



LANCIA

CENTRO

STORICO

FIAT

LANCIA

ESTATE 1963

n. 11

PERIODICO DI INFORMAZIONE

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

DISTRIBUZIONE IN OMAGGIO
Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

Sommario

- Ferruccio Bernabè
Addio cara Appia
- Giuseppe Corradi
La via Fulvia
- Anche il Presidente degli Stati Uniti
in Flaminia
- Ennio Francia
Attualità della Chiesa universale
- Augusto Guerriero
Il filo diretto "K.K."
- Giovanni Canestrini
Vincenzo Florio cavaliere dell'ideale
- La Lancia d'oro
- Francesco Rosso
Antica Sicilia misteriosa e civile
- Anche quest'anno l'atteso incontro
degli "Hi. Fi."
- Ronald Barker
Con la Theta da Parigi a Torino
- Hi. Fi. assi
- Claudio Ripa
Le meravigliose avventure del "sub"
- La Lancia nel mondo
- Ferruccio Bernabè
Storia della Lancia: Veicoli industriali
- Lo sport
- La Lancia nel mondo
- Lancia Cavalleria
- La Fulvia in prima pagina
- Emilio Pucci
Colori d'Oriente nelle notti d'estate

Responsabile: SANDRO FIORIO

Direzione e segreteria:
RIVISTA LANCIA - TORINO
Via Vincenzo Lancia 27 - tel. 33-31

ADDIO CARA APPIA

Addio, cara Appia; ci rivolgiamo a te, in questo saluto fatto di nostalgie, come a un essere umano, come a un'amica di giorni sereni il cui ricordo evoca momenti di felicità piena, rimembranze sfumate nel tempo eppure ancora vivide di immagini. Eri nata nella primavera del '53, sorella minore dell'Aurelia, per sostituire l'Ardea; avevi un'aspetto di giovane aristocratica, tanto elegante quanto sobria, e gli intenditori riconobbero in te i segni certi della buona razza Lancia, quella che non suscita effimere vampate di entusiasmo presto sopito, ma piuttosto quel certo quale distacco che si smussa poco a poco, scoprendo giorno per giorno le virtù celate, le segrete risorse di chi non ama il vistoso modo di imporsi tra gente superficiale. Perché eri nata signora, insomma.

Forse un pochino gracilina, nei tuoi primi mesi di vita, tanto che quella gente di cui sopra, credette di fare giustizia sommaria delle tue qualità ancora non pienamente rivelate. Poi, il tempo fece presto a ristabilire la verità. Eri una vettura raccolta, di forme aggraziate, agile, con un motorino magari un po' complesso, raffinato, generoso. Anche nella meccanica, come nella linea, avevi osato andare controcorrente — come tante altre Lancia che ti avevano preceduto — e per questo ti fu un po' difficile importi immediatamente. E del resto faceva parte della tua natura schiva. Ma quando uscisti dalla fanciullezza, tutti i critici della prima ora credettero di "scoprirti", si accorsero che non avevi eguali al mondo, che eri elegante, bella, veloce, sobria come nessun'altra. E l'ammirazione

Realizzato da
SERVIZIO STAMPA LANCIA

Impaginazione e stampa a cura di
ORGANIZZAZIONE SANGUINETI
Pubblicità e Stampa Torino

Finito di stampare il 30-7-1963 presso le
Industrie Grafiche C. Zeppigno - Torino

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

In questo numero:

quadro del pittore Massimo Quaglino (46); disegni di Giorgio Cavallo (60); fotografie di: Attrialfoto - Bologna (51); S. Briccarelli - Torino (56-57); A. Caproni - Torino (42); Cargnel - Verona (51); E. Chiesa - Torino (4-5-6-7-8-9); Du Perron - Ginevra (53); Empire Photographers - New York (53); Felici - Roma (15); Foto Italia - Roma (10-26-55); R. Godau - Sassari (53); Interpress - Parigi (16); Moncalva - Torino (36-37-38); Organizzazione Sanguineti (1-26-27); E. Pucci - Firenze (58-59); Re Fraschini (52); C. Ripa - Roma (40-41-42-43); Usis - Torino (16); Zeppigno - Torino (3-29-30-31-32-34).

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



All'ultima Appia

*Un gioiello lucido, mollo si slancia
che il Mondo ammira; è l'Appia Lancia
frutto di studio, ingegno, fatica
nacque più celebre dell'Appia antica.*

*Dalla Torino ardita e fiera
dell'Auto-Industria vecchia pioniera
d'Italia vanta, e ben si sa,
posti per il Mondo la Lancia Appia.*

*Riedi allora, in mostre e saloni
d'ammiratori a' mille a milioni
sei, in tre serie, sempre più bella
su strade e piste, fulgida Stella.*

*Sempre in ascisa, come una focaia
il cielo chiude ancor sotto la ruota
e da sbivasso con gran baldanza
oltre montano la Fulvia avanza.*

*Quest'ode povera, priva d'alloro
innalzo a quella che col lavoro
segnò l'orma del gran Benigno
"Vincenzo Lancia" al Cavaliere.*

*Al suo ingegno al suo operato
sempre inglese giammai secondato
in nome suo, ognora io raggio
è solenne l'ultima Appia.*

1953 Aprile 1963

Ad

glia, e che al termine, la vettura era ancora così sana da poter ricominciare.

Questa era la tua tempra, questo era il tuo cuore generoso. Ti vestirono in elegante coupé, in ariosa convertibile, in berlinetta sportiva: e allora, come sempre senza chiasso, vincesti nei concorsi di eleganza, ti facesti ammirare nei Saloni internazionali, fosti imbattibile nelle gare di velocità e di consumo. Esiste in proposito un lungo ricco libro d'oro che la Lancia conserverà tra i documenti più significativi di un'epoca, l'epoca Appia. La tua ultima, felice trasformazione l'avesti con la "terza serie", che rappresentò il tuo trionfo definitivo. Continuavano a nascere in tutto il mondo macchine di cilindrata simile alla tua (ma mai della tua classe), eppure quando gli automobilisti facevano confronti, tornavano a te, cara vecchia Appia, con la fiducia incrollabile che quanto potevi dare tu, nes-

si mutò in entusiasmo allorché, nel 1956, i tecnici ti diedero un nuovo vestito che slanciò la tua linea, e ritocarono il tuo motore con una iniezione di brio che completò la tua personalità. Da allora diventasti più che mai la vettura che riassumeva in sé tutte le virtù; chi ti possedeva andava fiero di poter dire: la mia macchina è un'Appia. Non avevi mai bisogno di niente: fedele, silenziosa, sempre pronta, non arricchìvi certamente i meccanici

delle officine. Cento, centoventimila chilometri; ci fu chi arrivò a superare i 150 mila senza revisioni di sorta. Eri diventata insomma una macchina proverbiale, una pietra di paragone da cui uscivi sempre vittoriosa, cara Appia. E fu accolto con compiacimento, ma senza sorpresa, l'annuncio che la Rivista "Quattroruote" aveva fatto percorrere a una Appia, senza soste, 160 mila chilometri sulle strade italiane, cento volte la Mille Mi-



sun'altra ci sarebbe riuscita. E così, mese dopo mese, anno dopo anno, ti moltiplicasti, fintanto che non sorse all'orizzonte della Lancia un nome nuovo, il modello che doveva raccogliere la tua pesante eredità: la Fulvia. E il 27 aprile 1963, con l'esemplare numero 103.161, il tuo ciclo si è chiuso. Vollero, quel giorno, darti un saluto ufficiale: dirigenti e maestranze si raccolsero all'uscita della linea di montaggio Appia, per farti un po' di festa. Te

la meritavi. E tutti erano un po' commossi.

Ma tu continuerai a fare il tuo dovere come prima, sulle strade del mondo. E ti vedremo circolare chissà per quanti anni ancora, perché il tuo compito è quello di servire fedelmente, di non fermarti mai, leggendaria Appia. Saremo felici di continuare ad incontrare ovunque la tua sagoma così caratteristica, di udire il fruscio vivace del tuo motore, di ascoltare gente fiera di dire: la mia macchina è un'Appia. E poi, puoi essere tranquilla sul conto della tua ultima sorella, da poco nata: è della tua stessa razza, ha ereditato le tue migliori virtù. Già adesso sta diventando la automobile degli intenditori, come tu stessa un tempo: chi ha posseduto una Appia, ha già o avrà una Fulvia. Vedi dunque che puoi andarne orgogliosa! Addio, cara Appia, non sarai dimenticata, né nel nostro ricordo né nella storia meravigliosa dell'automobile. F.B.



L'uscita dell'ultima Appia dalla linea di montaggio dello stabilimento di Torino ha dato luogo a una simpatica manifestazione, alla presenza dei dirigenti della Lancia. Un operaio, Michele Mosso, aveva preparato una poesia di saluto all'Appia riprodotta nella pagina di fronte e in quell'occasione il direttore generale Prof. Dott. Guido Calbiani gli ha consegnato un premio che ha voluto anche essere un simbolico riconoscimento verso tutti coloro che per tanti anni hanno collaborato alla produzione di questo fortunato modello





L'idea di designare con il nome di "Fulvia" la nostra nuova vettura mi fu suggerita e confermata dall'accenno che si trova a pag. 90 del volume "L'Italia Storica" del Touring Club Italiano. In detto volume la parte di storia romana fu providamente affidata al Prof. Giuseppe Corradi, dell'Università di Torino, autore fra l'altro di uno dei volumi della storia di Roma dell'Istituto di Studi Romani e di un volume particolarmente dedicato a "Le Strade romane dell'Italia occidentale", pubblicato da Paravia nel 1939 e oggi in-trovabile.

Il nome di "Fulvia", che risponde alla tradizione LANCIA di denominare i propri modelli con le strade romane, è breve, svelto e seducente come la vettura che abbiamo presentato al pubblico. Poiché le informazioni che sulla Via Fulvia sono contenute nell'Enciclopedia Treccani sono inesatte alla luce della moderna critica storica, ci siamo rivolti al Prof. Giuseppe Corradi, che ci onora della Sua amicizia, il quale ha raccolto tutte le notizie in proposito in uno studio magistrale che comparirà in una rivista di livello scientifico adeguato.

Noi abbiamo il piacere di riprodurre qui un ampio riassunto corredato di fotografie dei luoghi e delle cose, accompagnati dalla vettura accanto alla quale compare l'effigie dello stesso Prof. Corradi.

PROF. DOTT. ING. ANTONIO FESSIA

Era un'antica via romana della Liguria costruita da Tortona ad Asti e forse spinta anche fino a Torino, attraverso il territorio abitato allora da tribù liguri.

In conseguenza delle vittorie romane nel corso del II secolo av. Cr. un vasto territorio dell'Italia settentrionale, a Sud del Po, costituì un diretto possesso dei Romani i quali provvidero via via alla romanizzazione deducendovi colonie romane e latine, creando così numerosi centri romani e latini lungo le strade che si venivano costruendo per assicurare le comunicazioni tra i territori di nuova conquista e Roma.

Anche in questa regione si costruì dalla seconda metà del II secolo av. Cr. in poi una magnifica rete stradale intorno alla quale abbiamo notizie precise assai limitate.

Fra le maggiori strade consolari costruite nell'Italia occidentale c'interessa anzitutto, in relazione colla via Fulvia, la via Postumia costruita dal console Spurio Postumio Albino (148 av. Cr.) da Genova a "Libarna" (odierna Serravalle) a "Dertona" (ora Tortona), donde si dipartì verso ponente la via Fulvia, e da "Dertona" spinta a Piacenza, a Cremona e poi fino ad Aquileja.

A Dertona fece capo l'altro tronco di strada dovuto a Marco Emilio Scauro censore nel 109 av. Cr., che partendo da "Vada Sabatia", passando da "Calanico" (Carcare) nella valle della Bormida, scendeva per "Crixia" (Spigno) ad "Aquae Staliellae" (Acqui) donde volgeva a nord-ovest fino a Dertona. E a Dertona mise capo ancora la via "Julia Augusta" che dalla riviera ligure di ponente si unì a

Villa del Foro, l'antico Forum Julii, attraversato dalla via Fulvia, come riportato dalla Tavola Peutingeriana



Vada Sabatia alla via di Scauro seguendola fino a Tortona donde continuò con la "Postumia" fino a Piacenza. Nella zona di collegamento della via "Fulvia" con la via "Postumia" sorgeva prima della conquista romana un modesto pago ligure, il cui nome restò quando vi fu dedotta la Colonia Augusta Dertona, ascrivita alla tribù Pomptina. La Via Fulvia non è ricordata dagli itinerari antichi ma è disegnata unicamente nella "Tabula Peutingeriana"; che essa porti il nome di Fulvia non è testimoniato da nessuna fonte, né letteraria né epigrafica. Ma si può ragionevolmente congetturare (ad analogia per es. "Forum Appii" sulla Via "Appia") dell'esistenza nella località "Forum Fulvii" segnata su questa via (nella stessa Tabula Peutingeriana) dove essa, attraversata la piana di Alessandria, raggiunge il Tanaro.

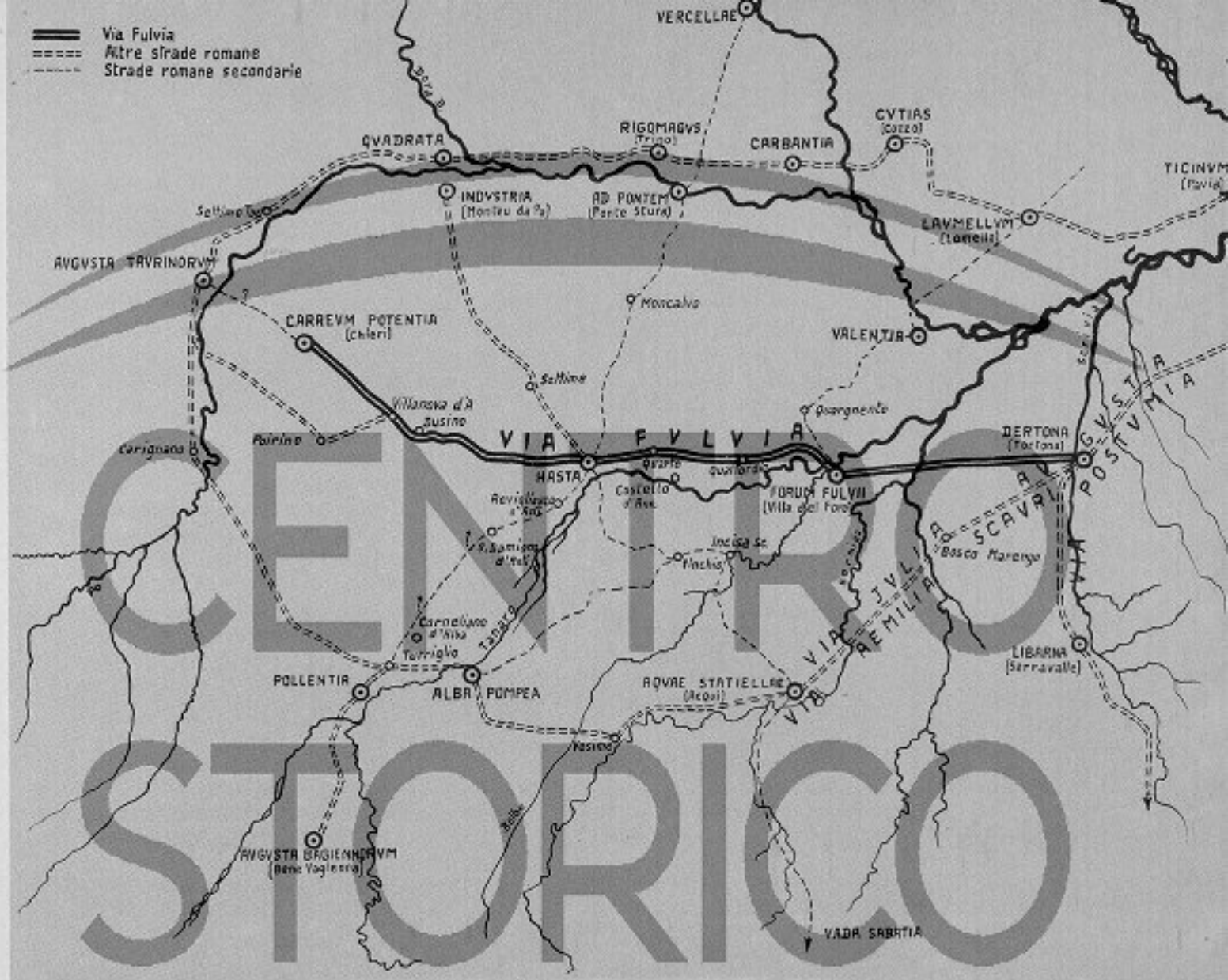
Lungo queste strade maggiori che si univano con altre minori e diverticoli che si venivano costituendo, dando luogo a un'importante ed imponente rete stradale, si venivano creando i nuovi centri romani e latini, si formò una larga striscia di territorio che dal Piemonte con "Carrea Potentia" (probabilmente l'odierna Chieri) e con "Pollentia" (odierna Pollenzo) presso il corso del Tanaro, si protendeva per largo tratto lungo la Cispadana.

"Forum Fulvii" è chiaramente segnato nella Tabula Peutingeriana e ricordato nella storia naturale da Plinio fra gli altri "nobilis oppida" della regione Cispadana con l'epiteto di Valentino e nella "Notitia Dignitatum" che ricorda un "praef. Sarmatarum gentilium Forofulviensi".

Il nome risale certamente ad un magistrato della gente "Fulvia". Questa famiglia, ben nota a Roma già nella seconda metà del III secolo av. Cr., crebbe di importanza nel II secolo durante il quale toccò il suo apogeo, e diede parecchi personaggi che raggiunsero il consolato e la censura.

Nel corso del II secolo av. Cr. ebbero parte importante nelle molteplici guerre contro i Galli e contro i Liguri alcuni Fulvii ai quali si devono riportare nomi locali e la via Fulvia.

Una via romana di grande importanza costruita ex novo partendo da Tortona verso ponente, quando alla metà del II secolo av. Cr. resistevano ancora duramente i Liguri del versante settentrionale dell'Appennino e non si era provveduto ancora a collegare con la rete stradale romana le terre tenute da tribù liguri già vinte, appare un non senso. Evidentemente la via Fulvia che muove da Tortona presuppone l'esistenza della via Postumia, costruita nel 148 av. Cr. dalla quale la Fulvia si staccò formando una nuova linea di penetrazione e di sicurezza lungo i territori liguri della destra del Po, risalendo la valle del Tanaro, quando altre lotte sostenute contro gli Stazielli ed i Bagienni diedero basi più sicure alla conquista, e si presentò la necessità di collegare i nuovi territori con le precedenti conquiste, spingendo avanti con la nuova via la grande strada in territori liguri, che collegava Genova con Tortona e questa con Piacenza ed oltre. In questa condizione risultante dall'avanzata romana nei territori liguri alla destra del Po ebbe origine la via Fulvia, la quale deve riportarsi al consolato di Marco Fulvio Flacco del 125 av. Cr.



Una ricostruzione, secondo quanto esposto nell'articolo, del sistema viario del Piemonte nel II° e III° secolo a.C. Nella pagina di fronte, sopra, la Tavola Peutingeriana; in basso, il campanile della chiesa di Santa Caterina in Asti, la cui base faceva parte delle opere militari a protezione di una delle porte della città romana; uno scorcio dell'antica Dertona — l'attuale Tortona — da cui aveva origine la via Fulvia.

anche se la costruzione di essa può essere stata compiuta più tardi. Non è possibile determinare nei suoi particolari il percorso della via Fulvia data la mancanza di notizie degli scrittori antichi e la scarsità di dati archeologici.

Tuttavia un punto di riferimento sicuro ci è fornito da Forum Fulvii, ascripto come tanti altri centri della regione alla tribù Pollia. Sorge qui il problema della ubicazione di questa località. In generale gli studiosi, fondandosi sulla testimonianza di Plinio che lo indica con l'epiteto di Valentino, identificarono questo Foro con Valenza. In realtà i più accurati studi moderni, tenendo conto del fatto che scarse e non sicure sono le prove relative all'importanza raggiunta da Valenza nell'età romana, mentre assai più importanti reperti, in parte raccolti nel museo di Alessandria, furono trovati nella località odierna di Fori o Villa del Foro sulla destra del Tanaro, zona archeo-

logica di una certa importanza non lungi da Alessandria, ritengono a ragione che Fori e Valenza sono due località ben distinte, che ad un Fulvio risale il nome del Foro, e che il Forum Fulvii va identificato con Villa del Foro.

Non sembra che possa esservi dubbio sul percorso, che possiamo tracciare schematicamente, della via Fulvia da Tortona ad Hasta (odierna Asti). E' vero che non abbiamo miliari, né avanzi di selciato, né iscrizioni, né notizie di altri Itineraria, tranne la via disegnata nella Tabula Peutingeriana; ma ancora oggi sulla strada da Asti ad Alessandria s'incontrano nomi che ricordano evidentemente località, centri, "mansiones", o "mutationes", o cippi miliari che dovettero appartenere alla strada romana. Così ad oriente di Asti (da cui evidentemente partiva anche una enumerazione delle distanze) si incontrano le località Valterza (che si riporta all'espressione "ad tertium lapidem", o

cippo miliario), Quarto, Castello d'Annone (ad nonam), Quattordio (ad quartum decimum), come si può vedere nella cartina qui unita. E' superfluo ricordare qui l'importanza della toponomastica per lo studio della topografia antica.

Del resto che il Foro Fulvio acquistasse una certa importanza si dà essere segnato — unica località — nella Tabula Peutingeriana sulla via da Tortona ad Asti, non deve sorprendere.

Ricordiamo che in questa stessa regione "Forum Vibii" (odierna Revello) divenne municipio, e "Forum Julii Iriensium" (di Iria, odierna Voghera) fu elevato alla condizione di colonia, quando Augusto costruì la via Julia Augusta già ricordata.

Il Forum Fulvii divenne punto di partenza di una strada tra la via Fulvia sulla destra del Po e la strada dalla sinistra del fiume, che doveva essere traghettato. Questa via secondaria di raccordo passando per il centro romano di Valentia e raggiungendo, oltre il Po, Lomello, si inseriva nella grande arteria stradale che da Piacenza metteva, biforcandosi a Cozzo, col tronco destro a Vercelli e col sinistro a Torino.

Similmente più ad occidente si dipartiva ad Asti dalla via Fulvia la strada che la univa alla via sulla sinistra del Po testé indicata, collegando Asti per Moncalvo, Ponte Stura e, traghettato il Po, Trino a Vercelli. Anche da Asti non doveva mancare una via minore di utilità prevalentemente locale, che collegasse la via Fulvia con la strada da Acqui ad Alba. Non ne abbiamo documentazione archeologica, ma anche qui le località di "Vinadio" (che

viene interpretata "ad vicesimum lapidem") e non lungi da esso "Incisa" (da "Intercisa") documentano l'esistenza di vie secondarie.

Con l'espandersi dell'influenza di Roma, i Taurini accettarono, forse pacificamente, la signoria romana salvaguardando la loro autonomia. Allora nel loro centro fra il Po e la Dora Riparia, forse già assediato da Annibale, fu stabilita una nuova colonia romana che divenne la Colonia "Julia Augusta Taurinorum" (Torino) ascrivita alla tribù Stellatina. Incerta resta la data della fondazione, forse sotto i Triumviri dopo la vittoria di Filippi (42 av. Cr.) o sotto Augusto dopo la Battaglia di Azio (31 av. Cr.).

Ora si trattava di compiere la sistemazione della Liguria Cispadana occidentale prolungando, secondo il criterio sempre adottato da Roma, le grandi arterie di comunicazione fino alla nuova colonia. Abbiamo seguito la via Fulvia da Tortona ad Hasta (Asti). Questo nome rivela un'origine preromana; il sorgere della città romana va collegato con la sistemazione di questa parte della Liguria padana verso la fine del II secolo; Hasta divenne nuovo cippo e fu iscritta alla tribù Pollia. La Tabula Peutingeriana disegna a sinistra di Asti un tronco di strada con un percorso di XVI miglia, fino ad un altro tronco di strada segnata in linea retta da Pollenzo a Torino, con un percorso di XXXV miglia.

