

ILLUSTRATO FIAT

Anno XIV - n. 3

PERIODICO MENSILE

31 Marzo 1966



IL PRESIDENTE SARAGAT ALLA FIAT

L'8 marzo il Presidente della Repubblica ha visitato la Fiat Mirafiori e lo Stabilimento Velivoli Fiat accolto entusiasticamente dalle maestranze. Il Capo dello Stato ha sentito vibrante ed affettuoso l'omaggio resogli dai lavoratori Fiat. Durante tutto il percorso nelle officine si è rinnovato il caloroso incontro: tutti volevano salutare il Presidente, stringergli la mano, dimostrargli l'orgoglio che Egli fosse tra loro.

Nella foto: Giuseppe Saragat parla ai lavoratori della Fiat.

(Fotofiat)

GIUSEPPE SARAGAT ALLA FIAT

Indimenticabile visita del Capo dello Stato alla Mirafiori ed alla Velivoli - Vibrante affettuoso incontro con i lavoratori - La visita alle Officine - L'importante discorso del Presidente Saragat

La «Mirafiori» ha vissuto momenti di intensa emozione, di esultanza ed orgoglio ricevendo la lunga, cordiale visita del presidente Saragat, martedì 8 marzo.

Giunto alle ore 9, con il Ministro dell'Industria e Commercio Andreotti, l'on. Romita, e il seguito di alti collaboratori del Quirinale, Giuseppe Saragat è stato accolto sulla soglia del Palazzo Uffici dal Prof. Valletta, con l'ing. Bono, il dott. Agnelli, l'ing. Nasci e i Consiglieri di Amministrazione, unitamente al Sindaco di Torino, prof. Grosso.

Reso omaggio alla Lapide dei Caduti, nell'atrio, Giuseppe Saragat è stato festeggiato dai Direttori Fiat e da una rappresentanza delle Commissioni interne, da rappresentanze dei Maestri del Lavoro e degli Anziani Fiat, degli Allievi ed ex Allievi Fiat, presentategli dal Prof. Valletta.

Dopo la illustrazione del percorso della visita, fatta dall'ing. Fiorelli, direttore centrale e della Divisione Automobili, il corteo delle macchine scoperte ha iniziato il percorso.

Migliaia e migliaia di lavoratori erano lungo il percorso del corteo presidenziale per vedere Giuseppe Saragat, per salutarlo con il sorriso, la voce, l'applauso: un omaggio non soltanto doveroso per l'alta considerazione che il Presidente aveva voluto riservare al mondo di lavoro torinese, ma calorosamente umano e spontaneo.

Il Capo dello Stato era visibilmente compiaciuto e commosso: rispondeva ai battimani, alle acclamazioni con ripetuti, cordialissimi saluti della mano mentre, in piedi sulla macchina scoperta, percorreva le varie officine, dalle fonderie alla meccanica alla carrozzeria.

Ai visitatori gli operai della Mirafiori sono abituati. Ed il fatto che tante migliaia di persone, ogni anno e da ogni parte del mondo, vengano a Torino per vedere lo stabilimento ove nasce l'automobile che porta quella firma breve: Fiat, è anche motivo di legittima soddisfazione. Ma la mattina dell'8 marzo c'era un'atmosfera parti-



Il saluto del prof. Valletta al Presidente della Repubblica.

colare in fabbrica, un'aria solenne e festosa per l'avvenimento che tutti desideravano vivere e ricordare. Anche le telecamere della TV piazzate all'esterno ed all'interno dello stabilimento, e l'andirivieni dei tecnici e degli operatori accrescevano l'attesa.

Dopo una breve sosta lungo la pista di collaudo dove era stato predisposto lo schieramento delle vetture, autocarri, trattori, il Presidente e il seguito sono giunti nel settore delle li-

nee terminali di montaggio. Qui il calore della manifestazione è divenuto entusiasmo. Migliaia di lavoratori hanno acclamato Giuseppe Saragat: una dimostrazione spontanea, incontenibile, ma appunto per questo ancor più sincera, che certo ha fatto sentire al Presidente della Repubblica l'animo schietto dei lavoratori della Fiat. E' stato infatti riferito che Egli, con una frase non formale ma spontanea, commosso dal grande entusiasmo si è così espresso: «Ricorderò sempre quest'incontro con i lavoratori della Fiat».

In quest'atmosfera Egli ha pronunciato il Suo importante discorso, preceduto da quello del Prof. Valletta: «La Sua visita ci permette di presentarLe i risultati dello sforzo collettivo compiuto da noi tutti in tanti anni qui alla Fiat. Una formazione completa, moderna, efficiente di mezzi produttivi, di uomini capaci: dirigenti impiegati operai», concludendo con questo vibrante saluto: «Salutiamo in Lei il supremo regolatore delle sorti d'Italia, a disposizione della quale sta oggi e sempre la nostra azione di lavoro nella Nazione e all'estero».

Ha poi parlato il sig. Riccardo Baldi, motorista Fiat, delegato dalle Commissioni Interne a prendere la parola in nome dei Lavoratori della Fiat per ringraziare il Presidente Saragat dell'«alto onore che ci ha fatto venendoci a trovare sul posto di lavoro, dove con la fatica quotidiana cerchiamo di assicurare una vita dignitosa e sempre migliore per le nostre famiglie e per noi». Baldi ha concluso con un caloroso «Viva il Presidente Saragat» seguito da uno scroscio di applausi da parte delle migliaia di lavoratori radunati intorno al podio.

L'immenso uditorio ha poi ascoltato l'alta parola di Giuseppe Saragat:

«Cari Lavoratori, «mi rivolgo a Voi operai, tecnici, impiegati, ingegneri, dirigenti come a

un'eletta rappresentanza di tutti i lavoratori italiani. Questo incontro con voi avviene nella maggiore impresa industriale italiana, a un giorno di distanza dalla inaugurazione del Centro Internazionale di Perfezionamento Tecnico e Professionale del B.I.T. che è davvero una grande opera di lavoro e di pace degna, in tutto, di questa generosa città di Torino.

«Torino ha pienamente meritato di accogliere il Centro Internazionale del B.I.T.; lo ha meritato per lo spirito di avanguardia che anima le sue fabbriche, tra le più famose d'Europa; per il profondo amore della libertà, nutrito dai suoi lavoratori, i quali tra i primi resistettero e si opposero alla dittatura ed all'occupazione straniera, così come all'alba del secolo tra i primi erano scesi in campo nelle grandi lotte operaie per la conquista degli organismi rappresentativi di fabbrica.

«Il Presidente di una Repubblica democratica fondata sul lavoro non poteva lasciarsi sfuggire l'occasione per incontrarsi oggi con voi, artefici primi della produzione, con coloro cioè che al grande respiro produttivo del Paese partecipano attivamente, contribuendo in così vasta misura al bene comune di tutti gli italiani».

Il Presidente ha proseguito, dicendo che nella nostra città si sente fortemente il richiamo democratico alla unità nazionale poiché Torino con la sua operosità, con il suo ritmo di lavoro, la generosità della sua gente allevia le antiche insufficienze del mezzogiorno ed accoglie in una grande comunità decine di migliaia di fratelli del sud offrendo loro lavoro.

Ha ricordato come obiettivo essenziale del Paese sia quello di operare affinché tutti i cittadini possano trovare lavoro senza che sia necessario emigrare od allontanarsi troppo dal luogo dove si è nati, a meno che non lo si faccia per libera scelta.

Ha poi messo in evidenza come i sintomi di una ripresa economica, so-



Giuseppe Saragat in commosso raccoglimento dinanzi alla lapide dei Caduti Fiat, nel grande atrio della Mirafiori. Sono con lui il Ministro dell'Industria Andreotti, l'on. Romita, il Sindaco di Torino prof. Grosso, il prof. Valletta, l'ing. Bono, il dr. Agnelli, l'ing. Nasci ed i Consiglieri d'Amministrazione Fiat.

prattutto evidente nel settore dell'auto, incoraggino a seguire le direttive di politica economica che ci portano a misurarci con la concorrenza sulla base di uno sforzo incessante che tende a migliorare sempre più la qualità dei prodotti.

Ha infine accennato ai doveri di uno Stato moderno: provvedere ad una scuola efficiente aperta a tutti, una pubblica amministrazione sollecita degli interessi dello stato e dei cittadini, un sistema completo di assistenza sanitaria e di sicurezza sociale.

Frequenti applausi hanno sottolineato il discorso del Capo dello Stato che ha così concluso:

«Cio che è stato realizzato lo si deve al tenace lavoro, allo sforzo congiunto di tutti i cittadini italiani. Sol tanto con l'impegno costante di voi tutti, di tutti i lavoratori d'Italia, di tutti i cittadini, sarà possibile coronare veramente quelle lotte per la libertà che hanno visto tutto il popolo italiano riconciliato nelle istituzioni democratiche repubblicane.

«E' con questa certezza che io saluto in voi, lavoratori, l'immagine stessa di una Patria operosa, libera, democratica, giusta e pacifica».

Un altissimo affettuoso applauso ha salutato la conclusione del discorso del Presidente, che ha ripercorso la fabbrica passando lungo la «linea» della 124 che in quei giorni era appunto entrata in produzione data la prossimità del lancio sul mercato italiano.



(Il testo continua a pagina 4)

L'ing. Fiorelli illustra al Presidente — su un plastico luminoso — il percorso che Egli compirà attraverso gli stabilimenti della Mirafiori.



Prima di iniziare la lunga visita alla Mirafiori, Giuseppe Saragat si intrattiene con rappresentanti delle Commissioni interne, dei Maestri del Lavoro e degli Anziani Fiat presentatigli dal prof. Valletta.



Il sig. Riccardo Baldi, motorista, ha rivolto al Capo dello Stato il fervido saluto di tutti i lavoratori Fiat.



Il Presidente si intrattiene con i giovani della Scuola Allievi Fiat «Giovanni Agnelli».

Lasciata la Mirafiori, il Presidente della Repubblica si è recato alla Fiat Velivoli. Accolto e ossequiato dall'ing. Gabrielli e collaboratori ed acclamato da una rappresentanza di impiegati ed operai, si è recato nella Sala Rapporto ove l'ing. Gabrielli gli ha illustrato progetti e realizzazioni aerospaziali Fiat visivamente riassunti da una mostra di modellini, disegni e pannelli. Erano presenti il Ministro Andreotti, il Sindaco di Torino prof. Grosso, il Capo di S. M. Aeronautica Remondino, la presidenza e direzione generale Fiat. E' stata quindi offerta al Capo dello Stato la prima copia di una monografia che il prof. Valletta ha desiderato fosse preparata per descrivere le attività di ricerca e sviluppo del Centro aerospaziale Fiat Aviazione.

Giuseppe Saragat ha successivamente visitato gli Uffici tecnici e le officine di montaggio velivoli e costruzioni spaziali concludendo, tra vivissimi applausi, la sua visita.

Dopo la Fiat Mirafiori e Fiat Velivoli, il Presidente della Repubblica ha visitato a Torino il Centro Gobetti e nel pomeriggio la Lancia a Chivasso, raggiungendo in serata la Capitale.

Da Roma il Presidente della Repubblica ha così telegrafato al prof. Valletta:

«Ho veramente ammirato la grandiosità del complesso industriale di Mirafiori e della sezione Velivoli che per efficienza di attrezzature, organica distribuzione dei reparti ed alto livello di specializzazione costituiscono la prova più evidente della posizione di primissimo piano acquisita dalla Fiat nel settore della produzione motoristica mondiale. A lei, al dr. Agnelli, all'ing. Bono e ai suoi collaboratori e alle maestranze tutte rinnovo il mio compiacimento più vivo con un cordiale e fervido augurio».

Il prof. Valletta, a sua volta, ha risposto al Capo dello Stato:

«Grato per la Fiat e per tutti i suoi uomini. Le ripeto il nostro grazie per la sua attesissima visita, ambito riconoscimento che ha moltiplicato in noi il formidabile entusiasmo dal quale siamo sempre stati e saremo animati per il conseguimento delle migliori fortune d'Italia nel campo sociale e nel campo produttivo».

Il nostro «Illustrato» si rende interprete del sentimento di tutti i lavoratori Fiat per rinnovare al Presidente Saragat l'espressione profonda della fedeltà riconoscente.



Fila ininterrotta di lavoratori fanno ala al corteo presidenziale.



In officina, gli operai si stringono intorno alla macchina del Presidente, decine di mani si tendono in un gesto di festoso saluto. Giuseppe Saragat compiaciuto e commosso, ricambia con grande cordialità.

La visita del Presidente Saragat, accolta con tanto entusiasmo da tutta la maestranza, ha mosso anche l'estro poetico di nostri collaboratori.

Fra le molte espressioni di compiacimento che abbiamo ricevuto, ve ne sono alcune in versi. Per tutte, riproduciamo questa, in piemontese, del sig. Gianni Varesio, dipendente del Laboratorio Ricerche e Controlli Auto-Avio. Essa ci pare, nella sua spontanea schiettezza, documento valido e genuino di sentimenti e di impressioni.

Mi sòn 'na cita vis
ancastònà 'n'en grand còmpless
tra ingranagi, mòle e còtiss,
mi 'n treuvo pròpi an mess.

Stamatìn d'impròvis 'n'armonia,
còmpagnà da 'n'arietta frèsc d'ròsà
l'ha pòrtà fin-a via
l'odòr ed l'euli brusà;

òpersi cò 'l toni macià, impiegati e
[dirigent]

a smìju 'na sòla famija:
na volta tant, tuti còntent
a disu an corò;

Viva Saragat, nostr President!

Gianni Varesio



Giuseppe Saragat lascia la Mirafiori, affettuosamente salutato dagli impiegati del palazzo uffici.

Autocarri Fiat alle popolazioni indiane

L'appello che il Santo Padre ha rivolto a tutto il mondo per gli aiuti all'India provata dalla carestia, ha avuto un'eco vibrante in Italia, particolarmente a Torino, dove la sottoscrizione aperta dalla «Stampa» ha offerto un quadro commovente dello slancio e della solidarietà umana verso un popolo sofferente. Tra i sottoscrittori numerosi gli appartenenti alla Fiat; il Gruppo Anziani ha provveduto a versare oltre 600.000 lire raccolte tra i propri iscritti.

La Fiat ha effettuato un'offerta di 10 milioni e altri 5 milioni sono stati versati dai Consiglieri di amministrazione, direttori e vice direttori, alla grande sottoscrizione aperta in tutta Italia dalla Radiotelevisione italiana.

Per conto del Vaticano la Caritas Internationalis ha acquistato 72 autocarri, di cui 40 Fiat 650 N. Domenica 27 febbraio S.S. Paolo VI è sceso in Piazza San Pietro per dare la Sua benedizione a questi automezzi destinati a percorrere il territorio indiano per portare viveri e aiuti.

Il Pontefice ha pure rivolto la Sua benedizione alle maestranze presenti. Si è intrattenuto con ognuno affabilmente. Ha poi rivolto parole di rin-

graziamento ai rappresentanti della Caritas Internationalis e ai rappresentanti delle Case automobilistiche. Per la Fiat era presente il Direttore della Filiale Fiat di Roma ing. Ghirelli, con i suoi collaboratori.

Paolo VI, dopo aver lasciato Piazza San Pietro fra grandi acclamazioni, è apparso alla finestra del suo studio, da dove ha pronunciato un breve discorso, con una speciale formula di benedizione per i mezzi schierati:

«Signore Dio nostro, guarda propizio alle nostre suppliche e benedici questi autocarri con la Tua santa destra: falli accompagnare dai Tuoi figli

affamati dell'India: che essi li proteggano da ogni pericolo perché arrivino a destinazione e divengano così i laboratori del Tuo amore universale e della Tua pace.

«Signore, tu che, vedendo la folla affamata nel deserto, dicesti: "Ho pietà di questa moltitudine", tu che, con 5 pani sfamasti cinquemila persone, guarda benigno ai Tuoi figli affamati dell'India e, dopo aver saziato la loro fame corporale, degnati di saziare anche la fame delle loro anime con il cibo celeste della Tua dottrina, tu che vivi e regni Dio per tutti i secoli dei secoli. Così sia».



Il Santo Padre rivolge parole di saluto all'ing. Ghirelli, direttore della Filiale Fiat di Roma anche per tutti i collaboratori Fiat.



Un momento della cerimonia in Piazza S. Pietro.



Emilio Bordiga, Segretario Generale del Gruppo Anziani Fiat, fotografato a «La Stampa» dove ha portato il contributo raccolto tra i Soci Anziani Fiat.



LA FIAT AL SALONE DI GINEVRA

GINEVRA - Al Salone dell'Automobile di Ginevra (10-20 marzo) la Fiat è stata presente in tutti i settori della importante rassegna: automobili, veicoli industriali, trattori. Sullo stand autoveicoli, la vasta gamma Fiat al completo con la 1100 R. Novità: la 1100 R familiare e la 850 Idromatic (la 850 con cambio semiautomatico). Lo stand veicoli industriali ha Au Salon Automobile de Genève, la Fiat exposait dans tous les trois secteurs de cette importante manifestation: automobiles, véhicules industriels, tracteurs. Dans le stand des voitures particulières, la vaste gamme Fiat était au complet, y compris la toute récente 1100 R. Nouveautés absolues ici: la version familiale de la 1100 R et la 850 «Idromatic» (avec transmission semi-automatique). Dans le stand véhicules industriels, la

illustrato i più significativi modelli in ogni classe di trasporto per cose e persone, mentre lo stand trattori ha presentato i vari tipi di apripista e caricatori per movimento terra e lavori di cantiere, con le nuove realizzazioni di grande potenza. Vivissimo l'interesse della clientela e del pubblico internazionale per le mostre Fiat sempre affollate. Fiat a illustré ses modèles les plus significatifs dans chaque classe de transport pour marchandises et passagers et pour chaque spécialisation d'emploi tandis que dans le stand tracteurs étaient présentés les différents types «industriels» pour travaux publics et pour chantiers, avec des nouveautés absolues de grande puissance. Le public et la clientèle internationale se sont montrés vivement intéressés à toute la production Fiat.

“Ricorderò sempre questo inco



Al termine delle linee di montaggio, una moltitudine di operai ascolta l'alta parola del Presidente della Repubblica e Gli rivolge una



Migliaia di lavoratori intorno al Presidente. Tutti vogliono essergli vicino, acclamarlo. Grandi servizi fotografici e riprese televisive hanno fissato questo festoso avvenimento che è stato ampiamente riportato da tutta la stampa. Saragat ha percorso molti tratti a piedi.



Nella Sala del Consiglio il Capo dello Stato, dopo aver firmato l'albo d'onore dei visi.

ntro con i lavoratori della Fiat”



manifestazione di incontenibile entusiasmo. Giuseppe Saragat dirà: «Ricorderò sempre questo incontro con i lavoratori della Fiat».



tatori, osserva il modellino della prima vettura Fiat offertogli dal prof. Valletta.



Anche alla Fiat Velivoli, si è rinnovato il più caloroso omaggio dei lavoratori a Giuseppe Saragat. Prima della visita alle officine, l'ing. Gabrielli Gli ha illustrato realizzazioni e progetti aerospaziali Fiat. Presente pure il Capo di Stato Maggiore Aeronautica Gen. Remondino.



AUSTRIA E GERMANIA - Primi contatti della stampa estera con la 1100R. La foto a sinistra è stata ripresa a Vienna nel salone di esposizione della Steyr, nostra Concessionaria Generale per l'Austria, e l'Erste Begegnung der ausländischen Motorjournalisten mit dem neuen Fiat 1100R. Das Bild links wurde in Wien, in den Ausstellungsräumen der Steyr-Werke aufgenommen und zeigt die Journalisten, die den



mostra l'interesse dei giornalisti per la vettura. Nella foto a destra, alcune Fiat 1100R con giornalisti a bordo lasciano la sede della Deutsche Fiat, ad Heilbronn, per recarsi sul circuito di prova. Wagen mit grossem Interesse betrachten. Das Bild rechts zeigt dagegen einige 1100R, die den Sitz der Deutschen Fiat in Heilbronn verlassen, um sich mit Journalisten auf die Teststrecke zu begeben.



