

ILLUSTRATO FIAT

Anno XV - N. 12

PERIODICO MENSILE

Dicembre 1967

FIAT

Fiat 125
"vettura
dell'anno"

ARCHIVIO

Buon Natale

CENTRO

Buon Anno



AI NOSTRI LETTORI IL CALENDARIO 1968

Conferenza internazionale a Torino della Fondazione Agnelli

Si è conclusa a Torino, per iniziativa della Fondazione Giovanni Agnelli una riunione internazionale sul tema « Problemi tecnologici e scientifici nelle relazioni tra Europa e Stati Uniti ».

La Fondazione Agnelli, sorta lo scorso anno per iniziativa della Fiat e dell'IFI a celebrazione del Centenario della nascita di Giovanni Agnelli, ha in questi mesi avviato la sua attività. Come noto essa si propone di promuovere studi in campo economico e sociale sui problemi di sviluppo della società italiana ed europea nel quadro generale di una società industrializzata ed avanzata; ed in proposito la Fondazione organizza ricerche, incontri di esperti e collaborazioni internazionali.

Nell'incontro di Torino, a cui hanno preso parte studiosi, ricercatori, tecnici, autorità in campo economico, politico e scientifico d'Europa, America e Giappone, si sono confrontate le esperienze, le idee e le previsioni in merito a un tema — quello del divario scientifico e tecnologico — che assume oggi particolare importanza per i Paesi dell'area atlantica.

Tra i relatori il dott. Agnelli, che ha presentato una relazione sui problemi del « Technological gap », visti da un industriale europeo.

Conférence internationale à Turin de la Fondation Agnelli

Sur initiative de la Fondation Agnelli a eu lieu à Turin une réunion internationale sur le thème « Problèmes technologiques et scientifiques dans les rapports entre Europe et Etats-Unis ».

La Fondation Agnelli, créée l'année dernière par Fiat et IFI (Istituto Finanziario Industriale) pour célébrer le Centenaire de la naissance de Giovanni Agnelli, a commencé son activité. Elle se propose, comme on sait, de promouvoir des études dans le domaine économique et social sur les problèmes de développement de la société italienne et européenne dans le cadre plus général d'une société industrialisée et d'avant-garde; à ce propos, la Fondation organise des recherches, des rencontres entre experts et des collaborations internationales.

Au cours des réunions de Turin — auxquelles ont pris part de nombreux savants, experts, techniciens, éminentes personnalités du monde économique, politique et scientifique d'Europe, Amérique et Japon — les expériences, les idées, les prévisions ont été confrontées sur un thème — celui de l'écart scientifique et technologique — qui assume aujourd'hui une importance particulière pour les Pays de l'aire atlantique. Parmi les orateurs, M. Agnelli, qui a présenté un texte sur les problèmes du « Technological gap », vus par un industriel européen.

International Round Table sponsored by the Agnelli Foundation

At the initiative of the Agnelli Foundation an international conference was held in Turin to discuss the subject « Technological and Scientific Problems of the Europe-USA Relations ».

The Agnelli Foundation, established last year at the initiative of Fiat and IFI (Istituto Finanziario Industriale) to celebrate the 100th anniversary of the birth of Giovanni Agnelli, commenced activities these past months. The Foundation's purpose is to promote economic and social studies on development problems of the Italian and European society within the general framework of an industrialized and advanced society. To this end, the Foundation organizes research projects, meetings of experts, and international cooperation programs.

The meeting compared experiences, ideas and estimates of a group of European, American and Japanese specialists about a matter which is now getting particularly important against the broader background

La Fiat 125 in Svezia eletta «vettura dell'anno»

La Fiat 125 è stata eletta in Svezia «vettura dell'anno» nel corso di un confronto organizzato da «Teknikens Värld», la più importante e diffusa rivista tecnica della Scandinavia. Questi i nomi dei componenti la giuria: Björn Karlström, «industrial designer», ideatore della Saab Sonett 2; Rune Lundh, ingegnere, capo del dipartimento tecnico dell'Automobile Club svedese; Bo Ljungfeldt, pilota di rally; Bengt Odellgard, ingegnere, pioniere della cintura di sicurezza, esperto di motori presso la BP svedese; Olle Leino, capo redattore della rivista organizzatrice; Gunnar Friberg, redattore motoristico; Stig Björklund, responsabile dei tests su strada.

Questa la lusinghiera motivazione data dalla giuria:

« Il motore della 125, del tipo a 2 alberi a camme in testa, per le sue prestazioni, elasticità e silenziosità, è unico rispetto a quelli di qualsiasi altra vettura dello stesso prezzo. Questo tipo di motore, di grande modernità, è di solito adottato su vetture sportive e di prestigio di prezzo elevato. Il comando degli alberi con cinghia dentata silenziosa ed il sistema di registrazione delle valvole eliminano la rumorosità della catena tradizionale e semplificano la manutenzione.

« I freni sono considerati tra i migliori in dotazione alle vetture moderne. La sicurezza complessiva è ad alto livello e, ad esempio, la possibilità di avere i tergicristalli funzionanti ad intermittenza è cosa utilissima per le condizioni climatiche della Svezia.

« La maneggevolezza e tenuta di strada, la elevata stabilità, il suo equilibrio ed, in generale, il suo comportamento, fanno della 125 una vettura tanto veloce quanto sicura. Anche in condizioni estremamente difficili, quali sono le strade acciottolate della Svezia, la vettura si comporta in maniera eccellente.

« Confortevolezza, spaziosità e rifiniture di alto livello. Con caratteristiche e prestazioni anche superiori alle altre vetture della sua classe presenti sul mercato, la Fiat 125 ha, in più, un

prezzo inferiore ad ogni sua concorrente ».

Il premio è stato consegnato a Stoccolma, al Vice Presidente della Fiat Ing. Nasi, nel corso di un ricevimento organizzato dalla Svenska Fiat e al quale hanno partecipato autorità e personalità svedesi e italiane.

L'ing. Nasi, nel ricevere il significativo riconoscimento alla 125, ha pronunciato un breve discorso in cui ha messo in risalto fra l'altro come la Svezia, essendo in prima linea nella tecnica motoristica e non solo motoristica, costituisce per ogni costruttore un terreno di confronto nel quale ogni affermazione è un ambito traguardo.

Come i lettori ricorderanno anche la « 124 » fu eletta l'anno scorso « vettura dell'anno » dalla giuria internazionale della rivista olandese « Auto-Visie ».

adopté pour des voitures sportives et de prestige, au prix élevé. La commande des arbres à camme par courroie crantée silencieuse et le système de contrôle des soupapes adopté éliminent les bruits provoqués par la chaîne traditionnelle et simplifient l'entretien.

« Les freins sont considérés parmi les meilleurs actuellement en dotation aux voitures modernes. La sécurité en général est d'un degré élevé et, par exemple, la possibilité d'avoir l'essuie-glace fonctionnant par intermittence est extrêmement utile pour les conditions climatiques de la Suède.

« La maniabilité et la tenue de route, la stabilité élevée, son équilibre et son comportement en général, font de la 125 une voiture aussi rapide que sûre. Même dans des conditions extrêmement difficiles, telles que le pavé suédois, la voiture se comporte d'une manière excellente.

« Grand confort, disponibilité d'espace et finitions très soignées. Possédant des caractéristiques et des performances même supérieures à celles d'autres voitures de sa classe présentes sur le marché, la Fiat 125 offre, en plus, un prix inférieur à n'importe laquelle de ses concurrentes ».



Stoccolma — La consegna all'ing. Nasi, da parte del redattore capo di Teknikens Värld, Olle Leino, della targa per la Fiat 125 eletta in Svezia «vettura dell'anno» (teletfoto).

La Fiat 125 proclamée en Suède «Voiture de l'Année»

La Fiat 125 a été proclamée en Suède «Voiture de l'Année» au cours d'un classement organisé par «Teknikens Värld», la revue technique scandinave la plus importante et la plus diffusée. Le Jury était composé de: Björn Karlström, éminent «industrial designer» suédois, créateur de la Saab Sonett 2; Rune Lundh, ingénieur, chef du département technique de l'Automobile Club Suédois; Bo Ljungfeldt, pilote de rally; Bengt Odellgard, ingénieur, pionnier de la ceinture de sécurité, expert en moteurs de la BP suédoise; Olle Leino, rédacteur en chef de la Revue organisatrice; Gunnar Friberg, rédacteur pour le secteur moteur; Stig Björklund, responsable des tests routiers.

Voici de l'avis du Jury, les raisons de ce choix:

« Le moteur de la 125, du type à deux arbres à camme en tête, est particulièrement silencieux et, en raison de ses prestations, de son élasticité, il est unique en son genre par rapport à n'importe quel autre d'une voiture de même prix. Ce type de moteur, très moderne, est généralement

téristiques et des performances même supérieures à celles d'autres voitures de sa classe présentes sur le marché, la Fiat 125 offre, en plus, un prix inférieur à n'importe laquelle de ses concurrentes ».

Le prix a été remis à Stoccolme, au Vice Président de la Fiat, M. Giovanni Nasi au cours d'une réception organisée par la Svenska Fiat et à laquelle ont participé autorités et personnalités suédoises et italiennes.

Dans un bref discours tenu après la remise du Prix à la « 125 », l'ing. Nasi a souligné comme toute affirmation sur le marché suédois, Pays qui est à l'avant-garde dans la technique non seulement automobile et terrain de sérieuse concurrence, constitue un résultat significatif.

Comme les lecteurs s'en souviendront, la 124 également a été élue l'année dernière «voiture de l'année» par un Jury réuni par la revue hollandaise «Auto-Visie».

The Fiat 125 voted «Car of the Year» in Sweden

The Fiat 125 has been elected «Car of the Year» in a contest arranged in Sweden by «Teknikens Värld», Scandinavia's



Istantanee scattate alla recente presentazione della Fiat 125 in Scandinavia.

biggest and most popular technical magazine. Members of the Jury were as follows: Björn Karlström, prominent Swedish industrial designer responsible for the Saab Sonett 2 Sports car; Rune Lundh, engineer, chief of the Technical Department, Royal Swedish Automobile Club; Bo Ljungfeldt, top rally driver; Bengt Odelgard, engineer, safety belt pioneer, engine expert at the Swedish BP Oil Company; Olle Leino, the Editor of the magazine sponsoring the award; Gunnar Friberg, Motoring Editor; Stig Björklund, road test Editor.

According to the Jury, this is what makes the Fiat 125 so outstanding:

«The highly efficient, yet smooth and quiet twin OHC engine is unique in its price range, advanced units of this type being normally reserved for expensive sports and prestige models. The silent toothed belt camshaft drive and simplified tappet adjustment system eliminate timing chain noise and reduce maintenance costs.

«The brakes were considered to be among the very best fitted today while the high standard of safety, including the intermittent windscreen wiper facility have already proved most valuable in Swedish driving conditions.

«Qualities such as good road holding and handling, the stability conferred by the wide track, good balance and predictable behaviour on the road, all combine to make the Fiat 125 an easy vehicle to drive fast and safely. Even subjected to the most severe tests on bad surfaces such as Swedish gravel roads, the car behaved very well.

«Overall comfort, interior space and equipment were also considered outstanding. Compared with other cars on the market, the Fiat 125 was found to offer at least the same or more than any of its competitors, yet at a substantially lower price.

The Award was handed to Mr Nasi, Fiat Vice President, in the course of a reception given in Stockholm by Svenska Fiat, at which attended important Swedish and Italian guests.

Upon receiving the award which so significantly acknowledges the qualities of the Fiat 125, Mr Nasi addressed the audience with a short message in which he pointed out how Sweden, a country foremost in automobile technology (and not only automobile), represents for each manufacturer a very good ground for confrontation, in which every achievement takes on a very special significance.

As readers will remember, also the Fiat 124 was voted in 1966 «Car of the year» by a jury in an international contest sponsored by the Dutch magazine «Auto-Visie».

Der Fiat 125 gewählt in Schweden zum «Auto des Jahres»

Der Fiat 125 ist in Schweden zum «Auto des Jahres» auf Grund eines von der

größten skandinavischen technischen Zeitschrift, der «Teknikens Värld», ausgeschrieben Wettbewerbs gewählt worden. Die Jury bestand aus: Björn Karlström, «Industrial designer», der den Sportwagen «Saab Sonett 2» entworfen hat; Rune Lundh, Ingenieur, Leiter der technischen Abteilung des königlichen Automobilclubs Schwedens; Bo Ljungfeldt, Rallyefahrer; Bengt Odelgard, Pionier des Sicherheitsgurts, Motor-Fachmann bei der schwedischen BP; Olle Leino, Chefredakteur der «Teknikens Värld»; Gunnar Friberg, Automobil-Fachjournalist; Stig Björklund, Journalist und Fachmann für Strassentests.

Hier die Begründung der Jury für die Wahl des 125:

«Der Motor des 125, mit zwei obenliegenden Nockenwellen, ist dank seiner Leistung, Elastizität und Laufruhe den Autos der gleichen Preisklasse entschieden überlegen. Dieser sehr moderne Motortyp wird normalerweise nur auf teuren Sportwagen verwendet. Die den obenliegenden Nockenwellen zuzuschreibende Laufruhe und das System der Ventileinstellung beseitigen sowohl die Kettengeräusche der Ventilsteuerung als auch die diesen Motortypen typisch teure Instandhaltung.

«Die Bremsen sind unter den besten, die auf einem modernen Wagen zu finden sind. Die Gesamtsicherheit ist von hohem Niveau, z.B., ist es sehr nützlich, intermittierend funktionierende Scheibenwischer zur Verfügung zu haben, besonders bei den klimatischen Bedingungen Schwedens.

«Seine Wendigkeit und Strassenlage und sein Gesamtverhalten auf der Strasse machen den Fiat 125 zu einem schnellen und gleichzeitig sicheren Wagen. Auch unter extremen Fahrbedingungen, wie auf den schwedischen Kiesstrassen, verhält sich der Wagen hervorragend.

«Grosser Komfort, grosszügig bemessener Innenraum und gepflegte Ausstattung. Seine Eigenschaften und Leistungen sind den Wagen seiner Klasse überlegen und ausserdem ist der Fiat 125 preiswerter als seine Konkurrenten».

Der Preis wurde in Stockholm dem Vize-Präsidenten von Fiat, Herrn Ing. Nasi überreicht, anlässlich eines Empfanges, der von der Svenska Fiat organisiert worden war und an dem schwedische und italienische Persönlichkeiten teilgenommen haben.

Der Vize-Präsident der Fiat hat gelegentlich der Entgegennahme der Anerkennung für das Modell Fiat 125 eine kurze Ansprache gehalten, bei der er unter anderem hervorhob, dass Schweden, da es an erster Stelle in der Motorentechnik, und nicht allein nur in dieser, steht, für jeden Kraftfahrzeughersteller ein Terrain des Vergleiches darstellt, auf welchem jedes Behauptungsvermögen ein erstrebenswertes Ziel bedeutet.

Im vergangenen Jahre wurde eine ähnliche Anerkennung dem Fiat 124 zugesprochen, die Trophäe «das Auto des Jahres» seitens einer Jury der holländischen Zeitschrift «Auto-Visie».

Antonio Thellung campione della regolarità 1967



Antonio Thellung, il ben noto valeroso pilota, ha vinto il Campionato italiano della regolarità per l'anno 1967, alla guida di una vettura Fiat 124 Sport coupé.

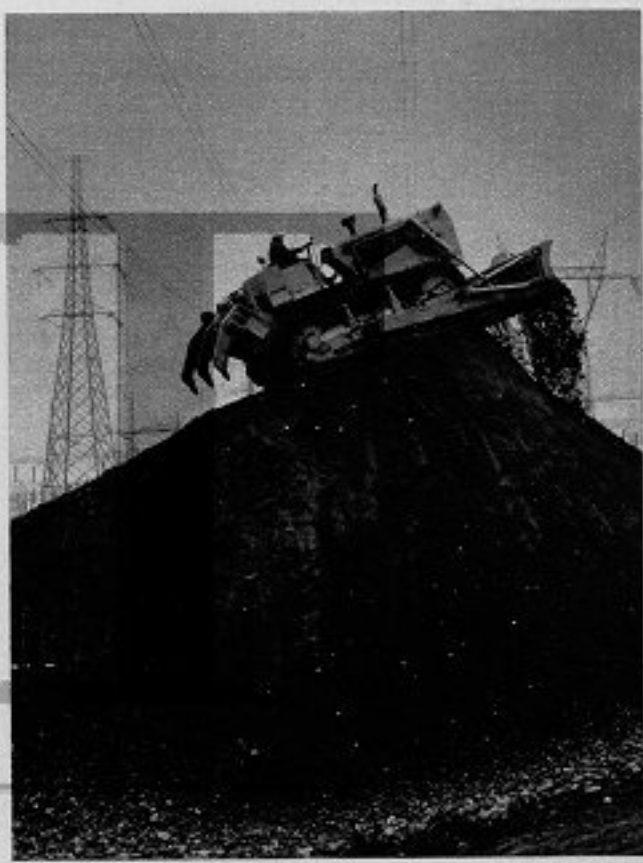
Thellung, genovese, nato nel 1931, ha iniziato la sua carriera sportiva nel 1952 con una Fiat 500 C e, più tardi, ha colto le prime affermazioni con la Nuova 500. Già nel 1966 ha vinto il Campionato italiano della regolarità. Nel Campionato di quest'anno ha totalizzato 115,8 punti, aggiudicandosi sei gare:

Coppa Riviera Ponente (Genova), Challenge della regolarità (Frosinone), Trofeo del Conero (Ancona), Trofeo dei Rododendri (Torino), Coppa Roma (Autodromo di Vallelunga) e il Trofeo Monte Pellegrino.

Thellung, oltretutto bravo pilota è anche valente e interessante scrittore; è autore di un libro dal titolo «Come si vince un Rallye» dove tratta autorevolmente l'argomento delle gare di regolarità e dei rallies.



