

ILLUSTRATO FIAT

Anno XVIII - N. 8-9

PERIODICO MENSILE

Agosto-Settembre 1970



LA FIAT IN PUGLIA

La 34ª Fiera del Levante di Bari è stata inaugurata dal Presidente del Consiglio Emilio Colombo, presenti il Ministro degli Esteri Moro, numerose autorità e personalità dell'industria nazionale. Nel suo discorso, Colombo ha richiamato i maggiori problemi della situazione economica italiana. In particolare, ha sottolineato che « l'obiettivo primario della politica di programmazione che il Governo intende rilanciare non può che essere il problema del Mezzogiorno » ed ha auspicato un sempre maggior concorso di capitali e capacità imprenditoriali dal Nord alle regioni italiane nelle quali esistono ancora disponibilità di mano d'opera. A Bari stessa, la Fiat ha in corso di realizzazione un vasto insediamento industriale, nel quadro del programma di investimenti previsti per il Mezzogiorno per il prossimo triennio. Il padiglione Fiat in Fiera ha illustrato il tema: « Nuove tecniche costruttive del trasporto su rotaia ».

Il nuovo significato della Fiera di Bari Il decollo del Mezzogiorno

Gli anni Settanta vedranno il decollo industriale del Mezzogiorno, la cui pista di lancio è stata preparata nello scorso decennio. Con questo linguaggio figurato non ci riferiamo solo alla nuova società Aeritalia, che concentrerà le attività aero-spaziali della Fiat e della Finmeccanica e prevede appunto di localizzare nel Sud uno stabilimento per il montaggio degli aerei di maggiore impegno (se sarà garantito quel sostegno finanziario pubblico che nei maggiori Paesi industriali lo Stato assicura a questo settore). Sono i programmi di investimento dei grandi gruppi industriali italiani ad autorizzare la previsione che il Settanta sarà il decennio del Mezzogiorno.

Il graduale inserimento delle province meridionali d'Italia nel processo d'industrializzazione del Paese si è accelerato negli ultimi anni. Assai più massiccio sarà l'inserimento di manodopera da parte del settore industriale nei prossimi anni. L'elenco delle iniziative per il Mezzogiorno è imponente.

La Fiat ha in programma investimenti per oltre 250 miliardi nel prossimo triennio, con la costruzione di stabilimenti per autoveicoli a Cassino e a Termoli (mezzo milione di unità annue), e la costruzione di fabbriche per gruppi meccanici, macchine

movimento terra, carrelli elevatori, motori avio, equipaggiamenti elettrici a Sulmona, Lecce, Brindisi, Vasto; oltre all'imponente complesso industriale in corso di ultimazione a Bari per la lavorazione di gruppi meccanici di precisione per autoveicoli, e all'ampliamento degli impianti Sici/Fiat già esistenti a Termini Imerese. Con queste iniziative, si conta di creare direttamente 19 mila nuovi posti di lavoro e di provocarne altrettanti con le attività indotte.

Alle iniziative Fiat nel Mezzogiorno, altre se ne affiancano o si aggiungeranno in questi anni da parte dell'Iri, della Pirelli, dell'Eni, della Sir (Società italiana resine), della Montedison. E l'elenco potrebbe continuare. Centinaia di miliardi, decine di migliaia di nuovi posti di lavoro in un giro d'anni che potrà sembrare ancora lungo per l'impazienza di quelle nostre terre, ma è assai breve se si confronta, non diciamo all'attesa secolare del Sud, ma solo ai due decenni trascorsi dall'inizio di una concreta politica meridionalistica.

L'emigrazione non è mai stata una alternativa valida all'industrializzazione del Mezzogiorno, sul piano economico e sociale, anche se rappresenta pane e lavoro per milioni di suoi figli. Ancora oggi da quelle province è alta. In un solo

mezzo del '69, per esempio, la Campania ha avuto 6231 cancellati dai registri anagrafici in più dei nuovi iscritti, per trasferimenti di residenza, la Puglia 4720, la Basilicata 1614, la Calabria 3553, la Sicilia 3348, la Sardegna 1026. Questo movimento deve rallentare: il Mezzogiorno avrà sempre più bisogno di braccia e di cervelli, di manodopera e di managers, per attuare i programmi che si stanno realizzando per la sua industrializzazione.

A Bari si è svolta in settembre la Fiera del Levante. Sempre più i padiglioni italiani non saranno soltanto la vetrina di ciò che si fa al Nord, ma di quello che è stato realizzato sul posto. Il Mezzogiorno, periferico rispetto all'Europa, non lo è per i paesi che si affacciano al bacino del Mediterraneo, i cui rapporti economici con l'Italia appena ora incominciano ad assumere una importanza adeguata.

Quando il Mezzogiorno avrà «decollato», saranno completate le autostrade e migliorate le vie di comunicazione ferroviarie e marittime che lo collegano al continente, esso assumerà il ruolo che gli compete nel progresso economico e sociale del Paese.

Mario Salvatorelli

Take-off of the Mezzogiorno

During the 70's the industrial development of the Mezzogiorno (the South of Italy) will be cleared for take-off from the runway that has been laid over the past ten years.

The list of new developments in the South of Italy is formidable. Fiat alone is planning to invest more than 250 billion lire in the next three-year period to cover the construction of a number of industrial plants.

In the next few years other initiatives by IRI, Pirelli, ENI, SIR (resins), Montedison will follow the Fiat example.

In this light, the Fiera del Levante in Bari is worth mentioning. Located on the outskirts of Europe, the South of Italy is the threshold of the countries of the Mediterranean.

With the motorways soon to be completed, and the railway system and sea routes connecting it to the Continent improved, the South will be in a position to take up the role to which it is rightly entitled within the context of the country.

Buon viaggio, Zhiguli!



Prospettiva del complesso automobilistico del Volga nell'impressione di un illustratore sovietico. Nell'angolo a sinistra, il simbolo delle vetture «Zhiguli».

Il complesso automobilistico del Volga — la cui realizzazione, nelle varie fasi di sviluppo, ha alimentato per quattro anni le cronache e l'attualità della stampa internazionale — ha avviato la produzione delle prime autovetture «Zhiguli» derivate dal modello Fiat 124. A fine 1970 la produzione sarà di 400 unità giornaliere, per raggiungere poi, progressivamente, le 660.000 unità all'anno.

Dimensioni e caratteristiche principali dello stabilimento ne illustrano l'imponenza e la potenzialità. Il complesso del Volga si estende su un'area di 5.250.000 mq; l'area sviluppata è di 2.150.000 mq. Vi sono 50 chilometri di strade e 25 chilometri di linee ferroviarie interne. Strutturalmente, esso comprende tre corpi principali: la Sezione Fondazioni e Fucine, la Sezione Presse, la Sezione Meccanica e Carrozzeria. Nei vari reparti di lavorazione sono installate 16.000 modernissime macchine utensili, molte delle quali a ciclo di lavoro completamente automatico. Le linee di montaggio hanno una lunghezza di 1.400 metri.

Il Centro Direzionale, costituito da una torre di 24 piani, comprende anche il centro meccanografico, il laboratorio centrale di ricerche e controlli e altri servizi. Ulteriori fabbricati riguardano il deposito e spedizione delle vetture, il magazzino ricambi, il centro tecnico (studio, progettazione e sperimentazione dei prototipi), e le produzioni ausiliarie (stampi, utensili, attrezzature di controllo). Ingente il numero di persone che verranno occupate: circa 60.000 a pieno ritmo di attività. Presso lo stabilimento vi sono attualmente 500 tecnici Fiat e 350 di altre ditte, non solo italiane: collaborano all'avviamento ed alla messa a punto dell'impianto non soltanto per ciò che riguarda i reparti produttivi veri e propri, ma per tutti i servizi legati alla vita ed al funzionamento del grande complesso.

Considerando le dimensioni

della realizzazione, il tempo intercorso tra l'inizio dei lavori a Città Togliatti (metà 1967) e l'avviamento della produzione nello stabilimento del Volga può considerarsi eccezionalmente breve. Lo spirito di collaborazione che ha animato tecnici e operai italiani e sovietici, sia nel corso del progetto sia durante la sua esecuzione, consentendo di superare tutte le difficoltà implicite in un'opera di tale impegno, è alla base del successo di questa grande moderna impresa di lavoro e di tecnica.

I giornali sovietici hanno pubblicato in rilievo articoli e fotografie con la descrizione dello stabilimento che viene salutato come l'opera più significativa realizzata nell'Unione Sovietica nel corso del piano quinquennale che sta per chiudersi. La Pravda ne ha dato notizia in prima pagina. L'articolo, intitolato «Buon viaggio, Zhiguli!», così inizia: «Dal convogliatore principale dello stabilimento del Volga sono uscite le prime utilitarie. I lavori di messa a punto e avviamento continuano. Già da quest'anno più di 20 mila automobilisti siederanno al volante della vettura il cui radiatore si freggia dell'antica barca del Volga, emblema del gigante automobilistico che si estende con i suoi fabbricati sulla riva del "mare" di Kujbyshev presso i monti Zhiguli».

Ride well, Zhiguli!

The first Zhiguli cars, Fiat models adapted to Soviet motoring conditions, have rolled off the assembly lines of the Volga car works, the giant industrial complex whose various stages of development have been amply reported in the world press for four years. Daily output, which is expected to reach 400 units by the end of 1970, will be gradually stepped up until full capacity is being achieved, when

Bari. Gli on. Colombo e Moro ricevuti dal dott. Agnelli nel Padiglione Fiat.

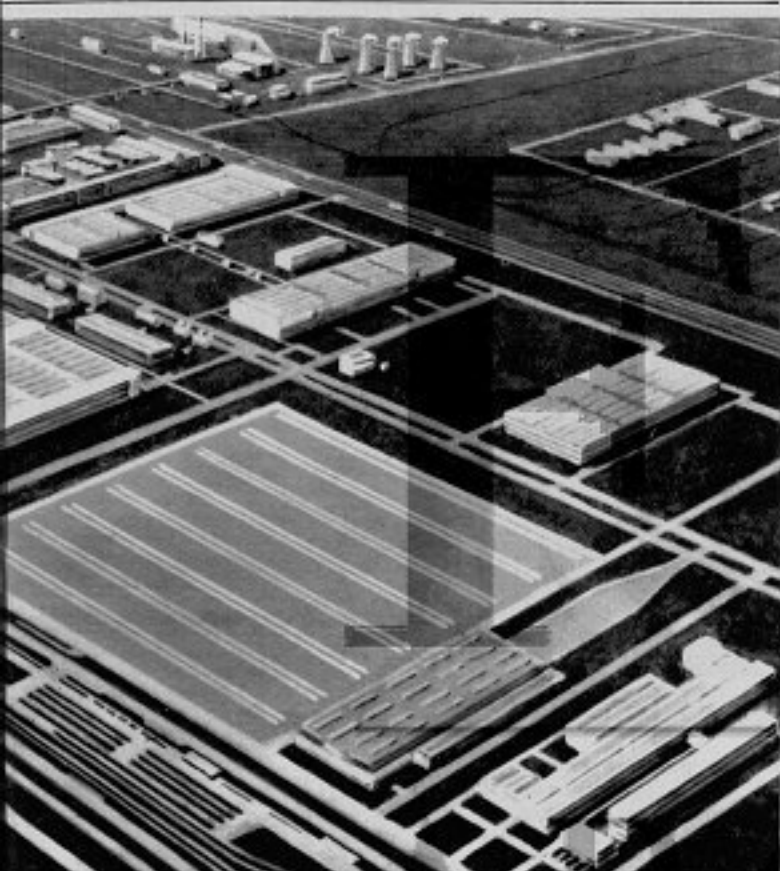


Incontro alla Mirafiori per lo Stabilimento di Sulmona



Il 17 settembre scorso l'ing. Bono, ha avuto un incontro a Mirafiori con il comm. Di Bartolomeo, Presidente del Consorzio per il Nucleo di Sviluppo Industriale di Sulmona, accompagnato dal direttore, dott. Iezzi. Nel colloquio sono stati definiti gli accordi per la costruzione dello stabilimento Fiat di Sulmona destinato alla lavorazione ed al montaggio di gruppi meccanici per autovetture, i cui lavori dovranno iniziare prima della fine del corrente anno.

— ДОБРОГО ПУТИ, «ЖИГУЛИ»!



La prima pagina della «Pravda» del 9 settembre con le foto e l'articolo intitolato «Buon viaggio Zhyguli».

will be in the region of 660,000 cars per year.

A look at the general measurements and characteristics of the plant will give an idea of its magnitude and potential. Total area extends over 5.26 million square meters, of which 2.15 million are built up. The various departments are connected by 50 km of roads and 25 km of railway.

Full-time employees will eventually number 60,000. Five hundred Fiat technicians and 350 from other Italian and foreign firms are actually engaged in the work of start-up and readying of equipment.

When considering the magnitude of the undertaking (works

were started in the middle of 1967), the time elapsed before production got under way may be regarded as exceptionally short. The extent of co-operation existing between Italian and Soviet technicians both at the design and implementation stage, which made it possible to overcome all obstacles inherent in an undertaking of such magnitude, is at the basis of the success of this outstanding accomplishment of human endeavour and engineering.

Soviet newspapers have published full reports and photographs of the event. In them, the new plant is hailed as the major Soviet achievement of the last five-year plan.

La Fiat al Salone della Tecnica

Poche macchine sono di per sé tanto semplici, da un punto di vista teorico, come le turbine. E' una turbina, in fondo, l'antica ruota idraulica dove la corrente d'acqua, che arriva veloce per una rapida, batte sulle pale con pressione variabile da punto a punto e le spinge a muoversi con forza capace di vincere la resistenza dell'«utilizzatore», che può essere ad esempio una pompa. Così è una turbina (sia pure d'altro tipo, tanto che è detta «a reazione» anziché «ad azione») il comune meccanismo per l'irrigazione a pioggia. In questo caso ciò che spinge i bracci a ruotare è la reazione delle masse d'acqua espulse in senso contrario al moto.

Data quindi questa semplicità concettuale della turbina si capisce come, sin dagli inizi dell'era industriale (in pratica, sin dai tempi di Watt) l'uomo abbia cercato di affiancare, prima al motore a stantuffo e poi al motore a combustione interna, il motore a turbina, a vapore e a gas.

Ma se la turbina è una macchina semplice teoricamente, nella realizzazione pratica e perché il rendimento risulti sufficientemente elevato, presenta difficoltà e problemi complessi. Occorrono metalli che resistano a temperature molto alte (ora si usano leghe a base di nichel o di cobalto) e che reggano a pressioni sempre più massicce, i sistemi di refrigerazione devono essere sempre più sicuri, è necessario insomma disporre di una tecnologia estremamente progredita, e non soltanto dal lato metallurgico.

Questa ragione ha fatto sì che la turbina a gas abbia stentato tanto ad affermarsi e soltanto in quest'ultimo decennio sia giunta ad imporsi dominatrice nel campo della propulsione aerea e ad assumere una importanza sempre maggiore in altri numerosi settori applicativi industriali fra i quali la propulsione navale.

Ecco perché, nel Salone internazionale della Tecnica, la Fiat, che pure è presente nei settori Energia nucleare, Salone della montagna, Macchine movimento terra, ha voluto porre al centro della sua partecipazione il tema

«Tecnologia e applicazione delle turbine a gas».

Si tratta di un campo vastissimo, in continua evoluzione, che presenta aspetti di notevole interesse. Possiamo fare solo qualche cenno. Nel grande stand del Salone centrale il ricchissimo materiale illustrativo è offerto all'osservazione del pubblico in tre momenti fondamentali: fase storica, produzione attuale, ricerca.

La «storia» è tradotta visivamente nell'esposizione della prima vettura con turbina a gas, messa su strada nell'Europa continentale e realizzata dalla Fiat nel 1954 (motore con potenza di 300 CV a 22 mila giri al minuto, velocità 250 chilometri ora). Questa automobile — che quando apparve segnò una novità di alto prestigio — dimostra la costante opera di studi e di ricerche svolta dall'industria torinese nel settore automobilistico anche al di là degli schemi consueti.

La «produzione» riguarda turbine a gas sia per impiego industriale sia per la propulsione nei campi navale e aeronautico.

Le turbine a gas per impiego industriale (realizzate dalla Fiat Grandi Motori in collaborazione tecnica con la Westinghouse Electric International americana, con potenze da 8 mila a 60 mila kW) hanno come caratteristica fondamentale una grande semplicità costruttiva, compattezza e leggerezza. Bruciano indifferentemente combustibili gassosi e liquidi.

Particolarmente interessante una turbina a gas di grande potenza tipo TG 50, di 60 mila kW, attualmente in costruzione. Gli elementi produttivi esposti riguardano: rotore completo turbina a gas TG 25, palette turbine TG 16, palette compressori TG 7, TG 16 e tubi fiamma TG 7 e TG 25.

Oltre alle turbine a gas per impiego industriale, la Fiat illustra la nuova «turbina a gas per impiego marino» — tipo LM 2500 da 25.000 HP, sviluppata in collaborazione con la General Electric.

Per la propulsione in campo aeronautico è esposto il motore a getto J 79 GE 19.

La «ricerca» è illustrata attraverso l'esemplificazione del-

l'attività svolta presso i Laboratori di Gasdinamica in appoggio alla progettazione o per miglioramenti produttivi.

In particolare sono esposti elementi di modellistica e documentazioni relative alle esperienze sui «componenti fondamentali» quali compressori, camere di combustione, recuperatori di calore, stadi turbine e «sub-componenti»; inoltre strumenti di misura (sonde) per analisi fluidodinamiche.

Umberto Oddone

Fiat at the International Technical Exhibition

«Technology and Applications of Gas Turbines» was the theme developed by Fiat in its stands in the Nuclear Energy, Mountain, and Earthmoving Equipment sections of the Turin International Technical Exhibition.

The theme covers a vast and ever changing production sector which reveals aspects of outstanding interest. To illustrate the historical aspect of Fiat gas turbine production, the first gas-turbine-powered car to be used in Europe, which Fiat designed in 1954, was exhibited. Next to this, was an ample illustration of Fiat production of gas turbines for industrial application as well as for the propulsion of ships and aircraft.

The basic characteristics of Fiat gas turbines for industrial applications are simplicity of design, compactness and low weight. Either gaseous and liquid fuels are employed.

Of special interest was a 60,000 kW gas turbine Type TG 50 now under construction in the Fiat plants.

An example of the application of gas turbines to the propulsion of ships was an exhibit of a 25,000 hp unit jointly developed by Fiat and General Electric, whereas the jet engine Type J 79 GE 19 illustrated the applications of gas turbines to aircraft propulsion.

The Fiat display was completed by the illustration of the activity developed by Fiat Gasdynamics Laboratories in support of design and of product improvements.



Festeggiato l'ottantesimo compleanno dell'ing. Taccone

Presso la sede della Fondazione Agnelli, si è svolta il 17 settembre la 201ª riunione dell'Ufficio di Presidenza del Comitato Consultivo della CECA (Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio) l'Ente europeo creato nel 1953 fra produttori, industrie utilizzatrici e lavoratori del carbone e dell'acciaio.

La scelta di Torino a sede di questa riunione è stata l'occasione per festeggiare l'ottantesimo anniversario dell'ing. Domenico Taccone, Vice Presidente del Comitato Consultivo, decano del Comitato stesso di cui è stato Presidente nel 1961, e già Consigliere d'Amministrazione della Fiat. Unanime è stato il riconoscimento da parte del Comitato per quanto egli ha apportato agli organi consultivi della CECA con la sua profonda esperienza acquisita e maturata nella conoscenza degli uomini, dei metodi e delle tecnologie più avanzate, durante la sua lunga operosa attività. L'ing. Taccone, per lunghi anni a capo della Divisione Siderurgica Fiat, è stato Presidente dell'Associazione Italiana di Metallurgia ed insignito della « Medaglia d'acciaio Giolitti » nel 1966.



Il porto automobilistico di Vado Ligure



Cinquecento Fiat sono partite il 12 settembre dal porto di Vado Ligure dirette in Inghilterra. Il trasporto è stato effettuato dalla motonave « Warrington » che porta il nome dello scalo marittimo inglese, situato presso Liverpool, dove le vetture sono state sbarcate.

E' stata questa la prima partenza di auto avvenuta dal porto di Vado Ligure, i cui grandiosi piazzali si prestano in modo particolare per spedizioni di questo genere.

Le vetture sono state trasferite da Torino al porto con autoarticolati attraverso l'autostrada Torino-Savona.

The Vado Ligure car shipping docks

On 12 September, 500 Fiat cars were shipped from Vado Ligure to England. They were loaded on the M/S Warrington which is the name of the docks near Liverpool where the cars have been unloaded.

This was the first shipment of cars from the wide Vado Ligure docks which are particularly suited for this type of shipment.

The vehicles were conveyed to Vado Ligure from Turin on the Turin-Savona superhighway on special tractor for semi-trailer units.

L'equipaggio Paganelli-Russo su Fiat 124 sport spider 1600 ha vinto la 2ª edizione del Rally Alpe della Luna, organizzato dalla Comunità Montana Alto Tevere e dalla Scuderia San Martino di Castrozza. La gara è stata serrata ed avvincente ed il tracciato si è rivelato particolarmente impegnativo tanto che al traguardo sono giunte solo 23 delle 63 vetture partite.

Al posto d'onore l'equipaggio Barbasio-Mannucci su Lancia Fulvia HF 1600.

La prova consisteva in 4 giri di un circuito di 350 km attraverso le suggestive valli dell'Alto Tevere, con 1 prova di velocità e 4 prove speciali per ogni giro.

Per decidere l'assegnazione del titolo italiano, si dovranno attendere i risultati di una competizione all'estero, alla quale i due equipaggi Fiat e Lancia possono ancora partecipare; al mo-

Concorso "Hemmets Veckobidning"

Hanno visitato la Mirafiori e il Centro Storico Fiat venticinque svedesi, classificatisi finalisti in un concorso organizzato dal settimanale « Hemmets Veckobidning » di Stoccolma che aveva posto in palio cinque vetture Fiat. La proclamazione dei vincitori, e l'assegnazione simbolica delle vetture (125 Special, 125, 124 Special, 128, 850 Special) è avvenuta sulla pista stessa di Mirafiori, al termine della visita.

« Hemmets Veckobidning » raffle

Visitors to the Mirafiori car plant were a party of 25 Swedes, winners of a competition sponsored by the Stockholm weekly « Hemmets Veckobidning » which offered five Fiat cars as a prize. The proclamation of the winners and the symbolic presentation of the cars, namely 125 Special, 125, 124 Special, 128 and 850 Special, took place in the Mirafiori car proving grounds at the end of the visit.



Tre affermazioni consecutive della Ferrari nel Campionato mondiale di Formula 1. Il 41º Gran Premio d'Italia ha visto sull'autodromo di Monza una delle più appassionanti e dure corse ad eliminazione: 19 auto partite, 7 giunte al traguardo. Il pilota ticinese Gianclaudio « Clay » Regazzoni ha guidato alla vittoria la sua Ferrari 312 B con un fulmineo e irresistibile sprint finale che ha fatto trattenere il fiato e poi scatenato l'entusiasmo dei 120 mila spettatori. La grande giornata sportiva di Monza è stata purtroppo offuscata dalla tragica morte del campione di Formula 1 Jochen Rindt avvenuta il giorno precedente, durante le prove.

La Ferrari ha colto poco dopo un'altra clamorosa affermazione sul circuito di Mont Tremblant (Canada), terzultima prova del campionato mondiale di formula 1. I piloti Jackie Ickx e Clay Regazzoni si sono classificati rispettivamente al 1º ed al 2º posto sempre su 312 B Ferrari, rinnovando in tal modo il successo ottenuto al Gran Premio d'Austria disputato in precedenza.

Fiat e Lancia al 2° Rally Alpe della Luna



Success of Fiat and Lancia cars at the 2nd «Alpe della Luna» Rally

The Paganelli-Russo crew on a 1.600 cc. Fiat 124 Sport spider has won the 2nd «Alpe della Luna» Rally, sponsored by Comunità Montana Alto Tevere and Scuderia San Martino di Castrozza. It was an exciting, closely-fought competition and the route took its toll of the 63 cars, of which only 23 finished the race.

Honour's placing went to the Barbasio-Mannucci crew on Lancia-Fulvia HF 1600.

The competition consisted in covering four times a 350-km route which wound through the enchanting Upper Tiber valley. Each tour included one speed and four special tests.

Further confirmation of the brilliant results achieved by Fiat cars comes from the victories by Ceccato-Eisendle in the C.S.A.I. Cup for Group 1 series produced touring cars and by Trombetta-Macaluso in the C.S.A.I. Cup for Group 3 GT series produced cars.

mento attuale pare però favorita, a parità di punti, la coppia Paganelli-Russo perché per aggiudicarsi il titolo le sarà sufficiente un 5° posto assoluto, mentre Barbasio-Mannucci devono conquistare almeno un 2° posto assoluto.

Nel caso la posizione di entrambi gli equipaggi non venisse ulteriormente migliorata, il titolo verrebbe assegnato a Paganelli-Russo in quanto vincitori assoluti in due rallyes (Rally dell'Isola d'Elba e Rally Alpe della Luna).

Le brillanti prestazioni delle vetture Fiat sono state inoltre confermate dalle vittorie acquisite dall'equipaggio Ceccato-Eisendle nella Coppa C.S.A.I. per vetture del Gruppo 1 (Turismo di serie), e dall'equipaggio Trombetta-Macaluso nella Coppa C.S.A.I. per vetture del Gruppo 3 (vetture Gran Turismo di serie).

Un passaggio dello spider 124 Sport 1600 di Paganelli-Russo, vincitori del Rally Alpe della Luna.

La 125 S di Eisendle-Ceccato vincitori della Coppa C.S.A.I. 1970 per vetture del gruppo 1, Turismo di serie.



Tre successi Ferrari nel campionato mondiale di Formula 1



Three new laurels for Ferrari in Formula 1 World Championship

One of the most thrilling and toughest preliminary heats marked the 41st Grand Prix of Italy at Monza with 7 out of 19 entries finishing the race. Driver Gianclaudio «Clay» Regazzoni, from Canton Ticino, raced his Ferrari 312B to victory in an

unbeatable last-minute dash unleashing the enthusiasm of the 120,000 spectators who had watched the end of the race with bated breath. The great day of racing at Monza was overshadowed by the tragic death of Formula 1 champion Jochen Rindt during tests the previous day.

Another sensational victory was achieved by Ferrari in the third-last Formula 1 World Championship test at the Mont Trem-

blant, Canada, racing-course. Drivers Jackie Ickx and Clay Regazzoni took 1st and 2nd place respectively on Ferrari 312B, thus renewing the success obtained at the Grand Prix of Austria in which they had previously competed.



Emanuele Nasì

Stroncato da un male inesorabile, il 23 agosto scorso è mancato il dr. Emanuele Nasì. Aveva 42 anni, sposato e padre di quattro figli.

Emanuele Filiberto Nasì, figlio di Carlo Nasì e di Tina Agnelli, era nato a Torino l'11 maggio 1928, ultimo di cinque figli. Perduto il padre e la madre nella prima infanzia, era cresciuto sotto la guida delle sorelle più grandi e del fratello Giovanni, attuale Vice-Presidente della Fiat.

La sua educazione, fattasi nel clima operoso della Torino industriale, si era conclusa con la laurea in scienze economiche ed era stata seguita immediatamente da una serie di attività ed incarichi nel mondo dell'amministrazione e della finanza, via via sviluppatisi.