TRIESTE - Il com.te Mario Crepaz, che per molti anni ha guidato con sicurezza attraverso gli oceani le «ammiraglie» della nostra flotta mercantile, ha recentemente compiuto la sua ultima traversata atlantica al comando della «Michelangelo». Al termine di essa, i passeggeri gli hanno donato questa 1500, accanto alla quale è stato qui ritratto dopo il ritiro della vettura alla Filiale di Trieste.



SCIACCA (Agrigento) - La nuova sede della nostra Commissionaria locale, ditta «Savar». Il moderno edificio, che dispone di uffici e locali vendita, deposito, stazione di servizio, officina di riparazione per meccanica e carrozzeria, è stato realizzato su un'area di oltre 5000 mq. in base ad uno studio della Direzione Assistenza Tecnica Fiat. La superficie utile coperta raggiunge i 2700 metri quadri.



GERMANIA - Anche all'estero i cabriolet Fiat riscuotono vivo successo nel corso di sfilate e cortei folkloristici. Qui siamo ad Heilbronn, durante una recente manifestazione carnevalesca: il Principe e la Principessa del Carnevale, con il loro seguito, hanno attraversato le vie cittadine, tra gli applausi di piccoli e grandi, a bordo di cinque cabriolet 1500 messi a disposizione dalla Deutsche Fiat. Auch im Ausland ernten die Fiat-Cabriolets grosse Erfolge anlässlich der folkloristischen Veranstaltungen. Das Bild wurde in Heilbronn während der letzten Faschingstage aufgenommen: Das Prinzenpaar mit Gefolgschaft fährt durch die Stadt an Bord von fünf nagelneuen 1500 Cabriolets, die die Deutsche Fiat zur Verfügung stellte, und ernten dabei die Bewunderung und den Beifall von Grossen und Kleinen.



SVIZZERA - Da circa 40 anni la nostra Agenzia «Calanda Garage», di proprietà del sig. Willi, svolge una proficua attività nella città di Coira, nel cantone dei Grigioni. L'istantanea riproduce l'Agenzia nel suo primo periodo di vita, quando era condotta dai genitori dell'attuale proprietario. La «Calanda Garage» festeggia in questi giorni la ricorrenza con simpatiche manifestazioni in tutto il Cantone. Seit fast 40 Jahren entwickelt unser Vertreter in Chur, Herr Mario Willi, Inhaber der «Calanda Garage» eine rege Verkaufstätigkeit in den Graubünden. Diese Aufnahme zeigt den ersten Sitz dieser Fiat-Vertretung, als die Eltern des jetzigen Inhabers die Geschäfte führten. Die «Calanda Garage» feiert in diesen Tagen das Jubiläum mit grossen und sympathischen Veranstaltungen in den Graubünden.



CITTA' DI CASTELLO (Perugia) - Accanto alla « signora della strada » di oggi, la « signora della strada » di trent'anni fa... Questo il simpatico allestimento realizzato dalla nostra Commissionaria locale, Ditta « Fratelli Barchi », per presentare la nuova versione della Fiat 1100. L'interessante esposizione comparativa, che ha riscosso simpatici consensi, è avvenuta nella sala vendita, di recente rinnovata.



ETIOPIA - Una Missione commerciale ed economica italiana guidata dall'on. Pedini ha visitato i moderni impianti della nostra Filiale che la SACAFET ha costruito in Addis Abeba, circa un anno fa. Nelle fotografie, vediamo il gruppo della Missione davanti ad uno schieramento di veicoli industriali Fiat. Accompagnavano gli ospiti l'ing. Vinea, direttore Impianti e Produzioni estere e dirigenti della SACAFET.



GRAN BRETAGNA - Queste vetture fanno parte di un'importante commessa realizzata recentemente dalla Fiat England. Si tratta, in complesso, di tredici 1500 familiari, tre 1500 berline, un 2300 lusso e These motorcars are part of an important consignment just delivered by our British concessionaires Fiat (England) Ltd. It covers thirteen 1500 station wagons, three 1500 sedans, one 2300 De Luxe

un furgone 1100T con cui la Società « Cinzano (U.K.) Ltd. » ha arricchito il proprio parco di veicoli. In Italia e all'estero, molte importanti ditte e società posseggono considerevoli parchi di vetture Fiat. sedan and one 1100T van, all coming to enrich the fleet of vehicles of « Cinzano (U.K.) Ltd. Many other important companies in Italy and abroad possess large fleets of Fiat vehicles for their needs.

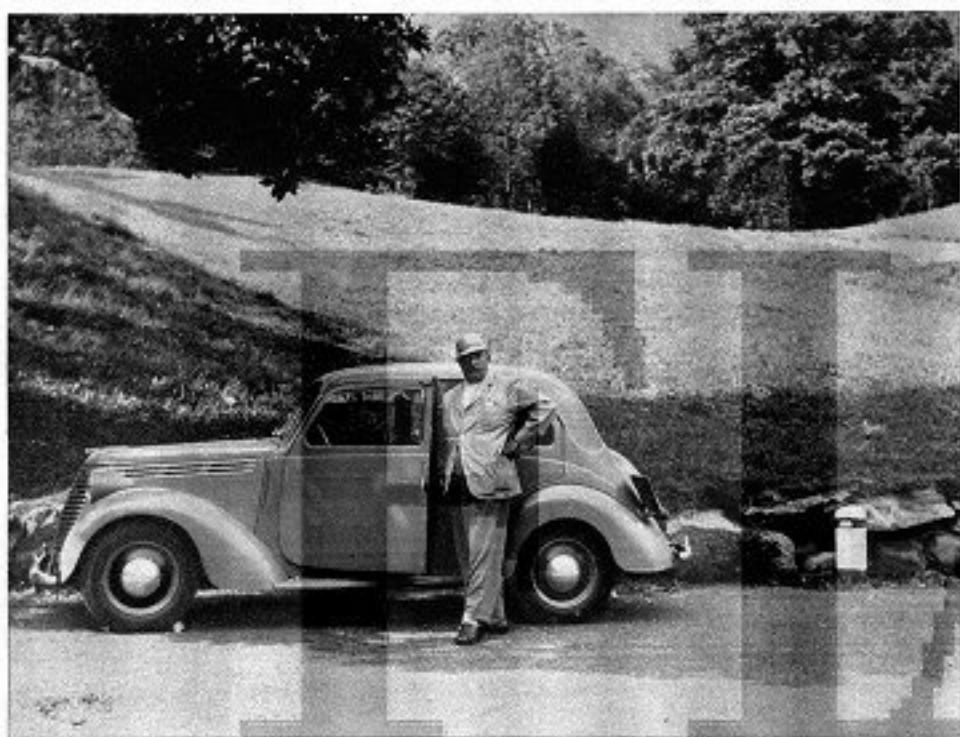


AFRICA - L'isola della Réunion, nell'Oceano Indiano, è ricca di vestigia di un avventuroso passato, come questi cannoni che appaiono dietro il coupé 850. I giornali dell'isola hanno dedicato alla nostra vettura i più lusinghieri apprezzamenti, giudicandola di rara eleganza e piena di nervosità e brio, i quali si accordano perfettamente alle esigenze dei percorsi montagnosi e più ardui dell'isola. L'île de la Réunion, dans l'Océan Indien, est riche de vestiges d'un passé aventureux, comme ces anciens canons que l'on voit derrière le coupé Fiat 850. Les journaux de l'île ont eu des accents très flatteurs pour notre voiture, la jugeant d'une rare élégance, et pleine de nervosité et de brio, qualités qui s'accordent parfaitement aux parcours pleins de tourments qui caractérisent l'île montagneuse.



HONGKONG - Si è recentemente tenuto, in questa città, il primo Salone dell'Automobile. Vi ha partecipato, per la Fiat, la nostra Concessionaria locale Turin Motors Ltd. I visitatori della mostra sono stati invitati a compilare un questionario, il cui primo premio è consistito in una berlina Fiat 850. Questo modello, con gli altri della gamma Fiat, ha riscosso il più vivo successo ed interesse. The city of Hong Kong has recently held its first Automobile Show. Our company was represented by the local Concessionaires, the Turin Motors Limited. Visitors to the Automobile Show were asked to fill out a questionnaire. The person who handed in the correct answers was presented with a Fiat 850 saloon. Likewise the other cars of the Fiat range, the model drew great public attention.

ATTESTAZIONI



ITALIA - Il cap. Ernesto Torrenzo, di Torino, possiede dal 1948 una Fiat 1100 B, foto a sinistra, con cui ha già totalizzato la bellezza di mezzo milione di chilometri, senza inconvenienti motori. Come non bastasse, il cap. Torrenzo si appresta a compiere, per la quinta volta, il giro attraverso le principali città della Spagna al volante della sua fedele vettura. Nella fotografia di destra è documen-



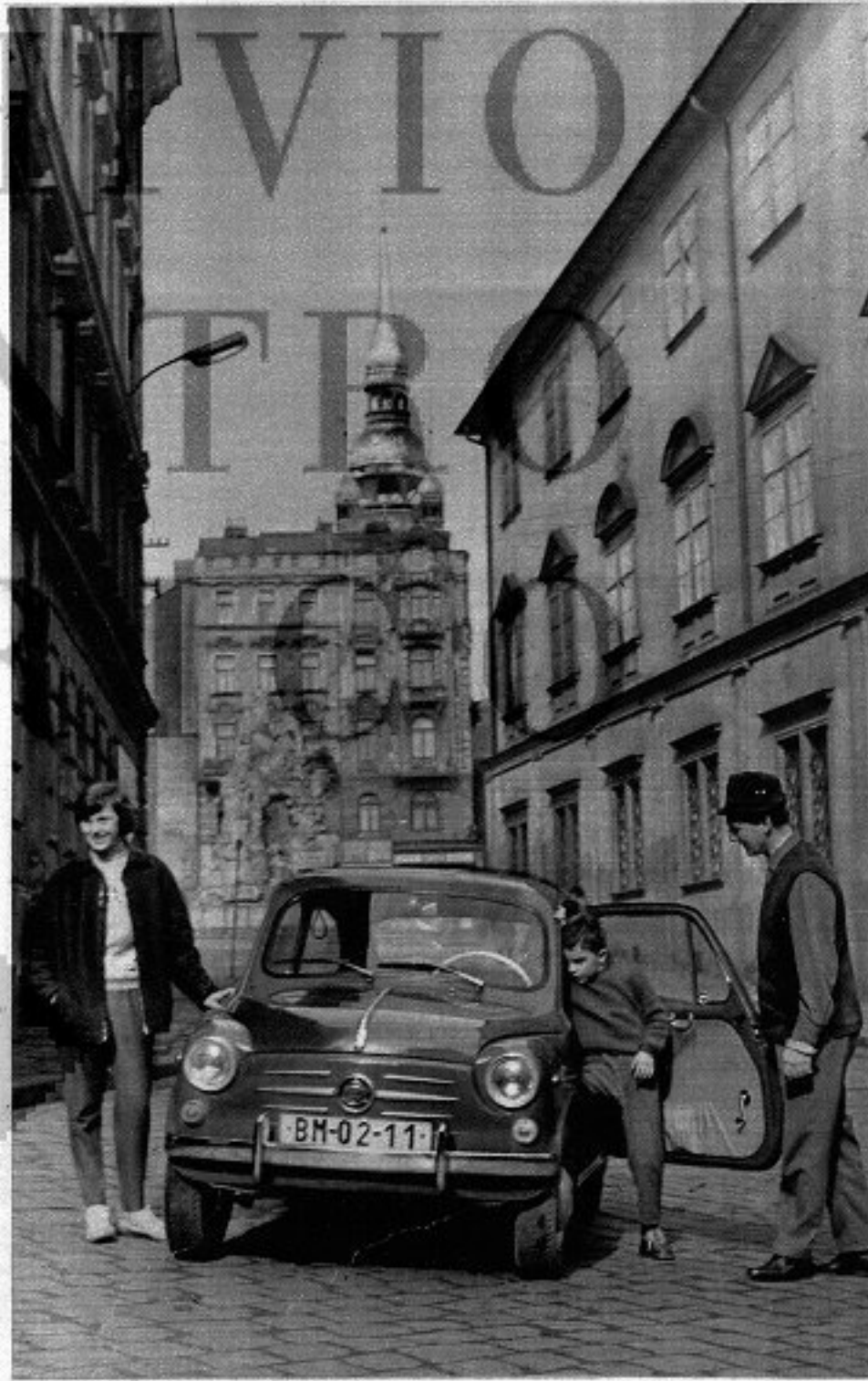
tato un curioso incontro fatto dal cap. Torrenzo in uno dei suoi viaggi in terra iberica: si tratta della veterana Fiat «Zero» sulla quale apprese le prime nozioni di guida, cinquant'anni or sono, a Torino; la Fiat «Zero» finì poi in Spagna, dove oggi è considerata una delle «vetture d'epoca» in miglior stato di conservazione, e il cap. Torrenzo ha voluto ancora una volta sedersi al suo posto di guida.



AUSTRIA - La Fiat 1100 familiare che appare nella fotografia ha già percorso 295.000 chilometri attraverso ogni tipo di strada e senza particolari note alle parti meccaniche o alla carrozzeria. Il suo proprietario, il signor Johann Krassnitzer di Innsbruck, che ha acquistato la vettura nel 1958, ne è veramente entusiasta e ci ha assicurato che la sua prossima nuova vettura sarà un'altra Fiat. Dieser Fiat 1100 Kombiwagen hat bereits ca. 295.000 km auf jeglichen Strassen und ohne besondere Störungen an der Mechanik und an der Karosserie zurückgelegt. Sein jetziger Besitzer, Herr Johann Krassnitzer aus Innsbruck, der den Wagen im Jahre 1958 erworben hat, ist damit restlos zufrieden. Herr Krassnitzer hat uns versichert, dass der nächste Wagen, den er kauft, wieder ein Fiat sein wird.



MODENA - L'asso dell'automobilismo italiano Lorenzo Bandini, all'autodromo modenese per le prove con la sua Ferrari di formula 1, ha compiuto, durante le pause, alcuni giri di pista al volante di una Fiat 1100 R messa a disposizione dalla nostra Commissionaria locale, ditta «Stanghellini». Il popolare campione ha avuto parole di vivo elogio per le brillanti prestazioni della nuova vettura Fiat.



CECOSLOVACCHIA - La signora Ljuba Backovská, qui ritratta a Brno accanto alla sua 600 D, ci ha scritto entusiastici apprezzamenti sulla qualità delle vetture Fiat. Con la sua 600 ha già percorso 48.000 km. Frau Ljuba Backovská ist von den Eigenschaften der Fiat-Wagen hell begeistert und sie hat mit ihrem Fiat 600 mehr als 48.000 km. zurückgelegt. Das Bild zeigt Frau Backovská in Brunn neben ihrem 600er.

La sicurezza nell'impiego delle scale semplici portatili

Tra gli attrezzi di uso comune — non soltanto in fabbrica o in cantiere, ma nelle nostre stesse case — le scale portatili occupano un posto importante in quanto, pur nella loro semplicità costruttiva, presentano utilità e praticità di impiego elevate.

Le rilevazioni statistiche dimostrano però che alle scale sono da attribuirsi numerosi infortuni dovuti principalmente al loro non corretto impiego (causa più ricorrente) oppure alla mancanza dei necessari requisiti tecnici.

Quando si usa una scala la prima condizione di sicurezza da osservarsi è la stabilità della scala stessa, in relazione alla sua inclinazione e alle caratteristiche degli appoggi. Infatti, se la scala non è sufficientemente inclinata essa può cadere all'indietro o lateralmente; se l'inclinazione è eccessiva, essa può scivolare o rompersi.

Con il calcolo e con prove pratiche è stato dimostrato che le condizioni ideali di stabilità delle scale semplici si ottengono allorché esse sono disposte con un angolo di inclinazione di circa 75° (figura 1).

In pratica questa inclinazione si può ottenere disponendo la scala in modo che la distanza orizzontale dell'estremità inferiore dei montanti dalla verticale condotta dal punto di appoggio superiore (piede), sia pari ad un quarto della lunghezza della scala compresa fra gli appoggi (lunghezza utile).

Il sistema più semplice per applicare la «legge del quarto» consiste nel dividere per quattro il numero dei pioli compresi

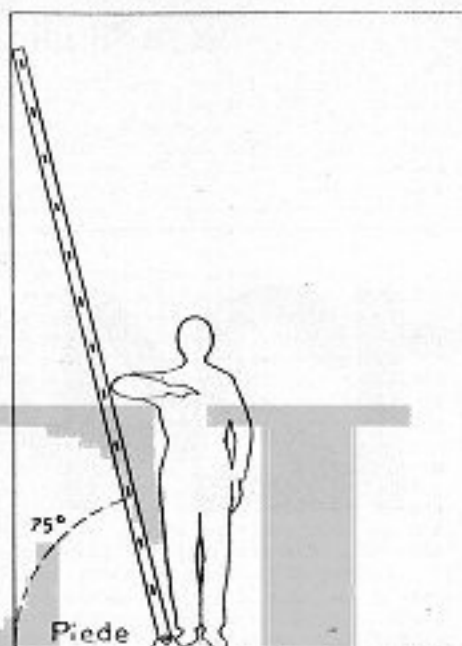


Figura 1

nella lunghezza utile della scala. Risulta in tal modo facile valutare l'ampiezza che deve avere il «piede».

Le scale devono essere poste con entrambe le estremità superiori dei montanti contro appoggi sicuri. Non sono appoggi sicuri: pareti appena pitturate o ricoperte di ghiaccio, canali di gronda, pilastri di sezione circolare o di larghezza limitata, spigoli di fabbricati, vetrate, intelaiature di finestre, porte non chiuse a chiave ed in genere tutte le strutture che non offrono sufficienti garanzie di resistenza.

Per evitare lo scivolamento della scala, le estremità inferiori dei montanti devono essere provviste di dispositivi antiscivolo. Un esempio di tali dispositivi è costituito da zoccoli incernierati ai montanti stessi, provvisti di superfici di appoggio in gomma o cuoio (fig. 2).

Quando l'uso delle scale, per la loro altezza o per altre cause, comporta pericolo di sbandamento, esse devono essere adeguatamente assicurate mediante accorgimenti tecnici, quali ganci, legature, staffe e simili, oppure trattenute al piede da altra persona.

E' altresì importante che il piano di accesso, alla sommità della scala, sia praticabile senza pericolo.

Qualora la scala venga utilizzata per l'accesso ad un posto sopraelevato, uno od entrambi i montanti devono sporgere di almeno 1 metro dal piano dal quale si accede (fig. 3).

Quando si sale o si scende dalle scale bisogna sempre rivolgere il viso verso le scale stesse ed avere le mani e le braccia libere. Gli attrezzi devono essere raccolti

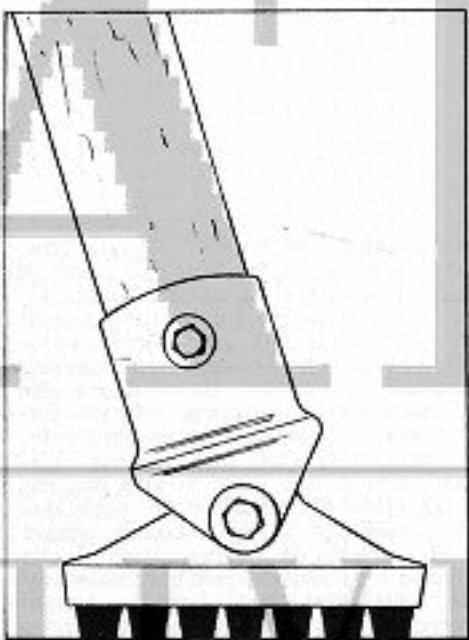


Figura 2

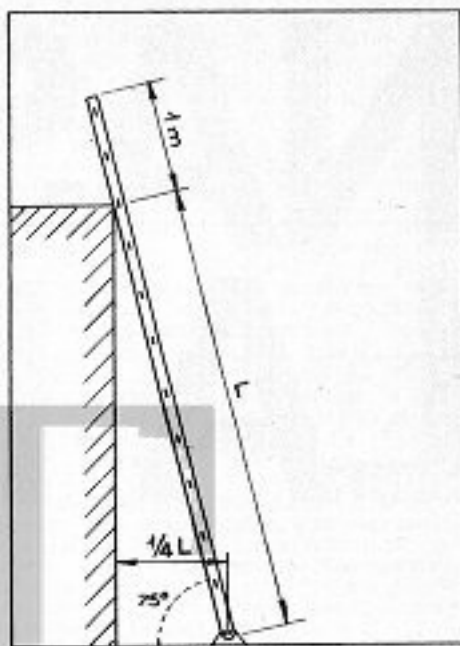


Figura 3

in apposita borsa o fissati ad apposita cintura.

