

ILLUSTRATO FIAT

Anno XIV - N. 12

PERIODICO MENSILE

Dicembre 1966

ILLUSTRATO
ADRIATICO
E
Buon Natale C'è il CACI Anno
Buon Anno



AI NOSTRI LETTORI IL CALENDARIO 1967

IL PROF. VALLETTA NOMINATO SENATORE A VITA

Il Prof. Vittorio Valletta, Presidente d'Onore della Fiat, è stato nominato Senatore a vita.

Gliene ha dato personalmente comunicazione il Presidente della Repubblica, Giuseppe Saragat, con questo telegramma:

«Desidero parteciparle io stesso di aver ora firmato il decreto che La nomina a vita Senatore della Repubblica per aver illustrato la Patria per altissimi meriti nel campo sociale. Accogla con i miei migliori auguri le più vive felicitazioni per il riconoscimento oggi reso alle eccezionali benemerenze da Lei acquisite in una lunga e feconda attività».

Il Prof. Valletta ha così accolto la notizia: «L'alto riconoscimento può essere considerato come il compendio dell'opera sociale e umana svolta nel corso di oltre 45 anni di lavoro nell'ambito della Fiat, con il concorso di tutto il complesso aziendale.

«Solo un'azione collettiva, con la collaborazione di tutte le forze del lavoro, può dare vita feconda e duratura a quel progresso sociale cui la Fiat ha apportato e intende apportare il suo sempre più valido contributo, per la dignità dell'uomo e la prosperità della Nazione».

Le Prof. Valletta, Président d'Honneur de la Fiat, a été nommé Sénateur à vie.

C'est le Président de la République, Giuseppe Saragat, qui le lui a communiqué personnellement par le télégramme suivant:

«Je tiens à vous informer moi-même que je viens de signer le décret qui vous nomme Sénateur à vie de la République pour avoir donné lustre



à la Patrie dans le domaine social grâce à vos éminents mérites. Recevez avec mes souhaits les meilleurs les plus vives félicitations pour le tribut de reconnaissance qui vient d'être ainsi rendu aux titres exceptionnels de mérite que vous avez acquis au cours d'une longue et féconde activité».

En apprenant cette nomination, le Prof. Valletta a déclaré: «Ce tribut de reconnaissance doit être considéré comme la récompense de l'œuvre sociale et humaine effectuée tout au long des 45 années de travail accom-

pli dans le cadre Fiat avec le concours de l'entreprise tout entière.

«Seule une action collective, jointe à une collaboration totale de toutes les forces de travail, peut donner une vie féconde et durable à ce progrès social auquel la Fiat a apporté et entend apporter toujours plus sa propre contribution pour la dignité de l'homme et la prospérité de la Nation».

Professor Vittorio Valletta, the Honorary Chairman of Fiat, has been appointed Senator for Life.

The President of the Republic, Giuseppe Saragat, personally broke the news to him by the following telegram:

«I wish to inform you myself that I have just signed the decree appointing you Senator of the Republic for Life because you made the country illustrious with your very high merits in the social field. Accept my best wishes and warmest felicitations for the recognition today given to the exceptional merits you acquired during a long and fruitful activity».

Upon receiving the communication Professor Valletta said: «This high recognition can be considered as the summation of the social and human activities during over 45 years of service at Fiat with the contribution of the whole corporate organization. Only collective action, with the cooperation of all the work forces, can bring about that fertile and durable social progress to which Fiat contributed and expects to contribute ever more effectively, for the human dignity and the prosperity of the country».

Der Ehrenpräsident der Fiat-Werke, Herr Prof. Vittorio Valletta ist zum Senator auf Lebenszeit ernannt worden. Die Ernennung wurde ihm vom Präsidenten der Republik, Giuseppe Saragat, mit folgendem Telegramm mitgeteilt:

«Ich möchte Ihnen persönlich mitteilen, dass ich soeben Ihre Ernennung auf Lebenszeit zum Senator der Republik wegen Ihren ausserordentlichen Verdiensten auf sozialem Gebiet unterschrieben habe. Wollen Sie bitte meine besten Glückwünsche fuer die heutige Anerkennung entgegennehmen, die Ihnen fuer die während einer langen und schoepferischen Taeftigkeit erworbenen Verdienste zugeteilt wurde».

Herr Prof. Valletta hat die Ernennung mit folgenden Worten entgegengenommen: «Die hohe Anerkennung sollte als Krönung einer sozialen und menschlichen Tätigkeit betrachtet werden, die während mehr als 45 Jahre innerhalb der Fiat und in Zusammenarbeit mit den betrieblichen Kräften entfaltet wurde. Nur die gemeinschaftliche Aktion in Zusammenarbeit mit allen Arbeitskräften kann den sozialen Fortschritt fruchtbringend und dauerhaft fördern, zu dem Fiat für die Menschenwürde und das Glück der Nation entscheidend beigetragen hat».

VENT'ANNI DELL'AICPA



L'Associazione Italiana Concessionari produzioni automobilistiche (Aicpa) ha celebrato il ventennale della fondazione. Una targa ricordo, coniata per l'avvenimento, è stata consegnata alla Fiat. Nella foto: il comm. Spoto

torno, presidente dell'Associazione, unitamente al Gruppo direttivo che nell'Aicpa rappresenta i Commissari Fiat, nella sala Consiglio della Mirafiori, in occasione della consegna della targa.

I GENTILUOMINI DELLA STRADA



Si è tenuta a Torino, in occasione del Salone dell'Automobile, la significativa cerimonia della premiazione dei «gentiluomini della strada», che il giornale «La Notti» ha rinnovato anche quest'anno e nel corso della quale sono state assegnate 18 medaglie a protagonisti di coraggioso altruismo. Tra i premiati il Ministro della Pubblica Istruzione on. Gui e l'Arcivescovo mons. Maffeo. Ben nove medaglie sono state assegnate «alla memoria» di altrettante persone che hanno spinto la loro ge-

nerosa opera di assistenza fino al sacrificio della propria vita.

La premiazione, tenutasi nell'Auditorium del Museo dell'Automobile, è stata effettuata dal Ministro dei Trasporti on. Scalari, presenti con il direttore de «La Notti» dott. Nutrizio, il Prefetto dott. Caso, il Presidente del Salone dell'Auto dott. Biscaretti, l'Assessore alla viabilità Carli e altre autorità ed invitati. Premiati e familiari convenuti a Torino hanno pure visitato la Fiat Mirafiori, cordialmente accolti.

E' stata ultimata nel Sudan la Diga di Roseires, importante opera del lavoro italiano, costruita dalla Impregilo (Impresit ed Imprese Girola e Lodigiani).

La realizzazione di questa diga ha richiesto 4 anni di lavoro. Essa è alta 66 m. e lunga 1100 metri con un volume complessivo di 850.000 mc. di calcestruzzo. Scopo principale della diga — che formerà un lago di 4500 milioni di mc. — è la regolazione delle piene del Nilo Blu e la fornitura di acqua per irrigazione. Il progetto è stato studiato in modo tale da poter alimentare in un secondo tempo una centrale idroelettrica collocata al piede dello sbarramento e dotata di 7 gruppi turbo alternatori da 25 mila KW ciascuno. La diga in calcestruzzo si prolunga da entrambe le parti con due ali in terra, complessivamente della lunghezza di 14 km. (volume 4.100.000 mc di terra).

Intorno al lago artificiale è sorto un villaggio per i nuovi abitanti, con tutte le infrastrutture necessarie.



La Impresit (Imprese Italiane all'estero), come è noto, ha realizzato in questi ultimi anni grandi opere di ingegneria civile in Africa, Asia e Sud America, tra le quali le dighe di Kariba (Rhodesia), del Dez (Iran), di Akosombo (Ghana), di Keban (Tunisia) e la bonifica del deserto egiziano: lavori di portata eccezionale, non solo tecnica, ma anche economica e sociale per quei paesi in via di sviluppo.

Soudan: le barrages de Roseires

Le barrage de Roseires (Soudan) a été terminé récemment. Il s'agit d'une œuvre importante, réalisée par la Société italienne Impresit (Impresit et Imprese Girola & Lodigiani réunies).

La réalisation de ce barrage a exigé quatre ans de travail. Haut de 66 m., long de 1100 m., 850.000 m³ de béton ont été nécessaires pour sa construction. Le but principal de ce barrage — qui formera un lac artificiel de 4.500 millions de m³ — est d'une part de régulariser le débit du Nil Bleu et d'autre part de fournir l'eau nécessaire à l'irrigation des terres. Le projet a été étudié de manière à alimenter également une centrale hydro-électrique installée à la base du barrage et dotée de 7 groupes turbo-alternateurs de 25.000 KW chacun. Le barrage en béton se prolonge des deux côtés du fleuve par deux ailes en terre d'une longueur totale de 14 km. (4.100.000 m³ de terre).

Un village destiné aux nouveaux habitants de la région, et doté de toutes les infrastructures nécessaires, est né sur les bords du lac artificiel.

La Impresit (Imprese Italiane all'Ester) a réalisé au cours des dernières années, d'importants travaux en Afrique, Asie et Amérique du Sud. Citons parmi les plus importants: les barrages de Kariba (Rhodesie), de Dez (Iran), de Akosombo (Ghana), de Keban (Tunisie), défrichement du désert égyptien: ce sont toutes des œuvres d'une importance exceptionnelle pour ces techniques mais également sous le profil économique et social.

Work completed on the Roseires dam in the Sudan

Work on the Roseires dam in the Sudan — another major example of Italian enterprise — has been recently completed by Impregilo (Impresit and Imprese Girola & Lodigiani).

The dam — 216 ft high, 3608 long and



1,111,800 cu yd in volume — took four years to complete. Forming a lake of 5,886,000 cu yd, it was built to harness the floods of the Blue Nile and to provide irrigation water. The project was designed to permit the supply of water to the huge power station, moved by 7 turbo-alternator units of 25,000 kW each, located at the foot of the barrage. The wall, in concrete, extends on both sides into 8½-mile-long berms of earth with a volume of 5,362,800 cu yd.

A new and modern village has risen on the shore of the artificial lake.

Impresit, notably, has been responsible over the past years for many major civil engineering works in Africa, Asia and South America, like the dams of Kariba in Rhodesia, of Dez in Iran, of Akosombo in Ghana and Keban in Tunisia as well as for reclamation work in Egypt. Apart from their technological significance, these accomplishments have brought a tremendous impact on the economic and social life of these developing countries.

Sudan: Endbau des Staudamms in Roseires

Der von der Firma Impregilo (Impresit und Imprese Girola & Lodigiani) gebaute Staudamm in Roseires, Sudan, wurde in diesen Tagen eingeweiht.

Die Realisierung dieses Werkes dauerte 4 Jahre. Der Staudamm ist 66 m hoch und 1100 m lang. Es wurden dabei 850.000 m³ Beton verbraucht. Zweck dieses Dammes, durch welchen ein Stausee von 4.500 Millionen m³ entstehen wird, ist es, das Wasser des Blauen Nil zu regulieren und die Bewässerung der nahegelegenen Gebiete zu erlauben. Das Projekt sieht außerdem die Möglichkeit vor, später eine hydroelektrische Kraftzentrale mit 7 Gruppen von Turboalternatoren zu je 25.000 kW am Fusse des Staudamms zu errichten. Zwei Seitenflügel aus Erde verlängern um insgesamt 14 km (Volumen: 4.100.000 m³ Erde) an den beiden Seiten den Hauptdamm aus Beton.

Am Ufer des Stauteses wurde ein Dorf mit allen Annehmlichkeiten für die neuen Einwohner gebaut.

Die Firma Impresit (Imprese Italiane all'Ester) hat, wie bekannt, im Laufe der letzten Jahre grossartige Werke in Afrika, Asien und Süd Amerika realisiert, u.a. die Staudämme von Kariba (Rhodesien), Dez (Iran), Akosombo (Ghana), Keban (Tunesien) und die Urbarmachung der ägyptischen Wüste. All diese Arbeiten sind sowohl unter dem technischen als auch dem wirtschaftlichen und sozialen Gesichtspunkt von enormer Bedeutung für die dagegen interessierten Entwicklungsländer.

TARGA ROMA UN MILIONE



La targa automobilistica «Roma A 00.000», e cioè la targa 1 milione di Roma, è stata assegnata il 14 novembre ad una Fiat 124 berlina di proprietà del sig. Giorgio Vertunni.

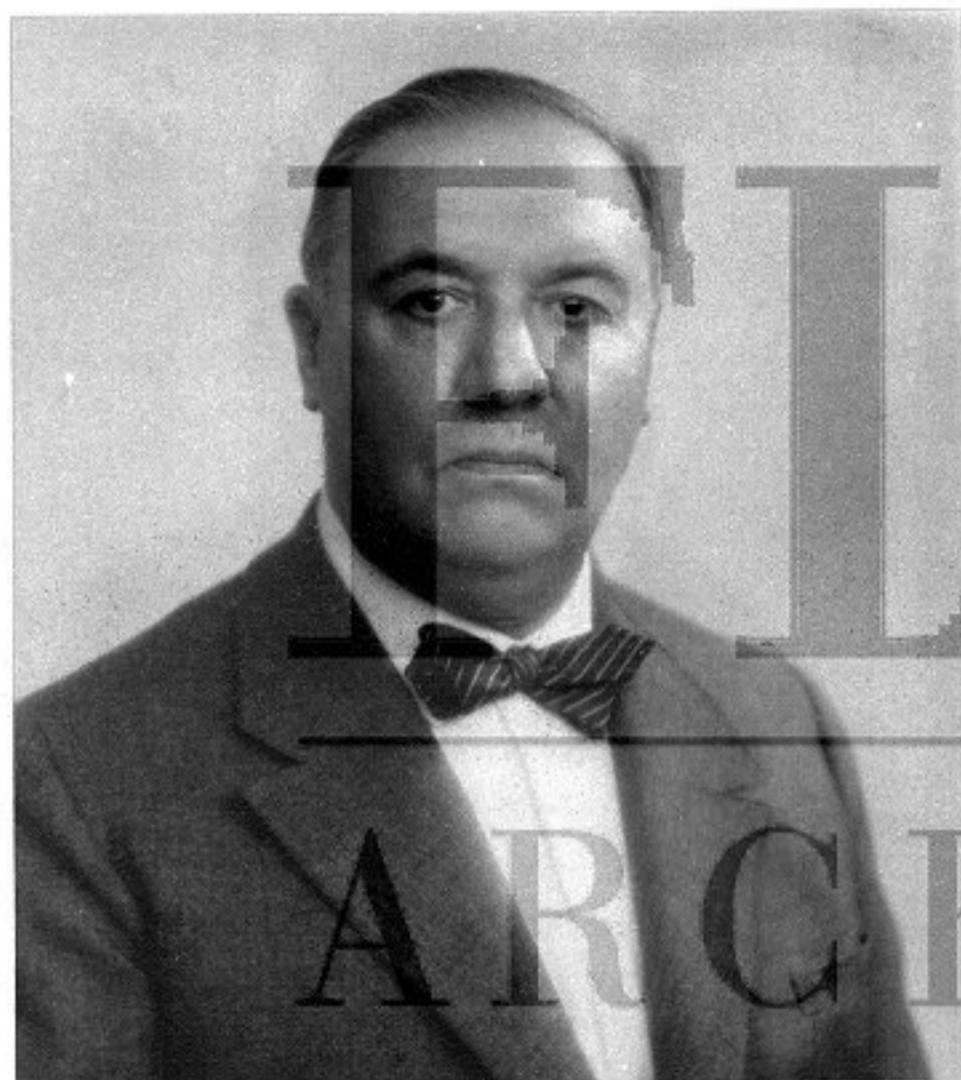
Lo stesso sig. Vertunni aveva ottenuto, nel 1927, la targa «Roma 1» (la prima del nuovo sistema di numerazione delle targhe, allora iniziato a modificare del sistema precedentemente in vigore) per la Fiat 501 Torpedo che a quel tempo possedeva.

L'avvenimento che fa di Roma la secon-

da città d'Italia la quale, dopo Milano, raggiunge e supera la significativa cifra di 1 milione di targhe automobilistiche è stato solennizzato con una cerimonia tenutasi alla presenza delle principali autorità cittadine e dei rappresentanti della stampa, oltre a numerosi invitati. Per la Fiat era presente il dott. Del Peso, direttore della nostra Filiale di Roma. La 124 millionaria è stata tenuta a battesimo dalla consorte dell'avv. Carpi de Resmini, presidente dell'Automobile Club di Roma.

Dette eminente contributo alla Fiat

RICORDO DELL'ING. RAMBALDO BRUSCHI



L'ing. Rambaldo Bruschi ha voluto scomparire in silenzio. E' morto infatti nella sua abitazione in Torino il 18 agosto scorso, affettuosamente assistito dalla consorte Delfina. Le Sue disposizioni furono precise: l'annuncio del Suo decesso non venisse divulgato né alcuno intervenisse ai funerali all'infuori della famiglia. Tutti ci siamo inchinati alla Sua volontà.

Ma l'opera di Rambaldo Bruschi alla Fiat non può passare sotto silenzio. Per cui, a 4 mesi dalla scomparsa, vogliamo tracciare di Lui, così schivo da qualsiasi esteriorità, un breve ma incisivo profilo per ricordarne gli alti meriti. E abbiamo ottenuto una firma illustre, quella di Didimo.

Chi scrive questa nota conobbe l'ingegnere Rambaldo Bruschi più di un quarto di secolo fa, per essere stato presentato a lui dall'editore Aldo Garzanti, forlivese egli pure. L'editore proveniva dal commercio e dall'industria di prodotti chimici; ma da poco aveva rilevato la famosa casa editrice milanese ch'era stata dei fratelli Treves. Il Bruschi gli aveva portato una piccola encyclopédia tedesca tascabile, insieme col consiglio di prepararne una italiana. Quel consiglio fu seguito e portato a termine poi ed ampliato, con l'aiuto di un buon numero di studiosi che, per ragioni politiche, erano stati estromessi dalla scuola, o comunque erano costretti a stendersi nell'ombra. (Dizionari e encyclopédie diventarono poi una delle attività più fortunate di quella Casa editrice). Più volte, in seguito, negli incontri col Bruschi, ci intrattenemmo su argomenti che nulla avevano a che fare con l'ingegneria: segnalandoci lui l'ottimo dizionario Webster sul linguaggio americano, mentre promuoveva per conto suo la preparazione di un dizionario tecnico per le lingue inglese e italiana. Poi risultò ch'egli era altresì

materia delle due culture: la tecnica e l'umanesimo; i quali, a guisa di due coniugi di cattivo carattere, tendono ciascuno a far vita propria; ma poi hanno bisogno l'uno dell'altro.

Come abbiamo già detto, il Bruschi era nato a Forlì (il 29 Luglio del 1885). Alto e massiccio nella persona, sembrava naturalmente portato al comando. Come studente, aveva frequentato il liceo a Bologna e il politecnico a Torino, laureandosi ivi con i pieni voti e la lode nel 1908. La sua carriera riflette l'irrequietezza intellettuale e le curiosità dell'uomo. Come giovane ingegnere, entrò nelle ferrovie dello Stato, guadagnandovi una speciale competenza nel settore della trazione; ma, sei anni appresso, lasciò quell'impiego per dirigere a Milano una fabbrica di macchine utensili (La Macchi e Passone). Tosto fu attratto dall'industria automobilistica, che in quegli anni si veniva affermando, e lo troviamo direttore della Bianchi Automobili, negli anni 1919 e '20. Intanto in America si venivano elaborando modi di organizzazione industriale propri di aziende di grandezza sconosciuta da noi. Il Bruschi passò un anno negli Stati Uniti e ne tornò con arricchita esperienza. Oggi un tal viaggio e soggiorno è quasi di prammatica per ogni tecnico ambizioso: allora era quasi un'avventura.

Quando rientrò in Italia, nel 1922, il senatore Agnelli lo chiamò a dirigere la Riv; poi, nel 1928, su invito dello stesso Giovanni Agnelli passò alla Fiat con il grado di direttore centrale e di consigliere di amministrazione. Coloro che sono vissuti ben addentro alla vita della Fiat possono apprezzare appieno l'apporto dell'ingegnere Bruschi al prodigioso avanzamento dell'azienda. Monumento

insigne della sua attività resta lo stabilimento di Mirafiori studiato e concepito in modo da servire ai processi produttivi che si erano venuti affermando. E' noto che (bene o male che sia), la tecnica divora se stessa; e cioè di continuo si rinnova. Il Bruschi non era di quelli che si lasciano sorpassare dai tempi; anzi, avvalendosi anche di frequenti viaggi negli Stati Uniti, tenne un occhio vigile sulla rivoluzione permanente che caratterizza le tecnologie moderne. La sua esperienza gli valse la nomina a consigliere in molte società, tra cui la Magneti Marelli, la Ceat, la Borletti e la Sip, mentre fu presidente della OM.

Tuttavia, oltre che per questi successi professionali, vennegli dall'abilità tecnica, dall'interesse per ogni nuova idea nel campo della meccanica e dell'organizzazione industriale, noi ricordiamo lui come l'estroso vocabolista; indoviniamo, anche se non conosciamo esattamente la portata, l'uomo di cultura e il filosofo: perché, nel suo stesso proposito di non voler elogi o sfoggio di fiori e copia di annunci e di partecipazioni per la propria dipartita, c'è, ci dev'essere, un saggio disdegno, una valutazione ben scoperata della vanità degli onori. Ma l'opera sua resta; e non è fargli torto, adesso che da un'intera stagione la pace è scesa su lui, ricordarne i meriti. Anzi, perché il Suo nome continui ad essere presente, con un'istituzione durevole e rivolta al miglioramento della preparazione dei giovani al lavoro, la Fiat, con il concorso finanziario della signora Delfina Bruschi, ha deliberato la realizzazione, presso il laboratorio della Scuola Centrale Allievi Fiat, di una « camera a temperatura costante per la misurazione dei calibri ».

Didimo



La « Mirafiori » in una immagine del 1939. L'ing. Bruschi concepì e realizzò l'organizzazione produttiva del grande stabilimento Fiat secondo i più avanzati criteri tecnici.

Nella portentosa storia della fisica del ventesimo secolo grandeggia la figura di Enrico Fermi, lo scienziato che, tra l'altro, ideò e costruì il primo reattore nucleare, dischiudendo alla scienza e alla tecnica nuovi meravigliosi orizzonti. La « pila di Fermi » cominciò a funzionare il 2 dicembre 1942, ma le ricerche e gli studi in virtù dei quali questo risultato fu conseguito si svolsero negli anni precedenti in un ampio arco di tempo; esattamente a trent'anni or sono risale uno dei periodi di particolare importanza ai fini delle successive conquiste. Appunto perciò proprio ora esprimiamo il nostro rammarico per il fatto che, nei dodici anni trascorsi dalla sua morte prematura, ancora non sia stata scritta un'ampia biografia di questo grande italiano. Esaurito da tempo « Atomi in famiglia », la brillante opera nella quale la moglie Laura Fermi tratteggiò un attraente ritratto di lui quando egli era ancora vivo, non esiste nessun libro in cui sia narrata la sua poliedrica straordinaria figura.

Il primo segno dell'eccezionalità della statura di questo scienziato si scorge nella rapidità della sua ascesa: titolare della cattedra di fisica teorica nell'Università di Roma all'età di soli 25 anni, già allora emergeva per i suoi studi nel campo della meccanica relativistica, tanto da venire eletto Accademico d'Italia fin dalla fondazione di tale ente. Uno dei suoi amici e collaboratori, il prof. Edoardo Amaldi, direttore dell'Istituto di fisica dell'Università di Roma, osservava in una monografia: « In misura stupefacente egli aveva la capacità di cogliere immediatamente la legge generale nascosta dietro la tabella dei dati sperimentali bruti, o di riconoscere subito il meccanismo per cui i risultati di certe osservazioni sperimentali, a prima vista strani o insignificanti, erano invece naturali o di profondo significato, se comparati con altri fenomeni o teorie generali. Questa appunto ha costituito una delle caratteristiche che fanno di Enrico Fermi una delle figure più notevoli del nostro secolo nel campo delle scienze fisiche ».

Eran ammirabili in lui la celerità dell'intuizione e la limpidezza del pensiero e dell'espressione. Ecco un esempio. Quando il Premio Nobel P.A.M. Dirac pubblicò il suo « Quantum electrodynamics », enunciando la teoria della radiazione, parecchi studiosi della Facoltà di fisica dell'Università di Roma trovarono quel documento molto difficile da capire. Fermi, giudicando il lavoro presentato in forma troppo astratta, pensò di sviluppare la medesima teoria in forma più semplice e chiara. La sua formulazione riuscì così perspicua da diventare testo esemplare, adottato in tutti gli studi successivi dagli scienziati.

Singolari erano la facilità e la sicurezza con cui formulava teorie nuove ed elaborava i suoi studi: pensava per iscritto, fissando concetti e calcoli direttamente sulle pagine di comuni quaderni di scuola dalla copertina di tela cerata nera. Compiva questo lavoro con grande energia e piacere, lavorando molte ore al giorno senza interruzione: scriveva a ritmo regolare ma senza fretta una formula dopo l'altra; solo di rado faceva correzioni. Dal 1926 al 1938,

Enrico Fermi creatore dell'ingegneria nucleare

Geniale e profondo come fisico teorico, il grande scienziato fu sorprendente nel progettare grandi macchine complesse, destinate a funzioni nuove, senza precedenti



negli anni trascorsi nell'Istituto di Fisica dell'Università di Roma, riempì ventidue quaderni che, gelosamente conservati dal prof. Amaldi, sono stati poi da questi inclusi nella documentazione fermiana ordinata nella Domus Galliciana di Pisa nel 1969. Sono taccuini preziosi che contengono il primo testo originale di buona parte delle scoperte compiute dal grande fi-

sico, delle quali fu data via via notizia in pubblicazioni diventate famose. Il raffronto fra i primi appunti e i testi finali dimostra come il pensiero di Fermi si concretasse in forma quasi definitiva fin dalla prima stesura.