Emanuele Nasì ha infatti coperto la carica di Presidente dell'Automobile Club Torino (per dodici anni), della SAES (Società Esercizi Sestriere), della SAIFI, dell'Ente Italiano Moda, della Genepesca e dell'opera Pia Lotteri e quella di Consigliere di Amministrazione dell'I.F.I., dell'Italnavi, della Fondazione Agnelli, di Torino Esposizioni e della RAS (Riunione Adriatica Sicurtà). Fu inoltre fondatore del Polo Club Torino.

In particolare come Presidente dell'Automobile Club Torino (egli fu anche Vice-Presidente dell'A.C.I.) e della SAES ebbe modo di sviluppare un'attività preziosa, legando il suo nome alla industriosa vita torinese e piemontese. La sua scomparsa ha la-

sciato un vuoto ed un rimpianto sincero. In queste due attività, pur diverse fra loro, poté infatti far convergere due predisposizioni innate e due talenti affinati nel mondo in cui si era fatto: quello dell'automobile e quello dello sport inteso nei suoi aspetti organizzativi e di incremento al turismo e allo svago.

Dal mondo dell'automobile che aveva nel sangue per tradizione di famiglia gli derivò quella chiarezza e quella sensibilità così adatte alla conduzione di un Ente che della automobile è parte vitale, specialmente nel settore cittadino.

Dal mondo dello sport, di cui fu sempre appassionato e praticante, trasse quella visione globale dei problemi organizzativi e turistici senza i quali lo sport, lo svago sportivo non crescono.

Anche nella sua qualità di Presidente dell'Ente Moda dette un capace impulso in un settore importante del lavoro in un momento in cui esso si evolveva e si trasformava.

Nella pratica corrente del suo lavoro e dei suoi vari impegni fu sempre apprezzato inoltre per il suo carattere pacato e sereno e per i suoi metodi semplici ed obiettivi.

Emanuele Filiberto Nasì, sposato in giovane età a Marisa Coop Diatto, aveva quattro figli: un maschio e tre femmine.

«Illustrato Fiat» rinnova alla vedova, Signora Marisa, ai Figli ed ai Familiari tutti, i sentimenti del più profondo cordoglio.

L'arrivo a Capo Nord.

Haile Selassie ci riserva una accoglienza memorabile. Siamo suoi ospiti a colazione, si intrattiene con ciascuno di noi, rievoca la figura dell'eroe dell'Amba Alagi, Amedeo d'Aosta zio del nostro capo spedizione. E' sull'Amba Alagi che nella nostra ascensione mattutina, abbiamo poi raccolto la terra che abbiamo portato al Sacrario del Centomila a Redipuglia sulla tomba di un altro grande italiano, il Principe Emanuele Filiberto, comandante la terza Armata durante la prima guerra mondiale.

Anche parte dell'Asia abbiamo attraversato nel nostro lungo viaggio: Persia e Turchia. Pochi giorni, ma che ci hanno consentito di osservare modi e costumi di vita orientali.

L'attraversamento della Gre-

Incontro con i leoni.

Il raid dei tre continenti

E' terminato il 14 agosto a Capo Nord il « Raid dei Tre Continenti », iniziato il 25 giugno a Cape Town, e realizzato a bordo di tre vetture Fiat 124 Special da un'équipe di 6 giovani sportivi italiani guidati da Amedeo d'Aosta. Attraverso Sud Africa, Rhodesia, Zambia, Tanzania, Kenia, Etiopia, fino al Mar Rosso, e poi, dopo un traghetto aereo, attraverso Iran, Turchia, Grecia, Jugoslavia, Italia, Austria, Germania, Danimarca, Svezia, Finlandia e Norvegia, le diverse condizioni ambientali e di clima hanno sollecitato senza tregua le vetture, che nel severissimo collaudo hanno confermato con l'affidabilità, le loro ben note qualità e il loro adattamento agli impieghi più disparati.

Il raid è stato patrocinato dalla rivista « Quattroruote ».

L'articolo che pubblichiamo è la diretta testimonianza di uno dei componenti gli equipaggi: Enzo Bartone.

Abbiamo concluso in Norvegia dopo aver girovagato per oltre 50 giorni lungo le strade dell'Africa, dell'Asia e dell'Europa quello che era stato definito tra i raids più lunghi e difficili del mondo, organizzato su vetture di serie. Siamo partiti in sei da Città del Capo il 25 giugno: il Duca Amedeo d'Aosta, Uberto Bossi Pucci, Costantino Ruspoli, Roberto Vivarelli Colonna, Riccardo Presotto e il sottoscritto Enzo Bartone, funzionario del Banco di Napoli di Cosenza. Le vetture a nostra disposizione erano le Fiat 124 S modello Tropic. Gialle, bellissime, perfette.

Velocemente quasi in un lampo il Sud Africa è stato attraversato e così la Rhodesia. Nel Transvaal abbiamo visitato, accompagnati dal dott. Valentino Tirelli dirigente della Fiat Sud Africa, la catena di montaggio delle vetture ad Alberton.



Nel « mare di sabbia » del deserto iraniano.

Le cascate Vittoria al confine fra la Rhodesia e lo Zambia e la Diga di Kariba, (la più grande del mondo, costruita da italiani), ci hanno regalato momenti di ammirato stupore. Pare inimmaginabile che esistano al mondo bellezze così evidenti e opere imponenti, frutto dell'impegno e del lavoro umano.

Nello Zambia siamo entrati nella vera Africa, quella nera. Non tutte le strade sono buone, molte sono solo una pista di terra, ma le nostre vetture, che hanno sempre viaggiato in formazione senza mai distaccarsi l'una dall'altra, vanno veloci e sicure con un ritmo sempre uguale e perfetto. La benzina

non è pura e le bucatore iniziano a darci effettivamente l'impressione di trovarci in posti e su percorsi veramente difficili. Alcune disavventure con animali (l'attraversamento improvviso della strada da parte di un leone, l'uccisione di un ghepardo, il parabrezza frantumato da una aquila che volava bassissima) rendono molto viva la nostra attraversata della parte centrale dell'Africa.

Ma le sorprese, belle e brutte, ci capitano in Etiopia. Abbiamo sostato per sedici giorni in quel favoloso paese. I primi cinque giorni per una disavventura organizzativa. Ci eravamo presen-

tati alla frontiera senza i necessari visti e gli inflessibili militi etiopici non ci hanno permesso di transitare. Superata questa difficoltà abbiamo effettuato la tappa più difficile e nel contempo più corta del raid. Moyale-Wachille, 76 chilometri percorsi in 18 ore. Tutto è successo in quella tappa con una meta che era così vicina e che sembrava non giungesse mai. Otto forature; e le vetture, sulle pietre che formavano il selciato, sembravano dovessero spezzarsi a causa dei tremendi urti cui sono state sottoposte. Il ricevimento alla corte imperiale ci fa dimenticare tuttavia quelle dure esperienze.



cia e della Jugoslavia è stato compiuto in un solo giorno. Da Trieste abbiamo puntato direttamente verso il nord Europa. Il traffico congestionato delle autostrade tedesche, le moltissime vetture italiane che si recavano a Capo Nord ci facevano quasi sentire a casa dopo tanta solitudine in Africa ed Asia. Siamo giunti a Capo Nord nella notte del 13-14 agosto in tempo per assistere al fantastico scenario della nascita del sole di mezzanotte avvolto in un'aureola rosseggiante che rendeva favolose quelle lande desolate. Uno spettacolo che veramente affascina e che non si riesce a dimenticare.

Gli italiani a Capo Nord ci fanno festa. Sanno tutto di noi,

si complimentano, ci invidiano. Abbiamo realizzato una impresa veramente difficile. Sulla strada del ritorno, altre piacevoli emozioni. La serata a bordo del cacciatorpediniere San Giorgio, le interviste per la Rai a Stoccolma, segnano la fine di questo nostro meraviglioso viaggio che ci ha permesso di vivere in modo diverso, di sentire sensazioni nuove.

A Torino, nel vedere le nostre tre vetture sporche, piene di polvere, quasi ci viene da commuoverci. In questi mesi le nostre Fiat 124 non ci hanno mai tradito. Le lasciamo a malincuore con in mente altri progetti ancora più ambiziosi, ancora più difficili, più affascinanti.

Enzo Bartone

Tra le vette del Caucaso

Viaggiatori ed esploratori, gli inglesi sono anche forti alpinisti. Le montagne, però, debbono cercarle oltre Manica. Le Alpi sono la meta preferita, ma c'è chi punta più lontano. È il caso di una spedizione patrocinata dal quotidiano londinese "Sunday Mirror": essa ha mirato alle alte vette del Caucaso, la catena che si erge fra il mar Caspio e il mar Nero. Per arrivarci e per trasportare il materiale occorrente alle ascensioni, il gruppo ha scelto una berlina Fiat 125 Special e una "Campagnola".

Formavano la spedizione lo scozzese Hamish Mac Innes, 40 anni, esperto in salvataggi in montagna, e gli inglesi Paul Nunn, Alan McHardy, Chris Woolval, Paul Brathwaite e Peter Seeds, tutti giovanotti sui 25 anni, membri di un club britannico di scalatori. Seeds, che è anche giornalista, ha raccontato: «Il viaggio dall'Inghilterra all'Urss è lungo. Le vetture dovevano trasportare noi ed un carico di oltre 1200 kg per oltre 12 mila km. Un ritardo per un guasto poteva compromettere il nostro programma: invece, tutto è filato via liscio, le macchine hanno dimostrato una resistenza ammirevole su strade spesso dissestate. Benzina ed olio, altro non hanno voluto».

Gli alpinisti si erano divisi: quattro hanno viaggiato sulla "125 S", due sulla "Campagnola". Questa si è rivelata preziosa soprattutto nelle marce di avvicinamento alle pareti da scalare. «Ci ha portato — aggiunge Seeds — per mulattiere ricoperte di neve e di ghiaccio. È stata fantastica». Il maltempo ha complicato l'avventura, tanto che la spedizione ha dovuto rinunciare a portare a termine la scalata del monte Nakrafau. Felice esito ha avuto invece l'ascensione del Picco Shirovsky (4100 metri), grazie alla preparazione di una fazzoletta di ghiaccio. La delicata operazione ha portato via un quarto d'ora. Una sosta providenziale, perché il gruppo stava appena ripartendo allorché, davanti a loro, sul percorso si è abbattuta un'im-



mensa valanga. «Non ci fossimo fermati — ha detto Seeds —, saremmo stati travolti».

Seeds ed amici sono tornati in Inghilterra passando per Torino dove hanno visitato il Centro Storico Fiat e hanno avuto un incontro con la stampa, e terminando qualche giorno in Valle d'Aosta per scalare il monte Bianco. Hanno coniato un nuovo motto pubblicitario dopo il viaggio in Urss. Eccolo: «Io e Fiat per viaggiare sicuri». E se lo dicono loro, ci si può credere.

Michele Fenu

On the peaks of the Caucasus

Travellers and explorers, Britons are also keen mountain climbers. For mountains to climb, however, they must look this side of the Channel. The Alps are their favourite target, yet some look further, still. Such was the case of the expedition organized by the London daily "Sunday Mirror" to reach the highest peaks in the Caucasus, the mountain range rising between the Caspian and the Black seas. For transport of men and equipment the expedition chose a Fiat 125 Special and a Campagnola 4-wheel-drive vehicle.

Expedition members were Hamish Mac Innes, 40, from Scotland, mountain rescue expert, and four Englishmen, Paul Nunn, Alan McHardy, Chris Woolval, Paul Brathwaite and Peter Seeds, all about 25 years of age and members of a British mountain climbing club.

The Campagnola proved invaluable especially on the routes approaching the climb. Says Seeds, "It took us along mountain tracks covered with snow and ice and proved a fantastic help." Bad weather complicated things, but the ascent of the 13,500 feet Shirovsky peak was successful, the event being celebrated by making tea for all.

Seeds and his friends made the return journey to England via Turin where they visited the Fiat Historical Centre and met the Press.

Il ritorno sulla pista di Mtrahori.

Three Continents Expedition

The Three Continents Expedition ended on 14th August at the North Cape after a 50-day journey.

The expedition, led by Amedeo Duke of Aosta, nephew of the Duke of Abruzzi, was undertaken by six young Italian motoring enthusiasts in three Fiat 124 Specials. It began at Cape Town, the southernmost point of Africa, on 24th June and ended at the North Cape, the most northerly point of Europe. The expedition travelled through South Africa, Rhodesia, Zambia, Tanzania, Kenya, Ethiopia and was then airlifted to Iran, reaching Norway via Turkey, Greece, Italy, Austria, Germany, Denmark, Sweden and Finland.

Bush, desert, jungle, mountains and plains along the route tested the performance and the durability of the cars to the utmost, and made great demands on the qualities of endurance of the crew.

The cars returned to Turin in perfect mechanical condition.

The specialist press described the expedition as a super-test of the Fiat 124 Special. The expedition confirmed the well-known qualities of the model — reliability and capacity to overcome the most demanding and most varied motoring and climatic conditions. The cars used were normal production models with a few rally-type modifications internally and externally.

Con l'850 da Londra a Calcutta

Londra-Calcutta in automobile è una bella galoppata, resa difficile e faticosa dai percorsi desertici, dai molti chilometri di piste pietrose o da quelle coperte di neve e dagli sbalzi del clima.

È il viaggio che hanno recentemente compiuto gli inglesi Anthony e Liz Branchini, marito e moglie, di Richmond nel Surrey, a bordo di una berlina Fiat 850.

L'hanno fatto per turismo, per hobby, dicono loro e senza particolari preparazioni.

Ed è andato tutto bene. Una vacanza magnifica, indimenticabile, una vettura dal comportamento perfetto, senza alcun inconveniente. Al termine i signori Branchini si sono dichiarati entusiasti della loro 850.

From London to Calcutta on a Fiat 850

Driving from London to Calcutta is a fine exploit, especially when considering that desert routes plus miles of stone and snow tracks must be negotiated and sharp changes of temperature endured.



The trip was recently made at the wheel of a Fiat 850 saloon by Mr Anthony Branchini and his wife Liz, of Richmond, Surrey, in England.

No special preparations were made and the trip was taken for fun and love of travel.

All went well. It was a wonderful and unforgettable holiday. The car behaved perfectly, giving no trouble.

Back home, Mr and Mrs Branchini spared no praise for their 850, about which they are highly enthusiastic.

Parlano i collaudatori del più importante aereo italiano da trasporto

Gli uomini del "G 222"



Il capo pilota Vittorio Sanseverino (al centro) ed i comandanti Pietro Trevisan e Manlio Quarantelli, davanti al prototipo del G 222, sul quale hanno iniziato il 18 luglio i collaudi in volo.

Il 18 luglio scorso il «G 222», bimotore da trasporto medio, ha ricevuto il battesimo dell'aria. L'avvenimento è stato il coronamento felice della più importante realizzazione interamente italiana del dopoguerra nel campo dei velivoli da trasporto. Da allora i collaudatori — il capo pilota Vittorio Sanseverino ed i comandanti Pietro Trevisan e Manlio Quarantelli — hanno proseguito regolarmente lo svolgimento dei complessi e severi programmi di controllo in volo dell'apparecchio, programmi che forse soltanto alla fine del 1971 potranno essere conclusi tanto numerose sono le prove richieste per l'omologazione del velivolo.

Incontro i tre piloti all'aeroporto di Caselle mentre si accingono ad un decollo. Indossano la tuta color arancione dei collaudatori sulla quale, all'altezza del cuore, è cucita la targhetta con scritti nome e cognome e gruppo sanguigno: un particolare che con immediatezza rivela il rischio continuo che comporta il loro arduo mestiere. Accenno a questo argomento e pronto Sanseverino risponde: «Rischio c'è senza dubbio, specialmente quando si vola con un prototipo. Ma non è così grande come tanta gente immagina perché al primo decollo si arriva soltanto dopo una serie straordinaria di controlli a terra della macchina e dopo molti esperimenti di pilotaggio sul simulatore elettronico di volo approntato in base alle caratteristiche teoriche ed a quelle emerse dalle prove nella galleria del vento. Voliamo, quindi, con un elevato margine di sicurezza. Ed è giusto che sia così: non si possono mettere a repentaglio i capitali enormi impiegati nella costruzione di un prototipo e nella preparazione di un pilota collaudatore, preparazione che ha richiesto migliaia di ore di volo ed una vastissima selezione».

— Quando portate per la prima vol-

ta in volo un prototipo sapete dunque tutto, non andate incontro all'ignoto.

— Non è proprio così. L'aerodinamica non è una scienza esatta come la matematica e perciò il velivolo può, in aria, comportarsi diversamente da come i calcoli avevano fatto prevedere. Sono sempre possibili sorprese; in ciò consiste il nostro rischio. Anche il «G 222» ce ne ha riservata una, ma è stata assai piacevole: ha volato esattamente come era stato previsto, come noi, nelle prove sul simulatore, ci aspettavamo che volasse. Anzi, nell'atterraggio si è comportato meglio. Non sono molti gli aeroplani che danno ai piloti questa rara soddisfazione».

E, così dicendo, si volge sorridendo verso il modernissimo bimotore attorno al quale è affacciato un gruppo di specialisti diretti dal signor Martinotti che effettuano gli ultimi minuziosi controlli. C'è nel suo sguardo tenerezza e compiacimento che vedo trasparire anche dagli occhi di Trevisan e di Quarantelli; sembra quasi che stiano contemplando un essere vivo che amano. Mi rendo conto, più tardi, riprendendo in un ufficio il colloquio con i tre piloti, del perché di questo sentimento, del perché considerino l'aereo un poco come creatura loro: lo hanno visto in gestazione, ne hanno seguito il graduale sviluppo (e vi hanno collaborato con l'apporto della loro esperienza) sui tavoli del progettista e dei tecnici, poi nelle officine fino al completamento. Di esso sanno tutto. «E' un aeroplano magnifico — dicono — che avrà sicuramente successo in tutte le versioni, già previste, militari e civili». Nel parlarne, nel descriverne le caratteristiche, si entusiasmano. «La nostra industria aeronautica — proseguono — ha incontrato, ed incontra, difficoltà che in altri Paesi non esistono. Eppure grazie alle capacità e all'impegno di tutti, imprenditori e maestranze, ha raggiunto e mantiene

un livello altissimo: ne è dimostrazione ultima appunto il «G 222», un trasporto modernissimo anche se il suo progetto è nato alcuni anni fa».

Quest'ultima affermazione mi lascia perplesso. Il tempo per l'industria aeronautica il cui progresso è continuo e veloce assai più che nelle altre corre rapido. Ma i piloti mi tolgono ogni dubbio. «Il progetto iniziale del prof. Gabrielli — dicono — era impostato sul decollo verticale ed altri requisiti fissati dalla Nato e poi abbandonati. Sempre nuove esigenze dell'aeronautica militare hanno in seguito comportato una evoluzione. Il lungo tempo trascorso in questo travaglio è stato però utilissimo perché i nostri tecnici e la nostra industria hanno potuto avvalersi degli ultimi traguardi via via raggiunti dalla scienza e dalla tecnologia. Ecco perché questo aeroplano è modernissimo».

Al colloquio sono presenti anche gli ingegneri Filippi direttore delle Officine di Caselle; De Cristofaro capo servizio del campo volo; Cicorello capo del servizio sperimentazione prototipi; Bortignone, responsabile del dipartimento prove di volo; il signor Martinotti, capo della squadra di manutenzione che ha in consegna il velivolo; è una squadra di specialisti che vive praticamente con la macchina ed ha la responsabilità di tenerla sempre in perfetta efficienza. Il gruppo è, con i piloti, al vertice dell'organizzazione responsabile del collaudo, una gigantesca piramide costituita da molte centinaia di persone che lavorano in decine di laboratori e di uffici per rendere possibili i collaudi e per analizzarne anche con cervelli elettronici i risultati. Il materiale su cui operano è fornito da complessi impianti di registrazione installati nel capace ventre del velivolo. Queste apparecchiature pesano circa una tonnellata e mezzo e registrano 1.100 parametri. Altri dati che mi vengono riferiti sono stupefacenti: ad esempio per il funzionamento degli apparecchi elettrici ed elettronici per le prove di volo v'è una rete di cavi per complessivi 200 chilometri. L'interno del «G 222» è praticamente tutto un laboratorio scientifico.

Anche l'esterno è tutto controllato. Vi sono placche e francobolli ricoperti con vernici speciali che mutano colore a seconda delle temperature raggiunte; cordoncino il cui comportamento a diverse velocità è ripreso con una macchina cinematografica sistemata sull'impennaggio verticale; la documentazione serve per indagini di flusso. Sarebbe troppo lungo e soprattutto difficile illustrare completamente il complesso sistema di apparecchiature con le quali si analizzeranno gradualmente i più intimi e minuti particolari della macchina.

Chiedo quali prospettive esistono per il «G 222». Sono ancora i piloti che rispondono: «Già oggi possiamo considerarlo un successo sotto due punti di vista: è un cospicuo risultato della collaborazione fra le maggiori ditte aeronautiche italiane Fiat, Aerfer, Piaggio, Macchi, Siai; come abbiamo già detto si comporta in volo magnificamente, oltre ogni aspettativa: già al secondo collaudo avremmo potuto volare ed atterrare strumentalmente. Quanto al futuro l'aereo ha tutti i requisiti per imporsi in vari impieghi. In rapporto al tonnellaggio ha una capacità eccezionale. Data la sua configurazione, può accogliere anche merci molto ingombranti. Ottimo, quindi, come «carga». Ma sono possibili altre soluzioni come la versione mista passeggeri e merci oppure quella per soli passeggeri. Inoltre è particolarmente indicato per gli aeroporti secondari perché ha corse di decollo e di atterraggio molto brevi».

E' tardi e Sanseverino, Trevisan e Quarantelli hanno ancora molto lavoro da fare. Devono discutere con i tecnici i rilievi fatti oggi sull'apparecchio e concordare il programma di volo di domani. Il loro compito non si esaurisce nel collaudo: per ogni ora di volo ne trascorrono in media dieci nello studio e negli uffici. E' un duro mestiere il loro e ne sentono un profondo senso di responsabilità. Ma ne sono innamorati e non lo cambierebbero con nessun altro.

Nando Pavia

SUD AFRICA

Lo stabilimento di montaggio Fiat di Rosslyn ha festeggiato il 31 luglio scorso la 15.000 vettura.

On 31 July the Fiat assembly plant at Rosslyn, Transvaal, South Africa, celebrated the despatch from its assembly line of the 15,000th car.



FAENZA

Un motore di Fiat 500/C del 1950 aziona questo trenino, costruito nei ritagli di tempo libero dal sig. Francesco Valgimigli, autista di taxi a Faenza. Il trenino porta 48 bambini.

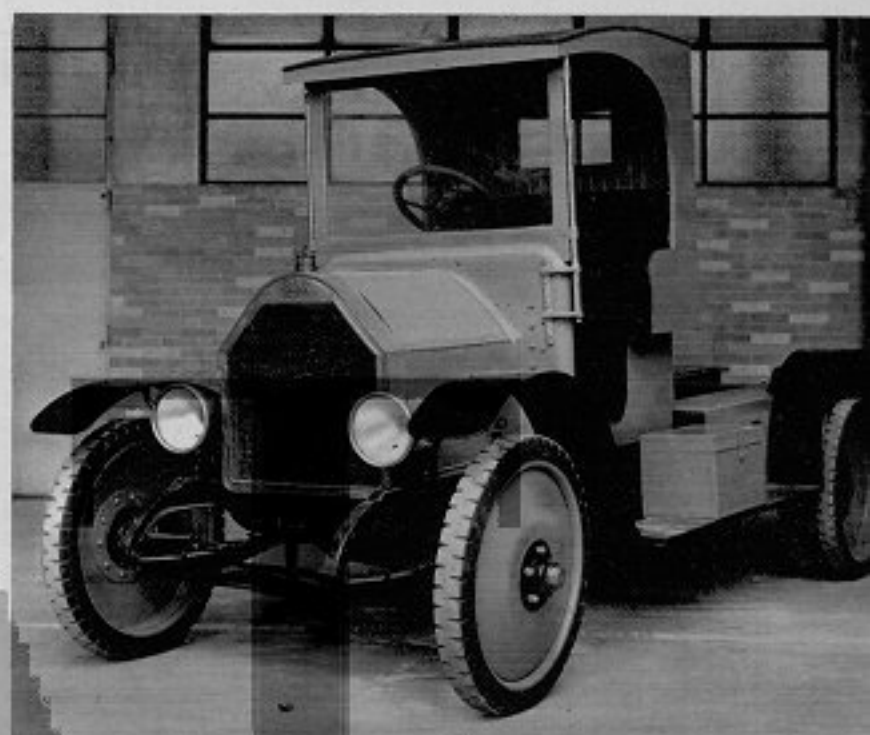
STATI UNITI

Glen Ford, celebre attore del cinema e della televisione posa, in questa foto, accanto alla sua bianca Fiat 124 Sport spider con la quale raggiunge ogni giorno gli studi di Hollywood.

Glen Ford, the famous U.S. motion picture and television star, is standing next to his white Fiat 124 Spider which he drives to the studio in Hollywood each day.



Caleidoscopio Fiat



▲ **BRASILE**
La « Tratores Fiat do Brasil » ha reperito nello Stato di S. Paulo due « pezzi » rari da collezione: un trattore Fiat del 1919 (che fu il primo modello di trattori costruito dalla nostra Società) e un autocarro 15 TER del 1911. Sottoposti a completa revisione, i due veicoli veterani sono ora esposti al Centro Tecnico Fiat di S. Paulo.

A « Tratores Fiat do Brasil » descobriu por acaso no Estado de São Paulo duas « peças » raras para coleção: um trator Fiat do ano 1919 (primeiro modelo de trator construído por nossa Firma) e um caminhão modelo 15 Ter do ano 1911. Os dois veículos veteranos, depois de ter sido revisados, estão agora expostos no Centro Técnico da Fiat em São Paulo.



▲ **NUOVA ZELANDA**
La signora Kathie Wallis, moglie di un insegnante e madre di tre figli, ha vinto un coupé Fiat 850 Sport ad un concorso organizzato dall'industria laniera neozelandese Shepherd Wools Ltd. Il concorso è consistito nel nominare 18 città su una carta d'Italia accoppiando ciascuna città con un filo di lana colorata.

Mrs Kathie Wallis, a teacher's wife and mother of three, has won a Fiat 850 Sport in a competition organized by Shepherd Wools Ltd, distributors of New Zealand and knitting wool. The contest consisted of naming 18 towns on a map of Italy and matching each town with a wool shade.



▲ **CONGO**
Il sistema di trasporto aereo per le vetture è largamente adottato dalla Fiat Congo. Nella foto un imbarco destinato a uno dei Concessionari della provincia del Kiwu, nella zona est del Paese.

L'avion est largement utilisé par Fiat Congo pour le transport des voitures. Sur la photo, un embarquement destiné à l'un des Concessionnaires de la province de Kiwu, région Est du Pays.

▲ **PISTOIA**
L'olimpionico Zeno Colò ha ritirato, donandola al nipote, una A 112 dalla Concessionaria Autobianchi Nerucci di Pistoia.

Una istituzione di prestigio per i problemi della nuova società italiana

La Fondazione Giovanni Agnelli

« La Fondazione Giovanni Agnelli ha l'ambizione di offrire un contributo alla soluzione di problemi culturali della società italiana: queste sono le parole con le quali il dott. Agnelli ha definito il compito che la Fondazione, dedicata alla memoria del Senatore Giovanni Agnelli, si è prefissa di perseguire.