Carosello di trattori Fiat



Oltre cento titolari di grandi imprese cantieristiche svedesi, interessati alla produzione di macchine Fiat per movimento terra, hanno recentemente assistito, nei

More than 100 owners of large Swedish concerns, who had shown keen interest in Fiat earthmoving equipment production, have recently attended a prac-

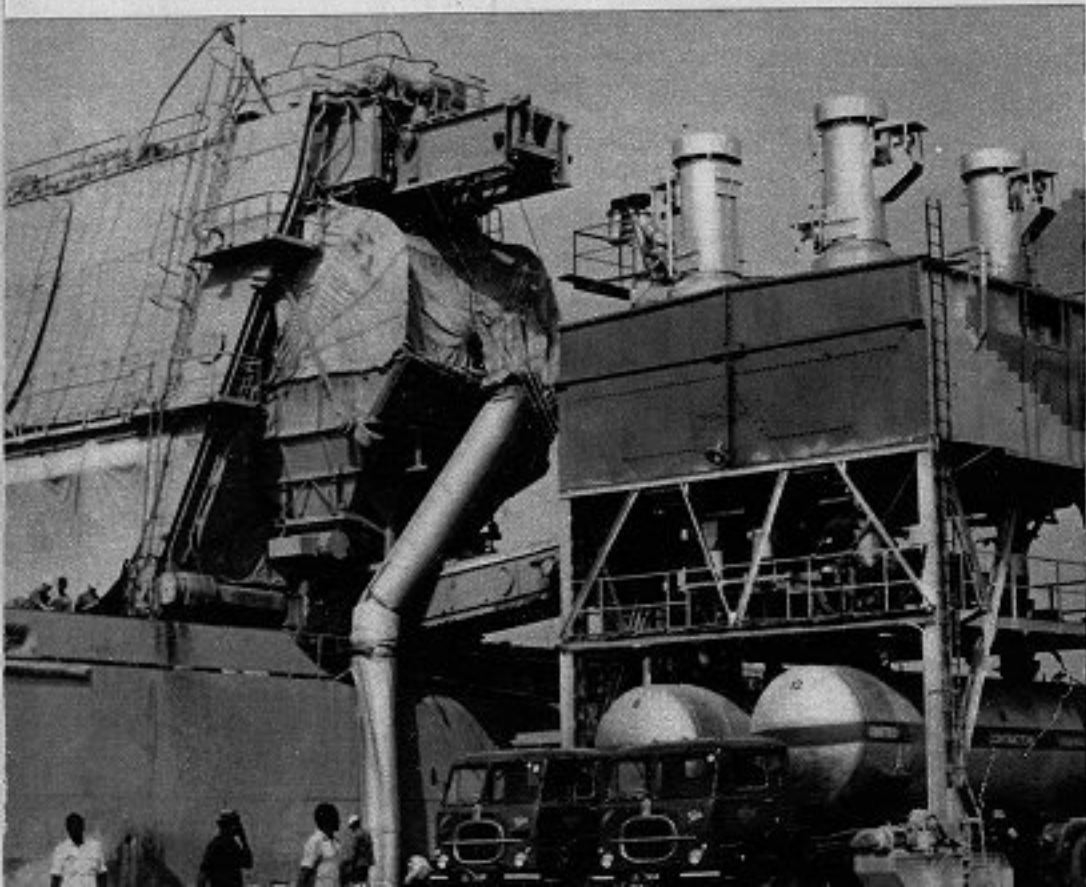
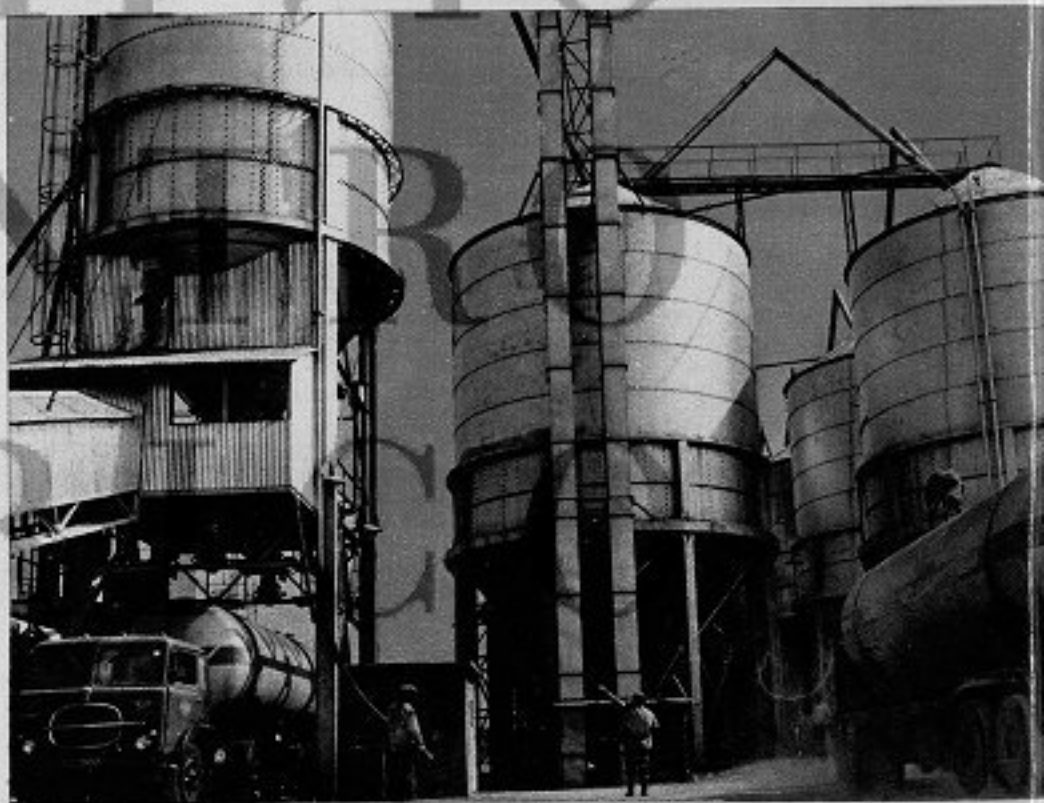
pressi di Torino, ad una interessante dimostrazione pratica delle prestazioni offerte dagli apripista e dai caricatori dei modelli di varie potenze, esibiti in un grandioso carosello.

tical and quite impressive demonstration held near Turin of the performance features of Fiat angledozers and frontloaders of various output capacities.

Autocarri Fiat alla diga di Kaingi

La Impregilo (il Consorzio Italiano Impresit-Girola-Lodigiani che ha realizzato grandiose opere pubbliche in tutto il mondo) ha in corso di costruzione la grande diga di Kaingi, in Nigeria, ormai avviata alla conclusione. Anche in questa opera sono numerosi i veicoli Fiat impegnati in svariati compiti. Le fotografie si riferiscono agli autocarri Fiat utilizzati per il trasporto del cemento dal porto di Apapa al cantiere lungo un percorso di 480 chilometri. Qui in basso operazioni di scarico del cemento da una nave alle autocisterne, per il trasporto ai silos, illustrati nella foto a fianco, appositamente installati vicino al porto. Da questi silos, ogni giorno gli autocarri Fiat partono per il lontano cantiere di Kaingi con il loro carico.

Impregilo, Italy's Impresit-Girola-Lodigiani Consortium responsible for various impressive public works around the world, has almost brought to completion the construction of the huge Kaingi Dam in Nigeria. Various Fiat vehicles are used to carry out diversified operations as shown by these photographs of Fiat lorries hauling loads of cement from Apapa to the dam's site over a distance of nearly 300 miles. Other Fiat equipment includes tankers unloading cement from a ship and transporting it to silos, especially erected in the vicinity of the harbour. From here Fiat lorries leave daily with their cement loads for the distant Kaingi site.



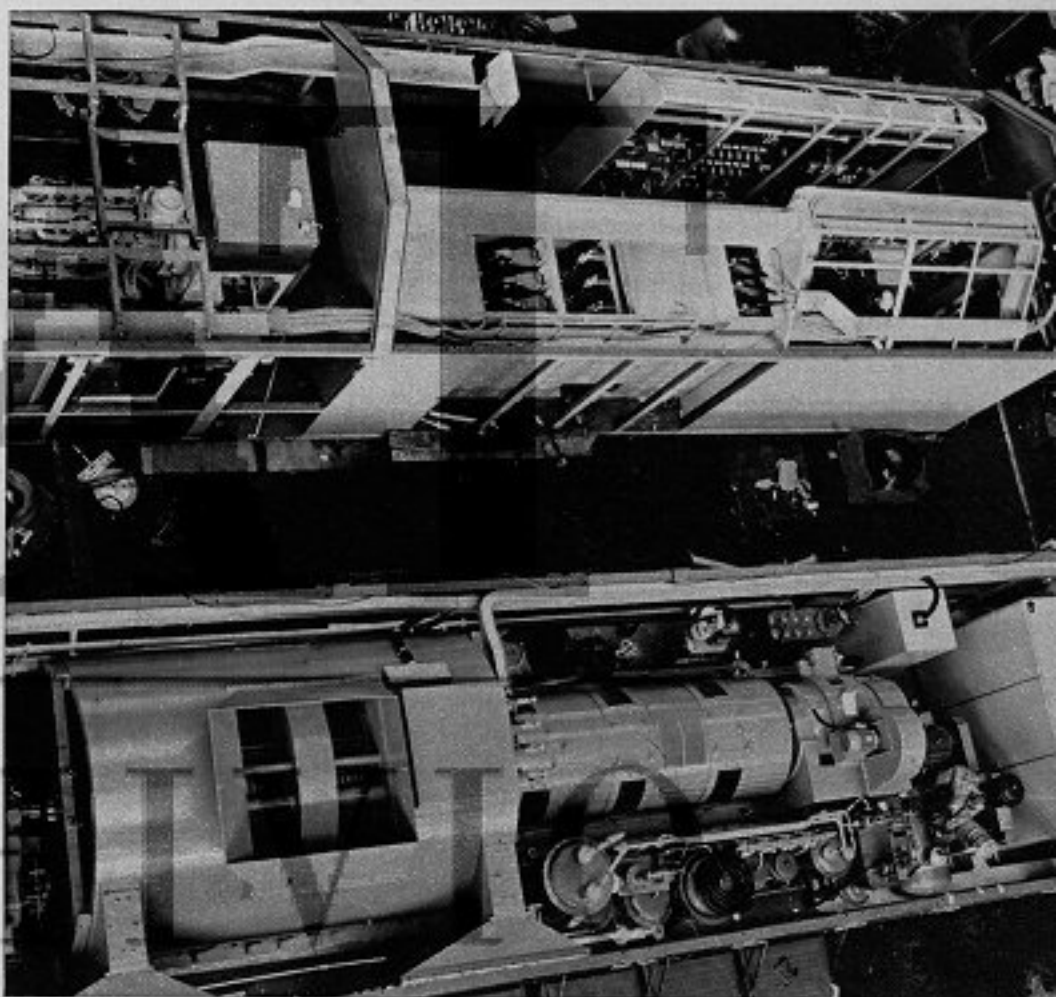


A Lima si è tenuta la 5ª Fiera del Pacifico, che ha rinnovato e ampliato il già notevole successo conseguito nella precedente edizione del 1965. La Fiat vi è stata presente con una completa rassegna di produzioni per la motorizzazione terrestre: vetture, veicoli industriali e trattori a ruote e a cingoli per l'industria e l'agricoltura. Due sportive 124 hanno anche costituito vivace richiamo nell'atrio d'onore del Padiglione italiano, mentre in altro stand una rassegna fotografica ha illustrato ai visitatori, con le produzioni Fiat terra mare cielo, le opere realizzate nel mondo dalla Impresit.

Tuovo lugar en Lima la 5ª Feria del Pacifico que ha renovado y aumentado el éxito, ya descolante, que obtuvo la edición precedente de 1965. Fiat estuvo presente en la misma con una serie completa de vehículos terrestres: coches, vehículos industriales y tractores de ruedas y orugas, industriales y agrícolas. Dos coches deportivos «124» constituyeron un vivaz atractivo en el atrio de honor del Pabellón Italiano, mientras que en otro stand, mediante una reseña fotográfica, se ilustraron a los visitantes, con las producciones «Fiat tierra mar cielo», las obras llevadas a cabo en el mundo por Impresit.



Centrale elettrica mobile Fiat per il Pakistan



Presso la Grandi Motori ha avuto luogo la presentazione di una centrale elettrica mobile su carro ferroviario costruita per conto della Società Pakistan E. P. WAPDA (East Pakistan Water and Power Development Authority).

La Centrale — costituita da una turbina a gas tipo TG 7, della potenza di 8200 kW — è destinata a soddisfare richieste straordinarie di energia elettrica che in determinate stagioni non possono essere assorte dalle centrali elettriche fisse.

La Centrale mobile è montata su due carri ferroviari con scartamento di un metro, progettati e costruiti dalla Fiat Divisione Materiale Ferroviario.

Autonomia di funzionamento

Nei due carri sono installati il turbogeneratore e tutti i dispositivi e i gruppi ausiliari necessari per il funzionamento del turbogruppo con combustibile liquido o con combustibile gassoso. Quindi, per il funzionamento della Centrale sul suo posto di impiego, sono necessari soltanto il collegamento dell'alternatore alla rete elettrica e della turbina alla tubazione di arrivo del combustibile.

Nel carro principale, del peso di circa 130 tonn., sono sistemati, oltre al turbogeneratore, il motore elettrico di avviamento, le pompe e il serbatoio dell'olio di lubrificazione, gli strumenti di regolazione per il combustibile liquido e gassoso.

Il carro ausiliario (dal peso di circa 64 tonn.) reca i quadri di comando della turbina, dell'alternatore, la pompa di iniezione del combustibile liquido, un gruppo elettrogeno da 56 kW, i radiatori per il raffreddamento dell'olio di lubrificazione e altri gruppi ausiliari.

Ampla esperienza

La centrale mobile del Pakistan è la terza centrale di questo tipo costruita dalla Fiat Grandi Motori. Due altre centrali mobili con turbine a gas sono già in servizio sulle ferrovie argentine dal 1963 con risultati più che soddisfacenti avendo già totalizzato più di 35.000 ore di moto sotto carico in diverse località del paese.

Nei recenti anni, la produzione di turbine a gas industriali della Fiat Grandi

Motori si è notevolmente incrementata. Alla data odierna la Grandi Motori ha costruito 82 turbine a gas per una potenza complessiva di più di un milione e mezzo di Cv, installate per la massima parte all'estero.

Fiat mobile power station for Pakistan

The Fiat Grandi Motori plant has recently presented a railway truck-mounted generating station manufactured for the East Pakistan Water and Power Development Authority (E.P. WAPDA).

Consisting of an 8,200 kW, Fiat TG. 7 gas turbine, the generating station is expected to help existing fixed installations meet seasonal peak power requirements. It comprises two one-metre gauge railway trucks especially developed for the purpose by Fiat Rolling Stock Division.

Self-contained unit

Two railway-trucks house the turbo-generator together with all the control gear and auxiliary equipment required for turbines running on liquid fuel or fuel gas. Therefore, when on site, alternator connection to the power mains and turbine coupling to the fuel supply is all that is needed. A 130-ton main truck carries the turbo-generator, starter motor (electric), lube oil pumps and reservoir, as well as the necessary controlling equipment for both liquid fuel and fuel gas operation.

A 64-ton auxiliary truck has been employed to house the turbine and alternator control panels, the liquid fuel injection pump, a 56 kW generating set, the lube oil cooling radiators and other auxiliary equipment.

Extensive experience

This mobile power station for Pakistan is the third of this type built by Fiat Grandi Motori. Other two mobile power plants have been in service with the Argentine State Railways since 1963 to the full satisfaction of all parties concerned. Indeed, over 35,000 hours of running on load in different parts of the country have been successfully totalized so far. In recent years, Grandi Motori gas turbine production has been stepped-up considerably. Eighty-two gas turbine units have been produced to date, for a total of over 1.5 million HP most of which supplied to foreign countries.

Origine di Babbo Natale



Il simbolo più caratteristico della tradizione natalizia cattolica è il presepio, di cui si fa risalire l'origine a San Francesco d'Assisi alla fine del secolo XIII. Poco più di due secoli dopo, ad opera dei protestanti, si diffuse nei paesi nordici l'albero di Natale, che trovò a poco

a poco accoglienza anche tra noi, per quanto privo di quella efficace suggestione che sull'animo infantile esercitano le figurine del presepio, la grotta sacra, le pecorelle sul prato, i pastori, i magi.

A questa usanza nordica si ricollega

Babbo Natale, questo pittoresco personaggio, oggi sempre più frequente nelle strade delle nostre città nei giorni natalizi, che ben più propriamente si potrebbe chiamare Nonno Natale, tanto bianchi sono i suoi capelli e i peli della lunga barba. Cammina lentamente,

tutto vestito di rosso, appoggiandosi ad un alto bastone e fissando soprattutto i bambini che incontra. Il grosso copricapo, la veste, gli stivaloni sembrano ideati apposta per proteggerlo dai venti gelidi della steppa e dalle turbinose tempeste di neve, indicando chiaramente la diretta influenza nordica del nostro personaggio.

