

# ILLUSTRATO FIAT

Anno XV - N. 4/5

PERIODICO MENSILE

Aprile-Maggio 1967

FIAT  
125

FIAT  
125

FIAT  
125



BENVENUTO  
ALLA  
**FIAT 125**

Il festoso augurale saluto delle graziose « madrine 125 » alla nuova automobile che inizia la sua carriera con le più brillanti prospettive di successo.

(Foto:fiat)

# L'Assemblea della Fiat

I risultati Fiat nel 1966: 1.049 miliardi di fatturato, 94 in più del 1965; costruiti 1.184.901 autoveicoli e 47.154 trattori — Una forza di lavoro di 134.600 persone — Sviluppi produttivi e commerciali — Accordi di collaborazione sul piano internazionale.

Si è tenuta a Torino il 29 aprile l'Assemblea ordinaria e straordinaria degli Azionisti Fiat nella grande aula della Scuola Allievi. Presiedeva il dott. Giovanni Agnelli, ed erano presenti, con il Presidente d'onore Sen. Vittorio Valletta, il Consiglio di Amministrazione e il Collegio sindacale.

La Relazione ha rilevato anzitutto che il 1966 è stato un anno di buon lavoro — anche se non sono mancati inevitabilmente difficoltà e problemi — con risultati « che hanno ben corrisposto all'intensa azione sviluppata in tutti i comparti tecnici produttivi e commerciali e hanno in pari tempo dato una confortante conferma della graduale ripresa dell'economia nazionale nel suo complesso ».

## Questi i dati dell'esercizio 1966:

- fatturato complessivo Fiat (compresa la OM): 1.049 miliardi di lire, cioè 94 miliardi più del 1965, con un incremento del 10%;
- costruiti e fatturati 1.184.901 autoveicoli (vetture e veicoli industriali) contro 1.013.588 del 1965, con un incremento del 17%. Di essi 362.431 sono stati esportati;
- costruiti e fatturati nel 1966: 47.154 trattori contro 44.041 del 1965. Di essi 20.240 sono stati esportati;
- produzioni siderurgiche: convertito in prodotti finiti siderurgici l'equivalente di 1.850.000 tonn. di lingotti (150.000 in più del 1965);
- numero dipendenti del gruppo Fiat (compresa la OM), a fine anno, 134.592 di cui 108.847 operai e 25.745 impiegati.

A completamento di questi dati di esercizio, la Relazione ha sottolineato l'azione propulsiva esplicata dalla Fiat « su due direttive di particolare rilievo, costituita l'una dai diretti sviluppi produttivi e commerciali, e l'altra dalla conclusione di importanti accordi di collaborazione soprattutto sul piano internazionale ».

Nel settore automobilistico, la Relazione ha precisato che l'incremento Fiat è stato nel 1966 del 17%; superiore non soltanto a quello generale europeo (+ 6,6%) ma anche a quello del Mercato Comune (+ 11,6%). Considerando anche le 200.000 vetture realizzate all'estero su licenza, la produzione Fiat ha rappresentato nel 1966 il 6,1% circa del totale mondiale.

Progresso anche per i veicoli industriali; la produzione Fiat-OM è passata, rispetto al 1965, da circa 72.000 unità (compresi i veicoli leggeri derivati dalle vetture) a circa 79.000.

Altro notevole incremento quello della produzione trattristica: da 44.000 unità (nel 1965) a 47.000.

La Relazione ha esposto quindi i dati delle produzioni Fiat extra-auto, particolarmente notevoli quelle dei grandi motori e delle turbine a gas, dell'aeronautica e dell'attività spaziale e della siderurgia. Sempre imponenti le opere pubbliche a cui la Fiat contribuisce in Italia e all'estero.

Alla fine del 1966 i dipendenti Fiat (compresa la OM), risultavano in totale 134.592 (108.847 operai e 25 mila 745 impiegati). In Torino: 92 mila 794 operai e 19.936 impiegati. La Relazione ha rivolto un plauso all'attività prestata da tutti i dipendenti dell'Azienda: « Non basterebbero gli sforzi produttivi, gli investimenti, l'organizzazione aziendale, per conseguire i risultati auspicati, se non concorresse l'efficienza del fattore umano che alla Fiat, a tutti i livelli, è fattiva tradizione, ben meritata di riconoscimento ». Costan-

te incremento delle opere e attività assistenziali per i dipendenti e per le loro famiglie: Case Fiat, Mutua Fiat, Scuola Allievi Fiat.

La Relazione, vivamente applaudita, così ha concluso: « La nostra Azienda è, e deve rimanere anche nel futuro, un elemento essenziale dell'economia del nostro Paese, per la quantità dei beni prodotti e distribuiti, per la qualità delle sue produzioni, per l'effetto moltiplicatore della sua attività ».

« Siamo pienamente consapevoli dell'entità dello sforzo che dovrà essere richiesto al personale tutto dell'Azienda — di ogni ordine e grado — per raggiungere traguardi sempre più avanzati; ma sappiamo, per esperienza, di poter qui confermare la volontà di tutti, tesa a far sì che la Fiat continui ad occupare, sul piano nazionale come su quello mondiale, il posto che le compete ».

## L'ASSEMBLÉE ANNUELLE DES ACTIONNAIRES FIAT

Le 29 Avril, à Turin, dans le grand amphithéâtre de l'Ecole d'Apprentissage, a eu lieu l'Assemblée ordinaire et extraordinaire des Actionnaires Fiat. M. Giovanni Agnelli présidait l'Assemblée, avec la participation du Président d'honneur, Sén. Vittorio Valletta, du Conseil d'Administration et des Commissaires aux comptes.

Le Rapport a relevé que 1966 a été une année de bon travail, avec des résultats « qui ont correspondu à l'action intense développée par tous les secteurs techniques, productifs et commerciaux, et qui en même temps donnent la réconfortante confirmation de la reprise graduelle de l'économie nationale dans son ensemble ».

En complément de ces chiffres, le Rapport a souligné l'action propulsive de la Fiat qui « s'est effectuée dans deux directions particulièrement importantes: l'une constituée par le développement des secteurs productifs et commerciaux, l'autre par la conclusion d'importants accords de collaboration, surtout sur le plan international ».

En examinant la situation automobile le Rapport a souligné que l'accroissement Fiat a été en 1966 de 17%, supérieur donc non seulement à l'accroissement général européen (+ 6,6%) mais encore à celui du Marché Commun (+ 11,6%). Si l'on considère également les 200.000 véhicules reali-

sés à l'étranger sous licence Fiat, la production Fiat a représenté en 1966 6,1% environ de la production totale mondiale.

En ce qui concerne les véhicules industriels accroissement « la production Fiat-OM a marqué, par rapport à 1965, un accroissement, en passant de 72.000 unités environ (y compris les véhicules légers dérivés des voitures) à 79.000 unités environ ».

La production tracteurs a marqué une augmentation en passant de 44.000 en 1965 à 47.000 unités en 1966.

Le Rapport a exposé ensuite les données des autres production Fiat non automobile et dont les résultats sont particulièrement importants dans le domaine des grands moteurs et des turbines à gaz, de l'aéronautique, de l'activité spatiale et de la sidérurgie. La Fiat contribue toujours, d'une manière que l'on peut qualifier d'imposante, à de nombreuses œuvres d'intérêt public aussi bien en Italie qu'à l'étranger. Effectifs Fiat: au 31 décembre 1966 les salariés Fiat (y compris OM) étaient au total de 134.592 (108.847 ouvriers et 25.745 employés). A Turin: 92.794 ouvriers et 19.936 employés. Le Rapport a formulé de vives félicitations à tous pour leur activité dans la Société: « Les efforts de production, les investissements, l'organisation de l'entreprise, ne suffiraient pas à obtenir les résultats souhaités, sans le concours efficace du facteur humain, qui chez Fiat, à tous les niveaux, est une tradition vivante et en tous points digne d'être reconnue ». Développement constant des œuvres sociales pour les salariés et leurs familles: Immeubles Fiat, Mutuelle Fiat, Ecole d'apprentissage Fiat.

Le Rapport a ainsi conclu: « Notre Société est et doit demeurer dans l'avenir, un élément essentiel de l'économie de notre Pays, aussi bien par le nombre des biens produits et distribués, que par la qualité de ses fabrications et les effets multiplicateurs de son activité ».

« Nous sommes pleinement conscients de l'effort qui sera demandé au personnel de la Société — à tous les échelons — en vue d'atteindre des buts toujours plus importants. Mais nous savons, par expérience, que nous pouvons renforcer ici la volonté de tous: faire en sorte que Fiat continue à occuper, sur le plan national et mondial, la place qui lui revient ».

## FIAT SHAREHOLDERS MEETING

The annual meeting of Fiat Shareholders was held on April 29th in Turin. They convened in the Hall of the company's Training School, presiding Mr. Giovanni Agnelli, Chairman of Fiat, with the Honorary Chairman Sen. Vittorio Valletta, and all members of the Board and Auditing Committee attending.

The Report said that 1966 was, in fact, a good year of work with results that fairly rewarded the intense effort of all our engineering, manufacturing and commercial divisions, at the same time affording comforting reassurance that the entire national economy is gradually recovering.

The Report gives evidences to Fiat's forward thrust which developed along « two lines of special relevance, one constituted by the company's own manufacturing and sales growth, and the other by the conclusion of important agreements of cooperation, especially in the international field ».

In examining the automotive situation, the Report pointed out that Fiat production was up 17 per cent in 1966, very favourably comparing not only with the overall European production increase (+ 6,6 per cent) but also with that of the Common Market (+ 11,6 per cent). When considering that in 1966 about 200.000 Fiat cars were manufactured under Fiat license abroad, it follows that all Fiat cars produced would amount to over 6 per cent total world production during 1966.

Fiat-OM production of commercial vehicles, including light trucks derived from cars — the Report said — rose from about 72.000 units in 1965 to 79.000 units in 1966. Tractors production also showed a good gain in the number of tractors built and sold which rose from 44.000 in 1965 to 47.000 units in 1966.

The Report then examined the results of important sectors of production other than

automotive, from large engines and gas turbines to aerospace and iron and steel, to the company's extensive participation in public works in Italy and abroad.

At the end of 1966 Fiat employees (including OM) were 134.592, of whom 108.847 factory workers and 25.745 office personnel (92.794 and 19.936, respectively, in the Turin area). The Report warmly praised the activity of all Fiat employees, adding that « no amount of money investments in material prowess would avail to achieve these goals without efficient human exertion. This factor has been highly operative tradition of Fiat, at all levels, and we gratefully acknowledge it here ». Welfare work and assistance for Fiat employees and their dependants has been constantly expanded (Fiat Housing, Fiat Medical Care, Fiat Training School).

The Report thus concluded: « Our company is and must remain an essential element of the national economy by reason of its high volume and vast distribution of quality products, and cumulative potential of its endeavours ».

« We are fully aware of the great effort still required of each and all of our people towards ever more advanced goals. But we know by experience that we can reaffirm the determination of all Fiat members to preserve for the Company its own standing in the country and in the world ».

## FIAT - VOLVERSAMMLUNG

Am 29. April hat in Turin, in der grossen Aula der Fiat-Lehrlingsschule die ordentliche und ausserordentliche Generalsammlung der Fiat-Aktionäre stattgefunden. Den Vorsitz führte Dr. Giovanni Agnelli, ausserdem waren anwesend der Ehrenpräsident Senator Vittorio Valletta, der Verwaltungsrat und die Mitglieder des Prüfungskollegiums.

Der Bericht stellte fest, dass das Jahr 1966 zu guten Ergebnissen führte « die unserer intensiven Tätigkeit in allen Bereichen der Technik, der Produktion und des Verkaufs durchaus gerecht wurden und gleichzeitig eine ermutigende Bestätigung des anhaltenden Wiederaufschwungs der Wirtschaft unseres Landes in ihrer Gesamtheit darstellen ».

Als Ergänzung zu den Ziffern des Geschäftsjahrs unterstrich der Bericht die vorntreibende Aktion der Fiat « in zwei Hauptrichtungen, das heißt einmal in der Entwicklung unserer direkten Produktions- und Verkaufstätigkeit und zum anderen im Abschluss wichtiger Zusammenarbeitsverträge, insbesondere auf internationaler Ebene ».

Der Bericht befasste sich dann mit der Lage auf dem Automobilmarkt. Die Zuwachsrate der Fiat betrug im Jahre 1966 17%; sie ist nicht nur höher als die gesamt-europäische Zuwachsrate (+ 6,6%), sondern liegt auch über derjenigen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (+ 11,6%). Rechnet man ausserdem die 200.000 im Ausland auf Fiat-Lizenzen hergestellten Kraftwagen dazu, so ergibt sich, dass die Produktion der Fiat im Jahre 1966 ca. 6,1% der Weltproduktion darstellt. Auf dem Gebiet der Nutzfahrzeuge hatte die Produktion der Fiat-OM gegenüber 1965 einen beachtlichen Fortschritt zu verzeichnen. Sie erhöhte sich von 72.000 Einheiten (einschließlich der von PKW abgeleiteten leichten Fahrzeuge) auf 79.000 Einheiten.

In der Traktorenproduktion ergab sich eine beachtliche Steigerung gegenüber 1965, von 44.000 auf 47.000 Einheiten.

Der Bericht gab dann die Ergebnisse anderer Produktionszweige bekannt, die insbesondere auf dem Gebiet der Grossmotoren und Gasturbinen sehr befriedigend sind. Erfreuliche Ergebnisse erzielten ferner der Flugzeugbau, die Tätigkeit im Bereich der Raumfahrt und die Hüttenindustrie. Bedeutend war ebenfalls die Beteiligung der Fiat an öffentlichen Arbeiten im In- und Ausland.

Am Ende des Jahres 1966 hatte Fiat (einschließlich OM) 134.592 Beschäftigte (108.847 Arbeiter und 25.745 Angestellte). In Turin: 92.794 Arbeiter und 19.936 Angestellte. Der Bericht hob dann die Tätigkeit aller Beschäftigten des Unternehmens hervor « Alle Anstrengungen im Bereich der Produktion, der Investitionen, der Organisation würden zur Verwirklichung der gesetzten Ziele nicht genügen, trüge dazu nicht die Leistungskraft der menschlichen Werte bei, die bei der Fiat eine auf allen Ebenen lebendige, der Anerkennung würdige Tradition sind ». Hingewiesen sei hier auf die ständige Förderung der sozialen Leistungen für die Betriebsangehörigen und ihre Familie, wie Fiat-Häuser, Betriebskrankenkasse, Fiat-Lehrlingsschule.

Der allgemein mit Beifall aufgenommen Bericht schloss wie folgt « wir sind uns des Ausmasses der Anstrengungen durchaus voll bewusst, die zur Erlangung der immer höher gesteckten Ziele allen unseren Arbeitern und der Belegschaft des ganzen Unternehmens wird abverlangt werden müssen. Wir wissen aber auch, gestützt auf unsere Erfahrung, dass wir hier den Willen unserer gesamten Mitarbeiterschaft bekunden können, alles zu tun, damit die Fiat, in Italien und in der Welt, weiter den Platz behaupten kann, der ihr zusteht ».

Edward Ochab, presidente del Consiglio di Stato della Repubblica Popolare di Polonia, nel corso del suo recente soggiorno in Italia, ha visitato la Mirafiori, unitamente alle numerose personalità del governo polacco ed italiano che lo accompagnavano, il segretario del consiglio di Stato Julian Horodecki, il vice ministro degli affari esteri Marian Naszkowski, il ministro per la Cassa per il Mezzogiorno Giulio Pastore, l'ambasciatore di Polonia a Roma Chabasinski e quello italiano a Varsavia Aillaud.

Ricevuto a Mirafiori dalla Presidenza e Direzione Generale Fiat, l'illustre ospite è stato salutato, nel grande atrio d'onore pavesato di bandiere polacche ed italiane, dai componenti il Consiglio di amministrazione e il comitato direttivo, dai direttori, dalle rappresentanze degli anziani, delle commissioni interne, degli allievi ed ex allievi, impiegati ed operai. Presente la delegazione polacca presso la Fiat per l'esecuzione dei rapporti di collaborazione.

Il dott. Agnelli ha rivolto il saluto cordiale della Fiat al presidente Ochab. Dopo aver ricordato come la Repubblica popolare di Polonia sia oggi impegnata in un grande sforzo di sviluppo industriale e quanto l'Italia sia favorevole ad intensificare i rapporti economici, tecnici, industriali e culturali tra i due Paesi, ha così proseguito:

« La Fiat è profondamente partecipe di questo orientamento dove anzi troviamo la conferma di una tradizione di collaborazione industriale e di lavoro che risale ormai a oltre trent'anni. »

« Oggi, questi rapporti si rinsaldano e si intensificano animati da sentimenti di stima e di amicizia: la Fiat è dunque pronta e onorata di essere chiamata a collaborare allo sviluppo della moderna economia industriale polacca. »

« Simbolo felice di questa realtà è la Polski-Fiat, l'automobile che verrà realizzata a Varsavia con la determinante partecipazione dei Vostri tecnici e degli Enti della motorizzazione polacca. »

Il presidente Ochab ha così risposto:

« Sono lieto di potermi congratulare con la direzione e le maestranze di questo grande complesso per i suoi successi di lavoro che rappresentano una parte cospicua del grandioso progresso dell'economia italiana. »

« La vostra industria automobilistica ha realizzato più di quanto è stato a noi possibile fare in Polonia nello stesso campo. Mi compiaccio che gli accordi conclusi tra noi siano di reciproco vantaggio. Essi consentiranno nel modo migliore di utilizzare la vostra esperienza ed i vostri risultati unitamente all'opera dei vostri operai, tecnici, organizzatori. »

« Pur avendo il nostro accordo carattere commerciale, noi vediamo in esso un mezzo che stimola maggior avvicinamento e simpatia tra noi, tra il lavoro italiano e polacco, tra la Polonia e l'Italia. »

Tra gli applausi il presidente Ochab ha ricevuto l'omaggio di un modellino in argento della prima vettura Fiat, donatogli dal dott. Agnelli.

## ALL'ING. VITTORIO BONADE' BOTTINO IL « PREMIO TORINO »

Il Ministro dei Trasporti on. Oscar Scalfaro ha consegnato, nel corso di una solenne cerimonia svolta all'Istituto San Paolo, all'ing. Vittorio Bonadè Bottino, Consigliere d'Amministrazione e direttore della Divisione Costruzioni Fiat, il « Premio Torino 1966 ». Con lui sono stati premiati il prof. Gustavo Colonnelli, il prof. Vittorio Zignoli e la dott.ssa Noemi Gabrielli.

I « Premi Torino », biennali, furono istituiti nel 1962 dalla Società Ingegneri e Architetti di Torino per celebrare il centenario di fondazione. Essi vengono assegnati a persone, società od enti che abbiano onorato con la loro attività il Piemonte e si siano distinti in « opere di pensiero, come contributi di studio, ricerca o progetto; in iniziative e realizzazioni in vari campi dell'ingegneria e dell'architettura, ed in opere di pubblica utilità ».

La motivazione che accompagna il premio conferito all'ing. Bonadè Bottino dice: « Progettista di grandi opere di ingegneria nel campo dell'edilizia, è organizzatore su scala nazionale ed internazionale di impianti e costruzioni

# IL PRESIDENTE DELLA POLONIA VISITA LA FIAT



Lungo il percorso, in officina, il caloroso saluto delle maestranze.

E' seguita la visita degli stabilimenti, dove l'illustre ospite è stato calorosamente salutato dalle maestranze. Il corteo presidenziale si è infine portato sulla pista di collaudo dove era schierata tutta la produzione Fiat autovetture, autocarri, autobus e trattori.

### Fiat-Polonia: una tradizione di cordiali rapporti

La Polonia è stata tra i primi paesi esteri con i quali la Fiat ha iniziato una collaborazione di produzione automobilistica: nel 1933 infatti veniva avviata in Polonia la costruzione delle autovetture Fiat « Balilla » e « Ardita » e di alcuni modelli di autocarri Fiat.

Nel dopoguerra furono ripresi questi primi, ottimi rapporti di collaborazione con gli enti polacchi e nel 1965 è stato firmato con l'Ente Statale Motoimport un nuovo contratto di licenza e di assistenza tecnica per la

produzione locale di una vettura di cilindrata 1300-1500, con una produzione a partire dal 1970, di 70-75 mila unità annue. La Fiat, oltre che per il rinnovamento e l'ampliamento dello stabilimento polacco « FSO » di Varsavia (Fabryka Samochodów Osobowych), collabora alla organizzazione di una opportuna rete assistenziale nel Paese: officine di servizio, magazzini ricambi, eccetera.

Va infine notato che in questi anni sono state effettuate dalla Fiat forniture varie a diversi enti centrali polacchi: motori marini, autocarri, trattori con reciproca soddisfazione sia delle parti interessate che degli utenti. Una collaborazione è attualmente in corso per la costruzione di motori Diesel Fiat su licenza nello stabilimento Cegielski di Poznan. Altre collaborazioni sono allo studio nei settori trattori e autocarri.

### LA VISITE A LA FIAT DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE POLONAISE

Edward Ochab, Président du Conseil d'Etat de la République Populaire de Pologne, au cours de son récent séjour en Italie, a visité les Usines Fiat de Mirafiori. Il était accompagné de nombreuses personnalités des Gouvernements polonais et italien: M. Julian Horodecki secrétaire du Conseil d'Etat, M. Marian Naszkowski vice ministre des affaires étrangères, M. Giulio Pastore ministre pour le « Mezzogiorno », M. Chabasinski ambassadeur de Pologne à Rome et M. Aillaud ambassadeur d'Italie à Varsovie.

Reçu à Mirafiori par la Présidence et la Direction Générale de la Fiat, l'hôte illustre a été salué dans le grand hall d'honneur pavé aux couleurs polonaises et italiennes, par les membres du Conseil d'Administration, par le comité de direction, par les directeurs, par les représentants des Anciens, des comités d'entreprises, des apprentis et des ex-élèves, employés et ouvriers. Etais présente également la délégation polonaise actuellement à la Fiat pour l'exécution des accords de collaboration.

M. Agnelli a adressé au Président Ochab un discours de bienvenue au nom de la Fiat. Après avoir rappelé les rapports éco-

niques, industriels et culturels existant entre les deux Pays il a ajouté: « Ces rapports sont aujourd'hui plus forts et s'intensifient encore, animés de sentiments d'estime et d'amitié: la Fiat est honorée d'être appelée à collaborer au développement de la moderne économie industrielle polonaise. Un heureux symbole de cette réalité est la Polski-Fiat, la voiture qui sera réalisée à Varsovie avec la participation déterminante de vos techniciens et des Organismes de la motorisation polonaise. »

Le Président Ochab a ainsi dépondu: « Je suis heureux de constater que les accords qui ont été conclus entre nous sont réciproquement avantageux. Ils permettent d'utiliser de la meilleure façon votre expérience et vos résultats ainsi que l'œuvre de vos ouvriers, de vos techniciens, de vos organisateurs. »

« Bien que notre accord ait un caractère commercial, nous y voyons un moyen qui stimule un plus grand rapprochement et une plus grande sympathie entre nous, entre le travail italien et le travail polonais, entre la Pologne et l'Italie. »

Vivement applaudis, le Président Ochab a ensuite reçu, des mains de M. Agnelli, un modèle réduit en argent de la première voiture Fiat.

La visite des Usines a eu lieu ensuite, au cours de laquelle l'illustre hôte a été chaleureusement salué par les ouvriers. Le cortège présidentiel s'est ensuite rendu sur la piste d'essais où toute la production Fiat était alignée: voitures, camions, autobus et tracteurs.

### Fiat-Pologne: une tradition de rapports cordiaux

La Pologne a été parmi les premiers pays étrangers avec lesquels la Fiat a commencé une collaboration de production automobile. Après la guerre ces rapports furent repris, et en 1965 la Fiat signa avec l'Organisme d'Etat Motoimport un nouveau contrat de licence et d'assistance technique pour la production locale d'une voiture ayant une cylindrée de 1300-1500 cm<sup>3</sup>, avec une production, à partir de 1970, de 70-75.000 unités par an. La Fiat collabore au renouvellement et à l'agrandissement de l'usine polonaise FSO de Varsovie (Fabryka Samochodów Osobowych) ainsi qu'à l'organisation d'un réseau d'assistance après-vente: service, magasin pièces détachées, etc.

Au cours des dernières années la Fiat a effectué des fournitures à différents organismes centraux polonais: moteurs marins, camions, tracteurs. D'autres collaborations sont à l'étude.



industriali con finalità d'incremento nella produttività economica».

All'ing. Bonadè Bottino, la cui personalità di tecnico ed organizzatore in tutti i settori delle costruzioni industriali, elettriche, idroelettriche e stradali è ben nota ed apprezzata anche all'estero, con una attività alla Fiat che si sviluppa da circa cinquant'anni, le nostre più fervide felicitazioni.



# Assemblea Anziani Fiat

171 Premiati - 22.000 iscritti al Gruppo Anziani Fiat  
Annunciati miglioramenti delle pensioni

L'annuale Assemblea generale del Gruppo Anziani Fiat, tenutasi il 23 aprile nel grande atrio della Mirafiori con l'intervento della Presidenza e Direzione Generale, presenti i Consiglieri di Amministrazione, i componenti il Comitato direttivo e i direttori di tutte le Sezioni Fiat, ha rinnovato l'imponenza e la cordialità di questa manifestazione di solidarietà del lavoro.

