

ILLUSTRATO FIAT

Anno XV - N. 3

PERIODICO MENSILE

Marzo 1967



LA FIAT 124 IN ETIOPIA

Sulla scia del successo incontrato in Europa la Fiat 124 è stata presentata in numerosi paesi africani e asiatici. Dalla ampia e varia documentazione fotografica pervenutaci abbiamo tratto l'immagine di questo cavaliere etiopico in tradizionale abbigliamento: all'antica prestantza del destriero bianco si accosta ora quella nuova, potente ed elegante della Fiat 124, la vettura dell'anno.

LA FIAT ALLE FIERE INTERNAZIONALI



FIERA DI TRIPOLI

Da febbraio a marzo in un'area di circa 900 mq. la Fiat, nel rinnovato padiglione, ha ottenuto un particolare successo. La nostra vasta e moderna produzione motoristica è stata documentata con la presentazione di vetture, derivati, veicoli industriali, macchine per movimento terra e trattori agricoli. Animava l'esposizione la proiezione di documentari Cinefiat.

From February through March, Fiat has been present at the Tripoli Fair with a successful exhibition in the renewed pavilion occupying an area of 1,076 sq.yds. The diversified and advanced Fiat range of products was suitably illustrated by the display of passenger cars and derivatives, commercial vehicles, earth-moving equipment and agricultural tractors. Visitors were shown an interesting selection of films from the Cinefiat department.



FIERA DI LIPSIA

Su una superficie di oltre 1000 mq., la Fiat ha presentato al pubblico della maggiore Fiera commerciale della Germania Orientale una selezionata gamma di vetture, dalla 500 alla 124 — berlina e familiare — sino all'elegante coupé 2300 S. Presenti alla rassegna anche diversi tipi di macchine Fiat per movimento terra, oltre ad un allestimento illustrante il servizio Ricambi Fiat in tutto il mondo. Continuo ed attento l'interesse dei numerosi visitatori.

Auf einer Standfläche von über 1000 qm zeigte Fiat den Besuchern der grössten Handelsmesse der Deutschen Demokratischen Republik fast ihr gesamtes PKW-Programm, von 500 bis zum 124 — Limousine und Kombiwagen — und zum herrschaftlichen 2300 S Coupé. Darüberhinaus waren auch verschiedene Erdbewegungsmaschinen ausgestellt. Ausserdem illustrierte ein Stand die Bedeutung des Fiat Kundendienstes in der ganzen Welt. Sehr interessiert zeigten sich die zahlreichen Besucher.



MOSTRA DI HOUSTON

Alla 12ª Mostra Internazionale « Gas Turbine Product Show », tenutasi al Sam Houston Coliseum e patrocinata dalla American Society of Mechanical Engineers (ASME), la Fiat ha presentato una selezionata illustrazione della produzione di turbine a gas per piccole, medie e grandi potenze. Nello stand Fiat ha fatto interessante ed elegante richiamo una serie di diapositive a colori con le più recenti realizzazioni della Grandi Motori ed un modellino in scala della turbina TG 500.

A representative display of its small, medium and large gas turbines has been exhibited by Fiat at the 12th International Gas Turbine Product Show held at the Sam Houston Coliseum, under the sponsorship of the American Society of Mechanical Engineers (ASME). A scale model of the TG 500 turbine and a series of colour transparencies illustrating the latest achievements of « Fiat Grandi Motori » pleasantly enriched the attractiveness of the Fiat stand.



Il Sindaco di Firenze, prof. Piero Bargellini, venuto a Torino per tenere a battesimo la nuova associazione culturale « Amici di Dante », ha voluto rinnovare i sentimenti di gratitudine per gli aiuti che i torinesi inviarono con tempestività a Firenze nel novembre scorso, quando fu duramente colpita dall'alluvione.

Il prof. Bargellini ha poi visitato la Fiat Mirafiori, dove ha avuto un cordiale incontro con la Presidenza e la Direzione Generale.

Nella foto l'illustre ospite — che era accompagnato dalla Contessa Balbiano, presidente dell'associazione « Amici di Dante » — mentre riceve dal dott. Agnelli il modellino d'argento della prima vettura Fiat.



Il saluto dell'ing. Bono al Vice Ministro dell'Industria bulgaro Karapantev.

L'alto livello tecnico ed organizzativo della produzione Fiat ha continui e concreti riconoscimenti. Il 3 marzo scorso è stato firmato tra la Fiat e l'Ente di Stato bulgaro « Balkancar » un accordo di cooperazione tecnica per l'avvio di un montaggio di automobili Fiat in Bulgaria.

Il documento è stato sottoscritto dal Vice Ministro dell'Industria bulgaro e Presidente della « Balkancar » P. Karapantev, presenti il Direttore del Commercio estero bulgaro Karastojanov, il Direttore della Banca del Commercio estero bulgaro Zlatanov, il Direttore della « Balkancar » Bogdanov, l'Addetto commerciale bulgaro Traikov ed il primo Segretario dell'Ambascia-

ta di Bulgaria a Roma Marinov.

Il Ministro Karapantev è stato ricevuto dall'Amministratore Delegato unico e Direttore Generale ing. Bono, unitamente al Vice Presidente ing. Nasi. Rispondendo all'indirizzo di saluto rivolto gli, il Ministro bulgaro ha sottolineato la importanza dell'accordo realizzato dall'industria bulgara, augurandosi che esso abbia a preludere ulteriori sviluppi nell'interesse dell'industria dei due Paesi. Il sig. Karapantev ha poi soggiunto: « Desidero esprimere il nostro vivo apprezzamento per l'industria italiana. Italiani e bulgari hanno un temperamento affine e ciò faciliterà certamente altre prevedibili intese di collaborazione economica tra i nostri Paesi ».

LA TORINO - FOSSANO

Un importante passo avanti per l'auspicato completamento dell'autostrada Torino-Mare

Il Consiglio di Amministrazione della Società « Autostrada Ceva-Savona », ha deliberato di avanzare al Ministero dei LL.PP. una proposta intesa a facilitare il finanziamento del tronco di autostrada Torino-Fossano, assumendo l'impegno ad elevare il capitale sociale della Società da 15 a 20 miliardi, e destinando l'aumento dei 5 miliardi alla nuova costruzione. Con questa iniziativa la Società ha inteso dare un apporto concreto per accelerare l'adeguamento della rete stradale piemontese alla crescente motorizzazione e al ruolo di maggior rilievo che il Piemonte sta assumendo nell'ambito del Mercato Comune Europeo.

Il progetto della Torino-Fossano, elaborato in base all'autorizzazione avuta dall'ANAS, è stato ultimato in questi giorni e verrà sottoposto all'esame dell'ANAS per concretare il Piano Finanziario ed il rilascio della concessione per la costruzione e l'esercizio.

L'ultimo tratto della Torino-Mare sarà lungo una cinquantina di chilometri e consentirà ai torinesi di raggiungere Savona in qualsiasi stagione in un'ora e mezza. Da Fossano si dirigerà su Marene, passerà tra Caramagna e Sommariva, per puntare direttamente su Torino. Nella zona di Moncalieri si collegherà con la

« tangenziale Sud ». L'autostrada, di caratteristiche modernissime, sarà a due carreggiate a senso unico, della larghezza di metri 10,50, separate da uno spartitraffico di 12 metri. Le curve avranno un raggio minimo di 3000 metri e le pendenze saranno ridotte al 3 per cento.

L'autostrada dovrà superare numerosi corsi d'acqua, ed una intensa maglia di strade secondarie che richiederanno un numero elevato di opere d'arte. Per scavalcare la Stura, dovrà essere costruito un viadotto che sarà tra i più grandi d'Europa e misurerà due chilometri e 700 metri di lunghezza, con piloni alti circa 80 metri. I sovrappassaggi alla rete stradale normale, alla ferrovia e ai corsi d'acqua, saranno circa sessanta. Si calcola che i cinquanta chilometri verranno a costare circa 25 miliardi. Il piano finanziario, oltre ai cinque miliardi di capitale sociale, prevede un contributo statale ancora da definire e mutui fino alla copertura dell'intera somma.

La Savona-Ceva e la Ceva-Fossano, hanno già dato ottimi frutti. La forza propulsiva della grande arteria si moltiplicherà sicuramente con il completamento di quella che viene definita « la direttrice del 7° meridiano, dal mare del Nord al Mar Ligure ».

Agreement for the assembly of Fiat cars in Bulgaria

The high technological and organizational standards of Fiat production are receiving constant and practical acknowledgements everywhere. One of these is represented by the agreement signed by our company and the Bulgarian state agency « Balkancar », for a technical collaboration programme aiming at the assembly of Fiat cars in Bulgaria.

The documents were signed by the Bulgarian Deputy Minister and Chairman of « Balkancar », Mr P. Karapantev, at the presence of Mr Karastojanov, Bulgarian Foreign Trade Director, Mr Zlatanov, Director of the Bulgarian Bank of Foreign Trade, Mr Bogdanov, Director of « Balkancar », Mr Traikov,

Bulgarian Commercial Attaché and Mr Marinov, First Secretary at the Bulgarian Embassy in Rome.

Mr Karapantev was received by Mr Bono, Fiat's Sole Managing Director and General Manager and by the Vice President Mr Nasi. Replying to the Fiat welcome, the Bulgarian Minister underlined the importance of the agreement for the Bulgarian industry and expressed the wish that this may represent only the prelude to further developments for the mutual benefit of our two countries. He then went on to say: « I wish to express the high esteem in which I hold the Italian industry. Italians and Bulgarians share a like temperament and this will certainly make easier further foreseeable agreements of economic collaboration between our two countries ».

L'ing. Minola Vice Presidente della Confindustria

« Illustrato Fiat » rivolge vivissimi rallegramenti all'ing. Enrico Minola — Consigliere d'Amministrazione e Direttore centrale — che è stato recentemente eletto Vice Presidente della Confindustria.

L'ing. Minola, che è grande esperto dei problemi dell'automobile e dei trasporti motorizzati in genere, ricopre anche numerose cariche extra aziendali, tra le quali quella di Consigliere del Comitato Economico e Sociale della C.E.E.



SEMPRE PIU' SERVIZI



A TORINO NUOVA SEDE DEL SERVIZIO ASSISTENZA TRATTORI FIAT

Lo scorso anno la Fiat ha immesso sul mercato cinque modelli di trattori di grande potenza: FL12, AD12, FR8, FR12, AD18. Un poderoso sforzo nel settore più impegnativo delle macchine per il movimento terra.

Modelli come l'FL12, con i loro equipaggiamenti industriali, servomeccanismi, automatismi, costituiscono i veicoli terrestri fra i più complessi prodotti dalla Fiat. Giganti come l'AD18, con le sue venti tonnellate, richiedono in officina box di 6 metri per 12, e mezzi di sollevamento di notevole altezza e potenza: almeno 6 metri sotto il gancio e 10 tonnellate di carico sollevabile. Tutta la nuova, imponente famiglia dei trattori esige inoltre disponibilità immediata di parti di ricambio, non soltanto sciolte, ma soprattutto raggruppate in « gruppi di rotazione ». Cioè convertitori, riduttori, cambi in power-shift, distributori, pompe e cilindri idraulici.

La Fiat è nota in tutto il mondo per il suo impeccabile servizio di assistenza. Fedele a questa prerogativa, ha adeguato uomini e mezzi alla natura, alle dimensioni e agli eccezionali impegni derivanti dalle sue più recenti realizzazioni nel settore dei trattori industriali.

Ed ecco sorgere, nei pressi del Centro Tecnico Trattori di Stupinigi, un modernissimo insieme di impianti costituenti la nuova Sede del Servizio assistenza trattori, dotata di personale altamente qualificato. La nuova sede occupa 32.500 metri quadrati, di cui 10.000 coperti. Comprende gli Uffici della Direzione, la Scuola, l'Officina, il Magazzino ricambi, una stazione di servizio, un parco veicoli per il soccorso celere.

Vediamo ora come si articola il nuovo complesso che sarà collegato, via « telex », con tutto il mondo.

Uffici della direzione

Qui è il centro delle operazioni del complesso servizio assistenziale: riceve, dirige, smista, organizza e coordina, in contatto con le organizzazioni periferiche, con il settore commerciale, con quello progettati-

vo. Qui fanno capo le informazioni sulle unità, ovunque dislocate; qui viene mantenuta una costante consultazione con gli enti tecnici e produttivi, al fine di migliorare il prodotto; di qui partono consigli, sopralluoghi, celeri invii di gruppi di rotazione.

Altri importanti compiti spettano agli Uffici della direzione: organizzare, secondo le nuove necessità, la rete periferica delle Filiali, Concessionarie, Agenzie nei vari Paesi. A questo provvede l'ufficio progetti, attrezzature e impianti che sta attualmente realizzando sedi in Spagna, in Germania e nella lontana Australia. Inoltre: coordinare le officine dei Centri di assistenza e preparare il materiale necessario sia per un'ampia, simultanea e aggiornata visione del settore (statistiche e dati tecnici) sia per l'ausilio della clientela (documenti di garanzia, consigli per dotazione di ricambi, pubblicazioni divulgative e tecniche).

Scuole del servizio

I corsi previsti sono principalmente: di *addestramento* alla riparazione dei trattori (un anno) per i diplomati delle scuole professionali a indirizzo meccanico agrario che vengono assunti annualmente in organico; di *perfezionamento* sulla produzione (4-6 mesi) per elementi già formati; di *aggiornamento* sui nuovi modelli o sulle migliorie adottate (2-3 settimane) per il personale dell'Organizzazione Fiat, diretta o indiretta; di *informazione* sulla più avanzata tecnica dei trattori (durata varia) per istruttori delle scuole statali nazionali ed estere, per borsisti ecc.; *tecnico-commerciali* per approfondire la conoscenza del prodotto (una settimana) riservato al personale di vendita della Fiat.

La Scuola ha 4 aule, sala di proiezione, biblioteca, un laboratorio-officina con tutti i mezzi di prova e un carro-ponte da 5 tonnellate. Dispone di tutti i modelli di trattori: completi o a gruppi sciolti.

Officina centrale

Può ospitare contemporaneamente otto trattori di grande mole. Dispone di tutte le apparecchiature più moderne di controllo e diagnosi. Ha fosse di riparazione, carri-ponte, una zona riservata al controllo delle cingolature, un reparto per la ripara-

zione e la revisione dei delicati complessi idraulici.

Magazzino ricambi

La potenzialità è imponente (può ospitare uno stock di mille tonnellate), la superficie supera i 4000 metri quadri, scaffalature con traslatori ad ascensore consentono la massima utilizzazione dello spazio in altezza, un carro-ponte da 3 tonnellate trasferisce direttamente in officina tutte le parti voluminose, quali benne, cingolature, ecc. E' attrezzato per servire il cliente « al banco », e provvede alle spedizioni anche per via aerea. Comprende un « Magazzino per attrezzature speciali » capace di fornire tutti i mezzi necessari per effettuare le riparazioni sia in officina che presso il cliente.

Stazione di servizio

Oltre al lavaggio, ingrassaggio, lubrificazione con attrezzatura idonea, è munita di impianti di lancia ad altissima pressione.

Soccorso celere

Quando poi è necessaria l'assistenza sul posto di lavoro, scattano i veicoli del « soccorso celere ». Un piccolo esercito motorizzato che comprende rapidi mezzi di collegamento come i carri-officina.

SVILUPPO DEL SERVIZIO FIAT NELL'ITALIA MERIDIONALE

La necessità della efficace assistenza si moltiplica con lo sviluppo della motorizzazione: oltre alle qualità meccaniche ed al prezzo, il cliente valuta e confronta sempre più l'organizzazione e la tempestività del « Service » che le Case automobilistiche sono in grado di assicurare.

La Fiat — pioniera dell'automobile e che, dai primi inizi, ha realizzato e continuamente potenziato anche i servizi d'assistenza al cliente — adegua sempre più la propria vasta e capillare organizzazione all'incremento della circolazione con nuovi sviluppi di moderne attrezzature e personale specializzato, nel costante impegno di servire il cliente Fiat con la miglior rapidità, completezza, economia.

Con una iniziativa di recente attuazione ha impostato la realizzazione, nell'Italia Meridionale ed Isole, di una serie di officine riparazione, denomi-

A STOCCOLMA LA NUOVA SCUOLA DEL SERVIZIO DELLA SVENSKA FIAT

E' stata istituita presso la Svenska Fiat di Stoccolma, una scuola del Servizio nella quale si alternano settimanalmente i tecnici della organizzazione che curano l'assistenza ai clienti Fiat sul mercato svedese e che, nella Scuola, possono mantenere le proprie conoscenze tecniche aggiornate al costante miglioramento della nostra produzione.



La Scuola della Svenska Fiat è dotata di moderni mezzi didattici e di complete attrezzature per la effettuazione delle operazioni di manutenzione di ogni particolare costituente gli autoveicoli Fiat: dai gruppi meccanici, a quelli elettrici e di carrozzeria.

Quella istituita presso la Svenska Fiat è una delle numerose sedi di aggiornamento tecnico realizzate presso le principali Affiliazioni estere. Scopo di queste scuole è quello di migliorare incessantemente l'efficienza della organizzazione assistenziale Fiat alla clientela, organizzazione che si adegua continuamente all'evoluzione della produzione e della vendita dei nostri autoveicoli.



O FIAT



The new Service School of Svenska Fiat opened in Stockholm

The Svenska Fiat of Stockholm has recently opened a Service School which is attended on a weekly rotating basis by service and maintenance engineers and technicians who are otherwise engaged in the servicing and maintenance of Fiat cars throughout Fiat's Swedish network and are thus offered the opportunity of keeping their techniques up-to-date, in line with the constant improvements in our production.

The Svenska Fiat School employs modern training facilities and complete equipment, enabling the attendants to carry out all servicing and maintenance operations to every car component, mechanical and body assembly and electrical group.

This School is one of many fresher centres set up by Fiat in all its main foreign affiliated companies. Their purpose is to bring further improvement to the efficiency of Fiat's customers service and maintenance network, in touch with the steady development of our production and with the growth in sales.



UN NUOVO CENTRO ASSISTENZIALE FIAT IN BELGIO DELLA CONCESSIONARIA «L'AUTO-LOCOMOTION»

Pubblichiamo due inquadrature del Centro Assistenziale Fiat della nostra Concessionaria «L'Auto-Loconotion» a Bruxelles recentemente entrato in funzione. Questo Centro, che si aggiunge agli impianti assistenziali già esistenti, è stato concepito per ricevere da 140 a 150 vetture al giorno, in modo da soddisfare le necessità del crescente sviluppo delle attività assistenziali ai Clienti Fiat in Belgio dovuto alla continua espansione delle vetture Fiat su quel mercato.

Il Centro, costruito in modo da poter essere ulteriormente ampliato, è dotato di impianti ed attrezzature modernissimi, in modo da ridurre al minimo i tempi di intervento e quindi di attesa per i clienti. Interessante, a questo proposito, l'organizzazione di un «quick-service», servizio rapido con il quale gli interventi della durata massima di un'ora, sono eseguiti da una équipe specializzata, davanti al cliente il quale ha anche a disposizione una confortevole sala d'attesa.

La preparazione dei tecnici, perfezionata in corsi di addestramento a Torino, l'organizzazione e la funzionalità del Centro, sono garanzia di un sempre più efficiente servizio per gli automobilisti Fiat in Belgio.



Notre Concessionnaire en Belgique «L'Auto-Loconotion» et son Nouveau Centre d'Assistance Fiat

Nous publions deux photos du Centre d'Assistance Fiat récemment mis en fonction à Bruxelles par notre Concessionnaire «L'Auto-Loconotion». Ce Centre, qui s'ajoute aux autres déjà en pleine activité, a été conçu pour recevoir de 140 à 150 voitures par jour, de façon à répondre aux nécessités dues au développement des activités dans le secteur de l'assistance après vente aux clients Fiat en Belgique dont le

nombre est en continuelle augmentation. Le Centre a été réalisé d'une façon telle qu'il peut facilement subir d'autres ampliations.

Il est doté d'installations très modernes qui permettent de réduire au minimum la durée des interventions et par conséquent l'attente des clients. Très intéressante, à ce propos, l'organisation d'un «quick-service» où les interventions dont la durée ne dépasse pas la demi-heure, sont effectuées par une équipe spécialisée, devant le client, qui a à sa disposition une confortable salle d'attente.

La préparation des techniciens, perfectionnée par des cours spéciaux effectués à Turin et l'organisation fonctionnelle du Centre sont la garantie d'un service efficace pour les automobilistes Fiat en Belgique.

nate «Officine Tipo», ubicate sulle più importanti direttrici del movimento stradale od in quelle località dove la crescente densità della circolazione automobilistica richiedeva l'adeguamento dei propri servizi.

Queste officine, che sono di costruzione prefabbricata e quindi di rapida realizzazione e di facile ampliamento in caso di necessità, hanno una superficie di circa 1.000 mq. e dispongono di tutti i mezzi, attrezzature e ricambi occorrenti per i servizi dell'autoveicolo: dal rifornimento carburanti al cambio olio, dal lavaggio e grassaggio del veicolo alle riparazioni di parte meccanica od elettrica.

La fotografia qui riprodotta si riferisce all'«Officina Tipo» di Canosa di Puglia, ubicata nei pressi della confluenza delle autostrade in costruzione Bologna-Bari e Napoli-Canosa-Bari.

Altre Officine del genere sono in approntamento a Pozzuoli sulla Domiziana, a Lagonegro sulla Napoli-Cosenza, a Grottaminarda sulla Napoli-Canosa, a cui faranno seguito quelle di Corleone (Palermo), Carbonia (Cagliari) ed altre località.

FURGONE OFFICINA PER L'ASSISTENZA AI TAXI



E' entrato recentemente in servizio a Roma un furgone officina appositamente attrezzato per l'assistenza tassistica. Questa nuovissima formula assistenziale della Filiale Fiat di Roma si aggiunge alle altre numerose iniziative già operanti, tra le quali l'istituzione di reparti specializzati riservati ai taxi presso i Centri Assistenziali Fiat all'EUR ed al Flaminio per interventi rapidi sulle autopubbliche. Nella fotografia, il furgone officina presso il posteggio taxi di Piazza di Spagna.