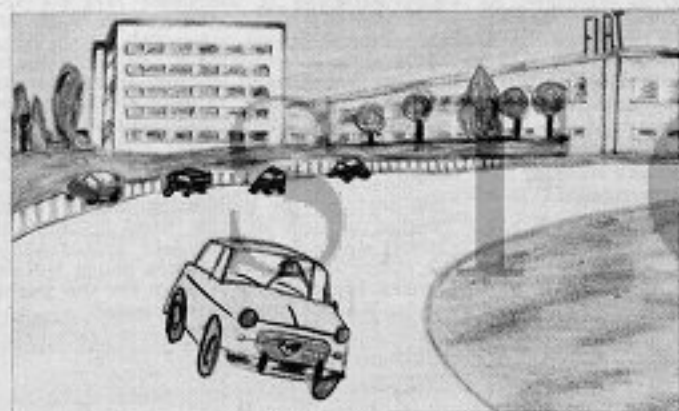
Babbo Natale sembra aver avuto degli antenati. Alcuni risalgono a San Nicola, uno dei maggiori taumaturghi della cristianità e il nome Claus, con cui è comunemente chiamato nei paesi anglosassoni, sarebbe né più né meno una corruzione del nome Nicolaus. Altri pensano ad un « Père fouettard » ossia fustigatore, prodigo di ricchi doni verso i bambini buoni e portatore, invece, di un fascio di verghe accanto al letto dei cattivi. In terra di Francia parlano anche di un « Bonhomme Noël », che noi potremmo definire meglio con l'appellativo di bonario. In America poi Babbo Natale, il « Santa Claus » già menzionato, è popolarissimo ed è cornice natalizia indispensabile in ogni villaggio o metropoli degli Stati Uniti, tanto che per molti piccini il barbuto dispensatore dei doni del bambino Gesù è amato e considerato come uno dei caratteristici personaggi d'oltre Atlantico che sono entrati nel cuore dei fanciulli di ogni parte del mondo. In questa cornice, la figura stessa di Babbo Natale sembra oggi apparirci in una luce nuova secondo la dinamica stessa della vita moderna: la traballante slitta carica dei doni è oggi sovente rimpiazzata da un agile e moderno elicottero che permette i più rapidi spostamenti al nostro simpatico ambasciatore di letizia, secondo un rigido programma stabilito.

Così Babbo Natale, viaggiando anche sulle ali del progresso, si è fatto conoscere da un numero sempre crescente di bambini. La sua figura di buon vecchio dalla lunga barba bianca che busca alle porte recando i regali ai piccoli e porgendo gli auguri ai grandi e che per strada stringe la nostra mano e, salutandoci, si mescola festoso e sereno alla folla di ogni giorno, si è cordialmente inserita tra di noi, arricchendo la solenne cornice del Natale.

Nella profonda gerla che egli reca a spalla, la mistica e Santa immagine di Gesù Bambino, a cui tutti fin dalla più tenera infanzia impariamo a rivolgere le nostre richieste, trova una ulteriore fonte di doni per i fanciulli di ogni regione e di ogni continente del nostro pianeta.

M. P.

i bimbi Fiat disegnano



Maria Letizia, di anni 9, figlia di Franca e Umberto Valt (Sezione SPA)



Mauro, di anni 8, figlio di Luigi Bauducco (Sez. Stab. di Avigliana)



Natale, di anni 8, figlio di Giuseppe Magadino (Sezione Materiale Ferroviario)



Livio, di anni 7, figlio di Giuseppe Torazza (Automobili Mirafiori)

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

LA "MADONNA COL FIGLIO" DI SIMONE MARTINI

La gentile e pensosa Madonna col Figlio, riprodotta nella pagina accanto è di Simone Martini, artista nato a Siena intorno al 1285 e morto ad Avignone (Francia) nel 1344.

Simone Martini è uno degli artisti più celebri e illustri della Scuola senese del Trecento. Allievo di Duccio di Boninsegna, fu amico e rivale di Giotto, diletto dai Papi di Avignone e di Roma, pittore di corte di re Roberto di Napoli. Dai sonetti del Petrarca sappiamo che fece a Laura un ritratto, che il poeta ebbe carissimo. Non tutta la sua produzione si è conservata attraverso i secoli; ma da quanto è giunto sino a noi Simone Martini appare come uno degli artisti più squisiti e preziosi di tutti i tempi.





SVIZZERA

La Fiat 125, lanciata con successo sui mercati internazionali, ha fatto il suo ingresso ufficiale in Svizzera con una imponente presentazione. Autorità, personalità, stampa e televisione hanno accolto la 125 con vivo interesse. La presentazione ha coinciso con la celebrazione del 60 anni di attività della Fiat Suisse. La continuità della presenza Fiat in Svizzera era sintetizzata da due vecchi modelli (un carro antincendi del 1914 e una berlina 501 del 1919) esposti dinanzi all'ingresso principale del Palazzo delle Esposizioni di Ginevra, dove è avvenuta la consegna di 500 vetture 125 agli Agenti Fiat in Svizzera.

La Fiat 125, lanciata con successo sui mercati internazionali, ha fatto il suo ingresso ufficiale in Svizzera con una presentazione imponente. Autorità, personalità, stampa, televisione,

Cale Fiat

ont accueilli la 125 avec un vif intérêt. La présentation a coïncidé avec les 60 ans d'activité de la Fiat Suisse. La continuité de la présence Fiat en Suisse était synthétisée par deux anciens modèles (une auto-pompe de 1914 et une berline 501 de 1919) exposés devant l'entrée du Palais des Expositions de Genève où a eu lieu la remise de 500 voitures 125 aux Agents Fiat en Suisse.



FINLANDIA

La Concessionaria Autonovo Oy di Helsinki ci ha inviato la fotografia di uno dei primi autobus Fiat introdotti in Finlandia. L'allestimento, della Ajokki Oy per conto della Linja Ruponen Oy di Joensuu, è stato effettuato su telaio Fiat 309.

This bus, owned by Linja Ruponen Oy, Joensuu, features a Fiat 309 chassis-and-cab and an Ajokki Oy bodywork. It represents one of the first inroads made by Fiat in the Finnish bus sector. (Photograph was sent in by Helsinki's Autonovo Oy, our local Concessionaires).



idoscopio

GENOVA

Alla « Giornata della Donna e il Turismo », svoltasi in occasione del IV Tecnhotel, ha ottenuto vivo successo una sfilata di alta moda brillantemente presentata da Silvio Noto. Le sigle delle automobili Fiat simboleggiavano efficacemente — sul palcoscenico dell'Auditorium — lo sviluppo del turismo legato così strettamente a quello della motorizzazione.



THAILANDIA

La Concessionaria Karnasuta General Assembly Ltd sorleggia periodicamente una Fiat 1100 R tra tutti gli acquirenti di una vettura Fiat acquistata nei quattro mesi precedenti. Nella fotografia, la consegna della vettura al vincitore dell'ultima estrazione, Sig. Thongbai Keopakasit.

In the preceding four months by the Karnasuta General Assembly, our Thai concessionaires. Latest draw's winner Thongbai Keopakasit is seen here being handed over the big prize. A Fiat 1100 R is periodically drawn among new Fiat buyers.



BELGIO

La Fiat Dino coupé ripresa alla base del monumento eretto a Waterloo (Bruxelles) a ricordo della famosa battaglia napoleonica.

La Fiat Dino photographée au pied du monument érigé à Waterloo en souvenir de la fameuse bataille napoléonienne.



BARI

I milioni in gettoni d'oro del concorso Cynar arrivano ai vincitori con un corteo di vetture Fiat. Ambasciatore della fortuna il simpatico attore Ernesto Calindri, che qui vediamo percorrere le vie di Bari, alla volta del vincitore, alla testa di un gruppo di spider Fiat 124 Sport.

FIRENZE

E' sorto recentemente il « Club del Buongustato », a cui appartengono ristoranti di ogni parte d'Italia, che ha lo scopo di garantire la buona cucina ed i vini genuini. Nell'emblema del Club è stata inserita la Fiat 3 1/2 HP del 1899, una tra le prime vetture che hanno dato inizio al turismo motorizzato.



CILE

Appena arrivati dall'Italia, questi cinque autobus Fiat da turismo attendono, nella sede di servizio dell'Agrotecnica, di essere consegnati alla impresa di trasporto passeggeri « Condor-Bus » che li impiegherà sulla linea Santiago-Valparaiso.

Estos cinco autocares Fiat de turismo, apenas llegados de Italia, esperan en la sede del Servicio de Agrotecnica el momento de la entrega a la Sociedad de transporte de pasajeros « Condor-Bus », que los empleará en la línea Santiago-Valparaiso.



Suggestione e importanza della Galleria Sabauda

La Galleria Sabauda di Torino (ordinata nel Palazzo Accademia delle Scienze al n. 6 della via omonima) è una delle collezioni d'arte più importanti non solo d'Italia ma anche d'Europa. Essa è costituita da un cospicuo numero di opere, tra le migliori, provenienti dai palazzi reali ed appartenenti ai Savoia, scelte da Roberto d'Azeglio, direttore di quelle quadriere che, per volere di re Carlo Alberto, le espose al pubblico, per la prima volta, a Palazzo Madama il 30 settembre 1832, affinché servissero di godimento e di ammaestramento ai suoi sudditi.

Queste opere, cinquecento, donate allo Stato da Vittorio Emanuele II il 24 giugno 1860, hanno formato il nucleo principale della raccolta torinese denominata, appunto per l'origine della donazione, « Sabauda ».

A questo proposito desidero ricordare che la collezione Sabauda è l'unico esempio, citato dalla storia, in cui un sovrano ancora regnante si sia privato di una sua raccolta personale per farne una Galleria aperta a tutti.

Intanto alla donazione sabauda se ne sono aggiunte altre, fra cui importantissime quelle dei marchesi Falletto di Barolo, del Vescovo Michele Fea, del marchese Crosa di Vergagni, del conte Carlo Maffei di Boglio, del conte Melano di Portula ecc. e più recentemente quella dell'avvocato Riccardo Gualino, che occupa ben sette sale della Galleria; ragguardevole per i primitivi italiani, per le sculture cinesi, per i mobili del rinascimento, i bronzi padovani, ecc.

La quadreria esposta da Carlo Alberto a Palazzo Madama venne trasferita nel 1865 nella sede attuale, al secondo piano del Palazzo Accademia delle Scienze; dove l'interno subì varie tra-

di Simone che Paolo Veronese ha dipinto nel 1560 per il refettorio dei Monaci di S. Nazaro di Verona e notevoli gli elementi della terra e dell'aria dipinti da Francesco Albani per incarico del cardinal Maurizio.

L'Annunciazione di Orazio Gentileschi donata dal pittore a Carlo Emanuele I, in segno di gratitudine per la generosità dimostrata dal duca nei suoi confronti, è ritenuta il capolavoro di questo Maestro caravaggesco toscano. Così le due vedute di Torino di Bernardo Bellotto sono considerate tra le opere migliori del famoso vedutista veneto. Da osservare inoltre il bozzetto del Tiepolo e l'atrio di un palazzo di Francesco Guardi, i due Sebastiano Ricci rappresentanti Abramo che scaccia Agar e Salomone che adora gli idoli, in origine in funzione di sovrapporte nel Palazzo Reale di Torino.

La collezione dei dipinti fiamminghi ed olandesi è una delle più importanti d'Europa. Ha appartenuto, quasi nella totalità, al principe Eugenio di Savoia, che l'aveva formata a Vienna alla fine del secolo XVII. Dopo la sua morte, la principessa Vittoria di Carignano, sua erede, la alienò nel 1741 a re Carlo Emanuele III. Tuttavia non tutti i dipinti esposti provengono dalla collezione viennese. Le Stigmati di San Francesco, capolavoro di Giovanni van Eyck, venne venduto nel 1866 alla Pinacoteca dal signor Fassio di Casale, che lo aveva acquistato in un monastero.

I due pannelli con la Visitazione ed un Devoto di Roggero van der Weyden appartenevano già alle collezioni del duca Carlo Emanuele I; la Consacrazione di un re di Francia del van Orley proviene dal Palazzo Durazzo di Genova, acquistato dal re Carlo Felice nel 1824; la Passione di Gesù di Hans Mem-



la musica

Si prepara il centenario di Gioacchino Rossini

Il 1968 vedrà lo scatenarsi nella vita musicale italiana di un uragano celebrativo: il centenario rossiniano, poco meno del « colpo di cannone » della caballetta del *Barbiere*! In fondo, sembrano pochi cento anni, per lui che amava definirsi « l'ultimo dei classici »; per Rossini, partito da convenzioni stilistiche completamente settecentesche, con atteggiamenti non solo musicali, ma ancora di costume e di carattere così radicati nel lontano mondo del melodramma metastasiano. Se poi si pensa all'ondata di polemiche, alle passioni suscitate dalla sua opera, agli argomenti con cui si affrontavano in suo nome i contemporanei (denigratori e osannanti), gli anni trascorsi dalla sua morte sembrano veramente molti di più, folli come sono di avvenimenti, di mutamenti di gusti e tendenze, attraverso i quali la navicella rossiniana passa ora faticosamente ora a vele spiegate. Naturalmente, c'è il fatto del « gran silenzio » in cui il musicista si chiuse dopo il *Guglielmo Tell* (1829), ponendo la parola fine alla sua carriera operistica quasi quarant'anni prima della data segnata dalla sua morte. Rossini, non scrivendo più opere, non partecipando alla vita musicale attiva, sembrava per ciò stesso porsi su un piedistallo che rendeva la sua figura lontana, quasi collocata in un altro secolo. Tuttavia, nei quarant'anni di silenzio, o quasi, il musicista restò spettatore della luce che il suo nome, e in pari misura le sue opere, continuavano a irradiare su tutto il mondo musicale, da Mosca a Napoli, da Londra a Vienna, da Parigi a Calcutta. Per cui il Rossini che si spegne nel 1868, quando l'Europa ha cambiato il proprio volto (e la piccola Italia s'è data unità e indipendenza), quando la bufera del Romanticismo si è ormai placata, quando, si pensi, un musicista, in pratica, nostro contemporaneo come Debussy è già nato da sei anni, è un personaggio che conserva in sé l'aggancio con un mondo posto in una lontananza quasi mitica.

Era nato a Pesaro il 29 febbraio 1792, figlio di un suonatore di tromba e di una cantante, e subito ebbe modo di conoscere la vita errabonda della gente di teatro. Aveva dieci anni quando, a Lugo, un canonico Malerbi, scoperta la sua vocazione musicale, gli impartì le prime nozioni di teoria. La sua formazione, dopo il trasferimento della famiglia a Bologna, venne continuata da A. Tesei e completata al Liceo Musicale di Bologna, dove frequentò, con le classi di pianoforte e di violoncello, le lezioni di contrappunto del padre Stanislao Mattei. Faceva intanto pratica come accompagnatore, in chiesa e in teatro, e produceva i primi saggi di composizione. A Venezia, già nell'anno 1810, veniva accolta con favore l'opera comica *La cambiale di matrimonio*. La sua ascesa è rapida e trionfale: entra alla Scala di Milano con *La Pietra di paragone* (1812), si afferma nel genere serio con *Tancredi* e allarga le dimensioni psicologiche e musicali dell'Opera comica con *L'Italiana in Algeri* (1813); muove quindi, su invito dell'imprenditore Barbaja, all'assalto della roccaforte napoletana del S. Carlo, conquistata con *Elisabetta regina d'Inghilterra* (1815). Gli ulteriori successi portano i titoli del *Barbiere di Siviglia*, composto in venti giorni e trionfante a Roma dopo una « prima » burrascosa (1816), e del *Mosè*, che inaugura il genere dell'opera di soggetto religioso e di rilievo corale (1818). La consacrazione europea di Rossini avvenne a Vienna, dove egli presentò *Zelmira* (1823), già applaudita da tutti i pubblici italiani; fu poi festeggiatissimo a Londra e a Parigi, dove si stabilì, direttore della musica al Teatro Italiano. Per le scene francesi egli adattò alcune delle sue opere serie più famose, mentre dava ulteriori prove della vivacità del suo genio col *Viaggio a Reims* e con il *Conte Ory*. Il canto del cigno fu il *Guglielmo Tell*, che si affaccia al mondo del Romanticismo e che fu accolto con lie-

ta sorpresa da tutti coloro che non lo ritenevano capace di un così radicale rinnovamento. A questo punto della sua carriera la fama di Rossini non conosce più confini; dopo la morte di Napoleone il suo nome è il più famoso di tutto il mondo, assieme a quello di Beethoven. Il misterioso silenzio degli ultimi anni è interrotto solo per buttar giù brevi pagine scherzose (per lo più per pianoforte), o per la composizione di due capolavori sacri, lo *Stabat Mater* e la *Petite Messe solennelle*.

La sua casa di Parigi era frattanto divenuta un centro di vita artistica e mondana; a Passy, nei dintorni della capitale francese, la morte lo raggiunse il 13 novembre del 1868.

Nella seconda metà dell'Ottocento, specie per il sorgere e l'imporsi delle



figure di Wagner e di Verdi, l'astro di Rossini impallidì, e solo con il nuovo secolo avvenne la sua rinascita. La quale è sentita dapprima nel vivo campo della nuova produzione musicale; e in prima linea troviamo ancora una volta gli immancabili balletti russi di Diaghilev, per i quali il nostro Ottorino Respighi orchestra una serie di pezzi rossiniani riuniti in un balletto dal titolo *La Boutique Fantasque*. In genere, il ritorno in primo piano dei valori rimici, così cari ai « padri » della musica moderna, è una delle ragioni di questo rinato culto per Rossini: si pensi a un famoso passo di *Jeux de Cartes* di Stravinski, in cui viene « citato » il saltellante tema rapido della sinfonia del *Barbiere*. E ancora, da quante pagine di Milhaud, di Poulenc, di Satie (postumo omaggio della terra che il Rossini scelse a sua seconda patria) balza fuori il ricordo o lo scoperto omaggio al musicista italiano. Parallelamente, la comparsa di studi, opere storiche (dalla fatica erudita di Radiciotti al geniale saggio di Riccardo Bacchelli), la ripresa delle opere dimenticate, di cui fu particolare benemerito Vittorio Gui nell'ambito di gloriose istituzioni come il Teatro di Torino o il Maggio Musicale di Firenze, hanno ridato peso, volume e consistenza critica alla grande personalità rossiniana.

G. P.

Posta dei Lettori

Scriva MARISA POLI:

« Ho letto sull'ultimo numero dell'Illustrato che Schumann ha scritto delle variazioni sul nome Abegg: in che senso si fa della musica su un nome? ».