Le scale non devono porsi in vicinanza di aperture né di luoghi di passaggio di veicoli, a meno che non vengano prese idonee misure precauzionali.

Non si devono usare scale che abbiano i pioli rotti o consumati o sostituiti con listelli chiodati sui montanti oppure con i montanti in cattive condizioni.

Le scale devono essere conservate in perfette condizioni di efficienza e venire sostituite o riparate non appena difettose delle necessarie garanzie di sicurezza.

E' sufficiente l'osservanza di queste semplici norme affinché nell'impiego delle scale semplici portatili non abbiano a verificarsi infortuni.

A. Rima
(Servizio Lavoro)

200 VIAGGI AEREI GRATUITI TORINO-ROMA E RITORNO OFFERTI DA "ILLUSTRATO FIAT"

Anche quest'anno «Illustrato Fiat» mette a disposizione dei suoi lettori 200 voli gratuiti Torino-Roma-Torino, a sorteggio tra i nominativi dei dipendenti impiegati e operai (esclusi i dirigenti) che desiderano iscriversi.

Il biglietto andata-ritorno del viaggio è offerto dalla Fiat. Le spese di soggiorno a Roma sono a carico del dipendente.

I 200 viaggi si effettueranno nei mesi da maggio a settembre.

I voli Torino-Roma e ritorno si compiono in giornata: convocazione all'Air Terminal in via Gobetti 10, Torino, alle ore 06.00. Partenza dall'aeroporto di Caselle alle ore 07.00, arrivo a Roma (Fiumicino) alle ore 08.05. Ritorno: convocazione all'Air Terminal in via Giolitti 36, Roma, alle ore 20.00. Partenza dell'aereo da Fiumicino alle ore 21.10, arrivo all'aeroporto di Caselle alle ore 22.25. Un servizio di autobus trasporterà i viaggiatori dagli Air Terminal agli aeroporti. La franchigia di bagaglio per ogni passeggero è di kg. 15. Al ritorno c'è una offerta dall'Alitalia a bordo dell'aereo.

MODALITA' - Un solo dipendente Fiat per nucleo familiare può compilare il taloncino d'iscrizione qui sotto inserito: ritagliarlo e spedito ad «Illustrato Fiat».

Peraltro, il dipendente uomo o donna coniugato, che desidera fare il viaggio con la moglie o con il marito (o con un figlio o figlia conviventi a suo carico), può iscriversi nel taloncino anche il secondo nominativo, il che vale per due biglietti.

Tenere ben presente che il biglietto non è cedibile in nessun caso. Pertanto il taloncino d'iscrizione va riempito e spedito solo da dipendenti che siano in condizione di fare il viaggio aereo.

La data del viaggio (nei mesi sopra indicati) sarà stabilita, per ciascuno sorteggiato, dall'«Illustrato» secondo le possibilità; ma il richiedente può indicare nel taloncino la data che preferirebbe.

Naturalmente le assegnazioni delle date dovranno essere distribuite secondo le possibilità dell'aereo; e sempre con riserva per i casi di forza maggiore.

I dipendenti Fiat, impiegati ed operai, i quali vogliano concorrere per il viaggio aereo, devono spedire a «Illustrato Fiat» (Torino, corso Marconi 10), con cartolina postale, entro il 30 aprile il sottostante taloncino, scrivendovi chiaramente le indicazioni richieste.

L'assegnazione dei 200 biglietti tra gli iscritti sarà fatta per sorteggio, con l'assistenza del Notaio secondo le norme stabilite. I sorteggiati saranno avvertiti personalmente.

Cognome e nome

Anno di nascita Paternità

Impiegato ☐ Operaio ☐ Sez. di appartenenza

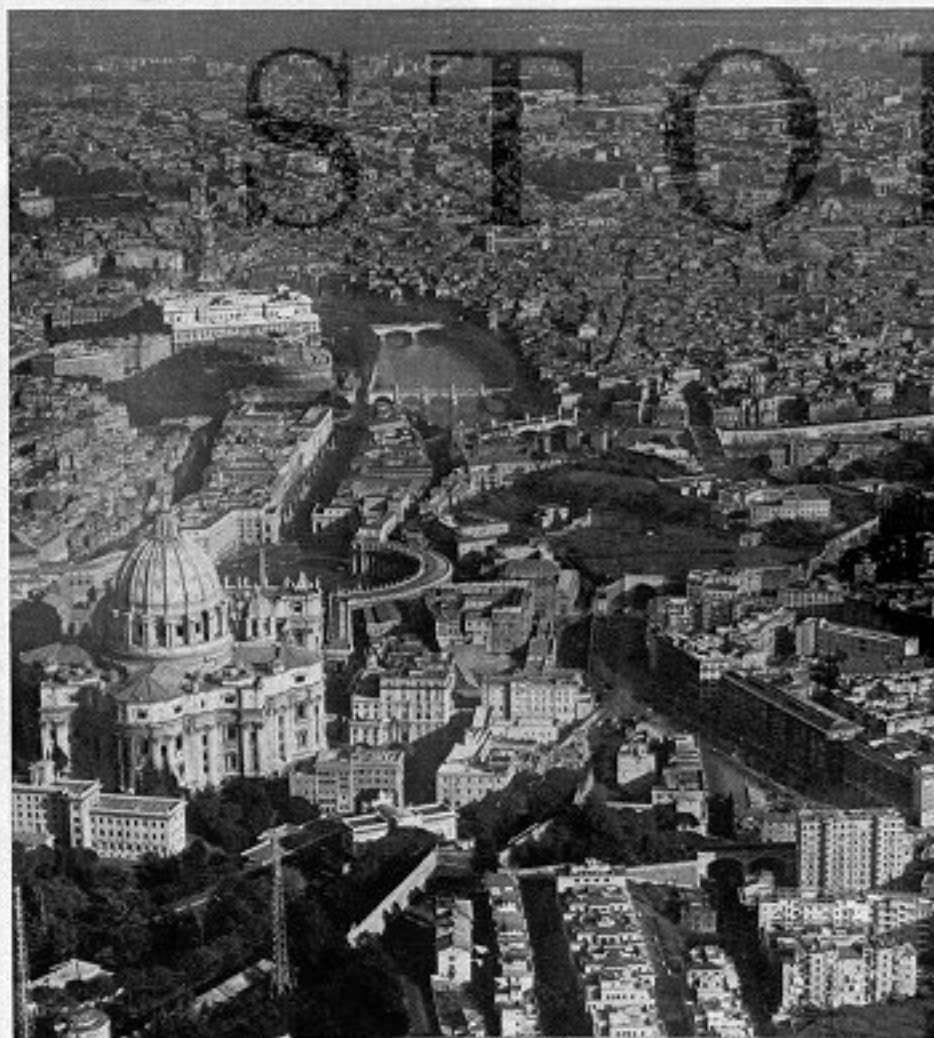
Indirizzo di casa - Via

Celibe o coniugato (cancellare la voce che non interessa)

Se coniugato, intende valersi della facoltà di farsi accompagnare dalla moglie o da un figlio (o figlia)? (Rispondere sì o no e indicare nome e età del congiunto)

Data preferita per il viaggio

(Da spedire, su cartolina postale, entro il 30 aprile 1966).



NASCE LA FIAT 124

Dopo la complessa fase di studio, progettazione, sperimentazione e collaudo dei prototipi, la produzione della «124» è in pieno sviluppo verso il previsto traguardo delle mille unità al giorno. La grande fabbrica si è mobilitata con tutta la sua potenza realizzando nuove attrezzature e impianti di alto valore tecnologico.

Importanti, tra altre: la linea di lavorazione del basamento motore, con 14 «transfer» che eseguono 407 operazioni complessive; la linea test cilindri, con 4 «transfer»: 245 operazioni; la «transfer» di montaggio delle teste, quelle che lavorano l'albero motore, le bielle, i dischi freno eccetera.

Anche nella saldatura dei gruppi principali componenti la scocca, vengono impiegati, tra altri, complessi «transfer» di saldatrici a punti multipli per i fondi, le strutture anteriori, gli autotela, le fiancate ed il padiglione.

Al termine del ciclo di saldatura, i gruppi di carrozzeria sono prelevati automaticamente ed inviati ad un impianto di assemblaggio per la formazione della scocca e successivamente trasferiti alla linea di finitura servita da convogliatori pensili automatici (circa 3 km.).

Le scocche ultimate passano quindi all'impianto di verniciatura che comprende anche il trattamento antiruggine per immersione.

La linea di montaggio della «124» è composta, infine, di 273 stazioni di lavoro e sviluppa a ritmo progressivo la finizione della vettura.

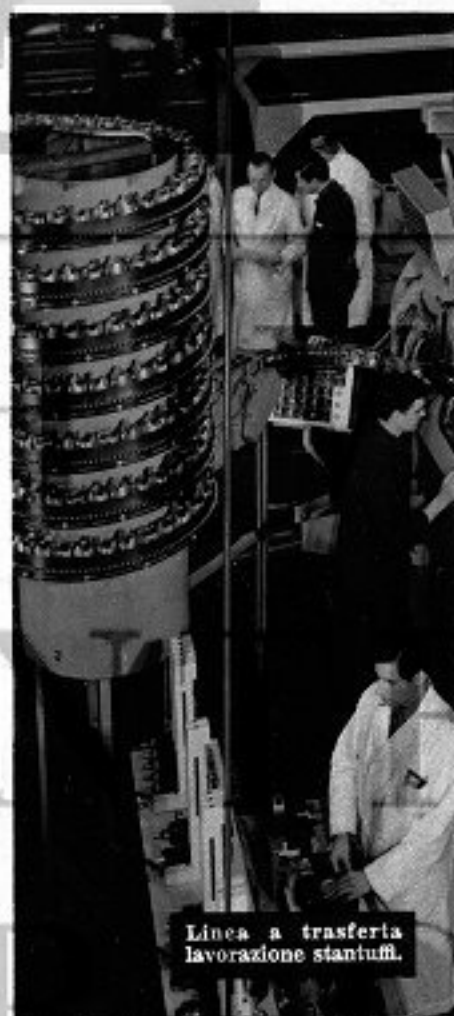
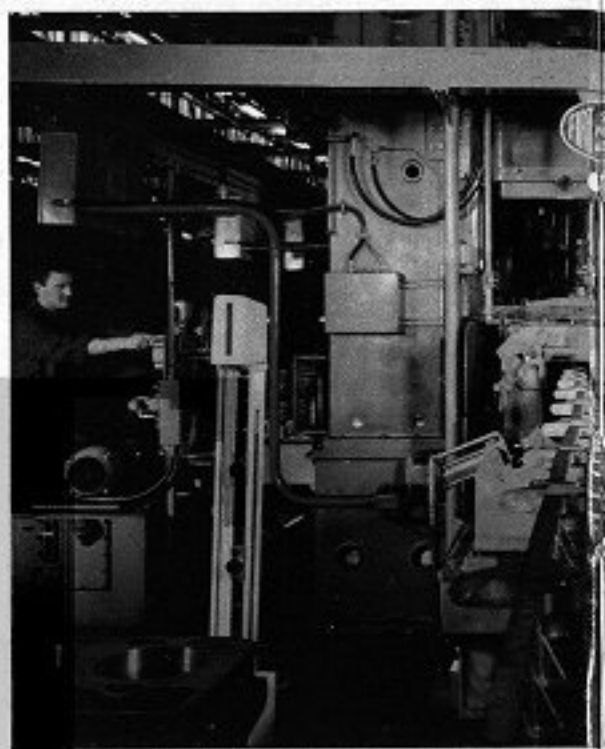
Tutta la stampa italiana e straniera si è interessata a questa nuova

realizzazione della Fiat — una spaziosa e moderna berlina a 5 posti, di linea elegante e di elevate prestazioni — pubblicando fotografie e servizi di note firme del giornalismo automobilistico che hanno ampiamente illustrato la «124». Una vettura che al suo apparire ha riscosso la più immediata e favorevole accoglienza degli specialisti e del pubblico. La «124» già corre sicura sulle strade italiane e tra breve anche all'estero, dove verrà presentata in un secondo tempo.

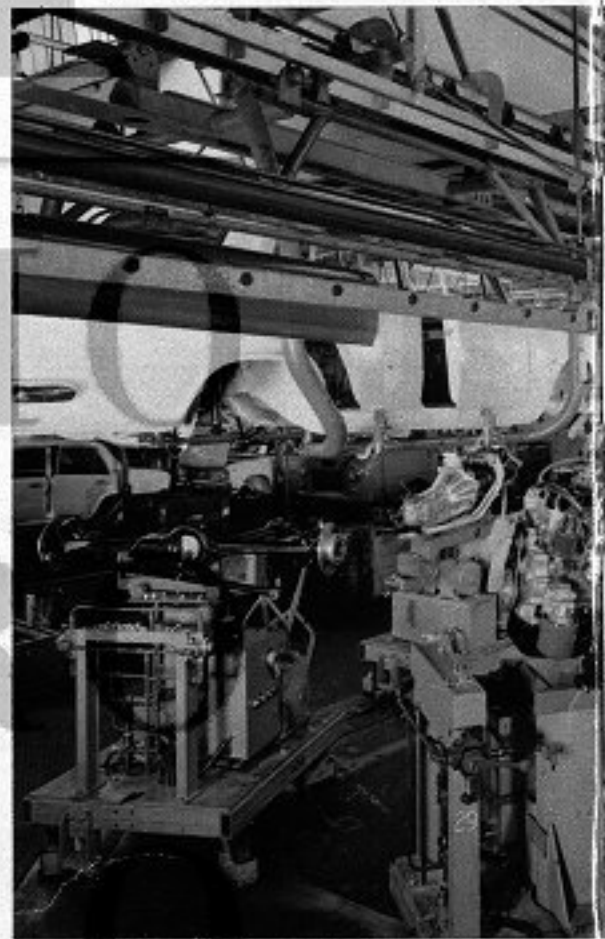
Ma prima di essere affidata alla clientela la «124», com'è consuetudine della Fiat, ha compiuto lunghi percorsi su tutte le strade d'Europa e dell'Africa, che ne hanno collaudato prestazioni e resistenza nelle condizioni più severe di impiego.

Mentre decine di prototipi erano impegnati giorno e notte nel «super collaudo» della prova-strada, altri esemplari venivano sperimentati in laboratorio per accertare la resistenza dei materiali, la funzionalità dei gruppi, la sicurezza generale della vettura.

L'«Illustrato Fiat» pubblica in queste pagine un servizio esclusivo con fotografie di vivo interesse perché rappresentano alcuni momenti del ciclo di produzione della «124». Dalle presse, alla trasferta di lavorazione del basamento motore, alla linea stantuffi, all'assemblaggio delle carrozzerie e al montaggio dei gruppi meccanici. L'obiettivo dell'«Illustrato Fiat» si è poi portato sulla pista della Mirafiori dove ha scattato un «gruppo di famiglia»: gli uomini del collaudo con la 124. Con essi saluta tutti i lavoratori Fiat.



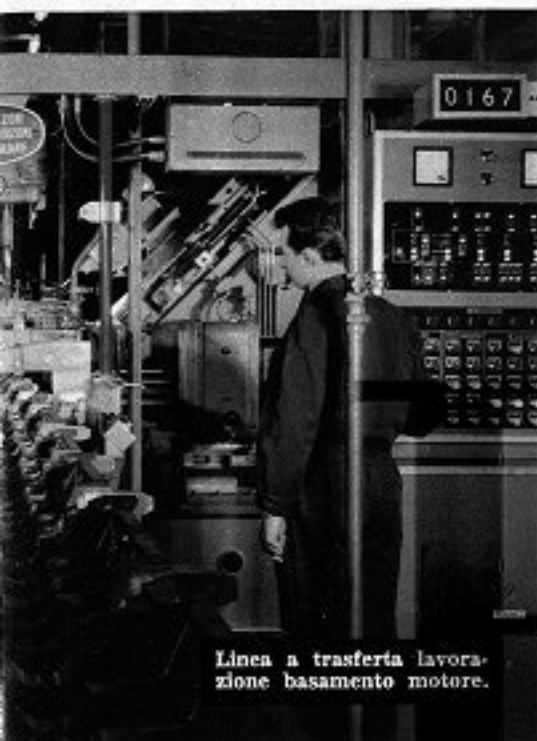
Linea a trasferta lavorazione stantuffi.



Stampaggio di un elemento di carrozzeria.



Una scocca appena assemblata.



Linea a trasferta lavorazione basamento motore.



Inserimento dei gruppi meccanici nella scocca a mezzo di elevatori idraulici mobili.

La Fiat 124 est née

Après la très complexe phase d'études, de projet, d'essais et de contrôles des prototypes, la production de la « 124 » atteint son stade de plein développement, celui qui veut que mille de ces voitures sortent d'usine tous les jours. Toute la grande usine, dans un branle-bas de combat général, s'est mobilisée pour réaliser des équipements et des installations de valeur technologique très poussée.

Dignes de note, entre autres: la chaîne d'usinage du carter de vilebrequin comprenant 14 machines transfert qui exécutent 407 opérations; la chaîne des culasses, avec 4 machines transfert; 245 opérations; celle de montage des culasses, celles qui usinent le vilebrequin, les bielles, les disques de freins, etc.

Même pour la soudure des principaux groupes composant la coque on utilise, entre autres des groupes transfert de soudeuses par points multiples pour les sous-ensembles, les structures avant, les châssis, les côtés de caisse et le pavillon.

Le cycle de soudure terminé, les groupes de carrosserie sont acheminés automatiquement vers l'installation d'assemblage pour y former la coque et ensuite ils sont déplacés vers la chaîne de finissage par des convoyeurs aériens automatique (3 km environ).

Une fois achevées, les coques passent à travers l'installation de peinture qui comprend aussi le traitement anti-rouille par immersion.

La chaîne de montage de la 124 comprend, en outre, 273 postes de travail et développe suivant un rythme progressif le finissage de la voiture.

Toute la presse italienne et celle étrangère a suivi avec intérêt cette nouvelle réalisation de la Fiat — une berline 5 places spacieuse et de conception moderne, très élégante et aux performances très brillantes — en publiant des photos et des services signés par les plus grands noms du journalisme automobile qui ont illustré la « 124 » de façon très détaillée. Une voiture qui a connu, dès son apparition, la faveur des spécialistes et du grand public. La « 124 » roule déjà son train sur les routes italiennes et, elle le fera bientôt sur les routes étrangères.

Mais avant que d'être confiée aux clients, la « 124 », selon une habitude solidement établie désormais chez Fiat, a longuement roulé sur toutes les routes d'Europe et d'Afrique qui ont été le banc d'essai de ses performances et de son endurance en de conditions d'utilisation les plus sévères.

Alors que des dizaines de prototypes étaient engagés jour et nuit dans un « super contrôle » de l'essai sur route, d'autres exemplaires étaient soumis au laboratoire à des épreuves tendant à contrôler la résistance des matériaux, le bon fonctionnement des différents groupes, la sécurité générale de la voiture.

L'« Illustrato Fiat » publie dans ces pages un service exclusif illustré par de photos de très grand intérêt car elles représentent certains stades du cycle de production de la « 124 » qui vont des presses, aux machines transfert d'usinage du bâti moteur à la chaîne des pistons, à l'assemblage de la carrosserie et au montage des groupes mécaniques.