Il dott. Agnelli parlava a un pubblico di circa 150 esponenti del mondo della cultura, dell'industria, del lavoro e della pubblica amministrazione, convenuti a Torino, il 9 luglio scorso, per partecipare alla cerimonia di inaugurazione della nuova sede della Fondazione, in via Giacosa al n. 38.

Alla cerimonia dell'inaugurazione ufficiale della nuova sede hanno preso la parola il Ministro della Pubblica Istruzione, on. Misasi, e il Direttore Generale dell'Unesco, M. René Maheu.

Il nuovo edificio, collegato alla palazzina che fu del Senatore Agnelli, dispone di attrezzature e infrastrutture modernissime — dalle sale per riunioni e convegni internazionali, al Centro di Documentazione (900 tra giornali e riviste di tutto il mondo e circa 8000 volumi), dalle macchine da scrivere a nastro magnetico a un grande salone per esposizione — che ampliano notevolmente le capacità « operative » della Fondazione.

La Fondazione organizza ricerche, convegni e tavole rotonde su una vasta gamma di argomenti che, in via generale, possono venir ricondotti a tre filoni di interesse: i problemi dell'Italia come società industriale avanzata che si apre al contesto internazionale, i problemi dell'impresa nella società industriale ed i problemi dell'area piemontese come area europea.

Le attività della Fondazione sono state ampiamente discusse, nel pomeriggio del giorno dell'inaugurazione, da un folto gruppo di esponenti del mondo della cultura e dell'informazione, nel corso di una conferenza.

La Fondation Giovanni Agnelli

« Le programme de la Fondation Agnelli est d'apporter une contribution à la solution des problèmes culturels propres à la société italienne: ce sont les termes avec lesquels M. Agnelli a défini la tâche que la Fondation — dédiée à la mémoire du Sénateur Giovanni Agnelli — s'est donnée pour but d'accomplir.

M. Agnelli s'adressait à un public d'environ 150 personnalités de la culture, de l'industrie, du travail et de l'administration publique, réunies à Turin le 9 Juillet dernier pour participer à la cérémonie d'inauguration du nouveau siège de la Fondation, 38 Via Giacosa.

Au cours de la cérémonie officielle d'inauguration du nouveau siège le Ministre de l'Instruction Publique, M. Misasi, et le Directeur Général de l'Unesco M. René Maheu, ont également pris la parole.

Le nouvel édifice, relié à l'hôtel particulier qui fut la demeure du Sénateur Agnelli,

est aménagé d'une façon très moderne, depuis les salles de réunions et congrès internationaux, jusqu'au Centre de Documentation (900 journaux et revues du monde entier et environ 8000 volumes), depuis les machines à écrire à ruban magnétique jusqu'au grand salon pour exposition qui permettent une grande ampleur « opérationnelle » à la Fondation.

La Fondation organise des recherches, des congrès, des tables rondes portant sur une vaste gamme d'arguments qui, en ligne générale, peuvent se résumer en trois groupes fondamentaux: les problèmes de l'Italie en tant que société industrielle avancée qui s'ouvre au contexte international; les problèmes de l'entreprise dans la société industrielle et les problèmes de la région piémontaise en tant que région européenne.

L'après-midi même du jour de l'inauguration les activités de la Fondation ont été largement discutées, au cours d'une conférence, par un groupe important de personnalités du monde de la culture et de l'information.

The Giovanni Agnelli Foundation

"The Agnelli Foundation aims at making a contribution to the solution of the cultural problems of Italian society." By these words Mr Agnelli defined the task which the Foundation, dedicated to the memory of Senator Giovanni Agnelli, has set out to achieve.

Mr Agnelli was addressing a meeting of about 150 guests who had convened in Turin on 9 July, 1970, representing the academic world, industry, labour and public administration, to attend the opening ceremony of the new headquarters of the Foundation, in Via Giacosa, 38.

Mr Misasi, the Italian Minister of Education, and Mr René Maheu, the General Director of Unesco, were speakers at the official opening ceremony of the new headquarters.

The new building, which is connected to Senator Agnelli's former home, is equipped with ultra-modern facilities and infrastructures. Substantially expanding the Foundation's operating capacity, they include rooms for meetings and international conferences, a documentation centre receiving 900 newspapers and magazines from all over the world and a library of about 8,000 books, teleprinters and a large display hall.

The Foundation is sponsoring research work, meetings and discussions on a vast range of subjects which may in general be linked to three main threads of interest: problems facing Italy as an advanced industrial society open to an international framework, problems of industrial undertakings, and those of the Piedmontese region as a European area.

In the afternoon, the Foundation's activity was widely debated in the course of a meeting by a large group of representatives of the academic and press world.

A scuola si impara anche discutendo

Politica, sesso,

« Oggi parliamo di... ». E' cominciata la scuola. I ragazzi, seduti sui banchi da quattro ore, guardano con apprensione l'insegnante: temono Foscolo e i suoi Sepolcri, Napoleone e le sue campagne; a mezzogiorno i pensieri corrono più facilmente fuori dall'aula. « Oggi parliamo di quello che volete voi ». La classe si risveglia dal torpore, le mani si alzano, i ragazzi chiedono, propongono, parlano.

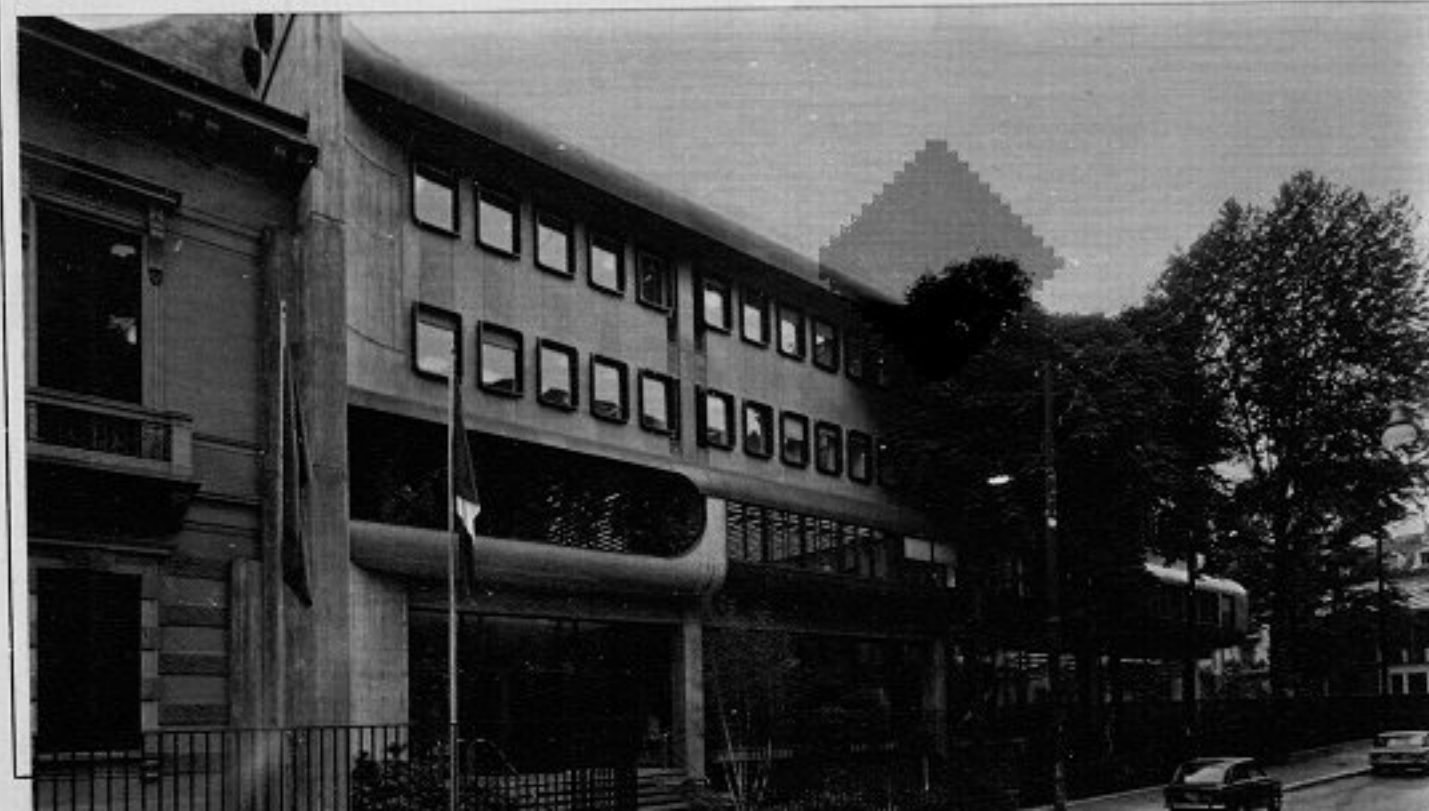
Numerosi insegnanti hanno adottato l'ora di libera discussione. Stimola interessi, rende l'alunno più responsabile e aiuta a scoprire che lo studio non è inutile esercizio mnemonico perché i problemi d'oggi sono figli di fatti avvenuti cinquanta o mille anni fa. Discutere è un'esigenza sincera dei giovani, perfino alcune circolari ministeriali raccomandano di favorire il dibattito fra alunni e insegnanti e ridurre la distanza fra i banchi e la cattedra.

Quali temi propongono i ragazzi? Fatti di costume, problemi sociali, politica. Le elezioni sono sempre un'occasione favorevole, il discorso si allarga alle strutture dello Stato, alle funzioni del Parlamento, del governo, dei partiti, ai diritti del cittadino e alla libertà di stampa. Entra nelle scuole il giornale, portato talvolta dall'insegnante per documentare un problema e offrire l'esempio di uno tra i più significativi mezzi di comunicazione (in Parlamento è depositato un progetto di legge per introdurre in tutte le scuole la lettura dei più diffusi quotidiani). Si colma, tra l'altro, una grave lacuna nell'insegnamento, l'educazione civica, che, rimasta lettera pressoché morta nello svolgimento tradizionale dei programmi, diventa materia viva, oggetto di discussioni frequenti, confronto di idee e esperienze personali.

Due fatti recenti hanno alimentato le libere discussioni in aula. In alcune città, tra cui Torino, sono stati organizzati corsi di educazione sessuale per le scuole medie. Psicologi, medici, sociologi hanno tenuto lezioni preliminari agli insegnanti che poi hanno affrontato il discorso in classe. Molti ragazzi, tra i 12 e i 14 anni, hanno sentito per la prima volta par-



Il sig. René Maheu, Presidente dell'Unesco e l'ing. Bono al tavolo della presidenza il giorno dell'inaugurazione della sede della Fondazione Giovanni Agnelli. Qui sotto: l'ardita linea della Sede, opera dell'architetto Amedeo Albertini.



Concorsi della "Gazzetta"

La « Gazzetta per i lavoratori », settimanale della Confindustria ha indetto, anche quest'anno, diversi concorsi riservati ai lavoratori, per un ammontare complessivo, tra premi e borse di studio, di oltre 15 milioni di lire.

Concorso per i lavoratori Anziani con premi per 620 mila lire, per operai ed impiegati, occupati da almeno 35 anni presso la stessa Azienda o complesso industriale, sul tema: « I momenti più importanti, in bene e in male, della mia vita di lavoro ». I saggi dovranno essere inviati alla « Gazzetta per i lavoratori », piazza della Madonna di Loreto 21, Roma, entro il 31 ottobre.

Concorso per i lavoratori alpinisti, con premi per un milione di lire, indetto per premiare l'attività alpinistica e sci-alpinistica. Le domande dovranno pervenire alla « Gazzetta per i lavoratori » entro il 31 ottobre.

Concorso-Mostra per operai specializzati o qualificati, con premi per un milione di lire, relativo a ritrovati o ad applicazioni pratiche inerenti a qualsiasi ramo di attività industriale. I concorrenti dovranno

droga

lare seriamente di anatomia e fisiologia, sesso e procreazione. Soprattutto le ragazze hanno posto domande e sollevato con franchezza casi personali e familiari.

Il secondo contributo è stato offerto da una trasmissione di TV 7 dedicata alla droga e ripetuta su richiesta del ministero della P. I. che ha invitato gli alunni a seguire l'inchiesta televisiva. L'argomento è stato poi esaminato in molte scuole: quali sono i pericoli della droga? perché tanti giovani si lasciano catturare da questo vizio micidiale? quali le responsabilità degli spacciatori e dei consumatori di stupefacenti? In qualche istituto i ragazzi, in collaborazione con insegnanti, hanno proposto inchieste di gruppo; i questionari sono stati compilati da tutti gli alunni e le conclusioni riassunte in una relazione per ogni classe. Hanno fatto tutto da soli, anche la formulazione delle domande (un esempio: « Chi prende la droga è un delinquente o un ragazzo che non ha avuto l'affetto della famiglia e va via di corsa non vedendo l'ora di morire? »).

C'è qualche resistenza, da parte degli insegnanti più tradizionalisti, ai dibattiti in classe, ma i ragazzi hanno fame di scambi di idee e di esperienze che rappresentano per la scuola una grossa possibilità di rinnovamento. Un professore, nemmeno giovanissimo, raccontava di aver portato in classe un disco con il discorso sulla Costituzione pronunciato da Piero Calamandrei. Parlando, tra l'altro, del disinteresse di tanti italiani per la politica, l'appassionato giurista toscano paragonava il cittadino indifferente al passeggero il quale, all'annuncio: « La nave affonda » replicava: « Che m'importa, tanto non è mia! ». Il professore, che aveva fatto ascoltare il disco in classe, commentava: « Sono sicuro che i miei studenti, a distanza di anni, non ricordano la maggior parte di quello che ho insegnato. Ma l'episodio del passeggero e della nave, lo ricordano certamente. Se l'hanno capito veramente, quel piccolo disco a 45 giri è stato più importante di tanti libri e di tante nozioni ».

R. F.

zetta per i lavoratori

inoltrare domanda alla « Gazzetta per i lavoratori » entro il 15 ottobre.

Tre concorsi per la prevenzione infortuni, con premi per un milione e 200 mila lire: il primo per i migliori bozzetti di cartelli figurati, il secondo per lo svolgimento di un tema a carattere antinfortunistico e il terzo concorso per segnalazioni tecniche antinfortunistiche. Termine per la partecipazione 31 ottobre.

Sono inoltre indetti concorsi letterari, con premi per un milione e 40 mila lire (concorso mensile per un lavoro a tema libero, semestrale per racconti a tema libero, annuale per un'opera narrativa) e concorsi artistici con premi per un milione e 200 mila lire per dipinti, disegni in bianco e nero e sculture.

Infine vengono poste in palio tre Borse di studio per giovani laureati da 700 mila lire ciascuna, cinque Borse per giovani universitari da un milione di lire ciascuna e cinque Borse per giovani periti tecnici industriali da 250 mila lire ciascuna.

Confidiamo che questi concorsi interessino numerosi dipendenti Fiat. I bandi relativi sono esposti presso tutte le sedi del Centro Culturale Fiat.

Cento anni dopo Saverio Mercadante

Fra i sintomi che mostrano il rinnovato e accresciuto interesse del pubblico moderno verso il melodramma, sta anche il rilancio dei maestri minori della forma artistica più popolare dell'Ottocento italiano. Non basta più riscoprire e fare allestire opere minori o decisamente mancate della nostra pattuglia di punta, Bellini, Rossini, Donizetti e Verdi; bisogna scuotere dal sonno, in cui più o meno ingiustamente riposano, anche gli operisti contemporanei ai quattro massimi, vedere se per un caso qualche grande personalità sia sfuggita, se qualche capolavoro dimenticato possa essere messo in scena con successo.

L'operazione è condotta con tenacia particolare quando a queste ragioni si uniscono quelle celebrative, come avviene nell'anno in corso per il primo centenario della morte di Saverio Francesco Raffaele Mercadante. Nacque ad Altamura, vicino a Bari nel 1795 (tre anni dopo Rossini); ma per tempo fu trasferito a Napoli, allievo al Conser-



Saverio Mercadante a 40 anni. Sotto: copertine di alcuni libretti musicati da Mercadante.



libera circolazione: e solo questo fatto, nel secolo di Bellini, Donizetti, Rossini, Verdi e Meyerbeer non è certo cosa da poco. Il mazzetto delle opere più notevoli, per dignità di fattura e per interesse drammatico sono: Il giuramento (1832), da porre in capo a tutte, Elisa e Claudio (1821), I Normanni a Parigi (1832), I Briganti (1836). Le due illustri rivali (1838), Elena da Feltre (1838), Il Bravo (1839), Donna Caritea regina di Spagna (1826), La Vestale (1840), Medea (1851).

Che cosa mancava a quest'artista il cui torto maggiore sembra essere quello di aver avuto rivali troppo più forti di lui? Le idee chiare su come svegliare il melodramma le aveva; presentando a un amico l'Elena da Feltre il 1° gennaio 1838 scriveva di aver continuato « la rivoluzione principiata nel Giuramento: variare le forme, bando alle cabalistiche trivie, esilio a' cresendo, tessitura corta, meno repliche, qualche novità nelle cadenze, curata la parte drammatica, l'orchestra ricca senza coprire il canto; tolti i lunghi assoli nei pezzi concertati, che obbligavano le altre parti ad essere fredde a danno dell'azione; poca grancassa e pochissima banda ». Sono tutti i punti, non uno di meno, che vengono additati come il risultato del rinnovamento verdiano (tanto poco le ricette funzionano nelle cose artistiche). Anche riguardo ad un più cosciente e raffinato uso dell'orchestra, Mercadante si fece subito ammirare fin da contemporanei esigenti come Franz Liszt, di cui si ricordano le parole: « Egli scrive con una saggia lentezza e rivede con cura le sue composizioni: le sue opere sono infatti senza confronto le più corrette e le meglio strumentate fra tutte quelle che ho ascoltate in Italia ».

Scontato che la correttezza di Mercadante lo metteva al riparo da ogni dilettantismo, resta da stabilire perché il suo melodramma sembri così vecchio e immobile al confronto delle opere contemporanee di Verdi: e si può ve-

vatorio della Pietà dei Turchini ove studiò col celebre Zingarelli, console di patrioti napoletani incarcerati (come si legge nelle Ricordanze di Luigi Settembrini). E a Napoli, all'arte e all'opera napoletana, il nome di Mercadante dovrà rimanere legato in modo indissolubile; tanto che alla morte dello Zingarelli si preferì dare la carica di direttore del Conservatorio napoletano al Mercadante, ancorché, cieco, invece che a Donizetti proprio per l'adozione napoletana del primo. Come tutti i musicisti italiani nei primi anni di carriera, anche Mercadante si mise di buona volontà a scrivere Quartetti, Sonate, Sinfonie; ma tosto la grande sirena dell'Ottocento italiano, l'Opera, lo tirò a sé, e dal suo primo lavoro, L'apoteosi di Ercole all'ultimo della sua carriera, la Virginia del 1866, il Mercadante produsse circa sessanta melodrammi. Le accoglienze non furono sempre trionfali, ma di fatto non ci fu quasi teatro in Italia o all'estero (Vienna, Madrid, Lisbona, Cadice, Parigi) in cui le sue opere non avessero

derne la ragione nella scarsa attitudine che la melodia, la linea vocale, ha ad assunere un significato drammatico e definire con poche note un ambiente e un personaggio. Un inconveniente da cui non va esente nemmeno il suo capolavoro Il giuramento, ripreso di recente al festival di Spoleto in una entusiastica edizione diretta da Thomas Schippers.

G. P.

Concorso foto dell'estate

Ricordiamo che si chiude il 10 ottobre il Concorso dell'Illustrato Fiat per le tre più belle fotografie eseguite durante le vacanze, che saranno premiate con altrettanti premi per complessive 100.000 lire.

I dipendenti che intendono partecipare al Concorso e che ci auguriamo numerosi, sono pregati di affrettarsi a mandare i loro lavori, attenendosi alle norme del regolamento che abbiamo pubblicato nello scorso numero.

il juke-box nel cruscotto

L'estate si è spenta con gli ultimi successi musicali che ci hanno accompagnato in vacanza al mare, ai monti, in campagna. E' difficile in questo periodo di transizione imbattersi nelle novità. Scegliamo allora il « fiore » nel repertorio 1970.

I DISCHI DELL'OSCAR

C'è chi non rinuncia alla musica di livello. La rosa del microsolco che hanno ottenuto il premio della Critica, costituisce un'ottima occasione per l'ascolto e per i balli meno forsennati. Ecco « Barra Limpa » del giovane cantante brasiliano Luis Henrique, lanciato dalla vasta ed eccellente collana della Verve « Sound of Brazil » e il 33 giri di Herbert Pagani « Amicizia » con motivi anticonvenzionali. Dal gruppo dei complessi Pop è balzato alla ribalta l'inglese Led Zeppelin che con uno stile bizzarro e popolarissimo ha già conquistato il pubblico dei teenagers (33 giri Atlantic). Come sottofondo ai « parties » in riva al mare, scegliete il Quartetto americano High Tide. La raccolta « Sea shanties » (Liberty) vi offrirà una nuova dimensione dell'Underground.



LA « VOCE NEGRA »

Nina Simone, dopo la sua recente tournée italiana, conta anche da noi una vasta schiera di estimatori. Possiede una voce che sintetizza con tecnica personalissima ed immaginazione creativa, gli stili più diversi: dal jazz al gospel, dal Pop al folk. E' pure una pianista, con impostazione classica, sempre alla ricerca di atmosfere intense e modernissime. Ecco la sua ultima incisione (45 giri Rca-Victor): « To love somebody » (nella versione italiana « Così ti amo ») e « To be young, gifted and black ».

CHI SI RISENTE!

Rita Pavone è di nuovo presente nella stagione musicale con due canzoni tipiche nello stile del suo vecchio repertorio: « Notte nera » e « E' solo un'impressione » (45 giri Ricordi). Non sono certo un saggio di originalità, ma la Pavone riesce a caratterizzarle con la consueta foglia vocale e la passione aggressiva.

IN DUE FANNO CENTRO

José Feliciano. Se non lo conoscete, è tempo di avvicinarlo. Cantante, compositore musicista, un autentico « self-made man » di estrazione portoricana. Ascoltate: « Destiny » e « Blackbird » (di Lennon e McCartney) nel 45 giri. Vi conquisterà.

Stevie Wonder, il cantante cieco che internerisce i cuori sentimentali con i suoi blues ritorna alla carica. Potrete anche ballare, seguendo il ritmo di « My chérie, amor » e « Solo te, solo me, solo noi ». Già nel titolo piove a dirotto il romanticismo.

U. S.



A ogni vino la sua temperatura

Servire il vino, come imbottigliarlo, è un'arte. « Il vino è una creatura viva », ha detto Lodovico Passanisi, presidente della confraternita dei « Fratres Bibones ». « Soffre ad essere maltrattato ed è riconoscente a chi lo maneggia con riguardo. Frequentandolo a lungo, si finisce per imparare il suo linguaggio, fatto di gusto, aroma, colore e vivacità ». Quindi, trattare le bottiglie con molta delicatezza, senza agitarle bruscamente, specie al momento di stapparle.

Le temperature ideali per i vini sono: bianchi secchi, semi-secchi o amabili (non spumanti): 10°-12°; rossi comuni 15°-17°; rossi superiori da pasto o grandi vini da arrosto 18°-22°; spumanti 5°-6°.

Servire in bicchieri grandi, senza riempire fino all'orlo, ad eccezione dello spumante. Il vetro dev'essere fine, mai colorato (il colore del vino è un godimento per gli occhi), assolutamente trasparente e senza bolle. Molto indicati i bicchieri a « ballon » o a « tulipano ».

In tutte le età qualche bicchiere serve a vedere il mondo meno brutto. Lo consiglia anche la Bibbia: « Date vino a chi ha l'animo amaro, perché non si ricordi più del suo dolore ».

Il vino fu usato in antico a scopo estetico, al posto delle creme di bellezza: non solo nell'antica Repubblica veneta, dove tutte le nobili donzelle ne bevevano in abbondanza per mantenere la pelle ben tornita e liscia, ma anche in Francia, dove madame Pompadour lo usava come « vino di salvia », imitata poi da Caterina Sforza, che preferiva, però, aggiungerci un infuso di malva.

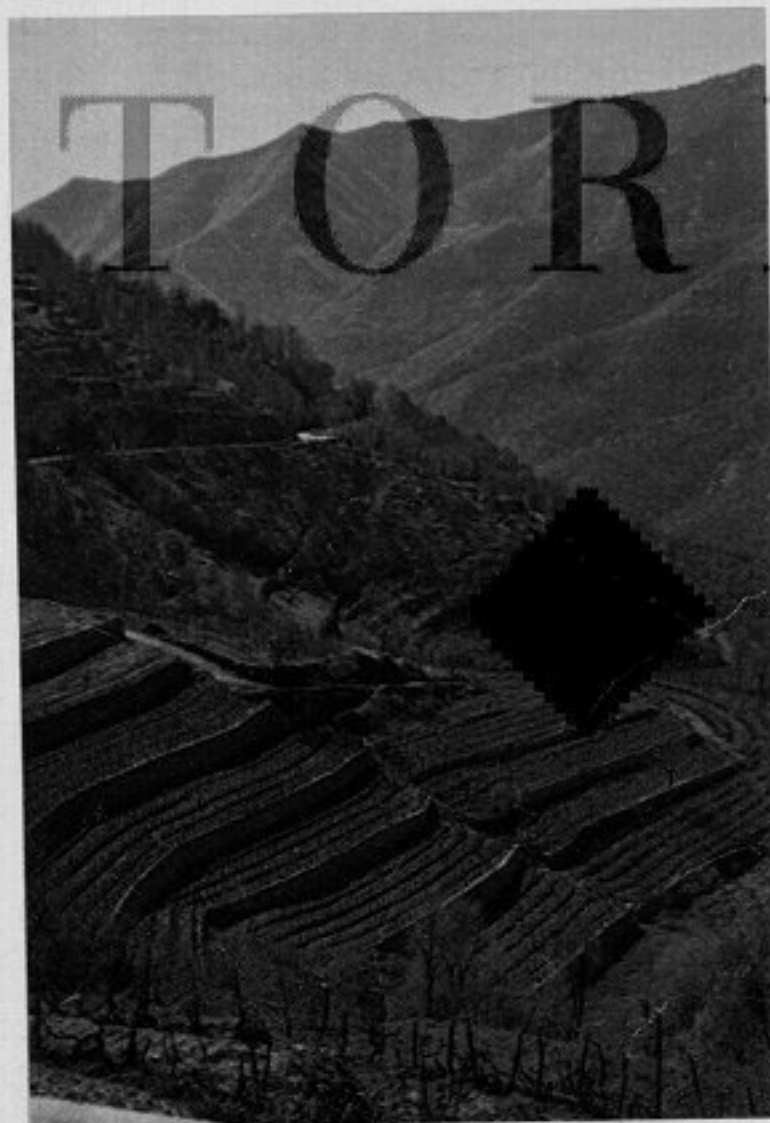
Il vino esercita la sua azione benefica a due precise condizioni: che sia bevuto senza eccessi e che sia genuino. La proporzione ottima, secondo i medici, è di un grammo-alcool per ogni chilo di peso del bevitore nelle ventiquattr'ore. Un uomo di settanta chili in buona salute può bere tranquillamente una bottiglia al giorno.

Quanto alla genuinità, è vero che esiste vino sofisticato, ma non bisogna veder la frode dietro a ogni angolo. Dove andrebbero a finire i cento milioni di quintali d'uva prodotti annualmente dai nostri vigneti, se la maggior parte non fosse trasformata in vino?

