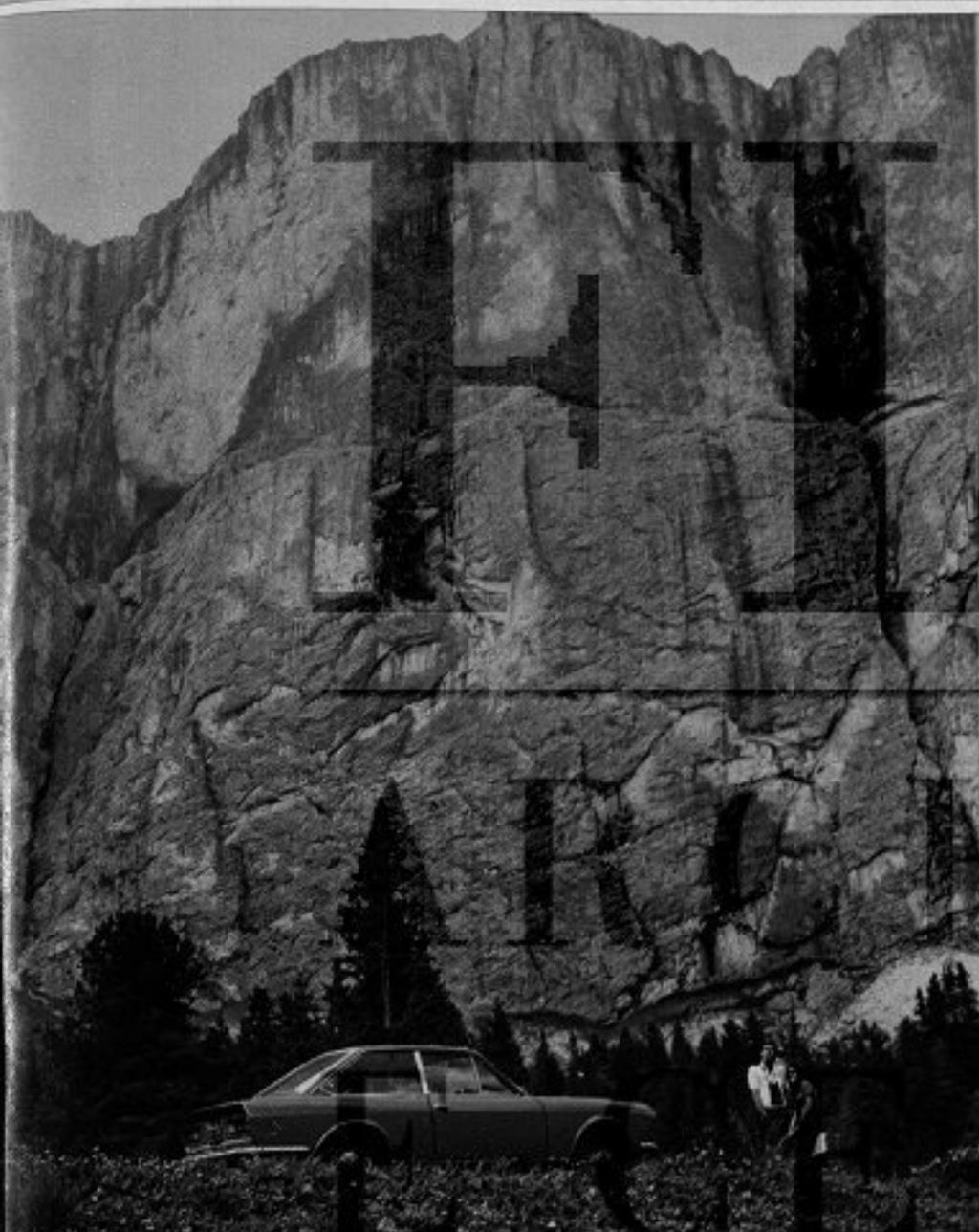


ILLUSTRATO FIAT

Anno XVI - N. 7

PERIODICO MENSILE

Luglio 1968

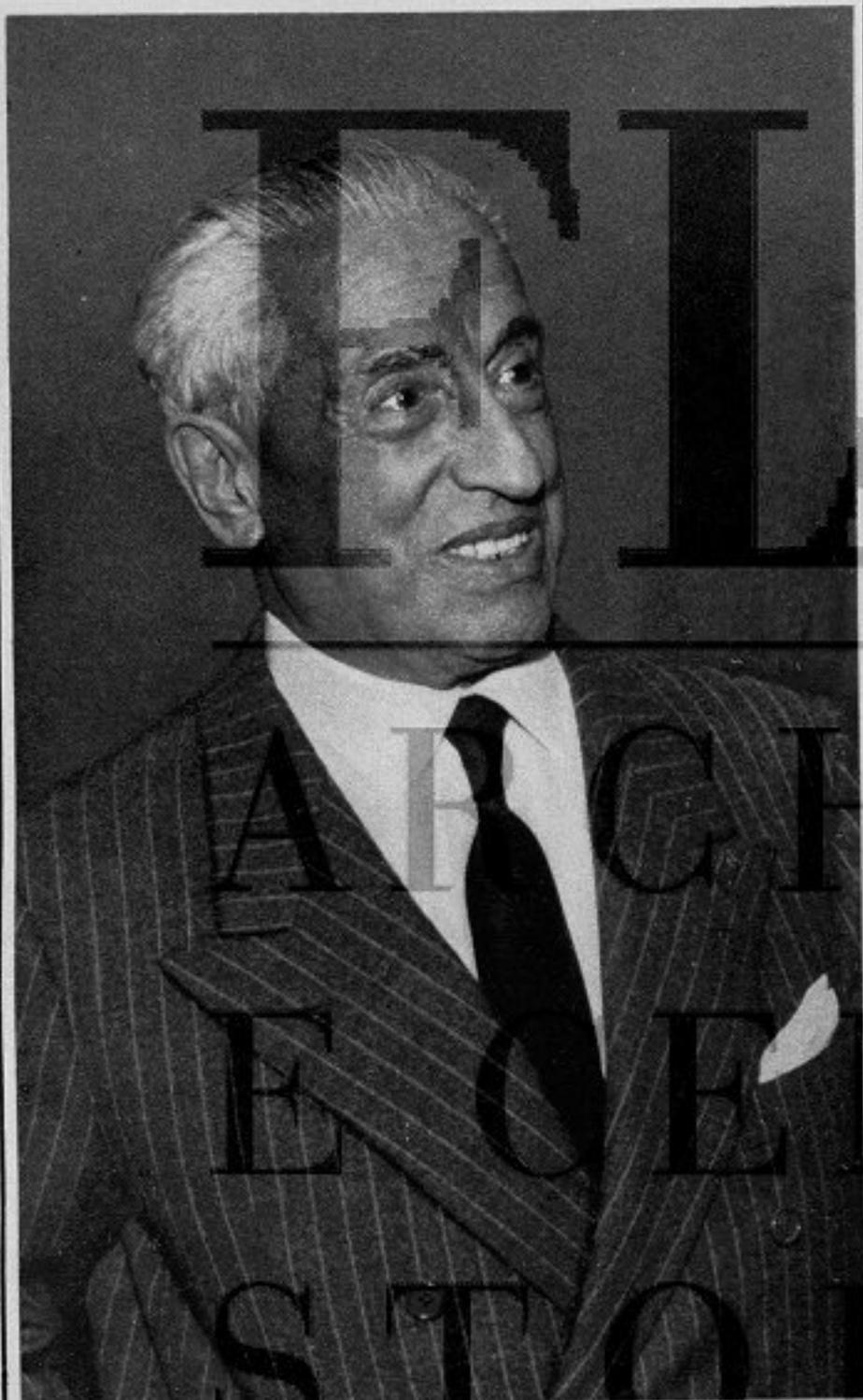


**ESTATE:
BUONE
VACANZE**

Mare, monti, laghi, campagna: sono i luoghi più tipici della villeggiatura; e si stanno già popolando della allegra folla estiva. L'Italia ha il vantaggio di offrirli tutti, con la più felice abbondanza di scelta. E' una fortuna per noi italiani, che possiamo trascorrere il periodo delle vacanze con le nostre famiglie, senza dover compiere lunghi trasferimenti. Ma i tempi progrediscono in fretta, i confini cadono, i viaggi si moltiplicano e si allungano: e lo sviluppo della motorizzazione favorisce anche il turismo a lunga distanza, che consente di conoscere paesi nuovi, gente diversa, di raggiungere luoghi e città fino a ieri impensabili. Le ferie estive, per il lavoratore di oggi, non sono soltanto il periodo più atteso dell'anno: sono l'occasione per un'esperienza, per la scoperta del mondo.

Primo anniversario

Vittorio Valletta



Sen. Prof. Vittorio Valletta, 45 anni di lavoro alla Fiat. Il Presidente Saragat ha ben detto di Lui che fu il « primo operaio della Fiat ».

Come tutti ricordiamo il Sen. Prof. Vittorio Valletta è scomparso improvvisamente il 10 agosto dell'anno scorso.

Le onoranze funebri a Torino, nonostante che la città fosse pressoché vuota per le ferie di agosto, furono imponenti per la spontanea partecipazione di folla e delle rappresentanze di Governo e della Fiat.

Alla ripresa dell'attività lavorativa il Prof. Valletta fu commemorato alla Fiat dal Presidente dott. Agnelli e al Rotary dall'Amministratore Delegato Ing. Bono. Un doveroso tributo, pieno di affetto, al « continuatore dell'opera del Fondatore Sen. Agnelli, che per oltre un quarantennio diede alla Fiat tutto se stesso, tutto il Suo ingegno, la Sua forza, la Sua bontà », e all'Uomo a cui l'Azienda deve la sua ricostruzione dopo la guerra.

Dal giorno del doloroso commiato è già trascorso quasi un anno. La Messa anniversaria viene anticipata a lunedì 29 luglio alle ore 8,45 nella Parrocchia di S. Filippo, per consentire che le rappresentanze dei lavoratori Fiat — dagli anziani ai giovani — possano raccogliersi per ricordare, unitamente ai Capi e ai Dirigenti, il Prof. Valletta, l'Uomo che fu il « simbolo della Fiat » e che lasciò scritte queste indimenticabili parole in una lettera ai familiari: « Tutti i miei voti saranno certamente indirizzati verso la Fiat e per quanti in essa lavorano ».

Risultati Fiat primo semestre

Il « Notiziario Fiat » 6 luglio ha comunicato i dati più significativi, per ora approssimativi del primo semestre 1968, che giornali e televisione hanno ampiamente riportato.

- Fatturato complessivo del semestre 707 miliardi di lire, contro 635 del primo semestre 1967; (all'esportazione 212 miliardi di lire);
- costruiti e venduti nel semestre 770.000 autoveicoli (vetture e veicoli industriali, 41.000 in più che nel primo semestre 1967. Di essi sono state esportate 258.000 unità contro 205.000 unità nel 1967);
- costruiti e venduti nel semestre 33.000 trattori, contro 29.300 del primo semestre 1967 (esportate 13.000 unità);
- produzioni siderurgiche: convertito in acciaio l'equivalente di 1.050.000 tonn. di lingotti; come nel primo semestre 1967;
- numero di dipendenti del gruppo Fiat: 151.000 (122.300 operai e 28.700 impiegati) in confronto ai 146.600 del 30 giugno 1967.

Il Notiziario, per quanto riguarda in modo specifico l'attività Fiat, ha rilevato che i consuntivi di questo primo semestre sono da considerarsi soddisfacenti, sia per quanto riflette l'andamento delle vendite sul mercato interno, sia per il brillante andamento delle esportazioni, che in termini di quantità migliorano del 26% circa rispetto al primo semestre 1967, il quale a sua volta aveva segnato un aumento del 15% rispetto al corrispondente periodo 1966.

Sulla produzione auto e sull'incremento conseguito rispetto al primo semestre 1967, risultante nell'insieme dell'11% in fatturato e del 5,7% in numero di unità, il Notiziario ha sottolineato come i risultati ottenuti siano da attribuirsi sia alla felice accoglienza per le nuove versioni « special » e sportive del modello 850 sia all'ulteriore consolidamento del successo dei recenti modelli Fiat 124 (berlina e versioni sportive) e 125, particolarmente apprezzati sui mercati internazionali.

« Tale risultato è stato ottenuto anche quest'anno in condizioni di concorrenza sempre più aspra e decisa, aggravata dalle svalutazioni monetarie e da nuovi provvedimenti fiscali adottati in numerosi Paesi ».

Nel quadro dell'attività sviluppata all'estero, il Notiziario ha precisato che mentre procedono i lavori previsti dal contratto con l'Unione Sovietica per il grande stabilimento automobilistico del Volga, sono da menzionarsi i nuovi accordi di produzione stipulati in Jugoslavia e in Turchia.

In Jugoslavia, il nuovo accordo di collaborazione tecnico - produttivo con la ZCZ prevede successivi incrementi della capacità dello stabilimento jugoslavo ed un apporto da parte Fiat di macchinari e mezzi di lavoro.

L'accordo con la Turchia prevede la realizzazione di una fabbrica di automobili che produrrà su licenza il modello 124.

Per quanto riguarda i programmi di lavoro nel Meridione i lavori di costruzione per la Sicil Fiat stanno iniziandosi in questi giorni mentre proseguono studi e lavori preparatori per la realizzazione delle altre iniziative di cui è già stata data notizia.

Il Notiziario Fiat ha così concluso: « Poiché l'importanza della componente esportativa nel mantenimento e nello sviluppo del ritmo produttivo della nostra industria è stata quest'anno molto sensibile, ancora una volta appaiono più che mai degni di meditazione gli ammonimenti che hanno additato i pericoli che insidiano la competitività italiana sui mercati del mondo: non ultimi fra essi il persistente squilibrio fra l'aumento dei fattori di costo e il miglioramento, non altrettanto rapido, della produttività ».

Résultats Fiat du premier semestre 1968

Le « Notiziario Fiat » du 6 Juillet a communiqué les données les plus significatives, bien qu'approximatives, relatives au premier semestre 1968, que la presse et la télévision ont largement commentées.

- chiffre d'affaires total du semestre: 707 milliards de lire, contre 635 pour le premier semestre 1967; (212 milliards de lire pour l'exportation);
- 770.000 véhicules automobiles ont été construits et facturés au cours du premier semestre (voitures particulières et véhicules industriels, soit 41.000 de plus que pendant le premier semestre 1967; 258.000 unités ont été exportées contre 205.000 unités en 1967);
- 33.000 tracteurs construits et facturés au cours du semestre, contre 29.300 pendant le premier semestre 1967 (13.000 unités exportées);
- productions sidérurgiques: l'équivalent de 1.050.000 tonnes de lingots a été converti en acier; aucun changement avec le premier semestre 1967;
- salariés du groupe Fiat: 151.000 (122.300 ouvriers et 28.700 employés) contre 146.600 au 30 Juin 1967.

En ce qui concerne spécifiquement l'activité Fiat, le « Notiziario » a relevé que les résultats de ce premier semestre doivent être considérés comme satisfaisants, aussi bien pour ce qui est de l'allure des ventes sur le marché national, que pour le brillant développement des exportations qui présentent une augmentation de 26% par rapport au premier semestre 1967 (et qui, à son tour, avait marqué une augmentation de 15% par rapport à la même période de 1966).

Sur la production automobile et l'augmentation par rapport au premier semestre 1967 qui résulte dans l'ensemble de 11% en chiffre d'affaires et 5,7% en nombre d'unités, le « Notiziario » souligne que ces résultats ont été en partie obtenus par l'heureux accueil réservé aux nouvelles versions « special » et sportives du modèle 850 et à la consolidation du succès des

tre 1968

recents modèles Fiat 124 (berline et versions sportives) et 125, particulièrement appréciés sur les marchés internationaux.

Ce résultat a été obtenu cette année également dans des conditions de concurrence toujours plus dure, aggravées encore par certaines dévaluations monétaires et par de nouvelles dispositions fiscales adoptées dans de nombreux Pays.

Dans le cadre de l'activité développée à l'étranger, le « Notiziario » a précisé la continuation des travaux prévus par le contrat avec l'Union Soviétique pour la construction de la grande usine automobile sur la Volga, et a souligné les nouveaux accords de production stipulés en Yougoslavie et en Turquie.

En Yougoslavie, le nouvel accord de collaboration technique et de production avec la ZCZ prévoit des accroissements successifs de la capacité de production de l'établissement yougoslave et un apport Fiat en machines et moyens de travail.

L'accord avec la Turquie prévoit la réalisation d'une fabrique d'automobiles qui produira sous licence le modèle 124.

En ce qui concerne les programmes de travail dans le « Mezzogiorno » le « Notiziario » a signalé que les travaux de construction pour la Sicil Fiat commenceront incessamment alors que continuent les études et les travaux préparatoires pour la réalisation des autres initiatives.

Le « Notiziario Fiat » conclut:

« L'importance de l'exportation dans le maintien et le développement du rythme productif de notre industrie a été cette année très sensible. Encore une fois donc, il est plus que jamais nécessaire de méditer sur les dangers qui menacent la compétitivité italienne sur les marchés du monde entier, en particulier le danger que présente le déséquilibre persistant entre l'augmentation des facteurs de coûts et l'amélioration moins rapide de la productivité. »

Fiat operating results for the first half-year 1968

The most significant results in the company's first half operating year 1968 were released in the « Notiziario Fiat » of July 6, 1968.

These results, which were amply reported by Press and Television, are given below in a summary form.

- Total sales: 707 billion lire, against 635 billions for the first six months 1967; (212 billion lire from exports);
- Manufactured and sold: 770,000 passenger and commercial vehicles, 41,000 more than in the same period last year. (Exported 258,000 units against 205,000 in the first half 1967);
- Manufactured and sold: 33,000 tractors, against 29,300 in the first half 1967. (Exported 13,000 units);
- Steel production: the equivalent of 1,050,000 ingot tons, the same as in the first half of 1967;
- Number of employees for the Fiat group: 151,000 (122,300 factory workers and 28,700 office workers) against 146,600 as of June 30, 1967.

Fiat operating results — the « Notiziario » informs — can be said quite satisfactory in terms of domestic and, even more, exports sales. These improved 26 per cent over last year's corresponding period, itself up 15 per cent from the like period 1966.

These results were due — the « Notiziario » goes on — to the excellent acceptance everywhere of our Model 850 in all its Sedan Special, Coupé and Spider versions, and to the consolidation of the success soon attained by our most recent passenger and sports Models 124 and passenger Model 125.

Again Fiat pulled off these good results in the face of stiffening competition everywhere, lately aggravated by currency devaluation and new fiscal measures in several countries.

In the area of international business agreements — the « Notiziario » reports — worth special mention are those con-

cluded with Turkey and Yugoslavia. The Turkish agreement calls for the establishment of a car factory in that country to produce the Fiat 124 under license. The contract signed by Fiat with the ZCZ factory, in turn, calls for capacity extension there with Fiat's capital participation in the form of machinery and other operating means. Under full implementation is the project for the construction of the huge car plant in the Soviet Union.

As part of the Fiat programs for Southern Italy, building works have been already let out and are being started at Sicil Fiat. In the meantime, the company has studies and preparatory activities under way on other projects, as previously reported to the Stockholders.

The « Notiziario Fiat » concludes saying that the bearing of the export component force on our industry's pace-keeping and growth potential, was especially evidenced this year. Once again — it concludes — warnings call for us to ponder over the danger of Italy's ability to compete on world markets; not the least of such danger being the persistent imbalance between the mounting cost of doing business and the slower rate of productivity gains.

Fiat-Geschäftsergebnisse im ersten Semester 1968

Das Fiat-Mitteilungsblatt (6. Juli 1968) gab die wichtigsten einseitig ungefähren Geschäftsergebnisse des ersten Semesters 1968 bekannt.

- Gesamtumsatz: 707 Milliarden Lire, gegenüber 635 Milliarden im ersten Semester 1967 (für Ausfuhren 212 Milliarden);
- gebaut und verkauft: 770.000 Kraftfahrzeuge (PKW und Nutzfahrzeuge), das sind 41.000 mehr als im ersten Semester 1967; davon 258.000 ausgeführt, gegenüber 205.000 im ersten Semester 1967;
- gebaut und verkauft: 33.000 Traktoren, gegenüber 29.300 im ersten Semester 1967; davon 13.000 ausgeführt;
- Hüttenproduktion: es sind 1.050.000 Tonnen Rohisen zu Barren verhüttet worden, wie im ersten Semester 1967.
- Beschäftigte der Fiat-Gruppe: 151.000 (122.300 Arbeiter und 28.700 Angestellte) gegenüber 146.600 am 30. Juni 1967.

Was insbesondere die Fiat-Tätigkeit anbelangt, stellt das Fiat-Mitteilungsblatt fest, dass die Daten des ersten Semesters als zufriedenstellend zu betrachten sind und zwar sowohl hinsichtlich des Inlandsabsatzes als auch der Ausfuhren, die im ersten Semester 1968 um 26 % gegenüber dem gleichen Zeitraum im Jahre 1967 zugenommen haben, als die Ausfuhren bereits um 15 % gegenüber 1966 gestiegen waren.

Hinsichtlich der Automobilproduktion stellt das Fiat-Mitteilungsblatt weiterhin fest, dass die Zunahme gegenüber dem ersten Semester 1967 41 % für den Umsatz und 5,7 % für die Stückzahl beträgt. Die erzielten Resultate sind einerseits der günstigen Aufnahme der neuen Versionen des 850 (Limousine Special, Coupé, Spider) und andererseits der Konsolidierung des Erfolges unserer Automobile auf den Auslandsmärkten zuzuschreiben, die unseren Modellen eine positive Aufnahme bereitet haben. Diese Resultate wurden trotz einer schärferen und härteren Konkurrenz erreicht, die durch die Entwertung vieler Währungen und steuerliche Massnahmen in vielen Ländern hervorgerufen wurde.

Was die Tätigkeit im Ausland anbelangt, gibt uns das Fiat-Mitteilungsblatt bekannt, dass die Arbeiten zwecks Realisierung des grossen Automobilwerkes in der UdSSR voranschreiten und dass neue Abkommen mit Jugoslawien und der Türkei abgeschlossen worden sind.

In Jugoslawien sieht das neue Abkommen mit der ZCZ für die technische und produktive Zusammenarbeit die Steigerung der Produktionskapazität des Werkes vor, sowie die Zurverfügungstellung seitens der Fiat von Werkzeugmaschinen und Arbeitsmitteln.

Seinerseits sieht das Abkommen mit der Türkei die Realisierung einer Automobilfabrik vor, die das Modell 124 auf Lizenz herstellen wird.

Was die Arbeitsprogramme im Süden Italiens anbelangt, werden die Bauarbeiten für die Sicil Fiat in diesen Tagen in Angriff genommen, während die Studien und die Vorbereitungen für weitere Initiativen fortgesetzt werden.

Das Fiat-Mitteilungsblatt schliesst mit folgenden Worten ab:

« Die Wichtigkeit des Ausführbeitrages zur Erhaltung und Konsolidierung der Produktion des italienischen Industrieapparates war dieses Jahr besonders hoch, sodass eine grosse Aufmerksamkeit der Warnung hinsichtlich der Gefahren, die die Wettbewerbsfähigkeit der italienischen Industrie auf den Weltmärkten drohen, gewidmet werden muss. Eine der grössten Gefahren ist die Zunahme der Gestehungskosten, denen eine nicht so schnelle Steigerung der Produktivität entspricht. »

Dal 1° luglio

La settimana corta alla Fiat

A seguito delle intese raggiunte il 30 maggio u.s. con le Organizzazioni sindacali dei Lavoratori, ha avuto inizio dal 1° luglio alla Fiat la « settimana corta », 12.000 impiegati e 30.000 operai del turno normale beneficiano così del secondo giorno festivo settimanale, mentre per i 70.000 operai dei turni e per gli impiegati connessi con la produzione, si avrà un sabato festivo e uno no.

Un provvedimento da tempo auspicato e che tutti i lavoratori hanno accolto con viva soddisfazione. Eguale gradimento da parte dell'Azienda che grazie alle trattative con le Rappresentanze sindacali, ha conseguito un accordo che favorisce il personale e nel contempo tiene conto delle necessità aziendali.