LA FIAT ALLA FIERA DI VERONA

Ogni anno, a Verona, la Fiera Internazionale agricola — la più significativa manifestazione italiana del settore, giunta alla 69ª edizione — offre ai visitatori un panorama interessante e aggiornato sui molteplici aspetti dell'agricoltura. In particolare il Salone della macchina agricola che in 20 anni di intensa attività ha contribuito in modo determinante allo sviluppo della meccanizzazione agricola italiana, è una variatissima e stimolante vetrina di trattori, mietitrebbie, motocoltivatori, ed altre numerose macchine operatrici e semoventi.

La Fiat è stata presente — come di consueto — nel grande padiglione della Federconsorzi con tutta la sua vasta gamma di modelli a ruote e a cingoli arricchita ora da quattro novità assolute: 715 « Automatic », a semplice e doppia trazione, potenza 78 Cv; 130 C, a cingoli, potenza 130 Cv; 220, a 4 ruote motrici uguali, potenza 22 Cv; 220 C, a cingoli, potenza 22 Cv.

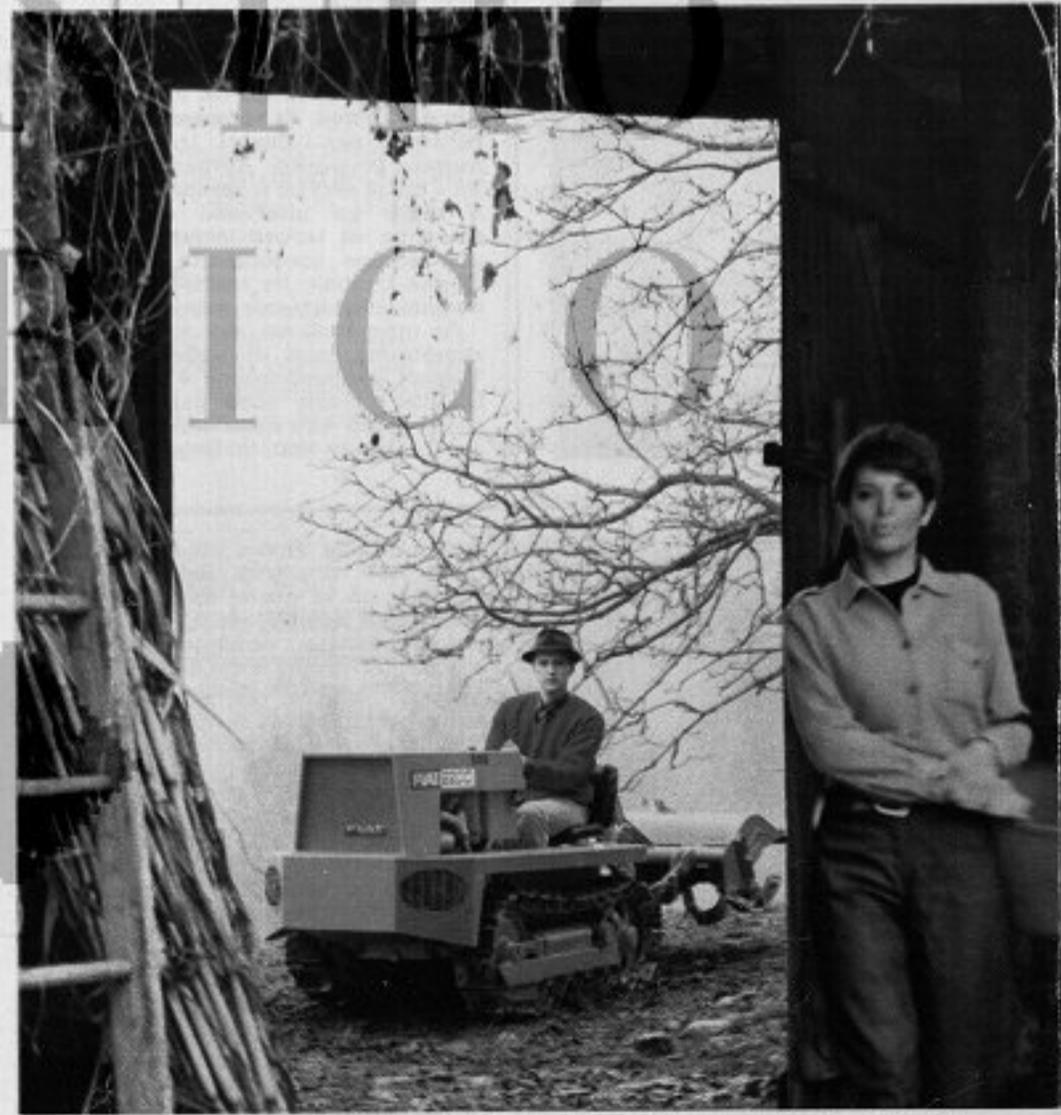
Con la versione « compatta » del cingolato 322 C di 35 Cv e l'apripista AD 18 di 180 Cv, presentati anch'essi a Verona, la gamma dei trattori agricoli Fiat è la più vasta oggi esistente

sul mercato europeo: essa si articola in 34 modelli e versioni speciali (23 a semplice e doppia trazione, 11 a cingoli) con una scala di potenze da 22 a 88 Cv per i modelli a ruote e da 22 a 180 Cv per i cingolati. Trattori a 2 ruote motrici, a 4 ruote motrici, a cingoli; trattori stretti, bassi e larghi: l'agricoltore può trovare in essi il mezzo idoneo a operare nelle grandi, medie e piccole aziende di pianura, di montagna e di collina, nelle colture specializzate.

Lo stand Fiat è stato uno dei centri di più vivo interesse per i numerosissimi visitatori della Fiera.



Il Fiat 220 è un piccolo trattore a quattro ruote motrici uguali con telaio ad articolazione centrale. Le contenute dimensioni (1 metro di altezza al cofano), il ridotto raggio di sterzata, il basso baricentro, conferiscono al veicolo eccezionali doti di maneggevolezza e stabilità e lo rendono particolarmente adatto ad impieghi in colture arboree specializzate di pianura (frutteti, agrumeti, vigneti). Data la capacità di operare in spazi ristretti, il 220 è anche utile per la motorizzazione dei trasporti interni in stabilimenti, fornaei, ecc.



Trattore cingolato di piccole dimensioni, maneggevole e di linea funzionale, il 220 C è stato espressamente realizzato per la meccanizzazione integrale di colture viticole, specie collinari, i cui interfilari molto ravvicinati non consentono l'impiego del trattore di tipo tradizionale. Adatto anche ai lavori in colture arboree a bassa impalcatura (frutteti ed agrumeti) grazie alle ridotte dimensioni. Una delle caratteristiche della evoluta tecnica progettuale del trattore 220 C è l'adozione di rulli-cingoli a lubrificazione permanente.



La "Mirafiori" grande motocisterna da 77.000 ton.

Con il varo della « Mirafiori », gigantesca motocisterna della lunghezza di 254 metri, della portata lorda di 76.800 tonnellate, scesa in mare il 4 marzo, la flotta mercantile italiana si è arricchita di una nuova modernissima unità. Madrina della grande nave è stata la signora Marella Agnelli, consorte del Presidente della Fiat.

La « Mirafiori », realizzata per conto della Società « Santa Teresa » di Palermo, sarà equipaggiata con un apparato motore di dieci cilindri di 900 millimetri di diametro, sistemato a poppa, del tipo Diesel-Fiat 9010 S, a due tempi, semplice effetto, sovralimentato, che potrà funzionare tanto ad olio combustibile extra denso quanto con gasolio normale e che, sviluppando una potenza di 21.000 cavalli asse, sarà in grado di imprimere alla nave una velocità a pieno carico di circa 17 nodi.

Costruita con soluzioni tecniche di avanguardia che verranno adottate nei prossimi anni su tutte le motocisterne, la « Mirafiori » sarà adibita al trasporto di prodotti petroliferi o di minerali alla rinfusa ed avrà una capacità delle stive per il carico secco di 46.000 mc

Madrina la signora Marella Agnelli
La nave lunga 254 metri sarà dotata di motore Fiat di 21 mila cavalli asse
Trasporterà prodotti petroliferi o minerali alla rinfusa

e per il carico liquido di 99.500 mc.

Il giorno del varo la petroliera aveva sul pennone il nuovo vessillo della « Italcantieri ». Era la prima volta che veniva issato, essendo la « Mirafiori » la prima unità realizzata dalla nuova Società, sorta dalla concentrazione degli stabilimenti di Monfalcone, Sestri e Castellammare di Stabia, con il prestigio e il patrimonio dell'Ansaldo, dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico e della Navalmeccanica.

Angelo Costa, il Presidente della Shell Italiana ing. Guicciardi, i sindaci di Trieste, Genova e Castellammare di Stabia, tutte le autorità e personalità della regione Friuli-Venezia Giulia.

Per la Fiat era intervenuto il Presidente dott. Giovanni Agnelli con l'ing. Di Stefano, Direttore Divisione Mare e l'ing. Gregoret. Dopo i discorsi del Presidente della « Italcantieri » on. Tupini, del Cavaliere del Lavoro Filippo Cameli e del Ministro on. Natali, l'Arcivescovo di Gorizia mons. Pangrazio ha impartito la benedizione dello scafo.

La madrina ha quindi tagliato il nastro che ha fatto scivolare dolcemente, in 58 secondi, la grossa unità in mare. Nella splendida giornata primaverile, si sono levati gli applausi degli invitati e delle maestranze, fondendosi con il suono delle sirene del cantiere e delle navi ormeggiate nelle vicinanze.

La signora Marella Agnelli, madrina della « Mirafiori », taglia il nastro del varo.



MOTORI MARINI PER PESCA E DIPORTO



Per la propulsione di imbarcazioni da diporto e da pesca, la AIFO (Applicazioni Industriali Fiat e OM) di Milano, fornisce tutta una gamma di motori marini Fiat e OM fino alla potenza di 350 Cv. Al VI Salone Nautico Internazionale di Genova, in un ampio stand erano esposti i motori più rappresentativi della produzione AIFO.

LA CORRIDA



Il matador spagnolo Paco Camino, che ha recentemente effettuato un breve soggiorno in Italia, non ha voluto lasciare il nostro Paese senza aver prima visitato la Mirafiori. Quale possessore di una Fiat 2300 (Paco Camino è affezionato ed entusiasta cliente Fiat) desiderava infatti, da tempo, vedere dove nascono le auto che ammira.

L'averlo accompagnato attraverso i reparti della grande fabbrica e l'averlo avuto ospite al Centro Storico Fiat, dove ha simpaticamente affrontato il fuoco di fila delle domande di alcuni giornalisti, ci ha offerto l'occasione di parlarvi di lui e di quell'affascinante e drammatico spettacolo che è la corrida.

Chi è Paco Camino?

È un matador. Forse, dopo El Cordobés, il meglio pagato di Spagna.

Paco Camino è uno pseudonimo. Ogni torero ne ha uno. Si chiama Francisco Camino Sanchez, nato il 19 dicembre 1941 a Camàs, un piccolo paese presso Siviglia. Dopo aver combattuto nelle «novilladas», nelle quali particolarmente si mise in luce nel 1959, ebbe la sua «alternativa» il 7 aprile 1960 nell'arena di Valencia. La «alternativa» è una specie di esame e, se superato, di diploma per diventare «matador de toros», avere cioè il rango di professionista, il lancio, la scalata ai milioni uccidendo tori e, probabilmente, un giorno essere uccisi.

Di lui dicono le agiografie ufficiali, come per tutti i toreri di moda, che combatte bene con i tori difficili meno bene con gli altri. Ha vinto nell'arena tori famosi.

La sua specialità, dicono, è il «natural»: la figura più semplice e quindi la più difficile.

È arrivato il momento di dire molto brevemente che cosa è una corrida. È una

danza di morte. Che si danza al pomeriggio. Dura un quarto d'ora. Alla fine muore il toro, se non è morto il torero.

Ma in un pomeriggio di corrida si combattono più tori, normalmente sei. I toreri sono tre. Due tori per torero. Alternativamente.

La stagione delle corride comincia generalmente la Domenica delle Palme e termina a ottobre, o novembre se il tempo è buono. Nel sole di Spagna si incomincia verso le cinque del pomeriggio. «A las cinco de la tarde». È il verso di una poesia di Federico Garcia Lorca, per la morte appunto di un torero.

Ogni torero ha una «cuadrilla», come dire una squadra, di quattro o sei uomini, che paga lui. Due sono «picadores», dalla «pica» o lancia di cui sono armati, gli altri sono «banderilleros» e «capeadores»; questi, soprattutto i primi, sono vecchi toreri, ormai inabili al servizio ma di lunga esperienza. I tori vengono estratti a sorte la mattina. Sono presenti gli impresari, i matadores e gli uomini delle «cuadrillas», certo i più esperti di ciascuna, qualche autorità se la corrida è importante, pochi intimi, pochissimo pubblico.

Una volta sorteggiati i due tori, ogni matador stabilirà quale dei due vuoi combattere per primo. Il criterio della scelta? Quello che gli è più conveniente. Forse il più facile per primo, in modo da conquistarsi le simpatie del pubblico. Per «più facile» si intende il toro che si presume sia combattivo, più disposto ad una lotta, franca e leale, che non giochi di rimessa, si direbbe in pugilato, o che non commetta scorrettezze.

Al pomeriggio l'arena è gremita. Si spalancano le porte ed entrano due uomini a cavallo; vestono costumi del seicento: sono «los alguaciles». Dietro ad essi le «cus-

drillas» in ordine di anzianità del matador. Primo, al centro, lui. Dietro su due file i suoi uomini a piedi, i banderilleros, e poi, a cavallo, i picadores. Gli «alguaciles» chiedono al presidente della riunione, un ministro, un nobile, una personalità per posizione o per censo, che ha preso posto nel palco principale, il permesso di incominciare. Poi si presentano le cuadrillas. E offrono a un amico, ad una personalità, o oggi più sovente all'impresario della prossima corrida, la cappa ricamata del «traje de luces» (letteralmente «abito di luci») in segno di deferenza. Colui che, seduto tra il pubblico, riceve quest'omaggio, dovrebbe sentirsi onorato e spiega la cappa sulla balaustra davanti al suo posto. Ho detto dovrebbe. Perché se il torero che gli ha fatto quell'attenzione non combatterà bene, il pubblico fischierà anche per lui, che ha ricevuto l'omaggio.

Gli uomini della cuadrilla si ritirano nel «callejon» il corridoio, dietro la barriera di legno, che divide il terreno circolare del combattimento dalle gradinate del pubblico.

«Los alguaciles» chiedono al presidente la chiave della porta dalla quale i tori entrano nell'arena. Avutala, e sarà un merito ed un applauso se la coglieranno al volo con il cappello, fanno dietro front e, al galoppo, si dirigono alla porta. Un inseriente la apre. È un grande buco nero nel sole accecante. Tutti gli occhi guardano lì. Ed entra il toro.

Dal modo in cui fa il suo ingresso già si capiscono tante cose. Prima di quel momento nessuno, tranne gli allevatori, lo ha visto così, libero, solo. Per quattro anni non di più, non di meno, ha vissuto nell'allevamento.

Il più pericoloso è quello che entra al piccolo trotto, si ferma dopo venti metri, alza la testa, fiuta l'aria e si guarda intorno.

In quel momento, sotto, in un punto del callejon, un vecchio torero, un banderillero, bisbiglierà al suo capo, al matador, al grande divo, un «cuidado, chico!», senza

serpentina, alzando ora un braccio ora l'altro, davanti al toro che carica a breve distanza. Fu inventata da un matador celeberrimo e certo tra i più bravi, se non il più bravo di quanti abbiano calcato l'arena, Marcial Lalanda.

Dopo queste poche figure di cappa, durante le quali il toro ha cominciato a percepire il suo bersaglio, si è animato al combattimento ma è andato a vuoto, entrano nell'arena due uomini a cavallo: sono i picadores. Il cavallo è — diciamo così — protetto da una lunga gualdrappa imbottita. È un grosso bersaglio. Il toro lo colpisce sempre. E prende gusto a colpire. Ha capito che il bersaglio che si muove può essere colpito. E si accanisce. E sbudella. Generalmente. E la sua forza è tanta che solleva cavallo e cavaliere. Il picador è armato di una lancia di legno con la punta di ferro. Il terminale è grosso sui tre centimetri, lungo quattro, oltre i quali c'è un anello piatto, largo un centimetro e mezzo, che costituisce l'arresto della punta. Il picador esegue le «suertes de vara». Cioè le figure di lancia. Il toro carica ed il picador gli inficca quella punta nel garrese. Fa male, ma non tanto. Serve a fargli abbassare la testa. A metterlo cioè nelle condizioni migliori per dare la cornata.

Sono passati cinque minuti. Il primo tercio. Il presidente dà il segnale con il fazzoletto bianco; risuona una tromba. Incomincia il secondo tempo: le banderillas. Sono aste di legno lunghe settanta ottanta centimetri, ricoperte di carta multicolore, con la punta di ferro e un gancio. Bisogna piantarle sulla schiena del toro, due per volta in un sol colpo, oltre il garrese tra le scapole. C'è una tecnica particolare ed è una esecuzione di superba eleganza. Gesto apprezzato e di coraggio è spezzarle in due, raccorciarle della metà, per doversi avvicinare di più al toro. La loro funzione nella liturgia della corrida: offrire e quindi abituare il toro al bersaglio più piccolo e più mobile di quanto non sia stato il cavallo; sfidarlo in sveltezza, lui, che si è abituato



Paco Camino al Centro Storico Fiat accanto allo spider Fiat Dino.

una mossa, entrambi con gli occhi fissi su quel punto.

E incomincia la «lidia», la lotta. Un quarto d'ora, ho detto; divisa in tre tempi: «los tres tercios de la lidia». Preamboli a parte, suppergiù cinque minuti per tempo: cappa e picadores, banderillas, muleta.

Cappa. È un mantello di amoerzo double-face: giallo da una parte, rosa dall'altro, con tanto di collo rigido. Un tempo il primo e l'unico a muoversi incontro al toro con la cappa era il matador. Oggi non lo fa quasi mai. È uno dei banderilleros ad andargli incontro, attirandolo verso la barriera, per potersi poi riparare più in fretta dietro il «burladero», il riparo aggettante davanti alla barriera.

Gli va incontro di lato così da non esser visto bene; gli sfilava davanti, per invitarlo a caricare, tirandosi dietro la cappa che striscia per terra, il rosso in alto. Gli altri, i compagni, osservano: se carica di preferenza con il corno sinistro o con quello destro, se con foga o svogliatamente, se al trotto o al galoppo. Visto come il toro si muove e si comporta, ci saranno una due figure con la cappa. Una volta erano sempre e solo i matadores a farle. Adesso le fanno sempre meno. È l'occasione buona per qualche vecchia gloria dell'arena, scaduta al rango di banderillero, per strappare al pubblico l'ultimo applauso con qualche figura del suo repertorio. Ognuna di queste figure ha un nome, una storia ed una esecuzione precisa. La più celebre, tra quelle che si possono fare con la cappa, è la veronica. Un'altra che ormai più nessuno fa è la «mariposa». Si mette il colletto della cappa più o meno dove dovrebbe stare, sulle spalle poco sotto il collo, e i lembi della cappa si tengono alti con le mani, le braccia aperte, come fossero ali della «mariposa», cioè della farfalla. Si indietreggia a

a colpire il bersaglio grosso; fargli sentire il dolore delle punte e del sangue e incitarlo al combattimento.

È finito il secondo tempo. Stesso rituale. Fazzoletto, tromba.

Terzo ed ultimo tempo: la muleta. È un panno scarlato a forma di trapezio, nel cui orlo, nel lato corto, è infilato un bastoncino che da una parte ha un manico. Muleta significa letteralmente grucciona. Per questo bastoncino la muleta è tenuta dal matador. Maneggiandola in modi stabiliti e precisi, compie una serie di figure. È il suo repertorio. Faccia a faccia con il toro che non cerca altro che di colpirlo, se è un «señor Toro». Più eleganti, più precise, più strette sono, maggiore è il merito. Non tanto strette, certo, da arrecar danno all'animale, che è grosso ed ha bisogno quindi, per girare, di un certo spazio. Tutto deve, o dovrebbe, essere fatto secondo le regole. È terminato il terzo tempo. Suona la tromba. È il momento di uccidere. Uomo e toro sono uno davanti all'altro a pochi metri di distanza. Ciascuno sa quello che deve sapere. Il matador ha ora in mano anche la spada. Tiene la muleta bassa davanti a sé, aderente alle gambe, la spada dritta punta avanti, l'elsa all'altezza dell'occhio. L'uno e l'altro si fanno incontro. È il momento supremo. El momento de verdad. Il momento della verità. Se il toro alza la testa per colpire, l'uomo morrà. Se non la alza sarà il toro a morire. Nessuno lo sa.

È il momento della verità.

È una danza di morte. È una lotta ad armi pari, con regole precise e inderogabili. La posta in palio è grossa. Forse troppo grossa. Ma così è per la gente e per i tori di Spagna. Dove il sole è abbagliante, lo sguardo profondo, il cuore antico.

Vincenzo D'Alanno



MILANO - Il giovane e brillante campione del volante Lorenzo Bandini alla guida dello spider 124 Sport che ha ritirato presso la nostra Filiale di Milano.



Una linea elettrica di montagna installata con la "gru volante"

Un primato di precisione e tempestività

Un'impresa tecnica di alto valore è stata recentemente compiuta dalla SIGE, Società Italiana Gestione Elicotteri, che da quindici anni impiega i suoi velivoli nei più svariati settori.

Si tratta della messa in opera e del trasporto del materiale necessario per l'installazione di una nuova linea elettrica della lunghezza di circa 1.600 metri sulle pendici del Rocciamelone in Val di Susa, per dotare anche gli abitanti della minuscola frazione di Pavaglione, nel comune di Chianocco di Susa dei benefici della luce elettrica.

Per quanto l'Ente Nazionale per l'Energia Elettrica avesse già usato l'elicottero in altre occasioni simili, questa è stata la prima volta in cui si è utilizzato l'apparecchio per il trasporto di interi sostegni in cemento centrifugato e per la loro collocazione negli scavi di fondazione.