L'objectif de l'« Illustrato Fiat » s'est rendu sur la piste d'essai de Mirafiori où il a tiré

une photo « groupe de famille » comprenant les chargés du contrôle avec la « 124 ». L'« Illustrato Fiat » se joint à eux pour saluer tous les travailleurs Fiat.

The 124 is born

Following the complex stages of study, design, experimenting and testing, the mass production of the 124 is now in full swing and heading towards the expected level of 1,000 units per day. Fiat has called upon its power and set up new plant and equipment of advanced design.

These include the crankcase processing line with 14 transfer machines coping with 407 operations; the cylinder-head line with 4 transfer machines and 245 operations; the transfer machines for the assembly of cylinder-heads, driving shafts, rods, brake discs, etc.; welding of main shell assemblies, which includes the transfer machines for multiple-point welding, floor pans, front structures, chassis, side panels and tops.

At the end of the welding cycle, bodywork assemblies are automatically removed and shipped to the shells assembly installation and subsequently transferred to the finishing line which is served by a 3 km automated overhead conveyor line.

Completed shells then travel to the painting installation featuring the anti-rust dipping system.

The assembly line of the 124 numbers 273 processing stations along which the car goes through the finishing stages.

The Italian and foreign press has shown a lively interest in the new Fiat model — a roomy and modern 5-seater, elegantly styled and with high cruising performance. Well-known names from the specialized motoring press have discussed in detail the 124, backing their reports with a rich selection of photographs. From the very outcome, the sedan was acclaimed by specialists and public alike. The 124 is already smoothly rolling along Italy's highways and will soon be unveiled also abroad.

Before making its debut in Italy, the car, as is customary with Fiat, went through extensive testing in Europe and Africa against most extreme conditions of climate and terrain.

While scores of prototypes were relentlessly « super-tested » on the road, others were submitted to laboratory tests to check the strength of materials, functionality of assemblies and car overall safety.

« Illustrato Fiat » presents an exclusive report on some of the stages in the 124 production cycle, from the presses to the crankcase transfer machines, the pistons lines and the assembly of bodywork and mechanical units. Our camera has captured on the Mirafiori testing ground for our readers, a « family group » with the test team of the 124. We acknowledge here their fine job and that of all Fiat workers.

Die Geburt des Fiat « 124 »

Nach einer Periode enger Studien, Entwürfe, Experimente und Prüfungen, befindet sich jetzt die Produktion des « 124 » in voller Entwicklung und wird bald das gesteckte Ziel von 1000 Wagen pro Tag

erreicht haben. Die grosse Fabrik hat sich mit all ihrer Kraft in Bewegung gesetzt, um neue Ausrüstungen und Anlagen zu schaffen, die den höchsten, technischen Anforderungen genügen.

Von grosser Bedeutung sind unter anderem: die Herstellungslinie der Kurbelgehäuse, auf der 14 Transfermaschinen insgesamt 407 Arbeitsgänge ausführen; die Linie der Zylinderköpfe mit 4 Transfermaschinen und 245 Arbeitsgängen; die Transferstrassen, auf denen der Einbau der Zylinderköpfe, die Bearbeitung der Kurbelwellen, Pleuellstangen, Brems scheiben, usw. vorgenommen werden.

Auch zur Schweißung der verschiedenen Baugruppen, die den Wagenkasten bilden, werden ganze Transferkomplexe eingesetzt, wie zum Beispiel die grosse Mehrpunkt-Schweissmaschine für die Wagenböden, Karosserienorbe, Rahmen, Seitenteile und Dächer.

Nach Beendigung des Schweißzyklus werden die verschiedenen Karosserieteile automatisch zur Zusammenbaustrasse gebracht, auf der der gesamte Wagenkasten entsteht und dann zur Fertigungslinie transportiert, die von automatischen Hängeförderern bedient wird (ca. 3 km.).

Die fertigen Wagenkasten kommen sodann zur Lackierung; hier wird auch die Rostschutzbehandlung durch Tauchverfahren vorgenommen.

Die Montagelinie des « 124 » besteht schliesslich aus 273 Arbeitsstellen und führt in progressivem Rhythmus die Fertigstellung des Wagens durch.

Die gesamte ausländische und italienische Presse hat sich für diesen neuen Wagen der Fiat — einer geräumigen und modernen 5-Sitzer-Limousine mit eleganter Linienführung und erhöhten Leistungen — interessiert und Photographien und ausführliche Artikel über den « 124 » bekannter Automobil-Journalisten veröffentlicht. Dieses neue Modell wurde sofort von der Fachwelt sowie auch der breiten Öffentlichkeit günstig und mit Zustimmung aufgenommen. Auf den italienischen Strassen läuft der « 124 » bereits sicher und in Kürze auch im Ausland, wo er bald vorgestellt wird.

Aber bevor der neue Wagen der Kundschaft dargeboten wird, hat er bereits, wie es bei Fiat üblich ist, lange Strecken auf sämtlichen Strassen Europas und Afrikas hinter sich gebracht, auf denen er den härtesten Betriebs- und Widerstandsprüfungen unterzogen wurde.

Während Dutzende von Prototypen Tag und Nacht einem « Super-test » auf den Strassen unterzogen wurden, mussten andere im Laboratorium den Prüfungen der Widerstandskraft der Werkstoffe, der Betriebssicherheit der einzelnen Aggregate und der Gesamtsicherheit des Wagens standhalten.

« Illustrato Fiat » veröffentlicht auf diesen Seiten eine Reihe exklusiver, besonders interessanter Photographien, die einige Momente der Entstehung des « 124 » festhalten: von den Pressen bis zu den Transferstrassen für den Bau der Kurbelgehäuse, zur Linie der Pleuellstangenherstellung, zum Zusammenbau der Karosserieteile und bis zum Einbau der mechanischen Aggregate. Das Objektive des « Illustrato Fiat » führt uns schliesslich zur Prüfstrasse « Mirafiori », wo es ein « Familienbild » aufgenommen hat: die Testfahrer mit dem « 124 », und hiernächst werden alle Fiat-Angehörigen geglässt.



La 124 tra i collaudatori della Mirafiori.

E' attesa la pubblicazione degli scritti inediti del compianto Giorgio Cicogna, inventore, pioniere dell'astronautica, poeta e narratore che, come letterato, è stato un antesignano della fantascienza, intesa nel significato attuale del termine: vita, rivalità, guerre di abitanti di altri pianeti e loro tentativi di esplorazione della Terra. Per comprendere come egli sia giunto anche a questo genere letterario, recandovi eccezionali doti di genialità, accenniamo qui ai tratti salienti della sua personalità.

Nato a Venezia nel 1899, frequentò l'Accademia navale di Livorno e ne uscì guardiamarina, giusto in tempo per partecipare alla prima guerra mondiale, durante la quale gli fu affidato il comando di un Mas. In quegli anni inventava un apparecchio di scandaglio acustico che consente anche l'individuazione di sommergibili in immersione, e, in seguito, un altro apparecchio segnalatore di rotta, premiato dal Consiglio nazionale delle ricerche. Dopo 16 anni di servizio lasciò la Marina militare con il grado di tenente di vascello, per dedicarsi alla letteratura (nella quale

Un pioniere italiano dell'astronautica

GIORGIO CICOGNA tra scienza e fantascienza

planetarie, era addirittura sorta la *Verein für Raumschiffahrt* (Società per la navigazione spaziale). Purtroppo alcuni esperimenti avevano provocato tragiche sciagure per l'esplosione del propellente.

L'invenzione di Giorgio Cicogna era stata giudicata straordinariamente importante da scienziati di primo piano. Il 17 marzo 1932 egli scriveva al filosofo Francesco Orestano, Accademico d'Italia: «Esperienze preliminari, concluse nel dicembre scorso e tenute segretissime, hanno dato risultati così incoraggianti e probativi che, fiducioso di avere trovato la via buona e perlomeno raggiunto i nostri concorrenti esteri, ho da tempo iniziato la costruzione di un esemplare del mio motore quasi definitivo; e le prove che dovranno dare (o meno) la sicurezza assoluta della rispondenza del funzionamento alle mie previsioni, cominceranno fra poco; entro tre mesi probabilmente tutto sarà fatto».

Il 3 agosto 1932 in un'officina di Corso Venezia a Torino, un'esplosione avvenuta senza innesco apparente, durante una prova a freddo, uccideva sul colpo l'inventore; altri tre collaboratori morivano in seguito all'ospedale; tra i feriti che, non ostante le gravissime lesioni, sopravvissero, ricordiamo l'ing. Giorgio Rabbeno; ed il fatto che alle prove assistesse un generale della Marina militare sta a indicare la riconosciuta serietà e importanza della invenzione. Sull'origine della tragica esplosione del deflagrante, una miscela di benzina e ossigeno liquefatto, ecco la spiegazione data dallo stesso gen. Rabbeno: «Pochi anni dopo fu scoperto che bastava qualche molecola di ozono, sempre presente nell'aria naturale e in particolare in un'officina ove sono inevitabili scintille, scintille di interruttori elettrici, per rendere autodetonante quella miscela. Perciò nella seconda guerra mondiale i primi missili efficienti vennero alimentati ad alcool, meno ricco di calorie potenziali, ma di maneggio sicuro».

Il Consiglio nazionale delle ricerche, gli ambienti scientifici, il Ministero della Difesa hanno riconosciuto in Giorgio Cicogna un geniale pioniere dell'astronautica; quando nel 1959 la Casa editrice «Eroica» di Ettore Cozzani pubblicò in un unico volume le poesie e i racconti di Giorgio Cicogna, «Canti per i nostri giorni - I ciechi e le stelle», il Ministero della Difesa ha accordato il suo patronato all'iniziativa.

Nelle liriche di questo geniale poeta-scienziato si ammira non soltanto il vigore espressivo e la bellezza di una forma impeccabile, ma anche e soprattutto l'originalità di una ispirazione alimentata dalla ampiezza delle profonde conoscenze scientifiche, conoscenze che gli suggerivano riflessioni umanistiche. Ecco un esempio, breve, ma significativo: «E di all'uo-

mo, se parli - dell'uomo, che il cielo - è immenso; un'immensa voragine - è l'atomo; il tempo anche è immenso; - soltanto una cosa è più grande - del cielo, del tempo e dell'atomo: - quel grappolo bianco e grigiastro - striato di sangue e di siero - ove arde il pensiero».

Com'è facile intuire, la sua vena di scrittore di fantascienza era nata dall'incontro della cultura scientifica con un'immaginazione brillante, aperta anche alle sorprese dell'umorismo. I racconti «I ciechi e le stelle» narrano eventi prodigiosi, eppure (secondo l'attuale ricetta della fantascienza) resi plausibili da ipotesi dalle ineccepibili basi scientifiche; in aggiunta hanno calore di umanità per gli spunti psicologici che ne costituiscono il sostrato.

Un racconto, per esempio, è dedicato ai fatti avventurosi e drammatici che avvengono per effetto di un viaggio d'esplora-

zione compiuto sulla Terra da un abitante di Saturno, il quale, essendo del tutto privo di materia come i suoi simili, tentò invano di far percepire la sua presenza agli uomini, impiegando la propria energia vitale: l'elettricità. Appunto mediante codesta energia cercò di esprimersi azionando apparecchi elettrici e persino introducendosi nei centri nervosi che producono il pensiero degli uomini.

Le osservazioni dell'esploratore Saturnino sull'organizzazione della vita umana sono acute e non prive di humor. Ecco che cosa egli dice sull'istituzione del denaro, «forse la più mirabile opera che gli uomini abbiano compiuto per aiutare la propria evoluzione. Essi lo sanno, ma, per ragioni che mi sono sfuggite, mostrano di pensare il contrario. Non ho proprio capito perché sia tanto diffusa la consuetudine di disprezzare come cosa vile questa perfetta sintesi di ricchezza, cioè di energia. Una energia non può essere, in sé, né buona né cattiva; può soltanto essere adoperata per farne un uso buono o cattivo. Probabilmente gli uomini hanno una vaga coscienza d'essere più inclini all'uso cattivo che a quello buono; e perciò, sempre che non si tratti di sé stessi, ritengono che desiderare il possesso di molto denaro sia indice di poca perfezione umana».

Furio Fasolo

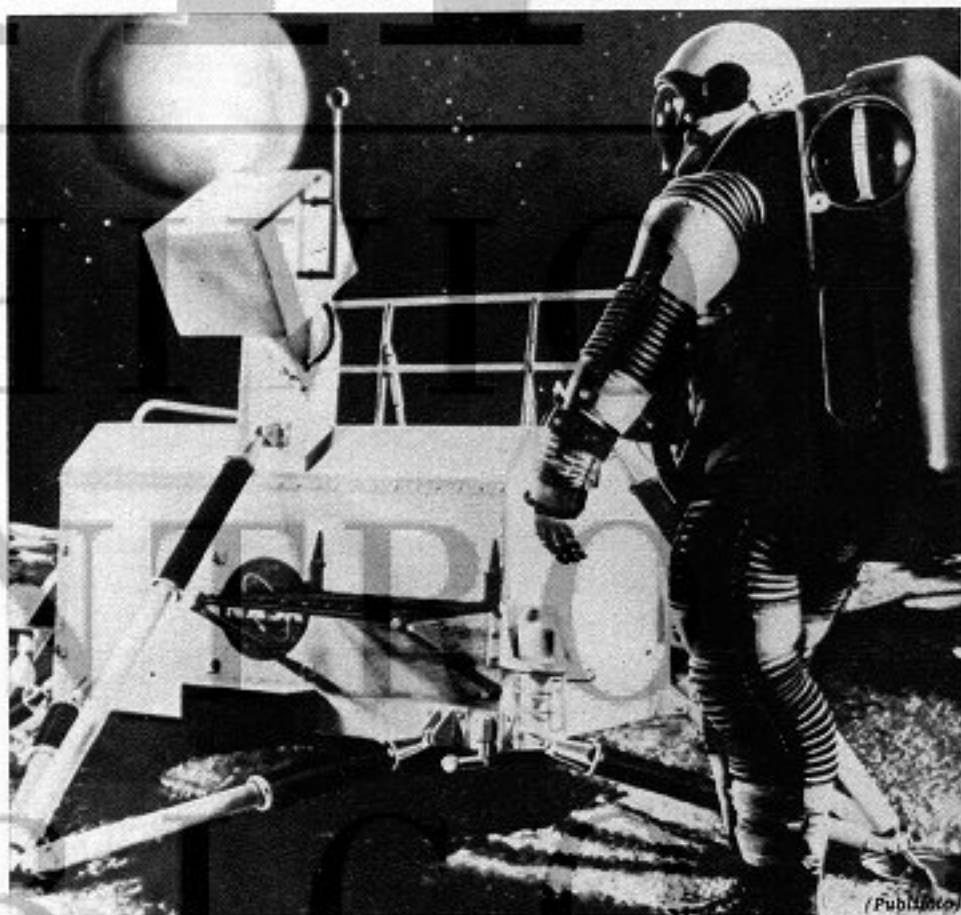


Giorgio Cicogna

già si era affermato con «I canti del nostro tempo» pubblicato da un editore-poeta, Ettore Cozzani) e alla realizzazione di un potente motore a razzo di sua invenzione.

«Egli — ha scritto di lui l'ing. Giorgio Rabbeno, generale del Genio navale, insegnante di architettura navale nell'Università di Trieste — aveva intraveduto con grande anticipo sulla conoscenza media mondiale, la conquista di nuovi spazi e di superelevità con l'unico propulsore adeguato allo scopo: il propulsore a razzo, rimasto fino allora, da millenni, allo stato embrionale di giocattolo o di segnale, e aveva progettato ed esperimentava un apparecchio quale fu ottenuto e impiegato soltanto un decennio dopo, a prezzo di altre vittime, in Germania, in Francia, in America».

L'affascinante problema, nei primi anni dell'altro dopoguerra, aveva cominciato ad appassionare piccoli gruppi di studiosi in Europa e negli Stati Uniti; in Germania, in vista della possibilità di conquiste inter-



Oggi parlare della luna è di gran moda. Tra non molto l'uomo si potrà aggirare sulla sua desolata superficie e, naturalmente, si preoccupa sin d'ora dei mezzi di locomozione che glielo consentiranno. Quello che vedete sulle spalle dell'astronauta è stato progettato dalla NASA, l'Ente Spaziale americano, e, grazie alla propulsione di 5 razzi di 45 kg., consentirà un viaggio di 24 km. andata e ritorno.



TARGHE ALTE

VERONA - Due avvenimenti si sono svolti, in concomitanza, nell'ampia sala esposizione della nostra Filiale di Verona: la presentazione al pubblico del modello Fiat 1100 R e la consegna della larga VR 150.000 all'acquirente di una Fiat 850 coupé. In tale occasione, come mostra la foto, sono state consegnate a proprietari di vetture Fiat due altre significative targhe, la VR 149.999 e la VR 150.001.

LE PRIX INTERNATIONAL DE L'ACCUEIL 1965

exprimant la considération et la gratitude des journalistes belges de l'automobile à un attaché de presse qui, dans l'exercice de ses fonctions et indépendamment des moyens mis à sa disposition, s'est tout particulièrement distingué par ses qualités humaines, son application réfléchie des lois de l'hospitalité et sa connaissance de la psychologie du journaliste. A été nommé, à titre posthume, par le Conseil des membres professionnels de l'Association des Journalistes Belges de l'Automobile :

Monsieur Gino PESTELLI

Directeur du Service de Presse de la Société Fiat.

Gino Pestelli, direttore della Direzione Stampa e Propaganda Fiat, scomparso il 2 settembre scorso, è stato ricordato nel corso di una significativa cerimonia organizzata dal « Comité du Cercle de l'Automobile » di Bruxelles — l'Associazione dei giornalisti belgi dell'automobile — che ne ha onorata la memoria attribuendogli il « Prix de l'Accueil 1965 ».

Il Presidente della Associazione Paul Frère, valoroso giornalista e pilota sportivo, nel leggere la motivazione

del premio ha sottolineato che il conferimento esprime la riconoscenza dei giornalisti belgi a chi si è particolarmente distinto per qualità umane nell'espletamento più nobile dell'ospitalità e nella conoscenza della psicologia dei giornalisti.

Il « Prix de l'Accueil » è stato consegnato al dr. Leo Pestelli, figlio dello scomparso. Presenti numerosi rappresentanti di industrie automobilistiche europee e giornalisti dell'automobile.

PROVA DI RESISTENZA A SNETTERTON

Brillanti risultati della 850 berlina e coupé



THE RELIABILITY RUN AT SNETTERTON

The Fiat 850 saloon and coupé show their paces

Two Fiat 850 — a saloon and a coupé — returned an outstanding performance in a reliability run at Snetterton. Driven by a team of six drivers, the two cars completed the entire 24-hour run without the slightest hitch, defect, or attention apart from refuelling. The 850 saloon completed 551 laps, covering a distance of 1,494 miles at an average speed of 62.3 m.p.h., at an average fuel consumption of 28.45 m.p.g. It required 1½ pints of oil. The 850 coupé completed 572 laps at an average speed of 64.6 m.p.h. and covered 1,551 miles. Its fuel consumption averaged 22.48 m.p.h. and one pint of oil was required.

The test was carried out under R.A.C. observation, starting at 12 noon on Wednesday, 2 February. By dawn the following morning the coupé had averaged 68 m.p.h., and the saloon 64 m.p.h., when dense fog enveloped the circuit, accompanied by icy patches. From then until 9 a.m., visibility on parts of the circuit was down to 25 yards, and average speeds had to be greatly reduced. In the last three hours, however, conditions improved so that the drivers were once again able to increase speed and achieve the outstanding final figures recorded.

The drivers involved were Michael Dashwood, sales manager of James Young Ltd., Fiat dealers in Bromley; Alan Bailey, Fiat service manager, Jack Barclay (Service) Ltd.; two members of the Fiat service department staff, Ray Bannister, and John Ball, both of whom are service inspectors. The other two drivers were John McLaughlin and Harry Bryning, personal friends of members of the team.

Originally intended as a private venture, the run was carried out with the blessings of Fiat (England) Ltd., who provided the two cars as complete standards.