Non meno che allo scrittio. Enrico Fermi era sorprendente in laboratorio. Il prof. Giuseppe Alberti, docente nella Università

di Roma e ora Senatore della Repubblica, una sera si recò all'Istituto superiore di sanità, sistemato allora nel medesimo edificio dove aveva sede l'Istituto di Fisica. Seppe che, come spesso accadeva, Fermi stava lavorando in laboratorio e andò a fargli visita. Lo trovò in abito nero, pronto per recarsi a teatro, ma con il colletto slacciato, intento a segare un boccolo da 75, per allestire un congegno da impiegare il giorno successivo in un'esperienza.

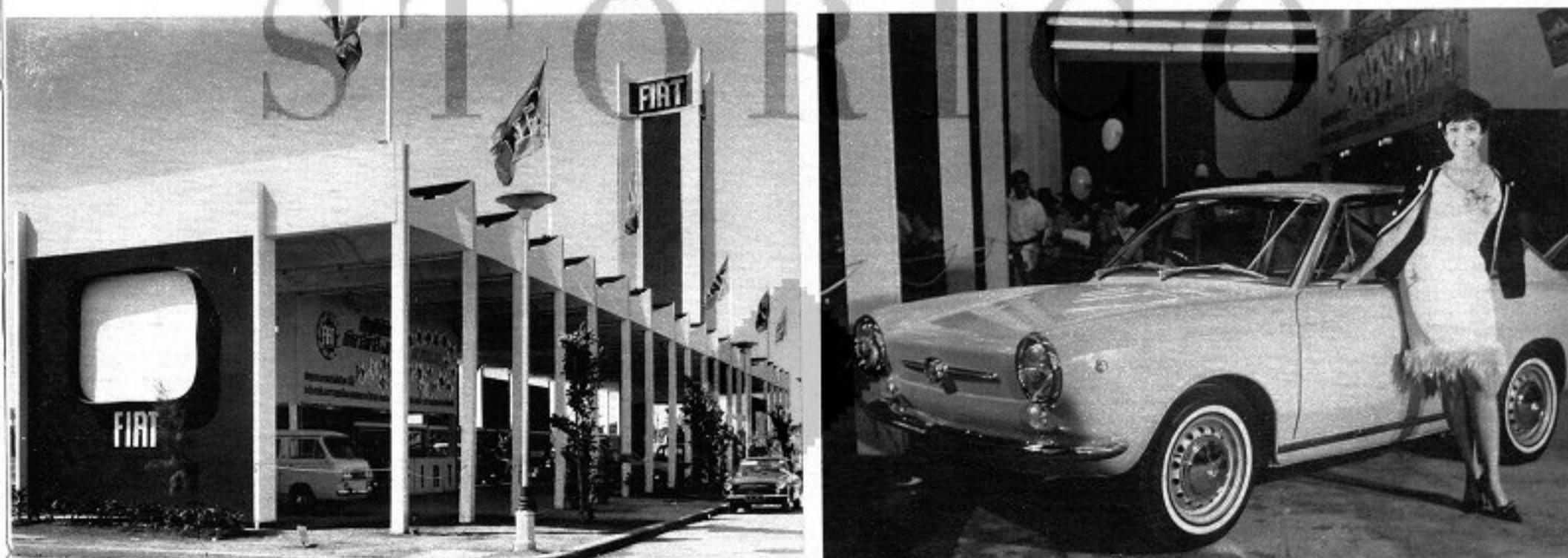
Al tornio e nel lavorare il vetro alla fiamma era bravissimo, ma la sua maestria si manifestava in misura somma quando ideava apparecchiature nuove, prive di precedenti, per le sue ricerche di fisica nucleare. Per gli artigiani, cui affidava l'esecuzione di quei congegni, preparava schizzi ammirabili per chiarezza e cura di particolari. « Quel disegni » mi diceva il prof. Aroldo de Tivoli, suo intimo amico « avevano un che di personale che li rendeva riconoscibili a prima vista. Nella loro evidenza espressiva recavano il segno dell'arte: più volte io pensai che Fermi, se fosse nato nel Rinascimento, avrebbe coltivato anche le arti figurative, sotto la spinta di un esempio generalmente diffuso ».

Questa testimonianza ci aiuta a cogliere tutto il significato di un acuto rilievo di Amaldi sullo scienziato che per primo costruì un reattore nucleare: « Nessun'altra persona al mondo era meglio preparata di lui per risolvere tutti i moltissimi problemi, teorici e sperimentali, coinvolti in una simile costruzione. Con la prima pila nucleare nacque l'ingegneria nucleare di cui Enrico Fermi deve essere considerato il fondatore. Egli infatti fu non solo un teorico profondo e uno sperimentatore geniale, ma anche un esperto ingegnere, capace di progettare macchine complicate con quella cura di tutti i minimi particolari che, pur non essendo essenziali in uno schema di principio e neanche in un esperimento di laboratorio, sono di primaria importanza in una macchina destinata a un funzionamento durevole e regolare ».

Un lungo discorso ci vorrebbe per tracciare l'immagine di Fermi-uomo, la schiettezza e la semplicità del suo animo. Mi diceva il prof. Aroldo de Tivoli: « Era un genio: i suoi occhi facevano una impressione indescrivibile: profondi e buoni. Generoso e comprensivo con gli amici, persino verso gli estranei era capace di delicatezze impensabili ». Ecco un episodio. Nell'Istituto di Fisica, egli, come tutti i suoi collaboratori, portava un camice color grigio ferro, simile a quello dei bidelli. Un giorno un signore attempato e distinto incontrò Fermi nel corridoio e, poggiandogli due lire di mancia, gli disse: « Le spiacerebbe andare a mettere questi libri nella mia auto parcheggiata davanti all'ingresso? ». L'accademico d'Italia di fama internazionale accettò l'incarico e anche la moneta che subito dopo regalò a un bidello. Egli stesso nel narrare ridendo il caso spiegò: « Quel signore era attempato e cortese; se gli avessi detto di essere un professore sarebbe rimasto male. Perciò l'accontentai, astenendomi dal chiarire l'equívoco ».

Furio Fasolo

LA FIAT ALLA FIERA DI BANGKOK



Alla Fiera Internazionale di Bangkok, Thailandia (17 novembre - 10 dicembre) la Fiat ha partecipato con una vasta rassegna di vetture, veicoli industriali e macchine per movimento terra. L'esposizione delle nostre vetture è stata ordinata in un apposito padiglione di circa 1000 mq. il cui allestimento è stato curato dalla Concessionaria Fiat The Karnasuta General Assembly Co., Ltd. I veicoli industriali e le macchine per movimento terra sono state invece esposte dinanzi al grande e moderno padiglione « Italia » a cura della Concessionaria Italhai Industrial Co. Numerosissimi i visitatori delle mostre Fiat; anche una rappresentanza di giovani e belle attrici thailandesi, tra le quali la Principessa Orasa Israngkul Na Ayudhya, qui fotografata accanto al coupé 850.

FIAT AT THE BANGKOK FAIR. — Fiat was present at the Bangkok International Fair held in the capital city of Thailand from 17th through 10 December, 1966 with a large display of passenger cars, commercials and earth-moving equipment. Our automobiles were exhibited in a special 11,000 sq. ft. pavilion and the display was arranged by Fiat local Concessionaire, The Karnasuta General Assembly Company Limited, while commercials and earth moving equipment were lined in front of the large and modern « Italia » pavilion by Concessionaire Italhai Industrial Company. The two Fiat exhibitions were attended by numerous visitors, including a group of young and pretty Thai actresses with Princess Orasa Israngkul Na Ayudhya, seen here next to the Fiat 850 coupé.

Ne aveva portati balocchi babbo Natale! I bambini avevano giocato tutto il giorno, poi erano andati a dormire. Ma loro, i balocchi, rimasti sparsi qua e là nella camera accanto, non dormivano. Il porcellino-salvadanaio, posto in cima allo scaffale, li guardava dall'alto. Lui era di terracotta, aveva una fessura sulla schiena e la fessura era stata ingrandita con un coltello per poterli far passare anche gli scudi d'argento; ce n'erano già entrati due, oltre le altre monete. Nel giorno di Natale il porcellino era pieno zeppo, tanto che a scuotere non tintinnava più e questo è il massimo cui possa giungere un salvadanaio. Ecco lì, in cima allo scaffale, che guardava tutto quel che c'era nella stanza: sapeva bene che, con tutto quel che aveva in pancia, avrebbe potuto comprare ogni cosa e questo vuol dire aver coscienza del proprio valore.

Lo sapevan tutti, perciò lo riverivano, meno la grossa bambola piuttosto vecchietta che sporgeva dal cassetto semiaperto di un comò. Era una bambola sfacciata e molto frivola, cui era sempre piaciuto troppo divertirsi. Tanto è vero che a furia di ballare si era rotto l'osso del collo; glie l'avevano poi aggiustato con un cerotto. Guardandosi intorno, lei disse: «Loro si son divertiti tutta una notte e tutto un giorno, vogliamo divertirci adesso un poco anche noi?»

E saltò fuori per ballare. Ci fu un gran tramestio, perfino i quadri alle pareti si voltarono. Tutti ballavano, ma il porcellino-salvadanaio non si mosse. Era notte profonda e la luna faceva penetrare i suoi raggi attraverso la finestra illuminando così tutto gratis. Che allegria, ragazzi!

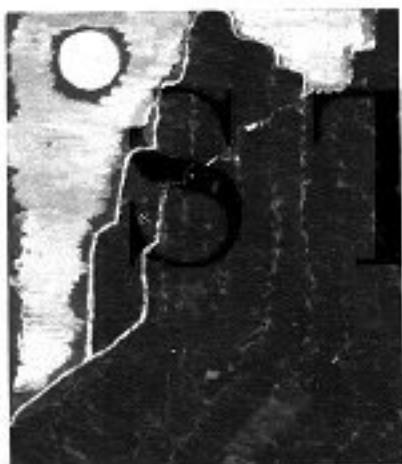
Dopo il ballo, ci doveva essere la commedia e si dovevano trasmettere gli inviti. Fu invitata perfino la carozza per bambini che apparteneva alla classe più grossolana dei giocattoli. Lei diceva: «Non tutti possono nascere nobili, ci vuol pure qualcuno che fatichi!»

Il porcellino salvadanaio

(da Andersen)



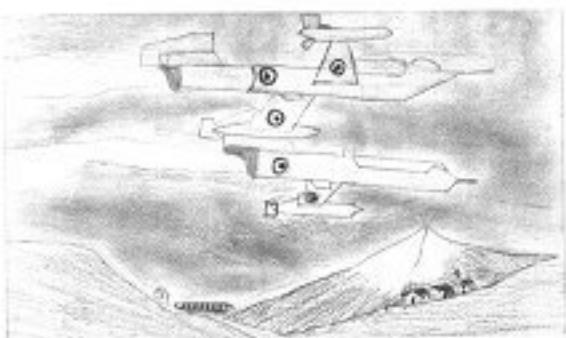
I BIMBI FIAT DISEGNANO



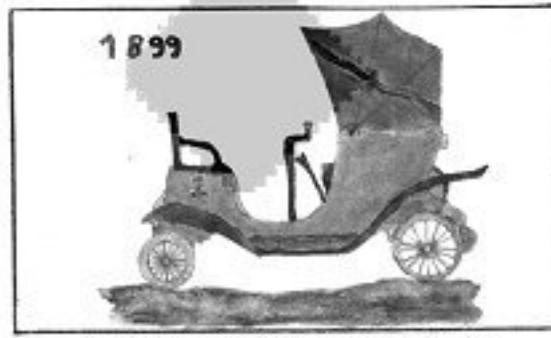
Luigi, di anni 12, figlio di Giovanni Ferrero
(Sez. Fonderie Carmagnola)



Mauro, di anni 8, figlio di Eugenio Raverdin
(Autom. Mirafiori)



Giacomo di anni 8, figlio di Giovanni Cravero
(Sez. Motori Avio)



Cello, di anni 10, figlio di Giovanni Barale
(Autom. Mirafiori)

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

retro dei loro lavori il proprio nome e l'età; il nome e il 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.

L'invito al porcellino-salvadanaio fu trasmesso con grandi ceremonie. Ma lui non disse né sì né no, rimase lì, pieno zeppo, impettito e superbo.

Il teatrino di marionette fu subito collocato in modo che lui potesse guardarci dentro comodamente. La commedia non valeva niente, ma era recitata bene: tutti i personaggi voltavano verso gli spettatori la parte dipinta, perché erano fatti in modo da esser veduti solo davanti e non di dietro. Recitavano tutti benissimo, quasi fuor della ribalta, perché i fili eran troppo lunghi, d'altra parte così si facevan notare di più. Fu un gran divertimento. La bambola aggiustata smanio tanto per ridere e applaudire che si scollò di nuovo e rimase così con la testa ciondoloni. Ebbene, perfino il porcellino-salvadanaio si entusiasmò, senza darlo a vedere e dentro di sé progettò di fare poi qualcosa per quei poveri diavoli. Poteva dare una moneta a questo, un'altra a quello e già immaginava come sarebbero stati sorpresi e felici i beneficiari, come lo avrebbero riverito e osannato. La sua importanza, la sua superiorità sugli altri, si sarebbe ancora estremamente accresciuta...

Ma ad un tratto... Crac! Ecco lì, caduto giù dallo scaffale, disteso sul pavimento in mille pezzi, mentre le monete ballavano e saltavano da tutte le parti. Le più piccole giravano su se stesse, le più grandi rotolarono più avanti. Specialmente lontano finì uno degli scudi d'argento, smanioso di andarsene per il mondo e infatti ci andò. E ci andarono tutti quanti, mentre i cocci del porcellino-salvadanaio finirono nel secchio della spazzatura.

Il giorno dopo, sullo scaffale, c'era già un altro porcellino-salvadanaio, di terracotta, col suo bravo taglio nella schiena allargato dal coltello. Nella pancia aveva una monelina, una sola, se lo scuotevano tintinnava allegro e fiero. Mica male per cominciare, pensava, orgogliosamente.

Nella pagina a fianco: particolare della Madonna della Candeletta di Carlo Crivelli

(Milano, Pinacoteca di Brera)

Il tema della Natività, così come quello del Sacrificio Pasquale del Cristo, hanno sempre rappresentato i due poli principali intorno a cui si sono sviluppate l'iconografia religiosa cristiana e la stessa storia dell'arte lungo tutto un suo filone, più o meno preminente, ma costante e fecondo.

Ciò è naturale, se si pensa all'importanza fondamentale di quei due momenti nella storia sacra cristiana. È per questo che l'«Illustrato Fiat», nell'imminenza del Natale, pubblica da anni, seguendo una sua tradizione, una riproduzione artistica della Madonna con il Bambino.

Quest'anno ecco un'opera del tardo Medioevo: la «Madonna della Candeletta», di Carlo Crivelli, parte centrale di un polittico, che fu nel Duomo di Camerino. Sebbene non datata, si può far risalire attorno al 1490. È una delle opere più conosciute del Crivelli, in cui sono evidenti le costanti stilistiche della sua arte, così vibrante nella apparente immobilità della composizione, così raffinata nelle tonalità dei colori, qui incupiti sul rossastro e il bruno, tipici dell'artista nella fase terminale della sua attività.

L'autore, nato a Venezia intorno al 1430, morto ad Ascoli nel 1493, formò la sua personalità artistica alla stessa scuola del Mantegna e di Giovanni e Gentile Bellini. Lo stile di Carlo Crivelli è caratteristico per il suo lineare decorativismo, dove lo splendore dei colori, la preziosità della materia, l'evidenza dei particolari definiti con un segno di grande forza espressiva, contribuiscono ad estraniare l'arte del Crivelli da ogni riferimento con quella contemporanea, isolandola come un aspetto unico dell'arte italiana.

(Riprodotta per gentile concessione della Sovrintendenza alle Gallerie di Milano)



Una ardita applicazione delle più moderne tecniche della prefabbricazione è stata attuata per la prima volta dalla Divisione Costruzioni e Impianti Fiat per lo stabilimento di Rivalta, destinato a produzioni meccaniche: un edificio a struttura metallica di 400.000 mc costruito nel tempo record di 45 giorni. Per raggiungere tale risultato (con i normali metodi di costruzione sarebbero occorsi diversi mesi), si è sperimentata una nuova tecnica costruttiva, simile a quella adottata in fabbrica per le automobili.

E' stata cioè realizzata in cantiere una perfetta « linea di montaggio », sulla quale, attraverso 12 successive stazioni, gli elementi in acciaio zincato preparati da un'industria specializzata, sono stati montati sino a costituire altrettanti « pezzi » di stabilimento, completi di tutte le strutture e finiture, comprese le reti dei servomezzani (acqua, luce, aria compressa, ecc.) e gli impianti di riscaldamento e termoventilazione. Alla fine della linea (costituita da carrelli correnti su binario) l'unità di fabbrica veniva sollevata da una gru a portale mobile e depositata su apposita piattaforma che la portava nel settore previsto per essere inserita nella costruzione. Sono state così realizzate e montate in totale 294 sezioni di fabbricato.

La perfetta riuscita di quest'opera originale ha comportato anzitutto un lavoro progettuativo esteso fino ai minimi dettagli, e, in sede esecutiva, la scrupolosa osservanza dei seguenti punti: massima precisione, per consentire che le diverse parti strutturali ed elementi di finitura potessero perfettamente combaciare, sia in sede di costruzione parziale che nella posa in opera; regolarità di afflusso in cantiere e sulla linea di montaggio di tutti i pezzi componenti le singole sezioni per il montaggio previsto in circa 1000 mq al giorno; collaudo preventivo di ogni singola parte al fine di evitare ogni arresto alla linea; predisposizione razionale di tutta l'attrezzatura di sollevamento e traslazione delle sezioni.

Sono stati complessivamente posti in opera 1.700.000 kg. di struttura in acciaio, 210.000 kg. di condotte, 42.000 mq. di lamiera ondulata di copertura e pannelli in materiale isolante.

Il metodo adottato per la costruzione dello stabilimento di Rivalta non soltanto ha consentito una straordinaria rapidità di esecuzione, ma soprattutto un'assoluta sicurezza di lavoro per le maestranze che hanno praticamente operato a non più di 2 metri dal suolo. Un'opera di grande interesse che ha richiamato osservatori venuti anche dall'estero: essa si aggiunge alle altre notevoli della Divisione Costruzioni e Impianti Fiat, all'avanguardia nelle realizzazioni di stabilimenti industriali.

Construite en un temps record grâce à une « chaîne de montage »

La nouvelle usine Fiat mécanique de Rivalta

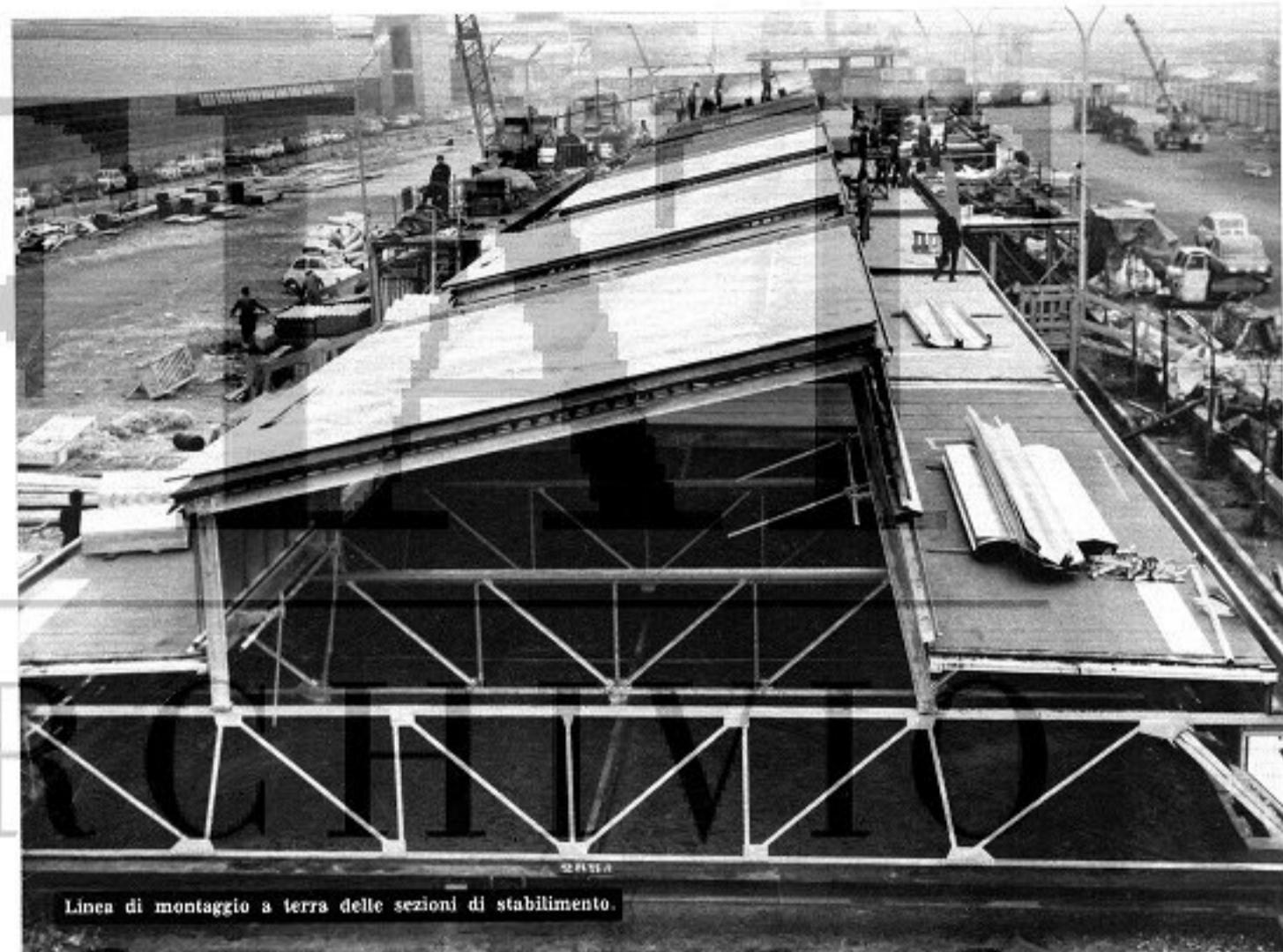
Les techniques les plus modernes de la pré-fabrication ont été appliquées pour la première fois par la Division Construction-Installations Fiat pour la réalisation de l'établissement de Rivalta (Turin), destiné aux productions mécaniques: un édifice à structure métallique de 400.000 m³ construit avec le temps record de 45 jours. Pour atteindre à un tel résultat (plusieurs mois auraient été nécessaires selon les méthodes normales de construction), une nouvelle technique constructive a été expérimentée, semblable à celle qui est adoptée pour la fabrication des voitures.

Une véritable « chaîne de montage » a été réalisée en chantier. Sur cette chaîne, à travers 12 stations successives, les éléments ont été montés, constituant autant de « pièces » finies et complètes de l'usine, dotées de toutes les structures. A la fin de la chaîne, chaque unité de fabrication était transportée dans le secteur prévu pour être insérée dans la construction. Au total, 294 sections de l'usine ont été, de cette manière, réalisées et montées.