Non c'è nessun mistero nelle variazioni sul nome Abegg. Nei paesi di lingua inglese e tedesca le note musicali sono contrassegnate dalle prime sette lettere dell'alfabeto, così: A (la), B (si bemolle), C (do), D (re), E (mi), F (fa), G (sol). Per cui il nome Abegg vuole semplicemente dire la-si bemolle-mi-sol-sol, e le variazioni sono appunto costruite su queste note. La formulazione, che può dar luogo all'equivoco (anche se pare che Schumann avesse davvero conosciuto una signora Abegg), è dovuta a quel contornio letterario e suggestivo che circonda sempre la creazione artistica del grande maestro del romanticismo tedesco.

sformazioni, fino alla nuova sistemazione avvenuta dal 1953 al 1959 su progetto del prof. Piero Sampaioles di Firenze, che ha ricostituito fra l'altro un piano intermedio, consentendo così una maggiore visibilità delle opere esposte, e dotando la Pinacoteca dei più moderni impianti di termoventilazione.

Il materiale è stato suddiviso, o meglio raggruppato, secondo le affinità stilistiche in sei sezioni ognuna delle quali raggiungibile dall'atrio d'ingresso. Al primo piano sono esposte le collezioni piemontese e quella italiana; al piano intermedio le grandi tele dei Maestri italiani del Cinquecento, Seicento e Settecento. Al secondo piano la sezione dei Maestri fiamminghi ed olandesi dal Quattrocento al Seicento, quella degli altri Maestri stranieri, francesi, tedeschi, spagnoli, la sala delle stampe e la sezione Gualino.

Tra le opere più notevoli sono da ricordare la trecentesca Incoronazione della Vergine di Bernardo Daddi, la Madonna dell'Angelo; l'Arcangelo ed il Tobia di Piero ed Antonio Pollaiuolo; le due predelle con storie di Sant'Ambrogio di Ambrogio Bergognone; l'Adorazione dei Pastori del Savoldo, la Sacra Conversazione di Andrea Mantegna, gravemente danneggiata da un incendio e da drastiche spellature; la SS. Trinità del Tintoretto, un Presepio del Cerano. Bellissima è la Cena in casa

ing, dipinta nel 1470 a Firenze per il banchiere Tomaso Portinari, venne donata da Cosimo de' Medici a Papa San Pio V che la collocò sull'altare maggiore della Chiesa di Santa Croce a Boscomarengo (venne nascosta da un frate domenicano durante l'invasione francese e consegnata a Vittorio Emanuele I dopo la restaurazione); è considerata il capolavoro di quel famoso Maestro fiammingo.

Così l'interno di una chiesa ad Harlem di Pietro Saenredam, così il ritratto dei figli di Carlo I d'Inghilterra di Antonio van Dyck, così gli interni di osteria di Davide Teniers il giovane, i Tori del Potter e molti altri dipinti di grandissimo valore artistico e storico.

Va segnalato a conclusione di questa breve rassegna della Galleria Sabauda che i maggiori Enti torinesi, tra cui la Fiat, consapevoli dell'importanza della Pinacoteca Nazionale torinese, detta Galleria Sabauda, e del valore incalcolabile che essa rappresenta non solo per le opere d'arte che custodisce, ma anche per la diffusione della cultura e la conoscenza degli usi e dei costumi delle passate generazioni, hanno a suo tempo con esemplare generosità, portato a termine — con la direzione tecnica della Divisione Costruzione Fiat — i lavori per l'attuale sistemazione.

Noemi Gabrielli

Senza peso nello spazio

Ouegli studiosi che, assai prima che fossero lanciati i satelliti e le sonde spaziali, indicarono nei libri, con una stupefacente antiveggenza, le vie che dovevano poi essere seguite dall'astronautica vera (fatta di macchine e non di parole), prevedero anche, per i navigatori spaziali, un « mondo senza pesantezza ». E difatti, per dare un esempio, un astronauta del progetto « Mercury » o di quello « Gemini », messo in un'orbita circolare nel suo satellite, attorno alla Terra, è soggetto a due forze uguali e contrarie, che si equilibrano: il peso suo proprio, e cioè l'attrazione verso la sottostante Terra, e poi la forza centrifuga verso l'alto, in senso opposto, tal ch'egli ne resta ridotto appunto a « pesantezza zero ». Nella stessa condizione di imponderabilità (ma per altre ragioni) si troveranno i futuri cosmonauti, diretti, con velocità costante, a lontani corpi celesti. Si domandarono allora, i summenzionati studiosi e pionieri teorici dell'astronautica: dal momento che noi, uomini, siamo nati in un mondo dove il peso c'è, e anzi il nostro organismo, con la sua struttura muscolare e ossea e nervosa, con la sua elaborata fisiologia, si sono costituiti, nei milioni e miliardi di anni che è durata l'evoluzione della specie, in presenza e funzione del peso; dal momento che noi abbiamo addirittura (nell'orecchio interno) organi diretti a equilibrare il nostro corpo in un mondo dove è presente la gravità; l'assenza di peso sarà sopportabile per gli astronauti?

In realtà, anche nella vita ordinaria, si danno casi in cui noi ci liberiamo dal peso. Se spicchiamo un salto in verti-

za di gravità, senza inconvenienti di rilievo. Anche il cibo e la bevanda possono essere ingeriti, perché essi percorrono il canale digerente non per gravità, ma con l'aiuto di movimenti interni. La respirazione si svolge regolarmente in aria normale e perfino in aria sofisticata; e cioè ridotta in pressione e composta di solo ossigeno, come nelle capsule statunitensi. La circolazione e il battito cardiaco sono regolari. Insomma, fino ad oggi, la mancanza di peso non sembra che abbia danneggiato gli uomini che si sono avventurati nello spazio.

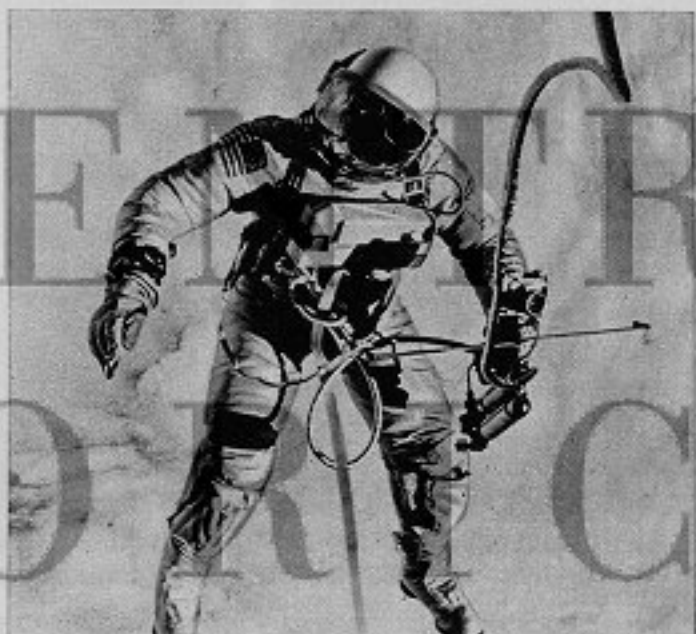
Tuttavia se, col progredire dell'astronautica, le missioni umane dovessero durare più a lungo, certi dannosi effetti finirebbero con manifestarsi; e qualche segno se ne è già avuto. Noi sappiamo che basta una lunga degenza a letto per produrre disturbanti conseguenze (lo stare in orizzontale è un modo semplice per sottrarsi in gran parte alla fatica del peso proprio). Al primo levarsi si può provare capogiro o un principio di mancamento, dovuto a una improvvisa deficienza dell'irritazione sanguigna al cervello; qualche volta si lamenta gonfiore ai piedi; il cuore non si adatta subito al lavoro più faticoso richiesto dalla stazione eretta; la funzione renale è qualche poco alterata. Soprattutto (e questo, insieme con una certa difficoltà a stare in piedi, toccò agli astronauti Cooper e Schirra, dopo 34 ore di volo orbitale) si manifesta un aumento del tasso di calcio nel sangue, che è conseguenza d'un principio di decalcificazione delle ossa. Il fenomeno sembrerebbe collegarsi con la mancanza di esercizio fisi-



Illustrazione del libro di G. Verne « Dalla Terra alla Luna ». I viaggiatori sono giunti al confine fra i campi gravitazionali terrestre e lunare: e si trovano « senza peso ».

raggi cosmici non sono più fermati dall'atmosfera) può avere effetti importanti. Nel « biosatellite » mandato in orbita poco tempo addietro, gli effetti della imponderabilità, della radiazione, da soli o combinati sono stati studiati su organismi minori: larve, amebe, uova di rane, pianticelle, semi, radici. Le piante si sono dimostrate più sensibili degli animali alla mancanza di un campo gravitazionale, quale si ha qui sulla Terra.

Per il rimanente l'imponderabilità non sembra avere prodotto effetti, che la straordinaria adattabilità dell'uomo a tutte le condizioni non sia in grado di superare. Gli astronauti hanno appreso che nelle cabine spaziali ogni oggetto va ancorato alle pareti o al pavimento, se non lo si vuol vedere fluttuare nell'aria; che ogni granello di polvere, ogni peluzzo, non si posa ma resta librato; che ogni più elementare operazione, come il versar acqua in un bicchiere può diventare un problema dif-



Due storiche fotografie di astronauti in situazioni d'imponderabilità nello spazio: i primi passeggeri orbitali, il sovietico Alexei Leonov e lo statunitense Ed White.

cale, nel breve momento in cui ricadiamo all'in giù siamo senza peso: in quel momento ci viene naturale di tenere il respiro; ma non avvertiamo inconveniente alcuno. Senza peso, in un certo senso, noi ci troviamo quando siamo immersi nel bagno, (o meglio tuffati sott'acqua al mare), perché l'acqua ci sostiene, suppergiù nella stessa misura del nostro peso: un po' di più, ci sostiene, se siamo grassocci, un po' meno se siamo ossuti. In questo caso, però, dell'immersione in acqua, c'è una differenza rispetto allo stato di imponderabilità spaziale: nel bagno, i nostri visceri, lo stomaco, il cuore, il fegato, continuano a pesare « dentro di noi »; mentre nello spazio, partecipando del gioco di forze che abbiamo su descritto, sono essi pure (i visceri) esenti da peso. Con voli acrobatici in aeroplano, è possibile che gli aviatori, se l'aereo fa una rapida volta con la concavità verso il basso, rimangano senza peso per brevi istanti: senza peso e senza danno.

Oggi non fa più bisogno di andar per prove e per congetture. Gli astronauti hanno volato per ore e giorni, in assen-

za, per cui un organo, lasciato ozioso tende a perdere consistenza e forza. Non sembra però che l'esercizio, eseguito in condizioni di imponderabilità, serva molto contro questo processo di demineralizzazione. L'inconveniente è oggetto di attenta osservazione, in ogni prova di volo umano o animale prolungato.

Quando si parla della futura astronautica (e già si pensa, con anticipazioni forse eccessive, di mandare uomini ad esplorare non solo la Luna ma altri pianeti), bisogna mettere in conto non pochi giorni di missione, bensì mesi. In tal caso, tutto diventa più difficile: per il cibo, per la provvista di acqua, si studiano cicli rigenerativi, in modo da costituire sistemi ecologici chiusi, come è in grande il nostro pianeta. Anche l'assenza di peso, con i suoi inconvenienti per ora dappoco, può diventare dannosa: e si studia di produrre una gravità artificiale, conferendo alle navi spaziali movimenti di rotazione: questi produrrebbero una forza centrifuga, e cioè un surrogato della gravità. Anche la radioattività, che nello spazio è maggiore che sulla Terra (perché i

facile o insolubile: l'esercizio e una serie di accorgimenti tecnici sostitutivi hanno consentito di venire a capo di difficoltà del genere. Noi, da terra, abbiamo assistito, con l'aiuto della televisione, allo spettacolo stupefacente delle sortite extraveicolari degli astronauti; al loro librarsi nel vuoto, intorno alle cabine; alle manovre con le pistole a getto che permettevano loro una certa scelta negli spostamenti; ai loro tentativi di eseguire lavori manuali, di adattare utensili: tutto ciò in assenza di gravità. Dopo la pausa di quest'anno, riprenderanno di certo le spedizioni degli uomini nello spazio. Saranno prove più lunghe, perché ci sono tappe ambiziose, si vuole mandar uomini sulla Luna; e saranno altresì riprese le prove per approfondire meglio gli effetti dell'imponderabilità.

Sulla Luna poi gli esploratori ritroveranno un poco del loro peso. Un uomo di settantadue chili, là ne peserà dodici; una quindicina di chili con la tuta. Dovranno evitare di muoversi con passo marziale e risoluto; senza volere, si troverebbero a far dei bei salti.

Didimo

CENTRO CULTURALE FIAT

Calendario gennaio 1968

ARTI FIGURATIVE

28-29 - Mostra di Arti Figurative allestita con opere presentate dai dipendenti Fiat e loro familiari. Resterà aperta al pubblico nel salone del Centro - Via Carlo Alberto, 59 - dal 20 al 28 gennaio.

CINEAMATORI

- 6 - Partecipazione, su invito, al Concorso Internazionale di Rapallo.
- 8 - Partecipazione, su invito, al Concorso Nazionale « La cappelletta d'Oro » di Alassio.

CONCERTI

- 9 - ore 21,30 - presso il Conservatorio musicale « Giuseppe Verdi », concerto dell'organista Luigi Celeghin. In programma: A. Gabrielli: Intonazione VII tono - Canzon ariosa; Albino: Walter: Concerto in Fa maggiore; Galuppi: Sonata con risposta di flauto - Sonata con ripieni e flauti; Bettinelli: Toccata, fantasia; Buxtehude: Preludio e fuga in Re maggiore; Bach: Corale « Nun komm, der Heiden Heiland » (BWV 659) - Toccata e fuga in Fa maggiore (BWV 540).
- 30 - ore 21,30 - presso il Conservatorio musicale « Giuseppe Verdi », concerto del « Kammermusiker »: Brenton Langbein, violino - Luise Schlatter, violino - Marlis Metzler, violino - Angelo Maccabiani, violino - Ottavio Corti, viola - Raffaele Altwegg, violoncello - Willi Göhl, clavicembalo - Barry Tuckwell, corno. In programma: Bach: Concerto per due violini, archi e continuo in re minore - Mozart: Quintetto per corno, violino, due viole e violoncello in Mi bemolle maggiore K.V. 407 - Beethoven: Quintetto d'archi in Do maggiore op. 29.

L'ingresso ai Concerti è gratuito e di norma riservato agli iscritti al Centro Sportivo Ricreativo Culturale, che potranno accedervi mediante presentazione della tessera del Centro. Presso la biglietteria del Centro - Via Carlo Alberto 59 - è inoltre a disposizione dei non iscritti al Centro un certo numero di biglietti d'invito che saranno distribuiti prima d'ogni concerto sino ad esaurimento dei posti disponibili.

VISITE CULTURALI

- 21 - ore 10 - visita alla Galleria Sabauda di Torino. I partecipanti dovranno trovarsi davanti all'ingresso della Galleria - Via Accademia delle Scienze 6 - ove verranno ricevuti per la visita.

NOTIZIE IN BREVE

ATTIVITA' MUSICALI

I Premi di Studio per Attività Musicali, annualmente offerti dal Centro Culturale Fiat, sono stati aggiudicati, su parere dell'apposita Commissione esaminatrice, ai Signori: Bruno Landi, Massimo Marin, Lello Motta e Gioacchino Scomegna, quali familiari di dipendenti iscritti ai Corsi del Conservatorio Musicale « Giuseppe Verdi » ed ai Signori: Salvatore Agrò, Bruno Bossati, Renata Colombatto ed Andrea Lanza, quali dipendenti e familiari che durante l'anno si sono distinti in modo particolare in una attività musicale.

BIBLIOTECA

Nel mese di novembre sono entrati nella Biblioteca del Centro Culturale 60 nuovi libri di recentissima pubblicazione. Segnaliamo tra quelli di maggior interesse: L'Italia dei secoli d'oro di Indro Montanelli e tre libri di Asturians, Premio Nobel 1967 per la letteratura, di cui due: Uomini di Mais e Mulatta senza nome, per quanto pubblicati rispettivamente nel 1957 e nel 1963, sono usciti in Italia solamente in questi giorni; il terzo, il Signor Presidente è invece uscito da noi nel '58, ma, poco conosciuto allora, torna oggi d'attualità per l'importante riconoscimento concesso all'autore guatemalteco.

Tra gli altri acquisti segnaliamo: Arpino: La babbuina; Chichester: Gipsy Moth; La Jolla e Archimede: Brofferio l'oppositore; Martinelli: Storia della Cina; Richelmy: Torino belle époque; Rjasanovskij: Storia della Russia; Tobino: La brace dei Biassoli; Watson: Storia d'Italia 1870-1925; Weber: Dal Monte Nero a Caporetto.

CINEAMATORI

Il Gruppo Cineamatori del Centro Culturale Fiat ha ottenuto un brillante successo al Concorso Nazionale di Cirié, dove sono stati premiati 4 films, sui 5 partecipanti al Concorso. Le opere premiate sono di: Alessandro Pizzolatto, Luigi Mortara, Tino Dell'Erba e Dario Chinazzo.

Fotonovella di Natale



E' Natale in terra e in cielo:
Codafulva ben lo sa;

ma c'è neve, tanto gelo,
e riparo, lui, non ha.



Che mai vede luccicare?
« Per la coda di mio nonno,

or mi pare di sognare!
Pure no, che non ho sonno...



Gli scoiattoli non sanno
che le cose hanno un padrone,

e le macchine non vanno
senza ausilio d'un pedone.



Il pedon, rossa la veste,
è un vecchietto un po' speciale:

barba bianca, lo direste?
Proprio lui, Babbo Natale!



Mà che importa! Ormai vicino
è il Natale: pace a noi,

pace a te, scoiattolino;
salta e godi quanto vuoi!



Codafulva, andiamo in fretta!
Tu sarai il mio aiutante;

molta gente c'è che aspetta
queste cose: e sono tante!

ale per i più piccini

Versi: Maxi Pugliaro Foto: Davide Mosconi
Scoiattolo Codafulva: Creazione Valgioc - Aosta



Venti, cinque e ancora cento
— son scoiattolo ma so —

questa vola come il vento:
voglio entrar! Forse si può... »



Si poteva, vedi il caso,
e lì, dentro, mamma mia,

una volta messo il naso
non si può certo andar via.