Due Fiat 850 — una berlina e un coupé — hanno riportato brillanti prestazioni in una prova di resistenza sul circuito di Snetterton. Le due vetture guidate da una équipe di sei collaudatori hanno completato l'intera prova di 24 h, senza accusare il minimo inconveniente o richiedere particolari attenzioni, rifornimenti a parte. La berlina 850 ha compiuto 551 giri coprendo una distanza di 2404 km alla velocità media di 100,3 km/h con un consumo medio di 10 km/l. Il consumo di olio è stato di 1,085. L'850 coupé ha completato 572 giri pari a km 2496 ad una velocità media di 104 km/h. Il suo consumo medio è stato di 7,96 km/l di carburante ed ha consumato litri 0,57 di olio.

La prova è stata effettuata sotto il controllo del R.A.C. (Royal Automobile Club) ed ha avuto inizio a mezzogiorno di mercoledì 2 febbraio. All'alba della mattina seguente il coupé aveva ottenuto una media di 109,4 km/h e la berlina di 102,9 km/h, mentre una fitta nebbia scendeva sul circuito e la pista presentava tratti ghiacciati. Dall'alba fino alle 9 del mattino la visibilità su tratti del circuito scendeva a 23 m per cui la velocità media doveva essere notevolmente ridotta. Nelle ultime tre ore tuttavia, le condizioni miglioravano per cui i guidatori potevano una volta ancora aumentare la velocità e raggiungere l'alta media finale riportata.

I guidatori partecipanti erano: Michael Dashwood direttore della Vendite della James Young Ltd., la Dealers Fiat di Bromley; Alan Bailey, direttore del Servizio Fiat della Jack Barclay (Service) Ltd.; i due membri del Dipartimento del Fiat Service: Ray Bannister e John Ball, entrambi ispettori di quel Servizio. Gli altri due guidatori erano John McLaughlin e Harry Bryning, amici personali di membri dell'équipe.

La prova, nata come iniziativa privata, ha avuto la collaborazione della Fiat England, che ha messo a disposizione due vetture strettamente di serie.



RITRASMESSO DA TELEVISIONI EUROPEE

IL FILM CINEFIAT: OPERAZIONE SICUREZZA

Il film « Operazione sicurezza », prodotto dalla Fiat ha dovunque suscitato notevole interesse ed è stato ritrasmesso dalla televisione di Italia, Germania, Austria e, re-

te specializzato in studi e ricerche sulla sicurezza.

Il documentario illustra la serie di prove cui viene sottoposta ogni vettura ed ogni suo organo, per poi tenere conto dei risultati nella produzione. Mediante comando radio da un elicottero si fanno pure scontrare frontalmente due vetture per osservare il comportamento dei vari organi, delle strutture e dei passeggeri (che sono simulati da manichini).



centemente, da quella portoghese, di cui riportiamo qui alcuni fotogrammi.

La sicurezza di funzionamento del veicolo e la sicurezza dei passeggeri sono sempre state curate con la massima attenzione dalla Fiat che, da anni, impegna laboratori attrezzatissimi e personale altamen-

te sicuro dell'auto, cui la Fiat ha sempre attribuito una importante parte di studi e di ricerche, è più che mai al centro dell'attenzione di tutti i paesi, specialmente dopo la campagna del governo statunitense, promossa ed incoraggiata dallo stesso presidente Johnson.

I CENTO ANNI DE "IL SOLE"

Com'è noto, il quotidiano « Il Sole » si è fuso nel novembre scorso con « 24 Ore », dando vita al nuovo quotidiano economico finanziario « Il Sole-24 Ore ».

Abbiamo sott'occhio il bel volume di oltre duecento pagine che « Il Sole », celebrando il suo centenario, ha edito in tale occasione, ricco di significative illustrazioni e riportante i più interessanti articoli apparsi su tale foglio.

Il volume racchiude in un esauriente panorama di « Cento anni dell'economia italiana »: la genesi delle più significative istituzioni economiche nazionali, la sempre più salda affermazione in campo mondiale di industrie italiane grandi e piccole, la interessante storia di alcuni prodotti della tecnica, unitamente ad oltre mille colonne di pubblicità inserita, ossia il compendio di un secolo di attività della parte più viva ed operante della nazione, in ogni settore dell'economia.

Parlare di questo foglio, che possiamo considerare il Financial Times italiano, vuole dire tracciare un quadro storico dell'economia italiana in questo ultimo secolo. Il periodo abbraccia un arco di tempo as-

sai vasto ed importante per la storia nazionale; si pensi alle trasformazioni economiche, sociali, di costume, che hanno movimentato questi ultimi cento anni di vita della nostra penisola. Alla costituzione del regno d'Italia, la nostra economia era in stato di grave inferiorità al confronto con quella di molte nazioni europee e di oltre atlantico, e gli ostacoli che si frapponivano al processo di industrializzazione poterono essere vinti soltanto nella seconda metà del secolo, allorché ci si poté servire della forza idroelettrica e del suo trasporto a distanza. Tutti gli innumerevoli travagli economici di questi cento anni furono sofferti e combattuti attraverso le pagine de « Il Sole », che si valse dell'opera e della penna di insigni uomini, come Giuseppe Mazzini, che, nell'ultima fase del suo esilio londinese, collaborò alla realizzazione del giornale.

Nella sua prima edizione, « Il Sole » ebbe per sottotitolo la qualifica di « Giornale del Commercio » e proprio di questo particolare settore della economia nazionale fu importante portavoce. Nonostante lo sviluppo dei moderni mezzi di informazione, come il cinema, la radio, la televisione, la funzione particolare del giornale economico è rimasta inalterata, anzi si è accresciuta.



TOULON - La partenza per la tappa a cronometro del Trofeo Nice-Matin. Da sinistra a destra Gatta, Canale, Buo, Faggino, Braggion e Barrera.

CICLISMO

Hanno un campione piemontese. Si sono aggiudicati 14 vittorie ottenendo inoltre 47 secondi posti, quasi tante quante le corse cui hanno partecipato. Nelle vetrine della loro Società sono riusciti a portare in un anno 41 Coppe e 2 medaglie d'oro. Non fanno allenamenti collegiali, non fruiscono di premi di ingaggio. In una stagione hanno contato 237 presenze al traguardo di partenza.

Quanti sono? Le cifre farebbero pensare a centinaia di tesserati. In tutto sono invece quindici: dodici corridori, un direttore sportivo, Graglia, il Vice Delegato Marconcini ed il Delegato sportivo Chiesa. Questo il minuscolo entusiasmante quadro della sezione ciclistica del C. S. Fiat. Graglia segue i suoi ragazzi come uno zio. Li incita, li osserva in allenamento, li sgrida se non stanno alle regole del gioco. Poi, una volta alla settimana, fa l'adunata generale nella sede di Corso Moncalieri e ripassa con loro la lezione. Materia di insegnamento il ciclismo. Graglia è stato un ottimo corridore, ai suoi tempi, vincendo molte corse, tra cui parecchie a Torino. Ai suoi allievi non può dare polmoni e garretti alla Bartali, ma può rendere noti mille importanti ed utili segreti del mestiere.

Grazie alle lezioni, all'entusiasmo ed alla severa preparazione le dodici «maglie bianco-rosse» possono essere soddisfatte dell'attività svolta nella scorsa stagione. Vittorio Adorno, oltre a conquistare il campionato piemontese, è riuscito a mettere la sua ruota davanti a quella degli avversari in altre quattro occasioni, tra cui nelle famose Torino-Valtournanche, Torino-Biella e Coppa Brunero, prove del valore di classiche per quanto riguarda i dilettanti. Adorno ha 25 anni e una grande voglia di affermarsi. Non aspira ai fortunosi successi da professionista, come il suo quasi omonimo vincitore del Giro d'Italia, ma si accon-

tenta del suo lavoro alla Fiat Ferriere e delle affermazioni conquistate nelle corse domenicali. E' un ottimo ragazzo, felice di condividere il primato di successi del C.S., con Braggion pure lui affermatosi cinque volte. Gli altri «primi arrivati» del gruppetto di Graglia sono Canale (due vittorie), Barrera e, con un successo ciascuno, Faggino e Desalmonet.

Nell'elenco dei ciclisti Fiat è il caso di aggiungere anche quelli che... si affermeranno nella prossima stagione: Carlassara e Zanetti appena rientrati dal servizio militare e poi i «nuovi», Bonetti, Cattelan (vincitore della Nizza-Torino), Fevodino, che è stato uno dei più promettenti allievi piemontesi, Borchesi e Zorsi.

Tutti atleti appassionati ed anche bravi operai od impiegati. Nessuno del gruppetto dimentica infatti che il lavoro viene prima delle corse; anzi che i due elementi si compenetrano, a prezzo di duri sacrifici.

E' noto, infatti, che la bicicletta impone allenamenti severi. Gli assi delle squadre professionistiche arrivano alle prime competizioni stagionali con due tremila chilometri nelle gambe; i biancorossi incominciano con una settantina di chilometri percorsi al termine dei vari turni, poi gradatamente aumentano le distanze fino ad allenarsi sul giro del Sestriere o con le sgroppate nella Biella Oropa. Otto dieci ore in sella per trovare la miglior forma. Così hanno incominciato altri loro compagni diventati poi famosi, Balmamion, Bodrero e Zancanaro, così fanno i dodici ragazzi di Graglia che in questi giorni intensificano la preparazione alla nuova annata agonistica.

La prima corsa avrà luogo a Nole Canavese e forse si sarà già svolta quando questo numero verrà dato in lettura. Ha un nome curioso, il Gran Premio del Sedai, non per alludere alla posizione di corsa di concorrenti

o perchè le sedie debbano essere usate come argomento di discussione per risolvere le piccole e spesso simpatiche rivalità del dopo-gara.

I sedai costituiscono la maggioranza degli abitanti di Nole e con questo nome del Gran Premio si vuole ricordare lo speciale artigianato del luogo. Poi di domenica in domenica proseguirà l'attività che ha un duplice sco-

po: uno puramente agonistico alla ricerca del successo, l'altro (e principale) davvero sportivo. Nel severo sforzo della pedalata in bicicletta si cercherà un riposo o un compenso alle fatiche settimanali. E forse questo lato dell'attività vale quanto le coppe e le medaglie giunte ad arricchire la già ricca dotazione dei ciclisti biancorossi.

CALENDARIO APRILE-MAGGIO

ALPINISMO - ESCURSIONISMO

Aprile

- 3 - Pian Cavallone (mt. 1566) da Introgna (Lago Maggiore)
- 17 - Beccas di Mezzodi (mt. 1931) da Airale (Valle Stura di Demonte)

Maggio

- 1 - Monte Soglio (mt. 1970) da Alpette (Valle Scana)
- 15 - Colma di Mombarone (mt. 2371) da Andrate (Biellesse)
- 29 - Monte Zerbion (mt. 2722) da Antagnod (Valle d'Ayas)

ATLETICA LEGGERA

Aprile

- 3 - Inizio attività su pista in campo reg.
- 17 - Inizio attività su pista in campo naz.

ATLETICA PESANTE

Aprile

- 3 - Torino - II prova Torneo Propaganda sollevamento pesi
- 17 - Sede da destinarsi - II giornata girone finale Campionato Società lotta greco-romana
- 17 - Sede da destinarsi - Eliminazione Regionale Leva Nazionale allievi lotta greco-romana e sollevamento pesi
- 24 - Sede da destinarsi - III giornata girone finale Campionato Società lotta greco-romana

Maggio

- 8 - Torino - II prova Torneo Propaganda seniores lotta greco-romana
- 8 - Sede da destinarsi - Semifinali Interregionali Leva Nazionale allievi lotta greco-romana e sollevamento pesi

- 8 - Sede da destinarsi - Fase Interregionale Coppa Italia juniores sollevamento pesi

- 22 - Sede da destinarsi - Finale Nazionale Leva Allievi lotta greco-romana e sollevamento pesi

- 22 - Sede da destinarsi - I giornata girone finale (ritorno) Campionato Società lotta greco-romana

- 29 - Sede da destinarsi - Fase Interregionale Coppa Italia seniores sollevamento pesi

AUTOMOBILISMO

Aprile

- 9 - 10 - 11 - Pasqua al mare (Diano Marina ed Imperia)
- 17 - VII Trofeo Provincia di Varese
- 23 - 24 - 25 - Gita al lago di Garda

Maggio

- 1 - XI Coppa d'Oro
- 8 - Gita al Frais (Meana)
- 18 - 19 - VIII Mobil Economy Run
- 22 - Gita al Parco della Bircina

BOCCE

Aprile

- 3 - Vercelli - Gara Naz. a coppie cat. A e B
- 10 - 11 - Nizza - Gara Internazionale a quadrette di propaganda
- 17 - Nizza Monferrato - Gara Nazionale individuale di cat. A
- 17 - Savona - Gara Naz. a coppie cat. B
- 24 - Alessandria - Gara Naz. a coppie cat. A
- 24 - Vercelli - Gara Naz. a coppie cat. B
- 24 - Conegliano - Gara Internazionale a coppie di propaganda

Maggio

- 1 - S. Donà di Piave - Gara Internazionale a coppie di propaganda

- 1 - 2 - Loano - Gara Internazionale a quadrette di propaganda
- 8 - Alessandria - Gara Nazionale a quadrette di cat. A ed a coppie di cat. B
- 15 - Torino - Gara Nazionale a quadrette di cat. A ed a coppie di cat. B
- 22 - Asti - Gara Nazionale a quadrette di cat. A ed a coppie di cat. B
- 22 - Spinea - Gara Internazionale a coppie di propaganda
- 29 - Biella - Gara Naz. a quadrette cat. A
- 29 - Ivrea - Gara Naz. a coppie cat. B

CINE

Aprile

- 1 - 2 - ore 21 - «L'uomo di Rio» (Dear) a colori
- 3 - ore 16 e 21 - idem
- 9 - ore 21 - «Insieme a Parigi» (Paramount) a colori
- 10 - ore 16 e 21 - idem
- 15 - 16 - ore 21 - «Frenesia del piacere» (C.E.I.A.D.) bianco e nero - vietato ai minori di anni 18
- 17 - ore 16 e 21 - idem
- 22 - 23 - ore 21 - «Saul e David» (Titanus) a colori
- 24 - ore 16 e 21 - idem
- 25 - ore 21 - idem
- 24 - ore 10 - «Saul e David» (Titanus) a colori - per ragazzi
- 29 - 30 - ore 21 - «Il ribelle dell'Anatolia» (Warner Bros) bianco e nero

Maggio

- 1 - ore 16 e 21 - «Il ribelle dell'Anatolia» (Warner Bros) bianco e nero

CONFERENZE

Aprile

- 5 - ore 21,15 - Il giornalista Alfonso Bernardi sul tema: «La storia del Monte Bianco dalla sua scoperta alla conquista», con proiezione di fotografie.

GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

GITE DI UN GIORNO

tutte le domeniche e festivi:

Lugano	L. 1.300
Lugano (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo)	* 3.100
Stresa	* 1.000
Stresa (escursione sul lago in battello, pranzo all'Isola Pescatori e visita ai giardini di Villa Taranto)	* 3.100
Como	* 1.100
Como (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo)	* 3.100
Salice d'Uzile	* 900
Cervinia	* 1.050
Oropa	* 1.100
Sestriere	* 950
Crissolo	* 950
Gressoney	* 950
Champoluc	* 1.050
Cesana	* 900
Clavière-Monginevro	* 1.050
Bardonecchia	* 950

Gite con effettuazione quindicinale:

Giro due Trafori (Gran S. Bernardo e Monte Bianco)	L. 3.050
Locarno	* 1.300
Sanremo	* 1.500
Allassio	* 1.400
Varazze	* 1.300
Spotorno	* 1.350
Prati (13 laghi)	* 950
Briançon	* 1.100
Rapallo	* 1.300

GITE SPECIALI

Rapallo - Golfo del Tigullio: dal 19 marzo tutte le domeniche e giorni festivi - Viaggio Torino-Genova in autopullman, proseguimento in aliscafo per S. Margherita-Rapallo e ritorno a Genova Lire 3.700

Nizza: 11 aprile - viaggio andata e ritorno L. 3.200 - Viaggio e pranzo L. 4.800
Milano: 17-24-25 aprile per la Fiera Campionaria L. 300

GITE DI DUE GIORNI (10-11 aprile e 24-25 aprile)

Nizza: Torino - Colle di Tenda - Ventimiglia - Nizza - Montecarlo - Ponte S. Luigi - Cuneo - Torino L. 11.700

Ginevra: Torino - Aosta - Traforo Monte Bianco - Chamonix - Megève - Annecy - Ginevra - Montreux - Traforo Gran S. Bernardo - St. Vincent - Torino L. 13.000

Venezia: Torino - Verona - Mestre - Venezia - Padova - Vicenza - Brescia - Torino L. 14.000

Ravenna-San Marino-Rimini: Torino - Milano - Ferrara - Ravenna - Rimini - San Marino - Bologna - Torino - L. 14.450

Delfinato-Chartreuse: Torino - Moncenisio - Chambéry - Aix les Bains - Gr. Chartreuse - Grenoble - Gap - Lago di Serre Ponçon - Monginevro - Torino L. 14.000

GITE DI TRE GIORNI

Gstaad: 9-11 aprile e 23-25 aprile (con partenza alle ore 13,30 del primo giorno) Torino - Aosta - Traforo Gran S. Bernardo - Martigny - Montreux - Gstaad - Montreux - Martigny - Traforo Gran S. Bernardo - Aosta - Torino L. 18.000

Verbier: 9-11 aprile e 23-25 aprile (con partenza alle ore 14 del primo giorno) Torino - Aosta - Traforo Gran S. Bernardo - Martigny - Verbier - Martigny - Traforo Gran S. Bernardo - Torino L. 19.750

Chamonix: 9-11 aprile (con partenza alle ore 14 del primo giorno) Torino - Aosta - Courmayeur - Traforo Monte Bianco - Chamonix - Traforo Monte Bianco - Aosta - St. Vincent - Torino L. 19.950

Costa Azzurra: 9-11 aprile - 23-25 aprile e 19-21 maggio (con partenza alle ore 13,30 del primo giorno) Torino - Colle di Tenda - Ventimiglia - Nizza - Montecarlo - Ponte S. Luigi - Cuneo - Torino L. 17.100

Venezia: 9-11 aprile - 23-25 aprile e 19-21 maggio (con partenza alle ore 7 del primo giorno) Torino - Novara - Brescia - Sirmione - Desenzano - Mestre - Venezia - Padova - Vicenza - Verona - Torino L. 19.750

Ginevra: 9-11 aprile - 23-25 aprile e 19-21 maggio (con partenza alle ore 6,30 del primo giorno) Torino - Moncenisio - Chambéry - Aix les Bains - Annecy - Ginevra - Losanna - Montreux - Traforo Gran S. Bernardo - Torino L. 19.750

GITE DI QUATTRO GIORNI

Roma-Firenze: 8-11 aprile e 19-22 maggio - Torino - Firenze - Roma - Tivoli - Castelli Romani - Arezzo - Bologna - Torino L. 32.000

Isola d'Elba-Corsica: 8-11 aprile e 19-22 maggio - Torino - Genova - Sestri - La Spezia - Torre del Lago - Livorno - Piombino - Portoferraio - Marciana - Marina di Campo - Corsica - Pisa - Bologna - Piacenza - Torino L. 27.100

Toscana-Umbria-Romagna: 9-12 aprile e 19-22 maggio - Torino - Piacenza - Firenze - Arezzo - Perugia - Assisi - Gubbio - Urbino - S. Marino - Rimini - Ravenna - Bologna - Piacenza - Milano - Torino L. 30.400

Jugoslavia e Laghi di Plitvice: 8-11 aprile e 19-22 maggio - Torino - Verona - Trieste - Postumia - Lubiana - Zagabria - Laghi di Plitvice - Piume - Grado - Padova - Bergamo - Torino L. 31.350

Zermatt (Vallese): 19-22 maggio - Torino - Arona - Domodossola - Briga - Zermatt - Visp - Gornergrat - Briga - Domodossola - Arona - Torino L. 27.450

Provenza: 19-22 maggio - Torino - Briançon - Gap - Orange - Avignone - Nîmes - Vaucluse - Aix en Provence - Arles - Camargue - Cannes - Nizza - Ventimiglia - Cuneo - Torino L. 28.800

GITE DI CINQUE GIORNI (8-12 aprile - 22-26 aprile e 18-22 maggio)

Parigi: Torino - Aix les Bains - Digione - Parigi e ritorno L. 37.000

NUOTO

Aprile

3 - Torino - Campionati Regionali esordienti

7 - 8 - 9 - Roma - Campionati Primavera Assoluti

17 - Strasburgo - Meeting «Sei Nazioni»

24 - 25 - Sede da destinarsi - Campionati Primavera di categoria

Maggio

14 - Torino - Incontro C. S. Fiat-Marseille

PALLACANESTRO

Aprile

3 - Milano - Zais Milano-C.S. Fiat

17 - Torino - C.S. Fiat-Portofino Vicenza

VIAGGI TURISTICI (SAVET)

Parigi: 3 giorni di permanenza, con visite alla Parigi storica, alla Parigi moderna ed al Louvre, e viaggio in treno, con partenze da Torino 8-22 aprile e 18 maggio - L. 37.000

Sardegna: 8-13 aprile - Viaggio in treno a Genova e proseguimento per Cagliari sul «Cangaro Rosso», escursioni a Nora, Barumini, Capo Carbonara L. 50.000

NOTIZIE IN BREVE

LOTTE GRECO-ROMANA

Nella eliminazione interregionale del Campionato italiano di lotta greco-romana a squadre, svoltasi a Milano il 26 febbraio, i lottatori del Centro Sportivo Fiat hanno riportato due brillanti vittorie, battendo la squadra dei Vigili del Fuoco di Firenze (16-0) e quella della Fratellanza Ginnastica Savonese (16-0) e qualificandosi per la disputa del girone finale.

