Comincia a Milano il processo contro l'industriale bancarottiere

Riva non è alla sbarra grazie all'aiuto di «uomini d'ordine»

Certi magistrati ritennero più opportuno occuparsi dei liceali del Parini che ritirare il passaporto all'ex padrone del Vallesusa - Sedici i coimputati - L'ex presidente del Milan si sta cercando una confortevole sistemazione nella capitale libanese

MILANO, 25 maggio

Nella stessa aula nella quale fu giudicato Cavallero con il suo «esercito privato», domani inizia il processo a Felice Riva ed ai suoi sedici coimputati. Lo stesso scenario, quindi, ma uno spettacolo diverso; intanto perchè Cavallero era lì, a spiegare i suoi oscuri moventi, la sua allucinata ideologia, mentre invece il ragionier Riva è a Beirut e cerca una casa confortevole perchè è da supporre che la sua permanenza nell'ospitale Libano (ospitale con lui o con Brivio — «l'ultima raffica di Salò» —: ospitale a senso unico, insomma) si prolungherà nel tempo. Poi perchè si sapeva che Cavallero avrebbe pagato e invece adesso si sa che Riva non pagherà. Potrà essere condannato, naturalmente, ma la cosa lo lascerà del tutto indifferente, a prendere il sole sulla spiaggia dei cedri.

Il ragionier Riva, insomma, viene giudicato, come si dice in termini tecnici, in «contumacia», che è un privilegio dei dritti e dei ricchi, oltre — naturalmente — che dei banditi sardi o siciliani che si danno alla macchia: ma questi, rispetto a gente come Riva, hanno il merito di vivere male e di rischiare magari persino la pelle perchè agli uomini d'ordine italiani può capitare sempre di lasciarsi sfuggire qualche cosa: un passaporto quando si tratta di Riva, un colpo di moschetto quando si tratta di un pastore.

Senza il biondo imputato — e naturalmente non ci sarà neppure la signora, la bionda Luisella, che avrebbe potuto dare un tocco di eleganza allo squallore dell'aula — il processo perde molto del suo interesse: sarebbe stato affascinante sentire l'ex presidente del Milan, ex padrone del Valle Susa e di altri complessi, raccontare le sue vacanze, i suoi viaggi mentre gli stabilimenti agonizzavano, mentre ottomila operai si chiedevano cosa avrebbero fatto l'indomani; raccontare il modo in cui i miliardi saltavano da un conto all'altro, da un fondo all'altro fino al momento in cui nelle casse del Valle Susa non ci fu più una lira, mentre in quelle del ragioniere qualche cosa restava se il bel giovane e la gentile signora possono vivere senza eccessive preoccupazioni in quel Libano che, come si è detto, è molto ospitale, ma l'ospitalità la cede a prezzi sostenuti.

Certo, considerate le accuse, è facile capire come è finito il gioco (con i soldi che da una parte non c'erano più e dall'altra c'erano ancora): più difficile sarà capirne le varie fasi. Il rinvio a giudizio, infatti, accusa il ragioniere di aver distratto, occultato e dissimulato beni e attività sociali dell'azienda, di non aver versato gli utili nella cassa, di aver «girato» ad altre sue società dei crediti che erano invece del Valle Susa e — al contrario — di aver registrato a carico del cotonificio dei debiti che erano di altre aziende; di aver fatto pagare al cotonificio debiti personali, di aver falsificato il fatturato, di aver tenuto i libri e le scritture contabili in modo non rispondente al vero e tale da impedire la ricostruzione del patrimonio e del movimento di affari, di aver fatto ricorso abusivo al credito. Insomma: di bancarotta fraudolenta.