Sembra probabile che la strada uscendo da Asti e passando per Revigliasco d'Asti, dove si hanno avanzi romani, si tenesse alquanto discosta sulla sinistra del corso del Tanaro fino a raggiun-



gere nei pressi di Bra la strada Pollenzo-Torino. Secondo recenti scavi archeologici (1959-1960) che hanno messo in luce al Turriglio un importante e imponente avanzo romano di non facile interpretazione (forse mausoleo o forse museo) e in seguito a un mio sopralluogo sia pure frettoloso si dovrebbe ammettere l'esistenza di un crocicchio stradale che dalla zona di Bra passasse al Turriglio, di qui da una parte a Pollenzo (dove giungeva anche la strada da "Augusta Bagiennorum" od. Benevagienna) e dall'altra a Santa Vittoria e ad Alba. S'intende che qui si dà solo uno schema approssimativo e provvisorio che potrà essere meglio definito con ulteriori scavi sistematici.

Sull'ultimo tratto della strada da Pollenzo a Torino la Tabula Peutingeriana non segna alcuna località, né siamo sufficientemente informati da dati archeologici per il percorso Bra-Carmagnola; solo il nome di Sommariva Bosco richiama la espressione "ad summam ripam", usuale negli Itineraria come ad Padum, ecc. Invece appare ben segnato da resti romani il percorso Carignano, La Loggia, Carpice, Sangone: sono tombe romane, resti di selciato, antiche cappelle, cimiteri romani e barbarici, materiale laterizio, ecc.

Ma la via Fulvia poté avere un altro prolungamento, continuando dall'importante nodo stradale di Asti verso Torino, e abbreviando la distanza fra le due colonie romane. Gli avanzi romani di Asti non sono molto numerosi, ma assai notevoli. La residua torre laterizia di forma poligonale nella parte inferiore, che sorge dalla sagrestia della chiesa di Santa Caterina, pare che facesse parte

delle opere militari a protezione di una delle porte della città romana, probabilmente della porta decumana o pretoria, del "castrum" originario. Oltre la via già indicata, uscivano da questa parte di Asti altre due strade: una, vero prolungamento della "Fulvia", per Dusino (detto in vecchi documenti "Duodecimum, Ducinum") a Carream "Potentia" ed una verso "Industria" (Monteuda Po).

Da quanto si è ragionato fin qui possiamo tuttavia concludere che la via "Fulvia" costituì l'arteria principale della rete stradale della Liguria padana sulla destra del Po; da essa si dipartirono tronchi vari di collegamento e di raccordo sia con la strada grosso modo parallela da Acqui, Alba, Pollenzo che sulla destra del Po metteva a Torino. Purtroppo le alluvioni, l'abbandono, lavori agricoli, vicende belliche, ecc., hanno cancellato o quasi queste antichissime strade delle quali rimangono solo rare tracce di pavimentazione, e nulla di muri di sostegno o di ponti; non ci è conservata la sicura e preziosa documentazione dei cippi milia-ri, né epigrafi che ricordino opere di restauro, né si tentarono se non in pochi casi, scavi o esplorazioni regolari.

Si può pensare che ancora non pochi avanzi romani restino sepolti, e che nuove ricerche e scavi regolari possano essere eseguiti nell'interesse della scienza, e che anche scopritori casuali di materiali del genere — nonostante la riluttanza dei contadini non del tutto ingiustificata — si abituino a darne notizia e a farli conoscere senza nascon-derli o rovinarli.

G. C.

A destra, il "Turriglio", imponente monumento romano di incerta destinazione, nei pressi di Pollenzo.

Di fronte, da sinistra, la Fulvia ripresa davanti alla chiesa di Villa del Foro; il prof. Giuseppe Corradi, autore di questo articolo, fotografato a Santa Vittoria d'Alba, un'altra delle località che si presumono attraversate dalla via Fulvia



ANCHE IL PRESIDENTE DEGLI STATI UNITI IN FLAMINIA

Il presidente degli Stati Uniti Kennedy, durante la sua visita ufficiale a Roma, su una delle Flaminia presidenziali





ATTUALITA' DELLA CHIESA UNIVERSALE

ENNIO FRANCA

La scomparsa di Giovanni XXIII ci ha sorpresi mentre stavamo preparando questo numero. L'articolo che qui pubblichiamo, redatto quando nulla lasciava presagire la imminenza della fine del Santo Padre, vuol essere un devoto omaggio al gesto più grande del breve ed intenso Pontificato.

La Sua Morte, una Morte santa nel più alto significato cristiano, è il sigillo da Lui posto a una vita laboriosa e serena tutta spesa al servizio della Chiesa e al culto della verità. La commozione che ha penetrato il cuore di tutti gli uomini,

e non soltanto dei credenti, è testimonianza autentica

del suo messaggio come

testimonianza di una pro-

di felici le spe-

promesse allargava dell'intera

umana, era assise ecume-

le, accanto ai tremila Pastori

del gregge cattolico, hanno partecipato e parteciperanno, per la prima volta nella storia della Chiesa, personalità rappresentative di altre confessioni. È il grande gesto storico del Pontificato di Giovanni XXIII: un appello, non più soltanto verbale, alle reciproche intese e alla vicendevole comprensione, un tentativo di condurre l'umanità e di avvincherla nel calore e nella sicurezza della famiglia naturale, creata da Dio.

Crediamo di offrire il nostro utile contributo alla idea magnanima del Pontefice scomparso, illustrandone gli aspetti e i momenti come risultano dalla prima fase del Concilio Vaticano II.

La lunga pausa fra le due sedute Conciliari del Vaticano II già ha dato occasione a riflessioni più pertinenti e meno vaghe sul valore della grande assise ecumenica.

Nel vasto spazio di tempo tra l'8 dicembre 1962 e il prossimo settembre, quando si riaprirà il nuovo ciclo delle sedute, le varie Commissioni avranno avuto modo di mettere a fuoco i risultati tratti dalle discussioni del primo tempo del Concilio e riproporre gli schemi secondo le modifiche suggerite dai Padri. Si è dunque in fase interlocutoria, essendo state rinviate le questioni veramente di fondo alle discussioni delle prossime sedute. È chiaro che dopo la prima esperienza conciliare e nel momento in cui la formulazione delle tesi è tuttora allo studio della Commissione di coordinamento, nulla si può prevedere di preciso e tanto meno di definitivo.

Dando uno sguardo retrospettivo a quanto è avvenuto, uno sguardo d'insieme e generale, si può innanzi tutto affermare che i Vescovi sono venuti da ogni parte del mondo ben determinati a esprimere in termini leali e aperti il loro pensiero sulla situazione religiosa della Chiesa cattolica nel mondo contemporaneo, rispettosi e non intimoriti dal privilegio e dal vigore degli organi centrali, mentre d'altra parte è risultato evidente, a sua volta, che gli organi centrali non hanno in alcun modo limitato la più ampia libertà di dibattito e di manovra. Tale stato di cose, insolito in un organismo il cui vertice è governato dal potere assoluto, ha promosso intorno alle assise del Vaticano II eccezionale interesse se non altro per constatare in quale misura veniva praticato l'esercizio della libertà. Il risultato più evidente e magari polemico si è avuto nel rinviare lo studio delle questioni di fondo a una più organica esposizione dottrinale e nella richiesta di una più efficace strutturazione degli organismi in cui si articola il Concilio. Talché quanto finora è avvenuto può considerarsi non come una prima fase del Concilio, ma piuttosto come una premessa o

preludio in cui si è discussa e modificata l'impostazione proposta dalle Commissioni preconciliari.

Giovanni XXIII difatti nel discorso dell'8 dicembre 1962 con cui concludeva il primo periodo del Concilio affermava: "La prima Sessione è stata come un'introduzione lenta e solenne alla grande opera del Concilio, un avvio volenteroso ad entrare nel cuore e nella sostanza del disegno voluto dal Signore".

Ci si può chiedere quali siano stati i motivi del ritardo nell'entrare *in medias res*, di questa "introduzione lenta e solenne", di quest'"avvio volenteroso", termini tutti che se esprimono l'utilità della prima Sessione escludono peraltro la presa di contatto immediato con le grandi questioni per cui è stato convocato il Concilio. A chi conosce per esperienza diretta e per ammaestramento storico come si presentano, si affrontano e si risolvono nel seno della società ecclesiastica i problemi che interessano la vitalità e il potenziamento della Chiesa, sa pure che gli avvenimenti si svolgono per una loro dialettica interna al di fuori delle più assennate previsioni e predisposizioni.

L'introduzione ampia e solenne e l'avvio volenteroso di cui ha parlato il Santo Padre non si spiegano cioè con le disinvolute giustificazioni giornalistiche chiamando in causa ritardatari e avanguardisti, integralisti o progressisti, cioè puntando su differenze di tecnica ideologica. Differenze che non potevano non essere a cognizione di quanti avevano il compito d'istruire le fasi dei convegni conciliari, tanto più che bastava dare un'occhiata alla collana delle pubblicazioni delle varie Università cattoliche o considerare gli atteggiamenti adottati dal corpo ecclesiastico nei vari paesi di fronte all'insorgere delle nuove realtà sociali e politiche. Era elementare norma di saggezza comporre siffatte differenze, qualora avessero avuto luogo, prima della grande convocazione e sgombrare il terreno da questioni preliminari che proposte verbalmente avrebbero cagionato una perdita di tempo costoso e prezioso.

La ragione, probabilmente, è altrove. I Concili ecumenici sono stati storicamente promossi in occasione di errori da confutare o di calamità imminenti da evitare. Dal primo Concilio generale di Nicea indetto per respingere l'eresia ariana che negava la consustanzialità del Cristo, al Concilio Vaticano I convocato per respingere gli attacchi contro ogni forma di verità trascendente con la definizione dell'infalibilità del magistero pontificio, l'attenzione dell'episcopato cattolico è stata attirata sempre su un quesito dialetticamente circoscritto e determinato. Dal tempo di Lutero e di Calvino non



A sinistra, incisione raffigurante i cardinali riuniti al Concilio di Trento (1545) indetto da Papa Paolo III; sotto, il Concilio Ecumenico Vaticano I in San Pietro nel 1870. In basso, l'apertura del Concilio Vaticano II voluto da Papa Giovanni XXIII



viene formulata in settore strettamente religioso un'eresia così nuova e tale da richiedere la convocazione d'un Concilio, se si eccettua appunto il positivismo e il razionalismo ottocentesco che però si presentavano come metodi filosofici o scientifici piuttosto che negazioni e aggressioni dirette del dogma cattolico. Fu un momento drammatico nella storia dello spirito umano — un momento non valutato ancora nella sua complessità e profondità — in cui veniva instaurata, attraverso le conquiste scientifiche e le lotte politiche e sociali, una nuova visione del mondo e della realtà umana.

Anche allora la Chiesa cattolica, sebbene da tempo non più protagonista e quasi distaccata dal corso degli avvenimenti, fece sentire la sua presenza in misura massiccia prima col Sillabo, di cui se ne potevano cogliere i preannunzi nell'Enciclica *Mirari vos* del 1832, e poi nel Concilio Vaticano dove furono riprovati i fervori liberaleggianti specialmente tra i gruppi dei cattolici tedeschi e francesi e fu drasticamente riaffermata la supremazia del magistero romano, anche di fronte alle nuove proposizioni del pensiero filosofico e scientifico. Neanche il modernismo sembrò al confronto una minaccia così grave, sebbene definito "sintesi di tutte le eresie", e bastarono pochi ed energici interventi del potere ordinario per comprimerlo e reprimerlo. A un secolo di distanza dal Concilio Vaticano I, la Chiesa sembra oggi trovarsi in analoghe circostanze. A quanto risulta, non serpeggia oggi tra i fedeli una eresia ben circostanziata, non pare vi sia attacco diretto al dogma, non s'impugnano, almeno direttamente, verità fondamentali della fede. Tuttavia il mondo della fede va morendo e il messaggio cristiano arriva assai più stentatamente alle anime di questo secolo. I Padri del Concilio hanno ricevuto voluminosi schemi prima dell'apertura del Concilio, non sopra un determinato punto di dottrina ma schemi che trattavano *de universa theologia*.

La coscienza della Chiesa avverte la rapidità degli sviluppi così celeri da parere sconvolgenti, una rapidità che oblitera nel giro di una generazione le condizioni della precedente e non fa a tempo a commemorare gli avvenimenti del decennio anteriore, così subito sono superati dagli eventi, tanto che sembrano appartenere ai residui di una civiltà arcaica.

La forza della Tradizione, intesa come trasmissione nel seno di una società per millenni sedentaria, ha perduto il rapporto col tempo e con lo spazio, ambedue modificati nelle prospettive create dalla nuova civiltà tecnica. Non per nulla uno dei punti più agitati e controversi nel primo tempo del Vaticano II è stato proprio l'interpretazione del valore della

tradizione. La Chiesa, nata dall'Incarnazione di Cristo e che prolunga la sua vita in mezzo agli uomini per l'Incarnazione e nell'Incarnazione di Cristo, non può non sentire la responsabilità della sua tepida presenza e quindi del venir meno al compito assegnatole da Cristo nel tempo, *in hoc saeculo*, ch'è il suo tempo e il suo secolo. Potranno anche non esservi errori di prospettiva nelle dimensioni del nuovo mondo, ma sono dimensioni che hanno acquistato una loro capacità e autonomia al di fuori, e cioè non contro né pro, il mondo della fede; non in polemica né in apologetica col dogma cattolico e con il messaggio cristiano, ma prescindendo da entrambi.

Come si vede, sono problemi di una gravità e vastità come mai si presentarono nel corso di due millenni all'esame della coscienza cristiana. Occorre ritrovare il segreto dell'attualità del verbo di Dio che "si è fatto carne" e che continua a farsi carne, occorre riscoprire la vitalità del lievito che fermenta il pane della comunità umana, e per questo occorre rivedere tutto e riesaminare tutti gli schemi *de universa theologia*. Quando esisteva il mondo oggettivo della fede (e possiamo anche classificarlo fino ai prossimi decenni dell'ottocento), la fuga avveniva nel singolo, nell'individuo, per sua scelta e deliberazione. Oggi la fuga è totale e il mondo oggettivo della fede non esiste più: l'opzione per quel mondo oggi è nel singolo, nell'individuo, e non è una "traditio", un dono consegnato e trasmesso dalla società in cui egli vive. Da questa constatazione, che fu oggetto del saggio critico assai noto del Picard, alcuni hanno tratto la conseguenza che ormai il profano si è sottratto alla tutela del sacro, come se a interrompere questa tutela fosse sufficiente la mobilità cui dianzi accennavasi o la contrazione della coordinata tempo-spazio, creata dalla tecnica contemporanea. Il profano ha preso corpo, asseriscono costoro, si è costituito espellendo i segni del sacro. Non è il caso di allarmarsi, dicono ancora, come di un trionfo del demonio, perché siffatta autonomia del profano rientra nella visione cristiana della vita. A parte che per il cristiano, secondo l'insegnamento paolino, tutto è sacro perché il tutto egli compie nel nome di Cristo, *in quo movemur et sumus*, la distinzione va posta se mai tra il cristiano e il mondo o meglio tra "popolo" e "non popolo" secondo la dizione di San Pietro nella prima Epistola (II, 9). Nelle comunità arcaiche si interdicevano certi mestieri al cristiano e n'è rimasto il ricordo ancor oggi nel *defectum lenitatis* per l'ordinazione sacerdotale; fino a qualche decennio fa gli artisti non erano ammessi nei salotti borghesi; e appena qualche secolo addietro si rifiutavano i

funerali in chiesa alle attrici. Oggi esiste l'Unione Cattolica degli artisti del teatro e delle arti figurative.

E' lo spirito cristiano che progredisce e che "informa" di sé anche il "profano". Il Vangelo, osserva giustamente padre Congar, ha abolito la distinzione tra sacro e profano. Ha però creato la opposizione radicale e definitiva tra il cristiano e il mondo: *pro eis rogo non pro mundo rogo*. Il problema è qui, in questo mondo, nel proporre la presenza di Dio in questo mondo, nel cristianizzare il "profano". Se no che significato avrebbe evangelizzare l'*omnis creatura* e l'avanzare *ubique terrarum* e in che altro consisterebbe la vocazione missionaria della Chiesa? Tornare alla distinzione tra sacro e profano significa regredire su una sterile posizione manichea e correre il rischio di risolvere il "Sacrum" in un ambiguo ed evanescente docetismo. Lo spirito cristiano è spirito nella sua essenza cattolico, che ogni cosa assume, sistema e colloca nella prospettiva della grazia. In una realtà santificata dall'incarnazione del Verbo, non si vede per quale altra strada laicità e profanità possano acquistare la loro autentica autonomia e quindi la loro profonda e insostituibile ragione d'essere: si tornerebbe, vale a dire, anche etimologicamente al significato originale di *laicos* e di *profanum*, che non solo non indicano opposizione al sacro, ma indicano l'uno la porzione della *plebs Dei* e l'altro contiguità al Tempio.

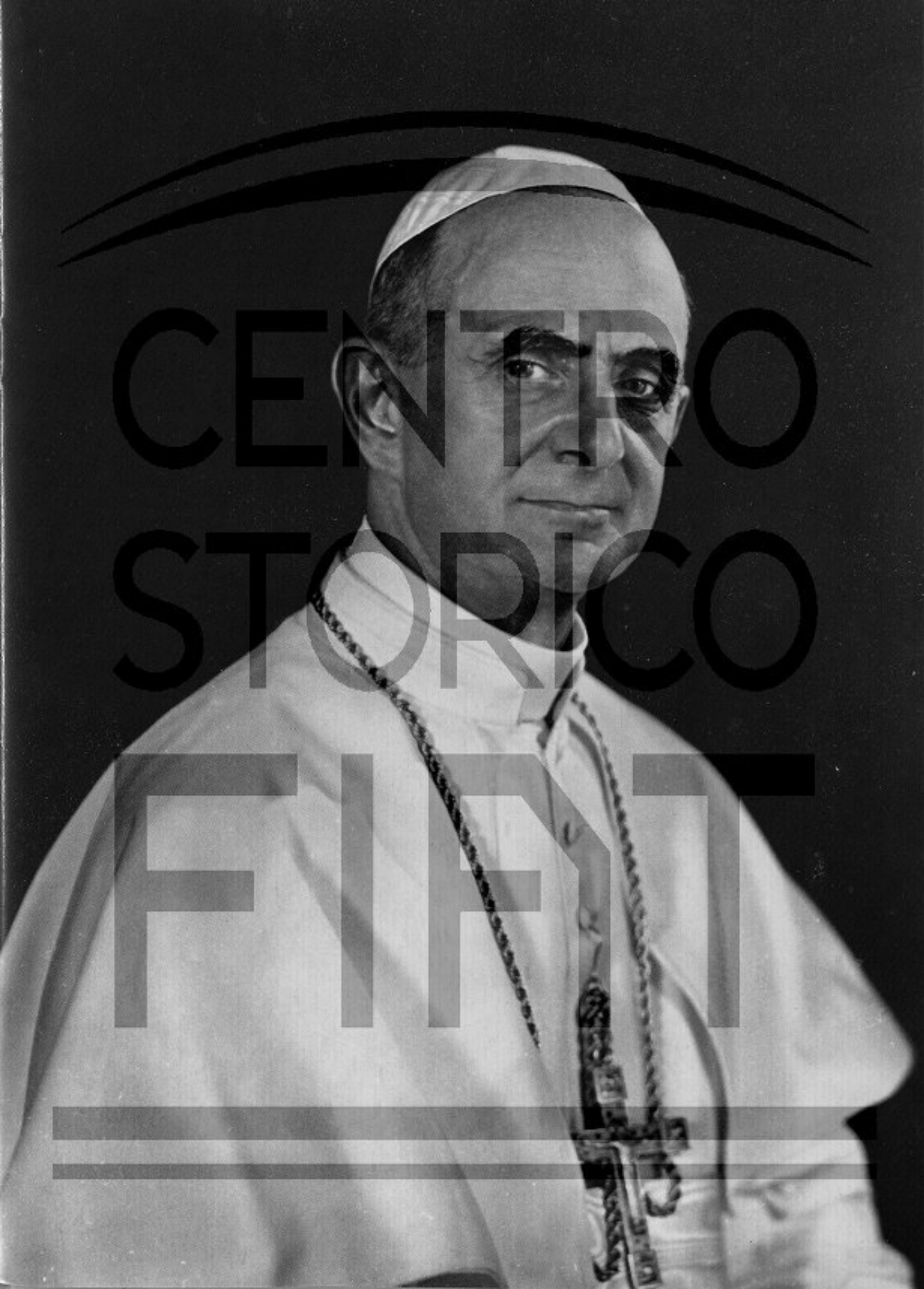
Il problema in un mondo profano che è venuto meno alla sua laicità è di riattivare il fermento evangelico, così scarsamente operoso, anche perché il mondo cristiano è venuto meno alla sua sacralità. Alle frontiere del "sacro" e "profano" si sono verificate commissioni e contaminazioni per cui si è profanato il sacro e sacralizzato il profano. L'autonomia, come s'è accennato, sarà il risultato della evangelizzazione totale dell'uomo che gli consentirà di operare nel suo duplice aspetto di uomo *de terra terrenus* e *de coelo coelists*.

La latitudine di tale scopo che investe tutta quanta la sostanza della Chiesa — la sua dottrina, la sua presenza, la sua struttura — spiega come il Vaticano II abbia riproposto all'esame dei Padri le tesi *de universa theologia*, e spiega anche perché il Pontefice più volte abbia affermato che il Vaticano II deve avere un carattere spiccatamente pastorale, quanto dire di immediata e diretta incidenza nella realtà delle cose e di diretto contatto con l'esistenza attuale.

Dal riesame dottrinale e dall'efficacia dell'intervento attivo dipende l'auspicato rinvigimento e rinnovamento della Chiesa, di cui Giovanni XXIII ha parlato più volte.

E. F.

Papa Paolo VI



Cuba, Ottobre 1962. Il mondo tremò all'annuncio che il Governo americano aveva imposto a Cuba il blocco delle armi offensive e aveva intimato la rimozione delle dette armi dal territorio dell'isola. Come avrebbe reagito il Governo Sovietico? Piroscali sovietici erano in navigazione diretti a Cuba, e certamente portavano missili. Che avrebbero fatto? Avrebbero proseguito per la loro rotta? E quando le navi da guerra americane avessero intimato l'alt, si sarebbero fermati? E avrebbero subito la visita e la perquisizione? Era certo che, se non si fossero fermati, gli americani avrebbero fatto fuoco: al punto in cui erano le cose, non sarebbero potuti tornare indietro.

L'angosciosa attesa durò due o tre giorni. I piroscafi portatori di missili non arrivavano al limite del blocco. Evidentemente, avevano cambiato rotta. I sovietici evitavano lo *showdown*. Non sarebbero arrivati nuovi missili a Cuba. E quelli che già

concedere a Cuba un aiuto di tale natura" (cioè i missili) "erano venuti meno", ed egli avrebbe ritirato i missili.

La verità è che Kruscev aveva improvvisamente concepito un immenso "rispetto" per Kennedy dal momento in cui aveva capito che questa volta l'America avrebbe fatto fuoco. "La gravità della crisi" disse il *Guardian* "apparve la sera di venerdì, quando fu autorevolmente riferito da Washington che gli Stati Uniti erano pronti a considerare persino il bombardamento nucleare delle basi di missili a Cuba". Ma forse è più esatto dire che la gravità della crisi apparve fin dal primo momento: dal momento in cui il presidente Kennedy annunciò il blocco. L'America si era resa conto del pericolo mortale che avrebbero costituito per essa i missili sovietici a Cuba: se avesse subito, si sarebbe dovuta rassegnare a vivere sotto la perenne minaccia di morte istantanea. E aveva deciso di non



IL FILO DIRETTO "KK"

AUGUSTO GUERRIERO



c'erano? Kennedy aveva intimato di rimuoverli. Kruscev avrebbe ceduto? Avrebbe subito una simile umiliazione?

Improvvisamente, il 26 ottobre, Kruscev comunicò al presidente Kennedy che aveva dato ordine agli ufficiali sovietici a Cuba di interrompere i lavori per la installazione di "armi offensive", smontare queste armi, e riportarle nell'U.R.S.S. Aveva capitolato.