Esistono, infine, alcune regole fondamentali che il buon bevitore deve ricordare: non fidarsi del vino venduto sfuso; controllare che le bottiglie siano ben sigillate; acquistare, di preferenza, vino a denominazione di origine controllata. Non credere che la limpidezza assoluta sia un pregio del vino: un po' di fondo nella bottiglia indica che non ci sono state dannose manipolazioni.

Livio Burato

Tempo di vendemmia



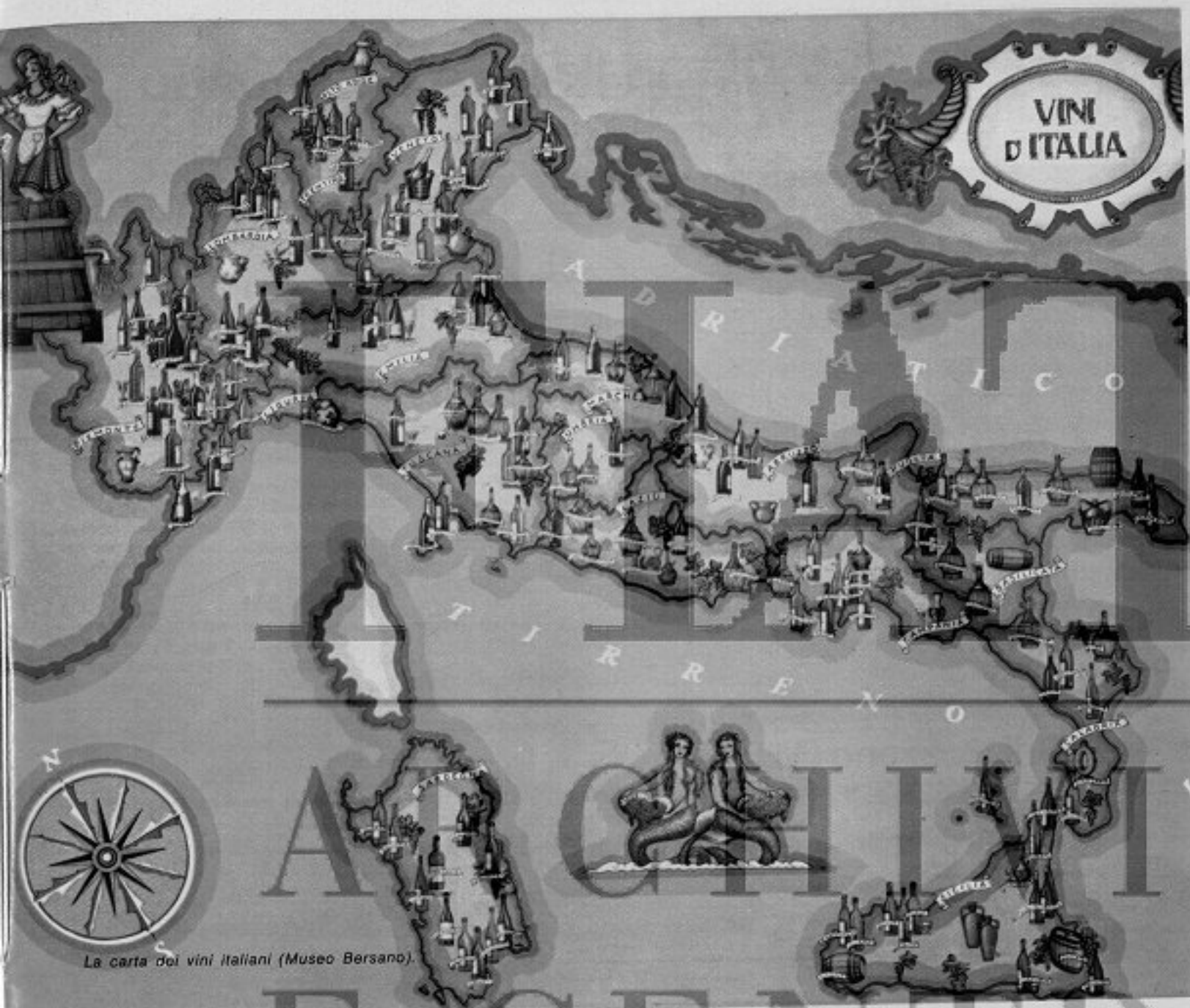
La coltivazione della vite nei suggestivi terrazzamenti del Canavese (in alto) e delle colline astigiane (a sinistra).

ciando i lampioni e infilando la chiave nella toppa sbagliata. Meno pittoresco romanticismo, ma più salute.

Si è sempre saputo che, mangiando, un bicchiere di buon « rosso » aiuta la digestione. Oggi che la medicina studia gli effetti del vino sull'organismo umano, ne abbiamo la conferma. Ha detto il prof. Feruglio, titolare della cattedra di geriatria a Torino: « Il vino, molto probabilmente, contribuisce a esaltare, nelle persone anziane, la funzione dell'apparato digerente, che con il passare degli anni si va riducendo ».

Dai vecchi ai giovani. Già nel 1655, il famoso medico inglese Thomas Sudenham, che si ispirava ai principi ipocratici, usava curare l'anemia delle fanciulle clorotiche con discrete dosi quotidiane di vino rosso, arricchito con ferro. Evidentemente, egli non conosceva il Barolo, altrimenti non avrebbe dovuto aggiungere nulla. Una bottiglia di buona annata contiene circa un milligrammo di ferro, quasi la quantità giornaliera di cui ha bisogno l'uomo (milligrammi 1,2).

Seconda un'antica massima, vi sono cinque motivi per bere: l'arrivo di un ospite, la sete presente, la sete futura, la bontà del vino e qualsiasi altra scusa. L'italiano deve conoscere bene questo detto, se è vero — come affermano le statistiche — che consuma in media 120 litri di vino all'anno. Tenuto conto dei bambini e delle donne, la dose quotidiana di vino dell'italiano adulto è almeno mezzo litro al giorno. Solo i francesi ci superano. Ma questo non vuol dire che siamo un popolo di alcolizzati (o alcolisti, come dicono i medici), anche perché abbiamo imparato a bere. Contrariamente a quanto avveniva pochi anni addietro, oggi il vino si consuma non tanto nelle osterie e nelle taverne, ma a tavola, quale complemento dei pasti quotidiani, quindi in una forma più equilibrata e benefica per l'organismo. Infatti, è quasi scomparsa la figura dell'ubriaco che rincasa di notte abbrac-



La carta dei vini italiani (Museo Bersano).

La scelta dei vini

L'Italia è il maggior produttore di vino nel mondo. Inoltre, la gamma dei vini italiani è così vasta e pregiata che non teme il confronto con i famosi vini francesi. Impossibile dare un elenco completo dei vari tipi: accenniamo soltanto ai principali nelle singole regioni:

Piemonte: Barolo, Gattinara, Barbaresco, Barbera, Nebbiolo, Grignolino, Dolcetto, Freisa, bianchi: Cortese di Gavi, Asti Spumante, Caluso passito.

Lombardia: Sassella, Grumello, Inferno, Frecciarossa; bianco: Lugana del Garda.

Liguria: vini delle Cinque terre e di Dolceaqua.

Veneto: Valpolicella, Valpantena, Bardolino, Recioto; bianchi: Soave, Prosecco.

Trentino-Alto Adige: Santa Maddalena, Caldaro; bianchi: Teriano, Termeno.

Friuli: Merlot, Cabernet, bianco: Tocai.

Emilia-Romagna: Lambrusco, Sangiovese; bianco: Albana.

Marche: il bianco Verdicchio di Jesi.

Toscana: Chianti, Vin Nobile, Brunello di Montalcino.

Umbria: Orvieto (bianco).

Lazio: Frascati e Est-Est-Est (bianchi).

Campania: Falerno; bianchi: Capri e Lacrima Christi.

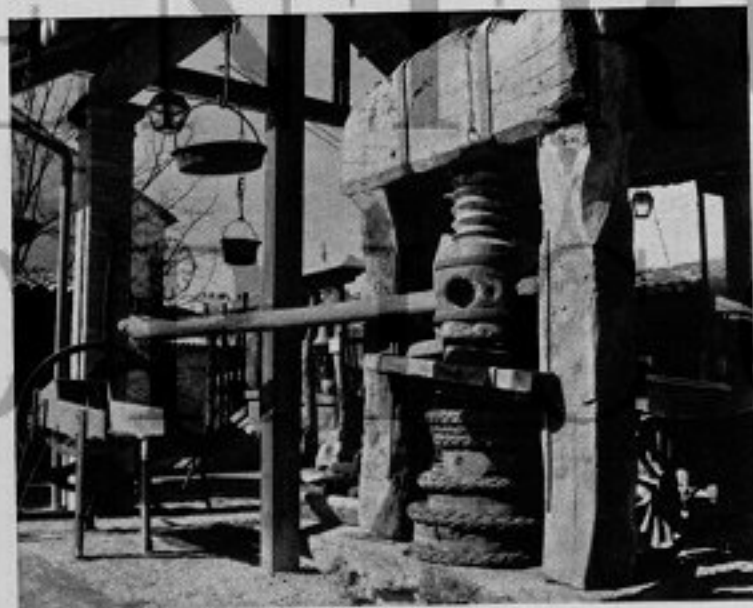
Puglia: Castel del Monte (bianco).

Calabria: Cirò.

Sicilia: Marsala, Moscato.

Sardegna: Cannonau, Gironi; bianchi: Vernaccia, Nascò.

Isola d'Elba: Aleatico (da dessert).

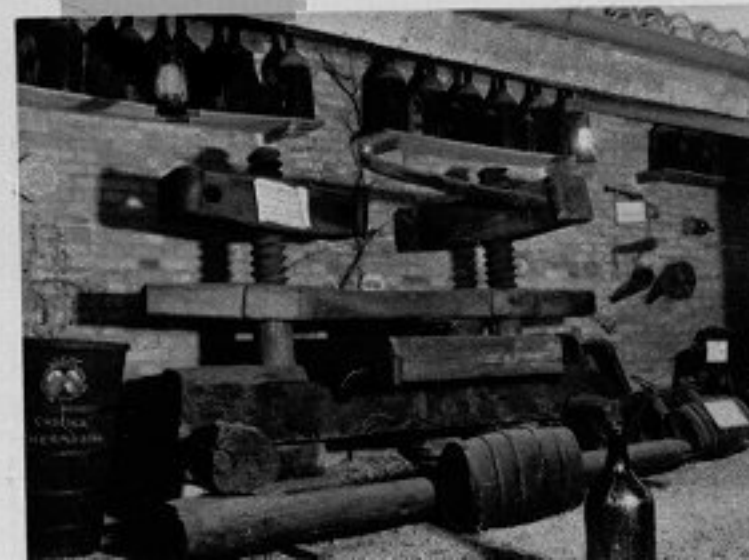


Tre tipi di torchi storici esposti al Museo Bersano delle contadinerie (Nizza Monferrato): il torchio latino (seconda metà del secolo XVII), quello a sportello (circa 1700) e quello a due viti capovolte e fisse detto « alla genovese » che segna l'inizio del torchio moderno.

La cantina

La cantina ideale ha caratteristiche che non sempre è facile ottenere in città. Il locale dev'essere: esposto a nord, lontano dall'impianto di riscaldamento, con una temperatura oscillante tra i 12 e i 15 gradi; asciutto, ma non troppo secco; tranquillo,

lontano da rumori o vibrazioni; destinato soltanto ai vini (pare che altri prodotti, come formaggi o salumi, trasmettano misteriosamente al vino in bottiglia i loro profumi); aerato da una finestrella socchiusa. Meglio se non c'è la luce elettrica (si illumina con una candela).



L'arte di imbottigliare

Il vino giovane, per essere messo in bottiglia, esige non solo la stagione adatta (marzo), ma anche luna vecchia e una giornata serena senza vento. Prima di imbottigliare, lasciar riposare qualche giorno la damigiana giunta dalla campagna: il viaggio ha « stancato » quella « creatura viva » che è il vino. Le bottiglie più usate sono le champagnotte (quelle con la pancia) e le bordeaux (cilindriche, a collo alto); per il vino rosso devono essere di colore scuro, verde o marrone. Siano nuove o vecchie, bisogna sempre lavarle con acqua e soda (mai detersivi) e farle asciugare all'aria, con il collo in giù. Prima di imbottigliare, risciacquarele con un po' di vino.

Estrema importanza hanno i tappi. Devono essere compatti, ma elastici, e paraffinati. Quando tutto è pronto (naturalmente ci vuole anche una macchina « tappatrice »), incomincia il rito. Si colloca la damigiana su un piano più elevato delle bottiglie e si travasa il vino aiutandosi con una « canna » di plastica munita di aspiratore automatico. Speciali imbuto con galleggiante consentono di riempire tutte le bottiglie allo stesso livello.

Le bottiglie dovranno rimanere un mese in piedi, poi saranno collocate orizzontalmente nella cantina, per l'invecchiamento.

Nuove sedi del Servizio Fiat in Italia e nel mondo



Il Centro Assistenziale di Rozzano (Milano)

200 mila metri quadrati di cui 40 mila coperti; possibilità di ospitare mille macchine al giorno per piccole, medie e grandi riparazioni; strumenti elettronici per diagnosticare le « malattie » di una vettura; modernissimi im-

pianti per guarirle. Questo è il Centro Assistenziale Fiat di Rozzano, il più grande d'Italia, a una decina di chilometri dal centro di Milano e in prossimità della Tangenziale Ovest: vale una visita anche se la vettura non ha

bisogno di « consulto ». Sì, proprio di un « consulto » si parla allorché, di fronte a casi complicati, è necessario, dopo l'accurata visita dei tecnici collaudatori, l'intervento degli specialisti d'officina.

« L'automobilista oggi è sempre più esigente e competente — dice il capo-collaudatore — e richiede a noi tecnici soprattutto una cosa: la velocità nel riparare i guasti. Nessuno vuol fare a meno della propria macchina per molti giorni ». A Rozzano si è pensato anche a questo. Esiste infatti un apposito reparto di « pronta assistenza » con una propria cassa, oltre a un annesso reparto per il cambio dell'olio, lubrificazione e lavaggio. Nel frattempo, il cliente può fare una sosta al bar e attendere tranquillamente che il guasto sia riparato.

Modernissima è la linea per l'esecuzione rapida dei tagliandi di garanzia: un nastro fa scorrere le vetture davanti alle varie stazioni a una velocità dai 25 ai 40 metri all'ora. Particolare sviluppo è previsto per i veicoli industriali e la carrozzeria. Imponente è il magazzino generale ricambi: 8 trasattori meccanici lunghi 55 metri con 40 mila voci di pezzi di ricambio che le organizzazioni dipendenti di Milano e lo stesso cliente possono acquistare direttamente. Sui piazzali esterni possono trovare posto fino a cinquemila veicoli nuovi, pronti per essere distribuiti ai concessionari. E' prevista anche una pista di collaudo interno delle vetture.

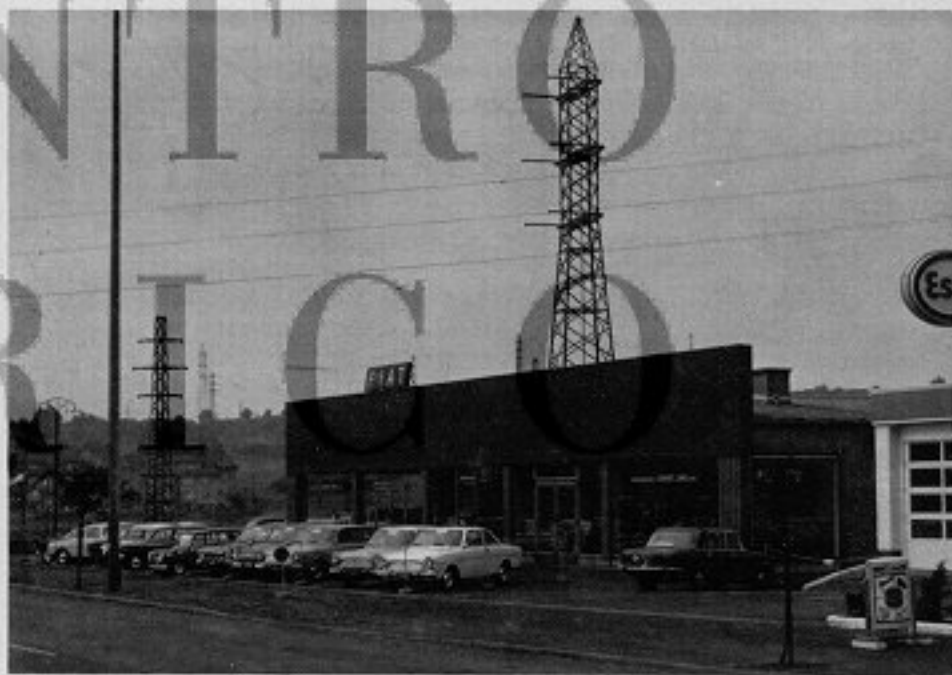
Al piano superiore i servizi sociali: un'aula per gli aggiornamenti tecnici, una mensa modernissima, docce, spogliatoi con armadietti dotati di un sistema di aspirazione.



VERONA

La Concessionaria Giuseppe Pederzoli ha recentemente inaugurato il nuovo moderno e funzionale impianto di Domegliara (12.000 metri quadrati), nel quale è stata trasferita da Peschiera la sede principale della società per rispondere sempre me-

glio alle crescenti esigenze automobilistiche della zona. La Concessionaria sorge all'incrocio della statale Verona-Trento con la provinciale per il Lago di Garda, in un punto di grande traffico.



LUSSEMBURGO

A Esch sur Alzette (Lussemburgo) è stata aperta la nuova Filiale Leonard Lang per la vendita di vetture Fiat. La sede svolge anche un intenso commercio di veicoli usati.

Esch sur Alzette: une nouvelle Filiale Leonard Lang a été ouverte pour la vente de voitures Fiat. La Filiale s'occupe également du commerce de véhicules d'occasion.



FOGGIA

Un aspetto della nuova sede della Concessionaria Sicem di Foggia, efficiente e moderno complesso per la vendita e l'assistenza automobilistica. La Sicem sorge su un'area di 15.000 mq sulla strada statale 89 per Manfredonia.

Il nuovo Museo dell'Automobile di Houtalen, in Belgio



AUSTRIA ▲

La Steyr-Fiat ha aperto sull'autostrada del Brennero un nuovo Centro di assistenza per vetture e autocarri. La sede dispone delle più moderne apparecchiature per il servizio e di un fornito magazzino ricambi. Dispone anche di due veicoli assistenziali che percorrono regolarmente l'autostrada per prestare tempestivo soccorso a tutti gli automobilisti in difficoltà.

Die Steyr-Fiat hat an der Brenner-Autobahn ein neues Kundendienstzentrum für PKW und Lastwagen eröffnet. Das neue Zentrum verfügt über alle modernen Geräte für den technischen Kundendienst und über ein gut ausgerüstetes Ersatzteillager. Ebenfalls hier stationiert sind zwei Kundendienstfahrzeuge, die regelmässig die Autobahn befahren und allen Autofahrern, die sich in Schwierigkeiten befinden, ihre prompte Hilfe anbieten.



SUD AFRICA ▲

La Cartoria Motor Industries, Concessionaria Fiat a Pretoria, ha inaugurato una moderna ed efficiente sede commerciale ed assistenziale. La foto ritrae un aspetto dell'atrio di accoglienza, dove viene esposta una rappresentanza della gamma Fiat.

A modern and efficient sales and service centre was opened by Cartoria Motor Industries, the Fiat concessionaires in Pretoria. The photograph portrays a view of the reception hall in which a selection of Fiat cars is exhibited.



SVEZIA ▲

E' stato inaugurato a Malmö il nuovo Centro Fiat di messa a punto e consegna vetture della Svenska Fiat. L'impianto, costruito nella zona franca del porto, si sviluppa su una superficie totale di 22 mila metri quadrati.

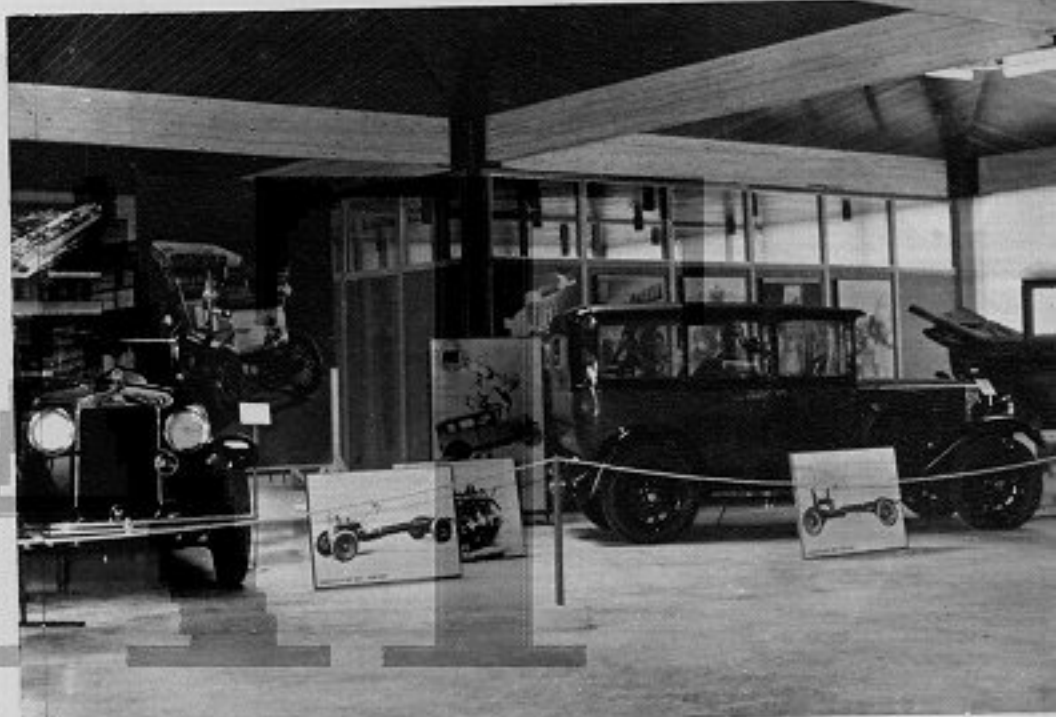
The new Svenska Fiat car preparation and delivery centre was recently opened in Malmö. Located in the free zone of the port, it covers an area of more than 220,000 square feet.



LIBANO ▲

Il Concessionario Fiat Saad e Trad di Beirut ha recentemente aperto al pubblico un nuovo elegante salone di esposizione vetture. Nella foto un aspetto dell'interno con il raffinato arredamento.

A new and smart motor show-room was recently opened by the Fiat Saad and Trad Concessionaires in Beirut. The picture shows a detail of the interior and the refined furnishings.



Un aspetto del Museo dell'Automobile belga. A fianco il sig. Ghislain Mahy, concessionario Fiat di Gand, promotore della raccolta con il dott. Bardanzellu e Mr. Sylva.



Il 21 luglio è stato inaugurato il primo museo dell'automobile belga, quello della città di Houtalen, nella provincia del Limburgo.

Alla cerimonia inaugurale erano presenti il Ministro delle Comunicazioni, Monsieur Bertrand, il Cancelliere della Provincia del Limburgo, il Borgomastro di Houtalen e rappresentanti della Fiat Belgio.

La moderna costruzione ad un solo piano del Museo sorge tra il folto verde dei boschi che circondano la città di Houtalen, perfettamente inserita, anche per concezione architettonica, nell'ambiente naturale circostante. La struttura dei padiglioni che ne compongono il nucleo edificato è tale da consentire al Museo stesso futuri ampliamenti, mantenendo inalterate le caratteristiche tipiche della sua disposizione modulare.

Artefice primo della creazione del Museo è il Sig. Ghislain Mahy, raffinata e cordiale figura di collezionista di veicoli d'epoca tra i maggiori in Europa, concessionario Fiat per la regione di Gand.

Monsieur Mahy, la cui collezione privata consta di oltre 400 autoveicoli e motoveicoli d'epoca pazientemente raccolti in lunghi anni di appassionata ricerca in ogni angolo del mondo, ha infatti ceduto al Museo ben 100 dei suoi modelli più belli.

Tra questi, sei vetture Fiat risalenti al periodo compreso tra il 1908 e il 1931, ospitate in un apposito settore « Italia », unitamente al modello in scala 1:5 della Fiat 3^{1/2} HP del 1899 e ad un esemplare sezionato e in movimento del primo motore di questa vettura, fedelmente ricostruito dalla Scuola Allievi Fiat « G. Agnelli », testimoniano della presenza delle nostre vetture sul mercato belga sin da quei lontani anni. Fanno corona manifesti pubblicitari Fiat realizzati da noti artisti dell'epoca.

Praticamente tutte le più grandi firme dell'automobilismo mondiale, scomparse o tuttora fiorenti, sono rappresentate ad Houtalen: da Bugatti a De Dion-Bouton, da Citroën a Ford, da Panhard Levassor a Rolls

Royce, oltre ad una selezionata raccolta di macchine belghe. E la generale ammirazione per questa eccezionale collezione è stata testimoniata sinora dalle molte migliaia di persone che hanno visitato il Museo nelle prime settimane di apertura.

Le nouveau Musée de l'Automobile de Houtalen en Belgique

Le premier musée de l'automobile belge a été inauguré le 21 Juillet dans la Ville de Houtalen, province du Limbourg.

Le moderne immeuble à un seul étage du Musée est construit au milieu des bois touffus qui entourent la ville de Houtalen et du point de vue architectonique, il s'insère parfaitement dans l'ambiance naturelle qui l'entoure.

C'est M. Ghislain Mahy qui le premier, a eu l'idée de la création du Musée. Personnage cordial et raffiné, l'un des plus grands collectionneurs de voitures d'Europe, M. Mahy est le concessionnaire Fiat pour la région de Gand.

M. Mahy dont la collection privée compte plus de 400 véhicules et motocycles d'époque, patiemment réunis au cours de longues années de recherche passionnée dans tous les angles du monde, a en effet cédé au Musée une centaine de ses plus beaux modèles.

Parmi ceux-ci, six voitures Fiat datant de l'époque comprise entre 1908 et 1931, réunies dans le secteur « Italie » avec une maquette à l'échelle 1:5 de la Fiat 3^{1/2} HP de 1899 et un exemplaire sectionné et en mouvement du premier moteur de cette voiture, fidèlement reconstruit par l'Ecole des Apprentis Fiat « G. Agnelli ». Tous ces modèles témoignent de la présence Fiat sur le marché belge depuis cette époque lointaine. Des affiches publicitaires Fiat réalisées par des artistes célèbres de cette époque complètent cette exposition.

Alla scoperta di altri sport

Nel 1959, gli sportivi torinesi sfondarono le vetrine di Torino Esposizioni per poter assistere alle gare conclusive del torneo di basket dell'Universiade; undici anni dopo — per l'edizione 1970 dei Giochi mondiali universitari — ressa e lievi incidenti attorno al Palazzo del Lavoro in occasione delle finali della pallanuoto, sport dominato inaspettatamente dalla squadra azzurra. Torino, quindi, non «tifa» soltanto per le maglie bianconere e per quelle granate; sa anche apprezzare altre disci-

pline al di fuori del calcio, solo che ne abbia l'occasione e le vengano offerti degli spettacoli ad un buon livello. Ed ora che gli echi dell'Universiade si sono smorzati, ci si accorge che i molti discorsi erano già stati iniziati nel 1959 e occorre adoprarsi perché — come allora — non cadano nel nulla. Le gare di atletica e di nuoto, le partite di pallacanestro e pallanuoto, hanno suscitato entusiasmi che sarebbe un peccato veder di nuovo svanire.

