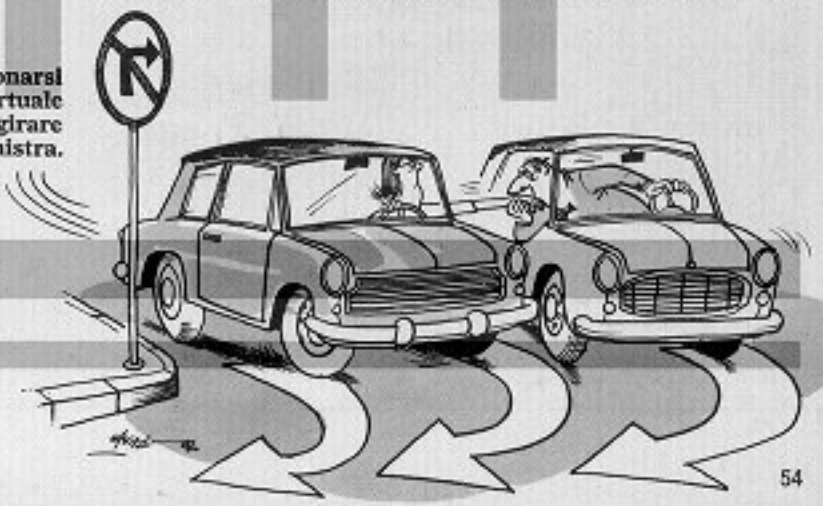
« Ha letto, dunque, e deve avere tratto personali conclusioni. Entro in casa e subito respiro un'atmosfera di tragedia, pesantissima. Eschilo era un dilettante. Anni di matrimonio, inoltre, mi consentono di afferrare al volo i segni di nervosismo e di ostilità, anche i più impercettibili: calzini scompagnati, ad esempio, indumenti con bottoni che pendono da tutte le parti, sale nel caffè, e simili. Finché, trovata la piattaforma della doccia tirata a cera, rompo gli indugi e, ignaro del recente esperimento, chiedo: « C'è forse qualcosa che non va? ».

Minuti, ore, a volte giorni di sprezzante silenzio possono precedere l'esplosiva reazione. Questa volta invece si deflagra senza un attimo di attesa; e faccio presto ad individuare, nella valanga di parole che mi sommerge, la causa prima dell'assalto all'arma bianca. Breve riassunto dell'invettiva, mi viene da ridere ripensando alla morbidezza delle « Catilinarie »:
« La donna e l'automobile, eh...?! Tu e quell'altro insufficiente di Torino (il termine non è proprio quello testuale, che comunque sarebbe inutile riportare dal momento che il direttore o la censura lo sopprimerebbero - N.d.A.), che ti suggerisce queste belle idee... adesso chissà quante altre stupidaggini ti metterai a scrivere, mi fai una rabbia... ma guarda che se ti azzardi a tirarmi di nuovo in ballo, come quella volta che mi hai fatto dire che la macchina faceva strani rumori dopo quattro chilometri percorsi in 1ª... » Minacce da raggelare il sangue.
Assumo l'aria che la circostanza impone, di indignato risentimento: « Ti sbagli, e di parecchio. Niente spirito, nemmeno l'ombra di presa in giro. Sarà un articolo serissimo, perché proprio così lo vuole il Reggitore Supremo, lassù a Torino. E poi, tu sai benissimo che per le donne al volante io nutro il massimo rispetto: senza sottintesi né doppi sensi ».

Non sembra affatto convinta, ma ormai le cose sono state messe in modo che per lei replicare è impossibile. La sedizione è stata stroncata sul nascere.