L'avviamento, un rombo e via!
la vettura corre, va;

ma un rumor, non sa che sia,
sente il vecchio: è dietro... è là!



Su, vediamo... Tra i balocchi
c'è qualcosa che si muove.

Babbo sgrana tanto d'occhi:
è salito... e come? e dove?



Agilissimo dai tetti
senza tema puoi calare,

per finestre e caminetti,
con i giochi da donare.



Vedi un po' quanta allegria
può arrecare un piccol dono:

buon Natale a tutti sia
ed ognun più lieto e buono.

Tra le numerose imprese aviatorie che hanno dato lustro alla aeronautica italiana nei suoi primi vent'anni di vita, una delle più significative è il record mondiale di distanza con passeggero a bordo, ottenuto dal marchese Giulio Laureati, allora capitano, il 24 settembre 1917. Giusto cinquant'anni or sono venne eseguito questo difficile raid senza scalo ed il suo brillante esito non ebbe la travolgente risonanza di altre imprese aviatorie; in realtà l'attenzione del mondo era rivolta in quei terribili anni di guerra a ben altri avvenimenti ed imprese.

Laureati, uno dei più valorosi piloti rivelatisi nel primo conflitto mondiale, decorato di due medaglie d'argento guadagnate in rischiose missioni su aerei da bombardamento, non era nuovo ad imprese del genere; infatti nell'agosto dello stesso anno il valoroso pilota marchigiano si era aggiudicato un altro record mondiale di distanza, questo senza passeggero a bordo, percorrendo la rotta Torino-Napoli-Torino di 1.600 chilometri con un volo ininterrotto di 10 ore e mezzo, vincendo le avverse condizioni atmosferiche.

Ma questa pur notevole impresa era servita da allenamento alla nuova avventura cui Laureati tendeva con tutto il suo essere. Egli stesso aveva seguito con la trepidazione di un padre per il proprio figlio la nascita del suo aeroplano, in ogni fase della costruzione, del montaggio e della accuratissima messa a punto.

Il velivolo era un biplano costruito nelle officine della Fiat-S.I.A., società costituita dalla Fiat per la specifica produzione aeronautica. Il motore del S.I.A. 7 B 1 era il possente Fiat A 12, il più diffuso motore d'aviazione italiano nella prima guerra mondiale, costruito in oltre 16.000 esemplari. Laureati, recante a bordo anche il meccanico Angelo Tonso, decollò da Torino con un carico di carburante e di olio che appesantiva il velivolo in modo preoccupante: era giocoforza raggiungere al più presto l'altezza di circa 3500 metri, necessaria a valicare con sicurezza le vicine Alpi. Le prime ore furono certo le più difficili e sopra l'alta catena di montagne violentissime correnti sballottarono pericolosamente il velivolo. Per oltre un'ora durò la lotta ingaggiata contro la natura avversa, e,

Centro Storico Fiat

Dalle Alpi al Tamigi un volo record di 50 anni fa



a causa dei venti contrari e dei banchi di nubi che bisognò necessariamente attraversare, l'aereo non poté procedere in questa prima parte del volo alla velocità di cui sarebbe stato capace. Fu un po' compromessa pertanto la eccellente media oraria realizzata sul resto del percorso.

Sulle ampie distese della Francia, Laureati poté finalmente seguire la rotta segnata precedentemente sulla carta di bordo, valendosi sia della bussola sia dell'osservazione diretta dei fiumi, delle strade ferrate e di quelle nazionali.

« Ben presto — narrò Laureati al termine del volo — arrivai su Reims che lasciai alla mia destra mentre il nostro apparecchio filava ad una velocità di 180 km orari mantenendosi ad una quota di 2500 metri. Sotto di noi la terribile guerra aveva impresso le sue tra-

giche orme. Rasentai Parigi a levante e per Compiègne ed Amiens giunsi in vista della Manica, presso capo Gris-Nez; qui ci abbassammo di quota portando a 600 metri, e, mantenendoci a tale altezza, in 15 minuti attraversammo lo stretto senza alcun incidente. Trovare il Tamigi e risalirlo attraverso l'atmosfera purissima del pomeriggio autunnale fu per noi assai facile; avendo il sole in faccia dapprima mi diressi verso l'aeroporto civile di Hendon, ma accortomi ben presto dell'errore puntai sull'aerodromo militare di Hounslow dove doveva concludersi il nostro viaggio ».

Allorché i due valorosi scesero dall'abitacolo dell'apparecchio ebbero l'insolito privilegio di essere acclamati da un considerevole stuolo di compatrioti e di colleghi d'armi poiché erano presenti al completo, sul campo, l'Amba-

sciata d'Italia, le Commissioni per gli approvvigionamenti e la Missione Militare del col. Mola, queste ultime in Gran Bretagna per coordinare lo sforzo bellico con l'alleato. Il volo record, su una distanza di 1200 chilometri, era durato esattamente 6 ore e 55 minuti facendo chiaramente intuire agli esperti quale importanza futura avrebbero assunto le comunicazioni aeree in Europa una volta che i cannoni avessero taciuto.

La modestia dei due protagonisti era pari al valore. Ecco quanto ebbe a dire Laureati concludendo il racconto dell'impresa: « Questa mia prima visita in volo dell'Inghilterra è stata una gita perfetta e non caratterizzata da sensazioni... speciali, grazie al motore Fiat che funzionò a meraviglia e all'apparecchio che rispose alla perfezione ad ogni comando ».

M. P.

La ricostituzione della «Compagnia degli Archibugieri» di Torino

All'inizio di quest'anno si è ricostituita la « Compagnia degli Archibugieri » di Torino, che conta nelle sue file numerosi dipendenti Fiat, attivi ed entusiasti animatori di questo particolare sport che prende le mosse dal collezionismo delle armi antiche.

Precisiamo subito che le finalità di questo gruppo sono affatto belliche e cruente! Gli « archibugieri », mentre si prefiggono lo scopo di allargare la cerchia degli appassionati di armi antiche, intendono approfondire gli studi sui vari argomenti ad esse connesse ed in particolare di far rivivere la passione per il tiro con le armi ad avancarica.

Originatisi da due enti che riuniscono elementi di provata serietà e preparazione, l'Accademia di S. Marcano per le Armi Antiche ed il Tiro a Segno Nazionale, la Compagnia degli Archibugieri ha posto particolare attenzione al problema della sicurezza; tutte le armi impiegate sono attentamente controllate al fine di avere un assoluto affidamento, e gli allenamenti e le gare sono svolte in poligono seguendo norme precise e severe.

Queste associazioni, che si prefiggono il cimento in gare di abilità con armi, non sono solo di oggi. A parte le competizioni presso i popoli antichi, a partire dal 1206 troviamo la costituzione della « Compagnia dell'Arco in Aosta », vera associazione sportiva di tiratori civili. Negli anni successivi as-

sistiamo al formarsi un po' dovunque di molte altre compagnie per il tiro con l'arco o con la balestra, non solo in Italia ma in tutta l'Europa. Nel '500 nascono le prime associazioni di tiro con armi da fuoco; dall'autorizzazione concessa a Torino nel 1513 alla « Compagnia dell'Abbate e dei Compagni » a « tenere il gioco della colubrina », si passa in pochi anni alla formazione di oltre 30 « Compagnie di Archibugieri » nel solo Piemonte, compagnie che hanno avuto vita attivissima sino al secolo scorso.

Questa ricchezza di tradizioni ha dato luogo a varie gare. Nell'anno corrente ne sono state organizzate diverse destinate ai fucili a pietra focaia e a quelli a percussione a capsula (i cosiddetti fucili a luminello). Si sono così sfidate « sportivamente » armi reduci dalle guerre napoleoniche, dai campi di battaglia di San Martino e Solferino, o appartenente a qualche « giubba azzurra » del Generale Grant.

Gli « Archibugieri » hanno anche fatto una « sortita » per incontrare a Lione una rappresentanza dell'agguerritissimo gruppo degli « Arquebusiers de France », associazione che conta oltre cinquecento iscritti e che è attiva da una dozzina d'anni.

Per il prossimo anno l'attività si prevede altrettanto intensa; è in programma tra l'altro un interessantissimo incontro con Francesi, Inglesi e Americani a Parigi.

Per concludere, non sarà forse privo di interesse sottolineare che nel solo Nord America gli archibugieri attivi sono circa trenta mila!

Una fase della lunga e complessa manovra necessaria al caricamento e sparo di un archibugio, dalla pubblicazione di Jacob de Gheyn (Amsterdam, 1607).





Trieste ha inaugurato la sua prima targa automobilistica a cinque zeri. La consegna ufficiale della targa TS 100.000, assegnata ad una Fiat 125, è avvenuta presso la sede dell'Automobile Club di Trieste da parte del Prefetto Cappellini al direttore della Filiale Fiat, rag. Alberici, alla presenza di autorità ed invitati.

Curiosità della vecchia Torino

La Venaria Reale

Le guerre, gli incendi, i saccheggi, l'incuria e l'indifferenza hanno distrutto, nello sgraziarsi dei secoli ed attraverso vicende varie, una grossa parte del patrimonio architettonico del Piemonte. Il Castello della Venaria è anch'esso una testimonianza di tutto ciò che gli uomini, dopo aver costruito, demoliscono.

Carlo Emanuele II, acquistò l'antica terra di Altessano Superiore il 13 luglio 1658. Il podere era vasto, sito al di là della Dora presso la Ceronda, allora di proprietà del nobile Pier Paolo Scavelli, e il suo costo fu di 120 scudi d'oro del sole. I disegni ordinati all'architetto Amedeo di Castellamonte vennero dal duca spediti segretamente al Vauban perché li esaminasse. Solo dopo che l'architetto di Luigi XIV li ebbe rivisti e corretti, si diede inizio alla costruzione della Venaria, due anni dopo l'acquisto della terra. In soli tre anni (1663) la Reggia di Diana — come la denominò il Tesoro — era ultimata; poi furono costruiti gli altri padiglioni, i portici, le scuderie, ed infine la famosa citroniera. Per la costruzione della Venaria il duca spese parecchi milioni, e la arricchì di quadri, sculture ed affreschi eseguiti dai più accreditati nomi di quel tempo. Trent'anni più tardi, il 1° ottobre 1693, la Venaria venne incendiata e devastata dalle truppe del maresciallo Catinat, di passaggio per quel sito.

I restauri della Venaria iniziarono intorno al 1700, quando Vittorio Ame-

deo II volle trasformare la palazzina di caccia, avendo trovato il castello «manquant de toutes de commodités». A tale scopo il duca si rivolse a Robert Decotte dell'Académie Royale d'Architecture, il quale chiese al conte di Vernon, inviato piemontese a Parigi, notizie particolareggiate sulla Corte e sui suoi personaggi. Da Torino, il conte di Sales spedì al Decotte, oltre le informazioni, i piani dell'Architetto Michelangelo Garove. Il progetto del Garove, che comprendeva l'abbattimento e il rifacimento quasi totale del castello, venne fortemente modificato, e l'architetto si limitò al restauro ed alla costruzione della parte nuova verso sud.

La Venaria venne ancora colpita dalla guerra del 1704, e subì il danno maggiore con la battaglia del 1706.

Il restauro del castello venne in seguito affidato a Filippo Juvarra al suo arrivo a Torino, nel 1714. L'architetto siciliano si attenne al progetto del Garove per terminare l'ala sud, mentre su suo disegno costruì la chiesa e le scuderie.

Il merito dell'ulteriore restauro della Venaria va alla Soprintendenza ai Monumenti del Piemonte, che nel 1960 fece iniziare i lavori alla Sala di Diana nella Reggia; l'opera è complessa e lunga; la Sala e il Salone d'ingresso sono press'a poco terminati, ma il compito di salvare quello che della Venaria è rimasto è difficile e ancora molti sforzi dovranno essere compiuti.

Dina Rebaudengo



Paquita Torres, di Madrid, Miss Europa 1967, e l'attore Alighiero Noschese, celebre per le sue straordinarie imitazioni, sono stati recentemente graditi ospiti a Mirafiori. Le foto li ritraggono sulle linee della 125 circondati dalla cordiale accoglienza delle maestranze.



AUSTRALIA: la 500 miglia Gallagher-Bathurst



Davanti ad un pubblico di circa 30 mila persone, quattro berline Fiat 124 di serie hanno partecipato per la prima volta alla classica «500 Miglia Gallagher-Bathurst», che si svolge ogni anno a primavera sulle pendici del Monte Panorama in Australia, ed a cui possono partecipare soltanto vetture di serie. Per le intense sollecitazioni a cui vengono sottoposti tutti gli organi meccanici, la corsa rappresenta una ottima pedana di osservazione per il pubblico degli automobilisti che è in grado di seguire il comportamento delle vetture, ed è un ottimo banco di prova per le ditte costruttrici.

Le quattro Fiat, che hanno partecipato con i colori della Scuderia Veloce, la famosa équipe da corsa australiana guidata dal noto giornalista David McKay, sono state seguite dal vivo interesse degli spettatori. Sorprendente il loro consumo: 12 litri ogni 100 chilometri.

Mike Kable del «Sunday Telegraph», che ha condotto una delle vetture, le

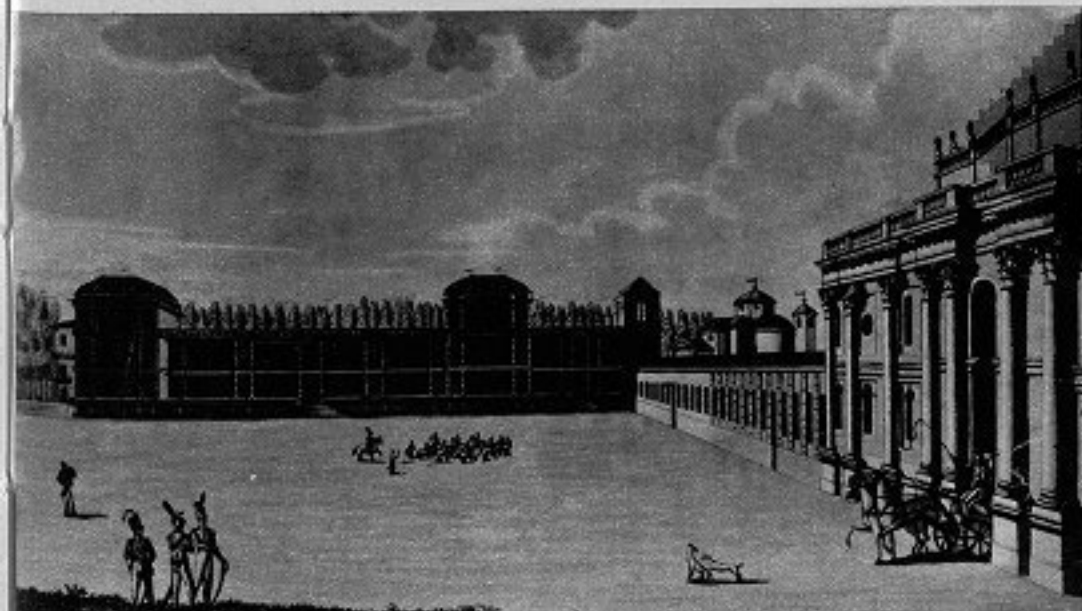
ha definite «modelli di grande sicurezza e ripresa, considerando la loro contenuta cilindrata».

The Gallagher-Bathurst 500-mile circuit

Four production Fiat 124 sedans were newcomers to the Gallagher 500-mile classic run each Spring up the Mount Panorama circuit and open to basically standard vehicles. The 500 is Australia's most interesting race from the average motorist's point of view because he can see how his car stands up to the tremendous stresses and strains imposed by the race.

It is also a very useful test ground for car manufacturers themselves.

The Fiats — successfully entered under the Scuderia Veloce banner led by well-known Australian motoring writer David McKay — surprised everybody with their consumption — 23 mpg. Mike Kable, who drove one, writing in the «Sunday Telegraph» calls them «models of reliability and unexpectedly fast considering their modestly sized 1200 cc. engines».



Il Gruppo Escursionismo Alpinismo del C. S. Fiat

La prima idea è stata di scrivere «La Università del sesto grado», poi, per fortuna, il vice delegato della sezione Alpinismo, istruttore della «Gervasutti», ex-alpino, accademico del CAI, Ghigo insomma, offre un appiglio al quale ci aggrappiamo come chi si trova su una parete liscia.

«Quando andiamo a fare istruzione sulla Sbarùia» racconta...

«Ha detto, scusi?».

«Sì, la Sbarùia. Veramente il monte si chiama Freidour; è tra Pinerolo e Cumiana a pochi chilometri dai famosi «Denti». Freidour è il nome ufficiale, noi diciamo Sbarùia».

Sbarùia (se ottanta mesi passati tra gli Alpini del «terzo» non sono trascorsi invano per quanto riguarda lo slang piemontese) viene da «sbarùse» cioè spaventarsi, avere una fufa blu. L'idea dell'allievo rocciatore che mentre affronta un sesto grado resta appeso alla sua corda di nylon come un palloncino all'albero di Natale a guarda la roccia che lo «sbarùia» riporta su un piano umano questi mistici della montagna. Anche loro, agli inizi almeno, hanno paura. Diventano bravi proprio perché sanno vincere l'impressione del vuoto. Si affacciano ad uno strapiombo di duecento metri come dal balcone di casa. Poi diventano ancora più bravi: secondo grado, terzo grado, quarto, percorrono via via la scala delle difficoltà. Arrivati in cima, la sezione alpinismo del Gruppo Sportivo Escursionismo li accoglie nelle sue file.