La « settimana corta » alla Fiat, come in altre Aziende, ha già impresso un altro volto alla città per il « fine settimana ». Come i giornali hanno rilevato il sabato mattina di Torino è ora davvero quello di un giorno festivo: ma nello stesso tempo più vivace per la possibilità di trovare i negozi, i mercati, aperti. Tutto si fa con più comodo. L'attività che talvolta si doveva svolgere velocemente, o dopo l'orario correndo per trovare un negozio aperto, ora si può fare al sabato. Anche i negozianti si sono dichiarati soddisfatti. E per chi abbia la famiglia fuori Torino, o fuori per vacanza c'è ora la possibilità di godere di una più lunga pausa. La « settimana corta » è certamente una conquista che farà bene a tutti.

Amsterdam: Settimana del prodotto italiano



Ad Amsterdam è stata inaugurata il 18 giugno, presente il Principe Bernardo d'Olanda, la Settimana del Prodotto Italiano, organizzata dall'Istituto Nazionale per il Commercio Estero.

A tale manifestazione hanno partecipato le maggiori aziende italiane, richiamando il più vivo apprezzamento del pubblico per i prodotti esposti.

Nello stand Fiat: J. L. Lang, Agente Generale per l'Olanda, accoglie il Principe che nel corso della visita ha espresso il suo cordiale compiacimento per i modelli esposti.

AMSTERDAM: Woche des Italienischen Produktes

In Amsterdam wurde am 18. Juni, unter Anwesenheit von Prinz Bernhard von Holland, die Woche des italienischen Produktes eingeweiht, die von dem Nationalinstitut für Aussenhandel organisiert worden ist. An dieser Veranstaltung beteiligten sich die bedeutendsten italienischen Unternehmen, die ausgestellten Erzeugnisse hervorriefen.

Auf dem Fiat-Stand: J. L. Lang, Generalvertreter für Holland, begrüsst den Prinzen, der im Zuge der Besichtigung sein aufrichtiges Wohlgefallen zu den ausgestellten Modellen aussprach.

« Illustrato Fiat » non esce in agosto, mese di ferie.
Il prossimo numero a settembre. A tutti i nostri lettori
un augurio di buone vacanze.

LA FIAT ALLE FIERE INTER

Budapest



Nel tono più ampio ed elevato, per numero e qualità di espositori, in cui si è presentata quest'anno la Fiera Internazionale di Budapest, anche la Fiat ha partecipato con una più vasta gamma dei suoi prodotti: vetture, veicoli industriali, ricambi ed un motore Diesel a 4 tempi, nella versione a 8 cilindri, adatto particolarmente per applicazioni ferroviarie.

Continuo l'afflusso dei visitatori ed alto l'interesse per i materiali esposti, ospitati in eleganti padiglioncini mon-

tati nel verde parco fieristico della capitale magiara.

A wide range of products covering passenger cars, commercial vehicles, spare parts and one 4-stroke, 8-cylinder Diesel engine particularly suitable for rail applications, was the rich Fiat contribution to the last Budapest International Fair.

A continuous flow of visitors showed throughout the event a great interest for the Fiat products which were displayed on smartly fitted stands erected on the green outdoor premises of the Hungarian Fair.

Visitatori altamente qualificati alla 1ª esposizione dell'Equipaggiamento e del Servizio dei Containers, tenutasi all'Olympia di Londra.

Questa nuova forma di sviluppo dei trasporti per terra, mare e cielo è stata definita, assai propriamente, «Containers Revolution». La Fiat, cui interessano i problemi d'avanguardia nei più svariati settori dei trasporti, era presente esponendo due esemplari dei containers (tipo ISO da 20' = m 6,055) usciti dalle Officine di Cameri.

Last month the Great Hall at Olympia opened its gates to the 1st International Container Services and Equipment Exhibition attended by highly qualified groups of visitors.

Most suitably, this new breakthrough in the area of overland, marine and aerial transport has been labeled the «container revolution». Fiat — always at the forefront in all sectors of transport development — was present at the Exhibition with the display of two 20' containers Type 180 built in the Fiat factory of Cameri.

Londra



Autocarri F



La Società Catrabel, concessionaria esclusiva per la vendita di autocarri Fiat in Belgio e Granducato di Lussemburgo, ha recentemente consegnato nuovi autoarticolati con trattori Fiat 643 T e Fiat 619 T, rispettivamente all'impresa Verschuren & Co, specializzata in trasporti internazionali ed alla Società Transport Coulier, una delle più note società trasportatrici in Belgio, fedele cliente Fiat, che ha recentemente ingrandito il suo parco autoveicoli di altre 30 unità.

Il primo autoarticolato (foto 1) è dotato di semirimorchio-furgone in alluminio, il secondo (foto 2) di un semi-

morchio-silo, entrambi allestiti dalla ditta Van Hool. I due veicoli sono dipinti con indovinati accostamenti di colori e con una grafica eccellente.

La Società Lier Beton ha invece un parco di betoniere realizzate tutte su veicoli Fiat 693 e 682. Nella foto 3, una betoniera vivacemente colorata, su trattore Fiat 693 T.

A pieno ritmo operano gli autoveicoli Fiat (foto 4) della Ceulemans de Berlaar (Provincia di Anversa) sui cantieri dove si sta ampliando il complesso della Gevaert-Agfa, la grande industria di prodotti ed apparecchiature fotografiche.

Poznan



L'Italia è uno tra i maggiori partners commerciali della Polonia tra i Paesi dell'Europa Occidentale e la Fiat, in base al noto accordo di collaborazione con l'industria automobilistica polacca, ha partecipato alla 37ª edizione della maggiore manifestazione fieristica polacca riscuotendo il vivissimo interesse dei visitatori.

Presentati nella grande area all'aperto vetture, derivati della serie 238, macchine per movimento terra a ruote ed a cingoli, un motore Diesel a 4 tempi adatto per applicazioni industriali, propulsione navale e trazione ferroviaria ed infine vetrine nelle quali erano esposti i Ricambi originali Fiat.

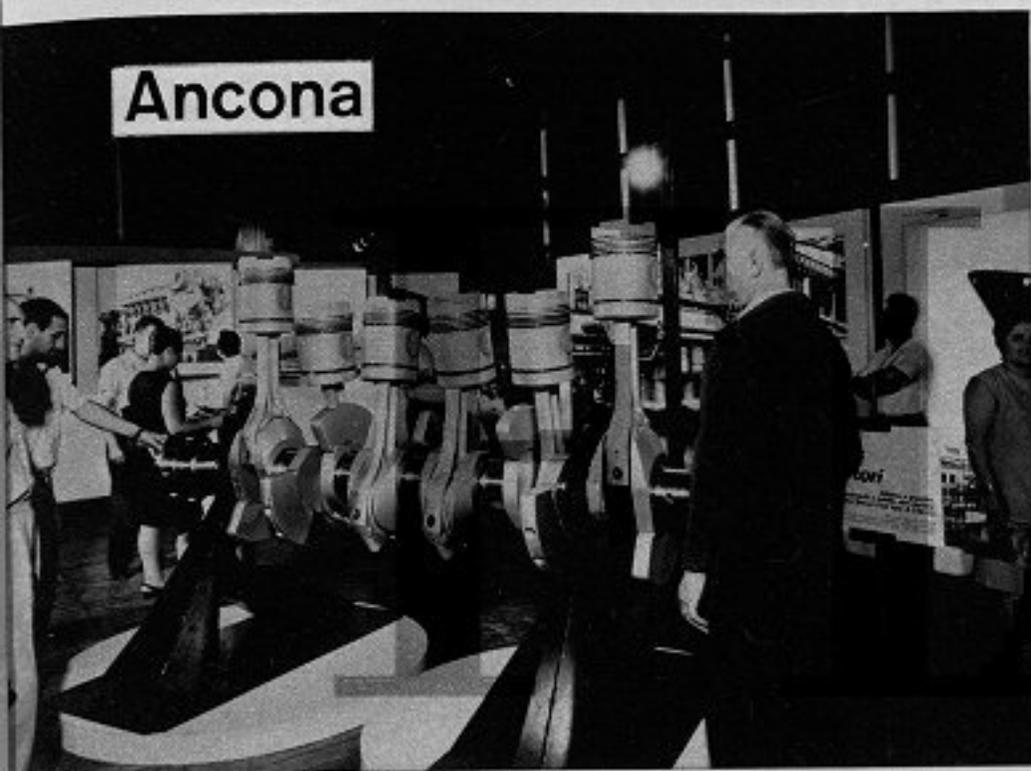
Italy is one of Poland's major West European partners. One of the highlights of these mutual business ties is the collaboration agreement reached with the Polish automotive industry.

An important role in this field is, of course, played by Fiat as reflected, among other things, by the rich and successful display of Fiat products at the 37th edition of Poland's largest trade exhibition.

On the vast exhibition outdoor, our company displayed a selection of passenger cars, the various versions of the «238» basic lorry, wheeled and crawler equipment, a 4-stroke Diesel suitable for several industrial, marine and rail applications, as well as a vast assortment of factory spare parts.



Ancona



28ª Fiera della Pesca. Anche nel settore della propulsione per imbarcazioni di piccolo e medio cabotaggio adatte per la pesca costiera e per la pesca d'altura, la Fiat espone materiale illustrativo delle produzioni motoristiche,

sia di produzione Grandi Motori che della consociata AIFO di Milano.

Alla tradizionale rassegna anconitana, nel padiglione Fiat sono state pure illustrate le più recenti realizzazioni nel campo dei grandi motori Diesel marini.



Il Cantagiuro ha portato la sua festosa carovana per tutta la penisola: dalle valli del Piemonte al golfo di Napoli, dalla riviera adriatica alle Dolomiti. Le 380 persone della rumorosa équipe di Radaelli hanno girato l'Italia su una lunga teoria di vetture, fra cui 45 Fiat, le auto preferite dai cantanti. Si calcola che almeno dieci milioni di spettatori si siano riuniti per il loro passaggio, sui 2500 chilometri del percorso. Battaglie, animazione, imprevisti e

colpi di scena, dalla partenza di Sanremo all'arrivo di Recoaro, per sanzionare meglio la vittoria finale di Caterina Caselli. L'ex «casco d'oro» ha dimostrato di interpretare meglio di ogni altro concorrente lo spirito dei giovani, che hanno deciso le sorti della competizione. Fra i cantanti più simpatici si è affermato Antoine: il capeluto ingegner Muraccioli si è preoccupato di riuscire divertente, più che di conquistare buone posizioni in classifica; e ancora una volta c'è riuscito.

at in Belgio



Camions Fiat en Belgique

La Société Catrabel, concessionnaire exclusif pour la vente des camions Fiat en Belgique et au Grand-Duché du Luxembourg, a récemment livré deux camions-remorques avec tracteurs Fiat 643 T et 619 T à l'entreprise Verschuren & C° spécialisée en transports internationaux, et à la Société Transport Courlier, l'un des plus gros transporteurs belges et fidèle client Fiat qui vient récemment d'agrandir son parc camions avec 30 autres unités.

Le premier tracteur (photo 1) est équipé d'une semi-remorque fourgon en alu-

minium, le second (photo 2) d'une semi-remorque-silo, tous deux habillés par la société Van Hool. Les couleurs de ces deux véhicules sont particulièrement réussies ainsi que le graphisme.

La Société Lier Beton possède au contraire un parc de bétonnières toutes montées sur véhicules Fiat 693 e 682. Sur la photo 3, une bétonnière aux vives couleurs, sur tracteur Fiat 693 T.

Les véhicules Fiat (photo 4) de la Ceulemans de Berlaar (Province d'Anvers) opèrent à plein rythme sur les chantiers où sont actuellement en construction les bâtiments prévus pour l'agrandissement des Usines Gevaert-Agfa, la grande société de produits et appareils photographiques.

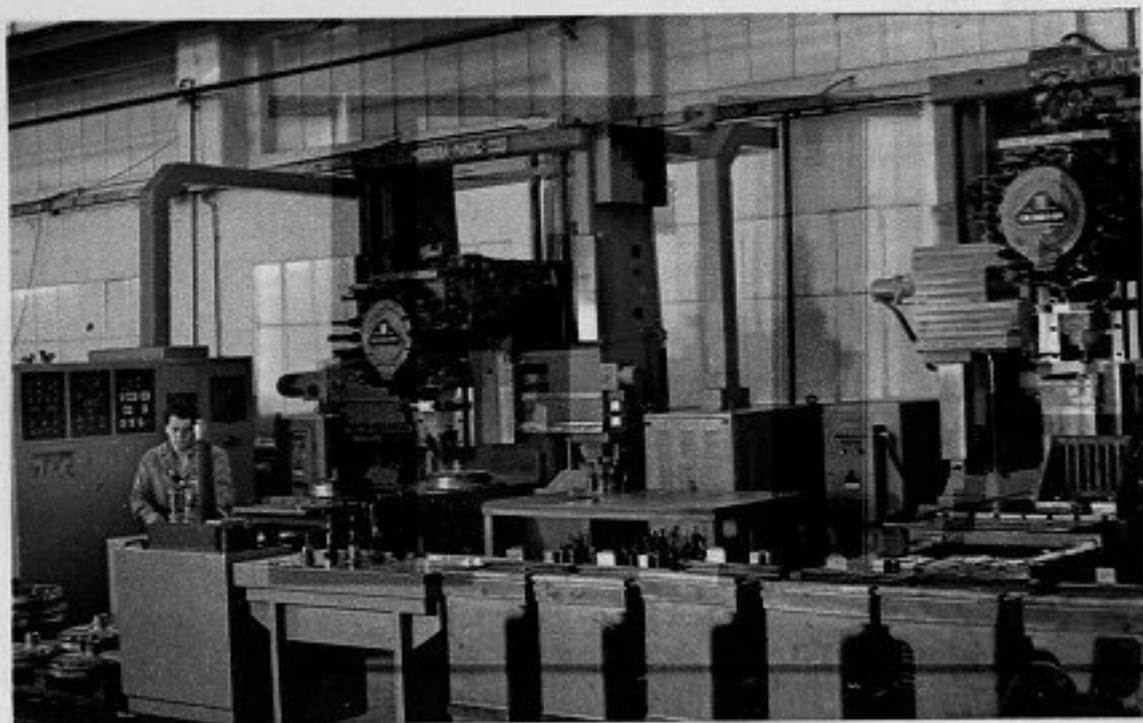


I VOLI DELL'« ILLUSTRATO FIAT »



Hanno già avuto inizio i voli Torino-Roma-Torino dei sorteggiati tra coloro che hanno partecipato all'iniziativa dell'« Illustrato Fiat ». In questa fotografia un gruppo di sorteggiati si appresta a salire sul veloce e confortevole aviogetto dell'Alitalia che, dall'aeroporto di Caselle, in meno di un'ora sarà nel cielo di Roma.

LE OFFICINE FIAT DI MODENA



Presentiamo alcune immagini della Sezione Officine di Modena. La produzione di questo Stabilimento è articolata in due settori distinti, uno dei quali costruisce macchine utensili normali e speciali, soprattutto destinate a Sezioni ed Aziende Fiat e l'altro produce trattori agricoli a ruote, suddivisi nelle classi da 25, 45 e 55 CV. per un totale di oltre 30.000 unità all'anno.

L'Officina Macchine Utensili dispone di un moderno reparto per lavorazione meccanica, dotato di macchinario altamente progredito e di elevata precisione, in grado di lavorare anche elementi di grandi dimensioni, come richiesto dal particolare tipo di produzione.

Tra le macchine prodotte a Modena, di particolare rilievo il Machining-Center Modena Matic 220, dotato di controllo numerico che consente di automatizzare anche le lavorazioni di piccole serie.

Da rilevare pure un numero sempre crescente di macchine a trasferta per lavorazioni di grande serie, destinate alla produzione automobilistica.

Tra i reparti di lavorazione meccanica dell'Officina Trattori, risultano modernamente attrezzati in particolare quelli destinati alla lavorazione dei gruppi idraulici (sollevatori, pompe idrauliche, ecc.) e quelli destinati alla lavorazione del gruppo trasmissione cambio. In particolare la scatola cambio viene lavorata su una serie di allestimenti speciali a traslazione automatica di elevata produttività. Nel ciclo di lavorazione degli elementi della carrozzeria dei trattori viene data la dovuta importanza alla verniciatura ed a tale proposito è da notare il moderno impianto di verniciatura per elettroforesi, con il quale si esegue la mano di fondo a tutte le parti in lamiera.

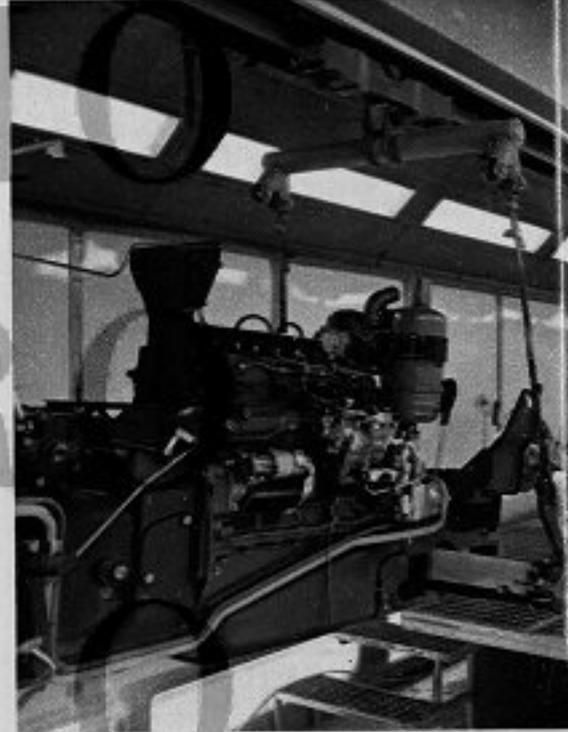
Il reparto montaggio trattori infine è dotato di due linee di montaggio verso le quali numerosi convogliatori aerei trasportano i sottogruppi ed i particolari scelti.

A metà della linea, due impianti di verniciatura elettrostatica eseguono la verniciatura finale dei corpi trattore prima dell'inizio della carrozzatura.

The Fiat Workshops at Modena

Production at the Modena Workshops is divided in two separate sectors, one manufacturing standard and special machine tools mainly for the internal use of Fiat plants, the other building wheeled farm tractors of 25, 45, and 55 hp for an overall yearly output in excess of 30,000 hp.

The machine tool workshop has a modern machining department endowed with



the latest high precision equipment for the machining of large components as called for by the special type of production carried out there.

One of the most significant machine tools made at Modena, is the Machining Centre Modena Matic 220, equipped with a numerical control device capable of carrying out small series automated operations. Transfer machines for large series machining for employment in automobile production are also made there in ever growing number.

Some of the best equipped departments in the tractor workshop are those engaged in the machining of hydraulic groups such as power-lifts, hydraulic pumps, etc., and in the machining of driving gear components. Gearboxes, in particular, are machined on a series of special high output, automated transfer equipment.

After the machining of the various bodywork components is completed, special painting equipment submit these to a prime coating process by electrophoresis.

Finally, a series of overhead conveyors moves along all sub-assemblies and single components to the two assembly lines in the tractor assembly department.

Half-way along the line, two electrostatic painting booths submit chassis to final coating prior to being joined to the bodyworks.

DUE STORIE D'AUTOMOBILI

Giovanni Mosca, uno dei più noti e raffinati umoristi italiani, acuto ed originale osservatore del nostro costume, ha scritto per «Illustrato Fiat» due garbati racconti sull'automobile e le vacanze.

MAI DI POMERIGGIO

Tanti m'avevano detto: «Non tornare a Milano nel pomeriggio. Sai quanto ci ho messo io due domeniche là?». «Non saprei». «Di una cifra». «Quattro?». «Di più». «Cinque?». «Più ancora». «Sette?». «Otto».

Otto ore per fare centosessanta chilometri! E tutti in autostrada! Mi pareva impossibile. «Non può darsi che esageri?». «Domandalo all'ingegnere. Ha fatto il viaggio con me». L'ingegnere era lì, di quei tipi seri che dicono il numero preciso non soltanto delle ore, ma dei minuti. «Otto ore davvero, ingegnere?». «Otto ore e dieci minuti. Partiti da Arenzano alle sette del pomeriggio eravamo a Milano alle tre e dieci del mattino». «Una tortura!». «Dica pure un martirio. Le dico semplicemente questo: una colonna ininterrotta lunga centosessanta chilometri. Siamo andati a una media di venti all'ora».

«D'ora in poi non tornerò mai di pomeriggio. Bisogna attendere la notte, quando tutti sono partiti. L'ora giusta è l'una dopo mezzanotte, si parte col fresco, la strada è deserta, in un'ora e mezzo a Milano».

— Dia retta a me, basta
all'una dopo mezzanotte.



«Se è così, partirò anch'io all'una dopo mezzanotte».

«E alle due e mezzo è a Milano».

Il guaio fu che ormai la voce era corsa lungo tutta la Riviera di Ponente. Avvenne così che il pomeriggio non partì nessuno, tranne uno di quei signori antipatici cui ci si guarda bene, per malignità, dal dare buoni consigli, e costui, partito da Arenzano alle sette del pomeriggio, alle otto e mezzo era già a casa. Tutti noi, invece — ed eravamo trecentocinquanta — partimmo all'una dopo mezzanotte, e dopo nove ore non eravamo ancora a Milano. Vedevamo la guglia del Duomo, lungo la quale, come una nebbia rossiccia, saliva una nuvola di caligine.

ATTENZIONE, UN CICLISTA!

Non bisogna mai dar consigli a chi guida. O ci si fida, e lo si lascia andar come vuole, oppure sinceramente gli si dice: «Grazie, ma ho paura. Non si offenda se vado in treno».

Offendersi? E perché? Niente di meglio, anzi, del viaggiar senza compagni incomodi che con le loro paure e i loro allarmi rischiano di far perdere la testa anche al più valente dei guidatori.

Badate, con questo non voglio dire che la moglie sia un compagno incomodo. Viaggiare in due, quando ci si vuol bene, è un paradiso, e io conosco pochissimi uomini che, nonostante tutto non vogliono bene alla moglie. Ma in certi casi l'amore, nell'interno di un'automobile, non dura cinque minuti. Se proprio non vogliamo dire l'amore, diciamo l'accordo, la serenità.

Mia moglie è una creatura ideale. Bella, cara, intelligente, educatrice perfetta, si deve esclusivamente a lei la felice riuscita dei nostri figli. Possiede anche, fra le tante altre, la virtù di non saper guidare. E' noto che chi sa guidare raramente si fida della guida altrui, mentre chi non sa sale con fiducia a fianco del pilota, non guarda mai il tachimetro, e a centottanta all'ora s'addormenta tranquillamente sognando tartarughe.

Mia moglie no. Pur digiuna di guida, non sogna mai tartarughe od altri animali lenti. Guarda continuamente il tachimetro. Ai novanta all'ora t'invita a rallentare. Ai novantacinque te lo impone. Prima d'ogni curva, frena: ideal-

mente, s'intende, ma tendendo e irrigidendo talmente la gamba che alla fine d'un viaggio pur breve non è soltanto stanca, ma addirittura affranta.

Spesso ha sonno, ma con sforzi prodigiosi tiene gli occhi sbarrati, convinta com'è che se si addormenta lei l'automobile precipita in un burrone. In poche parole, è lei che guida, non io. Ricordo, nel novembre scorso, a Milano, un freddo improvviso che appannò il parabrezza. S'andava alla cieca. Mia moglie prese lo straccio e pulì il parabrezza soltanto dalla sua parte. Ch'io vedessi o no, contava poco. L'importante era che vedesse lei.

Nonostante tutto, solo una volta abbiamo avuto un incidente. Niente di grave, fortunatamente, ma per una frenata improvvisa mia moglie battè con la fronte contro lo specchietto e si ferì un poco.