Mancando l'imputato sarà difficile sbrogliare in ogni suo aspetto l'intera matassa; ma sarebbe stato difficile anche se fosse stato presente. E non è presente perchè — come è noto — certi magistrati non ritennero che fosse il caso di privarlo del passaporto: poi hanno spiegato di non aver avuto le idee chiare in proposito perchè quando dovevano decidere se ritirare o no il passaporto all'industriale bancarottiere avevano ben altro da pensare, cose molto più importanti: il processo alla «Zanzara», i cui articoli avevano fatto vacillare la morale e il buoncostume della nostra patria. E dovendo scegliere tra i ragazzi del liceo «Parini» e il ragioniere del cotonificio Vallesusa avevano dedicato prima di tutto il loro interessamento alla «Zanzara».

Grazie alla morale nazionale messa in pericolo da tre studenti liceali, quindi, Felice Riva non sarà presente al processo e quindi non darà nessuna spiegazione. Bisognerà cercare di tirare fuori una specie di filo d'Arianna dalla voce degli altri imputati, accusati di aver omesso i controlli sulle disinvolture di Felice Riva cui erano invece tenuti. Sono il fratello del ragioniere, Vittorio Riva, lo zio del ragioniere, Raffaele Lampugnani, l'ex presidente del consiglio d'amministrazione del cotonificio Roberto Meyer, il vice-presidente Carlo Casale, i consiglieri Roberto Rossi, Alois Bucher, Peter Marker, Giovanni Mosca, Giulio Donato Riva, Silio Tamaro, Enrico Tetaz, Pierenzo Turani, Giacomo Spadacini; il presidente del collegio sindacale Giuseppe Lanfranconi e i componenti del collegio stesso Gaetano Patti e Fernando Sismondi.

Il Presidente del tribunale, Luigi Bianchi d'Espinosa, presiederà il collegio giudicante: all'ultimo momento Felice Riva ha rinunciato all'opposizione che aveva sollevato contro l'incarico a questo magistrato e così — stranamente — il processo torna a legarsi alla vicenda della «Zanzara»: per la «Zanzara» Riva conservò il passaporto ma Luigi Bianchi d'Espinosa decretò che il rumore sorto attorno al giornale del Parini era completamente fuori luogo; adesso il magistrato dirige il processo a Riva, ma l'imputato non c'è proprio per quel chiasso.

Il collegio giudicante sarà completato dai giudici Romeo Simi De Burgis e Augusta Tognoni, cancelliere il dottor Delfo Giorgi, Pubblico Ministero il dottor Guido Galli.

Il «Ra» è partito

SAFI (Marocco), 25 maggio

Thor Heyerdahl e la sua spedizione sono partiti stamattina dal porto marocchino di Safi a bordo del «Ra», l'imbarcazione fatta con 200 mila canne di papiro intrecciate assieme, con la quale contano di attraversare nel giro di tre mesi l'Atlantico e di raggiungere la costa dell'America centrale. Heyerdahl si propone di dimostrare che già 5.000 anni fa le popolazioni nord-africane erano in grado di raggiungere la costa centro-americana e che esiste quindi un diretto rapporto tra le culture inca e azteca e la civiltà egizia. L'esploratore norvegese è accompagnato nella sua traversata di 6.500 chilometri (che sarà compiuta esclusivamente affidandosi ai venti) da sei uomini. I suoi compagni sono: l'italiano Carlo Mauri, che ha le funzioni di fotografo della spedizione, il fotografo subacqueo egiziano Georges Sourial, l'antropologo messicano Santiago Genoves, un esperto di barche di papiro originario del Ciad, Abdoulaye Djibrime, l'ufficiale medico sovietico Yuri Cenkevic e l'americano Norman Baker, che ha le funzioni di ufficiale di rotta.

NELLA TELEFOTO ANSA: il «Ra» lascia il porto di Safi.