Tutto si era compiuto in una settimana: anzi, in sei giorni, da lunedì, 22, a domenica, 28. E Kruscev aveva fatto la sua ritirata in quarantotto ore: dal venerdì alla domenica. Gli agenti della propaganda russa all'estero — i partiti comunisti, i giornali comunisti e paracomunisti, gli intellettuali di sinistra — rimasero interdetti. Essi erano ancora intenti a vituperare l'America e il suo Presidente, quando Kruscev proclamava di avere "rispetto" per Kennedy e "fiducia" in lui. Anzi, disse che cedeva appunto per questo: perché "sentiva rispetto e fiducia per la dichiarazione che il presidente Kennedy aveva fatta nel suo messaggio del 27 ottobre" (cioè del sabato): che Cuba non sarebbe stata attaccata. Perciò, "i motivi che lo avevano indotto a

subire — anche a costo di una guerra. In sostanza, gli americani si erano trovati di fronte a questa alternativa: o noi distruggiamo oggi i missili a Cuba, o, un giorno, i missili distruggeranno noi. E avevano fatto la scelta: meglio combattere oggi, che abbiamo la certezza di vincere, e con poco danno, anziché esser costretti a combattere domani, senza speranza di vittoria, e con la certezza di immensi danni. Kruscev capì subito che l'America, questa volta, faceva terribilmente sul serio. E subito fece un passo indietro, un grande passo indietro: subì il blocco. Per suo ordine, le navi sovietiche con carico di "armi offensive" o cambiarono rotta o non partirono più. Certo, così, evitarono di subire intimidazioni e perquisizioni. Ma questo significò che Kruscev s'inchinava all'intimidazione dell'avversario. Il secondo passo indietro lo fece quando, dopo essersi dichiarato disposto a sospendere le spedizioni d'armi a Cuba in cambio della sospensione del blocco, in uno dei messaggi a U Thant, confermò di essere disposto a sospendere le spedizioni, ma non chiese più la contropartita: la sospensione del blocco. Il terzo passo indietro lo fece quando, in un messaggio al presidente Kennedy, accettò il

principio che la rimozione delle basi per missili dovesse essere controllata da ispettori dell'O.N.U. Il quarto quando, nello stesso messaggio, propose il "baratto": le basi a Cuba contro le basi in Turchia. Si noti che il "baratto" sarebbe stato vantaggioso per l'America. Le due partite non erano pari. Evidentemente, Kruscev era costretto a cedere, ma tentava di salvare la faccia: voleva aver l'aria di ottenere qualche cosa in cambio della resa. Infine, il passo del 28: la ritirata si concluse. Kennedy aveva stabilito un termine: se entro due giorni le sue richieste non fossero state accettate, avrebbe agito. E che avrebbe fatto? Avrebbe demolito le basi a Cuba mediante bombardamento nucleare. Kruscev avrebbe perduto la faccia peggio di come la perdettero capitando prima che l'America agisse militarmente.

Kruscev perdette la prova di forza per tre ragioni. La prima: perché l'America, pure dopo anni di faciloneria nella politica degli armamenti, era più forte dell'U.R.S.S.; e nessuno lo sapeva meglio di Kruscev. La seconda che Kruscev era andato a sfidare l'America in un settore in cui la potenza americana era immensa e quella sovietica era debole: a 90 miglia dalle coste americane, a migliaia di miglia da Mosca. Si suole dire che le distanze oggi sono annullate; ma non è vero: la geografia conta ancora qualche cosa. La terza: perché Kennedy condusse la partita con grandissima fermezza. Egli fece veramente quella politica del *brinkmanship*, che Foster Dulles, ai suoi tempi, aveva annunciata più volte e non aveva fatta mai.

LA DIFESA DELL'EUROPA

All'indomani della crisi di Cuba, la scena politica mondiale appariva cambiata da cima a fondo. Dopo anni di debolezza, di esitazioni, di viltà, l'America aveva parlato con coraggio e con fermezza. E la Russia, dopo anni di provocazioni, di sfide, di *bluffs*, appena le si era parlato con fermezza, aveva ceduto. L'America aveva acquistato coscienza della sua potenza, e la Russia coscienza dei limiti della sua.

L'America era ed è potentissima, ma non lo sapeva. Una politica, a volte, ardita a parole, sempre timida nei fatti, l'aveva condotta da una ritirata all'altra, da una piccola resa all'altra. Gli stessi alleati e amici, lo stesso pubblico americano avevano perduto la fiducia nella sua potenza. Tutti ormai erano persuasi che l'America avrebbe continuato a comprare la pace al prezzo di gradualità ritirate e concessioni. E, invece, la Russia credeva di essere onnipotente, e i suoi alleati e amici credevano che lo fosse. Lo credevano molti anche in Occidente. A ogni crisi, essa aveva guadagnato terreno: per lo meno, non ne aveva mai perduto.

Stalin, una volta, aveva detto: "Anche noi abbiamo paura della guerra, ma ne abbiamo paura un po' meno di voi: e questa è la nostra forza". Da ciò Kruscev aveva tratto l'estrema conseguenza che

l'America non si sarebbe mai battuta. E fece due errori capitali: andò a sfidare l'America in casa sua, in un settore dove l'America era potentissima e lui poteva poco; e la minacciò non già di un danno periferico o marginale, ma di morte. Le pose l'alternativa: o battersi o abdicare; ma le creò lui stesso le migliori condizioni per battersi.

La conseguenza di quegli errori era stata che la Russia aveva subito una sconfitta senza precedenti nella storia della guerra fredda. Non si era combattuto, ma era come se si fosse combattuto: anzi, come se si fosse combattuta una grande guerra, e la Russia la avesse perduta.

All'indomani della crisi di Cuba, dunque, il mondo occidentale si aspettava di vedere apparire un'America del tutto diversa dall'America del passato: un'America che avesse fiducia in sé stessa: — non tracotante, ma risoluta, non prepotente, ma coraggiosa. E sperava di avere quella guida, quella *leader-ship* ferma e sicura, che in passato le era così spesso mancata.

Queste speranze furono ben presto deluse. Il presidente Kennedy e il suo governo avevano acquistato fermezza e coraggio, ma preferivano esercitare queste virtù nei rapporti cogli alleati anziché nei rapporti col nemico. Un giornale inglese riassunse lo stato d'animo degli americani così: "Dopo il successo di Cuba, la diplomazia americana ha deciso di dare alle proteste degli Alleati meno importanza di quanta usava darne in passato". Ossia aveva deciso di risolvere certi vecchi problemi senza tener conto degli interessi degli Alleati o addirittura contro di essi.

Era sul tappeto la questione della nuova strategia dell'Alleanza. Poco prima di Cuba, c'era stato l'affare dello Skybolt e l'incontro di Nassau. Il presidente Kennedy, nel corso di una "conversazione riservata", che tenne alla fine dell'anno con alcuni giornalisti a Palm Beach in Florida, disse che il pericolo di guerra era diminuito, che c'era sempre bisogno di fermezza di fronte alla Russia, ecc. E fin qua *nulla quaestio*. Ma disse anche: "gli Stati Uniti si assumeranno risolutamente il ruolo di *leader* del mondo libero, anche se ciò possa portare a fasi di malumore e di irritazione con gli Alleati. Gli Stati Uniti potranno perdere in popolarità, ma la solidità del mondo libero ci guadagnerà". E ancora: "Il problema centrale più urgente dei prossimi mesi sarà di vedere se "la formula di Nassau", diretta a creare un *deterrent* atomico integrato della NATO, possa essere realizzata". Tutto sarebbe dipeso da De Gaulle. "Ma, comunque procedano i negoziati per il *deterrent* atomico integrato della NATO, gli Stati Uniti in nessuna circostanza abbandoneranno l'Europa perché l'Europa è una posizione vitale. La politica americana vuole creare una coesione sempre maggiore fra gli alleati del mondo libero e legami sempre più stretti tra Stati Uniti ed Europa".

Secondo i corrispondenti di alcuni giornali italiani, il Presidente avrebbe detto anche di più. Avrebbe detto: "Poiché è Washington che ha sempre pagato

la maggior parte del costo della difesa occidentale, è bene che gli Stati Uniti si liberino dalle limitazioni del passato, e non si preoccupino di non dispiacere agli Alleati o ai neutrali. Meglio avere una polemica con De Gaulle, che aiutarlo a costruirsi una forza nucleare nazionale. Meglio essere in disaccordo con Macmillan sul Katanga, che rinunciare ad appoggiare l'O.N.U. La politica americana è contraria alla "proliferazione" delle armi nucleari, contraria a che alcuni alleati si creino un loro "deterrente nucleare nazionale". Gli europei obiettano: gli Stati Uniti non rischieranno la guerra nucleare per l'Europa. Ma questa obiezione è infondata. Abbandonare l'Europa al comunismo significherebbe concedere la vittoria a Mosca.

La polemica tra francesi e americani scoppiò aspra e violenta quando De Gaulle respinse con sdegno la proposta che la Francia si associasse all'accordo di Nassau e partecipasse alla costituenda forza nucleare "multilaterale". "Voi volete fare — disse il generale Gallois — non una forza multilaterale, ma una farsa multilaterale". Poi gli americani cambiarono la formula: non più una forza "multilaterale", ma una forza "multinazionale". E, recentemente, la hanno cambiata ancora: non più "multinazionale", ma "inter alleata". Ma il mutare delle formule non oscura il problema centrale: che l'America non vuole usare la sua forza nucleare per la difesa dell'Europa, e che della futura forza nucleare della NATO — comunque la si chiami — vuole disporre essa stessa, ossia, come si suol dire, vuol tenere il dito sul grilletto.

Il fatto è che la "dottrina" americana in materia di uso delle armi nucleari da alcuni anni in qua è radicalmente cambiata. Finché durò l'Amministrazione repubblicana, finché visse Foster Dulles, la "dottrina", quale era stata formulata nel '53-'54, fu questa: "Qualsiasi aggressione contro qualsiasi territorio della NATO importerebbe rappresaglie nucleari". Nel '54, Foster Dulles formulò con grande chiarezza la portata dell'impegno, che gli Stati Uniti si erano assunti, e della garanzia, che avevano data

al mondo libero. Disse che "localmente" — cioè fuori del territorio americano — non sarebbe stato possibile far fronte alle masse armate dell'avversario con armi classiche, e che, conseguentemente, bisognava scoraggiare l'aggressione con la minaccia di "rappresaglie massicce". Era chiaro e perentorio, e non c'era possibilità di dubbio.

La "dottrina" della attuale Amministrazione americana è del tutto diversa. Lo ammettono e lo riconoscono anche i difensori di essa.

E in che è consistito il mutamento? Il presidente Kennedy ha detto che, "per quanto riguarda la sicurezza dell'Europa Occidentale, e più particolarmente la sicurezza di ciascuno Stato dell'Europa Occidentale preso separatamente, egli vuole esser libero di scegliere il modo in cui comportarsi". E non vuole essere posto di fronte all'alternativa: capitolazione o guerra generale. Vuole avere la "scelta" dei mezzi.

"E' la parola scelta", commenta a ragione il generale Gallois, "è la parola scelta che gli europei coscienti delle leggi dell'era nucleare non possono ammettere". Fino a ieri l'Europa Occidentale era assimilata al territorio americano: all'aggressione alla Europa Occidentale, l'America avrebbe risposto esattamente come all'aggressione al suo territorio: con rappresaglie massicce (cioè nucleari). Oggi non è più così. Se il nemico attacca il territorio americano, rappresaglie massicce. Se attacca l'Europa Occidentale o uno Stato dell'Europa Occidentale, niente rappresaglie massicce: il presidente Kennedy "sceglierà" come rispondere: con armi classiche o con armi nucleari. "La garanzia americana, da incondizionale che era, è diventata condizionale" (Gallois). Se, per esempio, il nemico potenziale attacca la Norvegia o la Grecia, il Presidente degli Stati Uniti si proporrà il quesito se valga la pena di rischiare la distruzione di una metà degli Stati Uniti per salvare la Norvegia o la Grecia o altro Paese europeo. E, se deciderà che non ne valga la pena, la Norvegia non sarà difesa con armi nucleari — cioè non sarà difesa.



**FILO DIRETTO K-K
PER EVITARE LA GUERRA**



(da "L'Europeo")

L'eminente critico militare americano, il professor Kissinger, interpreta la dottrina del governo americano di ieri e quella del governo americano di oggi esattamente come il generale Gallois. Riferisco un breve passo del suo saggio apparso in *Foreign Affairs*. "L'ironia della disputa fra noi (americani) e i nostri alleati europei, specialmente la Francia, è che essi usano una lezione che hanno imparata da noi. Durante gli anni cinquanta, gli Stati Uniti insistettero fortemente sulla dottrina del deterrente nucleare: le nostre armi nucleari avrebbero compensato le massicce forze convenzionali dell'Oriente... Per i nostri Alleati europei, il mutamento del pensiero americano in materia di difesa fu causa di profonda preoccupazione. Le idee circa la guerra convenzionale, che noi non più di tre anni prima avevamo derise come superate, improvvisamente le facemmo rivivere. Le armi nucleari tattiche, che noi avevamo introdotto coll'argomento che esse avrebbero eliminato la superiorità dei sovietici in potenziale umano, le svalutammo..."

"Si diffuse l'impressione che gli Stati Uniti considerassero una difesa completamente convenzionale dell'Europa; che cercassero un modo di ritirare dal Continente le loro installazioni nucleari tattiche; e che, allo scopo di controllare completamente la decisione di impegnarsi in una guerra nucleare, preferissero che tutte le armi strategiche avessero la base o nel loro territorio o in mare: questo solo tre anni dopo che avevamo fatto strenui sforzi per installare missili a medio raggio sul Continente."

"Alla luce di questi precedenti, è curioso che tanti nostri personaggi ufficiali si offendano perché si dubita della nostra costanza... Gli europei hanno avuto troppe prove della volubilità del nostro sistema politico per non considerare di provvedersi di una forma più diretta di assicurazione".

Come si vede, il più autorevole critico militare americano è d'accordo col generale Gallois nell'interpretare la politica americana della difesa dell'Europa. E sono d'accordo anche io.

Le cose sono a questo punto, l'America non protegge l'Europa, e l'Europa non è in grado di difendersi da sé. L'America non è disposta a difendere l'Europa come difenderebbe se stessa, e l'Europa Occidentale rabbrivisce al solo sentir parlare di armi nucleari — delle sue, non di quelle sovietiche. Si può sperare in un miglioramento della situazione? Non credo. Le conferenze NATO si succedono, e la situazione è sempre la stessa. E al fondo fondo di essa è il fatto che si è creato un interesse comune fra l'America e la Russia: quello di evitare o impedire la diffusione o, come si suol dire, la "proliferazione" delle armi nucleari. Su questo punto vitale l'America si trova ad essere d'accordo con la Russia e in conflitto coi suoi alleati, e la Russia è d'accordo con l'America, e in conflitto con la Cina. E questa credo che sia l'origine della distensione — per ora appena percettibile — tra Washington e Mosca e, quindi, della storia, vera o falsa che sia, del "filo diretto" o del "filo rosso" fra Kennedy e Kruscev.

A.G.

VINCENZO FLORIO CAVALIERE DELL'IDEALE



CENTRO

STO

FI

Piero Taruffi
su Lancia 3300 sport
vincitore della Targa Florio 1954;
nella classica corsa siciliana,
le macchine Lancia
si sono affermate
quattro volte,
di cui tre consecutive



GIOVANNI CANESTRINI

La Targa Florio nacque praticamente a Brescia nel 1905 ed è figlia diretta della Coppa Florio. E' lo stesso Vincenzo Florio che me lo scrive in una lettera del 16 dicembre del 1952, sollecitato da me di precisarne le circostanze.

E si ricollega direttamente con l'esordio del suo creatore nello sport automobilistico, che risale al 1901, anno nel quale il diciassettenne Vincenzo Florio venne a contatto con Felice Nazzaro. Allora meccanico della Fiat e dello stesso senatore Giovanni Agnelli, Nazzaro, recatosi a Palermo per consegnare due vetture alla famiglia Florio, finì per accettare di restare per qualche tempo a Palermo in qualità di "meccanico di fiducia" dello stesso Vincenzo Florio.

Conoscere Nazzaro e parlare di corse, fu cosa naturale e facile. Vincenzo Florio, sportivo di istinto, si infiammò presto al racconto delle imprese dei campioni di allora, tra i quali dominava l'altro Vincenzo, Lancia. Saputo che si sarebbe disputata la Padova-Bovolenta, Florio decise di parteciparvi con una Fiat, e cioè con la stessa vettura con la quale correva il grande Lancia. Andò a trovare il senatore Agnelli e gli chiese di vendergli una vettura, o quanto meno affidargliela per la corsa. Fece un buco nell'acqua: Agnelli gli rispose seccamente che "anche se fosse riuscito a farsi autorizzare dalla madre e dal fratello Ignazio", egli non avrebbe mai acconsentito ad affidargli od a vendergli una delle vetture da corsa.

S'era ancora ai tempi eroici; e correre in automobile era impresa paragonabile a quella degli astronauti di oggi. Figurarsi se Agnelli si sarebbe assunto la responsabilità di arrischiare la vita di un rampollo di una delle più celebri famiglie italiane. Non sarebbe stato neppure politico.

Florio non si perdettero di animo. Lasciò Agnelli e Torino con propositi di rivalsa e si rivolse, a Milano, ad un suo amico perché lo aiutasse a compiere la sua vendetta di sportivo e di siciliano.

Voleva a tutti i costi una macchina da corsa capace di battere la Fiat di Lancia. E la trovò a Parigi per mezzo del noto corridore Teste, che lo indirizzò alla Panhard e Levassor. C'era disponibile una potente 40 cavalli che faceva al caso suo.

Florio non perse tempo; uscì a provarla lungo i viali del Bois de Boulogne, constatò che la vettura poteva superare i 100 chilometri l'ora e, dopo una rapida contrattazione, la acquistò per 40.000 franchi, una somma che oggi può equivalere ad una quindicina di milioni di lire. Spedì la vettura a Padova per ferrovia poi, assistito da Nazzaro, si preparò per la grande prova e per il tanto atteso confronto con Vincenzo Lancia. Vinse le due prove sui 10 chilometri della Padova-Bovolenta, e fece salti di gioia quando ricevette da Giovanni Agnelli un bel telegramma di congratulazioni. Fu come gettare acqua sul vivo fuoco del suo entusiasmo. Partecipò ad una gara sul chilometro lanciato a Cannes, al volante di una Mercedes e vinse ancora; poi si preparò, contro la volontà della famiglia, per la grande competizione, che Brescia stava organizzando, sulla Brescia-Cremona-Mantova. Fu appunto a Brescia che conobbe Arturo Mercanti ed Enrico Minetti con i quali, entusiasta dalla corsa nella quale si era classificato al terzo posto dietro Lancia (Fiat), Teste (Panhard e Levassor), e precedendo Duray su Darracq e Nazzaro su Panhard e Levassor, la stessa con la quale aveva vinto a Padova, decise di istituire la Coppa Italia, la quale sta all'origine dell'attuale Gran Premio d'Italia.

Dal 1905 al 1908 la Coppa Italia si disputò

sul bel circuito di Montichiari, poi ripresa sullo stesso circuito nel 1921 e cioè dopo la prima guerra mondiale, con il nome di Gran Premio d'Italia. Lo stesso Vincenzo Florio racconta che l'idea di organizzare una corsa in Sicilia, gli venne mentre a Parigi stava facendo propaganda per la sua Coppa Italia. "Ne parlai subito — scrive Florio — ad Henry Desgranges, direttore de "L'Auto", il quale mi presentò i suoi collaboratori: Charles Faroux, Lefèvre e il fotografo Meurisse". Seduta stante consultarono una carta della Sicilia per scegliere il percorso della nuova grande gara, che Florio voleva organizzare in Sicilia, e scelsero un percorso di massima che si svolgeva lungo le strade congiungenti: Bonfornello, Cerda, Caltavuturo, Petralia, Castelbuono, Gangi e Cefalù. Successivamente, avute più precise notizie dalla Sicilia sullo stato del percorso, e per eliminare l'unico passaggio a livello che attraversava le strade del circuito scelto, variarono il tracciato seguendo la congiungente Isello, Collesano e Campofelice.

Quando si trattò di dare un nome alla manifestazione, Vincenzo Florio si ispirò alla Targa Rignano che aveva vinto alla Padova Bovolenta, (Rignano era appunto il presidente dell'A.C. di Padova) e la chiamò Targa Florio. Nello stesso tempo decise di fissare i caposaldi del regolamento e di dotare la gara di 50.000 lire di premi.

I caposaldi del regolamento stabilivano: che il percorso dovesse essere compreso tra 500 e 700 chilometri, distanza che anche oggi con macchine molto perfezionate e resistenti sembra severa; che le vetture non dovessero costare più di 20.000 lire (prezzo di catalogo del telaio); che ciascuna marca non potesse iscrivere alla manifestazione più di sei vetture ufficiali od appartenenti a clienti; che le vetture dovessero essere strettamente conformi alla descrizione del catalogo e che, del tipo iscritto, ne fossero state costruite almeno 10 unità.

Sono concetti che molto tempo più tardi dovevano costituire la base della categoria vetture di serie e di gran turismo. Con la differenza che allora le prescrizioni regolamentari si rispettavano, anche perché nessuno sportivo avrebbe mai dichiarato il falso.

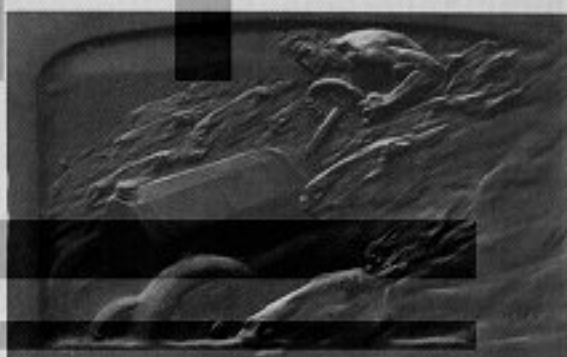
Vincenzo Florio, con il regolamento dettato per la prima edizione della sua Targa, aveva centrato i termini del problema: promuovere cioè il collaudo più probante, su un percorso che poteva definirsi unico al mondo, delle automobili destinate al mer-



cato ad un prezzo accessibile. Il segreto della Targa Florio, come prova di collaudo per piloti e macchine era, ed è tuttora, costituito dalle difficoltà del suo percorso. La prima Targa Florio si svolse sul percorso di 152 chilometri: Cerda, Caltavuturo, Castellana, Petralia-Soprana, Geraci, Castelbuono, Collesano e Cerda. Le tribune erano state elevate sul rettilineo di Bonfornello, lungo la provinciale; era stata costruita una passerella, previste tribune e recinti per la stampa, i concorrenti, i servizi sanitari. Brescia aveva fatto scuola. Florio aveva anche previsto per il trasporto dei concorrenti e delle loro macchine un servizio di piroscafi da Genova, ma non aveva potuto prevedere uno sciopero, che bloccò alcuni partecipanti in quel porto. Tremila soldati erano stati messi a disposizione dal



Su "Rapiditas",
il grande album-rivista
illustrante
i fasti delle prime "Targhe",
la matita di Dudovich
aveva schizzato (sopra)
questa fresca impressione
di Vincenzo Florio e
di Donna Franca Florio.
A destra,
la riproduzione
di due Targhe d'oro,
preziosi premi di una corsa
unica al mondo.
Nella pagina di fronte,
tre documenti fotografici
della famosa cavalcata
sui monti delle Madonie:
Vincenzo Lancia su Fiat (1906),
il cavaliere Florio
mentre informa sulla lavagna
il pubblico
dell'andamento della corsa
(siamo nel 1908),
Meo Costantini su Bugatti,
vincitore delle edizioni 1925 e 26.





Corpo d'Armata di Palermo per assicurare l'ordine pubblico.

Alla partenza si erano presentati: Lancia su Fiat; Cagno, Pope, De Caters Rigal e Graziani su Itala; Leblon su Hotchkiss; Fournier Achille e Maurizio su Bayard-Clement; Bablot su Berliet, i quali partirono distanziati dieci minuti uno dall'altro.