Ora voi mi domanderete: perché questa frenata improvvisa? Vi spiego su-



bito: un ciclista. Sbuca di colpo, come qualche volta, purtroppo, succede, da una stradetta laterale? Macché. Era a duemila metri, in fondo a un largo rettilineo, un puntino impercettibile. E io avevo appunto, gli occhi fissi sul puntino, quando mia moglie, afferratomi il braccio, lanciò un grido acutissimo: «Un ciclista! Attenzione!», e io convinto, appunto, che un ciclista, sbucato di colpo da una stradetta laterale, fosse già quasi sotto le ruote, schiacciai il freno e mia moglie si ferì alla fronte.

Cosa da poco. Ma da quel giorno non fa che ripetermi che non vedo i ciclisti. Vedo gli alberi, le case, gli autocarri, ma i ciclisti no. Per una speciale aberrazione della vista non riesco a scorgere neppure quando sono così vicini come quel giorno.

Mosca

Il concorso tra i dipendenti Fiat per la migliore foto dell'estate

Il grande torto della fotografia è di essere stata inventata troppo tardi. Abbiamo i ritratti di Rossini, di Cavour, di Garibaldi, ma prima? Prima — sia pure illustrati fin che si vuole — soltanto pennelli dei pittori e scalpelli degli scultori, che quando si tratta di grandi personaggi, sono sempre disposti ad accorciare nasi troppo lunghi, o, se si tratta di orbi, a ritrarli di profilo, in modo che si veda unicamente l'occhio «buono». Soltanto l'obiettivo avrebbe potuto confermarci che Mosè aveva davvero le nobili fattezze che gli attribuisce Michelangelo ed il Colleonio lo sguardo d'aquila che gli ha fatto il Verrocchio.

Ma ora, nell'età dell'obiettivo, mentre leggete queste poche righe, in tutto il mondo si scattano almeno centomila fotografie, per una grande maggioranza ritratti. Non saranno tutti capolavori, d'accordo, ma tutte insieme contribuiscono a formare quella massa di documentazione che, per tutti i tempi a venire, costituirà l'immagine autentica del nostro tempo. Una fortuna che nessuna epoca ha mai goduta. Chi scrive — credo lo si capisca dal tono — è un tifoso della fotografia. E, come tutti i tifosi autentici, sente la necessità di fare pro-

seliti. Il mezzo migliore è appunto questo: la considerazione che di tutti i viaggi, di tutti i momenti, di tutte le persone, se documentate da una foto, anche imperfetta, si conserva un ricordo assai più preciso, un'impressione assai più viva.

Chi viaggia con la macchina fotografica, è come se portasse con sé un cane: e dentro, ad ogni colpo azzeccato, ci ficca questo volto di persona cara, questo ricordo felice, questo paesaggio, che forse non potrà più rivedere, ma per adesso se lo porta con sé, anche lui nel caniere, sotto forma di un pezzettino di carta o di una diapositiva. Come se il fotografo fosse uno stregone, ecco che con un colpo di bacchetta può risuscitare il passato, non solo per sé ma anche per gli altri. Che enorme, che straordinario mezzo di comunicazione umana, diventa in questo modo la fotografia. Anche attraverso i concorsi, certo, che creano confronti e stimolano a migliorare: meglio ancora se il tema è «Le vacanze», perché le fotografie non possono ridarci che il volto di una umanità felice.

Carlo Moriondo

3 premi dell'«Illustrato Fiat» per complessive 100.000 lire

Anche quest'anno l'«Illustrato Fiat» bandisce il Concorso per le tre più belle fotografie eseguite durante le vacanze. Possono parteciparvi tutti i dipendenti Fiat che si dilettano di fotografia.

REGOLAMENTO

- 1) Ogni fotografo può concorrere con tre fotografie sia in bianco e nero sia a colori, nel formato di cm. 18 x 24, stampate su carta bianca, oppure con 3 diapositive nei formati in uso. Per le fotografie presentate stampate deve allegare i relativi negativi a dimostrazione di esserne l'autore.
- 2) Le fotografie consegnate per il Concorso devono essere inedite, cioè non ancora presentate a Mostre o pubblicate su Riviste.
- 3) Il tema deve riguardare le vacanze.
- 4) Le fotografie porteranno sul retro il titolo o la località del soggetto ed un motto o numero che possa in seguito individuare l'autore. Verranno consegnate in busta chiusa, sulla quale comparirà il motto od il numero. Unitamente a tale busta dovrà essere consegnata un'altra, all'interno della quale dovrà trovarsi il nominativo dell'autore, il suo indirizzo e la Sezione Fiat di appartenenza, mentre all'esterno sarà indicato il motto o numero riportato sulle fotografie. Inviando diapositive a colori, queste devono essere corredate con analoghe indicazioni.
- 5) Le buste dovranno pervenire alla Sede del Gruppo Fotografi Fiat (Torino, via Carlo Alberto 59) entro, e non oltre, il 10 ottobre c.a.
- 6) Una giuria di esperti, nominata dalla Direzione dell'«Illustrato Fiat», esaminerà le fotografie e farà la graduatoria delle prime tre appartenenti ad autori diversi. Verranno quindi aperte soltanto le buste contenenti i nominativi dei tre primi classificati.
- 7) Al primo classificato verrà assegnato un premio di L. 50.000, al secondo classificato un premio di L. 30.000, al terzo un premio di L. 20.000.
- 8) Le fotografie premiate saranno pubblicate sull'«Illustrato Fiat». La Direzione si riserva il diritto di pubblicare o acquistare eventualmente altre fotografie presentate, compensando gli autori con L. 10.000 caduna.
- 9) Le fotografie potranno essere ritirate presso il Gruppo Fotografi Fiat non appena avvenuta la pubblicazione sull'«Illustrato Fiat».

Come si arriverebbe a costruire una macchina che pensa

Pubbllichiamo il secondo articolo del prof. Silvio Ceccato sulle attuali prospettive della cibernetica, la scienza che tenta di riprodurre con macchine i procedimenti del pensiero umano. Nel primo articolo, apparso sullo scorso numero dell'«Illustrato Fiat», Silvio Ceccato ha definito i limiti posti a questa ricerca, e la situazione in cui si deve muovere lo studioso. Perché possano essere riprodotte con un artefatto, le attività della mente umana devono essere descritte in termini di operazioni, e non sotto forma di entità astratte, come è avvenuto in tremila anni di pensiero filosofico.

La direzione di ricerca non filosofica cui ho alluso sostituisce al presupposto delle cose di per sé esistenti dinanzi a noi un programma di loro analisi in termini di operazioni costitutive. Queste analisi hanno mostrato come la mente lavori con alcuni sistemi, o meccanismi, fondamentali, in particolare quello attenzionale, quello correlazionale e quello della memoria.

Dobbiamo al meccanismo attenzionale se il funzionamento di altri nostri organi ci è fatto presente e frammentato. Si pensi per esempio allo scambio termico fra il nostro corpo ed i vestiti. Avveniva anche un momento fa, prima che vi rivolgessimo l'attenzione, ma appunto, su di un piano fisico, e non certo mentale, di pensiero, e nemmeno di semplice percezione. Ora, poi, possiamo anche interrompere la percezione per esempio rivolgendo l'attenzione al rumore di fondo della stanza.

L'attenzione non si limita però a que-

sto. Attraverso combinazioni di stati di attenzione appresta le categorie mentali, che ammontano ormai a qualche migliaio; ed è dalla loro applicazione se una certa situazione, che per la macchina fotografica rimane assolutamente la stessa, ci è presente mentalmente ora come un singolare, per esempio «bosco», ed ora come un plurale, per esempio «alberi», ora come un inizio ed ora come una fine, per esempio l'«unghia» del dito, ora come una causa, per esempio la «febbre», del delirio, ed ora come un effetto, dell'indigestione, e così via.

I costrutti attenzionali hanno una durata variabile dal decimo di secondo al secondo e mezzo; ma la vita mentale ne conosce di ben maggiori, i nostri pensieri. Per apprestarci noi disponiamo degli altri meccanismi fondamentali cui si è accennato.

Alla base del pensiero si trova il sistema correlazionale, che compone le unità attenzionali in situazioni dinamiche formate da due unità che si succedono legate fra loro da una categoria mentale di rapporto, la struttura cioè della correlazione. Queste categorie di rapporto hanno raggiunto oggi fra le popolazioni più evolute un buon numero, da 100 a 200, «e», «o», «con», «di», «da», «per», etc., o quella notissima cui dobbiamo la possibilità di mantenere mentalmente una cosa in presenza di un'altra, ciò che fa della prima una sostanza e della seconda un accidente, o della prima un soggetto e della seconda uno svolgimento, etc. etc. Una di queste correlazioni sarà così «Mario (termine o correlato 1° della correlazione) e (correlatore) Maria (2° termine)», ma anche «Mario (1° corr.) corre (2° corr.)», ove il correlatore non figura esplicitamente, cioè con una parola ad esso riservata, ma viene indicato dalla forma personale del verbo «correre». Il pensiero si può dunque definire come un aprire e chiudere correlazioni; e questa, del resto, è anche la funzione più generale dell'intelligenza, vale a dire la capacità di porre rapporti, tanto più che queste correlazioni mentali sono la premessa operativa di qualsiasi rapporto fisico o psichico si ponga fra le cose.

Naturalmente l'uomo adulto non limita i suoi pensieri alle singole correlazioni, ma si serve di queste come elementi di correlazioni più ampie, per esempio nel pensiero «Mario e Maria corrono festosi», che risulta da una rete di tre correlazioni.

Nemmeno in questo modo l'uomo riuscirebbe però a comporre unità che superino i 5-7 secondi, mentre noi sappiamo che un nostro pensiero raggiunge l'ampiezza del romanzo, del trattato, dell'intera vita trascorsa. Questa ricchezza è dovuta all'intervento del terzo sistema fondamentale per la vita della mente, quello della memoria, mediante due delle sue numerose funzioni. La memoria umana, infatti, non è soltanto quella di cui più spesso si parla, vale a dire la memoria letterale. La nostra memoria è anche selettiva ed associativa, di mantenimento di presenza e trasformativa, condensatrice, o riassuntiva, e propulsiva; e sono queste due ultime funzioni che ci interessano qui, in quanto, la sua funzione condensatrice ci permette di riprendere in circa un secondo il pensiero svolto e di aprire con questo risultato riassuntivo una nuova rete di correlazioni.

Questa analisi operativa del pensiero ha permesso infine che fossero chiariti i rapporti fra pensiero e linguaggio. Affinché il pensiero sia reso pubblico bisogna che il suo dinamismo sia connesso con quello di qualcosa di per-

ceppabile, come i suoni, le grafie, i gesti, etc. Quanti elementi percettibili distinti occorrono per ogni correlazione? La risposta è facile: ne occorrono tre per indicare le tre particolari cose messe in rapporto, e due per indicare il posto, la funzione svolta, di correlato primo o secondo, o di correlatore, di due di esse, in quanto la funzione della terza ne risulta definita implicitamente. Ci si rende anche conto che la differenza fra i due ordini di indicazioni è sempre stata avvertita, già nella distinzione che si fa fra dizionario da una parte e grammatica e sintassi da un'altra, ma in modo difficilmente precisabile.

I risultati di questa analisi operativa, a parte il loro valore teorico, dovrebbero assicurare la costruibilità della macchina che osserva, pensa e parla. Sì, le difficoltà che ne rendevano inconcepibile già il progetto, erano quelle filosofiche, contingenti. Tuttavia, proprio nel condurre queste ricerche, nel lavorare attorno alla traduzione meccanica, alla osservazione e descrizione meccanica, io mi sono convinto che forse non varrà mai la pena, sul piano pratico ed economico, di tentare la costruzione di un vero e proprio modello della mente, se non per certi suoi aspetti parziali, per una prova della bontà delle analisi, eventualmente per promuovere certi studi sulle proprietà dei materiali da impiegare per gli organi. Nel fornire prestazioni che investono attività complesse quali quelle del linguaggio e del pensiero, la macchina più economica rimane forse quella umana.

Mi limiterò ad accennare ad alcune fra le maggiori difficoltà tecniche ed economiche.

Una riguarda il rapporto fra gli organi. Se la descrizione della funzione da svolgere, dell'operazione da eseguire è avvenuta nei termini adatti, il costruttore potrà accingersi a costruire l'organo artificiale che la ripeta; ma sinché il materiale degli organi artificiali non sia eguale a quello degli organi naturali, le interdipendenze di funzionamento fra gli organi artificiali o mancheranno del tutto o saranno comunque diverse da quelle fra gli organi naturali. Meglio allora cercare organi che non si influenzino a vicenda, e connetterli fra loro per mezzo di altri organi. L'intrico delle connessioni diviene però enorme.

Ancora, le nostre retine raccolgono in pochi centimetri quadrati ciascuna 125 milioni di elementi sensibili alla luce. Ogni fotoelemento artificiale richiede invece già vari millimetri quadrati, non ha la sensibilità dei nostri, dopo pochi minuti di attività si scalda ed altera il proprio funzionamento e quello dei vicini, e costa, se dotato di fotomoltiplicatore, varie decine di migliaia di lire; infine, quali forze occorrerebbero per guidare i movimenti brevi e rapidi di una retina di tante tonnellate?

Tuttavia, la difficoltà analitica e costruttiva che per ora appare più insuperabile riguarda le funzioni riassuntive e propulsive della memoria. Per ottenere le altre, anche se l'anatomofisiologo ne sa ancora poco o nulla, l'ingegnere avrebbe già le sue soluzioni; ma queste due gli sbarrano ostinatamente la strada.

Sì, in linea di principio io ritengo dunque che la mente umana potrebbe venire ripetuta da una macchina, che in questo caso risulterebbe davvero intelligente, e si differenzerebbe da noi soltanto per la «paternità». Ma tanto più approfondisco questo ordine di studi, e tanto più mi accorgo di come ne siamo per ora lontani e di come del resto questa macchina sarebbe ben poco giustificata sul piano pratico ed economico. Anzi, se di una cosa l'umanità non ha proprio bisogno è di mettere in circolazione fra i suoi tanti individui naturali un individuo artificiale con tutti i problemi che l'intelligenza, gli stati d'animo, gli affetti, le emozioni, i vizi e le virtù pongono ai primi.

Silvio Ceccato

L'astronomia, u matematica pe il grande cielo

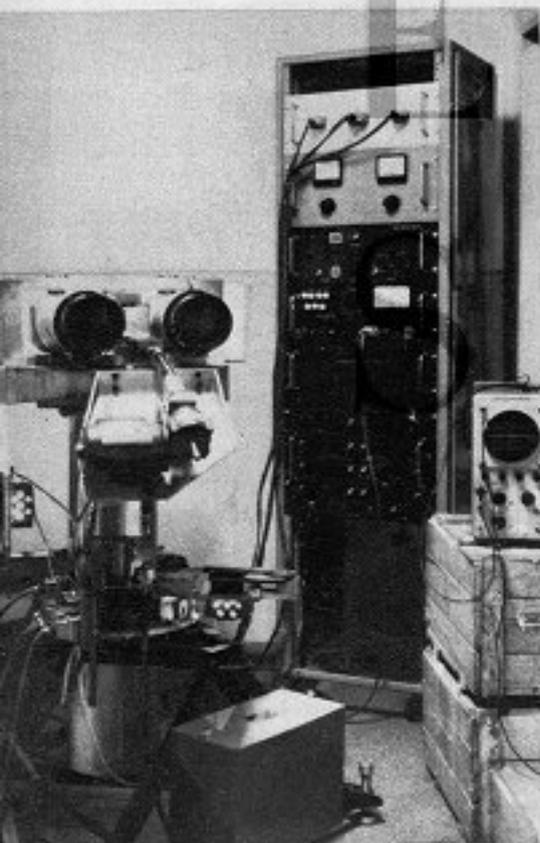
Adesso che è estate viene spontaneo di contemplare, lontani dalla città con le sue luci e il suo smog, il cielo stellato. Quanti sono gli astri che vediamo ad occhio nudo, in una notte limpida e senza luna, nelle condizioni più favorevoli? Tremila, non di più. E quanti sono, in realtà? Almeno duecento miliardi, contando solo quelli che appartengono alla nostra «famiglia celeste», la Galassia. Poiché, se guardiamo più lontano, non esiste numero così grande che abbracci tutti i Soli dell'Universo.

Come non invidiare gli astronomi, questi uomini un po' misteriosi, estranei alla vita d'ogni giorno, che se ne stanno sotto le cupole degli osservatori, con lo sguardo perduto in un'infinità di mondi evanescenti? E pensiamo così allo Schiaparelli, che disegnava sulle carte gli enigmatici canali di Marte, a padre Secchi che classificava le stelle secondo il loro colore, a Newton che dettò la legge che regola il movimento dei cieli, a Copernico, mezzo mago e mezzo poeta, che spiegò come la Terra non è ferma, ma si muove e danza attorno al Sole come un inquieto granello di polvere in un raggio di luce.

Un nuovo libro

E' strano quanto pochi siano i buoni libri dedicati da storici e critici a Beethoven, al musicista forse più popolare, più venerato, l'identificazione stessa della musica; ma forse, proprio perché Beethoven è così universalmente conosciuto, così entrato a far parte della coscienza profonda di ogni popolo civile, non si è sentito il bisogno di quella forma di accostamento indiretto che è, per un musicista, il libro, lo studio e l'analisi delle sue opere. E' un po' il caso opposto di quanto sta avvenendo oggi, quando ai compositori contemporanei (non sempre dopo una meditata scelta), vengono dedicate pagine molte volte assai più belle delle musiche cui si riferiscono. Con tutto ciò la quantità di libri che sono stati scritti in tutti i paesi su Beethoven raggiunge quella dedicata a Napoleone; un numero sterminato a cui partecipano autori di ogni preparazione e provenienza culturale. Chi non ha voluto dire qualcosa su Beethoven, e quanti sono gli avvocati e i farmacisti di provincia che, a loro spese, hanno pubblicato un libriccino in cui era la storia del loro incontro con Beethoven? Una valanga; tuttavia, qualcosa spaventa ancora i professionisti nell'affrontare il tema di Beethoven, specialmente oggi che l'abbandono incontrollato all'eloquenza o alle confessioni non gode, per fortuna, di molto favore; per cui ci vuole una buona dose di coraggio per scrivere un libro su Beethoven, dopo che tutto sembra già stato detto.

Questo coraggio l'ha avuto un giovane critico milanese, Giovanni Carli Ballola che ha pubblicato in questi giorni, per la casa Sansoni (primo numero di una collana dedicata ai musicisti), *Beethoven - La vita e la musica* (di pagg. 486, lire 2.000). Il libro consta di due parti, strettamente connesse, e dedica la prima alla biografia del musicista e la seconda a una rassegna critica di tutte le opere del compositore; quest'ultima parte, con un chiaro ordinamento per generi, di pratica consultazione, e con frequenti riferimenti e connessioni al panorama musicale contemporaneo, è una ottima guida alla musi-



Al Centro di Cibernetica e di Attività Linguistiche dell'Università di Milano e del C.N.R. è in costruzione un «cronista meccanico». Questa macchina è destinata, appunto, ad osservare e descrivere gli eventi del suo ambiente. Si tratta di un progetto, a tutt'oggi unico al mondo, in cui una situazione linguistica viene legata ad una situazione percettiva attraverso la catena di operazioni, categoriali, di pensiero, etc., caratteristiche della mente umana. Del progetto sinora è stato realizzato il visore, con il quale la macchina distingue i colori e seguendone le linee di demarcazione costituisce le forme degli oggetti.

na scienza r conoscere stellato

Forse nei giorni scorsi, leggendo sui quotidiani che un piccolo pianeta, Icaro, è comparso all'improvviso dalle abissali profondità dello spazio e si è avvicinato alla Terra, molti si saranno chiesti come si possa determinare il cammino e stabilire la distanza di un corpo celeste, qualcuno avrà anche cercato di vederlo, questo conturbante pianetino, aguzzando lo sguardo nel firmamento. Ma non ha trovato nulla. Icaro, infatti, non è mai stato così brillante da poter esser visto senza cannocchiale. E poi, come riconoscerlo, fra tanti puntini luminosi? Per distinguerlo, come per valutarne la distanza, è questione di matematica, di pazienti e lunghissime osservazioni, di minuziosi controlli.

(A dire il vero c'è un metodo modernissimo, apparentemente semplice: mandare un raggio di luce sin su quel corpo lontano e aspettare che rimbalzi e torni indietro. E' il principio del radar. Il tempo che la radiazione elettromagnetica impiegherà ad andare e tornare ci dice la distanza).

L'astronomia è oggi fatta di matematica e di strumenti. Telescopi, anzitutto, che moltiplicano milioni di volte la capacità visiva dell'occhio; ma l'astro-

nomo non sta quasi mai all'oculare, al suo posto c'è una lastra fotografica che «accumula» la luce sull'immagine, così da permettere lunghissime pose (anche otto ore). E poi fotometri, che registrano le più piccole variazioni dell'intensità luminosa d'un astro; interferometri, che misurano il diametro delle stelle; spettroscopi, che dividono secondo le diverse lunghezze d'onda la luce giunta da un mondo lontano e ci dicono quindi come è fatta la materia d'una certa stella. E ancora, importantissimi, i radiotelescopi, che captano le radio-onde emesse da corpi celesti anche invisibili e penetrano a profondità alle quali non arrivano i mezzi ottici. Da qualche anno, infine, abbiamo anche i telescopi a raggi gamma ed x: questi bisogna mandarli con un razzo al disopra dell'atmosfera che arresta le radiazioni di più alta frequenza.

Niente da fare, allora, per chi non ha telescopi e vuole soltanto guardare il cielo senza tanti rompicapi?

Certamente, sì. Non dimentichiamo che fino al '600 l'astronomia si è sviluppata senza aiuti meccanici. Le osservazioni delle quali Keplero si è servito per dettare le tre famose leggi sul movimento dei pianeti sono state tutte compiute dal danese Ticone a occhio nudo. Gli antichi caldei ad occhio nudo erano giunti a prevedere le eclissi. I maggiori pianeti, da Mercurio a Saturno, si vedono tutti senza cannocchiale.

La prima cosa da fare è riconoscere le costellazioni. Basta un po' di buona volontà per identificare la stella Polare, sempre immobile nel suo angolo di cielo, e scorgere attorno ad essa ruotare, di ora in ora e di stagione in stagione, la pallida Orsa Minore, il grande Carro dal fulgido timone, la

meravigliosa Cassiopea, lo sciame delle Pleiadi, Aldebaran rossastra, la gialla Capella, la bianca Vega, il cinto di Orione (dove un cannocchiale di modestissima apertura ci farà vedere la nebulosa in cui gli astronomi hanno riconosciuto alcune stelle che «stanno nascendo» dalle primordiali nubi di polvere cosmica).

E fra tante stelle, immote l'una rispetto alle altre, riconosceremo i pianeti, gli eterni «erranti» del firmamento, vedremo apparire e scomparire le comete, coglieremo il rapido balenare delle stelle cadenti, quelle pietruzzine del cielo che avvampano e muoiono in un rogo penetrando nell'atmosfera.

Conoscere il cielo vuol dire aprire gli occhi e il cuore sull'infinito. Ci renderemo meglio conto, allora, che cosa sia il silenzioso lavoro che gli astronomi compiono, notte per notte, nei loro chiusi osservatori. In queste cittadelle della scienza il profano non è ammesso, a stento ne capirebbe qualcosa. Ma da essi si arricchisce sempre più la conoscenza che abbiamo dell'Universo. Non è senza ragione che nuovi osservatori, con strumenti via via più potenti, vengono costruiti in tutto il mondo.