Intorno alle diciotto di oggi, nel Pacifico

Scende l'«Apollo 10» ma già si parla dell'«11»: forse rinviato

Si darebbe così un maggiore addestramento all'equipaggio - I pericoli del rientro nell'atmosfera - La telecamera usata per mostrare ai tecnici a terra alcuni particolari della cabina

HOUSTON, 25 maggio

Altra giornata di tutto riposo per i tre cosmonauti dell'«Apollo 10»: domani li attende l'ultimo rischio della missione ed è bene, quindi, che si ritemprino le forze e lo spirito. Fra le 17,30 e le 17,40 di domani, infatti, la cabina, dopo essersi liberata del «modulo dei servizi», imboccherà il «corridoio aereo» che li porterà sul Pacifico, a poche miglia dall'isola di Pago-Pago.

Quella del rientro nell'atmosfera terrestre, è stato sempre sottolineato, è una manovra che presenta un certo numero di incognite e di rischi obiettivi: il corpo cosmico deve assumere, rispetto alla massa gassosa che circonda la Terra, una certa inclinazione (sei gradi rispetto all'orizzontale) che concede pochi margini di errore: se la capsula toccasse gli strati densi più perpendicolarmente di quanto non sia concesso, la capsula si disintegrerebbe in aria per l'enorme attrito, e conseguente calore, contro gli strati densi, così come accade alla maggior parte dei meteoriti che bruciano, lasciandosi dietro una lunga scia incandescente.

Se, invece, la capsula impegnasse gli strati densi con una maggiore inclinazione di quanto concedano le ferree leggi della dinamica cosmica, essa rimbalzerebbe al di sopra dello strato gassoso immettendosi in un'orbita senza fine: essendosi prima liberata del modulo dei servizi contenente il grosso propulsore, non potrebbe tentare manovra alcuna per una risalita nel cosmo (sempre ammesso che le scorte di carburante — in quella fase del volo sempre quasi del tutto esaurite — lo permettano) e per disporsi ad una nuova «perforazione» degli strati densi.

E ora qualche breve notizia della fase di volo odierno. La cabina è entrata ormai nel campo gravitazionale della Terra e, dai 3500 km l'ora di ieri, è andata gradatamente assumendo maggiore velocità. Alle 9.30 di questa mattina (ora italiana) viaggiava ormai a oltre 6 mila chilometri orari. Tale velocità andrà sempre più aumentando fino a raggiungere domani i 40 mila chilometri.

Dopo una prima accensione per correggere la rotta che sarà compiuta nelle prime ore di domattina, una seconda correzione è prevista — se sarà necessaria — nel primo pomeriggio. Quindi sarà abbandonato il modulo dei servizi ed avrà inizio la discesa. La massima velocità, per l'esattezza 39.850 kmh (che sarà anche, in assoluto, la massima raggiunta: «Apollo 8», nello scorso dicembre, attraversò l'atmosfera alla velocità di 39.743 kmh) sarà raggiunta nei minuti precedenti l'ammaraggio. Quando l'«Apollo» verrà a contatto con gli strati densi, a 120 km di quota sulla verticale delle isole Figi, l'equipaggio sarà sottoposto a una forza di gravità quasi sette volte superiore a quella normalmente subita sulla Terra.

Cinque minuti prima di toccare la superficie dell'Oceano saranno liberati i tre grandi paracadute che rallenteranno notevolmente la velocità. Quindi avverrà il tuffo, l'individuazione da parte degli elicotteri ed il ricupero con l'assistenza degli uomini-rana. Il tempo, nella zona di discesa, è leggermente peggiorato.

Oggi Stafford, Cernan e Young sono stati invitati dal centro di controllo ad adoperare la telecamera a scopo tecnico. Da terra si volevano osservare alcuni particolari della cabina. Ma, eccettuata questa breve parentesi di lavoro, i tre si sono sbizzarriti nel loro consueto «show» televisivo ad uso e consumo del centro di controllo e hanno consumato a colazione, pranzo e cena, sontuosissimi pasti che però, pur variando di sapore, non sono altro che papette contenute in sacchetti di plastica.

Questa mattina, qui a Houston, il generale Samuel Phillips, direttore del programma «Apollo», commentando la odierna missione ha detto che non c'è nulla che si frapponga al lancio dell'«Apollo 11». Soltanto che esistono delle probabilità di rinviare da luglio ad agosto il lancio per permettere un maggiore addestramento dell'equipaggio.