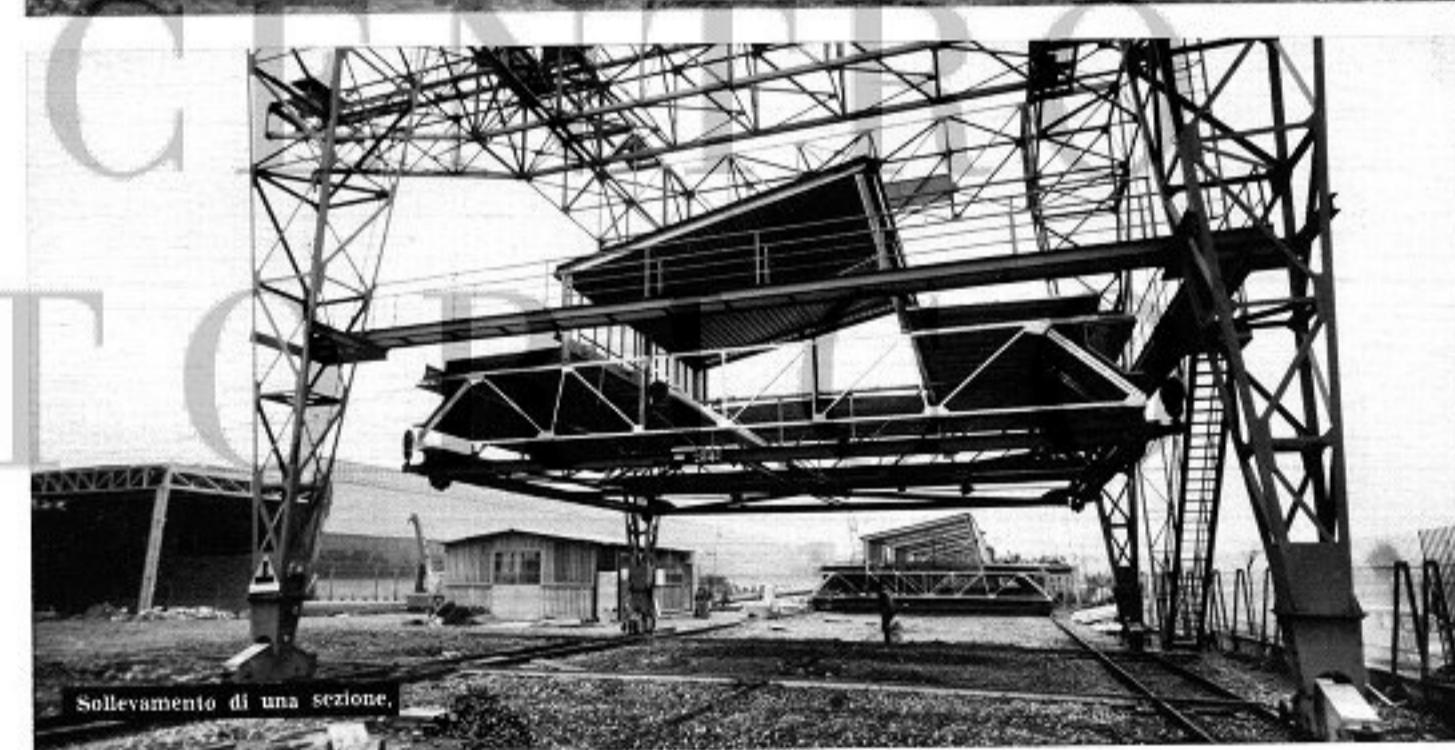
La parfaite réussite de cette œuvre originale a comporté un important travail d'études, approfondi jusqu'au moindre détail, une scrupuleuse précision en phase d'exécution, une extrême régularité d'afflux sur le chantier et sur la chaîne de montage de toutes les pièces composant cha-

Costruito a tempo di record con una « linea di montaggio »

Il nuovo stabilimento Fiat Meccanica di Rivalta



Linea di montaggio a terra delle sezioni di stabilimento.



Sollevamento di una sezione.



Traino in opera di una sezione.



Complesso degli stabilimenti di Rivalta: in primo piano l'officina di meccanica, prefabbricata.

que section pour un montage de 1000 m³ par jour, enfin une installation rationnelle des engins de soulèvement et de transfert des sections.

La méthode adoptée pour la construction de l'usine de Rivalta a permis non seulement une extraordinaire rapidité d'exécution, mais surtout une sécurité absolue de travail pour les ouvriers qui ont travaillé à une hauteur ne dépassant jamais 2 mètres. Une œuvre extrêmement intéressante qui a suscité l'intérêt d'observateurs venus même de l'étranger, et qui s'ajoute à toutes celles de la Division Constructions-Installations Fiat, toujours à l'avant-garde du progrès dans les réalisations d'établissements industriels.

Built in record-time
on an assembly line

The new Fiat mechanical shop of Rivalta

Most advanced and revolutionary techniques in pre-fabrication engineering have found for the first time application in the erection, by Fiat's Construction and Equipment Division, of the Rivalta plant, near Turin.

The 523,200 cu yd, all-metal construction was completed in the record-time of 45 days, whereas, under traditional methods, several months would have been required. This tremendous time saving was made possible thanks to new engineering techniques similar to those used on the shop floor for cars.

A 12-station assembly line was set up in the erecting yard and the elements assembled into as many plant "pieces", completed with structures and finish. At the end of the line, the unit was then transported to the appropriate point to be fitted into the construction. 294 such prefabricated units were thus constructed and assembled.

Extensive and detailed design work was entailed which had to be strictly complied with in the executive stage, while a constant supply of "pieces" making up the individual units had to be maintained at a rate of about 11,000 sq.ft. per day, in addition to arranging a rational layout of the equipment to lift and convey the various units.

The method not only ensured a speedy execution of work but provided utter safety for the labour force who was thus able to work at only 6½ ft above the ground.

The accomplishment has aroused great interest and intrigued experts who have come to inspect it even from abroad. The work ranks as another major achievement of Fiat's Construction and Equipment Division, which has established itself among the leading constructors of industrial plants.

Mit einer « Montagestrasse »
in Rekordzeit gebaut

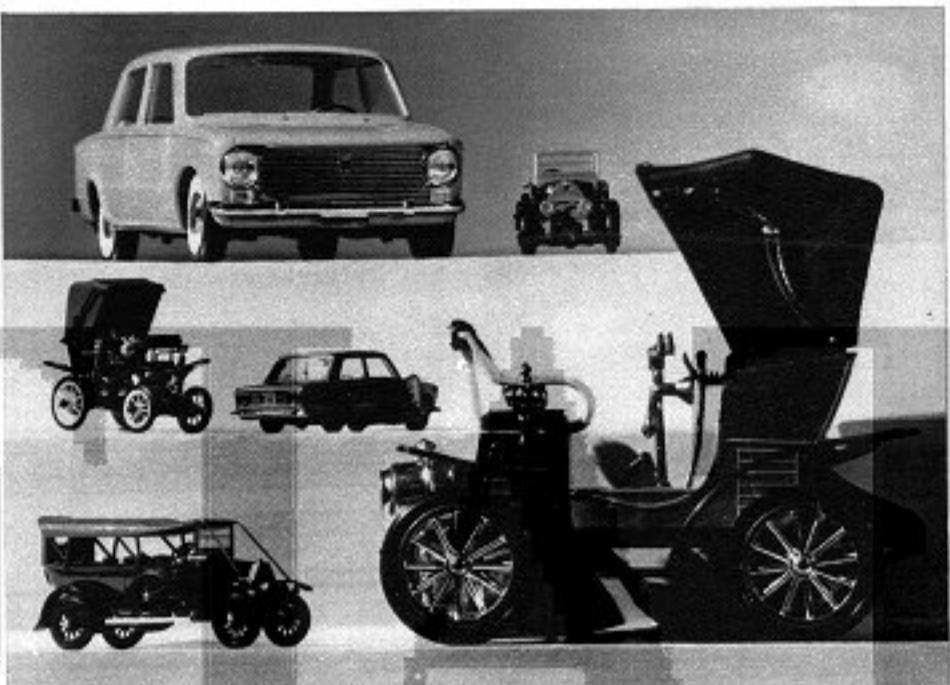
Das neue Werk « Fiat Meccanica » in Rivalta

Eine kühne Anwendung der modernsten Verfahren in der Vorfabrikation wurde zum ersten Mal von der Fiat-Bauabteilung beim Bau des neuen Werkes in Rivalta (Turin) für mechanische Fertigungen verwirklicht: ein Gebäude aus Metallgerüsten von 400.000 m³, welches in der Rekordzeit von 45 Tagen gebaut wurde. Um dieses Ergebnis zu erzielen (mit herkömmlichen Methoden hätte man mehrere Monate gebraucht) wurde ein neuartiges Bauverfahren angewandt. Wie es bei der Automobilfertigung der Fall ist, errichtete man auf der Baustelle eine Montagestrasse, auf welcher die einzelnen Bauelemente durch 12 Stationen zusammengefügt und zu Fertigteilen verwandelt wurden. Es wurden somit 294 fertige Elemente realisiert.

Um einen reibungslosen Ablauf der Arbeit zu garantieren erschien es notwendig, eine extreme Genauigkeit bei der Projektierung und der Durchführung der Arbeiten vorzusehen, sowie die regelmässige und pünktliche Belieferung der Montagestrasse mit den notwendigen Materialien und die Aufstellung der Hebekräne für die Stapelung der vorfabrizierten Elemente.

Das angewandte Verfahren beim Bau des Werkes in Rivalta hat nicht nur grosses Zeiter sparnis erlaubt, sondern auch eine absolute Sicherheit für die Bauarbeiter gewährleistet, da diese auf einer Höhe vom Boden von nur 2 m arbeiteten. Dieses bedeutende Werk, welches Fachleute auch aus dem Ausland interessiert hat, ist eine weitere wichtige Realisierung der Fiat Bauabteilung, die sich durch den Bau von grossen und modernen Industrieanlagen einen Namen gemacht hat.

Eterno fascino del balocco



Sui bambini, attenti osservatori della realtà che ci circonda, l'automobile con la sua continua presenza in ogni contrada esercita un innegabile fascino; pertanto essa è uno dei halocchi preferiti, grazie anche al notevole grado di perfezione oggi raggiunto nel campo della riproduzione in miniatura di modelli di vetture del passato e del presente.

Nella foto alcune belle miniature di vetture storiche e moderne della Fiat.

Se ci volgiamo all'indietro, verso il lontano passato, vediamo che l'uso del giocattolo è vecchio come l'umanità. Ciò è naturale, essendo l'anima del fanciullo rimasta la stessa attraverso lo scorrere dei secoli: i bambini degli egizi, dei greci, dei romani si dilettavano con gli stessi oggetti che oggi, sotto le più svariate forme, divertono ancora i nostri bambini. Gli elementi essenziali del giocattolo, il moto, il suono, il colore sono sempre stati presenti nei nostri protagonisti, dalla semplice raganella inventata nientemeno che dal filosofo e matematico Archita di Taranto per divertire i suoi pargoli, alle più moderne micropiste.

Certo oggi giorno l'industria del giocattolo ha assunto uno sviluppo vertiginoso, di pari passo con il progredire della tecnica e delle scoperte. L'arte, la cronaca, lo spettacolo e soprattutto la scienza nel suo incessante progredire vengono sempre più in aiuto a questa colossale industria, accendendo fantasia ed estro dei costruttori. Un tempo Norimberga era famosa in tutto il mondo per produrre i più bei giocattoli che si potessero ammirare, vere e proprie opere d'arte create da valenti artigiani; ne era in pratica la sola dispensatrice e già agli inizi del secolo scorso inviava i suoi celebri balocchi in America e nelle Indie.

Vediamo in rapida carrellata alcuni famosi tipi di giocattoli che hanno allietato generazioni e generazioni di bambini e fanciulli in ogni parte del globo: le feste natalizie rendono più che mai attuale e piacevole l'argomento, non soltanto per i piccini, ma anche per molti genitori che vedranno così perpetuarsi nei giochi dei propri figli quella parte stupenda e incantata di fanciullezza che è in ciascuno di noi.

La trottola, il cerchio, le biglie colorate, i dadi, per non parlare di balocchi in forma di persona, di animale domestico o feroce, costruiti in terracotta, in osso, in vetro e in cera, sono stati i grandi amici dei fanciulli di Atene e di Roma. Si trovarono negli scavi interi serragli chiusi in un'arca, oppure nel ventre di un cavallo, in memoria di quello famoso di Troia. Inoltre i bambini di quel tempo si baloccavano tra loro anche riproducendo i riti e le ceremonie religiose e possedevano perciò tutti i piccoli strumenti del sacrificio e del culto in miniatura. Vediamo ora la protagonista delle ore più belle di tante bimbe: la bambola; si può ben dire che il suo fascino è immortale. Anche oggi, nove volte su dieci, se ad una bimba viene chiesto che regalo desidera essa risponderà «una bambola!». Nei musei se ne conservano di rare e preziose e tra le più preziose si annoverano le 130 stupende bambole

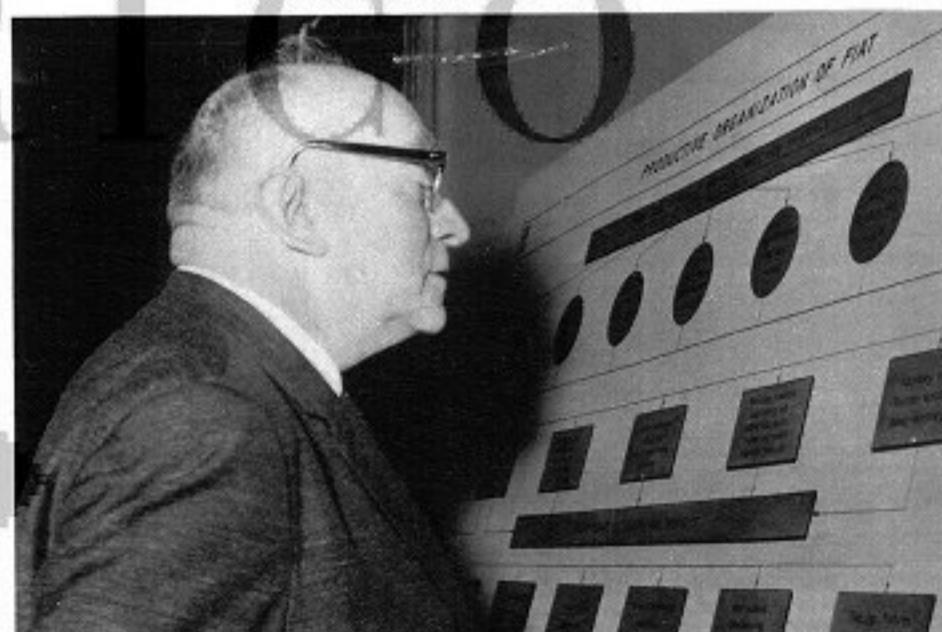
ai piccoli generali in erba montagne di rivoltelle, fucili, mitra, «bazooka», divise complete, da cowboy, da capo indiano, ecc., con cui cimentarsi in fantastiche battaglie, per non parlare della universale figura del soldatino, sia esso in legno, in piombo, in plastica o in semplice cartone. Chi di noi non ha manovrato queste immense armate nel regno dei sogni sul corsiero della fantasia!

Ma dove veramente l'industria del giocattolo ha raggiunto la perfezione di esecuzione e di estro è certamente nel balocco scientifico e meccanico: i treni elettrici, le automobili — grandi protagonisti della nostra epoca — i motoscafi, gli aeroplani, insomma i balocchi del progresso, della velocità, del dinamismo, sono veri capolavori di ingegneria nella loro complessa struttura. Un tempo i balocchi troppo complicati, troppo fastosi, non erano i più amati dai bambini; tale affermazione era certamente vera ma da quando nel lontano 1914 fece la sua comparsa il Meccano si capì che si era aperta una nuova era anche in questo campo. Questo gioco tipicamente moderno, accolto agli inizi con una certa diffidenza, era nato per soddisfare il prepotente desiderio di costruire, d'inventare, che è innato in ogni fanciullo. Naturale la sua progressiva fortuna presso bimbi e ragazzi di tutto il mondo.

Oggi poi hanno fatto capolino in questa industria nuovi materiali costruttivi, tra cui in prima linea le materie plastiche, che rendono il giocattolo più sicuro, duraturo, e di più facile esecuzione. Il balocco ora si ispira alle più audaci modernità: missili, tute spaziali, armi nucleari, sono il corredo dei piccoli astronauti che si accingono a festeggiare il Natale 1966. Non si può infine tralasciare l'infinita varietà di mezzi di trasporto in miniatura che riproducono perfettamente i più significativi modelli della industria automobilistica del passato e del presente. Oggi vengono diffuse in tutto il mondo centinaia di pubblicazioni che aggiornano i collezionisti sulle continue novità, e questi collezionisti non hanno tutti i calzoni corti... Il fascino del giocattolo come forma di collezione sta prendendo sempre più voga in tutto il mondo e sta diventando fatto di costume. Tuttavia è a chi si affaccia alla vita e alle sue inesauribili sorgenti di emozioni, di scoperte, di avventure che il giocattolo vuole indirizzarsi. Se gli ateliers di moda sono definiti il paradiso delle signore, come definiremo le fabbriche di giocattoli? Chiamiamole pure fabbriche della felicità e non sbagliamo.

Mario Pestelli

EVSEI LIBERMAN ALLA FIAT



Evsei Liberman, l'illustre Economista sovietico noto in tutto il mondo, è stato in principio di dicembre a Torino per tenere una applaudita conferenza ai « Venerdì Letterari » dell'Associazione Culturale Italiana. In quella occasione ha visitato il complesso automobilistico della Fiat Mirafiori e la Scuola Centrale Allievi. Il Prof. Liberman si è vivamente interessato ai moderni processi di produzione della Mirafiori ed ha sottolineato la attualità di questo incontro, nel momento in cui si sta sviluppando il programma per la realizzazione del grande stabilimento automobilistico del Volga, a seguito dell'accordo Fiat-Urss. In sala Consiglio, dove è stato ricevuto e salutato dall'Ing. Bono con l'Ing. Nasi, ha firmato l'album d'onore. Egli ha premesso alla firma questa lusinghiera dichiarazione: « Ho visitato questa magnifica fabbrica. E' stato per me molto interessante ed istruttivo. Ringrazio vivamente coloro che mi hanno illustrato la produzione. I migliori auguri per il nostro comune lavoro ». Nella foto: il Prof. Liberman mentre osserva il diagramma della organizzazione produttiva Fiat.

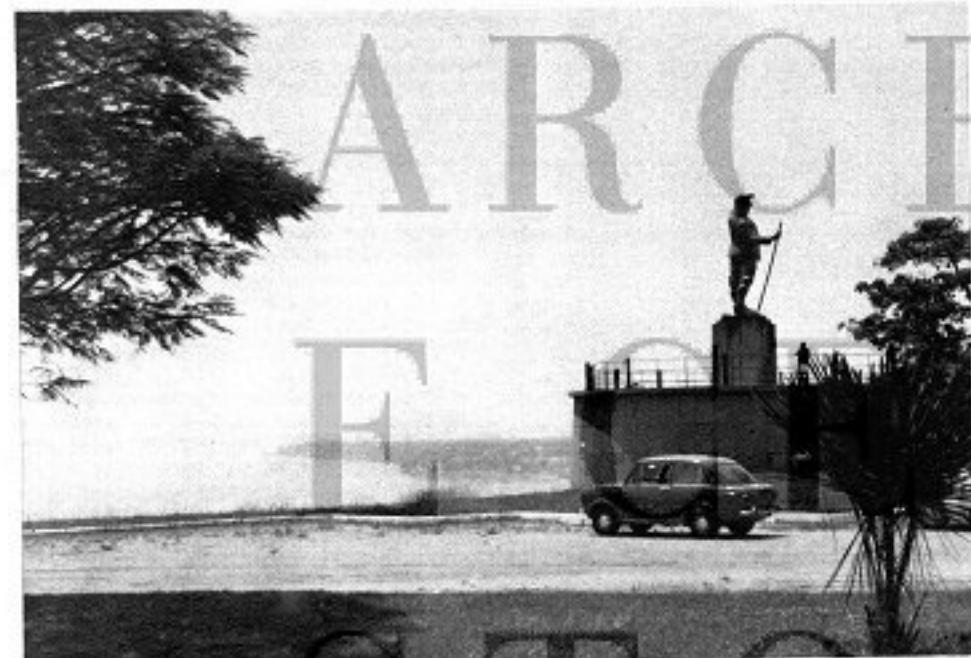


AUSTRALIA — Si è tenuto recentemente a Sydney un « Festival Italiano », al quale la Fiat ha partecipato con un elegante allestimento nel quale figurava una rappresentanza della sua produzione automobilistica. Diapositive luminose illustravano i più significativi impianti. Il via alla manifestazione è stato dato dal primo cittadino di Sydney, il sindaco Armstrong, nell'Australia Square — una modernissima piazza circondata da eleganti grattacieli, progettata dal celebre architetto italiano Luigi Nervi — la quale era stata per l'occasione pavesata di bandiere e stemmi di città italiane. Ragazze in costume e musiche tipiche hanno ricreato un'atmosfera italiana. La mostra Fiat, nella quale era esposta con le auto odiene anche una vettura veterana del 1912, ha attirato il vivo interesse dei numerosi visitatori.

An Italian Festival was recently held in Sydney in which Fiat took part with an elegant display, featuring representative models from its line of cars. Special lighted panels showed some of the most important aspects in its production. The manifestation received special attention, as proved by the performance of the opening ceremony by the Mayor of the town. Mr Armstrong. The setting was the



modern Australia Square, designed by famous Italian architect Luigi Nervi. For the occasion, the Square, on which loom imposing skyscrapers, was festooned by banners and badges of Italian towns. Pretty girls in national dress and the playing of Italian melodies created a typical Italian atmosphere. The numerous visitors admired the Fiat exhibit, displaying with the modern line also a 1912 veteran car.



CONGO — Una Fiat 850 berlina a Kinshasa (ex Leopoldville), ripresa sulle rive del grandioso fiume Congo, vicino al monumento dedicato a Stanley, giornalista, studioso e viaggiatore africano tra i maggiori. La esistenza di Stanley, vissuta nel secolo scorso, è un intreccio di affascinanti avventure che egli descrisse in memorabili corrispondenze per il suo giornale e che portarono a importanti risultati geografici.

Une Fiat 850 berline à Kinshasa (ex-Léopoldville), sur les rives du Congo, photographiée auprès du monument à Stanley, qui fut l'un des plus fameux journalistes-reporters en Afrique. Sir Henry Stanley, qui vécut au siècle dernier, traversa de fascinantes aventures qu'il décrivit, pour son journal, dans des reportages mémorables, dont la précision contribua également à d'importants résultats géographiques.



COSTA D'AVORIO — L'autocarro Fiat 633 sta fornendo, dappertutto, ottima prova delle sue prestazioni. Questo trattore 633, il primo in servizio in Costa d'Avorio, è della società Sans Pareil. Esso viene utilizzato per il trasporto di legname pregiato, che è una delle maggiori ricchezze del Paese. La Sans Pareil ha già un importante parco di automezzi Fiat 633 T e gestisce un servizio di taxi con le 1100.

Le camions Fiat 633 prouvent partout ses excellentes performances et qualités. Cette matrice Fiat 633, la première en service en Côte d'Ivoire, appartient à la Société « Sans Pareil ». Elle est utilisée pour le transport de bois précieux, qui est l'une des plus grandes richesses du Pays. La Soc. « Sans Pareil » possède déjà un parc important de camions Fiat 633 T et gère un service de taxis composé de Fiat 1100.

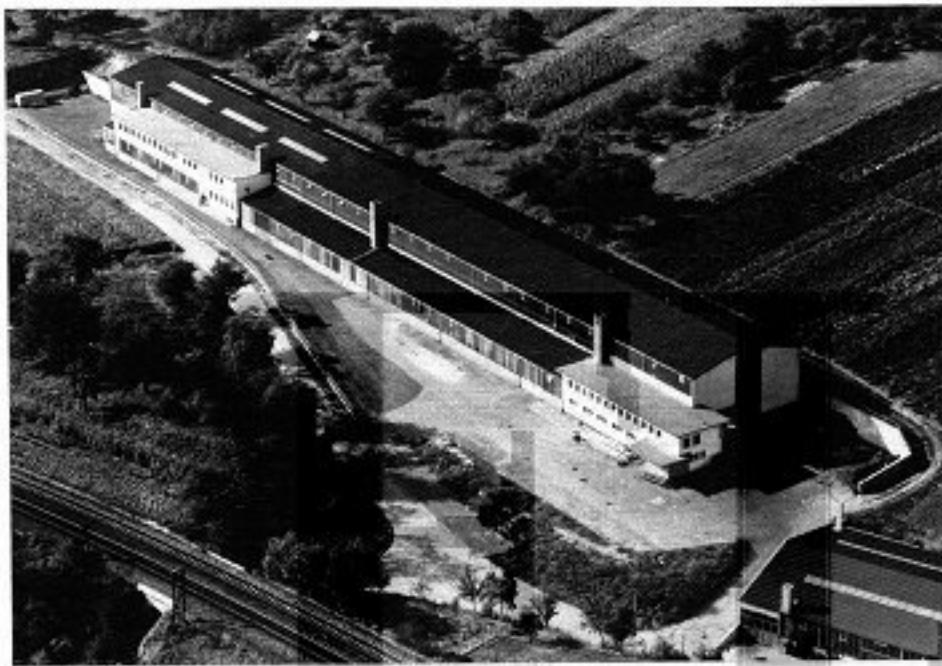


AUSTRALIA — Questo Fiat 635 N è stato trasformato da un carrozziere di Salisbury in motrice con semirimorchio « roulotte »; l'originale veicolo interesserà certamente gli appassionati dei lunghi viaggi. A Salisbury, Australia, bodymaker has modified a Fiat 635 truck into a tractor with semitrailer of a caravan type. The original vehicle will certainly draw the interest of all those keen on long trips.



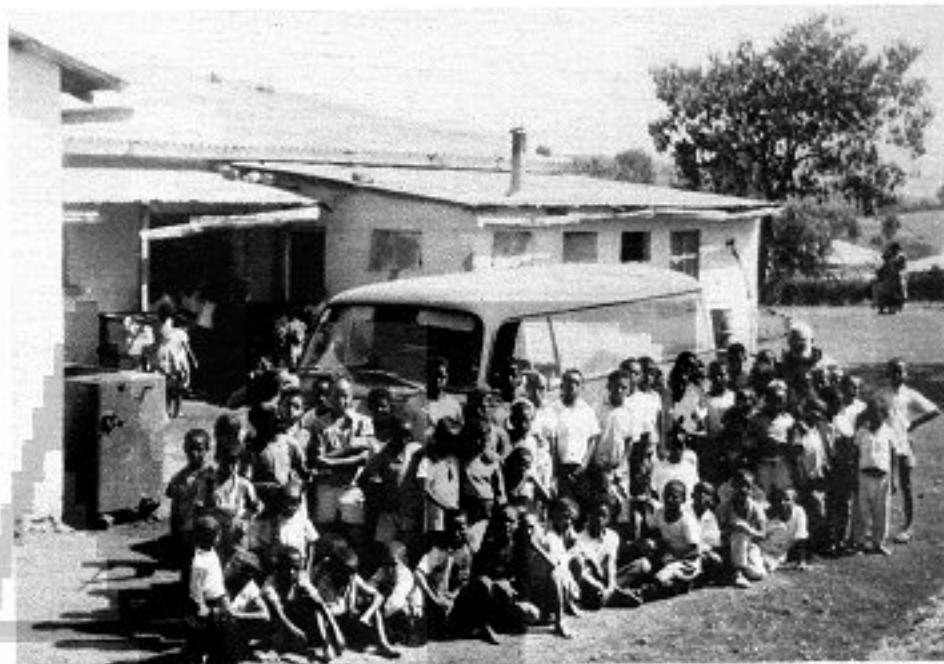
MALESIA — Le vetture Fiat, come noto, sono in servizio presso le forze di Polizia di diversi Paesi, anche in Estremo Oriente, come queste due 1800 riprese presso il Palazzo Istana del Sultanato di Perak. Fiat cars, notably, are often part of the fleets of Police forces in many lands. A recent example comes from the Far East, in the Sultanate of Perak, as shown by these two 1800's seen near the Sultan's Istana Palace.