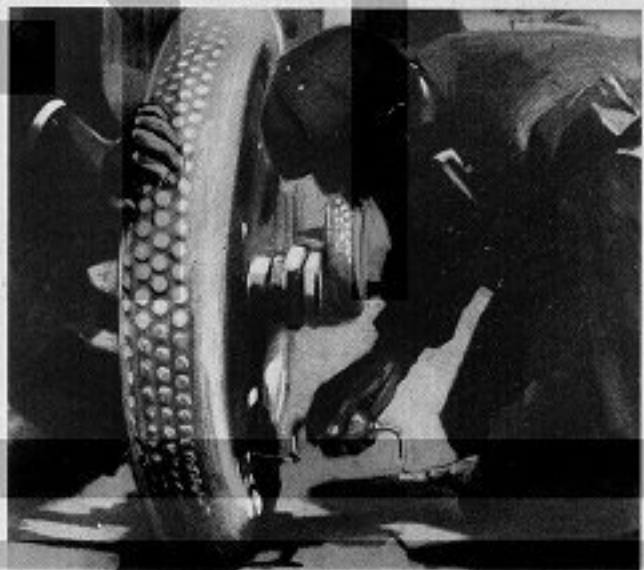
Dopo un inizio veloce di Vincenzo Lancia, che doveva ritirarsi durante il secondo giro, la vittoria arrideva ad Alessandro Cagno (Itala), che aveva compiuto il percorso totale di km 446,469 in 9 ore 32' e 22" alla media di km 46,800. Lo seguirono Graziani su Itala (ore 10.05.32); Bablot (Berliet) in ore 10.20'05"; Rigal (Itala) in ore 10.25'08" e De Caters su Itala in ore 10.38'21".

Si iniziava così l'epopea di quella che è la più anziana corsa del mondo, ininterrottamente organizzata, salvo che nel periodo delle due grandi guerre, dal 1906 ad oggi. La Targa Florio è ormai la sola grande manifestazione che si disputi su un percorso prettamente stradale, di caratteristiche che possono ora sembrare superate nel confronto con le moderne autostrade, ma che costituisce ancora un banco di prova insostituibile per macchine e soprattutto per guidatori. E vale ancora quello che scriveva a Florio il grande costruttore Ettore Bugatti: "un costruttore, il quale segua regolarmente la Targa Florio può attingervi tutta una serie di insegnamenti, che gli sarebbe impossibile di trarre altrimenti, sia pure attraverso prove e collaudi su pista od in laboratorio".

G. C.

A destra,
un'impressione del pittore
Duilio Cambellotti,
intitolata "alle ruote!" (da "Rapiditas").

Sopra,
Franco Cortese,
primo assoluto della Targa 1951,
è complimentato all'arrivo da
Vincenzo Florio.





Organizzata dal Golf Club di Biella "Le Betulle",
si svolgerà nei giorni 6-7-8 settembre 1963
l'Open di Biella

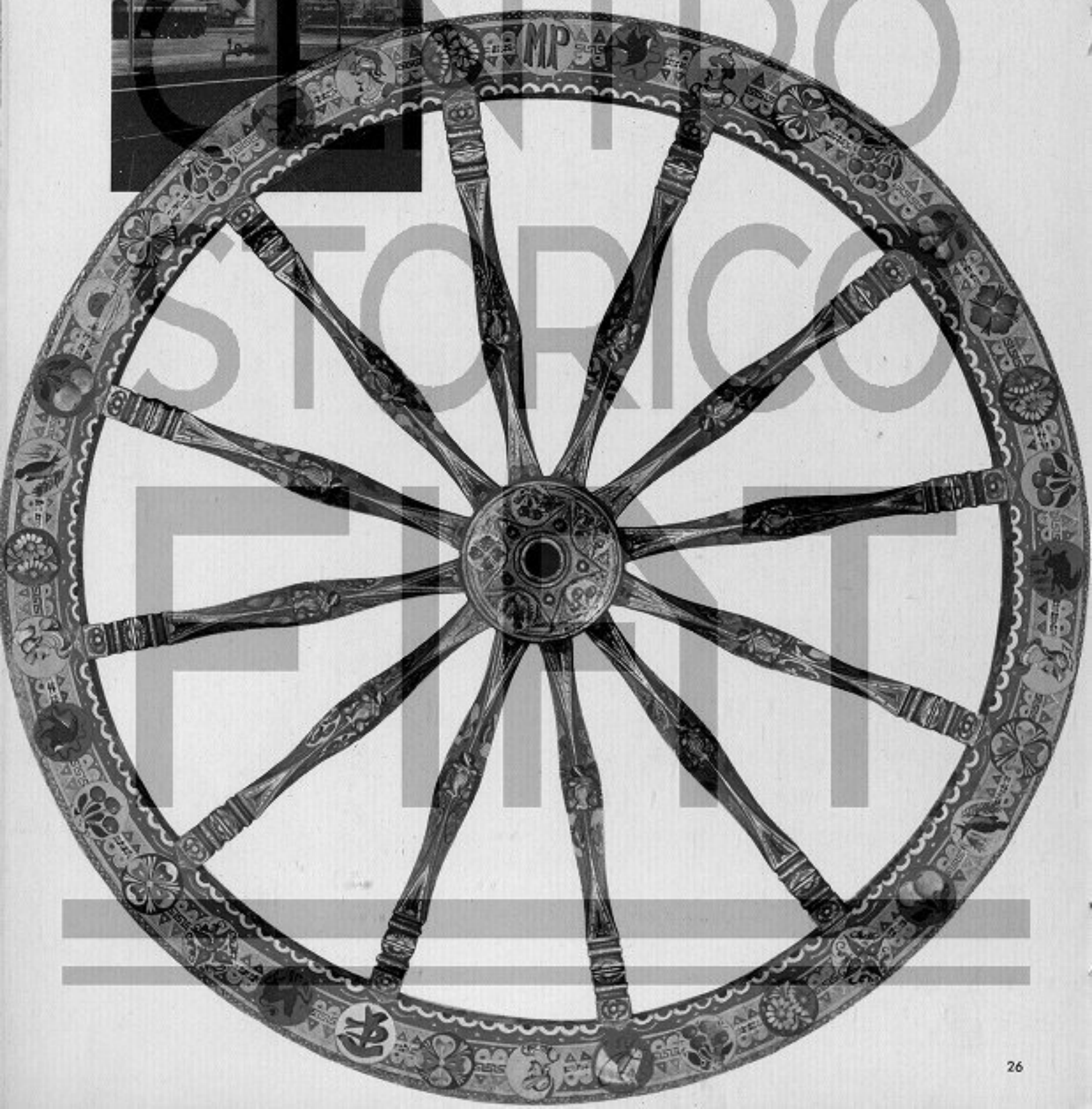
"LA LANCIA D'ORO"

72 Medal Scratch, libera a dilettanti, professionisti ed assistenti con massimo handicap 14. Numerosi premi sono in palio per i concorrenti delle varie categorie. Al giocatore con il miglior punteggio lordo, alla Signora e al junior meglio classificati saranno riservati particolari riconoscimenti. Inoltre una Lancia Fulvia sarà assegnata al primo concorrente che durante la gara effettuerà la prima "buca in uno". Siamo sicuri che alla gara, ormai entrata nella tradizione golfistica italiana, arriderà lo stesso successo avuto l'anno scorso.



ANTICA SICILIA MISTERIOSA E CIVILE

FRANCESCO ROSSO

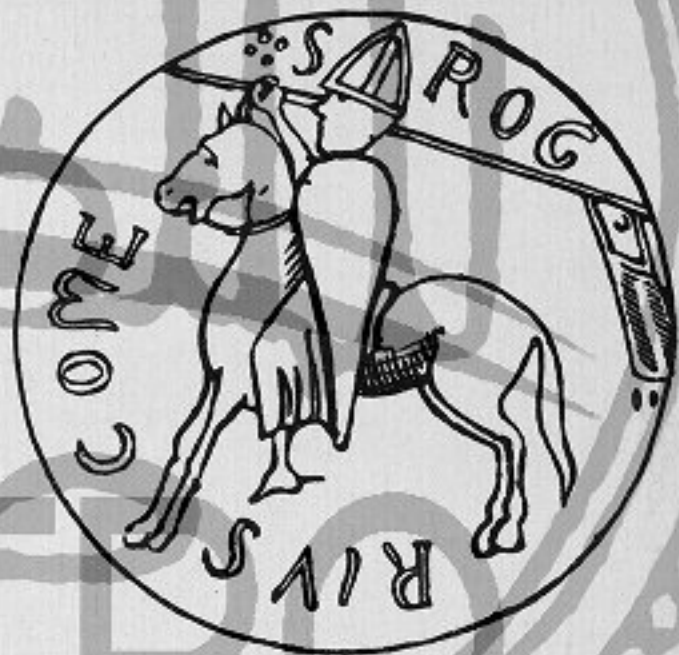


Il "continentale" che afferma disinvoltamente: "Io, la Sicilia la conosco bene" commette un'imprudenza ed un peccato di presunzione. Conoscere bene la Sicilia è impresa ardua per i siciliani stessi; forse che tutti noi conosciamo l'Europa per il solo fatto di essere europei? Più che un'isola geograficamente definita, immersa in un mare stranoto fin dagli albori della civiltà, la Sicilia è un continente in cui si addensano i più compositi campionari di umanità. Se a Tindari potete incontrare un pastore che spinge i suoi armenti fra ruderi di templi e con la purezza del profilo vi ricorda una divinità greca, a Catania urtate ad ogni angolo di strada in personaggi inclini alla pinguedine, con pelle opaca e sguardi perforatori di mercanti levantini. Trapani respira sull'Africa, ed il giovanotto di capelli crespi, volto bruno, occhi neri sotto la gronda di folte sopracciglia che incrociate per via è un cugino germano del nomade conosciuto ai margini del deserto sull'altra sponda; a Palermo, immersi nell'anarchia orientale di alcuni mercati, soprattutto quello della "Vucciria", mentre avete la certezza di attraversare un mondo diverso da quello familiare, vi accade di acquistare sigarette da un contrabbandiere di capelli biondissimi, quasi da albino, con occhi azzurri e chiara pelle di nordico. Greci e romani, cartaginesi e levantini, arabi e normanni, fino ai continentali più recenti, hanno lasciato tracce evidenti dei loro soggiorni in Sicilia, tuttavia senza alterare profondamente la complessità etnica dei siculi nella parte orientale dell'isola e dei sicani in quella occidentale; vi si sono innestati autorevolmente, generando un tipo umano che sfugge alle generalizzazioni. Come si può affermare di conoscere la Sicilia se non si conoscono i siciliani, e come conoscere i siciliani se essi stessi si riconoscono così complessi? Il solo modo di godere la Sicilia è di prenderla com'è, senza indagare troppo, limitando l'indagine agli aspetti marginali di questa società gentile e turbolenta, sensualmente avida e rispettosa della donna fin quasi a miticizzarla, profondamente religiosa e torbidamente disumana fino alla crudeltà.

Nei suoi contrasti, nelle contraddizioni della sua esistenza, la Sicilia è un mondo autonomo, compiuto in sé stesso, che ragiona in termini "nazionali"; il sicilianismo di molti uomini politici, ed anche di persone umilissime, è la manifestazione di un orgoglio nazionale che ha radici lontane. La politica fra Palermo e Roma è concepita in termini di politica estera; più che regione, la Sicilia si sente nazione. L'exasperato indipendentismo si sta via via attenuando in una più pacata valutazione dei problemi economici, siamo ad una svolta decisiva nei rapporti fra Roma e Palermo, ma anche il giorno in cui si giungerà alla solidale comprensione, la Sicilia rimarrà quello che è, un mondo spiritualmente autonomo, complesso, indecifrabile.

La condannano a rimanere tale, e per sua fortuna, perché si salva dalle badiali standardizzazioni dell'attuale società, le contraddittorie componenti del suo temperamento. Antichissima e modernissima,





civile e brutalmente passionale, la Sicilia affascina coi suoi paesaggi indimenticabili e gli aspetti quasi feroci della sua esistenza. La mafia, naturalmente, è l'argomento che si presenta per primo ad ogni considerazione; noi la conosciamo al suo stato attuale, delittuosa associazione di spietati manigoldi dalla mira infallibile e di insaziabile avidità, eppure la mafia fu l'espressione di una civiltà nativa di un popolo che seppe organizzarsi in efficienti gerarchie e assicurare la propria difesa non potendo contare su quella dello stato.

E' poi degenerata in banditismo e proprio per la incapacità dei siciliani di liberarsi dalle tradizioni, quasi che essi non possano vivere senza gli aspetti, anche negativi, della loro storia. In certe zone orientali dell'isola, soprattutto fra Ragusa, Siracusa, Gela, Augusta e Catania si ha l'impressione di attraversare zone industriali di paesi profondamente inseriti nel processo tecnologico che investe la società moderna. Pochi chilometri di deviazione, e riappare un mondo immobile nelle sue arcaiche strutture sociali; dinanzi alla porta di un villaggio sosta il modernissimo autocarro, ma nello stanzone che disimpegna le funzioni di cucina, camera da letto, da pranzo, soggiorno, pollaio e stalla, le galline e il mulo continuano a dividere il poco spazio con gli uomini.

Ad Augusta, Gela, Ragusa le esatte geometrie di impianti chimici esprimono la razionalità fredda, matematica, persino arida, del nostro tempo; arrivate a Selinunte, dinanzi all'immane cataclisma dei templi crollati, e vi sentite sommergere da un'atmosfera incantata. Silenzi infiniti gravano su co-



CENTRO STORICO



A black and white photograph of the Temple of Vesta in Rome. The temple, a well-preserved ancient Roman structure with six Corinthian columns and a triangular pediment, sits atop a high stone wall. In the foreground, a woman in a dark dress and sunglasses stands on a dirt path, looking towards the temple. The background shows a clear sky and some distant hills. The text 'CENTRO STORICO' is overlaid in large, semi-transparent letters across the middle of the image.

CENTRO STORICO

FIRE



CENTRO
STORICO

FIFT



lonne e frontoni, il mare limpido infrange la sua verde trasparenza sulla rena rossa del lido, le capre pascolano fra i ruderi brucando fiori viola di cardo. Se nel gran silenzio echeggiasse l'alto di un flauto, potreste credere che Pan divino suoni la siringa; se l'armonioso frangere dell'onda imitasse una voce, potreste pensare alla presenza delle sirene.

Le moderne automobili, perfetta risultante di eleganza, staticità e dinamica, corrono sulle strade di ottimo fondo, anche se spesso tortuose e affaticanti, ed attraversano paesaggi lunari, da origini del mondo, col grembo della terra che esala fiati gravi di zolfo, o esplode nei fiammeggianti pennacchi dei vulcani. Nei dintorni di Caltanissetta, la montagna è arida pietraia gialla intrisa di zolfo; in cima all'Etna, accanto ai crateri fumanti, l'occhio cerca il composto refrigerio di Taormina affacciata con la sua erta rocca sul mitico incanto del mare. A primavera, fra Messina, Catania, Lentini e Siracusa, gli aranceti folgorano col profumo ubriacante della zagara; a fine febbraio, i templi di Agrigento immergono la rigorosa geometria di colonne e capitelli nella soave, rosata leggiadria dei mandorli in fiore.

Mi diceva un amico, e condivido il suo parere, che il più schietto e tuttora operante ellenismo lo si afferra più in Sicilia che in Grecia; i templi hanno qui un significato ed una validità sempre attuale perché la Sicilia, nel sanguinante ribollire della sua storia, ha tramandato con viva immediatezza arcaici ma fermentanti ricordi fino ad oggi; la Grecia ha conosciuto un lungo oblio, sulla civiltà ellenica non si sono innestate quelle successive,



ed i templi sono ricordi inerti. A Segesta, o nel teatro greco di Siracusa, passa un'aria ancora eccitante, ogni cosa sembra attendere l'attimo in cui tornerà a vivere.

Io ho un debole per la Sicilia, più che per ogni altra regione d'Italia e per qualsiasi altro paese del mondo che ho visitato, e forse per questa ragione indulgo a rilevare il meglio e trascurare gli aspetti negativi dei siciliani. Antichi, incorreggibili luoghi comuni, li definiscono pigri, sfaticati, rissosi, invadenti, avidi, sensuali; forse lo sono, ma con una grazia tutta siciliana per cui persino la mafia, vista da qui, diventa un aspetto del folklore. Ho attraversato la Sicilia in lungo ed in largo, in ogni ora del giorno e della notte, e non mi è mai accaduto di fare un incontro sgradevole; anzi, giungendo in sperduti villaggi dell'interno, ho sempre trovato solleciti aiuti disinteressati. La mafia esiste, non lo si può negare, ed è una perfetta organizzazione criminosa che funziona con sincronismo automatico; però riguarda esclusivamente i siciliani, la mafia non ha mai disturbato i forestieri.

Non intendo, tuttavia, giustificare la presenza dei "signori della lupara", né la loro sanguinaria attività; però è lecito porsi la domanda: "Che cosa ha fatto l'Italia per aiutare la Sicilia a risolvere i suoi problemi in un secolo di unità?" Ci siamo mossi, ma cautelosamente, soltanto alcuni anni addietro, dopo che il bandito Giuliano coi suoi disperati gregari, ed i militi dell'EVIS (Esercito Volontario Indipendenza Siciliana) avevano messo in serio

pericolo l'unione dell'isola alla nazione. Da allora si è un poco lacerato il diaframma che esisteva fra la Sicilia e l'Italia, ed anche vecchie, anacronistiche strutture sociali hanno incominciato a franare.

Sono arrivate le grandi industrie del nord, inizialmente male accolte perché in essi i siciliani fuggivano una sorta di "neocolonialismo nazionale", ed il contadino che si è trasformato in operaio, conquistando una coscienza nuova, nuovi diritti e soprattutto una dignità umana prima sconosciuta, ha rotto i rapporti con le tradizionali forze mafiose. L'emigrazione verso le grandi città industriali del settentrione, ed in molti paesi dell'Europa occidentale, oltre quattrocento mila persone in un decennio, ha allargato il distacco tra i gruppi di pressione mafiosi e le classi operaie.

Non siamo ancora alla fine del tristo fenomeno, dalle campagne la mafia si è trasferita nelle grandi città della zona occidentale dell'isola e tenta di inserirsi col terrore nel vasto processo di industrializzazione, soprattutto a Palermo. Tuttavia, si sente che la mafia è in declino, non per la scomparsa dei delinquenti, ma per la mutata mentalità siciliana. Infatti, prima ancora di essere una risultante economica, la mafia era una mentalità, per cui erano mafiose anche persone innocue; i postulanti ad un impiego, il professionista convinto di avere il diritto di prendere il pesce dal banco del mercante senza pagarlo perché egli era il "signor dottore", erano l'aspetto più tipico del fenomeno mafioso. Lentamente, ma con sicurezza, tutto ciò sta mutando e la Sicilia acquista una fisionomia differente da quella cui ci hanno abituato le cronache nere sui giornali. Purgatasi da questi difetti, l'isola rimarrà il paradiso terrestre in cui è possibile sognare tutto, godere di visioni struggenti in cui la natura ha distillato l'arte divina delle proporzioni, sostare fra monumenti d'ogni epoca immersi nel perenne fluire della storia siciliana come testimonianze vive di una civiltà raffinata. I templi, gli archi, le colonne, i teatri scavati nella pietra non sono ricordi inerti di epoche tramontate, s'innestano nel paesaggio con erompente, vitalissima armonia. Un giorno, sperduti fra gli aranci delle latomie siracusane, vidi una coppia di giovani, non saprei dire se sposi o fidanzati. La donna si diresse alla ciclopica fenditura nella roccia detta "orecchio di Dionisio", accostò le labbra alla pietra e con un soffio estenuato sussurrò: "Ti amo". Come per magia, l'eco moltiplicò la sua voce in un rombo e dall'alto crollarono voci alternate che ripetevano: "Ti amo, ti amo, ti amo".

Ricordai un tardo mattino ad Agrigento ed una coppia di sposi, lei in lungo velo bianco, lui in abito nero e cravatta argentata, fermi fra le colonne del tempio di Minerva come a ripetere lì il rito nuziale appena concluso dinanzi al sacerdote. Antica, nuova, modernissima, la Sicilia ha conservato un virgineo stupore dinanzi alla natura e nonostante la civiltà delle macchine, rimane il più sontuoso tempio dell'amore inteso come esaltazione di tutto l'essere, quindi pagano.

F. R.



ANCHE QUEST'ANNO L'ATTESO INCONTRO DEGLI "HI.FI."

Anche quest'anno la tradizionale Riunione dei soci del "Lancia Hi-Fi.", questa nostra grande famiglia che continua a crescere con velocità vertiginosa, si realizzerà puntualmente. Nel 1960 ci eravamo trovati per la prima volta a Biella; l'anno successivo a Torino; nel settembre del '62 a Roma, sempre più numerosi e affiatati. E' passato un altro anno, e il nostro sereno, distensivo Convegno sta concretandosi per la quarta volta. Come, dove e quando, gli "Hi-Fi." sapranno molto presto, attraverso la Segreteria che è da tempo al lavoro per preparare nel migliore dei modi questa nostra festa annuale. Poiché sono ancora da definire alcuni particolari organizzativi, non possiamo per il momento dire di più, salvo che la Riunione avverrà nell'ultima decade di settembre, in un centro del Nord Italia. Presidenza e Segreteria del "Lancia Hi-Fi." stanno preparando con ogni cura l'avvenimento, che comprenderà una serie di manifestazioni degne della sua importanza, e che ci auguriamo incontreranno la piena soddisfazione dei Soci. Ci risentiremo presto, dunque, e un cordialissimo augurio a tutti per le imminenti vacanze.



CON LA "THETA"



RONALD BARKER



A complemento delle impressioni dettate in questo articolo del giornalista inglese Ronald Barker (che vediamo al volante nella prima fotografia in alto), riportiamo alcune immagini dell'interessante e inconsueto Rallye delle auto veterane da Parigi a Torino



I 568 km che dividono Parigi da Torino sono percorsi dal Caravelle in circa 70 minuti. Dalla sua piccola capsula nello spazio il Maggiore Gordon Cooper avrebbe potuto probabilmente vedere Torino stando sopra Parigi e, a una velocità di oltre 28.000 km all'ora, avrebbe percorso tale distanza in circa un minuto e 12 secondi. Per strada la distanza è di circa 780 km e se si prende la via più diretta è possibile raggiungere Torino 8 ore dopo aver lasciato Parigi.

Per noi nulla di tutto questo, non abbiamo nemmeno preso la strada più corta, quella che noi abbiamo percorso era di 992 km ed abbiamo impiegato 8 laboriosi e divertenti interi giorni. La più giovane delle 62 automobili partecipanti al Rallye aveva almeno 50 anni, la più vecchia ne aveva 63 — una Amédée Bollée, guidata dal nipote del costruttore, e unica vettura partecipante con accensione a testa calda: si tratta in effetti di una candela (come quella che si usa per la messa in moto dei motori Diesel) ma invece di essere scaldata elettricamente,

essa ha una specie di becco di Bunsen che brucia paraffina; e che funziona a meraviglia; infatti, è efficace a tal punto che M. Bollée ha ottenuto le migliori prestazioni fra tutti i partecipanti ed era giustamente orgoglioso quando finalmente giunse al Museo dell'Automobile di Torino.

Io non avevo pensato di partecipare alla II Coppa Internazionale dei Musei dell'Automobile organizzata dall'Automobile Club de l'Ouest che ha avuto luogo dal 27 aprile al 4 maggio u.s., quantunque la mia scuderia comprenda una enorme Napier da competizione, costruita nel 1908, che ha una cilindrata di 11,6 litri, che fu completamente smantellata 40 anni fa e che io sto ancora cercando di rimettere insieme. Essa fra l'altro divide il mio garage con 2 automobili di cui sono molto orgoglioso: la prima è una Lancia Dilambda del 1930 con carrozzeria di Pininfarina tipo "coupé de ville" e l'altra è un'Astura speciale, costruita per la Mille Miglia del 1939. Tutte e due troppo giovani per partecipare a questa gara.

DA PARIGI A TORINO



Tuttavia, una mattina qualunque ero seduto in ufficio a Londra e pensavo come poter essere in qualunque posto, fuorché lì; quando suona il telefono: "Qui è la Lancia: stiamo spedendo una vettura Theta per ferrovia a Parigi. Hai voglia di riportarla indietro partecipando al Rallye Parigi-Torino organizzato dall'Automobile Club de l'Ouest?" Io devo aver reagito nello stesso identico modo di Mike Hawthorn e di Peter Collins quando Ferrari offriva loro di partecipare a una corsa di F. 1. Ero sicuro che mi era stato offerto un grandissimo onore e privilegio.