Parecchi osservatori sorgono anche in Italia. Torino è una città privilegiata, ne ha uno dei più gloriosi. Fu fondato due secoli fa, nel 1759, dal P. Beccaria ed ebbe tra i suoi direttori Luigi Plana. E' situato al Pino, in un pianoro che domina, a 618 metri di quota, l'intera collina. I risultati delle ricerche, pubblicati in bollettini, vengono comunicati a tutti gli altri osservatori, in una fraternità di scienziati veramente esemplare nel nostro mondo «politizzato».



il juke-box nel cruscotto

Mina anno 10

L'urlo compie dieci anni ed è già adulto. Con Mina ha raggiunto infatti una poetica raffinatezza, una potenza eroica, un ardore passionale. Contrastato alle origini da sociologi, moralisti e tutori dell'ordine, oggi viene accettato da tutti (o quasi), persino negli oratori. La «Tigre di Cremona» ha festeggiato il suo decennale canoro con un recital alla Bussola di Viareggio. Le interpretazioni più toccanti di quella memorabile serata sono state incluse in un 33 giri Pdu-Durium. Mina riconferma qui le sue inconfondibili preziosità vocali. Si butta a capofitto nel *rhythm and blues* di «Deborah», si strugge di malinconia nella «Voce del silenzio» e in «Se stasera sono qui», piomba negli «anni Trenta» con «Regolarmente» si abbandona all'isterismo romantico di «Cry». E' un repertorio da ascoltarsi a pieno volume. Mina val bene un'ammenda.

Il cantante di rottura

Un personaggio fresco di stagione si chiama Oscar. Balza alla ribalta nervoso come Fausto Leali, accigliato come Paolo Villaggio, indifeso come Jannacci. E' esploso al recente Cantagiro anche se vanta una lunga esperienza musicale. Suonava la batteria nei locali dell'angiporto genovese. La sua ultima canzone, «Benvenuto Fortunato», uno scherzo che riveste di vivace ironia il tema tanto serio dei figli di nessuno, è già un successo, e rotea nei juke-boxes. Nell'altra facciata del 45 giri Ricordi troviamo «Euh!», un'antica ballata che si spacca sotto le sferzate ritmiche dell'«ugola d'acciaio».

Bang Bang con la droga

Ricordate «Bang bang» cantata da Sonny & Cher e da Dalida? E «Ticket to ride» dei Beatles? Oggi i Vanilla Fudge ripropongono i due brani in una veste completamente nuova, una versione «psichedelica». Note irreali, impasti strumentali, sovrapposizioni di suoni e di effetti corali, caratterizzano lo stile del complesso. Sembra un disco con la droga questo 33 giri Atlantic che annovera altri successi come Eleanor Rigby (sempre dei Beatles), She's not ready, Illusions of my childhood-part one, eccetera.

Vi piace il classico?

Tra i «Classici della musica classica», la collana della Ricordi, segnaliamo il 33 giri «Rapsodia spagnola». Soltanto uno dei quattro autori inclusi nella raccolta è iberico. Ma la scelta dei brani è stata fatta tenendo conto della grande popolarità raggiunta da musicisti russi e francesi che si ispirano al vivace folklore Spagnolo. «España» di Chabrier coglie i ritmi della «iota» e della «malagueña». Ricco di coloriture è il celebre «Capriccio spagnolo» di Rimski-Korsakov. La «Rapsodia spagnola» di Ravel è sorprendente per la penetrante orchestrazione. Infine, un autentico figlio d'Andalusia: De Falla con la danza popolare dell'«Amore stregone».

U. S.

su Beethoven

ca beethoveniana che tutti gli appassionati dovrebbero tenere a portata di mano nella loro biblioteca e consultare prima di andare a un concerto o di ascoltare il loro disco preferito.

Vogliamo qui soffermarci sulla prima parte, la *biografia*, che Carli Ballola traccia in modo stimolante, vivace, con una buona presa in giro dei luoghi

comuni tradizionali, tenuti però in considerazione. L'autore si rivela scrittore di razza, con una fresca capacità evocativa; si veda ad esempio, nel primo capitolo, la pittura dell'ambiente *ancien régime* della corte di Bonn, dove il musicista giovinetto muove i primi passi, oppure quello intimo della casa di Helene Breuning, dove Beethoven, così sfortunato nella famiglia, ha il suo vero tirocinio educativo. In quella casa «si discuteva di arte e letteratura, si leggevano poeti e drammaturchi, soprattutto Shakespeare, Klopstock, Schiller, Goethe e Herder: il tutto in un simpatico clima di cordialità domestica, alieno dall'arida saccenteria dei salotti letterari». La figura di Beethoven uomo è tratteggiata con tocchi di straordinaria vivezza: quando il giovane musicista diventa il paladino della nobiltà viennese che lo colma di attenzioni, entra persino in possesso di un cavallo, dono del conte von Browne; «egli però lo lascia nella stalla a ingrassare perché non ha tempo né voglia di imparare l'equitazione: se ne ricorda soltanto il giorno in cui lo stalliere gli presenta i conti della biada, e allora va su tutte le furie, prendendosi con von Browne e con il suo regalo inutile e costoso». Tutto è esposto in modo piacevole e avvincente, dalla complicata serie degli amori di Beethoven (con una nitida silhouette delle figure delle preferite), alla vera e propria guerra dichiarata con cuochi, domestiche e cameriere, vittime e tiranne dell'intrattabile scapolo; fino alle amarezze e alle torture spirituali (con un saggio uso di lettere e testimonianze), fino a una commossa rievocazione delle ore della morte del grande musicista.

G. P.

La posta dei lettori

Lucia Contilli ci ha scritto chiedendoci notizie di un certo *Re Lear* di Giuseppe Verdi.

In effetti *Re Lear* di Shakespeare fu uno dei progetti più a lungo accarezzati da Verdi: fra altri proprio Boito, del quale ricorre quest'anno il cinquantenario della morte, preparò larghe sezioni del libretto. Ma il progetto rimase, un po' per caso un po' per volontà dello stesso Verdi, al puro stadio di progetto, di sogno: un sogno che cominciò intorno al 1850, e che durò quindi quasi cinquant'anni.

CENTRO CULTURALE FIAT

Calendario Agosto - Settembre

FOTOGRAFI

Agosto

— Venezia - Partecipazione al Concorso Nazionale «La Gondola», organizzato dal Circolo Fotografico «La Gondola», in occasione del 20° anniversario della fondazione.

Settembre

— Bordeaux - Partecipazione al Concorso Internazionale organizzato dal Photo Club di Bordeaux.

— Linz (Austria) - Partecipazione al Concorso Internazionale organizzato dal Photo Club di Linz.

— Villastellone - Partecipazione al Concorso Nazionale «Stars», organizzato dal Gruppo Sportivo Culturale Stars di Villastellone.

CINEAMATORI

La Sezione Cineamatori ha partecipato con successo alle seguenti manifestazioni cineamatoriali:

26 maggio: proiezione di nostri films al Concorso di S. Giovanni Valdarno;

20 giugno: nella sede di via Carlo Alberto ha avuto luogo la manifestazione conclusiva del 6° Concorso Cineamatoriale tra i dipendenti Fiat. Tra i 19 films partecipanti al Concorso 8 sono stati premiati per particolari valori artistici e morali. Alla premiazione è seguita la proiezione d'una selezione di films in Concorso.

BIBLIOTECA

Fra i volumi recentemente acquistati dalla biblioteca si segnalano: Bevilacqua A., «L'occhio del gatto»; Bigiaretti L., «La controfigura»; Bragadin M.A., «Il dramma della marina italiana»; Ceccherini S., «Sassi su tutte le strade»; Chevalier G., «L'envers de Clochemerle»; Corbetti J., «Le mangiatrici d'uomini del Kumaon»; De Biase C., «L'8 settembre di Badoglio»; Eden A., «Le memorie (1938-1945)»; Ginzburg N., «Ti ho sposato per allegria».

NOTIZIE IN BREVE

Con la lirica «Per un soldato straniero» Battistina Rambelli della Fiat di Genova ha vinto il 1° Premio di Poesia - Concorso Nazionale della Bontà «Caterina Sbarra» - bandito dall'Istituto Adelina Mariotti di Roma. La premiazione è avvenuta a Roma nei locali dell'Accademia Tiberina il 15 giugno u.s.



FINLANDIA
Nella Fiat-House dell'Autonovo Oy è avvenuta recentemente la presentazione della Fiat 850 Special, con l'intervento dell'Ambasciatore Italiano Marchese Alessandro Marieni, autorità, giornalisti specializzati ed invitati. La nuova vettura Fiat ha suscitato molto interesse fra il pubblico di automobilisti.

The Fiat 850 Special has been officially launched on the Finnish market in the course of a ceremony held on the Fiat-House salesroom premises of Autonovo oy. The ceremony was attended by the Italian Ambassador, Marquis Alessandro Marieni, public authorities, trade journalists and other special guests. The new Fiat model is being extremely well received by the local motoring public.

Caleidoscopio Fiat



OLANDA
Anche in Olanda le due più grandi ditte mondiali per il noleggio di automobili, la Hertz e la Avis, hanno ampliato il proprio parco automobilistico olandese con vetture Fiat. Nella foto, un gruppo delle 20 berline 850 e delle 20 berline 124 consegnate dalla J. Leonard Lang alla Hertz. 30 Fiat 850 sono state invece consegnate alla Avis.

Hertz and Avis, world's two largest car renting companies, have recently further strengthened their dutch fleets with Fiat cars. The photograph shows some of the forty Fiat units Model 850 and 124 sedan delivered to Hertz by J. Leonard Lang's. Thirty Fiat 850's were, in turn, delivered to Avis.



MAROCO
La Somaca ha presentato la Fiat 125 nel corso di una cordiale manifestazione che ha riscosso il più vivo successo. Graziose hostesses, anche nel costume tradizionale, hanno simpaticamente tenuto a battesimo la nuova vettura.

La Somaca a présenté la Fiat 125 au cours d'une cordiale manifestation dont le succès a été très vif. De gracieuses hostesses, dont quelques-unes en costume traditionnel ont été les sympathiques marraines de la nouvelle voiture.



DANIMARCA
Il sig. Knud Hansen, titolare di una impresa di trasporti, è un affezionato cliente Fiat. Eccolo accanto ad un Fiat 619 con allestimento frigorifero, recentemente entrato a far parte del parco autoveicoli.

Mr Knud Hansen, owner of a transport company, is a keen Fiat customer. He is pictured here next to a Fiat 619 truck. The vehicle, endowed with special refrigerating equipment, is a recent acquisition to Mr Hansens's fleet.





VERONA
La Commissionaria Fiat A. Pagin & C. di Bovolone, ha recentemente inaugurato la sua nuova sede di vendita e assistenza. Ecco, nella foto, uno scorcio del fabbricato con la sala esposizione.

TORINO
Koblasa Miloslav e Leedeve Jivi due appassionati automobilisti cecoslovacchi, hanno guidato una Fiat 509 Torpedo del 1929 da Praga a Torino. La gloriosa vettura Fiat ha brillantemente superato la fatica di questo nuovo viaggio.

Koblasa Miloslav and Leedeve Jivi, two Fiat enthusiasts from Czechoslovakia, have motored all the way from Prague to Turin on a Fiat 509 Torpedo of 1929. The glorious Fiat brought successfully through the big effort of the long journey.

LIBIA
Questo furgone Fiat 600 T ha già percorso 115.000 km: eccolo fotografato dinanzi alla sede assistenziale della Libia Motor, con il suo proprietario, il sig. Tahar Salah Aissa.

With well over 70,000 miles on the clock, this Fiat 600 T stands in front of the Libya Motor service centre with its owner Tahar Salah Aissa.

MILANO
Cantanti di successo per vetture Fiat di successo: Milena Cantù e Fausto Leali hanno recentemente acquistato una berlina Fiat 124. Ecco i cantanti fotografati alla Filiale di Milano, durante la consegna delle vetture.

ROMA
Anche Miranda Martino ha scelto una vettura Fiat: ecco la simpatica e briosa cantante fotografata accanto alla sua berlina 125, il giorno della consegna presso la Filiale Fiat.

MILANO
Marisa Ancelli è prima ballerina alla RAI-TV; di temperamento sportivo, ha scelto una vettura sportiva, lo spider 124 Sport.

SVEZIA
Svante Thuresson, uno dei più noti ed apprezzati cantanti svedesi, ha acquistato una Fiat 124 Sport coupé con la quale, durante l'estate, si sposterà da un capo all'altro della Svezia, per i suoi spettacoli.

Svante Thuresson, one of Sweden's best known singers, has purchased a Fiat 124 Sport coupé. At the wheel of his new Fiat, he will tour his own country throughout the summer months to appear in various shows.

DANIMARCA
La Ringsted Karrosserifabrik ha recentemente consegnato alla ditta Tjaereborg il 100° autobus: di questi gli ultimi 20, consegnati nel corso di due anni, sono Fiat 309, come appunto il numero 100, qui fotografato durante la consegna.

Over a number of years Ringsted Karrosserifabrik has been delivering 100 busses to the Tjaereborg transportation company. Twenty of these busses, all acquired over the last two years, were Fiat 309's, as the one pictured here which marked the 100th purchase.



Gioia di bimbi nelle Colonie Fiat al mare e ai monti

Dalla fine di giugno fin quasi alla fine di settembre, ragazzi e fanciulle dai 6 ai 12 anni frequentano le Colonie Fiat di Salice d'Ulzio, Marina di Massa, Igea Marina sull'Adriatico e Castione della Presolana.

A numerosi degli ospiti più alti che dall'inizio delle scuole elementari fino a oggi sono tornati regolarmente in Colonia ogni estate abbiamo chiesto che cosa gli renda più gradita la vacanza nelle colonie Fiat. Le risposte, sebbene svariate nella formulazione, sono state tutte quante identiche nella sostanza: «I giochi... l'amicizia di tanti compagni... la vita così diversa da quella della città...». Alcuni ragazzi già in scuola media, appartenenti alla folta schiera di quei ragazzi d'oggi che si rivelano forti di una sorprendente apertura intellettuale, hanno aggiunto: «E' bella la distensione che si trova qui».

Al visitatore attento non riesce difficile scoprire i motivi dell'atmosfera straordinariamente propizia da cui sono ispirate le risposte or ora riassunte.

Figli unici, ragazzi che abitano in zone della città ove giocare all'aperto e incontrare compagni è quasi impossibile, e, insomma, un po' tutti gli ospiti delle Colonie, apprezzano la numerosa compagnia e la molteplicità degli svaghi perché la loro vita collettiva è guidata con ammirevole intelligenza, per merito di molte persone. Ecco per esempio l'opera delle vigilatrici. Sono brave insegnanti che affrontano i loro compiti né facili né lievi, perché animate dalla vocazione dell'educatrice. Ciascuna di esse ha la responsabilità di una squadra di una trentina di fanciulli. Poiché comprendono i problemi dell'infanzia, si fanno docilmente ubbidire, sapendo farsi amare come

una sorella maggiore. Ispirano e animano gli svaghi dei bimbi e delle ragazze, ne sono le compagne di gioco.

E le vigilatrici trovano una guida nelle direttrici, le quali, a loro volta, si sono formate attraverso numerosi anni di esperienza: tutte ricordano il periodo del loro esordio, quando esse stesse, appena conseguito il diploma magistrale, fecero il loro tirocinio di vigilatrici. Un esperto di pedagogia scoprirebbe che i più moderni metodi didattici trovano applicazione in queste Colonie, dove i bambini sono orientati verso un senso di responsabilità che gli rende facile affiatarsi con i compagni.

Ma la «distensione» cui alludono i ragazzi più svegli scaturisce anche da numerosi fattori appartenenti al mondo delle cose concrete: ottimi cibi, lettini confortevoli, impeccabile pulizia di tutti gli ambienti, ricchezza e varietà degli attrezzi e del materiale da gioco, ecc., ecc. Nulla è dimenticato tra le esigenze e i desideri dei piccoli ospiti; per citare un solo piccolo esempio, soltanto in apparenza di poco conto, speciali cure sono dedicate alla scelta dei film che vengono proiettati due volte la settimana, nell'intento di offrire spettacoli adatti ma divertenti: i giovanissimi spettatori d'oggi sono assai esigenti.

Uno spazio ben maggiore di quello accordato a queste brevi note sarebbe necessario per descrivere la complessa, grandiosa macchina organizzativa delle Colonie Fiat, alla quale danno la loro collaborazione economi, segretarie, pediatri, tecnici, architetti, ecc. che, nell'attuare le direttive della Sezione Previdenza e Assistenza Fiat che presiede a questa attività, dedicano una passione non diversa da quella delle educatrici.

Furio Fasolo

IGEA MARINA

Tutti i giocatori sono impegnati come in una grande partita di campionato.

Maurizio Tramontana e Piero Giannoni sono bravi nel plasmare la sabbia bene inzuppata.



CASTIONE DELLA PRESOLANA

Chi vincerà in questo «braccio di ferro»? Elvio di Santo o Claudio Saluzzo?



Sosta nel prato fra un gioco e l'altro. Nella foto: Graziella Stocco, Filomena Palmieri, Maria Cristina Visaggi e Gianna Braggion.



Sabbia e fantasia: divertimento garantito. In primo piano Luigina Friso e Mirella Favero.



COLONIA QUIZ

Vivo interesse e successo ha sempre il Concorso «Colonia Quiz» che l'«Illustrato Fiat» in accordo con la Sezione Previdenza e Assistenza, organizza da due anni per i bambini ospiti delle Colonie Fiat al mare e ai monti.

La gara consiste in una serie di divertenti domande adatte alle diverse età dei concorrenti. Ai vincitori venne dato in premio una radiolina a transistor e l'anno precedente un orologio.

Il Concorso, con le stesse modalità, verrà ripetuto quest'anno: consisterà ancora nel rispondere ad alcune domande graduate secondo l'età dei partecipanti, corrispondenti alle cinque classi della Scuola elementare ed alla prima Media.

Al gioco prendono parte tutti i bimbi e le bimbe dei tre turni; in ciascun turno e per ogni classe vi sarà un premiato o una premiata (oltretutto naturalmente per ciascuna delle colonie Fiat).

Ai vincitori del «Colonia Quiz» 1968 sarà dato, anche quest'anno, un premio.

Perciò bambini e bambine, siate pronti a rispondere con attenzione alle domande preparate per voi dalla Direttrice, e che vi saranno rivolte durante il vostro turno in colonia.

Rivolghiamo a tutti i giovanissimi concorrenti i migliori auguri di buona fortuna. Ai genitori, mandiamo un saluto affettuoso da parte dei bimbi ripresi dall'obiettivo di «Illustrato Fiat» nel corso di un recentissimo servizio nelle colonie, che pubblichiamo in queste pagine.

MARINA DI MASSA



Giulio Trapani e Valter Sacchetto assorti nella lettura di una storia a fumetti.

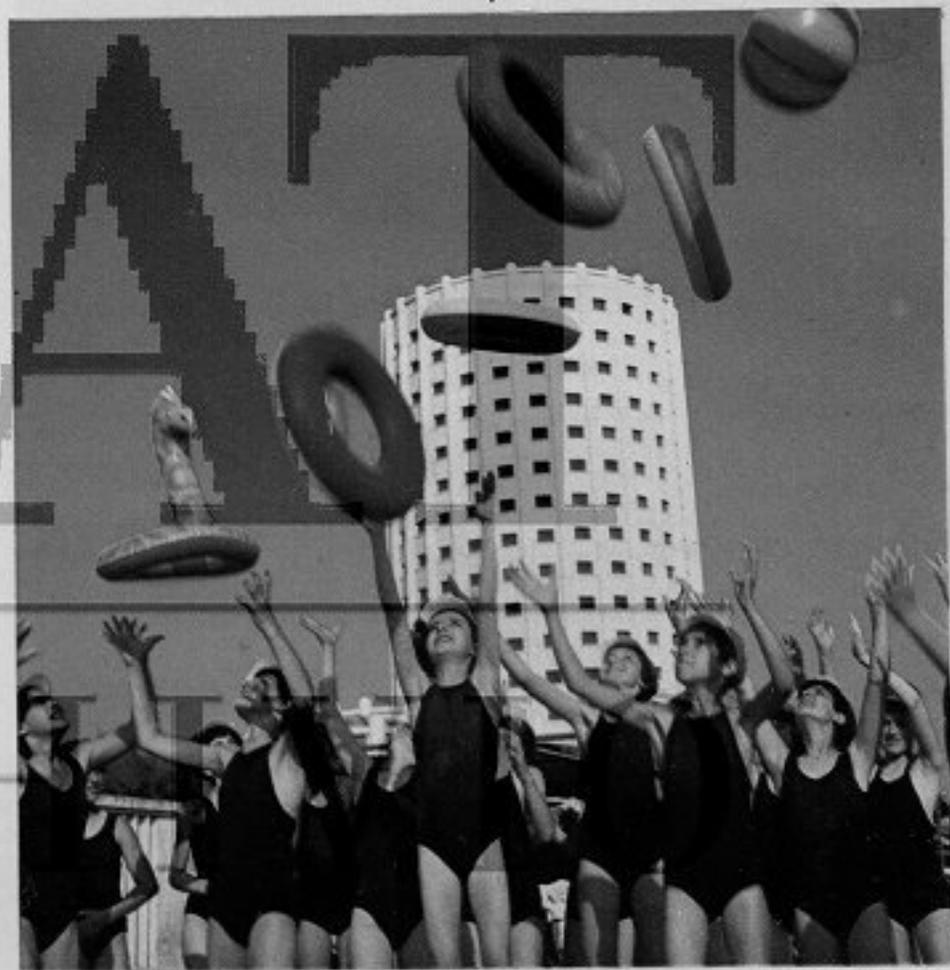


Breve sosta in acqua dopo il gioco degli spruzzi.



Vivace duello fra il cigno alato e il topo... marino, azionati da Marina Cerutti e Olga Burzio.

Chi è la più brava nel cogliere al volo i salvagenti lanciati dalla vigilatrice?



Gara di velocità con l'aiuto dei salvagenti.

Una fase di gioco in pineta



SALICE D'ULZIO

Silvana De Paoli e Marina Zorzan conoscono i pregi e la rarità di questi garofani orientali.

Tutti gli immaginosi attrezzi di gioco incontrano grande favore, anche il semi mappamondo, simile a un cesto metallico, ora colmo di ragazzi.



Piacciono ai ragazzi le emozioni dello scivolo.

Le squadre si avviano ai giochi nei prati.



NOTIZIE DALLA FIAT CONCORD



Consegna dei diplomi per i corsi di addestramento

Anche alla Fiat Concord l'istruzione professionale ha uno sviluppo adeguato alla crescente importanza che la preparazione tecnica occupa nella moderna industria. Recentemente nella sede della Società sono stati consegnati i diplomi a oltre millecento dipendenti che l'anno scorso hanno frequentato i corsi di addestramento professionale tenuti dalla Fiat Concord. Alla cerimonia hanno partecipato autorità e numerose personalità.

Durante il 1967 la Fiat Concord ha organizzato 72 corsi di varie specialità; altri 35 corsi della Scuola del Servizio Assistenza Tecnica e 57 corsi per trattoristi. In totale 164 corsi ai quali hanno partecipato più di 3.600 allievi.

Presentazione di un prototipo di autotelaio per autobus

E' stato presentato il prototipo dell'autotelaio per autobus 341/A che la Fiat Concord fabbricherà nel suo Centro Industriale di Córdoba.

Si tratta di un veicolo destinato al trasporto di passeggeri su lunga distanza. Atto ad affrontare qualsiasi tipo di strada e qualsiasi condizione climatica, è dotato di un motore Diesel a 6 cilindri in linea di 228 CV, sistemato nella parte posteriore.

Vittoriosa una Fiat in una gara tra auto veterane

Tra Buenos Aires e Mar del Plata, lungo un percorso di oltre 400 km., si

è svolta una gara di automobili veterane, la cui età superava i 40 anni. La corsa è stata vinta da una Fiat del 1910, carrozzata da Van Den Plas di Bruxelles e condotta da due ragazze argentine: Norma Susana Dodds Angelucci e Ana Maria Etchecopar. Hanno partecipato alla originale competizione più di 150 vetture, autentici cimeli da museo, che hanno invaso la più movimentata delle autostrade nazionali.

La gloriosa vettura Fiat ha risposto brillantemente alle esigenze della prova. In alcuni tratti, favorita da un po'



di discesa, ha superato anche la velocità di 100 km/h.