Nel corso della cerimonia sono state consegnate le medaglie d'oro, i diplomi e il premio speciale Fiat a 171 collaboratori che hanno raggiunto i 40 anni di servizio.

Il salone della Mirafiori era gremito di anziani a cui facevano ala gli allievi della Scuola centrale «Giovanni Agnelli».

L'Assemblea si è aperta con un breve saluto del vice presidente del Gruppo anziani cav. Accossato, rivolto anche a nome del presidente comm. Arduino, all'estero per impegni di lavoro. Il segretario generale comm. Bordiga ha quindi svolto la relazione sulla attività ed il bilancio dell'Associazione, compendiata da queste cifre eloquenti: il Gruppo accoglie oggi circa 22.000 iscritti, di cui 11.200 in servizio; 13.500 persone usufruiscono a vita delle provvidenze disposte dalla Fiat per gli anziani. Nel 1966 l'Azienda ha erogato nelle varie forme assistenziali (integrazione delle pensioni, casa di riposo, premi e sussidi, prestazioni medicofarmaceutiche, ecc.) oltre quattro miliardi di lire.

Bordiga ha poi annunciato che, per venire incontro a quegli anziani che percepiscono pensioni meno elevate, la Fiat ha deciso di elevare gli attuali massimali di 3 mila lire al mese (39 mila lire all'anno con la tredicesima) il che comporta un maggior onere annuale per l'Azienda di 250 milioni di lire. Le pensioni «Premio di fedeltà» (30 anni di servizio) saranno ora di 63 mila lire mensili, quelle «Cassa di soccorso» (25 anni di servizio) di 58 mila lire.

Ha quindi preso la parola, vivamente applaudito, il dott. Agnelli. Portato all'Assemblea il saluto del Presidente d'onore prof. Valletta, accolto da un caloroso applauso, egli ha detto:

«E' tradizione che il presidente della Fiat intervenga alla assemblea annuale del Gruppo Anziani: desidero subito dirvi che non mancherò anche in futuro di dare il massimo valore a questo incontro, perché sulla linea di quanto ci ha insegnato il prof. Valletta, la Fiat continui ad onorare i suoi lavoratori anziani e testimoni la sua riconoscenza e il suo rispetto per chi, come

voi, alla Fiat ha già dato il meglio di se stesso».

Rilevato il valore dell'Associazione per l'originalità del suo carattere solidaristico e soprattutto per il patrimonio di esperienza professionale, di vitalità operativa, e di valore morale che essa trae dagli uomini che la compongono, l'oratore ha così proseguito: «Nell'assumere la carica di presidente ho inteso non solo tener fede al valore di una tradizione, e a quanto ho appreso durante venti anni alla grande scuola del prof. Valletta, ma alla necessità di rispondere ai nuovi problemi che già oggi si intravedono e di fronte ai quali la Fiat va difesa e sviluppata».

Il dott. Agnelli ha quindi sottolineato che la Fiat ha ormai di fatto responsabilità mondiali. «Reputo mio impegno — ha proseguito — di portarla a consolidarsi e a svilupparsi pienamente in questa sua funzione».

Egli ha poi esposto i risultati raggiunti dalla Fiat nel 1966 ed ha soggiunto che i dati dei primi mesi dell'anno in corso confermano la favorevole tendenza dell'economia italiana. Ciò ha consentito di accrescere l'occupazione e di contenere le riduzioni invernali di lavoro.

Il dott. Agnelli ha così proseguito: «E' opportuno oggi cogliere il momento favorevole per prepararsi al futuro. Prepararsi, significa investire, progettare e produrre a prezzi competitivi: con i nuovi modelli 124, Fiat Dino e ora 125 abbiamo offerto al mercato interno e internazionale nuove brillanti prove di capacità tecnico-produttiva e commerciale».

Egli ha concluso: «Oltre venti anni fa nell'unirvi in gruppo, avete contribuito a conservare all'Azienda il prezioso patrimonio delle energie più dotate di esperienza. Siete stati uniti dalle stesse difficoltà, speranze, soddisfazioni. A qualunque professione gli Anziani Fiat appartengano, siano essi tecnici, uomini di produzione o di vendita, hanno un vincolo comune che li affratella e li cementa: l'attaccamento alla Fiat. Questa fedeltà all'Azienda non è conseguenza di quanto l'Azienda vi ha dato, ma di ciò che voi avete dato alla Fiat. Vi ringrazio».

Diamo qui di seguito l'elenco alfabetico dei premiati:

Giovanni ACTIS-CAPORALE; cav. Giuseppe ALEMANNO; Filippo ALTINA; Adele ANDREONE; Aldo ANSELMETTI; cav. Giacinto ARBRILE; Isidoro ARNODO.

Stefano BAIMA GRIGA; Mattia BALDO; Michele BANCHIO; dr. Mario BARBERO; Mario BARBANERA; cav. Attilio BASSO; Gioachino BEDUGLIO; Giuseppe BELLINELLO; Giuseppe BELLINI; Albino BERARDO; Luciano BERTELA'; Mario BERTOTTI; Mario BIMA; dr. Stefano BOCCA; Luigi BOVIO; Lino Fernando BRACCIONI; cav. Giuseppe BRAGAGLIA; Luigi BUSTI; Remo CACCIOLA; Nicola CAGLIERIS;

Renato CAMUNCOLI; Pietro CANEPA; Giuseppe CAPRIOGlio; Angelo CARASSO; Italo CARMIGNANI; rag. Lorenzo CARTOSIO; Tullio CASNATI; Giuseppe CATGENOVA; avv. Carlo CAVALLI; Lorenzo CAVARERO; Lorenzo CENA; Agostino CERUTTI; Ottavio CETTELINI; Cesare CHIESA; dr. Giovanni CHIRIGHIN; Lido CHITI; Aldo CINELLI; Francesco COLLO; Agostino COLOMNA; Carlo CONSONNI; Alberto CONTE; Lorenzo CRAVERO; Luigi CRESCENTI.

Cav. Giacomo DANIELE; cav. Lorenzo DE GRANDI; Antonio DEMARTINI; Giuseppe DEMATTEIS; Evelio DOVIS; cav. Francesco DUCA.

Alberto EDDONE.

Augusto FANTINI; Carlo Vittorio FASINO; Pierino FAUSSONE; Pietro FERRARI; Pietro FERRERO; Raffaele FERRUTI; Giovanni FIORI; Giacomo POLIS; Pasquale FRACARO; Mario FRANCHINO; cav. Riccardo FRANZI; Remo FURRER.

Adriana GALLEANI SPAGNOLI; Antonio GAMBOLO'; Augusto GARELLA; Carlo GARETTI; Carlo GARUTI; Pietro GARINO cav. Guido GATTI; Giovanni GENTA; Luciano GERMINA; Luigi GIANCURSI; Dino GIANI; Dino GIANNESI; Giovanni GIANNOGLIO; Ercol GIRETTI; Francesco GILARDO; Ottavio GIORDANO; Dino GNOLA; geom. Giovanni GOBBI; Libero GRACIOTTI; Armando GRATTONI.

Aldo ISABELLO.

Cav. uff. Celestino LANA; Oreste LAZZARO; Pierino LIMONE; Paolo LUSSIATI.

Ing. Giuseppe MAFFEZZOLI; Palmira MARINONI BOERO; Renato MARIOTTO; Luigi MARONCELLI; Mario MARZOLLA; Alfonso MASERA; cav. Carlo MASPRONE; Umberto MASSARELLI; Domenico MASSERANO; Aldo MELMELUZZI; Antonio MERIANO; Giuseppe MERLO; cav. Zanobi MINIATI; Andrea MOGLIATI; Athos MOLINARI; Sebastiano MORBELLI; p.i. Antonio MOSTarda; Francesco MUSSO.

Dr. Lorenzo NEGRO; Luigi NOVELLI; cav. Mario NOZZOLI; Stefano NUCCIO.

Edoardo OSTELLINO.

Michele PACCHIARDO; ing. Ernesto PALAMARA; Giuseppe PASQUINO; Ezio PEDRAZZOLI; Luigi PERENNO; Augusto PERROTTO; Giuseppe PORCELLANA; Arturo PRALORAN; Guglielmo PRANDO; cav. Giovanni PRATELLI.

Alessandro QUINZIO.

Cav. uff. Oreste RASETTI; Giuseppe RICCA; Giorgio RINALDI; Stefano ROAGNA; Ferdinando ROCCIA; p.i. Carlo ROLLE; cav. uff. Arcangelo ROMEO; Mario ROSETTI; Giovanni ROSSINO; Michele ROVETTO; Enrico RUA; Vitaliano RUBERTI; Giovanni RUCCIONE.

P.i. Giovanni SACCANI; Luigi SALMASI; Ernesto SANNA; Cesare SANTIANO; Giuseppe SASSO; Giovanni SBRANA; Alberico SCARANO; Francesco SEBASTIANO; Luigi SEGLIE; Dionigi SERAFINO; Giovanni SERRA; Alfredo SILVESTRINI; Romeo SIMONAZZI; Giovanni SIMONE; Luigi SOGLIO.

Giovanni TAGLIABUE; cav. Annibale TEMELLINI; Alviero TERROSI; cav. Umberto TURRA.

Nicola VALENZA; Luigi VANZETTO; Felice VARALDA; cav. Luigi VERCELLINO; Giacomo VERCELLI; Ermanno VILLA; ing. Luigi Umberto VINEA; geom. Giovanni VINELLI; Domenico VIRGILI; Sante Michele VOLPE.

Geom. Giovanni ZUCCHI.

## MAESTRI DEL LAVORO



Per il primo maggio, Festa del Lavoro, il Presidente della Repubblica conferisce ogni anno le nomine ai nuovi «Maestri del Lavoro». A Torino la cerimonia della consegna delle stelle al merito si è svolta con l'intervento di autorità, esponenti dell'industria e numeroso pubblico. Per la Fiat pre-

senti il dott. Agnelli e l'ing. Nasi. Ecco i nominativi Fiat che hanno ricevuto quest'anno la nomina a «Maestro del Lavoro»:

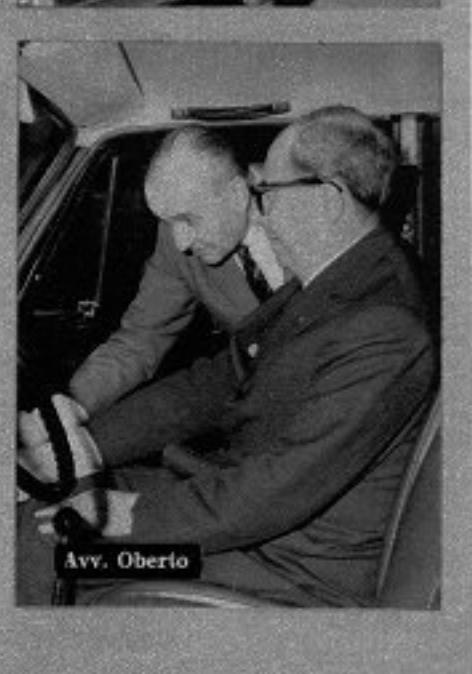
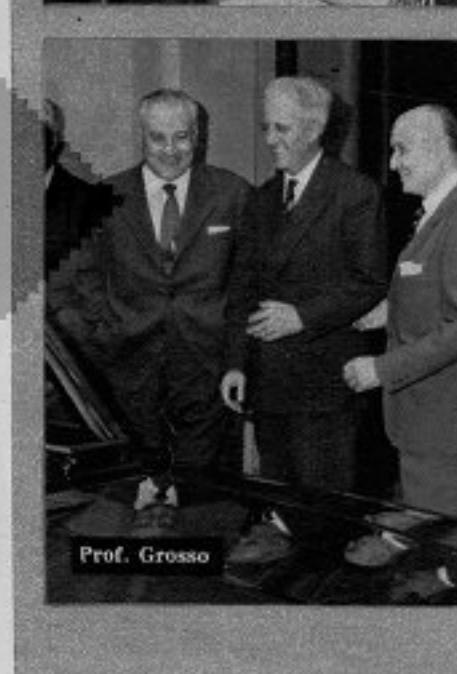
Cav. Rag. Mario CASALE - Cav. Italo CERRATO - Cav. Giuseppe DE GIULIO - Cav. Alberto GARRONE - Cav. Francesco

MARINONI - Giovanni MORANO - Giuseppe NICORELLI - Cav. Uff. Luciano OMNI - Cav. Edoardo POGGIO - Cav. Mario TRONVILLE - Arturo VIETTI - Cav. Uff. Eugenio VIRETTO TRUTO - Carlo CANOVA - Francesco SERAFINO - Mafalda SPERANZONI - Renzo BANANI - Renato CORNIA - Enrico VIOLA - Aldo BEVILACQUA - Francesco GRECO.

# In tutta Italia la Fiat 125

La nuova vettura giudicata dagli esperti una importante conquista tecnica. Modernità degli impianti produttivi alla Mirafiori. Prezzo altamente competitivo. I consensi della stampa che ha dedicato alla 125 brillanti servizi. 450 giornalisti internazionali dell'automobile hanno effettuato le prove con l'impiego di complesse apparecchiature di rilevamento elettronico. Ampio immediato successo di pubblico.

## Presentata alle Autorità



La 125, che già corre su tutte le strade d'Italia, si è subito affermata come una importante, significativa conquista tecnica. La modernissima vettura si inserisce nella gamma Fiat ad alto livello. Essa esprime il costante progresso della tecnica progettativa e costruttiva dell'automobile, che procede incessante, per offrire al pubblico un prodotto per muoversi sempre meglio, più comodamente, con maggiore soddisfazione, economia e sicurezza.

Filiali e Commissionarie hanno sollecitamente avviato le consegne alla clientela della nuova vettura. Stampa e televisione ne hanno ampiamente illustrato e commentato il volto e le doti. Nelle esposizioni presso le sedi dell'organizzazione Fiat e sulla strada, la 125 sta riscuotendo vivo interesse. Il livello delle prestazioni, la linea, unitamente alle spiccate caratteristiche di confort e prestigio, le hanno meritato vasti consensi. Il prezzo di un milione e trecentomila lire è stato giudicato altamente competitivo, interessantissimo per una vettura di questa classe.

Intanto il flusso delle 125 dalla Mirafiori, per strada su carri multipli e per ferrovia, è di giorno in giorno crescente. Nella grande fabbrica il ritmo della produzione si sta intensamente sviluppando. Da tempo, infatti, nei reparti della Mirafiori sono state predisposte e sono entrate gradatamente in attività, le complesse e numerose attrezzature previste per la produzione della nuova macchina.

Importanti tra altre: la linea lavorazione basamento motore con nove trasferenti (72 teste di lavorazione) e macchine utensili speciali, la linea dell'albero motore con due trasferenti e altri importanti impianti, la linea bielle (2 trasferenti), la linea teste motore (6 trasferenti con 60 unità di lavorazione). Inoltre le diverse linee per le lavorazioni dei particolari di alluminio del motore, degli ingranaggi, dei volani e corone, dei collettori di aspirazione e scarico; i complessi produttivi degli alberi di distribuzione, frizione, valvole, ecc. Altre linee di lavorazione provvedono alla realizzazione delle scatole guida, del cambio, dei ponti, degli elementi delle sospensioni.

Anche per la carrozzeria sono in atto i procedimenti costruttivi più evoluti: dalle linee di preparazione dei gruppi principali componenti la scocca, alle giostre di montaggio, ai mascheroni d'assemblaggio. Le scocche della 125, dai mascheroni di assemblaggio, vengono prelevate auto-

## In tutta Italia la Fiat 125

# NASCE DALLA MIRAFIORI LA NUOVA VETTURA FIAT DI CLASSE EUROPEA

maticamente con speciali ganci penzili e completate attraverso 38 stazioni di saldatura, 14 di montaggio porte e cofani, 26 di finizione. Alla fine la scocca viene inviata con trasportatore aereo alla verniciatura; che comprende anche il trattamento protettivo per elettroforesi. La linea di montaggio della 125 sviluppa infine le lavorazioni di sellatura e finizione della vettura che si susseguono a ritmo progressivo attraverso centinaia di operazioni.

La progettazione e la realizzazione degli impianti per la 125 si è avvalsa della lunga e molteplice esperienza specifica Fiat, mentre il ciclo produttivo, che si svolge con i metodi ed i mezzi più avanzati, anche con l'impiego dell'automazione, è costantemente integrato dal « controllo di qualità », applicato in tutte le officine e presente in ogni fase costruttiva.

Con le immagini che pubblichiamo in queste pagine, riprese nei reparti di produzione della 125 alla Mirafiori, « Illustrato Fiat » rivolge un cordiale saluto a tutti coloro che contribuiscono al successo della nuova automobile.

### De la Mirafiori sort la nouvelle voiture Fiat de classe européenne.

La 125, qui déjà court sur toutes les routes italiennes (elle ira à l'étranger successivement), s'est tout de suite affirmée comme une conquête technique importante et significative. La très moderne voiture s'insère dans la gamme Fiat de grande classe. Elle est l'expression du progrès constant et incessant de la technique d'études et de construction de l'automobile, dont le but est d'offrir au public un produit pour se déplacer toujours mieux, plus facilement, avec plus de satisfaction, économie et sécurité.

L'afflux des 125 partant de la Mirafiori croît de jour en jour: sur route par ca-

mions spéciaux, et par chemin de fer. Le rythme de production dans les grandes Usines augmente constamment. Depuis longtemps déjà en effet, les installations complexes ont été mises en place et sont entrées peu à peu en fonctionnement pour la production de la nouvelle voiture.

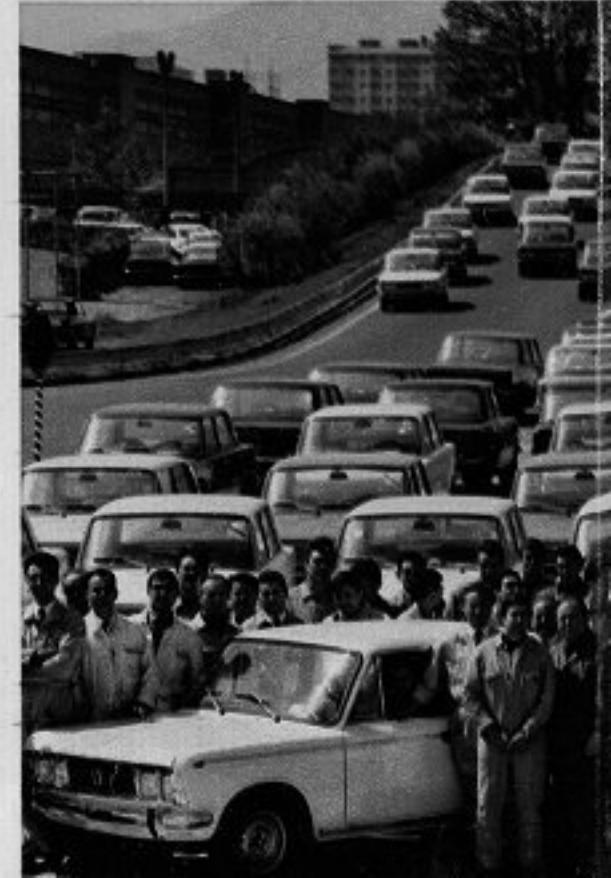
Citons les plus importantes: la chaîne d'usinage du bloc moteur avec neuf machines transferts (72 points d'usinage) et

machines-outils spéciales; la chaîne de l'arbre-moteur avec deux transferts et autres installations importantes; la chaîne des bielles (6 transferts avec 60 points d'usinage). En outre les diverses chaînes pour l'usinage des pièces en aluminium du moteur, des engrenages, des collecteurs d'aspiration et d'échappement, les installations pour la production des arbres de distribution, embrayages, soupapes etc.

Una grande fresatrice a copiare con la 125.



Alla sala prova motori.



D'autres chaînes préparent les boîtes de vitesses, les ponts, les éléments des suspensions.

Pour la carrosserie également les procédés les plus évolués de construction sont utilisés: après l'assemblage, la coque est prélevée automatiquement par des transporteurs aériens et expédiée à la peinture, qui inclut également le traitement de protection par électro-phorèse. La chaîne de montage de la 125 comprend enfin les opérations de sellerie et de finition de la voiture qui se succèdent à un rythme progressif.

L'étude et la réalisation des installations pour la construction de la 125 se sont basées sur la longue et multiple expérience de la Fiat dans ce secteur spécifique, tandis que le cycle de production s'effectue selon des méthodes et avec les moyens les plus avancés — utilisant entre autre largement l'automation — et constamment intégré par le «contrôle de qualité» appliquée à toutes les phases de la construction.

#### From the «Mirafiori» plant comes a new Fiat model in the European class

The new Fiat 125 is a significant and important technical accomplishment that expresses the constant progress in car design and engineering, aimed at providing



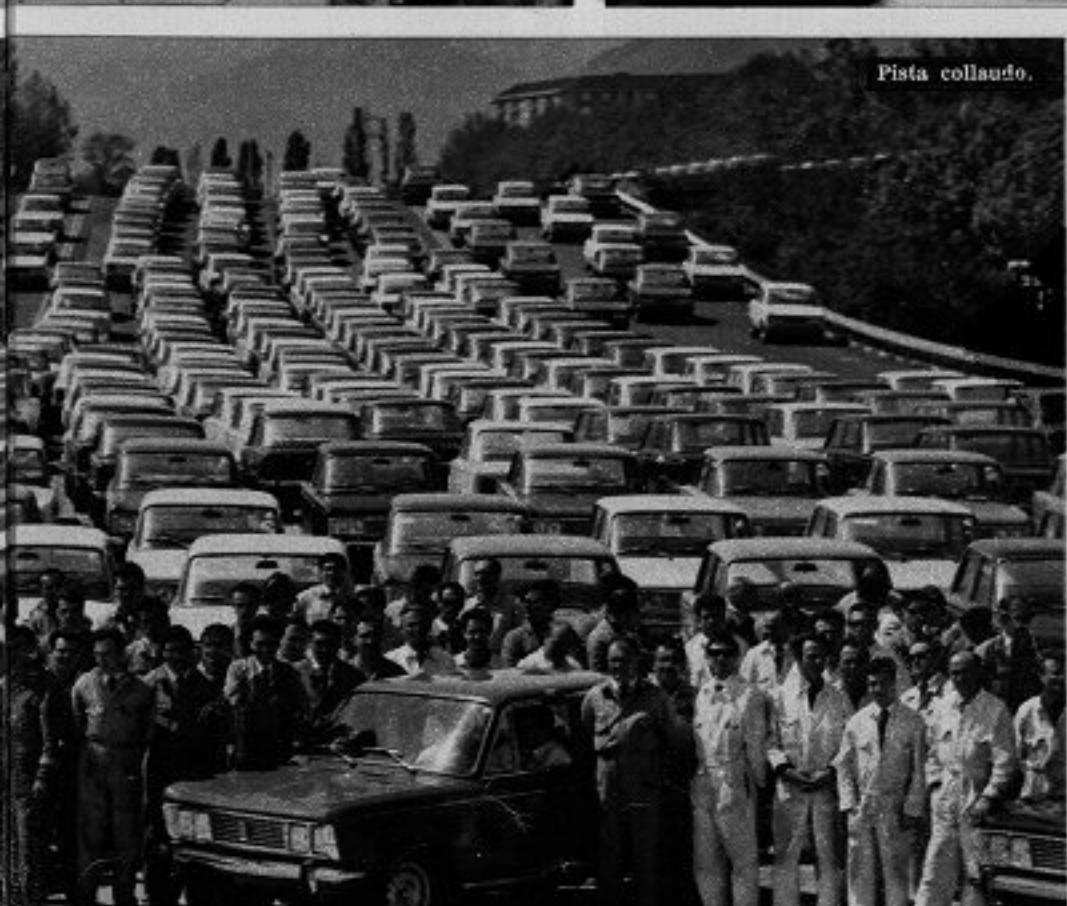
Sulla linea di montaggio.



Linea di lastroferratura



Pista collaud.



the public with better, cheaper and safer transport.

Truck-loads and train-loads of new 125s are leaving the Fiat Mirafiori car plant at ever shorter intervals, following the stepped-up production pace at the plant, which has gradually undergone complex tooling to cope specifically with the production of the new model.

The equipment employed for the assembly of the 125 is impressive and can thus be summarised: crankcase processing line (8 transfers, 72 processing heads and various special machine tools); crankshaft processing line (2 transfers and other important installations); connecting rod line (2 transfers); cylinder head line (6 transfers and 60 processing units); several lines for processing aluminium components of engine, gearing, flywheel, crown ring, intake and exhaust manifold; production units for camshaft, clutch, valves, etc.; processing lines for steering boxes, gear boxes, axles, suspension assemblies, etc.

Bodywork assembly is likewise carried out according to the latest manufacturing techniques. The bodyshells are carried by automatic overhead conveyors to the painting booths to be submitted to various treatments, including electrophoresys.

Through hundreds of different operations, the 125 gradually comes to the finishing and trimming lines in the last stages of its journey.

In designing and building this equipment, Fiat could rely on a rich and long experience acquired in the field. The production cycle which unfolds according to

modern techniques and with the help of the latest equipment, is continuously submitted to «quality control» applied throughout the shops at all stages of production.