COPIO FIAT



GERMANIA — Dell'organizzazione germanica della Fiat fa parte anche la Karosseriewerke Weinsberg G.m.b.H. con sede a Weinsberg/Württ. Oltre alla produzione di carrozzerie, essa ha anche uno stabilimento per la costruzione di stampi ed attrezzature con reparto prese per stampaggio lamiera. In questo moderno capannone (superficie 4000 mq) vengono eseguiti lavori per la Fiat di Torino e per terzi.

Der deutsche Fiat-Organisation ist die imposante « Karosseriewerke Weinsberg G.m.b.H. » in Weinsberg/Württemberg angegliedert. Diese Firma betreibt, neben der Karosserie-Fertigung, eine moderne Abteilung Werkzeug- und Vorrichtungsbau mit Presserel. In der abgebildeten Halle von viertausend Quadratmetern dieser Abteilung werden verschiedene Arbeiten für die Fiat-Werke in Turin und auch für Dritte ausgeführt.



ETIOPIA — Padre Dosilco da Selvino, appartenente alla Missione Cattolica di Assab, ha recentemente acquistato il furgone 1100 T che qui vediamo attorniato da piccoli negretti. Il mezzo viene utilizzato da padre Dosilco per provvedere alle necessità della sua numerosa colonia di orfanelli; alla sua guida egli si spinge anche nelle regioni più impervie per assistere gli infermi e trasportarli in ospedale.

A Fiat 1100 T light van was recently purchased by Father Dosilco da Selvino, serving with the Assab Eeeman Catholic Mission, and seen here surrounded by little Africans. Father Dosilco is using the van to comply with the requirements of the large number of orphan children. He drives the vehicle into the most rugged areas of the interior to nurse the sick inhabitants or to transport them back to hospital.



POROGLALO — Una berlina e un coupé Fiat 850 sono qui ritratti di fronte a uno dei numerosi monumenti di cui il Portogallo è ricco. Si tratta della torre di Belem, edificata nel 1520 su ordine del re D. Manuel I e che fa parte di un complesso di opere commemorative della scoperta delle Indie da parte dei navigatori portoghesi. Il coupé Fiat 850 viene montato in Portogallo presso lo stabilimento Somave.

Uma berlina e um coupé Fiat 850 fotografados em frente a um dos muitos monumentos existentes em Lisboa e que fazem parte da riqueza artística Portuguesa. Trata-se da Torre de Belém erigida por ordem de Don Manuel I no 1520. A mesma faz parte de um complexo de obras feitas para comemorar a descoberta das Indias pelos navegadores Portugueses. O coupé Fiat 850 é montado nos estabelecimentos da Somave.



GRECIA — La fotografia di questa hostess con la Fiat 124 è stata scattata alla Fiera Internazionale di Salonicco. Alla importante manifestazione svoltasi nel capoluogo macedone le Concessionarie Fiat in Grecia Joannides, Papaiannou e Northellas hanno presentato, nelle aree loro riservate, vetture e trattori. Nello stand della Northellas il fulcro dell'interesse del pubblico è stata la Fiat 124.

This hostess with a new Fiat 124 was photographed at the Salonica International Fair held recently in this main Macedonian town. At the important trading event, the three Fiat Greek Concessionaires, Messrs. Joannides, Papaiannou and Northellas presented a display of passenger cars and tractors in their own stands. The highlight on the Northellas stand was represented by the new Fiat 124 sedan.



ITALIA — La Commissionaria Fiat di Napoli, F.Ili Detoli, ha inaugurato di recente, nella zona di Agnano, un Centro Assistenziale che si estende su di un'area di 4500 mq di cui 900 coperti. Situato nelle vicinanze della via Domiziana, in una zona destinata ad un intenso sviluppo urbano, è dotato di moderni impianti ed attrezzature per un rapido ed efficiente « Servizio » alle vetture e ai veicoli industriali.



ITALIA — Vecchie automobili a Corno Giovine (Milano). Organizzato dalla locale Società Polisportiva, si è svolto un rallye riservato alle vetture d'epoca, a cui le Fiat hanno partecipato in gran numero. Vincitore assoluto è risultato il sig. D'Antoni, su una 508 del 1933, mentre numerosi premi di categoria sono stati vinti da altre Fiat. La nostra Commissionaria di Codogno ha fornito l'assistenza tecnica.

teatrino n
dei bar

DISGU

IL NATALE DI « PIERINO »

POTREI CAMBIARE
IL MIO REGALO
CON UN PO' DI
« SUPER »?



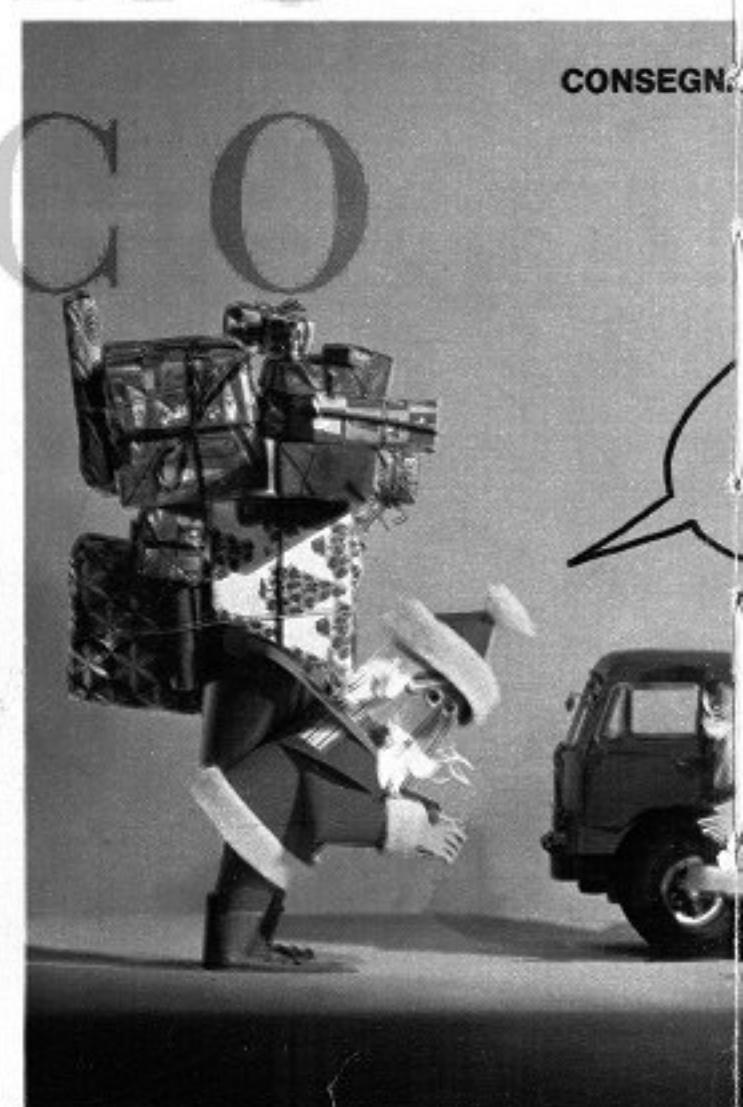
CI DEVE ESSERE
UNO SBAGLIO: IO HO
RICEVUTO QUESTO!



CONSEGN.

PATTINAGGIO

VORREI SAPERE
CHI HA MESSO
L'ANTICONGELANTE
NEL LAGHETTO!



natalizio
nbini

DO



DONI

SARA' MEGLIO
SCAMBIARCI
I CARICHI!



L'APPRENDISTA



AEROSTOP: COMETINA E IL G 91



Musiche per il Natale



In Italia, un paese che, si può dire fino alla fine del secolo scorso, fu uno dei più ricchi produttori di musica, la tradizione della musica popolare ha basi meno larghe e profonde che in altre contrade del continente europeo. È un fenomeno abbastanza naturale se si pensa alla diffusione e all'abbondanza della musica colta, e alla popolarità che alcuni generi, quali il melodramma, godevano presso ogni ceto della popolazione; è ovvio che la musica popolare, quella cioè che differenziava non solo un canto francese da uno italiano, ma, ad esempio, uno lombardo da uno siciliano, sia stata poco alla volta livellata e confinata in regioni sempre più limitate. Viceversa, in paesi che ebbero una tradizione di musica colta, o seria o, come si dice spesso impropriamente, classica, meno famosa e operante dell'Italia, quali i paesi slavi o la Spagna, alla periferia cioè del continente europeo, la musica popolare rimase ricca e intatta per secoli interi, sicché fu anche possibile, all'inizio del Novecento, raccoglierla e studiarla con rigore scientifico.

Tuttavia, in Italia, ci fu un filone copioso di musica popolare, che scorse anche nel campo della musica colta, che si può riassumere sotto il nome di melodie o saette pastorali. Nel periodo dell'Avvento, i pastori che scendevano dai monti alle città, fenomeno visibile ancora oggi, per farsi ascoltare nelle strade con cornamuse, pifferi e zampogne, suonavano precisamente melodie che essi stessi avevano ricevuto, come si dice, oralmente, cioè consegnate da una generazione all'altra direttamente, senza l'intermediario del testo scritto. Erano dunque melodie antiche, la cui origine e il cui autore si perdevano in epoche remote.

Venne un periodo in cui queste melodie furono investite di un interesse particolare. Ciò avvenne durante uno dei più alti momenti della storia dell'uomo moderno, quello che va sotto il nome di Illuminismo, comprendente grosso modo tutto il secolo XVIII, nel quale appunto un capitolo della conoscenza umana fu riservato alla ricerca dei cosiddetti Usi e costumi. Le testimonianze storiche parlano di uomini che, antesignani dei moderni giornalisti, giravano il mondo raccolgendo canti e melodie popolari e che godevano nel saper distinguere il canto di un pastore siciliano, da quello di un gondoliere veneto o di un mulattiere spagnolo. Il grande musicista tedesco George F. Haendel, che dalla Sassonia era sceso ai primi del Settecento in Italia, a completare le sue conoscenze secondo l'uso del tempo, usava annotarsi i

canti degli zampognari; nella sua opera più famosa poi, l'oratorio *Il Messia*, scrisse appunto una *Pastorale* sfruttando i suggerimenti delle melodie popolari.

Ma questo non fu che uno dei casi di sfruttamento da parte di grandi musicisti di questo patrimonio popolare. Arcangelo Corelli, uno dei padri della moderna tecnica violinistica, scrisse una bellissima *Pastorale* per concludere una delle sue più celebri composizioni, il *Concerto grosso fatto per la notte di Natale* (il Concerto è inciso in un piccolo disco a 45 giri, Archiv. 37062). E fra i contemporanei e discepoli del Corelli, molti fecero altrettanto in simili «concerti natalizi»; fra altri Giuseppe

Torelli, Manfredini, Locatelli, le cui opere, unitamente al concerto corelliano ricordato sopra, sono state riunite in una recente incisione (Vox, PL 10/500).

S'era dunque creato un genere, paragonabile alla fortuna che ebbe nelle arti figurative, specie nel napoletano, l'uso del presepe. Inoltre, fra le tante melodie pastorali italiane, ve ne fu una che raggiunse una popolarità superiore a tutte; si tratta di un canto, secondo autorevoli studi di origine abruzzese, che intorno ai primi decenni del Settecento fu rivestito da S. Alfonso Maria de' Liguori, una delle figure più rappresentative della vita religiosa napoletana, con alcuni versi semplici e schiet-

ti: «Tu scendi dalle stelle, o Redentore / e vieni in una grotta al freddo e al gelo». Questo canto suggerì la raggiunta popolarità della melodia e si trasformò nel simbolo italiano e cattolico del Natale: ancor oggi infatti lo si può sentire cantare fin nelle più sperdute parrocchie.

La melodia ebbe anche fortuna fra i grandi musicisti contemporanei del primo Settecento, e in molti di loro la si trova usata: Bernardo Pasquini, ad esempio, e Domenico Zipoli, la impiegavano, accortamente variata, in alcune *Pastorali* scritte per organo. Anche Domenico Scarlatti, in alcune delle sue quasi 600 sonate per clavicembalo, scrisse *Pastorali* nelle quali si ricordò della canzonetta sacra di S. Alfonso.

Ma il cammino della nota melodia lungo il fiume della musica colta continuò sino al Novecento. Ottorino Respighi infatti, ancora nel nostro secolo ne fece uso colorito e sapiente nel suo *Trittico botticelliano*.

«Tu scendi dalle stelle» aveva così attraversato sulla fragile barchetta della musica popolare il mare grosso e le bufera di tutto l'Ottocento romantico.

G. P.

Posta dei Lettori

Scegliamo fra la posta questa domanda di PAOLA PIANCIOLA: «Che origine ha la cornamusa? Come funziona e da che cosa dipende quel suo suono nasale?».

L'origine dello strumento è antichissima come il momento in cui l'uomo si accorse che congelando l'aria in un serbatoio e facendola successivamente uscire attraverso delle canne, queste, opportunamente maneggiate, producevano suoni. Precise testimonianze ci dicono che Greci e Latini conoscevano lo strumento. Ma esso sarà anche più antico, e lo stesso materiale di cui è fatto fa risalire ad una società di pastori: il serbatoio d'aria infatti è una semplice sacca di pelle e le canne sono di legno come per i flauti comuni. La sacca di pelle viene tenuta sotto l'ascella, indi svuotata con la pressione del braccio e risponda mediante il fiato del suonatore che soffia in un tubo. Questo tubo che immette il fiato del suonatore non è da confondere con le canne, per lo più tre, che ricevono l'aria dalla sacca compressa: sono queste che emettono i suoni. Il carattere nasale che questi suoni hanno è dato, come nell'oboe, dalla doppia ancia, dalla forma del tubo che è conica e da alcune campane all'estremità che «incappucciano» il suono mentre sta uscendo.

Curiosità della vecchia Torino

La Porta Palatina dell'Augusta Taurinorum



Torino, eretta in Colonia da Giulio Cesare, fu dapprima denominata Giulia, ma la città dei Taurini (ramo delle bellicose popolazioni dei Tauri della regione alpina), prese titolo sotto Ottaviano Augusto e si chiamò Augusta Taurinorum. Essa fu modelata su monumenti edilizi simili a

quelli dell'Urbe nel Lazio, ma di questa vestigia ben poco rimane, specie dopo le fortificazioni dei francesi nel Cinquecento. Ruinati i templi, gli aquedotti, le terme, il circo, gli archi di trionfo, le strade militari, non rimangono che pochi resti del teatro e la maggiore delle porte cittadine, la

Porta Palatina, che si ergeva lungo la linea muraria dalla parte settentrionale.

Questa porta, «Principalis Dextera» fu detta Romana ai tempi Augustei, poi Ducalis dai duchi Longobardi e quindi Comitalis dai conti Franchi. Durante i secoli XV, XVI e XVII fu

una delle quattro porte d'entrata alla città.

Come già da vecchie carte, ancor oggi è detta Porta Palatina, ma nel Medioevo prese nome dalle due torri e si chiamò Turrianica, per poi denominarsi Doranea dalla Dora Riparia ad essa assai prossima, e questo nome conservò per tutto il XV secolo.

Leggenda o storia, si dice che in una delle due torri vi fosse rinchiuso Ovidio prima dell'esilio, «per aver troppo curiosato nella casa dell'imperatore Augusto». Dal poeta latino la Porta prese anche nome e fu detta talvolta Torre d'Ovidio.

Nel 1699 la Porta Palatina venne chiusa e fu aperta quella poco distante sulla piazza della frutta (ora Piazza della Repubblica), che fu chiamata dapprima Porta della Vittoria, per poi prendere nome dalla Palatina in Porta del Palazzo (Palatino agg. del Palazzo). In questo periodo la Porta Palatina corse il rischio di essere distrutta e si deve all'intercessione dell'ingegnere Bertola presso il duca Amedeo II, la sua conservazione. Un monumento indubbiamente da salvare anche perché questa porta è la più grande che si conosca: metri 20,50 di fronte, per metri 18 di altezza, quattro passaggi, due per carri e due pedonali.

Nei secoli che seguirono la porta subì ancora molti rimaneggiamenti, restauri, alternati con periodi di abbandono; vi si costruirono intorno catapecchie, fu concessa al Vicariato come uso delle carceri ed in seguito come prigione per le donne, sino ad arrivare al nostro secolo. Nel 1934 in occasione delle manifestazioni del bimillenario della nascita di Augusto, i lavori vennero, questa volta, portati a termine. Così fu conservata una testimonianza, attraverso le cui mura filtrarono oltre duemila anni di storia, testimonianza che ci è dato oggi di ammirare quasi nella sua originaria integrità.

D. R.

Celebrazione di due grandi italiani

BENEDETTO CROCE

Ricorre quest'anno il centenario della nascita di Benedetto Croce (1866-1966), filosofo, critico letterario e storico fra i più grandi; certamente il maggior pensatore ed erudito del nostro secolo. Tutta la sua produzione letteraria ha esercitato un'influenza vastissima nei vari campi del pensiero contemporaneo. Chiunque legga i suoi libri apprezza lo stile limpido e piacevole, l'osservazione acuta, la critica imparziale, la battuta pronta, a volte pungente, e la profonda sincerità del suo animo.

Siamo convinti dell'interesse che può suscitare il pensiero di un Uomo, apparentemente lontano dai problemi materiali, in individui quotidianamente protesi nell'intenso lavoro aziendale che è, per sua natura, meramente concreto.

B. Croce, circa un anno prima della morte, avvenuta a Napoli il 20 novembre 1952, così scriveva: « Malinconica e triste che possa sembrare la morte, sono troppo filosofo per non vedere chiaramente che il terribile sarebbe se l'uomo non potesse morire mai... Altri crede che in un tempo della vita questo pensiero della morte debba regolare quel che rimane della vita,

due periodi: il primo di ricerche erudite e storiche, nel quale gli fu maestro spirituale Francesco De Sanctis, autore del « Saggi Critici » e della famosa « Storia della Letteratura Italiana », il secondo di ricerca della verità, con cui si inizia la sua attività di filosofo. Tra i due periodi si dedica allo studio approfondito di G. B. Vico, sua guida ideale come Virgilio per Dante. Se oggi l'opera del Vico: « I principi di una Scienza Nuova » è nota e apprezzata universalmente, il merito è tutto di B. Croce, il quale ha posto in evidenza l'elemento essenziale del pensiero vichiano: nel ripetersi dei cicli storici, i cosiddetti « Corsi e Ricorsi », il Vero crea la Libertà e l'uomo tanto più è libero, quanto più agisce nel vero; viceversa la sua libertà diminuisce fino a scomparire completamente quando il suo agire si distacca dal vero. Riprendendo questa idea B. Croce la rivive e ne fa il punto di partenza delle sue ricerche. Dopo aver a lungo riflettuto riesce a dare questa precisa definizione nello scritto « La Storia come Pensiero e Azione »: « L'attività è sinonimo di spiritualità, che non sarebbe tale se non fosse perpetua creazione di vita ».

La verità su cui Croce ha sempre insistito e che ci pare la più profonda è la seguente: l'uomo fa la storia con il suo la-

GUIDO GOZZANO

Si celebra anche il cinquantenario della morte di Guido Gozzano nato ad Agliè nel 1883 e morto a Torino nel 1936 dopo una vita breve e pure tanto densa di sofferenze fisiche e travaglio spirituale.

Dopo il periodo splendido della Letteratura Italiana che ebbe in Fuscolo, Leopardi, Manzoni e Carducci i suoi alfiere, nasce, agli albori del Novecento, una generazione di poeti che, sotto l'influenza dei francesi Baudelaire, Verlaine, Maeterlinck e altri, canta l'amore per « le rose che non colse, le cose che potevano essere e non sono state », piuttosto che inneggia ai grandi ideali filosofici, sociali o patriottici.

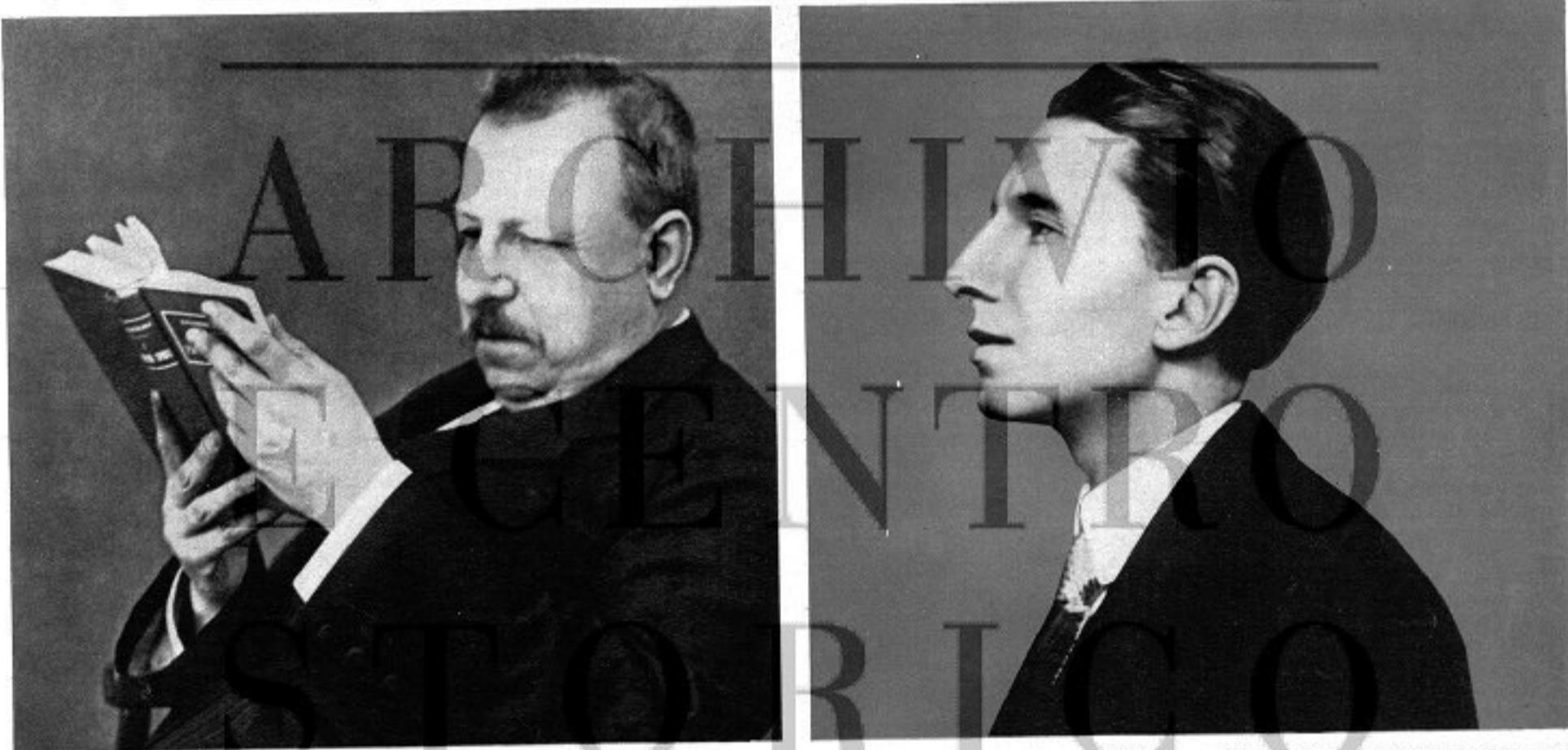
Non più i colori vividi del Carducci: « Il verde melograno dai bei vermicigli fior... e giugno lo ristora di luce e di calor », ma tinte pallide, smorzate; non più luce di sole infocato, ma immagini tenue rischiarate appena da esili raggi di stelle vagabondanti nel cielo primaverile e tepidamente riscaldate dal sole cadente. Chiarore sì, ma crepuscolare; sorge allora un movimento letterario, definito appunto: « Crepuscolare », in cui si accentua sempre più questo modo

funzione catartica, purificatrice, una funzione cioè che nella sua sublimità eterna l'immagine. Ma, presto, a causa della malattia e del tormento interiore, il sogno si dilunga e con esso la contemplazione che è il regno dell'intelligenza e dello spirito, la figurazione ideale del mondo: « O quante larve vivono d'arcana vita in miei sogni... Guai se non si completasse col sogno il magro piacere che la realtà ci concede! ». Ecco, in questa spontanea confessione, tutta la forza e anche il limite della poesia gozzaniana.

Alcuni hanno giudicato Gozzano ottimista perché amante degli aspetti più belli della vita, altri ne hanno sottolineato la profonda malinconia e l'ispirazione nostalgica dei versi; noi consideriamo del tutto naturale, trattandosi di un giovane, l'intimo dissidio da lui vissuto tra bene e male, tra sogno e realtà. E proprio in tale stato d'animo troviamo la fonte del suo lirismo.