Entrega de certificados de estudios

La instrucción profesional tiene en Fiat Concord un desarrollo en consonancia con la creciente importancia alcanzada por la preparación técnica en la industria moderna. Poco ha se entregaron, en la sede de la Sociedad, los certificados de estudios a más de mil trescientos dependientes que, el año pasado, siguieron los cursos de adiestramiento profesional de Fiat Concord. Toma-

ron parte en la ceremonia numerosas autoridades.

Durante el año 1967 Fiat Concord organizó 72 cursos sobre diversos sectores de trabajo; otros 35 cursos en la Escuela del Servicio de Asistencia Técnica y 57 cursos para conductores de tractor. Fueron 164 cursos, en los cuales participaron más de 3.600 alumnos.

Presentación de un prototipo de chasis para autobús

Ha sido presentado el prototipo del chasis para el autobús 341/A que Fiat Concord fabricará en su Centro Industrial de Córdoba.

Se trata de un vehículo destinado al transporte de pasajeros a largas distancias. En condiciones de vencer las dificultades de cualquier tipo de carretera y en cualquier condición de clima, está equipado con motor Diesel de 6 cilindros en línea, de 228 CV, colocado en la parte posterior.

Un Fiat venció la carrera de coches veteranos

Entre Buenos Aires y Mar del Plata, a lo largo de más de 400 km, tuvo lugar la carrera de coches veteranos, cuya edad pasaba los 40 años. Vencedor un Fiat de 1910, carrocería Van Den Plas de Bruselas, con dos muchachas argentinas al volante: Norma Susana Dodds Angelucci y Ana María Etchecopar. Más de 150 coches participaron en la original competición: auténticos recuerdos de museo que han invadido la más animada de las rutas nacionales.

El glorioso Fiat correspondió brillantemente a las expectativas de la prueba. En algunos tramos, en suave bajada, sobrepasó incluso la velocidad de 100 km/hora.



La Società di navigazione «Italia» ha scelto la più suggestiva forma di richiamo per una crociera a bordo della «Raffaello». Ha allineato alcuni fra i piatti scelti della cucina della nave sul cofano di una Fiat 850 Sport spider, parcheggiata su una banchina del porto di Genova. Presentatrice la bella attrice tedesca Solvi Stübing: che porge il migliore invito.

Vetture Fiat a Tahiti

Tahiti, ultimo paradiso, come lo definiscono le agenzie di viaggi intercontinentali, è rimasta la patria dell'uomo allo stato di natura. E dai tempi di Gauguin ad oggi è la meta di tutti gli europei che decidono di compiere il « ritorno alle origini ».

Ma il paradiso si gusta meglio con i

conforti messi a disposizione dalla civiltà moderna; e in particolare con l'automobile.

Per le strade dell'isola circolano sempre più numerose le vetture; e prospera la scuola guida, che si avvale di macchine Fiat: come la 850 coupé che vediamo in questa foto.



Tornano i Romani per presentare le Fiat



L'agente Fiat di Coira, nel cantone svizzero dei Grigioni, voleva costruire un nuovo garage: ma quando le scavatrici sono entrate in opera, per preparare le fondamenta, ha avuto una sorpresa. Il terreno da lui scelto nascondeva i ruderi di antiche costruzioni romane: e le autorità cantonali hanno posto il vincolo archeologico. L'agente, Mario Willi, non si è perso d'animo. Ha allestito un suggestivo parcheggio all'aperto, inaugurandolo con una esposizione speciale di vetture sotto l'insegna « Duemila anni fa, veicoli italiani erano già passati di qui ». Un'altra scritta, in un approssimativo latino, ricorda come « Marius Villicus filius Josefi » presenti lo spettacolo dei più moderni veicoli del ventesimo secolo. L'iniziativa ha avuto un notevole successo, fra il pubblico della città elvetica.

L'agent Fiat de Chur, dans le Canton des Grisons, voulait construire un nouveau garage; mais quand les excavateurs se sont mis au travail pour préparer les fondations, quelle ne fut pas leur surprise... Le terrain que notre agent avait choisi chait des ruines romaines et les autorités cantonales ont mis le veto archéologique. Notre agent, M. Mario Willi, ne s'est pas découragé pour autant. Il a monté un parking à ciel ouvert, très suggestif qu'il a inauguré par une exposition spéciale de voitures sous cette enseigne: « Il y a deux mille ans, les véhicules italiens sont déjà passés par ici ». Une autre inscription, celle-ci en latin, rappelle que « Marius Villicus filius Josefi » présente le spectacle des plus modernes véhicules du vingtième siècle. L'initiative a obtenu un large succès parmi le public de la ville helvétique.



L'incremento della motorizzazione è continuo in ogni città d'Italia e le targhe alte ne segnano le tappe. Così nelle scorse settimane a Verona è stata assegnata la targa VR 200.000 ad una berlina Fiat 124 del Comune, a Vicenza la targa VI 150.000 ad una berlina Fiat 125 — ritirata dal cav. Ferretto,

presidente della nostra Commissione Ditta Fergia — e a Sassari la targa SS 60.000 ad una Fiat 500, acquistata dal sig. Vittorino Soro.

Le consegne si sono effettuate nel corso di cerimonie alle quali hanno presenziato autorità cittadine.



CON LA CAMPAGNOLA ALL'ATTACCO DELLA TORRE VENEZIA



I due rocciatori valdostani Enrico Mauro e Mirko Minuzzo hanno compiuto una delle più importanti imprese alpinistiche degli ultimi anni scalando, per direttissima, la terribile Torre Venezia, del gruppo Civetta, nelle Dolomiti bellunesi. Per superare 500 metri di parete, tutta di sesto grado e sesto superiore, « a goccia d'acqua », hanno impiegato 13 giorni, in condizioni atmosferiche proibitive. Il maltempo li ha costretti a restare bloccati intere giornate sulle sottili cengie offerte dalla roccia; e quando sono giunti all'ultimo « tetto », hanno dovuto ripetere parecchie volte il tentativo di « saltarlo », venendo respinti a più riprese dalla furia delle acque. Hanno dedicato la nuova via a Bob Kennedy, di cui avevano appreso la tragica morte attraverso il transistor, mentre si trovavano in parete. Per la riuscita dell'impresa si è rivelata di fondamentale utilità la « Campagnola » Fiat, che ha accompagnato gli scalatori, con tutta la loro complessa attrezzatura, fino a quota 1925, alla base della parete, arrampicandosi a pieno carico per i più impervi sentieri di montagna.



AUTO E MODA A BARI



Alla manifestazione conclusiva dei festeggiamenti del Maggio Barese, un corteo di 12 vetture Fiat ha portato, lungo un percorso di circa 3 chilometri e tra due fittissime ali di folla, graziose indossatrici che presentavano al pubblico modelli della casa di moda De Palma di Bari. Presenti le autorità civili e militari ed una rappresentanza di 1.500 delegati dei Lyons internazionali, in congresso a Bari. Lo speaker ufficiale è stato il simpatico Silvio Noto.

LE VITTORIE DEL C. S. FIAT

Dal 28 giugno al 7 luglio nove giorni di successi

Coppa Italia femminile, Coppa Industria maschile, campionati individuali assoluti maschili e femminili: sulle piste e sulle pedane di Verona (29 giugno), Aosta (30 giugno) e Trieste (dal 5 al 7 luglio) le atlete e gli atleti del C.S. Fiat hanno ottenuto una serie di successi lusinghieri per il nostro Centro Sportivo, avviato inoltre alla conquista del Campionato femminile di Società, avendo già un netto vantaggio sul Cus Roma, il rivale più agguerrito. Se questo scudetto arriverà, sarà il decimo!

A Verona nella Coppa Italia femminile e ad Aosta per la Coppa Industria maschile le competizioni hanno chiamato in causa, oltre ai valori individuali, anche la forza morale delle singole squadre partecipanti, quello spirito particolare che i giornalisti sportivi indicano, con una frase un po' retorica ma efficace, come «l'attacca-

lottato con grande impegno, sostenendo anche il peso di due gare: così la Jaia che ha fatto 100 e 200 metri realizzando due preziosi terzi posti, la Forcellini e la Grottini nei lanci. Forcellini (peso a metri 12,99), Grottini (disco a metri 42,92) e la staffetta 4 x 100 (48"8) hanno realizzato i tre successi individuali del club torinese. Come dimostra il lieve margine di punti sul Cus Roma — solo 219 di vantaggio — le gare di Verona sono state emozionanti ed equilibrate. Ha vinto alla distanza la formazione meglio equilibrata.

Più netto il successo nella Coppa Industria ad Aosta. Numerose le affermazioni individuali, chiaramente dominate le due staffette, deciso il vantaggio (84 punti contro 67) sul Lilion Snia Varedo, secondo classificato. Nello stadio aostano gli atleti del Centro Sportivo Fiat hanno vinto tutte le gare in programma, ad eccezione dei 110 ostacoli in cui ha dominato Edy Ottoz, dei 400 ostacoli, dei 5000 metri e del salto in lungo. Questo particolare indica con sufficiente chiarezza la superiorità dei torinesi che quest'anno affrontano tutte queste competizioni privi di Renato Dionisi, impegnato nel servizio militare e quindi in forza ad un Gruppo Sportivo dell'Esercito.

«Trofeo dell'Industria» di Atletica Leggera - Aosta 30 giugno 1968 - Claudio Cassol al podio per la premiazione della gara di salto con l'asta da lui vinta con metri 4,25.

COPPA ITALIA FEMMINILE

(Verona, 29 giugno)

Getto del peso: 1. Forcellini m. 12,99;
Lancio del disco: 1. Grottini m. 42,92;
Staffetta 4 x 100: 1. Bruni, Bertolero, Dimiglio, Negrotto 48"8;

Classifica finale: 1. C.S. Fiat p. 12.378;
2. Cus Roma 12.159; 3. Cus Firenze 11.949; 4. Fontana Bologna 11.849;
5. S.C. Italia Milano 11.651.

COPPA INDUSTRIA MASCHILE

(Aosta, 30 giugno)

Lancio del disco: 1. Grossi m. 50,48;
Metri 800: 1. Arese 1'54"6;
Getto del peso: 1. Sorrenti m. 17,32;
3 mila metri: 1. Demenego 8'48"2;
Salto con l'asta: 1. Cassol Claudio metri 4,25;

Lancio del giavellotto: 1. Lievore Carlo m. 73,12;
Staffetta 4 x 100: 1. Vallet, Roscio, Montonati, Zandano 41"9;
Staffetta 4 x 400: 1. Puosi, Iraldo, Perro, Arese 3'17"5;

Classifica finale: 1. C.S. Fiat punti 84;
2. Lilion Snia Varedo 67; 3. Italsider 40; 4. Cogne Aosta 29; 5. Pirelli Milano 27. Seguono altri sei sodalizi.

CAMPIONATI INDIVIDUALI ASSOLUTI

(Trieste, 5-7 luglio)

Getto del peso femminile: 1. Forcellini m. 13,44;
Lancio del disco femminile: 1. Grottini m. 45,08;
Metri 800: 1. Arese 1'50"2;
Metri 1500: 1. Arese 3'43".

mento alla maglia». Nelle prove di questo genere, la classifica finale viene stabilita per somma di punti: i risultati singoli di ogni atleta vengono «tradotti» attraverso una tabella di valutazione e l'addizione dei punteggi parziali dà il totale. Per questo le vittorie personali sono importanti ma non determinanti: quel che conta è l'impegno di tutti agli effetti del successo.

Così è stato a Verona e ad Aosta. I giornali hanno sottolineato il ritorno all'attività, per l'occasione, di alcuni campioni del C.S. Fiat che parevano avere ormai chiuso l'attività. Anna Maria Spinelli, impiegata presso gli stabilimenti di Rivalta, è tornata in gara sugli 800 metri realizzando un ottimo terzo posto ed un buon tempo (2'30"4) per una atleta che non aveva sostenuto una normale preparazione invernale; nella Coppa Industria i due «veci» Franco Grossi e Carlo Lievore hanno di colpo dimenticato gli acciacchi — rispettivamente i dolori alla schiena ed alla spalla — per vincere brillantemente il lancio del disco ed il lancio del giavellotto.

La vittoria nella Coppa Italia femminile ha impegnato a Verona una dozzina di atlete del C.S. Fiat. Tutte hanno

A Trieste, nei campionati individuali assoluti, ancora successi della Grottini (disco) e della Forcellini (peso) nel settore femminile, e magnifico «doppio» di Franco Arese che ha dominato in modo nettissimo — come si è potuto seguire anche per televisione — entrambe le gare di mezzofondo, gli 800 ed i 1500 metri. Franco Arese è una delle speranze dello sport italiano per le Olimpiadi del prossimo ottobre a Città del Messico, i suoi successi sono accolti con gioia come un segno del progressivo avvicinamento dell'atleta alla migliore condizione. Il cuneese aveva già battuto in precedenza a Madrid alcuni fra i più forti specialisti d'Europa in un «meeting» internazionale, destando sensazione per lo stile e la facilità della sua azione. Forte sul passo, Arese ha ora perfezionato anche lo spunto di velocità, il cambio di marcia che spesso è necessario per risolvere una gara di mezzofondo.

Le gare nello stadio triestino, intitolato al calciatore Giuseppe Grezar perito con il Torino a Superga, hanno anche offerto una delusione, un motivo di dispiacere: la nostra staffetta 4 x 100, brillantissima vincitrice davanti al quartetto del Lilion Snia Varedo, è stata squalificata per un cambio fuori settore fra Vallet e Puosi, un «errore tecnico» che veramente pochi hanno visto, al punto che i primi a stupirsi della squalifica sono stati gli avversari del Lilion, i quali hanno così ottenuto la vittoria.

Nove giorni di gare, due importanti vittorie di squadra, una quindicina di successi individuali, un bilancio davvero di rilievo per il Gruppo di atletica leggera del Centro Sportivo Fiat, in una stagione nella quale in tutti gli sport olimpici c'è grande battaglia: il traguardo cui tutti aspirano è rappresentato dalle Olimpiadi messicane. Per questo, ora, è più difficile vincere.

Calendario Agosto - Settembre

ALPINISMO - ESCURSIONISMO

Settembre

- 7-8 - Monte Faroma (mt. 3073) da Lignan (mt. 1628) (Val St. Barthelemy).
- 8 - Lago di Luseny (mt. 2600) da Lignan (mt. 1628) (Val St. Barthelemy).
- 22 - Corno Vitello (mt. 3057) da Champoluc (mt. 1568) con discesa a Gressoney (Valli d'Ayas e Lys).

ATLETICA LEGGERA

Settembre

- 15 - Sede da destinare - Campionato Piemontese juniores maschile.
- 21-22 - Sede da destinare - Finale Coppa Italia juniores maschile.
- 22 - Sede da destinare - Campionato Piemontese allieve.
- 28-29 - Bologna - Campionati Italiani allievi ed allieve.
- 29 - Sede da destinare - Finale Coppa Italia juniores femminile.

AUTOMOBILISMO

Settembre

- 1 - Biella - 10° Giro Valli biellesi.
- 8 - Genova - 28° Coppa Riviera di ponente.
- 15 - Valgrisanche (gita).
- 22 - Lurisia (gita).
- 29 - Cremona - 12° Trofeo del Torrazzo.

BOCCE

Agosto

- 4-5 - Gap - Gara Internazionale a quadrette propaganda.
- 11-12 - Spilimbergo - Gara Internazionale a quadrette propaganda.
- 15 - Trivero - Gara Nazionale a coppie A e Regionale a coppie B-C.
- 18-19 - Ventimiglia - Gara Internazionale a quadrette propaganda.
- 25-26 - Aosta - Gara Internazionale a quadrette propaganda.

Settembre

- 1 - La Spezia - Campionato Italiano a coppie A-B-C.
- 1 - Torino - Gara Provinciale a coppie prom. C-C1.
- 8 - Casale - Gara Nazionale a coppie veterani.
- 8-9 - Mestre - Gara Internazionale a quadrette propaganda.
- 8 - Novara - Gara Regionale a coppie B.
- 8 - Torino - Gara Provinciale a coppie prom. C-C1.
- 15 - Torino - Gara Provinciale a coppie C.
- 14-15 - Chiavari - 3° giornata Campionato Italiano di Società.
- 21-22 - Alessandria - 4° giornata Campionato Italiano di Società.
- 21-22 - Torino - Campionato Italiano a quadrette B-C.
- 22 - Torino - Gara Provinciale a coppie C.
- 26-27-28-29 - Torino - 20° Campionato del mondo.

CANOTTAGGIO

Agosto

- 22-23-24-25 - Milano - Campionati Italiani Assoluti.

CICLISMO

Agosto

- 4 - Varallo-Pombia.
- 11 - Lombardia - Campionato Italiano.
- 15 - Bioglio Biellese - Trofeo Triverio.
- 18 - Novara - Coppa Martiri S. Rocco.
- 20 - Guazzora (Alessandria).
- 25 - Valle S. Nicolao - Corsa della lana.
- 26 - Villadossola - Coppa Virtus.
- 27 - Trino Vercellese.

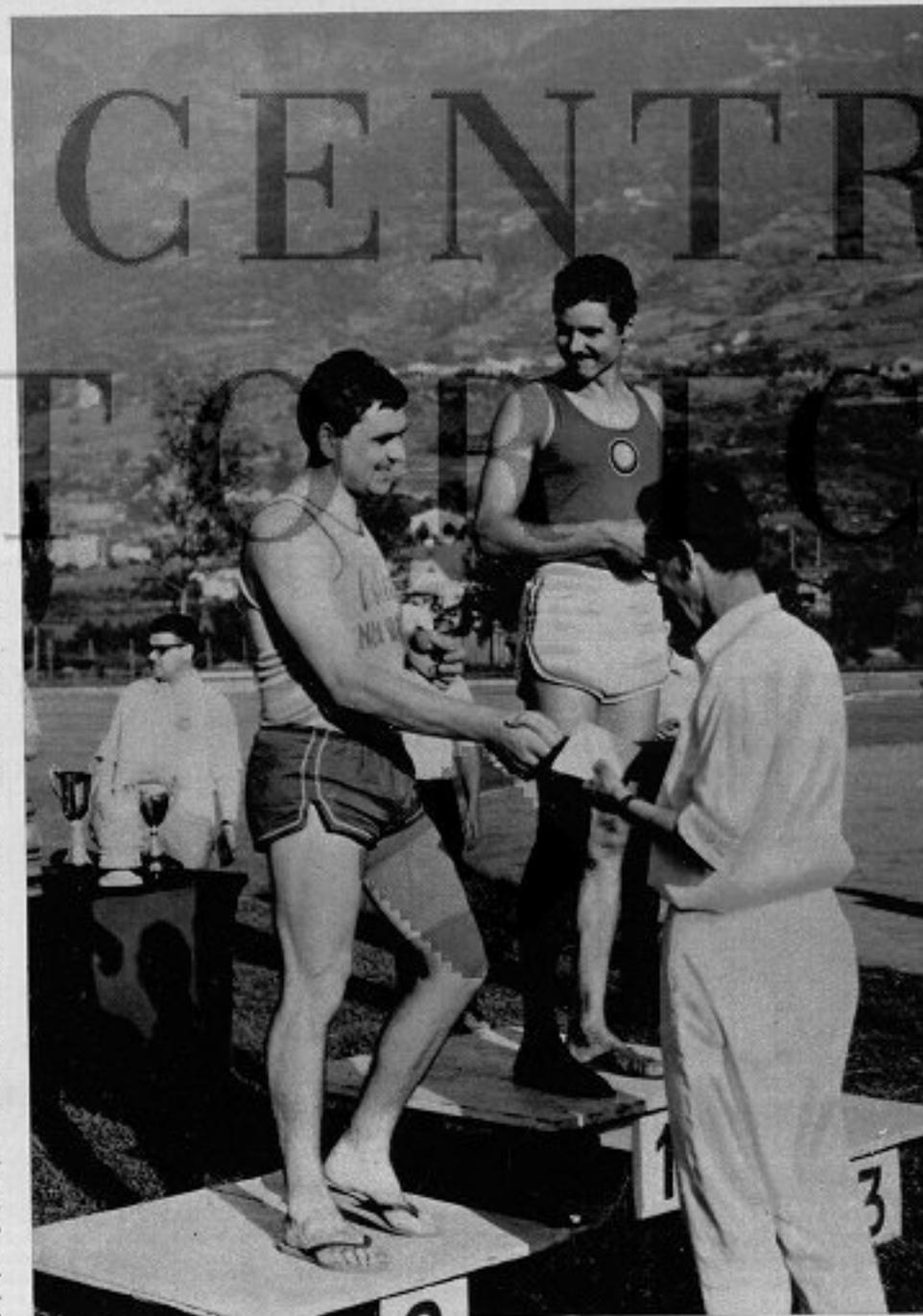
Settembre

- 1 - Torino-Valtournanche.
- 2 - Lignana - Trofeo Lignana.
- 15 - Oleggio - Circuito di Oleggio.

GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

GITE DI UN GIORNO

Tutte le domeniche e festivi	L.	1.400
Lugano	»	1.400
Lugano (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo)	»	3.200
Stresa	»	1.000
Stresa (escursione sul lago in battello, pranzo all'Isola Pescatori, visita a Villa Taranto)	»	3.150
Lago Maggiore - Stresa e Locarno (in battello da Stresa a Locarno, in aliscafo da Locarno a Pallanza e pranzo a bordo)	»	5.450
Como	»	1.150
Como (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo)	»	3.350
Orta	»	1.000
Orta (escursione sul lago in motoscafo, pranzo e visite all'Isola di S. Giulio ed al Sacro Monte)	»	3.300
Cervinia	»	1.050
Oropa	»	1.100
Santuario d'Oropa e Lago Mucrone (funivia andata e ritorno a Oropa - Sport e pranzo)	»	3.000
Sestriere	»	950



«Trofeo dell'Industria» di Atletica Leggera - Aosta 30 giugno 1963 - Franco Arese vince la gara dei m. 800 in 1'51"6.



Settembre
14-15 - Roma - Campionato di Società.

VIAGGI TURISTICI (SAVET)

CROCIERE

T/n «Michelangelo» - Napoli - Capri e Costiera Amalfitana (5 giorni) - Partenze: 12 agosto e 19 settembre. L. 43.000.

M/n «Caribia» - Le 7 Perle del Mediterraneo (8 giorni) - Genova - Barcellona - Palma di Maiorca - Ibiza - Biserta - Palermo - Capri - Genova. Partenza: 14 settembre. Quote da L. 49.500.

Soggiorni in Sardegna - Caletta di Siniscola (Nuoro).

Alta stagione: luglio-agosto: 7 giorni di pensione completa in camera con servizi e viaggio A/R Genova-Olbia in nave, Olbia-La Caletta in pullman; camera singola (per persona) L. 40.000; camera doppia (per persona) L. 38.000.

Bassa stagione: settembre-ottobre. Camera singola (per persona) L. 36.000; camera doppia (per persona) L. 33.500.

In aereo: Beirut (individuale) - Soggiorni estivi. Partenze: tutti i sabati e le domeniche. Quote da L. 119.000.

In treno: Parigi (3 giorni di permanenza completa con visite alla Parigi storica, alla Parigi moderna ed al Museo del Louvre). Partenze: 14 agosto - 6 e 20 settembre. L. 40.000.

NOTIZIE IN BREVE

ATLETICA LEGGERA

Il 23 giugno si è svolta a Torino la finale della Coppa Italia Allieve, massima manifestazione nazionale per detta categoria.

La squadra del C.S. Fiat si è classificata al secondo posto. Nel corso di dette gare le giovani atlete hanno dimostrato il loro buon grado di forma.

BOCCE

Si sono svolte, e sono state vinte dall'Italia, due importanti manifestazioni bocchistiche internazionali: il 14-15-16 giugno ad Imperia la «Coppa Principe di Monaco» ed il 21-22-23 dello stesso mese a Casablanca il «2° Criterium Internazionale».

In entrambe le competizioni i bocchisti del C.S. Fiat erano presenti: nella prima con Braglia e nella seconda con Braglia e Macocco.

RISULTATI GARE SEZIONALI

AGES

Maggio

26 - Gruppo Anziani: 1° Andreoli-Malco.