Ed ecco alcune cifre che possono dare subito l'idea della complessità e della eccezionalità dell'impresa: sono stati impiantati 34 pali di sostegno, ciascuno del peso di 7 quintali e della lunghezza di circa 10 metri ad una quota di 970 metri. Tutto il materiale accessorio; mensole, isolatori, trasformatore completo, è stato depositato dall'elicottero al relativo posto di mon-

taggio. Ma ancora più significativo è il fatto che è bastato un solo giorno per terminare un'opera che, con i mezzi tradizionali, avrebbe richiesto oltre un mese. In sole quattro ore e 49 minuti di volo totale, l'elicottero ha effettuato 47 decolli, trasportato 24 mila chilogrammi di materiale, impiegando appena 6 minuti primi per agganciare, sollevare, trasportare, sistemare nell'alveo ogni palo e ritornare alla base, che era stata allestita in una breve spianata presso la frazione di Mulè. Soprattutto la sistemazione dei pali nei loro alvei è stata compiuta con straordinaria abilità dal pilota, comandante Panero, che, abbassandosi gradualmente doveva infilare nei piccoli fori del basamento (dal diametro non superiore ai 40 centimetri) guidato solo dalle segnalazioni manuali che gli venivano fatte da terra.

Dopo la luce per sola illuminazione, la frazione di Pavaglione godrà presto anche di quella per uso industriale, così come è già stato previsto al momento della progettazione della linea. Se si tiene poi conto che la mulattiera che collega Pavaglione con Mulè verrà trasformata in strada carrozzabile, si può ben dire che una nuova era di sviluppo turistico, economico e sociale si sta per aprire anche per quell'isolato villaggio.



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 08,00. All'andata prima colazione offerta dall'Alitalia a bordo dell'aereo. Ritorno: convocazione all'Air Terminal in via Giolitti 36, Roma, alle ore 20,30. Partenza dell'aereo da Fiumicino alle ore 21,35; arrivo all'aeroporto di Caselle alle ore 22,40. Un servizio di autobus transporterà i viaggiatori dagli Air Terminals agli aeroporti. Al ritorno spuntino offerto dall'Alitalia a bordo dell'aereo.

MODALITÀ - Un solo dipendente Fiat per nucleo familiare può compilare il talloncino d'iscrizione qui sotto inserito; ritagliarlo e spedirlo 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 talloncino anche il secondo nominativo, il che vale per due biglietti.

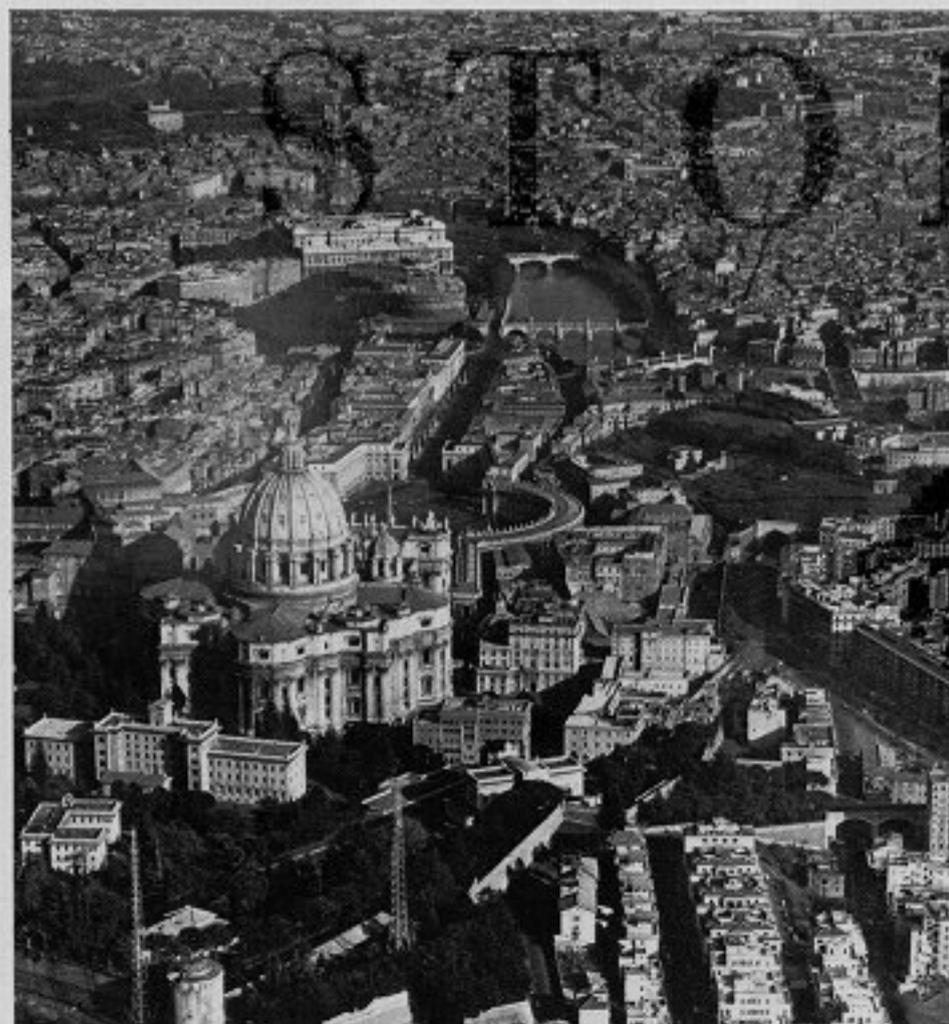
Tenere ben presente che il biglietto non è cedibile in nessun caso. Pertanto il talloncino d'iscrizione va riempito e spedito solo da dipendenti che siano in condizione di fare il viaggio aereo.

La data del viaggio (nei mesi indicati) sarà stabilita, per ciascuno sorteggiato, dall'«Illustrato» secondo le possibilità; ma il richiedente può indicare nel talloncino 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 vogliono concorrere per il viaggio aereo, devono spedire a «Illustrato Fiat» (Torino, corso Marconi 10), con cartolina postale, entro il 30 aprile il sottostante talloncino, 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

Data di nascita
(giorno - mese - anno)

Impiegato Operaio - Sez. di appartenenza

(Indicare con crocetta la voce che interessa)

Indirizzo di casa - Via

Celibe Coniugato (indicare con crocetta la voce che interessa)

Se coniugato, intende valersi della facoltà di farsi accompagnare dal coniuge 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 1967).

Caleidoscopio Fiat

GERMANIA
La graziosa Miss « Markt-Jagd » vicino allo spider Fiat 124 Sport sul quale ha visitato molte città della Ruhr, distribuendo buoni di una lotteria indetta dal Centro acquisti di Bochum. Il primo premio, una berlina Fiat 124, ha fatto accorrere al Centro quasi un milione di visitatori, desiderosi di vincere la « vettura dell'anno ».

Die hübsche Miss « Markt-Jagd » auf einem rasseligen Fiat 124 Sport Spider. Sie verteilte aus dem offenen Wagen in vielen Städten des Ruhrgebiets Gutscheinhälften des Ruhrpark-Einkaufszentrums bei Bochum. Annähernd eine Million Besucher des Einkaufszentrums wollten bei der « Markt-Jagd » den 1. Preis — eine Fiat 124 Limousine — Auto des Jahres — gewinnen.



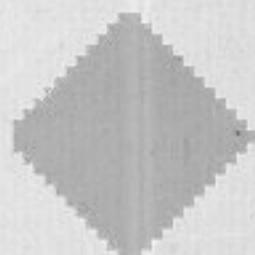
BRASILE
Sempre più brillanti le affermazioni dei nostri trattori industriali, anche presso Enti Pubblici. Nella fotografia, inviata dalla Ditta Nodari S.A. di Curitiba, Concessionaria Moto Agricola, il dr. Paulo Pimentel, Governatore del Paraná, mentre si sofferma compiaciuto presso un primo lotto di trattori Fiat AD 12 e AD 7, acquistati dallo Stato brasiliano in concorrenza pubblica.

Os sucessos dos nossos tratores industriais se revelam sempre maiores, também nos Departamentos Públicos. Na fotografia, que nos foi enviada pela Firma Nodari de Curitiba, Concessionaria da Moto-Agrícola o Sr. Dr. Paulo Pimentel, Governador do Estado do Paraná admira um certo numero de tratores Fiat AD 12 e AD 7, adquiridos pelo Estado Brasileiro numa publica empreita.

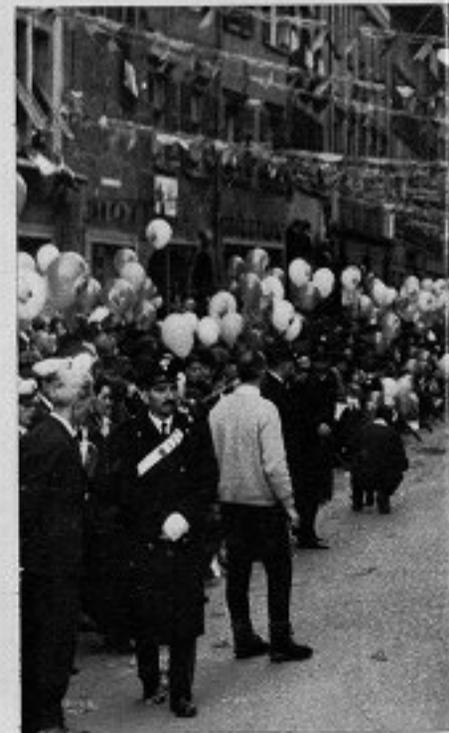


CANADA
Il tipico ristorante italiano di Toronto « Mario's Spaghetti House-Pizzeria » ha acquistato sei fiammanti 850 berlina per la consegna a domicilio delle proprie specialità. Ecco le rosse vetture Fiat schierate di fronte all'ingresso del ristorante.

Six brand new Fiat 850 sedans have been purchased by Mario's Spaghetti House-Pizzeria, Toronto's characteristic Italian restaurant, for home deliveries of its specialties. The red Fiat sedans are seen here lining up in front of the restaurant.



TRENTO
Si è svolta al Monte Bondone la decima edizione del Trofeo sciistico Topolino, organizzato dall'editore Arnoldo Mondadori. I servizi auto per i giornalisti e i concorrenti sono stati svolti da un gruppo di 124, che qui vediamo sfilare per le vie della città.



CECOSLOVACCHIA

I possessori di vetture Fiat della città di Kladno si sono riuniti in un Club che si aggiunge così ai numerosi Fiat-Club sparsi in ogni parte del mondo. Nella fotografia, uno scorcio di berline 600 durante una gita organizzata dal Club.

Fiat passenger car owners of the town of Kladno, Czechoslovakia, have recently formed a new Fiat Club, the latest addition to the numerous Fiat Clubs scattered all over the world. In the picture, a glimpse of 600s during one of the Club's outings



CAMEROUN

Sono sempre più numerosi gli autocarri e le macchine per movimento terra Fiat che vengono impiegati nei grandiosi lavori di sviluppo dei paesi africani. Questo autocarro 682 T3 con l'angledozer AD 7 sono al lavoro, impegnati in opere di sbancamento, in piena foresta tropicale, lungo il tracciato della ferrovia trascamerounense.

Les camions et les engins de terrassement Fiat qui sont utilisés pour les grands travaux de développement des Pays africains sont toujours plus nombreux. Ce poids-lourd 682 T3 et l'angledozer AD 7 sont à pied d'oeuvre, utilisés dans des travaux de terrassement, en pleine forêt équatoriale, tout au long du tracé de la voie ferrée trans-camerounienne.



CANADA

Il sig. Styles di Calgary (Alberta) è un affezionato cliente Fiat ed è entusiasta del nostro coupé 850, con il quale partecipa a rallyes e competizioni varie. Alla guida della brillante vettura il sig. Styles ha colto numerosi successi ed affermazioni, come dimostra la collezione di trofei e premi raccolti in esposizione sul cofano.

Mr. Styles of Calgary, Alberta province, is a faithful customer of Fiat as well as an enthusiastic owner of a Fiat 850 coupé which he drives in rallies and different other competitions. At the wheel of his brilliant fastback, Mr. Styles has reaped many victories, as evidenced by the various trophies and awards handsomely displayed on the bonnet of the car.



MESSICO

Nel terzo concorso di eleganza per automobili tenutosi a Città del Messico, è stata presentata una vettura storica: si tratta della Fiat « Zero » del 1912 che si dice sia stata usata dal generale Pancho Villa quando entrò a Messico durante la rivoluzione.

En el 3er. concurso de elegancia para automóviles, que tuvo lugar en Ciudad de México, ha sido presentado un coche histórico: se trata del Fiat « Zero » de 1912, del cual se dice que sirvió al General Pancho Villa para entrar en México durante la revolución.



SVIZZERA

Targa numero 124 per questa Fiat 124 della Rappresentanza Fiat Stauffer a Solothurn in Svizzera! Le signorine nel bagagliaio sono le tre figlie del titolare.

Plaque numéro 124 pour cette Fiat 124 du Concessionnaire Fiat Stauffer à Solothurn en Suisse! Les trois demoiselles Stauffer se sont commodément installées dans le porte-bagages!



SVIZZERA

La versione familiare della popolare Fiat 1100 è stata prescelta per i numerosi impieghi commerciali e promozionali dalla Società Martini & Rossi di Ginevra. In questa immagine lo schieramento delle vetture, appena consegnate, di fronte alla nuova moderna sede della Società.

La version familiale de la populaire Fiat 1100 a été choisie pour de nombreuses utilisations commerciales de la Société Martini & Rossi de Genève. Sur cette photo l'alignement des voitures à peine livrées devant les nouveaux bâtiments de la Société.



Le necessità di un efficiente servizio di trasporto e distribuzione delle merci aumentano e si precisano con lo sviluppo stesso dell'economia di mercato, con il ritmo e le abitudini della vita moderna; e danno sempre più a questo servizio l'impronta di una attività commerciale ben specializzata nei vari settori.

Componenti importanti per l'efficienza del servizio sono la velocità, la puntualità e l'autonomia: esigenze che richiedono, in primo luogo, autoveicoli agili, brillanti, con buona capacità di carico; ed economici nell'esercizio onde accrescere la redditività del lavoro.

Per soddisfare ad alto livello le necessità di questo dinamico settore della motorizzazione commerciale, è stato recentemente presentato in tutta Italia, e la stampa ne ha dato ampio rilievo, un automezzo completamente nuovo: il furgone Fiat 238, che si inserisce tra i modelli di già affermato successo 600 T e 1100 T.

La portata di questo furgone è di 10 quintali, la più richiesta nei servizi di distribuzione; il vano merci ha l'eccezionale cubatura di 6,5 metri cubi.

Una meccanica progredita

Il motore del Fiat 238, alloggiato nella parte anteriore e disposto trasversalmente rispetto all'asse longitudinale del veicolo, è il ben sperimentato tipo « 103 » a quattro cilindri, 1221 cmc. la cui potenza massima (43 CV DIN a 4600 giri/1') è stata contenuta, attraverso opportuna taratura, a circa i 3/4 di quella che potrebbe erogare il motore. Si è così ottenuto un propulsore di sicuro ed economico rendimento.

funzionante a benzina normale, pur mantenendo al veicolo prestazioni che — nella categoria — si possono senz'altro definire brillanti.

Il Fiat 238 è dotato di trazione anteriore. Velocità oltre 105 km/ora.

Capace e comodo

L'adozione sul « 238 » della trazione anteriore e l'accorto utilizzo degli ingombri esterni (che sono all'incirca quelli del furgone 1100 T), hanno consentito di realizzare un notevole volume utile. La misura del vano merci è infatti pari a circa i 2/3 della lunghezza totale del veicolo mentre il piano di carico, grazie all'assenza dell'albero di trasmissione, è a soli 41 cm. dal suolo.

L'accessibilità al vano merci è realizzata attraverso portiere di grande ampiezza; a due battenti con apertura di 180° sul fianco destro e a tre battenti nella parte posteriore.

La cabina del « 238 » presenta doti di elevato confort con tre posti di agevole accesso per il basso piano del pavimento; ciò che sarà sicuramente molto apprezzato dal personale addetto alla distribuzione, spesso costretto dalle caratteristiche del servizio a continue salite e discese.

Economia, sicurezza

L'autofurgone Fiat 238 porta al settore dei veicoli « derivati » un valido strumento di lavoro, moderno, economico, sicuro. L'ampiezza e l'alto grado di funzionalità del vano merci (ottenuti grazie alla soluzione della trazione anteriore), la comodità di carico e scarico, la guida facile e piacevole assicurano la piena rispondenza dell'automezzo alle più esigenti necessità di impiego.

IL NUOVO FURGONE FIAT 238

Modernissimo autoveicolo per il trasporto specializzato
Portata 10 quintali - 6,5 metri cubi di capienza
Basso piano di carico - Trazione anteriore



Gli autoveicoli industriali Fiat incontrano sempre maggiore diffusione in Italia e all'estero, per le molteplici soluzioni cui si possono adattare, la robustezza degli organi meccanici, la sicurezza del servizio assistenziale. Le immagini che pubblichiamo — inviateci dalla Concessionaria Fiat Catrabel — mostrano alcune applicazioni su autocarri, autotelai-cabinati e trattori per semirimorchio, per conto di grandi imprese che operano in Belgio.

L'utilisation des véhicules industriels Fiat s'étend toujours de plus en plus en Italie et à l'étranger, en raison des multiples solutions qu'ils présentent, de la robustesse des organes mécaniques, de la sécurité du service d'assistance. Les images que nous publions — qui nous ont été adressées par notre concessionnaire Fiat en Belgique, Catrabel — présentent quelques applications sur camions, châssis-cabine et motrices pour semi-remorques adoptées par de grandes entreprises travaillant en Belgique.

AUTOCARRI FIAT IN BELGIO



Un gruppo di autocarri 693 N (con cassone ribaltabile), della « Grondwerken Ceulemans » di Berlaar, al lavoro in un cantiere dell'autostrada E3 ad Anversa. Questa autostrada attraverserà il Belgio dalla frontiera francese a quella olandese, e fa parte della linea di grandi strade europee che unirà Lisbona, capitale del Portogallo, a Stoccolma, capitale della Svezia. La vastità dell'impresa è data anche dalle cifre: per il Belgio la spesa si aggirerà sui 375 miliardi di lire; specialmente nei dintorni di Anversa i lavori saranno spettacolari; come lo scavo di un tunnel lungo 500 metri e largo 50, prefabbricato in sezioni di 100 metri, che passerà sotto il letto del fiume Escaut. Molte imprese specializzate sono all'opera, con 150 autocarri; la « Ceulemans » ha ampliato il suo parco di dieci 693 N in meno di un anno. Il 693 N è impiegato anche su altre sezioni dell'autostrada E3, recando così un valido contributo alla costruzione di questa magnifica rete stradale.

Un groupe de camions 693 N (avec benne basculante), de la « Grondwerken Ceulemans » de Berlaar, en pleine activité sur un chantier de la route E 3 à Anvers. Cet autoroute traverse la Belgique, de la frontière française à la frontière hollandaise, et fait partie du réseau de grandes routes européennes qui conjonctura le Portugal à la Suède, de Lisbonne à Stockholm. Les chiffres sont particulièrement significatifs et donnent une idée de l'ampleur de l'entreprise qui reviendra à 375 milliards de lires pour la Belgique; dans les environs d'Anvers les travaux seront tout particulièrement spectaculaires: creusement d'un tunnel de 500 mètres de long et de 50 de large, pré-fabriqués en sections de 100 mètres, qui passera sous l'Escaut. De nombreuses entreprises spécialisées sont à l'oeuvre avec un total de 150 camions poids-lourds; la « Ceulemans » a enrichi son parc de 10 modèles 693 N en moins d'un an. Le 693 N est utilisé également sur les autres sections de la route E 3.



Un trattore 619 T con lo sfondo dell'Atomium (che fu eretto quale simbolo della Esposizione universale di Bruxelles del 1958). Il veicolo appartiene alla società « Pommé » di Staden, che possiede un parco di ben 63 autocarri e trattori Fiat. La « Pommé » è uno dei clienti Fiat più affezionati, come dimostra la sua larga preferenza.

Une motrice 619 T devant l'Atomium (symbole de l'Exposition universelle de Bruxelles en 1958). Le véhicule appartient à la société « Pommé » de Staden qui possède un parc de 63 véhicules industriels Fiat. La Société « Pommé » est un client de la Fiat, affectionné et enthousiaste, ainsi que le démontre sa large préférence.



La raffineria « Dumont & Zonen » di Tielit impiega diversi esemplari del modello 890 N 1 sul quale la Catrabel ha montato una cisterna d'alluminio di 15.000 litri ai quali si aggiungono i 20.000 litri del relativo rimorchio. La società possiede anche dei Fiat 650 E, con cisterna da 7.000 litri, oltre a trattori Fiat per semirimorchio del tipo 682 T3.

La raffinerie « Dumont & Zonen » de Tielit utilise diverses unités du modèle 690 N 1 sur lequel la Catrabel a monté une citerne d'aluminium de 15.000 litres, auxquels s'ajoutent les 20.000 litres de la remorque. La même société possède également des Fiat 650 E, avec citerne de 7.000 litres et des motrices Fiat du type 682 T3.



Parecchi automezzi 682 N3 sono stati forniti alla Società «Lier-Beton». Provvisi di una betoniera di 4 metri cubi di capacità, queste colorite unità svolgono numerosi servizi cantieristici nella città di Lierre e dintorni.

Un certain nombre de 682 N3 a été fourni à la Société «Lier-Beton». Dotés d'une bétonnière de 4 mètres cubes, ces unités, aux couleurs vives, effectuent de nombreux services sur les chantiers de la ville de Lierre et des environs.



DANIMARCA — Un originale autobus scuola è stato allestito — su telaio del Fiat 309 — dalla Ringsted Karosserifabrik per conto di una grande casa petrolifera. E' attrezzato appositamente per lo svolgimento di corsi di vendita, anche con proiezione di films, che si terranno prossimamente in vari centri della Danimarca.

An original bus has been mounted on a Fiat 309 chassis by Ringsted Karosserifabrik on behalf of a large oil company. The bus is specially equipped to provide sales courses, including the projections of films, under a sales training programme.



CELEBRAZIONE DI UN GRANDE ITALIANO

GIOSUÈ CARDUCCI

Sono trascorsi sessant'anni dalla morte di Giosuè Carducci, eppure l'anno 1907 potrebbe più giustamente indicarne la nascita, tanto egli è vivo in noi con la sua opera immortale di Uomo e di Poeta!

La sua vita integra e l'alto insegnamento, caratterizzato da purezza d'intenti, rinnovamento morale ed amore per la schietta verità, costituiscono l'esempio più significativo per illustrare l'arte della «nuova Italia».

L'anno 1835 Giosuè Carducci nasce nel comune di Pietrasanta, frazione Val di Castello, in quella Versilia «che nel cuor gli sta con il suo mesto accento pieno di forza e di soavità». I ricordi della Versilia e della Maremma rappresentano la parte più lirica della sua poesia.