L'Universiade ha offerto l'occasione per

migliorare gli impianti sportivi cittadini già esistenti, ha dato la spinta decisiva alla conclusione dei lavori della nuova piscina, ha rilanciato baseball e pallanuoto. Agli impianti comunali si aggiungono quelli privati, per cui — anche se miglioramenti sono sempre possibili, ed auspicabili — non si può dire ora che i giovani a Torino non abbiano sfogo, volendo dedicarsi ad una attività agonistica. Il sindaco ing. Porcellana ha avuto contatti con l'avv. Onesti, presidente del Coni, allo scopo di chiedere finanziamenti che consentano di migliorare la situazione con nuove attrezzature sportive «di quartiere». E' una strada giusta, anche se lunga e difficile, una strada che il Centro Sportivo Fiat ha già iniziato cercando di andare incontro ai giovani e «decentrando» il più possibile gli impianti, per evitare trasferimenti che spesso sono difficili nel traffico cittadino, sono costosi, ed impegnano anche le famiglie che desiderano accompagnare i loro ragazzi.

Il Centro Sportivo Fiat ha dato un apporto sostanzioso all'Universiade, mettendo a disposizione dei 2800 atleti giunti a Torino da cinquantotto paesi i moderni impianti del complesso «Giovanni Agnelli», che con gli ultimi ampliamenti ha raggiunto una notevole efficienza in tutti gli sport. Si sono allenati in corso Unione Sovietica i campioni dell'atletica, si sono svolte nella nuova palestra molti incontri del torneo di basket. Gli ospiti stranieri sono rimasti ammirati dalla funzionalità del complesso, che con la realizzazione della nuovissima palestra, della pista coperta per l'atletica (centodieci metri, sei corsie con fondo in materiale sintetico) può soddisfare ogni esigenza, da quelle dei giovanissimi che iniziano una attività, a quelle dei campioni che — specie nel periodo invernale — hanno la necessità di svolgere una preparazione accurata non ostacolata dalle condizioni atmosferiche.

Il complesso «Giovanni Agnelli» può contare ora su un campo atletico con fondo in tennisolite, la pista coperta già ricordata, la grande palestra per pallacanestro, pallanuoto, ginnastica, scherma, atletica pesante, la piscina coperta, due terreni per il calcio, otto campi da tennis, moltissimi campi per le bocce. A questa «città sportiva» vanno aggiunti gli impianti del campo Vittoria (via Massari) con campi da bocce, tennis, calcio e pallacanestro, di corso Moncalieri 18 con terreni per le bocce, il tennis e la pallanuoto, di corso

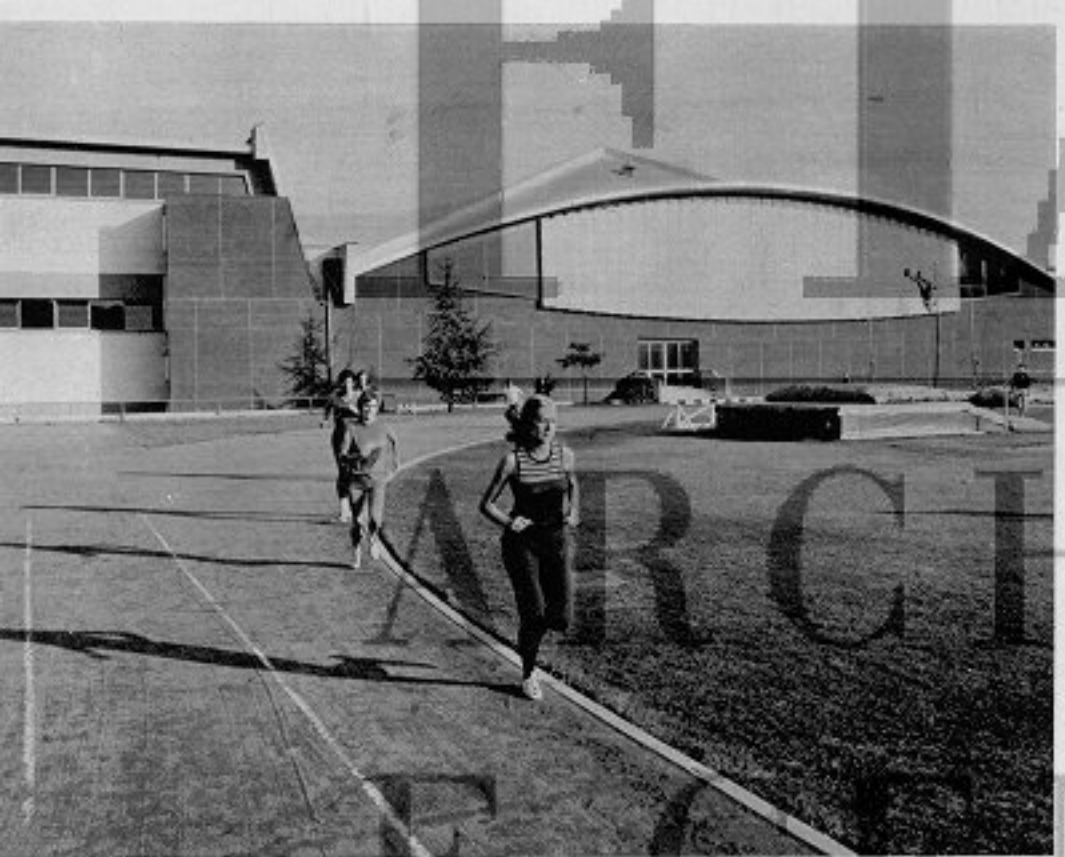
Moncalieri 366 con quattro piscine, campi da tennis e da pallanuoto. Entro il '71 saranno ultimati in zone diverse della città e della cintura altri due terreni per il calcio, otto per il tennis, sessanta campi di bocce, cinque palestre di tipo scolastico e sei piscine con vasche da venticinque metri.

Il tutto nel quadro di una attività che non trascura certo le punte, ovvero le formazioni agonistiche ed i loro campioni, ma che è indirizzata soprattutto ai giovanissimi, per i quali lo sport può risultare una componente determinante della vita, per i riflessi che ha sulla formazione e sullo sviluppo del fisico e del carattere. L'Universiade ha sottolineato che senza una organizzazione di base non si diventa una nazione sportiva. Una guida è indispensabile perché il giovane che si avvicina ad una attività sportiva ha bisogno di essere indirizzato, seguito, deve trovare una adeguata assistenza tecnica e sanitaria.

E' quanto da tempo il Centro Sportivo Fiat va perseguendo attraverso i «Centri Olimpia», che si rivolgono ai più piccoli e vanno loro incontro organizzando gare e giochi nei cortili stessi dei complessi residenziali. Il bilancio del 1969 è stato di 850 partecipanti ai corsi di nuoto e di 576 aderenti alle lezioni di atletica leggera, e le cifre sono in continuo aumento, anche per l'interessamento che hanno provocato i Giochi della Gioventù ai quali il Centro Sportivo Fiat ha dato tutto l'appoggio che la manifestazione merita.

Per non essere sempre legati alle imprese — pur splendide — di pochi assi come Di Biasi, Cagnotto, Novella Calligaris, Aresè, Dionisi, Azzaro, lo sport italiano ha bisogno urgente di un lavoro di propaganda del quale tutti parlano ma al quale pochi pongono mano con decisione, perché tale programma comporta anche un notevole impegno finanziario. Solo così, con una spinta dal basso, si possono costruire i campioni, si può allargare la cerchia degli impianti obbligando gli enti pubblici a risolvere determinati problemi. L'entusiasmo provocato dall'Universiade non va sprecato: il Centro Sportivo Fiat dà l'esempio con una serie di iniziative in ogni direzione, aprendo i suoi moderni impianti a tutti coloro che vogliono avvicinarsi allo sport. Nei vari complessi sportivi campioni e giovanissimi si allenano a fianco a fianco, nel segno di una comune passione.

Bruno Perucca



Miglior prestazione nazionale

Staffetta gigante alla piscina Fiat

Nella piscina Fiat di corso Moncalieri si è svolta una staffetta gigante: 100x100 stile libero. Vi hanno preso parte campioni del passato, sportivi in attività e giovanissimi dei nuovi Centri Olimpia. Ragazzi anche di 10 anni.

La staffetta, articolata in due formazioni di 50 atleti per offrire un senso agonistico, oltre che tecnico, è stata aperta da Antonio Pistamiglio, attuale dirigente del sodalizio, classe 1916: 1'20"8 il risultato della sua frazione. Dietro di lui si sono tuffati Gianni Paliaga (1'10"6), Giorgio Grilz (1'15"6), Giovanni Crescio (1'19"9), Mario Cavari (1'08"3), Giorgio Sartori (1'09"5), Burul (1'07"4), Ridolfi (1'07"3), tutti campioni degli anni cinquanta, poi è stata la volta dei più giovani, Penno, Lorenzon, Cavallero Piero e Paolo, della Camino, della Schiezzari, poi ancora degli atleti attualmente in attività, Lovisolo Franco e Mario, Spinelli, Massetti, Frattini, Franzini, Daneri e infine, al completo, di tutta la squadra di pallanuoto.

Le due staffette 50x100 stile libero hanno concluso rispettivamente in 60'19"7 e 60'24"8, cioè la 100x100 ha totalizzato 2 ore 44"5 ad una media, invero notevole, di 1'12"4 per frazione, tempo inferiore alla miglior prestazione nazionale sin qui conseguita.

Ecco l'elenco dei partecipanti e i relativi tempi individuali: Pistamiglio A. 1'20"8; Crescio G. 1'19"9;

Ridolfi G. 1'07"3; Cavallero P. 1'04"2; Pavesio R. 1'04"0; Massetti A. 58"7; Lovisolo M. 59"3; Burul P. 1'06"7; Burul G. 1'07"4; Bassi L. 1'04"7; Colla G. 1'05"3; Lomartire G. 1'07"1; Colla C. 1'03"5; Anselmi O. 1'18"3; Gariglio D. 1'09"4; Schiezzari L. 1'10"6; Bavaro S. 1'07"3; Pompillo G. 1'14"9; Colla M. 1'23"3; Di Benedetto M. 1'03"7; Ferrando P. 1'13"4; Flora L. 1'14"2; Rizzi F. 1'17"2; Manenti M. 1'04"3; Drago C. 1'08"4; Manzin B. 1'02"9; Aversa M. 1'02"2; Sartori G. 1'09"5; Puleo L. 1'04"3; Miola F. 1'04"8; Lubian G. 1'06"3; Pellegrini D. 1'19"9; Amadori P. 1'07"2; Romagnoli R. 1'08"6; La Face M. 1'09"9; Costa F. 1'09"7; Rinaldo P. 1'19"6; Chiarotto E. 1'12"9; Giovanni R. 1'19"5; Sciolletti G. 1'17"1; Marietta G. 1'20"1; Minasso G. 1'22"4; Piva D. 1'23"1; Ferrero P. 1'24"7; Barbieri F. 1'31"2; Troncale D. 1'20"5; Pezzuti N. 1'24"4; Maccari C. 1'23"1; Rinaldo M. 1'26"3; Negro G. 1'26"3.

Grilz G. 1'15"6; Paliaga G. 1'10"6; Cavari M. 1'08"3; Frattini A. 1'02"1; Lorenzon G. 1'03"8; Camino E. 1'11"1; Cavallero P. 1'11"4; Spinelli M. 58"5; Lovisolo F. 59"6; Daroglio R. 1'06"4; Penno S. 1'06"2; Daneri A. 1'03"1; Canonico B. 1'08"9; Manenti A. 1'20"0; Taccon L. 1'10"6; Labignan L. 1'17"2; Cerrato I. 1'17"6; Franzini M. 1'01"1; Randone A. 1'03"9; Ghisio O. 1'26"3; Petrone G. 1'17"3; Monge M. 1'11"1; Viasco G. 1'11"4; Consiglio A. 58"3; Puleo A. 1'06"4; Rossi P. 1'03"2; Aversa M. 1'07"4; Zorio E. 1'06"3; Picardo S. 1'03"3; Antonucci O. 1'06"6; Loffredo G. 1'17"3; Ferri A. 1'11"9; Terzi S. 1'08"7; Francese P. 1'08"3; Gigaro P. 1'07"1; Signori L. 1'12"1; Nebiolo I. 1'22"8; Troncale P. 1'18"0; Marro B. 1'10"6; Gariglio L. 1'14"2; Cassinelli B. 1'12"3; Marelli M. 1'15"6; Pezzuti M. 1'15"6; Macchia F. 1'25"1; Teja P. 1'24"6; Serafini A. 1'18"4; Rachetto T. 1'22"6; Taveila P. 1'38"3; Carello P. 1'47"3; Mole R. 1'22"7.

Al C.S. Fiat

il "Trofeo dell'Industria"

Per la quarta volta consecutiva il C. S. Fiat si è aggiudicato il «Trofeo dell'Industria» di atletica leggera, giunto alla sua quindicesima edizione. La manifestazione, riservata ai gruppi sportivi aziendali, si è svolta domenica 27 settembre a Torino. Netta la supremazia del sodalizio cittadino, che ha piazzato un suo atleta al primo posto in sette delle tredici gare in programma, ottenendo anche una nutrita serie di piazzamenti.

I migliori risultati della giornata sono stati ottenuti da Puosi nei 200, da Dionisi nell'asta e dalla staffetta veloce biancorossa, apparsa in ottime condizioni.

Ecco i risultati della manifestazione:

400 h.s.: Bello (Snia) 54"9; 200: Puosi (Fiat) 21"3; 800: Mavarnichio (Snia) 1'55"5; martello: Bernardini (Molinar) m. 60,80; asta: Dionisi (Fiat) 5,20; lungo: Fontanella (Italsider) m. 7,30; 3000 siepi: Carnicelli (Fiat) 9'26"4; 5000: Pusterla (Snia) 15'12"6; 100: Riatti (Fiat) 10"7; staffetta 4x400: Snia (Marinone, Bianchi, Trachello, Fusi) 3'21"4; peso: Sorrenti (Fiat) 17,04; giavellotto: Livore (Fiat) 71,82; staffetta 4x100: Fiat (Riatti, Montanari, Centaro, Puosi) 40"8; alto (fuori punteggio): Schivo (FF.GG.) 2,10. Classifica per società: Fiat punti 89, Snia 71, Pirelli 28,5, Italsider Ge 21, Italsider Pionbino 20,5.



Renato Dionisi, vincitore della gara di salto con l'asta con m. 5,20.

Ricordiamo alle famiglie ed ai ragazzi l'attività dei Centri Olimpia di addestramento sportivo, appositamente istituiti allo scopo di diffondere lo sport tra i giovanissimi.

Come abbiamo già sottolineato tempo fa non importa se non tutti arriveranno ad un traguardo agonistico; questa iniziativa infatti, oltre al motivo sportivo, ha soprattutto un significato sociale: il miglioramento fisico e morale della gioventù.

L'età in cui i giovani vengono ammessi a questi Centri è particolarmente importante per lo sviluppo fisico e per l'arricchimento delle loro qualità psichiche, che vengono appunto garantite da un'armonica e ben indirizzata attività sportiva.

I risultati, come l'esperienza insegna, sono sorprendenti.

Quale sport scegliere?

Il Centro Sportivo Fiat ha aperto già da due anni i suoi Centri Olimpia in tre discipline sportive:

Atletica Leggera - Nuoto - Mini Basket. La frequenza ad una delle predette discipline è formativa e non esclude la possibilità di passare, più avanti, ad un altro sport.

Chi può frequentare i Centri Olimpia?

I Centri sono riservati a tutti i figli o familiari di dipendenti, che rientrino nei limiti d'età più sotto specificati.

Dove sono dislocati i Centri?

Per evitare lunghi spostamenti attraverso la città e favorire la frequenza dei Centri, abbiamo aperto diverse Sedi nelle zone periferiche della città ed anche fuori della stessa.

Lo Sport per i nostri ragazzi



Attualmente sono in funzione i seguenti Centri:

Atletica Leggera

- Sede Barriera Nizza
- Sede Mirafiori
- Sede Barriera Francia - Borgo S. Paolo
- Sede Borgata Vittoria
- Sede Settimo Torinese
- Sede Carmagnola

Nuoto

- Sede Barriera Francia (Scuola Duca d'Aosta)
- Sede Mirafiori (Scuola Duca degli Abruzzi)
- Sede Centro Città (Scuola Carducci)

Mini-Basket

- Sede Mirafiori
 - Sede Vallette
 - Sede Centro Città
 - Sede Borgata Vittoria - Barriera Milano
- Oltre alle predette Sedi, altre potranno venir aperte in funzione degli iscritti.

Età per essere ammessi ai Centri

Atletica Leggera

Bambini nati nel 1959 - 60 - 61
Bambine nate nel 1960 - 61 - 62

Nuoto

Bambini nati nel 1962
Bambine nate nel 1962 - 63

Mini-Basket

Bambini e bambine nati nel 1959 - 60 - 61 - 62 - 63.

Le iscrizioni si ricevono presso l'Ufficio Attività Sportive Giovanili sito al Campo « G. Agnelli » in via Guala 26 (tel. 613.221) dalle ore 10,00 alle 12,30 e dalle 15,00 alle 19,30 di tutti i giorni feriali.

Calendario ottobre

ALPINISMO-ESCURSIONISMO

- 11 - M. Bo di Valsesia (m. 2071) da Piode (m. 750) (Valle del Sesia).
- 17-18 - Gita turistico-archeologica con visita alla vecchia Ventimiglia, alle grotte dei Balzi Rossi di Grimaldi e al Trofeo di Augusto a La Turbie.

ATLETICA LEGGERA

- 4 - Reggio Emilia - Riunione Nazion. Maschile.
- 4 - Bologna - Riunione Nazion. Allievi.
- 17-18 - Cava del Tirreno - Campionati Italiani staffette maschili e femminili.
- 17-18 - Cava del Tirreno - Campionati Italiani staffette e prova multipla per Allievi ed Allieve.

ATLETICA PESANTE

- 3-4 - Firenze - Leva Nazionale Esordienti di Lotta Greco-Romana.

- 3-4 - Napoli - Leva Nazionale Esordienti di Lotta Stile libero.
- 10-11 - Foggia - Campionato Nazionale Allievi di Pesistica.
- 24-25 - Nuoro - Campionato Nazionale Juniores di Pesistica.
- 31 - Udine - Campionato Naz. Seniores (Elim. Interregionali) di Pesistica.

AUTOMOBILISMO

- 4 - Bra - Festa dell'Uva.
- 17 - Torino - Gimkana automobilistica.

BOCCE

- 3-4 - Arma di Taggia - Torneo internazionale.
- 11-12 - Asti - Gara internaz. a quadr. di propag.

GIOCHI DI SALA

- 11 - Torino - Gara scoppistica.
- 25 - Torino - Gara scoppistica.

MOTOSCOOTERISMO

- 4 - Bra - Festa dell'Uva.

Squadre di calcio



In occasione del 50° anniversario di fondazione della Società STEYR di Linz (Austria) è stato disputato un incontro di calcio con la partecipazione della squadra dello Sportklub Amateure-Steyr ed una formazione della Sezione Automobili-Mirafiori. L'incontro è stato vinto dalla Steyr per 2 a 0.

Anlässlich der 50 Jahr-Feier des Bestehens der Firma STEYR in Linz (Oesterreich) wurde ein Fußballspiel zwischen dem Sportklub Amateure-Steyr und einer Mannschaft der Mirafiori-Automobilabteilung ausgetragen. Das Spiel endete mit einem Sieg der Steyr von 2 : 0.



La squadra di calcio del Gruppo Sportivo di Marina di Pisa che per il terzo anno consecutivo si è classificata prima al Torneo Interaziendale della Provincia di Pisa per il « Trofeo Coppa Arno ».

La squadra di calcio (impiegati ed operai) della Filiale di Sassari classificatasi seconda assoluta al Trofeo indetto dal quotidiano « La Nuova Sardegna ».

Olanda: la "Fiat Stars" di basket ball

La squadra Campione nazionale d'Olanda di basket ball ha assunto il nuovo nome di « Fiat Stars » e con questa denominazione giocherà il prossimo Campionato. Manager della « Fiat Stars » è il Sig. J. Jansen, trainer il Sig. Henk v.d. Broek, capo squadra (n. 5) il Sig. Ton Boot. Il giocatore più alto è il Sig. B. v.d. Molen (n. 12) con metri 2,05.

La squadra è patrocinata dalla Concessionaria Fiat in Olanda Leonard Lang.

« Fiat Stars » is new name of Dutch basketball champions

The Dutch basketball champions will compete in this year's tournament under the new name of « Fiat Stars ». Manager is Mr J. Jansen, trainer Mr Henk v.d. Broek, team captain (No 5) Mr Ton Boot, tallest player (6ft 7in) (No 12) Mr B. v.d. Molen. Sponsors of the team are Messrs J. Leonard Lang, Fiat Dutch Concessionaires.



I veicoli commerciali

Al servizio della distribuzione



Differenziati in quattro grandi "famiglie" di modelli, questi moderni mezzi di trasporto offrono alla piccola come alla grande impresa qualità insostituibili di utilitariedad.



Nella economia moderna, tutti i mezzi di trasporto — in particolare delle merci — costituiscono un grande sistema integrato e interdipendente, secondo una specie di catena i cui anelli terminali sono, nella quasi totalità dei casi, autoveicoli, variamente attrezzati a seconda delle specifiche destinazioni e di eventuali impieghi specializzati. Dall'equilibrio e dal razionale utilizzo degli automezzi nasce la redditività dei trasporti su strada, e quella capillarità degli scambi indispensabile alle strutture economiche del nostro tipo di civiltà.

L'espansione del trasporto merci su strada ha dunque portato a una progressiva

specializzazione degli automezzi in relazione a esigenze di servizi sempre più estesi e differenziati: da una parte i veicoli industriali veri e propri destinati ai trasporti di quantità, dall'altra gli automezzi per carichi più leggeri, adibiti a impieghi essenzialmente distributivi e alle più svariate esigenze di trasporto rapido nell'industria, commercio, attività artigianali, agricole, e perfino nei servizi. Questo tipo di trasporto leggero — che ha assunto importanza determinante nella economia generale — è affidato ai veicoli commerciali, sovente derivati, ma limitatamente al gruppo propulsore, da modelli di vetture.

Veicoli dalle possibilità ottimali

Le caratteristiche principali dei veicoli commerciali sono la maneggevolezza, la velocità di esercizio (cioè la possibilità di sfruttare intensamente il veicolo stesso attraverso alte percorrenze orarie nelle difficoltà della circolazione), l'economicità di trasporto, il confort del conducente, la funzionalità nelle operazioni di carico e scarico delle merci. Le possibilità ottimali di utilizzo di un automezzo commerciale possono desumersi dal rapporto tra carico utile e peso totale, dalla densità

di carico consentita dal vano merci, e infine dal prezzo unitario di ogni kg di merce trasportata o di ogni metro cubo di capacità disponibile.

Oltre il 90 per cento della produzione italiana di veicoli commerciali è costruito dalla Fiat in una estesa varietà di modelli e versatilità di impieghi: dal camioncino al furgone, al promiscuo per trasporto contemporaneo di persone e cose, al piccolo autobus, al cabinato per allestimenti specializzati.

I veicoli commerciali Fiat si suddividono in quattro grandi famiglie: 850 T (che ha sostituito recentemente il 600 T); 1100 T4 e 1100 TN1; 238; 241 e 241 N. Sono di

potenza e portata crescenti, e ciascun modello è caratterizzato da strutture, posizionamento del propulsore e dimensioni diverse, nonché dal tipo e specializzazione delle versioni.

Le fisionomie tecniche

Molto sommariamente, il nuovo 850 T conserva la fisionomia del diffusissimo 600 T ma è azionato da un motore — sempre montato a tergo — di 903 cmc e 33 CV DIN; ha il passo di 2 metri esatti, la sua lunghezza massima è di m 3,728 e la larghezza di m 1,488; la portata è di 600 kg

Una selezione di versioni del Fiat 238, uno dei modernissimi veicoli commerciali Fiat, il cui utilizzo si è significativamente accresciuto in tutti i settori commerciali.

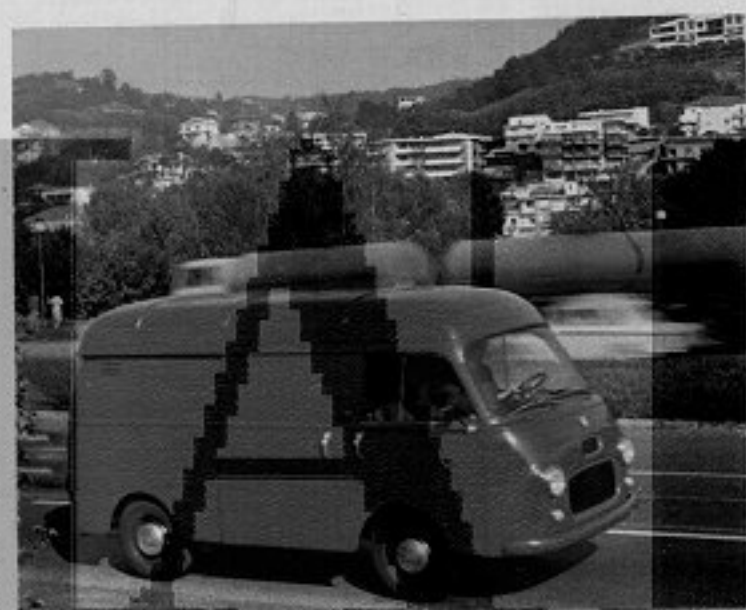
spaziosità della cabina, la possibilità di trainare rimorchi con peso complessivo a pieno carico di 750 kg previa applicazione di opportuni attacchi per il gancio.

Solidi ed economici, di alta redditività, con alle spalle un efficiente, rapido, capillare servizio assistenziale, i veicoli commerciali Fiat — che complessivamente vengono prodotti in 50 versioni — costituiscono l'autoparco delle maggiori aziende italiane operanti nei più disparati settori di attività: alimentare, dolciario, abbigliamento, elettrodomestici, servizi di pubblica utilità, ecc. L'Enel, ad esempio, ritira annualmente da 300 a 400 veicoli del tipo 600 T (adesso 850 T), e circa altrettanti 238 e 241; Ferrero, Alemagna e Motta 300 unità dei modelli 238 e 241; Galbani, Invernizzi, Locatelli, Polenghi Lombardo, complessivamente 700 dei vari tipi; Ignis 120, Zanussi 100.

Riconoscimenti significativi

Ma sul piano dell'utilitarismo, cioè del rendimento economico, i veicoli commerciali Fiat si rivelano preziosi anche per i piccoli operatori, per gli artigiani, i commercianti, dovunque esistano necessità di trasporti leggeri porta a porta. Dice un grossista di generi di drogheria: «Da quando mi servo di un furgone 600 T ho risolto molti problemi di rifornimento dei miei clienti in

Il 1100 TN 1, dotato di motore Diesel, ha una larga fascia di utilizzatori per le sue alte qualità di economia di esercizio.



Serving the delivery trade

An important sector of Fiat activity is the production of light commercial vehicles which are available in a wide range of models for the most diversified requirements: light lorries, vans, utilities for the transport of people and goods, small coaches as well as chassis-and-cabs for mounting special bodies.