#### Er entstand in Mirafiori: der neue europäische Klassewagen von Fiat

Der Fiat 125, der bereits auf allen italienischen Straßen fährt (ins Ausland wird er demnächst kommen), hat sich sofort als eine bedeutende technische Errungenschaft behauptet. Dieser höchst moderne Wagen fügt sich in das Fiat-Programm unter die Modelle von hohem Niveau ein. Er ist Ausdruck des ständigen technischen Fortschritts im Automobilbau, der dem Publikum immer neue Mittel zur Verfügung stellt, die alle Ansprüche an Komfort, Leistung, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit befriedigen können.

Von Tag zu Tag steigt die Anzahl der 125, die von Mirafiori aus auf mehrstöckigen Lastwagen und mit der Bahn ihre Bestimmungsorte erreichen. In der grossen Fabrik wird der Produktionsrhythmus weiter beschleunigt. Seit langem schon sind in den Abteilungen von Mirafiori nach und nach die zahlreichen und umfassenden Anlagen für die Produktion des neuen Modells in Tätigkeit getreten.

Zu den bedeutendsten gehören unter anderem: die Linie zur Bearbeitung der Motorblöcke mit neun Transfermaschinen (72 Bearbeitungsstellen) und Spezial-Werkzeug-

maschinen, die Fertigungsline für die Kurbelwellen mit zwei Transfermaschinen und weiteren bedeutenden Anlagen, die Linie für die Pleuelstangen (2 Transferanlagen), die Linie für Motorköpfe (6 Transferanlagen mit 60 Bearbeitungsstellen). Außerdem gibt es verschiedene Fertigungsline für die Aluminiumteile des Motors, für die Zahnräder die Kränze die Schwungräder, die Ansaug- und Auspuffkrümmer, sowie für die Nockenwellen, Kupplungen, Ventile usw. Andere Linien gibt es für die Montage des Getriebegehäuses, des Wechselgetriebes, der Achsen und der Aufhängungen.

Auch für die Karosserie werden die fortschrittlichsten Konstruktionsverfahren angewandt. Nach dem Zusammenbau wird die Rohkarosserie von Hängeförderern automatisch in die Lackierungsabteilung transportiert, wo sie auch einer elektrophoretischen Schutzbehandlung unterzogen wird.

Auf den Endmontagelinien schliesslich erfolgt die Innenausstattung und Montage des Wagens, wobei in progressivem Rhythmus hunderte von aufeinanderfolgenden Arbeitsvorgängen vorgenommen werden.

Entwurf und Bau der Konstruktionsanlagen für den 125 sind das Ergebnis langer und vielfältiger Erfahrungen der Fiat auf diesem Gebiet, während der Produktionszyklus, der nach den fortschrittlichsten Verfahren und mit Hilfe modernster technischer Mittel und zum Teil unter Anwendung völliger Automation abläuft, durch eine ständige Qualitätskontrolle ergänzt wird, welche in allen Abteilungen, in jeder Konstruktionsphase durchgeführt wird.

In tutta Italia la Fiat 125

# L'ELETTRONICA HA RIVELATO IL TEMPERAMENTO DELLA 125

Il giornalismo internazionale ha recentemente polarizzato la sua attenzione sulla Fiat 125 con ampi dettagliati resoconti tecnici e descrittivi dopo le prove effettuate presso Torino da oltre 450 eminenti specialisti e giornalisti dell'automobile di tutta Europa e America, con gli impianti elettronici appositamente predisposti.

Per la 125 il programma di prove coordinato dalla Direzione Progetti e Studi, realizzato dal Centro Elettronico e curato dal Dipartimento Esperienze, ha ottenuto l'unanime apprezzamento degli ospiti per il rigoroso livello scientifico.

Il rilievo con impianti elettronici delle prestazioni dei nuovi modelli d'automobile è una tradizione Fiat che ha avuto il suo esordio nel 1964, in occasione della presentazione della 850. Procedimento che è stato da allora costantemente perfezionato. Strumenti e sistemi sono infatti gli stessi che vengono normalmente impiegati dalla Fiat nel corso delle esperienze sui prototipi.

Per la 125 è stata allestita una «base» fissa, lunga complessivamente

cambio, il ruttore dello spinterogeno, il tubo di aspirazione della pompa benzina, registravano su nastro magnetico i principali dati di funzionamento durante la marcia. Al rientro gli elaboratori li trasformavano in diagramma.

Sul diagramma era così possibile leggere le curve relative alle marce inserite, alla velocità istantanea del motore, ai chilometri totali percorsi dall'inizio della prova; il consumo istantaneo e totale di benzina e la velocità istantanea della vettura.

Dal nastro magnetico si ricavava inoltre una tabella con ulteriori dati di velocità e consumo.

Le prove con rilevamento elettronico, che consentono di valutare l'autentico comportamento della vettura, integrano naturalmente l'altra fonte di giudizi che sono le impressioni di guida.

Per questa valutazione è stato così identificato un terzo percorso, della lunghezza di 41 chilometri. Un giro snodantesi attraverso tipiche zone delle Langhe, nel suggestivo paesaggio di una delle più belle zone del Piemonte.

rateur des données. Les cellules donnaient la vitesse instantanée et les temps d'accélération, départ arrêté et à partir de 30 km/heure. Ces données automatiquement enregistrées par la Centrale étaient transformées en diagrammes par les élaborateurs. Les passages des 125 aux points les plus caractéristiques pouvaient être suivis sur des écrans de télévision.



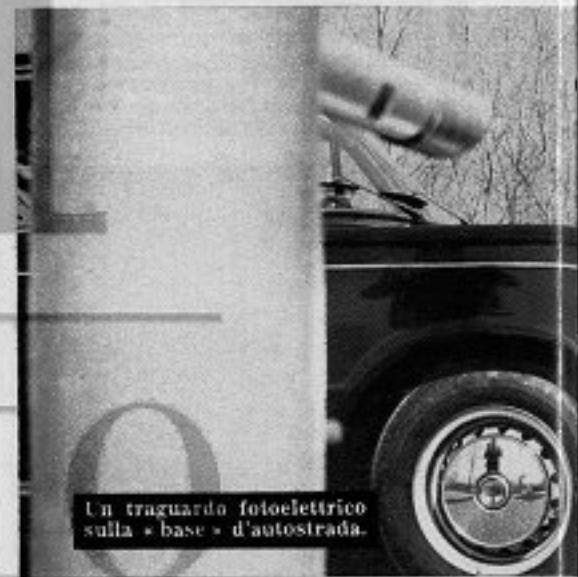
Una 125 con gli apparecchi di registrazione sistemati nel bagagliaio.

Un autre groupe de voitures, ayant à bord des appareils spéciaux d'enregistrement, était destiné aux essais sur route, tout au long d'un parcours en colline de 44 km. Les appareils installés dans le coffre à bagages des voitures enregistraient sur un ruban magnétique les principales données relatives au fonctionnement de la voiture pendant l'essai. Au retour les élaborateurs transformaient en diagrammes les données relevées.

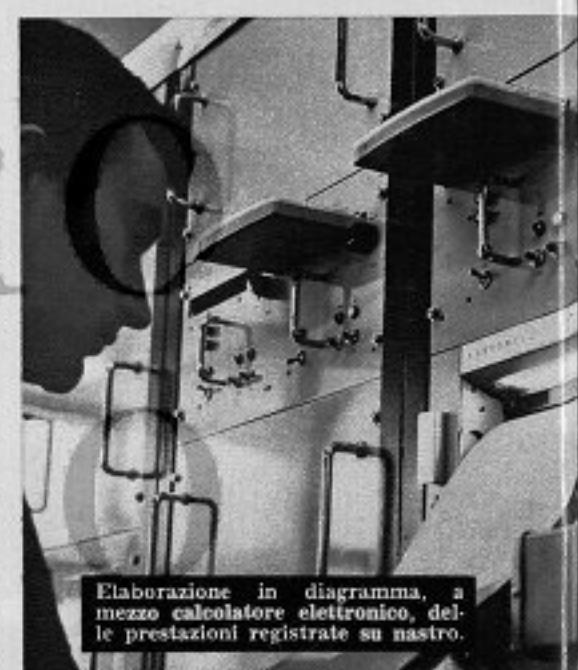
On pouvait ainsi lire sur le diagramme les courbes relatives aux vitesses enclenchées, à la vitesse instantanée du moteur, aux km. parcourus depuis le début de l'essai; la consommation instantanée et totale de la voiture; la vitesse instantanée de la voiture.

Les essais effectués par relevé électronique qui permettent d'évaluer le comportement authentique de la voiture complètent tout naturellement l'autre source de jugement que sont les impressions de conduite.

Pour permettre aux journalistes de donner leurs impressions sur la conduite de la 125, un troisième parcours avait été balisé: 41 km. à travers l'une des plus belles et suggestives régions du Piémont: les Langhe.



Un traguardo fotoelettrico sulla «base» d'autostrada.



Elaborazione in diagramma, a mezzo calcolatore elettronico, delle prestazioni registrate su nastro.



La Centrale di registrazione.

## L'électronique a révélé le tempérament de la 125.

mentre 9 km, equipaggiata con 16 traghetti fotoelettrici, sviluppantesi su un doppio percorso nel tratto iniziale della costruenda autostrada Torino-Piacenza (gentilmente concesso dalla Società Satap), dotata di una completa centrale di registrazione, presso la quale era installato il gruppo elettronico elaboratore dei dati. I traghetti fornivano la velocità istantanea e i tempi di accelerazione, da fermo e da 30 km all'ora. Questi dati, automaticamente registrati presso la Centrale, venivano trasformati in diagrammi dagli stessi elaboratori. I passaggi delle 125 sui traghetti più caratteristici si potevano seguire su schermi televisivi.

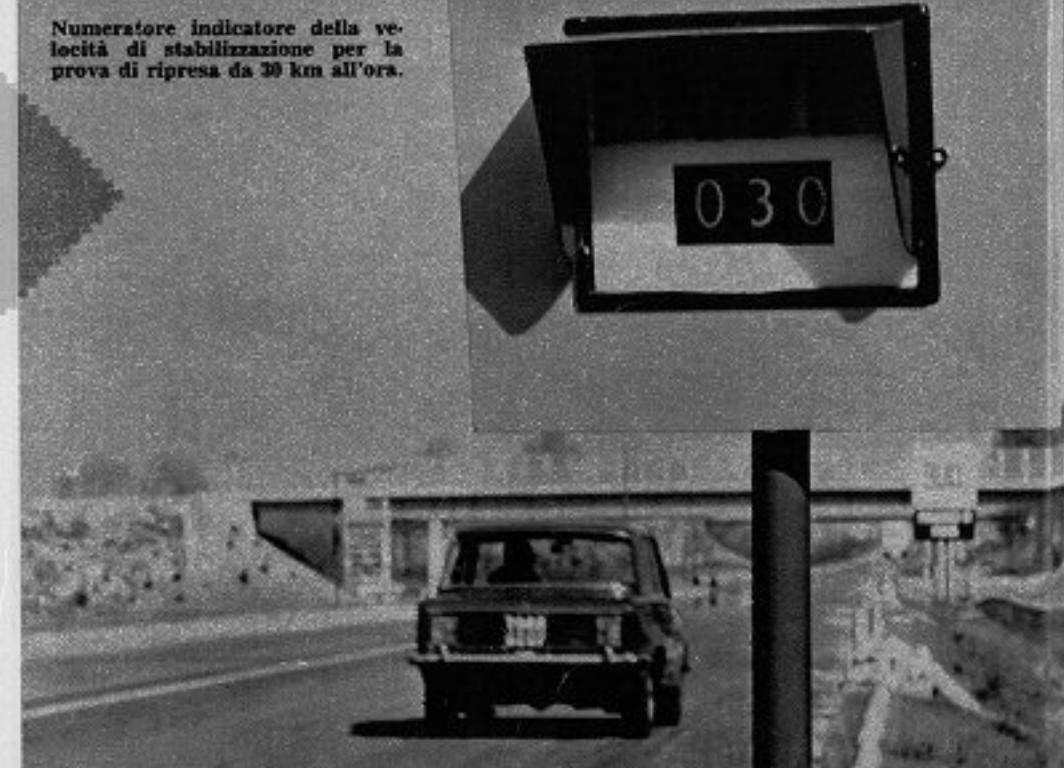
Altro gruppo di vetture aventi a bordo speciali apparecchi di registrazione, era destinato a prove su strada aperta su un percorso collinare di 44 chilometri. Gli apparecchi, sistemati nel bagagliaio delle vetture e collegati con la presa del

Le journalisme international a polarisé ces jours derniers toute son attention sur la Fiat 125, donnant de larges compte-rendus techniques et descriptifs après les essais effectués dans les environs immédiats de Turin par plus de 450 éminents spécialistes et journalistes de l'automobile, européens et américains. Les essais ont été effectués en utilisant une base électronique expressément préparée.

Le relevé des performances des nouveaux modèles d'automobiles, effectué grâce à des installations électroniques est désormais une tradition Fiat qui l'a inauguré en 1964 à l'occasion de la présentation de la 850. Un procédé qui, depuis lors, a constamment été perfectionné. Les instruments et les systèmes sont en effet les mêmes qui sont normalement utilisés par la Fiat au cours des expériences sur les prototypes.

Pour la 125 une «base» fixe a été installée sur autoroute, d'une longueur d'environ 9 km., dotée de 16 cellules photoélectriques. La base comprenait également une Centrale d'enregistrement complète où était installé le groupe électronique élabo-

Numeratore indicatore della vitesse di stabilizzazione per la prova di ripresa da 30 km all'ora.



## The car's inner character revealed by electronic instruments.

The attention of the international Press has been recently focussed on the new Fiat 125, and detailed reports, both technical and descriptive, have been written by more than 450 motoring writers and experts who have specifically come from Europe and America to test the car on a special circuit equipped with electronic measuring apparatus.

Recording electronically the performance of all newly-introduced models has become a normal pattern for Fiat since 1964, when the 850 Model was launched. Constant improvement is being brought to measuring equipment and systems which are the same employed by Fiat in prototype testings.

A «fixed» base was set up, extending over 6.5 kilometers and equipped with 16 computerised photo-electric cells, relaying to a central control station all test data (speed values, acceleration times from standing start and from 30 kph). All data automatically recorded by the central control were printed out in the form of a graph by electronic processing units. Test

cars running past specified photo-electric cells could be watched on close-circuit television.

A second lot of cars equipped with measuring instruments was used for the second part of the test over open road. Main performance data were measured by a magnetic tape-recorder mounted in the boots of the cars.

After the test, the journalists were given a booklet with a graph showing the gears used, engine revs, speed values and instantaneous and cumulative fuel consumptions. This electronic recording of data enabled the exact measurement of car behaviour, completing the other source of judgement as represented by the driving impressions. For this purpose, our company chose a 21-mile route, winding through typical Langhe country, in one of the most suggestive areas of Piedmont.

### Die Elektronik hat das Temperament des 125 enthüllt

Die internationale Presse hat in den vergangenen Tagen ihre Aufmerksamkeit auf den Fiat 125 gerichtet; umfangreiche und detaillierte Berichte technischer und persönlicher Art sind überall veröffentlicht worden, nachdem über 450 namhafte Motor- und Fachjournalisten aus ganz Europa und Amerika in der Nähe von Turin eingehende Tests mit Hilfe eigens aufgestellter elektronischer Anlagen durchgeführt hatten.

Die Leistungsermittlung durch elektronische Geräte für die neuen PKW-Modelle ist eine Tradition bei Fiat, die in Jahre 1964 anlässlich der Vorstellung des 850 ihren Anfang genommen hat. Seither wurde dieses Verfahren noch weiter perfektioniert. Dieselben Geräte und Systeme werden normalerweise von der Fiat während der Versuche an Prototypen eingesetzt.

Für den 125 wurde eine «Grundstrecke» von 9 km Gesamtlänge auf der Autobahn festgelegt; längs dieser Strecke wurden 16 Photozellen aufgestellt, sowie eine komplexe Registrieranlage, welche außerdem eine elektronische Datenverarbeitungsanlage umfasste. Die Photozellen ermittelten die augenblickliche Geschwindigkeit und die Beschleunigungszeiten vom Stand und von 30 km/h. Diese automatisch von der Zentrale registrierten Daten wurden dann von der Verarbeitungsanlage in Diagramme umgesetzt.

Tabulazione automatica delle tabelle con le prestazioni.



gewandelt. Auf Fernsehschirmen konnte man das Vorüberfahren der Wagen an den wichtigsten Punkten verfolgen.

Eine andere Gruppe von Wagen war mit besonderen Registriergeräten ausgerüstet und wurden für Tests auf freier Straße, auf einer 44 km langen hügeligen Strecke eingesetzt. Die im Kofferraum untergebrachten Geräte registrierten auf Magnetophonband die hauptsächlichsten Leistungswerte während der Fahrt. Nach Beendigung der Testfahrt wurden diese Daten ebenfalls in Diagramme umgewandelt.

Auf dem Diagramm waren so die Kurven bezüglich der eingelegten Gänge, der augenblicklichen Geschwindigkeit des Motors, der seit Testbeginn zurückgelegten Kilometer, sowie der augenblickliche und der Gesamtbenzinverbrauch und die augenblickliche Geschwindigkeit des Wagens zu erkennen.

Die mit elektronischen Geräten durchgeführten Tests, die eine exakte Bewertung des Verhaltens des Wagens ermöglichen, ergänzen und vervollständigen die andere Quelle der Beurteilung, als da sind die Fahrteindrücke.

Um diese Bewertung zu ermöglichen, wurde eine dritte, 41 km lange Strecke festgelegt. Diese Prüfstrecke führte durch die charakteristische Landschaft der Langhe, eine der schönsten und eindrucksvollsten Gegenden Piemonts.

Tavolo regia riprese televisive.

# IL MEC COMPIE DIECI ANNI

Dieci anni sono ormai trascorsi da quel giorno che a buon diritto si può definire storico in cui a Roma erano apposte le firme al Trattato che dava origine alla costituzione della Comunità Economica Europea. Dieci anni di speranze e di delusioni, di facili entusiasmi e di ingiustificati scetticismo ne hanno poi contrassegnato passo a passo il faticoso cammino.

Abbiamo seguito quotidianamente sui giornali le fasi volta a volta promettenti, o deludenti del muto e incerto progredire e un giorno, che si è prolungato per circa sei mesi, abbiamo anche trattenuto il respiro con un senso di preoccupazione: il 30 giugno 1965 allorché la Delegazione francese abbandonò il tavolo dei negoziati e fece temporaneo ritorno in patria minacciando di far crollare l'impalcatura dell'edificio comunitario già in avanzata costruzione.

Sfilano per la nostra mente, in rapida successione, i grandi nomi dei promotori di questo organismo unico nel suo genere che, seppur ancora largamente incompiuto, ha già saputo spargere intorno a sé benefici influssi: Monnet, Schuman, De Gasperi, Sforza, Adenauer, Hallstein, Spaak.

Per la prima volta in questo scorso di secolo il vecchio Continente europeo ha potuto sottrarre parte della propria attenzione dalla ricerca dei rimedi ai malanni subiti concedendola alla cura esclusiva di un nuovo sviluppo all'insegna dell'unità dei Paesi.

In campo economico si trattava nientemeno che di assicurare l'espansione, intensificare gli scambi, rafforzare il sistema monetario, uscire dalle difficoltà in cui si imbattevano ovunque le politiche agricole, individuare sempre nuove prospettive di una politica di equilibrato incremento del reddito globale.

Controllare se queste premesse abbiano ricevuto adeguata soddisfazione significherebbe allargare troppo il discorso dovendo stendere un bilancio analitico che non è possibile fare nel breve spazio di un articolo: è lecito tuttavia affermare che il consuntivo è senza dubbio positivo e apre le porte alle migliori e più lusinghiere speranze.

Gli anni del MEC finora trascorsi sono stati infatti gli anni della ripresa europea in generale e italiana in particolare anche se si è udito Hallstein una volta affermare che «pur essendo consapevoli del fatto che senza il Mercato Comune non sarebbe stata possibile l'espansione economica di cui siamo stati testimoni, sarebbe difficile fornire l'esatta prova scientifica della misura in cui tale sviluppo sia da ascriversi alla Comunità Economica Europea».

Comunque il linguaggio delle cifre è a tale proposito significativo ed eloquente: il MEC in questi anni è diventato il primo partner commerciale del mondo, avendo le sue importazioni e le sue esportazioni raggiunto nel 1966 le cifre record rispettivamente di 28,5 e 27,1 miliardi di dollari e avendo visto i depositi delle proprie Casse di risparmio triplicati tra il 1958 e il 1966.

In particolare l'Italia 1967 paragonata al Paese di dieci anni or sono ha assunto l'aspetto di un'altra società, di un'altra economia: da «labour-intensive», per usare lo stesso linguaggio degli economisti, è diventata «capital-intensive». Il prodotto lordo pro-capite, che nel 1957 ammontava infatti in Italia a poco più di 600 dollari, nel 1965 aveva raggiunto i 920 dollari colmando quasi interamente il distacco che la separava dalla media comunitaria, mentre nello stesso lasso di tempo la produzione industriale è

quasi raddoppiata, non trovando riscontro in alcun altro Paese e raggiungendo così progressi superiori a quelli ottenuti in ogni altro momento della sua storia.

Tutto ciò significa che agli effetti diretti del MEC consistenti in un aumento sensibile dell'interscambio commerciale — fatto inevitabile conseguente all'abbassamento dei dazi doganali — si sono aggiunti e ancor più si aggiungeranno in futuro gli effetti indiretti derivanti da tutto il complesso di disposizioni e di meccanismi — dallo scambio dei beni a quello dei servizi, dagli investimenti al movimento dei capitali, dalla libertà di circolazione dei lavoratori alla creazione delle occasioni di lavoro — previsti dal Trattato di Roma per coprire i multiformi aspetti della vita economica.

Poco più di un anno ci separa dal 1° luglio 1968, data stabilita per l'abbattimento dell'ultima frazione di dazi che ancora gravano i prodotti all'importazione nell'interscambio comunitario: il cammino percorso lo si può definire, senza tema di incorrere in un facile ottimismo, ormai irreversibile, ma ciò non deve farci credere che ci si può ormai adagiare sugli allori, vivendo sulla rendita di quanto è stato realizzato. Completata l'unione doganale, resta infatti l'arduo compito di attuare l'unione economica che più della prima è portata ad urtare ine-



vitabilmente gli interessi contrastanti delle parti in causa.

A tale riguardo è doveroso porre nel dovuto risalto l'avvenimento di importanza eccezionale che è attualmente alla ribalta della scena comunitaria ed europea, polarizzando l'attenzione del mondo politico ed imprenditoriale: l'affacciarsi per la seconda volta dell'Inghilterra alla porta del MEC.

Le speranze e i voti sono che l'aspirazione inglese venga finalmente accolta e soddisfatta, pur non potendosi nascondere le numerose difficoltà che certamente caratterizzeranno i complessi negoziati.

Significative e ammonitrici sono queste parole pronunciate un giorno da De Gasperi in Parlamento nella sua qualità di Presidente del Consiglio: «La nostra politica di unità e ricostruzione europea non è nata solo dalla cosciente valutazione di un cerchio ristretto di uomini al Governo, ma si è finora appoggiata su larghi consensi del popolo italiano. I suoi sviluppi sono naturalmente collegati alla intensità e al persistere di questo consenso».

Saverio Pansa

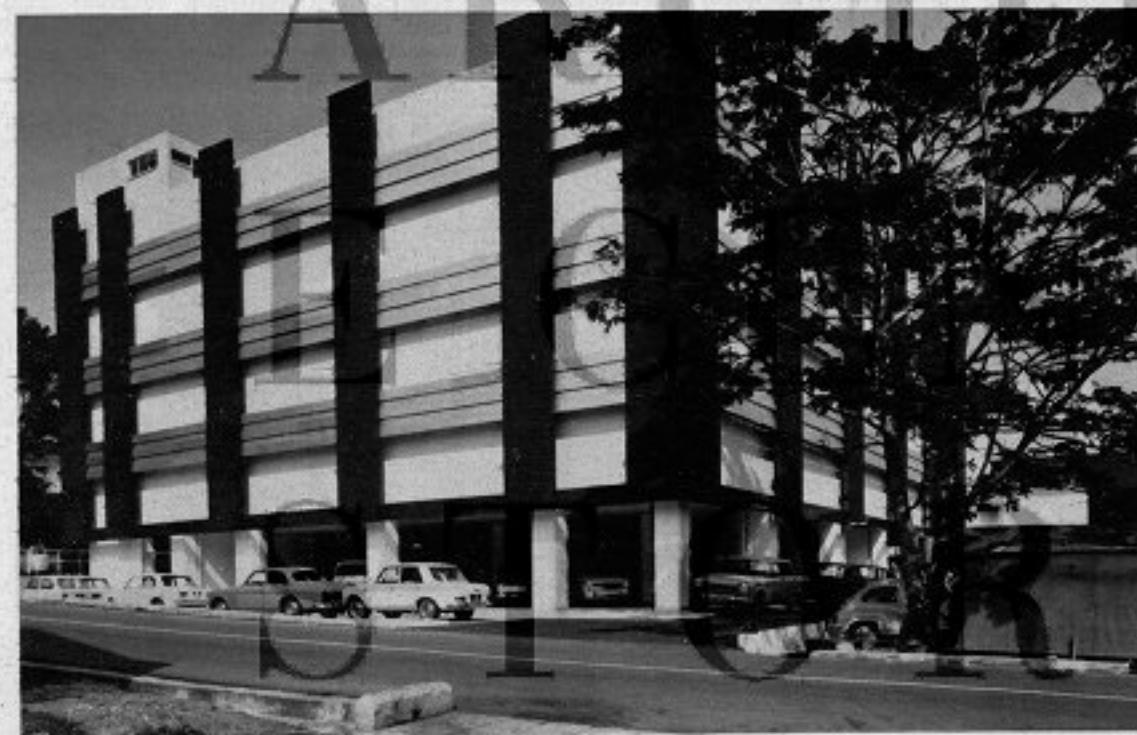
# Caleidoscopio Fiat



## ◀ MALESIA

Alla fine di marzo ha avuto luogo a Singapore un «Grand Prix» Internazionale per vetture e motociclette. Nella classe «Vintage Cars» (vecchie vetture), una Fiat 509, importata nel 1927, si è classificata al secondo posto su 19 concorrenti, guidata dal sig. Low Lye Meng, tecnico della Concessionaria Fiat di Singapore.