È vero, per le donne al volante io nutro il massimo rispetto. Ad esempio, sostengo che agli incroci l'uomo debba lasciare la precedenza, anche quando spetterebbe a lui: per rispetto e cavalleria, certo, ed anche perché la donna se la prenderebbe comunque. Così, se qualche esponente del gentil sesso compie un'irregolarità molto grave, secondo me l'uomo è tenuto a mantenere una linea di estrema correttezza, dando sempre del « lei » negli insulti. Se un'altra, infine, segnala di voler voltare a destra, l'uomo, ben conoscendo l'estro e la fantasia tipicamente femminili, che fanno della guida qualcosa di vivo, vario, sempre nuovo, non dovrà abbandonarsi a turpiloquio da portuale nel vederla girare a sinistra.
In questo atteggiamento mentale, che coltivo fin da piccolo, mi ha definitivamente consolidato negli ultimi tem-

... non dovrà abbandonarsi a turpiloquio da portuale nel vederla girare a sinistra.



di CARLO MARIANI

disegni di Giorgio Cavallo

pi il comportamento di persona (femmina) a me molto cara. Ha preso la patente a cinquanta anni e si è impadronita con straordinaria rapidità di tutto lo scibile automobilistico, divenendo presto famosa in una vastissima zona. La sua prima macchina è stata una « 600 » usata, regalatale dal coniuge credo in un momento di furiosa aspirazione alla vedovanza: senza freni, le gomme quasi lisce, le sospensioni ridotte ad una vaga reminiscenza, un cambio appassionante perché non si sapeva mai quale marcia sarebbe entrata, silenziosissima perché i rumori erano tali e tanti da superare decisamente la barriera del suono. Un gioiello.

Con esso la sunnominata ha raggiunto una tecnica sopraffina, ottenendo risultati eccezionali. La totale eliminazione degli incroci, per esempio: per lei non esistono proprio, la strada è tutta un rettilineo a precedenza assoluta. Le curve quadrate, poi: arriva come una bomba al centro della parabola dove, grazie ad un'azione combinata di freni (si fa per dire), volante, e imprecazioni all'indirizzo degli altri utenti della strada, la macchina ha una specie di attacco epilettico e si trova girata in asse con la nuova direzione da affrontare. Una superlativa arte dell'incidente, infine: non ho mai capito come faccia a sbattere sempre con la coda, in modo da risultare invariabilmente tamponata e incolpevole.

La considerazione di cui io la circondo, tra l'altro, è pienamente condivisa da moltissimi. Adesso ha una « 850 » e, quando circola su di essa, tutti quelli che la riconoscono in tempo cedono subito il passo, i pedoni addirittura entrano, rispettosamente, nel portone più vicino.

Prima o poi, il valore autentico finisce sempre per essere riconosciuto.

... La sua prima macchina è stata una « 600 » usata, regalatale dal coniuge credo in un momento di furiosa aspirazione alla vedovanza...

CENTRO STORICO

...I pedoni addirittura entrano, rispettosamente, nel portone più vicino.

Una recente inchiesta, condotta da Automobile Club d'Italia e BP Italiana, ha fornito indicazioni precise. Innanzi tutto ha informato che nel nostro Paese le patenti femminili raggiungevano, già l'anno scorso, un milione di unità. È provato che continuano a crescere vertiginosamente, con una velocità di molto superiore a quella del sesso opposto: si calcola che negli ultimi mesi le quantità di uomini e donne, nel campo dei neo-abilitati, siano state pressoché pari; ciò che è stato indirettamente confermato dal pauroso aumento dei casi di nevrastenia e di stati angosciosi fra gli istruttori delle scuole-guida.

Intervistando la bellezza di 48.000 discendenti di Eva, i due sullodati Enti hanno ricavato eccitanti conclusioni (con ardita espressione, hanno parlato di « *identi-kit* della donna-che-guida »: il riferimento alla Squadra Omicidi ed ai suoi sistemi di indagine è risultato puramente casuale).. Essendo state interpellate esponenti di tutte le categorie sociali e di ogni parte d'Italia, l'inchiesta in oggetto viene prospettata come qualcosa che può davvero far testo.