G. Gozzano è pure il cantore di Torino che, ai pari di una bella donna, teneramente amava. Della prima capitale d'Italia egli ammirava il glorioso passato, « le statue antiche e bianche », i palazzi ricchi di storia e quel parco del Valentino che « racchiude in così poco spazio tanta armonia di proporzioni, tanta grazia e varietà di linea; che comprende i panorami naturali d'uno sfondo di colline armoniose lambite e riflesse da un fiume regale, che aduna tanta varietà di scenari: Superga, il monte dei Cappuccini, il profilo secentesco del palazzo del Valentino, il profilo turrito del Borgo e del Castello Medievale, e ultimo, eccelso, la cerchia delle Alpi, dominanti le masse degli alberi secolari ».

Era profondamente attaccato anche ad altri parchi del suo Piemonte, come quello famoso della Venaria per il quale egli esclama: « Come mi piace la Venaria! » e



che diventa, così, una preparazione alla morte. Ora, la vita intera è preparazione alla morte, e non c'è da fare altro sino alla fine che continuarsi, attendendo con zelo e devozione a tutti i doveri che ci spettano. La morte sopravverrà a metterci in riposo, a toglierci dalle mani il compito a cui attendevamo; ma essa non può fare altro che così interromperci, come noi non possiamo fare altro che lasciarci interrompere, perché in ozio stupido essa non ci può trovare ».

Dopo aver attentamente meditato talli parole ci viene spontaneo alla memoria un celebre Soliloquio che si trova nei « Ricordi » di Marco Aurelio: « Al mattino quando con difficoltà ti svegli, abbi pronto questo pensiero: mi sveglio per compiere il dovere di uomo; come dunque la cosa potrebbe rincrescermi, se mi accingo a fare quello per cui son nato e per cui sono stato messo al mondo? Sono stato forse creato per riscaldarmi nel letto? — Ma questo non mi dà più gusto — Sei nato dunque per prenderti gusto? O non invece per operare, per essere attivo? Non vedi le piante, le pascere, le formiche fare ciascuna il proprio dovere, concorrere ciascheduna all'ordinamento di quel mondo che le è proprio? E tu non vuoi compiere il dovere di uomo? ».

Benedetto Croce, che per tutta la vita ha compiuto il suo alto dovere di uomo, insegnando a pensare, è degno di essere ricordato soprattutto come Maestro di vita, esempio di profonda umanità e per aver magistralmente consacrato l'idea eterna della libertà come sommo Bene.

La vita intellettuale del Croce presenta

voro, e ciò rappresenta il suo maggiore patrimonio spirituale. Le manifestazioni più alte dell'attività umana sono arte e scienza. Esse coincidono poiché la scienza ha la possibilità di divenire opera d'arte.

Il Croce ha indicato inoltre, con geniale chiarezza, nell'« Estetica » che cosa debba intendersi per Arte: « Un complesso di immagini e un sentimento che lo animi » e cioè la rappresentazione poetica o pittrice, e la intuizione dell'artista creatore dell'opera.

In fine ci sia di conforto nei momenti duri della vita questo fervido incitamento crociano: « Non dimentichiamo mai che la robusta virtù di resistenza, insieme al coraggio costituisce l'unico vero equipaggiamento con il quale l'uomo possa affrontare serilmente e serenamente la vita ».

Pur consapevoli che l'opera di B. Croce abbraccia tutti i rami della cultura umanistica, abbiamo posto l'accento sul Moralistico e sul Saggistico.

La saggezza si perfeziona e si sublima nella bontà che è il profumo dell'animo; quando un saggio sa essere anche profondamente buono, compie la duplice missione di arricchire la cultura con il suo pensiero e migliorare gli uomini con l'esempio della sua esistenza. Questa missione è mirabilmente paragonata dal Pascoli all'odore che emana da un carro di fieno e rimane lungo la via dopo che esso è passato:

« Il carro oltre passò d'erbe ripieno,
E ancor n'odora la silvestre via;
Sappi fare tu pure come quei fieno,
Lascia buona memoria, anima mia! »

di sentire e di esprimersi con tocchi lievi e sfumature solo accennate.

Il più tipico rappresentante di tale genere poetico è Guido Gozzano, autore, fra l'altro, della « Via del rifugio », dei « Colloqui », di « Signorina Felicità », « Cocotte », « Paolo e Virginia », « L'amica di Nonna Speranza » e « Le due strade », che è il suo capolavoro assoluto —.

« Giova persuadersi, scrive B. Croce in un suo celebre saggio, che la storia della poesia conta assai più ristretto numero d'ingegni poetici e artistici di quanto la gente immagina nel leggere i manuali di storia letteraria:

« Son come i cigni, anche i poeti rari;
Posti che non sian del nome indegni ».

Gli altri, i più, son pubblicisti, oratori, conversatori ma non cigni, non sono poeti ». Gozzano può essere considerato degno del nome di poeta-narratore nel senso, cioè, che egli non esprime soltanto i pochi propri sentimenti personali, ma sa assimilarsi il mondo e dipingerlo.

Egli trova salutare riposo per il fisico malfermo e tranquillità ristoratrice per l'animo inquieto soprattutto nei dintorni del castello d'Agliè dalla « forte ossatura dei fianchi e dai muri turriti » o nel Canavesiano ove facilmente si lascia cullare dai ricordi più dolci:

« A zone quadre apparve il Canavesio,
Ivrea turrita e i colli di Montalto.
La Serra dritta, gli alberi, le chiese
E il mio sogno di pace si protese
Da quel rifugio luminoso e alto a... »

Il sogno costituisce per Gozzano il miglior mezzo di evasione e ha per lui una

ripete in cuor suo due versi d'una canzone popolare che suonano così:

« Chi l'ha vedù Turin e non la Venaria

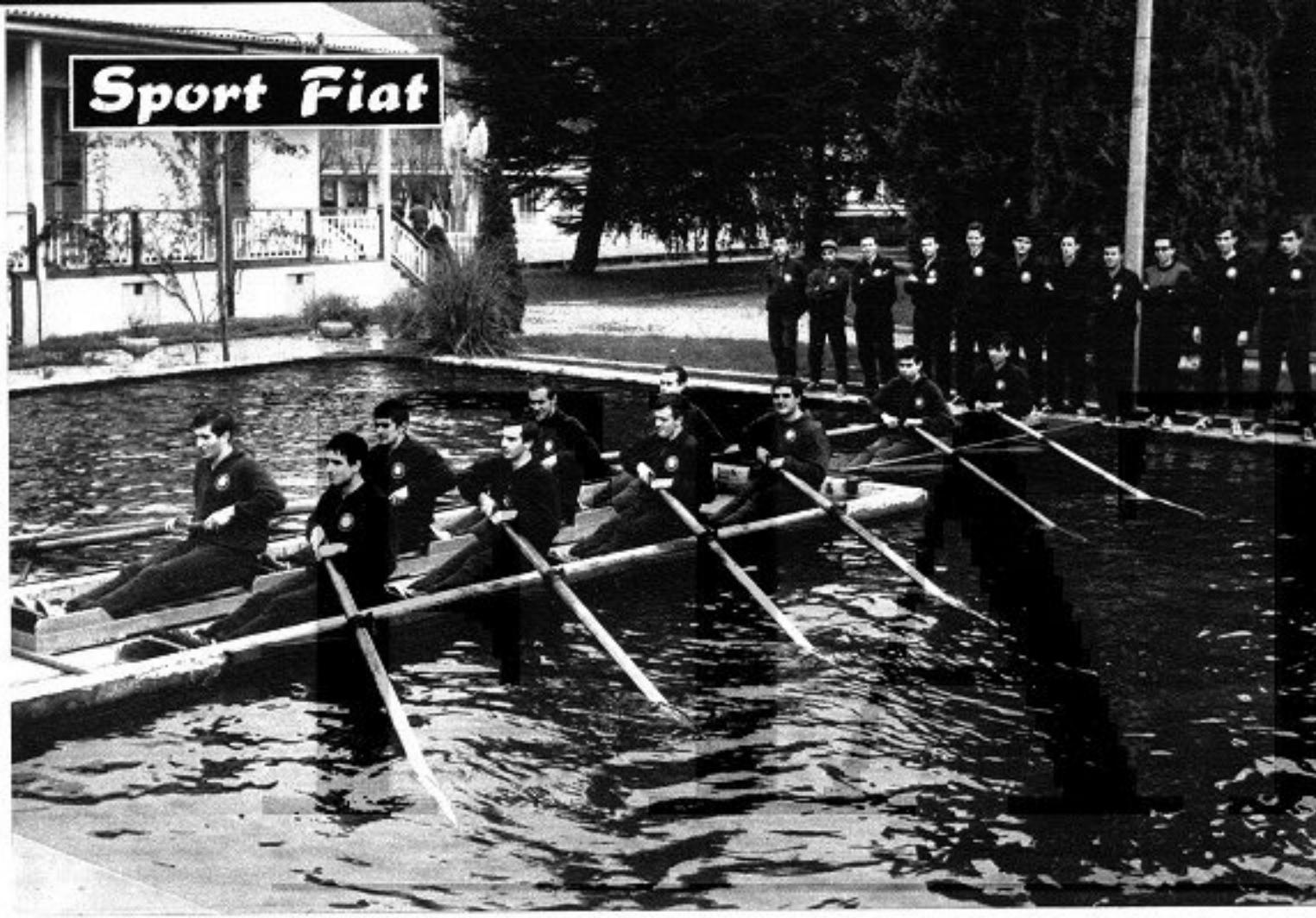
A l'ha vedù la mare e non vedù la fia ».

La predilezione per il suo idioma è da lui stesso manifestata con le seguenti parole: « Oh! Il mio dialetto così vivo frantante cose morte... il mio dolce parlare torinese: l'unico nel quale penso e l'unico che mi giunga al cuore suscitandomi schietto il riso e il pianto ».

L'opera di Guido Gozzano è rilevante per il sincero rimpianto del passato. Nello scritto, intitolato appunto « L'Altare del Passato », così s'espriime a proposito di Palazzo Madama: « Nessun edificio racchiude tanta somma di tempo, di storia, di poesia... » ed egli assimila in questa particolare immagine la vocazione universale degli Europei di oggi, poiché nessun popolo più di quello europeo ha tanti musei, tanti templi, tante antichità atte a parlare ai cuori. Noi viviamo del nostro passato e la parola del passato è simile alla sentenza d'un oracolo, ma non la comprendremo mai perfettamente, se non saremo, nel medesimo tempo, gli interpreti del presente e i costruttori dell'avvenire.

Concludiamo questo breve ricordo del poeta con la bella descrizione di Torino annoverata: « Torino dorme sotto il candore del suo manto silenzioso... La neve copre la città di un'immensa pagina bianca sulla quale è facile disegnare le più strane fantasie, resuscitare la cosa impossibile — anche impossibile a Dio! —; resuscitare il passato ».

S. Rossetti di Valdalbero



Un gruppo di canottieri del Centro Sportivo Fiat in allenamento nella vasca-scuola allestita presso la sede remiera di corso Moncalieri.

LO SPORT DEL REMO

Affermazioni e attività dei canottieri Fiat

In Liguria dicono «un torinese in mare» per alludere ai bagnanti che si tuffano anche nei giorni in cui il frangersi dei cavalloni inviterebbe a tranquille passeggiate sulla spiaggia. Pure da noi si usava un tempo la frase «marinaio del Po» per citare un tipo che non è propriamente un Nelson della navigazione.

Tutto sbagliato. Oggi i marinai del Po provengono dalla Scuola Allievi e da vari reparti della Fiat e sono molto ben accolti come specialisti fra gli equipaggi della Marina; i torinesi in mare ci vanno spesso anche con le loro barche da corsa, talvolta si affermano e in ogni caso si comportano bravamente. Lo spiegano Siedler e Bonetta, delegato e allenatore dei biancorossi del canottaggio. Questa estate, sulle onde minacciose di Montecarlo (a jole a quattro di Cavagnero, Moscarda, Nigra, Cavaliere con Laurino al timone), ballò allegramente. Il percorso si trovava fuori delle acque del porto. Laurino, più abituato a timonare lungo i bordi del Valentino, non sempre indovinava la rotta migliore, tuttavia la jole rimase a galla, a differenza delle imbarcazioni di altri paesi: i torinesi risultarono quinti. La loro prova suscitò molti consensi e Cavaliere, prossimo ad essere arruolato in Marina, fece una preziosa esperienza.

Ancor meglio si comportarono i piemontesi nel mare di Genova. Qui il terrapieno dell'aeroporto ripara 1800 metri sui duemila del tracciato di gara: così protetti i canottieri del C.S. Fiat ottennero un primo posto nel due seniori con timoniere (Nicastri, Damiano, Guala) ed un secondo nel singolo (Moscarda).

Dal mare al lago. Anche qui le onde di rimbalzo offrono spesso un campo agonistico diverso da quello del Po. A Como, in un giorno non propriamente tranquillo, Moscarda e Cavagnero impiegarono, ad esempio, quasi un minuto di più del loro tempo normale a percorrere la distanza. Prove non inutili anche queste, dato che ser-

vono a completare il bagaglio di cognizioni tecniche dei vogatori.

Il miglior successo del C.S. Fiat quest'anno si è forse avuto presso Grenoble, ancora in un lago, quello di Laffrey. I torinesi ottennero nello spazio di quarantotto ore un primo posto seguito da un secondo nella corsa a larga partecipazione internazionale seniori con l'intervento di otto imbarcazioni. In questa competizione il quattro di punta si trovava notevolmente svantaggiato nei primi mille metri. Entrata in acque calme la formazione biancorossa rimonta sei avversari, tra cui i tedeschi, gli spagnoli e gli svizzeri, arrivando come si è detto seconda.

Sempre per ricordare la serie dei successi va citato il giorno in cui Siedler, a Lione, poté assistere al trionfo del «suo» due con timoniere (Nigra, Cavaliere e Guala) mentre l'allenatore Bonetta, presente a Torino alle regate di zona, andava fiero di quattro primi premi e tre secondi ottenuti dagli atleti da lui allenati. Numerose altre vittorie e piazzamenti sono stati riportati nel corso della stagione a Torino, Genova, Como e Milano.

Nel complesso il 1966 ha visto 132 presenze di vogatori-gara con 17 primi posti, 15 secondi e 8 terzi. Un ottimo bilancio, tenendo conto che i tesserati della sezione agonistica del remo sono una quarantina. Tra i migliori figurano Giacosa, Damiani e Nigra specialisti nel «due con», i singolisti Moscarda e Cavagnero (quest'ultimo utilizzato pure nel doppio) ed infine Francesetti e Francesconi della jole a quattro.

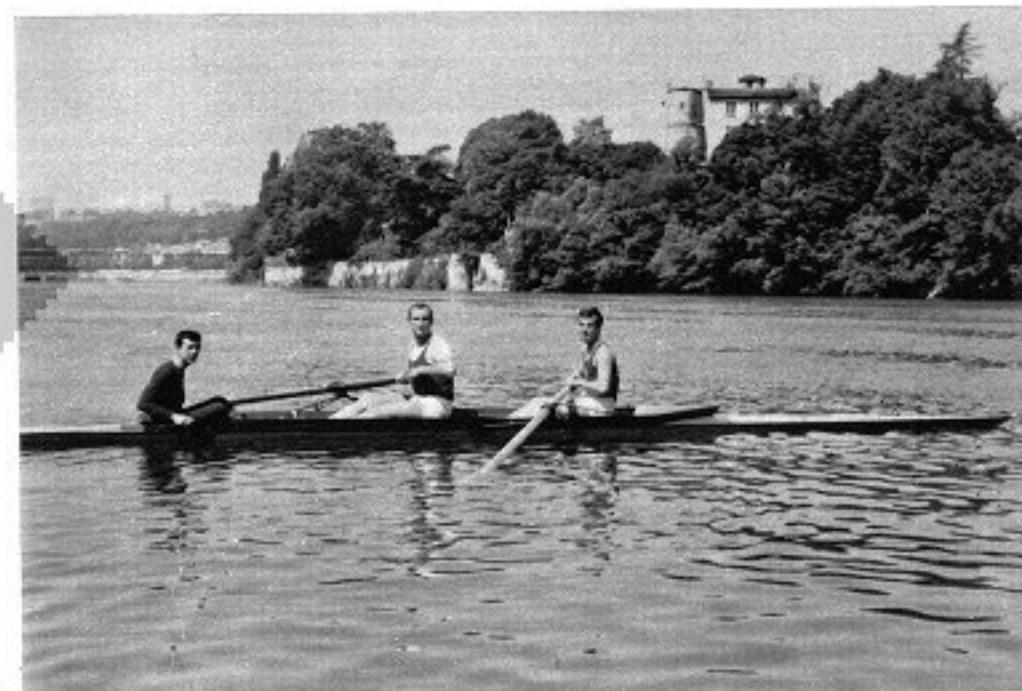
Una categoria a parte è composta dai ventenni o quasi Nicastri, Cavaliere, Locatelli, Romagnoli e Pelissa, tutti bravissimi nel «quattro» o nel «due» con timoniere o nella jole a quattro. Dal punto di vista del bilancio di previsione della Sezione Canottaggio, questi elementi non potranno però figurare nella prossima stagione. Motivo validissimo: vanno militari. Nel centro remiero di Sabaudia potranno tro-

vare, se prima non sarà congedato, il loro collega Conti, cresciuto nel Fiat. Questo vogatore ha fatto parte dell'equipaggio del «4 con» vincitore nelle preolimpiadi di Città del Messico.

In questi giorni di freddo le imbarcazioni da turismo sono ricoverate nelle baracche sistematiche in molte zone del Po, ma gli scafi di allenamento continuano, con il sole o con la nebbia, a solcare le acque del fiume. I canottieri non riposano.

Non solo, ma la vasca di studio e preparazione sistemata nella sede remiera del C.S. Fiat in Corso Moncalieri è in piena attività. Vi possono trovare posto otto elementi di punta e due che si allenano nella vogata a coppie (la differenza sta nell'usare un remo solo manovrandolo con le due braccia, oppure una coppia di remi). L'impianto è stato recentemente perfezionato e viene usato tutte le sere allorché gli sportivi sono liberi dai loro impegni di lavoro o di studio.

Grazie a questa vasca l'allenamento può svolgersi regolarmente anche d'inverno nonostante il freddo e soprattutto grazie alla tenacia dei vogatori biancorossi e dei loro tecnici Siedler e Bonetta, che dimostrano come la passione del remo non sia solo un'utopia se sfida anche l'inclemenza del clima.



Il «due con» (Nigra, Cavaliere e tim. Guala) vincitore nelle regate internazionali di Lione.

CALENDARIO

DICEMBRE 1966 - GENNAIO 1967

ATLETICA PESANTE

Dicembre

- 3-4 - Faenza - Campionati Assoluti Italiani lotta greco-romana
- 8 - Nuoro - Campionati Assoluti Italiani pugilato
- 11 - Torino - IV prova Torneo Propaganda lotta greco-romana

CINE

Dicembre

- 23 - ore 21 - «Ho sposato 40 milioni di donne» (Warner Bros) bianco e nero
- 4 - ore 16 e 21 - «Ho sposato 40 milioni di donne» (Warner Bros) bianco e nero
- 8 - ore 10, 16 e 20,45 - «El Cid» (DEAR) a colori - per ragazzi
- 9-10 - ore 21 - «La donna di paglia» (DEAR) a colori
- 11 - ore 16 e 21 - «La donna di paglia» (DEAR) a colori
- 16-17 - ore 21 - «Non disturbate» (DEAR-FOX) a colori
- 18 - ore 16 e 21 - «Non disturbate» (DEAR-FOX) a colori
- 23-24 - ore 21 - «Gengis Khan il conquistatore» (CEIAD) a colori - vietato ai minori di anni 14
- 30-31 - ore 21 - «Patto a tre» (Warner Bros) a colori

Gennaio

- 1 - ore 16 e 21 - «Patto a tre» (Warner Bros) a colori
- 6-7 - ore 21 - «Cat Ballou» (CEIAD) a colori
- 8 - ore 10 - «Le comiche di Chariot» (DEAR-FOX) bianco e nero - per ragazzi
- 8 - ore 16 e 21 - «Cat Ballou» (CEIAD) a colori
- 11 - ore 21,15 - «Storia di una città, Geneve» - «Valais, pays des contrastes» - «Une cloche pour Ursli» e «Attraverso la Svizzera con Rossini» - documentario dell'Ufficio Nazionale Svizzero del Turismo
- 13-14 - ore 21 - «I 7 magnifici Jerry» (Paramount) a colori
- 15 - ore 16 e 21 - «I 7 magnifici Jerry» (Paramount) a colori
- 17-18 - ore 21 - «E senza un uomo» (Paramount) - documentario a colori
- 20-21 - ore 21 - «Prima vittoria» (Paramount) bianco e nero
- 22 - ore 16 e 21 - «Prima vittoria» (Paramount) bianco e nero
- 21-22 - ore 21 - «Agente 007 Missione Goldfinger» (DEAR) a colori
- 29 - ore 16 e 21 - «Agente 007 Missione Goldfinger» (DEAR) a colori

CONCERTI

Dicembre

- 1 - ore 21,30 - Presso il Conservatorio musicale «Giuseppe Verdi», concerto della pianista Marcella Crudeli. In programma: Mozart, Fantasia in Re minore K. 397; Sonata in Re maggiore K. 576 - Beethoven: Sonata in Mi bemolle Op. 81^a (Les adieux); Chopin: Variazioni brillanti Op. 12; Scherzo in Si bemolle minore Op. 31 - Chaillly: Sonata tritematica n. 6 - Prokofieff: Sonata n. 3 Op. 26 (in un sol tempo).
- 11 - ore 10 - Presso il salone-teatro di corso Moncalieri 10, concerto di cantanti folcloristici eseguito dalla Coral Cogne

13 - ore 21,30 - Presso il Conservatorio musicale « Giuseppe Verdi », concerto dell'Orchestra Filarmonica da Camera di Francoforte, diretta da Hans Jürgen Haase; Sandor Karoly primo violino solista, Charlotte Cas-sedanne arpa solista. In programma: Rossini: 3^a Sonata a quattro - Bach: Concerto per violino in Mi maggiore - Debussy: Danze per arpa ed archi - Dvorak: Serenata in Mi bemolle maggiore Op. 22.

Gennaio

- 10 - ore 21,30 - Presso il Conservatorio musicale « Giuseppe Verdi », concerto del Maestro d'organo Jean Jacques Grunewald. In programma: Bach: Preludio e fuga in Sol maggiore - Sonata in Trio n. 1 in Mi bemolle maggiore - Passacaglia e tema fugato - Franck: Corale n. 1 in Mi maggiore - Corale n. 2 in Si minore - Corale n. 3 in La minore
- 24 - ore 21,30 - Presso il Conservatorio musicale « Giuseppe Verdi », concerto di Arturo Danelin, flauto e Maria Consolata Quagliino, clavicembalo. In programma: Handel: 3^a Sonata in Sol maggiore - Telemann: Sonata in Do maggiore - Gluck: Aria dei Campi Elisi dall'Op. « Orfeo » - Händel: 4^a Sonata in Do maggiore - Vivaldi: 6^a Sonata in Sol minore - Bach: 6^a Sonata in Mi maggiore.

GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

GITE DI UN GIORNO

Tutte le domeniche e festivi:

Bardonecchia	L. 650
Beaulard	L. 650
Cesana	L. 600
Cervinia	L. 1.000
Claviere	L. 650
Crissolo	L. 650
Monginevro	L. 800
Praly	L. 650
Salice d'Uzio	L. 600
Sestriere	L. 650

GITA DI DUE GIORNI

Nizza Montecarlo: 31 dicembre - 1 gennaio

L. 13.800

GITE DI TRE GIORNI

Costa Azzurra: 31 dicembre - 2 gennaio

L. 19.850

Gstaad - Chamonix - Montreux: 31 dicembre-2 gennaio

L. 21.100

Chamonix - Mont Blanc (Traf-
foro Monte Bianco): 6-8 genn.

L. 21.850

Zermatt e Gornergrat: 6-8 genn.

L. 21.100

GITA DI QUATTRO GIORNI

Roma - Firenze: 5-8 gennaio

L. 33.250

GITA DI CINQUE GIORNI

Napoli e Costiera Amalfitana:

29 dicembre-2 gennaio

L. 42.000

PALLACANESTRO

Dicembre

- 4 - Torino - C.S. Fiat-Mivar Trieste
11 - Brescia - Pejo-C.S. Fiat
18 - Torino - C.S. Fiat-Lancio Torino

Gennaio

8 - Sesto S. Giovanni - GEAS-C.S. Fiat

15 - Torino - C.S. Fiat-Standa Milano

VIAGGI TURISTICI (SAVET) (in treno)

Parigi - 5 giorni

Partenze: 7 dicembre e 30 dicembre (capodanno, con supplemento cenone) 3 giorni di permanenza, con visite alla Parigi storica, alla Parigi moderna, al Louvre, escursione a Versailles.

L. 37.000

NOTIZIE IN BREVE

ATLETICA LEGGERA

Il 30 ottobre, a Bologna, si è svolta la finale della Coppa Italia femminile. Le atlete del C.S. Fiat si sono classificate al secondo posto con 9839 punti, a soli 114 dalla prima squadra il CUS Roma.