An International Gran Prix competition took place at Singapore in March. On that occasion, a 1927 Fiat 509 won second place out of 19 cars participating in the vintage cars class. The Fiat was driven by Mr Low Lye Meng, a technician of the Singapore Fiat distributor.



## ◀ NUOVE SEDI DEL SERVIZIO FIAT IN MALESIA E NEL CAMEROUN

Nell'incessante opera di espansione ed accrescimento dell'efficienza delle sedi del «Servizio Fiat» in tutto il mondo, ecco le foto di due nuove realizzazioni: il moderno e funzionale edificio della Concessionaria Sharikat Fiat Distributors a Singapore e la sede della Concessionaria per il Cameroun, recentemente inaugurata a Douala.

Fiat devotes great and constant efforts to the continuous strengthening and expansion of its world-wide network of service points. Two of the latest examples are the modern, functional building of the Sharikat Fiat Distributors of Singapore and that of the Fiat distributors, S.H.O. Cameroun, of Douala.



## TUNISIA

Un autobus Fiat 411 fotografato nella Piazza Dakar della Città di Sfax. Ben 35 autobus Fiat di questo tipo sono in corso di fornitura per i servizi urbani della città tunisina.

Un autobus Fiat 411 photographié Place Dakar à Sfax. 35 autobus Fiat de ce type sont en cours de livraison, destinés aux services urbains de la ville de Sfax.



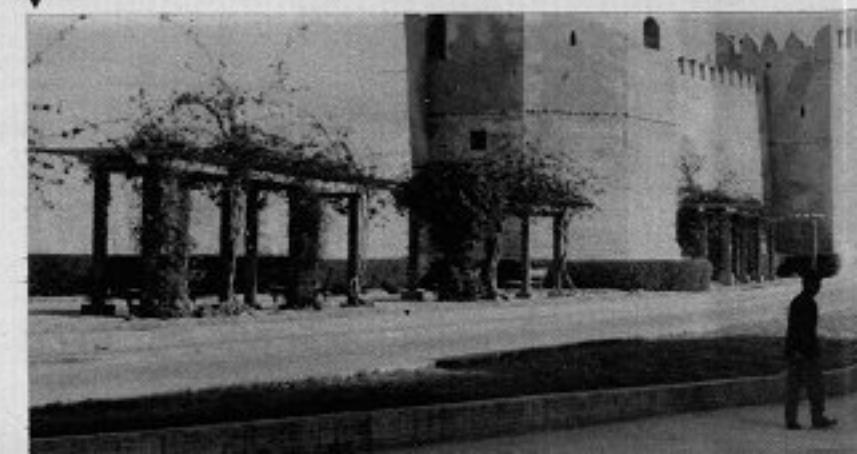
## ◀ SOMALIA FRANCESE

Vivo successo ha riscosso la partecipazione Fiat al 3° Salone dell'Automobile di Gibuti. La nostra produzione, grazie anche all'iniziativa ed entusiasmo degli Agenti Fiat J. J. Kotari & Co. Ltd., è ben conosciuta ed apprezzata in questo paese africano.

La participation Fiat au 3ème Salon de l'Automobile de Djibouti a obtenu un très vif succès. Notre production est bien connue et appréciée grâce à l'initiative et à l'enthousiasme qui animent les agents Fiat J. J. Kotari & Co. Ltd dont l'activité se déploie dans cette région africaine.

## TORINO

Le vetture sportive Fiat, coupé e spider 124 Sport e Fiat Dino, abbinate ai modelli sportivi di quattro sartorie d'alta moda — presentati da graziose indossatrici — sono sfilate all'ippodromo di Vinovo. La vivace e colorata manifestazione ha riscosso il successo da parte del folto pubblico che gremiva le tribune.



#### GERMANIA

In occasione della corsa del 40.enno del famoso circuito automobilistico del Nürburgring la Fiat era presente con un nutrito gruppo di sue vetture sportive, che hanno aperto le competizioni, facendo un giro d'onore della pista con a bordo i vecchi campioni del volante tedeschi. Oltre 100.000 persone hanno applaudito la sfilata delle brillanti vetture della Fiat.

Anlässlich des 40. Jubiläums des weltberühmten Nürburgring ist Fiat mit einem grossen Aufgebot ihrer Tourenwagen erschienen, die eine Ehrenrunde auf der Piste mit Altmeistern des Lenkrades am Bord gemacht haben. Mehr als 100.000 Zuschauer haben der grossen Veranstaltung beigewohnt und die Fiat-Tourenwagen bewundern können.



#### SVIZZERA

La signorina Müller alla guida della sua 124 ha ottenuto il primo posto nella classifica femminile dello slalom su ghiaccio svoltosi a Friburgo, sul Lago Nero.

Mademoiselle Müller au volant de sa 124 qui a obtenu la première place au classement féminin du slalom sur glace qui s'est déroulé à Fribourg, sur le Lac Noir.



#### TORINO

L'avvenente attrice thailandese Naovarat Vachara, tipica bellezza asiatica (tre anni fa è stata eletta Miss Thailandia), è stata invitata a compiere un viaggio in Italia dalla Fiat durante la Fiera Internazionale di Bangkok. Ecco la diva, durante la visita agli stabilimenti di Mirafiori, mentre distribuisce agli operai affabili sorrisi e autografi.

Lovely Thai actress Naovarat Vachara, a typical Asian beauty and a former Miss Thailand, has recently toured Italy on an invitation from Fiat made in occasion of the Bangkok International Fair. The star is seen here smiling and signing autographs for Fiat Mirafiori workers during her visit of the plant.

#### SVIZZERA

Eric Hänni, medaglia d'argento di judo alle Olimpiadi di Tokio, è un attenzionato cliente Fiat. Molto soddisfatto della sua precedente 1100 (oltre 130.000 km senza riparazioni) ha deciso di acquistare una nuova 1100 R. Ecco con la Sig.ra Hänni al momento della consegna presso la nostra Filiale di Zurigo.

Eric Hänni, Gewinner der Silbermedaille im Judo an den Olympischen Spielen in Tokio, ist ein treuer Fiat-Kunde. Sehr zufrieden mit seinem früheren 1100 (über 130.000 km ohne Reparaturen) hat er sich für den Kauf eines neuen 1100 R entschlossen. Das Bild zeigt ihn mit Frau Hänni anlässlich der Ablieferung des Wagens bei unserer Filiale in Zürich.



# FIERA DI MILANO



Interesse di giovani visitatori per alcuni significativi «capolavori» realizzati dagli allievi.

Il tema della mostra nel padiglione Fiat alla Fiera di Milano è stato quest'anno ispirato alla «Formazione professionale, base del lavoro moderno».

Tema di grande attualità, nel quale è riassunto l'orientamento che la Fiat, anticipando i tempi, attuò fin dal 1922, fondando la sua prima Scuola professionale. La preparazione dei giovani alla specializzazione tecnica richiesta dalle varie attività produttive, è stata infatti sempre considerata alla Fiat

presupposto essenziale per la continuità del progresso industriale.

La Fiat integra la indispensabile preparazione scolastica di base con corsi di qualificazione e perfezionamento per gli operai, e di addestramento e aggiornamento per gli impiegati e i dirigenti.

Questo ruolo è svolto, in tale settore, dalla Scuola Allievi «Giovanni Agnelli», l'istituzione Fiat di alto valore sociale per la preparazione professionale, giudicata un modello nel suo genere per

la modernità dei mezzi e la originalità dell'insegnamento.

Nel padiglione Fiat erano esposte alcune macchine ed attrezzature costruite dalla Scuola stessa per attuare programmi nel settore dell'elettronica applicata. Apparecchiature di avanguardia, come la macchina per l'insegnamento programmato (teaching machine), l'applicazione usuale di circuiti interni televisivi collegati con i laboratori.



Il Presidente della Repubblica Giuseppe Nasi, il giorno della inaugurazione della Fiera, con il dott. Allegri.



## FIERA SVIZZERA DELLE MACCHINE DA CANTIERE

Esposizione a Basilea delle macchine Fiat per movimento terra alla Fiera Svizzera delle macchine da cantiere. L'elegante stand allestito dall'agente per la Svizzera tedesca Hans Fehr A. G. di Dietlikon, Zurigo. In questa Fiera — estesa su una superficie di 60.000 mq. — erano presenti 600 costruttori di 18 Paesi d'Europa, Stati Uniti, Canada e Giappone.

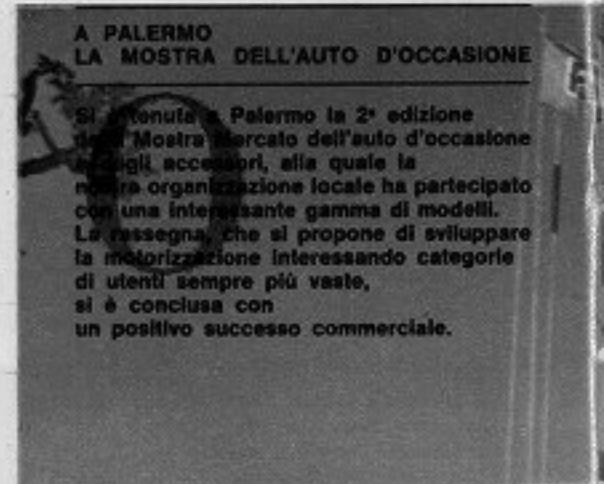
Exposition des machines de chantier Fiat à la Foire suisse des machines de chantier à Bâle par l'agent pour la Suisse alémanique, la Maison Hans Fehr A. G. Dietlikon-Zurich. A cette Foire — qui s'étendait sur 60.000 mq. — étaient présents 600 constructeurs de 18 pays, d'Europe, Etats-Unis, Canada et Japon.



## FIERA DI MALMÖ

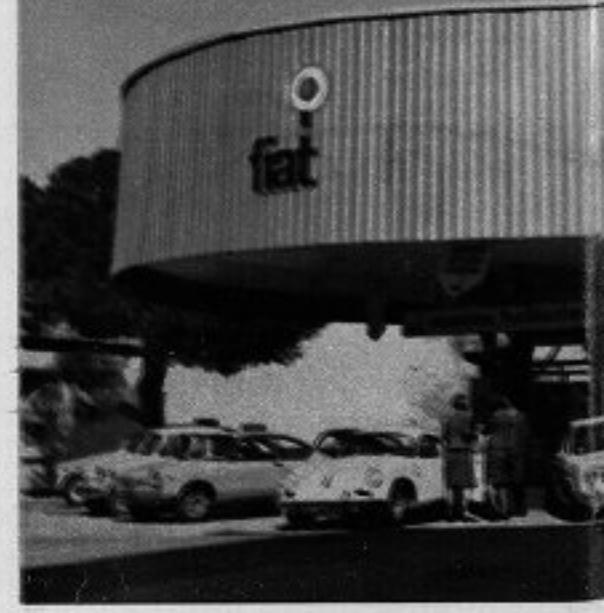
Lo stand allestito dalla Svenska Fiat alla Fiera di Malmö, ha riscosso un vivo successo da parte del numerosissimi visitatori che hanno potuto ammirare tutti i modelli della gamma Fiat. Sempre di grande successo le vetture per il duplice uso, persone e cose, tra cui la 124 familiare, recentemente introdotta anche in Svezia.

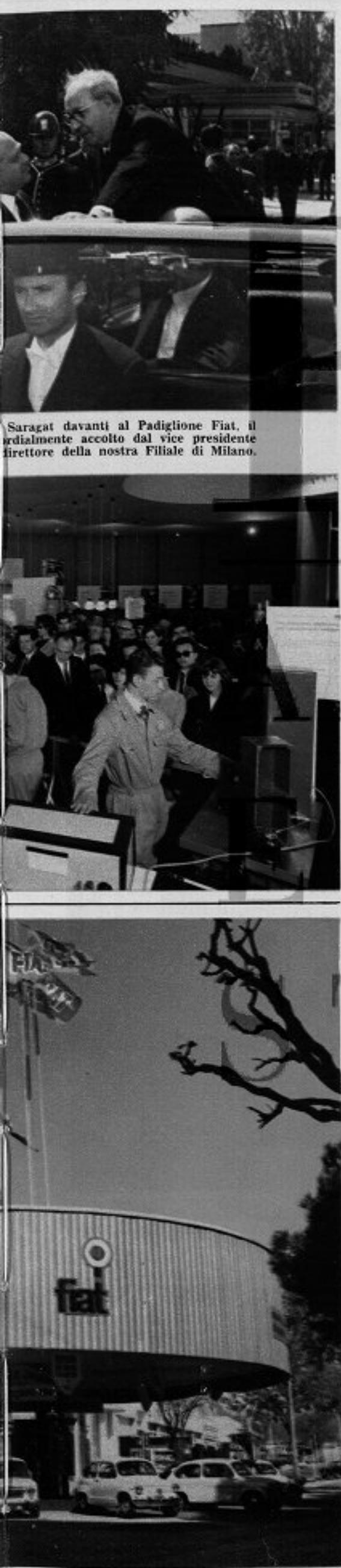
A very successful stand was recently erected by Svenska Fiat at the Malmö Fair. The numerous public could admire the models of the entire Fiat range, including the 124 station wagon, the car for the dual use of passengers and goods, recently introduced on the Swedish market.



## A PALERMO LA MOSTRA DELL'AUTO D'OCCASIONE

Si è tenuta a Palermo la 2ª edizione della Mostra Mercato dell'auto d'occasione degli accessori, alla quale la nostra organizzazione locale ha partecipato con una interessante gamma di modelli. La manifestazione, che si propone di sviluppare la motorizzazione interessante categorie di utenti sempre più vasta, si è conclusa con un positivo successo commerciale.





Saragat davanti al Padiglione Fiat, il cordialmente accolto dal vice presidente direttore della nostra Filiale di Milano.

# L'ESPOSIZIONE UNIVERSALE DI MONTREAL

Illustra l'uomo e il suo mondo attuale e anticipa il 2000



Una folla grandiosa ha già visitato l'Esposizione Universale ed Internazionale di Montreal nel Canada inaugurata il 28 aprile, che celebra i cento anni di vita della Federazione canadese (superficie 33 volte l'Italia, 20 milioni di abitanti).

Questa mostra si estende per 250 ettari su due isole e una penisola sul fiume S. Lorenzo, e costituisce un giro del mondo figurato attraverso i grandi padiglioni delle principali Nazioni che illustrano il tema generale « l'uomo e il suo mondo ».

Intorno a questo concetto ruota la intera Expo '67 che si sviluppa nei temi secondari dell'Uomo Creatore, l'Uomo Esploratore, l'Uomo Produttore, l'Uomo e la Comunità. Opere d'arte illustri, realizzazioni scientifiche, unità di abitazione rivoluzionarie, astronavi, trattamenti e attrazioni di ogni genere colpiscono e accendono la fantasia dei visitatori che, alla chiusura, in ottobre, dovrebbero aver toccato i 10 milioni.

\* Anche l'Italia è presente a questa grande rassegna con un proprio padiglione.

Sono presentati il costume, la tradizione ed il progresso, e in questo settore la Fiat partecipa con alcune significative realizzazioni, da quelle automobilistiche e trattoriali a quelle avio-spaziali e marine. Esposta la 124 (un gruppo espositivo nel quale la vettura si apre a spicchio), la Fiat Dino spider, modelli di velivoli e di stadi per vettori, un settore di scudo termico, un gruppo manovellismo di grande motore marino, un trattore.

Commonwealth of Canada (a country 33 times bigger than Italy, with a population of 20 millions).

The Exhibition was built on two islands and a peninsula across the St. Lawrence and occupies an area of 617 acres. Each national pavilion illustrates the central theme devoted to « Man and his World ».

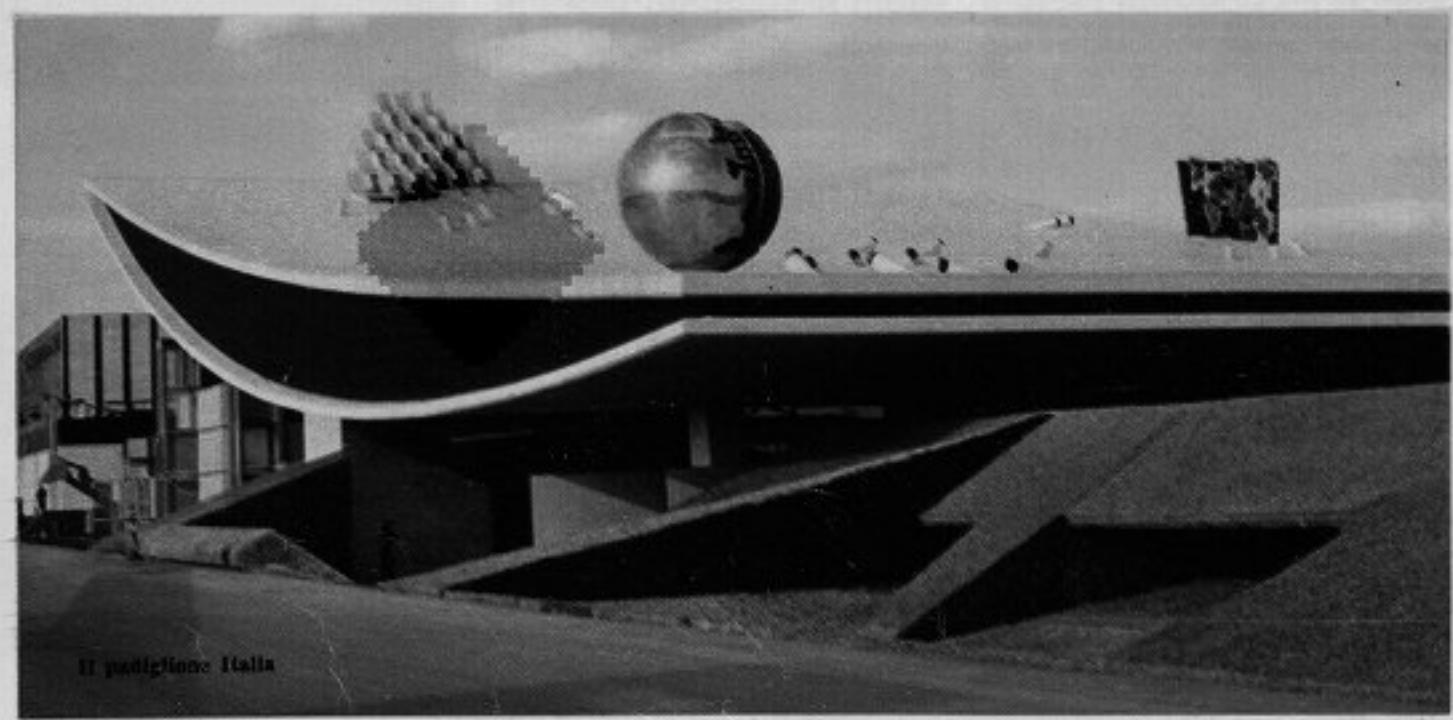
Several secondary themes describe Man the Creator, Man the Explorer, Man the Producer, Man and his Community. Famous masterpieces, scientific achievements, revolutionary dwelling units, spaceships and all sorts of entertainments and attractions are provided to stir the imagination of visitors who are expected to reach 10 millions when the Exhibition closes in October.

Also Italy is represented at this great display with its own pavilion which features our country's customs, its past and its technological growth. Fiat has made its own contribution with an illustration of some of its most significant accomplishments over a wide range of productions, going from cars and tractors to aerospace and marine activities. More specifically, Fiat exhibits the display group of the 124 Model which splits open, the Fiat Dino spider, scale models of aircraft and stage vectors, a section of fairings, the crankshaft of a large marine engine and a tractor.

## MONTREAL'S EXPO '67

**The Exhibition illustrates Man and his World, anticipating the year 2000.**

Huge crowds have already visited Expo '67 which opened on April 28th, to mark the first 100 years of independence of the



Il padiglione Italia



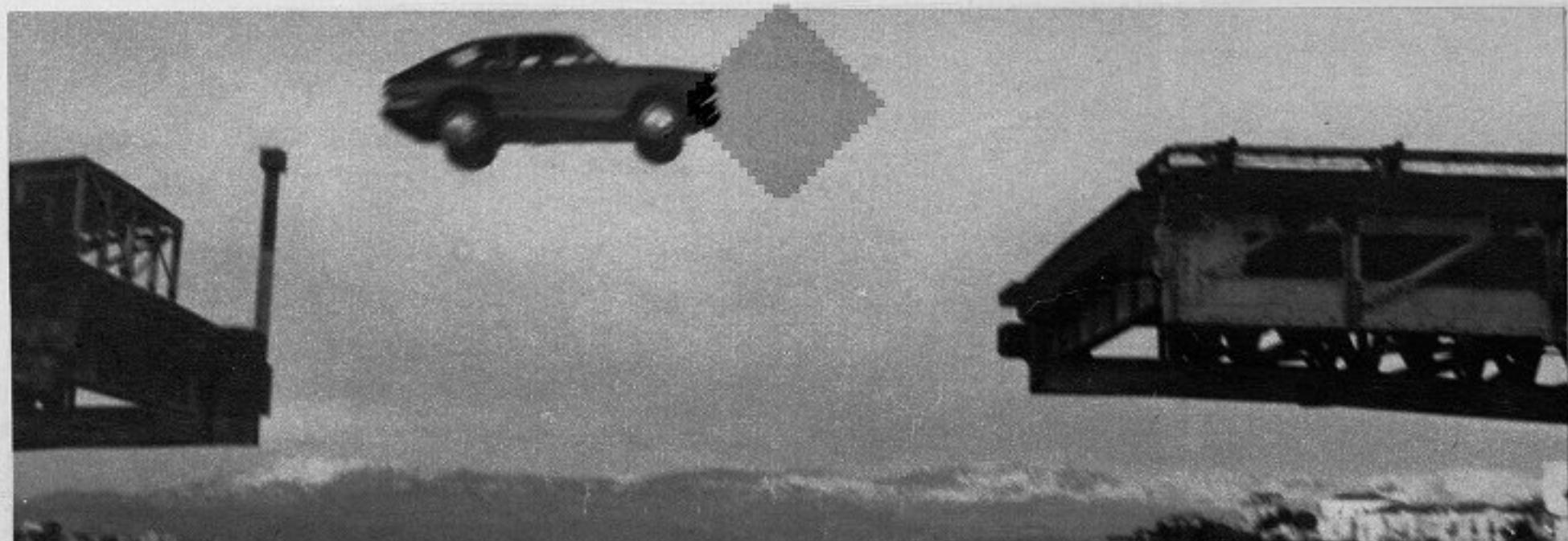
## LA FIAT 124 "VETTURA DEI SOGNI" È PRESENTATA IN THAILANDIA



## Salto in lungo per la 850 coupé e acrobazie della Fiat 1500

In questi ultimi anni, nei films d'azione, come in quelli ormai famosi dell'agente 007, l'automobile ha assunto una nuova e più dinamica posizione nella economia del racconto cinematografico. Essa è divenuta una protagonista che, al pari degli attori, agisce e spesso determina intere sequenze chiave del film. Le automobili Fiat, per la loro versatilità, sono state spesso utilizzate in tal modo: come la 1500 dell'attore Nino Manfredi che, nel film «Operazione San

Gennaro», esegue un acrobatico inseguimento attraverso le strade e le «scalinate» di Napoli. Ultima in ordine di tempo, la 850 coupé, che qui vediamo in uno spettacolare volo da una parte all'altra di un ponte mobile. La sequenza, senza dubbio emozionante, fa parte del film «Bersaglio mobile», diretto da Sergio Corbucci ed interpretato da Ty Hardin, Michael Rennie, Vittorio Caprioli, Paola Pitagora, Gordon Mitchell e con Graziella Granata.



# LL'ANNO" A E IN GUYANA



Ovunque la Fiat 124 « vettura dell'anno » riscuote le più favorevoli affermazioni. Recentemente è stata presentata a Bangkok dove la Fiat è rappresentata dalla « The Karnasuta General Assembly Co. ». Quella organizzazione Fiat ha predisposto un lancio del nuovo modello sul mercato thailandese — dove com'è noto la Fiat detiene il primo posto nelle vendite — in grande stile. Nelle foto le hostesses in abito di tradizionale linea thailandese anche se modernizzata offrono agli invitati lo stemma « Fiat 124 », nella sala Taksin del President Hotel di Bangkok.