Ritornando oggi nei siti prediletti dal poeta a contemplare «i cipressi che a Bologneri alti e schietti van da San Guido in duplice filar» si riconoscono facilmente i suoi «cari, selvaggi colli» perché al nome della località è stato aggiunto anche quello del poeta come avviene a Castagneto Carducci, a pochi chilometri da S. Vincenzo, sulla via Aurelia.

Il Carducci, fin da ragazzo, quando «andava, con piccolo passo di gloria, superbo dell'amore materno» dimostrava una attitudine spiccata per lo studio serio ed intelligente dei classici. Studiare non era per lui un dovere ma un naturale bisogno del suo spirito assetato d'erudizione ed egli sapeva impiegare proficuamente il tempo leggendo le opere del «padre Omero», del «divin Virgilio», di Dante, Petrarca — a lui specialmente caro — di Manzoni, Goethe, Tommaseo, Alfieri; e dell'adorato Foscolo, a proposito del quale, chiese, una sera, alla madre, di baciare il *Carme dei Sepolcri*, quasi si trattasse di un testo sacro ed egli poi religiosamente vegliò per l'intera notte l'immortale poesia.

Lo appassionava pure il romanzesco novellare dell'Ariosto, i tragici drammi dello Shakespeare, la storia romana del Rollin, la storia della Rivoluzione Francese del Thiers e le liete novelle del Boccaccio. A tredici anni conosceva perfettamente e a memoria l'Odissea, l'Eneide e tutta la prima cantica della Divina Commedia (oltre 4700 versi!); nonché molte altre opere senza le quali non si è degni di vivere. Egli stesso ricorderà: «Ho studiato e studio l'arte da molti anni e per ogni verso e in ogni forma, e non per sollazzo, non per distrazione, non a tempo avanzato, ma con fatiche di tutti i giorni, con occupazione di tutta la vita, con passione purissima e disinteressata».

Nel 1856 veniva nominato maestro di retorica a S. Miniato al Tedesco, dove era lietissimo di — far tradurre e spiegare agli alunni più Virgilio e Orazio, più Tacito e Dante che potesse! —. Qui cominciò a scrivere le prime poesie per suo proprio piacere come egli stesso rievoca nelle belle pagine autobiografiche dal titolo «Risorse di S. Miniato al Tedesco»: «Per me era de' rarissimi piaceri della mia gioventù gitare a pezzi e brani in furia il mio pensiero, in abbozzo, e poi prendendolo su di quando in quando darvi della lima o della stecca dentro e addosso rabbiosamente».

«La forma dà rilievo alla sostanza delle cose» — soleva ripetere con fermezza — per rendere il suo stile sempre più perfetto, e tanta ostinazione fu premiata, nel 1857, quando il Cristiani propose di stampare una Raccolta di suoi versi. S'inizia così, con la prima edizione delle «Rime», dedicata agli spiriti magni di Giacomo Leopardi e Pietro Giordani, la carriera letteraria di Giosuè Carducci.

Il maestro di S. Miniato che aveva profondamente assimilato i classici greci, latini e italiani, si mise con eguale amore a studiare i grandi poeti e scrittori stranieri. La sua cultura, anche in questo campo, è consacrata da mirabili saggi critici e da traduzioni «belle e fedeli»; egli ha il merito di aver fatto conoscere agli Italiani poeti come A. Lamartine, V. Hugo, H. Heine, W. Goethe, per citarne solo alcuni.

Nel dicembre 1859 fu nominato dapprima professore di lingua greca e poi di lingua italiana e latina al Liceo di Pistoia; ove gli fu di gran conforto l'amicizia di Louise Grace Bertolini, donna dotata di grande intelligenza e coltissima in più lingue e letterature.

Intanto la sua fama di scrittore si estendeva a tutta l'Italia e non c'è da sorprendersi se, l'allora Ministro della Pubblica Istruzione, Terenzio Mamiani, intuendo lo sviluppo del genio carducciano, gli indirizzò questo espressivo messaggio: «Io mi terrei fortunato ed anche un poco superbo se Ella, caro Signore, mi concedesse di nominarla professore di Lettere italiane e neo-latine all'Università di Bologna». Per nulla inorgogliato, anzi preoccupato, il giovane professore così scriveva all'amico Chiarini: «Sento bene che la nuova sorte offertami dalla lettera del Mamiani è molto, moltissimo al di sopra di quel pochissimo che ho fatto e che posso fare io; tuttavia avanti! Con la buona volontà e con gli studi ostinati impareremo».

Così il Carducci, a soli 25 anni, salì quella cattedra che rese illustre, per oltre cinquant'anni.

Il periodo che va dal 1860 fino al conseguimento del Premio Nobel, è quanto mai denso di attività. Le sue opere, in prosa e poesia che, in modo efficacissimo, contribuirono a formare e rinnovare la coscienza morale degli Italiani, sono così importanti e numerose da non poter essere pienamente gustate se non ci si applica intensamente per l'intera durata di un'umana esistenza.

«Due cose contrassegnano la vita del Carducci — narra Ugo Brilli, uno dei suoi allievi più fedeli — la solitudine quasi sdegnosa e la profonda applicazione degli studi. Il professore non lavorava soltanto nel suo studio, dove aveva forza di restare sino a otto, sino a dieci ore di seguito; ogni angolo, qualunque momento gli era opportuno e proprio per leggere, prender note, far raffronti, pensare, immaginare, scrivere... Nessuno più di lui ha tesoreggiato il tempo per i suoi studi, perché nessuno ha potuto amare i propri studi più intensamente e fermamente di lui, più di tutto, se non soprattutto, giacché soprattutto ha amato l'Italia. Il lavoro del suo cervello neppure poteva avere la sosta durante le ore di sonno; vive, plastiche, sonanti gli turbinavano dentro la fantasia idee, immagini, ritmi che, sovrapponendosi, ingorgandosi e urtandosi, gli zampillavano su dallo spirito come acqua limpida da viva polla».

Le parole pronunziate alla fine dell'ultima lezione, tenuta dal Carducci all'Università di Bologna, sono il compendio migliore del suo altissimo insegnamento morale: «Io ho voluto ispirar me e inalzarvi voi in questo concetto: di anteporre sempre nella vita l'essere al parere, il dovere al piacere; di mirare alto nell'arte, dico anzi alla semplicità che all'artificio, anzi alla grazia che alla maniera, anzi alla forza che alla pompa, anzi alla verità ed alla giustizia che alla gloria. Questo vi ho sempre ispirato e di questo non sento mancarvi la ferma coscienza».

Per dare un cenno valutativo sulla sua opera letteraria ricorderemo il saluto rivolto dal ministro svedese Barone De-Bildt, inviato dal Re Oscar per consegnargli, cosa eccezionale, il Premio Nobel nella sua residenza di Bologna: «La severità morale delle vostre liriche, la candida purezza nella quale sorge il vostro canto verso le alte cime, tutta l'austera semplicità della vostra vita sono pregi elevatissimi, davanti ai quali ci inchiniamo tutti, a qualunque religione e partito noi apparteniamo».

S. Rossetti di Valdalbero



Curiosità della vecchia Torino

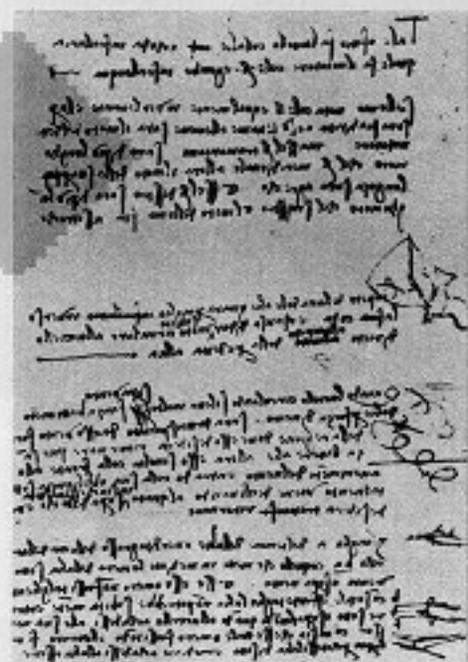
A Torino tredici disegni e un codice di Leonardo da Vinci

L'argomento non può rappresentare una «curiosità» o un frammento sconosciuto, ma ci sembra interessante segnalare i disegni e il Codice sul volo degli uccelli di Leonardo da Vinci, conservati alla Biblioteca Reale di Torino.

L'origine di questa raccolta è relativamente recente e la donazione alla biblioteca torinese è stata fatta da Carlo Alberto.

L'intera collezione apparteneva a certo Giovanni Volpato, antiquario e amatore, segretario e poi professore della Accademia Albertina, ispettore della galleria dei quadri di Carlo Alberto e in seguito nominato conservatore delle stampe della Biblioteca Nazionale di Torino. In un ventennio di attività il Volpato radunò una importante raccolta di disegni italiani, acquistati nei vari mercati di tutto il mondo, e soprattutto in quelli di Parigi e Londra. La collezione venne offerta al governo nel 1845, con l'irrisoria richiesta di una rendita fissa di lire 3.500 annue, trasmissibile agli eredi. Dopo il parere del De Gubernatis, favorevole all'acquisto, il prezzo venne stabilito in 45.000 lire, cifra ancora inferiore alla precedente.

Di questa collezione Aldo Bertini pubblicò, nel 1958, un completo catalogo che intitolò «I disegni italiani della Biblioteca Reale di Torino». Tra questi disegni se ne trovano tredici originali di Leonardo da Vinci, tra i quali il noto e discusso autoritratto.



Della raccolta fa pure parte il codice sul volo degli uccelli: è un piccolo quaderno (vergato con la caratteristica scrittura di Leonardo, da destra a sinistra) in carta bambagina, di complessive trenta pagine, e misura 213 millimetri di altezza e 154 di base. Il testo, illustrato da diciotto disegni, fu scritto da Leonardo tra il marzo e l'aprile del 1505, quando si trovava a Firenze.

E' noto che questo Codice era rilegato al volume di Leonardo conosciuto come Codice B, che si trovava nella Biblioteca Ambrosiana di Milano fin dal 1637 e che fece parte del bottino di guerra dei francesi nel 1796.

Il Codice sul volo degli uccelli rimase a Parigi, con il resto, per molto tempo. Qui lo trovò, circa il 1836, un amatore, che soleva portare la sua passione al di là di ogni scrupolo, certo Libri, e dove riuscì a «prelavorarlo», insieme ad altre carte del Codice B e altri codici vinciniani.

Nel 1868 il Libri vendette il Codice sul volo degli uccelli al conte Giacomo Manzoni, ma fedele ai suoi sistemi, ne asportò per sé cinque fogli. Con questa mutilazione lo acquistò, nel 1892, un erudito russo, Teodoro Sabachnikoff. Più tardi il Codice venne offerto alla regina Margherita.

I fogli mancanti passarono per molte mani e furono rintracciati in varie epoche. In un catalogo di vendita di un mercante di Londra il Seymour de Ricci, identificò un foglio del Codice. Gli altri quattro comparvero in seguito in una vendita dell'antiquario Christie, anch'egli di Londra, nel 1895, il 7 febbraio, senza pertanto poterne rintracciare il compratore. Molto più tardi, l'antiquario londinese Sotheby, Wilkinson and Hodge, metteva all'asta per i giorni 5 e 6 febbraio del 1920, sei fogli autografi di Leonardo da Vinci, tra i quali vennero identificati quelli mancanti al Codice in questione.

Dopo complicate ricerche eseguite da un incaricato della commissione vinciniana, l'acquirente venne rintracciato: si trattava di un ricco collezionista ginevrino, e i fogli poterono ritornare in Italia.

Quando il Codice sul volo degli uccelli venne donato alla Biblioteca Reale, l'ultimo foglio era ancora mancante. Ora il Codice è completo e rappresenta, insieme ai tredici disegni uno dei patrimoni artistici e culturali della città di Torino.

D. R.

CENTO ANNI FA NASCEVA TOSCANINI

Con Arturo Toscanini la figura del direttore d'orchestra cessa di essere il semplice responsabile, il coordinatore e la guida di un gruppo più o meno grande di strumentisti, per divenire personaggio mitico, in misura molto maggiore di quanto non fosse avvenuto dal tempo di Wagner in poi. Racconti, aneddoti, ricordi di cantanti, di direttori e critici musicali, che il centenario della nascita del grande direttore ha quest'anno riportato al livello della cronaca, contribuiscono a mantenere intorno a Toscanini l'aureola della leggenda.

Ma la sua fu innanzi tutto una vita di duro lavoro. Nato a Parma il 25 marzo 1867 da Claudio e da Paola Montani, manifestò sin dall'infanzia spiccate doti musicali; allievo del Conservatorio di Parma (allora Regia Scuola di Musica fondata da Maria Luigia) fu educato al violoncello dal Carini e nella composizione dal Dacci che era il direttore della scuola. Diplomatosi nel 1885 con il massimo dei voti, beneficiò subito di un legato riservato agli alunni più studiosi; e bisogna ricordare che in quegli anni la professione dell'orchestrante era tutt'altro che comoda, con continui viaggi da un paese all'altro non esistendo ancora le orchestre stabili. Proprio nell'ultimo

ventennio del secolo scorso, aveva avuto inizio l'emigrazione temporanea verso il Sud America di complessi lirici che comprendevano non soltanto cantanti e direttori, ma anche gruppi di orchestrali e coristi, destinati a guidare gli elementi che venivano poi scritturati sul posto.

Tutti sanno che durante il giro in Brasile della compagnia scritturata da Claudio Rossi, durante una fortunosa recita di «Aida» a Rio, Toscanini impugnò per la prima volta la bacchetta di direttore, tornandosene così in patria preceduto da articoli laudativi e con qualche soldo in tasca. Nonostante il successo conosciuto così inaspettatamente, riprese il suo posto di violoncello in orchestra e in tale veste era alla Scala quando stava per andare in scena la prima dell'«Otello» di Verdi. Toscanini amava riparare dell'incontro che in quella occasione ebbe con il grande musicista; ecco come lo racconta Antonino Votto — «Durante le prove dell'opera e precisamente nel punto che prelude al duetto del 1° atto fra Otello e Desdemona, i violoncelli (4 con sordina) hanno alcune battute "pianissimo" prima della frase "già nella notte densa"; improvvisamente si affacciò alla balaustra divisoria dell'orchestra Verdi che chiese: "chi è il secondo violoncello?". Toscanini (era lui il 2° violoncello) non si mosse sgomento dalla visione del grande bussetano, ma una forte manata sulla spalla del 1° violoncellista Magrini lo risvegliò dall'incanto e: "sono io, Maestro", balbettò. "Suoni più forte", disse Verdi, al che Toscanini ancora più sorpreso e contrariato rispose: "sta bene!". La ragione del disappunto stava nel fatto che il Magrini, per emergere, suonava "forte" e senza sordina, mentre Toscanini ligio alle indicazioni della parte, osservava il pianissimo "con sordina"».

Lo scrupolo della fedeltà al testo era già alla base di questo racconto, ricordato con orgoglio dal grande direttore. I primi anni del Novecento lo



vedono ormai a capo di grandi complessi orchestrali fare lunghe tournées in Italia, in America e in Europa. Uno dei periodi più intensi e significativi è quello che va dal 1920 al '29 quando Milano, avendo costituito a Ente Autonomo il teatro alla Scala, lo affidò alle cure di Toscanini. Con l'orchestra del teatro milanese il Maestro compì una memorabile tournée, dapprima in Italia poi negli Stati Uniti. Qui, a New York, il primo concerto dei musicisti italiani vide riunite le più illustri personalità musicali e vi furono molti ammiratori che si accodarono all'orchestra e la seguirono in molte città del giro.

Le comunità di origine italiana furono naturalmente le più entusiaste dell'avvenimento. Osserva molto bene Mario Labroca che «se fino allora di fronte ai lati negativi degli emigranti italiani si poteva contrapporre il nostro melodramma come sola nostra manifestazione culturale, con quella tournée il nome d'Italia entrò anche, e trionfalmente, in un campo che sembrava riservato fino allora a nazioni considerate più evolute e civili».

L'America divenne d'allora il suo vero paese; ma la sua azione aveva sempre una portata mondiale. Basta tenere presenti i dati della seconda

metà della sua carriera, sempre più costellata di successi e soddisfazioni: direttore dei concerti della Filarmonica di New York dal 1927 al '29, direttore a Bayreuth nel 1930 e nel '31, ai Festivals di Salisburgo nel 1933, 1935, 1936 e '37, direttore della Filarmonica di Vienna ed infine dal 1940 alla morte, avvenuta dieci anni fa, direttore negli Stati Uniti dell'Orchestra della NBC, appositamente formata per lui.

Della scomparsa del grande interprete molti si consolano con le incisioni discografiche; ma la quantità di dischi, di per sé più che considerevole, non offre nel caso di Toscanini un grande compenso quando si pensi che l'industria discografica muoveva allora i primi passi e che le incisioni del Maestro appartengono tutte al periodo tardo della sua carriera; per cui difficilmente attraverso esse ci si può fare un'idea di cosa fosse una esecuzione dal vivo diretta da Toscanini nei suoi anni migliori. Ciò che resta è invece la lezione di intransigenza e moralità artistica che, tramandata da una generazione all'altra, ha innalzato in modo incomparabile il nostro costume musicale e teatrale. G. P.

Posta dei Lettori

IDA LUPATO vuol sapere la differenza fra musica concreta e musica elettronica, di cui oggi si parla tanto e senza distinzione.

In effetti, oggi, nella pratica musicale non esiste più una separazione assoluta fra le due tecniche, come alcuni anni fa quando esse nacquerò su premesse e programmi diversi. Il musicista concreto in sostanza registra suoni e rumori reali (suoni di strumenti di orchestra, rumori della strada o della natura) e li manipola accelerandoli, rallentandoli, sovrapponendoli eccetera. Il musicista elettronico invece inizia il suo lavoro da frequenze pure. Ogni suono, in termini fisico-acustici è rappresentato da una frequenza (cioè numero di vibrazioni al secondo); un generatore di frequenze produce così suoni puri, che il ricercatore musicale combina secondo criteri logico-matematici con possibilità praticamente inesauribili.

TARGHE ALTE



ADDIS ABEBA - L'incremento automobilistico della capitale etiopica ha raggiunto il traguardo della targa A.A. 22.000, assegnata a una Fiat 2300 del Cav. Piero Cittadini, noto industriale della città, che qui vediamo davanti alla sede della Concessionaria Sacafet.



BRESCIA - La targa BS 200.000 è stata assegnata ad una Fiat 500 dell'Automobile Club durante una simpatica cerimonia tenutasi presso il Centro Assistenziale Fiat di San Polo. Nella foto, le autorità e gli invitati al momento della consegna della targa.



PISA - Ad una Fiat 124 «la vettura dell'anno», di proprietà della Banca d'Italia, è stata assegnata la targa PI 100.000. Ecco la vettura fotografata sulla Piazza dei Miracoli, con lo sfondo della Torre pendente, il celebre monumento conosciuto in tutto il mondo.



CAGLIARI - Anche il capoluogo sardo ha raggiunto la centomillesima targa, che è stata assegnata ad una Fiat 850 di proprietà dell'Automobile Club che la adibirà a scuola guida. Nella foto, il momento della consegna, presenti le maggiori autorità cittadine.

Per dieci punti in più incassati in una sola partita le cestiste del C.S. Fiat sono giunte al secondo posto anziché al primo nel Campionato Italiano di basket. La partita è lo spareggio disputato il 30 marzo a Milano contro le tradizionali rivali del Recoaro e vinta dalle vicentine per 51 a 41.

Questa specie di «pesce d'aprile» anticipato non ha per nulla messo in agitazione le biancorosse ed i loro dirigenti. A Milano i tifosi, giunti su due pullman, in rappresentanza di un gran numero di altri appassionati della pallacanestro, hanno incitato a gran voce la Cirio, la Del Mestre, la Grisotto e compagne, ma finito l'incontro non si è improvvisata una tragedia.

Il basket femminile non è il campionato di calcio e soprattutto a Torino si è fatti così. Le cestiste erano partite per un torneo di assestamento, dopo i ritiri di alcune loro forti giocatrici, contavano di arrivare a centro classifica. Tutto il resto è stato in più. I dirigenti hanno accettato il molto di bello (un inaspettato secondo posto dopo aver concluso il campionato regolare al primo alla pari con il Recoaro) ed il poco di brutto (l'amaro della sconfitta nella gara-spareggio) con quella flemma che una volta caratterizzava tutti gli sportivi ed ora è una qualifica delle «élites» agonistiche.

Anche il Delegato e Consigliere della Federazione nazionale per il basket, Korwin, è rimasto nella tradizione. Un po' spiaciuto questo sì, ma non ha lasciato scorgere il suo disappunto.