AUTOMOBILI

Aprile

25 - Capi Off. 21 Meccanica: 1° Guida-Turletti.

28 - Off. 24 Meccanica: 1° Sanmartino-Oliaro.

Maggio

1 - Off. 21 Meccanica: 1° Bergia-Rigat.

1 - Officina 51: 1° Audessano-Becchio.

4 - Serv. Imp. e Sistem.: 1° Paschetta-Cordero.

5 - Officina 8 Presse: 1° Avale-Magliano.

5 - Serv. Prod. Meccanica: 1° Giovannini-Serboni.

5 - Centr. Telefonica: 1° Velatta-Tonda-Pregliasco.

18 - Serv. Metodi Meccanica: 1° Signetti-Coatto.

18 - Serv. Metodi Carroz.: 1° Sancio-Martino.

19 - Officina 26 Meccanica: 1° Benetto-Saluto.

23 - Officina 89 Rep. 894: 1° Garino-Verzetti.

25 - Serv. Mat. Aus. Meccanica: 1° Miseglio-Rigo.

26 - Officine 1/3 Presse: 1° Genesio-Tomolino.

26 - Ufficio Riprod. Disegni: 1° Dellavalle-Bucci.

26 - Collaudo Carroz.: 1° Carlevaris-Scotti.

26 - Officina 19 Presse: 1° Didier-Mabolo-Violin.

Giugno

2 - Officine 6 e 9 Presse: 1° Del Tetto-Bessone.

AVIO

Aprile

25 - Sezionale: 1° Macchi-Mossino.

Maggio

25 - Enti Vari: 1° Robino-Truffo.

Giugno

3 - Ufficio Sorveglianza: 1° Chimenti-Fontana.

FERRIERE

Marzo

31 - Sezionale: 1° Carina-Ricca.

Aprile

21 - Sezionale: 1° Rosini-Lingua.

FONDERIE

Marzo

9 - Rep. Modellatori legno: 1° Rovetti-Bottino.

10 - Sezionale: 1° Mollo-Vota.

20 - Serv. Anime Rep. 17 B: 1° Wich-Mancini.

Aprile

7 - Sezionale: 1° Tempo-Barbero-Bergamaschi.

7 - Fond. Carmagnola: 1° Arneodo-Beltramo.

21 - Gruppo Anziani: 1° Bertaina-Mattiotto.

21 - Collaudi Carmagnola: 1° Gambino-Rubinetto.

23 - Imp. Serv. Prod.: 1° Scanavino-Sanlorenzo.

21-28 - Dirig. e Imp. Carmagnola: 1° Bertoloccio.

Maggio

4 - Ufficio Coll. Estero: 1° Villata.

5 - Vig. del Fuoco Carmagnola: 1° Barsio-Bonetto.

12 - Fucine Nord: 1° Intersimone-Simion-Martinoli.

12 - Centro Meccanogr. e Off. Metodi: 1° Ruella.

12 - Serv. Studi Estero - URSS: 1° Rolle-Soldano.

12 - Off. Fucine Sud: 1° Bertolazzo-Bongiovanni.

12 - Off. Aus. Allum. Carmagnola: 1° Ferrero-Petra.

23 - Vigili del Fuoco: 1° Milano-Tessarini.

26 - Rep. 71 Off. All. Carmagnola: 1° Garis-Viale.

26 - Serv. Gener. Carmagnola: 1° Bergesio-Allasina.

Giugno

1 - Coll. Accett. Arrivi: 1° Porta-Cerruti.

2 - Off. Anime Rep. 16: 1° Scalenghe-Populin.

15 - Serv. Sanit. Carmagnola: 1° Zanino-Dal Zovo.

16 - Dir. e Imp. Fuc. Sud: 1° Lautiero-Troiano.

18 - Vigili del Fuoco: 1° Moncero-Gamerro.

GRANDI MOTORI

Maggio

5 - Sezionale: 1° Coppa-Barsanti.

18 - Rep. Sala Prove: 1° Rosio-Pereg.

26 - Gruppo Anziani: 1° Beriero-Turati-Bonade.

26 - Rep. Collaudo: 1° Lurgo-Candiani.

Giugno

2 - Rep. P: 1° Appiano-Bores.

2 - Repp. 2 e 19: 1° Ferrero-Alliotti.

MATERIALE FERROVIARIO

Maggio

1 - Sezionale: 1° Mariondo-Pella.

Giugno

2 - Gruppo Anziani: 1° Simonetti-Campra.

OFFICINE RIVALTA

Aprile

26 - Sezionale: 1° Vairo-Francesco.

Maggio

26 - Sezionale: 1° Priotti-Pogliatto.

OFF. SUSSIDIARIE AUTO

Maggio

19 - Sezionale: 1° Ferrero-Perotto.

23 - Servizio Collaudo: 1° Crivello-Pabbri.

23 - Centro Meccanografico: 1° Aime-Bonin.

Giugno

16 - Servizio Amministrativo «M»: 1° Pignatta.

OFF. PROD. AUSILIARIE

Aprile

28 - Sezionale: 1° Bardo-Ferrero-Regis.

RICAMBI

Aprile

24 - Sezionale: 1° Destefanis.

Maggio

26 - Repp. Collaudo: 1° Barisone-Eldrado.

SEDE CENTRALE

Maggio

1 - DAT - Serv. Rim. Vett.: 1° Magliano-Borgo.

13 - Laborat. R.C.A.A.: 1° Borelli-Kilena-Lant.

25 - Prossida: 1° Donatini-Canalis.

Giugno

1 - Sez. Costr. e Imp. - Centr. Termiche:

1° Bordino-Cotta.

S.I.M.A.

Aprile

28 - Gruppo Anziani: 1° Rabbone-Buo-Munton.

Giugno

9 - Sezionale: 1° Vay-Sulsenti.

S.P.A.

Aprile

21 - Sezionale: 1° Bonzalla-Rossi.

STABILIMENTO OFFICINE STURA

Aprile

21 - Sezionale: 1° Ballario-Serra.

25 - Serv. Met. e Mat. Aus.: 1° Barberis-Cornaglia.

27 - Serv. Prod. e Rif. Mat.: 1° Trovarello-Fantuz.

Maggio

4 - Serv. Mat. - Fabb. e Modif.: 1° Casa.

13 - Impiegati: 1° Fassio.

19 - Sezionale: 1° Genon-Nepote.

26 - Off. 3 - Pompe e Freni: 1° Nurra.

Giugno

6 - Magazz. e Lubrif. UMA: 1° Cacia.

VELIVOLI

Aprile

26 - Officina 4: 1° Azeglio-Borello.

27 - Officina 1: 1° Moisanaro-Venturello.

Maggio

11 - Officina 5: 1° Marino-Fasano.

Giugno

1 - Vel. Caselle, CEA: 1° Milano-Bisello-Antonello.

3 - Controllo Qualità: 1° Vignolo-Vandini.

CANOTTAGGIO

Nel mese di giugno si sono svolte due regate nazionali a Peschiera ed a Verbania. Nella prima l'otto di punta con timoniere del C.S. Fiat si è classificato al secondo posto e nell'altra la canoista del C.S. Fiat Zancanella si è aggiudicata un secondo e terzo posto.

CICLISMO

Buoni piazzamenti dei ciclisti del C.S. Fiat, i quali, dal 16 al 22 giugno hanno fra l'altro partecipato al Giro della Valle d'Aosta, gara internazionale a tappe, dove Cumino e Balduzzi si sono aggiudicati due tappe.

MOTOSCOOTERISMO

I motociclisti del C.S. Fiat nel mese di giugno si sono classificati al primo posto nel Raduno Nazionale di Bologna ed in quello internazionale di Montecarlo.

PALLANUOTO

GIUGNO

1 - Torino - C.S. Fiat / Lerici 13-4

8 - Milano - C.S. Fiat / Canot. Olona 9-4

15 - Torino - C.S. Fiat / Pozzillo Cat. 7-5

19 - Sori - Bogliasco / C.S. Fiat 7-5

22 - Genova - A. Doria / C.S. Fiat 8-5

Crissolo	950
Gressoney	950
Charnpoluc	950
Cesana	900

GITE con effettuazione quindicinale

Giro dei due trafori: Gran San Bernardo e Monte Bianco	3.150
Lago di Champex	2.800
Locarno	1.300
Ceresole	1.100
San Remo	1.500
Alassio	1.400
Varazze	1.300
Spotorno	1.350
Prati (13 laghi)	950
Courmayeur	1.300
Pian della Mussa	1.100
Genova	1.300
Rapallo	1.350
Bergamo - Sotto il Monte	2.100
Turismo gastronomico nelle Langhe	2.950

GITE PER IL PERIODO DELLE FERIE

dal 4 al 25 agosto

4 domenica - Tutte le gite festive	
4 domenica - Rimini-Cattolica	L. 3.200
5 lunedì - Oropa	1.100
6 martedì - Lugano	1.400
7 mercoledì - Due trafori	3.150
8 giovedì - Lugano	1.400
9 venerdì - Gressoney	950
10 sabato - Oropa	1.100
11 domenica - Tutte le gite festive	
12 lunedì - Alassio	1.400
13 martedì - Lugano	1.400
14 mercoledì - Champoluc	950
15 giovedì - Tutte le gite festive	
16 venerdì - Tutte le gite festive	
17 sabato - Tutte le gite festive	
18 domenica - Tutte le gite festive	
19 lunedì - Genova (visita nave)	2.000
20 martedì - Cervinia	1.050
22 giovedì - Lugano	1.400
24 sabato - Como	1.150
25 domenica - Tutte le gite festive	

GITE SPECIALI

15 agosto: Nizza	L. 3.350
con pranzo	4.950
19 agosto: Genova (visita transatlantica e Raffaello)	2.000

GITE DI DUE GIORNI

14-15 agosto e 31 agosto-1 settembre: Nizza	L. 14.850
14-15 agosto e 7-8 settembre: Venezia	15.300
14-15 agosto e 7-8 settembre: Ginevra - Megève - Losanna	16.300
15-16 agosto e 14-15 settembre: Firenze	14.850
15-16 agosto: Grenoble e la Grande Chartreuse	12.150

GITE DI TRE GIORNI

15-17 agosto e 14-16 settembre: Costa Azzurra	L. 20.900
15-17 agosto e 21-23 settembre: Lago di Ginevra	23.300
15-17 agosto e 14-16 settembre: Interlaken e Lucerna	23.250
16-18 agosto e 6-8 settembre: Venezia	23.250
16-18 agosto e 6-8 settembre: Cinque Terre	22.800

GITE DI QUATTRO GIORNI

12-15 agosto e 12-15 settembre: L'artistica Borgogna e i suoi vini pregiati	L. 33.250
---	-----------

15-18 agosto e 5-8 settembre: Zermatt e il Gornergrat	31.350
15-18 agosto e 12-15 settembre: Isola d'Elba e Corsica	31.350
15-18 agosto e 5-8 settembre: Le Dolomiti	31.350
15-18 agosto e 12-15 settembre: Marsiglia e la Provenza	35.150
12-15 agosto e 5-8 settembre: Slovenia e laghi di Plitvice	31.350
15-18 agosto e 15-18 settembre: Castelli della Loira	35.150
15-18 agosto e 5-8 settembre: Foresta Nera e Cascate del Reno	37.050
15-18 agosto e 19-23 settembre: Roma e Firenze	36.600

GITE DI CINQUE GIORNI

14-18 agosto e 11-15 settembre: Svizzera pittoresca	L. 47.000
14-18 agosto e 1-5 settembre: Monaco e le Cinque Nazioni	47.000
14-18 agosto e 11-15 settembre: Napoli e Costiera Amalfitana	46.500

GITA DI SEI GIORNI

13-18 agosto e 14-19 settembre: Parigi e Borgogna	L. 65.000
---	-----------

GITA DI SETTE GIORNI

12-18 agosto e 9-15 settembre: La Spagna	L. 66.000
--	-----------

GITA DI OTTO GIORNI

11-18 agosto: Austria e Vienna	L. 84.000
--------------------------------	-----------

GITA DI NOVE GIORNI

10-18 agosto e 14-22 settembre: Benelux, Germania e Valle del Reno	L. 91.000
--	-----------

GITA DI DIECI GIORNI

9-18 agosto: L'Inghilterra: il Kent e Londra	L. 135.000
--	------------



Le due graziose vallette del telequiz «Su e giù» Silvia Dionisio e Marcella Rossano, sono tra i personaggi più recenti dei nostri teleschermi. Eccole a bordo di sportive Fiat, sulle quali hanno posato per il servizio redazionale di un periodico.

NUOVA GUINEA UN TRATTORE FIAT PER IL



i bimbi Fiat disegnano

I disegni dei nostri piccoli amici che vengono 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 all'«Illustrato Fiat», corso Marconi 10, 10100 Torino.



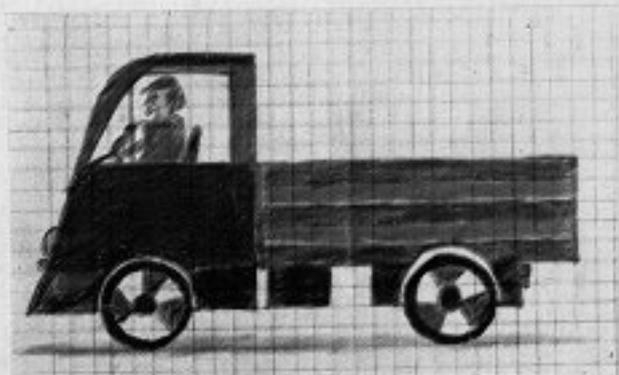
Rosanna, di anni 8, figlia di Oreste Novara (Sezione SPA)



Emanuela, di anni 11, figlia di Delio Pisano (Sede Centrale)



Federico, di anni 7, figlio di Alfiero Lenzi (Filiale di Milano)



Pier Angelo, di anni 8, figlio di Matteo Sema (Sezione Officine di Rivolta)

Sull'altipiano della Nuova Guinea australiana, una delle aree fino a ieri meno conosciute del mondo, è arrivata la civiltà industriale. Il progresso è stato rapido, quasi tumultuoso: in dieci anni queste popolazioni sono passate dall'età della pietra a quella della macchina; e la trasformazione, avvenuta senza cancellare gli antichi costumi, presenta degli aspetti particolarmente pittoreschi.

Lungo le verdi colline della zona del monte Hagen sono sorte coltivazioni di tè e di caffè; e gli indigeni, che fino a pochi anni fa si nascondevano con la lancia in pugno dietro le palizzate dei villaggi in attesa del nemico, oggi arano e spianano la terra alla guida dei più moderni mezzi meccanici. Un trattore rappresenta per loro il più ambito punto di arrivo. Non è soltanto uno strumento di lavoro. È un mezzo di avanzamento sociale, assicura a chi lo possiede un prestigio pari a quello degli abitanti delle grandi città. Se si pensa che questi uomini continuano ad ornarsi il capo con piume di uccello del paradiso, si comprende come siano disposti a fare qualsiasi sacrificio per potersi procurare una nuova macchina.

L'esperienza della Ottley Bros. di monte Hagen, concessionaria della Fiat in questa zona, è illuminante. La vendita di un trattore ha una storia laboriosa. Una colonna di indigeni si presenta alla sede della società, un portavoce fa un passo avanti e annuncia, in modo solenne: «Io voglio comperare un Fiat»; poi fa un segno ai suoi aiutanti di seguirlo nell'ufficio, per la consegna del denaro. Si aprono i sacchi e le monete vengono rovesciate per terra: sono migliaia di pezzi, di tutti i tipi, che finiscono sul pavimento in una fragorosa cascata di metallo. Il concessionario chiama i suoi dipendenti per l'operazione di conteggio, che si protrae per due, tre, fino a cinque giorni; mentre il suo singolare cliente osserva con circospezione i trattori esposti. È armato di lancia, tutto impiastriccato d'oca e di grasso di maiale; ma il costume non costituisce per lui un ostacolo a sedersi al volante dell'una o dell'altra macchina per giudicare quale sia più adatta a lui.

Quando ha scelto, ritorna nell'ufficio, dove gli impiegati stanno ancora contando il suo denaro. Le scintillanti monete passano fra le dita esperte del personale, che si trova di fronte a problemi impreveduti. Alcuni di questi pezzi sono stati emessi molti anni prima, il loro valore supera certamente quello nominale. Ci sono gli antichi tre scellini finemente traforati, i tre pence e i vecchissimi pennies rimasti sepolti per due generazioni e ancora impregnati del grasso di maiale per impedirne il deterioramento. L'indigeno osserva la scena tranquillo. Sa perfettamente il valore del suo denaro; non ha bisogno che nessuno gli insegni a farsi i conti in tasca.

Nouvelle Guinée UN TRACTEUR FIAT POUR LE GRAND CHEF DE MONT HAGEN

La civilisation industrielle est arrivée sur les hauts plateaux de la Nouvelle Guinée Australienne, récemment encore l'une des régions les moins connues du monde. Le progrès a été rapide, presque tumultueux: en dix ans ces populations sont passées de l'âge de la pierre à celui de la machine; et la transformation qui s'est effectuée sans effacer les antiques coutumes, présente des aspects particulièrement pittoresques.

Tout au long des vertes collines de la région du Mont Hagen, des champs de café ont surgi; et les indigènes qui il y a peu d'années encore, se cachaient, la lance au poing, derrière les palissades de leurs villages, guettant l'ennemi, travaillent aujourd'hui la terre à l'aide des plus modernes moyens mécaniques. Un tracteur représente pour eux le point d'arrivée le plus ambitieux. Il n'est pas seulement un instrument de travail. C'est un moyen d'avancement social, qui assure à celui qui le possède un prestige comparable à celui des habitants des grandes villes. Si l'on pense que ces hommes continuent à se coiffer des plumes de l'oiseau de paradis, on comprend qu'ils soient disposés à n'importe quel sacrifice pour se procurer l'une de ces nouvelles machines.

L'expérience de la Ottley Bros de Mont Hagen, concessionnaire de Fiat pour cette zone est un exemple. La vente d'un tracteur a une histoire laborieuse: une colonne d'indigènes se présente au siège de la société, un porte-parole s'avance et annonce d'une voix solennelle: «Je veux acheter un Fiat»; puis il fait signe à ses aides de le suivre dans le bureau pour la remise de la somme d'argent. On ouvre les sacs et les pièces de monnaies sont versées sur le sol; des milliers de pièces de monnaies, de tout type, qui finissent sur le plancher en une bruyante cascade de métal. Le concessionnaire appelle ensuite ses dépendants pour l'opération de la compte qui continue pendant deux, trois, parfois cinq jours; pendant ce temps le singulier client observe d'un oeil circonspect les tracteurs exposés. Il est armé d'une lance, tout recouvert de graisse de porc; mais ce costume ne lui est pas d'obstacle pour s'asseoir au volant de l'une ou de l'autre des machines et juger laquelle s'adapte le mieux à sa personne.

Quand il a choisi, il retourne au bureau, où les employés sont encore occupés à compter son argent. Les monnaies scintillantes passent entre les doigts experts du personnel qui se trouve face à des problèmes imprévus. Certaines de ces pièces ont été émises de nombreuses années auparavant et leur valeur réelle dépasse certainement leur valeur nominale. Ce sont les «trois shillings» antiques, finement ajourés, les trois pences et les vieux pennies restés ensevelis pendant deux générations et encore imprégnés de graisse qui en empêchait la détérioration. L'indigène observe la scène en toute tranquillité. Il connaît parfaitement la valeur de son argent. Il n'a besoin de personne pour ce genre de comptabilité.

CAPO TRIBU'



New Guinea A FIAT TRACTOR FOR THE TRIBAL CHIEF

Prosperity has come to the highlands of Australian New Guinea, until recently one of the least known areas in the world. In only 10 years, in fact, the indigenous population graduated, so to speak, from the stone age to the status symbol.

This remote socio-economic revolution presents particularly colourful aspects, showing at the same time the persisting of age-old customs. With tea and coffee plantations spreading across the green hills around Mt. Hagen, natives who only a few years ago were crouching, spear in hand, behind their village walls, fearful of their enemies, are now crouching behind the wheels of tractors, ploughing and levelling the ground. In the world of paradise plumes, having your own bright tractor is a matter of prestige, just as it is in any suburbia, and the people here will go to any length to have a new machine. The experience acquired by Ottley Bros., a Fiat dealer of the area, is enlightening and the sale of a tractor is sometimes quite an involved proposition.

When a line of natives arrives at the dealer's office, their spokesman will step forward and announce: «Me fellow like buy um Fiat». He then waves his followers into the office and they unload the money in a sparkling cascade of wealth. As the office staff begins a steady count, an operation likely to last two, three even five days, the native customer will proceed to cast a lordly eye over the available merchandise. Covered in paint and pig fat, dangerously sharp with long spears, arrows and knives, he blissfully tries one the tractors to see which one suits him best.

After making his choice, he will go back to the building, watching as every shining piece falls between the experienced fingers of the office staff. This counting is not without unexpected surprises. There are in fact old New Guinea holey shillings and there pence and very old pennies long hidden underground. They will probably have been buried for two generations, often in old lap-laps impregnated with pig fat. The highlander looks calmly on. He knows quite well his money's worth and no one can teach him how to count.

Neu Guinea EIN FIAT-TRAKTOR FÜR DEN STAMMHÄUPTLING

Auf der Hochebene von Australisch Neu-Guinea, einem der bis vor kurzem unbekanntesten Gebiete der Erde, hat das Zeitalter der industriellen Zivilisation begonnen. Der Fortschritt hat schnell, ja überwältigend seinen Einzug gehalten: in zehn Jahren ist die Bevölkerung von der Steinzeit in das Zeitalter der Maschine übergegangen; diese rasche Verwandlung erfolgte, ohne dass die alten Bräuche und Sitten ausgelöscht wurden, was oft zu komischen und pittoresken Situationen führt.

An den Abhängen der grünen Hügel um den Berg Hagen sind Tee- und Kaffeeplantagen entstanden und die Eingeborenen,



die sich noch bis vor wenigen Jahren mit der Lanze bewaffnet hinter den Palisaden der Dörfer in Erwartung des Feindes versteckten, bearbeiten heute ihre Felder mit den modernsten Landwirtschaftsmaschinen. Ein Traktor bedeutete für sie das höchste Glück. Er ist nicht nur ein Arbeitsmittel. Er ist auch ein Zeichen des sozialen Fortschritts, denn er verhilft seinem Besitzer zu demselben Ansehen, das einem Stadtbewohner gezollt wird. Wenn man bedenkt, dass sich diese Menschen den Kopf mit Federn des Paradiesvogels schmücken, versteht man, dass sie zu jedem Opfer bereit sind, um sich eine neue Maschine verschaffen zu können.

Die Firma Ottley Broth. in Hagen, Vertragshändler in dieser Zone hat ihre Erfahrung mit diesen kuriosen Zuständen machen können. Der Verkauf eines Traktors ist eine sehr langwierige und ermüdende Angelegenheit. Ein langer Zug von Eingeborenen präsentiert sich vor den Verkaufsräumen der Firma, ein Sprecher tritt einen Schritt vor und verkündet in feierlichem Ton: «Ich will einen Fiat kaufen», dann macht er seinen Gefolgsleuten ein Zeichen, ihm in das Büro zur Übergabe des Geldes zu folgen. Jetzt werden aller Art Beutel geöffnet und unzählige Münzen klirren auf dem Boden: es sind Tausende von Stück verschiedenster Größe und jeden Wertes, die jetzt als ein Haufen klirrendes Metall den Boden bedecken. Der Firmeninhaber ruft seine Angestellten, die sich an das Zählen machen. Diese Arbeit zieht sich manchmal über zwei oder drei, sogar fünf Tage hin, während der seltsame Kunde die ausgestellten Traktoren eingehend inspiziert. Er ist mit einer Lanze bewaffnet und ganz mit Fett beschmiert; aber diese Aufmachung hindert ihn nicht, sich hinter das Steuer der einen oder der anderen Maschine zu setzen, um festzustellen, welche die beste für ihn ist.