Anche nella Guyana, il lancio della 124 ha richiamato l'interesse della stampa e del pubblico sulla « vettura dell'anno ». Alla presentazione, curata dalla nostra Concessionaria Gimpex, a Georgetown, gli invitati ed il pubblico sono stati accolti da sei graziose hostesses, alcune delle quali in costume indiano (oltre il cinquanta per cento della popolazione guyanese è di razza indiana).

## The Fiat 124, « Car of the Year », presented also in Thailand and Guyana

The Fiat 124, « Car of the Year », is widely acclaimed everywhere in the world. The car was recently presented in Bangkok by the Fiat Distributors, The Karnasuta General Assembly. The launching of the 124 on the Thai market was made in great style, in tune with the extreme favour in which our Make is held there (Fiat cars are best sellers). The picture shows hostesses wearing traditional Thai dresses (with few concessions made to modern trends) distributing the guests with Fiat 124 badges in the course of the reception held in the Taksin Room of the President Hotel in Bangkok.

A likely interest of press and public was also aroused by the 124 in Guyana. At the presentation ceremony organised by our distributors, Messrs. Gimpex of Georgetown, special guests and public were greeted by charming hostesses in sari (over one half of the people of Guyana is, in fact, of Indian extraction).

## RICORDIAMO LORENZO BANDINI



Lorenzo Bandini era conosciuto anche alla Fiat come uno dei più bei nomi dell'automobilismo mondiale. Appassionati e non appassionati di corse automobilistiche si erano tutti accorti che quel nome affermatosi, al di fuori di qualsiasi pubblicità, ma solo nella disciplina della competenza, della passione e della concentrazione nella sua professione, racchiudeva delle grandi possibilità. Queste possibilità erano addirittura esplose quest'anno nel calendario prestigioso delle sue vittorie. Un avvicendarsi di successi sicuri e decisi, in cui si leggeva l'implacabilità di un metodo, di una forma impeccabile. Daytona, Monza. Il suo nome aveva una delle candidature più forti per le prossime 24 Ore di Le Mans.

Ma al di fuori del mondo delle corse abbiamo conosciuto un altro Bandini. Il Bandini tecnico, impe-

gnato nei problemi della meccanica circa le prestazioni di una vettura. Fu in occasione della 125. A Bandini insieme a Scarfiotti chiedemmo di fare un « test » su questa vettura; un test che ponesse a confronto un pilota abituato alla vettura di formula 1 e ai prototipi, con un modello da turismo, per portarlo al massimo delle possibilità e così farne emergere le qualità. Fu una esperienza rivelatrice, che abbiamo documentato con il cinema e la fotografia. Conosciamo un Bandini silenzioso, attento e acuto osservatore delle cose che più lo appassionavano. Un Bandini competente e ricco di qualità umane che ce lo fecero amico, e amico di tutti quelli che con lui collaborarono. Per questo ricordiamo Lorenzo e ci associamo al dolore di Margherita Bandini.

O. Camerana

cominciò da una cotta solenne per la secondogenita Eloisa, bella ragazza e ottima cantante, al punto che Mozart pensò seriamente di lanciarla in una tournée per l'Italia con opere scritte apposta da lui.

Quanto Wolfgang era fiducioso, ingenuo e sprovveduto tanto suo padre Leopoldo era diffidente e esperto della vita; quando quest'ultimo, che ben conosceva il mondo di lupi delle imprese teatrali, venne a conoscenza del progetto del figlio si mise le mani nei capelli dalla disperazione. Ma più efficace ancora fu il comportamento della madre di Eloisa, oculata amministratrice delle possibilità matrimoniali delle quattro figlie, che trovò un partito più degno nella persona del cantante Josef Lange. Per questa volta papà Leopoldo poteva tirare il fiato.

Alcuni anni dopo però la vita di Mozart subì un cambiamento radicale; con un atto che avrà conseguenze incalcolabili per la posizione del musicista in seno alla società. Mozart ruppe i rapporti con l'Arcivescovo di Salisburgo presso il quale viveva in stato servile ma economicamente sicuro, e decise di campare come libero professionista, mettendo « in vendita » il suo genio direttamente al pubblico. Era la prima volta nella storia della musica che un musicista lasciava le sicure pareti di una Corte o di una Capella, e tentava di inserirsi nella società come libero artista in una grande città. Venuto a Vienna, ricordando la vecchia amicizia, andò a pigliare proprio dal Weber.

curioso è l'abisso distanza spirituale tra Wolfgang e la modesta Costanza. Questa, dopo la morte di Mozart, sposò in seconde nozze il Nissen, segretario all'ambasciata danese di Vienna, e ricorderà più tardi i 25 anni di questo secondo matrimonio preferibili ai novi passati col musicista. Per la verità, alla morte di Mozart, Costanza fu salvata dalla miseria più nera grazie ad un assegno dell'Imperatore e ai proventi di alcuni concerti di beneficenza con musiche del marito, ai quali collaborò anche Beethoven.

Non tutto era stato rosa nel « Married to a Genius », Costanza l'aveva provato; ma ella non gustò nemmeno la consolazione di aver sposato un genio (concesso che sia una consolazione). Infatti chi fosse in realtà suo marito, non arrivò mai a capirlo bene. E' vero che quando lo sposò aveva solo venti anni; ma dopo, ne avrebbe avuto di tempo per ricredersi. Morì infatti ottantenne, nel 1842, quando il nome di Wolfgang risplendeva su tutto il mondo civile.

G. P.

## Posta dei Lettori

GIANNI MOTTURA scrive: « Che strumento è il liuto, e come si suonava? »

Il liuto, lontanissimo parente della nostra chitarra, si presenta come un grande mandolino, con la cassa rotonda a forma di mezza pera e la parte superiore del manico voltata ad angolo retto. La sua origine è orientale e fu probabilmente introdotto in Europa all'epoca delle Crociate, incontrando vasta fortuna nei secoli seguenti e in specie nel Cinquecento, quando raggiunse un'importanza pari a quella del pianoforte nel secolo scorso. Il modo di suonarlo è ancora lo stesso del mandolino; mentre la mano sinistra preme le corde sulla tastiera determinando l'altezza dei suoni, la mano destra mette in vibrazione le corde stesse pizzicandole; ma su questo punto dicono molto di più e meglio gli innumerevoli quadri rinascimentali sparsi nelle pinacoteche di tutto il mondo raffiguranti feste, concerti e balli.



la musica

## IL MATRIMONIO DI MOZART

Se c'è una cosa congeniale al corrosivo spirito britannico è di riportare a dimensioni umane i grandi personaggi della storia, sorpresi nelle esperienze più comuni. Il saldo realismo inglese ha, da sempre, opposto il grande uomo in pantofole alle deformazioni irreali care al gusto romantico.

La B.B.C., che ogni tanto con fieri scrolloni cerca di rinnovare la struttura dei propri programmi ha raccolto una messe di consensi con un ciclo di trasmissioni musicali, specie di « medaglioni » storici, che illustrano aspetti della vita di grandi artisti da angoli visuali meno tradizionali. Tale il « Married to a Genius », storia del piuttosto casuale matrimonio di Wolfgang Mozart con Costanza Weber.

Di fatto la materia, sullo sfondo di una vivace pittura della Vienna ancien régime, non mancava certo. Mozart nelle cose della vita era di una comune ingenuità; a matrimoni zoppicanti poi, mostrò sin dalla prima età una vera propensione se, bambino prodigo, quando scivolò in un corridoio di Versailles e la futura regina Maria Antonietta lo aiutò a rizzarsi, lui le disse: « Quando sarò grande vi sposerò »; non sarebbe stato un grande affare per il musicista, a parte la possibilità di sposare la regina di Francia.

Ventiduenne, Wolfgang entrò la prima volta in contatto con quella che sarebbe diventata la famiglia dei suoi suoceri, i Weber di Mannheim. E in-

Un certo successo arrise al musicista nei primi tempi del suo soggiorno viennese, specialmente come brillante pianista ed esecutore dei magnifici Concerti per pianoforte e orchestra che componeva appositamente per concerti pubblici. Per di più, nel 1782 il Ratto dal serraglio ottenne un buon successo; il cervellino di mamma Weber intravide così nel giovane Mozart il ma-

# Lo sport per i giovani

Propaganda sportiva vista dall'altra parte della barricata o, se si preferisce, della polemica. Si parla molto in tutta Italia degli impianti che sono pochi, del « verde » insufficiente ad offrire prati abbastanza vasti ai ragazzini che giocano al calcio, di istruttori vanamente attesi in paesini di duecento abitanti. Vero: non proprio tutto ma quasi tutto. Per la gioventù italiana si potrebbe fare di più.

Ma la medaglia può essere rovesciata. La « gioventù sportiva », per suo conto, fa abbastanza? Oppure attende che le preparino la pista di atletica davanti all'uscio di casa e la palestra nella portineria del condominio? Se togliamo il calcio, lo sport maggiormente praticato perché diverte anche durante gli allenamenti, perché lascia scorgere

italiane. Le risposte, abbiamo saputo, non sono state tante quante si potrebbe immaginare. Altri esempi del genere potrebbero essere ricordati in modo numeroso, anche se meno paradossale. Tra lo sport e i giovani (sport bene inteso non letto sui giornali o visto alla TV, sport questo che provoca polemiche ma non potenzia muscoli né dà salute) occorre un avvicinamento. Sotto tale punto di vista il C.S. Fiat non solo è un precursore, ma ha già attuato da anni, e rinnova ad ogni stagione, iniziative efficaci ed interessanti.

Per i futuri campioni biancorossi è comparso nei numeri scorsi un invito proprio su queste pagine dell'*«Illustrato»*. Esso riguardava i familiari dei dipendenti che vogliono dedicarsi all'atletica leggera e al nuoto (maschile e femminile), al canottaggio (maschile) e alla pallacanestro (femminile). Nel caso specifico non si tratta di un appello tendente a riempire con giovani volenterosi pedane, piste rosse, barche, palestre o piscine precedentemente deserte, ma piuttosto della necessità di coordinare un movimento già sviluppato su larghe basi, un movimento che attraverso le selezioni, le gare sezionali, le decine di migliaia di presenze alle prove del Trofeo Agnelli fa parte di un intelligente ed attivo piano di propaganda.

I corsi di addestramento organizzati dal C.S. Fiat si rivolgono ai giovanissimi: minimo 10-12-13-15 massimo 13-16 e 18 anni, a seconda delle specialità e offrono a ogni volenteroso un trampolino efficiente e sicuro di lancio per praticare lo sport. Efficiente poiché quelli che si presentano sono messi in condizione di trarre insegnamenti e vantaggi non solo fisici, ma anche morali; sicuro, dati l'obbligo e la garanzia di una visita medica che ammette agli sforzi fisici soltanto coloro che sono perfettamente in grado di sopportarli.

Ogni « nuovo » che per la prima volta impugna un remo o corre su una pista rappresenta, in pratica, una vittoria per il Centro Sportivo Fiat e per i suoi dirigenti a tutti i livelli.

La leva dei giovani è stata accolta anche quest'anno con slancio. La valanga di risposte si è abbattuta sul nuoto. E' facile intuirne il motivo. Gli allievi non pensano solo ad emulare in un futuro non troppo lontano le varie Loredana Bosio, Elena Camino o i vari Della Savia, Frattini, insomma i primatisti, i campioni famosi in campo internazionale; molti ragazzini, più praticamente si accontenteranno di imparare a stare a galla. Vogliono essere pronti alle vacanze più che alle Olimpiadi. Tanto meglio se poi fanno carriera come concorrenti. In ogni caso tutti sono benvenuti. I corsi di nuoto si iniziano a giugno nelle piscine estive di Corso Moncalieri 336 e sotto la direzione di Faravelli e dell'allenatore numero uno Usmiani sono curati particolarmente da Mario Cavari, Mario

Leonessa, Luigi Signori e Renato Giardino.

Dal nuoto al basket femminile. Qui il richiamo dei tre scudetti e del recente secondo posto conquistato dalle biancorosse della pallacanestro ha portato molte adesioni alle « leve ». Le ragazzine possono incominciare assai presto, a 12 anni, e verso i 14-15 le più brave vengono già impegnate in tornei adatti alla loro età e doti tecniche. Gli allenamenti si svolgono soprattutto in Corso Moncalieri 18 (Sede Nautica) sotto la guida di Sandro Pellegrini, il trainer della prima squadra e con l'operazione degli istruttori Masera, Ferrus, Bonini, Ruggeri, Grandi, Blecich e Bonomi.

Il delegato del basket, Korwin, è fiducioso di trovare nelle « aspiranti cestiste » le Grisotto, Del Mestre, Cirio per i campionati del '72 e forse anche prima.

Con altrettanto entusiasmo Oscar Siegler, il « capo » del canottaggio ed il trainer Bonetta mettono a disposizione di un gruppo di giovanotti ben plantati remi e preziosi consigli.

L'atletica infine. E' detta la regina degli sport, poiché ne prendono le mosse tutte le altre discipline. I corsi femminili e maschili sono organizzati dal delegato per le attività giovanili Piero Audi. Si attuano su due terreni: Campo « Agnelli », in Corso Unione Sovietica e al Campo « Vittoria » (Via Massari). Il Prof. Marcello Pagani, tecnico azzurro e allenatore principale del C.S. Fiat coordina il lavoro dei collaboratori Giovanni Lievore, Vittorio Boggione, Angelo Caroli e Mariangela Bertoni. Nell'atletica il Fiat ha avuto una Giusi Leone terza alle Olimpiadi di Roma. Vanta gli attuali Arese, Puosi, Dionisi e tanti altri. Gli esempi che spingono ragazze e ragazzi ad insistere nell'attività non mancano.

I 33 Campionati di Società vinti dal C.S. Fiat dimostrano come dalla propaganda si possa giungere a pratici risultati. Anche in questo particolare il presente ricco di speranze si collega ad un passato denso di successi in una catena che trascina la gioventù verso traguardi sportivi.

Nel complesso del C.S. Fiat questa propaganda è una delle attività più curate e più importanti.



traguardi dorati dai milioni e dalla gloria, in altri settori i giovani non appaiono sempre ansiosi di dedicarsi alle discipline dello sport. Altrimenti basterebbe spedire qualche migliaio di paia di sci da fondo nei centri alpini e potremmo fare concorrenza agli svizzeri e norvegesi, oppure distribuire calzoncini da bagno nelle città e nei paesi lungo le coste italiane ed avremmo tanti Schollander da far invidia agli U.S.A.

In realtà nel dilemma costantemente aperto tra le necessità degli allievi e l'impegno o la disposizione al sacrificio dei medesimi troviamo al solito la verità nel mezzo. Molte ragazze e molti ragazzi desiderano dedicarsi ad uno sport, ma moltissimi hanno bisogno di una spintarella per dare il via alla realizzazione del loro sogno.

Restiamo a Torino. Ai primi di aprile è comparso sugli annunci pubblicitari di « Stampa Sera » del lunedì un avviso in cui si diceva su per giù: « Cercansi giovani desiderosi di praticare il canottaggio, rivolgersi in... ». Chi aveva predisposto e pagato il traffetto era una delle più gloriose società



## Calendario Maggio-Giugno

### ALPINISMO - ESCURSIONISMO

#### Maggio

- 7 - La Grignetta (mt. 2177) da Piano dei Resinelli (mt. 1276) Valsassina.
- 14 - Fioreale a Casteldefino (mt. 1296) Val Varaita.
- 21 - M. Besimauda (mt. 2231) da Rifugio Chiara (Limon Piemonte - mt. 1490) Val Vermegnana.

#### Giugno

- 4 - M. Colombo (mt. 2848) da Talosio (mt. 1225) Val d'Orcio.
- 11 - Bocchetta del Lago (mt. 2022) da Lago Mucrone (mt. 1902) Val d'Oropa.
- 17-18 - M. Palavas (mt. 2929) da Rifugio Jervis (mt. 1732) Val Pellice.

### ATLETICA LEGGERA

#### Maggio

- 1 - Roma - Riunione Naz. maschile.
- 4 - Alessandria - Riunione Naz. maschile.
- 4 - Ascoli Piceno - Riunione Nazionale femminile juniores.
- 6 - Verona - Riunione Naz. maschile.
- 14 - Bari - Riunione Internazionale femminile.
- 14 - Rovereto - Riunione Naz. maschile.
- 21 - Sassari - Riunione Naz. maschile.
- 21 - Merano - Meeting Internazionale femminile.
- 21 - Torino - Riunione Regionale femminile.
- 21 - Asti - Riunione Regionale maschile.
- 25 - Reggio Emilia - Riunione Nazionale maschile.
- 26 - Trento - Meeting Internaz. maschile.
- 28 - Asti - Riunione Nazionale femminile.

#### Giugno

- 2 - Torino - Incontro Internazionale rappresentative universitarie Italia-Francia-U.R.S.S.

- 2 - Trento - Riunione Naz. femminile.
- 4 - Milano - Riunione Naz. maschile.
- 4 - Sede da destinare - Riunione Regionale femminile.

- 11 - Sede da destinare - Campionati Regionali femminili juniores.

- 11 - Siena - Meeting Internazionale maschile e femminile.

- 13 - Grosseto - Meeting Internazionale maschile e femminile.

- 17-18 - Ancona - Campionati Nazionali femminili juniores.

- 18 - Bergamo - Meeting Internazionale maschile e femminile.

- 18 - Sede da destinare - Riunione Regionale maschile.

- 25 - Rovereto - Incontro Internazionale maschile al limite dei 21 anni Italia-Germania.

- 25 - Biella - Riunione Naz. maschile.

- 28-29 - Milano - Coppa Italia maschile.

- 29 - Torino - Coppa Italia femminile.

### ATLETICA PESANTE

#### Maggio

- 7 - Torino - III prova Campionato Società pesistica Serie C.
- 7 - Modena - Campionato Società lotta greco-romana Panaro-C.S. Fiat.
- 14 - Bari - Incontro Internazionale Italia-Grecia lotta greco-romana.
- 14 - Torino - Incontro Piemonte-Liguria lotta greco-romana.
- 14 - Roma - Coppa Italia allievi lotta greco-romana.
- 21 - Molfetta - Coppa Italia juniores lotta greco-romana.
- 26-27-28 - Sede da destinare - Campionati Europei lotta greco-romana.
- 30 - Sede da destinare - Eliminatoria Interregionale Trofeo Propaganda lotta greco-romana.

#### Giugno

- 11 - Palermo - Campionato Società lotta greco-romana Fabra-C.S. Fiat.
- 11 - Sede da destinare - Campionato Società pesistica Serie B.



- 18 - Sede da destinare - Criterium Nazionale juniores pessistica.  
24 - Sede da destinare - Finale Trofeo Propaganda lotta greco-romana e pessistica.  
25 - Torino - Campionato Società lotta greco-romana C.S. Fiat-VVFF. Brunetti.  
25 - Sede da destinare - Coppa Italia se niore pessistica.

#### AUTOMOBILISMO

##### Maggio

- 4 - XII\* Coppa d'Oro.  
7 - Gita a Como (Villa Carlotta).  
14 - Gita a Pian del Resinelli (mt. 1276) Lecco.  
25 - X\* Circuito S. Secondo.  
25 - Gita a Prà Catinat (Val Chisone).

##### Giugno

- 2 - V\* Trofeo della regolarità.  
4 - Gita a Cesana tor. Monti della Luna.  
11 - Gita Cogne (Valle d'Aosta).  
19 - Gita al Lago di Champex (Svizzera - mt. 1470).  
24 - XIII\* Trofeo dei rododendri.  
25 - V\* Trofeo S. Stefano d'Aveto.  
29 - Gita a Macugnaga.

#### BOCCE

##### Maggio

- 1 - Almese - Gara Provinciale coppie prom. C-C/1.  
4 - Genova - Gara Naz. individuale A.  
4 - Pessione - Gara Prov. coppie C.  
7 - Ronchi Legionari - Gara Internazionale quadrette di propaganda.  
7 - Alessandria - Gara Nazionale quadrette A Regionale coppie B terne C.  
7 - Torino - Gara Prov. coppie C/1.  
14 - Novara - Gara Nazionale coppie A.  
14 - Biella - Gara Regionale coppie B.  
14 - Torino - Gara Provinciale coppie prom. C-C/1.  
20-21 - Aosta - Campionati Italiani individuali A-B-C boccista A.  
21 - Conegliano Veneto - Gara Internazionale quadrette di propaganda.  
21 - Torino - Gara Provinciale coppie C.  
25 - Ferrania - Gara Naz. quadrette A.  
25 - Grugliasco - Gara Provinciale coppie prom. C-C/1.

#### CINE

##### Maggio

- 4 - Ore 10-16 e 21: «Flipper contro i pirati» (M.G.M.) a colori - per ragazzi.  
5-6 - Ore 21: «Castelli di sabbia» (M.G.M.) a colori (vietato ai minori di anni 14).  
7 - Ore 16 e 21: «Castelli di sabbia» (M.G.M.) a colori (vietato ai minori di anni 14).  
12-13 - Ore 21: «L'ultimo omicidio» (M.G.M.) bianco e nero (vietato ai minori di anni 14).  
14 - Ore 16 e 21: «L'ultimo omicidio» (M.G.M.) bianco e nero (vietato ai minori di anni 14).  
19-20 - Ore 21: «Operazione Crossbow» (M.G.M.) a colori.  
21 - Ore 16 e 21: «Operazione Crossbow» (M.G.M.) a colori.  
25 - Ore 10-16 e 21: «L'allegro mondo di Stanlio e Ollio» (M.G.M.) bianco e nero - per ragazzi.  
26-27 - Ore 21: «La collina del disonore»

(M.G.M.) bianco e nero (vietato ai minori di anni 14).

- 28 - Ore 16 e 21: «La collina del disonore» (M.G.M.) bianco e nero (vietato ai minori di anni 14).

##### Giugno

- 2-3 - Ore 21: «La gatta sul tetto che scatta» (M.G.M.) a colori.  
4 - Ore 16 e 21: «La gatta sul tetto che scatta» (M.G.M.) a colori.  
9-10 - Ore 21: «Cincinnati Kid» (M.G.M.) a colori.  
11 - Ore 16 e 21: «Cincinnati Kid» (M.G.M.) a colori.

#### GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

##### GITE DI UN GIORNO

Tutte le domeniche e festivi:

Lugano	L. 1.400
Lugano (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo)	* 3.150
Stresa	* 1.000
Stresa (giro del lago in battello, pranzo all'Isola Pescatori e visita a Villa Taranto)	* 3.150
Como	* 1.150
Como (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo)	* 3.150
Orta	* 1.000
Orta (escursione sul lago in motoscafo, pranzo e visite all'isola di S. Giulio ed al Sacro Monte)	* 3.150
Oropa	* 1.100
Giro dei due Traversi (Gran S. Bernardo e Monte Bianco)	* 3.150
Genova	* 1.300
Rapallo	* 1.350
Cervinia	* 1.050
Sestriere	* 950
Crisiolo	* 950
Gressoney	* 950
Champoluc	* 1.050
Cesana	* 900
Claviere - Monginevro	* 1.050
Bardonecchia	* 950
Gite con effettuazione quindicinale:	
Prali (13 Laghi)	L. 950
Locarno	* 1.300
Sanremo	* 1.500
Alassio	* 1.400
Varienze	* 1.300
Spotorno	* 1.350
Turismo gastronomico nelle Langhe	* 2.600
Bergamo - Sotto il Monte	* 2.100
Gita speciale:	
Nizza - 2 e 29 giugno con pranzo	L. 3.400
	* 5.000
Gite di due giorni:	
Nizza (Costa Azzurra) 2-3 e 24-25 giugno	L. 13.800
Ginevra - Chamonix - Megève 2-3 e 24-25 giugno	* 14.850
Venezia 20-21 maggio - 3-4 e 24-25 giugno	* 14.600
Ravenna - S. Marino 3-4 e 24-25 giugno	* 15.000
Aix les Bains e laghi francesi 20-21 maggio e 24-25 giugno	* 14.000
Gite di tre giorni:	
Gstaad e lago di Champex 2-4 giugno	L. 21.100
Costa Azzurra 2-4 giugno	* 19.950
Interlaken e Lucerna 2-4 giugno	* 22.600
Trieste e Grotta di Postumia 2-4 giugno	* 24.500
Venezia 2-4 giugno e 29 giugno - 1° luglio	* 20.900
Ginevra 2-4 giugno	* 20.700
Zermatt e Gornergrat 2-4 giugno e 29 giugno - 1° luglio	* 21.100
Gite di quattro giorni:	
Roma - Firenze 25-28 maggio e 29 giugno - 2 luglio	L. 33.250
Isola d'Elba e Corsica 25-28 maggio e 29 giugno - 2 luglio	* 29.450
Toscana e Umbria 25-28 maggio e 29 giugno - 2 luglio	* 31.350
La Provenza 25-28 maggio e 29 giugno - 2 luglio	* 36.100
Gite di cinque giorni:	
Napoli e Costiera Amalfitana 25-29 giugno	L. 44.000

#### MOTOSCOOTERISMO

##### Maggio

- 7 - Raduno Nazionale del Monferrato.  
14 - Raduno Nazionale a Viggii.  
21 - Raduno Naz. ad Arzate (Varese).  
28 - Raduno Nazionale Valsessera.