Fiat commercial vehicles may be divided into four main groups: the 850 T (a recent replacement of the 600 T); the 1100 T4 and 1100 NT1; the 238; and the 241 and 241 N. Power outputs and payload are being continually increased and each basic model has a different body structure, engine location and displacement. Different types and versions fulfil different specialized requirements.

F. B.

città e nei comuni della cintura; l'autista non ha difficoltà di sorta nel traffico e per parcheggiare; i costi di esercizio del veicolo sono minimi e l'attività è sensibilmente aumentata...». Il titolare di una agenzia libraria: «Giro per i mercati della provincia propagandando libri, i quali hanno un alto peso specifico, cioè non occupano molto posto ma pesano molto. Mi servo di un 1100 TN 1, che fa perfettamente al caso mio

perché è robustissimo e ha un consumo di gasolio veramente basso: è diventato un insostituibile strumento del mio lavoro...».

Sono riconoscimenti significativi della qualità — intesa nel senso globale del termine — della produzione Fiat anche in questa categoria di autoveicoli specializzati, supporto indispensabile all'economia della distribuzione delle merci e dei servizi.

oltre il guidatore. Autentico veicolo tuttotfare, economico, brillante nelle prestazioni, robusto, il Fiat 850 T è costruito in ben 20 versioni.

Un gradino più in su nella scala delle portate sono i classici furgoni 1100 T4 (con motore a benzina di 1438 cmc) e 1100 TN1 (Diesel di 1895 cmc), con portate utili rispettive di 1230 e 1320 kg, e vano di carico (con volume di mc 5,90) accessibili attraverso una porta laterale scorrevole sul lato destro e una posteriore a due battenti.

Gruppo a sé fa il modello 238, a trazione anteriore, quindi con pianale di carico molto basso: appena 41 cm a veicolo scarico e 36 cm a pieno carico. Anche per questo modello di modernissima concezione tecnica, scelta tra due diversi motori a benzina (1197 o 1438 cmc) e gamma di 12 versioni: furgone, vetrinato, a tetto rialzato, camioncino, camioncino a doppia cabina (7 persone più 4 quintali di carico oppure conducente più 8,2 q.li), autobus a 11 posti normale o lusso, scuolabus fino a 21 posti, autoambulanza a 2 barelle.

Infine l'autocarro e il furgone 241 (motore a benzina di 1438 cmc) e 241 N (motore Diesel di 1895 cmc) entrambi con 14 quintali di portata utile, caratteristici anche per l'elegante impostazione estetica, la confortevolezza e



Promiscuo, vetrinato, coibentato. Tre delle 20 versioni del Fiat 850 T, il famoso «tuttotfare», ora più potente, con il nuovo motore di 903 cmc e 33 Cv Din.



Fiat commercial vehicles are sturdy and economical and have the backing of an efficient service network. They constitute the fleets of many large companies operating in the fields of food processing, confectionery, clothing, household appliances, public utilities, etc. Each year Italy's National Electricity Board (ENEL) places orders for 300/400 vehicles of the 600 T type (now 850 T) and for as many 238 and 241 vans. Other companies in the confectionery and vegetable oil business, to mention a few, purchase up to 700 units every year of the 238 and 241 series.

From the economic viewpoint, Fiat commercial vehicles have also proved themselves to be very profitable to small operators, craftsmen and traders or door-to-door light delivery work. Says a wholesale grocer: "Since starting using a Fiat van, many problems connected with the delivery of goods in town and suburbs were solved. I have no trouble in dealing with traffic or parking. Running costs are very low and my business has increased remarkably since."

Says an agent for a book-selling company: "I do a lot of driving around the country canvassing for books which have a high specific weight (small volume but heavy). My Diesel-engined Fiat van meets all requirements splendidly, first because it is sturdy, and, secondly, because of its exceptionally low fuel consumption. It has indeed become indispensable in my work!"

Praises such as these are significant acknowledgements of the quality of Fiat products in the specialized field of light transport and show how these vehicles are indispensable for the efficient distribution of goods and services.

ITALIA

L'Amministrazione delle Poste Italiane ha emesso il 26 agosto 1970 una serie di 2 francobolli celebrativi dell'Universiade Torino '70: i valori sono da L. 20 e L. 180.

Le vignette del bozzettista S. Dabovich sono dedicate, all'atletica leggera (L. 20) e al nuoto (L. 180), con la sagoma stilizzata di atleti in gara.

La serie è stampata in rotocalco su carta fluorescente non filigranata.



Il 31 agosto 1970 è stata effettuata l'emissione di un francobollo commemorativo della pedagogista Maria Montessori nel centenario della nascita. La vignetta rappresenta la figura dell'educatrice nello sfondo di un gruppo di bambini che eseguono movimenti di ginnastica del sistema pedagogico Montessori: il francobollo, del valore di L. 50, è stampato in rotocalco a quattro colori su carta fluorescente non filigranata.



SAN MARINO

Il 25 giugno u.s. le Poste della Repubblica hanno emesso una serie di due valori L. 180 e L. 220 in occasione del 65° anniversario della Fondazione del Rotary Internazionale e del Decennale della costituzione del Rotary Sammarinese: i due francobolli rappresentano nell'ordine di valore, la « Porta di S. Francesco » e la « Rocca » chiamata « Guaita » e sono stampati in rotocalco su carta non filigranata a tre colori più oro per lo stemma del Rotary.



Il 10 settembre è stata emessa la serie commemorativa del 2° centenario della morte del pittore veneziano G. B. Tiepolo: si tratta di un tritico di 3 valori (L. 50, L. 180 e L. 220) che raffigura tre opere dell'insigne artista. Sono nell'ordine di valore: « La giovane donna con mandolino », « La giovane donna con pappagalio », « Rinaldo e Armida sorpresi ».

La stampa è in policromia su carta non filigranata.



NOTIZIARIO

Si avvertono gli iscritti al « Servizio Novità » che dal 1° settembre 1970 è in distribuzione la busta contrassegnata col trimestre giugno-luglio-agosto 1970: ai ritardatari si ricorda di abbisare il ritiro della busta bimestre aprile-maggio 1970.

LE RUBRICHE VARIE

consigli del medico

Come alimentare il bambino

Seguire con metodo l'alimentazione del bambino nell'età scolare è uno strumento di prevenzione di essenziale importanza.

I bambini, che non siano sofferenti di particolari malattie, hanno bisogno di un'alimentazione il più possibile varia, ma nel contempo il più possibile controllata. Le carenze alimentari sono difatti alla base di molti difetti di crescita e sono certamente predisponenti ad affezioni, le cui conseguenze possono pesare sull'intera vita.

I criteri di massima da seguire possono essere così compendati:

— variare l'alimentazione attraverso una larga scelta di cibi, con esclusione di qualsiasi pregiudizio su di essi. Sono da sfatare alcune false opinioni, come, ad esempio, che le uova od il pesce siano dannosi, che i formaggi possano provocare disturbi gastrici

ed intestinali, oppure « fanno venire i vermi », che la carne deve essere molto cotta, e così via.

— avere la garanzia che gli alimenti siano freschi e genuini; i cibi conservati o precucinati devono costituire nell'alimentazione dei bambini una minoranza e possibilmente l'eccezione.

— evitare le manipolazioni con salse e droghe, evitare le frittate in genere. Gli ingredienti per stimolare l'appetito devono essere ricercati tra quelli naturali, come il succo di limone e l'aceto.

— aver cura che in ogni pasto siano presenti i principali alimenti essenziali: i farinacei (pane, pasta, riso, legumi, ecc.), le sostanze proteiche (carne, pesce, uova, latte, formaggi), i grassi (olio, burro), le vitamine (burro, uova, pane, frutta).

— evitare le bevande gassate, il vino, la birra ed ogni altra bevanda alcolica.

— distribuire il cibo in almeno quattro pasti (1° colazione, 2° colazione, merenda, pranzo), compensando le eventuali differenze qualitative tra un pasto e l'altro in modo che nel complesso della giornata il bambino assuma tutti i principali alimenti prima ricordati.

— abituare il bambino a fare un pasto regolare al mattino (1° colazione) ed evitare, viceversa, che nel pasto della sera ingerisca troppi cibi.

— fare in modo che subito dopo ogni pasto il bambino si muova, possibilmente compiendo qualche esercizio fisico; non abituare ad andare a letto immediatamente dopo l'assunzione del cibo.

Altri consigli riguardano il modo di far mangiare il bambino: non avere mai fretta, lasciare che il bambino mastichi bene gli alimenti; farlo mangiare in ambiente accogliente, regolarmente seduto a tavola (anche per la 1° colazione e per la merenda), e munito della necessaria posateria; tenergli possibilmente compagnia, intrattenendolo con conversazioni piacevoli; preparare la tavola con tovaglie bianche o di colore riposante (verde, giallo, arancione), somministrare i cibi a temperatura gradita (non troppo caldi, né troppo freddi).

Ricordatevi che l'assunzione ordinata dei pasti ha un valore educativo fondamentale e serve non solo a far crescere bene i bambini, ma anche a saperli bene comportare nella loro futura vita di relazione.

Dott. Enzo

moda

Midi e maxi

La conferma della moda lunga che segna una nuova rivoluzione nel settore dell'abbigliamento, ha messo in agitazione il mondo femminile. Milioni di donne che fino allo scorso anno si sono ingegnosamente adeguate alla « corrente » del corto abbreviando, stagione per stagione, le sottane per portarle a un bel polso sopra le ginocchia; oggi con la caduta degli orli stanno già scoprendo che è praticamente impossibile trasformare la « mini » in una « midi ».

Abituate ad una foggia di vestire svelta e semplificata da formule che finora hanno perfettamente risposto alle esigenze di funzionalità, di economia imposte dalla routine di questi giorni, le signore allarmate chiedono come rinnovare il guardaroba senza compromettere il bilancio familiare. L'operazione del « cambio della guardia » non è poi così difficile e costosa se non ci si lascia suggestionare dall'idea di dovere scartare tutto ciò che avevamo in dotazione lo scorso anno. Fortunatamente la panoramica della moda è talmente vasta e varia e alquanto confusa che ammette la pacifica coesistenza del tailleur pantalone, dell'abito « longuette » appena sotto al ginocchio, di quello ultra corto accanto ai midi e ai maxi-cappotti.

Dovendo acquistare il soprabito o il tailleur logicamente si sceglierà il tipo che meglio corrisponde alle leggi del codice della moda entrate in vigore quest'anno. La confezione industriale ad esempio ha interpretato brillantemente linee, colori e tessuti: infatti nelle vetrine dei negozi specializzati e nei grandi magazzini fanno spicco dei bellissimi soprabiti midi realizzati con ottimi tessuti, delineati da un buon taglio, vitalizzati nei particolari. Un giro di orientamento prima di procedere all'acquisto tornerà utile sia per individuare il tipo di modello che più corrisponde al nostro gusto sia per avere la sensazio-

ne del prezzo, elemento tutt'altro che trascurabile ai fini di un'oculata programmazione di spesa che può variare, secondo le indicazioni attuali, dalle 20 mila (Grandi Magazzini) alle 50 (negozi di abbigliamento e boutiques). Il pret-à-porter rispetta i colori di punta della stagione fredda quali il vinaccia in tutte le sue sfumature, il terracotta, il verde pineta, il viola copiativo, qualche guizzo di rosso e gli intramontabili marrone e nero. Nei tessuti c'è un grande rilancio del tweed, del quadrettato, e degli spinati per i capi sportivi; doppia tricotina e raso di lana per quelli eleganti.

Il tailleur sottolinea la tendenza alla giacca corta che sfiora il fianco, proporzione in armonia con le sottane lunghe che hanno acquistato un nuovo volume dal movimento delle pieghe o dalla leggera ondulazione del godet. I soprabiti, di linea appoggiata, in molti casi segnati dalla cintura situata al punto esatto della vita, scendono svasati all'orlo. Da tenere presente che il soprabito midi o maxi consente di utilizzare abiti e sottane di vecchia data.

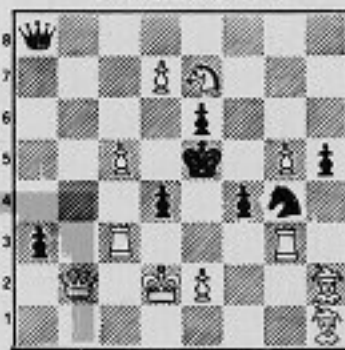
Elsa Rossetti

Fotografia dell'Ente Italiano della Moda.



Scacchi

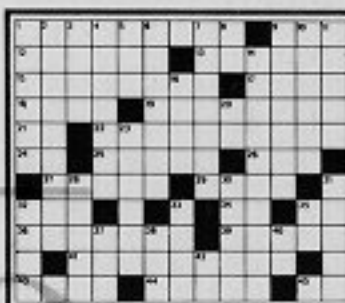
PROBLEMA N. 132



Il Bianco matta in due mosse.

Inviare la soluzione all'Illustrato Fiat s. Corso Marconi 10, 10100 Torino, entro 29 giorni dalla data di questo « Illustrato ». Fra i solutori saranno sorteggiati premi.

Parole crociate



ORIZZONTALI: 1. Frutto a spicchi - 9. Le calze del francese - 12. Segna il vecchio dal muro mondo - 13. Opprimono il dormiente - 15. Nazione europea - 17. Il sacco della cornamusa - 18. Non crede in Dio - 19. Assaggiare (tr.) - 21. La fine degli uomini - 22. Fiore autunnale - 24. Un terzo dell'Olanda - 25. Mitigare, calmare (tr.) - 26. Un metallo - 27. Sono nominati nel testamento - 29. Preposizione articolata - 32. Precedono le altre - 34. Monarca - 35. La fine del mese - 36. Dare con spilorceria (tr.) - 39. Uno dei tre moschettieri - 41. Arnese del calzolaio - 43. Un continente - 44. Celebre ammiraglio genovese - 45. La nota in latino.

VERTICALI: 1. Pregiato legno - 2. Gas di carburante - 3. Lo erano le bande di Gior. De' Medici - 4. Ebbe una spada appesa sul capo - 5. Associazione Nazionale Alpini - 6. Tornano in primavera - 7. Famosa cascata americana - 8. La fine di Manon - 9. Guardiani a cavallo di mandrie - 10. Il nome di Lincoln - 11. Parte acquosa del latte - 14. Histeca - 16. Città natale di Pergolesi - 20. Articolo indeterminativo - 23. In mano al cochiere - 28. Rimasenze - 30. Riconoscimenti - 31. Un frutto e uno sport - 32. Osso del bencido - 33. Arma primordiale - 35. Sondrio - 37. Rabbia - 38. E inglese - 40. Idrogeno e ossigeno - 42. La fine di Peter.

Da « La Settimana Enigmistica ». Diritti riservati.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



PROBLEMA N. 131

Soluzione: 1. Re 5-4 4.

ILLUSTRATO FIAT

Direzione e Comitato di Redazione
Direzione Relazioni Esterne Fiat
10100 Torino, Corso Marconi, 10
(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 3-12-53 - Resp. Giuseppe Andalo

Stampato il 3 ottobre 1970
Rotocalco Caprotti & C. Torino, Via Viller 2
PRINTED IN ITALY



I nostri bimbi



Tante case di nostri dipendenti sono state di recente allietate da piccoli rosa e da piccoli azzurri. Diamo qui di seguito i nominativi dei neonati. A tutti i papà e alle mamme ed ai piccoli affettuosi auguri.

SEZIONE SEDE CENTRALE — MASSIMILIANO, di Gaetano ABAGNANO; LAURA, di Carlo ALCIATI GIORGINI; ELENA, di Mario ALBERTI; ADRIANO, di Stefano ALIASIA; LEISA, di Giuseppe ANFOSSI; CORRADO, di Giovanni BALBANO; GUIDO, del rag. Carlo BALCET e di Annamaria MUSSO; PAOLO, di Giancarlo BARENGO; MONICA, di Luciano BASSO; PAOLO, del p.i. Mario BECHIS; PAOLO, di Michelangelo BERGERO e della rag. Ersilia FERRARO (Sez. Vellivoli); ANDREA, di Anna Maria BERLATO ALESSIO; MAURIZIO, di Franco BERNARDI; GIOVANNA, di Giancarlo BERTI; CRISTINA, di Franco BERTELLI; SILVIA, di Maria BIANCO BERNARDI; GABRIELLA, del geom. Pietro BORRI; VITTORIO, di Linda BRIZZI; ROBERTO, dell'ing. Giancarlo CAGLIERO; MARCO, di Francesco CALVI; ANDREA, di Anna Maria CAMPANILE MARI; ALESSANDRA, della rag. Dina CAPRA VITTON; LUCA, di Luciano CAPRIOLI; LAURA, di Alba CAREDDU PELLEGRINO; RENATA, di Giuseppe CASTELLOTTO; MAURO, di Giovanni CECILIO; MONICA, di Benedetto CERESA; SIMONETTA, di Mario CERRUTI; FLAVIANO, del p.ch. Arcadio CORRADINI; SILVIA, di Renato COSTAMAGNA; LUCA, del geom. Mario COSTANZO; ANDREA, di Lauretta CRIVELLARI TROIANO; RAFFAELLA, di Livio DALMASSO; MONICA, di Lorenzo DEMASTRI; MARCO, di Bruno DEMARIN; ALESSANDRO, di Carmine D'ERRICO; PAOLO, del dr. Ettore DI PALERMO; GIORGIO, di Giovanni ELLA; ROBERTO, di Emilio ERICO; ANTONIETTA, di Giacomo ESPOSITO; MONICA, di Livio FANTOZZI; MARCELLA, dell'ing. Alberto FENU; CRISTINA, di Domenico FERRERI; LAURA, di Pier Luigi FERREIRO; SIMONA, di Anna Maria FOIS SIMONE; DANIELA, di Walter POLLO; ENRICO, di Maurizio FRANCHARDI; DAVIDE, di Mario FREGONESE; DAVID, di Domenico GAIDANO; GABRIELLA, di Renato GAMBINO; SILVIA, dell'ing. Giacomo GARDOIS; LUISA, di Rocco GERVASIO; LUCA, di Luciano GRABO; MANUELA, di Antonio LANZONE; ENRICO, di Roberto LERO; MARIA, dell'ing. Silvio LUGARO; STEFANO, di Rosa Teia MARTIS POASSA; GIOVANNA, di Andrea MASSENZ; LAURA, di Roberto MATTEUCI; STEFANO, di Egidio MATTEUCI; CARLO, di Alberto MINATTI; CHIARA, di Dario MONTI; MARZIO, di Roberto MONTORSI; GIOVANNI, di Paolo MUSINA; LOREDANA, di Giuseppe MUSSO; STEFANIA, di Giuseppe NAPOLETANO; RUGGERO, di Manrico ORLANDI; FABRIZIO, di Emilio PACHER; MARCO, di Michele PAGLIASSO; GABRIELE, di Elsa PANERO BUCCI; LARA, di Sergio PAOLILLI; GIAN CARLO, di Gianni PAROVEL; ELENA, di Rocco PAUTRE e di Luciana DEPETRIS; SABINA, di Ernesto PELOLO; MASSIMILIANO, di Angelo RANOCCHIA; BRUNO, di Mario RAVASENGA; MARCO, di Arnaldo RECINE; CLAUDIA, di Raffaele RICCARDI; MASSIMILIANO, di Piero ROCCO; CRISTINA, di Angelo ROSSONI e di Lidia BONATTI; DIEGO, di Rosanna SANTANGELO MANTOVANI; ROBERTO, di Ferruccio SCAGLIOTTI; ELISA, di Antonio SCAGLIOTTI; MARCO, di Luigi SCIO; EMILIO, di Adolfo SICCARDI; SIMONA, di Rosa Anna SINIGAGLIA BUSSETTI; DEBORAH, di Antonio SORO; VALERIA, di Giovanni TABASSO; SIBILLA, di Claudio TAMAGNO; ESTERINO, di Ferdinando TARDIO; MASSIMO, di Filippo TENCA; LUCA, di Sergio TOMATI; MARINA, di Enrico TROVATI; EMANUELA, di Cesare VAUDANO; ELISABETTA, di Paolo VIDOLI; DANIELA, di Gilberto ZARELLI.



Maximilian,
figlio di Ivan Foriglione
(Sezione Osa)



Helga,
nipote di Alessandro Stroppiana
(Gestione Acciaierie)



Giuseppe,
figlio di Vincenzo Governale
(Filiale di Palermo)



Ferio,
nipote di Ferio Vatti
(Sezione Costruz. e Impianti)



Tiziano,
figlio di Umberto Boaretto
(Sezione Metall)

ANTONIO, di Giovanni BIANCO; ANTONELLA, di Carlo BONDANESE; LUCA, di Uldino BRAITO; GIOVANNI, di Attilio BUSO; PIER CARLO, di Domenico CAMOLETTO; ANTONELLA, di Giuseppe CAPURSO; MARIO, di Antonio CARRETTA; FRANCESCA, di Annunzio CATALANO; MICHELE, di Giacomo CAUDA; ROSANNA, di Maria CHIOCCHIA VENEZIA; MICHELE, di Domenico COCCA; MAURO, di Mario COVIELLO; ENRICA, di Francesco CROSASSO; STEFANIA, di Salvatore D'ANGELO; GISELLA, di Giovanni DE MARCO; ENRICO, di Federico DI MARZIO; CORRADO, di Giuseppe DIPIETRO; SILVIA, di Angelo FARANO; ILARIA, di Giovanni FERRAGU; FULVIO, di Giovanni FOLLADORI; CLAUDIO, di Antonio FONTANA; LAURA, del geom. Eugenio GNOFFO; GIUSEPPE, di Angelo GANCI; GIOVANNI, di Italo GRANATELLO; PAOLA, di Dario GRASSO; GIUSEPPINA, di Mario LIMA; GIANANDREA, di Giovan Battista LOVATO; SABRINA e LOREDANA, di Domenico LUCANIA; SANTA, di GERARDO MALPEDE; LUCIA, di Francesco MANFREDI; MARCO, del p.i. Giacomo MARTINETTO; ANNARITA, di Rocco MARTINO; SILVIA, di Cosma MASTROTOTARO; FABIO, del p.i. Sergio MATTEA; GIUSEPPE, di Nicolò MENDOLIA; PIERCARLO, di Remo M'GLIETTA; SIMONETTA, di Angelo MILANESE; STEFANIA, di Vincenzo MONACO; ANGELA, di Luigi MONTAGNA; RAFFAELE, di Umberto MUSTI; PAOLO, di Giovanni PASOTTI; ANNA PINA, di Agostino PEPE; CLAUDIO, di Giuseppe PETARRA; SARA, del geom. Aldo PIAZZO; MARCO, di Carlo POLSINELLI; RAFFAELE, di Giovanni PORCELLI; ANNA, di Pietro PUGLIESE; MARILENA, di Rocco QUIESE; ANTONIO, di Vincenzo ROSINA; VINCENTO, di Domenico RUSSO; STEFANIA e DOMENICO, di Alfonso SAGGESE; MELINDA, di Giuseppe TOGNIN; GIUSEPPE, di Vincenzo TRIOLA; TIZIANA, di Mario VALENTE; ELISABETTA, di Luigi VINCENTI; ALBERTO, di Bruno VOLPE; CRISTINA, di Giorgio VUCHICH; LUISA, di Silvano ZANCHETTA; PATRIZIA, di Mario ZANIN; MARCELLO, di Edoardo ZANNINO.

SEZIONE STABILIMENTI DI AVIGLIANA — STEFANO, di Saverio ADDARI; ROMINA, di Assuntino AGUS; CLAUDIO, di Giacomo ALBANO; AMALIA, di Gaetano ANDRIONE; CRISTINA, di Guido ARNAUD; FABRIZIO, di Vittorio ARNAUD; FRANCA, di Matteo AVITABILE; ANDREA, di Mario BARBERIS; CRISTINA, di Antonio BARONE; JOSEFITA, di Giuseppe BATTAGLIA; MONICA, di Germano BLANDINO; MARCO, di Albino BERTINETTI; BRUNO, di Edoardo BERTON; GIULIANO, di Giovanni BORELLO; ANNALISA, di Remigio CAPPO; SABINA, di Rocco CALLIERO; ROSANGELA, di Antonio CANGEMI; MARIA FRANCA, di Alfredo CAPELLO; FILIPPO, di Arrigo CARRELLI; MONICA, di Eugenio CARNINO; SERGIO, di Luigi CECCO; ROSALIA, di Giuseppe DE BLASI; MARIA, di Angelo DELLA LUCIA; GIUSEPINA, di Salvatore DEMMI; DEBORAH, di Sergio DESSI; AGOSTINO, di Pier Giorgio FERRAUD; SABRINA, di Angelo FIORENTINI; DANIELE, di Marino FIORENTINI; MAURO, di Vincenzo FLORIANI; ANNA, di Walter FRANCHINO; PAOLO, di Ernesto GIARDINO; ADOLFO, di Aurelio GAVOSTO; SERGIO, di Bruno GIORDANO; RENATO, di Felice GIOVANE; DANIELA, di Nino GIULIANO; NADIA, di Piero GOFFI; IRENE, di Mario GUZZETTO; VITO, di Francesco IZZI; GIAN LUIGI, di Antonio LIOCE; SIMONA, di Carmine MANCINI; EGIDIO, di Giuseppe MARTINASSO; STEFANO, di Giuseppe MARZOLINO; ROBERTO, di Dante MASINO; GIUSEPPE, di Alfredo MOGLIA; ANTONIO, di Michele MOSCATELLI; MORENO, di Giulio MOSCONI; MICHAEL, di Walter NEX; RENATO, di Giovanni OSTORERO; ROBERTA, di Nicolino PANICO; BRUNELLA, di Giuseppe PEZZANITI; FRANCESCO, di Aldo PICONE; FRANCESCO, di Pasquale PITTO; PAOLO, di Silvio PORCU; STEFANO, e GIACOMO, di Piero RAVERAIRA; BRUNO, di Attilio RE; SANDRA, di Ettore REGGE; ORNELLA, di Giulio REY; MONICA, di Germano ROLANDO; MARCO, di Pier Franco ROLANDO; MAURIZIO, di Franco ROSSATO; TIZIANA, di Antonino SCAFFIDI RUNCHELLA; MARIA GRAZIA, di Paolo SILIATO; FIORENTINO, di Virginio SOTTOCASA; ENRI-

CA, di Elio TABONE; WALTER, di Igino VAYR; MARIA, di Narciso VALETTI; MASSIMILIANO, di Luciana VANZETTI; MARIA, di Giuseppe VELTRI; CARLO, di Dante VERCELLINO; MARIA, di Rosino VIGHETTO.