Gian Carlo Pajetta Direttore
Maurizio Ferrara - Sergio Segre Condirettori
Giacomo Caviglione Direttore Responsabile

Edit. S.p.A. «l'Unità» Tipografia T.E.MI. - Milano - Viale F. Testi, 75 C. P. 20100 - Iscrizione al n. 2550 del Registro del Tribunale di Milano

Iscrizione come giornale murale nel Registro del Tribunale di Milano numero 3599 del 4-1-1955

DIREZIONE, REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE: Milano, Viale F. Testi, 75 - CAP 20100 - Telefoni 6.420.851-2-3-4-5 - Roma, Via dei Taurini, 19 - CAP 00185 - Tel. 4.95.03.51-2-3-5 - 4.95.12.51-2-3-4-5 **ABBONAMENTO A SEI NUMERI**: ITALIA anno L. 15.600, semestre 8.100, trimestre 4.200 - ESTERO anno L. 25.700, semestre 13.150, trimestre 6.750 — **Con L'UNITA' DEL LUNEDI'**: ITALIA anno lire 18.150, semestre 9.450, trimestre 4.900 - ESTERO anno L. 29.700, semestre 15.250, trimestre 7.800 **PUBBLICITA'**: Concessionaria esclusiva S.P.I. - Milano: Via Manzoni, 37 - CAP 20121 - Telefono 652.801 - Roma: Piazza San Lorenzo in Lucina, 26 - CAP 00186 Tel. 688.541-2-3-4-5 - **TARIFFE** (al mm. per colonna): Edizione del lunedì, commerciale L. 500 - **REDAZIONALE O DI CRONACA**: L. 600 il mm. - **AVVISI FINANZIARI E LEGALI**: L. 600 il mm. **NECROLOGIE**: L. 200 il mm. **PARTECIPAZIONI AL LUTTO**: L. 100 il mm più L. 300 diritto fisso. Versamento: Milano Conto Corrente Postale 3/5531 - Roma, Conto Corrente Postale 1/29795 Spediz. in abbonamento postale

Con l'arrivo della buona stagione

Preparare l'auto per l'uso estivo

Non è il caso di parlare in senso stretto di una particolare «preparazione» dell'automobile in vista dell'estate, in quanto, tutto sommato, le condizioni atmosferiche legate alla cattiva stagione possono certo recare maggiori noie ai vari organi della macchina. Ma una certa preparazione conviene si faccia, perchè siamo di solito noi a sottoporre la vettura ad uno sfruttamento assai più spinto durante la buona stagione, a fine settimana, nelle ferie, o anche durante i viaggi normali per ragioni di lavoro. Finite le nebbie, le strade scivolose, il freddo, ci si lancia più veloci, e si fanno più chilometri.

Più che una «preparazione» in senso tecnico, sarà raccomandabile, quindi, sottoporre la vettura ad una serie di controlli e di verifiche. In primo luogo, se si ha ancora nel radiatore l'antigelo, occorre toglierlo e sottoporre il radiatore ad un abbondante lavaggio, sostituendone il contenuto due o tre volte, in modo totale, a qualche giorno di intervallo.

Converrà sostituire l'olio, ed effettuare, prima di immettere quello fresco, un lavaggio, facendo girare il motore a medio regime per cinque o sei minuti, a vettura ferma, con un paio di chili d'olio lubrificante assai fluido (un SAE 20). Converrà poi sostituire la cartuccia del filtro dello olio, e dare un'occhiata al filtro dell'aria.

Sarà pure opportuno controllare il livello del lubrificante del cambio e del differenziale, cosa che viene spesso trascurata, e verificare o far controllare il carburatore e l'andamento della carburazione: con questo si evitano per il futuro noie meccaniche a due organi importanti, e ci si prepara a risparmiare benzina; se il motore è mal carburato, infatti, rende poco e spreca carburante.