NUOTO

Il 5-6 novembre si è effettuato a Kassel (Germania) un meeting internazionale per juniores, che ha visto il trionfo dei giovani nuotatori italiani. Nella squadra ha ben figurato il nuotatore del C.S. Fiat Mauro Salo.

PALLACANESTRO

6 novembre - Bologna - C.S. Fiat-Lamborghini 52-28

13 novembre - Torino - C.S. Fiat-Standa Ferrara 57-40

20 novembre - Treviso - C.S. Fiat-Bristol 50-45

TENNIS

Recentemente, sui campi da tennis del Campo « G. Agnelli », si sono svolti i tornei riservati agli iscritti del C.S. Fiat.

I tornei, molto combattuti, ai quali hanno preso parte complessivamente 131 iscritti, hanno visto la vittoria della coppia Carignano-Roberto nel doppio maschile, della signorina De Giorgi nel singolo femminile, di Oberto nel singolo maschile Cat. B, ed ancora di Carignano nel singolo maschile Cat. A. Si sono distinti nelle suddette gare i signori Boccalatte-Pernigotti, la signorina Bernardini, il signor Marcone, che hanno disputato la finale.

La coppa messa in palio dal C.S. Fiat è stata vinta dai tennisti degli Stabilimenti Avio dinanzi a quelli degli Stabilimenti Automobili, delle Ferriere, della Sede Centrale, delle Officine Sussidiarie Auto e della Spa.

LA MOSTRA DEI FOTOGRAFI FIAT



L'inaugurazione della Mostra allestita presso la sede del Centro Sportivo e Culturale Fiat.

La Mostra dei fotografi Fiat, dal 19 novembre al 1° dicembre si è presentata all'annuale appuntamento d'autunno con una vasta rassegna d'opere a colori ed in bianco e nero.

E' stata inaugurata con i rappresentanti delle Autorità cittadine: per il Sindaco la prof.ssa Malan; per il Prefetto il suo vice dott. Izzo e per il Questore il vice dott. Salvatore Rizzo.

L'esposizione ha dato modo, anche quest'anno, di mettere in luce le capacità tecniche ed artistiche dei loro autori e la ricchezza dei motivi che li hanno ispirati.

Un impegno, che si avverte diffuso e che ha guidato anche il criterio dell'impaginazione della mostra, sobria e moderna.

Le fotografie sono oltre centottan-

ta: gli autori sessantatre, il numero e la preparazione di quali rispecchiano la vitalità del Gruppo dei fotografi Fiat che vanta ormai importanti affermazioni nei più qualificati Saloni nazionali ed internazionali di fotografia. Esso intende infatti costituire parte attiva delle correnti più moderne nella visione e nella trattazione tecnica degli svariati soggetti, ed è costante la ricerca di approfondimento, della cultura fotografica e dei fenomeni figurativi in generale.

Non meno interessante si è presentata la rassegna delle diapositive a colori che con le sue 159 opere ha dato una dimostrazione altrettanto convincente della vivacità e della fantasia degli autori, molti dei quali già partecipanti alla rassegna in bianco e nero, ed altri nuovi.

SPORT DILETTANTISTICO PER I GIOVANI

familiari di dipendenti Fiat

Giovani amici,

molti di voi desiderano praticare attività sportive quale sana alternativa allo studio.

Vi ricordiamo che il Centro Sportivo Fiat istituisce ogni anno corsi permanenti di addestramento allo sport, riservati ai giovani, familiari di dipendenti Fiat e residenti in Torino.

Quanti di voi intendono avvalersi di questi corsi sono pregati di compilare e spedire il tagliando qui riportato.

tato, che elenca le attività e definisce i limiti di età stabiliti per ciascuna di esse.

Gli interessati verranno chiamati per un esame di idoneità fisica e, in relazione alla disponibilità dei posti, avviati ai corsi che saranno articolati in turni da effettuarsi secondo le esigenze scolastiche di ciascuno, mentre la frequenza sarà facilitata da apposito servizio di trasporto con autopullman.

CORSI DI ADDESTRAMENTO ALLO SPORT

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

ATLETICA LEGGERA (maschile e femminile) - da 12 a 16 anni.

CANOTTAGGIO (maschile) - da 15 a 18 anni.

NUOTO (maschile e femminile) - da 10 a 13 anni.

PALLACANESTRO (femminile) - da 12 a 15 anni.

Nome e cognome dello studente

età

Nome, cognome e Sezione di appartenenza del familiare alla Fiat

grado di parentela

Indirizzo di casa a Torino

(da ritagliare e spedire)



La signorina Anna Maria Spinelli (Sez. Spa) e Dario Cassina (Autom. Mirafiori), noti ed apprezzati allettati del C.S. Fiat, si sono recentemente uniti in matrimonio. Eccoli, dopo la cerimonia, presso la sede del Campo Sportivo, dove hanno colto tante significative affermazioni. • Illustrato Fiat - rimetta sinceri auguri agli sposi.



IN CAMPAGNOLA ATTRAVERSO IL SAHARA



Il giornalista Lino Pellegrini che — quale inviato della « Domenica del Corriere » — ha recentemente attraversato le zone meno conosciute e più aride del deserto africano a bordo di due Campagnole Fiat, ha scritto per « Illustrato Fiat » queste note.

A Sebha, nel sud della Libia, finisce l'asfalto. Sebha è a 937 chilometri da Tripoli. Un grande cippo indica la distanza di vari centri; Fort Lamy, capitale del Ciad, si trova a 2500 chilometri. Noi puntavamo su Fort Lamy, ma con alcune deviazioni, per cui la distanza sarebbe salita a quasi 3500.

Detto questo, non ho detto nulla. Sebha è di qua del Sahara, e Fort Lamy è al di là. Il Sahara a sud di Sebha non è come altri deserti africani, che si possono percorrere facilmente: è un deserto durissimo, perché molle; in altre parole, se la sabbia cede, le difficoltà aumentano. Ma, allora, perché traversare il Sahara su quel-

la direttrice anziché su percorsi più comodi? Perché nell'estremo sud della Libia e nell'estremo nord del Ciad il deserto offre spettacoli favolosi.

Eravamo in quattro: mia moglie Elena, già avvezza all'Africa per lunghe spedizioni compiute in passato; il dottor Angelo Pesce, dell'« Eni », organizzatore della spedizione attuale; il collaudatore Angelo Sanga, ottimo conoscitore di macchine e di deserto, e io. Eravamo in quattro persone e due macchine: due « Campagnole ». Nel 1964, mia moglie e io andammo da Milano ad Addis Abeba in « Campagnola »; l'esperienza riuscì tanto positiva da consigliarci la « Campagnola » anche per il deserto più arduo.

Le difficoltà del deserto significano, nel nostro caso, rischio. In zone dove non passano se non — in media — 150 autocarri all'anno, quasi sempre raggruppati in convoglio, basta una banale avaria per mettere in pericolo l'incolumità dei viaggiatori; sicché la scelta della macchina è una dimostrazione di fiducia profonda. Però, siccome la fiducia non esclude la prudenza, ecco il motivo delle due vetture.

L'altra grossa difficoltà riguarda l'autonomia. Per millecento chilometri non avremmo potuto rifornire normalmente; dunque un problema assai grave. Il dottor Pesce lo risolse facendo scaglionare sul nostro percorso, da un convoglio di autocarri italiani partito un mese prima di noi, tre fusti di nafta. In più avevamo, si capisce, numerosi pezzi di ricambio, ruote di scorta, olio, viveri, acqua, soprattutto acqua. Avevamo anche il normale bagaglio, ma in una traversata del deserto il bagaglio viene ultimo, nella graduatoria d'importanza.

Per chi abbia una carta dell'Africa, il nostro itinerario è stato il seguente. Da Sebha siamo scesi fino a Gatrian, ultima oasi libica, via Murzuk. Dopo Gatrian si

esce dalla Libia senz'avvedersene, ma si naviga già tra ostacoli molto seri, rappresentati soprattutto da lunghi tratti di sabbia molle e da dune. Uno dei punti più temibili è il cosiddetto passo di Kurizo, già in territorio ciadino, dove la pista è continuamente cancellata dal vento. Poco più avanti s'apre la visione quasi irreale delle cosiddette Guglie di Sissé, vette e pinnacoli di antichissime arenarie che sorgono dal deserto nudo come altrettante Dolomiti; le Guglie di Sissé bastano a giustificare una traversata del Sahara.

Noi, dalla zona delle guglie deviammo per il Tibesti, il mondo perduto dell'Africa,

il regno dei vulcani; ridiscendemmo al Sahara, puntammo sull'oasi ciadina di Zuar, e dovennero faticare duramente, sempre fra sabbie cedevoli, per conquistare quella, successiva, di Faya Largeau. Non avevamo tende: sarebbero state praticamente inutili; mangiavamo cibi in scatola; alla sera, aprivamo le nostre brandine e dormivamo sotto le stelle; ci servivamo di sacchi a pelo e di coperte perché le notti sahariane sono fredde o freddissime, e poi perché il deserto è spesso investito da venti poderosi. Il vento ci disturbò spesso, fra l'altro minacciava l'incolumità dei nostri numerosi apparecchi fotografici. Siccome io viaggio non per turismo ma come invitato della « Domenica del Corriere », l'efficienza di quegli apparecchi mi era indispensabile; funzionarono, solo perché cercavo sempre di proteggerli scrupolosamente con sacchetti di plastica.

Oltre Faya Largeau le difficoltà, anziché attenuarsi, si aggravarono. L'iniziativa di una guida indigena ci fece restar senza natta, fra le dune, durante una tempesta di sabbia. Allora destinammo tutta la natta residua a una « Campagnola » sola, e con quella, non senza momenti di ansia, compimmo le ultime centinaia di chilometri del nostro itinerario. Una sera vedemmo un fiume; era lo Sciar, il grande corso d'acqua che alimenta il lago di Ciad e bagna Fort Lamy; pochi minuti più tardi avevamo raggiunto la nostra meta, la traversata del Sahara era compiuta. Dunque avevamo ben riposto la nostra fiducia, le « Campagnole » avevano saputo superare tutte le insidie del deserto.

Anche se non racconto qui la storia dettagliata del mio viaggio, voglio ribadirne due elementi. Contrariamente a ciò che molti pensano, il Sahara offre spettacoli prodigiosi, forse superiori a quelli che gli astronauti potranno un giorno ammirare sulla Luna. D'altra parte le difficoltà dell'itinerario Sebha, Faya Largeau, Arada, Fort Lamy sono tali da esigere un'organizzazione molto accurata e conoscenza del deserto. Se ne si fa come due di quei turisti imprudenti che, per aver voluto affrontare il deserto con una vettura — non italiana — inadeguata, a nord di Faya Largeau, ruppero il differenziale. E' accaduto nei primi mesi di quest'anno. Se non li avessero soccorsi, per puro caso, alcuni camionisti italiani di passaggio, i due imprudenti ci avrebbero lasciato la pelle.

LINO PELLEGRINI
(Fotografie di Elena Pellegrini e dell'autore)

AUTOMOBILINE PER DISCESE



Dall'Australia il giovane Noel Craig, quattordicenne, ci manda questa fotografia che gli è stata fatta con l'auto che si è costruita. Si tratta — come la definisce Noel — di una speciale versione della Fiat 850, battezzata « Slo front Sports ». Costruita e correre a rompicollo su veicoli come questo è una passione molto diffusa fra i giovani di parecchi paesi. Le auto (chiamiamole così) vengono impiegate in gare che si svolgono su strade in discesa. Più ripido è il percorso più si va forte e l'entusiasmo degli spettatori — coetanei dei piloti e loro genitori — non conosce limiti.

Della sua « Slo front Sports » Noel Craig ci ha fornito anche queste scherzose caratteristiche tecniche.
Motore - Risultati prove finora segreti. Nel frattempo riposo in speciale involucro sigillato.
Sospensioni - Di provata esperienza. Asse rigido libero; elimina la necessità degli ammortizzatori.
Freni - Blocchetti in legno sulle ruote posteriori, non soggetti a slittamento; azionati a mano.
Guida - Molto diretta, mediante corda attorno al piantone volante.
Pneumatici - Pieni. Si fa a meno di gonfiarli.
Velocità - Massima 16 km/h, in discesa con vento favorevole.

Noel Craig, a 14-year-old boy from Melbourne, Australia, has submitted us this picture of a "Slo front Sports" model—a special version of the Fiat 850—which he has himself skillfully built.

Self-made cars of this type are the latest craze among bright young people in many countries. The vehicles are then piloted in breakneck neighbourhood down-hill races, among the enthusiasm and the excitement of young friends and parents, not to mention the pilots themselves.

Noel also supplied us with the following specifications pertaining to its "Slo front Sports" model:

Engine - Secret pending trial results. Contained meantime in specially sealed compartment.

Suspension - Front and Rear. By proven trouble-free straight axle—eliminates need for shock absorbers.

Brakes - Fade-free hand-operated by hardwood block on rear wheel. (A Fiat exclusive).

Steering - Very direct by cord around steering column arrangement.

Tires - Solid rubber. Does away with inflating.

Speed - Maximum—10 m.p.h.—downhill and with following wind.



Alcune immagini delle Campagnole nel deserto: nella foto grande in alto le Guglie di Sissé, vette e pinnacoli di antichissima arenaria, che danno al paesaggio un aspetto quasi irreale.



La Fiat ha presentato un volume il cui titolo è « Linea Fiat ». L'opera, che non a caso vede la luce nel centenario della nascita di Giovanni Agnelli, permette di seguire le varie tappe attraverso le quali l'automobile Fiat è diventata quella attuale. Ci troviamo di fronte, insomma, ad una indagine storica condotta soprattutto mediante l'esegesi critica dei modelli che — dalla « 3½ HP » alla « Dino » — hanno costellato la parabola ascendente della nostra Marca.

In tal modo l'automobile è analizzata dagli autori — Oddone Camerana con la collaborazione di Pio Manzù e Horst Baumann — come oggetto appartenente al disegno industriale, cioè nel suo rapporto con l'uomo. Si tratta quindi di un singolare esempio di storia dell'auto (in questo caso dell'auto Fiat) come fenomeno non solo storico ed economico ma soprattutto sociale.

Il volume, di 135 pagine formato album, è illustrato con fotografie, in gran parte a colori, e disegni costruttivi, sul filo di una prosa essenziale, nutrita di fatti e date, mai indulgente alle tentazioni della retorica. Si apre con una « cronaca dei tipi », che non è un arido catalogo di modelli ma una traccia logica dell'evoluzione delle vetture Fiat dai primi anni ad oggi.

Parecchie pagine di « Linea Fiat » sono dedicate alla evoluzione esemplificativa di un modello leggendario, la « 1100 »: trent'anni di vita e di perpicio rinnovamento, più di due milioni di esemplari costruiti, 28 versioni. L'immediatezza visiva, ch'è una costante di quest'opera, si esplica ancora nella parte dedicata a una pano-

"Linea Fiat"

Un nuovo volume che accanto a un esame storico dell'automobile Fiat, ne illustra temi d'attualità

lement. En fait, nous nous trouvons devant une enquête historique conduite grâce surtout à une exégèse critique des modèles qui — de la « 3½ HP » à la « Dino » — ont constellé la parabole ascendante de la grande Firme de Turin.

L'automobile est ainsi analysée par ses auteurs — Oddone Camerana en collaboration avec Pio Manzù et Horst Baumann — comme un objet appartenant au dessin industriel, c'est-à-dire dans son rapport avec l'homme. Il s'agit donc d'un rare exemple de l'histoire de l'automobile (dans ce cas de l'automobile Fiat) en tant que phénomène non seulement historique, mais surtout social.

Le volume — de 135 pages, format album — est illustré de photographies, pour la plupart en couleurs, et de dessins d'études, sur le fil d'une prose essentielle, nourrie de faits et de dates, jamais indulgente aux tentations de la rhétorique. L'histoire commence par une « chronique des types », qui n'est pas un aride catalogue de modèles, mais au contraire un tracé logique de l'évolution des voitures Fiat, depuis ses débuts jusqu'à nos jours.

De nombreuses pages de « Ligne Fiat » sont dédiées à l'évolution, à travers des exemples, d'un modèle légendaire: la 1100, 30 années de vie et de renouvellement continu, plus de 2 millions d'exemplaires construits, 28 versions.

L'image Fiat, enfin, une cavalcade entre le passé et le présent, presque une histoire du costume, d'un mode de vie, au cours d'une période pénétrée et conditionnée par l'automobile.

In « Fiat Line », lengthy attention is paid to the unfolding of a famous model, the 1100, rightly claiming to its credit three decades of constant renovation, more than two million units produced, 28 different versions. The visual immediacy, an ever present element in the work, further unfolds in the sections devoted to the survey of designs and studies by Fiat's Styling Center, to the research on safety (both in laboratory and on the road), to the times and methods, to the techniques and equipment employed to ensure mass production, to the shop set up.

Finally, a series of « Fiat images », a cavalcade amid past and present, almost a story of customs and ways of life in the period which saw the birth and growth of the automobile and was conditioned by it.

gen zu dem heutigen Stand gelangt sind. Es handelt sich um eine historische Recherche über die Fiat-Automobilmodelle, die vom 3½ HP bis zu dem heutigen Dino, den Aufstieg des grossen Turiner Unternehmens begleitet haben.

Die Autoren — Oddone Camerana in Zusammenarbeit mit Pio Manzù und Horst H. Baumann — haben das Automobil vor allem unter dem Gesichtspunkt des Industrial Design betrachtet, d.h. in seinen Beziehungen zum Menschen. Es handelt sich daher um ein seltenes Beispiel einer Automobilgeschichte (in diesem Falle des Autos Fiat), die das Phänomen Automobil nicht nur historisch und wirtschaftlich, sondern auch soziologisch betrachtet.

Der Band von 135 Seiten ist mit Photographien, meistens farbig, und mit Zeichnungen ausgestattet, und sein Text entfaltet sich in einem lebhaften und sachlichen Stil, der sich vor allem auf Tatsachen und Daten gründet und nie in überflüssige Rhetorik verfällt. Es beginnt mit einer « Chronique der Typen », die aber kein trockener Katalog von Modellen ist, sondern ein logischer Faden der Entwicklung der Fiat-Wagen von den Anfängen bis jetzt.

Mehrere Seiten der « Fiat Line » sind



ramica sulle progettazioni e studi del Centro Stile Fiat; sulle ricerche nel campo della sicurezza, in laboratorio e in strada; sui modi, tempi e tecniche di studio e attrezzatura per la produzione di serie; e sull'organizzazione di officina.

Infine una serie di « immagini Fiat », cavalcata tra passato e presente, quasi una storia di costume, di modi di vita, nel periodo che l'automobile comprende e condiziona.

In conclusione un'opera che ha lo scopo di individuare, attraverso l'indagine storica e l'esame dell'attualità presente più significativa, l'ossatura di una condotta di gara, di una politica di produzione, di una linea di condotta: una linea Fiat, appunto. Pubblicato dalla Direzione Stampa e Propag. Fiat. Esso verrà posto tra breve in vendita nelle principali librerie.

Pour conclure, une œuvre dont le but est d'individualiser, à travers la recherche historique et l'examen d'une significative actualité, l'ossature d'une politique de production, d'une ligne de conduite: une ligne Fiat, en somme.

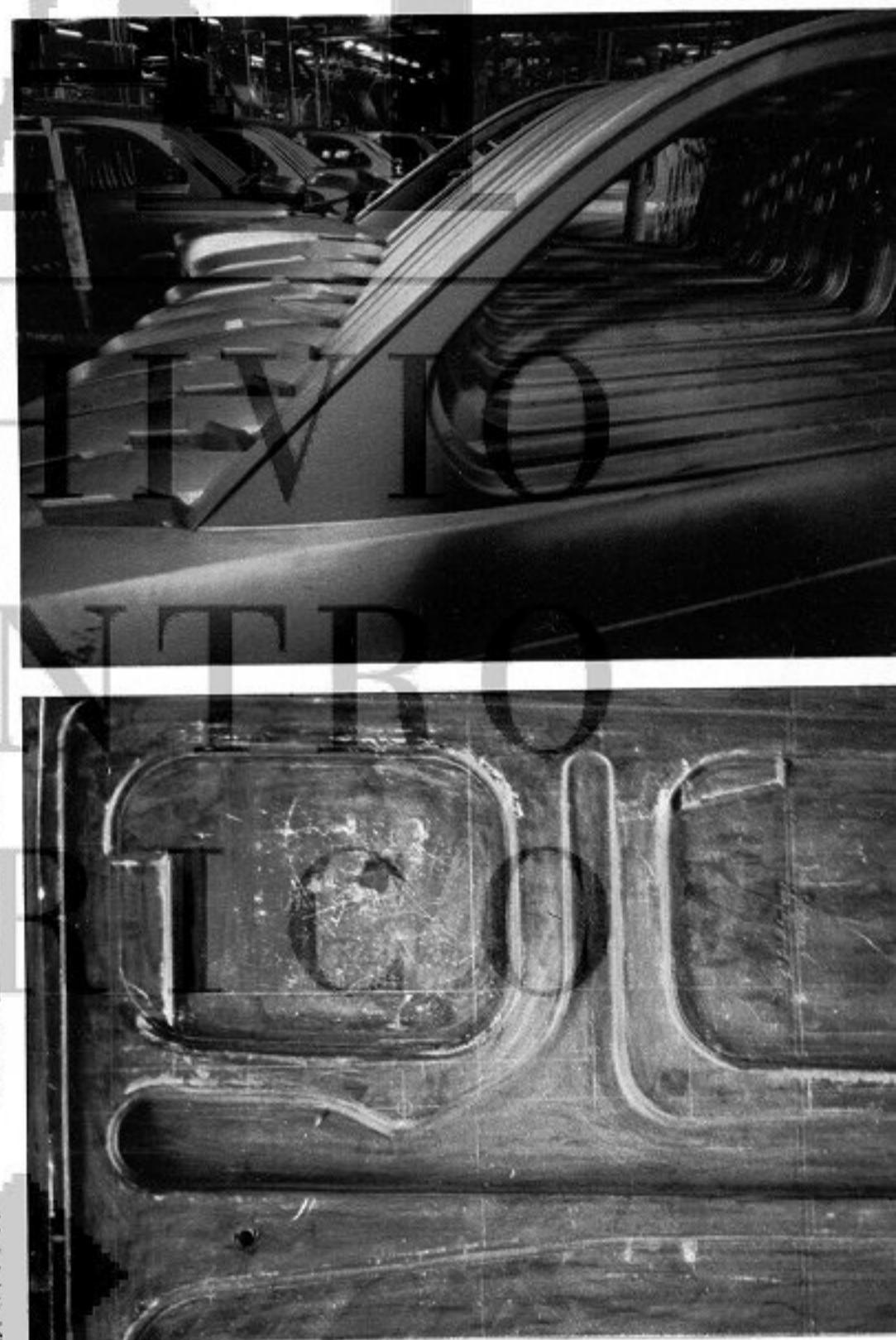
Publié par Fiat - Direction de Presse.

A book on Fiat achievements

In a book — Fiat Line — recently presented by our company as one of the many tributes paid to the memory of its Founder, Sen. Giovanni Agnelli in the centennial of the birth, are illustrated the various stages in the development of Fiat cars, and through a critical exposition, a historical analysis is conducted on the throngs of models — from the first 3½ HP of 1899 to the latest Fiat Dino — studying the ascending path of Fiat.

The author, Oddone Camerana, with the collaboration of Pio Manzù and Horst H. Baumann, analyzes the automobile not merely as a historical and economical phenomenon but also and primarily as a social one.

The 135-page, album-sized volume features a wealth of illustrations, mostly in colour, and of drawings telling in an essential prose, never giving in to rhetorics, the story of the achievements and their dates. A list of types opens the book which is never a catalogue of models but rather a logical outline of the evolution in Fiat cars, from their early beginnings to the present day.



In conclusion, a work engaged in singling out, through a historical enquiry and the survey of what is most significant in the present time, Fiat's racing conduct, its production policy, its line of conduct, in fact, the Fiat line.

Published by Fiat Press Department.

Ein Buch über die Entwicklung der Fiat

Fiat hat ein Buch mit dem Titel « Die Fiat Linie » herausgegeben. Dieses Werk, welches anlässlich der hundertsten Wiederkehr des Geburtstages von Giovanni Agnelli veröffentlicht wurde, beschreibt die verschiedenen Etappen, durch welche die Fiat-Wa-

der Entwicklung eines legendären Modells, des 1100 gewidmet: 30 Jahre ständiger Erneuerung, mehr als 2 Millionen gebauter Einheiten, 28 Versionen.

Schließlich eine Reihe « Fiat-Bilder », eine Brücke zwischen Vergangenheit und Gegenwart, fast eine Geschichte der Sitten und der Lebensweise, in einer Zeit, die das Auto umfasst und formt.

Zusammenfassend kann man sagen, es handelt sich um ein Werk, dass sich zum Ziel gesetzt hat, mittels geschichtlicher Analysen und aktueller Betrachtungen, eine Entwicklung, eine Produktionspolitik, eine Lebensanschauung zu erforschen: die Fiat Linie, eben.

Veröffentlicht durch die Fiat-Presse- und Werbeabteilung.

Les étapes de Fiat réunies en un volume

La Fiat a récemment présenté un volume dont le titre est « Ligne Fiat ». L'œuvre qui, non sans a-propos, voit le jour l'année même du centenaire de la naissance de Giovanni Agnelli, permet de suivre les différentes étapes à travers lesquelles l'automobile est devenue ce qu'elle est actuel-

Tante cose di nostri dipendenti sono state di recente allietate da fiori rosa e fiori azzurri. Diamo qui di seguito i nominativi dei neonati. A tutti i papà e alle mamme va un piccolo augurio sugli auguri.