Impariamo, allora. Il 58 per cento delle donne usa la automobile « come mezzo per andare al lavoro o per sbrigare le proprie commissioni »; il 25 per cento « come mezzo di trasporto per uso di lavoro e professionale » (ma non è all'incirca la stessa cosa? - N.d.A. -); appena un modesto 17 per cento si abbandona a manifestazioni di frivola leggerezza, usando l'auto « per diporto e divertimento ».

E chi dice che le miti (si rifà per dire) compagne della nostra vita sappiano poco o niente di tecnica? L'inchiesta ci informa che il 98,1 per cento delle interpellate non ha sbagliato una virgola sullo spinterogeno; ed è ben noto quanta importanza rivestano le virgole negli spinterogeni. Ancora: il 71,7 per cento sapeva perfettamente il numero di ottano del carburante necessario alla propria vettura; non si è ritenuto di dover approfondire ulteriormente l'argomento, chiedendo magari che cosa fosse ed a che cosa servisse il carburante. Non è finita: il 31,3 per cento era consapevole dell'opportunità di tenere i pneumatici a pressione più alta d'estate che d'inverno; le altre hanno preferito non pronunciarsi, ma solo perché adesso, con i tessuti moderni e con il fatto che le calze si portano tutto l'anno, è diventato difficile distinguere una stagione dall'altra.

Interrogate sulla graduatoria d'importanza degli accessori — distinti in tecnici, interni ed esterni — hanno così risposto: *tecnici*: 100 per cento rossetto-cipria-matita, 43 per cento lampadine di ricambio, 15,5 per cento indicatore pressione olio, 14 per cento termometro temperatura acqua, 13 per cento estintore; *interni*: 100 per cento rossetto-cipria-matita, 76 per cento specchietto retrovisore (da usare anche, qualche volta, per osservare il traffico « di dietro »), 1 per cento piegabaffi; *esterni*: 100 per cento rossetto-cipria-matita, 53 per cen-

to specchio retrovisore, 34,6 per cento fari fendinebbia. La manutenzione. Il 55 per cento delle donne-che-guidano si preoccupa personalmente di far riparare i guasti, le rarissime volte che — sempre per colpa della macchina o di qualche incosciente maschio — ne capita uno; il 17 per cento affida l'incarico a terzi; del rimanente 28 per cento non si hanno notizie, forse al primo guasto cambia tutta la macchina. Estetica: il 49 per cento fa lavare la vettura in garage, il 25 per cento presso una stazione di servizio, il 16 per cento provvede addirittura da solo; seccamente smentita la tendenziosa voce secondo la quale le donne-automobiliste costringerebbero i mariti a lavare le macchine, soprattutto quelle nubili non ci pensano affatto.

ACI e BP, scatenati, non si sono fermati a questo. Un certo giorno dell'anno scorso hanno raccolto a Milano quasi 3.000 automobiliste, le hanno convinte a percorrere l'Autostrada del Sole fino a Napoli, e all'ombra del Vesuvio hanno sottoposto loro un questionario dal cui insieme è emerso chiaro il comportamento autostradale femminile; alcuni, piuttosto pessimisti, avevano proposto di far riempire il questionario prima della partenza, non si poteva mai sapere; ma poi la fiducia ha avuto il sopravvento, ed è stata giustamente premiata. Per quanto riguarda la marcia su autostrada, dunque, la donna-pilota (« campionata » su 2.747 unità) si presenta così:

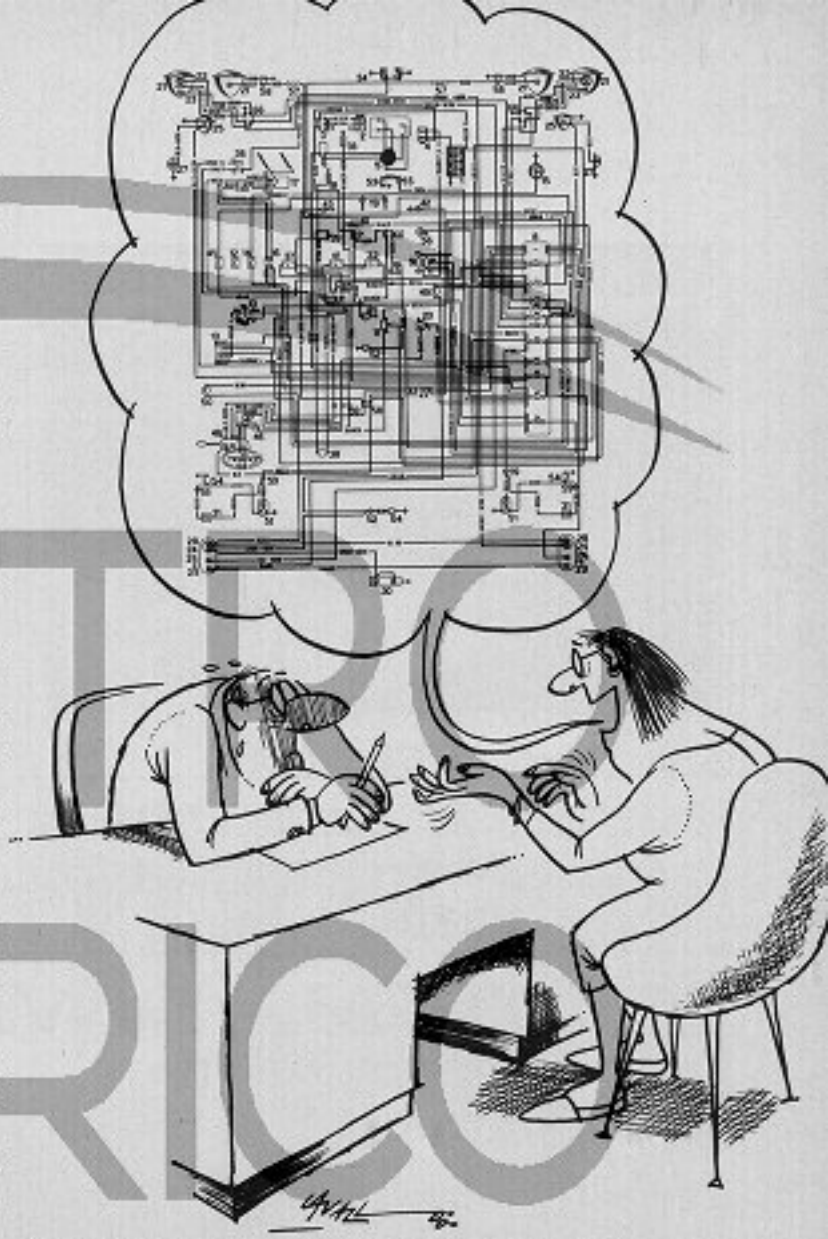
— *distanza di sicurezza*: l'80,52 per cento ha rivelato idee chiare ed esatte, il 19,29 per cento ha fatto un poco di confusione interpretando la domanda come distanza alla quale tenere un eventuale compagno di viaggio nella stessa macchina, lo 0,19 per cento si è astenuto (perché? mah...);

— *sorpasso*: 79,03 per cento nel giusto, 20,42 per cento in errore, 0,55 per cento astenute non avendo compiuto un solo sorpasso in tutta la vita;

— *velocità massima*: 92,86 per cento hanno risposto a dovere, 6,15 per cento hanno sbagliato tutto, 0,99 per cento astenute perché esperte soltanto in lentezza minima;

— *sosta in banchina*: ahi!, solo il 57,22 per cento in regola, il 42,33 per cento completamente fuori centro, lo 0,45 per cento astenuto per totale ignoranza di una ripartizione in corsie (ma la strada non è tutta di tutti?);

— *retromarcia*: molto bene il 97,92 per cento, male appena l'1,92 per cento, astenuto lo 0,16 per cento (forse per eccessiva forza di carattere, « io non torno mai sui miei passi », o qualcosa del genere).