Ma la parte essenziale della preparazione alle fatiche dell'estate cui sarà sottoposta la vettura, riguarda soprattutto l'elemento sicurezza. In primo luogo, converrà operare un controllo ed una registrazione del sistema frenante, sostituendo senza risparmio quegli elementi che, anche senza dar noie, si presentano in condizioni non perfette.

Un accurato controllo, in vista delle percorrenze a velocità sostenute, andrà effettuato poi sull'avantreno, operando tutte le messe a punto e le sostituzioni di pezzi necessari per rendere esatta la convergenza delle ruote, e ridurre i giochi e le vibrazioni al minimo. Un simile controllo conviene sia esteso alle ruote posteriori i cui cuscinetti possono essere usurati, gli ammortizzatori scarichi, le sospensioni sbilanciate.

Se si marcia a velocità ridotta, anche se la vettura «è fuori di posto» per quanto concerne tutti questi organi, non succede niente, non si rischiano incidenti o noie serie. Ma quando ci si prepara a marciare ad andatura più sostenuta, e per percorrenze più lunghe, il discorso cambia.

Non solo, con una manutenzione preventiva accurata si evitano guasti più seri, che si risolvono in noiose soste forzate ed in spese non indifferenti, ma si agisce a favore della sicurezza, che è legata in modo diretto, quando si marcia a velocità sostenuta, alle condizioni della vettura per quanto concerne equilibratura ed efficienza dei freni, bilanciamento ed efficacia delle sospensioni, assetto corretto dell'avantreno.

P. S.

Gli indirizzi della nautica «popolare»

Una barca inaffondabile

Costruita dalla Crestliner porta 5 persone e può essere acquistata a rate

Per una vacanza sul mare il mercato della nautica si fa sempre più vivace e i costruttori vanno a gara per offrire sempre più e sempre meglio, specialmente nel campo della nautica «popolare».

Proseguendo quella che è ormai una sua tradizione un rotocalco ha voluto realizzare un'imbarcazione fuoribordo per famiglia che si pone fra le novità dell'estate 1969.

Il «Graziascafo» come è stato battezzato, è costruito dalla Crestliner di Como in poliestere rinforzato; il che significa che esso non richiede nessuna manutenzione, è un trimarano derivato dal noto «Scamen» una barca adatta tanto al mare quanto al lago e al fiume.

Il «Graziascafo» può sopportare una potenza massima di 40 HP, ma già con un motore da 25 cavalli è possibile fare lo sci d'acqua. Questa barca è l'ideale per una famiglia: è comoda, sicura e inaffondabile; ha i bordi alti, con ringhiere che impediscono ai bambini di sporgersi. Inoltre risulta facile nella guida: con il timone tipo marino la barca risponde con docilità e precisione alle manovre.

In questa barca sono state applicate le più moderne concezioni in fatto di costruzione, di sfruttamento razionale degli spazi, di agibilità e di facilità di guida.

L'interno è curato nei minimi dettagli. La barca pesa 310 chilogrammi e può essere trasportata con l'auto, grazie a un apposito carrello.

Altre caratteristiche del «Graziascafo» sono: dimensioni mt. 4,25 per 1,75; carena triedrica; può trasportare 5 persone, altezza dello specchio di poppa per applicazione di motori fuoribordo con piede standard, omologazione RINA.

Il prezzo del «Graziascafo» (nella foto) è di lire 490.000 pagabili anche a rate in sei mesi. Il motore va acquistato a parte e ciascuno è libero di scegliere la marca e la potenza che preferisce.

B.B.