Wenn er seine Wahl getroffen hat, kehrt er in das Büro zurück, wo die Angestellten noch mit dem Zählen seines Geldes beschäftigt sind. Die Münzen gehen durch die erfahrenen Finger des Personals, das sich unvorhergesehenen Problemen gegenüberüberblickt. Einige Geldstücke zum Beispiel sind vor vielen Jahren ausgegeben worden und ihr jetziger Wert überschreitet bestimmt ihren Nennwert. Da gibt es die antiken, feinziselierten Drei-Schilling-Stücke, die Drei-Pence-Stücke und jene uralten Pennies, die zwei Generationen lang vergraben gewesen sind und noch ganz mit Schweinefett bedeckt sind, das gegen die Verwitterung schützen sollte. Der Eingeborene verfolgt in aller Ruhe diese Szene. Er kennt genau den Wert seines Geldes, und niemand braucht ihm etwas vorzurechnen.

«MODA-VACANZE» è tema di attualità. I settimanali femminili propongono soluzioni pratiche e divertenti. Esistono in primo piano le «gonne-pantalone» di tela di lino con le camicette colorate a piccoli pois bianchi. Seguono le «gonne-portafoglio» che nascondono shorts o minigonne.

La formula fortunata di costume da bagno e giacca di spugna, tipo golf sportivo, è interessante. Il costume sarà blu, marrone o bianco, la giacca di spugna avrà il medesimo colore e bordi lavorati a maglia con coste evidenti, con righe a due o più colori.

L'abito bianco, senza risvolti del colletto, si porterà con foulards a pois o a riquadri. La linea sarà morbida, con spalle strette, maniche molto corte e cintura bassa di cuoio blu o marrone.



Modello Josie-Marie. Abito di shantung misto Bemberg e seta verde smeraldo. Foulard di crespato stampato di Taro. Gioielli di legno e metallo di Borbone.



Abito in tessuto 14% nailon ed 86% arsel stampato in rosa, giallo e verde intenso su fondo nero. Calze Santagostino. Orecchini Borbone. Scarpe del calzaturificio di Varese.

Altra soluzione brillante il tailleur di tela color corda con bottoni di legno e blusa di shantung marrone. Esistono abiti di ogni tipo, ma noi consigliamo quelli leggeri in velo di cotone «fantasia» con polsini e piccolo collo maschile bianco.

Non trascurate le gonne a pieghette, moderne e disinvolte. Vi permetteranno di sfruttare tutte le

consigli del medico

Per chi va in ferie

Le vacanze estive sono ormai prossime e debbo ritenere che ciascuno di voi abbia già fatto la scelta del luogo ove trascorrerle.

Negli anni scorsi, all'avvicinarsi della estate ho più volte richiamato la vostra attenzione su questo tema (indicazioni e controindicazioni della terapia climatica, scelta del luogo per le vacanze, ecc.). Mi pare che possa essere utile, ora che siamo alla vigilia delle ferie, ricordarvi alcune buone norme di igiene e di comportamento per chi vorrà trascorrere la vacanza lontano dalla città. Ecco un breve elenco:

— non esporsi al sole in modo sconsiderato. La cura del sole è in genere benefica per tutti, a patto che venga fatta con esposizioni quotidiane inizialmente brevi e gradatamente progressive. Ciò vale qualunque sia il luogo da voi scelto (mare, montagna, lago, ecc.);

— chi va al mare, si ricordi: il bagno deve essere fatto a stomaco vuoto (almeno due-tre ore dopo il pasto), dopo essersi asciugati dal sudore, e, se si è

stati esposti al sole, dopo aver fatto raffreddare il corpo in zona di ombra per almeno 10-15 minuti; l'immersione non deve durare di norma oltre i 20-30 minuti, deve essere immediatamente sospesa al primo brivido di freddo o altro segno di malessere.

Durante l'immersione, anche chi non sa nuotare, deve tenere il corpo in moto. La doccia va fatta preferibilmente subito dopo il bagno. Il nuoto e la voga vanno praticati senza sforzo e per un tempo proporzionato all'allenamento ed all'età. Il riposo notturno e le ore dei pasti devono essere rispettati. Bisogna evitare di ingerire smodatamente bevande, soprattutto se ghiacciate, di mangiare cibi non freschi e non controllati igienicamente (frutti di mare e simili).

Il bagno fuori delle spiagge vigilate, e più specialmente nelle acque di fiumi, può nascondere pericolose insidie e perciò deve essere fatto con maggiore prudenza. L'uomo può vivere senza respirare solo pochi minuti, di norma tre-quattro minuti, che si riducono se il naufrago, nel tentativo di salvarsi, si agita e consuma più presto le già scarse riserve di ossigeno;

— chi va in montagna deve tenere presente che le alte altitudini (oltre 1.500 metri) richiedono un periodo di acclimata-

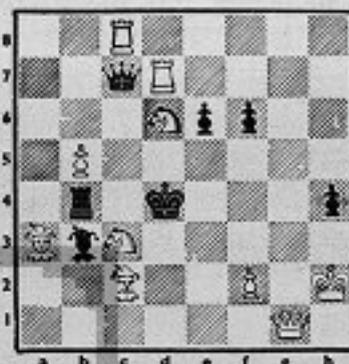
zione, per cui è consigliabile per tali altitudini un soggiorno non inferiore ai 10-15 giorni; che gli sbalzi di temperatura tra le ore diurne e notturne sono in genere notevoli per cui è necessario fornirsi di adeguati indumenti. Le escursioni sono benefiche, ma devono essere fatte in modo proporzionale alle proprie forze e con gradualità. Le scalate su roccia non devono mai essere fatte senza guida e senza un adeguato allenamento;

— chi si pone in viaggio studi bene l'itinerario e valuti i disagi cui può andare incontro per le difficoltà della circolazione stradale, per il clima dei luoghi che vorrà visitare, per le diverse abitudini alimentari delle regioni o dei paesi che attraverserà. Eviti le lunghe estenuanti tappe, che inchiodano sul sedile di una automobile, di un pullman, o di un treno; cerchi di moderarsi nell'assunzione dei pasti, e delle bevande, e di tenere una alimentazione possibilmente la più conforme alle sue abitudini.

Se infine guida una autovettura, sia estremamente prudente per non correre il rischio di finire, o far finire ad altri, le vacanze in una corsia di ospedale.

Si tratta di norme elementari, quasi ovvie, ma purtroppo assai spesso dimenticate, ed è perciò estremamente utile il ricordarle.

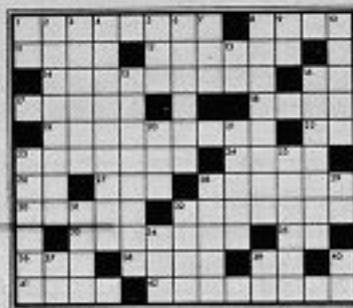
Dr. Enzo



Il Bianco molla in due mosse

Inviare la soluzione all'«Illustrato Fiat», Corso Marconi 10, 10109 Torino, entro 20 giorni dalla data di questo «Illustrato». Fra i solutori saranno sorteggiati premi.

Cruciverba



ORIZZONTALI: 1. Le raccontano gli umoristi - 8. Vulcano della Sicilia - 11. Popolare opera di Verdi - 12. Strada stretta - 14. La Gibilterra dell'Oceano Pacifico - 16. Quarto - 17. Un ritratto vivente - 18. L'ultima parola del romanzo - 19. Regione del nord Italia - 22. Saga di Como - 23. Color rosso per le labbra - 24. Fan ballare i marinai - 26. Del deputato - 27. Malvaglia - 28. La parte del fiore che contiene il polline - 30. Popolare opera di Puccini - 32. Grande porto dell'Adriatico - 33. Acqua stagnante - 35. La fine di tutto - 36. Pronome person. - 38. Un giorno del passato - 39. Arezzo - 41. Il mare di Rodi - 42. Riparare.

VERTICALI: 1. Nota music. - 2. Si fa sotto i baffi - 3. Inventò il fonografo - 4. Nazione europea - 5. Un frutto - 6. Rimedio... contro la pioggia - 7. Risobianza - 8. Ha il naso lungo sino a terra! - 9. Torino - 10. Un letto sassoso - 13. Adesso - 15. Volano sulle scie dei piroscafi - 16. Poco sicuro - 20. Misura terrena - 21. Il mare di Taranto - 23. Bambaglia - 25. Una mano - 28. Cassetta per le api - 29. Le vocali di tante - 31. Lavorano nell'ombra - 32. Antica moneta - 34. Segue il bis - 37. Iniziali di Guerrini - 39. Iniziali di Thomas - 40. Nota musicale.

Da «La Settimana Enigmistica» Diritti riservati

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



PROBLEMA N. 131

Soluzione: d2-d4

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COMITATO DI REDAZIONE
Direzione Stampa e Propaganda Fiat
TORINO, CORSO MARCONI, 15
(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 3-12-63 - Resp. Giuseppe Arduino

Stampato il 17 luglio 1968
Rotocalco Caproni & C. Torino, Via Villar 2
PRINTED IN ITALY

filatelia

LE NOVITA'

Italia

Le Poste Italiane hanno emesso l'8 giugno un bel francobollo in commemorazione del grande compositore Arrigo Boito nel cinquantenario della sua morte avvenuta nel 1918. Il francobollo ha il valore facciale di L. 50.

Un altro francobollo commemorativo del valore di L. 25 è stato emesso il giorno 17 giugno a ricordo del cinquantenario della morte in combattimento del

Jamaso asso dell'Aviazione Militare Francesco Baracca.

Per ultimo un commemorativo da L. 50 è stato emesso il 24 giugno a ricordo del 3° Centenario della morte dell'insigne filosofo napoletano Giambattista Vico.

San Marino

La serie raffigurante dei particolari dell'affresco di Paolo Uccello «La Battaglia di San Romano» che avrebbe dovuto essere emessa il 14 giugno è stata invece emessa il 27 giugno. Si compone di 4 francobolli (L. 50 - 90 - 130 e 230).

Tutti gli anzidetti francobolli sono compresi nella distribuzione di prenotati di fine luglio.



vecchie camicette classiche e le nuovissime in organza, in plumes o in sangallo bianco. Queste bianche, romantiche e trasparenti. Vi saranno utili anche per sera. Si porteranno con gonne lunghe o pantaloni eleganti, sempre sottolineate da cinture vistose in materiale scintillante (vernice o pelle dorata).

Per gli abiti da ballo esistono tessuti stampati a enormi disegni scuri su fondo bianco. Questo disegno importante esige modelli molto semplici e scivolati. I vestiti, di grande effetto corti e lunghi, sono splendidi e allegri. I più nuovi avranno le maniche a palloncino e ricorderanno i modelli portati dalle debuttanti nel 1935.

Tra i colori fortunati per la sera segnaliamo il marrone, il blu, il corallo, il cobalto, il mandarino e il verde bergamofo.

Anna Vanner

Servizio fotografico dell'Ente Italiano della Moda.

"ante esse di nostri dipendenti sono state di recente allietate da focchi rosa e da focchi azzurri. Diamo qui di seguito i nominativi dei neonati. A tutti i papà e alle mamme ed ai piccoli affettuosissimi auguri.

Sede Centrale — WALTER, di Battista ASTEGIANO; ELIO, di Flavio AYMONE; GIUSEPPE, di Giovanni BODRERO; DANIELA, di Romano CERINO; DAVIDE, di Luigi DANIELETTI; GIANLUCA, di Antonio DEGETTO; BARBARA, di Ugo DOLFI; DANIELA, di Giulio FILIPPINI; BARBARA, di Ciro MANCINO; ANDREA, di Severino MARCONATO; PAOLA, di Italo MINELLI; MAURO, di Aldo PERONA; LOREDANA, di Cesare PIANCATELLI; DEBORA, di Alessandro PIAZZO; CINZIA, di Vergentino SANSEVERINO.

Automobili Mirafiori — VALERIO, di Floriano ALESSIO; ANDREA, di Giuliano AMBROGIANI; MASSIMO, di Vito ANGELILLO; FRANCESCO, di Vittorio BALDUCCI; MARIA ANTONIETTA, di Giovanni BARENGO; ENRICA, di Italo BARITELLO; DARIO, di Luigi BARRA; MONICA, di Paolo BAUZATO; GIAN PAOLO, di Giuseppe BELLIS; ENRICO, di Nereo BENIN; ELENA, di Leonardo BERNARDI; LUCA, di Francesco BIANCO; MONICA, di Francesco BOMPADRE; STEFANO, di Francesco BONALDO; FRANCO, di Antonio BULZONI; ROSANNA, di Pietro CACCIAPAGLIA; ANTONELLA, di Mario CAGLIERO; ANTONIETTA, di Giuseppe CALABRESSE; VINCENZA, di Pietro CAMBIO; EMANUELA, di Mario CANAVESIO; LAURA, di Federico CAPELLO; GIANCARLO, di Franco CARLINI; VINCENZO, di Giovanni CARPINO; LAURA, di Michele CAUDA; MARIA PIA RITA, di Matteo CAVAGLIA; NADIA, di Prospero CAVANNA; LUCA, di Bruno CHECCHINATO; ANNA MARIA, di Elio COLONNA; ROSSANA, di Rinaldo CONTI; SERGIO, di Giovanni CORALLO; ELEONORA, di Mario CORONGI; ELISABETTA, di Giuseppe D'ACOSTINO; MARIA ANTONIETTA, di Silvio D'ANNA; GIOVANNI, di Bruno DEGHENGI; ROBERTO, di Domenico DE LUCA; GIULIANO, di Antonio DEMBECH; GIUSEPPE, di Ciro DI BUONO; MARIA, di Pasquale DI LORENZO; SERAFINA, di Vincenzo DI PAOLA; ENZA, di Giuseppe DI PRIMA; LUIGI, di Michele D'ORIA; ANTONELLO, di Rocco FACCHINO; ANGELO, di Benito FELLA; ROSANNA, di Giuseppe FIA; STEFANIA, di Giovanni FONTANA DILIO; ANTONELLA, di Lino FRACCARO; LUCA, di Dario FRECCHIO; ANNA RITA, di Johan Anthony FRISONI; CALOGERO, di Niccolò FUSCO;



bimbi Fiat



Giulio, figlio di Aladino Benclvenga (Automobili Mirafiori)



Stefania, figlia di Sergio Valbusa (Automobili Mirafiori)



Marco, figlio di Gianfranco Ortaldo (Sede Centrale)



Bruno, figlio di Antonio Sconfienza (Automobili Mirafiori)

PIERPAOLO, di Ermando GARDINO; MAURO, di Mario GARNERO; GIOVANNI, di Salvatore GAROFALO; PATRIZIA, di Ottavio GENNARINO; RAFFAELLO, di Dongio GENTILE; ANNA-MARIA, di Simone GERMANETTO; CLAUDIA, di Vito GIARDULLO; NICOLA, di Genaro GIOIA; TULLIO, di Armando INGRASSIA; MARCO, di Antonio LATINO; GIACOMO, di Domenico LOGGICI; FRANCESCA, di Rosario LO MAGLIO; ANDREA, di Franco MARANGON; ROBERTO, di Luigi MARONGI; MAURO, di Giuseppe MASSA; ELENA, di Giovanni MASTROGIACOMO; CLAUDIO, di Corrado MIAZZO; FABRIZIO, di Paolo MICHELI; GIUSEPPE, di Calogero MISTRETTA; ROBERTO, di Antonino MURRU; ANNA, di Salvatore MUSCA; SILVIO, di Giovanni OBBERMITO; MONICA, di Silverio OLIVIERO; MARIA TERESA, di Domenico OZZELLO; ANTONINO, di Saverio PALATO; MICHELE, di Osvaldo PALAZZO; ROSANNA, di Pietro PANETTA; MAURO, di Francesco PELISSERO; PATRIZIA, di Giuseppe PEROTTO; DONATELLA, di Oreste PIANTA; ROSETTA, di Savino RIONDINO; MARCO, di Guido RIVA CAMBRIN; FRANCA, di Luigi RONCATO; COSTANTINO, di Aldo ROSSO; MARCO, di Eusebio ROTONDO; CARMELA, di Giuseppe RUTIGLIANO; LUCA, di Mario SACCUMAN; GIOVANNI, di Pietro SANSONE; PAOLO, di Giovanni SCAPPARINO; DEBORAH, di Nicola SEMERARO; MARCO, di Maurizio SERA; ANTONELLA, di Renato SEVERINO; ANTONINO, di Angelo SPATINO; DANIELA, di Angelo STRATICO; DONATO, di Alberto TAMBURINI; MARIA, di Beniamino TORRENTE; FRANCESCO, di Giuseppe TORRICELLI; BRUNA, di Luigi TOSCANO; MICHELE, di Enea TOSCO; FAUSTO, di Salvatore VACCA; DANIELA, di Liliano VALERIO; GRAZIELLA, di Giovanni VASAROTTI; LORELLA, di Giovanni VASSALLO; LUCA, di Lino VERONESE; ADRIANO, di Antonio VICO; BARBARA, di Arrigo ZAGHI; DELIA, di Francesco ZANGARI; MASSIMILIANO, di Mario ZIGIOTTI.



Francesca Simonetta, figlia di Longo Esposito (Automobili Mirafiori)



Roberto, figlio di Antonio Compagno (Sez. Fonderie di Carmagnola)

Sezione Ferriere — GABRIELLA, di Sergio ABBATE; MARIA GRAZIA, di Gavino AGUS; LUCA, di Giuseppe AIMO; MARITA IRENE, di Lino ALDEGHIERI; NADIA, di Giovanni ALLARZO; ROBERTO, di Benzo ANDREOLI; MAURIZIO, di Andrea ANGELINI; MICHELE, di Salvino ANGELO; LAURA, di Pietro BALLESTO; ROSSANA, di Leonardo BARRANCA; CLAUDIA, di Duilio BILUCAGLIA; GIUSEPPE, di Bartolomeo BOLCHINO; MAURIZIO, di Lodovico BONANSEA; CONSUELO, di Cesare BONNIN; DANIELE, di Domenico BONO; DOMENICO, di Francesco BONO; BARBARA, di Maurizio BORDON; MAURO, di Pier Giovanni BUROCCO; VALENTINA, di Gianfranco CALDARONI; SABRINA, di Renato CAMPO; NICOLO, di Salvatore CARDILLO; MAURIZIO, di Arturo CARELLA; FABRIZIO, di Armando CAROSSO; FIORAVANTE, di Vittorio CAVALLINI; SARA, di Walter CONTIN; MAURIZIO, di Andrea CERRI; CLELIA, di Giuseppe CICORELLO; LUCA, di Silvio COGOTTI; SANTINA, di Domenico D'ADAMO; GIUSEPPE, di Michele DE MARIA; CLAUDIA, di Giuseppe DESTEPANIS; SUSI, di Mario DETRAGIACHE; ANNALISA, di Michele DI GREGORIO; MASSIMILIANO, di Rosario DILAURO; MARCO, di Germano DI MATTEO; MAURO, di Antonio DUSNASCO; ELIANA, di Luciano ENRIETTI; NICOLETTA, di Vittorio FALCHI; LUCIA, di Antonino FORNARO; ANNA MARIA, di Giovanni FUSCO; MASSIMO, di Luigi GIACOMETTI; FABIO, di Giuseppe ICUCCHI; PAOLA, di Biagio LAMBERTI; TECLA, di Gaspare LA SPINA; DIEGO, di Angelo LAZZARONI; PAOLA, di Michele LOPALCO; GRAZIELLA, di Domenico LUCA; DAVIDE, di Lotario LUCCOLI; FRANCA, di G. Battista MANGOSIO; RENZO, di Sisto MARTINASSO; ANNAMARIA, di Vincenzo MASSA; ANNAMARIA, di Francesco MEINARDI; SANDRA, di Dario MIGLIASSO; MASSIMO, di Gino MONTI; ANDREA, di Cesare MULAS; TOMMASO, di Antonio NICOLOSI; ERNESTO, di Marcello NIZZETTO; LAURA, di Dino PAGLIERINI; PASQUALE, di Domenico PANETTA; LARA, di Giovanni PASOTTI; MARINA, di Giacomo PAVETTO; FULVIO, di Giovanni PEGOLO; RENATO, di Guglielmo PERUZZET; LOREDANA, di Mario PIA; CINZIA, di Marcello PIAZZENTINI; VINCENZO, di Antonio PIERRO; FRANCESCO, di Filippo PIGNATO; SILVIA, di Nello PISANO; ANNAMARIA, di Francesco PLATANIA; FRANCESCO, di Gaetano PUGLIESE; GIUSEPPE, di Domenico RAGO; MARIA, di Vincenzo RAMPANTI; LORETTA e ROBERTA, di Adolfo RAVA; PAOLO, di Francesco RIVA; LUIGIANO, di Fiorino ROLLE; ALESSANDRO, di Domenico SABINO; DOMENICA, di Antonio SACCHETTO; LAURA, di Giuseppe SCHEMBRI; NELLA, di Ilario SCOPPIAPETRA; ENRICHETTA, di Francesco SEMPRENI; GIANFRANCO, di Umberto SESTO; GISELLA, di Giovanni SGAUDO; ANTONELLA, di Domenico SOLURI; PATRIZIA, di Nicola SPECCHIA; SALINA, di Domenico TARANTIN; MICHELE, di Giuseppe TASSONE; SONIA, di Angelo TOMBOLATO; SONIA, di Francesco TRIBERTI; MASSIMILIANO, di Giovanni TRONCALE; ELIANA, di Giovanni TURINO; WALTER, di Francesco VETTORI; CLAUDIO, di Giovanni VIETTI; DEBORA, di Domenico VOLPICELLI.



Monica, nipote di Pietro Ferrero (Sezione Fonderie Fucine)



Salvatore, figlio di Antonino Di Gioia (Sezione Fonderie Fucine)



Paolo e Anna Maria, figli di Giuseppe Francia (Sezione O.S.A.)



Daniela, figlia di Renato Salustri (Sezione O.S.A.)



Paolo, figlio di Nazzeno Martinelli (Sezione O.S.A.)

Direzione Ricambi — LEONARDA, di Antonio MAIORANO; GIOVANNI, di Carmine SQUILLACE.

Sezione Ricambi — NICOLA, di Mario BENVENUTI; CRISTINA, di Luigi POSSAMAI; ROBERTO, di Vincenzo SANDRI; ELENA, di Eucilde TARANTINO; GIAN LUCA, di Gianpiro TRENTA.