NUOTO

Domenica 20 febbraio a Torino alla Piscina dello Stadio ha avuto luogo la terza giornata di Campionati Nuoto, incontro per rappresentative regionali tra Torino e Napoli, indetto dalla RAI-TV e dalla FIN. Erano presenti le mamme di Bruno Bianchi e di Dino Rora, oltre alle massime autorità cittadine. Ha vinto Torino per 85 a 73, valendosi quasi totalmente di nuotatori e nuotatrici del C.S. Fiat. In evidenza Frattini, Della Sava, Spinelli, Elena Camino e Laura Schiezzari.

A Magdeburgo il 26 e 27 febbraio nel primo meeting 1966 al quale hanno partecipato i nuotatori italiani, Elena Camino del C.S. Fiat ha ottenuto un lusinghiero risultato sia nei metri 100 che nei metri 200 stile libero.

PALLACANESTRO

Febbraio

6 - Vicenza - Portofino Vic.-C.S. Fiat 66-60

13 - Bologna - C.S. Fiat-Mobili Bologna 45-35

20 - Torino - C.S. Fiat-Lanco Torino 51-38

27 - Treviso - C.S. Fiat-Bristol Treviso 47-41



PESCARA - Dino Zandegù, vincitore del «Gran Premio Fiat» abbinato alla corsa ciclistica Tirreno-Adriatico, patrocinata dal giornale «Il Messaggero» di Roma. La gara, disputata dall'uno all'altro mare in tre tappe, ha visto in competizione quasi tutti i migliori corridori. Zandegù è a bordo della Fiat 500 che ha conquistato con la brillante vittoria.



ALASSIO - Nel recente concorso boccistico di apertura, svoltosi ad Allassio, su 261 formazioni partecipanti, la quadretta del C.S. Fiat capitanata dall'ingegner Sereno e completata con i signori Aghemo, Candra e Riva, qui nella foto, ha ottenuto il terzo posto.

Trent'anni di corse - Storia della Fiat



Bologna). Il libro — pregevole anche per l'eleganza della presentazione — è stato recentemente illustrato al Circolo della Stampa di Torino dai giornalisti Canestrini e Toniolo.

L'opera di Boschi descrive attraverso 300 avvincenti pagine ricche di documenti, fotografie e disegni d'epoca, il periodo che fece grande il nome della Fiat anche nei cimenti sportivi. Un periodo denso di esaltanti episodi, di affermazioni tecniche, di valori umani, lungimiranza e tenacia di Capi, primo fra tutti Giovanni Agnelli, capacità di collaboratori, passione e perizia di piloti — Nazzaro, Vincenzo Lancia, Cagno, Wagner, Bordino, Salamano, Lampiano, Brown, Tetzlaff e altri — diedero all'automobile popolarità, progresso, storia.

Quando le macchine Fiat scesero in lizza, nel 1900, la vettura da corsa non era ancora nata. Ma già tre mesi dopo la inaugurazione del primo stabilimento in corso Dante, una Fiat 6-8 HP conseguiva la prima vittoria. Era l'inizio di una lunga serie di successi, che portarono le vetture Fiat alla conquista del più ambito allora internazionale.

Il 1907 fu un anno memorabile: la Fiat partecipò a tutte le corse, tutte vincendole. Fu un trionfo che segnò il raggiungimento di una tecnica costruttiva di alto livello qualitativo.

Seguirono altre importanti affermazioni in gare che videro affrontarsi i più forti campioni sportivi del tempo: il Gran Premio d'America (1911-1912),



1901 - Una delle Fiat 8 HP e la Fiat 12 HP del Conte Biscaretti al 1° Giro Automobilistico d'Italia. Il giro ebbe inizio a Torino e terminò a Milano dopo un percorso di 1442 km, suddiviso in 15 tappe.

il Gran Premio d'Italia (1922), il 1° Gran Premio d'Europa (1923), il record mondiale di velocità (1924, oltre 234 km/ora), il II Gran Premio Milano a Monza (1927).

La cronistoria dei « Trent'anni di corse » è per noi un grande album di famiglia. Dalle sue pagine stralciamo alcune immagini e il pensiero che le conclude:

« Torino è stata la culla dell'automobile per molte e molte valide ragioni, alcune delle quali precedono addirittura l'iniziativa di quel gruppo di audaci che si riunì nell'estate del 1899; ma anche e soprattutto perché

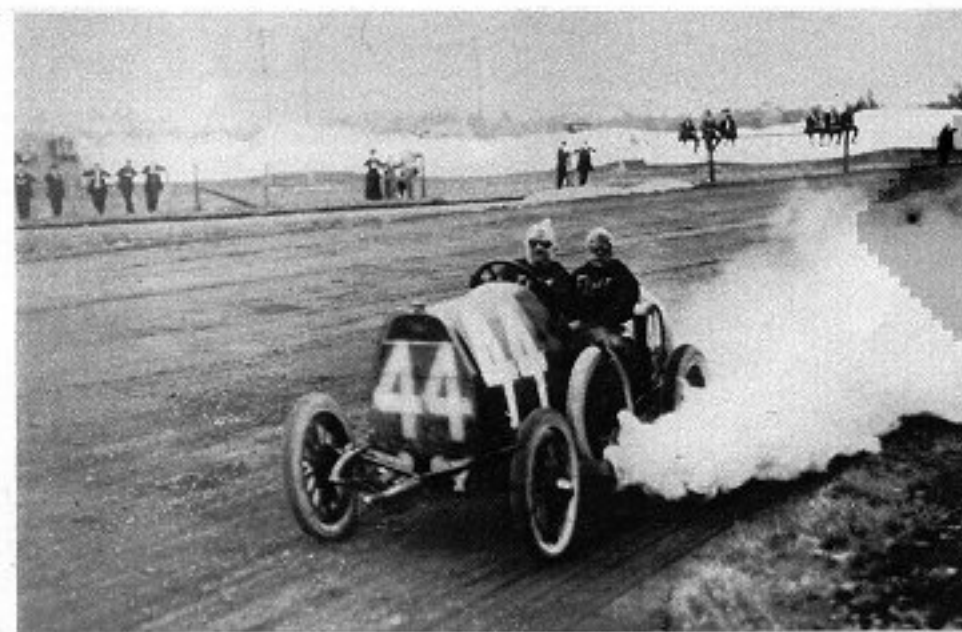
a Torino ha trovato vita la Fiat, per confondersi con la stessa topografia della città, per assorbirne gli umori, per restituire l'ansia febbrile di lavoro che agitava e agita i suoi figli migliori, figli dell'una e dell'altra, attraverso un processo di osmosi che perdura nel tempo. Delle macchine abbiamo bisogno; ma anche di quelle particolari macchine che hanno agredito le strade del mondo manifestandosi agonisticamente e degli uomini che le hanno domate; del ricordo di quegli uomini e di quelle macchine, almeno, un ricordo che è viatico per il futuro ».



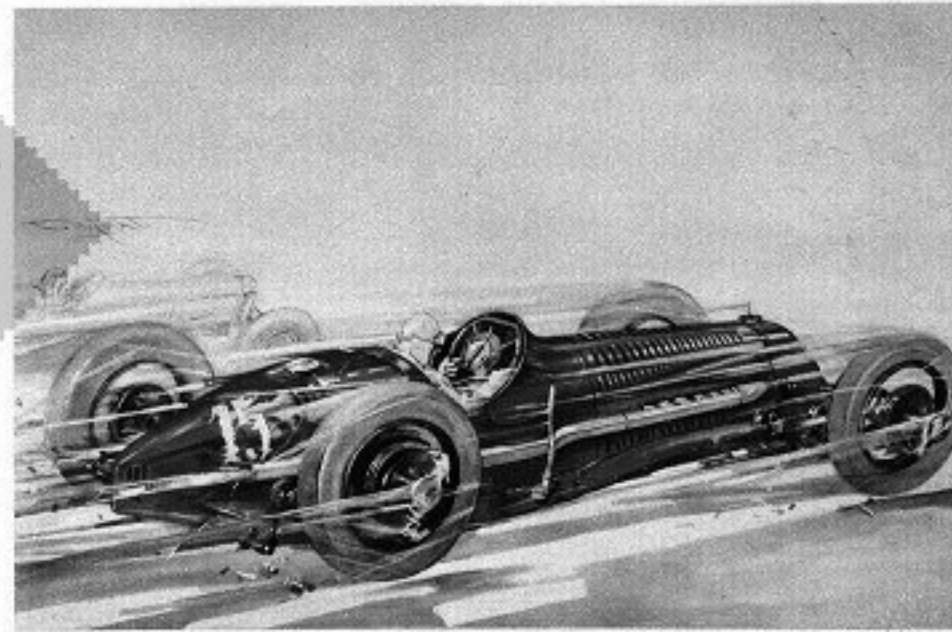
1907 - Una Fiat 8-10 alla Coppa dell'Imperatore, sul circuito del Tannus. In questa occasione la Fiat si presentò con tre vetture che portavano il nome del circuito. Le vetture furono affidate ai tre assi Nazzaro, Lancia e Wagner. Anche in questa gara vinse Nazzaro, con Wagner e Lancia al 2° e al 3° posto.



1907 - Altra vittoria di Felice Nazzaro su Fiat 24-40 HP. Questa istantanea è stata ripresa nel momento in cui il campione taglia il traguardo della Targa Florio. Il circuito delle Madonie è considerato ancora oggi uno dei più difficili. Nel 1907 vi parteciparono 46 concorrenti, tra cui numerosi campioni stranieri.



1912 - Anche in America le macchine Fiat si distinsero nelle più ambite competizioni sportive. Nel 1912 le due gare più importanti furono il Gran Premio di Milwaukee e la gara di velocità di Santa Monica (California) di cui vediamo un passaggio di Teddy Tetzlaff. Entrambe furono appannaggio delle vetture Fiat tipo S. 61. La prima corsa fu vinta da Caleb Bragg e la seconda dal citato Tetzlaff.



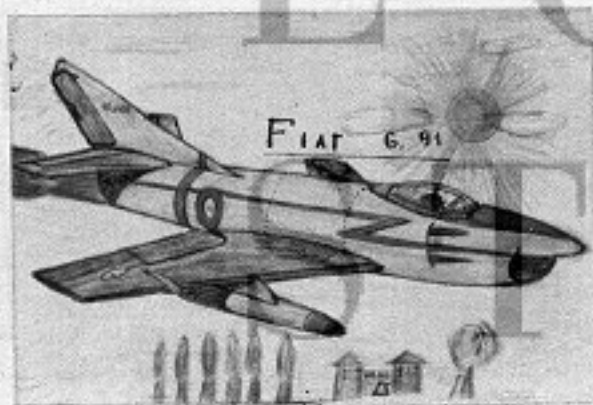
1927 - La Fiat 806 vista da Codognato. E' la macchina Grand Prix che chiuse la presenza ufficiale della Fiat alle corse internazionali. Munita di un motore a 12 cilindri sovralimentato, partecipò al Gran Premio di Milano del 1927. L'onore di portare alla vittoria il bolide rosso della Fiat toccò a Pietro Bordino, che vinse alla media di 150,852 km/h. Bordino passò in testa già al secondo giro e non fu più superato.



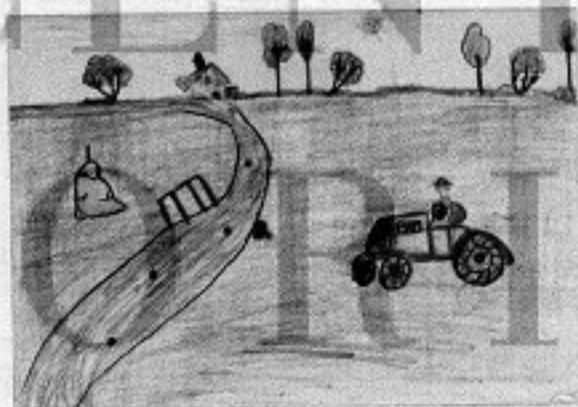
TRATTORI FIAT - OM ALLA FIERA DI VERONA

VERONA - Alla Fiera internazionale dell'Agricoltura (12-20 marzo), la produzione trattoristica Fiat e OM è stata presentata nel vasto padiglione della Federconsorzi: tutti i modelli a ruote e a cingoli, tra cui l'affermata serie «Diamante». Incessante l'interesse dei clienti e del pubblico. Presente pure in Fiera, uno stand «ricambi» Fiat. Com'è ormai

consuetudine la «Fiat Trattori» ha intrattenuto il giorno di inaugurazione della Fiera, i rappresentanti della stampa locale e dei principali giornali italiani. Dopo il cordiale saluto del dr. Ciuti ai numerosi intervenuti, il dr. Chivino ha illustrato i più recenti modelli di trattori industriali Fiat di grande potenza, per movimento terra e lavori di cantiere.



Corrado, di anni 8, figlio di Dante Bertolani
(Centro Tecnico Trattori)



Fulvio, di anni 7, figlio di Giulio Gioanetto
(Sez. Spa)



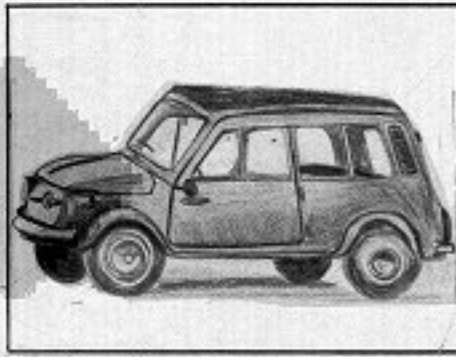
Mauro, di anni 7, figlio di Paolo Larosa
(Filiale di Torino)



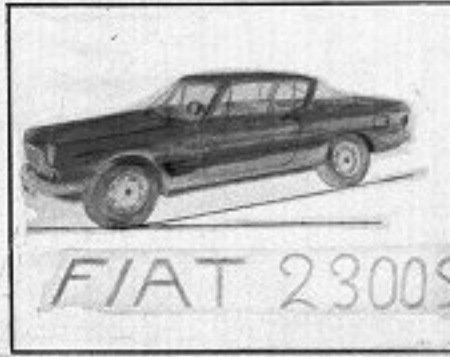
Maria Grazia, di anni 10, figlia di Felicino Satta
(Sez. Auto)



Fiammetta, di anni 11, figlia di Bruno Gattolin
(Sez. Grandi Motori)



Claudio, di anni 11, figlio di Michele Vola
(Sez. Auto)



Giovanni, di anni 8, figlio di Riccardo Proietti
(Filiale di Roma)

I BIMBI FIAT DISEGNANO

Continuano ad arrivare numerosi, alla redazione dell'«Illustrato», i disegni dei figli dei nostri dipendenti; una viva, spontanea testimonianza delle capacità di osservazione e di espressione grafica dei nostri piccoli artisti. Li ringraziamo tutti quanti per la buona volontà dimostrata e mandiamo loro le nostre più affettuose congratulazioni. Gli autori dei disegni pubblicati in questo numero, riceveranno l'am-

bito modello della Fiat 850 s.p.a., scala 1:13. Ricordiamo che la rubrica è aperta ai bimbi e bimbe Fiat dai 6 ai 12 anni; che i disegni debbono essere a colori e recare scritto a tergo il nome e l'età dell'autore; il nome ed il cognome del genitore che presta la sua opera alla Fiat, con la Sezione di appartenenza; l'indirizzo di casa. Inviare, indirizzando alla redazione dell'«Illustrato Fiat», corso Marconi 10, Torino.



LA NUOVA FILIALE FIAT DI RAVENNA

La 28ª Filiale Fiat in Italia, quella modernissima di Ravenna, è stata inaugurata il 24 marzo, presenti, tra le Autorità cittadine, l'Arcivescovo Mons. Baldassarri ed il Sindaco dr. Benelli, giornalisti, un folto gruppo di invitati. Da Torino, sono intervenuti l'ing. Nasi ed il dr. Ferrari. Dopo un breve indirizzo di saluto del dr. Ferrari, l'ing. Nasi ha illustrato la nuova importante realizzazione che con l'efficienza dei razionali impianti

e servizi, è destinata a dare valido impulso alla motorizzazione in una zona della regione emiliana ricca di valori turistici e di iniziative economiche ed industriali. La Filiale di Ravenna sorge su un'area di 40.000 mq e dispone di servizi ed attrezzature tra i più razionali ed efficienti: linea esecuzione tagliandi con potenzialità di 60 vetture al giorno, 150 posti di lavoro in officina. Magazzino ricambi per oltre 200 tonni, di materiali.



A PALERMO IL PRIMO SALONE DELL'AUTO D'OCCASIONE

Si è inaugurato il 19 marzo a Palermo il «1° Salone-mercato dell'auto d'occasione». Alla manifestazione, sorta per contribuire sempre più allo sviluppo della motorizzazione presso

nuove categorie di consumatori, la Fiat ha partecipato con una interessante esposizione di suoi veicoli d'occasione. In altri settori espositivi, stand Fiat lubrificanti e ricambi.

PROBLEMA DI SCACCHI N. 113
Inedito - di E. Defourny
NERO 10



BIANCO 11

Il Bianco muove e dà matto in 2 mosse.

Inviare la soluzione a Ing. E. Defourny, presso «Illustrato Fiat», Corso Marconi 10, Torino, entro 20 giorni dalla data di questo «Illustrato». Fra i solutori saranno sorteggiati premi.

CRUCIVERBA



ORIZZONTALI

1. Pa. buon brodo - 5. Voler bene (tr.) - 12. Divide in due la Terra - 14. Composizioni poetiche - 15. La Cavalleria di Mascagni - 17. Ispettorato Forestale - 18. Logori - 19. Piccolo completo - 21. Aureole - 23. Prestar fede (tr.) - 24. Lo si può fare anche senza essere nato a Calcutta - 26. Particella negativa - 28. Numero - 29. Battere - 31. Anagramma di Amico - 32. Vuol dire fino - 34. Sorregge la testa - 35. Menzionare, riportare (tr.) - 36. Sono sotto i tetti - 37. Bari - 38. Saluto latino - 39. Opera di Verdi.