Le sportive della marca americana

La Ford Escort Twin Cam disponibile anche in Italia

Le caratteristiche della vettura da rallies - Affermazioni della Ford 20M RS

Presentata in contemporanea con i modelli 1100 e 1300 GT, e diversi mesi prima del modello da 940 centimetri cubici, la Ford *Escort Twin Cam* è stata a lungo un po' il «frutto proibito» della famiglia *Escort*. Date le particolari caratteristiche della vettura, alla limitata produzione ha fatto riscontro fin dallo inizio una accanita richiesta da parte di scuderie e gruppi sportivi impegnati a fondo nel settore delle competizioni e dei rallies.

Ora questa vettura, ormai resa famosa dalle vittorie conseguite un po' ovunque, è limitatamente disponibile anche sul mercato italiano al prezzo di 2.099.000 lire. Il prezzo si riferisce al modello *Twin Cam-strada*, nel senso cioè che in esso non è ovviamente inclusa la *particolare preparazione* consigliabile per coloro che desiderino farne un impiego esclusivamente sportivo.

Queste sono le caratteristiche tecniche principali della *Twin Cam*, così come è posta in vendita al pubblico italiano:

Cilindrata 1560 cc, alesaggio mm 82,55, corsa 72,75, rapporto di compressione 9,5:1, potenza massima HP SAE 115 a 5600 giri/min, doppio albero a camme in testa con unica catena di distribuzione, due carburatori Weber doppio corpo 40 DCOE, frizione monodisco a secco, 4 marce sincronizzate + retromarcia. Rapporti: in prima 2,372, in seconda 2,010, in terza 1,397, in quarta 1. Retromarcia 3,324. Il ponte posteriore è del tipo semiflottante con coppia ipoide finale. Il rapporto è 3,77:1. Le sospensioni anteriori sono Mac Pherson con molle elicoidali indipendenti ed ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice. Quelle posteriori a molle semiellittiche con ammortizzatori telescopici a doppia azione e bracci longitudinali stabilizzatori.

Freni idraulici con servofreno. A disco sulle ruote anteriori.

La vettura ha una lunghezza totale di mm 3.978, è larga mm 1.569, alta mm 1.349, il passo è di mm 2.390, la carreggiata anteriore mm 1.245 e quella posteriore 1.270. Velocità massima 185 km orari.

Un'altra Ford che sta ottenendo lusinghieri successi nei rallies è la Ford 20M RS, dotata di motore V6 da 2.300 cc. - Nella foto: la 20M RS che, guidata da Hillyard e Aird ha vinto l'edizione 1969 dell'East African Safari.

Costruito a Coventry dal gruppo Chrysler

Nuovo stabilimento per verniciatura delle auto

La Rootes, che con Simca e Barreiros fa parte delle associate Chrysler europee, ha costruito a Coventry un nuovo stabilimento per la verniciatura di scocche automobilistiche.

Il complesso, il cui costo è stato di quasi 3 miliardi di lire, applica le più avanzate tecniche del mondo in fatto di verniciatura e di smaltatura, quali l'elettroforesi ad immersione per l'applicazione della prima mano.

«Il nuovo impianto renderà la società interamente autosufficiente per quanto riguarda la verniciatura» ha osservato Frank Tilston, direttore a Coventry. «Le nuove tecniche adottate in questo stabilimento assicureranno ai nostri veicoli una mano di fondo e una verniciatura di qualità eccezionalmente elevata. Questa è inoltre una nuova, importante fase del programma di espansione Rootes a Coventry».

Con il nuovo sistema applicato in questo modernissimo impianto, le carrozzerie passano attraverso un serbatoio di circa 100 mila litri di vernice di fondo e durante i due minuti della immersione, la vernice si deposita sul metallo con un processo simile a quello della galvanostegia. Questo metodo garantisce la massima penetrazione della prima mano, in particolare sulle saldature e sulle giunzioni. Il risultato è una resistenza eccezionale al logoramento e alla ruggine.

Prima del trattamento galvanico le scocche passano attraverso sette fasi di immersioni e spruzzature. Nel corso di questo procedimento esse vengono levigate, spruzzate con acqua calda e prodotti chimici ad una pressione di 2,5 kg per cmq., pulite, rispruzzate, sciacquate due volte, stagnate con fosfato di zinco, lavate, risciacquate e infine sgrassate in acqua demineralizzata purissima.