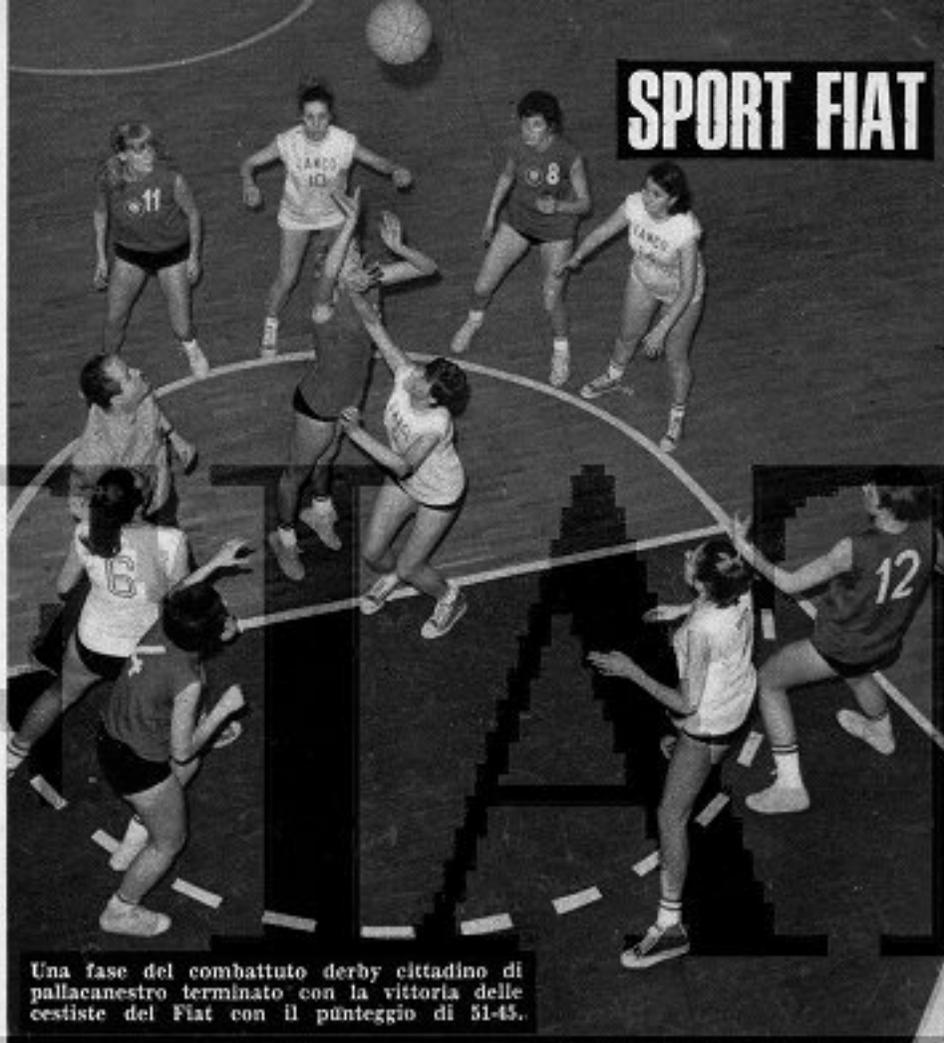
E' accaduto a Korwin quello che è successo a centinaia di altre persone che giungono a Torino. Vengono dall'estero a fare i calciatori, dal sud per avvicinarsi con una certa titubanza alle industrie meccaniche o addirittura da oltre Atlantico a frequentare il Centro Internazionale di Perfezionamento Tecnico e Professionale. Ve ne sono di alti e bassi, di ricchi e di poveri, ma basta che abbiano una minima comune dote di serietà e che si fermino qualche tempo in Piemonte per trasformarsi in poco tempo in torinesi autentici, come se avessero sempre abitato in Via Garibaldi.

Korwin è un dalmata, ma oggi è un torinese, tanto nel modo sobrio ed elegante del vestire quanto nella calma con cui prospetta le situazioni.

Proprio dopo lo spareggio di Milano, gli abbiamo ricordato questo suo stile a proposito di una delle prime interviste concesse ai giornali, quando le sue cestiste furono promosse al Campionato della massima divisione.

Un tipo un po' irruento avrebbe dichiarato chissà che cosa, che si puntava al primato, che ci si preparava a battere tutte le più forti, o magari, mettendo le mani avanti ad evitare il rischio di brutte figure, che si era pronti a lottare allo spasimo (scusate tanto, il linguaggio sportivo è quello che è) per evitare la retrocessione.

Korwin, impassibile, osservò: «Abbia-



Una fase del combattuto derby cittadino di pallacanestro terminato con la vittoria delle cestiste del Fiat con il punteggio di 51-45.

PALLACANESTRO

mo una squadra discreta, faremo un campionato medio, non aspettatevi grandi imprese...» e via di questo passo.

Il C.S. Fiat — si era nel '59-'60 — giunse quarto. L'anno dopo secondo, fu poi primo e campione d'Italia per tre stagioni consecutive, infine ottenne un secondo, un terzo posto, ed ora ha raggiunto un'altra magnifica posizione d'onore, sfiorando come si è detto il primato assoluto.

Il «benino» del programma iniziale si era via via trasformato in una serie di trionfi da fare invidia al Real Madrid.

In questi giorni, ripetendo l'intervista dopo che le biancorosse avevano ceduto per un soffio lo scudetto al Recoaro il «torinesizzato» Korwin non ha cambiato linea. Sempre impassibile. Sempre pacato.

«Mica male, vero? — osserva divertito. — Ci sono stati successi clamoro-

si, a Bologna ed a Treviso, c'è stata una vittoria da far diventare bianco per l'emozione anche il negro Cassius Clay. Pensa: un punto di distacco, 53 a 52 contro il Pejo a Brescia. C'è stata anche la soddisfazione di arrivare alla partitissima di spareggio, gara sfortunata ma non del tutto deludente. Momenti belli, ma in campionato le tre sconfitte del torneo non ci volevano specialmente la batosta di Vicenza con il Recoaro. Chi se l'aspettava? Comunque...».

Una persona obiettiva può fare l'abbonamento a questo avverbio come alla linea dell'autobus che la porta da casa all'ufficio: entrambi saranno usati con la massima frequenza. Il «comunque» di Korwin, dirigente nazionale della pallacanestro e delegato del C.S. Fiat per il basket, sta a significare che la sua squadra ha in definitiva condotto un campionato esaltante.

Lo ha iniziato con sette atlete in meno: Fiorenza Lavia, per motivi di nozze imminenti, Franca Ronchetti, già sposata che deve appunto badare alla famiglia, Giovanna Sesto, sposata anche lei, Giuliana Lonzar, infortunata alla spalla, Marisa Grisotto (sposata), Ornella Donda e Giovanna Frola, queste due ultime in prestito ad altra società.

Il C.S. Fiat, allenato come in precedenza dal bravo Pellegrini, non si è impressionato. Ha affiancato alle già esperte Teresina Cirio, Silvana Grisotto e Marianna Del Mestre, le giovani Costa, Vincenzi, De Rienzo (entrambe già convocate per la nazionale giovanile), e Bey, si è valso dell'apporto delle «promesse» Faè, Bigone, Camerano ed ha condotto la sua semplice e vivace battaglia sportiva per il primato, resistendo bene sulla linea del traguardo, fino, anzi dopo il superamento di questa, poiché è stata necessaria una gara in più per decidere chi fosse più brava tra la squadra Torinese e la Vicentina. Preso atto del buon andamento — superiore ad ogni previsione — del campionato, ora Korwin pensa ai programmi futuri. Le azzurre di «A» Cirio, Grisotto e Del Mestre giocheranno a Praga nei campionati mondiali e parteciperanno ai tornei estivi delle azzurre in Sicilia e nelle Marche. La formazione biancorossa prima del prossimo torneo affronterà avversarie di

rilievo in Francia ed in Jugoslavia. E intanto, alle spalle della «A», altre compagini del Fiat danno vita, ancora in questi giorni ad un'attività cestistica di notevole interesse.

In serie B la Fiat-Mirafiori, allenata da Mario Masera, prepara i rincalzi per la prossima stagione. Si notano tra queste giovanissime Alda Giovannardi, Anna Consiglio, Donatella Gallo, Giovanna Oddone, Marida Pellegrini, figlia del trainer della serie A, Mirella Bellora, Rosalia Occhipinti e Luigina Salvi.

Una squadra preparata dal Prof. Benvenuto Ferrus disputa il campionato regionale di promozione: si possono ricordare in questo gruppo Luciana Conti, Olga Giampetruzzi e Irene Sburlati, e due «juniores» sono molto ben piazzate nel loro torneo regionale. La prima di queste squadre allenata da Romano Calogero, è finita addirittura in testa al torneo, forte di Alda Giovannardi, Anna Consiglio, Patrizia Baldi, Marisa Mondo, Gabriella Rota, Maria Rosso, Bruna Cappellazzo, Silvana Giannusso ed Ester Muscio.

L'altra formazione juniores, curata da Luigi Bonini, con la capitana Luisa Vanetti, Gemma Maritano e Donatella Trevisi come elementi più in vista, si trova al terzo posto in classifica.

Vi sono infine quattro squadre juniores del campionato provinciale (allenatori Blecich, Bonini, Grandi e Bonom) e otto formazioni allieve. Una di queste compagini ha una allenatrice, la forte e appassionata Marianna Del Mestre, le altre sono affidate ai tecnici Antonin, Dagna, Bonini, Grandi, Scuteri, Romano e Ruggeri.

Conclusione: 1 squadra in serie A, 1 squadra in B, 1 in promozione regionale, 2 nel torneo juniores regionale, 4 nel torneo juniores provinciale, 8 nel campionato allieve. Totale 17 squadre che partecipano ai campionati di categoria, senza tener conto delle numerose formazioni impegnate nel Trofeo Agnelli.

Una cifra imponente. Come si viene ad arrivare a tanta attività? «Semplice — dice Korwin — Si curano le leve. Ogni anno esaminiamo dalle 200 alle 300 ragazzine, scegliamo le migliori, le curiamo tecnicamente e il gioco è fatto».

Un bel gioco. Ha portato finora a numerosi scudetti e soprattutto ha fatto del basket femminile Fiat un ambiente di atlete brave e appassionate, molte delle quali indossano, e meritatamente, la maglia azzurra.

Ma Korwin, che partendo da poco ha ottenuto simili risultati, non per questo si scompone: «E' facile, ripete, basta seguire lo sport con attenta passione; il resto viene da sé».

Inutile dire che parla mentre passeggia in via Roma. Tranquillo e misurato come ogni torinese, ma altrettanto deciso a lavorare per il suo basket, per portarlo a nuovi successi.



Marcello Pagani, allenatore delle squadre di atletica leggera del C.S. Fiat, a cui recentemente è stato attribuito il «Premio Beccali» per il miglior allenatore italiano per il mezzofondo, tra Franco Aresè — primatista e campione italiano del 1500 metri (3'40"7/10) — e Giacomo Marietta — primatista e campione italiano dei 1000 metri nella categoria allievi (2'31"2/10) e campione italiano di corsa campestre della stessa categoria.



L'allievo della Scuola Fiat Pier Giorgio Bianciotto vince — per i colori del C.S. Fiat — la tradizionale gara podistica Torino-Colle della Maddalena riservata ai canottieri torinesi.

Calendario Aprile-Maggio

ALPINISMO - ESCURSIONISMO

- Aprile**
- 9 - Croce di Praboccone (mt. 1422) da Monterosso Grana (mt. 700) Val Grana.
 - 23 - Denti di Chiomonte (mt. 2006) da Chiomonte (mt. 771) Val Susa.
- Maggio**
- 7 - La Grignetta (mt. 2177) da Piano dei Resinelli (mt. 1276) Val Sassina.
 - 14 - Floreale a Casteldelfino (mt. 1296) Val Varaita.
 - 21 - M. Besimauca (mt. 2231) da Rifugio Chiara (Limone Piem.) (mt. 1490) Val Vermentana.

ATLETICA PESANTE

- Aprile**
- 2 - Novi Ligure - II prova Campionato Società pesistica Serie C.
 - 9 - Torino - II prova Torneo Regionale lotta greco-romana.
 - 16 - Torino - Campionato Società Serie A lotta greco-romana C.S. Fiat-Faenza.
 - 16 - Torino - Campionato Società Serie C lotta greco-romana C.S. Fiat-Chiavari.
 - 16 - Vercelli - Campionato Società Serie C lotta greco-romana Pro Vercelli-C.S. Fiat.
 - 16 - Torino - Eliminazione Regionale Trofeo Propaganda lotta greco-romana e pesistica.
 - 16 - Sede da destinare - Incontro Italia giovanile-Svizzera pesistica.
 - 29-30 - Sede da destinare - Coppa Italia seniores lotta greco-romana e pesistica.
- Maggio**
- 7 - Sede da destinare - III prova Campionato Società pesistica Serie C.
 - 7 - Modena - Campionato Società Serie A lotta greco-romana S.G. Panaro-C.S. Fiat.
 - 14 - Sede da destinare - Incontro Internazionale Italia-Grecia lotta greco-romana.
 - 14 - Torino - Incontro Piemonte-Languedoc lotta greco-romana.
 - 21 - Sede da destinare - Coppa Italia juniores lotta greco-romana.
 - 26-27-28 - Sede da destinare - Campionati Europei lotta greco-romana.
 - 30 - Sede da destinare - Eliminatorie Interregionali Trofeo Propaganda lotta greco-romana e pesistica.

AUTOMOBILISMO

- Aprile**
- 9 - Gita al Santuario di Crea.
 - 9 - XVII Coppa Riviera di Ponente.
 - 16 - Gita alle Grotte di Bossa.
 - 22-23 - XII Mobil Economy Run (A.C. Francia).
 - 23 - IX Trofeo Provincia di Varese.
 - 29-30-1 maggio - Gita a Venezia.
- Maggio**
- 4 - XII Coppa d'Oro.
 - 7 - Gita a Como (Villa Carlotta).
 - 14 - Gita a Pian dei Resinelli (mt. 1276) (Lecco).
 - 25 - X Circuito S. Secondo.
 - 25 - Gita a Prà Catinat (Val Chisone).

BOCCE

- Aprile**
- 2-3 - Bordighera - Gara Internazionale quadrette di propaganda.
 - 2 - Torino - Gara Provinciale coppie C.
 - 9 - Vercelli - Gara Nazionale coppie A e Regionale coppie divise B-C.
 - 9 - Torino - Gara Provinc. coppie C/1.
 - 16 - Torino - Gara Nazionale quadrette A.
 - 16 - Torino - Gara Regionale coppie B.
 - 16 - Volpiano - Gara Provinciale coppie prom. C-C/1.
 - 22-23 - Bourgoin - Torneo ufficiale Internazionale.
 - 23 - Pordenone - Gara Internazionale quadrette di propaganda.
 - 23 - Torino - Gara Nazionale coppie A.
 - 23 - Asti - Gara Regionale coppie B.
 - 23 - Torino - Gara Provinciale coppie C.
 - 25 - Nizza Monferrato - Gara Nazionale individuale A - Regionale terme C.
 - 30 - Conegliano Veneto - Gara Internazionale quadrette di propaganda.
 - 30 - Torino - Campionato Provinciale individuale - bocciata C.
 - 30-1 maggio - Loano - Gara Internazionale quadrette di propaganda.
- Maggio**
- 1 - Almese - Gara Provinciale coppie prom. C-C/1.
 - 4 - Genova - Gara Nazionale individuale A.
 - 4 - Pessione - Gara Provinciale coppie C.
 - 7 - Ronchi Legionari - Gara Internazionale quadrette di propaganda.
 - 7 - Alessandria - Gara Nazionale quadrette A - Regionale coppie B terme C.
 - 7 - Torino - Gara Provinc. coppie C/1.
 - 14 - Novara - Gara Nazionale coppie A.
 - 14 - Biella - Gara Regionale coppie B.
 - 14 - Torino - Gara Provinciale coppie prom. C-C/1.

- 20-21 - Aosta - Campionati Italiani individuali A-B-C - bocciata A.
- 21 - Conegliano Veneto - Gara Internazionale quadrette di propaganda.
- 21 - Torino - Gara Provinciale coppie C.
- 25 - Ferrania - Gara Nazionale quadrette A.
- 25 - Grugliasco - Gara Provinciale coppie prom. C-C/1.
- 28 - Asti - Gara Nazionale quadrette A - Regionale coppie B.
- 28 - Torino - Gara Regionale quadrette C.

CINE

- Aprile**
- 1 - Ore 21: «Danza di guerra per Ringo» (C.E.I.A.D.) a colori.
 - 2 - Ore 16 e 21: «Danza di guerra per Ringo» (C.E.I.A.D.) a colori.
 - 7-8 - Ore 21: «Il giorno dopo» (D.E.A.R. - F.O.X.) a colori.
 - 9 - Ore 16 e 21: «Il giorno dopo» (D.E.A.R. - F.O.X.) a colori.
 - 14-15 - Ore 21: «Donne v'insegno come si seduce un uomo» (Warner Bros) a colori (vietato ai minori di anni 14).
 - 16 - Ore 16 e 21: «Donne v'insegno come si seduce un uomo» (Warner Bros) a colori (viet. ai minori di anni 14).
 - 18-19 - Ore 21: «Questo nostro mondo» (documentario a colori) (D.E.A.R.).
 - 21-22 - Ore 21: «Colpo grosso ma non troppo» (C.E.I.A.D.) a colori.
 - 23 - Ore 10: «Pazzi, puppe e pillole» (Paramount) bianco e nero - per ragazzi.
 - 23 - Ore 16 e 21: «Colpo grosso ma non troppo» (C.E.I.A.D.) a colori.
 - 28-29 - Ore 21: «Lo sperone nero» (Paramount) a colori.
 - 30 - Ore 16 e 21: «Lo sperone nero» (Paramount) a colori.

GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

- GITE DI UN GIORNO**
Tutte le domeniche e festivi:
- Lugano L. 1.400
 - Lugano (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo) * 3.150
 - Stresa * 1.000
 - Stresa (giro del lago in battello, pranzo all'Isola Pescatori e visita a Villa Taranto) * 3.150
 - Como * 1.150
 - Como (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo) * 3.150
 - Orta * 1.000
 - Orta (escursione sul lago in motoscafo, pranzo e visite all'Isola di S. Giulio ed al Sacro Monte) * 3.150
 - Oropa * 1.100
 - Giro dei due Trafori (Gran S. Bernardo e Monte Bianco) * 3.150
 - Genova * 1.300
 - Rapallo * 1.350
- Gite con effettuazione quindicinale:**
- Locarno L. 1.400
 - S. Remo * 1.550
 - Alasio * 1.450
 - Varazze * 1.350
 - Spotorno * 1.350
 - Turismo gastron. nelle Langhe * 2.800
 - Bergamo - Sotto il Monte * 2.100

- GITA SPECIALE**
- Nizza - 25 aprile * 3.400
 - con pranzo * 5.000

- GITE DI DUE GIORNI**
- Nizza (Costa Azzurra) 30 aprile - 1° maggio L. 13.800
 - Ginevra - Chamonix - Megève 30 aprile - 1° maggio * 14.850
 - Venezia 30 aprile - 1° maggio * 14.800
 - Ravenna - S. Marino 30 aprile - 1° maggio * 15.000
 - Aix les Bains e laghi francesi 30 aprile - 1° maggio e 20-21 maggio * 14.000

- GITE DI TRE GIORNI**
- Gstaad - Chamonix - Montreux 29 aprile - 1° maggio L. 21.100
 - Costa Azzurra 23-25 aprile * 19.950
 - Interlaken (Lucerna) 29 aprile - 1° maggio * 22.600
 - Trieste e Grotte di Postumia 29 aprile - 1° maggio * 24.500
 - Venezia 23-25 aprile * 20.900
 - Ginevra 23-25 aprile * 20.700
 - Zermatt e Gornergrat 29 aprile - 1° maggio * 21.100

- GITE DI QUATTRO GIORNI**
- Roma - Firenze 22-25 aprile L. 33.250
 - Isola d'Elba e Corsica 22-25 aprile e 15-18 maggio * 29.450
 - Toscana e Umbria 4-7 maggio * 31.350
 - La Provenza 22-25 aprile * 36.100

- GITE DI CINQUE GIORNI**
- Napoli e Costiera Amalfitana 30 aprile - 4 maggio L. 44.000

MOTOSCOOTERISMO

- Aprile**
- 23 - Gita di apertura con gara alle bocce.

NUOTO

- Aprile**
- 7-8-9 - Livorno - Campionati Primavera di categoria femminili.
 - 7-8-9 - Bologna - Campionati Primavera di categoria maschili.
 - 16 - Sede da destinare - Coppa Inverno prova interregionale.
 - 22-23 - Sede da destinare - Incontro Internazionale giovanile Italia-U.R.S.S.
- Maggio**
- 5-6-7 - Milano - Campionati Primavera assoluti maschili e femminili.
 - 13-14 - Sede da destinare - Incontro Internazionale Germania Occident. - Italia (femminili assoluti).
 - 13 - Inizio Campionato Pallanuoto Serie B.

VIAGGI TURISTICI (SAVET - in treno)

- Crociera di Primavera a Napoli:**
12-16 aprile
Escursioni a Pompei, Amalfi, Positano, Sorrento e all'isola di Capri. Viaggio Torino-Genova in treno e Genova-Napoli sulla T/N Michelangelo L. 37.000
- PARIGI: 5 giorni**
Partenze: 28 aprile e 24 maggio.
3 giorni di permanenza, visite alla Parigi storica, alla Parigi moderna, al Louvre, escursione a Versailles L. 37.000

VISITE CULTURALI

- Aprile**
- 2 - Alla Galleria d'Arte Moderna di Torino
 - 30 - A Palazzo Madama.

NOTIZIE IN BREVE

- ATLETICA LEGGERA**
Il 5 marzo ad Ascoli Piceno il giovane atleta del C.S. Fiat Giacomo Marietta ha conquistato il titolo di Campione Italiano di corsa campestre per la categoria allievi.
- ATLETICA PESANTE**
Marzo
12 - Roma - Serie A: C.S. Fiat - W.F.F. Brunetti Roma 13-3.
12 - Torino - Serie C: C.S. Fiat - S.G. Pavese 8-0.
- PALLACANESTRO**
Febbraio
19 - Torino - C.S. Fiat - Recoaro Vicenza 48-45.
26 - Trieste - C.S. Fiat - Mivar Trieste 55-35.

- Marzo**
- 5 - Torino - C.S. Fiat - Pejo Brescia 46-39.
 - 12 - Torino - C.S. Fiat - Lanco Torino 51-45.
 - 19 - Torino - C.S. Fiat-GEAS Sesto S. Giovanni 56-32.
 - 27 - Milano - C.S. Fiat - Standa Milano 57-54.

TROFEO AGNELLI CALENDARIO

- Aprile**
- 1 - Automobilismo.
 - 8 - Bocce.
- Maggio**
- 13 - Tennis.
 - 15 - Pallacanestro (Gara B).
 - 28 - Fotografia.



Giro d'onore per Motta e Post - i corridori che in coppia hanno brillantemente vinto la «Sei giorni» ciclistica di Milano - sullo spider Fiat 124 Sport loro assegnato in premio.

SPORT DILETTANTISTICO PER I GIOVANI familiari di dipendenti Fiat

L'invito rivolto ai giovani gli scorsi numeri, di partecipare ai corsi di addestramento allo sport istituiti dal Centro Sportivo Fiat, è stato accolto con entusiasmo.

Per quanti fossero interessati, pubblichiamo ancora una volta il tagliando di adesione che elenca le attività e definisce i limiti di età stabiliti per ciascuna di esse, ricordando che i corsi sono riservati ai giovani familiari di dipendenti Fiat e residenti in Torino.

Gli interessati verranno chiamati per un esame di idoneità fisica e, in relazione

alla disponibilità di posti, avviati ai corsi che saranno articolati in turni da effettuarsi secondo le esigenze scolastiche di ciascuno, mentre la frequenza sarà facilitata da apposito servizio di trasporto con autopullman.