L'identi-kit è completo, nessuno può più avere incertezze di sorta sulla donna al volante. Se poi qualcuno nutrisse ancora prevenzione e sospetto verso questa nobile categoria in costante velocissimo incremento, basterebbe che facesse pochi chilometri come passeggero di quella signora a me molto cara. Della sua negativa impostazione nulla sopravviverebbe. Forse nemmeno lui.

C. M.

... L'inchiesta ci informa che il 98,1 per cento delle interpellate non ha sbagliato una virgola sullo spinterogeno...

... seccamente smentita la tendenziosa voce secondo la quale le donne-automobiliste costringerebbero i mariti a lavare le macchine...

Alla Fiera di Barcellona

Largo consenso di pubblico per le vetture Lancia esposte alla fiera primaverile di Barcellona. La partecipazione Lancia a questa manifestazione fieristica, una delle più importanti fra quante si tengono in Spagna, è stata curata dalla S.A.D.A.L.E., concessionaria Lancia a Barcellona.

Natale fuori stagione

Anche fuori stagione è pur sempre un'immagine allegra questa della vetrina augurale allestita dal « Salone dell'Automobile », commissionaria Lancia a La Spezia e a Massa Carrara, in occasione del passato Natale.

CENTINAIA DI VETTURE LANCIA

negli specchi dello stand al Salone di Ginevra

Per lo stand Lancia a Ginevra un originale gioco di specchi nel quale le vetture esposte si moltiplicavano all'infinito. Particolare ammirazione dei visitatori per la Fulvia Coupé HF, novità assoluta alla rassegna ginevrina. Alla « vernice », il Presidente della Confederazione elvetica dr. Hans Schaffner è sostato a lungo presso lo stand ascoltando con interesse le spiegazioni del direttore generale della Lancia, prof. Guido Calbiani, a proposito del nuovo motore Flavia 1.8 a iniezione di benzina. Nel settore degli « industriali » la nostra produzione era rappresentata dall' Esagamma e dal veicolo leggero Superjolly, esposto anche in tre versioni speciali: furgone, autoambulanza e trasporto cavalli.

L'approvazione del Principe...

Alberto del Belgio (il secondo, da sinistra) per il coupé Fulvia. La vettura esposta, assieme ad altri modelli Lancia, al Salone dell'Automobile di Bruxelles, sta riscuotendo anche in Belgio un grande successo.

A Torino la prima mostra dell'auto da competizione

Le vetture sportive, o meglio le vetture sportive progettate e costruite anche per le competizioni, hanno ora il loro « salone ». Organizzata a Torino, presso il Museo dell'Automobile, la manifestazione ha visto quasi tutta la produzione nazionale specializzata: quella delle Case e quella artigianale. In questa immagine dello stand Lancia, due vetture che hanno dato frequenti prove delle loro spiccate qualità sportive affermandosi nelle più impegnative competizioni: il coupé Flavia e il coupé Fulvia HF. In considerazione del successo ottenuto la mostra verrà allestita anche il prossimo anno.

ALLA FIERA DI TRIPOLI

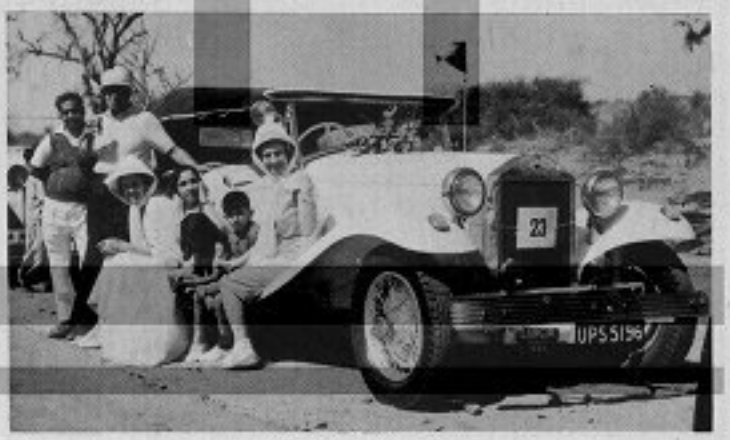
la presenza dei nostri autoveicoli industriali ha sottolineato l'attiva partecipazione della Lancia allo sviluppo di questo Paese, senza dubbio uno dei più progrediti fra i giovani stati africani.