SEZIONE FONDERIE E FUCINE — ANTONIA, di Giuseppe ALAMPI; CRISTIANO, di Angelo BAOGIO; MONICA, di Gianfranco BAITARO; SABRINA, di Adriano BARBERIS; PATRIZIA, di Dario BARTOLUCCI; MARIA, di Giovanni BATTISTA; EZIO ROBERTO, di Otorino BEORDO; TIZIANA, di Mario BOLLANO; EMANUELE, di Silvano BORSINI; MICHELE, di Stefano BOSSIO; RAFFAELLA, di Rocco BRAY; MAURO, di Giuseppe BRAMANTE; SILVIA, di Benedetto BRANCATO; MAURO, di Natale CALCINA; GIOVANNA, di Michele CANTELLA; ANDREA, di Giorgio CAPITANUCCI; DONATO, di Michele CAPOBIANCO; GIOVANNI, di Michele CASTELLANO; GIACOMO, di Niccolò CASTELLI; LILIANA, di Michele CATALANO; MONICA, di Bruno CAVAGNERO; MARIA ROSA, di Salvatore CEPALI; MONICA, di Giuseppe CERVA; STEFANIA, di Carlo CORRADIN; ELENA, di Luigi COSTAMAGNA; ROBERTO, di Ignazio CUCCIA; ROBERTA, di Pietro CUFFARI; ROSETTA, di Michele CUGHARI; MARIO, di Giuseppe D'ANGELO; ANTONELLO, di Giovanni DAU; ELIO, di Renato DE GIOANNINI; GIUSEPPE, di Luigi DELL'AQUILA; ROBERTO, di Antonio DEMARIA; LAURA, di Giuseppe DEMARTIS; GIUSEPPE, di Antonio DEMELA; ROSARIO, di Liborio DE GANGE; ENZA, di Giuseppe DI GAUDIO; LOREDANA, di Franco DOVETTA; DINO, di Gianfranco DRUGO; GIORGIO, di Antonio DURSI; LIVIO, di Giuseppe FERRERO; FILIPPO, di Sebastiano FILETTO; GIUSEPPINA, di Vincenzo FOGGIA; NELLA, di Gaetano FUCARINO; ROMINA e SCILLA, di Piero GINESTI; GIUSEPPINA, di Paolo GIORDANO; MARCO, di Carlo GROSSO; ANGELA, di Andrea GUERRIERO; GIORGIO, di Matteo INGARAMO; ENRICO, di Francesco INTERSIMONE; LUCIANO, di Angelo LAMORTE; ANTONIO, di Bruno LAVORATO; ANTONELLA, di Giancarlo LAZZARINO; MARIA, di Michele LECASELLE; ANTONIO, di Angelo LEONE; RAFFAELLA, di Mario LIMATA; ELISA, di Gabriele LUSANO; ROCCO, di Vito MARCANTONIO; PRISCO, di Antonio MAROTTA; VITTORIO, di Narciso MASO; GAETANO, di Lorenzo MATRANGA; RICCARDINA, di Vincenzo MONTERISI; ADRIANO, di Elio MORELLI; ANTONIETTA, di Salvatore MORANTE; PAOLO, di Cataldo MUSTI; LUCA, di Giovanni MUSU; MAURIZIO BENITO, di Marino NEGRETTO; ANTONELLA, di Giacomo PASQUINO; MASSIMO, di Francesco PICCIONE; ANNA PAOLA, di Costantino PILIA; EMANUELA, di Bruno PREGNOLATO; FABRIZIO, di Antonio RACCA; MARIA, di Antonio RAMONDA; VALERIA, del p.i. Giovanni RECALENDI; PINO, di Vito REINA; CALOGERO, di Orazio RICOTTA; MASSIMILIANO, di Bruno ROZZINO; MAURO, di Edoardo RUZZA; SKIRGIO, di Franco SANTORO; MANUELA, di Quintino SANTORO; FRANCESCO, di Nicola SARACO; CARLA, di Michele SARTORI; ALDO, di Egidio SAVIAN; ROSA, di Martino SERIO; ALESSANDRO, di Giulio SERRA; CATERINA, di Angelo SMECCA; CONCETTINA, di Pietro SPOSATO; MONICA, di Silvano TAMONI; VALERIA, di Nicola TARESCO; ALDA, di Terenzio TARICCO; CARMELINA, di Antonio TORTORELLA; PIO, di Sergio UCCHEDDU; LUCA, di Guerino VAINELLA; MAEZIA, di Giovanni ZILLO; UMBERTO, di Cesare ZULIAN.

SEZIONE METALLI — FABRIZIO, di Enrico CALDIERO; CRISTINA, di Aldo CANAVESIO; MAURO, di Salvatore SICILIANO.

AUTOMOBILI MIRAFIORI — MASSIMO, di Mario AGHEMO; ARTURO e ALESSANDRO, di Marino Angelo AIMONE; CRISTINA, di Alfredo AMBROSIO; ANTONELLA, di Donato ANTONICCHIO; MARCO, di Giovanni ATTANASI; MARIA CRISTINA, di Angelo AUDISIO; BARBARA, del p.i. Angelo BAGNASCO; CLAUDIA, di Francesco BALBIS e di Paola GROSSO; MICHELE, di Vittorio BALDUCCI; PIETRO, di Augusto BALLANCIN; ANNALISA, di Enzo BANDINI; MARIO, di Bruno BARONE; PAOLA, di Luigi BARZIZZA; MAURIZIO, di Salvatore BASILE; IGOR, di Derno BASSI; ANDREA, di Nicola BASSI; SILVIA, di Sergio BELLAVIGNA;



Anna Maria,
figlia di F. Mastrogiacomo
(Gruppo Prod. Autom.)



Giampaolo,
figlio di Michele Lamberti
(Motori Avio)



Davide,
figlio di Franco Cravero
(Sezione Spa)



Elena,
figlia di Dante Cominotto
(Fiat Grandi Motori)



Rosanna,
figlia di Gianni Mastrolanni
(Gruppo Prod. Autom.)

DAVIDE, di Roberto BOASSO; MASSIMO, di Benito BOLOGNI; ALESSANDRA, del rag. Gian Franco BORELLI; DANIELA, di Carlo BORGHETTI; ANNA MARIA, di Renato BOSCOLO; LILIANA, del p.i. Aldo BROSSA; MICHAEL, di Bruno BRUNO; IGOR, di Aldo BULICH; MARINELLA, di Matteo CALABRESE; FABRIZIA, di Giuseppe CANDELA; SALVATORE, di Francesco CANNELLA; STEFANIA, dell'ing. Guglielmo CAPRA; SABINA, di Giuseppe CAPUZZIMATI; ALESSANDRO, di Umberto CAREDDU; STEFANO, di Carla CARGNINO; SCARPATO, FABRIZIO, di Carlo CAROTTI; DAVIDE, di Renato CASALEGNO; TIZIANA, di Luigi CASAGRANDE; PAOLA, di Perino CASTELLO; ANGELA, di Raffaele CASTROVILLI; ROBERTO, del p.i. Riccardo CELERINO; GABRIELLA, di Domenico CERVINO; TINO, di Vito CIANCOTTI; CLAUDIO, di Attilio CLOMO; SALVATORE, di Francesco COCCOMAZZI; ALFONSO, di Giovanni COCCORULLO; LUCA, della rag. Maria Rosa COLLINA VICENTINI; ALESSANDRA, di Gian Paolo COLOMBANO; ILARIA, di Giuseppe COMETTO; SERGIO, di Nicola COMITO; FEDERICA, della rag. Ornella CONFIGLIACCO BAUSANO DEL SANTO; ERIKA, del p.i. Arnaldo CONTI; SILVANA, di Giuseppe CORVITTO; GIAN LUIGI, di Sebastiano COSSEDDU; GRAZIELLA, di Agostino COZZO; GIANNI, di Giuseppe CUGNO; CINZIA, di Felice DALMASSO; DOROTEA, di Giuseppe D'ALOISIO; GIUSEPPE, di Michele DALORSO; ANTONELLA, di Donato D'AMELIO; TOMMASO, di Corrado DE BARTOLO; MASSIMILIANO, di Rocco D'ELLA; FRANCO, di Silvano DE GRANDI; PATRIZIA, di Gaetano DELLA MONICA; RAFFAELLA, di Rosetta DELLAVALLE PRIORA; TIZIANA, di Luigi DE MARCO; PAOLA, di Ivo DEMATTEIS; MANUELA, di Salvatore DEMONTIS; MICHELE, di Giovanni DESARIO; LOREDANA, di Carmine DE SIMONE; LOREDANA, di Pasquale DE STEFANI; ANTONIO, di Antonio DI GIRONIMO; CARMELA, di Romeo DI MARTINO; MAURIZIO, di Giuseppe DONNARUMMA; FAUSTO, di Bruno DOVIS; ANNA ELENA, di Domenico ESPOSITO; ALESSANDRO, di Claudio PANTICHI; IVANA MARIA, di Martino FASANO; MODESTO, di Vittorio PASANELLA; STEFANO, di Arturo FENOGGIO; BARBARA, di Bruno FERRERO ACTIS ALESSANDRA; VALENTINA, del p.i. Ezio FERRETTI; BARBARA, di Cesare FRANCESCHI; UGO, di Ottavio FULCHERI; FEDERICO, dell'ing. Piero FUSARO; MARIA CARMEN, di Giovanni GARAU; STEFANIA, del geom. Umberto GARRONE; VALERIO, di Antonino GATTO; SIMONA, di Paolo GERBI; ALESSANDRA, di Giuseppe GHO; LORENA, di Silvano GIORDA; DEBORAH, di Sergio GIORDANINO; ROBERTO, di Antonio GIOVE; DANIELA, di Giovanni GIROLDI; STEFANIA, di Corrado GIRO; STEFANIA, di Ciro GIUGLIANO; MICHELE, del p.i. Mario GIUSIO; BERNARDO, di Bernardo GRECO; PAOLA, di Giosaf GRUCCO; GIOVANNI, di Amelio IANNUALE; ANNALISA, di Nunzio IZZI; ROBERTO, di Eugenio IGNEZZI; ANTONIO, di Giuseppe ISOPO; FRANCO, di Giuseppe LACARIA; ALESSANDRO, di Giovanni LANCROTTO; DAVIDE, di Paolo LEGGIERO; NADIA, di Benito LERDA; MARIA RITA, di Calogero LO CURTO; FILIPPO, di Francesco LOSCALZO; FRANCESCO, di Filippo MANCA; LORELLA, di Gerardo MARANO; MAURO, del p.i. Mario MARETTO; GIUSEPPE, di Antonio MARINARO; ANDREA, di Bruno MAROSSO; ANTONELLA, di Antonino MARRONE; ANNALISA, di Alberto MARTINEZ; LOREDANA, di Giuseppe MANTONI; ESTER, di Angelo MAZZA; SANDRO, di Armando MELIS; DANIELA, di Remo MINERDI; PIERPAOLO, di Vito MINETOLA; PAOLA, di Aldo MOLINO; MARIA ROSA, di Alberto MOSTACCI; LEONARDO, di Sergio MURIALDO; MASSIMO, di Luciano MUSIU; DANILLO, di Dario MUSSO; PIER GIUSEPPE, di Angelo MUSSURICI; MARIO, di Federico NANCUSI; SALVATORE, di Stefano NEGLIA; DONATELLA, di Gaspare NEGRO; ANTONIO, di Vincenzo NESCI; ELENA, di Giuseppe NOVARA; SILVANA, di G. Battista NOVARINO; GIUDITTA, di Vito OCCHIOGGROSSO; ANNA, di Eugenio OLDANO; LUCA, dell'ing. Ivo OLIVERO; MONICA, del p.i.

(continua nella pagina seguente)

Bruno PALLAVICINI; LARA, di Gianni PALUANI; GIAN PIETRO, di Piero PECHENINO; ROBERTO, del p.i. Giorgio PEIRANO; ANTONELLO, di Salvatore PERRA; DANIELA, di Carlo PERNAZZA; STEFANO, del geom. Salvatore PETRUZZELLA; ANDREA, di Antonio PIETROPAOLO; ROSSA, di Ilario PISCIONE; LORENZA, di Luigi PORCU; TIZIANO, di Claudio PORPORATO; ANTONIO, di Mario PORTALURI; CRISTINA, di Riccardo PROGLIO; SARA, di Maria QUARA' MINETTI; NICOLA, di Leonardo RAIMONDI; ANTONIO, di Tonino RICCI; EZIO, di Bernardino RINAUDO; RANIERO, di Landino RIZZOLO; STEFANO, di Mario ROMEO; ANDREA, di Antonio ROMEO; ORIETTA, di Giovanni RUDINO; ROSANNA, di Matteo RUSSO; FRANCA, di Francesco SADURNI; MONICA, di Bruno SAMORI; ANTONELLA, di Donato SAMMARCO; DANIELA, di Giuseppe SANNA; SIMONA, di Danilo SARBORARA; TIZIANA, di Giuseppe SCARATI; POMPEA, di Armando SCIARRILLO; CATERINA, di Domenico SCOLA; CINZIA, di Benito SCOZZAFAVA; SALVATORE, di Angelo SIGNORIELLO; GIANFRANCO, di Salvatore SIMONE; FABIO, di Umberto SIVIERO; GIUSEPPE, di Sabino SOLLETTA; GIUSEPPE, di Vincenzo SORCE; IMMACOLATA, di Angelo SORRENTINO; DOMENICO, di Matteo SPINIELLO; ANNA, di Salvatore STELLA; FRANCESCO, del geom. Carlo STROPPIANO; ANDREA, del rag. Silvana TARDITI; ROBERTO, di Alessandro; TATEO, di Marco; di Emilio TORRIONE; MARIA, di Gabriele URSITTI; GAETANO ANGELO, di Vincenzo VACCARO; PATRIZIA, di Alberto VALSANTIA; ANTONIO, di Emanuele VIOLANTE; PAOLO, del geom. Franco VISCA; DAVIDE, del geom. Luciano VISENTIN; ORIETTA, di Franco VITONE; FABIO, di Attilio ZANIRATO.

SEZIONE OFFICINE DI RIVALTA — STEFANO, di Guido BALLO; ROBERTO, di Benedetto BOGIATTO; ROBERTO, di Luigi DE FILLO; DAVIDE, del geom. Stefano MUSSO; ALESSANDRA, del p.i. Domenico POLACCHINI; ALESSIO, del geom. Francesco SEGHESSIO; NADIA, del rag. Eugenio TESSITORE; CRISTINA, dell'ing. Umberto VAUDAGNA; ELENA, del p.i. Mario VIGNA.

SEZIONE OFFICINE SUSSIDIARIE AUTO — SANDRO, di Angelo ANDREOTTI; ANTONIO, di Giovanni BONETTO; ANDREA, di Angelo BELLUCCI; MARCO, di Michele CHIAVASSA; LORENA, di Elia CANALE; ANTONELLA, di Anacleto CASCIANO; MASSIMILIANO, di Mario CAVALLERI; MARCO, di Bruno CONETTA; SANDRO, di Francesco CHIRICO; LAURA, di Franco CONFORTO; FRANCESCO, di Gregorio DRESSENA; DANIELA, di Vincenzo DE LUCA; ALBINA, di Giovanni DI MARTINO; ROBERTO, di Pietro DOTTI; SEBASTIANA, di Mario FONTANA; GIUSEPPE, di Armando GALLINA; MAURIZIO, di Antonio GIORDANO; FABIO, di Pietro MANCA; DOMENICA, di Rocco MARANDO; MARCO, di Angelo MORELLI; ENRICO, di Emanuele MONDINO; MASSIMO, di Franco NEGRO; MARCO, di Giorgio PAVANELLI; ANTONIO, di Mario PERRONE; RICHARDO, di Giuseppe PONCHIA; RENATO, di Natale PONCINI; IVAN, di Sebastiano PORCEDDU; RAFFAELLE, di Antonio PRETA; ANNA, del geom. Giuseppe RAVEIRA; CATERINA, di Salvatore REGGIO; TERESA, di Antonio RENZO; STEFANO, di Carlo SCHIAVI; ANNA, di Francesco SIFFREDI; DOMENICO, di Francesco SPADDA; BARBARA, di Sabino TANCORRE.

SEZIONE SPA — CARLO, di Mario ALBERTANO; MARCO, del geom. Mario ANDRIONE; WALTER, di Guido BARBERA; SANDRO, di Elia BELLINI; RITA, di Antonio BEVINETTO; MASSIMO, di Paolo CAMPISI; FRANCESCO, di Nino CANU; VALERIO, di Luigi CAVALLO; ANGELO, di Filippo CELESTI; GABRIELE, di Giuliano CIAMPANI; RITA, di Claudio CITARELLA; EMANUELE, di Giovanni D'AMICO; GIOVANNI, di Vito DEL VECCHIO; ANTONIO, di Biagio DEL VENTO; DONATELLA, di Nicola DELLISANTI; ROBERTO, di Domenico DEMELAS; DANIELA, di Antonio DI COSMO; LORENA, di Giuseppe DI GIUSEPPE; NUNZIA, di Ubaldo FABOZZI; MICHELE, di Francesco FERRARA; GIANLUCA, di Piera FERRE' POMETTO; GRAZIANO, di Antonino PONTI; LILIANA, di Francesco

FRANCIVILLA; GABRIELLA, di Anello FRANCHI; LAURA, di Carlo FRANCISCO; FRANCESCO, di Napoleone GABRIELE; GIANCARLO, di Luigi GENTILE; FRANCO, di Ettore GIUSIANO; ANTONELLA, di Giovanni GREPPI; GIUSEPPE, di Antonio IASIO; VALENTINA, di Francesco LIUNI; MASSIMO, di Luigi MAININI; ANGELA, di Salvatore MAIORANA; GERARDO, di Salvatore MASINO; STEFANIA, di Nello MASSAIU; GRAZIA MARIA, di Michele MASTROPETRO; CINZIA, di Giuseppe MERLICO; IVANA, di Paolo MONTEROLO; SIMONA, di Francesco MUSTO; DANIELA, di Sergio NAVONE; DAVIDE, di Andreino ORLANDI; MAURIZIO, di Francesco ORLANDI; CAMILLO, di Vito PEPE; MARIA ROSA, di Domenico PETROLO; ANTONIO, di Nicola PICI; MARIO ANTONINO, di Orazio PRIVITERA; FABRIZIO, di Rino SBRISIA; MARIA, di Antonio SCHIAVONE; EMANUELA, di Giuseppe SICCARDI; SILVIA, di Giorgio SPRINGOLO; CATERINA, di Mario TALARICO; VINCENZO, di Matteo TARANTINO; ANGELA, di Giuseppe TATOLI; RAFFAELLE, di Lorenzo TELLA; SERAFINA, di Domenico TONCHITTI; LORENZO, di Michele TORNABENE; DAVIDE, di Bruno TREVISAN; DONATELLA, di Salvatore TUZZOLINO; IVAN, di Benito ZARRA.

STABILIMENTO OFFICINE DI STURA — PASQUALE, di Vincenzo ALBISINNI; FULVIA, di Valeriano BONISOLLO; FABIO, del rag. Icilio CAPRIOLLO; PASQUALE, di Nicola CESAREO; ROBERTA, di Vincenzo CAMMARATA; FRANCO, di Matteo DE NICOLA; TERESA, di Rosario GHILLETTO; BARBARA, dell'ing. Antonio GROSSO; ROBERTO, di Agide GUERRA; MARIA ROSARIA, di Antonio LANZA; GIANLUCA, di Teodoro MAILLARO; GIANCARLO, di Luigi MONDELLO; ANTONELLA, del p.i. Antonio MONTANARELLA; LEONARDO, di Vito MONTINARO; ANDREA, di Giovanni Battista RANALLI; MASSIMILIANO, di Antonio PECCE; ROBERTO, di Luigi RIVA; ROSOLINO, di Vittorio RICCIONE; RENATO, di Alberto SILVA; MICHELE, di Giuseppe SANTO; GIULIA, di Giulio SPERCHIO; PATRIZIA, di Pasquale SIMONE; DINO, di Domenico TASSONE; ELISABETTA, di Nicola VITA.

SEZIONE AGES — ROBERTO, di Maria BAUDO; CLAUDIO, di Rita FORESTA; STEFANO, di Enzo GALEOTA; STEFANO, di Pier Matteo GRIVA; MARIA PAOLA, di Mario MARGIOTTA; MIRELLA, di Leonardo MARZANO; MAURO, di Attilio MICHELIN; ROSETTA, di Gaetano MONTELEONE; NICOLA, di Vittorio PEZZANO; LAURA, di Caterina PONZONE; LUISA, di Domenico PROCOPIO; CARMELA, di Vincenzo RIMEDIO; ADRIANO, di Carlo SCOVAZZO; ORIANA, di Renzo VALENTINO.

SEZIONE MOTORI AVIO — MICHELE, di Roberto AMBROSIO; DANIELA, di Fortunato BELLINI; GIORGIO, di Salvatore BLANDA; CRISTINA, del geom. Lorenzo BORTOLUZZI; GIULIANO, di Michele BRIGNONE; DANIELA, di Fabiano CANEVA; CINZIA, di Renato CASINI; SEBASTIANO, di Pierino CHIALVO; MARCELLO, del dott. Davide CORDARA; LORENA, di Domenico D'ANGELO; PATRIZIA, di Renato DE VITO; RAFFAELLA, di Vincenzo FERRERO VARSINO; DANIELE, di Cesare FORNENGO; SABRINA, di Paolo MACCAONO; TIZIANA, di Luigi MARCHESI; DANIELE, di Evaristo MENELLE; FABRIZIO, di Francesco MIGLIETTA; ANTONIA, di Giovanni MORISCO; ANTONIO, di Michele ORLANDO; SILVIA, di Silvana PEROSINO DEABATE; DONATELLA, di Carlo PROCI; DAVIDE, di Giuseppe RAO; MONICA, di Franco SAVARIS; NUNZIATA, di Nicola SCAMAMUNZI; FABRIZIO, di Enrico STEFANI; RITA e ANTONIETTA, di Domenico TARANTINI; SILVIA, di Mario TARAVAN; FULVIO, di Giuseppe TORTOROLLO; PAOLA, di Stefano VIANO; GABRIELLA, di Cesare ZENZOCCHI e di Elena RESSIA (Sed. Centrale); ANDREA, di Roberto ZERBINO.

SEZIONE VELIVOLI — VALERIA, del p.i. Roberto ARMANDI; GIAN PAOLO, di Pier Luigi BAIAMA; GIOVANNI, di Angelo CAMBURSANO; MAURO, di Giuseppe CAPUTO; IVAN, di Pietro COREN; ROBERTA, di Silvio FOGLIATI; FILOMENA, di Rodolfo GALLO; PAOLA, del geom. Gennaro GRAGLIA e di Anna OSSOLA; WALTER, di Nello LUCCO BARBERA; GIOVANNI, di Vittorio MANCINELLI; ANNIKA, di Carlo MAZZUCCO; ROBERTA, del geom. Luciano PASQUA; MASSIMO, di Franco PAVARIN; ALESSANDRA, dell'ing. Mario PELLERAI; CRISTINA, del rag. Vittorio TOS; WALTER, di Felice VERCELLI.

FIAT GRANDI MOTORI — MASSIMILIANO, di Michele APRILE; DOMENICO, di Carlo AQUILANO; GIANNI ANTONIO, di Giuseppe AUDISIO; PATRIZIO, di Maria Rosa BALDI BERGALLIO; EMANUELA, di Mauro BAUCIA; GIANLUCA, di Massimo BIELTRA; LARA, di Nino BINI; GIANNI, di Ilario BONATO; MONICA, di Ugo BONALBERTI; STEFANIA, di Silvano CANTERI; FERRUCCIO, di Mirella CESTARO FEDERICI; LIDIA, di Maria COLANTONI PERAZZOLO; NADIA, di Pasquale COLOSIMO; PAOLO, di Pietro CUCCO; MARIA SILVIA, di Vincenzo MARIC D'AMATO; ALESSANDRO, del p.i. Cesare DELLAFIORE; CROCEFFISA PAOLA, di Luciano DE ROMA; PAOLA, di Francesco DONNANGELO; RICCARDO, di Mario DOVANO; CIRO, di Vittorio GALLO; GIANLUCA, di Luigi GIANINI; GIOVANNI, di Piero GRISOTTI; GRAZIELLA, di Giovanni LANZAVECCHIA; MARIA ROSARIA, di Pietro LIQUORI; TOMMASO, di Calogero LO CARMINE; FEDERICO, di Antonio LO MAZZI; STEFANO, di Luigi MAGGIORE; SABRINA, di Sergio MARCHESIN; STEFANO, di Walter MINI; LAURA, di Pier Giorgio OVIO; BARBARA, di Emilio PADOLANO; LUISA, di Giovanni PIOVANO; MONICA, di GIUSEPPE POZZELLO; DARIO, di Aldo SACCO; CRISTIAN, di Giuliano SUPERINA; CLAUDIA, di Vincenzo TAGLIARENI; MAURO, di Sergio TODESCO; MARIA LUISA, di Fiorenzo VINCENZI; NUNZIO, di Nicola ZACCAGNINO; MAURO, di Vincenzo ZAGNI.

SEZIONE MATERIALE FERRARIO — ROBERTO, del rag. Attilio CAMARLINGHI; FLAVIO, di Franco COLLINO; NICOLA, di Aurelio GALASSO; ALESSANDRO, di Maria SANTI BARUSCO; DANIELA, del p.i. Franco VACCHINA.

DIREZIONE PRODUZIONI AUSILIARIE — DAVIDE, di Elio BAGNASCHINO; MARCO, di Pasquale BARTONE; BARBARA, di Riccardo BECHIS; MARCO, di Mario CAMPAGNOLI; CRISTINA, del p.i. Carlo CECATELLI; CRISTINA, di Bruno GIANNELLO; ROBERTO, di Vincenzo IANNELLO; PAOLO, di Italo ILARUZZI; NADIA, di Antonio LUISI; SIMONA, di Vittorio MANUELLE; RICCARDO, di Felice NAPIONE; PAOLO, di Mauro RAINERO; ROBERTO, di Gian Carlo ROSANIGO; ELISABETTA, di Anna TARICCO BARDO; ELENA, del p.i. Giancarlo VIGLIETTI; ROBERTA, di Carlo VITALE; CLAUDIO, di Isidoro ZAFFINO.

DIREZIONE RICAMBI — ENRICO, di Giacomo ALLEMANI e Franco PATRIS; VITA, di Francesco GIANNOTTI; PIA, del rag. Renato MOSCHETTI; MANUELA, di Maria MUNARI ALBANESE; GIULIA, di Giuseppe TALLONE FANTINI; RAFFAELLA, di Enri TEPPATI e Margherita MACARIO-BAN.

SEZIONE RICAMBI — SILVIA, di Umberto CASSOLARO; MAURO, di Giovanni MASSA PINTO; MASSIMO, di Severino MATTIOLI; ELEONORA, di Salvatore NICOLETTI; FABIO, di Luciano SAVINI; LUCA, di Rosolino SIRAGUSA.

SEZIONE COSTRUZIONI E IMPIANTI — FEDERICO, di Pietro OTTONELLO.

PROSIDA RICUPERO METALLICI — GIUSEPPE, di Francesco CARUANA.

SEZIONE OFFICINE DI MODENA — STEFANO, di Adriano BENASSI; GIAN LUCA, di P. Luigi MANTOVANI; MASSIMO, di Luciano PO; ELENA, di Dionigi SOLIERI; CRISTINA, di Luciano SPILONCHI; ALESSANDRA, di Luigi STERNIERI; DAVIDE, di Giorgio TALASSI; ANDREA, di Eugenio TESTONI; GIULIANO, di Marco TROVATO BATTAGLIA; GIONATA, di Tomaso TURRINI.

SEZIONE OFFICINE MARINA DI PISA — STEFANO, di Carlo BALDONI; CATIA, di Egidio BIRIBICCHI; ANNAMARIA, di Bruno PELLAIA; TIZIANO, di Raimondo PEZZOGNO; DANIELA, di Bruno PISTOLA; BARBARA, di Aldo RICCI; FRANCESCO, di Roberto SANTERINI; VERNICA, di Paolo TACCOLA; LEONARDO, di Laura VAGLINI.