##### Giugno

- 2 - Raduno Nazionale a Modena.  
10-11 - Raduno Nazionale ad Imperia.  
18 - Raduno Internazionale a Legnano.  
29 - Convegno Sider-Auto-Gomma, Cogne.

#### NUOTO

##### Maggio

- 5-6-7 - Milano - Campionati Primaverili Assoluti maschili e femminili.  
13-14 - Aïnring - Incontro Internazionale Germania Occ.-Italia femminile.

##### Giugno

- 28-29 - Roma - Meeting Internaz. maschile.

#### PALLANUOTO

##### Maggio

- 13 - Torino - C.S. Fiat - Pol. Pozzillo.  
20 - Genova - Andrea Doria - C.S. Fiat.  
25 - Torino - C.S. Fiat - S.S. Mameli.  
27 - Torino - C.S. Fiat - Genoa Nuoto.

##### Giugno

- 2 - Milano - Can. Olona - C.S. Fiat.  
4 - Torino - C.S. Fiat - U.S. Triestina.  
10 - Trieste - A.S. Edrea - C.S. Fiat.  
18 - Torino - C.S. Fiat - R.N. Pegli.  
24 - Lerici - Lerici Sport - C.S. Fiat.  
27 - Catania - Pol. Pozzillo - C.S. Fiat.

#### VIAGGI TURISTICI IN TRENO (SAVET)

##### PARIGI: 5 giorni

partenze: 24 maggio - 1° e 28 giugno.  
3 giorni di permanenza, visite alla Parigi storica, alla Parigi moderna, al Louvre, escursione a Versailles L. 37.000

##### Crociera di Primavera in nave: T/N «SYDNEY» - FLOTTA LAURO

- 1° Crociera: 11-18 giugno  
Genova - Casablanca - Tangeri - Palma di Majorca - Genova (combinaz. turistica) L. 54.300  
(combinaz. speciale) L. 91.100  
2° Crociera: 18-29 giugno  
Genova - Napoli - Rodi - Istanbul - Pireo (Atene) - Napoli - Genova (combinaz. turistica) L. 86.500  
(combinaz. speciale) L. 137.100  
3° Crociera: 29 giugno - 9 luglio  
Genova - Palma di Majorca - Lisbona - Cadice - Malaga - Barcellona - Genova (combinaz. turistica) L. 78.200  
(combinaz. speciale) L. 124.200  
Crociera di Primavera T/N «ATLANTIC» 31 maggio - 10 giugno:  
Genova - Portofino - Bastia - Elba - Napoli - Pireo (Atene) - Heraklion - Delos - Milionis - Napoli - Livorno (classe unica) L. 163.750

#### TROFEO AGNELLI

##### CALENDARIO

##### Maggio

- Atletica leggera B (1° giornata)  
13 - Tennis.  
15 - Pallacanestro B.  
28 - Fotografia.

##### Giugno

- Atletica leggera B (2° giornata).

#### NOTIZIE IN BREVE

##### ATLETICA LEGGERA

Nelle prime gare di atletica leggera permettenti sono stati i risultati degli atleti del C.S. Fiat, in particolare citiamo: Arese nei m. 3000, Valtell, Zandano e Roscio nei m. 100, Pasotti nei m. 400, Pico nel salto in alto ed Aquilante nel lancio del martello.

##### ATLETICA PESANTE

##### Lotta greco-romana

##### Marzo

- 18 - Ravenna - Serie A: C.S. Fiat-C.S. Portogruaro Ravenna 16-0.  
19 - Genova - Serie C: S.G.L. Colombo-C.S. Fiat 6-2.

##### Aprile

- 15 - Torino - Serie A: C.S. Fiat-C.A. Faenza 16-0.  
15 - Torino - Serie C: C.S. Fiat-Chiaravari Ring 8-0.  
16 - Vercelli - Serie C: Pro Vercelli-C.S. Fiat 6-2.  
17 - Torino - Serie A: C.S. Fiat-C.A. Fabra Palermo 14-2.

##### Sollevamento pesi

Nella classifica generale del Campionato di pessistica «Serie C» la squadra del C.S. Fiat si trova al 3° posto assoluto, davanti a ben 44 Società partecipanti.

##### BOCCE

Domenica 16 aprile i bocciatori del C.S. Fiat, con la squadra formata da Aghem, Cinotti, Moroni, Colombino, hanno vinto la gara nazionale organizzata dal G.S. Pianelli e Traversa a Cascine Vica, battendo in finale la squadra del G.S. Italsider di Genova.

##### Risultati gare sezionali

##### Fonderie

##### Marzo

- 12 - Campo Agnelli - Sezionale: 1° Bergonzomondo.  
12 - fuori Torino - Sere. Anime rep. 16: 1° Musso-Nasciuta.

##### Aprile

- 9 - Campo Agnelli - Sezionale: 1° Perlo-Mattoni-Bergamaschi.  
9 - fuori Torino - Collaudo Fond. Carmagnola 1° Dorato-Gazzera.

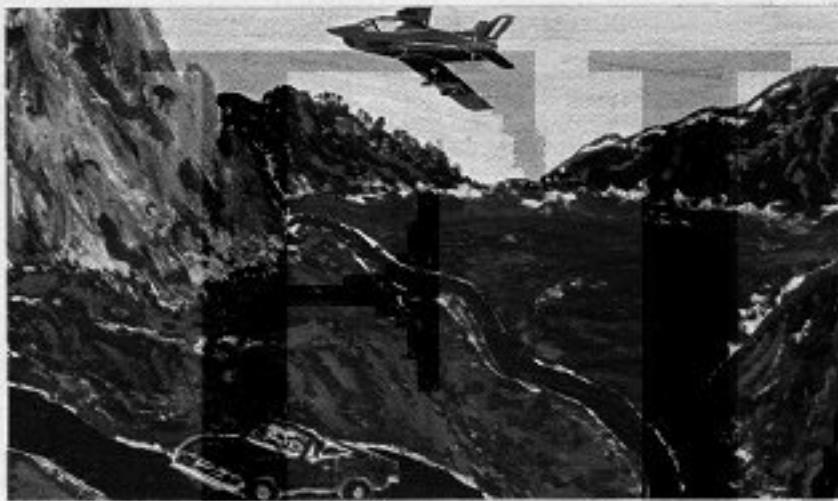
##### O.S.A.

##### Aprile

- 3 - Campo Agnelli - Sezionale: 1° Francesetti-Boscolo.

# i bimbi Fiat disegnano

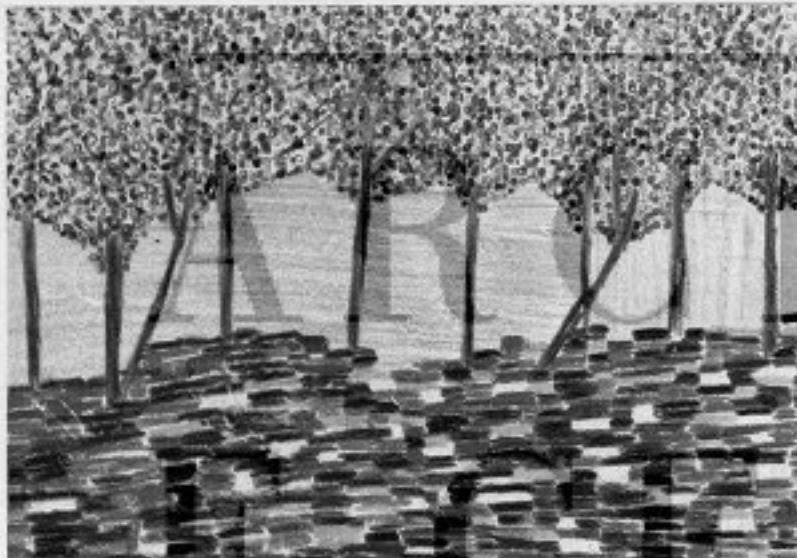
I disegni dei nostri piccoli amici che vengono qui pubblicati ricevono in premio un modellino della Fiat 850 a pila. Ricordiamo che la rubrica è aperta ai bimbi e bimbe Fiat dai 6 ai 12 anni. I disegni occorrono a colori. Gli autori devono indicare sul retro del loro lavori il proprio nome e l'età; il nome e cognome del genitore che presta la sua opera alla Fiat, con la Sezione di appartenenza; l'indirizzo di casa. Spedire indirizzando alla redazione dell'« Illustrato Fiat », corso Marconi 10, Torino.



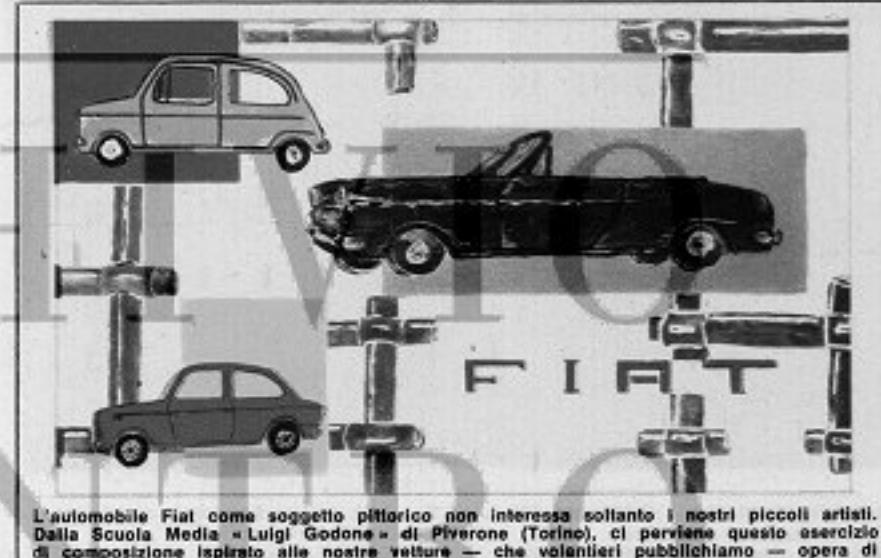
Pier Domenico, di anni 11, figlio di Angelo Bonotto (Sezione Ferriere)



Carla, di anni 12, figlia di Mario Vietti (S.I.M.A.)



Giorgio, di anni 9, figlio di Giuseppe Antonello (Sezione Ferriere)



L'automobile Fiat come soggetto pittorico non interessa soltanto i nostri piccoli artisti. Dalla Scuola Media «Luigi Godone» di Piverone (Torino), ci perviene questo esercizio di composizione ispirato alle nostre vetture — che volantieri pubblichiamo — opera di un gruppo di alunni della prima classe. Ai bravi scolari i nostri complimenti.

## "CANGURO VERDE" NUOVA MOTONAVE CON MOTORI FIAT

A Castellammare di Stabia è scesa in mare dagli scali del cantiere navale la motonave traghetto « Canguro Verde », di 5300 tonnellate per il trasporto passeggeri e automezzi. Società armatrice Traghetti Sardi di Cagliari. La moderna unità entrerà in linea nell'estate sulla rotta tra la costa ligure, la Spagna e la Sardegna (Genova-Barcellona-Porto Torres); gemella di altre due unità con uguali caratteristiche, la « Canguro Azzurro » e la « Canguro Rosso », già in servizio sulle linee Napoli-Palermo e Genova-Olbia-Cagliari, la « Canguro Verde » è la terza motonave del tipo « Canguro » varata dai cantieri stabiesi. Altre due gemelle sono già state impostate sugli stessi scali per la stessa Società.

Le caratteristiche della « Canguro Verde » sono: lunghezza m. 126,35, larghezza m. 19,20, altezza del ponte passeggiata m. 13,45, velocità a pieno carico 20 nodi orari. Nella ampia stiva potrà ospitare 104 automobili e 41 autocarri; particolari conforti sono previsti per la sistemazione dei 700 passeggeri.

La nave sarà azionata da un apparato Diesel Fiat costituito da due motori tipo B 607 S, della potenza complessiva di 11.900 CV a 215 giri. Avrà inoltre quattro gruppi eletrogeni da 500 kw con motori Diesel Fiat tipo LA 238 ESS, della potenza unitaria di 740 CV, a 600 giri.

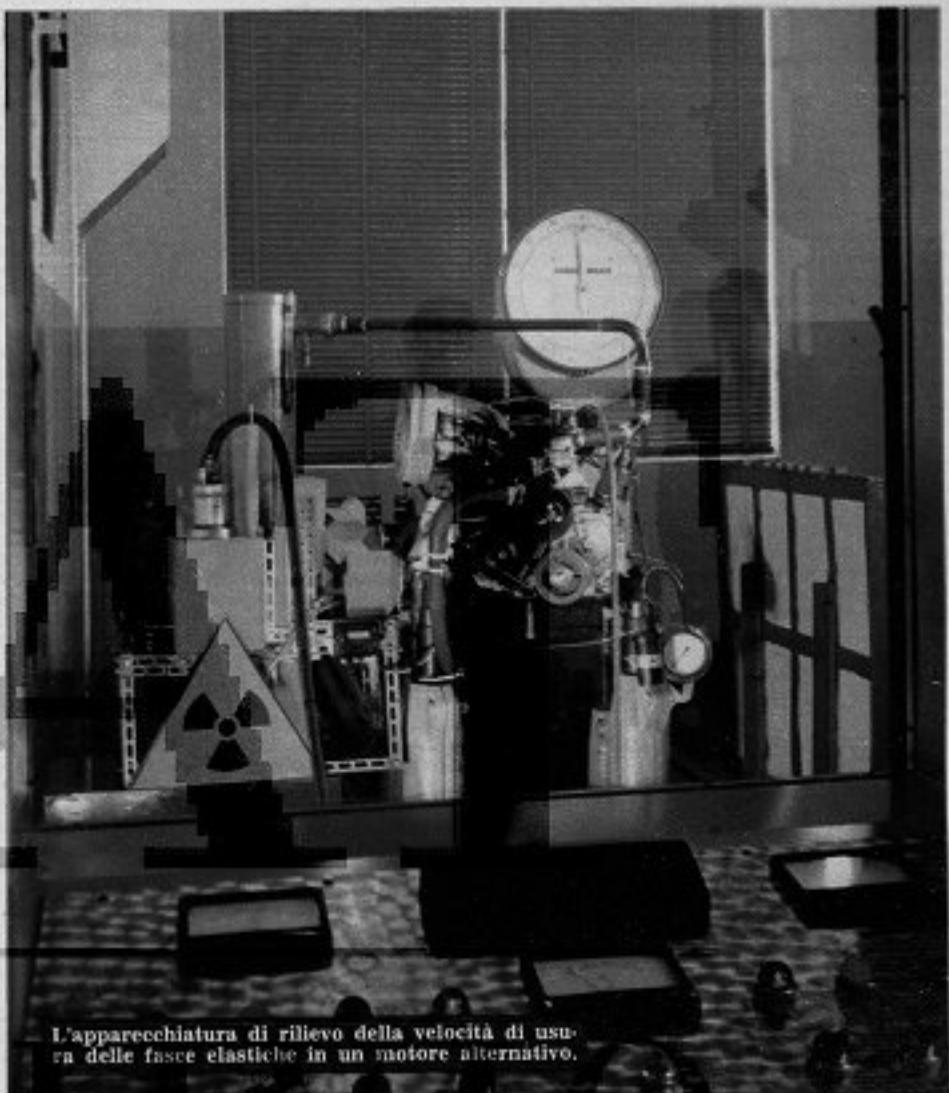


# Con i traccianti radioattivi calcolata l'usura dei segmenti del motore

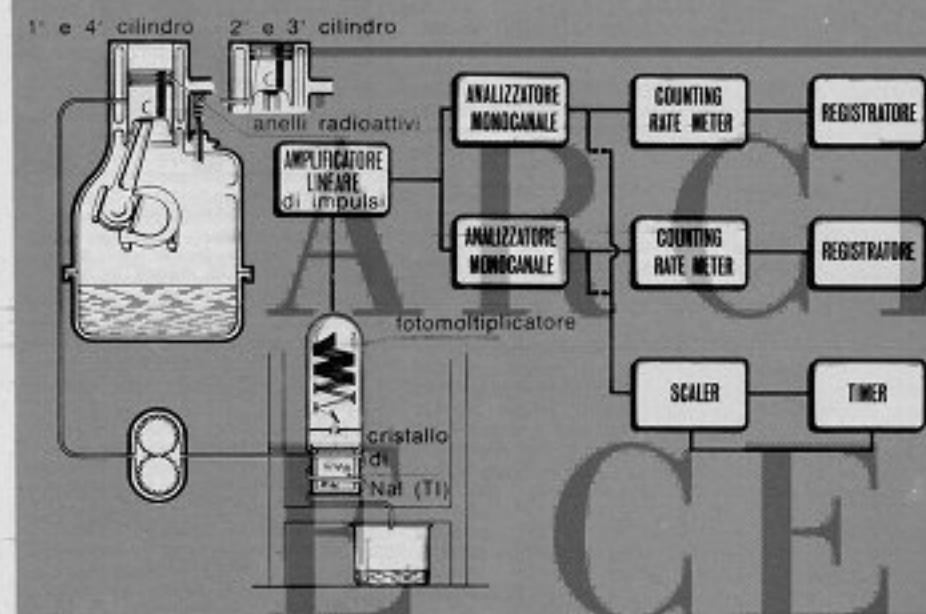
Una delle ultime realizzazioni dei Laboratori Fiat è il dispositivo di controllo della velocità di usura delle fasce elastiche in un motore alternativo. Il dispositivo è basato sulle tecniche degli isotopi radioattivi, i cosiddetti «traccianti» il cui uso è ormai vastissimo in campo scientifico e tecnico.

Quando certi materiali vengono posti all'interno di un reattore nucleare, subiscono un bombardamento di neutroni in seguito al quale acquisiscono la caratteristica di emettere radiazioni. Se si fa subire questo trattamento a dei segmenti, il ferro della ghisa e la parte cromata diventano radioattivi ed emettono radiazioni di diversa energia.

Montando poi questi segmenti sui pistoni di un motore, durante il funzionamento si ha una abrasione e dalle superfici si staccano delle particelle che vengono conglobate dal velo di olio presente fra pistone e cilindro. Facendo passare quest'olio contenente le particelle radioattive abraze dinanzi ad un rivelatore di radiazioni nucleari (nel nostro caso un rivelatore gamma), si avrà un conteggio che è proporzionale alla quantità di materiale usurato. Il rivelatore è collegato ad una catena di conteggio piuttosto complessa che permette di selezionare gli impulsi dovuti a disintegrazioni del cromo e del ferro e di registrare separatamente.



L'apparecchiatura di rilevo della velocità di usura delle fasce elastiche in un motore alternativo.



Il dispositivo è quindi apto a misurare l'usura del ferro contenuto nella ghisa e del deposito di cromo dei segmenti. Con questo metodo si può rivelare la presenza nell'olio di quantità di materiale metallico dell'ordine del milionesimo di grammo, equivalente ad uno spessore di 0,0003 micron per segmenti di 70 mm di diametro. Se si introducono nelle canne cilindriche una serie di tubicini collegati ad una pompa di aspirazione e se si fa passare l'olio aspirato dinanzi al rivelatore, si ha un dispositivo che automaticamente traccia la velocità di usura delle due parti suddette del segmento in funzio-

ne del tempo. L'usura risulta una funzione piuttosto complessa della potenza del motore, del materiale di cui sono costituiti canna e segmento e del lubrificante e l'influenza di detti parametri può essere valutata separatamente con misure dell'ordine di qualche ora.

## Piston ring wear measured with radioactive tracers

One of the latest developments of the Fiat Laboratories is the equipment for wear rate determination on the piston rings of a reciprocating engine. The equipment is based on the technique of radioactive isotopes, the so-called «tracers», whose use in the scientific and technical fields is now widespread.

When given materials are placed in a nuclear reactor, they undergo a bombardment by neutrons after which the materials acquire the characteristic of emitting radiations. If the piston rings are subjected to such treatment, the Fe of the cast iron and the chrome plated portion become radioactive and emit radiations of different energy.

By installing such piston rings on the piston of an engine, an abrasion, and hence wear, occurs during engine operation whereby material migrates from the rings and is incorporated in the film of the oil existing between piston and cylinder walls. By making the oil containing the radioactive wear particles flow before a nuclear radiation detector (a gamma-ray spectrometer in our case), a counting will be had proportional to the amount of nuclei which disintegrate, i.e., proportional to the amount of worn-off material. The detector is connected to a rather complex counting Rate Meter which permits to pick out the impulses due to the disintegration of Cr and Fe respectively and to record them separately.

The equipment is therefore apt to measure the wear of the Fe contained in the cast iron and of the chromium layer on piston rings. This method allows to detect the presence in the oil of metal debris in the order of 1/1,000,000 of a gram, which is equivalent to a thickness of 0.003 micron on 70 mm diameter rings.

In this method, oil is taken from cylinder liners through a piping system connected to a suction pump which sends the oil to the detector: the equipment records the wear rate of piston rings as a function of time.

Wear results a rather complex function of engine power, of the materials of which cylinder liner and piston ring are made, and of lubricant, and the influence of these parameters can be evaluated separately in just a few hours.

## NUOVA SEDE DELLA COMMISSIONARIA "LA VERSILIA" DI VIAREGGIO

Pubblichiamo queste inquadrature della nuova sede della Commissionaria «La Versilia» di Viareggio, recentemente inaugurata. I fabbricati, dotati delle più moderne attrezzature del servizio, con linea per la sollecita esecuzione dei tagliandi e linea lavaggio vetture, si sviluppano su un terreno di 16.500 metri quadrati. L'area destinata ad officina di riparazione ha una capienza di 60 vetture; può anche ospitare numerosi autocarri e pullman. La Commissionaria è di proprietà dei Fratelli Giannotti, apprezzati collaboratori Fiat dal 1931.



*Nei grandi negozi sono in vendita i «modelli-pronti» estivi. La peculiarità di questi capi è il colore che invade allegramente i tessuti uniti e spicca con timbri colorati su quelli «fantasia».*

*La donna che lavora sceglierà lo stile «chimier» pratico e disinvolto; ma in genere notiamo che tutta la produzione si ispira alle linee sobrie. Abiti e tailleur sono semplificati al massimo e resi spiritosi dall'accostamento dei colori, da bordi, colletti, poldini, sciarpette, davantini chiari e luminosi.*

*I modelli vanno indossati con una punta di «nonchalance», mitigata dalla cura con cui sempre verranno scelti gli accessori. Foulards, cinture, borsette, guanti, calzature daranno personalità ai completi semplici, dietro i quali, non dimentichiamolo, si cela tuttavia una studiosa raffinatezza.*

*I tailleur di gabardine di cotone beige creta si accostano a smaglianti bluse bianche o colorato; le nuove giacche tipo sahariana si portano con accessori beige o color rame. Infiniti gio-*



Tailleur in shantung di cotone verde-prato con gonna di linea diritta e giacca corta con bottoni fantasia. Guanti beige di Ferrone e foulard beige di Bellotti. Modello Roser.



Abito corto in tessuto operato giallo con motivo di plastron sul davanti. Modello Gibb.

chi di composizione e scomposizione offrono i completi formati da gonne svasate, gilets aderenti e giacche classiche. La gonna si porterà anche con fresche camice a righe vistose; la giacca verrà indossata pure sui calzoni; il gilet si porterà sia con la gonna sia con i pantaloni.

Il segreto sta nell'impostare il guardaroba estivo su una gamma di colori che armonizzino tra loro. Nei vostri viaggi di fine settimana apprezzerete la funzionalità di questi completi: gli accessori, previsti con intelligenza,

# LE RUBRICHE VARIE

## consigli del medico

### Il pericolo delle malattie da medicinali

Le medicine in commercio sono diventate così numerose da rendere non solo difficile la scelta, ma anche impossibile da parte del medico la completa conoscenza della loro esistenza. Ma ciò non provocherebbe gravi inconvenienti, se non si assistesse ad un fenomeno quanto mai pericoloso, che è quello dell'abuso indiscriminato di medicine per qualsiasi evento patologico.

Oggi il malato ritiene in buona fede che vi sia un medicinale per ogni piccolo disturbo, ed, insomma, è disposto ad ingerire pillole o mixture, a farsi praticare iniezioni, a mettere supposte ecc. E se il medico non gliene ha prescritte, rovista nel suo armadio farmaceutico (generalmente molto fornito) e con estrema disinvolta sceglie la medicina che, secondo lui, fa al bisogno e non esita a prenderla.

Questo uso indiscriminato di medicinali ha provocato il sorgere di una nuova patologia, che incomincia dare serie preoccupazioni: la comparsa cioè di malattie causate da medicinali. Il fenomeno è sempre esistito, ma in passato aveva proporzioni molto modeste. Oggi le affezioni da medicamenti sono estremamente fre-

quenti, tanto da costituire un capitolo importante della medicina, quello delle cosiddette malattie «iatrosiche» da medicinali o «farmacoatrosi». Anche prodotti che indubbiamente sono utili per la cura di talune malattie, sono diventati causa, a loro volta, di affezioni anche gravi, se usati senza una precisa indicazione od in modo inopportuno. Sarà sufficiente ricordarne alcune, anche perché hanno dato luogo ad inesatte conseguenze: le malformazioni congenite — focone — dovute a taluni tranquillanti somministrati in gravidanza, le numerose dermatosi allergiche da medicinali, l'intolleranza ad alcuni antibiotici o la comparsa frequente di malattie collaterali per abuso di questi prodotti, le alterazioni patologiche derivanti da abuso di prodotti ormonici, ecc.