Il nostro Comet rimase aspettando sulla pista all'aeroporto di Londra per 20 minuti e tuttavia raggiunse Parigi ancora in orario, penso che l'abbia fatto solo per farsi ammirare. A Orly c'era un mio amico che mi aspettava e fummo presto in Piazza della Concordia, dove si stavano raccogliendo le macchine partecipanti al Rallye. La mia Theta non è ancora arrivata, ma trovo subito il Conte Corte del

Museo di Torino, con gli altri del suo equipaggio, che saranno al volante di una Fiat 1908 e di una Itala 1912. Queste vetture, come la Theta, trascorrono normalmente il loro tempo dormendo in una sala del Museo e gli deve essere stato dato il massimo credito se gli è stato permesso di uscire all'aria aperta.

Dopo aver mangiato, torniamo a piazza della Concordia per trovare Pietro Daniele, che era il responsabile della messa a punto della vettura e che verrà con noi per fare l'assistenza alle vetture del Museo. Ora forse dovrei presentare la Theta. Il modello fu costruito tra il 1911 e la 1ª Guerra mondiale, ed ha un grosso motore a valvole laterali a 4 cilindri con una cilindrata di 5 litri, alesaggio e corsa 100x130 millimetri. Ha una scatola del cambio a 4 marce con leva del cambio sulla destra, con un volano talmente pesante che, se si perde il momento opportuno per ingranare la marcia, bisogna aspettare circa quattro lunghi secondi che ritorni al giusto numero di

giri per non sentire un violento ruggito di protesta. E' uno strumento che dà ancora grande soddisfazione a maneggiare, e che sembra ancora girare come nuovo. La frizione a dischi multipli non stacca mai completamente a vettura ferma, così noi dovevamo portare la velocità del motore quasi a zero e metterci degli immaginari tappi nelle orecchie per ingranare la prima.

Come molte vetture di quel periodo, la Theta ha i freni solo sulle ruote anteriori (oltre al freno sulla trasmissione) che d'altra parte sono eccellenti, ma noi, esperti veterani, conosciamo un metodo particolare per usarli in caso di emergenza: se con un uso violento del freno a mano si riesce a girare la vettura di 180°, allora si può pigiare il freno a pedale sulle ruote anteriori e fermarsi istantaneamente. Fortunatamente non abbiamo avuto necessità di sperimentare questo sistema.

Esteticamente la Theta ha dei lati da cui è molto bella e degli altri punti di vista in cui lo è meno. Di fronte, essa ha un aspetto di cattedrale gotica, potente ma gentile, essendo un landaulet aperto davanti, con un pannello di vetro incernierato tra il posto di guida e lo spazioso abitacolo; essa ricorda, vista posteriormente, una specie di mostruoso mezzo da sbarco. Nel padiglione vi è un piccolo lunotto posteriore, attraverso il quale è impossibile vedere dall'interno se non stando in piedi. L'interno è arredato secondo il gusto del tempo, e i finestrini col telaio di legno hanno dei vetri abbassabili con una cinghia di cuoio come quelli degli antichi vagoni ferroviari; essi sono forniti anche di discrete tendine avvolgibili.

Sulle strade sconnesse, il fracasso dei cristalli piatti ricorda quello di un lampadario durante un terremoto. Se si prova a dormire dentro, vi assalgono degli incubi tali che vi sembra di irrompere nella vetrina di un negozio o che una serra stia crollando a un metro da voi. Daniele aveva comprensibilmente dei gravi dubbi circa le capacità dei due inglesi che erano venuti a guidare la sua preziosa vettura. Naturalmente, egli non disse nulla, ma si capiva benissimo. Il secondo inglese era il mio amico John Howard, il quale passa il proprio tempo disegnando costruzioni e il tempo libero ricostruendo vecchie vetture.

Non avevamo nessuna lingua in comune con Daniele, ma ci capivamo con pochi aggettivi e nomi italiani, francesi e inglesi, tenuti insieme senza verbi. "Multo good soleil" dicevamo, se capitava che il sole splendesse, e del resto l'uso delle mani ci aiutava molto. Già otto giorni dopo noi conoscevamo Daniele benissimo, e abbastanza della sua vita e della sua famiglia, e anche come egli scappò da un campo di prigionia inglese in Africa, durante la guerra.

Come riuscimmo a sfuggire allo snervante tormento degli altoparlanti di Piazza della Concordia, Daniele ci creò una nuova tortura con la sua opprimente preoccupazione per degli strani piccoli rumori sotto il cofano. Ma alla fine sorrise: gli inglesi non solo sapevano come usare silenziosamente un

cambio del 1914, ma avevano anche il senso dell'umorismo. Il ghiaccio era rotto.

Per alcune delle vetture più vecchie, ciascun chilometro è una vittoria: si devono accudire i loro piccoli delicati motori, affrontare intelligentemente le lunghe salite, adoperare sapientemente il cambio per assistere i rudimentali freni nelle discese, accudire con cura le valvole di aspirazione a pressione atmosferica e le candele a bassa tensione e provvedere al più presto possibile alle rotture dei pneumatici; ma per noi non esistono tutti questi problemi, e ci vergogniamo ogni mattina di poter mettere in moto col motorino elettrico. Abbiamo una tale potenza di riserva nelle salite che possiamo addirittura passare avanti ad una sportiva Hispano-Suiza tipo Alfonso che era in gara con noi.

Ogni giorno è diviso in due tappe da un "vin d'honneur" con il sindaco locale, seguito da una colazione. Alla sera vi sono cocktails e pranzi ufficiali in splendidi castelli o alberghi per coloro i quali non hanno da lavorare tutta la notte per riparare la loro vettura.

La quarta mattina, a Lons-le-Saunier, in Francia, Daniele venne da noi con una faccia lunga un metro. Sembra che, per effetto del calore, nel magnete si fosse sciolta, durante i giorni precedenti, la colla isolante dei vari circuiti e che essa si fosse solidificata durante la notte. Quando egli spinse il bottone della messa in moto quella mattina, alcuni denti del pignoncino saltarono, urtando contro il volano. Per un'ora noi lavorammo invano, sperando che una chiave fosse sufficiente per riparare il guasto. Non c'era altro da fare che trasportare la vecchia signora al di là del Jura e poterla così sottoporre alle cure dentistiche del caso a Ginevra e applicare una dentiera temporanea al pignone. A volte i miracoli succedono veramente, e possiamo ripartire da Ginevra con gli altri partecipanti per l'ultima tappa della corsa, che ci riporta di nuovo in Francia prima di prendere la "navette" da Modane a Bardonecchia. Ormai abbiamo un sacco di amici fanatici di vecchie vetture di molti paesi diversi e, avendo imparato alcuni nuovi aggettivi e nomi e a muovere le braccia proprio come tutti gli altri, non siamo più in svantaggio con la lingua.

Al Museo Biscaretti a Torino c'è chi ci aspetta. "A parte il magnete, come è andata la vettura?" mi chiesero. "Bene, era veramente troppo facile e non siamo riusciti a lavorare abbastanza sodo per divertirvi". "Non importa, forse l'anno prossimo potremo avere una Lancia ancora più vecchia, pronta ad affrontare la strada, e con quella sarà ancora più divertente".

Ora la nostra vecchia strana amica è di nuovo silenziosa al suo posto nel Museo. Spero che la faranno uscire in altre occasioni, visto che è ancora così piena di vita e che non si merita di essere rinchiusa per lungo tempo inattiva. Il suo pulsare, il suo odore, il suo rumore — chi, guardando quello strano brutto muso, potrà immaginare quale gioia può dare?

R.B.

HI.FI. ASSI

CENTRO

La sezione "Hi-Fi. Assi", costituita in seno al "Lancia Hi-Fi" allo scopo di riunire i campioni del passato che abbiano contribuito in maniera essenziale alla gloria sportiva della Lancia, si è arricchita di un nuovo gruppo di nomi: questa volta, autentici piloti-gentlemen, coloro cioè che dopo una settimana di lavoro si mettono al volante della loro Lancia per una domenica di sport agonistico. Le loro affermazioni acquistano perciò il sapore romantico dello sport concepito nei suoi veri valori umani. Con il nostro cordiale benvenuto, diamo qui i nomi dei piloti entrati da oggi a far parte dell'"Hi-Fi. Assi", con le più significative affermazioni di ciascuno:

Salvatore AMMENDOLA:

1° assoluto su Aurelia G.T. 2500 nella Chiusaforte-Sella Nevea 1953; 2° classe 2500 su Aurelia G.T. 2500 nella Bolzano-Mendola 1953; 3° classe 2500 su Aurelia G.T. 2500 nella Coppa d'Oro delle Dolomiti 1953; 1° assoluto su Aurelia 2500 G.T. nella Stella Alpina 1953; 1° assoluto su Aurelia 2500 G.T. nella Treponti-Castelnuovo 1953; 1° classe 2500 su Aurelia 2500 G.T. nella Vermicino-Rocca di Papa 1953.

Enrico ANSELMi:

3° classe 2500 su Aurelia 2500 G.T. nel Giro delle Calabrie 1953; 2° assoluto su Aurelia 2500 G.T. nella Stella Alpina 1953; 3° classe 2500 su Aurelia G.T. nella Pontedecimo-Giovi 1953.

Remy JACAZIO:

2° classe 1500 T. su Augusta nella Mille Miglia 1934; 1° classe 1500 T. e 2° assoluto su Aprilia nella Bengasi-Tripoli 1936; 2° classe 1500 T. su Aprilia nella 2000 chilometri tedesca 1936; 1° assoluto su Aprilia nella Sanremo-Poggio 1938; 2° classe 1500 T. su Aprilia nella Pontedecimo-Giovi 1938.

Robert MANZON:

2° categoria G.T. su Aurelia 2500 G.T. nella Coppa Inter-Europa 1953; 3° categoria sport e 3° assoluto su Lancia 3000 sport nel Tourist-Trophy 1954.

Stefano MARSAGLIA:

2° classe 1500 Sport nella Mille Miglia 1947; 1° classe 1500 sport serie su Aprilia nella Mille Miglia 1952; 3° assoluto su Aurelia B22 nel Rallye del Sestriere; 5° assoluto su Aurelia 2500 G.T. nella Liegi-Roma-Liegi 1953.

Vittorio MAZZONIS:

4° classe 1500 T. su Augusta nella Mille Miglia 1937; 1° classe 1500 T. e 2° assoluto T. su Aprilia nella Pontedecimo-Giovi 1937; 1° classe 1500 sport di serie su Aprilia nella Mille Miglia 1952; 2° assoluto su Aprilia nel Rallye del Sestriere 1953; 1° assoluto su Aurelia nel Rallye del Sestriere 1955.

Roberto PIODI:

2° classe T. 2000 su Aurelia nel giro di Sicilia 1954; 3° classe 2500 G.T. e 2° assoluto su Aurelia nel giro di Toscana 1953; 1° classe 2500 G.T. e 2° assoluto su Aurelia nel giro dell'Umbria 1953; 1° classe 2500 G.T. su Aurelia nella Coppa della Consuma 1953; 2° classe 2500 G.T. su Aurelia nella Susa-Moncenisio 1953; 1° classe 2500 G.T. e 2° assoluto su Aurelia nella Aosta-Gran San Bernardo 1953; 3° classe 2500 G.T. su Aurelia nel giro di Toscana 1954; 3° classe 2500 G.T. e 3° assoluto su Aurelia nella Targa Florio 1954.

Gino VALENZANO:

1° classe 2500 G.T. e 2° assoluto su Aurelia nel giro di Sicilia 1953; 1° classe 2500 G.T. su Aurelia nella Targa Florio 1953; 2° classe 2500 G.T. e 2° assoluto su Aurelia nel giro di Toscana 1953; 2° classe 2500 G.T. su Aurelia nel giro dell'Umbria 1953; 2° classe 3000 sport e 2° assoluto nella dodici ore di Sebring 1954.

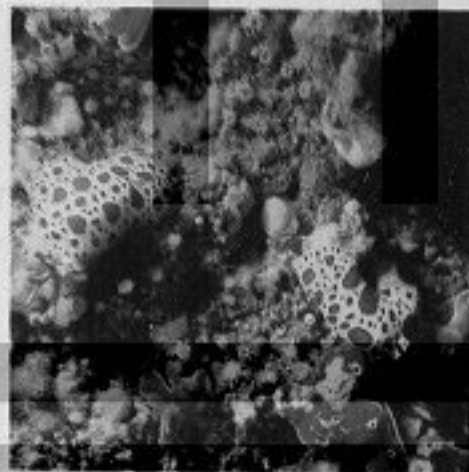
Inoltre sono stati ammessi i signori Dino Bassi, Mario Bornigia e Umberto Castiglioni ("Ippocampo") per i quali non è ancora pervenuta la documentazione dell'attività sportiva, che pubblicheremo in uno dei prossimi numeri.

LE MERAVIGLIOSE AVVENTURE DEI "SUB"

CLAUDIO RIPA

Di individui che scorrazzano sott'acqua con addosso e nelle mani un'incredibile quantità di aggeggi che li rendono più idonei di quanto non abbia fatto madre natura alle esigenze ambientali del mondo affatto nuovo che si trova sul fondo del mare, oggi se ne contano a milioni. Ovunque vi sia una pozza d'acqua profonda quanto basta, c'è un tale munito di maschera e pinne, armato di fucile, che va su e giù trattenendo il fiato per interminabili minuti a dare la caccia ai pesci.

Quella di sommozzare è una vera malattia cronica che, una volta contratta, non guarisce più. Qualcuno ha creduto di ravvisare nella pesca subacquea una nuova moda, seguita più per snob che per altro, e destinata a scomparire in breve tempo. In realtà, le cose stanno in maniera assai diversa.



La pesca subacquea — così com'è oggi — è il prodotto perfezionato di una lentissima evoluzione. E poi, essa ha proliferato, si è estesa fino ad abbracciare praticamente tutti i campi delle cognizioni tecniche dell'uomo. Oggi sott'acqua si fanno fotografie e si girano films, si effettuano ricerche scientifiche e militari, esplorazioni, studi archeologici. E' un campo nuovo, sconfinato, che si è aperto davanti all'uomo sempre in cerca di misteri da svelare e che perciò è destinato a non esaurirsi mai.

La corale vicenda dell'avventura sottomarina dell'uomo, comunque, ha preso le mosse dalla pesca subacquea vera e propria; dal primo uomo, cioè, che si è immerso sotto la superficie del mare con un fucile stretto in pugno, le pinne di gomma calzate ai piedi e una maschera sugli occhi.

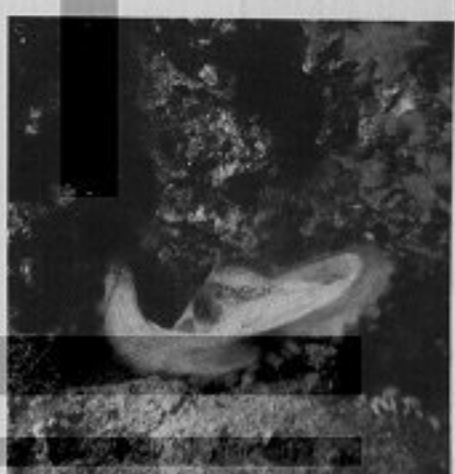
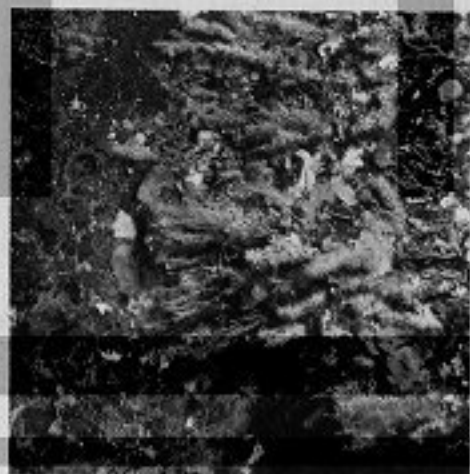
Questo già significa fare un grosso balzo avanti rispetto all'origine remotissima dell'immersione che vide, probabilmente, un villosa "pitcanthropus erectus" cacciare pesci sott'acqua armato di una canna aguzza. Ma non vale ad aggirare l'ostacolo costituito dalla necessità di attribuire a qualcuno la prima iniziativa in questo campo, e a qualche paese del mondo la priorità in questa attività. Diciamo così: che la pesca subacquea ha avuto origine nel Pacifico, negli atolli sperduti dove ancora oggi i nativi si procacciano il cibo sott'acqua infilzando le prede coi sistemi appresi dai loro avi. A portarla in Europa — da dove poi si è diffusa ovunque — furono tre giapponesi i quali, nel 1932, sbarcarono a Napoli attrezzati con lunghi arpioni di bambù e con occhiali dalla montatura in legno di olivo. Per la storia, i tre giapponesi si chiamavano: Tukumori, Soghi e Tazuo Agaraje.

Nonostante la reticenza dei figli del Sol Levante a insegnare ad altri i loro singolari sistemi di pesca un biologo napoletano, Luigi Miraglia, che lavorava per conto dell'acquario della città partenopea, riuscì ad aggregarsi a loro seguendoli per tre anni, fino al 1935, lungo le coste dell'Italia meridionale in entusiasmanti battute di caccia subacquea.

Poi, i tre nipponici se ne tornarono al loro lontano paese e il professor Miraglia — che nel frattempo aveva imparato tutto ciò che c'era da imparare —

si trasformò da allievo in istruttore di pesca sottomarina con gli occhiali e l'arpione. Ma senza pinne. A questo accessorio indispensabile all'esercizio delle attività subacquee pensarono un gruppetto di pionieri — Michele Broccoli, Pasquale Ripa, Amato Sandro, Dudù La Capria, tanto per citare alcuni nomi — i quali se ne fabbricarono i primi paia con giunchi e tela cerata. Essi, inoltre, si costruirono le prime maschere munite di respiratore utilizzando camere d'aria d'auto e manichette di gomma. Qualcosa di simile accadeva, nel frattempo, anche a Cannes, dove un bislacco personaggio — che rispondeva al nome di Guy Gilpatrick — americano, ma innamorato del mare di Francia, se ne andava tutto solo a esplorare i fondali di quelle acque, equipaggiato con una attrezzatura molto somigliante a quella importata in Italia dai Giapponesi. Solo che lui, invece dell'arpione a mano, adoperava una sorta di fionda, già da tempo in uso nelle Hawaii, costruita con un segmento di bambù e due elastici, atta a lanciare con forza un'acuminata freccia di metallo.

I francesi videro all'opera il loro ospite, apprezzarono moltissimo il singolare sistema di pesca, e così la fionda di Gilpatrick subì trasformazioni che ne fecero un vero e proprio fucile: l'arbalète. Dalla Costa Azzurra alla Riviera Ligure il passo è breve. Alcuni intraprendenti genovesi (Malagamba, Cressi, Mares ed altri) anch'essi appassionati pionieri subacquei, presero un tubo di alluminio, lo sfioracchiarono per tutta la sua lunghezza, vi introdussero una molla di acciaio, vi adattarono un calcio di rivoltella: venne fuori il prototipo del fucile subacqueo a molla. Si interessarono della fabbricazione e della vendita di pinne e maschere più perfezionate. Quegli strumenti mai visti prima fecero la loro apparizione nelle vetrine di alcuni negozi di articoli sportivi, attirando l'attenzione di pochi curiosi in vena di stranezze. Incominciò così l'invasione del mare da parte di una schiera sterminata di individui smaniosi di tirare furibonde fucilate contro i pesci, tranquillissimi in quei tempi, che non avevano mai visto uomini scendere nel loro regno. Correva l'anno 1940.



Le pinne e la maschera furono rapidamente perfezionate, si inventarono le tute protettive, si misero a punto nuovi autorespiratori a ossigeno. Si smise di dare la caccia ai pesci per cominciare quella alle navi nemiche.

Al termine del conflitto gli appassionati del mare, tornati sott'acqua nuovamente per diletto e non più per minare le flotte, si ritrovarono in possesso di strumenti tecnicamente assai avanzati grazie appunto alle ricerche effettuate nel campo delle attrezzature subacquee per scopi bellici.

Lo sport, comunque, era ancora una novità e a praticarlo si era in pochi. Intanto, però, di nuovo si era cominciato a fabbricare fucili, pinne, maschere, autorespiratori, profonditàmetri, orologi impermeabili, torce da immersione e un'infinita gamma di altri oggetti più o meno utili con criteri industriali. Era scoppiato il "boom" della caccia subacquea.

I motivi di un successo così clamoroso sono facilmente spiegabili. L'esplorazione subacquea permette a chi la pratica esperienze totalmente diverse da quelle che si possono acquisire praticando qualsiasi altra attività sportiva. Immergersi sott'acqua, scendere lungo una colonna di luce che squarcia il velo azzurro della superficie, incontrarsi faccia a faccia con forme di vita inimmaginabile produce un'impressione straordinaria. Volteggiare senza peso corporeo a mezz'acqua o planare lentamente dall'alto d'una roccia vertiginosa fino a un fondo di rena bianchissima spruzzato di mille colori di alghe e di animalletti simili a fiori è come giungere su di un altro pianeta.

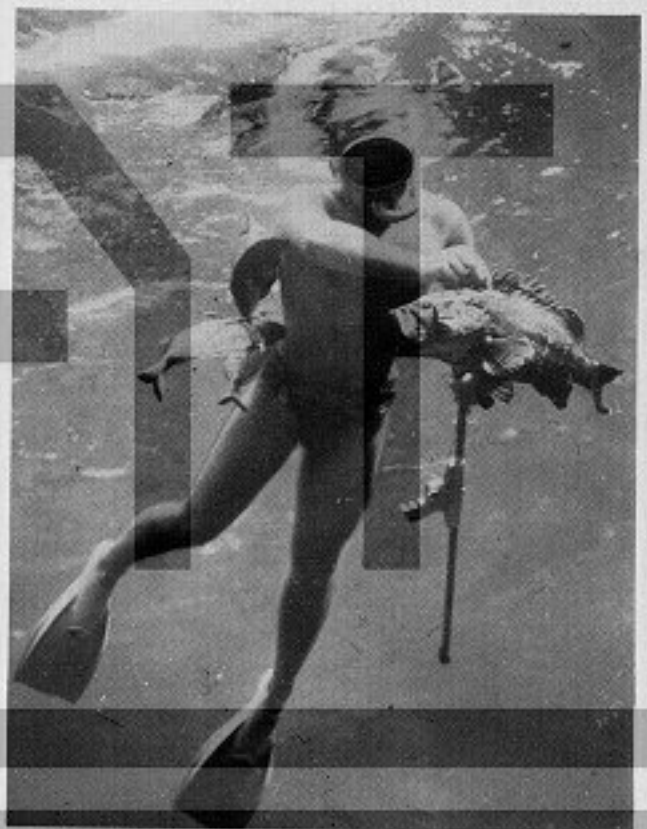
La pesca subacquea non comincia e finisce a mare, come potrebbe sembrare. Essa, al contrario, costituisce un ottimo pretesto per gite fuori città, per una corsa veloce lungo i tornanti di coste meravigliose, alla scoperta di una località incontaminata, di un fondale da violare per primi.

Per questo ci si assoggetta di buon grado a levatacce alle prime luci dell'alba, a faticate da levare il fiato per remare contro corrente verso una scogliera inesplorata, per caricare e scaricare il portabagagli della macchina pieno zeppo delle cose più impensate. E poi, la pesca subacquea la possono praticare tutti: dai dieci ai settant'anni di età: basta avere cuore buono e polmoni a posto.

Le soddisfazioni se le levano tutti. Quelli che vanno a caccia di squali nei mari tropicali, e quelli che dopo anni di esercizio, di allenamento e di paziente attesa riescono ad arpionare la prima cernia.

Se poi, dopo la prima cernia, ne vengono ancora molte altre, sempre più grosse, scovate a profondità sempre maggiori; se si impara a scendere fino a trenta metri di fondo, a risalire e a scendere ancora dopo due minuti di riposo, allora si è diventati campioni. E ci si può permettere altre soddisfazioni, nel campo agonistico, andando qua e là per il mondo a cogliere l'alloro della vittoria, a combattere cavallerescamente con avversari spagnoli, francesi, americani, brasiliani, in mari sconosciuti dove tutto è così diverso dal mare di casa propria che

Pesca subacquea, un campo nuovo sconfinato
che si apre davanti all'uomo,
sempre in cerca di misteri da svelare,
all'uomo che scorrazza sott'acqua
con addosso e nelle mani
un'incredibile quantità di aggeggi:
non è più l'uomo che si butta sott'acqua
per procurarsi il cibo
infilzando le prede con i sistemi tramandati dagli avi,
è lo sportivo
che usufruendo di perfette attrezzature
affinate dall'esperienza
cerca nell'incantevole paesaggio sottomarino emozioni inedite:
per il pescatore subacqueo
volteggiare senza peso corporeo a mezz'acqua
o planare lentamente da una roccia vertiginosa
fino ad un fondo di rena bianchissima
spruzzata di mille colori di alghe
e di animalletti simili a fiori
è come giungere su di un altro pianeta.
Avventura, emozione, imprevisto,
ecco il fascino della caccia subacquea.