In una decina di anni ne sono entrati a far parte una cinquantina. A quarantacinque, quarantasei anni restano escursionisti ma non più «alpinisti». Oggi in attività piena sono dieci ed ecco i nomi: Luciano Ghigo (Sez. Sima); Paolo Bertino (Automobili Mirafiori); Armando Marchiari (Sede Centrale); Mario Grilli (Sez. Ferriere); Franco Maglione (Sez. Velivoli); Giovanni Miglio (S.A.I.); Mario Borgo (Sede Centrale); Alberto Re (Automobili Mirafiori); Giuseppe Agnolotti (Sede Centrale); G. Carlo Ricompensa (Automobili Mirafiori).

Lavorano tutti alla Fiat e trascorrono il fine settimana sulle montagne. Tutto l'anno, inverno compreso.

«Sa — dice Ghigo — trenta, quaranta gradi sottozero non spaventano più. Oggi ci si arrampica anche nei mesi più freddi».

«Con i guanti?».

Ghigo ci guarda come se gli avessimo detto che il «tacco-punta» è un ballo moderno, non il modo di cambiare marcia dei piloti da corsa.

«Oggi — ribatte il signor istruttore della scuola Gervasutti — la medicina sportiva ha compiuto progressi che il profano non immagina» (e il signor Ghigo ci guarda ancora severamente ma non gli possiamo dar torto). Sa che in una «invernale» sulla «est del Rosa» (spiegazione per i profani: invernale sta per ascensione invernale e prima di est del Rosa è sottintesa la parola «parete») sa — osserva — alcuni

alpinisti sono stati tre giorni e tre notti in azione, talvolta affrontando i quaranta gradi sotto la linea di congelamento, senza adoperare i guanti durante l'arrampicata. I vasodilatatori facilitano la circolazione del sangue ed impediscono alle mani ed ai piedi di gelare. Occorre soltanto fare molta attenzione alla durata dell'azione del medicinale. Se uno lascia passare il periodo dell'effetto, il freddo gli morda le dita e lui non se ne accorge. E' una delle tante regole che insegniamo agli allievi».

Dalla «élite» di dieci fuoriclasse si passa agli allievi. Le più belle imprese, riservate a pochi, avrebbero un valore relativo. La sezione alpinismo inquadrata nell'attività dei biancorossi ha così uno scopo più vasto. Avvicina gli appassionati della montagna alla pratica, poi li seleziona fino a portarli con sicurezza alle scalate più ardue.

«Noi non intendiamo sostituirci alle scuole di alpinismo che il CAI ed altri enti fanno funzionare egregiamente — osserva Ghigo. — Accanto a ciò che ognuno dei dieci specialisti fa per suo conto o con i due o tre compagni con i quali è più affiatato, sta un'opera di collegamento, di istruzione, di propaganda. Non è il caso di rivolgersi alla totalità degli aderenti, ma adagio adagio contribuiamo a formare una coscienza alpinistica. Il C.S. Fiat, naturalmente, aiuta questi appassionati. Soprattutto fornisce il materiale. Una tenda da bivacco costa circa 25.000 lire, una giacca da montagna sfiora le 20.000 i chiodi vanno da 300 a 1.500 lire l'uno (per una scalata ne occorrono venti o poco meno), la corda si paga 20.000 lire. L'imbracatura, che ormai sostituisce il classico nodo intorno alla vita dei primi scalatori, è pure piuttosto cara».

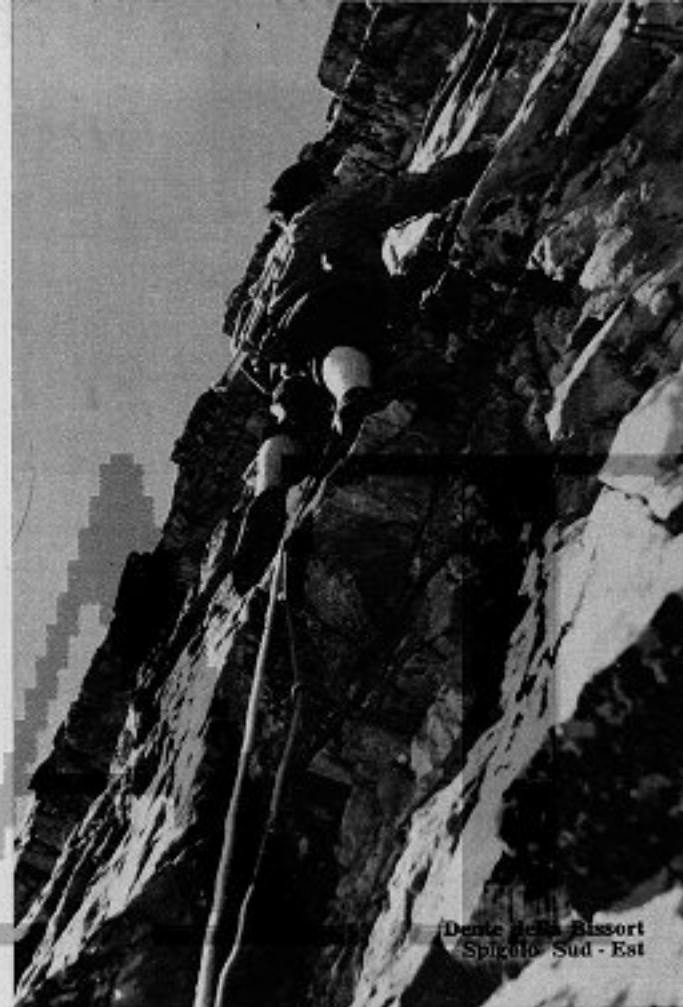
L'aver in prestito tutti questi materiali permette di affrontare le arrampicate con l'appoggio di un idoneo equipaggiamento. Così nel quadro della vasta attività sportiva si inserisce bene anche la sezione alpinismo escursionistico. I pionieri costituiscono un invito alla montagna. Un invito raccolto. Il gruppo escursionismo-alpinismo (delegato il dott. Fiorenzo Castelli) organizza ogni anno più di venti gite, dalla difficoltà variabile, ma tutte interessanti e aperte alla massa degli appassionati, che vi partecipano numerosi.

Per gli sciatori vi sono facilitazioni per la frequenza alle più rinomate scuole di sci e per i viaggi in autopullman verso le classiche località sciatorie piemontesi, propaganda efficace ed assistenza per chi intende lo sci non come una serie di scorribande su piste così levigate da sembrare «autostrade della neve», ma piuttosto come escursioni alla scoperta della neve vergine o delle cime solitarie.

In quanto ai dieci, oltre a questi sco-

pi di interesse generale, essi proseguono naturalmente un'attività da specialisti.

In pochi anni i biancorossi con scarponi, pedule e corde di nylon sono stati in Bolivia, raggiungendo i 6015 metri del Nevado Uricani ed altre quote tutte superiori ai 5500 metri; in Cecoslovacchia, Alti Tatra; due volte nelle Ande Peruviane, dapprima con due componenti della spedizione che ha effettuato le prime ascensioni sul Nevado Ranrapalca (m. 6162), Nevado Città di Torino (m. 5513), Nevado A. Raimondi (metri 4446), Nevado E. Canzio (m. 4456), poi, nel 1961, affrontando la Pucallpa

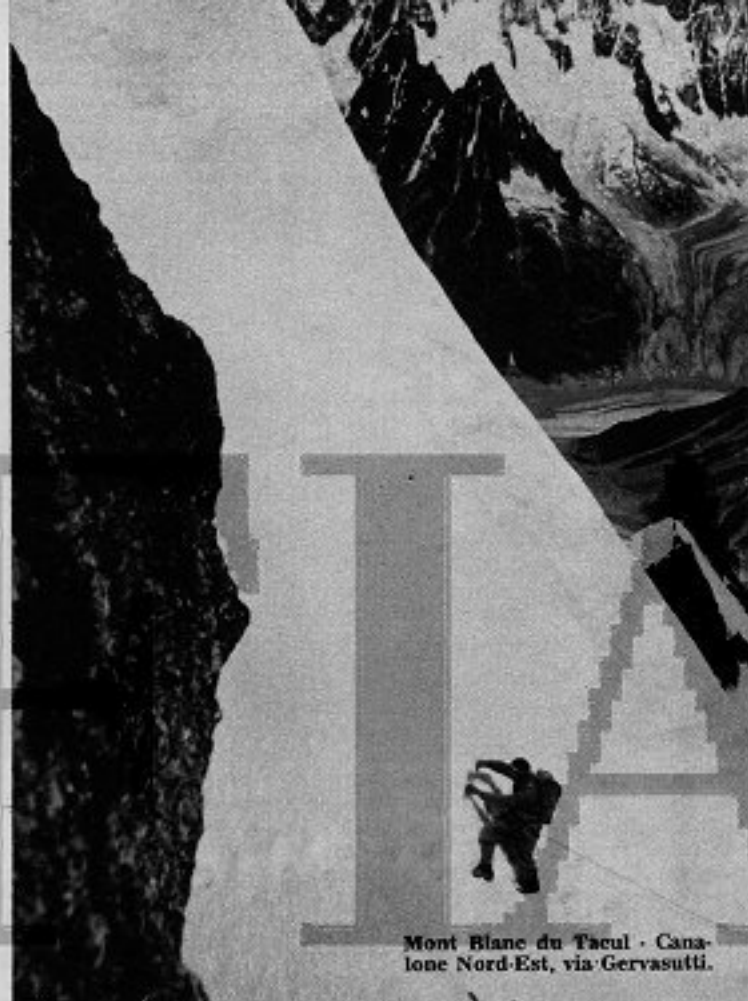


Dente della Bissorta
Spizito Sud-Est

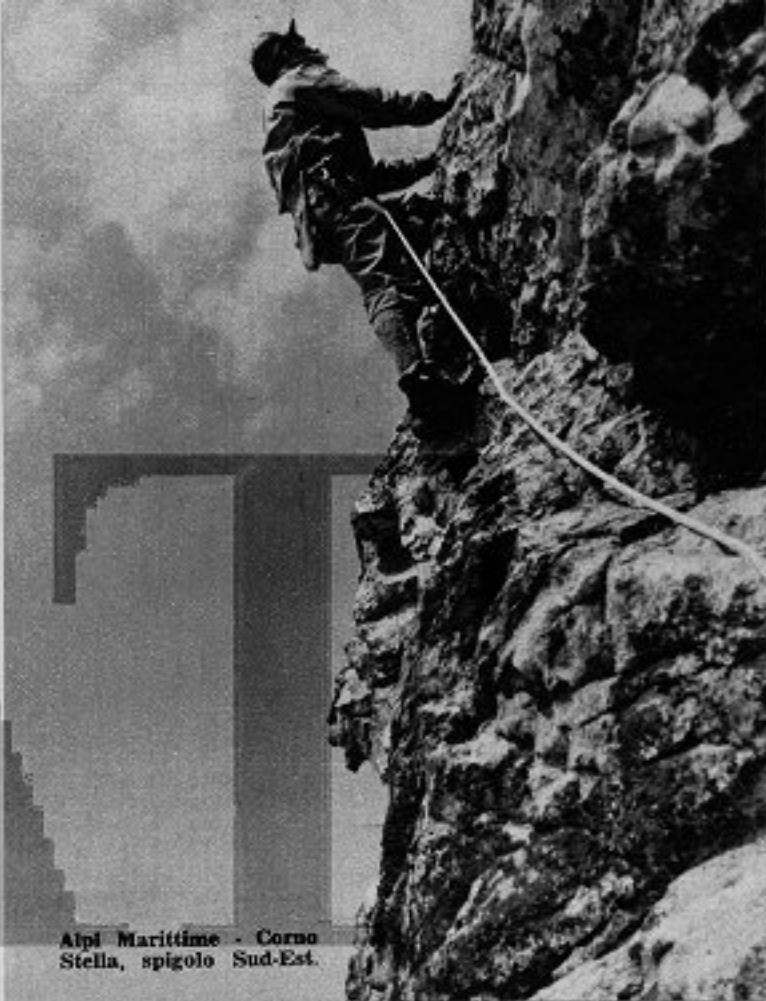




Mont Blanc du Tacul - Un passaggio sulla Torre Leonessa.



Mont Blanc du Tacul - Canalone Nord-Est, via Gervasutti.



Alpi Marittime - Corno Stella, spigolo Sud-Est.

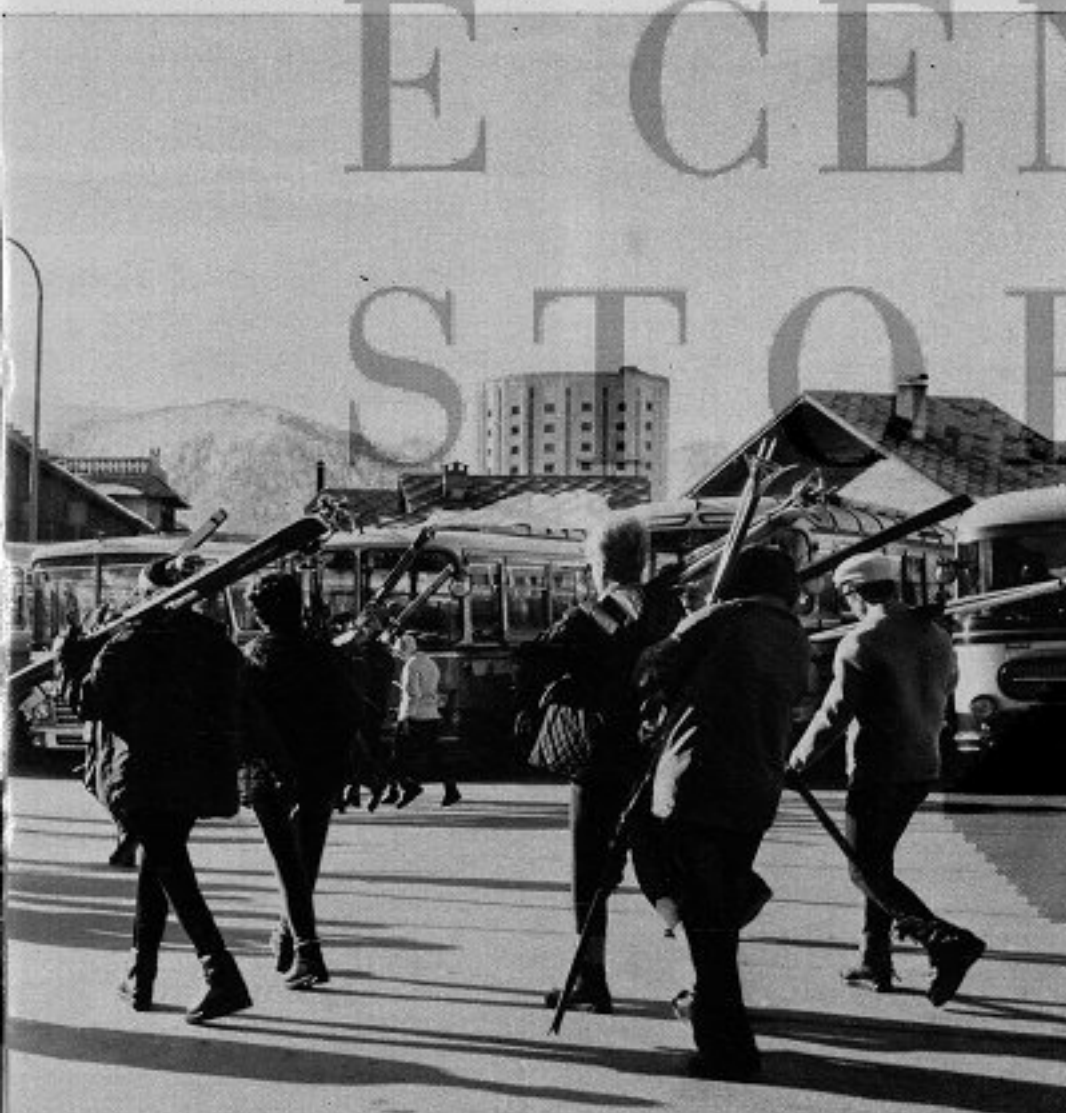
Central (m. 6150, prima ascensione) nella Cordillera Blanca.

Sulle Alpi, poi sono di casa. Hanno tracciato vie nuove (parete sud-est dell'Aig Marbrees) hanno compiuto le « prime » dell'Uja di Modrone, parete nord, la via Rosenkrantz, con variante, del Monte Unghiasse, parete nord, la prima invernale del Becco di Valsoera.

Per restare all'attività più recente si possono ancora ricordare: la Cima di Mezzenile (parete est, prima ascensione), la Levanna (prima traversata integrale), la Levanna Centrale (prima rip. spigolo est), la Levanna Occidentale (prima ascensione parete sud-est), la

Punta Corrà, A. Graie Merid. (prima ascensione parete sud-est), la Rocca Nera, Breithorn (nord-est), la Torre M. C. Viano, Rognosa d'Etiache (prima ascensione parete sud-est), la Monveso di Forzo, A. Graie (prima ascensione parete sud), il Coup de Sabre, Delfinato (prima e seconda traversata italiana nord-est), il Grand Capucin, M. Bianco (prima ascensione parete est e prima ascensione invernale parete sud) e molte, molte altre scalate.

Il tutto, in una modestia silenziosa e stupenda come muti e meravigliosi sono i panorami delle montagne che essi affrontano ed amano.



Fascino e salute della montagna. Ogni domenica in auto, in treno, e con i pullman organizzati dal C.S. Fiat, migliaia di sciatori, grandi e piccini, vanno a trascorrere una lieta giornata nei centri sciistici, di cui il Piemonte è ricco. Nella foto sciatori a Sestriere.