VERTICALI

1. Quella di «Papa Martin» - 2. Lo fa volare il ragazzo - 3. Opposto di povertà - 4. Gli abitanti dell'Agro Romano - 5. Andati - 6. Grasse quelle di cocco - 7. Spremuta di arancio - 8. Modena - 10. Plume di Verona - 11. Chi modifica strutture sociali o consuetudini - 13. Non rimanere fuori - 14. Di una nave: incastrarsi in un basso fondo - 20. Attitudine, capacità - 21. Abita in una casa (tr.) - 25. Chiesa vescovile - 27. Si trovò al bivio - 29. Plume - 30. Operazione che si fa al brodo (tr.) - 34. Como - 35. Club Alpino Italiano - 36. Sassari - 37. Benevento.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE

F	R	A	N	C	I	A	S	M	O	G
L	O	R	E	N	D	A	V	I	D	E
O	D	I	O	L	E	V	A	R	E	
R	E	A	M	A	L	A	G	A	M	
I	O	C	A	R	I	N	O	C	I	
D	F	A	R	I	N	A	T	A	L	
A	M	E	R	I	C	A	C	E	N	A
A	D	O	N	E	M	I	L	A	N	
C	R	E	T	A	C	U	R	A	R	O
O	C	R	A	R	R	O	V	I		
M	I	A	S	E	T	A	I	N	A	
O	A	S	P	O	R	T	V	O		

SOLUZIONE PROBLEMA N. 112
1 - B.D. b4 - b3 (min. 2 D e 3 matto)
SORTEGGIATI PER IL PREMIO
Rione Giuseppe (Sec. Auto), Via Alessandro Cruto 18, Torino.
Pomatto Firmato (Sec. Auto), Via A. Germondo 53, Torino.
Mardegan Franco (Allievo Scuola G. Agnelli) Corso G. Cesare 15, Torino.

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COMITATO DI REDAZIONE
DIREZIONE, STAMPA E PROPRIETÀ FIAT
Torino, Corso Marconi 10
(Distribuzione gratuita)
Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 3-12-63 - Registro Elettro Defourny
Stipulato il 4 aprile 1966
Rotocalco Caproni & C. Torino - Via Vittor. 1
PRINTED IN ITALY

CONSIGLI DEL MEDICO

DECALOGO PER UNA ALIMENTAZIONE IGIENICA

1. Se state bene, non dovete escludere dalla vostra mensa alcun alimento ma dovete soltanto tenere presente che in essa non debbono mancare mai i cibi vegetali freschi (frutta e verdura).
2. I vostri pasti debbono essere composti in modo prevalente da cibi di provenienza vegetale; ma una aliquota, di un terzo circa, dovete ricavarla da cibi provenienti dagli animali. Ricordate che il latte, le uova ed il formaggio sono cibi animali come la carne.

3. Evitate di prendere pasti abbondanti, dividete gli alimenti della razione giornaliera in almeno tre pasti equilibrati. Siate moderati e cercate di non raggiungere la sazietà con un solo pasto.

4. Date la preferenza alle pietanze semplici, servite senza eccesso di condimenti; diffidate dalle pietanze conservate ed ingerite il meno possibile cibi troppo freddi.

5. Mangiando, bevete poco ed usate bevande sane, fredde se volete, ma non troppo. Non superate di norma il quarto di litro di vino per pasto. Siate moderati nell'assunzione di qualsiasi altra bevanda alcolica.

6. Scegliete gli alimenti secondo i vostri gusti, le tradizioni, il costume della vostra famiglia, ed

accettate con gioia i piaceri del pasto, senza rendervene schiavi.
7. Sorvegliate, voi stessi, gli effetti dei diversi alimenti, poiché la digeribilità e l'assimilazione non sono uguali per tutti; ciascuno deve sapersi regolare secondo la propria esperienza.

8. Controllate il peso corporeo almeno una volta alla settimana. Se tendete ad aumentare, limitate l'assunzione di cibo proporzionalmente; se tendete a diminuire, dopo più controlli, rivolgetevi al medico.

9. Cercate di mangiare lentamente e di masticare bene i cibi.

10. Non mettetevi a tavola senza avere bene pulito le mani; e ricordate di pulire i denti dopo che avrete finito di mangiare.

Dott. Enzo



L'acconciatura 1968 per le donne al volante di Biki è in Scozzina beige con occhiali rimontati di uguale stoffa.



Wanda Roveda ha presentato una collezione dedicata alle mamme e alle figlie. La signora «primavera» è vestita con un pantalone in supergabardine bianco a righe Scozzina; la bambina sfoggia un tailleur in supergabardine rosso corallo.

PER IL FILATELISTA

LE «NOVITÀ»

Italia

Come già riportato ne l'«Illustrato Fiat» dello scorso mese, le Poste Italiane hanno emesso, dopo la serie «Lib» del 24 Gennaio, i tre valori: 40, 50 e 100 lire dedicati alle Università Internazionali. La vendita di questa serie è iniziata il 5 Febbraio. Ne diamo ora la riproduzione.

Entrambe le serie sono in distribuzione ai prenotati del 1965 ed ai nuovi iscritti del 1966.

Il 25 Febbraio è anche stato emesso il francobollo da L. 40 bruno in commemorazione del centenario della nascita del filosofo Benedetto Croce.

Il francobollo è ben riuscito e può essere considerato un bel francobollo. La tiratura è di 15 milioni di esemplari.

San Marino

La Serie Sport Equestri è apparsa puntualmente il 28 Febbraio. La serie

è composta di 6 valori: L. 10 (Trotto); L. 20 (Cross Country); L. 40 (Ostacoli); L. 70 (Galoppo); L. 90 (Steeple-Chase); L. 170 (Polo). La stampa in quadricromia è stata curata come di consueto dal Poligrafico dello Stato.

E' doveroso portare a conoscenza di tutti i filatelisti una decisione altamente apprezzabile presa dal Consiglio di Stato della Repubblica di San Marino.

Nello scorso anno sono stati emessi da San Marino due francobolli «Espresso» che, a seguito dell'aumento delle tariffe postali, vennero posti in vendita con il nuovo valore in soprastampa. Per motivi che non è dato sapere, si sono trovati in vendita a prezzi sconsideratissimi, degli «espressi» senza soprastampa.

Al fine di stroncare la speculazione in alto, il Consiglio di Stato ha immediatamente disposto di mettere in vendita, a prezzo facciale, i due espressi non soprastampati (L. 75 e L. 100) ed inoltre un altro espresso da L. 80 con lo stesso soggetto di quello da L. 100 ma di diverso colore.

Vaticano

La serie di Poste Ordinarie del Papa Paolo VI è stata emessa l'8 Marzo. Essa si compone dei seguenti valori: L. 5, 10, 15, 20, 30, 40, 55, 75, 80, 120 e gli espressi da L. 150 e 180.

Per ragioni di spazio ne rimandiamo la riproduzione al prossimo numero.

L'ANGOLO DEL FOTOGRAFO

Serie di fotocolori

Il 18 ed il 19 aprile alle ore 21.15 nel Teatro del Centro Sportivo Fiat, Corso Moncalieri 181, il ben noto fotografo e tecnico della fotografia Walter Benser, presenterà sue diapositive a colori di grande interesse accompagnandole con commenti illustrativi.



Impermeabile in originale tessuto Rho-ditece-Bossi, presentato a Firenze durante la «Settimana dell'impermeabile».

delle lavorerie Agnola, prodotti in esclusiva per Emilio Pucci in colori divertenti ed insoliti. Il mauve «lavanda» contrasta con il giallo limone, il rosa con il beige, il mandarino con il verde oliva, il ciala con il fucsia, l'acquamarina con il celeste. Pucci ha lanciato nel suo settore «Alfa Moda» i coordinati. Si tratta di una giacchetta rovesciabile in puro cashmere Agnola che si può portare sia sulla panna, sia sui pantaloni: una maglietta, ancora in cashmere, in uno dei toni dominanti del «rovesciabile», completa l'insieme.

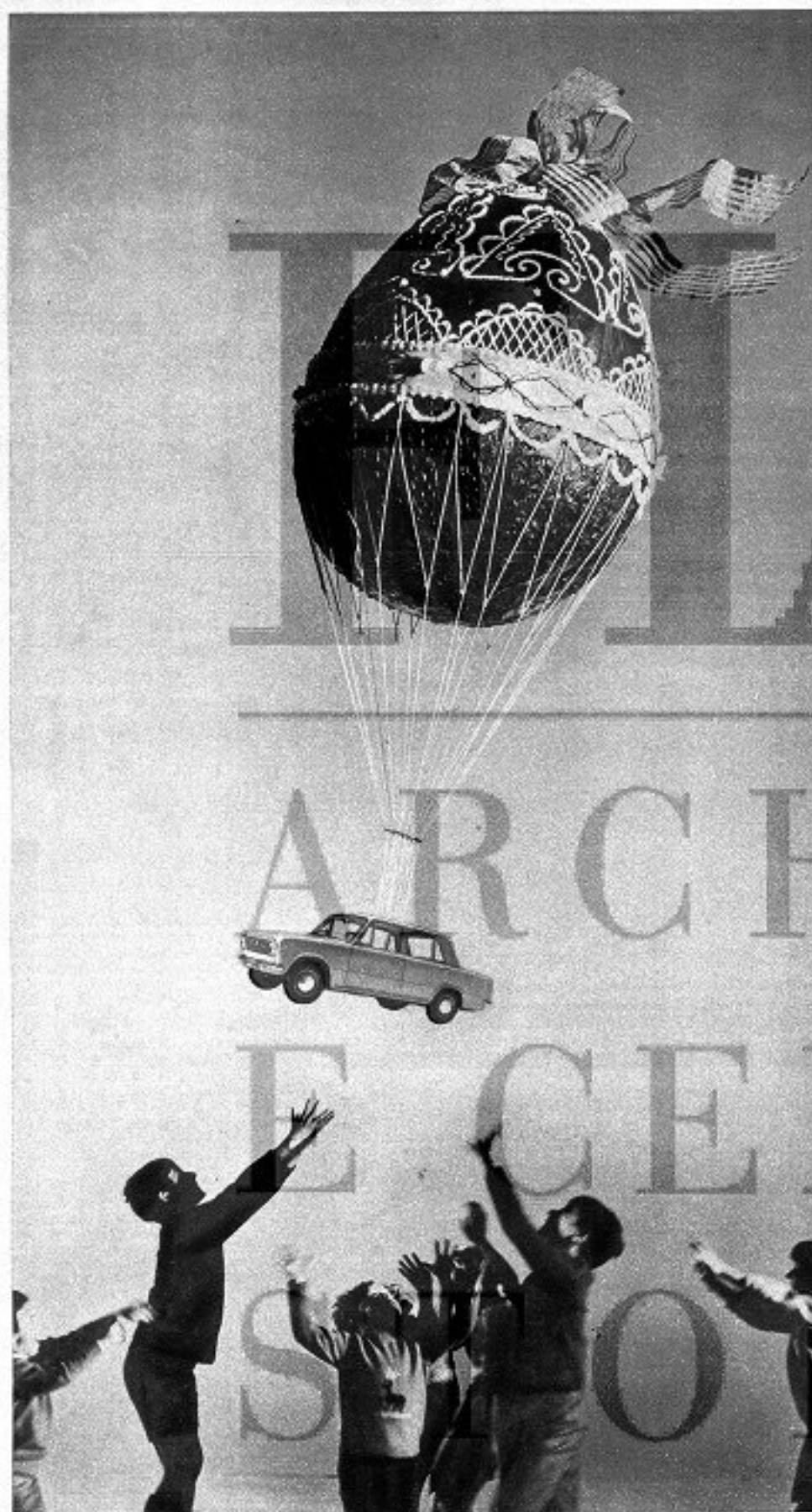
Mila Schön ha presentato i nuovi «double-face» Agnola in drap di lana e cashmere, in colori stupendi. Interessanti anche i tailleur con i pantaloni in tessuto jacquard a motivi di piccoli triangoli, con effetti ondulati o di mosaico di Nattier.

La prossima volta vi parleremo delle sele stampate e dei tessuti dedicati agli abiti estivi.

Anna Vannoni



ILLUSTRATO FIAT NELLE FAMIGLIE



Buona Pasqua!



LAUREA

La signorina Michela Bego, figlia di Giacomo Bego della sezione Auto, si è laureata, a pieni voti, in Pedagogia presso l'Università di Torino. Congratulazioni di «Illustrato Fiat».



L'ex allievo Fiat Giuseppe Blandino, dipendente delle Ferriere di Avigliana, attualmente in servizio militare di leva, in qualità di autiere, a Verona, ringraziando l'«Illustrato Fiat» di fargli avere sempre notizie della Fiat, ci incarica di trasmettere i suoi più cordiali saluti ad amici di lavoro, colleghi e superiori.

NOZZE D'ORO



I coniugi Maria e Settimo Ercole Frizziero, che appartengono per 28 anni alla sezione Auto, hanno recentemente celebrato le nozze d'oro (foto 1). Anche i coniugi Giuseppina e Luigi Santanera (Premio di Fedeltà sez. Auto) hanno lietamente festeggiato il traguardo delle nozze d'oro (foto 2). Ai signori Frizziero e Santanera «Illustrato Fiat» è lieto di inviare le più vive felicitazioni.

NOZZE

Sede Centrale — p.i. Paolo ASTOLFI; Angela MARTINAZZI; p.i. Sergio VIDONI; Ileana PASSALACQUA; geom. Pier Aldo FRANCESIO; Domenico GRINDATTO; Pier Luigi CORSETTA; ing. Gianluigi ARDOINO.

Sez. Ferriere — p.i. Carlo SACCARDI.
Sez. Auto — Marisa CASSINO con Giulio MAIOCCO; Graziella CAIRANTI con il geom. Giuseppe BOTTAZZI; Ariette FAIDIGA.

Sez. SPA — Vittorio BARBERIS; Nedo BUZZICHELLI.

Grandi Motori — Giannino VINDIMIAN.
Filiale di Torino — Walter ZUCCHETTI.
Sez. Officine di Modena — Giorgio CHILUETTI.

LUTTI

Sono recentemente scomparsi: (27-1-66) la signora Maria Incarboni n. Mancuso, madre dell'ing. Gaetano INCARBONE, Dirigente Fiat alla Divisione Aviazione; (31-1-66) il sig. Antonio Filippa, padre dell'ing. Vittorio FILIPPA, Dirigente Fiat alla Divisione Motori; (25-2-66) il sig. Lorenzo Mazzola, padre del Geom. Giovanni MAZZOLA, Dirigente Fiat alla Sezione Costruzioni.

Carlo FASSORE, Natale FIORITO, Michele GAVAZZA, Mario GIAL VIA, Franco MARCHISIO, Pietro RUA' (Sez. Auto) - Carlo CITI, ditta Anna DETTONI, rag. Enrico MAGGIOROTTI, Mario RANDONE (Sede Centrale) - Giovanni AMPRIMO, Rosario DI GANGI (Sez. Officine Subsidiarie Auto) - Luigi BOARO, Maddalena NOTARIO (Sez. Ferriere) - Angelo MASCHERPA, Biagio VIOTTI (Sez. Ricambi) - Luigi RIVETTI (Sima) - Estella FERRERO (Sez. Velivoli) - Giovanni BRUNI (Filiale di Torino) - Giuseppe PASSARINO, Angelo SANDRE (Sez. Fond. e Pagine) - Stefano MENEGATTI (Gest. Pitt. Centrali).

La madre del cav. Giuseppe FOGLIATO; la madre di Maria ROTONDI BERGONZINI; il padre del rag. Mario RIAUDI; il padre di Livio BOERI; la madre di Luigi PISTONO; la moglie di Ettore CAPPUCCIO; il padre di Carolina DALLE CRODE

ved. PAPER; la madre del rag. Loris MAROTTA; il padre del geom. Carlo FRANCISCO; la madre di Giuseppe MARIONE BUTTIGLIERO; la madre di Luigi ELIA; il padre del geom. Edoardo GABIANO; la madre del p.i. Luigi SCOCUZZA; il fratello di Olga MARCINNO PERONO CACCIAFUOCO; la madre di Domenico CARLUCCI; la madre di Margherita BONELLO; il padre di Rita RONCO MORANDO; il padre di Lina ROLFO COLOMBAROLI; il padre del p.i. Luciano REGIS; la madre del geom. Luigi SCIENZA; il padre del p.i. Aldo RUENTO; il padre di Renata ZANGARINI PARFUGLIONE; il padre di Eldino CENA; la madre di Margherita LOMELLO BERRA; il padre di Enrico PERETTI; la madre di Giuseppe GARIGLIO; il padre di Marco CORINO; il padre di Nob. BARACCHINI BARNABA; la madre di Pierino GALLINA; il padre di Giovanni STROBIA; la madre di Bruno PORCU; la madre di Giovanni GABUTTI; il padre di Domenico GRISO; il padre di Caterina GALLIANO CONTI; il padre del rag. Antonio GUADAGNINO; la figlia di Giuseppe OCCHETTI; il padre di Vittorio DESTEFANIS; il padre di Ettore CASTELLI; il padre di Giuseppe TRONCHINI; il padre di Luigi VARALDA; la madre di Walter LO PORTO; la madre di Luigi COTTINO COMBA; la madre di Mario GARRIONE; la madre del p.i. Piero ALBESIANO; il padre di Aldo FONTANA; il padre della rag. Elsa MAGGI GILARDI; il padre di Edoardo CRIPPI; la madre di Giuseppe OFPEZZO; la madre di Carlo GIARDINO; il padre di Eusebia BRACH ZANINO; il padre del p.i. Giuseppe MUTI; la madre di Giacomo LISA; il padre di Elisabetta LABRIOLA GAGLIACCO; il padre di Carlo CARUZZO; il padre di Benito MOROSINI; la madre di Costantino VOLONTE'; il padre del dott. Nicola BASSINO; la madre del dott. Silvio MARCHETTI; la madre di Cesarino BALLOTTA; la madre di Francesco BELLONI; la madre di Mario CASONI; il padre di Neo FERRAGUTI; la madre di Walter FERRARI; la madre di Luigi FORGHIERI; la madre di Marino FORGHIERI; il fratello di Sergio FURINI; il padre di Augusto SILVESTRI; il fratello di Mario VEZZELLI; la madre di Carmine DE SILVIO.

A tutte le famiglie così duramente provate, la solidarietà ed il vivo cordoglio dell'«Illustrato Fiat».

Ing. CESARE MOMO



Nel mese scorso si spegneva a Torre S. Giorgio (Saluzzo) il dr. ing. Cesare Momo, l'ultimo superstito dei primissimi tecnici, che contribuirono così validamente a stabilire, in un periodo difficile, qual'era quello iniziale, le granitiche basi del successivo sviluppo della Fiat.

Di origine vercellese, nacque alla fine del 1876 e si laureò a Torino nel 1901, entrando poco dopo alla Fiat, ove poté sviluppare le proprie tendenze, rive-

landosi quale fecondo progettista, dotato di raro senso pratico.

Idea la frizione a dischi multipli e piani in bagno d'olio (adottata dalla Fiat dal 1904 al 1927) ed il ponte posteriore di lamiera stampata, con gamba di reazione e di spinta, applicato progressivamente su tutte le vetture Fiat dal 1906 al 1929.

Fu pure suo il progetto delle vetture Fiat da competizione, che si comportarono onorevolmente nella VI gara Gordon Bennet del 1905, tanto da meritare al loro autore l'omaggio spontaneo del personale dello stabilimento, espresso mediante dono artistico, accompagnato da significativa dedica.

Lasciata la Fiat nel 1906 l'ing. Momo si dedicò dapprima alle costruzioni navali da diporto e, durante la prima guerra mondiale, alla Aviazione Militare, nella quale era entrato volontario.

Alla fine della guerra stessa passò alla direzione tecnica della SPA e vi fu confermato, anche quando questa industria passò in proprietà alla Fiat. Durante la seconda guerra si occupò della elaborazione di modelli di carri armati e di autoblindate. Alcuni anni dopo la fine del conflitto, durante i quali prestò la sua opera di consulente, l'ing. Momo si ritirò per i raggiunti limiti di età.

i. r.