Modelli e vetture di alta moda

A Novara, per la presentazione di una collezione di nuovi modelli: per le capricciose bizzarrie della moda femminile lo sfondo della classica eleganza di linee delle vetture Lancia.

ELEGANTI IERI COME OGGI

Nei raduni di veterane le vetture Lancia continuano a raccogliere premi e riconoscimenti anche per la loro eleganza. L'immagine di questa «premiata» ci arriva da Nuova Delhi ed è stata scattata, durante lo « Statesmen Vintage Cars Rallye », da un fedelissimo Lancia.



Al Salone di Amsterdam

l'annuale rassegna dell'automobile che propone al pubblico olandese vetture e autoveicoli di tutta Europa, forte partecipazione Lancia nel settore delle vetture e più ancora in quello dei giganti della strada.

VERSATILITÀ DELL'ESAGAMMA

Due interessanti applicazioni speciali su autotelai Esagamma realizzati dalla concessionaria Lancia Carrozzeria Desot-Carette, di Gits, in Belgio.

La scomparsa di Mario Angiolini non è soltanto un lutto per la « Jolly Club », la scuderia che Egli aveva creato e cresciuto, ma è perdita gravissima per lo sport automobilistico europeo.

Per lo sport vero, autentico, perché Angiolini dedicò il Suo entusiasmo soprattutto ai giovanissimi e destinò il Suo inesauribile spirito d'iniziativa soprattutto alle competizioni per i « nuovi ».

È stato detto che Mario Angiolini era uno scopritore di talenti, forse è più giusto dire che Egli sapeva trasmettere ai ragazzi il Suo inesauribile entusiasmo, il Suo amore per lo sport automobilistico.

Entusiasmo instancabile, passione e un grande cuore: furono la forza di Mario Angiolini, il miracolo che trasformò un piccolo gruppo di appassionati nella « Jolly Club », una delle Scuderie più affollate ed attive d'Europa.