Come inviare l'adesione

Compilare il tagliando qui sotto, scrivendo quanto richiesto in stampatello. Incollare il tagliando su cartolina postale e spedire indirizzando a: Centro Sportivo Fiat, Via Carlo Alberto 59, Torino.

CORSI DI ADDESTRAMENTO ALLO SPORT

Desidero praticare una delle seguenti attività (sottolineare a penna lo sport prescelto):

- ATLETICA LEGGERA (maschile e femminile) - da 12 a 16 anni.
- CANOTTAGGIO (maschile) - da 15 a 18 anni.
- NUOTO AGONISTICO (maschile e femminile) - da 10 a 13 anni.
- PALLACANESTRO (femminile) - da 12 a 15 anni.

Nome e cognome dello studente _____ età _____

Nome, cognome e Sezione di appartenenza del familiare alla Fiat _____ grado di parentela _____

Indirizzo di casa a Torino _____

(da ritagliare e spedire)

i bimbi Fiat disegnano

I disegni dei nostri piccoli amici che vengono qui pubblicati ricevono in premio un modellino della Fiat 850 a pila. Ricordiamo che la rubrica è aperta ai bimbi e bimbe Fiat dai 6 ai 12 anni. I disegni occorrono a colori. Gli autori devono indicare sul

retro dei loro lavori il proprio nome e l'età; il nome e cognome del genitore che presta la sua opera alla Fiat, con la Sezione di appartenenza; l'indirizzo di casa. Spedire indirizzando alla redazione dell'«Illustrato Fiat», corso Marconi 10, Torino.



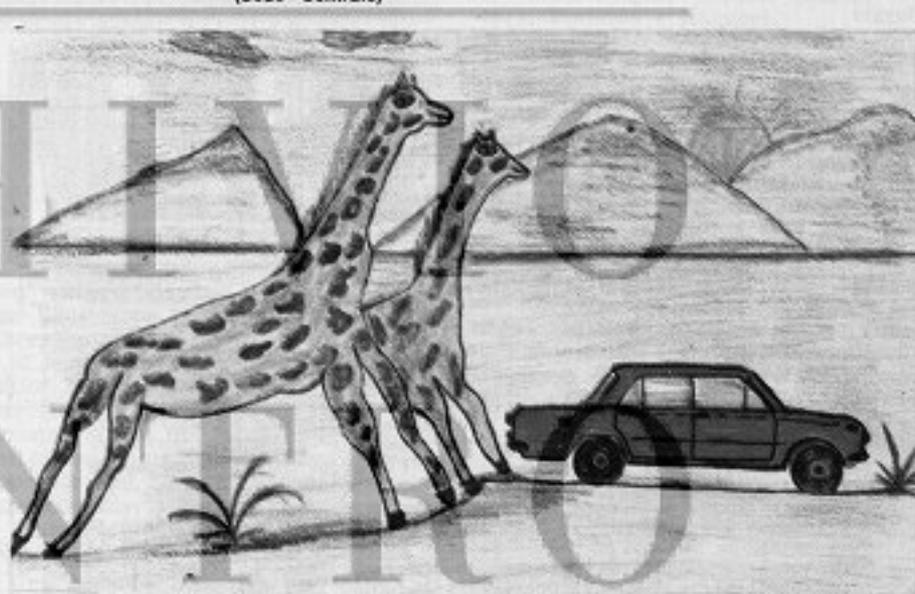
Sergio, di anni 12, figlio di Eugenio Cossino
(Sede Centrale)



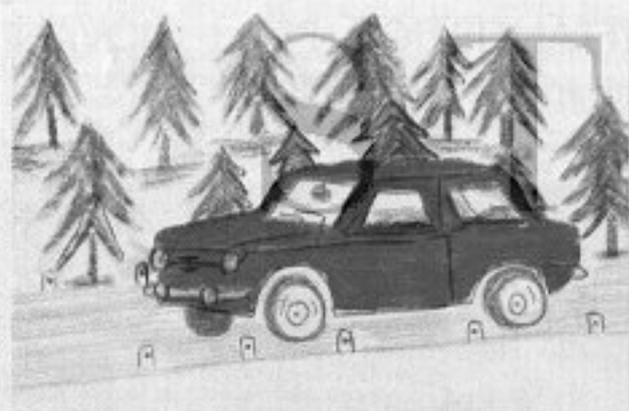
Luca, di anni 8, figlio di Luciana Rocchi
(Sede Centrale)



Loredana, di anni 7, figlia di Aurelio Tarticchio
(Automobili Mirafiori)



Giorgio, di anni 11, figlio di Giulio Rampone
(Automobili Mirafiori)



Liliana, di anni 11, figlia di Dario Penna
(Sezione Motori Avio)



Gianni, di anni 6, figlio di Nereo Rogin
(Sezione Ferriere)



Carla, di anni 8, figlia di Dario Costa
(Automobili Mirafiori)



Manuela, di anni 8, figlia di Giulio Dal Canton
(Sezione SPA)



Giuseppe, di anni 10, figlio di Bartolomeo Oddenino
(Automobili Mirafiori)



Borse di studio "Gajal de La Chenaye" per l'anno 1966-67

L'iniziativa di premiare, attraverso le borse di studio intitolate al Gr. Uff. Luigi Gajal de La Chenaye, alcuni dipendenti e figli di dipendenti o ex dipendenti, particolarmente distinti nella frequenza alla facoltà di Ingegneria o di Economia e Commercio di Torino, è giunta al suo terzo anno di vita.

La Signora Gabriella Borgna Gajal de La Chenaye, figlia del compianto Consigliere di Amministrazione al quale sono dedicate le borse, per onorarne la memoria, ha voluto personalmente premiare i vincitori nel corso della consueta simpatica cerimonia.

Molti i visi noti in quanto tutti i borsisti dell'anno scorso, impegnati negli studi con ammirevole costanza e serietà, hanno dimostrato di meritare anche per l'anno accademico 1966-67 il rinnovo del beneficio loro concesso in passato. L'ing. Bono e l'ing. Nasi hanno portato di persona ai borsisti il proprio incoraggiamento, complimentandosi con tutti per i risultati sinora raggiunti negli studi.

Ancora una volta, per voce dell'ing. Minola, il Comitato di Sovrintendenza ha sottolineato ai premiati ed ai loro familiari intervenuti alla cerimonia, il proprio apprezzamento, accompagnando le sincere espressioni di felicitazione con l'augurio che l'attuale brillante riuscita negli studi possa essere seguita in avvenire da un altrettanto positivo inserimento nel lavoro in una posizione confacente alla preparazione raggiunta.

Per il corso di laurea in ingegneria hanno ottenuto:

il rinnovo di 4 borse da Lire 750.000 i Signori:

- Giorgio Boero, figlio del dipendente Giuseppe Boero della Sezione Grandi Motori, anziano Fiat;
- Bruno Coggiola, figlio dell'ex dipendente della Sezione Velivoli Tommasino Coggiola, anziano Fiat;
- Giuseppe Del Core, dipendente della Sede Centrale;
- Vincenzo Rizzoglio, dipendente della Sede Centrale;

Il rinnovo di 5 borse da Lire 500.000 i Signori:

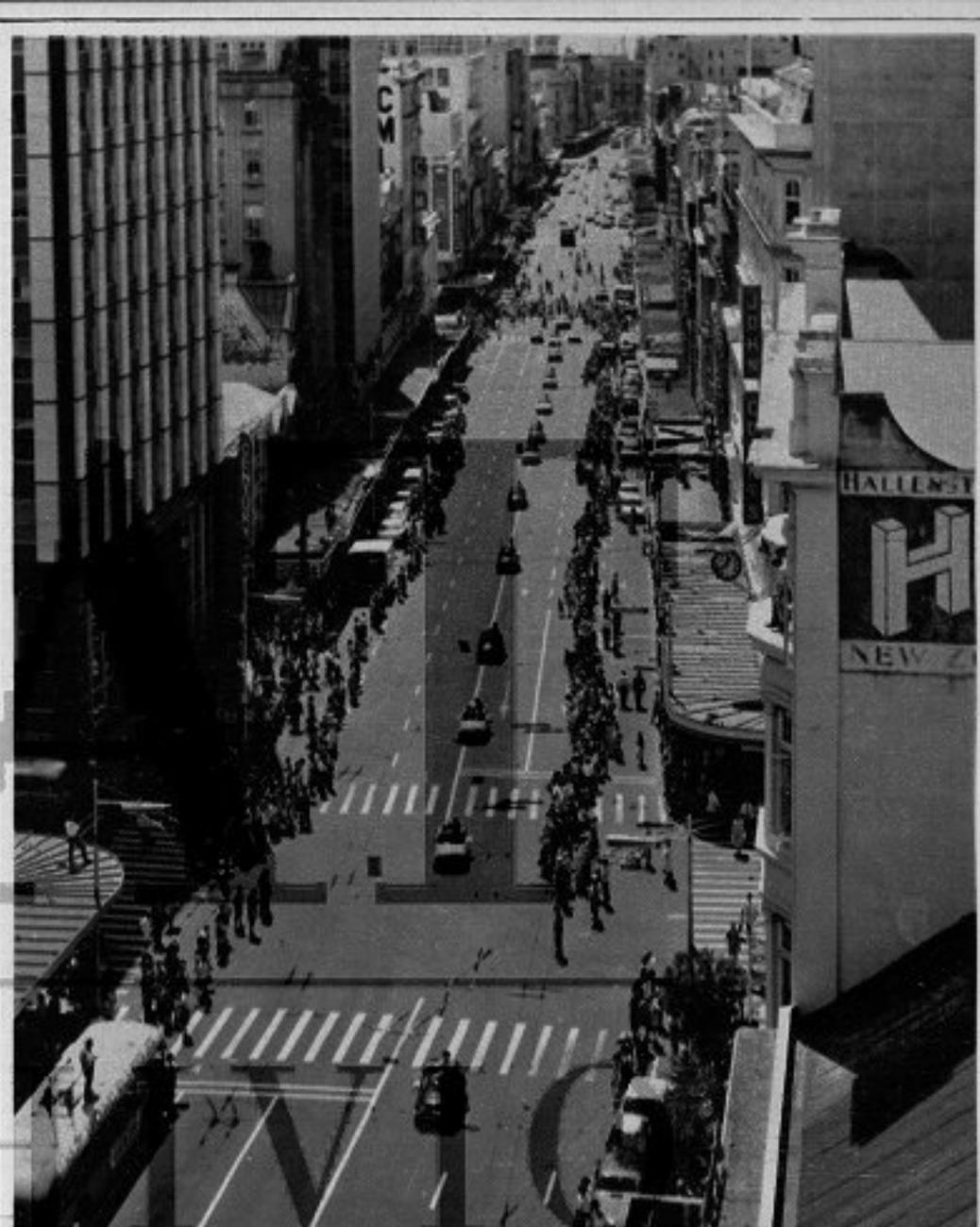
- Lucio Bertoni, dipendente della Sede Centrale;
- Guglielmo Capra, dipendente della Sede Centrale;
- Mario Collazuol, dipendente della Sezione Motori Avio;
- Giuseppe Icardi, dipendente della Sezione Mirafiori Centro;
- Walter Corà, figlio dell'ex dipendente della Sezione Mirafiori Meccanica Roberto Corà, anziano Fiat;

l'assegnazione di una borsa da Lire 500.000 di nuova istituzione il Signor:

- Renzo Provedel, figlio del dipendente della Sezione Velivoli Olimpio Provedel, anziano Fiat;

Per il corso di laurea in Economia e Commercio ha ottenuto il rinnovo di una borsa da Lire 500.000 il Signor:

- Ettore Pont, della Grandi Motori.



NUOVA ZELANDA - Più di 15.000 cittadini di Auckland hanno assistito ad una parata di vetture Fiat recanti le graziose concorrenti al titolo di « Miss Auckland 1967 ». La sfilata — preceduta dalla banda della Royal New Zealand Air Force — ha percorso la centralissima Queen Street. Le vetture erano 500 berlina (che in Nuova Zelanda è simpaticamente denominata « Bambina »), coupé 850 ed una « veterana » del 1932.

A crowd of 15,000 people witnessed in Auckland to a parade of Fiat cars transporting the charming candidates to the Miss Auckland 1967 beauty contest. Led by the Royal New Zealand Air Force Band, the parade drove along busy Queen Street. The parade consisted of Fiat 500 sedans, smartly marketed in New Zealand as « Bambina », 850 coupés and a 1932 vintage Fiat.

Centro Storico Fiat

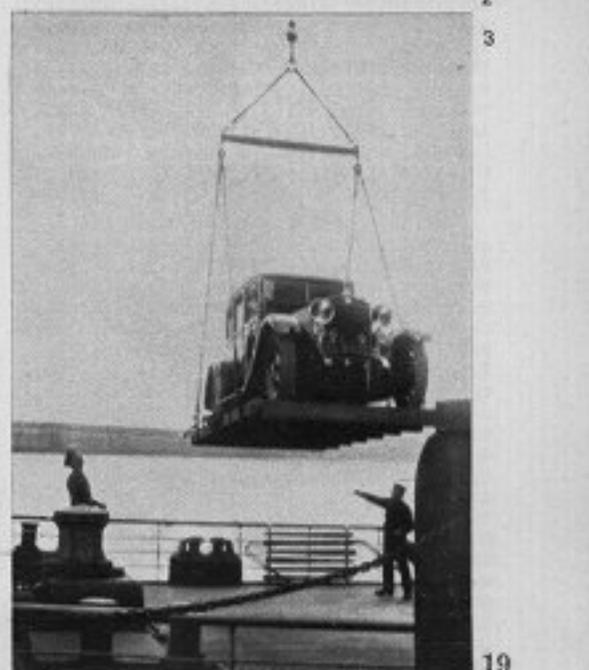
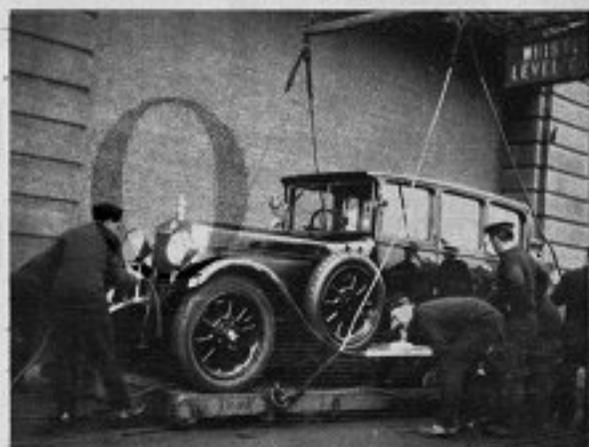
Una 512 in Gran Bretagna

La 512, lussuosa 6 cilindri costruita dalla Fiat nel periodo 1926-1928, fu apprezzata per le sue doti di robustezza e di confort non solo in Italia ma anche in molti Paesi stranieri. Tra i numerosi ammiratori che ancor oggi annovera vi è il sig. Douglas Phillpot, di Maidenhead-Berks (Gran Bretagna), il quale ci ha gentilmente inviato alcune fotografie della 512 alla cui guida suo padre, autista di professione e valente meccanico, attraversò gran parte d'Europa. Queste istantanee, riprese quarant'anni or sono durante uno di tali viaggi, ci riportano a tempi in cui il turismo motorizzato era prerogativa di pochi, ed hanno il fascino delle immagini appartenenti

ad un passato che sembra infinitamente lontano. Osservate, ad esempio, nella foto 1, l'interesse suscitato tra la gente di ogni età dalla presenza di un'automobile, per non dire di quella gloriosa storica insegna della Fiat che campeggia su una di quelle piccole stazioni di servizio di allora, simili piuttosto a modeste e piccole botteghe d'artigiani. Nelle foto 2 e 3 appaiono invece alcune fasi delle complesse operazioni d'imbarco della vettura per l'attraversamento de La Manica. Di contro, con quanta maggiore facilità e sveltezza le vetture d'oggi raggiungono i ponti dei moderni ferry-boats, tra un frenetico andirivieni. Ma sentiamo dalle vive descrizioni del sig.

Phillpot il giudizio su questo modello della Fiat: « La 512 valicò i più alti e famosi passi d'Europa, superando facilmente ogni difficoltà. Sullo Stelvio, ad esempio, affrontare i numerosi tornanti comportava a quel tempo una bella dose di rischio; la mole della vettura, infatti, non sempre consentiva di compiere le curve in un sol tempo, ma occorrevano varie manovre durante le quali un guasto ai freni o un errore di calcolo potevano significare la morte per i passeggeri. Il proprietario di quella vettura, però, aveva una tale fiducia nelle sue qualità meccaniche e nella perizia di guida di mio padre, che il pensiero di una disgrazia non lo sfiorava neppure. Le ganasce dei freni della 512 erano grandi quasi quanto le ruote ed erano potenti come nelle più moderne auto. Ricordo ancora quanto mio padre fosse prodigo di elogi nei riguardi di quella vettura, che considerava alla avanguardia tra quelle dell'epoca e rammento che, avendogli chiesto il significato della sigla Fiat, mi diede questa spiegazione, allora abbastanza popolare in Gran Bretagna: First In All Trials (Prima in tutte le prove). Dal canto mio ho sempre considerato le vetture Fiat tra le più avanzate tecnicamente; oggi i giovani parlano tanto di leva corta del cambio a « cloche », ma io ho visto leve di questo tipo montate su vetture Fiat molti anni fa. Anche oggi le vostre vetture sono le preferite dalla mia famiglia: mio fratello durante la sua permanenza a Nairobi (Kenya) si è servito con grande soddisfazione di una 500, veramente ammirevole per le sue prestazioni in quei territori non molto adatti ad una piccola vettura ».

Un successo ed una stima che si sono perpetuati nel tempo.



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

Automobili Mirafiori — PAOLA, di Francesco ALESSANDRINI; MAURO, di Valentino ALVARO; SEVERINO ANDREA, di Adriano ALTAVILLA; ALESSANDRO, del p.i. Mario AMBROSINO; NICOLA, di Giuseppe ANDREOTTI; CINZIA, di Delfino ANTONIETTI; MICHELINA, di Paolo APPEDESANO; MICHELE, di Giovanni BARBERO; GIANCARLO, di Lino BARICHELLO; FABIO, di Guglielmo BAUDUCCO; MASSIMO, di Gaetano BELLISI; ROBERTO, di Albino BONETTO; RAFFAELLA, del geom. Vittorio BONO; SALVATORE, di Giuseppe BORIA; GIULIANO, di Giovanni BRAIDA; ENRICO, di Pietro BRIZIO; GUIDO, di Elio CAFFO; ANDREA, di Angelo CAGLIANO; SILVIA, di Italo CAMILLA; LUCIA, di Ernesto CANTONE; FRANCESCO, di Demetrio CAPALBO; ANNA, di Mario CARDI; LORELLA PATRIZIA, di Osvaldo CARTOLASI; CRISTINA, di Silvio CARTOLARO; ROBERTA, di Sante CASSAN; ANTONELLA, di Giovanni CAVALIERE; FAUSTO, di Lino CELEGHIN; PIERANGELA, di Giovanni COLONNA; FRANCA, di Aurora COLOMBO AIRE; CINZIA, di Antonio CONTE; LUCA, di Raffaele COSTANZO; ROBERTA, di Ettore DEGNONIS GOSTO; STEFANO, di Vito DEL FIORE; LOREDANA, di Vincenzo DE NICHILO; TIZIANA, di Armando DOMINE; LUCA, di Luigi DORIA; CRISTINA, della rag. Franca FOGLIATO e del rag. Paolo FALCHERO; ROBERTA, di Giacomo FINA; MICHELINA, di Michele GERACE; GIOVANNI, di Giacomo GIBERTO; IOANA, di Carlo GIOANA; SILVIA, di Michele GIORDANO; CARLO, del p.i. Augusto GOPPI; GIOVANNI, di Vittore GUIDO; SARA, di Alfonso JANNACONE; PAOLA, di Franco IRICO; CLAUDIO, di Giovanni IVALDI; SILVIA, di Giovanni LAMBERTI; ROBERTO, di Rosaria LAUDATI BOCHICCHIO; TIZIANA, di Eugenio LIONELLO; GIUSEPPINA, di Giuseppe LO PRESTI; GIOVANNA, dell'ing. Piero Franco MACARIO; PASQUALE, di Francesco MAGISTRALE; STEFANO, del rag. Narciso MASSA; STEFANO, di Ferdinando MARCOMIN; MASSIMILIANO, del p.i. Aldo MATRELLA; MARCO, di Sergio MEDICO; WALTER, di Sergio MELANO; MASSIMILIANO, di Vittorio MICELI; MATTEO, del rag. Giovanni MILANESIO; ROBERTO, di Renato MINETTI; GIANFRANCO, di Giovanni MOLETTI; PIERA, di Rosario MONASTERI; SERGIO, del geom. Giuseppe MOSETTO; ROBERTO, di Dioniso OLIVA;



Claudio Russolino, nipote di Giacomo Re (Anziano Fiat)



Walter, figlio di Sebastiano Pistone (Automobili Mirafiori)



dell'ing. Riccardo MAUTINO; CARLA, del p.i. Giorgio MEANTE; ANGELO, del p.i. Eduardo NAZIONI BELLINO e Maria CONTE; MARTA, del p.a. MARIO NEZZO; LUCA, di Pietro NIKO-DIMOVICH; SABBINA, di Romano PANAGIN; PAOLA, di Vincenzo PESFETORE; STEFANIA, del dr. Elmo PIOCIONI; EUGENIA, dell'ing. Giacomo PIGNONE; DANIELA, del p.i. Fausto POLIN; NICOLA, dell'ing. Michele PRIOLO; PAOLO, del p.i. Armando PRIOTTI; FEDERICO, dell'ing. Pier Franco RIVOLO; MARCO, di Iorio RIZZO; ALESSANDRA, del dr. Mario ROSSI; ALBERTO, dell'ing. GLAUCO SELVAGGI; STEFANO, della rag. Rosa SESSO LACHELLO; PAOLA, del p.i. Giorgio SOLARO; MARCO, del p.i. Antonio SPALLA; ROBERTO, di Luciana MAGOGA STEVANATO; ELISABETTA, di Vincenzo TARTAGLIONE; GIUSEPPA, di Gaetano TERLIZZO; WALLY, del p. ch. Valter VALENTINIS; EMILIA, dell'ing. Costantino VALLI; MARCO, di Maria Teresa VANOLI FROLA; SERGIO, di Marisa VIBERTI GALIZIO; MARIO ARTURO, di Luigi VASTOLA.