Automobili Mirafiori — ELEONORA, di Giovanni ALTINA; CRISTINA, di Michelangelo ARENA; ROBERTO, di Rolando ASCHIERI; SANDRO, di Luigi AVISIO; MARIA TERESA, di Luigi ATZENI; LUCA, di Carlo AUDELLO; EDOARDO, di Giovanni BALSAMO; STEFANO, di Gino BARDINI; EZIO, di Secondo BECCHEI; ALBERTO, di Lino BENFATTO; MONICA, di Giovanni BENSI; BARBARA, di Roberto BERTONE; MAURO, di Renzo BERZANI; STEFANIA, di Antonello BESSIO; LUIGI, di Giovanni BIGHIN; DARIO, di Francesco BRODRITO; IRENE, di Pietro BOINO; ANDREA, di Carla PIRAS BONARDE; FABRIZIO, di Giancarlo BONCI; RAFFAELLA, di Vincenzo BONELLO; MARIA PAOLA, di Salvatore BONFIGLIO; PAOLO, di Enrico BOSCO; WILMA, del p.i. Cherubino BRONZINO; RICCARDO, di Pietro BRUNO; MICHELE ENZO, di Sebastiano BRUNO; GIUSEPPINA, di Calogero BUTTICE; SIMONETTA, di Antonio BUZZI; IRENE, di Vincenzo CAGLIANO; ROSANNA, di Bernardo CALIERO; BARBARA, del rag. Giacomo CALVI; GIAN FRANCO, di Silvano CAMELIN; MONICA, di Venerando CAPPELLATO; BARBARA, di Arduino CAPRARO; ROBERTO, di Angelo CARBONERO; CLAUDIO, di Antonio CARENA; SABRINA, di Renzo CARPI; ROSA, di Nicola CATALANO; BRUNO, di Angelo CAVANNA; ROBERTO, di Onorino CELEGHINI; ANNA, di Antonio CERIELLO; ALESSANDRA, di Enrico CERIASO; CINZIA, di Riccardo CHIARAMELLO; SUSANNA, di Simone CIRAVEGNA; MICASIA, di Francesco CONCIALDI; LAURENZIA, di Ignazio CONTENNA; LUCIA, di Benito CONTORNO; LORENZO, di Luigi CONTRINO; FRANCA, di Luciano CORALI; LUIGI, di Giovanni CORALLO; LUCIANO, di Andrea COSTAMAGNA; MARIA GRAZIA, di Tommaso CRISTIANO; PAOLO, di Bruno DANNUSSO; ROSINELLA, di Serafino DE FAZIO; FRANCO, di Michele DELCASTELLO; MARINA, di Marco DEMARIE; VINCENZO, di Antonio DE PALMA; GIUSEPPE, di Giuseppe DI MARTINO; VITO, di Donato DI PALMA; CLAUDIA, di Romolo DONNA; GIUSEPPINA, di Antonino FAILLA; IVO GIOVANNI, di Ludovico FARAMIA; FABRIZIO, di Giovannino FARISI; ROBERTO, di Luigi FERRARI; DARIO, di Riccardo FESTA; GIOVANNI, di Antonio FINAMORE; FRANCO,



Mauro, figlio di Bartolomeo Capellino
(Sez. O.S.A.) e nipote di Andrea Gramaglia
(Automobili Mirafiori)



Fabrizio, figlio di Felice Mollar
(Automobili Mirafiori)



PETRARCHI; DAVIDE, del geom. Salvatore PETRUZZELLA; MARIA LUISA, di Felice PETTI; CLAUDIO, di Aldo PIANO; VITTORIO, di Carlo PICCHIO; FRANCA, di Raimondo POZZI; MASSIMILIANO, di Gianni PRENCISVALLE; GIORGIO, di Michele QUATTROCOLA; ELIO, di Francesco RIBOTTA; LEONARDO, di Vito ROMANO; MASSIMO, di Alberto RONCOTONI; ANNA MARIA, di Mario ROSCIO e Wanda MORDENTI (Sez. Fonderie e Fucine); GIOVANNA, di Biagio ROSSETTI; ROBERTO, di Emanuele RUÀ; VINCENZO, di Enzo RUSSO; MASSIMO, di G. Carlo SACCO; MAURO GIANMICHELE, di Giuseppe SALUSSO; ANNA, di Antonio SAMBOGNA; MAURIZIO, di Angelo SANTO; LUCA, di Mario SARTORELLI; ELISABETTA, di Carlo SARTORI; VALENTINA, di Giuseppe SCARCIPINO PATTARELLI; LAURA, di Eugenio SCONFIRENZA; GIAN PIERO, di Angelo SENAPOL; ALESSANDRA, di Renzo SENESI; FRANCO, di Lorenzo SERRA; LUCIANA, di Antonio TANGO; MAURO, di Giuseppe TARABLE; MARIA TERESA, di Lorenzo TARICCO; MIRELLA, di Romano TATTO; RAFARILLA, di Carlo TIBERTI; DOMENICO, di Savoia TODARELLO; MARCO, di Amelia TONTINI BALAGNA; ANTONIETTA, di Gaetano TORRELLA; MASSIMO, di Gian Maria TRICERI; MARIA PIA, di Battista TURCO; MARCO, di Francesco USAI; PIERALDO, di Battista VAIRA; PIERO GIUSEPPE, di Pietro VILLANOVA; SERGIO, di Luigi VOLA; NICOLA, di Bento ZAPPAUDU; FABIO, di Salvatore ZEDDA.

Sede Centrale — STEFANIA, del p.i. Giorgio ANDRIODZI; MONICA, del rag. Andrea ANDRIOLI; LUCA, di Gianni ANNIVI; ROSABELLA, di Antonio BARBIERO; ROBERTO, di Renato BERTOLUSSO; DANIELA, di Giuseppe BISPINI; GIANLUCA, di Giancarlo CAGNANI; MARIO, di Renato CAPOMAZZA; MAURIZIO, di Sergio CASSANO; LUIGI, di Ernesto CHIUSA; CLAUDIO, di Ezio CHIARARIO; MARCO, dell'ing. Domenico COVELLI; CRISTIANA, di Aldo CRITTONI; ANTONIO, di Pietro DAL BO; GIOVANNI, di Leonardo DAVANZO DI COZUR; ANDREA, del-



Diego, figlio di Giovanni Para
(Automobili Mirafiori)



Pierangela, figlia di Giuseppe Porta
(Automobili Mirafiori)



Davide Luca, figlio di Giovanni Bottaccini
(Sede Centrale)



Marilena, figlia di Sergio Caudera
(Automobili Mirafiori)

l'ing. Mario DEBENEARDI; ROSA, dell'ing. Giovanni FERRARA; ENRICO, di Pietro FERREIRO; CARLO, dell'ing. Piero FIORETTA; LUCA, del geom. Piero FRANCESIO; LUCA, del p.i. Luigi GASTALDI; VALERIA, di Giuseppe GERARDI; GRAZIELLA, di Tommaso LIONETTI; PATRIZIA, del geom. Sergio LUDE; LUIGI, di Francesco MAZZA; ELENA, di Angelo MISCOSCIA; ALBERTO, dell'ing. Pier Giorgio MOTTA; DANIELA, di Germana NALDINI GARIGLIO; FRANCESCA, di Elida NAVONE TARIZZO; LUISELLA, di Carlo NOVARA; FERRUCCIO, di Pierfilippo PAVONE; PATRIZIA, di Rodolfo PRLAGATTE; PAOLA, di Giuseppe PETTI e la rag. Rita VINAY; ROBERTO, del p.i. Mario PITTATORE; VITTORIO, di Giuseppe RAVELLO; CLAUDIA, di Michelina RAVERA; EMANUELA, di Natale ROSATTI; ANNA MARIA, del dott. Paolo SANI; CLAUDIO, di Cesario SANTIA RASTELLO; ALBERTO, di Francesco SERRA; SILVIA, di Caterina SOFI; PIETRO VIGLINO; ROBERTO, del geom. Renato TAMETTI; NADIA, di Maria Giuseppina TIRANTE CAMERA; MARINA, di Giacomo TOSO; MARIELLA, di Umberto VALENTE.

Sezione O.S.A. — PATRIZIA, di Vincenzo BARRESE; MICHELE, di Alessandro BUNINO; ALESSANDRO, del p.i. Franco CAMPAGNOLO; COSIMO, di Umberto CAPRINO; NADIA, di Elio CAPOLLI; MARIA, di Marco CARLOMAGNO; ROSA, di Gennaro CARDAMONE; PIERO, di Giovanni CRESTO; ALESSANDRO, di Valentino CUCCO; LAURA, di Rosario CUNSOLO; ROBERTO, di Pasquale DI VIESTI; MARCO, di Francesco FLORIS; GIUSEPPE, di Calogero IANELLO; ROBERTO, di Osvaldo MONNET; GIANCARLO, di Giuseppe ORECCHIA; MARCO, di Luigi PERCI VALLE; VINCENZO, di Michele PAGNOTTA; GIANNI, di Alberto RAINERIO; MAURO, di Eugenio SPIAGGI.

Sez. Fonderie e Fucine — OSCAR, di Matteo ALBERTO; LUIGI, di Giuseppe ALOI; LORELLA, di Battista ALOI; NADIA, di Antonio ANDREIS; GABRIELLA, di Antonio ANTONA;



Paola, figlia di Marino Cassino
(Sezione Ferriere)



Massimo, figlio di Giorgio Cervi
(Sezione Ferriere)

Marcella e Giovanni, figli di Alviero Andreis
(Automobili Mirafiori)



Angelo, figlio di Giuseppe Zullo
(Automobili Mirafiori)



Renato, figlio di Piergiorgio Revollo
(Automobili Mirafiori)



di Vanni FIUSSELLO; MARIA CRISTINA, di Antonio FONTANA; EDOARDO, di Giuseppe FORNAS; ORIANA, di Arnaldo FRISO; GIUSEPPE, di Nicola FUCARINO; MAURO, di Luciano GALIANA; ILARIO, di Cesare GARAVET; MASSIMILIANO, di Ella GATTI; PATRIZIA, di Luigi GENNARO; LILIANA, di Calogero GERBINO; LAURETTA, di Andrea GHELLA; GANDOLFO, di Giuseppe GIACOMARIA; ROBERTA, di Giacomo GIBAUDETTO; SIMONA, di Antonio GIORDANO; DARIO, di Bartolomeo GIRAUDI; DANIELE, di Raimondo GIUSIANO; SANDRO, di Calogero INGARGIOLA; ALFREDO, di Antonino LA GUARDIA; VINCENZO, di Annunziata LAMARINA; ANTONIO, di Stella LANATA; ROBERTO, di Domenico LANTERNINO; TIZIANA e LUISELLA, di Giacomo LATINI; CATIA, di Raimondi LAZZERINI; MARIA CRISTINA, di Ottavio LEVA; PATRIZIA, di Antonio LIBRA; LIDIA, di Carlo LISA; GIUDITTA, di Riccardo LOCURATOLO; PAOLO, di Vittorio LOVREGGIO; MARIA LUISA, del geom. Michele LUCIA; PIETRO, di Vincenzo LUPANO; ANTONINA, di Giuseppe MACALUSO; BARBARA, di Guido MACCHI; ARMANDO, di Raffaele MAIORANO; ORNELLA, di Marcello MARONESE; ROBERTO, di Antonio MARRAS; GABRIELLA, di Giuseppe MARTOGLIA; LUCA, di Giovanni MENEGATTI; FRANCESCO, di Antonio MERLO; ANTONIO, di Nicola MIALE; DANIELA, di Felice MINOIA; MASSIMO, di Giordano MOI; DARIO e MAURO, di Domenico MORRA; ANTONELLA, di Giuseppe MORSETTI; SALVATORE, di Ignazio MORTELLATO; LUIGI, di Gabriele MOSCA; PAOLA, di Luciano MOSCA; DANIELA, di Giovanni MOSEN; CARLO, di Giovanni MUGNAI; IVANA, di Mario MURARO; ANTONIO, di Nicolo MUSCARELLO; MARIA ELENA, di Severino NERVO; ENRICO, di Giuseppe NONELLI; MARIO, di Giovanni OMEGNA; ENRICA, del geom. Mario ORIGLIA e Angela CHIESA (Sez. Prod. Auxiliarie); LUIGI, di Pier Giovanni ORNAGHI; AMANDA, di Maria COPASSO e Cesare PACINI; ROBERTA, di Domenico PEIRETTI; MARIA ANNA, di Giacinto PELLEGRINI; MONICA, di Marco PERLO; FABRIZIO, di Santa PERRARO; LAURETTA, di Severino

Fiat

ANNA, di Nicola BALDO; MARCO, di Bartolomeo BARGIANO; IDA, di Vittorio BARRA; ALESSANDRO, di Bartolomeo BASTONERO; MARIO, di Giovanni BERTERO; ORNELLA, di Bruno BOERI; VILMA, di Marcello BONANSEA; ANDREA, di Luciano BONARDI; ROBERTO e ROSALIA, di Giuseppe BONASERA; MANUELA, di Domenico BRAGARDO; GIAN PIERO, di Sergio BRICARELLO; MANUELA, di Domenica BRIARDO; FRANCO, di Lucia CANAVERO ROBBA; SERGIO, di Carlo CASTAGNO; LAURA, di Lorenzo CASTAGNO; ROSANGELA, di Giovanni CHIESA; CATERINA, di Luigi CIMINO; ANTONELLA, di Antonio CONTI; CARLA, del p.i. Armando DELLAVALLE; RITA, di Antonino DAMIANI; NICOLA, di Giuseppe DI GRAGORIO; FULVIO, di Andrea FIDALE; DELIA, di Maria FIORENTINI; LUCIANA, di Giulio GHIGLIANO; ALESSANDRO, di Gian Luigi GHIO; CARMELINO, di Giuseppe LA MALFA; GIUSEPPINA, di Calogero LA PLACA; LAURA, di Costanzo LEDNARDI; IGOR GIOVANNI, di Cesario LO PINTO; FABRIZIO, di Mario MILONE; LUCA, di Livio MOSCHINI; DAVIDE, di Bruno MOSSO; MIRELLA, di Carmela NICOLA GAROFALO; LUISA, di Riccardo PANEALBO; LAURA, di Romolo PANEGHINI; VALTER, di Sergio PASQUERO; ILVA, di Donato PETRORO; MARIA GIUSEPPINA, di Luigi PIRAS; ENRICO, di Giuseppe PONS; CRISTIANO, di Silvio ROSA; MARIA, di Silvano SABBADIN; ROBERTO, di Serafino SCALISE; LORENA, di Pellegrino SERINO; MARIA, di Pasquale TALARICO; VILMA, di Giovanni TESIO; BARBARA, di Mario VOLPE.

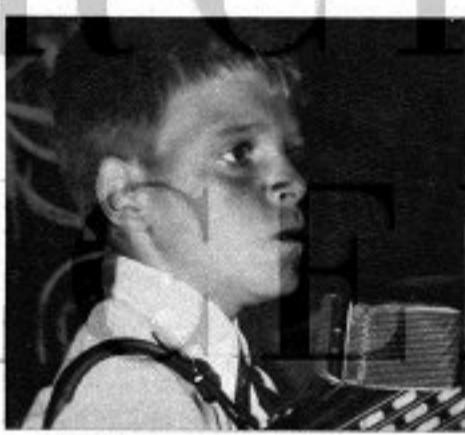
Sezione SPA — LAURA, di Domenico BARRATA; PAOLO, di Domenico BARATTA; CLAUDIO, di Giacomo BERUTTI; PAOLA, di Francesco BO; ROBERTO, di Bruno BOSCHETTO; ROBERTA, di Giuseppe BRACCO; ALBERTO, di Alvaro CACCIAMANI; CIRO, di Nicola CATANEO; LAURA, di Oreste CODOGNOTTO; FERNANDO, di Benito DE GIORGI; CARMELINA, di Natale DI SANTO; ENZA, di Francesco DIURNO; ENRI-



Sandra, figlia di Franco Falletto
(Grandi Motori)



Silvia, nipote di Gaetano Carli
(Grandi Motori)



Enzino, figlio di Ferdinando Avico
(S.I.M.A.)



Laura, figlia di Rosanna Caramante
(Sez. Vellivoli)



Stefano, figlio di Giovanni Falco
(Filiale di Pescara)



Stefania, figlia di Gino Pedrazzi
(Sezione O.S.A.)

CO. di Renato DONALISIO; GIOVANNI, di Eduardo DRAGO; MATILDE, di Giuseppe FERRAIUOLO; PINO, di Carlo GALOPPA; PAOLA, di Franco GARINO; MONICA, di Giuseppe GIACHETTO; TIZIANA, di Luciano GIACOMAZZI; MARINA, di Gaspare GILI; MARIA PIA, di Antonio GIORGIO; STEFANIA, del rag. Bartolo MARCISIO e della rag. Edita MILANESIO (Sez. Fonderie e Fucine); MAURO, di Francesco MARINACCI; STEFANO, di Vittorio NANO; MICHELE, di Donato PAOLINO; PATRIZIA, di Valter PASSARINI; CARMEN, di Giovanni PONTRANDELLO; PAOLA, di Ettore PRETO; ANTONIO, di Giuseppe RONGIONE; STEFANO, di Carlo RUFFINATO; MAURIZIO, di Odello TROVO'; PAOLO, di Giuseppe VAILATI; ANNA, di Antonio VALSANIA; MASSIMO, di Ferdinando ZAPPA.

Sezione Ricambi — ROBERTO, di Pier Carlo BARBERA; ANGELA, di Nunzio CASALINO; DAVIDE, di Livio CERIONI; DEMETRIO, di Cesare COSTELLA; CECILIA, di Giuseppe DAVEDINA; SILVIA e LAURA, del rag. Antonio GEA; MAURIZIO, di Francesco MENNUTI; MILENA, di Pasquale POZZI; PAOLA, di Carmelo TREZZI.

Sezione Grandi Motori — ROSARIO, di Natale AGOSTINO; MARIA, di Francesco ALESSIO; MARIO, dell'ing. Nicolo ARENA; DELIA, di Bernardo ARESU; ANNA MARIA, di Giacomo BARAVALLE; LORENZO, di Galliano BERTON; FRANCESCO, di Matteo CAIAFFA; MARCO ANDREA, di Franco CIRIO; DANIELA, di Angelo DEAMBROSIO; MARIA, di Giovanni DONVITO; CLAUDIA, di Domenico FANELLO; CLAUDIO, di Bartolomeo GARGANO; MICHELE, del p. ch. Angelo GIACHELLO; ALESSANDRO, dell'ing. Fausto MASSAIA; MICHELE, di Domenico MASTRANDREA; PAOLO, di Aldo SACCO; DAVIDE, di Delfino TONELLI.

Sezione Ferriere — MARINELLA, di Franco BABUS; MASSIMO, di Angelo BERTOLINI; CARLA, di Francesco BETORI; ANNA ROSA, di

Giovanni BIANCHI; UBER, di Ubaldo BIGOTTA; MARIO, di Domenico BORDINO; STEFANIA, del p.i. Rosario BRUNO; CRISTINA, di Giuseppe P. BRUSASCO; DANIELA, di Francesco BURZIO; DENISE, di Sergio CARONI; ELIANA, di Giacomo CELSI; SIMONETTA, di Carlo CERMELLI; MASSIMO, di Carlo CHIESA; MASSIMO, di Donato CIRIO; MARIA GRAZIA, di Francesco CORBO; GABRIELLA, di Cesare D'ANDREA; MARCO, di Salvatore DATTOLI; ROSSANA, di Vittorio DE MARIA; ANTONELLA, di Giovanni FANTOZZI; SILVIA, di Rocco GENNARI; SERGIO, di Domenico LANZETTI; ROBERTO, di Armando MALATESTA; NICOLA, di Rosario MAZZONE; ORIETTA, di Vittorio NAPOLITANO; LEONARDO, di Nicola NARDELLA; PAOLO, di Germano OCCELLI; CARLO, del dr. Mario ORLANDO; RICCARDO, di Avento PALMA; ENRICA, di Avento PALMA; PATRIZIA, di Giuseppe PETRONELLA; IVANA, di Giovanni ROCCHIETTI; MARCO, di Giuseppe ROSSOTTO; CARLO, di Giuseppe ROSSOTTO; MARIO, di Raffaele SALVATI; CLAUDIO, di Luigi SIGNORI; GILBERTO, di Fiorentino VAIR; DONATO, di Antonio ZANELLO.

Sezione Vellivoli — REMO, di Secondo CAFELLINO; ROBERTO, di Adriano FANTU; FULVIO, di Francesco FERRIANI; MARIO, di Alfonso GHIELMA; ALESSANDRO, di Arrigo LONGHI; ALESSANDRA, del p.i. Giorgio MAREGATTI; STEFANIA, di Pier Eugenio MIANA; DAVIDE, di Lorenzo UGHETTI.

Sezione Metalli — MAURO, di Renzo DANIA; VILMA, di Andrea DEMICHELIS; GIORGIO, di Gianfranco MORO; FRANCO, di Mario VALLOTTO.

S.I.M.A. — MARGHERITA, di Paolo COSTAMAGNA; GIUSEPPE, di Giovanni COTELLI; PATRIZIO, di Adriano FADDA; GABRIELLA, di Romolo FUMIA; SILVIA, di Paolo GALLO; ANNA ROSA, di Antonio GRANDINETTI; TIZIANA, di Domenico LOTTO; MAURIZIO, di Elise LOVISONI; GIUSEPPINA, di Cesare MUCCHE; GIANNU, di Romano PEROSINO.

Sez. Stab. di Avigliana — PAOLO, di Renzo ALA; MONICA, di Ugo ALPE; LUISA, di An-



Monica, figlia di Paola Pantalconi Meschiari
(Sez. Off. Modena) e nipote di Eugenio Pantalconi
(Centro Assist. Trattori, Bologna)



Rosario e Gerri, figli di Luigi Piscio
(Sez. Officine di Napoli)



Bruno, figlio di Antonio Piro
(Sez. Officine di Napoli)



Giulia e Sabatino, figli di Raffaele Carandente
(Sez. Officine di Napoli)



Salvatore, figlio di Antonio Senese
(Sez. Officine di Napoli)

ILLUSTRATO FIAT NELLE FAMIGLIE

60, 40 E 25 ANNI
DI MATRIMONIO



BO; Rita GRAMAGLIA; Franco GRONCHI; Carla VACCANEI; geom. Franco VITE'.

Sez. Ricambi. — Maria Annibale RUBA.

Sez. Fonderie e Fucine. — Pier Luigi BECCHIO; ing. Antonino CALABRO'; Giuseppe MONTICONE; Bruno NONNATO con Piero BARBERO; Michele NUOVO.

Sez. Ferriere. — p.i. Pier Attilio VIET ALLAIS; rag. Donatella FALCONE; Carla FRACCIA; p.i. Andrea GRIMALDI; p.i. Giovanni GUARINO; rag. Rinaldo MEZZANNO; p.i. Saverio SPERANDIO.

Sez. SPA. — p.i. Sergio BAROSSO; Ruggerino CORATELLA; Laura GORIA; p.i. Luciano VALLESTEIN.

Sez. Grandi Motori. — Bruno Antonio BERARDI; Pietro MORDIGLIA; Bruno PANERO.

Sez. Motori Avio. — Aldo ABBA'; p.i. Giovanni CASTELLANI; Anna Maria COLLI; Franco GAZZARRI; Ercule GREGORI.

Sez. Velivoli. — p.i. Bruno BARTOLOMEI; p.i. Giuseppe CASSATELLA; Giuseppe CATINO con il p.i. Lorenzo NOSARI (Sez. Costruz. e Impianti); p.i. Antonio DE LUCA; Gian Luigi FERRARESE; Cesare GIANOLIO con il p.i. Franco MARCINO (p.i. di Torino); p.i. Giorgio ROCCHIETTI; p.i. Franco SERAFINO; p.i. Bruno TAMBONE.

Sez. Ricambi. — rag. Rosella BRACCO con Riccardo CIGLIUTTI (Automobili Mirafiori); Rossana FORNO; Luciana GIOVENALE con Giorgio SERRAGLIO; Maria Pia VARENCO; Anna Maria VIDAL.

Sez. Mat. Ferroviaria. — Antonio Mollo.

Sez. Costr. e Impianti. — rag. Franca BADINO.

Sez. Industrie Metal. e Acciaierie. — Nina Domenica MAINA.

Sez. Stabili. Avigliana. — Romano BERTAPELLE con Marino REIMONDO; Marianna CANTORE; geom. Alberto MATTIOLI; Piero PECHIO.

Filiale di Torino. — geom. Fulvio BELLUCCI; Pierfrancesco LESCA; Renata SANTILONI con il rag. Luciano BOCCIO; Piegiorgio TRAVERSA.

Sez. Off. Modena. — Giuliano ANDREOLI; Giuliano CUOCCHI; Emanuele REGGIANI; Vincenzo REGGIANI; G. Carlo SPAGGIARI; Giovanni TONIO NI; Franco VEZZALI; Franco ZAGNI.



I coniugi Teresa e Pietro Monforno (Premio Fedeltà Fiat, Sez. Velluti) hanno felicemente raggiunto l'invidiabile traguardo delle nozze di diamante (foto 1). Hanno celebrato i 40 anni di matrimonio i coniugi Margherita e Severino Pressari (azienda Fiat, Sez. Ferriere) (foto 2). I coniugi Maria e Romano Trevisan (Sez. Fonderie e Fucine) hanno festeggiato le loro nozze di argento (foto 3). Alle felici coppie di coniugi le viva felicitazioni dell'« Illustrato Fiat ».