OSPITI A CHIVASSO

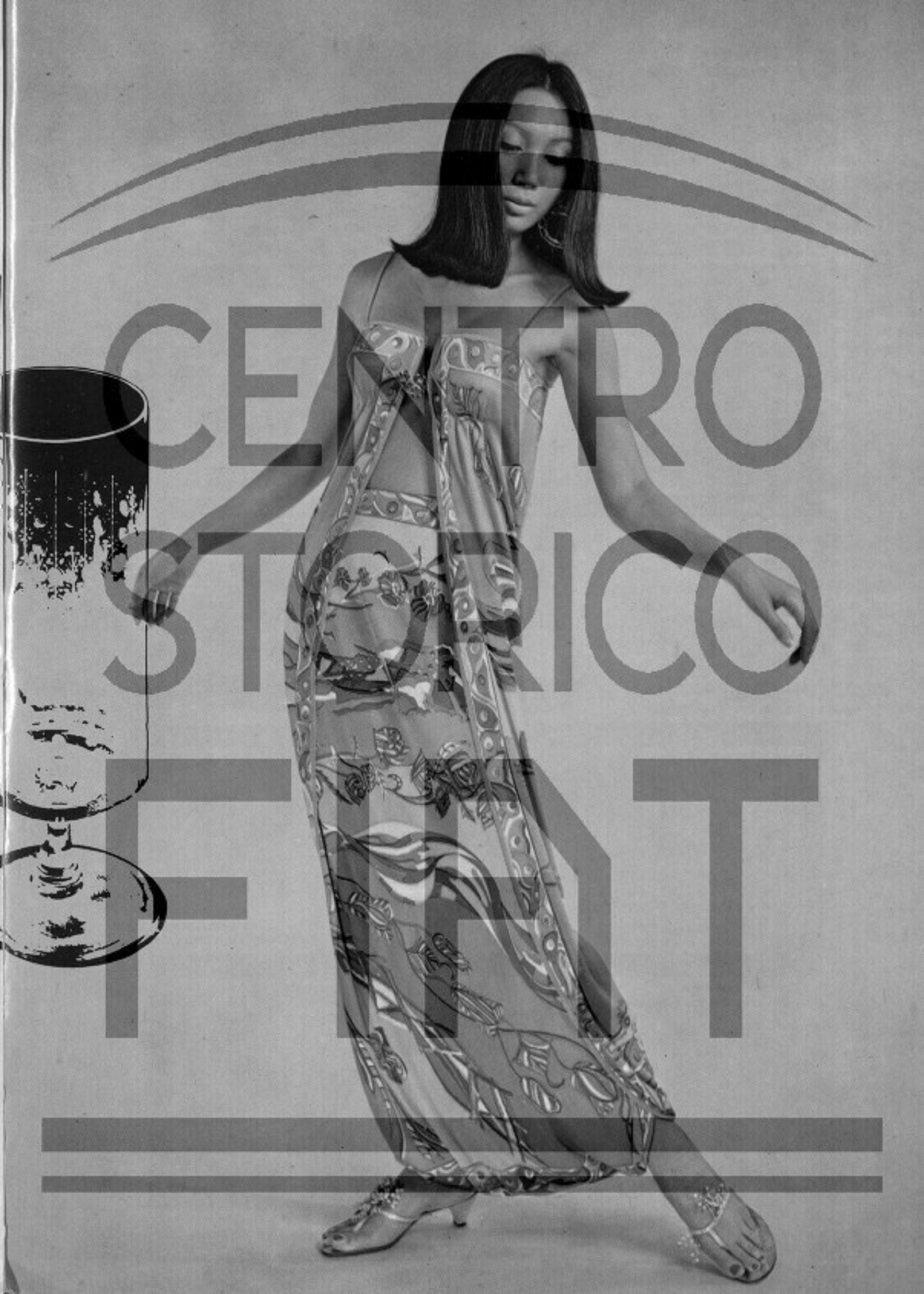
Il Comitato d'onore del « Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix » ha visitato lo stabilimento di Chivasso. Di questa ristretta associazione fanno parte non soltanto i grandi campioni del passato ma anche personalità e figure di rilievo che contribuirono con il loro entusiasmo e la loro passione a portare l'automobilismo alla sua «età d'oro». Come si vede nella foto in alto la visita ai vari reparti è stata resa più rapida, e più... confortevole con l'impiego delle speciali vetture scoperte approntate in occasione della venuta a Chivasso del Presidente della Repubblica. I graditi ospiti sono stati accompagnati dall'ingegner Rolando — a destra, nella foto, assieme al principe Bertil di Svezia — direttore dello stabilimento di Chivasso, e infine hanno posato per il «gruppo». Da sinistra: M. Olivier Lesuel, il barone de Graffenried, il principe Bertil di Svezia, il conte Guy de Lestrange, l'intramontabile Louis Chiron e il principe Louis Napoléon.

Al momento di andare in macchina apprendiamo la dolorosa notizia della morte di Nino Farina, un campione del volante che in tanti anni di appassionata dedizione allo sport automobilistico aveva raggiunto i traguardi più alti e conquistato alle macchine italiane — di cui sempre restò fedelissimo — grandi meriti. La Lancia ebbe in Nino Farina un amico sicuro, non immemore che agli inizi della sua attività agonistica si era fatto conoscere e apprezzare nel mondo sportivo con il secondo posto assoluto ottenuto nel Giro automobilistico d'Italia del 1934, alla guida di una Lancia Astura. Da quell'avvio brillantissimo, Nino spiccò il volo per una carriera luminosa, che toccò il punto più alto con il titolo di campione del mondo 1950.