La spruzzatura finale a mano risulta di qualità nettamente superiore.

I cinque forni di essicazione sono progettati in modo da poter funzionare sia con gas butano che con gas naturale proveniente dai giacimenti situati nel Mare del Nord.

Allo scopo di mantenere l'atmosfera pulita e ad una confortevole temperatura, oltre 20.000 metri cubi d'aria vengono filtrati ogni minuto, mentre la ventilazione è assicurata dagli scarichi ricavati nel tetto delle costruzioni.

● In base alle disposizioni del Ministero dei Trasporti in materia di peso rimorchiabile delle autovetture, il riconoscimento del Tipo per le vetture FORD CAPRI è stato aggiornato con la approvazione del peso rimorchiabile, e precisamente: Ford Capri 1300 cc kg. 600; Ford Capri 1500 cc kg. 750, Ford Capri 1700 cc kg. 830.

Il disegno del gancio traino per le suddette vetture, e per le vetture Taunus 17 M/P3, è disponibile presso i concessionari Ford.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**

Una novità della Casa americana

In versione spinta il «Johnson 20 HP»

Un interessante bicilindrico da 4 cavalli

Il nuovo JOHNSON da 25 HP (nella foto di sinistra) è la novità di punta della casa americana per il 1969. In sostanza si tratta del modello da 20 HP in una versione più spinta poichè la cilindrata è rimasta la stessa, 360 c.c., e il peso è variato di poco. E' invece aumentato notevolmente il numero dei giri, infatti dai 4000/5000 del 20 HP si è passati a 5000 6000. Ci troviamo quindi davanti a un fuoribordo estremamente interessante, che alle già ottime caratteristiche del 20 HP promette di aggiungere una eccezionale brillantezza di prestazioni. Il prezzo è però di 440.000 lire. Più economico il JOHNSON 4 HP (a destra); con una cilindrata di 87 c.c. sviluppa 4 HP a 4500 giri; non dispone di serbatoio separato e pesa all'incirca 15 kg. Il prezzo, interessante trattandosi di un bicilindrico, è di 135.000 lire.

L'iniziativa dell'ACI alla quinta edizione

Dal primo giugno l'«assistenza vacanze»

Dal 1° giugno al 30 settembre prossimi il servizio di «Assistenza vacanze», curato dall'ACI, verrà esteso su tutte le autostrade italiane. Da 14 anni funzionano nelle strade italiane i Centri di soccorso stradale dell'Automobile club d'Italia, il cui intervento si ottiene chiamando, da qualsiasi apparecchio telefonico del territorio nazionale, il «116» del capoluogo di provincia in cui si trova.

Da 11 anni, inoltre, è in funzione sulle Autostrade il SAS (Servizio assistenza stradale) che opera direttamente con mezzi e personale dell'ACI.

Nel 1968 gli interventi di soccorso sono stati complessivamente 427.000. Recentemente sono stati istituiti cinque nuovi centri SAS, di cui tre sull'autostrada Torino-Piacenza, uno sulla Milano-Laghi, a Como e uno sull'Autostrada del Sole, a Secchia.

I programmi futuri del SAS prevedono l'estensione del servizio su tutte le autostrade, ogni volta che i singoli tratti saranno attivati, fino al completamento dell'intera rete. Le previsioni riguardano le autostrade Roma-L'Aquila, la Livorno-Sestri Levante, la Bologna-Canosa, la Bologna-Padova, la Salerno-Reggio Calabria, la Trieste-Udine-Venezia, la Savona-Ponte San Luigi, e l'autostrada del Brennero.

Quella di quest'anno è la quinta edizione del servizio «Assistenza vacanze». Il servizio, come negli altri anni, sarà svolto in forma di pattugliamento e vi parteciperanno la Fia, l'Alfa Romeo e la Innocenti.