Paoletta e Marco, figli di Enzo Carlevaro (Sezione Ferriere)

Sezione O.S.A. — LUCA, di Sergio BADMA GRIGA; SERENA, di Guerrino BEVILACQUA; LUCA, di Franco BUSINELLI; GABRIELLA, di Tommaso CAVAGLIA; NICOLA, di Vincenzo CONDO; MAURO, del geom. Renato CROCE; ELIANA, di Andrea DELTON; PATRIZIA, di Guido DE GIOVANNI; MAURO, di Paolo DOLZA; MIRIAM, di Luigi FATTORI; FRANCESCO, di Antonio FINIZIO; ANNA, di Giuseppe FANTINO; GABRIELLA, di Remo FERRERO; SUSANNA, dell'ing. Antonio GROSSO; MORENO, di Alessandro GUARINO; LUIGI, di Francesco MAGNANINI; CARMELA, di Angelo MORELLI; VINCENZO, di Antonino PAPALLA; EMANUELA, di Attilio PERONO; ROBERTO, di Mario POZZATI; ROBERTO, di Federico RAINERI; ELVIRA, di Alfredo ROTTO; STEFANIA, dell'ing. Giuseppe RICCI; PATRIZIA, di Carlo ROSSI; ROBERTO, di Umberto ROLLO; Daniela, di Francesco RAGO; FRANCO, del p.i. Ermanno SPINA; STEFANIA, di Luciano ZACCARIA; LAURA, di Egidio VIGNAGA.



Paolo, nipote di Osvaldo Yachino (Sezione Ferriere)

Sezione SPA — LUIGI, di Arcangelo ALUIA; SILVIA, di Nunzio BALICE; EMANUELA, di Franco BASEGGIO; PAOLA, di Vittorio BARBERIS;



Vincenzo, figlio di Benito Murgolo (Automobili Mirafiori)



Roberta, figlia di Beniamino Battagliotti (Automobili Mirafiori)



Silvia, Claudia e Mario, figli di Luigi Rossotto (Sezione Grandi Motori)

PATRIZIA, di Pasquale OLIVA; PIER PAOLO, di Pier Luigi PARODI; GIOACHINO, di Francesco PERRI; LUCA, di Pier Giorgio PERRONE; ALESSANDRO, di Aldo PETRINI; IVO LEONARDO, di Vincenzino FETTA; ROBERTO, del p.i. Gianrenato PIANA; ENDRIO, di Giovanni PIOCIONE; PAOLA, di Bruno PIOLA; PULVIO, di Valter PITTATORE; CINZIA, di Vincenzo QUARANTA; ALBERTO, di Angelo RICCI; MARINA, del geom. Pier Luigi RAGAZZI; FRANCO, di Fortunato RIVELLA; ROBERTO, di Giuseppe RIVETTI; CRISTINA, di Salvatore ROMANO; FRANCESCA, del dr. Luciano ROSSO CHIOSO; PAOLO, di Silvio ROSSO; GUIDO, di Luigi SALA; MARIA DANIELA, di Angelo SALDIGLORIA; PIERO, di Angelo SEMERARO; SERGIO, di Giannino SILVESTRI; MIRELLA, di Gaetano SPERANZA; SALVATORE, di Liberato STERI; PAOLA, del geom. Carlo STROPPIANA; GERMANO, di Lodovico TAMONTE; SERGIO GIOVANNI, di Giuseppe TARABRA; FRANCESCA, di Teodoro TORASSO; FIORENTINA, di Giuseppe TORRES; ANNA, di Aldo TURCO; COSIMO, di Natale VALENTINO; VALENTINO, di Giuseppe VITAGLIANO; ANGELA, di Federico VITALE; DAVIDE, di Pietro ZILLO.

Sede Centrale — CARLA, dell'ing. Gian Luigi ARDOINO; STEFANIA, del p.i. Guido BERTELLA; LUCIANO, dell'ing. Pierfrancesco BERTONE; ROBERTO, di Luigi BOSCO; ORNELLA, di Guido BRACCO; GIOVANNI, dell'ing. Giorgio CAIRE; FRANCESCO, del p.i. Massimo CIRIO; PAOLO, di Francesco CAMPIA; ESTER, del p.i. Eraldo CERRUTI; PAOLA, di Elio CROVELLA; LAURA, di Ubaldo CUCCATO; RENATA, del dr. Luigi CURTI; LUCIA, di Nicola D'ASCOLI; GIUSEPPINA, di Paolo DE TOMMASI; PAOLO, del p.i. Giovanni Battista DEVECCHI; FEDERICO, del dr. Giusto DONAUX; RICCARDO, del p.i. Armando FERRERO; LINDA, di Rita Basso FORNUTO; ANGELA, del dr. Rosa FRA BASSIGNANA; PATRIZIA, di Giuseppe FRENI; ALESSANDRA, di Leonardo GIAMPAOLO; IVANA, di Mario GOGLIO; CARMINE, di Pasquale INCARNATO; ENRICO, di Giuseppe LANFRANCO; MARCO, di Marcello MARTINACCI; ALESSANDRA,



Maurizio, figlio di Biagio Melis (Automobili Mirafiori)



Edgardo, figlio di Aldo Tarizzo (Sede Centrale)



Claudia, nipote di Saverio Ferrante (Anziano Fiat)



Stefania Gazzano, nipote di Carmine Crespi (Automobili Mirafiori)

ALBERTO, di Luigi BORGHI; TIZIANA, di Giovanni BOLLE; CATIA, di Mario CARLETTI; DANIELE, di Dorino FAGGIANI; DANIELE e ROBERTO, di G. Carlo FRANCESCHINI e Fiorenza BORGOGNO (Sed. Prod. Ausiliarie); PIETRO, di Luigi GARAU; ROSSANA, di Bruno MASSENTI; ANDREA, di Luigi MAZZA; ANDREA, di Franco MEDA; BIAGIO, di Calogero MISURACA; FAUSTA, di Francesco NAPPI; LUCA, di Pietro OGLIARA; SERGIO, di Ciro PANIBELLO; ANTONELLO, di Carmine PARASILENO; GIORGIO MARIA, di Carlo PECORARO; ELENA, di Augusto PIGELLA; MARCO, di Filippo PINTUS; MAURIZIO, del geom. Elsa PIOLATTO; MANUELA, di Giovanni Ezio POGGI; ROBERTO, di Franco PONZETTO; MAURO, di Annunziato RAGO; ROSANNA, di Vito RICOTTA; STEFANIA, di Michele SANINO; LAURA, di Giovanni SERRA; VINCENZO, di Vito STURIANO; NADIA, di Luciano SUCCO; FRANCA, di Pasquale TEDESCHI; IVANO, di Martino TOSATTO; EMANUELA, di Bruno TREVISAN; ROBERTO, di Armando ZILLO.



Luisa, figlia di Carlo Lobetti-Bodoni (Sezione Ferriere)

Fiat



Sezione Fonderie e Fucine — DARIO, di Abele AGNELLO; LORIS, di Santo AGOSTA; ANDREA, di Leonardo ALBANESE; ROSARIO, di Francesco ALTOMANO; ISIDORO, di Andrea ARNEODO; PULVIO, di Osvaldo BALBINOT; DANIELA, di Giuseppe BARAVALLE; EMILIO, dell'ing. Alessandro BARBERIS; ALESSANDRA, di Niccolò BASSO DELLA CONCORDIA; FABRIZIO, di Prospero BATTAGLIA; ANDREA, di Gian Carlo BATTISTI; PIER LUIGI, di Alberto BERTELLO; MARIO, di Pietro BERTERO; ELVIS, di Guido BOAGLIO; CRISTINA, di Giovanni BONGIOVANNI; BRUNO, di Isidoro BRESCIANINI; SILVIA, di Ermenegildo BROVIA; LUISSELLA, di Bartolomeo BRUNO; DANIELA, di Manlio CALTRAN; CRISTINA, di Ferruccio CAPELLO; QUINTINO, di Gerardo CIRIELLO; CESARE, di Concetta CAPELLO DEMESTRI; MAURO, di Domenico COMBA; ANGELA, di Ferdinando D'ANDREA; FRANCA, di Mario DAPPIANO; GABRIELLA, di Luigi DEGIORGIS; ANTONIO, di Francesco DI LATTE; MARIA CRISTINA, di Giuseppe FALCO; SABRINA, di Carlo FOSSARELLO; ADELE, del dr. Sergio GALLO; ROSARIO, di Giovanni GERBALDO; DONATELLA, di Cesare GERMANO; DONATELLA, di Gianfranco GHAZZA; GIUSEPPINA, di Francesco GIAMMARUSTO; MARIELLA, di Francesco GILI; NICOLA, di Gerardo GIULIANO; PAOLO, di Mario GUARISE; GIUSEPPE, di Francesco LA BRASCA; PATRIZIA, di Vittorio MAGNOTTA; DANIELA, di Battista MAIOLO; FRANCESCO, di Antonino MANUSE'; ADRIANO, di Pietro MARANGONI; LORELLA, di Bruno MARCHI; MARISTELLA, di Giovanni MERLINO; LORELLA, di Michele MILANO; GIANNA, di Oreste MIOTTO; LEONARDO, di Giuseppe MOREA; ANNA MARIA, di Francesco PELLE; MARISA, di Francesco PERLO; MARCO, di Aldo PIANTA; GIUSEPPE, di Vincenzo PIVANO; CARMEN, di Ilario PISCIONERI; GIOVANNI, di Vincenzo PORTINCASA; TIZIANA, di Natale POZZO; MAURO, di Werther RIZZATI; PIETRO, di Massimo RUGGIERO; STEFANIA, di Aurelio SALVATORE; LAURA, di Federico SARDELLA; MARIA GRAZIA, di Legino SCHIAVI; PATRIZIA, di Antonio SPALLONE; SECONDI NO, di Vittorio TARABBA; RAFFAELLE, di Sal-



Martino e Annamaria, figli di Francesco Benedicenti (Sezione SPA)



Lucia e Corradino, figli di Rinaldo Aymone (Sezione Materiale Ferroviario)

Sez. Ferriere — PATRIZIA, di Leonardo ABATE; CRISTINA, di Eida AMBROSIO LANFRANCO; MARCO, di Mario BERNARDINI; SERGIO, di G. Battista BIGA; MARCO, del geom. Elio BRACCO; DAVIDE, di Antonio CASSETTA; ENRICO, di Valentino CASTIGLIONI; MAURO, di Luigi CONTE; OLIVIERO, del dr. Achille COSTA; ARMINDA, di Prosdocimo FALCONE; CARLO, di Luigi FASSONE; GIOVANNA, di Graziano FRESCHI; CHIARA, del p.i. Luciano FERRERO; ANTONELLA, di Antonino GIOCO; MASSIMILIANO, di Gaetano GIULLIANO; PAOLO, del geom. Emilio GRAZIANO; ADA, di Antonio GRECO; WALTER, di Franco LODI; MASSIMO, di Giorgio MARINA; ROBERTA, di Giuseppe MAROCCO; LUISSELLA, di Bernardo MOLINO; MARIA CONCETTA, di Francesco MORSILLI; IVANA, di Romano ODASSO; LUIGINA, di Alessandro PAPAGNI; ORNELLA, di Pasquale PORCHIA; SILVIA, del rag. Simone PERLO; LUCA, di Valentino REBELATO; MARIA ELENA, del p.i. Sante ROCCHETTO; MONICA, di Bruno RUGGERI; ANDREA, del p.i. Carlo SACCARDI; GERMANO, di Armando TEMPO; ALFREDO, di Domenico TESIO; STEFANO, di Antonio VALENTINO.

Sez. Ind. Met. e Acciaierie — ROBERTO, di Elio BAZZARO; MASSIMO, di Luciano BERTAGLIA; FELICITA, di Giovanni CAVEGLIA; BEATRIS CURTIL; PATRIZIA, di Salvatore FANNI; LUCA, del rag. Gabriele LONGO; FRANCESCO, di Antonio PETRONE; STEFANO, di Francesco PORFIDO; CARMELINA, di Antonio VALERIANO.

Sez. Velivoli — SILVIA, del p.i. Roberto BUSCAGLIA e Carla BRUNETTI; FABRIZIO, di Severino CALATI; MARIO, del geom. Carlo CHIARA; GIOVANNI, dell'ing. Marco FERRERO; PAOLO, di Isidoro FORZA; PAOLA, di Giulio GAMBIN; ANDREA, del geom. Gian Franco MASSAGLIA; MARCO, del p.i. Pier Mario PELLEGRINO; MARIA CRISTINA, del p.i. Giuseppe ROLLERO e della rag. Maria Teresa AIMONE (Sede Centrale); PIERANGELO, di Giovanni SCHIAVON; SERGIO, di Mario TORCHIO; EMANUELA, di Maria Teresa ZEGNA FORNASIERI.

Sez. Motori Avio — STEFANO, di Enzo BENATELLO; LUCA, di Franco BUSINELLI; MASSIMO, di Pietro MACCARIO e della rag. Franca ALA.

Sez. Costruzioni e Impianti — PIERA, del p.i. Guido DEL COL; SILVIO, del geom. Euge-



Pier Antonio, figlio di Domenico Di Maio (Sezione O.S.A.)



Paolo, figlio di Diego Macagno (Sezione O.S.A.)



Paolo, Eliana, Emanuela, figli di Benvenuto Ammassari (Sezione Produzioni Ausiliarie)



Patrizia e Rossana, figlie di Marco Tosolini (Sezione Velivoli) e nipoti di Giovanni Cardute (Anziano Fiat)



Claudia, nipote di Ortensio Brusotti (Sede Centrale)



Francesco, figlio di Gianfranco Moda (Sezione Ferriere)

vatore TARZIA; DANIELA, di Emanuele TORASSA; VALERIA, di Giovanni TUCCI; GIUSEPPE, di Pietro TUNINETTI; MARIA, di Vincenzo VINCENTI.

Sezione Ricambi — MARCO, di Giorgio CARRERA; BARBARA, di Pier Maria MAURO; DANIELE, di Giuseppe PASQUAL; FRANCA, del p.i. Franco-SERENO REGIS.

Sezione Grandi Motori — ANNA, di Mario ALVINO; WILMA, di Valentino CESCONE; FLAVIO, di Stefano CASSINE; PAOLA, di Luigi CUTREA; PAOLA, di Santa FORESTA VASCA; BARBARA, di Assaloe CARIGNANI GHERSINICH; ANTONELLA, di Mario MINISTRINI; MASSIMO, di Angelo SAGGESE; ANNA, di Mario MILANO.

Sez. Produzioni Ausiliarie — GIOVANNA, di Luigi CASTELLI; MARCO, di Bruno BARBERO; MARCO, di Sergio GIORGI; ROBERTO, di Pietro LAUDATI; SUSY, di Walter ROUDE; MONICA, di Franco VANCINI.



Morena Cavazzini, nipote di Aldo Enrione (Premio Fedeltà)

nio FRATERNALI; SANDRO, del geom. Pietro FRAUS; MASSIMO, del geom. Giuseppe MILANO; CECILIA, di Corrado PAVAN; MARCELLA, del geom. Giuseppe ROBU'TTI; CRISTINA, dell'ing. Achille VILLA.

Sez. Materiale Ferroviario — GIAN MICHELE, di Luigi DANESE; CARLO, di Sabino ALVINO.

Sez. Stab. Avigliana — LIVIA, di Bruno CANDELLONE; ALBERTO, di Giovanni CHIABERTO; GIUSEPPE, di Gerardo DI NINNO; SERGIO, di Luigi ENRICO; ALESSANDRO, del p.i. Guido GUERRI; PIERFANCESCO, di Francesco SCIOSCIA; MARIA PIA, di Arnaldo MARITANO e Anna Maria BOSIO; MARIA, di Ercole TABASSO; ALESSANDRO, del rag. Carlo TADDIA e Carla BERT; GIORGIO, del p.i. Sergio REY; ALESSANDRA, del geom. Alfredo VELTRI; RAMON, di Dionigi VENTURINO.

Sez. Officine di Napoli — LUISA, di Paolo OREFICE; SALVATORE, di Vittorio SINISCALCHI; ALESSANDRO, di Anna TRAMA LAZZARO.

Sez. Officine di Modena — LUCA, di Lino ANDREOLI; LUCA, di Alfonso BALBONI; PAOLO, del p.i. Enzo BARBIERI; STEFANO, di Angiolino BELLESIA; ALESSANDRO, di Ivo BONAZZI; DAVIDE, di Franco CAVALLINI; STEFANO, di Renato CAVALLINI; NICOLETTA, di Carlo CAVANI; SILVIA, del p.i. Emilio DINI; BARBARA, di Giorgio FRIGNANI; BARBARA, di Luciano RIGHETTI; GIANLUCA, di Giancarlo ROLI; ANGELA, di Uber SALA e Giuliana FRANCHINI; M. CRISTINA, di Gabriella VENTURI FELLICCIARDI; MARIA CRISTINA, di Anselmo VELLANI.

Prosidea - Ricuperi metallici — MARCO, di Eliana FERRARI MARTINENGO.

Filiale di Torino — MASSIMILIANO, di Maria GIULIANO FERRARA; GIANLUCA, di M. Maddalena TESTA GABRIELLI.



Michele, figlio di Salvatore Ginevra (Centro Assistenza Trattori, Caltanissetta)



Donatella Stucchi, nipote di Carlo Cangini (Anziano Fiat)

ILLUSTRATO FIAT NELLE FAMIGLIE

NOZZE D'ORO



Hanno lietamente festeggiato i 50 anni di matrimonio i coniugi Enrichetta e Angelo Pencili, ambedue anziani Fiat; la signora Enrichetta è stata per 37 anni alla Sezione O.S.A., mentre il marito è stato per 30 anni alla Sez. Ricambi. Tanti affettuosi auguri di felicità e vita serena.

40 E 30 ANNI DI MATRIMONIO



I coniugi Rina e Giuseppe Fedele (Anziano Fiat) hanno festeggiato i 40 anni di matrimonio. I coniugi Emma e Angelo Perin hanno celebrato i 30 anni di matrimonio. Il sig. Perin, che lavora alla Fiat da 35 anni, è dipendente della Sezione Veicoli. Vive felicitazioni dell'«Illustrato Fiat».

NOZZE

Sez. Sede Centrale. — Paola BASSI; ing. Mario BARBERI; Franca CASTELLI; Alfredo DAMONTE; p.i. Franco GRAGLIA; rag. Michelangelo LANZA; Corrado MESTURINI; dott. Franco MONCASSO; p.i. Fernando MURATORE; Ida POLESSELLO; p.i. Roberto STRADI; ing. Michele TALPO; p.i. Mauro VICENTINI; p.i. Giacomo ZANELLO.

Sez. Automobili Mirafiori. — Ing. Ernesto CHIESA; Vittoria GAY; Silvio MASSANO; Aldo RIVABELLA; Giacomo SANTARELLI; p.i. Giacomo SERRA.

Sez. Ferriere. — Sergio BOSIO; Fernando GRATAPAGLIA; p.i. Marcello SABBATINI; rag. Sergio VILLA.

Sez. Grandi Motori. — Ing. Mauro BELLA; p.i. Ennio OSTONI.

Sez. Fonderie e Fucine. — Ing. Paolo BUGGI-GROSSI.

Sez. Ricambi. — Paola FUSERO.

Sez. Officine di Modena. — Gino BELLINI; Graziano FERRARI; Graziano MENABUE; Uber ZO BOLI.

ASSOCIAZIONE EX ALLIEVI FIAT

Bilancio attività 1966

Si è riunita recentemente l'Assemblea Generale dei Soci per l'esame e l'approvazione delle attività svolte e il rinnovo delle cariche sociali. Il 1966 è stato un anno ricco di iniziative e di intenso e proficuo lavoro. Ancora aumentato il numero dei soci iscritti: 3.378 a fine 1966.

Numerose le attività culturali svolte, tra le quali: i corsi di oleodinamica, di elettrotecnica, di lingue inglese e russa, le conferenze di carattere tecnico e culturale illustrate da films e proiezioni, le visite a stabilimenti, mostre e gallerie d'arte, il viaggio a Londra ed Oxford, i corsi di pittura e di dizione. Vari i trattamenti organizzati in Sede: proiezioni di films, serate con programmi dell'orchestra sociale, una festa dei bimbi dei soci, esibizioni di cori, un concorso di cantanti (oltre ai diversi giochi di sala). Promossi inoltre concorsi e gare tra i soci: campionati di sci (invernali ed estivi), gincane automobilistiche, concorsi per cineamatori, ecc.

Sono stati anche organizzati, per il periodo delle ferie, soggiorni in località marine e montane, e, nel corso dell'anno, gite turistiche e scistiche e domenicali.

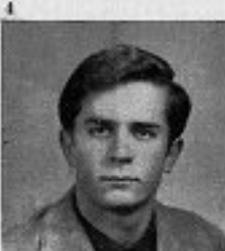
Come ogni anno ha avuto particolare rilievo la Festa Sociale, con intervento della Presidenza Fiat, durante la quale sono stati assegnati i distintivi d'onore ai soci con 40 anni di anzianità aziendale.

Le cariche sociali dell'Associazione sono state distribuite: *Presidente*: Cav. Giovanni Gai; *Presidente Gruppo ex Allievi Anziani*: Cav. Mario Tronville; *Vice Presidente*: Teresio Frasson; *Segretario*: Giovanni Ravinale; *Tesoriere*: p.i. Vittorio Giacometto; *Consiglieri Anziani*: Cav. Uff. Mario Bertone, Cav. Italo Cerrato, Lodovico Gambino, Geom. Cav. Giovanni Gobbi; *Consiglieri Giovani*: Francesco Boglione, Mauro Bonomi, Leonardo Schenone; *Membro di diritto*: Prof. Aldo Peroni.

LAUREE E DIPLOMI



Domenico Dellacà (foto 1), figlio di Giuseppe Dellacà (Sezione SPA) si è laureato in Ingegneria mineraria presso il Politecnico di Torino. Eugenio Gabanino (foto 2), figlio di Giuseppe Gabanino (Sez. Produzioni Ausiliarie) si è laureato in Scienze Biologiche col massimo dei voti presso l'Università di Torino. Giorgio Giorda (dipendente Sede Centrale), si è laureato in chimica all'Università di Torino (foto 3). Aldo e Bruno Gambino (foto 4 e 5), ex allievi Fiat, ora alla Sez. O.S.A., hanno ottenuto il diploma di geometra. Ai neolaureati e neodiplomati le congratulazioni di «Illustrato Fiat».