L'uso incongruo può portare anche ad annullare l'efficacia terapeutica della medicina: è il caso, ad esempio, degli antibiotici, i quali adoperati inopportuna mente portano alla resistenza dei germi verso il prodotto di cui si è abusato e pertanto alla sua inefficienza terapeutica, proprio quando l'antibiotico occorre per superare quella data malattia alla quale è indicato.

Da quanto è stato sommariamente detto è facile rilevare quanto pericoloso possa essere l'abuso o l'uso inopportuno di medicine. E poiché si tratta di pericolo che può essere evitato, è opportuno ricordare alcune mi-

sure prudenziali, che devono essere tenute presenti da chiunque, malato o no, faccia uso di medicine:

- limitare l'assunzione di medicinali a quelli strettamente indicati dal medico;
- fare il minimo uso possibile anche di quei prodotti di uso comune per il male di testa, il bruciore allo stomaco, l'insonnia, ecc.;
- non ripetere le cure già prescritte, senza aver prima sentito il parere del medico curante;
- non farsi consigliare, nell'assunzione di medicine, da altra persona che non sia il medico curante;
- non chiedere al medico di cambiare la cura prima che questa abbia fatto il suo effetto;
- non pretendere che vi sia prescritto un medicinale per ogni piccolo disturbo che può facilmente passare con qualche modesto sacrificio (riposo, dieta, ecc.);
- non prendere l'iniziativa di scegliersi il medicinale solo perché una volta in altra occasione vi aveva giovato, o solamente perché ne siete in possesso;
- non fare scorte inutili di medicinali nel vostro armadietto, perché essi raramente potranno servirvi per altra malattia e talvolta anche per la stessa di cui soffrite.

dett. Enzo

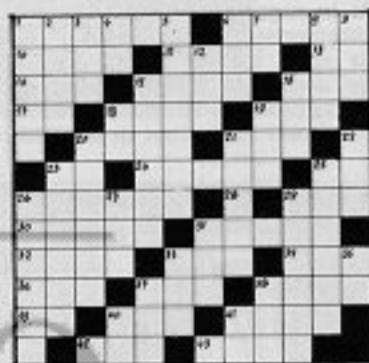
## giochi

PROBLEMA N. 122  
Inedito, di E. Defourmy  
N. = 3



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

## CRUCIVERBA



### ORIZZONTALI

- Monte Biblico
- Misura elettrica
- Sorbiere liquidi
- Masso
- Articolo
- Andate in treno
- Quantità determinata
- Parenze
- Beranda
- Boi
- Grosso serpente
- Sommunità
- L'amore di Leandro
- Taranto
- Profumo
- Il principio di Stato
- Serve per lavarsi
- Città del Belgio
- Semi dell'uva
- Uno dei cinque sensi
- Stato dell'America Latina
- Divinità
- Permata
- Epoca
- Possessivo
- Finestra sulle navi
- Nota musicale
- Possessivo
- Motivi canabili
- Celebre quella del Tolomeo
- Ente Nazionale Energia Elettrica

### VERTICALI

- Vestito
- Goal
- Altari
- Monarca
- Rinnovare
- Ci dà male e cera
- Io all'accusativo
- Profeta d'Israele
- Colpevole
- Consuetudini
- Dopo oggi
- Il giardino degli animali
- Il centro del mobile
- Cittadina piemontese
- Comprendere
- Di spiegare la religione
- Fine della giornata
- Stare zitti
- Parti del corpo
- Conoscere
- Fixo, immobile (tr.)
- Dopo uno
- Torino
- Voce del verbo essere
- Sono nel giorno
- Nota musicale
- Ancona

### SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



- VARIANTE RAS
- ARANCIO SIRE
- LAMA P LEDA
- ORO BOLIDI G
- RE CATENE UR
- E BACINO FRA
- VERONA FIAT
- SILONE PIANI
- COLTE LANCIA
- ELIA EMIRO
- MANORDIRE F
- O INVIARE MI

### SOLUZIONE PROBL. N. 121

- B 1° D11 (min. D65 matto)  
se nero risponde  
N. 1° Pa5 - 2° Cb6 matto  
1° Tb3 x Tb4 - 2° Cc2 x Tb4 matto  
1° Cb1-a2 - 2° Dd1 matto  
1° Tf6 x D - 2° Ad7-e6 matto  
Sorteggiati per il premio:  
Giovanni De Luca (Auton. Mirafiori)  
Pairone Onorino (Auton. Mirafiori)

## ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COMITATO DI REDAZIONE  
Direzione Stampa e Propaganda Fiat  
TOFINO, Corso MARCONI, 10  
(distribuzione gratuita)

Repubblica presso il Tribunale di Torino  
in data 3-12-55 - Repubblica, Ercolan, Defourmy

Stampato il 15 maggio 1967  
Rizzoli Capriati & C. Torino - Via Vittorio, 2  
PRINTED IN ITALY



Abito di shantung giallo. Modello Mervin. Foulard Bellotti. Gioielli fantasie di Morgan, Milano.

Tante cose di nostri dipendenti sono state ai recente allestite da fiocchi rosa e fiocchi azzurri. Diamo qui di seguito i nominativi dei neonati. A tutti i popoli e alle mamme ed ai piccini affezionati auguri.

**Automobili Mirafiori — ANTONELLA**, di Domenico AIMONE; VIVIANA, di Riccardo ALBERA; MASSIMO, del p.i. Federico ALBERI; DANIELA, di Ulisse ARANGELLI; GIOVANNI, di Giorgio AYRALDI; PATRIZIA, di Giuseppe ALBESANO; EMIDIO, di Eustachio AQUILINO; DANIELA, di Antonio BALBIANO; BRUNA, di Giuseppe BANINNO; LUCA, di Elio BARALE; STELLA, di Enrico BARBERA; LUIGI, di Giovanni BALMAMION; MARIA, di Umberto BARBIERI; CLAUDIO, di Carlo BARCOTTI; TOMMASO, di Giuseppe BARLETTA; LOREDANA, di Lorenzo BARTOLI; GABRIELLA GINA, di Luigi BEVILACQUA; BRUNA, di Cesare BARONCELLI; ROBERTO, di Riccardo BELTRAME; CRISTINA, di Costantino BERTIN; CLAUDIA, di Ludovico BERTOLI; SECONDO, di Giovanni BOERO; MARIA, di Antonio BOSCHI; GIUSEPPINA, di Costantino BONFRATE; ROBERTO, di Onorato BERGHESE; PAOLO, di Ivo BORTAPELLE; LAURA, di Giov. Batt. BOSSO; RUGGIERO e GIUSEPPE, di Francesco BRACCIO; DANIELA, di Lionello BRECCIA; ANGELA MARIA, di Giuseppe BRUGNONE; ALESSANDRO, di Dino BUGIANTELLA; GIAN FRANCESCO, di Giovanni BUSANO; DANIELA, del geom. BOTTAZZI e Graciella CAIRANTI; GIUSEPPE, di Decimo BUZZI; FERNANDA, di Giovanni BELLATO; ROSANNA, di Giorgio CAFFAGNI; FABRIZIO, di Giuseppe CALDARELLI; ENRICO, di Oreste CAMILETTI; DANIELA, di Ernesto CAMPANI; SILVANA, di Anacleto CANTIN; CRISTINA, di Francesco CANESTRALE; MICHELE, di Bruno CAPILUNGA; CATIA, di Tarcisio CAPPELLATI; ORNELLA, di Ezio CARELLO; LUIGI, di Giuseppe CASSELLA; ANTONINA, di Vito CASTO; ANGELA, di Giuseppe CATALANO; ROSARIO, di Pasquale CATAROZZI; MONICA, di Giuseppe CAVALLO; PIERO, di Giovanni CERONE; MARIA TIZIANA, di Antonio CERVONE; GAETANO, di Enrico CHIABODO; LUIGI, di Paolo CHIARETTA; FABIO, di Teodoro CICERONE; EZIO, di Ignazio COLLEONI; MARIA GRAZIA, di Michele COMLINA; GREGORIO, di Francesco CONSOLI; TERESA, di Domenico COPPETTA; EZIO, di Giancarlo CORAGLIA; LAURA, di Giovanni COSA; MASSIMO, di Matteo CUCCO; MICHELE, di Pasquale D'ABRAMO; EMANUELA, di Pietro D'ALESSANDRO; SILVIA, di Mario DANIELI; ROBERTO, di Franco DE ANGELIS; ANNA MARIA, di Nicola D'ARIA; NADIA, di Vincenzo DE BENEDETTO; MARCO, di Ettore D'ENNA; ORSOLINA, di Vicentino DENTICO; PAOLA, di G. Battista DE STEFANI; LUCIANO, di Nunzio DI TARANTO; ALESSANDRA, di Mario DOMINICI; SILVIA, di Mario DONADIO; LAURA, di Silvano DRUSIAN; SALVATORE, di Costantino FAE; ROBERTO, di Dossena FASANO; DANIELA, di Antonio PALCO; MARIA, di Luigi PANELLIS; PAOLA, di Riccardo FAVARO; ROBERTO, di Salvatore FAZIO; FEDERICO, di Emanuele FENECH; ROBERTO, di Dino FERRARESE; SALVATORE e GAETANO, di Paolo FERRO; SANTO, di Gioachino FICILI; SILVANO, di Angelo PIORAVANTI; FRANCA, di Francesco FRUCI; FABRIZIO, di Elio FRANCHELLO; EZIO, di Mario FUMERO; MARCO, di Leopoldo GALASSO; MARCO, di Umberto GALLO; ANTONELLA, di Giovanni GABELLO; CLAUDIO, di Giuseppe GASCO; MARIA, di Nicla GASPARRA; CALOGERO, di Antonino GENOVESE; MICHELE, di Antonino GIANINI; FABRIZIO, di Vincenzo GIORGITO; SERGIO, di Piero GIRARDI; ALESSANDRA, di Renzo GIUDRO; ENRICO, di Gabriele GHERLINE; SILVANO, di Carlo GIACHINO; MARINO, di Giovanni GIACOLETTO PIAZZI; VALTER, di Giuseppe GIACOSA; MARINELLA, di Mario GIANGLIO; ANGELO FORTUNATO, di Giuseppe GIOVINAZZO; MASSIMO, di Daniele GOSE; ELVIRA ROSA, di Giuseppe GOZZI; CARMELA, di Cirio GRASSO; PAOLA LOREDANA, di Mario GRASSO; LUISELLA, di G. Batt. GIULIANO; VINCENZO, di Giorgio GIUMMARIA; ALESSANDRO, di Vittorio GIUSTA; FRANCO, di Domenico GOBETTO; ARMANDO, dell'ing. Giovanni GRIGNOLIO; DONATELLA, di Teodoro INDINI; PAOLO, di Achille IOVINO; FRANCO, di Giuseppe ISOARDI; GIOVANNI, di Salvatore ITALIANO; ANNA MARIA, di Rocco JACONI; LOREDANA, di Francesco LA COGNATA; FRANCO, di Armando LA BRACA; CLAUDIA, di Antonino LA BRUNA; SIMONETTA, di Angelo LANARIO; DENISE, del p.i. Renzo LOCATELLI; MARINA, di Carmelo LALA; ROBERTA, di Nicola LOMBARDI; LUCA, di Lorenzo LUCCHIARI; ALESSANDRO, di Pietro LUCCO; CRISTINA, di Mario MACCHI; NAZZARENO, di Michele MADALA; GIROLAMO, di Giuseppe MALTESE; SABRINA, di Giorgio MANAS SERO; ENIO, di Giovanni MARELLI; CARMEN, di Filippo MARINO; GIUSEPPINA, di Salvatore MARTEDDU; ELENA, di Giovanni MARTINI; SILVANA, di Antonio MELLANO; ANNAMARIA, di Luigi MENNTI; MARIA LUISA, di Giovanni MELIS; ANDREA, di ENNIO MELONI; ANTONELLA, di Tommaso MIGLIORE; DONATELLA, di Luciano MERA; LOREDANA, di Franco MILANESE; PATRIZIA, di Sergio MO; IVONNE, di Guido MONGE; PATRIZIA, di Michele MOLINERO; MASSIMO, di Ettore MORRA; MARGHERITA, di Martino MOSSO; ANTONELLA, di Tommaso MIGLIORE; WILMA, di Gabriele MULATTI; BRUNA, di Aldo MURICOURT; ALESSANDRA, di Carlo NOVELLI; DONATO, di Antonio NAPOLETANO; LUCIANO, di Filippo NACLERIO; FLAVIA, di Chiappero NASO; MONICA, di Mario NEGRO; LOREDANA, di Andrea NERVO; ROSA, di Ignazio NOVELLI; PATRIZIA, di Giovanni OBERMITTO; PATRIZIA, di Tommaso OLIVIERI; EMANUELA, di Eraldo ORECCHIA; PASQUALINA, di Bruno ORMENI; ANDREA, di Emilio OSTORERO; FABRIZIA, di Alfredo PAIANO; RO-

# bimbi Fiat

BERTO e SABRINA, di Antonio PALAZZO; MASSIMO, di Angelo PANEPIANCO; LINA, di Giuseppe PERNA; GABRIELE, di Giuseppe POSSETTA; MAURIZIO, di Pasquale PERONI; ANTONIO, di Francesco PETRUCELLI; ROBERTO, di Ilario PESCIONERI; ANTONINA, di Paolo POLARE; CLAUDIO, di Silvano PENTENERO; LUCA, di Pier Mario PESCE, GIACOMO, di Giovanni PIATAMIGLIO; ROBERTO, di Claudio PODDA; GIUSEPPE, di Francesco PODDA; DOMENICO, di Vincenzo POLLIFRONE; SERGIO, di Bruno PORTIGLIATTI POMERI; MARINELLA, di Chiaffredo RAMONDA; ROBERTA, di Alessandro REGGAE; GIULIO, di Domenico RESTA; ELIO, di Cesare RIBOTTA; CESARINO, di Danilo RIZZO; STEFANIA, di Sergio REVEANE; BARBARA, di Anna Maria RIPACCIOLI PASQUALINI; LOREDANA, di Bartolomeo ROASIO; DAMIANA, di Aldo ROSIELLO; PIERPAOLO, di Vittorio RUOTOLI; GUALTIERO, di Guido ROLFO; MOIRA BARBARA, di Antonio RUSSO; NADIA, di Pier Luigi SACCO; STEFANIA, di Mario SALACCA; ANTONIO, di Pasqualino SALADINO; MARCO, di Gastone SACCOMAN; PAOLO, di Michele SALUZZO; ONO-



Giorgio, figlio di Mario Canavesio  
(Automobili Mirafiori)



Lino, figlio di Giovanni Esposito  
(Automobili Mirafiori)



Roberto, figlio di Giovanni Filippa  
(Società Grandi Motori)

FRI, di Michele SALVATORE; MARCO, di Nicola SANNA; ROBERTO, di Giuseppe SANTI; MASSIMO, di Francesco SARCINA; GIUSEPPE, di Rocco SCARCINA; CLAUDIO, di Carlo SCLAVERANO; CARMINE, di Giuseppe SATRIANO; SEBASTIANO, di Umberto SILANOS; VENERANDA, di Giuseppe SIMONETTI; LUCA, di Palmiro SONCINI; ROBERTO, di Antonio SPIOTTI; ANNA GRAZIA, di Vittorio STRIPPOLI; PAOLA, di Alfonso TABASSO; MAURIZIO, di Pasquale TALENTI; MARGHERITA, di Michele TESTA; MARISA, di Adriano TOBRARI; ANTONIETTA, di Elio TORDA; CARLA, di Vincenzo TRENTINELLA; EMANUELE, di Giorgio TUNINETTI; GIUSEPPE, di Orlando TROITO; CLAUDIA, di Renato TUNINETTI; ANNA MARIA, di Benedetto TUTONE; DARIO, di Baldassare UBICO; ROSELLA, di Armando VALLE; GRAZIELLA, di Salvatore VALLE; FABIO, di Antonio VAUDAGNA; CATERINA, di Vincenzo VENTURA; GIOVANNI, di Alfredo VERSINO; ROBERTO, di Giovanni VIVONE; ANTONIO, di Pietro VILLANOVA; ANNA, di Salvatore VIOLA; SANTO, di Giuseppe ZITO.

**Sede Centrale** — LUCA, di Giacomo AIMONE; ALBERTO, di Roberta AIMONE REPETTO; FRANCESCO, dell'ing. Emilio ALBANESE; LUIGI, di Mario ALESSIATO; CHRISTINA, di Giovanni APPRASIO; LUISA, del rag. Carlo BALCET e Annamaria MUSSO; MARIO, di Giorgio BALLA; CINZIA, di Cesare BALMA; PAOLO, del dr. Giampiero BUSSOLINI; MARCO, di Maria Grazia CAMPAGNONI BONDESAN; MARIO, di Antonino CAMPAGNOLI; ANNA GIULIANA, di Giuseppe CAMPBIE; FABIO, di Enzo CAMPRESI; ROBERTA, di Angelo CAPPUCCI; CRISTINA, di Augusto CASTIGLIA; ROBERTO, di Antonio CASSINA; ERNESTINA, di Felice CIGALA; CLAUDIO, di Giuseppina CERESA-MIO MONDINO; NOEMI, di Dante CORDERO; ROBERTO, di Antonio DELBOSCO; GIAN LUCA, di Giuseppe DULCETTI; DANIELE, del p.i. Roberto DRAGO; PAOLA, di Corrado EMANUEL; ANTONELLA, di Griselda FERRERO; ANTONELLA, del dr. Lucio FIORE; FABIO, di Nevvio FILIPPO; MARCO, di Stella Italia FOGLIO e Giuseppe FRANCONE; FABRIZIO, di Arturo GATTI; FEDERICA, della ditta Giuseppina GOBBI-ZANZI; MARCO, del dr. Giulio GRASSINO; MASSIMO, di Salvatore JACOBELLO; MASSIMO, di Oiga LEVA ZANELLA; FRANCIA, di Fraschino LANT; LAURA, di Giovanni LUPOTTI; GRAZIA, di Antonio MADDALENA; CIRO, di Carlo MARTINO; PULVIO, di Neana MARINETTI PASSALACQUA; BARBARA, di Pier Maria MAURO; FABRIZIO, di Irene RAFFA e Giorgio MUSSA; LOREDANA, di Ezzaro NICOLINA; GIANALFREDO, di Cesare NICOLINI; ILENIA, di Giovanni PALATINI; ANTONIA, di Calogero PLAIA; FRANCA, del geom. Giuseppe PAUTASSO; MARCO, di Franco PEROTTO; DANIELA, di Bruno PICCHETTO; MARIACRISTINA, di Renato PIOLATTO; MARCO, di Mario QUARANTA; LORIS VITTORIO, di Giancarlo RIZZATO; ANGELA, del p.i. Ferando RODA; MASSIMO, di Elisa TESIO GURLINO; ANDREA, di Giuseppe TOLA; LAURA, di Cataldo VICARI; ANTONINO, di Salvatore VERDE; MASSIMO, di Sergio VICARIO; ROBERTO, del p.i. Aldo VAI; BRUNA, di Maria Luisa VIGINO FRANCIA; CLAUDIA, di Giovanni ZANCHI.

**Sez. Ferriere** — DARIO, di Chiaffredo ACCASTELLO; SECONDO, di Michele AIRAUDI; SALVATORE, di Luigi ARRAS; RENZO, di Egidio BARGERI; DANIELA, di Aldo BERTONCELLI; LORENZO, di Francesco BERTOLUSSO; LORENA, di Luigi BOI; MAURIZIO, di Amedeo BONDESAN; DANIELE, di Renzo BONOMO; SERGIO, di Giovanni BORDIGNON; STEFANO, di Antonio BRUNELLI; PAOLO, del geom. Italo BRUSA; CLAUDIO, di Vittorio BUSSO; ROSANNA, di Antonio CANNATA; FRANCESCO, di Mario CARNINO; MARCO, di Lorenzo CARMINATI; LAURA, di Mario CAVEGLIA; GRAZIELLA, di Francesco CAROLI; ROSALIA, di Celestino CARRIERA; LUCIO, di Lino CECCATO; DARIO, di Domenico CERVA PEDRIN; MAURIZIO, di Angelo COLOMBO; MARINELLA, di Claudio CRUDELINI; GIULIANA, di Francesco DANIELE; DANIELA, di Dino D'ANZUL; SERGIO, di Antonio DELIANA; GIOVANNA, di Pierino DEMARIA; MARCO, di Luigi DE NUZZO; ROCCO, di Giuseppe ELEITTO; DANIELA, di Luigi FONTANA; SANDRA, di Antonio FERRERO; ROSA, di Paolo FRANCAVIGLIA; ELIO, di Franco GARIBOLINO BOOT; SALVATORE, di Francesco GATTUSO; PAOLO, di Gianfranco GAUDE; TULLIO, del dr. Raffaele GHISIO; DAVIDE, di Alberto GRAMIGLIA; PATRIZIA, di Giuseppe GRECO; CRISTINA, di Oreste LANFRANCO; LUIGI, di Secondo MACARIO; GIOVANNI, di Carmelo MAGNANO; NICOLA, di Michele MANGIALARDO; GIUSEPPE, di Giulio MANZONE; CHIARA, di Vito MAGRINO; ROSSANA, di Palmiro MARRONE; PAOLO, di Mario MELIGA; DAVIDE, di Roberto MERLO; EDOARDO, di Luigi MONTANARO; RITA, di Giuseppe MUSSANO; ANTONELLA, di Luigi NOTARIO; MONICA, di Giovanni OSSOLA; MARCO, di Aldo PASCALIS; PATRIZIA, di Antonio PERUGINO; ROBERTO, di Vincenzo PARISI; CARLA, di Antonio PETRONI; CLAUDIA, del p.i. Luciano PONZONE e Carla NICOLA (Sede Centrale); BENIAMINO, di Gino RAMPO; ALESSANDRA, di Ezio RUFFINO; MARCO, del rag. Ettore SEIDITA; MARIA, di Amelio STOMEO; RAFFAELE, di Guido TRIONE; ESTERINA, di Giuseppe VIETTI.

**Sez. Fonderie e Fucine** — CATERINA, di Giuseppe ALLETTO; ROSA MARIA, di Giuseppe ANFOSSI; MASSIMILIANO, di Giuseppe ANTONINI; SERGIO, di Giovanni ASINARO; MASSIMILIANO, di Aldo BOLLEA; MARIA TERESA, di Michele BRONDINO; MARA, di Francesco BRUSA; GIUSEPPE, di Salvatore CAMMARATA; MAURIZIO, di Antonio CAGNOLO; TIZIANA, di Giovanni CALO'; GIOVANNI, di Carlo CARBONE; MARISA, di Pietro CAREGILIO; ADRIANO, di Carlo CASARECCIA; DANIELA, di Michele CARENA; LUCIANO, di Giuseppe CAVALLO; VALTER, di Michele CAVALLO; VALERIO, di Teresio CAVALLO; ANGELO, di Bartolomeo CHIAVASSA; VALENTINA, di Guido CICUTO; MARIA, di Giuseppe COPPA; FERRUCCIO, di Sergio COLLA; LUCA, di Adolfo COSTA; MANUELA, di Germano DAL SENO; GIUSEPPE, di Benedetto D'ANGELO; STEFANIA, di Renzo DEPABSI; DOMENICO, di Arturo DE MICHELE; TERESA, di Bartolomeo DOGLIOTTI; IVANA, di Sebastiano DU-

RANDO; CLAUDIO, di Agostino DRUETTA; MAURO, di Germano PALOPPA; MILENA e PAOLA, di Pietro FANO; PATRIZIA, di Lorenzo FIORI; LORENZO, di Battista FRACCHIA; GIORGIO, di Francesco GALLO; CLARA, di Carlo GATTO; ROSANNA, di Francesco GAZZARA; MORGANA, di Araldo GHIRARDI; SABRINA, di Angelo GILARDI; ANTONELLA, di Anselmo GIORDANA; ANNA, di Giovanni GRAGLIA; PAOLA, di Carlo GRANELLA; MARIO, di Antonio GRAZIANI; DARIO, di Gino GUERRA; WALTER VITTORIO, di Bruno Agostino ICARDI; IVANA, di Francesco LEONE; MARCO, di Luigi LEPORI; TIZIANA, di Maggiolino LIBIA; MARIA, di Vincenzo MADERA; CLAUDIO, di Viviano MASOTTI; CHIARA, di Vittorio MARIOTTI; ANTONIO, di Mario MAZZUCCO; MONICA, di Guerrino MAROSTICA; MARCO, di Antonino MELI; ANNARITA, di Giovanni MIGLIETTA; ALBERTO, di Giuseppe MINNeci; MARIO, di Amleto MENEGATTI; GIUSEPPE, di Angelo MISINO; FABRIZIO, di Ferdinando MURADORI; LUCA, di Italo MORELLO; GRAZIELLA, di Mario MUGNAI; GIANCARLO, di Antonio OSIELLA; MARIA ROSARIA, di Alfredo PALMIERI; CLAUDIO, di Giuseppe PAOLI; GIOVANNA, di Giuseppe PULEO; GIOVANNI, di Bernardino PIGNATA; MARIO, di Ottorino POZZATO; MARIANGELA, di Giuseppe QUAGLIA; CONCETTA, di Vincenzo RAMPANTI; PIERFANCO, di Celestino ROSSO; PAOLO, di Bruno ROSSATO; DANIELE, di Giuseppe ROSSI; MARIA, di Michele ROSSO; FABRIZIO, di Ignazio ROSSOTTI; FRANCO, di Biagio RUATA; DAVIDE, di Bruno RUBELLO; FRANCO, di Roberto SAMPO; MARIO, di Francesco SCAGLIOTTI; GRAZIANO.