SEZIONE OFFICINE DI FIRENZE — RICCARDO, di Franco BRUNETTI; SABRINA, di Lino BURBERI; SIMONE, di Nicolo CARLI; ALESSANDRO, di Nicolo DI MARCO; VALENTINA, di Ottavio GUIDI; MARCO, di Lorianio IORIO; ROBERTO, di Lorenzo MAINARDI; ELENA, di Alfio MASTI; SILVIA, di Giovanni ROMELI; ILARIA, di Ferruccio SOTTANI; DEBORA, di Fernando TOMBINI; SIMONE, di Vittorio TRUSCHI.



Gemellaggio Maestri del Lavoro di Torino e di Palermo

In un'atmosfera di affettuosa simpatia si è svolto nel luglio scorso un incontro tra i Maestri del Lavoro di Torino e di Palermo, nel corso del quale è stato celebrato un simbolico gemellaggio. Accompagnati da una rappresentanza torinese, i graditi ospiti sono stati ricevuti in Municipio, dove l'Assessore Paonni ha posto, a nome del Sindaco, il cordiale benvenuto, cui hanno risposto i consoli dei Maestri del

Lavoro di Torino Comm. Accossato e di Palermo Avv. Tessitore.

Gli ospiti hanno visitato, nel loro soggiorno a Torino, la Scuola Allievi «Giovanni Agnelli» ed il Centro Storico Fiat, monumenti cittadini, la Basilica di Superga e la Sagra di San Michele. Un viaggio ed un incontro che ha lasciato in tutti un vivo, caro ricordo.

Ospedaletti: pomeriggio musicale

L'orchestra sinfonica di Sanremo ha offerto il 23 luglio un pomeriggio musicale agli ospiti della Casa Soggiorno di Ospedaletti. Ha diretto il maestro Farina.

Al trattenimento, che ha riscosso entusiastici applausi, è intervenuto il Prefetto di Imperia, dott. Veglia e il Sindaco di Ospedaletti rag. Crespi con la Giunta Comunale.



Ritornano i bimbi dalle Colonie Fiat

Sono rientrati il 19 e 21 settembre dalle Colonie Fiat i bambini e le bambine che hanno partecipato al terzo turno. Marina di Massa, Igea Marina, Salice d'Ulzio e

Castione della Presolana hanno ospitato quest'anno a partire dalla fine di giugno oltre 11.500 bambini dai 6 ai 12 anni, figli di dipendenti Fiat di tutta Italia.



ILLUSTRATO FIAT NELLE FAMIGLIE

NOZZE

SEZIONE SEDE CENTRALE — Ing. Giorgio BELLOMO; Elena RIZZARDI con il dott. Salvatore SARDANO; Marisa ZANOVELLO; Giancarlo SALVI; Giorgia AMERIO; Angelo ANTONELLI; Adriano CONTI; p.i. Romano COSCIA; Claudio ELLENA; Bruna GALLO; p.i. Alessandro RACCA; Ugo VITTONI; Prosperina STRADAIOLI; Brunello ZAPPONI; Giuliano GRAMAGLIA; Adriano GAMBIA; p.ch. Giuseppe BARTI; Angioletta BRUNO; p.i. Giuseppe CAVALLO; Mariella DACOMO con Michele BONO (Sez. Officine Sussidiarie Auto); Anna DAVISO di CHARVENSOD; dott. Bruno GALLINO; Maria GROFFO; dott. Rosanna MALCHIODI; Danilo PELISSA; Mara QUAGLIA; dott. Pier Filippo BONETTO; Maria Cristina CANOVA; geom. Giorgio GANDOSIO; p.i. Mario GILI; rag. Rosangela LESCIERA; rag. Maria Albertina LOMELLO; Laura VISETTI; Giancarlo GORDANENGO; Maria Luisa BAGNA BALLOCCA; Elsa PERINO; geom. Dario ARMAND PILON; ing. Lionello CASALEGNO; Antonio DI STEFANO; ing. Pier Luigi FERRARIS; p.i. Paolo MAIOGLIO; Giuseppe CROSETTO; Angela VALLAURI; Romana BERTOLOTTO; p.i. Renato MORELLI; p.i. Claudio BERTUZZI; p.i. Silvano CONTE; Giuseppe MONTICONE; ing. Marcello ANDORNO; p.i. Aldo MARCHISIO; Mario SANDRONE; Giacomo MANASSER; Federico GERARDI; rag. Franco MORTAROTTI; rag. Aida MERLINI con p.i. Franco MASON (Automobili Mirafiori); rag. Urbana GAIOTTO; ing. Nicolò BASSI; dott. Claudio AMPRIMO; p.agr. Paolo SENSI; dott. Paolo VIGITELLO; Mariella GRAGLIA; rag. Roberto BOBBA; Ornella DOLINO; Maria Teresa RAGAZZON; p.i. Remo ANTONELLI; p.i. Pierangelo RABUFFI; Graziella CALLEGARO con p.i. Cesare SPACCA; Cesare CORTASSA; p.i. Mario ROSOTTO; ing. Marco MOGLIA; Giancarlo SANTHIA; p.i. Dario AMENO; Marco BRUNO; Maria Rossaria HENNING; dott. Roberto PAPI; ing. PIERO ALESSIO; rag. Adriano SEVIERI; dott. Raffaele BERGAMO; p.i. Walter BIANCONI; Emanuele MARINO VERAGUEZZI; p.i. Luigi DARBESIO; p.i. Francesco BOSIO; p.i. Claudio PANIZZA; p.i. Virgilio RAVIOLI; Giovanna ROCCA; Giuseppina SERCI; geom. Luigi GRAMAGLIA; p.i. Aldo ARTUSIO; Ernestino BELLONE; Domenico GAMERRO; geom. Mario VAGINA.

FILIALE DI TORINO — Rosangela NEGRO; geom. Giorgio BELLONI.

SEZIONE FERRIERE — p.i. Renato CAMPO; Livio AJRES; Riccardo CASARIN; ing. Giovanni MINGHELLI; p.i. Gaetano TERNINE; Riccardo BARBERA; p.i. Alessandro PARIGI; Giacinto CONTERNO; p.i. Sergio STROLA; p.i. Paolo CURATO; p.i. Giorgio FIORI; Sergio FASULO; Angelina NICOTRA.

SEZIONE STABILIMENTI DI AVIGLIANA — Mariella BARONE; Mariella BONAVERO; Rino MASSOLA; Alberto SANTORO; Pier Giuseppe GAUNA; Evelina FALCHERO.

SEZIONE FONDERIE E FUCINE — p.i. Mario BALDESSONE; p.i. Ettore VENTOLA; p.i. Vincenzo PEDRELLI; Pier Giacomo BORDABOSSANA; Gian Piero PANFILI; Aldo MASCARELLI; geom. Giovanni ALLOATTI; p.i. Pietro GIORDANO; Pier Giuseppe BOLLATI; Enrico FERRERI; p.i. Martino CARLINO; Antonio FAITA; p.i. Ivano BORTOLI.

FIAT AUTOMOBILI MIRAFIORI — Bruna MONDINO; rag. Luciano SCANDONE; p.i. Francesco MUGHEDDU; rag. Vera PIZZIGATTI; rag. Aldo SERRA; Armanda PICCO con Roberto COLOMBARA; p.i. Carlo DAFARÀ; Pier Carlo ACTIS DATO; ing. Vincenzo IRAN; Marco GIOR-DANO; Alfredo ROSSO; p.i. Alessandro COLLARETTI; Bruno BELLEIRO; Renato OSSOLA; Rosario SOLDANO; ing. Giovanni CARENA; Nina DI BICCARI; p.i. Enrico ARDESI; Lorenzo FRANCHETTO; geom. Mario GHIONE; Luciana FASANO con Giovanni VILLA (Sez. Ages); Renata FENOGGIO; Maria Maddalena BILELLO; p.i. Valentino CADARIO; Renato ZEPPEGNO; dott. Giorgio LOIACONO; Gianfranco TOGLIATTO; Enrichetta BINELLO con geom. Roberto BERNARDOTTO; Laura COCITO; Giuseppina ROSINGANA con il p.i. Aldo LABIGNAN; rag. Maria Carla PERIN con l'ing. Carlo VIPIANA (Sede Centrale); Anna Maria FEILES con Edoardo WEDEL; ing. Antonino MUSSO; Paolo ROSSI; p.i. Gianfranco DRESO; p.i. Giovanni MARTINO; rag. Giuseppina DEDOMENICIS; Maria Assunta MALORNO; Renata BERTIN; Silvana Saveria ROMEO; Tello CHIAVARIO; p.i. Luigi BORTOLUSSI; Giovanni APPIANO; Luciano BAUSO.

SEZIONE OFFICINE DI RIVATA — ing. Ferruccio FERRARI; Maria Ivana FABBRI con Carlo SIMONI; p.i. Franco FALCETTO; p.i. Rino CONTI; rag. Maria Luisa GIGLIOLI; Michele RIBAUDO; p.i. Giuseppe REVELLO; rag. Domenico SCAPINO con il p.i. Luigi GIACOMELLI.

SEZIONE OFFICINE SUSSIDIARIE AUTO — Maria Teresa LOVATO; Giuseppe BERTERO; p.i. Davide VIGLIANO; p.i. Ermanno SALSA; Mario GARAVOGLIA; p.i. Francesco BERTONE; geom. Aldo ROSALLI; Raffaella MALA con il geom. Aldo FERRARIS; Giovanni GRIFFONE; rag. Maria Grazia GARELLA con il geom. Guido CAVALLO (Automobili Mirafiori); ing. Gian Carlo DESTEFANIS.

SEZIONE OFFICINE DI NAPOLI — rag. Bruno FALCONIERI; Mariano BONAVIRI.

SEZIONE RICAMBI — p.i. Franco REGAZZONI; Roberto BORDIGONI.

SEZIONE SPA — geom. Franco CAPRIOLI; p.i. Roberto PEROTTINO; Silvio CAVALLO; Simone FAVARO; Renato CABUTTO; p.i. Sergio VOLA; Franco PASANO; Fulvio CERRUTI; Loredana VIN-CENZI; Silvano DENTIS; Flavio ENRIETTI.

STABILIMENTO OFFICINE DI STURA — Maddalena CONTERNO con il p.i. Roberto FRATINI; Albina BERTON; Alberto DI MAGGIO; Luigi MILANI; p.i. Felice POVERO; p.i. Giovanni TORASSO; geom. Luigi MENS; p.i. Gianni MORHIDELLI.

SEZIONE AGES — Pietro FISSORE; Paola GENERO.

SEZIONE MOTORI AVIO — rag. Rosa SABATINI; rag. Maria Franca PONZIO; p.i. Giuseppe BUSCA.

SEZIONE VELIVOLI — Lucia CUSUMANO; p.i. Ivo VERZOLA; p.i. Pietro BENNICI; p.i. Francesco BERTALDI; p.i. Ennio BISUTTI; rag. Domenico ROUGE; Elena GNOPPO.

FIAT GRANDI MOTORI — Rita COLOMBO; geom. Pier Giorgio FERRERO; p.i. Gian Carlo PEDRON; geom. Antonio GRILLO; Ivana ROSETTO GIACHERINO; Rosina BORDIGA; rag. Gian Carlo BUES; p.i. Andrea ARMELLINO; Maria Rose BOSSO.

SEZIONE MATERIALE FERROVIARIO — rag. Anna Maria GAVELLO con Giulio MARENCO (Sede Centrale); Antonio PIOVANO.

DIREZIONE PRODUZIONI AUSILIARIE — rag. Piercarlo ARRUGA con Luigi PICCIONE; Nicola ABBIERI; Anna Maria BLANCO con Luigi RAVARA; Margherita CALFUS; Corrado RUSSO; Giuseppina BRAMBILLA.

DIREZIONE RICAMBI — p.i. Luciano BIASATO; Silvana RONDILONE; Aida VIGLIONE; Fabrizia MARI; Enzo TANZINI; Laura DEGRANDI; Gabriella MASSUCCO; Lucia VENTURI; geom. Luigi DELL'OCCHIO; Luciano SANTI con Giovanni DI PALERMO; Giuseppe GHIGO.

SEZIONE COSTRUZIONI E IMPIANTI — Giovanni TESTA; Elio CASTAGNERI; Gianfranco CAMUSSA; Gerolamo LAVAGNA; Immacolata EMILI; Valter MAGNINI; Angelo SCIVOLETTO.

SEZIONE OFFICINE DI MODENA — Paolo BACCARINI; Luciano MALAGOLI; Claudio FABIANELLA; Luigi FANTUZZI; Ulderico ZANELLI; Lino BORTOLAZZI; Gianni VANDELLI; Enzo BETTELLI; Bruno PANINI; Remo REGGIANI; Luciano RIBECCHI; Antonio MALAGOLI; Gualtero ZANNI.

SEZIONE OFFICINE DI FIRENZE — Giuseppe GONDOLINI; Giuseppe PARIGI; Carlo ALBINI; Mario SANNA; Osvaldo IMANDI; Antonio PALAMIDESI; Antonio ARNESANO; Bruno GERONI; Paolo FIACCHI; Carlo POTRISI; Sergio SETTESOLDI; Livio TRAMARIN; Giuseppe COSTANZA; Angiolo MESSERI; Stefano LOBOVISI.

SEZIONE OFFICINE DI MARINA DI PISA — Angelo RIGON; Corrado BERTUCCI; Armandino PAVOLITTONI; Franco MENGALI.

LUTTI

Sono scomparsi: (3-6-70) la Sig.ra Ida Perret in Ronco, madre del rag. Daniele RONCO, Direttore del Servizio Collegamento; (14-6-70) la Sig.ra Maria Bestetti ved. Pizzi, madre del dott. Luigi PIZZI, Dirigente alla Sezione Energia Nucleare; (15-6-70) il Signor Italo Goglio, padre del Signor Walter GOGGIO, Dirigente alle Officine Sussidiarie Auto; (15-6-70) la Sig.ra Maria Reyneri ved. Trinchero, madre dell'ing. Giuseppe TRINCHERO, Direttore della Sezione Immobiliare; (23-6-70) il Signor Teonesto Ernesto Chiusano, padre del p.i. Giovanni CHIUSANO, Dirigente al Servizio Acquisti; (23-6-70) l'ing. Paolo Alfredo Ricci, padre dell'ing. Paolo Augusto RICCI, Dirigente alla Divisione Aviazione; (25-6-70) il cav. Ardino Doria, padre dell'ing. Bruno Doria, Vice Direttore alla Direzione Assistenza Tecnica Autoveicoli; (27-6-70) la Sig.ra Antonia Carlini in Panicali, moglie del dott. Oscar PANICALI, Vice Direttore alla Direzione Bilanci; (27-7-70) la Sig.ra Felicità Parola ved. Rossetti, madre del sig. Dante ROSSETTI, Dirigente al Servizio Impianti; (4-7-70) la Sig.ra Giulia Gualtieri ved. Piretta, madre dell'ing. Luciano PI-RETTEA, Vice Direttore alla Divisione Costruzioni e Impianti; (15-7-70) l'ing. Carlo Incarboni, padre dell'ing. Gaetano INCARBONE, Vice Direttore alla Divisione Aviazione; (13-8-70) il dott. ing. Rodolfo Di Stefano, padre dell'ing. Giuliano DI STEFANO, Amministratore Delegato della Grandi Motori-Trieste; (13-8-70) la Sig.ra Gianna Zaccardelli in Tabacco, moglie del rag. Alberto TABACCO, Vice Direttore alla Filiale Fiat di Bari; (14-8-70) la Sig.ra Carolina Defabianis ved. Draghi, madre dell'ing. Tullio DRAGHI, Dirigente alla Direzione Progetti Grandi Impianti; (20-8-70) il Signor Giuseppe Cuddetta, padre del dott. Mario CUDDETTA, Vice Direttore alla Direzione Ricambi; (17-9-70) la Sig.ra Bonacci, madre del sig. BONACCI, Dirigente alla Filiale Fiat di Palermo; (22-9-70) il Signor Nucchellini, padre del cav. Mose NUCHELLI-

NI, Direttore alla Sezione Officine di Modena; (26-9-70) il Signor Francesco Aria, padre del sig. Antonio ARIA, Dirigente alla Direzione Produzioni Ausiliarie; (27-9-70) l'avv. Felice Vittorio Carena, padre del rag. Giuseppe CARENA, Procuratore alla Filiale Fiat di Sassari.

Stefano MANA; Ugo NIGRI, fratello di Edoardo NIGRI (Sez. Motori Avio); Renzo PELLISSETTO (Sede Centrale); Gianfranco BOVIO; Uliviero BIONDI; Secondino GHISIO; Renzo BOCCONCELLO (Sez. Ferriere); Salvatore CORSI; Giacomo ZANINI; Felice GAMBINO (Sezione Fonderie e Fucine); Dott. Felice CIAMPI; Francesco ARAGNO; Paolo SOLOPERTO; Guido PESCE; Antonio BILLECCI; Eugenio CAIS; Renzo CISARO; Antonio FISSORE; Luigi NOVO; Luigi RICHARD; Lorenzo SAPPFIRIO; Giacomo ALFERO; Pancrazio GOTTIERO; Lino MARINELLI; Leopoldo PARRELLA; Agostino BOSIO; Agostino CASTELLENGO; Alberto ZANINI; Giovanni ROSSO; Roberto TONUS; Mario SPERONE (Automobili Mirafiori); Maria MURIELLA; Giovanni BOSCATO; Agostino GIACOBBI; Michele VILLANO (Sezione Officine di Rivalta); Giovanni Battista PASTORINO (Direzione Ricambi); Mario PENNA (Sezione Ricambi); Giulio DECRU; Carlo PIAZZA; Luigi LIVRIERI; Enrico LAGHI; Gastone ROSSI; Luciano ZULIANO (Sezione Spa); Fausto CECCHI; Vittorio LAZZARONI (Stabilimento Officine di Stura); p.i. Giovanni TESTA (Grandi Motori); Pierino GARRONE (Sezione Velivoli); Nicolao FERRERI (Sezione Materiale Ferroviario); Oreste QUAGLIA (Sezione Metalli); Aldo BELMONDO (Sezione Costruzioni e Impianti).

La madre di Giampaolo ROSI; il padre di Rosella FERROGGIO GIMO; il padre di Umberto BERGIA; il padre di Giovanni BERTAZZI LA BRACA; il padre del p.i. Francesco STRIGNANO; la madre del p.i. Natalino SOFFIA; la madre di Maria Rosa TORCHIO BESSO MARCHELIS; il padre del p.i. Alessandro MOLINO; il padre di Franco BARRA; il padre del p.i. Giovanni BRUNAZZI; il padre di Renzo POLVERINI; il padre del rag. Alberto ROVERE; la madre del p.i. Raimondo SAPIENZA; il padre di Luciano COLARULLO; il figlio del p.i. Antonio DE SIMONE; la madre del p.i. Piero VERONANO; il marito di Anna TOLOSANO; il padre del p.i. Pietro LARGHI; il padre di Luciano LIGUORO; il padre di Federico GERMANO; il padre di Marco CALCAGNO; la madre di Rosina PAPINO BAGNASACCO; il padre della dott. Liliana BELLOTTI; il padre di Marina DELCRE; il padre del p.agr. Paolo SENSI; il padre di Adriano PETTINAZZI; la madre del p.i. Franco CAREGGIO; la sorella di Giuseppe DE MARIA; il padre di Mario CAPETTA; il padre di Francesco QUIRICO; il padre del p.i. Aldo BERARDENGO; il padre di Giovanni PASINI; il padre del geom. Mario RIGANTI; il padre di Maria Luisa SQUAITA; il padre di Guido ROSSI; la madre del geom. Luigi MARCHELIS — (Sede Centrale).

La madre del p.i. Raimondo SAPIENZA (Direzione di Milano).

La madre del rag. Luigi PARINI (Filiale di Torino).

La madre di Flavio MARCELLI; il padre di Vittorio ADORNO; la madre del geom. Gian Franco BALDO; il padre di Carlo BALDESSONE; il padre del p.i. Renzo MATTEI; il padre di Fedele FASSINO; la madre del p.i. Alfredo ACQUISTAPACE; la madre del p.i. Corrado BELLONE; il padre di Felice BONINO — (Sezione Ferriere).

La madre di Marco BRUNATTO; il padre di Alfa CIBRARIO; il padre di Orlando GUGLIELMINOTTI — (Sezione Stabilimenti di Avigliana).

La madre di Angela PISANI; la moglie di Bruno MELEGARI e madre di Ernesto MELEGARI; il padre di Guido FEA; il padre di Antonio RACCA — (Sezione Fonderie e Fucine).

Il padre di Luigi MURSONE; il padre di Luciano BLISA; il padre di Francesco CAPOSSIO; la sorella del geom. Tommaso RENNA; la moglie di Giuseppino BILIORSI; il padre di Agostino ALLASIO; il padre di Felice FRANCHINI; la madre del geom. Guido CAVALLO; il padre di Aldo SILVA; il padre di Francesco TERRITO; il padre di Remo MOSAGNA; il padre di Riccardo BALMAS; la madre del geom. Michele BENZO; la madre di Vincenzo CONVERSANO; il padre di Valentino VOLPE; il padre di Piero LANZETTI; la madre di Pietro MOTTO; il fratello di Livio MILANI; la madre di Vittorio ARDUINO; il padre di Mario DUANA; la madre di Pier Quinto CASETTI; il padre di Silvio RUFFILLI; il padre di Pierino PIAZZA; la madre di Lorenzo e di Francesco PRESIA; la madre di Federico VIDALI; il padre di Lorenzo e Bruno BALDASSAR FERRERO; il padre di Mario CERUTTI; la sorella di Maria DEGANI; il padre di Pier Francesco GARINO; il fratello del geom. Guerrino MAZZOCCO — (Automobili Mirafiori).

La madre del p.i. Bruno ROSA; la madre di Mario INGEGNERI; la madre di Ignazio FINZI; il padre di Lidia MARTINATTO; la madre del p.i. Giuseppe DELMONTE; la madre di Luciano e Italo TABARO (Divisione Produzioni Ausiliarie) — (Sezione Officine di Rivalta).

A tutte le famiglie così duramente provate la solidarietà ed il cordoglio più sincero di «Illustrato Fiat».

ING. CARLO FELICE BONA



Il 10 luglio è scomparso l'ing. Carlo Felice Bona, Consulente Fiat, che per lunghi anni, quale Direttore dei Laboratori Ricerche-Controlli Auto Avio, prodigò un'apassionata competente collaborazione all'azienda in uno dei settori di più rapida evoluzione.

Entrato appena laureato alla Fiat, ebbe per Maestro l'ing. Zerbi sotto la cui guida realizzò quell'importante generazione di motori che ebbe largo impiego nelle prime linee aeree commerciali italiane e nell'aviazione militare.

Tra le più significative realizzazioni, i motori che hanno equipaggiato velivoli famosi per trasvolate atlantiche quali la Roma-Bahia (Ferrarin Del Prete) nel 1928, Sud Bolama-Porto Natal nel 1931, e per prestigiosi record di velocità (Coppa Schneider e Coppa Bleriot).

Dopo la guerra l'ing. Bona fu chiamato ad un nuovo campo di attività alla Direzione dei Laboratori Ricerche e Controlli. In questo settore Egli poté esercitare le sue doti di creatività e di stimolo, promuovendo e potenziando numerose iniziative, anche di collaborazione con enti tecnici e scientifici stranieri. Socio di numerosi sodalizi internazionali, diede fino all'ultimo l'apporto della sua profonda esperienza e della sua fervida personalità.

«Illustrato Fiat» rinnova alla Sorella, signorina Iuccia Bona, e ai familiari tutti, sentite profonde condoglianze.

ROBERTO BACCHERETI LEO SANCISI



Ricordiamo i caduti sul lavoro Roberto Bacchereti, autista della Sezione Officine Fiat di Marina di Pisa, deceduto il 13 giugno a seguito di incidente automobilistico nel corso del suo servizio e Leo Sancisi, operaio della Sezione Presse di Mirafiori che era rimasto ferito da uno stampo il 14 luglio ed è mancato per sopravvenute complicazioni il 25 agosto.

La scomparsa di questi lavoratori, attivi ed apprezzati, ha destato unanime cordoglio tra superiori e colleghi. «Illustrato Fiat» rinnova alle famiglie le più sentite condoglianze.

TRATTORE FA RIMA CON AMORE



« Solo la donna potrà salvare l'agricoltura dall'estinzione: i contadini non trovano più mogli disposte a sfilarsi come braccianti. Unico mezzo di seduzione è ormai il trattore », scrive Cesare Piloni in un articolo su « Bellezza », centrando uno dei problemi più seri dell'agricoltura: lo spopolamento delle campagne, a opera soprattutto dei giovani, che non vogliono più assoggettarsi alla vita dei campi. Per il contadino è anche difficile, scrive il giornale, mettere su famiglia, trovare ragazze disposte a condividere una vita di sacrifici, di rudi fatiche fisiche, se pur in un ambiente naturale che, per i cittadini, pare ormai un paradiso perduto: aria pura, verde, silenzio. Molte difficoltà, molte incertezze e gran parte dei disagi potrebbero venire alleviati dalla presenza della macchina che la tecnica ha realizzato per la moderna agricoltura: il trattore.

« Se i parolieri delle canzonette italiane — scrive Piloni — non fossero perennemente fermi ai temi del festival di Sanremo, si sarebbero accorti già da un pezzo che trattore fa rima con amore, e avrebbero imboccato decisamente la

strada georgica che porta in campagna. Avrebbero così contribuito nel loro piccolo, a risolvere uno dei più delicati problemi che assillano la nostra economia ».

Dopo aver accennato alla rapida, spesso tumultuosa trasformazione dell'Italia — paese tradizionalmente agricolo — in una nazione tecnologicamente progredita, ed in alcuni campi, al passo con i paesi industrialmente più avanzati, il giornale osserva che questo progresso ha lasciato indietro il settore più debole: l'agricoltura, la grande malata da curare.

« Il tragico è — dicono concordi tutti gli esperti in economia agricola — che i medici ci sarebbero: sono le infermiere che mancano ». Per salvare l'agricoltura italiana dall'estinzione c'è un bisogno urgentissimo di donne. Intere zone contadine si sono spopolate. Sono quelle meno ricche, senza essere povere: il Monferrato e le Langhe in Piemonte, il centro della Toscana, una parte dell'Umbria. Le prime ad andarsene sono state le ragazze: che cosa ci restavano a fare, nei paesetti dove per far quattro salti bisognava

aspettare tutto l'anno la festa del santo patrono?

A questo punto entra in scena il trattore. Non è il toccasana, naturalmente. Gli esperti sono pronti a spiegarvi di quanti ettari deve essere un terreno fertile, perché sia economicamente conveniente coltivare un appezzamento. E sanno tutto sui mutui da richiedere, sulle tecniche di coltivazione da adottare. Ma il nocciolo della questione è la meccanizzazione del lavoro agricolo: con il trattore l'agricoltura diventa un'industria, il campo si trasforma in una fabbrica, il contadino diventa operaio, un operaio dei campi.

Le giovani generazioni infatti, rifiutano l'immagine del contadino tradizionale. « Quando hanno conquistato la patente di trattoristi, ne sono orgogliosi — scrive ancora « Bellezza » — vanno a ballare in tuta, che esibiscono come il vessillo della loro nuova condizione sociale. E' il trattore che permette al giovane di chiedere alla ragazza: vuoi sposarmi? Non farai più la contadina con me: vedi? Ho il trattore. Nella nostra cascina farai la casalinga, proprio come se avessi sposato un operaio: sarà come avere un impiego in città ».

(Foto Ugo Mulas)

Printed in Italy