FERRUCCIO MANZIN



Dobbiamo in questo numero ricordare due nostri caduti sul lavoro: Ferruccio Manzini, 38 anni, operaio alla Mirafiori Sud, dipendente Fiat dal 1956, deceduto il 15 marzo e Ivano Rasiccì, 28 anni anch'egli appartenente alla stessa Sezione, deceduto il 12 marzo, dopo un secondo ricovero in ospedale.

La scomparsa di questi due bravi lavoratori ha profondamente commosso tutto l'ambiente di lavoro dove erano stimati e benvenuti. Una sentita partecipazione alle onoranze funebri di superiori e compagni di lavoro che si sono affettuosamente associati al dolore dei familiari. Ai quali «Illustrato Fiat» rinnova i sentimenti di solidarietà e le più sincere condoglianze.

IVANO RASICCI



LUTTI

Sono recentemente scomparsi: (10-3-67) la sig.ra Teresa Robbiano ved. Marocchino, madre del Comm. Pietro MAROCCHINO, Direttore alla Direzione Assistenza Tecnica; (3-3-67) la sig.ra Giuseppina Benedetti ved. Carnino, madre del Dott. Rinaldo CARNINO, Direttore alla Divisione Meccanizzazione Agricola e Affari Speciali; (6-3-67) il sig. Pietro Basili, padre del sig. Giuseppe e del Cav. Felice BASILI, Dirigente alla Sezione SPA; (13-2-67) il sig. Ivo Bleciolo, padre dell'ing. Mario BICCILOLO, Dirigente alla Direzione Ricambi; (13-3-67) il sig. Luigi Porro, padre del Dott. Carlo PORRO, Dirigente alla Divisione Amministrativa.

P.i. Umberto BIANZI, Giovanni BAUDINO, Ines RIGOLETTI TROPEA (Sede Centrale); Giorgio ARDUINO, Matteo LUCIANO, Carlo MASSUCCO. Secondo TROIA (Automobili Mirafiori); Francesco ABRATE, Lorenzo MOGLIA (Sez. Ferriere); Renato ALLAZZETTA (Sez. Gestioni Paturazioni Centrali); Giorgio RACCA, Carlo SERAFIN, Vincenzo SIGNORIELLO (Officine Sussidiarie Auto); Giuseppe REMOGNA (Sezione Fonderie e Fucine); Domenico ROLLERO (Sez. SPA); Andrea BIANCARDI (Sez. Veicoli); Maurizio FASSIANO (Sez. Grandi Motori); Franco POVERO (Sez. PRODUZIONI AUSILIARIE); Giuseppe BERTOLO-BORLA (Sez. Materiale Ferroviario); Orlando BORELLI, Albertino FRANCHINI, Guido LOTTI (Sez. Officine di Modena).

Il padre di Felice TERZUOLO; il fratello del dr. Andrea PASCALÉ; la madre del cav. Amedeo VICENTINI; la madre di Francesca CRIVELLO MAGLIANO; il padre di Maria COGGIOLA CAMPANA; la madre dell'ing. Pierantonio LOSA; la madre di Aristide SEMENZATO; il fratello di Alberto GALLARDO; il padre del dr. Giuseppe CHIARA; il padre di Sergio FERRARESE; il padre di Sergio LOMBARDI; la moglie di Battista COSSO; il padre del geom. Giovanni CUNIBERTI; il padre di Silvana GRANIELLO VIGANO; la madre del geom. Giovanni ROSSI; la madre di Giuseppe GRIMALDI; il padre di Giacomo GAI; la sorella di Francesco GENTILE; il padre del rag. Emilio DALLA VALLE; il padre di Ferruccio GIUSTETTO; la madre del dr. Piergiorgio TISCAR; la madre di Alfredo JULIANO; il padre di Nicola AUREMMA; la madre di Anna MERLO; la madre di Giuseppe FESTOLINI; il padre di Maria MILETTO; il padre di Andrea CHIRIO; la madre del geom. Francesco BINELLI; il padre di Giuseppe BIANZENO; il padre di Claudia REMOGNA; il padre di Giuseppina CASALE; la madre di Salvatore BEITOLINO; il padre di Silvestro MARZIO; la madre di Antonio MARE; il padre di Elvira BRUZZESE ZUCCHI; la madre di D. ZANINI; il padre del p.i. E. PALTRO; il figlio del rag. F. SIGNORELLI; il padre di Carlo BUGNANO; la madre della rag. Maria CASI; il padre di Almerina ALESSANDRIA BENEDETTO; la madre del rag. Angelo DI PRIMA; il padre di Domenico SARTORE; il padre di Riccardo CIVITA; la madre di Giuseppe GUIDO; il padre di Giancarlo CECH; la madre di Agnese GIOVANETTI MERLO; il padre della rag. A. Maria CALI FINO; il padre di Antonio TRINCHERO; la sorella di Giuseppina PEDRALE; la madre di Giuseppe FRANCHINO; il padre di Vittorio MALIN; il padre di Giuliano CIMA; il padre della

rag. Piera TALLARIGO CAPPONE; il padre del geom. Giancarlo GUGLIELMINOTTI; il fratello di Angela TROPEA; il padre di Enrico VOGLIOTTI; il padre di Candido NEIROTTI; il fratello del rag. Paolo FANTONI; la madre di Onorato LECIS; la moglie del geom. Luciano PASQUA; il padre di Antonio MARRA; la figlia di Edoardo CANE; il padre di Lidia FILIPPONE PALLAVICINI; la madre di Angelo CARRERA; il fratello di Dante BETTONI; la madre di Franco Pier MANTELLINO; il padre dell'arch. Giorgio Paolo BONARDI; la madre dell'ing. Dario DE GRANDI; il padre del rag. Viscardo TIMOSI; il padre di Tullio GAUDIER; la madre di Marcella VISCONTI BAJ; il padre di Armando PESTA; la madre di Pierino BERGAMASCO; il padre di Giancarlo BERGONZINI e di Marisa BERGONZINI TROMBETTA; la madre di Giovanni STEFANONE; il padre del dr. Rocco BERGAMI; il padre dell'ing. Ausonio ALACEVICH; il padre di Pietro BARBIERI; il padre di Gaetano RAFFA; la madre di Mario ROLFO; il padre di Delfina TRUCCATO; la madre di Maria Luisa POESIO; la madre di Liliana NICOLIN CAVALARI; la madre di Franca MUSSO; il padre del p.i. Walter TURCHETTI; il padre di Matilde MARINO PECCHIONI; il padre di Elisabetta NOTA DELSOGLIO; la madre di Maria Teresa DATA MONTI; il padre di Giovanni GIANOTTI; il padre di Giovanna BRUZZESE; la madre di ANNA DAL MOLIN; il padre del dr. Fausto PALADINI; il padre di Mario MONCALVO; la madre di Giuliana UNIO RICCI; la sorella di Giuseppe CHIATELLO; la madre di Alfredo DE BON; la madre dell'ing. Gioglio MIGLIETTA; la madre dell'ing. Gian Pio GIERI; la moglie di Salvatore CADEDDU; la madre del rag. Umberto BARCHETTA; il padre di Umberto TOMAS; la madre di Andrea GAITO; la madre di Domenico GAI; la sorella di Luigi ANTINORI; il padre di Mario SEBASTIANI; il padre di Abramo VIGONI; il padre di Gennaro GOMEZ DE AYALA; la sorella di Anna PRECERUTI GILLI; il padre di Liliana RIVA; il padre di Candida PIATTI BESSO; il padre di Anna MARTINENGO FANTINO; il fratello di Alfredo RONDANO; il padre del p.ch. Sergio CAMASIO; il padre del p.i. Massimo BRODA e del p.i. Mario BRODA; il marito di Fernando PIETRANTONI; la sorella del geom. Claudio NEZZO; la madre di Ugo BIANCO; il padre dell'ing. Enrico SCOGNAMIGLIO e Francesco SCOGNAMIGLIO; la madre del geom. Giuseppe PAPURELLO; la madre del dr. Dario MAZZIA; la madre di Felice MASUERO; il padre di Ines MONTONERA DAL COL; il padre di Bartolomeo CERCHIO; il fratello di Aventino GIUGLIARDI; il padre di Giovanni CASALE; il padre del p.i. Sergio GOI; la madre di Bernardo BENEDECENTI; il padre di Margherita COTTO CONTI; il padre del p.i. Ettore ALBERICO; il padre del p.i. Giovanni TRUCCATO; la sorella di Mario COLLIMEDAGLIA; il padre del p.i. Giovanni CALDANO; il padre di Mario SANNA; la madre di Ettore CARABELLI; il padre di Maria PIUMATTI; la madre di Domenico BORETTO; il padre di Amerigo BUTTI; la madre di Renzo BARBIERI; il padre di Giuseppe GRAZIA; il padre di Giovanni COSTANZINI; il padre di Lauro ANDREOLI; la madre di Giovanni FINI; la madre di Ivo PANINI; la madre di Giancarlo GUERZONI; il fratello di Egidio MALAGOLI.

A tutte le famiglie così duramente provate la solidarietà e il cordoglio vivissimo dell'«Illustrato Fiat».

La «moda pronta» per l'autunno e l'inverno 1967 ha già svelato i propri segreti durante l'ultima edizione del Samia. La impostazione della linea «in movimento» rimane alla ribalta, come sono riconfermate le gonne corte.

Ma noi continueremo ad occuparci della moda primavera/inneggianti ai colori luminosi, ai tessuti morbidi e fantasiosi, agli accessori più interessanti.

In primo luogo parleremo del modello più tipico della stagione: l'abito-mantello. Un capo pratico, di linea sfuggente, nel quale il corpo si sente in libertà. Non bisogna pensare che la tendenza disadorna di questi modelli ricordi vagamente gli abiti preferiti dalle future mamme. Gli abiti-mantello per la primavera e per l'estate hanno le spalle strette, motivi di plastron o busto sottile dal quale l'ampiezza



Tre pezzi di lana leggera rossa con riquadri rosa e arancio. La giacchetta a vita alta è chiusa con un cinturino di pelle. Modello Enzo. Prei-a-porter.

za si apre verso il basso a covo di gelato rovesciato. Scolature modeste, talvolta a giro collo, incontrano davanti chiusure verticali risolte con le famose «lampo» o con abbottonature nascoste. Le tasche sfuggono sui fianchi e talvolta vengono inserite nelle cuciture laterali dell'abito. Se il tessuto è «double-face» si possono ottenere bordi di colore contrastante, se invece è scozzese si ottengono effetti tra i plastron diritti e l'abito in sbieco o viceversa.

Questi abiti corti e moderni hanno un'impronta di grande attualità. I francesi li hanno bat-

consigli del medico

Igiene personale e pulizia della pelle

Le cure più scrupolose di nettezza personale e l'igiene della pelle costituiscono un mezzo di protezione di così alta efficacia per la salute che non vi sono parole sufficienti per indicare la importanza.

Certamente, anche se per il sesso femminile abbiano talora uno spiccato indirizzo estetico, le attenzioni igieniche verso la propria persona sono oggi più sviluppate che in passato anche negli strati della popolazione meno istruita, tuttavia l'osservazione pratica dimostra che esse sono spesso insufficienti e talvolta illusorie. E non è soltanto la gente meno istruita che adempie male ai suoi doveri fondamentali di igiene personale, ma anche quella che appartiene alle classi cosiddette borghesi, e non infrequentemente anche quella che si ritiene superiore.

L'assolvere alle necessità igieniche della pelle è uno dei mezzi più importanti per evitare le malattie e per prolungare la esistenza.

La pelle, il nostro guscio di protezione, in gran parte si difende da se contro i germi che vi si posano; e guai se ciò non avvenisse! Se non vi sono ferite, escorazioni o graffiature, la pelle è impenetrabile per i germi co-

muni; i suoi strati si disquamano continuamente ed allontanano così tutte le impurità, che vi si depositano. Ma questa difesa naturale è insufficiente, per un organismo, quale è quello umano che, nelle sue molteplici attività, espone la pelle a inquinamenti di ogni genere.

Da qui sorge la inderogabile necessità di pulire generosamente e ripetutamente il nostro corpo con abbondanti abluzioni di acqua e sapone, poiché questi sono gli elementi con i quali può ottenersi la migliore detersione della pelle. Altri ingredienti, quali disinfettanti o solventi possono essere utili in qualche circostanza, ma non sono certo sufficienti per una completa ed igienica pulizia della persona. La acqua di colonia, le creme, i detersivi e simili non servono per pulire; potranno avere altre indicazioni, e comunque nell'igiene personale hanno un ruolo nettamente secondario.

Generalmente si prende maggior cura della nostra persona nelle ore del mattino, mentre viceversa l'ora più adatta per una opera di pulizia è quella che precede il riposo serale. E ciò soprattutto per i lavoratori che hanno durante il giorno avuto occasione di raccogliere polveri e germi, e che hanno bisogno di ridare alla pelle la possibilità di adempiere integralmente, durante la notte, alle sue importantissime funzioni, che sono quelle della traspirazione (con eliminazione di tossine) e dello scam-

bio gassoso (con assorbimento di ossigeno).

La doccia ed il bagno generale sono le modalità migliori per ottemperare alla pulizia del corpo. In mancanza delle attrezzature necessarie, qualunque altra modalità è utile, purché si raggiunga lo scopo di una accurata ed abbondante abluzione del corpo.

Nessun sacrificio deve essere ritenuto eccessivo, perché la pelle possa ben respirare!

Le mani in particolare devono essere oggetto di una scrupolosa e direi quasi pedantesca pulizia, non solo perché esse si imbrattano più facilmente, ma perché sono anche il veicolo più frequente attraverso il quale germi e tossine giungono alla bocca. Due precetti semplicissimi non bisognerebbe mai dimenticare:

1. non mettere nulla in bocca, se prima le mani non sono state accuratamente lavate con acqua e sapone;

2. non trascurare di lavare le mani ogni volta che si è soddisfatto ad uno dei bisogni della vita animale.

Le mani, questi organi semplici e complessi nello stesso tempo, con i quali l'uomo si guadagna di che vivere ed ai quali molti debbono il progresso, la civiltà, l'arte e la scienza, possono diventare insidiosi mezzi di offesa per la salute, se ad essi non si presta la necessaria attenzione igienica.

Dottor Enzo

tezzati i modelli «libertà» e ci tengono a sottolineare che non si tratta solo di libertà di movimento, ma anche dello spirito. Negli abiti-mantello ci si sente leggere, agili, scattanti.

La tendenza nuova viene ripresa anche per i modelli eleganti, in crepe di seta unito o stampato.

Nello stile più tradizionale vengono proposti i tailleur scuri con gilet candidi, le gonne a righe da portare con le gonnepantalone o con quelle a pieghie. Stile tradizionale o linee d'avanguardia offrono alle donne mille possibilità di scelta per essere belle, eleganti e (quel che veramente conta) moderne.

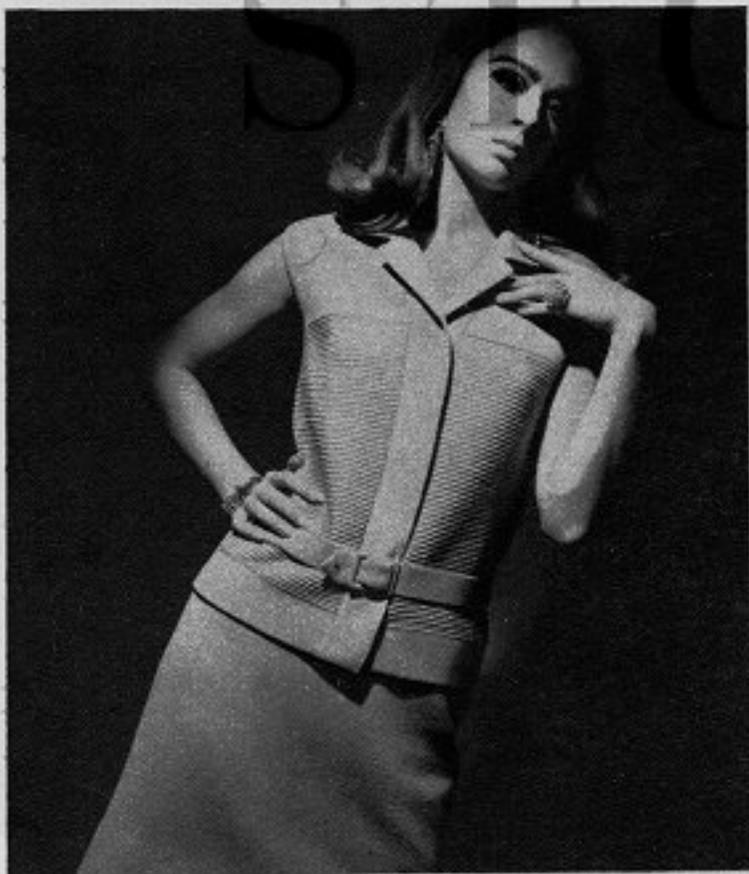
Tailleur, cappottini, abiti-mantello, tentano le donne con i loro colori allegri, con gli effetti punteggiati dei bottoni bianchi o di metallo dorato.

Per il mese di aprile, sceglierete lane leggerissime ed inguicibili nelle tre sfumature del giallo, del cedro e del mandarino.

Ricordate che il bleu marine sarà meno scuro, che il giallo si può accostare al bianco, al grigio, al bleu. Cercate con cura i capi adatti al vostro gusto, ma lasciatevi tentare dal colore, anche se il modello è classico. Le donne sono più belle se illuminate dai toni allegri, non cogliamo esagerare con effetti spargianti, ma ci farebbe piacere sapere, anche nei casi difficili, che almeno negli accessori vi siete adeguate alle nuove tendenze.

Anna Vanner

Servizio fotografico dell'Ente Italiano della Moda.



Tailleur in tricot di lana verde giada con motivi di maglia rasata e altri con coste in rilievo alternati sulla giacchina. Cintura bassa con fibbia rivestita. Modello del maglificio Sella.



Gonna di cotone stampata a fiori in colori tenui con cinturone e camicetta in organidia nel medesimo disegno della gonna. Modello Lady Sport; gioielli Morgan, Milano.

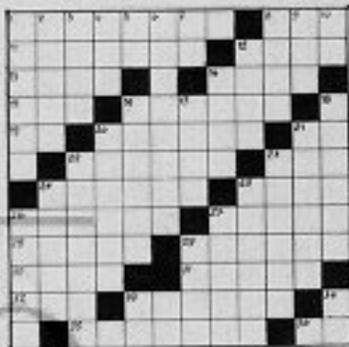
PROBLEMA N. 121
Inedito, di E. Defourny
N. - 11



Il Bianco muove e dà matto in due mosse.

Trovare la soluzione a Ing. E. Defourny, presso «Illustrato Fiat», Corso Marconi 10, Torino, entro 29 giorni dalla data di questo «Illustrato». Fra i solutori saranno sorteggiati premi.

CRUCIVERBA



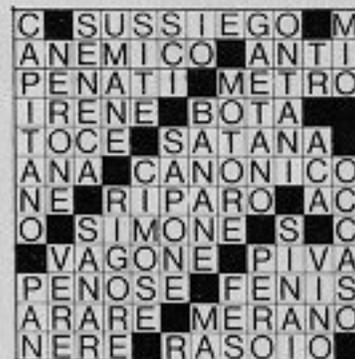
ORIZZONTALI

1. Modifica, differenza - 3. Capo abissino - 11. Il fiore delle spose - 12. Viene dopo il pomeriggio - 13. Parte tagliente del coltello - 14. Quella del cigno - 15. Metallo prezioso - 16. Matrici - 19. Nota musicale - 20. Legami formati da anelli - 21. Il centro del muro - 22. Catinella, darsena - 23. Lo era Cristoforo e Galileo - 24. La città di Gualtiera e Romeo - 25. La nostra amata Sigla - 26. Scrittore il vincitore di un premio Marzotto - 27. Ca ne sono molti nelle case alte - 28. Istruite - 29. Antica arma - 30. Un profeta - 31. Sacerdote indiano - 32. Grande casa tedesca (fabbrica di macchine) - 33. Tramare - 35. Spedire, mandare - 36. Milano.

VERTICALI

1. Pregio, ardimento - 2. Traciar solchi con l'aratro - 3. Porta fiori, frutta - 4. Ist. Naz. Assicurazioni - 5. Simbolo dell'Attilio - 6. Figliuole dei figli - 7. Torino - 8. Vuoi dire che non piangi - 9. Altare - 10. Dabita sempre - 12. Residenza, domicilio - 14. Fibra tessile per la tela - 16. Grande filosofo inglese del '600 - 17. Nome della Renzi e della Cei - 18. Grazia in latino - 20. Radice commestibile color arancione - 21. Metallo raro - 22. Celebre musicista italiano - 23. Antica vettura di Parigi - 24. Fiore e strumento musicale - 25. Terminare - 26. Sclocco, stupido - 27. Altiplano in India - 29. Come 14 orizzontale - 33. L'interno di nove - 34. Firenze (sigla).

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



SOLUZIONE PROBL. N. 120

B. 1 Dg. 7 (min. Dg. 1 matto)

Se nero risponde:

pf 4 - f 3 - 2 A e 3, matto

Td 2 - d 3 - 2 C e 2, matto

C e 5 } muove - 2 C f 3, matto
C f 6 }

ILLUSTRATO FIAT

Finanzia e Comitato di Risparmio

DIREZIONE STAMPA E PROPAGANDA FIAT

Torino, Corso Marconi, 10

(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino

in data 9-12-57 - Respons. Ernesto Defourny

Nata il 2 aprile 1967

Rovasco Caprotti & C. Torino - Via Vilga, 2

PRINTED IN ITALY

FIAT

ARISTOCRATICI

ESCLUSIVI

SPORTIVI

EFFICIENTI

CONFORTEVOLI

LE NUOVE SPORTIVE FIAT SUL LAGO LEMANO

Stile e tecnica italiani hanno sempre avuto a Ginevra brillanti affermazioni. Al Salone di quest'anno la presentazione dei due coupé 124 Sport e Fiat Dino, esposti con le loro versioni spider, ha costituito avvenimento di vasta risonanza. Tutta la stampa ha dedicato ampi servizi alle novità Fiat che sono state il centro dell'interesse del pubblico internazionale convenuto numeroso alla rassegna ginevrina.

(Foto/fat)