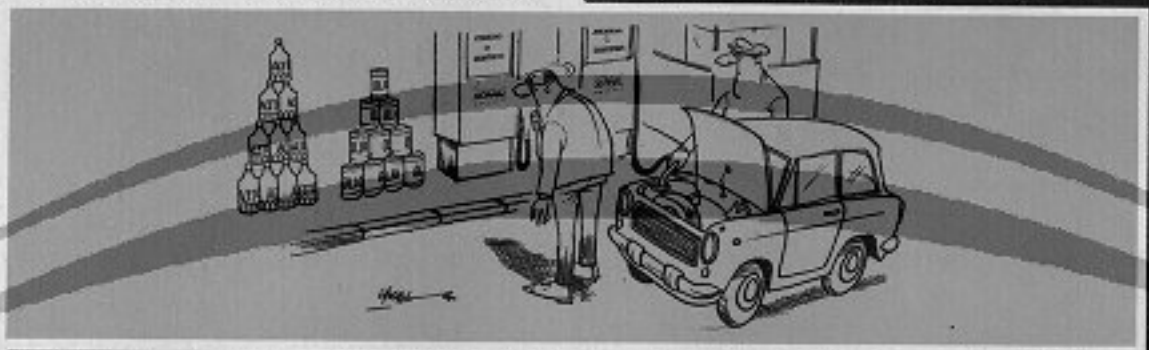
Fu un pilota generoso come pochi, un pilota che serenamente sfidava ogni rischio per un ideale da cui mai avrebbe abdicato. La Rivista Lancia lo ricorda con commosso rimpianto.

La rapida meccanizzazione
in terra ed in mare
ha portato
alla voga dei pantaloni da donna
che si sono generalizzati
in pochi anni
diventando un capo classico
del guardaroba estivo
di ogni donna moderna.
Quasi per offrire un contrasto
a questa moda
d'intonazione maschile
si sta affermando adesso
per pranzo, per la casa,
per le occasioni serali eleganti,
una maniera di vestire
estremamente femminile
che ricalca motivi
e movenze d'ispirazione orientale.
I due abiti qui fotografati,
due abiti
della mia collezione estiva 1966
realizzati in leggerissimo jersey di seta,
sono tipici
di questa tendenza
che vuole la donna femminile,
graziosa,
ma sempre modernissima.
I disegni degli abiti
si ispirano anch'essi
a motivi ornamentali
di tipo orientale
interpretati però
in maniera astratta
in modo da accentuare
il carattere fluido dell'abito.

EMILIO PUCCI

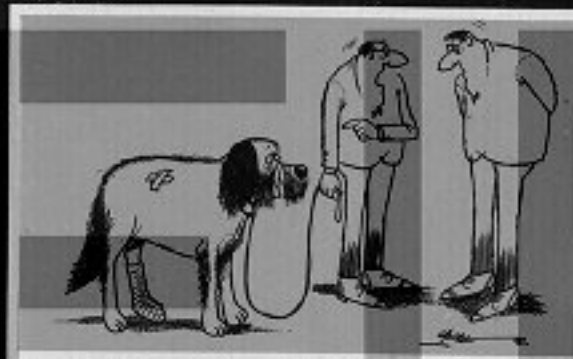

CENTRO STORICO FIAT

SI FA PER... STERZARE



— Chi ha messo le mani in questo motore?

— Signorina, permette che l'accompagni?



...ieri per esempio, ha investito un'utilitaria.

— Stanotte ho sognato che ribaltavo con la macchina!

CENTRO STORICO FIAT

CENTRO
STORICO
FIAT

CENTRO STORICO FIAT