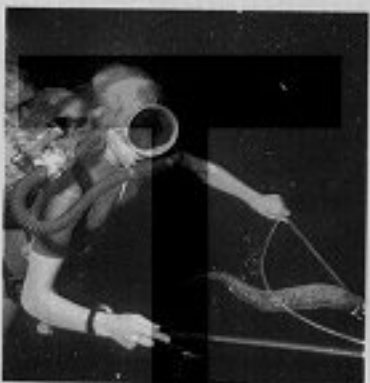


sembra di non essere mai andati prima sott'acqua. In tal modo, quello che all'origine non era altro che un "hobby" come un altro può diventare ragione di vita. Può diventare strumento di lavoro, perché praticando la caccia subacquea ci si può trasformare in fotografi, biologi, esploratori di un mondo nuovo, intraprendere attività che solo fino a pochi anni fa non esistevano nemmeno.

Si può dire, dunque, che in sostanza la pesca subacquea ha camminato di pari passo con tutte le altre attività dell'uomo che hanno portato al progresso dei nostri giorni. Solo che essa questo cammino lo ha percorso tenendosi un po' in disparte; per poi comparire all'improvviso, prima suscitando una viva sorpresa, e poi divenendo parte integrante della vita dell'uomo.

La pesca subacquea, mentre rappresenta il passato più remoto dell'uomo sulla terra, rappresenta anche la sua proiezione nel futuro. All'uomo terrestre s'è affiancato l'uomo cittadino dello spazio, e il "sub". Una magica sigla, questa, coniata apposta, ma quasi inconsapevolmente, per indicare chi, per mezzo del mare, riesce a vivere un'altra vita, davvero da essere extraterrestre, senza balzare verso l'infinito alla ricerca di nuovi mondi, ma avendo trovato questi nuovi mondi a pochi passi da casa sua, sulla riva del mare e dalla riva fino agli abissi profondi.

C.R.



LA LANCIA NEL MONDO

CENTRO STORICO





M. Quayle

STORIA DELLA LANCIA

I VEICOLI INDUSTRIALI

FERRUCCIO BERNABO

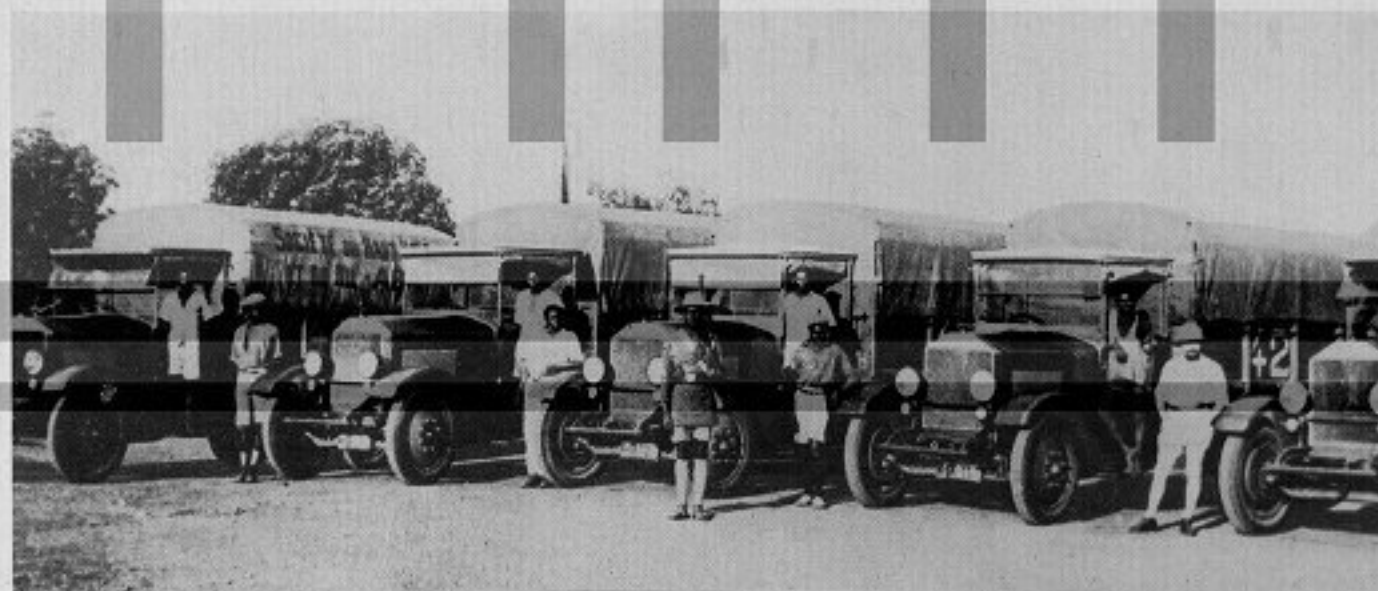
Questo capitolo della storia della Lancia è dedicato agli autoveicoli industriali costruiti dalla fabbrica tra il 1911 e il 1940. Occorre quindi fare un passo indietro nella cronologia degli avvenimenti, prendendo le mosse dalle prime esperienze effettuate da Vincenzo Lancia e dai suoi tecnici l'anno precedente alla spedizione militare in Libia, che ebbe appunto dagli autocarri "1 Z" un importante ausilio, così come più tardi lo stesso veicolo doveva assolvere con onore il suo compito nel corso della prima guerra mondiale.

L'inizio della produzione di autoveicoli industriali venne intrapresa da Vincenzo Lancia nel 1912, con la fornitura di carri all'esercito (l'anno prima, tuttavia, era stato realizzato un camioncino sul telaio della vettura "Eta"). Si trattava del modello "1 Z", che venne impiegato con eccellenti risultati nella campagna di Libia. L'"1 Z" aveva motore analogo alla famosa vettura "25-35 HP", ma di cilindrata maggiorata: era un quattro cilindri monoblocco di 110x130 (4940 cmc), con potenza di 70 cavalli a 2200 giri e accensione a magnete.

Il veicolo aveva la portata di 22 quintali e velocità di 60 chilometri ora. Era munito di freno a pedale sulla trasmissione ed a mano sulle ruote anteriori. Venne costruito fino al principio del 1916.

All'"1 Z" si aggiunsero nel 1915 i modelli "Jota" e "Djota", con identico motore di 4940 cmc, ma telaio

Un gruppo di autocarri "Jota" nell'Africa Equatoriale francese; nella pagina di fronte, il Duca d'Aosta, i soldati ed il "Rho" sull'Amba Alagi (impressione di Massimo Quaglino).



Attestato di Privativa Industriale

ATTESTATO PER
BREVETTO

N. 364144

Osservo che l'Ufficio ha ricevuto l'istanza del Registro degli Inventori di privativa industriale, ha regolarmente iscritta la domanda di cui sopra, depositata nel fascicolo unico della legge, per ottenere la esclusiva industriale.

Ufficio di deposito
e numero del Registro generale: 13.7.1934

Classe, invenzione
e numero di deposito: 13.7.1934

Deposito: Lancia & C. Automobili Lancia S.p.A.

in Roma

Nota del titolare: Esposizione per migliorare la combustione

dei motori a iniezione interna ed esterna del motore

473248

Numero, data e contenuto
della privativa principale

111

Il titolare ha dichiarato che, a norma della Convenzione internazionale, espone, intanto, la natura, per le parti concernenti al diritto esclusivo, il diritto di privativa derivata dal primo deposito di cui sopra.

Esponi una domanda di brevetto

di privativa industriale

111

Il presente brevetto, che viene rilasciato senza essere preclusivo del merito e della validità dell'invenzione, di cui sopra, non garantisce che non abbia i caratteri previsti dalla legge per la privativa industriale ed efficace.

Per informazioni speciali: 111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

111

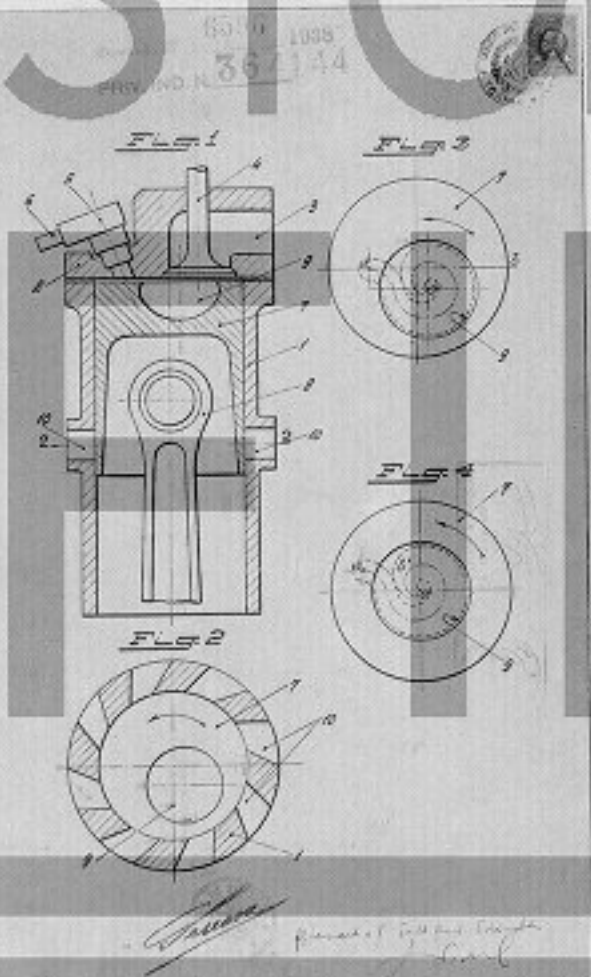
111

111

111

111

Sopra, brevetto relativo a un sistema per migliorare la combustione nei motori a iniezione, depositato il 13 luglio 1938. Sotto, il disegno illustrativo dello stesso brevetto, inteso ad aumentare la turbolenza della miscela aria-combustibile.



più lungo il primo, accorciato il secondo. E a entrambi venne applicato l'impianto elettrico incorporato, che per la prima volta al mondo era stato adottato nel 1913 sulla vettura modello "Theta".

Gli chassis "Jota", "Djota" e "I Z", carrozzati dagli Stabilimenti Farina in numerose versioni (autocarro, trattore per trasporto di artiglierie, autoambulanza, fotoelettriche), ebbero anche una destinazione particolarmente interessante come autoblindo armato, realizzate dalla Società Ansaldo. Del solo tipo "Jota" furono costruite oltre 2100 unità, molte delle quali fornite anche agli eserciti Alleati. Insomma, anche i mezzi pesanti Lancia diedero il loro generoso contributo alla Vittoria: dalla bontà qualitativa che in meno di un decennio aveva fatto famoso il nome Lancia, anche in un settore così specializzato non potevano non scaturire frutti altrettanto perfetti come nel campo delle automobili da turismo.

Il passaggio dalle attività belliche a quelle di pace dopo la fine del conflitto '15-'18, sempre per quanto riguarda la produzione di autoveicoli industriali, fu alla Lancia — come in tutte le altre fabbriche italiane — irto di difficoltà. Da un lato i trasporti pesanti su strada non avevano ancora che una importanza quasi marginale nelle necessità nazionali, d'altro canto i cosiddetti "residui di guerra" ceduti dall'esercito ai civili, erano in grado di compiere un soddisfacente, onorato servizio.

Tuttavia era nella natura di Vincenzo Lancia osare sempre, così come le sue intuizioni lo inducevano a credere con fermezza nell'avvenire dei veicoli pesanti per i servizi della collettività. Pertanto, già nel 1921, da via Monginevro uscivano i modelli "Trijota" e "Tetrajota", costruiti nella sola versione autotelaio, per venir carrozzati dall'industria specializzata come autocarri, torpedoni da turismo, autobus-corriere. Venne conservato su questi modelli il collaudatissimo motore quattro cilindri di 110x130 (nel frattempo adottato anche sulle vetture "Kappa" e "Dikappa" — su quest'ultima con un sensibile incremento di potenza), e telaio con interasse rispettivamente di metri 3,35 e 3,85. Il "Tetrajota" fu adottato specialmente come veicolo per trasporto collettivo di persone.

Entrambi erano così riusciti ed efficienti che non tardarono ad arrivare alla Lancia numerose richieste anche dall'estero. Intanto i trasporti pesanti cominciavano ad affermarsi come una necessità assoluta, in parallelo con il progressivo miglioramento della rete stradale. Occorrevano ora autocarri e autobus più maneggevoli e di maggior portata. Nel 1924, alla Lancia venne impostato un nuovo autocarro che doveva diventare famoso: il "Pentajota", sempre azionato dal vecchio granitico motore di 4940 cmc, e utilizzando il cambio e il gruppo centrale del ponte posteriore del "Tetrajota" (in quegli anni ancora in produzione); il passo fu aumentato a metri 4,31, e con un cassone di 3,70 per 2,10 fu realizzata una superficie utile di ben 7,77 metri quadri. Il "Pentajota" divenne così uno dei primi autentici "giganti" della strada, avendo la portata utile di 53 quintali.

Sulla scorta delle esperienze effettuate con vivo successo sulla vettura di alte prestazioni "Trijota",

anche sul "Pentajota" furono montati i freni sulle ruote anteriori: comandati da funi metalliche azionando il pedale, agivano simultaneamente al freno sulla trasmissione; i due freni erano automaticamente compensati da un sistema a catena collegato allo stesso pedale di comando, mentre la frenatura sulle ruote posteriori avveniva unicamente per mezzo della leva azionata a mano. La velocità massima del "Pentajota" venne limitata a 55 chilometri orari, ma in compenso si realizzarono ottime prestazioni in salita.

Di questo autocarro, rimasto in produzione fino al 1933, vennero costruiti quasi 2200 esemplari, e prima dell'ultima guerra molti di essi erano ancora in circolazione.

Intanto, sollecitata dal Comune di Milano che chiedeva autotelai di maggiori dimensioni del "Pentajota" per realizzare autobus urbani con un gran numero di posti, la Lancia mise allo studio un nuovo chassis - l'"Esajota" - con longheroni appositamente sagomati per consentire di abbassare l'altezza del pavimento. Anche in questo la Casa torinese precorreva tempi e necessità. Ma la potenza ormai insufficiente del glorioso motore rimasto praticamente immutato dal tempo di guerra, non soddisfaceva più le aumentate necessità della velocità di esercizio, benché i risultati fossero eccellenti sotto l'aspetto della portata utile e della comodità di trasporto urbano. Qualche esemplare dell'"Esajota" venne realizzato anche in autobus a due piani. Comunque il veicolo venne presto abbandonato.

La lunga serie "Jota" ebbe comunque ancora una appendice con l'autocarro "Eptajota" che, sempre usufruendo dei gruppi meccanici principali del "Pentajota", fu costruito con passo di metri 4,724, il che permise di aumentare la lunghezza del cassone a metri 4,55 e di portare la superficie utile a oltre nove metri quadri e mezzo. Nato nel 1927, l'"Eptajota" fu costruito fino al 1935.

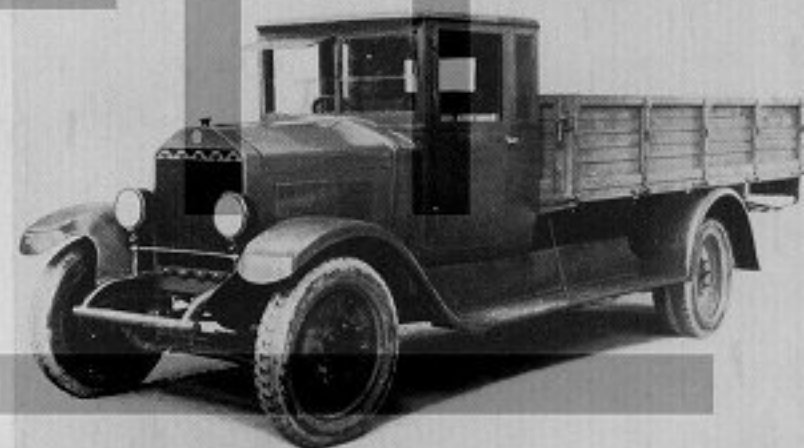
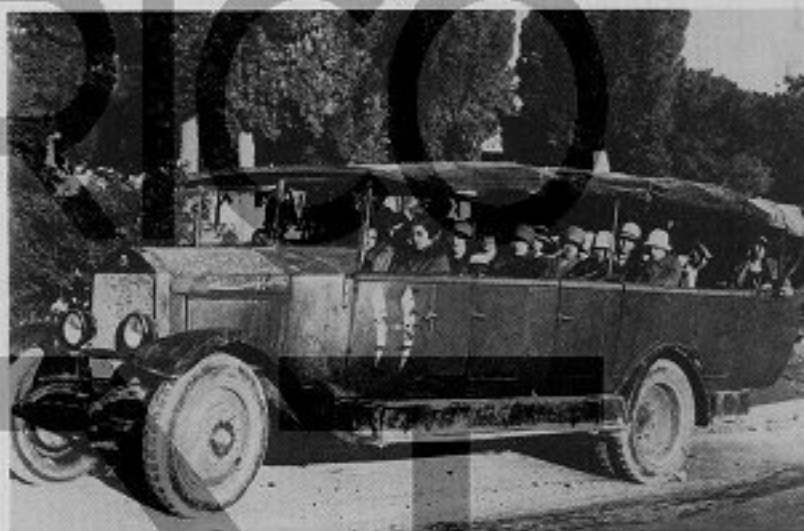
Fratanto, dopo l'esperienza dell'autobus "Esajota" mediocrementemente riuscita sul piano pratico ma importante per i ripensamenti che doveva suscitare nei tecnici della Lancia, nel 1927 venne deciso il progetto di un autotelaio completamente nuovo, di caratteristiche molto moderne, adatto per essere carrozzato nel tipo autobus per servizi urbani ed interurbani: l'"Omicron".

Il motore di questo veicolo, di 7060 cmc, a sei cilindri in linea, con valvole in testa comandate direttamente da due alberi di distribuzione, forniva la potenza di 91,5 cavalli a 1600 giri/minuto, regime di rotazione limitato da regolatore centrifugo. Il ponte posteriore, anziché ad un albero portante come sui modelli precedenti, venne realizzato con il sistema ad assale portante, che garantiva maggior robustezza e sicurezza. Inoltre il gruppo centrale del ponte fu sistemato lateralmente per consentire di abbassare al massimo l'altezza da terra del corridoio centrale del veicolo, e lo stesso telaio, come sull'"Esajota", venne convenientemente sagomato per ridurre la quota in altezza del pianale.

Dell'"Omicron" furono realizzate due versioni: corta (con passo di metri 5,125) e lunga (con passo 5,92). I freni erano a comando meccanico sulle



Torpedone Lancia "Pentajota"
in servizio sulla linea Beirut-Damasco-Bagdad
nel 1926. In basso,
il "Pentajota" in edizione autocarro,
della portata di 53 quintali





Il famoso "Omicron" urbano, venne anche carrozzato dalla ditta Fratelli Macchi di Varese in edizione autobus a due piani.

quattro ruote; dopo un paio di centinaia di unità costruite, per ridurre lo sforzo sul pedale venne adottato con buon esito un servofreno a depressione tipo Dewandre. Il freno a mano comandava apposite ganasce sul ponte posteriore, affiancate a quelle comandate dal pedale ma da queste indipendenti.

L'"Omicron" ebbe un grande successo, e particolarmente l'Azienda Tramviaria di Roma lo adottò su vasta scala per i suoi servizi urbani. Ne furono costruiti, tra il 1927 e il 1935, più di 550 esemplari. La maggior parte di essi rimase in servizio per chilometri addirittura astronomici: persino superiori ai due milioni di chilometri, con piena soddisfazione delle aziende che li avevano adottati.

Tra l'altro, un servizio di linea attraverso il Sahara, tra l'Algeria e il Sudan francese, venne effettuato con autobus "Omicron" allestiti come vagoni letto. Alcune unità di questo fortunato modello, furono anche realizzate nella versione autocarro, con portata utile di 60 quintali.

Tuttavia, il grosso motore a benzina dell'"Omicron" aveva un consumo parecchio elevato, per cui i costi di esercizio, pur compensati dalla durata e dalla robustezza del veicolo, risultavano mediocrementemente economici. Per questa ragione, l'ufficio tecnico della Lancia mise allo studio un motore a ciclo Diesel, a cinque cilindri, di 6875 cmc e 93 CV di potenza, sostituibile a richiesta sulle unità azionate dal motore a benzina. Sui veicoli nati con il Diesel, il servofreno a depressione fu sostituito con altro ad aria compressa sistema Westinghouse.

Inoltre, alcune unità speciali montarono in seguito un motore più piccolo, sempre a ciclo Diesel, a due cilindri e due tempi, di 3180 cmc e 64 CV (lo stesso che azionava l'autocarro tipo "Ro", come vedremo, oppure il tre cilindri due tempi di 4770 cmc e 95 CV del "Ro-Ro").

Al principio degli anni trenta andava affermandosi per le sue doti di economicità il motore Diesel. Uno dei più riusciti, anche per il limitatissimo ingombro, era quello fabbricato in Germania dalla Junkers. Vincenzo Lancia decise di acquistarne la licenza di fabbricazione per il montaggio su un nuovo autocarro. Il Junkers era un bicilindrico a due tempi, con due pistoni contrapposti per cilindro, aventi la corsa di mm 150 quello inferiore e di mm 100 quello superiore. L'autocarro azionato da questo motore era il "Ro", prodotto dal 1932 al 1938 in quattro versioni, di cui due militari, differenzianti per il passo e la portata. Si ebbe tuttavia un modello "Ro" militare con motore a 4 cilindri tipo Otto, di 5120 cmc e 65 CV, che si coprì di onore durante la campagna etiopica. Per tutti, la portata era di 54 quintali.

Nel 1935, il "Ro" venne affiancato dal "Ro-Ro", su cui venne montato il già ricordato Diesel a tre cilindri, cui fece seguito nel 1938 il "3 Ro" civile a 5 cilindri — adottato anche, come si è visto, sugli ultimi "Omicron" — con le successive edizioni militari: veicoli di grande potenza, infaticabili, sicuri come i loro predecessori in pace e in guerra. F.B.

L'autocarro "Ro" da 60 quintali con motore licenza Junkers a due tempi e due cilindri contrapposti, nella versione militare



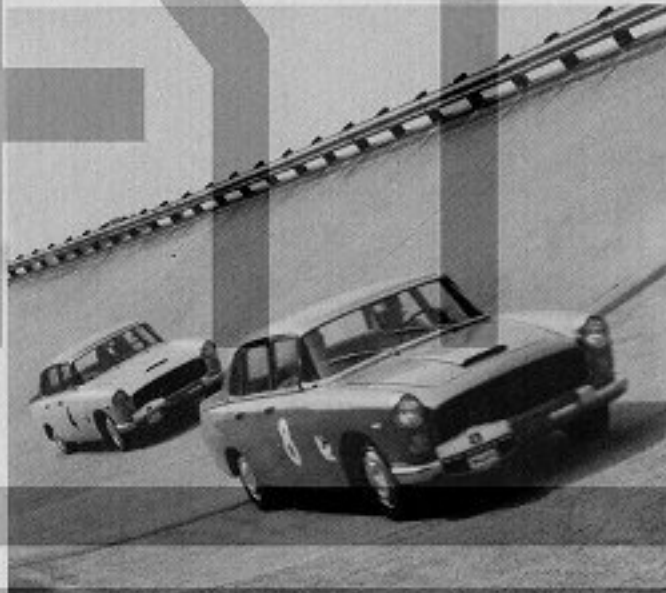
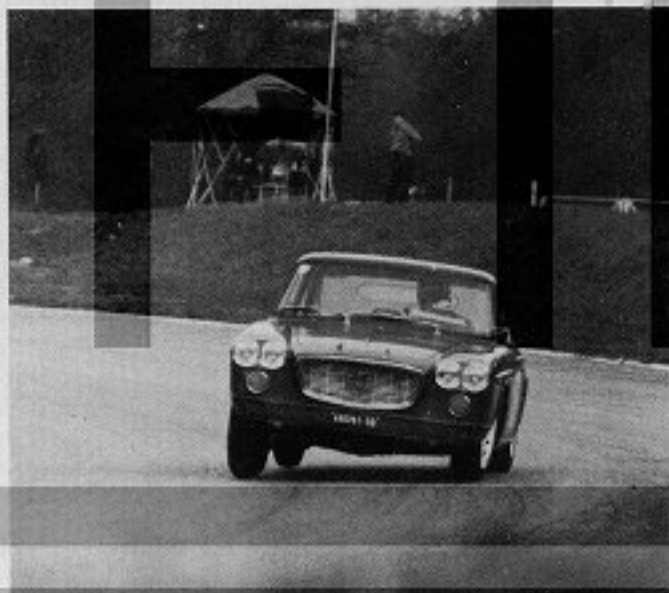
LO SPORT



Sopra:
la Flaminia Sport Zagato di Cella-Patria,
primi classificati
della classe 2500 G.T. alla 47ª Targa Florio;

a lato,
la Flavia Coupé di Cella
vincitore della classe 1600 Turismo
alla Stallavena-Boscochiesanuova.