Calendario gennaio 1968

CINE

Gennaio

- 1 - ore 16 e 21 « Il ritorno del magnifico sette » (Dear Film-U.A.) a colori.
- 5 - ore 21 « Due assi nella manica » (Warner Bros) a colori.
- 6-7 - ore 16 e 21 « Due assi nella manica » (Warner Bros) a colori.
- 12-13 - ore 21 « Il vendicatore di Kansas City » (Warner Bros) a colori.
- 14 - ore 16 e 21 « Il vendicatore di Kansas City » (Warner Bros) a colori.
- 19-20 - ore 21 « Judith » (Paramount) a colori.
- 21 - ore 10 « Batman » (Dear Film-20th Fox) a colori - per ragazzi.
- 21 - ore 16 e 21 « Judith » (Paramount) a colori.
- 23 - ore 21 « Americani all'Everest - 4000 con lode » film premiato al Festival di Trento 1967.
- 26-27 - ore 21 « Made in Italy » (C.E.I.A.D.) a colori (vietato ai minori di anni 14).
- 28 - ore 16 e 21 « Made in Italy » (C.E.I.A.D.) a colori (vietato ai minori di anni 14).
- 30-31 - ore 21 « Le sabbie del Kalahari » (Paramount) documentario a colori.

GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

GITE DI UN GIORNO

tutte le domeniche e festivi:

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

GITE DI DUE GIORNI

31 dicembre-1° gennaio e 6-7 gennaio	
Nizza-Montecarlo	L. 14.400
Chamonix-Mont Blanc	» 14.400

GITA DI TRE GIORNI

Costa Azzurra: 30 dicembre-1° gennaio (con partenza alle ore 13,30 del primo giorno)	L. 20.700
--	-----------

GITA DI QUATTRO GIORNI

5-8 gennaio	
Roma e Firenze	L. 36.100

GITA DI CINQUE GIORNI

29 dicembre-2° gennaio	
Napoli e Costiera Amalfitana	L. 46.500

GITA DI SETTE GIORNI

26 dicembre-1° gennaio	
St. Moritz	L. 58.000

PALLACANESTRO

Gennaio

- 7 - Sesto S. Giovanni - Pallacanestro GEAS/C.S. Fiat.
- 14 - Torino - C.S. Fiat/Lamborghini Bologna.
- 21 - Torino - C.S. Fiat/Ultravox FARI Brescia.
- 28 - Vicenza - Recoaro/C.S. Fiat.

NOTIZIE IN BREVE

ATLETICA PESANTE

I Campionati Italiani di lotta greco-romana, cat. Seniores, svoltisi a Milano il 12 novembre, sono stati appannaggio dei lottatori del C.S. Fiat, che, oltre ad affermarsi nella classifica per società, hanno anche riportato la vittoria nei pesi gallo per merito di Gramellini Gilberto (Ricambi), nei pesi leggeri con Bellotti Piero (Ferriere) e nei pesi massimi con Marcucci Giuseppe (Fila-Bologna).

Nel Campionato Italiano di pesistica, cat. Seniores, la squadra del C.S. Fiat si è piazzata al quarto posto assoluto per merito degli atleti: Viarengo Lorenzo (pesi gallo), Gornati Roberto (pesi massimi leggeri), Previti Luigi (pesi medi) e Mancini Primicerio Cosimo (pesi massimi).

AVIAZIONE

Nell'annata sportiva aviatoria 1967, testé conclusa, i piloti: Emilio Garrone e Renzo Vallivero, entrambi dipendenti della Grandi Motori ed iscritti al Centro Sportivo Fiat, hanno ottenuto buoni risultati in varie competizioni a bordo di velivoli dell'Aero Club Torino: il Garrone si è classificato secondo al 7° Giro Aereo Internazionale dei Castelli Piemontesi (62 concorrenti italiani e stranieri) e terzo assoluto al Trofeo « Trevisi », campionato di regolarità, svoltosi in quattro prove (92 concorrenti); in quest'ultima prova è stato superato da Vallivero che si è classificato secondo.

BOCCE

Risultato gara intersezionale

Ottobre
15 - O.S.A.: Rapello-Caciotto-Sandri-Morinilli.

Risultati gare sezionali

AUTOMOBILI

Ottobre
21 - Impiegati Off. Rivalta: Sandrone-Verné.
22 - Off. 53/A: Romano-Sesia.
Novembre
5 - Mirafiori Presse: Ballari-Ramello.

FERRIERE

Settembre
10 - Sezionale: Avataneo-Avatane.
24 - Sezionale: Scaramari-Muratori.
Novembre
5 - Sezionale: Scaringella-Bombonato.

FONDERIE

Novembre
12 - Collab. Sportivi: Sartore-Musso.

RICAMBI

Ottobre
29 - Rep. Confessioni e Coll.: Carabelli-Lalolo.

SEDE CENTRALE

Ottobre
7 - Off. Tecnico Veicoli: Brunetti-Grisendo.
11-13-18 - Serv. Stampa e Propag.: Cravero-Capello.
14 - Serv. Esperienze Centr. Tecn. Trattori: Ori-Depetro.
14 - Sezione Lubrificanti: Capello-Arduso.
21 - Serv. Lavoro: Valle-Ferraris.
21 - Motorizz. Agricola: Vota-Gibellino-Bertolone.

PALLACANESTRO

Novembre
19 - Torino - C.S. Fiat/S.S. Flamma Roma 52-29.

Una Fiat attraverso l'Asia

Un viaggio nella storia dell'inviato della « Domenica del Corriere » Lino Pellegrini con la moglie Elena — Straordinario comportamento della Fiat 1500, che ha superato le prove più severe totalizzando oltre 35 mila chilometri.

Il giornalista Lino Pellegrini e sua moglie Elena, noti per i loro viaggi automobilistici transcontinentali, hanno recentemente portato a termine un lungo raid in Fiat 1500, da Milano a Calcutta, per un servizio uscito a puntate sul settimanale « La Domenica del Corriere ». Un viaggio attraverso l'Asia che ha avuto i ritmi di una grande avventura e nel quale la 1500, tra l'andata e il ritorno, ha compiuto un percorso di ben 35 mila chilometri, affrontando le situazioni ambientali più diverse e difficili.

Ma ecco quanto Lino Pellegrini ha scritto appositamente per l'« Illustrato Fiat ».

Ogni giorno prendevamo nota del chilometraggio. Alla partenza da Milano, era 7.548. Ad Ankara (Turchia), 11.229. A Isfahan (Persia), 15.920. A Kabul (Afghanistan), 18.950. A Delhi (India), 20.700. A Kathmandu (Nepal), 23.230. A Gangtok, nel remoto Sikkim, 24.726. In fondo all'Assam, là dove finisce l'ultima propaggine d'India, 26 mila 100. A Calcutta, 27.805. Quando poi la « 1500 » sarebbe tornata in Italia, il contachilometri avrebbe segnato 42.600. Dunque, un totale di 35.000 chilometri, poco meno del giro del mondo.

Con ciò, ho implicitamente abboz-

zato l'itinerario del mio ultimo viaggio di inviato speciale. Si trattava di compiere su quattro ruote l'intero percorso dall'Italia sino ai confini della Birmania, là dove le strade cessano. Su quattro ruote, perché intendeva raccogliere una massa di osservazioni lungo tutt'un filo geografico, storico, politico, senza soluzioni di continuità; e poi perché volevo essere il primo — come di fatti accadde — a percorrere, con vettura italiana e con targa italiana, la strada cosiddetta « cinese » che collega la capitale del Nepal al Tibet.

Nel 1964, per recarmi dall'Italia in Dancalia e nelle regioni meridionali di Etiopia, avevo usato una « Campagnola ». Lo stesso, nel 1966, per la traversata del Sahara libico e ciadino da Tripoli a Fort Lamy. Stavolta, invece, volevo dimostrare che per macinar 35.000 chilometri d'Asia non occorre la doppia trazione, non la marcia ridotta, non il blocco del differenziale; e scelsi la « 1500 ». Il Dipartimento Esperienze Fiat me la « africanizzò », ossia provvide a difendere la coppa dell'olio, il serbatoio, la dinamo, e a rinforzare le balestre. E' meglio che niente; ma certo è poco, di fronte ai percorsi zeppi di buche e di asperità, dove la vettura sobbalza come una nave nella burrasca, e dove le botte sulla coppa non si contano. Eppure viaggiammo sempre da soli, voglio

dire senza meccanici, senza l'assistenza di nessuno, senza mai far convoglio con altre macchine, senza carri attrezzi, senza jeep di scorta: se no, la mia dimostrazione sarebbe sfumata. La « Domenica del Corriere » intitolò il mio servizio « Ventimila chilometri di storia ». Ma si sarebbe anche potuto definirlo « Una Fiat » attraverso l'Asia ».

A mio avviso, l'importanza del fatto che una vettura sia efficiente, in Europa non si lascia misurare. Senza dubbio, anche da noi un'avaria riesce secante. Ma quando si affrontano percorsi dove la possibilità di avarie gravissime (coppa, semiasse, telaio) è perenne, e dove, al contrario, la possibilità di riparazioni diventa nulla, ecco che il metro della valutazione dell'efficienza cambia radicalmente. La macchina, equivale a noi stessi. La sua salute, conta più della nostra. Se la salute della macchina cedesse, ci sentiremmo finiti. Se, invece, resiste, il lettore mi lasci dire che ci sentiamo leoni, perché all'incubo dell'avaria si surroga l'ottimismo. Quante macchine in avaria abbiamo incontrato, lungo le strade di Asia! Viceversa, quanta invidia generava la nostra « 1500 », impolverata e stracarica, ma robusta come un mulo, e insensibile alle tremende sollecitazioni così come i fahiri indiani sono insensibili al dolore!

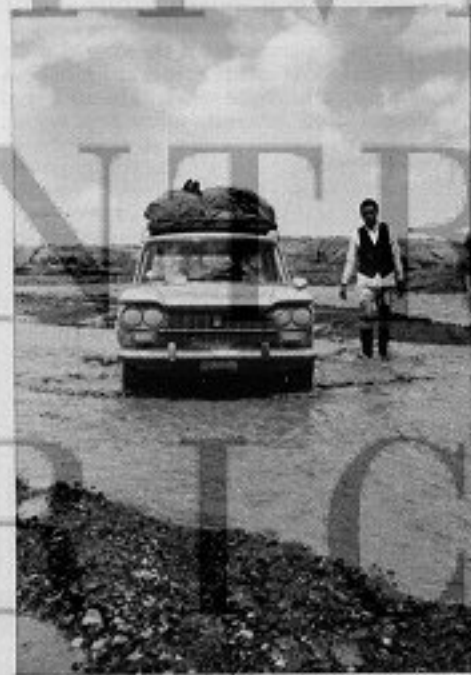
Anche stavolta mi ha accompagna-

to mia moglie; Elena è ormai al suo terzo viaggio transcontinentale. A Elena chiedo lo stesso fahirismo che pretendo dalla macchina, e da me. Voglio dire che dormir in modo disagiato, mangiar cibi non sempre gradevoli e faticare fino allo stremo, non dev'essere mai un ostacolo. Se no, certe imprese non le realizzeremmo; oppure, per andare dall'Italia a Calcutta osservando, annotando, eseguendo interviste fotografando, e insomma svolgendo tutto il lavoro dell'inviato speciale, invece di tre mesi e un giorno ci vorrebbe il doppio. Ma Elena si è fahirizzata. Provvede al bagaglio, agli appunti, alla gestione dei cinque apparecchi fotografici, ai picnic, al caffè. Per i picnic, noi ci contiamo; ad esempio, il tonno — oppure le sardine — con biscotti dolci, a noi piacciono. Per il caffè, ci ha aiutato il sole dell'India, che portava l'acqua dei nostri fustini a temperatura tale da render superfluo il fornello.

In qual modo si viaggi attraverso l'Asia, l'ho già scritto sulla « Domenica del Corriere », e penso non sia il caso di raccontarlo ancora. Ma c'è una cosa che non ho detto, ed è che, mentre si procede verso est, bisogna modificare il nostro modo di pensare. La nostra mentalità europea non serve più; oppure, se pretendiamo di usarla come tale, ci serve malissimo. Non bi-



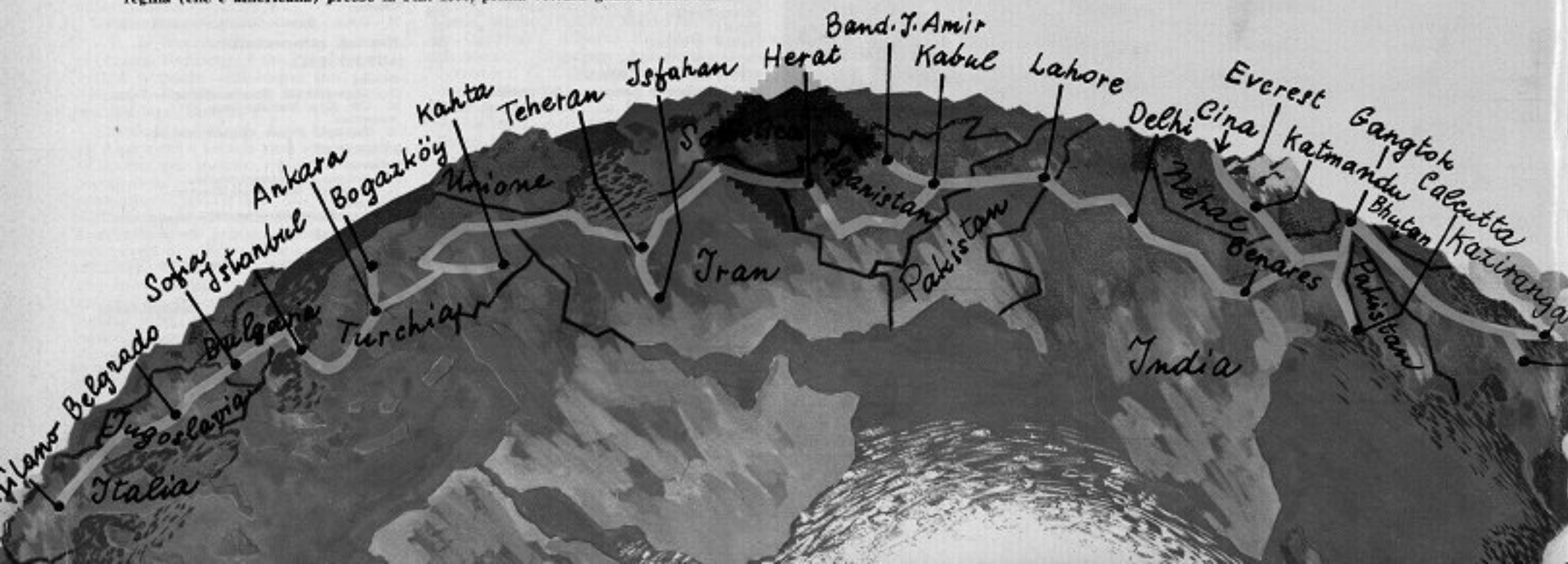
Gangtok (Sikkim). I protagonisti del viaggio attraverso il continente asiatico: il giornalista Lino Pellegrini e la valorosa e intrepida signora Elena, qui fotografati con il re e la regina (che è americana) presso la Fiat 1500, prima vettura giunta dall'Italia.



Iran orientale: guado all'inizio della primavera.



Afghanistan settentrionale: Deserto Dasht Alwan.





Batgaon (Nepal):
curiosità per la Fiat 1500.



Confine indo-bhutanese:
elefante al lavoro.

sogna arrabbiarsi mai, perché nessuno si arrabbia; difatti, così come sbagliano gli altri, anche voi potete commettere un errore smaccato di guida, senza che nessuno protesti. Ma tutto ciò significa che bisogna esser pronti a qualunque eventualità, anche la più impensata, proprio perché il modo di pensare asiatico non è come il nostro. Chi non se ne rende conto, in Asia va poco lontano. Io non pretendo di azzeccarla sempre, tutt'altro, ma una sensibilità « asiatica » penso di averla, ed è anche per questo che ce la siamo cavata senza mai nessun incidente, nemmeno piccolo così.

Il ritorno da Calcutta in Italia l'ha

compiuto mio figlio Daniele, anni ventuno, studente, assieme a un amico di infanzia, Augusto Ferrari. Ci avevano raggiunto in aereo; non possedevano nessuna esperienza, però fecero del loro meglio e così andarono lisci anche loro. Eppure affrontarono certe puntate, come quella del Kashmir e soprattutto dell'Afghanistan settentrionale, dove c'era da rischiare non solo l'efficienza ma la vita stessa della macchina. Insomma, anche durante i 15.000 chilometri del ritorno, la « 1500 » fu tanto mulo quanto faticoso.

Com'è finita, la « 1500 » dell'Asia? E' presto detto: la uso tuttora.

Lino Pellegrini

A Fiat in Asia

At the outset from Milan, our Fiat 1500 had 7,548 kilometers on the clock and throughout our trip we kept daily records of kilometers covered: 11,229 (Ankara, Turkey) - 15,920 (Isfaham, Iran) - 18,950 (Kabul, Afghanistan) - 20,700 (Delhi, India) - 23,230 (Kathmandu, Nepal) - 24,726 (Gangtok, Sikkim) - 26,100 (Assam) - 27,805 (Calcutta, India). Back in Italy the reading would have been 42,600, giving a net distance of 35,000 km, slightly less than around the world.

Such is the outline of my trip as a special correspondent of « Domenica del Corriere » with the task of covering on four wheels the entire distance between Italy and the Burma border over a punishing off-road area. An overland trip by car would have enabled me to collect a wealth of information all along a discontinued geographical, historical and political line. One of my aims was also to be the first Italian driver with an Italian number plate to cover the so called « Chinese » route running between Nepal and Tibet, an ordeal which I eventually managed to bring through.

Back in 1964 I had travelled from Italy to Dancalia, southern Ethiopia, then in 1966 I crossed the Sahara from Tripoli, Libya, to Fort Lamy, Chad. Both trips were successfully made on Fiat Campagnola.