Monica, figlia di Saverio Zippo  
(Automobili Mirafiori)



Daniela, nipote di Francesco Ferrero  
(Automobili Mirafiori)

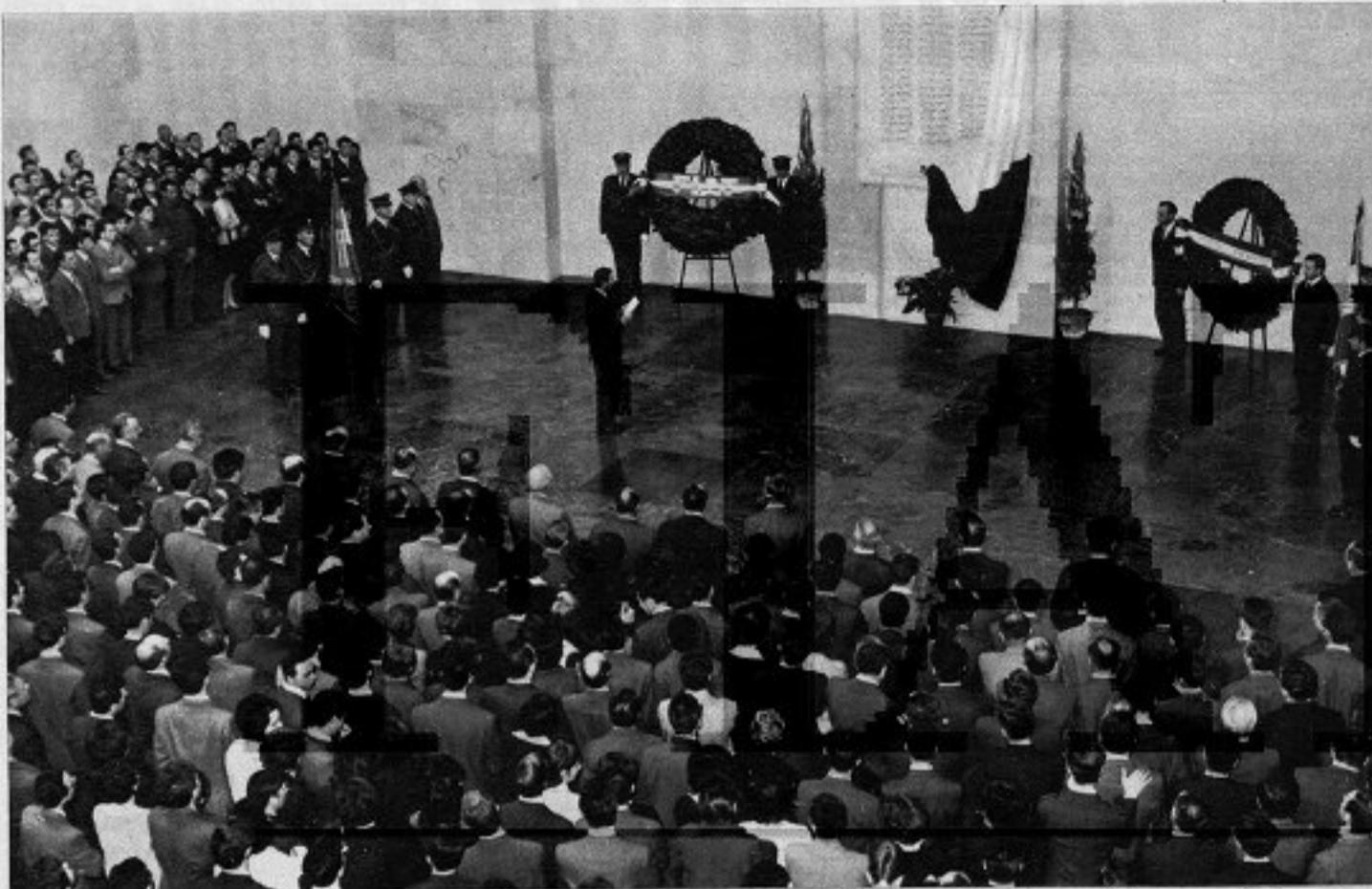


Patrizia, figlia di Sergio Verrocchio  
(Filiale di Pescara)

di Giuseppe TALLONE; RENATO, di Giuseppe TARDITI; MARITA, di G. Battista TAVELLA; ANGELA, di Francesco TIRINATO; MASSIMO, di Salvatore TIRRITO; ANGELA, di Emanuele TORIELLA; TIZIANA, di Elio USAI; MARIA ROSA, di Calogero VAIANELLA; DAVIDE, di Giovanni VIDOTTO; FRANCO, di Giovanni VIGLIANO; CLAUDIO, di Giovanni VIRANO; OSCAR, di Giovanni VOSTER; ROBERTO, di Pasquale ZARRELLE; ANDREA, di Pietro ZILIO.

**Sez. Grandi Motori** — GRAZIELLA, di Angelo ADORNO; ROBERTO, di Silvio BARALE; SONIA, di Bruno BISCALDI; SERGIO, di Pietro BONETTO; CRISTINA, di Achille BUGALA; CRISTINA, di Mario CAMPORELLI; MASSIMO, di Iros DATTERO; GINA, di Massimo D'APA; LAURA, di Giuseppe FAROPPA; MASSIMO, di Benito FERRARESE; RINO, di Francesco PERENCIN; ROBERTO, di Giuseppe GALOFARO; MARIA GIOVANNA, di Pietro PICCILLO; ROBERTO, di Giovanni PRESOTTO; CLAUDIO, di Sebastiano DU-

(continua nella pagina seguente)



L'annuale della Liberazione è stato celebrato anche quest'anno in tutte le Sezioni Fiai, dinanzi alle lapidi imbandierate, presenti le Direzioni, le maestranze e rappresentanti delle Commissioni Interne. Al Campo della Gloria la rappresentanza Fiat ha deposto una corona di alloro. Nella foto: la cerimonia nell'atrio della Fiat Mirafiori. «Illustrato Fiat» si associa con animo solidale nel ricordo.

#### GENITORI E PARENTI DEGLI ALLIEVI IN VISITA ALLA SCUOLA CENTRALE FIAT



Anche quest'anno si è rinnovata la visita dei genitori e parenti degli allievi alla sede della Scuola. Per la simpatica manifestazione erano presenti

al lavoro tutti gli allievi con macchinari, impianti ed attrezzature funzionanti. La partecipazione è stata imponente: ben 5550 familiari! Come noto,

parte delle più interessanti realizzazioni della Scuola sono state anche esposte — funzionanti — nel padiglione Fiat alla Fiera di Milano.

(segue dalla pagina precedente)

Piero ROBASTO; PIERPAOLO, di Carlo SAMMARTINO; NADIA, di Giovanni SASSU; MASSIMO, di Adriano ZATTI;

**Sez. Produzioni Ausiliarie** — MARCO, di Paolo CALLIARO; MORENA, di Bruno CECCHI; MARCO, di Giovanni COLMO; LAURA, di Giuseppe DESTEFANIS; PAOLO, di Stefano LOTTEZZANO; MASSIMO, di Giuseppe SCHEMBRI; MARIO, del geom. Francesco SEGHESTIO.

**Sez. Velivoli** — FABRIZIA, del p. i. Sandro BERGAMASCO; FABIO, di Benito BORDINA; NORMA, di Aurelio CALDERARA; ENRICO, di Renato FRITTO; MICHELE, di Alfredo MUSSO; MICHELE, di Piergiorgio PIERBATTISTI; CRISTINA, del p.i. Renato PAOLINO; LAURA, del p.i. Alberto PASTORE; SABRINA, di Salvatore SABA; ANTONINO, di Leonardo TRANCHIDA; BRUNO, di Giuseppe VIVALDA.

**Sez. Metalli** — MARIA TERESA, di Giovanni BALDISSETTA; ATILIO, di Ernesto BIASI; DAVIDE, di Mario CARMAGNOLA; ANTONIO, di Michele COLAZZO; MARIA, di Nicola DALUISIO; SIMONA, di Giovanni FIORE; ROBERTO, di Gianfranco GORIA.

**Sez. Ind. Met. e Acciaierie** — CORRADO, di Mario DE PICCOLI; GIOVANNI, di Umberto MALAGNINO; DONATO, di UMBERTO MELCHIONDA; NICOLA, di Letterio NATALE; DANIELA, di Pietro SERTORI; CARMELA, di Francesco SPINELLI; BARBARA, di Primo STEFANUCCI; CLAUDIA, di Lorenzo VALLERIO.

**Sez. Materiale Ferroviario** — DANIELA, di Giovanni ANGARAMO; MARCO, di Rosaria OGNILO LA ROSA NAVARRA.

**Sez. Ricambi** — CLAUDIO, di Vittorio AGOSTINELLI; LAURA, di Alfredo BONGIOANNI; MAURO, di Giuseppe BIFFO; BARBARA, di Luciano CHIESURINI; GABRIELE, di Virgilio DEMARCHI; SILVIA, di Michele FERREIRO; ANDREA, di Fuolo FILION; ORNELLO, di Francesco ROASENDI; MARCO, di Armando STOPPA; DANIELE, di Bruno TUROLLA.

**Sez. SPA** — GIOVANNI, di Antonino AIELLO; CLAUDIA, di Carlo BERICHO; PAOLA, di Nedo BUZZICHELLI; ELVIRA, di Enrico CALANDRI; MAURIZIO, di Vittorio CAROPPO; ENZA, di Filippo CATANIA; MARCO, di Sergio CERBONECHI; ELENA, di Giovanni CHIAVASSA; MARCO, di Franco COCCO; VINCENZO, di Giuseppe DE MARTINO; ANNA, di Muuro DI LUNA; ALESSANDRA, di Antonio DI SABATINO; DANIELA, di Angelo FAEDDA; ANGELA, di Carmelo FERRI; MAURO, di Lorenzo FREA; EDOARDO, di Francesco GALLO; NICOLA', di Pasqualino GENNARO; ADRIANA, di Riccardo GIALEVRA; ROBERTA, di Erminio LABALESTRA; CLAUDIO, di Giovanni MARASCO; LUCIA, di Biagio MUSSO; DARIO, di Urbano MUSSOLINI; GIOVANNI, di Giovanni NARDI; PAOLA, di Genio PELLATTI; MICHELE, di Arnaldo PERLA; BRUNA, di Mario PERONA; LUISELLA, di Ivo FIRAS; VENTURINO, di Michele POSTIGLIONE; LUANA, di Benito PULCIANO; MARCO, di Cesare RABINO; STEFANIA, di Nicola REDDAVIDE; CINZIA, di Giovanni ROLANDO; ANNA MARIA, di Vincenzo SACCO; GIUSEPPE, di Vincenzo SCIUME; ANNA MARIA, di Giovanni SCORZA; MARTINO, di Anteo SILVA; SANTA, di Vincenzo SOCCAVO; ROBERTO, di Mario STROPPA; CLAUDIO, di Domenico TOGLIATTI; SABINA, di Ciro TOZZI; ANTONINO, di Giuseppe TUNINETTO BONAUDETTO; IVANA, di Tommaso VALLE BIGLIA; DANIELA, di Carmine ZIZZARI.

**Sez. Officine Sussidiarie Auto** — GIORGIO, del rag. Carlo MOSSINO; LAURA, di Marisa NEGRONI GARELLA; FABRIZIO, del geom. Luigi PASSARINO.

**Sez. Costruzioni e Impianti** — GUIDO, del geom. Renato BERRA; MASSIMO, del geom. Giuseppe MARNETTO.

**Officine di Avigliana** — GIORGIO, di Pier Antonio BALDI; ANDREA, di Franco BORGISI; CLAUDIO, di Flavio BOSSU'; CLAUDIO, di Pietro BRUNATTO; EGIDIO, di Matteo CASERTA; FABRIZIO, di Pietro CAVARERO; GIORGIO, di Ugo CHIAMPO; IVAN, di Bruno CUGNO; ROBERTO, di Ferdinando D'ALESSANDRO; MAURO, di Michele DIAPERIA; MARIA ANGELA, di Pio ETTRA; VIVIANA, di Livio FERRERO; GIOVANNI, di Mario GENZINI; FRANCA, di Bruno GIORDANO; TIZIANA, di Carlo GIRARDI; CLAUDIO, di Felice GLAI GISCIA; LAURA, di Marcello MARTINASSO; CLARA, di Narciso MARTINASSO; SANDRA, di Andrea MIELLO; SANDRO, di Antonio MORELLI; PATRIZIA, di Achille PONTE; SILVANO, di Pierino VOTA.

**Sez. Officine di Modena** — LORENA, di Giancarlo ALBONI; CATIA, di Santino CHILETTI; LORENZO, di Sauro CAVICCHIOLI; GIANNI, di Bruno GIBELLINI; SILVIA, di Giancarlo GIBELLINI; LUCA, di Paola MESCHIARI PANTALEONI; CHIARA, di Giuseppe MUZZIOLI; EMANUELA, di Romano RESCA; FEDERICA, di Oriello SALA; REBECCA, di Pierluigi SALA.

**Filiale di Torino** — LUCA e CRISTIANO, di Giuseppina TALLARIGO DOMENICHETTI.

# RATO FIAT NELLE FAMIGLIE

## NOZZE DI DIAMANTE



I coniugi Giuseppina e Francesco Bertero (Anziano Fiat) e i coniugi Erminia e Giovanni Scanavino (Anziano Fiat) hanno raggiunto l'invidiabile traguardo delle nozze di diamante; «Illustrato Fiat» porge i più affettuosi auguri di felicità.



## NOZZE D'ORO



I coniugi Anna e Antonio Usai (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) hanno celebrato le nozze d'oro. Viva felicitazioni dell'«Illustrato Fiat».



I coniugi Maria e Antonio Costa (Premio Fedeltà) hanno festeggiato i 40 anni di matrimonio. Molti auguri.

## NOZZE

Sede Centrale — Rag. Sergio BINELLO; Luigi CANTONO; ing. Ferruccio CHIANALE; p.i. Gaetano CROCELLA; rag. Anna GAIAS; Giancarlo PECCHIO; ing. Arduino POTESTA'; Annamaria ROBBA con il p.i. Armando VELA (Sez. Grandi

Motori); Tommaso ROSSATO; Gianfranco TARABRA; ing. Carlo TRINCHEIRO; Nadir VALLE. Sez. Automobili Mirafiori — Antonio VORIA. Sez. Ferriere — geom. Mario GALLO; Francesco PARASACCO. Sez. Sga — Rosalba DELLA DORA. Sez. Officine di Modena — Massimo BELLAZZI; Arturo FERRARINI; Danilo GOLFIERI.

## SERATA DELL'AVIAZIONE ALL'ASSOCIAZIONE EX ALLIEVI

Alla sede dell'Associazione ex Allievi Fiat si è svolta una serata dedicata all'aviazione durante la quale l'on. Vittore Catella ha tenuto un'apprezzata conferenza su «L'aviazione di oggi e di domani» presenti, con l'ing. Gabrielli, autorità del mondo aeronautico e un folto interessato uditorio.

L'oratore ha rievocato le tappe principali della storia del volo, con particolare riguardo ai trasporti aerei, dai primi coraggiosi e romantici esordi fino agli esaltanti progressi del volo supersonico, alle mete che si profilano con la conquista dello spazio. Ponendo in rilievo ciò che la Fiat ha fatto e sta facendo in campo aero-spaziale, l'on. Catella ha concluso con un panorama sul probabile prossimo futuro.

Il presidente dell'Associazione cav. Gai ha quindi offerto una medaglia ricordo ai piloti collaudatori Fiat pre-

senti: gen. Francesco Brach Papa, comte Valentino Cus, on. ing. Vittore Catella, cav. Fausto Moroni, com.te Simeone Marsan, com.te Vittorio Sanseverino, com.te Pier Paolo Trevisan, com.te Manlio Quarantelli. Due medaglie sono state dedicate alla memoria dei compianti e valorosi com.te Serafino Agostini e Riccardo Bignamini. Le hanno ricevute le vedove, sig.ra Emma Agostini e sig.ra Renata Bignamini, tra la commozione di tutti.

Analogia medaglia ricordo è stata anche offerta ai piloti militari che per diversi anni hanno controllato in volo dopo il collaudo gli aeroplani prodotti dalle nostre officine.

La serata si è conclusa con l'offerta da parte del gruppo piloti di un trofeo per l'ex allievo, campione degli aeromodellisti, Franco Givone, e di un prezioso modello del G 91 all'Associazione ex allievi.

## Un avvertimento ai dipendenti Fiat ed ai loro familiari

Già più volte sono stati messi in guardia i nostri dipendenti e i loro familiari a non farsi ingannare da persone che possono presentarsi all'abitazione facendo riferimento a incarichi Fiat per vendere qualsiasi cosa o per adesione a sottoscrizioni o altro. Recentemente si sono avuti casi di merce offerta a condizioni di presunto favore «per i dipendenti Fiat», che può anche far ritenere che si tratti di iniziativa concordata con l'Azienda. Invece no. La Fiat non partecipa a nessuna iniziativa del genere, né autorizza chicchessia a presentarsi a suo nome ai dipendenti Fiat e loro familiari. «Illustrato Fiat», essendosi nuovamente verificata una recrudescenza di iniziative del genere, ha ritenuto di richiamare ancora una volta l'attenzione dei lettori su quanto sopra.

## Comm. LUIGI ROSSO

produzione carrozzerie. Era nato a Torino nel 1880. Iniziò la sua vita di lavoro giovanissimo, alle Officine Ansaldi, poi entrate a far parte della Fiat, dove Luigi Rosso non tardò a farsi apprezzare. Lavoratore attento ed appassionato, fertile d'iniziative, si affermò quale tecnico profondo e sagace dirigente. Prima vice capo officina, poi, nel 1923, capo fabbrica per la costruzione delle carrozzerie, venne nominato, nel 1925, direttore di fabbrica.

Una numerosa schiera di tecnici alla Fiat fu cresciuta alla Sua Scuola, ed Egli fu veramente per essi un maestro e una guida. Ebbe sempre vivissimo lo spirito di attaccamento alla Fiat e anche quando si ritirò per raggiunti limiti di età, continuò a dare, quale consulente, la sua opera competente. Nel ricordarlo con commosso e reverente pensiero, l'«Illustrato Fiat» porge vivissime condoglianze alla famiglia.

## GIANNI RANATI

Dolorosa la scomparsa dell'amico Gianni Ranati, a 43 anni, per un improvviso attacco di cuore. Apparteneva come apprezzato collaboratore alla Sezione Costruzioni e Impianti ed era un autentico esperto e appassionato di fotografia, uno degli animatori del Gruppo Fotografico del Centro Culturale Fiat. In questa sua attività aveva colte numerose affermazioni in concorsi ed esposizioni nazionali ed internazionali. Alla signora Ines Ranati, al figlio Pier Giorgio, alla Mamma dello Scomparso, «Illustrato Fiat» rinnova le più sentite condoglianze.

## LUTTI

Sono recentemente scomparsi: (24-3-67) il Comm. Giovanni REY, Direttore della Sezione Metalli, a riposo; (31-3-67) a Ginevra, il sig. Guido TRENCHI, capo officina alla Fiat Suisse; (25-1-67) la sig.ra Alberta Bianco ved. Massia, madre del Dott. Gioacchino MASSIA, V. Direttore di Servizio alla Divisione Automobili; (21-3-67) la sig.ra Rosetta Donn ved. Passini, madre dell'Ing. Anton Giorgio FASSINI, Direttore alla Sede Centrale; (29-3-67) la sig.ra Maria Durante n. Giro, consorte del Dott. Augusto DURANTE, V. Direttore di Servizio alla Grandi Motori; (11-4-67) la sig.ra Caterina Cerrato n. Rivella, consorte del Cav. Italo CERRATO, Direttore di Servizio alla Divisione Automobili; (8-4-67) il sig. Ernesto Guaschino, padre del sig. Francesco GUASCHINO, Dirigente alla Divisione Automobili.

Giuseppe BORIO; Luigi BUCCIROSSI; Giuseppe CASALE; Livio DAGHERO; Adele DE MEDEA; Tommaso DUGHERA; Federico GELAIN; Renato MAZZA; Ferruccio MANARIN; Paolo MORANDO; Alberto PASOTTO; Angelo PADRUTTO; Silvio RICCIARDI; Mario SMELLI (Sez. Automobili Mirafiori); Filippo SELLENA; Giovanni GIAME'; geom. Giovanni VIARENGO (Sez. Ferriere); Giovanni DOLZA (Sez. Grandi Motori); Cesare Luigi GARABELLO; Leone MANDOLINI (Gestioni Fiat).

Centrali); Alfredo GOTIRE (Sez. SPA); Emilio PEPE (Officine Sussidiarie Auto); Aurelio DAMIANI (Motori Avio); Enzo ROSSI (Prostide); Ivo STERNIERI (Sez. Officine di Modena).

La madre del dr. Pietro Pronzato; il padre di Giuseppe Garroste; il padre di Guido Puhini; il padre di Gemma Pasqualone; la madre di Luciana Bossi Ghisi; il padre dell'ing. Bruno Reynolds; la madre di Stefano Farinetto; il padre di Maria Teresa Coccia Quaglia; il padre di Caterina, rag. Mario e Gregorio Giordano; la madre di Anna Tonon Vallosio; il padre di Osvaldo Castagnetti; il padre di Elvira Ratti; il padre di Lorenzo Galles; il padre di Vittorina Gemelli; la madre di Luigi Stravegna; la madre di Giovanna e Teresa Tabacco; il padre di Giuseppe Manzari di Bari; il padre del p.i. Marzio Catarzi; la moglie di Amerigo Trombetta; la madre di Giovanni Piatelli; il padre del p.ch. Feliciano Bugnano; il padre di Andrea Cardona; la madre del p.i. Angelo Mussi; la madre di Franco Di Stefano; la sorella di Severino Petrucci; il padre di Delfina Barbero Radicula; il padre del geom. Giuseppe Iviglia; la madre di Osvaldo Cricco; il padre di Nestore Reinsut; il padre di Margherita Valsana Monti; il padre di Michelangelo Colombo; il fratello di Francesco Bono; il padre di Pietro Bosco; il padre di Candido Gobetto; il padre di Carlo Navone; il fratello di Giuseppe Corsino; il padre di Giacinto Latini; il padre del p.i. G. Luigi Longinotti; la sorella di Giuseppe Dercole; il padre di Ugo Bianco; la madre di Giovanni Marocco; la madre di Pierangelo Devèchi; il padre di Camillo Morengo; la madre di Biagio Visconti; la madre di Riccardo Agazzini; la sorella di Eugenio Cicchetti; la sorella di Luigi Chiavassa; il padre di Renato Biroli; il padre di Rosine Marchetti Rolle; la madre del geom. Carlo Dunand; la madre di Salvatore Piccinini; la sorella di Wanda d'Ercoli Baldini Ripalta; il fratello di Francesco Carrella; il padre del geom. Attilio De Nicola; la madre di Renzo Simioni; il fratello di Italo Carrozza; la moglie di Cesare Alvisi; la madre di Walter Cavalieri; la madre di Giuseppe Buriani; la madre di Fernando e Bruno Spinelli; la moglie di Luciano Cavan; il padre di Mario Cappelli; il padre di G. Paolo Bertuzzi; il padre di Giuseppe Albini; il fratello di Luciano Bertuzzi.

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

## PRIME COMUNIONI ALL'ISTITUTO «VIRGINIA AGNELLI»



La foto-ricordo della Prima Comunione è uno dei più cari ricordi dell'infanzia che guardiamo sempre con commozione. In questa immagine il gruppo di bambini e bambine che hanno celebrato la loro Prima Comunione all'Istituto Virginia Agnelli.



## LA NUOVA COLONIA MONTANA FIAT DI CASTIONE DELLA PRESOLANA

L'estate si avvicina. A cominciare dal mese prossimo migliaia di bimbi, figli di dipendenti Fiat, partiranno alla volta delle colonie Fiat al mare e ai monti. Quest'anno saranno complessivamente diecimila, nei tre turni mensili. I genitori saranno lieti di apprendere che alle sedi già note di Marina di Massa, Igea Marina e Sauze d'Oulx, si è ora aggiunta una nuova colonia Fiat, quella di Castione della Presolana, in provincia di Bergamo. Consentirà di ospitare mille e duecento bimbi in più dell'anno scorso. Una nuova sede, modernissima, spaziosa, dotata di ogni più accogliente attrezzatura e confort, realizzata nella bellissima e soleggiata valle del Serio a circa 1000 metri d'altitudine. Aria ossigenata, pura, balsamica. Anche in questa colonia, al pari delle altre, i piccoli ospiti trascorreranno giornate serene e liete.