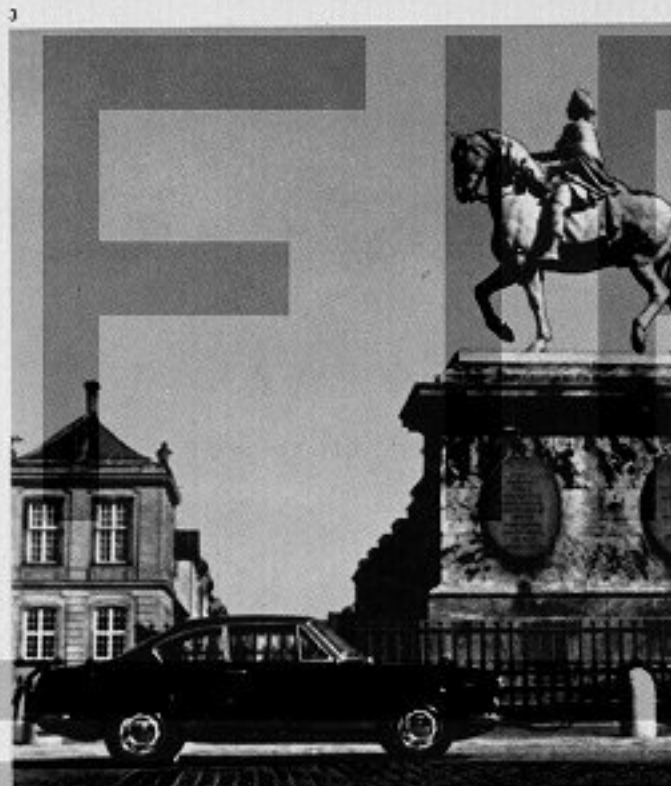
In basso, da sinistra,
Franco Patria su Flavia Coupé,
primo della classe 1600 Turismo
al 2º Trofeo Turismo
svoltosi sulla pista di Monza il 21 aprile scorso;
le Flaminia berlina di Zagato-Poltronieri e
Marsaglia-Bagnasacco,
rispettivamente primi e secondi
di classe nel Mobil Economy Run 1963.



LA LANCIA NEL MONDO



1. Lo stand Lancia al Salone di Ginevra, meta di numerosissimi visitatori attratti dalla presentazione della Fulvia. 2. Fulvia e belle ragazze concorrenti al titolo di Miss Europa, nel parco di Fiuggi. 3. Un nostro cliente ci ha inviato questa fotografia della sua Flavia Coupé di fronte al palazzo reale di Copenhagen. 4. Un momento della premiazione durante la 2ª riunione indetta dall'"Esa SIRCA Lancia Club" di Milano, che riunisce sempre più numerosi i possessori di veicoli pesanti Lancia. 5. La Flavia Convertibile durante la riuscita sfilata di eleganza per automobili e modelli all'ippodromo di Maia Bassa a Merano.





1. Il presidente della Confederazione Elvetica Theodor Heuss, ricevuto nel corso della visita inaugurale del Salone di Ginevra dal Direttore Commerciale della Lancia dott. Alfredo Della Seta. 2. La Lancia al Salone di Nuova York 1963. 3. Il rag. Sechi, titolare della Commissionaria Lancia di Sassari, saluta il sindaco della città dell'aeroporto di Alghero-Fertilia. 4. Una simpatica iniziativa è stata quella presa dal Concessionario Lancia in Olanda, di esporre numerosi modelli nell'atrio dell'Hotel "De Cocagne". 5. Il Governatore inglese si è vivamente interessato alle vetture Lancia esposte alla recente Fiera di Hong Kong.



LANCIA
CAVALLERIA

Sul lunotto posteriore di tutte le Fulvia consegnate ai Clienti, è applicata la vetrofania con il distintivo del "Lancia Cavalleria", questo club ideale che raggruppando i guidatori di vetture Lancia, vuole impegnarli in una permanente campagna di educazione stradale, intesa non soltanto come assoluto rispetto alle norme della circolazione, ma anche come costante atteggiamento di cortesia, di intelligente interpretazione delle situazioni che il traffico può presentare, di comprensione, di civismo.

L'inizio di questo invito a operare liberamente, ma con esempio costante, per cercare una soluzione valida, concreta, all'assillante problema della circolazione, ha coinciso con il lancio della Fulvia appunto perché l'ultima nata della Lancia rappresenta sulle strade un motivo di richiamo, di attenzione, se non più di curiosità come nelle prime settimane: un du-

plice motivo, quindi, perché i guidatori delle Fulvia diano subito prova di quello che le finalità puramente ideali del "Lancia Cavalleria" si propongono.

Oltre al distintivo, ogni nuova vettura viene consegnata con un cartoncino-decalogo che riassume con immediatezza visiva le circostanze in cui si deve o non si deve prendere un determinato atteggiamento. Al resto, penserà l'intelligente buonsenso dei guidatori delle Fulvia.

Abbiamo la tranquilla fiducia che l'iniziativa possa essere foriera non di miracoli ma di buoni risultati: l'esempio costituisce sempre il migliore degli insegnamenti, e crediamo che in ultima analisi la correttezza e la cortesia "insegnate" dai guidatori delle Fulvia possono rappresentare per questi ultimi un motivo di intima soddisfazione che integri il piacere di essere al volante di una vettura di classe.





LA FULVIA IN PRIMA PAGINA

Raramente, nella storia di ogni nuova automobile, si è registrato un così vivo, universale interesse della stampa quotidiana, periodica e specializzata come in occasione del lancio della Fulvia, subito prima, durante e dopo il Salone Internazionale di Ginevra. Da qualche anno, i giornali di ogni tipo, categoria e colore politico, dedicano molto spazio ai problemi dell'automobile, ma in questa occasione la rispondenza è stata superiore a qualsiasi previsione. Descrizioni, commenti, fotografie della Fulvia sono apparse praticamente dovunque si stampi un giornale quotidiano o periodico, e non soltanto in Italia, dove si è trattato di un autentico plebiscito. Dai grandi fogli nazionali alle testate delle città di provincia, dai bollettini di categoria ai rotocalchi a forte tiratura, per parecchi giorni i titoli sulla Fulvia hanno avuto non di rado un posto d'onore.

Volendo citare anche soltanto una parte dei giornali che dell'avvenimento si sono occupati, occorrerebbero pagine intere. Dobbiamo anche aggiungere che i commenti sulla Fulvia — specie da parte dei giornalisti che avevano avuto l'occasione di provarla su strada ancor prima della sua presentazione ufficiale — sono stati estremamente lusinghieri. Ne riportiamo alcuni dei più significativi per autorevolezza di firma e di testata, non tralasciando, per dovere di obiettività le... campane discordi (forse un po' troppo precipitosamente).

Ivo Alessiani sulla rivista TEMPO: «Concludendo si tratta di una vettura molto robusta, confortevole e ben finita che certamente incontrerà il favore del pubblico per le buone prestazioni e il limitato costo d'esercizio».

Ferruccio Bernabò su LA STAMPA: «Esistono nella produzione europea numerosi modelli di cilindrata esuberante, nei quali il motore ha un ruolo preponderante; il "tutto motore" è una concezione in un certo senso sportiva, ma non sempre giustificata dalle caratteristiche del traffico stradale; la nuova Lancia è invece non soltanto motore, ma tutto un complesso di doti pratiche, positive — anche per quanto si riferisce al fattore sicurezza —, che ne fanno un'automobile di esemplare equilibrio... Il motore di un litro e cento adottato sulla Fulvia è un generoso dispensatore di potenza, e offre una curva di utilizzazione di questa potenza assai soddisfacente...».

Ancora **Bernabò** su LA SETTIMANA INCOM ILLUSTRATA: «Lo standard delle finizioni della Fulvia è molto elevato... Citiamo soltanto un particolare: le maniglie interne ed esterne delle porte, le modanature, la maschera anteriore, le grondine di riparo dall'acqua, le cornici dei cristalli e i paraurti sono in acciaio inossidabile (due sole marche al mondo hanno i paraurti dei loro modelli in acciaio inossidabile: la Peugeot e la Lancia)».

Bernard Cahier su SPORTS CAR GRAPHIC: «Questa impressione di finizioni di alta classe continua con la qualità delle lavorazioni della carrozzeria, ed essa è ancora più evidente quando ci si siede nella vettura. Qui ogni piccolo particolare sembra essere stato curato con la massima attenzione. Il panno usato per i sedili è della miglior qualità e la chiusura delle porte è talmente perfetta da ricordare quella delle porte di sicurezza. Sotto questo aspetto la Fulvia mi sembra essere la vettura meglio finita attualmente in produzione».

Giovanni Canestrini su LA GAZZETTA DELLO SPORT: «Ho guidato la Fulvia su un lungo percorso misto comprendente tratti autostradali, salite tortuose, tratti misti. È una vettura che non presenta problemi di guida particolari, ci si sente subito a proprio agio. La guida è leggera, immediata, precisa. Non ci sono passaggi vibratori del motore e la macchina risponde con molta prontezza specialmente nella zona compresa tra i 95 e i 125 km orari in quarta... La frenatura è sorprendentemente dolce e progressiva a tutte le velocità. Alcune prove di frenata violenta a 130 km di hanno fornito una efficienza di frenata dell'80 per cento. Il comportamento su strada tortuosa è di assoluta tranquillità e stabilità».

Sempre **Canestrini**, su L'AUTOMOBILE: «La nuova Lancia... è un prodotto che dà le massime garanzie e che si mantiene nella tradizione della Casa. Le soluzioni adottate per la Fulvia sono di avanguardia, la sua meccanica è esemplare, le sue finizioni pregevoli; il suo comportamento sulla strada del tutto soddisfacente».

Bernard Carat su L'AUTO JOURNAL (Parigi): «Con due persone a bordo, siamo rimasti piacevolmente sorpresi dalla qualità della sospensione, che assorbe le peggiori deformazioni stradali dovute al gelo dell'inverno. Perimenti la tenuta di strada non merita che elogi, e la Fulvia dà in ogni circostanza una impressione di sicurezza molto rassicurante. Le curve, anche le più strette, possono venir abbordate a grande velocità senza apprensione».

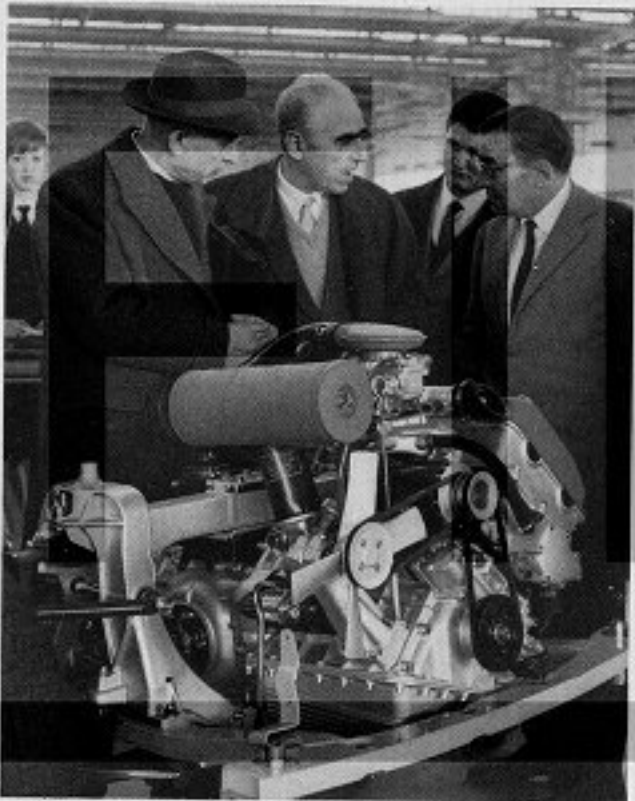
Hans Christmann sul KURIER di Vienna: «In linea di massima bisogna dire che la Fulvia strabocca di idee e di innovazioni tecniche: un vero sfogo per i suoi costruttori. Nonostante i suoi 1100 cc, la Fulvia ha le prestazioni di una vettura media. Bisogna anche dire che la Fulvia è un prodotto genuino Lancia: lo si denota nelle finiture, nella solidità, nel peso e in molti altri fattori».

Sergio Favia e Franco Danco su MOTOR: «In conclusione possiamo definire la Fulvia una vettura di sicuro successo, che ben si innesterebbe nella tradizione Lancia continuandone felicemente la costante ricerca di soluzioni tecniche ed estetiche adeguate alle esigenze della produzione automobilistica europea».

Aldo Farinelli su MOTOR ITALIA: «Sull'altopiano a curve e controcurve della Serra d'Ivrea, a vettura lanciata sui 90, mi trovai davanti improvviso un pauroso sconvolgimento stradale... Ebbi tempo di gridare "attento!" al mio compagno e di pensare: povera macchina, che cosa ne rimarrà? Invece riemergevamo, la vettura liscia e tranquilla, dopo una dissolvenza puramente acustica, in perfetta salute; e noi col cuore in gola, ma pure incolumi. Poco più in là, altro terremoto solidificato con altro vallone trasversale, ancor più abissale: ma stavolta accelerai deliberatamente per prenderlo in pieno. Ne fui così entusiasta che al primo slargo girai la macchina e rifeci i due passaggi in andata e ritorno, dapprima in volata, poi a quella media velocità che per la prova delle sospensioni è la più delicata: sempre con risultati eccellenti. Molleggio dolce a bassa andatura; duro e sportivo in velocità; e sufficientemente saldo anche nelle curve veloci, con libero e ben controllato coricamento trasversale. Un vero, raffinato godimento».

Raffaello Guzman su IL TEMPO: «E veniamo ora alla macchina, che indubbiamente rappresenta un notevolissimo progresso e si inserisce autorevolmente come una delle migliori per somma di caratteristiche, se non addirittura la migliore in senso assoluto, tra quelle di pari categoria, italiane e straniere».

Prima della prova su strada della Fulvia, i giornalisti hanno visitato lo stabilimento di Chivasso (foto di Stefano Bricarelli).



Mauro Janni su LA NOTTE: «Oggi la Lancia è riuscita a costruire una macchina di classe, mettendola alla portata di tutti. È come un abito di accurata fattura che distingue, in mezzo alla folla anonima, chi sa vestirsi con eleganza e buon gusto».

Jacques Ickx su L'ECHO DE LA BOURSE (Bruxelles): «Si potrebbe parlare della Fulvia come di una "boîte à surprise": ci si mette al volante di una vettura apparentemente "borghese" e non ci si attende altro che delle solide virtù. Ed ecco che al contrario si scopre una macchina affascinante, dolce e al tempo stesso piena di brío, una vettura di cui ci si innamora perdutamente, dimenticando che non la si era giudicata a prima vista capace di tanto. Di più, essere piena di fascino non le impedisce affatto di essere anche una macchina pratica. Non è forse quella la concezione più saggia dell'automobile?».

Carlo Mariani su IL MESSAGGERO: «Il primo contatto, sia pure limitato a qualche decina di chilometri, è stato decisamente convincente. La Fulvia offre un assetto di guida eccellente, con ampia visibilità anteriore e dai lati; tutti i comandi sono raggiungibili senza spostamenti forzosi del corpo; il sedile, sistemato su binario scorrevole e con schienale dall'inclinazione regolabile, consente a ciascuno di assumere la posizione preferita per la guida... Si nota immediatamente l'eccezionale dolcezza e precisione del cambio, del tipo con leva al volante: le quattro marce, tutte sincronizzate, entrano con infallibile sicurezza, dando subito la sensazione del pieno controllo della vettura».

Gianni Marin su IL CORRIERE LOMBARDO: «Tutti convergono che l'Appia ha avuto una più che degna continuatrice della sua fama, quella fama che ha fatto diffondere ben 117 mila esemplari di questo modello».

Flaviano Moscarini su L'AUTO ITALIANA: «Aprendo gli sportelli ed il cofano bagagli la sua apparente piccolezza sorprende per la comoda accoglienza riservata a cinque passeggeri e ad un terzo di metro cubo di valigie. Sul mercato italiano ed internazionale con quali altre vetture può essere paragonata? Probabilmente a nessun'altra».

Silvio Ottolenghi su TUTTOSPORT: «In sostanza una prova completamente positiva. La Fulvia è una 1100 che — per prestazioni, abitabilità, linea, accuratezza di rifiniture — denuncia d'acchito la propria ambizione: collocarsi, sul mercato, nell'area non solo della sua cilindrata ma valicarla e chieder cittadinanza nell'attuale sfera delle 1200-1300».

Johann Patleich sul NEUES ÖSTERREICH (Vienna): «La Fulvia è una piccola vettura di lusso di costruzione nuova che, fedele alle tradizioni della Lancia, dovrebbe uscire invariata dalla Fabbrica per lungo tempo. A Torino si parla di circa un decennio».

Giuseppe Piazza su OGGI: «... nel complesso, la Fulvia ha un temperamento da gentildonna della strada, di classe, con quel tanto di nervosità che serve a dare personalità...».

Lorenzo Pilogallo su IL CORRIERE DELLA SERA: «Scendendo dalla Serra verso Biella troviamo molte buche sulla strada: sospensioni e ammortizzatori lavorano egregiamente facendo apparire cosa da nulla delle irregolarità a vista veramente preoccupanti, tali da indurre il pilota ad incassare la testa tra le spalle per evitare l'urto contro il soffitto. Qui, rispetto all'Appia sono stati fatti passi da gigante».

Gianni Rogliatti su LA GAZZETTA DEL POPOLO: «Come reagiranno i "lancisti" al fatto che la nuova vettura è a trazione anteriore ed un po' più pesante della precedente? Probabilmente accetteranno questi cambi con la fiducia con cui hanno sempre guardato alla Casa, come si è dimostrato a suo tempo con la Flavia. Inoltre, se si fanno bene i conti si vedrà che a vettura più pesante corrisponde un motore più potente e quindi le doti di marcia non vengono menomate; il maggior peso è andato distribuito in materiali e pezzi più robusti, maggiore insonorizzazione e maggiore comodità interna».

Con il titolo "Addio Appia viva la Fulvia", EPOCA scrive: «Dopo dieci anni di successi in tutti i paesi del mondo, la famosa vettura della Lancia viene sostituita da un'utilitaria di lusso, con trazione anteriore e i quattro freni a disco. Nella costruzione della nuova auto sono state sfruttate le soluzioni già sperimentate nella Flavia: ne è nata una macchina più costosa delle altre 1100, ma superiore nelle prestazioni e nella finitura».

Da AUTOCAR (Londra): «Inoltre la carrozzeria della Fulvia ha praticamente la stessa larghezza interna di quella della Flavia e si può senz'altro dire che è una reale 5 posti. Tuttavia i sedili anteriori sono divisi, poiché 6 passeggeri sarebbero indubbiamente troppo pesanti per un così piccolo motore. Vi sono i migliori sedili anteriori mai applicati su una Lancia da molti anni, essendo particolarmente soffici e comodi e capaci di sostenere una persona senza legarne i movimenti. Lo schienale può essere regolato con una levetta fino ad essere reclinato completamente...».

Da MOTOR RUNDSCHAU (Francoforte): «Esternamente questa nuova vettura si presenta decorosa e compatta, come già abituati per la classe delle cilindrate medie. Ma basta solo quanto si trova sotto il cofano motore per entusiasmare ogni tecnico».

Da THE MOTOR (Londra): «Per questa ragione la Fulvia dovrà essere particolarmente agile in montagna, dove i 4 freni a disco e il precisissimo volante permetteranno un continuo controllo della vettura».

Ed ecco i dissenzienti:

Giorgio Gregori su IL GIORNO: «I dati ufficiali forniti dalla Casa sono leggermente diversi da quelli in precedenza registrati sui prototipi in prova. La velocità è di 138 km/h anziché di "oltre 140". Questo lascia capire (a chi? N.d.r.) che all'ultima ora si è adottato un rapporto più basso della presa diretta per migliorare la ripresa... Non crediamo quindi che questa nuova Lancia abbia caratteristiche tali da poter raggiungere facilmente un grosso successo di pubblico» (infatti, mentre la cadenza produttiva della catena di montaggio della Fulvia a Chivasso è al massimo della potenzialità, le prenotazioni hanno raggiunto un ritmo tale che i termini di consegna sono di 9-10 mesi. N.d.r.).

Jean Bernardet su L'EQUIPE: «La Lancia Fulvia: una bella meccanica da cui ci si aspettava di più... C'era un errore flagrante nella Flavia, e la Lancia l'ha disgraziatamente ripetuto nella Fulvia. Le due vetture portano la stessa fisionomia: bisogna trovarvi la spiegazione di questo duplice errore?» (di errore in errore! oltre 30 mila Flavia vendute in due anni, oltre 15 mila prenotazioni della Fulvia. N.d.r.).

Ancora una fotografia scattata da Stefano Bricarelli durante la prova della nuova vettura, tra le betulle del Golf Club di Biella: al volante l'avv. Aldo Farinelli di Motor Italia.



(Da Quattroruote n° 90, giugno 1963)

LA PAGELLA

VEETTURA

Estetica	8	Linea squadrata e personale; qualche preziosismo.
Grado di finitura	8	Proporzionale al prezzo: sensazione di robustezza.
Capacità trasporto persone e bagagli	8	Quattro posti: sedili posteriori da modificare nella spalliera (modifica in corso). Bagagliaio abbastanza ampio.
Assetto guida	9	Razionale perché comodo e funzionale.
Comandi	9	Funzionali tanto i principali come i secondari.
Strumentazione	8	Originale nel disegno: dotazione buona.
Visibilità	9	Buona soprattutto la visibilità di marcia.
Accessori	8	Dotazione quasi completa.
Piccola manutenzione	8	Le principali operazioni sono facilmente effettuabili.
Tenuta acqua	8	Nel complesso buona, specie in marcia.

COMPORTAMENTO SU STRADA

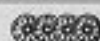
Velocità massima	10	Ottima in presa diretta (oltre 146 km/h), buona in 3ª, scarsa in 2ª velocità.
Ripresa	7	Buona con l'uso del cambio: mediocre da 30 km/h in «quarta».
Marcia in salita	7	Comportamento discreto.
Consumo	6	Relativamente alto, compensato (economicamente) in parte dal fatto che con questa macchina si può usare carburante normale.
Tenuta di strada	10	Più che buona o sicura in curva o in rettilineo.
Confort di marcia	9	Buono.
Motore	8	Nervoso, poco elastico. Funziona con carburante normale.
Frizione	8	Comportamento complessivamente normale.
Cambio	9	Totamente ed efficacemente sincronizzato; buona manovrabilità: 2ª «corta».
Sterzo	7	Diametro di sterzata notevole, molto demoltiplicato, dolcissimo nell'uso.
Freni	9	Sforzo al pedale sensibile; veramente ottimi nell'impiego.

PRO

- Costruzione accurata e senza economia
- Assetto di guida razionale
- Ottima tenuta di strada
- Confort di marcia buono
- Frenata efficiente

CONTRO

- Coppia motrice a regime troppo alto
- Sterzo troppo rapportato
- «Seconda» troppo «corta»



(Riproduzione riservata - ex art. 65 e 7 Reg. Legge Dir. d'Autore)

COLORI D'ORIENTE N



ELLE NOTTI D'ESTATE



Per l'estate 1963
la mia collezione offre
una grande varietà
di soluzioni eleganti
ispirate tuttavia
ad un concetto di vestire
moderno e semplice.