NOZZE

Sez. Sede Centrale. — Geom. Antonio BALMA; Maria Pia BARONE con Edilberto EMELLI (Sez. Off. Suss. Auto); Dott. Mario BASILISCO; Marisa BERGONZINI con il rag. Gianni TRONBETTA; rag. Piera BERNARDI; ing. Cesare BERTETTI; Gian Antonio BERTON; Edda BOGGIO; Aldo BUSNENGÖ; Giovanni BRUNAZZI; p.i. Francesco CALVI; rag. Giuseppina CARDONI; Giuseppe CARIGNANO; Marinella CASTELLI; p.i. Vitaliano CECILIANO; p.i. Gianfranco CERONETTI; Mario COLLIAZUOL; p.i. Licinio CONDOLO; Bruno COPPO con il p.i. Roberto BRACCO; Dott. Luigi FACCIO; p.i. Giorgio FERRARIS; geom. Grisani FERRETTI; Marcello FOCARDI; Giuseppina GALLEA; p.i. Sebastiano GAREZA; p.i. Francesco GASTALDI; ing. Giuseppe GASTALDI; Anna GIACOMELLI con il rag. Francesco VIALE; p.i. Corrado GOLE'; Vilmina GRIO; con Angelo MAMMINO (Sez. Automobili Mirafiori); p.i. Angelo GUARINA; Fulvio GUGLIELMOTTI; Maria Chiara JURINICH; Giorgio MANASCHIO; Maria Angela MARCIARA; Alberto MAYET; Luciana MAIOLI con il p.i. Mario CERUTTI; p.i. Giglio Valerio MARRA; rag. Maria Luisa MENNUNI; dr. Nicola MIGLIORI; Costantina MIGLIORI; rag. Franco MINA con Ezio GARETTI (Automobili Mirafiori); p.i. Mario MONTICELLI; p.i. Giovanni MOSSO; Elisabetta MUSSO; Rosanna NORSE; Luciano PAGIN; rag. Anna Maria PELLEGRINI con il rag. Franco Benito SAN CONO; ing. Bonifacio PENNA; Nadia PIGINI; Vittorio PITASI; ing. Luciano PODESTA'; p.i. Emilio PONZIO; geom. Riccardo RABBIA; Felice RAVIOLA; p.i. Roberto ROVERBELLIO; Luisa RUOZZI; Roberto SERALE; Aldo SERGO; Mario TOGNETTI; Carlo TREZZI; p.i. agr. Ezio SAVIO; p.i. Alberto TOMAINI; Claudio VALMINO; p.i. Aldo VALMAGGI; p.i. Franco VERNEY; p.i. Cornelio VESPA; Lucia VERRA.

Automobili Mirafiori. — Claudia ANDREONI con Giacomo ECCLESIA; dr. Grazia ARMITANO; rag. Anna Maria AROASIO; Paolo ARTUSIO; Sergio BASILI; Carlo BOSCO; Giancarla LOVERA CAMERANO; Rosella CARLE; Pier Carlo CERRUTI; Maria Teresa CORVASCE con Mario RUBIOLA; p.i. Giuseppe DELAUDA; Gianfranco DEL COL; p.i. Vincenzo ESPOSITO; Bartolomeo PASSINOTTI; Federico FENOGLIO; Bruno FERRERO; Giovanni GIORDANI; p.i. Pietro GOTTA; Gualtiero GRASSO; Sandra GRIVA; Isabella MANZELLI con il geom. G. Battista POLLASTRI (sez. Sede Centrale); Mario MARINO; Antonio MAROCCHI; p.i. Ferdinando MASSAI; p.i. Salvatore PONZIO; geom. Guido RUFFA; Augusto SANTI; dr. Franco SBURLATI; Mariella PRINZELLES; Luigi TARANTINO; p.i. Riccardo VARETTO; Valentino VOLPE; Vivetta ZANGHIBOLAMI con Secondino GUACCHIONE.

Sez. O.S.A. — Anselmo BASANO; Maria GOB-

Ing. AUGUSTO C. CATTANEO Arch. ANNIBALE PECORELLI



Era nato a Torino nel 1914. Laureato in Ingegneria meccanica al Politecnico della nostra città aveva successivamente conseguito il diploma di perfezionamento in costruzioni automobilistiche.

Entrato alla Fiat nel 1940 presso l'Ufficio Tecnico Veicoli, nel 1952 fu promosso direttore del Dipartimento Norme e Pubblicazioni che esplica la sua attività nel campo della normalizzazione, delle pubblicazioni e delle documentazioni tecniche.

Per la sua autentica competenza, l'ing. Cattaneo faceva parte di svariate commissioni tecniche italiane e straniere e presiedeva due commissioni dell'UNI (quella degli Organi meccanici e quella delle Elettrotecniche e Bulleteria).

Era anche redattore capo della rivista A.T.A., organo dell'Associazione Tecnica dell'Automobile.

La sua immatura scomparsa, a 31 anni, ha destato profondo rimpianto sia alla Fiat, dove era molto apprezzato, e dove aveva svolto tutta la sua vita di lavoro e aveva già raggiunto un'anzianità di 26 anni, sia all'esterno dove era altrettanto conosciuto e considerato.

Nel rendere omaggio alla memoria di Augusto C. Cattaneo vogliamo ricordare del caro amico scomparso non soltanto i valori professionali, ma anche quelli dell'animo, perché Egli fu buono e gentile, fedele sempre al culto dell'onestà e dell'amicizia. E fu marito e padre esemplare.

Alla Vedova, signora Maria Rosa, alle figlie Clara e Pia, rinnoviamo le profonde sincere condoglianze dell'« Illustrato Fiat ».



L'arch. Pecorelli fu per 25 anni alla Divisione Costruzioni e Impianti, presso la quale era stato assunto nel 1940. Da un anno era consulente Fiat. Prima di dare la sua apprezzata collaborazione alla nostra Azienda era stato cooperatore della « Edilizia Piemontese », nel periodo in cui si realizzò a Torino la nuova via Roma e il grande albergo « Principi di Piemonte ».

Aveva una lunga preziosa esperienza di lavoro nel campo della progettazione e direzione lavori dell'edilizia civile, particolarmente per quanto si riferiva a case di abitazione. Piano case Fiat, case Fiat, ecc. E' mancato improvvisamente nella sua abitazione il 20 ottobre, affatto solitario assistito dalla consorte.

Annibale Pecorelli era nato nel 1888 a Catania. Il padre, capo stazione principale delle Ferrovie dello Stato, fu poi trasferito nelle Tre Venezie, dove il giovane Annibale si iscrisse all'Istituto Superiore di Architettura di Venezia. Purtroppo il destino dovette riservargli un grande dolore: la morte del padre per investimento ferroviario. Sostenuto da un forte sentimento del dovere nei confronti della famiglia così duramente provata, si trasferì a Torino, dove completò gli studi presso l'allora Istituto Superiore di Architettura e iniziò la sua vita di lavoro nell'ambito della Fiat. Iscritto all'Albo degli Architetti e all'Albo dei Progettisti della Gestione Case Lavoratori, lasciò molte sue opere. Quanti lo conobbero scriteranno sempre di lui un ricordo grato e commosso e ricorderanno la benevola sua figura di gentiluomo e di amico.

Alla Vedova, signora Ida, alla figlia, signora Carla e ai parenti tutti rinnoviamo l'espressione sincera della nostra solidarietà nel dolore.

LUTTI

All'ing. Domenico Taccone « Illustrato Fiat » esprime vive condoglianze per la scomparsa del fratello dott. ing. Annibale Taccone avvenuta a Roma il 19 novembre 1966.

Sono recentemente scomparsi: (8-9-1966) la sign. Angiola BRACALONI ved. BIANNUCCI, madre del rag. Pierluigi BIANNUCCI, V. Direttore di Sezione alla Direzione Ricambi; (6-9-66) la sign. Maria LAGUZZI ved. BORMIDA, madre del Dott. Giuseppe BORMIDA, Dirigente alla Direzione Italia; (24-9-66) il Cav. Angelo ALESSIO, padre del Dott. Igino ALESSIO, Dirigente alla Direzione Esportazione; (26-10-66) la sign. Elisabetta RIGHI, madre dell'ing. Carlo RIGHI, Dirigente alla Divisione Commerciale Autoveicoli.

Francesco CAVAGLIA'; p.i. Giuseppe CORRAO; Carlo DEMAGISTRI; Antonio MINOTTI; Angelino RACCANELLO; Aldo ROLFO; Battista SARZOSSI; Innocenzo SEGONTINO; Alberto ZAVAN (Automobili Mirafiori); Bartolomeo BELLEZZA-PONTANA; Mauro MASTRANTONIO; Giuseppe TAMIATTI (Gest. Fatt. Centrali); Emilio VALSANA (Prov. e Assistenza); Giovanni DEBERNARDI-VERNON (Grandi Motori); Silvano POSCHIANI (Materiale Ferrovie); Guglielmo CECCARONI (Fonderie e Fucine); Carlo DEPETRIS (Sez. Velluti); Ferdinando GUERRINI (Sez. Ferriere); Norberto TAGLIAZUCCHI (Sez. Off. di Modena); avv. Gian Nicola OLIVIERI (p.i. di Torino).

Il padre di Piero LORIO; il padre di Giovanni BUSSO; la sorella del geom. Stefano PIVA; la madre di Orsola FAVOLE; il padre di P. Luigi BONATTI; il padre di Stefano GIARETTO; la madre di Francesco VAGNINI; la madre di Umberto BORGIA; la moglie di Giulio BENVENUTO e madre di Vittoria BENVENUTO; il padre di Arnaldo GHIA; il padre di Anna PEVERT; il padre del p.i. Giorgio FRISO; la sorella del rag. Giuseppe e Virginio COMOLLO; il padre del p.i. Elio DALL'AGLIO; la madre di Beatrice BARBERO MAZZONE; la madre di Ermesina RICOLLETI OLIVETTA; il fratello di Vittorio CONTE; il padre di Elio e Maria Teresa BERTOLONE; il padre di Armando DELLAVALLE; il padre di Sergio MARTELLI; il padre di Norma BENZONELLI; il padre della rag. Teresita CHIAPPINO; la madre di Bernardo BUSSO; il padre di Piero MANETTA; il padre di Roberto MONTEZI; il padre di Giannino, Germano e Gino BONIDI; la madre di Marisa RESTA MAFFEO; il padre di Vitalia CAMPAGNOLA PORCHEDDU; il fratello di Angelo TRIBERTI; il fratello di Erminia MASCI CERVELLI; la madre di Vittorio CARRIA; la madre di Giorgio MICHELI; la madre di Livia CHIAVATTA GISSI; il fratello del p.i. Rodolfo TANDA; la madre del p.i. Lillo BOERO; il padre di Luigi STADERINI e Fulvia GONELLA STADERINI; la moglie di Francesco MACELLO; il padre di Pietro BURKELLI; la madre di Bartolomeo NEGRO.

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

Pranzo di Natale

Un antipastino ci vuole per il pranzo di Natale. Il tempo a disposizione è poco, ma si può sempre rimediare.

Acquistate un bel sedano, lavatelo bene e tagliatelo a pezzetti lunghi tre dita o più. Dopo di che riempite l'incavo delle foglie di formaggio gorgonzola. In altro piatto aggiungete qualche fetta di prosciutto.

I ravioli, specialità piemontese, non possono mancare; si possono acquistare anche dal pastificio.

Il tacchino è troppo grosso e costoso se siete in pochi a gustarlo. Ma vi suggeriamo un pollo lessato e questo piatto di carne gustoso e semplice.

Acquistate, se siete in 5 persone, 6 etti di carne di vitello. Tagliatela a fettine, infarinatela, salatela, e cuocetela sul burro appena fuso, a metà cottura aggiungete il sugo di due limoni, lasciatela sul fuoco ancora qualche minuto.

Per arricchire questo piatto unite una insalata di barbabietole cotte tagliate a dadini, condite con olio, pepe e poco aceto. Unite un uovo sodo sbucciatolo. Fate questa semplicissima salsa e condite.

Ed ora come frutta, che fa un po' anche da dolce, ecco delle arance affettate al liquore. Con un coltellino affilato sbucciate 4 belle arance, tagliatele a fette trasversali e disponele su un piatto insuccherandole ed irrorandole di liquore. Potete aggiungere, se volete, dei biscotti savoiardi.

Rosita

Si è concluso il gioco « LUNA QUIZ »

L'invito rivolto dai nostri giornali ai suoi giovani lettori di partecipare al gioco « Luna Quiz », rispondendo alle sei domande riportate nel tagliando del numero di agosto-settembre, ha avuto una pronta accoglienza. Le numerose cartoline pervenute hanno dimostrato che l'offerta di una mappa lunare in rilievo è stata molto gradita da scolari e studenti.

Siamo lieti d'aver dato loro l'occasione di arricchire il proprio materiale di studio con questa originale « selenografia » che, certamente, si rivelerà anche utile per seguire le vicende astronomiche in corso.

Come ricorderete la mappa è stata destinata ai solutori che hanno risposto esattamente a tutte le domande sull'argomento lunare, previste nel tagliando da spedire per cartolina.

Per chi avesse avuto delle perplessità circa le risposte — e per chi si è lasciato trarre in inganno dalla formulazione delle domande — ne riportiamo qui le esatte soluzioni.

Domanda 1 - E' più grande: Marte, Venere, la Luna.

Risposta: Venere.

Domanda 2 - La Luna brilla in cielo di luce riflessa proveniente: dalla Terra, dal Sole.

Risposta: dal Sole.

Domanda 3 - Nel primo quarto la Luna ha la gobba rivolta verso: Est, Ovest, Sud, Nord.

Risposta: Ovest.

Domanda 4 - Il giorno lunare rispetto a quello terrestre è: più breve, uguale, più lungo.

Risposta: più lungo.

Domanda 5 - La Luna vola sempre lo stesso emisfero: al Sole, alla Terra, alla Stessa Polare.

Risposta: alla Terra.

Domanda 6 - Gli antichi Egizi adoravano la Luna identificandola con il nome di: Iside, Osiride, Ap.

Risposta: Iside.

ASSISTENZA SCOLASTICA

Anche per l'anno scolastico in corso la Sezione Previdenza e Assistenza Fiat ha curato la sistemazione in collegio di oltre 400 ragazzi bisognosi di assistenza scolastica, appartenenti a famiglie di lavoratori Fiat. I ragazzi dimostrano di applicarsi con volontà e profitto allo studio e infatti nell'anno scolastico 1965-66 più del 90% di essi è stato promosso alle classi superiori.

La «moda-maglia» ha trovato la forma giusta per piacere a tutte le donne. Il confort di un indumento soffice e caldo, in grado di pregarci a tutte le esigenze e di accompagnare la donna in ogni ora del giorno, è alla base di tanto successo.

Si incomincia la giornata alla inseguenda della praticità con «due-pezzi» sportivi in cammello e lana-wool nei raffinati toni naturali, che si trovano confezionati in ogni linea: distinvolti completi beige o grigi si porteranno con magliette a collo alto di colore brillante: giallo zucca, corallo, cerialeco, verde cedraia.

E' l'ora dell'automobile, della corsa veloce in centro, e senza esitare indosseremo una delle tante varianti di gonna-pantalone con blusa chemisier.

Il giorno compie rapidamente il suo giro e la maglia ci trasforma per le occasioni più eleganti: abiti di linea appena sciolta, gonne con casacche dalle maniche a pagoda, vestiti con busto teso e allungato, oppure morbido e blusante.

Nuovi i disegni di righe, tracciate in tutte le dimensioni, disposte come arditi tralleggi colorati che creano imprese simpatie tra un viola e un turchese, tra un giallo e un rosa, complici tutte le tonalità del verde, dal



Completo di Carla Ferrero di Torino formato da maglione in lana giallo intenso lavorato a costine e calze assortite. Gonna e giacca in maglia di lana a lavorazione fiammata in due toni di grigio e bianco con atti bordi grigi. Scarpe in capretto giallo.



Mini-abito in maglia di lana verde muschio con «rulli» nido d'ape all'orlo e al collo ornato da un fiocco di raso. Modello di Valditevere. Calza-maglia in filanca dello stesso colore.

CONSIGLI DEL MEDICO

Regole per prevenire le malattie delle coronarie

In una conferenza europea apertamente indetta dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, alla quale hanno partecipato studiosi di 25 nazioni, è stato rilevato che i fattori che hanno una indubbia influenza sulla comparsa delle malattie delle coronarie sono sostanzialmente otto. Essi sono: l'abuso del fumo delle sigarette, l'inattività fisica, l'aumento del peso corporeo, gli stress nervosi e la particolare reazione dell'individuo a questi stress, l'aumento della pressione arteriosa, il diabete, l'aumento di talune frazioni dei grassi nel sangue (colesterolo, lipidi) ed infine la predisposizione ereditaria (fattori genetici).

Non è stato possibile definire quale sia l'incidenza di ciascuno dei fattori indicati nel determinare le lesioni cardiache, però è stato unanime il consenso degli studiosi nell'indicare che la prevenzione delle affezioni coronarie (infarto, angina pectoris ed in genere ogni insufficienza miocardica su base vascolare) deve

essere rivolta ad evitare od a moderare l'azione di questi fattori.

Conseguenza logica delle conclusioni di così alto consenso è la raccomandazione delle seguenti misure preventive che sono alla portata di tutti:

— limitazione del fumo delle sigarette (5 o 6 sigarette al giorno) o soppressione totale del fumo quando non si è capaci di imporsi una regola (il che non è infrequente);

— prendere o conservare l'abitudine di spostarsi a piedi per andare in ufficio e per svolgere i propri affari, o, quando non si può, di fare almeno quotidianamente una passeggiata di qualche chilometro. Per i meno anziani è consigliabile la ginnastica o la pratica discreta e continuativa di qualche sport (nuoto, yoga, scherma, bicicletta, tennis);

— controllo periodico del peso corporeo, ed opportune modifiche della dieta, qualora il peso tenda ad aumentare;

— evitare di prendere parte ad avvenimenti che possono provare turbamenti dell'animo o reazioni emotive; regolare la propria vita in modo che non sia alterato il bioritmo delle funzioni fisiologiche e che non si rimanga esposti a cambiamenti

improvvisi dello stato d'animo; curare gli stati ansiosi a tempo e con costanza;

— controllo periodico della pressione arteriosa, sottoponendosi ad immediate ed opportune cure quando essa tenda ad aumentare;

— esami periodici per l'accertamento di un eventuale stato diabetico o prediabetico: esame delle urine (glicosuria) e del sangue (glicemia), mantenimento per chi è diabetico di un perfetto stato di equilibrio metabolico con la dieta e, se necessario, con le opportune cure medicamentose (insulina, antidiabetici per via orale);

— controllo periodico del colesterolo del sangue e dei lipidi, apportando le necessarie modificazioni alla dieta a seconda del risultato;

— ricorrere più frequentemente al controllo medico preventivo quando negli ascendenti o nei collaterali vi siano stati casi di malattie coronariche.

Ma la regola aurea sulla quale tutti i cardiologi sono d'accordo è quella di non stancarsi di raccomandare a tutti gli uomini che si avvicinano ed hanno superato i quarant'anni, la moderazione in tutte le cose e l'evitare qualsiasi eccesso.

Dottor Enzo

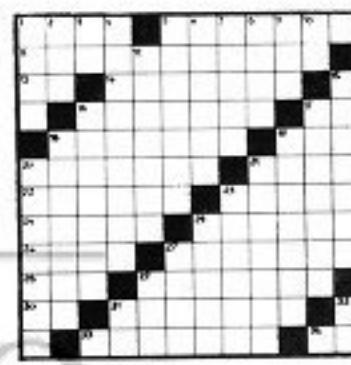
PROBLEMA N. 119
Inedito - di E. Defourny
N. 7



Il bianco muove e da matto in 2 mosse.

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

CRUCIVERBA



ORIZZONTALI

- Lo sono i Simonini - 5. Non è amico delle ruote - 11. Un fratello - 13. Pronome confidenziale - 14. Subì un famoso supplizio - 16. Penzolanti - 17. Principio e fine del cielo - 18. La vende il macellaio, e saprete quanto si è... - 19. Motocat antiuranti - 21. Sono tutti santi - 21. Moneta spicciola inglese - 22. Passa dopo l'autunno - 23. Scava, polita - 24. Quartieri della città - 25. Lo era Catone (tr.) - 26. Non sono mai a buon mercato - 27. Innocenza, immensità - 28. Lettera greca - 29. Cortese - 30. Giorno - 31. Non è urlatore - 32. In francese sono «midinettes» - 34. Principio e fine del fumetto

VERTICALI

- Malattia di bovini - 2. Un trampolino - 3. Ravenna - 4. Lo sono le guerre irridicibili - 5. Avvolgere con garza - 6. Furbi - 7. Si sale e si scende - 8. Più che simili - 9. Il principio dell'odore - 10. Negà sempre - 12. Inn religiosi - 15. Valere denaro o fatica - 16. Emblema dei Cardinali - 17. Vedi il 27 orizzontale - 18. Lo sono i denti gnasti - 19. Sono fatte per portare qualche cosa - 20. Ricompensa - 21. Dare sapore e buon gusto alle vivande - 22. Non dicono il vero (tr.) - 25. Sono cento nella Divina Commedia - 27. Vedi il 21 orizzontale - 28. Una gara non finita - 31. Metà di una casa - 32. Foligno

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



SOLUZIONE PROBLEMA N. 118
B. 1 - C. 6 - e6. (min. 2 Tab - 66, matto). (17 varianti).

Sorteggiati per il premio: Pietro Jacomuzio (Autom. Mirafiori), Onorino Pairese (Autom. Mirafiori).

PER IL FILATELISTA

LE NOVITÀ

Italia

Il 3 novembre, nel 50° anniversario della loro morte, è stato emesso un francobollo da L. 40, con le effigi dei quattro Martiri dell'Irredentismo: Fabio Filzi, Cesare Battisti, Damiano Chiesa e Nazario Sauro. Il francobollo nella sua sobrietà commemora degnamente questi quattro Eroi i cui nomi sono a noi tanto noti. Il colore del francobollo è grigio-verde e non si potera scegliere colore più appropriato.

Il 3 dicembre è stato emesso l'ormai abituale francobollo an-



nuale dedicato alla «Giornata del francobollo». Scopo di tale emissione è la propaganda filatelica ed è accompagnata da manifestazioni filateliche in varie città d'Italia e da componimenti di argomento filatelico e postale nelle scuole con premi agli alunni che maggiormente si distinguesseranno nello svolgimento del tema.

Il francobollo in parola è l'ultimo in programma per il 1966.

Vaticano

Le Poste Vaticane hanno puntualmente emesso il 24 novembre la serie di tre valori «La Natività di Nostro Signore». Il valore centrale della serie è di L. 300. Questa serie sarà valida per l'affrancatura della corrispondenza fino al 31-12-1967.

Non si prendono altre emissioni nel corrente anno.

Prenotazione e distribuzione delle novità

Al fine di garantire una soluzione di continuità nella distribuzione delle «Novità» ne verrà continuata l'assegnazione per il bimestre Gennaio-Febbraio 1968 a tutti gli iscritti al Servizio Filatelico prenotati per l'anno 1966. Nel bimestre successivo verrà sospenduta l'assegnazione a chi non si sarà messo in regola con la quota annuale.

Chi intende modificare la prenotazione attualmente in atto dovrà restituire allo Sportello Filatelico del Centro Culturale Fiat entro e non oltre il 31-12-66 la busta contenente le «Novità» del bimestre Ottobre-Novembre 1966 dopo avere indicato sulla stessa, in modo ben visibile, le modifiche richieste che avranno corso dal mese di Febbraio per i francobolli e dal mese di Marzo per le Buste Primo Giorno.

Le richieste di modifiche presentate dopo il 31-12-66 non potranno in alcun modo essere prese in considerazione.



Abito lungo in maglia di lana mohair a righe orizzontali color fulvo e nero. Cappello di linea «poncho» con frangia. La cintura, in lana color fulvo è appoggiata sui fianchi. Calze in lana nera, scarpe in pelle color fulvo del Catturificio di Varese. Modello Celi.

stile 1930 e gonna aperta a campanula su gambe rivelate da calze metalliche: l'uniforme dei pionieri dello spazio continua a ispirare la moda e ad affascinare le più giovani.

Altri vestiti graziosissimi e a prezzi accessibili abbinano le righe al lamé: le calze sono sempre analoghe. E ancora la maglia si diverte cimentandosi nei golletti, nei volants, nelle ruches di

Anna Vanner

Servizio fotografico dell'Ente Italiano della Moda.

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COMITATO DI REDAZIONE
DIREZIONE STAMPA E PROPAGANDA FIAT
Torino, Corso Marconi, 10
(Distribuzione generale)

Registration presso il Tribunale di Torino
la data 3-12-65 - Registro, Borsa Editoriale
Stampato il 9 dicembre 1966
Rivestito Capizzi & C. Torino - Via Vittorio Emanuele II, 100

PRINTED IN ITALY



LO SPIDER FIAT 124 SPORT

Lo spider Fiat 124 Sport, dopo la presentazione al 48° Salone dell'Auto di Torino, ha continuato ad essere al centro dell'interesse della stampa specializzata. Giornalisti italiani ed esteri, che nel corso del mese di novembre hanno condotto una serie di prove su una « base » d'autostrada e su un apposito percorso misto, hanno dedicato allo spider 124 Sport ampi servizi con i risultati delle prestazioni.

(Potofoto)