Tutte le case di nostri dipendenti sono state di recente allietate daocchi rosa eocchi azzurri. Diamo qui di seguito i nominativi dei neonati. A tutti i papà e alle mamme ed ai piccoli affettuosissimi auguri.

bimbi Fiat

Sex. Auto — ALBERTO, di Ambrogio AIRAUDI; PAOLO, di Vincenzo ALAMPI; LUCIA, di Angelo ALCIDI; RENATA, di Renato BANNONE; MAURIZIA, di Chiffredo BARBERO; GIUSEPPINA, di Sergio BARBERO; BARTOLOMEO, di Elisabetta BARRA DELL'ERBA; DANIELE, di Lorenzo BELLINO; GIORGIO, di Francesco BERGANDI; MASSIMO, di Antonio BERTOLLOTTI; GIUSEPPE, di Luigi BERTOLLOTTI; ALBERTO, di Bartolomeo BIOLATTI; ROBERTA, di Luciano BIONDI; ORISTIA, di Francesco BOFFA; ANNA MARIA, di Rosario BONVENTRE; ALFIO, di Andrea BORLETTI; GABRIELLA, di Luigi BOSIO; MAURO, di Roberto BOSIO; ENRICO, del p.i. Luciano BUSCA; MASSIMO, di Franco CAMOLETTO; TIZIANO, di Giuseppe CAPUTI; DANTE, di Emilio CASETTA; CLAUDIO, di Renato CEP-PA; DAVIDE, di Giovanni CHIATICCHI; GIOVANNI, di Francesco CHIESA; MARIA PAOLA, di Ciro CHIMENTI; SERGIO, di Carlo CORINTO; CROCIFFISA, di Carmelo CORRADO; ANGELO, di GIORGIO DAL BEN; MARIA CRISTINA, di Antonio DE FRANCESCO; ANTONELLA, di Michele DEL SORDO; MICHELA, di Antonio DI CHIACCHIO; ALFREDO, di Pietro DI MAIO; CORRADO, di Lucia PASSIO BOILA; MAURO, di Alfredo FELSINI; FABRIZIO, di Ubaldo FILIP-PINI; FRANCO, di Giacomo FOINI; PILOME-NA, di Giuseppe FRANCAVILLA; CLAUDIO, di Silvana FUSELLO BERTOLA; LORETTA, di Delfino GALLIA; ADRIANA, di Aldo GALLO; ENZO, di Angelo GANORA; MASSIMO, di Guido GASPERRINI; VALERIO, di Anselmo GIA-COLETTO PAPAS; LUISSELLA, di Angela GIAL-MAURO, di Lodovico GILI; MICHELE, di Pri-miano GIOVANDITTI; FABRIZIO, di Ciro GNE-SUTTA; ROBERTO, di Sante LABONI; PAOLA, di Francesco IORIO; ROBERTO, di Gian-Marco LEVA; EMMA MARIA, di Guido LORE-GIAN; LEONARDO, di Francesco LO TURCO; RICCARDO, di Mario MAFPI; ALIDA, del dr. Pietro MANFREDI; CLAUDIA, di Pietro MAR-CHESINI; DONATELLA, di Alfredo MASSA; CLA-RA, di Vincenzo MELILLI; SECONDA, di Aldo MOLINO; ORESTE, di Angelo MONTEPAONE; ANTONELLA, di Giancarlo MONTECCHIO; SAN-DRO, di Luigi MURGIA; CARLO, di Rinaldo MUSSO; FABRIZIO, di Flavio NEGRO; GENNA-RO, di Ferdinando NOE; PAOLO, di Pietro PACCHIANA; DAVIDE, di Mario PASQUALI; MARCO, di Armando PILLON; IMMACOLATA, di Santino PIRAINO; RENATO, di Francesco PRO-SIO; LOREDANA, di Chiffredo RAMONDA; MAR-CO, di Flavio ROCCA; LUCIANO, di Guido RO-LANDO EUGIO; LUISIA e MARIA, di Giovanni ROMANAZZI; GIOVANNI, di Mario SALERNO; FABRIZIO, di Guglielmo SANMARTINO; TONI-NO, di Giovanni SCHIRINI; GIAN PAOLO, di Guglielmo SORBA; STEFANIA, di Giuseppe STRE-CA; MARCO, di Maria Cristina STOCCHI CA-PIONE; ROBERTA, di Nicola SUNCO; UMBER-TO, di Giuseppe TERNONE; ROSELLA, di Roberto TOLOSANO; MASSIMO, di Agostino TOCCI; PA-BIO, di Francesco TONETTO; MARINO, di Fer-dinando UMILIO; CLAUDIO, di Giulio VACCA-NEO; STEFANO, di Gianni VALLAURI; GIAN-CLAUDIO, del p.i. Luigi VIANZONE; DANIELA, di Alma VIETTONI RE; EZIO, di Riccardo VISCONTI.

Sede Centrale — LOREDANA, di Salvatore APONTE; MARCO, del p.i. Aldo BERRUTI; AN-TONELLA, del p.i. Alessandro BIEMMI; ANNA MARIA, di Carlo CAZZOLA; STEFANO, di Lino COSMARO; CARLA, dell'ing. Giorgio FENZO; ELENA, di Ido FORIN SAVARINO; ISABELLA, del dr. Attilio GANDINO; ROBERTO, di Gian-carlo GIARVINI; GIULIANA, di Teresa GIB-BALDI NUZZOLESE; PAOLA, del rag. Aldo LAMBERTI; ENRICA, dell'ing. Cito LEONE; MARCO, di Sabino LOTITO; MARGHERITA, di Mario MALLARINO; LUCA del p.i. Renato MANG; LUCIO, di Carlo MARTINO; CINZIA, di Nicola MICCOLIS; PIERA, di Gianfranco MORELLI; DARIO, di Mario PERA; PATRIZIA, di Armando RANOCCHIA; NATALIA, del dr. Salvatore ROS-SETTI; STEFANO, dell'ing. Pier Giorgio SCAR-FIOTTI; ALBERTO, di Francesco Scelza; FEDERI-CA, di Lorenzo SIGNORE; LILIANA, di Guglielmo SOLAVAGIONE; STEFANO, della dr. Gabriella SPIRITO PALAZZO; PAOLO, di Franco VASONE; DAVIDE, della rag. Marisa ZENERIN BONASSO.

Sex. O.S.A. — GIAMPIERO, di Salvatore BAR-BERA; SILVANA, di Pietro BREGOLIN; LUCIA-NO, di Ello BUONO; MARCO, di Antonio CAPI; MARCO, di Biagio CAULA; MILENA, di Rinaldo FABBIANO; ROSARIA, di Vito FARETRA; FRAN-ÇO, di Pier Mario FAGONNE; LUCIA, di Giulio FENOLI; GIUSEPPINA, di Carlo FERRETTI; ALESSANDRO, di Renzo FIORITI; CANIO, di Lui-gi GARZONE; LAURA, di Renato GHIRARDOTTO e Renata FRANZINI; BRUNO, di Walter GO-GLIO; ROCCO, di Vincenzo LAGOZZO; FRANCA, di Luca LAMPIS; ANTONELLA, di Giuseppe L'INCESSO; GIUSEPPE, di Guerrino MANTOAN; PAOLO, di Antonio MODENA; ANNA MARIA, di Stefano PERRETTA; GIUSEPPINA, di Francesco PERNA; UMBERTO, di Ugo PEIRONE; LUISSEL-LA, di Giuseppe PONCHIA; GRAZIELLA, di An-tonio RINDONE; SANDRO, di Angelo SEBIA.

Sex. Fonderie e Fucine — LUCA, di Rino BE-NECH; MASSIMO, di Michele BERTERO; MAS-SIMO, di Secondino BOERIO; PAOLO, di Barto-lomeo CASTAGNO; ANTONELLA, di Edoardo CO-LOMBINO; MARISA, di Francesco CROVERI; TERESINA, di Gerardo FERNICOLA; LUIGINA, di Ferdinando FERRAVANTE; TIZIANA, di Ce-lestino GALLIAN; MASSIMO, di Franco GIORGIS; RENZO, di Paolo GOTTA; SALVATORE, di Car-melo LAISE; ANNAMARIA, di Alfonso MANGIO-NE; TOMMASO, di Salvatore MARTUSCELLO;



Luigi, nipote di Piero Borea (Sex. Auto) e Silvana, figlia di Giulio Conti (Sex. Auto)



Franco, figlio di Nello Lombardini (Sex. Auto)



Renato, figlio di Domenico Fiore (Sex. Auto)



Antonio, figlio di Paolo Rondinelli (Sex. Auto)

GIUSEPPE, di Salvatore MALEDDU; LAURA, di Mario MENEGON; MARIA, di Lidio PANIGUT-TO; DOMENICO, di Maria PASTORE MASSA; PAOLA, di Giovanni PERRINI; ROSA, di Nun-zio POLIZZI; SERGIO, di Battistino RIBBA; GIUSEPPINA, di Francesco RIGGIO; LUCIA, di Antonio RUGOLO; GIOVANNA, di Giuseppe TU-RETTA; TIZIANA, di Guido VERA; MASSIMO, di Armando VIGLIONE.

Sezione SPA — GIORGIA, di Pietro ABRATE; ROSSANA, di Giuseppe ANDREO; NADIA, di Matteo AUDISIO; STEFANIA, di Giuseppe BE-LIARDO; ALESSANDRA, di Maurizio BRAMAR-DI; STEFANO, di Giorgio CELIN; DANIELA, di Alfonso CILIBERTI; ANNA, di Ernesto De BEL-LA; PIERA, di Giuseppe DELMASTRO; ENZO, di Franco FERRARIS; CHIARA, di Loris PRE-GUGLIA; MAURO, di Oreste MANTOVANI; FULVIO, di Luigi MARAGNIN; PAOLA, di Mario MARELLO; ALBERTO, di Antonio MAZZUCCA-TO; LUCA, di Fidenzio MILANI; LORENA, di Antonio MOLINO; DARIO, di Alberto ORECHIA; LEONARDA, di Michele PONZIO; SILVANA, di Stefano SCARPA; GIOVANNI, di Emilio SOLA-RO; ANTONIO, di Sabino SORRENTI; ORAZIO, di Antonio STELLA; RENZO, di Franco SURRA; CLAUDIA, di Antonio UNGARO.

Sex. Ricambi — PAOLO, di Giovanni Carlo ACHINO; SAMUELA, di Marco BILIA; ROBER-TA, del p.i. Mario BATTUOLLO; SALVATORE, di Michele BUONASSISI; MASSIMO, di Sergio CANTARELLO; EZIO, di G. Battista DALMAZ-ZONE; ROBERTA, di Edoardo GIACOLETTO; STEFANIA, di Margherita MACARIO-BAN TEP-PATI-ENRI; MARINA, di Aldo MENEGHEL; ALESSANDRA, di Benito NATTA ed Estelina BOTTA; BRUNO, di Francesco PACOTTI; TI-ZIANO, di Tiziano PRANDO; ANNA MARIA, di Vincenzo SANFILIPPO; DONATELLA, del rag. Antonio SARGIOTTO e Carla ACAMPORA - sede Centrale; LUCIANO, di Natalino ZAPPA.

Grandi Motori — ANNAMARIA, di Daniele BALDASSA; MONICA, di Giuseppe BENZONI; ELISABETTA, di Luigi BOLLA; ROBERTA, di Domenico BONGIANINO; MARCELLO, di Bruno BRUNETTA; LUISA, del geom. Maurizio CA-STELLI; CLAUDIA, dell'ing. Pierino FABBRO; CRI-STINA, del p.i. Paolo MAESTRELLO; IVANO, di Roberto POTENZA; PATRIZIA, di Corrado RODINI; ENRICO, di Emilio ROVEA; MARIA, di Giovanni VALLE; LILIANA CINZIA, di Um-berto VISINTIN.

SIMA — STEFANO, di Giovanni DAMENI AL-MONDO; SERGIO, di Pietro MAZZANTI; EN-RICO, di Giuseppe NATTA; CESARE, di Dome-nico PAIBOTTI; SANDRO e MAURIZIO, di Aldo PIEROTTO.

Sex. Stab. Avigliana — ANGELO, di Ferdinando AMBROSI; BARBARA, di Franco BERTOLO; GIANNI, di Luciano COTTERCHIO; MASSIMO, di Riccardo CROCE; CRISTINA, di Silvano DA-VI; NATALINA, di Ferdinando D'ALESSANDRO; DANIELE, di Dario DOLEATTO; PIERA, di Lui-gi FALCO; GABRIELLA, di Dante GERMANA; CRISTIANO, di Pierino MARITANO; DORIANO, di Carlo MARTINO; CLAUDIA, di Paolo MOL-I-NERO; MAURO, di Armando PEDON; MONICA, di Pietro RIEGO; MIRO, di Benito ROSSATO; CLAUDIA, di Fulgido SAVARINO.

Sex. Vellivoli — BARBARA, di Roberto MALL-EN; STEFANO, di Leopoldo MIGLIAVACCA; MARIA-TERESA, di Maurizio POVERO; SILVIA, di Gio-vanna SPERINI FIOCCARDO; Roberto di Carlo TOSO; MARIA CRISTINA, dell'ing. Franco VA-RESIO; ROBERTO, del p.i. Renato VERGANO.

Sex. Produzioni Ausiliarie — LUCA, di Germano BERTAIA; TERESA, di Felice DE NICCOLO; RO-BERTA, di Pier Franco FRANCIOLI; MAURO, di Michele HAVERA; PAOLA, di Massimo ROCCA.

Sex. Ferriere — CECILIA, del rag. Ermanno BOGGIO; SILVIA, di Silvano BOSCOLO; VIN-CENZO, di Luigi CAMPANO; MICHELE, di Fran-cesco D'ALESSIO; ALESSANDRO, di Giuseppe DANTE; DARIO, di Antonio ELISE; SANDRO, del geom. Umberto FERRARIS e di Piers RICAL-DONE - Grandi motori - MARIA SILVIA, di Fran-cesco GATTUSO; DANIELA, di Giovanni GENOT-TI-BRAT; PIETRO, di Nicola GIANFREDA; ROS-SELLA, di Giulio GIRAUDO; CARMELO, di Ago-stino GLORIOSO; LUISA, del rag. Carlo LOBETTI BODONI; MASSIMILIANO, di Francesco MA-DONIA; STEFANO, di Giovanni MARZO; GRA-ZIELLA, di Valentino PERINATI; GIUDITTA, di Pasquale PROSTAMO; VALERIO, di Pietro RUF-FINO; MICHELINA, di Santo SAVOIA; MASSI-MO, di Mario TONON; ROBERTA ANTONELLA, di Graziello VECCHIATO; ENRICO, di Igino VE-RONESE.

Sex. Officine di Modena — DANIELA, di Erro BURNI; FABRIZIO, di Dante MORANDI; ALES-SANDRO, di Giorgio MALAGUTI; FABIO, di Francesco ANZALONE; FABRIZIO, di Luigi VA-LENTINI; MONICA, di Orlando MATTIOLI; MO-NICA, di Paola MESCHIARI PANTALEONI.

Sex. Motori Avio — CRISTINA, di Giovanni ODDONE.

Sex. Costruzione e Impianti — GIORGIO, di Piercarlo MARCHETTI e Maria BONAUDI; DO-RIANA, del geom. Giorgio MARI; GIOVANNA, dell'ing. Luciano ZINI.

Filiale di Torino — FABIO, dell'ing. Dario DE GRANDI.

Prossida - Ricuperi metallici — BRUNA, di Maria Grazia CIRILLI DIELI.

Uff. di Genova — SANDRO, di Giorgio ROSSI.



Daniela, figlia del dr. Felice Baggi (Filiale di Torino)



Arturo, figlio di Angelo Bezzi (Sex. Motori Avio)



Antonella, figlia di Claudia Paladini (Filiale di Trieste)

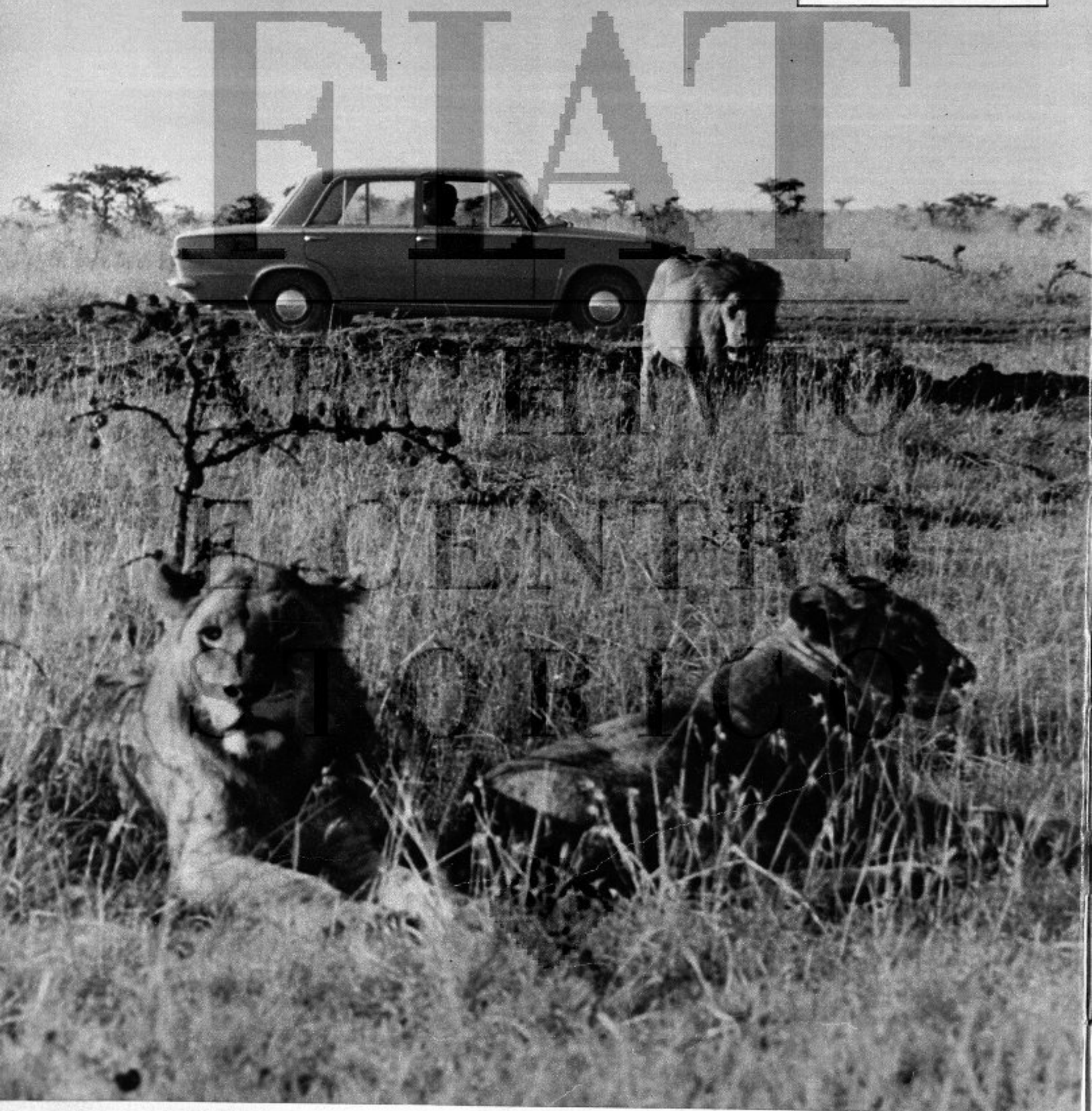


Maria Grazia e Laura, figlie di Gaetano Russo (Sex. Fonderie e Fucine)



Olga, figlia di Giovanni Bosco (Sex. Auto)

**FIAT 124
I COLLAUDI
DALL'EQUATORE
ALL'ARTICO**



(Foto Maesani)
L'incontro della 124 con i leoni nell'Africa equatoriale. Dai paesaggi di ghiaccio del circolo polare artico alle piste dei safari africani, la Fiat 124, nei lunghi viaggi di prova e collaudo, ha confermato le sue doti di prestazioni, resistenza, sicurezza. Un « test » di grande valore tecnico ed una avvincente documentazione fotografica attraverso due continenti.