Blouses di chiffon
stampato a colori vivaci,
i cui motivi
sono messi in rilievo
da ricami preziosi,
si accompagnano
a gonne lunghe
di tipo orientale
o a pantaloni strettissimi
realizzati
in sete brillanti.

Dopo una giornata
trascorsa al mare in pieno sole
in mezzo ai colori più vivi
ed alla luce dorata
di un giorno sereno,
queste "mises" un po' esotiche
danno l'illusione
che un po' dei colori
e della luce del giorno
vivano anche nella notte.

EMILIO PUCCI

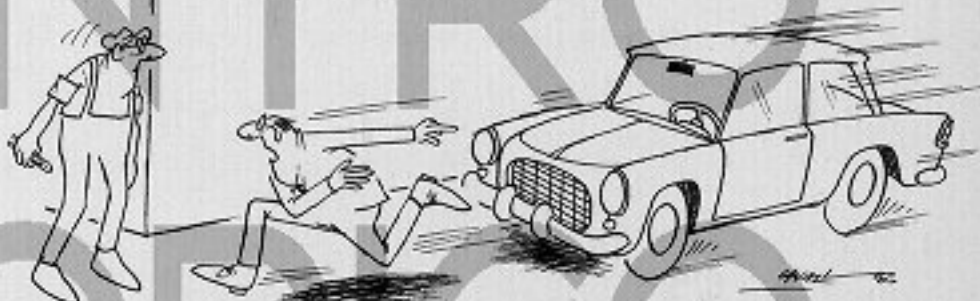


— È sua?



— Aspettiamo qui. Qualcuno in questi giorni dovrà pure andare in villeggiatura.

— Presto mi aggiusti il freno a mano!



CAVAL



— Uno è per le utilitarie, l'altro per le grosse cilindrato.



1 ADIEU CHÈRE APPIA

Nous rappelons dans cet article le développement de la production du modèle Appia (qui a été remplacé actuellement par la Fulvia) pendant dix ans. Trois séries furent construites de l'Appia, pour un total de plus de cent trois mille exemplaires, dans les versions Berlina, Coupé, convertible, Berlina de luxe et Coupé sport. L'Appia fut, pendant cette période, la voiture de 1100 cm³ de cylindrée la plus luxueuse et la plus prestigieuse de la production européenne; elle se distinguait dans les concours d'élégance, dans les courses et dans les "economy runs". Une Berlina même série effectuait, sous le patronage de la Revue "Quattroruote", un parcours de 160 mille kilomètres sans arrêt et sans accuser la moindre inconvenance.

4 LA VOIE FULVIA

En poursuivant la tradition LANCIA, de donner à ses voitures le nom de routes romaines, la nouvelle voiture prend le nom de la voie Fulvia, l'ancienne route romaine de la Ligurie, construite depuis Tortona jusqu'à Acti, et peut-être même jusqu'à Turin, au II^e siècle avant J. Christ, et qui est mentionnée et tracée uniquement dans le Tabula Peutingeriana. Dans une étude minutieuse, basée sur la recherche scientifique et sur la critique historique moderne, le Prof. Corradi, de l'Université de Turin illustre l'origine, les liens et l'importance de la voie Fulvia, voie de communication principale du réseau de la Ligurie du versant droit du Pô.

11 ACTUALITES DE L'EGLISE UNIVERSELLE

Avec cet article qui a été rédigé avant que l'on ait pu présager la fin imminente du Saint Père Jean XXIII, l'auteur rend hommage à la personnalité et à l'œuvre du Pape Roncalli, surtout en rapport avec la contribution que celui-ci a donnée à la signification de l'universalité de l'Eglise par l'organisation et l'esprit rénovateur de la première phase du II^e Concile Oecuménique du Vatican.

16 LE FIL DIRECT K-K

Le fameux commentateur politique Augusto Guerrieri trace dans cet article l'histoire des faits qui ont amené les américains et les soviétiques à la décision d'effectuer une liaison téléphonique directe entre Kennedy et Khrushchev, ayant pour but d'éviter le drame épouvantable d'une "guerre par erreur". L'origine de cet événement remonte à la crise de Cuba en octobre 1962. L'auteur examine aussi la situation sous l'aspect de la défense de l'Europe en rapport avec la prise de position française au sujet de la question du détachement nucléaire national.

20 TARGA FLORIO

Giovanni Canestrini rappelle dans cet article la naissance de la "Targa Florio", la plus ancienne course automobile du monde, et l'histoire de la première édition gagnée par Alessandro Cagno à bord de l'Itala, donnant ainsi le jour à l'épopée de cette course romantique conçue et réalisée par Vincenzo Florio, tout de suite après les premières expériences sportives de ce noble sicilien.

La "Targa Florio" est désormais la seule épreuve de vitesse se disputant sur un parcours routier et, elle constitue encore aujourd'hui, un banc d'essai irremplaçable pour les voitures et les pilotes.

25 LANCE D'OR

Les jours 6-7-8 Septembre se déroulera l'Open de Biella "La Lancia d'oro", 72 trous Medal Scratch, organisée par le Golf Club de Biella "La Betula", à laquelle pourront participer librement des amateurs, des professionnels et des assistants, avec un handicap maximum 14.

26 SICILE ANCIENNE MYSTERIEUSE ET CIVILISEE

L'orographie toute particulière, les civilisations et les types ethnographiquement différents qui se sont succédés, ont fait de la Sicile un'île aux aspects multiples, presque en contradiction entre eux, peuplée de gens unis par des nécessités historiques de défense. Francesco Rosso, connaisseur profond de "quest'isola d'incanto" (cette île enchantée), en esquisse une image vivante et, surtout humaine.

35 CETTE ANNEE AUSSI L'ATTENDU MEETING DES H.I. FI.

Même cette année, dans la dernière décade de Septembre, se tiendra la traditionnelle réunion des membres du "LANCIA H.I. FI.", dans un centre de l'Italie du Nord. Le premier rassemblement avait eu lieu à Biella en 1960, auquel ont suivi ceux de Turin et de Rome. Entretemps l'association est devenue six fois plus nombreuse; augmentant ainsi le travail d'organisation. Les membres seront directement informés sur le programme et les détails de la prochaine manifestation.

39 H.I. FI. ASSI

La section du "LANCIA H.I. FI.", réservée aux pilotes qui, à bord de voitures LANCIA se sont particulièrement distingués dans le passé, s'est enrichie d'un deuxième groupe de noms, appartenant tous à des pilotes-gentlemen qui, avant la

dernière guerre et dans la période 1953-54, ont réalisé des performances très marquantes dans des courses sur route, en circuit et en montagne.

40 LES MERVEILLEUSES AVENTURES DES CHASSEURS SOUS-MARINS

La chasse sous-marine est née dans la Pacifique. Elle s'est diffusée ces derniers temps en Europe et dans les autres continents grâce aux japonais qui, en 1932, importèrent à Naples les rudiments de cette technique aujourd'hui très répandue et hautement perfectionnée à la suite des systèmes employés pendant la dernière guerre pour les explorations et les attaques sous-marines. Le "sub" moderne reçoit de cette activité sportive des joies et des émotions indicibles: goût de l'aventure, plaisir de l'exploration et goût primordial de la chasse.

46 HISTOIRE DE LA LANCIA

Ce chapitre de l'histoire de la LANCIA est consacré aux véhicules militaires construits entre 1911 et 1940, en commençant par les modèles "Eta" camionnette et "1 Z" (qui a été réalisé dans diverses versions spéciales pour des usages militaires) se comportant très honorablement au cours de la Grande Guerre; ensuite la longue série "Jota" et ses dérivés: le fameux et indestructible autobus "Omica"; enfin les premiers véhicules actionnés par moteur Diesel: "Ro", "Ro - Ro" et "3 Ro", beaucoup d'entre lesquels, bien qu'agés de plus de vingt ans, sont encore dignement en service.

54 LA FULVIA EN PREMIERE PAGE

A l'occasion de la présentation officielle de la Fulvia, la presse du monde entier, depuis les journaux quotidiens jusqu'aux revues, a dédié beaucoup de place à l'événement, avec des descriptions, des commentaires et des photos. Dans ces pages, sont reportées quelques unes des opinions qui ont été exprimées, au sujet de la nouvelle voiture LANCIA, par les journalistes italiens et étrangers les plus qualifiés.

58 LA MODE: COULEURS D'ORIENT POUR LES SOIREES D'ETE

Emilio Pucci présente la grande nouveauté 1963 pour les soirées d'été: les caasaques inspirées à l'Orient à porter avec des pantalons très étroits ou des jupes très longues en tissus luisant, du type sarong. De ligne simple, ces caasaques ont leur richesse dans les couleurs chatoyantes, dans la richesse des tissus et les broderies à la main avec des paillettes et des perlettes qui donnent de l'éclat à leur dessin.

1 ADIEU APPIA

This article is a review of the productional development of the Appia (now replaced by the Fulvia) over ten years. The Appia was built in 3 different series, totaling over 103000 cars, of the following models: sedan, convertible, sedan de luxe, sports coupé. During this period the Appia was the most efficient and luxurious 1400 cc car of the European productions, distinguishing itself in the concours d'élégance, in speed competitions, and in economy runs. In a road test organized by the "Quattroruote" magazine a 11 series sedan covered 160000 km without any trouble.

2 THE FULVIA ROAD

According to LANCIA tradition which names its car models after Roman roads, the new car takes its name from Fulvia road, the ancient Roman road in Liguria, built from Tortona to Asti, and perhaps also as far as Turin, during the 2nd century B.C.; it is only mentioned and traced on the *Tabula Peutingeriana*. In an accurate study based on scientific research and modern historical criticism, Prof. Corradi of Turin University illustrates the origin, extension and importance of the Fulvia road, main thoroughfare of a network in the plain of Liguria on the right of the Po.

3 PRESENT STANDING OF THE UNIVERSAL CHURCH

In this article, edited before the imminent end of Pope John XXIII could be presaged, the author does homage to the figure and work of Pope Roncalli by particularly describing the contribution Pope John gave to the significance of the Church universality by the organization and informative spirit of the first session of the Vatican II (Ecumenical) Council.

4 K-K DIRECT WIRE

In this article, the well-known political commentator, Augusto Guerriero, draws a review of the vicissitudes which brought Americans and Russians to decide the installation of a direct telephonic connection between Kennedy and Khrushchev intended to prevent the frightful possibility of a "war by mistake". The origin of the event goes back to the Cuba crisis of October 1962. The author examines the situation also under the viewpoint of the European defence with respect to the French attitude towards the national nuclear deterrent.

5 TARGA FLORIO

In this article, Giovanni Canestrini describes the origin of the "Targa Florio", the oldest car-race of the world, and the vicissitudes of the first edition won by Alessandro Cagno on Italy, which was going to be the beginning of a glorious tradition of this fascinating competition ideated and realized by a noble Sicilian, Vincenzo Florio, soon after his first sporting experience. Nowadays, the "Targa Florio" is the only speed competition on road and is still an incomparable test bench for both cars and drivers.

6 GOLDEN LANCE

From the 6th to the September 1963 will take place the "Le Lancia d'oro", organized by the Biella Golf Club "Le Beccate" model open 72-hole Medal Scratch, the tournament is opened to amateurs, professionals and coaches with a maximum handicap of 14.

7 ANCIENT SICILY - MYSTERIOUS AND CIVILIZED

The typical geography, the civilization and the succeeding ethnographical types have made Sicily an island of many contrasting aspects, inhabited by peoples united in the past by a common necessity of defence. Francesco Rosso, shows a profound knowledge of this "enchanted island" of which he draws a faithful and lively image that is, above all, human.

8 ALSO THIS YEAR THE AWAITED HI. FI. MEETING

Also this year, during the last ten days of September, the traditional meeting of Members of "Lancia Hi. Fi.", will be held in a North Italian Centre. The first meeting was held at Biella in 1960, followed by those in Turin and in Rome. At present members total 6 times the original number, and organized work has increased considerably. Members will be directly informed of the program and details of the coming events.

9 HI. FI. ASSI

The Hi. Fi. LANCIA Section, reserved for drivers who distinguished themselves in the past with LANCIA cars has had a new group of names

added to it. They are all gentlemen-drivers, who before the last War and during the 1953-1964 period achieved significant positions in speed competitions on roads, circuits and hill-climbs.

10 SKIN DIVERS EXCITING ADVENTURES

Underwater fishing which originated in the Pacific was recently introduced in Europe and other continents by the Japanese who in 1932 brought its rudiments to Naples. This technique is nowadays very widespread and highly specialized due also to the systems used during the Second World War for underwater exploration and offense. From this sporting activity the modern skin diver derives indescribable satisfactions and emotions: the pleasure of exploration and adventure and the primordial joy of fishing.

11 HISTORY OF LANCIA

This chapter on the history of LANCIA deals with military motor vehicles manufactured by the firm between 1911 and 1940, beginning with the "Eta" model small truck and "12" model (built in various special versions for military use) which gave excellent performance during the First World War; these were followed by the long "Jota" series and their derivatives: the famous indestructible "Omicon" inter-city bus and finally the first vehicles with Diesel engines: "Ro", "Ro-Ro" and "3 Ro", many of which, after twenty years service, still give good performance.

12 THE FULVIA ON THE FIRST PAGE

When the Fulvia was officially introduced, the press throughout the world, from dailies to periodicals, devoted a great deal of space to the event with descriptions, comments and photos. These pages report some of the opinions expressed by qualified journalists about the new LANCIA car.

13 FASHION: COLOURS OF THE ORIENT FOR THE SUMMER SOIREEs

Emilio Pucci presents the great 1963 novelty for Summer soirees: coats inspired by the Orient to match very narrow trousers or very long skirts of the sarong type made with brilliant cloth. The richness of these coats, although of very simple line, lies in the bright colours of the valuable cloth and the hand embroideries with paillets and small pearls which underline the design.

1 ADIEU LIEBE APPIA

Dieser Artikel erinnert an die Entwicklung des Modells Appia (jetzt durch Fulvia ersetzt) während der letzten zehn Jahre. Von der Appia wurden drei Serien gebaut und zusammen mehr als 105000 Wagen, in den Ausführungen als Limousine, mit Klappverdeck, Coupé, Luxus-Limousine, Sport-Coupé. Die Appia war während dieser Zeit der luxuriöseste und leistungsfähigste Wagen von 1100 cc in Europa und trat bei Eleganz-Preiswettbewerben, Geschwindigkeits- und Verbrauchswettbewerben ausgezeichnet hervor. Eine Limousine der II. Serie fuhr, auf Anregung der Zeitschrift "Quattroruote", mit einer Strecke von 160000 Kilometern, ohne die geringste Störung aufzuweisen.

4 DIE VIA FULVIA

In der Tradition der Lancia fortführend, ihre Modelle mit den Namen der römischen Straßen zu benennen, hat das neue Modell seinen Namen von der Via Fulvia erhalten, der antiken Römerstrasse der Liguria, von Tortona bis Asti und vielleicht sogar bis Turin im 2. Jahrhundert v. Chr. erbaut und einmalig in der Tabula Peutingeriana erwähnt und aufgezeichnet. In einer penibel genauen Studienarbeit, auf wissenschaftlichen Forschungen aufgebaut, illustriert Prof. Conradi von der Turiner Universität Ursprung, Verbindungen und Bedeutung der Via Fulvia, einer Hauptarterie des ligurischen Strassennetzes rechts vom Po.

11 AKTUELLES AUS DER UNIVERSALKIRCHE

Mit diesem Artikel, der bevor das nahe Ende von Johannes XXIII. voraussagen war abgefasst wurde, will der Autor der Persönlichkeit und dem Werk von Papst Roncalli seine Ehre erweisen, vor allem im Zusammenhang mit dem von ihm gegebenen Beitrag über die Bedeutung der Universalkirche durch die Organisation und den informativen Geist der ersten Phase des Ökumenischen Konzils Vatikan II.

16 VERBIDUNG K-K

Der bekannte politische Kommentator Augusto Guarnieri bringt in diesem Artikel die chronologische Geschichte der Ereignisse wieder, die Amerikaner und Russen zu dem Entschluss führten, eine direkte telefonische Verbindung zwischen Kennedy und Chruschtschow herzustellen, um das schreckliche Drama eines "irrtümlichen Krieges" zu vermeiden.

Der Ursprung dieses Ereignisses geht auf die Cuba-Krise im Oktober 1962 zurück. Der Verfasser des Artikels prüft auch die Lage unter der Perspektive der Verteidigung Europas bezüglich des Verhaltens von Frankreich zur Frage des nationalen Nukleardoktramenten einer Untersuchung.

20 TARGA FLORIO

Giovanni Canestrini ruft in diesem Artikel die Geburt der Targa Florio in Erinnerung, das älteste Automobilrennen der Welt, und die Ereignisse der ersten Austragung, die von Alessandro Cagno auf Itala gewonnen wurde; damit begann die Epoche dieses romantischen Rennens, das von Vincenzo Florio erdacht und sofort nach der ersten sportlichen Erfahrung dieses sizilianischen Edelmanns realisiert wurde. Targa Florio ist nunmehr die einzige Veranstaltung eines Strassenrennens und bildet noch einen unersetzbaren Prüfstand für Maschine und Fahrer.

25 LANCIA D'ORO

Vom Golf Club in Biella "La Betulla" organisiert, wird in den Tagen 6., 7. und 8. September 1963 "La Lancia d'oro" abgehalten, 72 Lächer Medal Scratch, frei für Dilettanten, Berufsspieler und Instrukturen, mit höchstem handicap 14.

28 ANTIKES SIZILIEN, MISTERIÖS UND KULTIVIERT

Die ungewöhnliche Orographie, die Kultur und die verschiedenen ethnographischen Typen die sich abwechselten, haben aus Sizilien eine Insel verschiedenartiger Gestalt gemacht, die oft im Widerspruch steht, und die von Menschen bewohnt ist, deren Verbundenheit dem geschichtlichen Zwang der Verteidigung entspringt. Francesco Rosso, gründlicher Kenner dieser "Isola d'incanto" (zauberhaften Insel), gibt ein wahres und lebendiges, vor allem aber humanistisches Bild von Sizilien wieder.

35 AUCH IN DIESEM JAHR DIE ERWARTETE ZUSAMMENKUNFT DER HI. FI.

Auch in diesem Jahr findet in der zweiten Hälfte des Septembers die traditionelle Zusammenkunft der Mitglieder des "Lancia Hi. Fi." in einem Mittelpunkt Norditaliens statt. Das erste Treffen wurde 1960 in Biella abgehalten und die demzufolgenden Zusammenkünfte in Turin und Rom. In der Zwischenzeit hat sich der Verband sechs Mal vergrößert, wodurch sich auch die Organisationsarbeit vermehrt hat. Die Mitglieder werden über das Programm und die Einzelheiten der kommenden Veranstaltung direkt unterrichtet.

39 HI. FI. ASSI

Die Gruppe "Lancia Hi. Fi. ASSI", den Fahrern vorbehalten, die sich in der Vergangenheit auf Lancia-Wagen besonders ausgezeichnet haben, wurde durch eine zweite Gruppe von Namen bereichert, alle ausschließlich Gentleman-Fahrer, die vor dem letzten Krieg und im Abschnitt

1953-54 bei Geschwindigkeitswettbewerben auf Strassen, Rundstrecken und im Berg bedeutend hervortraten.

40 DIE WUNDERBAREN ABENTEUER DER UNTERWASSERSPORTLER

Der Unterwassersport hat seinen Ursprung im Pazifik. In der letzten Zeit hat er sich in Europa und in anderen Kontinenten dank der Japaner verbreitet, die 1932 die Grundbegriffe dieses Sports nach Neapel brachten; heute ist er weit bekannt und höchst vervollkommen, auch durch die im letzten Krieg angewandten Systeme für die Unterwasseraufklärung und -verteidigung. Der moderne Unterwassersportler findet in dieser Tätigkeit unsägliche Befriedigung und nie erfahrende Aufregungen: Abenteuerlust, Freude an der Entdeckung und das Vergnügen der unwürdevollen Jagd.

46 GESCHICHTE DER LANCIA

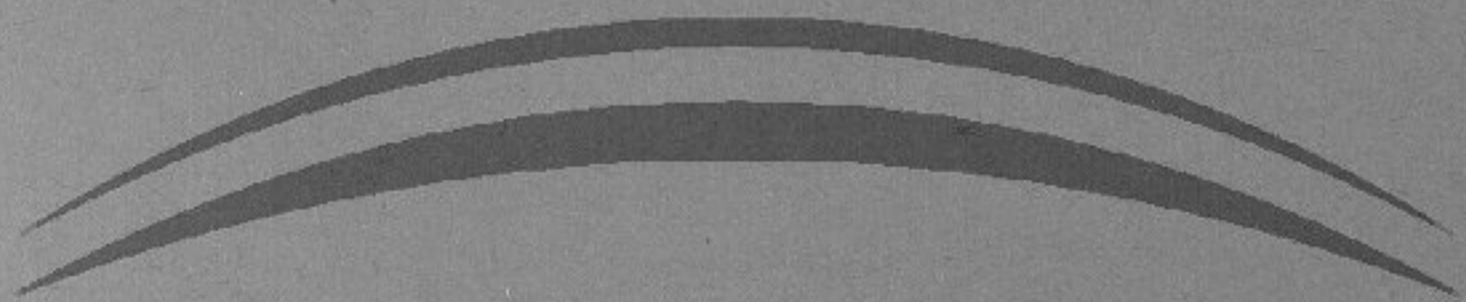
Dieses Kapitel der Geschichte der Lancia ist den Militärfahrzeugen gewidmet, die zwischen 1911 und 1940 gebaut wurden, mit den Modellen "11", "12", "13", "14", "15", "16", "17", "18", "19", "20", "21", "22", "23", "24", "25", "26", "27", "28", "29", "30", "31", "32", "33", "34", "35", "36", "37", "38", "39", "40", "41", "42", "43", "44", "45", "46", "47", "48", "49", "50", "51", "52", "53", "54", "55", "56", "57", "58", "59", "60", "61", "62", "63", "64", "65", "66", "67", "68", "69", "70", "71", "72", "73", "74", "75", "76", "77", "78", "79", "80", "81", "82", "83", "84", "85", "86", "87", "88", "89", "90", "91", "92", "93", "94", "95", "96", "97", "98", "99", "100".

54 DIE FULVIA AUF DER ERSTEN SEITE

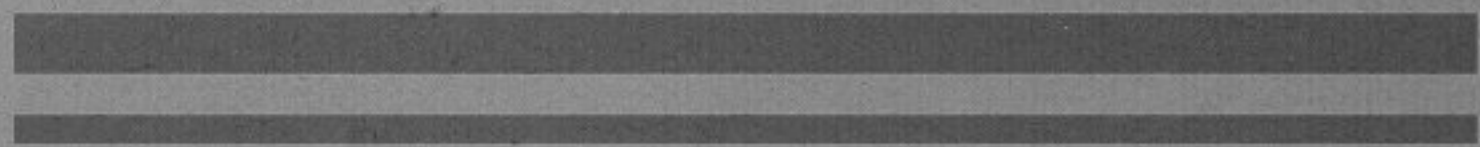
Anlässlich der offiziellen Präsentation der Fulvia hat die gesamte Weltpresse, von den Tageszeitungen bis zu den illustrierten, dem Ereignis breiten Raum gewidmet mit Beschreibungen, Kommentaren und Fotografien. Auf diesen Seiten sind einige Urteile massgebender italienischer und ausländischer Journalisten über den neuen Wagen der Lancia wiedergegeben.

58 MODE: FARBEN DES ORIENTES IN DEN SOMMERNÄCHTEN

Emilio Pucci präsentiert die grosse Neuigkeit für die Sommernächte 1963: Kasacken vom Orient beeinflusst, die zu langen engen Hosen oder langen Röcken aus glänzenden Stoffen, vom Typ Sarong, gezeugen werden. Von einfacher Linie, besteht der Reichtum dieser Kasacken in den lebhaften Farben ihrer wertvollen Stoffe, deren Muster durch Handarbeiten mit Perlen und Perlen unterstrichen werden.



**CENTRO
STORICO
FIAT**



CENTRO
STORICO
FIAT