Sez. Fonderie e Fucine — DEBORA, di Giovanni AIELLI; LOREDANA, di Pietro ALPONESI; MARCO, di Pietro APPINO; LUCA, di Giuseppe AUDINO; SILVANA, di Antonio BALDINO; PATRIZIA, di Vittorio BARRA; MARISA, di Giovanni BEOLETTO; EDI, di Luigi BODRERO; MAURO, di Martino BONINO; DEBORA, di Giuseppe BORCA; SANDRO, di Vincenzo BRANCADORO; GRAZIA, di Natalino BRONDINO; LILIANA, di Nello BRUNELLI; DAVIDE, di Giuseppe BRUSCHETTA; ALESSANDRO, di Aldo BUCKFALO; TIZIANO, di Giacomino BURSA; FRANCO, di Giorgio CAVALLERO; ROSA, di Ugo CAPPA; LAURA, di Nicola CORDERO; FRANCESCO, di Giovanni CREACO; GIUSEPPE, di Antonio CUCCO; MARCO, di Giuseppe D'AMATO; CARLOS JOSE, di Giuseppe D'ARPA; RINALDO, di Ernesto DATA; AGOSTINO, di Giuseppe DAVILLE; CLAUDIO, di Davide FERRAZZO; MARIA CRISTINA, di Giorgio FERRO; ROBERTA, di Emilio FRANCO; MASSIMO, di Michelangelo GIRAUDI; DANIELA, di Tullio GRAPPEGGIA; FRANCO, di Carlo GROSSO; GASPARE, di Salvatore GUZZETTA; PAOLA, di Aldo IANNUCCI; ANGELA, di Nicola IENOTTICO; FRANCESCA, di Giovanni ILARI; MONICA, di Vincenzo LANCIROTTI; LAURA, di Giuseppe LIBERATO; GILIO, di Vittorio LUCCHETTA; FRANCESCO, di Vincenzo MALDEIRA;

(continua a pag. 22)

segue da pag. 21



Paolo e Chiara, figli di Raffaele Volpini (Sezione Ferriere)



Daniela e Marco, figli di Gianfranco Miglia (Sezione Spa)



Massimo, figlio di Pietro Piacentino (Sezione Spa)



Sergio, figlio di Giovanni Di Marco (Filiale di Palermo)



Giuseppina, figlia di Francesco Tarantino (Filiale di Palermo)

GIUSEPPE, di Calogero MANCUSO; MARIA TERESA, di Antonio MANGIAMELE; FRANCESCO, di Giuseppe MARINGELLI; GIORGIO, di Angelo MARTINI; LOREDANA, di Giovanni MARTINO; DANIELA, di Guido MEITRE; DANIELA, di Francesco MENDUNI; ELENA, di Sabino MOCCIA; ELENA, di Sante OLIVO; STEFANO, di Vito PADOVAN; LAURA, di Pasquale PABONA; ADRIANA, di Bartolomeo PANERO; DAVIDE, di Carlo PESCAROLO; MASSIMO, di Adriano PRATI; SALVATORE, di Egidio PUTZULU; ROMANA, di Osvaldo RUFFO; ANGELO, di Prospero RUSSO; DONATO, di Giovanni SOLA; ANTONELLA, di Raffaele SPERA; STEFANIA, di Michele SPINAZZOLA; MAURO, di Carlo SURRA; ISABELLA, di Sebastiano TEALDI; ALBERTO, di Tiziano TONO; ANTONIO, di Emanuele TORELLA; MARIA ASSUNTA, di Clemente TRABONA; GIOVANNA, di Antonio VACCA; SERGIO, di Aldo VALLINOTTI.

Sezione Vellivoli — LARA, di Benito PANICCHI; PAOLO, di Piero MOLINO; LUCA, di Arcangelo PADDEU; ANDREA, di Giuseppe SABINO; SERGIO, di Roberto VITALI.

Sez. Officine Suss. Auto — ROBERTO, di Biagio ARLAUDO; SABRINA, di Elsa BARNANO; ROSSANA, di Giuseppe BONANNO; RINA, di Raffaele DARA; COSTANZA, di Vincenzo D'AGRU-MA; LUCIANO, di Ciriaco GELORMINO; LUCIANA, di Stefano GROSSO; LIA, di Nicola LA-VECCIA; MARIA, di Antonio LUCARELLI; ROSA, di Francesco MARAUCCI; MARIO, di Giuseppe PIRAINO; STEFANO, di Erminio PIRAS; LOREDANA, di Antonio REIBALDI; MARIO, di Giovanni SCAGLIONE; NADIA, di Salvatore SALAFIA; GIANFELICE, di Savino SCARPA; CLAUDIO, di Luigi TELL.

Stab. Officine di Stura — MIRELLA, di Elio ASTE; CLAUDIO, di Leonardo BARBERO; GIUSEPPE, di Elio DURANDO; ROBERTO, di Franco GEROTTO; GIOVANNI, di Michele LEMBO; GIANNA, di Massimo MOREL; SABRIELLA, di Carlo PETRASANTA; GIOVANNI, di Giacomo RABINO.

Sezione SPA — SERGIO, di Mario ARBENI; CLAUDIO, di Giov. Battista ATZEI; MASSIMO, di Carlo BARONETTO; GIOVANNA, di Luigi BERTELO; GIORGANO, di Renzo BRUNELLI; MAURIZIO, di Rosario CAMPO; ANTONIO, di Tommaso CAROPPO; MAURO, di Gino CIPRIANI; CAROLINA, di Francesco DI CICCO; ROSETTA, di Domenico DEMASI; PATRIZIA, di Gaetano FACCILONGO; MARCO, di Pierino FRANCHETTI; GIANNI, di Antonio GESUALDI; ELEONORA, di Bonaventura IULIANO; ANTONIO, di Salvatore JEMMA; LEONARDO, di Angelo LA SPINA; MAURIZIO GIOVANNI, di Sergio MALUSA; FABRIZIO, di Aldo MARENCO; VINCENZO, di Salvatore MAZZA; ROSA, di Giuseppe MILITO; LUCA, di Vittorio MONTEROSSO; ANNA MARIA, di Gaetano MUGAVERO; MICHELE, di Vito MURGOLO; FRANCESCO, di Giuseppe PARI; MASSIMO, di Carmine PATRI; ANTONELLA ADRIANA, di Orazio PLATANIA; MICHELE, di Emilio PRENCIPE; FRANCESCA, di Pietro RASTA; FILIPPO, di Piero ROMERO; MARISA, di Franco SANTI; MARGHERITA ELENA, di Giuseppe SCHIBUOLA; FRANCESCA, di Nicola TERONE; MASSIMO, di Gaetano ZAPPONATO; PATRIZIA, di Paolo Angelo ZANONE; CLAUDIO, di Emanuele ZUCCHI.

Sez. Stab. Avigliana — BENEDETTO, di Benito BABBINI; DANILÒ, di Libero BELTRAMIN; ENZO, di Bruno CHIABAUDO; GIOVANNI, di Albino CHIRIO; GIOVANNI, di Pietro CONCA; FABRIZIO e PAOLO, di Italo GROCE; CINZIA, di Ercolo DEBERNARDI; ALBINO, di Giovanni DOSIO; ROBERTA, di Roberto IOANNAS; FLAVIA, di Giovanni LISTELLO; ROBERTO, di Marcello MAZZAZZATO; ANGELO, di Gioacchino MARITANO; CLAUDIO, di Luigi NICOTERA; GIUSEPPE, di Pietro PARA; ANTONIO, di Salvatore PENZA; MAURIZIO, di Aldo ROCCI; ROBERTA, di Vittorio VIGNA.

Sez. Ind. Metall. e Acciaierie — PABLO, di Mariano BABOLIN; GIOVANNI, di Gianfranco BALLARIN; LORELLA, di Giuseppe CAUSONE; ALESSANDRA, di Donato D'AMICO; DAVIDE, di Angelo EDERLE; ANTONIO, di Giuseppe MARCHESI; ROSANNA, di Genesio MAROSO; ALESSANDRO, di Ettore MAZZON; ANTONINO, di Antonio RALLO; CRISTIANA e ROBERTO, di Giuseppe SCOPECE; LORELLA, di Francesco VERSIENTI.

Sezione Metall. — MONICA, di Luciano CAPUSSO; MATTEO, di Beraldino SANTORO; MASSIMO, di Vito SILVELLO; MASSIMILIANO, di Giovanni ZAMPARUTTI.

Sez. Prod. Ausiliarie — DARIO, di Elio BOBBA; ANTONIO, di Michele CAPOSSELE; CARLO, di Duilio LANCEROTTO; GRAZIA, di Savino LIUZZI; ERICA, di Franco RUFFINO; MATTEO, di Secondo TENDERINI.

Grandi Moto — LAURA, di Luciano BORELLO; CINZIA, di Giuseppe BRACCIO; MASSIMILIANO, di Vincenzo BUSATO; TIZIANA, di Emilio CELSO; DAVIDE, di Piergiorgio CIGNETTI; DAVIDE GIORGIO, di Elio MANDRIOTA; GIAN CARLO, di Annibale NOALE; ROBERTO, di Giuseppe PADOANELLO; MAURO, di Vito Oronzo PASTORE; PATRIZIA, di Luciano ZUCCA.

Sez. Officine di Firenze — FILIPPO, di Massimo CALOSI; LUCIANO, di Marcello CENI; SABRINA, di Pierino CHIARI; ANDREA, di Alberto MAZZANTI; CECILIA, di Vittorio SERI.

Congratulazioni a tutti gli studenti promossi

Gli studi, da qualche anno, sono diventati più severi; ma anche i nostri ragazzi si sono fatti più bravi; e gli scrutini di giugno e di luglio, in tutti gli ordini di scuole, si sono conclusi con dei risultati quasi sempre confortanti. L'aumento del grado di istruzione richiesto porta inevitabilmente delle difficoltà in tutte le famiglie. Da una certa età in avanti diventa sempre più arduo seguire i nostri figli; finché siamo costretti a rinunciarvi. Ma tanti di questi giovani ci hanno aiutato a risolvere il problema, impegnandosi con più applicazione da soli: e meritano più di tutti una parola di elogio. E' giusto rallegrarci per il loro successo; sono i giovani che guideranno la società di domani.



Pubblichiamo queste fotografie di studenti «in gamba» per rappresentare tutti quei dipendenti e figli di dipendenti che hanno terminato con successo l'anno scolastico. Piero (foto 1) figlio del rag. Luigi Gastaldo (Sede Centrale) ha superato gli esami di licenza alla Scuola «A. Manzoni» con la brillante media del nove. Tullia (foto 2), figlia di Tullio Piccoli (Grandi Motori) è iscritta alla sezione periti aziendali dell'Istituto «Santorre di Santarosa»; è stata promossa al 3° anno con la media dell'otto e mezzo. Giulio Clovis (foto 3) è designatore alla Sezione Energia Nucleare; frequenta l'Istituto Tecnico Industriale «A. Avogadro», sezione meccanici. E' stato promosso al 3° anno con la media dell'otto. Patrizia (foto 4), figlia del dott. Sergio Genesi (Sede Centrale) ha superato con la media dell'otto gli esami di licenza media all'Istituto «Adorazione Sacro Cuore».

Un problema di molte famiglie (da non drammatizzare)

Non neghiamo le vacanze a nostro figlio rimandato

I tabelloni nell'atrio della scuola sono presi d'assalto. Il bidello non li ha ancora esposti che una folla di studenti, i più con il cuore in gola, cerca affannosamente su quei fogli i voti dai quali dipendono anche le vacanze proprie e della famiglia. E' una scena che si ripete ogni anno a giugno per le medie, a fine luglio o ai primi di agosto per la maturità e l'abilitazione. Per molti il risultato è deludente: fino all'ultimo avevano sperato che il professore fosse comprensivo e regalasse il mezzo punto necessario per arrivare al sei. Ma il tabellone è inesorabile: «ripara italiano e matematica», «ripara fisica e latino», «ripara greco».

Il primo impulso è di accusare l'insegnante. Qualcuno piange, i compagni lo circondano per consolarlo. Ed a casa come accoglieranno la notizia? E' un interrogativo inquietante, specie per quelli che sono sempre stati promossi. A casa i genitori dovranno contenersi, non far né tragedie né malattie. Non drammatizziamo urlando che è il disonore della famiglia, che a noi una simile vergogna non era mai capitata, che è un'offesa per i nostri sacrifici. Cerchiamo invece le cause dell'insuccesso. Se il ragazzo ha dimostrato di non aver voluto studiare per pigrizia, siamo pur severi nelle decisioni (senza mai esagerare). Ma potrebbe aver fallito per un precario stato di salute che non gli ha permesso di applicarsi con tranquillità e profitto (forse ci eravamo ingannati vedendolo grande e grosso, mentre nel suo organismo si svolgeva una crisi di sviluppo), o di reggere allo sforzo sino alla fine dell'anno. Più che una cura di studio allora è

utile una cura medica per rimettere in sesto la salute.

Ponderiamo la situazione con buon senso, e se le materie sono troppe o troppo pesanti vediamo se non sia preferibile lasciar riposare nostro figlio facendogli perdere l'anno, anziché esaurirlo con il rischio che sia respinto a settembre e che torni a scuola stanco e sfiduciato.

Se la sua salute è buona, consideriamo altra ipotesi: una possibile incomprendimento o un errore nella scelta della scuola. Siamo sicuri di non averlo iscritto al liceo classico badando soprattutto alla nostra ambizione (per non essere di meno degli altri), perché ci pareva poco dignitoso mandarlo «soltanto» all'istituto tecnico o alle magistrali? Non a tutti sono congeniali greco e trigonometria, non dobbiamo pretendere che nostro figlio affronti studi estranei ai suoi interessi, inadatti alle sue capacità.

Quante illustri persone sono state rimandate o hanno perso un anno. La storia ricorda scienziati, letterati e uomini che poi nella vita sono riusciti. Quante persone debbono il successo al coraggio di aver saputo in tempo abbandonare la strada sbagliata. Successo (e felicità) non dipendono dal liceo o dalla università, ma dall'aver trovato la via giusta.

Se il figlio è rimandato non facciamo un dramma che coinvolga la famiglia. E' un dispiacere, è una spesa, ma rientra nei rischi della vita. Le vacanze, per quanto possibile, non vanno sacrificate; conduciamolo con noi al mare o in montagna, aiutiamolo a trovare un ambiente sereno, diamogli fiducia.

ATO FIAT NELLE FAMIGLIE

NOZZE D'ORO



Giuseppina e Domenico Franzero, genitori della signora Virginia Causto Franzero (Sede Centrale) hanno festeggiato i 50 anni di matrimonio. Auguri vivissimi dell'«Illustrato Fiat».

NOZZE D'ARGENTO



Lucia e Cesare Crossetto (Anziano Fiat, Automobili Mirafiori) sono giunti alle nozze d'argento. Molte felicitazioni ed auguri.

NOZZE

Sede Centrale — dr. Fabio Maria MASCARETTI; rag. Rosa BRANCORSINI col p.i. Vittorio COLOMBARA; p.i. Danilo PALLARO; Rosanna ZANNI; Lidia BIANCHI; Aldo MAROCCO; Bruno ROLLE; ing. Anselmo VIGNALE; Augusto

BOTTI; Valeria SARDI col p.i. Ettore PIEMONTESE; p.i. Francesco CALDOGNO; p.i. Sergio COTTO; Pasquale CICCARELLI; Ferruccio CANAPA; Giuseppe BECHIS; Francesco BALESTRI-NO; dr. Luigi RATTAZZI; Luigi PRATO; Pio GUARATO; Giuseppe DEMICHELIS; Bruno VAL- LINO; p.i. Piero UGHETTI; ing. Adriano ROTTA; Maria Enrica NEGRO col p.i. Ezio SCARTEZ- ZINI; Iolanda RITOSSA; Pierangelo DE VECCHI; p.i. Bartolomeo GAIOTTINO; ing. Vitaliano NA- TALE; Giorgio GALETTO; rag. Siro FABIANI; rag. Silvia CASTAGNO; Mario BARBERO; p.i. Dario RESTA; Nevenka RITOSSA; Maria Ange- la SURNIOTTI; rag. Marisa BERTOLA; dr. Fran- cesco CARAZZA; p.i. Riccardo BRUGNOLI; ing. Cesare NEIROTTI; Francesco SUARDI; p.i. Silva- no SOLA; rag. Giuseppina FRANCESE; Giovanni BARBERIS; ing. Innocenzo GROSSO; geom. Leo- nardo GLANI; Bernardino MAGLIANO; ing. Nun- zio SECOLO; rag. Mario VENTURA; p.i. Guglie- mo CAPRA.

Filiale di Torino — Liliana GIAJ-TENUA; Imelda BRION.

Sezione Ferriere — Angelo BRESCIA con Rosalba RONCO (Sez. Costr. e Impianti); geom. Sergio BRERO; Ernesto PULLINI; p.i. Mario ARDUINO; Maria CHIOCCHIA; dr. Roberto GIA- NOLIO.

Sez. Stab. di Avigliana — rag. Pier Luigi CA- RELLO; p.i. Piero GIORDA.

Sezione Ind. Metall. e Acciaierie — Maria Grazia VALSANIA col p.i. Andreino ORLANDI.

Sez. Fonderie e Fucine — Alessandro BAR- BERIS.

Sez. Metalli — Riccardo MONTANARO.

Automobili Mirafiori — Giovanni CANEPA; Gian Carlo USSEI; Giovanni PARISOTTO; Pie- rangela SCARAFIOTTI con Piero SUCCO (Stab. Off. Stura); Sergio MAGGIORA; Bruno MARTI- NI; Aurelio VERGNANO; ing. Aurelio MOLARI; Vittorio CERONI; Carlo FERRETO; p.i. Adriano MONFRINO; Bruno AVANZI; p.i. Marco FORNE- RO; rag. Carla ROSTAGNO; geom. Riccardo BAL- DI; Fiore TONDAT; geom. Michele ROVETTO; rag. Silvia CASASSA-SIAN; rag. Bruna PIACEN- TINI; Vincenza ZUCCALA; Luisa BRUSINI; dr. Aldo MAGISTRELLO; Franca GATTO; Alba SINA- TRA con Angelo ALBRILE.

Sezione Officine Sussidiarie Auto — p.i. Franco GINDRO; Rosanna FERRERO col p.i. Luciano CHISSOTTI; p.i. Leone ALLUTO; Emilia GALLA- RINO.

Sez. Off. di Napoli — Ombretta BOTTIGLIERI.

Sezione SPA — Diva DE ZANET con Gian Ernesto MORELLO; Vincenzo FUCCI; Maria An- gela BALDASSO; Luigi SCARRONE; Giuliano CIMA.

Stab. Off. di Stura — p.i. Roberto MARANGONI. Sezione Motori Avio — Laura FIOGLA; Marieta FILIPPONE.

Sezione Vetivoli — Angela AUTINO; p.i. Do- menico SCALENGHE; Rosalia CHISSOTTI.

Sez. Produz. Ausiliarie — Maria Emma SACCHI.

Direzione Ricambi — Vanna LUCIANI.

Sez. Costr. e Impianti — Andrea AGHEMO.

Sez. Off. di Modena — Geminiano MARANI; Franco NEVIANI.

Sez. Off. di Firenze — Ezio PAPI; Ferdinando TOMBINI.

Dott. Amedeo PETTINATI



L'improvvisa scomparsa del dr. Amedeo Pet- tinati ha dolorosamente sorpreso quanti lo co- noscevano. Scompare con lui una integerrima figura di gentiluomo e di galantuomo che ha lasciato un esempio luminoso di attaccamento al lavoro, di integrità morale, di capacità tecnica e organizzativa.

Nato nel 1900 a Cavatore d'Acqui, laureato in chimica pura a 23 anni, appena due anni dopo veniva chiamato alla Direzione tecnica della Schiapparelli, che lasciava nel 1929 per entrare alla Fiat quale Direttore dell'APA dove ebbe mo- do di continuare a esplicare le Sue doti nel cam- po farmaceutico. Successivamente, in qualità di Direttore della Consulenza Farmaceutica Fiat e di Consigliere di amministrazione della MALF, ha intensamente e proficuamente lavorato fedele a quello stile di vita che ha informato la sua per- sonalità.

In particolare il dr. Pettinati si è dedicato, in collaborazione con la Direzione Sanitaria Fiat, agli studi e ricerche nel campo dell'Igiene del Lavoro con risultati positivi sia in campo scien- tifico che nella pratica applicazione aziendale.

Alla Famiglia, ed in particolare al figlio prof. Luigi, Aiuto della Clinica del Lavoro della nostra Università ed apprezzato Consulente Medico del- la nostra Azienda, i numerosi amici della Fiat rivolgono l'espressione sentita della più viva soli- darietà nel cordoglio e nel rimpianto.

I 50 ANNI DELL'ISTITUTO SAN DOMENICO SAVIO

L'Istituto San Domenico Savio retto dal- le Figlie di Maria Ausiliatrice, con attuale sede in Torino - C.so Casale 324, ha cele- brato solennemente il 5 maggio u.s. il 50° anniversario della propria fondazione.

Sorto in un momento importante della vita italiana (5 maggio 1918), si prefisse al- lora come scopo di accogliere gli orfani di guerra. L'Istituto ha una capienza di 180 posti ed accoglie bambini della scuola ele- mentare dai 16 ai 12 anni.

I metodi pedagogici ed educativi hanno pienamente soddisfatto le esigenze dei Fa- miliari. La Fiat consapevole di ciò, ha con- corso al potenziamento dell'Istituto con la- vori di ampliamento della sede.

Cav. Uff. Pietro ALLIA



L'11 giugno è scomparso Pietro Allia. Egli era nato a Torino nel 1900. Dedicò la sua preziosa atti- vità alla Fiat per ben 45 anni, particolarmente nel campo degli Acquisti dove ebbe modo di far ap- prezzare le sue doti di intelligenza, competenza, rettitudine. Passò successivamente al settore Avio.

Il Cav. Uff. Pietro Allia era entrato alla Fiat nel 1921. Diplomato Perito Tecnico Industriale, dopo breve tirocinio in qualità di operato aggu- statore, percorse tutti i gradi della carriera. Nel 1963 venne promosso vice direttore e nel 1967 la- sciolse il servizio attivo, mantenendo alla Fiat la sua collaborazione di Consulente.

Egli trascorse perciò tutta la Sua vita di lavoro alla Fiat, con un attaccamento all'azienda e al compito affidatogli davvero esemplari. Lascia un grande rimpianto e affettuoso ricordo, non sol- tanto nella Sua famiglia, ma anche tra quanti, superiori e collaboratori, ebbero con lui rapporti di lavoro.

Al familiari in tutto le sincere condoglianze dell'«Illustrato Fiat».

Giuseppe BARABANI



Il 29 giugno è deceduto per infortunio sul la- voro il sig. Giuseppe Barabani, di 46 anni, elet- tricista specializzato alla Sezione Ferriere.

La diagnosi si è verificata nelle operazioni di sostituzione del motore a un carro ponte. Un ope- raio che aiutava il sig. Barabani e che si era spostato più volte per togliere e rimettere cor- renze lo ha trovato esanime presso il motore. Prontamente soccorso dal medico dello stabili- mento, gli sono state praticate, purtroppo inva- no, tutte le cure possibili.

La scomparsa di questo bravo lavoratore, da 14 anni alla Fiat, ha commosso tutto l'ambiente di lavoro dove era stimato e benvenuto. Alla me- glie, signora Giuseppina, e al figlio Massimo, uni- tamente ai familiari, «Illustrato Fiat» rinnova vive condoglianze.

LUTTI

Sono recentemente scomparsi: (12-6-68) il sig. Girolamo Galter, padre del Cav. Giacomo GALTER, Direttore di Serv. alla Divisione Automobili; (24-5-68); il Prof. Dott. Bruno Talarico, fratello del Dott. Car- lo TALARICO, Direttore della Filiale di Reggio Calabria.

Il sig. Egidio BARONETTO, il sig. Franco BO- RELLO, il sig. Franco BRUSSOLO, il sig. Rodol- fo DETTONI, il sig. Francesco GAOLIARDI, il sig. Rocco GALLO CARMINE, il sig. Mario ME- RANI, il sig. Osvaldo SASSI, il sig. Silvano TAN- TAGLINI (Automobili Mirafiori). Il sig. Epifanio MUNARI (off. Suss. Auto). Il sig. Ugo LAIOLO (Stab. Off. Stura). Il sig. Rosario COREA (SPA Stura). Il sig. Roberto PIERRO (Sez. Ferriere). Il sig. Carlo LONGHI (Mat. Ferroviario). Il sig. Luigi BALLO, il sig. Sergio GAIDO, il sig. Ma- rio GALLO, il sig. Armando LUISE, il sig. Gia- cobbe PRADE, il sig. Armando VARALDA (Sez. Fonderie e Fucine).

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

I MAESTRI DEL LAVORO ALLA FIAT MIRAFIORI



I Maestri del Lavoro della Provincia di Torino sono stati recentemente in visita alla Mirafiori. Al ricevimento offerto in loro onore al Centro Storico dopo un indirizzo di benvenuto del Cav. Accossato, sono stati salutati — a nome della Presidenza e Direzione Generale Fiat — dall'avv. Garino. Ha risposto, ringraziando, l'avv. Scarpa, Segretario generale della Federazione Nazionale Maestri del Lavoro.



**PRONTE
ALL'IMBARCO**

Sulle banchine di molti porti italiani si vedono ogni giorno schieramenti di vetture Fiat come questo, destinate oltremare. Le berline e le sportive qui riunite, 850 e 124, un migliaio di unità, stanno per essere imbarcate su piroscafi diretti negli Stati Uniti, dove le nostre macchine, in particolare le versioni sport, stanno ottenendo una crescente affermazione.