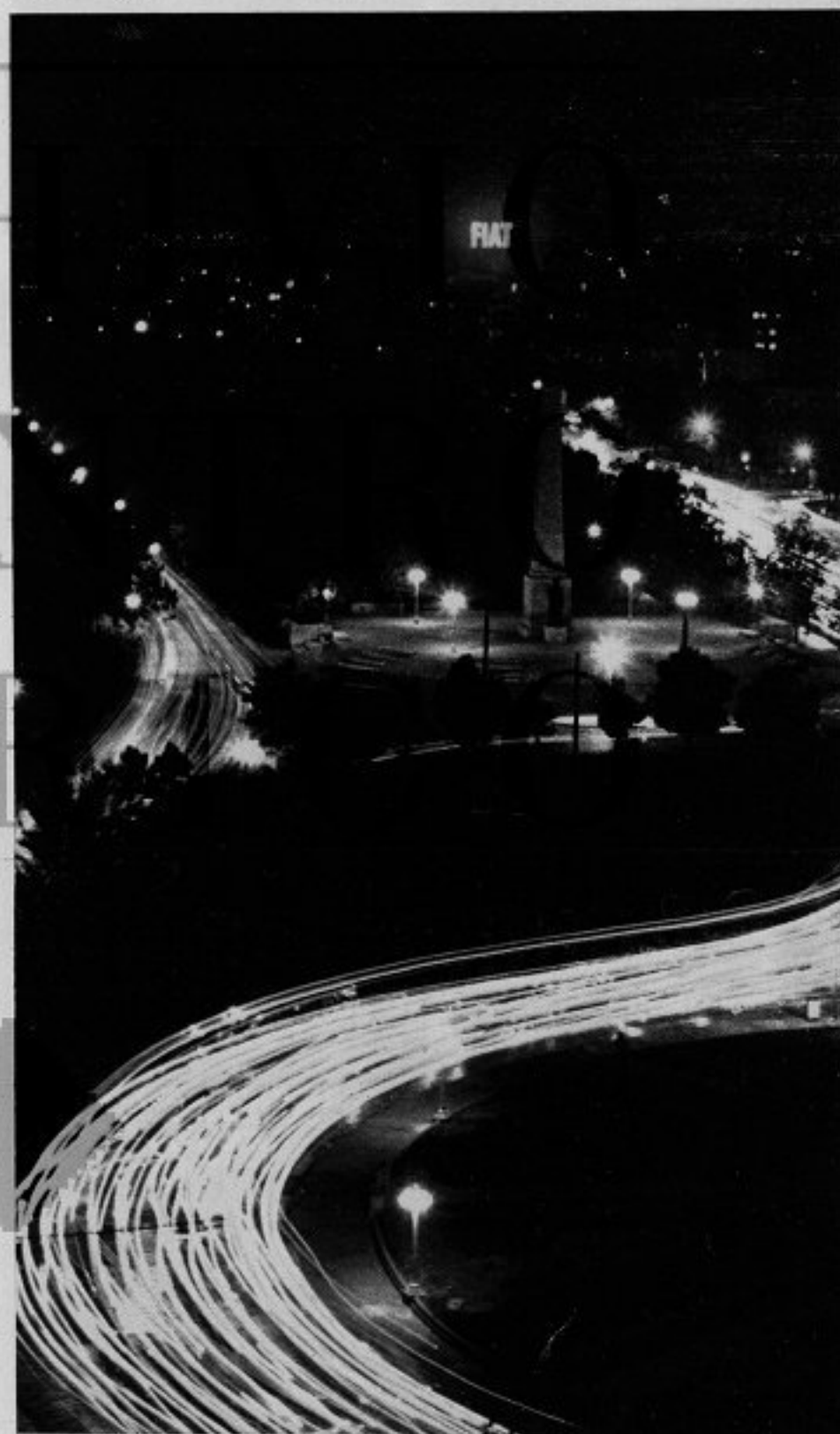
This time my choice fell on a Fiat 1500. To give full validity to our exploit, it was decided not to rely on others for mechanical assistance, never travelling in convoys, neither having an equipment van or support jeep.

In my view, under European motoring conditions the efficiency of a car is not susceptible of a correct assessment as it is when covering routes in which the event of a major break-down to, say, sump, drive shaft or chassis, is constantly present and the possibility of getting assistance is practically nonexistent. Broken-down vehicles were, in fact, a common sight along our itinerary. Under these conditions, our Fiat 1500 proved sturdy and reliable, outstandingly standing up to the tremendous stresses and strains of the terrain.

The return journey was made by my son Daniele, 21, together with his childhood friend Augusto Ferrari. Both had flown to Calcutta to take over. Crossing Kashmir and northern Afghanistan turned up a severe and dangerous testing ground for both young drivers and machine.

In spite of the punishment taken both ways, my Fiat 1500 is still providing me with full basic transport.

PUBBLICITA' FIAT IN CILE



Una grande insegna Fiat luminosa campeggia dalla sommità di un palazzo di Santiago, in una delle più eleganti zone residenziali della città. L'ha installata la nostra Affiliazione Agrotecnica, che da anni opera con successo all'affermazione delle produzioni Fiat in Cile. Un gran letrero Fiat luminoso descuello sobre el techo de un palacio de Santiago, en uno de los barrios más elegantes de la Capital. Lo ha colocado nuestra Afiliación Agrotécnica que, desde hace años, trabaja con éxito para la afirmación de los productos Fiat en Chile.

Shillong
Birma

rate case di nostri dipendenti sono state di recente affettate da focoli rosa e da focoli azzurri. Diamo qui di seguito i nominativi dei neonati. A tutti i papà e alle mamme ed ai piccini affettuosissimi auguri.

Automobili Mirafiori — ALESSANDRO, di Dante AIMONE; FAUSTO, di Bruno ALCALINO; ANNA, di Teresa ALESSIO; DOMENICA, di Carmelo ALPONE; ROBERTA, di Lino ASQUINI; KATIA, di Antonio AUDIA; CLAUDIO, del geometra Adriano BALDI; GIANFRANCO, di Bernardino BARBERO; CLAUDIA, del p.i. Aldo BAROETTO; MAURO, di Giovanni Battista BARRA; LUCIO, di Salvatore BARRESI; LAURA, di Felice BATTAGLIERO; EDDA, di Giuseppe BAUDUCCO; POTTITO, di Antonio BENEDETTO; OSCAR, di Mario BERGAMO; PAOLA e LAURA, dell'ing. Valter BERNAZZANI; ANDREA, di Romano BIASIOL; LAURA, di Giovanni BOLOGNA; MAURIZIO, di Matteo BONETTO; MARIATERESA, di Ercolo BONGIOVANNI; ROCCO, di Francesco BRIAMONTE; ROSANNA, di Francesco BURDISO; PULVIA, di Alfonso BUSSO; FEDERICA, di Domenico CAGLIERO; ROBERTO, di Giuseppe CALANDRI; LOREDANA, di Luigi CALVETTO; MONICA, di Archimede CAMBRIA; LUIGI, di Elio CAPELLI; MONICA MARIA, di Armando CARDO; FLORIANA, di Giuseppe CARLUCCI; RUBEN, di Armando CERRATO; GIANLUIGI, di Salvatore CHIRICO; MAURIZIO, di Donato CIRASELLA; MARIA, di Gaetano CIROLA; ALBERTO, del geom. Renato COCHIS; LILIANA, dell'ing. Pier Giorgio COMINA; CLAUDIO, di Sebastiano CONI; GRAZIELLA, di Giuseppe CONIDI; VINCENZO, di Luigi CORCELLI; ALFREDO, di Giuseppe CORONA; ALESSANDRO, di Renzo DAL MOLIN; ROBERTO, di Vittorio D'ANGELO; LAURA, di Gaetano DE GIAMPAULES; MARIANGELA, di Angelo DELOGU; TANIA, di Dino DESIRO; SALVATORE, di Vittorio DI COLA; IVANA, di Rocco DI LIZIO; CATERINA, di Nicola FACIONE; DANIELA, di Vittorio FALBO; GIANLUCA, di Rodolfo FASSINO; SIMONA, di Bruno FAVRO TONDA; PIER GIORGIO, di Giuseppe FEA; SANDRO, di Vito FERRO; MARTA, di Giancarlo FIDANSA; MARIO, di Pietro FILLIA; WALTER, di Antonio FLERI; LAURA, di Giuseppe FORNAS; MARIA, di Francesco GAGLIANO; ANTONELLA, di Gianfranco GAGLIASSO; MARISA, di Gandolfo GAGLIARDOTTO; ALBERTO, del rag. Giovanni GALLARDI; LUCA, di Vincenzo GHIGO;



Maurizio, figlio di Luciana e Domenico Bechis (Sede Centrale)



Luca, figlio di Emilio Pacher (Sede Centrale)



Tiziana e Luisella, figlie di Giacomo Latini (Automobili Mirafiori)

CLAUDIO, di Mario GILI; SIMONETTA, del geometra Mario GIRAUDO; ROSANNA, di Marino GOBBATO; DANILO, di Stefano GOBETTO; DARIO, di Giuseppe GOIA; ROSARIO, di Calogero GRASSO; ANTONIETTA, di Felice GRELLO; FABRIZIO, di Sandra GRIVA MIOZZI; ANDREA, di Luciano GUMIERO; GENNARINO, di Salvatore LA CAVA; VINCENZO, di Giuseppe LAMORTE; SALVATORE, di Giuseppe LA ROSA; CONCETTA, di Valentino LENTINI; ALESSIO, di Ivo MAGGI; GIUSEPPE, di Ermanno MAGNANO; FABRIZIO, di Gioacchino MANDRILE; UMBERTO, di Francesco MANISCALCO; CARLO, di Giuseppe MANNARINO; ORAZIO, di Antonio MANNINA; LOREDANA, di Marino MARCOLINI; DAVIDE, di Paolo MARENCO; FRANCO, di Antonio MAROCCO; FILIPPO, di Virgilio MARTINELLI; MARIA ANTONIETTA, di Luigi MEGLIOLA; LUCA, del geom. Giovenale MELLANO; RENATO, di Gino MELOTTI; CLAUDIA, di Piero MERLONE e Rosa Maria LONGO; PAOLA, di Luciano MILANESIO; GREGORIO, di Carmine MINGRONE; FRANCA, di Pietro NEIROTTI; ALESSANDRA, di Matteo NIZZA; GIOVANNI, di Giuseppe NOVELLA; ANTONELLA, di Giuseppino OCCHETTI; ELEONORA, di Domenico OCCHIANA; WALTER, di Michele PALMERO; LUCA, di Marcella PASQUARELLI OSELLA; MARIA GRAZIA, di Bartolomeo PERELLI; GIANLUCA, di Enzo PERETTO; MASSIMO, di Giovanni Battista PERLO; MARCO, di Vittorio PIACENTINO; PAOLA, di Giovanni PICCELLO; MARIA, di Vincenzo PILEGGI; FRANCESCO, di Antonino PINCI; DANIELA TERESA, di Felice PIRITANO; ANTONELLA, di Domenico PISCIONERI; SEBASTIANO, di Filippo PISCITELLO; ERMINIO, di Luigi PISTIS; CLAUDIO, di Antonio POGNAT; LAURA, di Mario PONZONE e di Angiolina CAPUANO; MAURO, di Pacifico RE; WILLIAM, di Walter RICCHI; DANILO, di Arturo RIGONI; GIUSEPPE, di Calogero ROMANO; STEFANIA, di Carlo ROMISCH e di Santina OLIVIERI; PAOLO, di Secondo ROSINA; MAURIZIO, di Decimo RUBIOLO; ANTONIETTA, di Vincenzo SANNELLI; FEDE-



Susanna, figlia di Domenico Genaro (Automobili Mirafiori)



Giuseppina, figlia di Enzo Gennuso (Automobili Mirafiori)



RICA, di Edoardo SASSI; MARIO, di Carmine SAVASTANO; NINO, di Renzo SCAGLIANTI; ORNELLA, di Giovanni SCARLATTI; PAOLA, di Raimondo SCHIRRU; EMILIO, di Antonio SCORILLI; LILIANA, di Eusebio SELIS; ADRIANO, di Vittorio SERAFINO; ROBERTO, di Gioacchino SERRA; ALESSANDRA, di Franco SERSIA; MARA, di Giulio SOBRERO; MARINA, di Giovanni Battista SOLA; RITA, di Gino SONCIN; SALVATORE, di Rosario SORBELLO; ROBERTO, di Luigi STELLA; EMILIO PAOLO, di Mario STOCO; CLAUDIA, di Aldo STORDONE; VINCENZO, di Paolo STRAZZERI; RENATA, di Emiliano SUPPO; MARIO, di Benito Pietro SURIANO; LAURA, di Luigi TARANTINO; SILVIO, di Teresa TARDITO; GUIDO, di Enzo TARIZZO; ORNELLA, di Renato TERNENGO; ELENA, di Firmino VAGLIENTI; TIZIANA, di Angelo VALENZANO; ENRICO, di Giuseppe VARACALLI; CRISTIANA, di Salvatore VAREMO; PIETRO, di Benito VERNA; SAVERIO, di Pasquale VARRIELLO; RAFFAELLA, di Franco VILLA; PIERO, di Giuseppe VISCA.



Roberta, figlia di Gianpiero Sette (Automobili Mirafiori)



Annamaria, figlia di Giuseppe Taglieri (Automobili Mirafiori)

Sede Centrale — MARIA PIA, di Franco ALESSIO; PAOLA, di Franco ARTUFFO; MARCO DAMIANO, di Mario BERTI; STEFANO, di Dante BERTOLINO; CRISTIANA, del dr. Franco BEVILACQUA; PAOLA, di Giordana BIANCO BERGAMINI; EDY, di Antonio BIASONE; PAOLA, di M. Grazia BORELLO DEREGIBUS; FRANCESCO, di Giordano BURRUTO; PAOLA, del p.i. Luciano CAPRA; LUCIA, di Ettore CECCATO; GIANLUCA, dell'ing. Nevio CHIARINI; MARIA GRAZIA, di Luigi CONI; SILVIA, di Gerardo COLLU; MICHELE, di Mario DAL CANTON; CARLO, di Giovanni DAVID; FRANCO, del dr. Giorgio DELLA VELLA; PIERLORENZA, di Luigi DE MARCHI; DAVIDE, di Remo DEMEZZI; STEFANIA, del p.i. Pier Giorgio FERRANDI; ENRICO, del p.i. Ernesto FOGATO; LAURA, di Luigi GANDINO; GIORGIO, di Mario GHELMIA; PIER FRANCO, di Franco GIACOMINI; MAURIZIO, di Achille GROSSO; ROBERTO, del dr. Michele GUARINO;



Antonella, figlia di Lorenzo Giordana (Automobili Mirafiori)



Stefano, nipote di Roberto Vullo (Automobili Mirafiori)

MARIA PIA, di Giancarlo LANZA; PATRIZIA, di Luigi LATTANZIO; MONICA e CARLA, di Franco MASSIMI; FABRIZIO, di Carlo MIGLIANO; PAOLO, di Tommaso MONETTI; ROBERTO, di Eraldo NARDIANNI; MONIKA, di Gianni PAROVEL; LUCA, di Marisa POZZETTI MONTALDO; ROSELLA, di Piero RUSSI; ANTONIO, del p.i. Pietro SARTO; STEFANO, di Sergio STABILI.

Sez. O.S.A. — MONICA, del p.i. Giorgio BELLOTTI; LAURA, di Giuseppina COLOMBATO FRANCHINO; ESTER, del geom. Nino COZZAZZARI; GRAZIA, di Ugo DOSIO; PIER PAOLO, di Bruno FERRERO; PAOLO, di Francesco GURLINO; LUCA, di Sergio MAGLIANO; MASSIMO, di Gino MUNARO.

Sez. Fonderie e Fucine — ANTONIO, di Francesco ARBORE; MARIANO, di Antonio ATRIA; GRAZIA, di Giacomo BOARINO; SILVANA, di Oddino BOSIO; GIAMPIERO, di Battista BOVIO; ANTONIO, di Giuseppino BREZZO; PIERA, di Secondino CANTAMESSA; ALESSANDRA, di Antonio CANU; SANDRO, del p.i. Franco CAVALLOTO; LAURA, di Luigi CIMINO; ANGELA MARIA, di Armando COSSU; LORENZO, di Ercolo DANA; GRAZIELLA, di Severino DEMARIE; TITO DANILO, di Italo DE MEO; SALVATORE, di Antonino DIGIOIA; ANNA MARIA, di Franco DOVETTA; GIAN LUCA, di Pietro ERCOLE; PATRIZIA, di Stefano FALQUI; CARLO, di Pietro FERRAINE; SALVATORE, di Carmelo FIORINO; SIMONE, del p.i. Alberto FOCO; SILVANA e ELENA, di Angelo FRANCHINO; TIZIANA, di Carlo FRIGATO; PAOLA, di Giuseppe GALLIANO; LINA, di Matteo GIULIANO; ERNESTO, di Nicola GRILLO; LIVIO, di Remo GROSSO; MARCO, di Vittore IANNARELLI; GIUSEPPINA, di Nicola IASIO; GIAN PIERO, di Antonio LAMBERTI; GABRIELLA, di Luigi LIPARI; LUCA, del p.ch. Bruno LORINI; LOREDANA, di Giuseppe MASSARENGO; SILVIA, di Giovanni MASSOLI; PAOLO, di Raffaele MATTEO; ROBERTO, di Giovanni MAZZAVERA; SILVANO, di Secondino MORELLO; CRI-



Giuseppe, figlio di Gabriele Anastasio (Sez. Costruzioni e Impianti)



Daniilo, figlio di Luciana e Alberto Fila (Sezione Ricambi)

STINA, di Marco ORNATO; CINZIA, di Elio ORRU; GABRIELE, di Natalino OSSI; ANTONELLA, di Mario PANDISCIA; FIORELLA, di Vincenzo PELLE; DANIELA, di Giuseppe PERSINO; PAOLA, di Amelio QUAGLIA; NADIA, di Tommaso RISTA; ALFONSO, di Giuseppe RUBELLO; FRANCO, di Antonio RUSSO; FRANCESCO, di Giuseppe SARDO; VALENTINA, di Giuseppe SARTORI; GIULIO, di Pasquale SERRATORE; GRAZIELLA, di Antonio SGANGARELLA; GIORGIO, del dr. Antonio SOBBITO; CARMINE, di Antonio SPINA; NUCCIA, di Giuseppe TARAVELLA; CRISTINA, di Antonio TODARO ADDAMO; GRAZIELLA, di Carlo VIANELLO; FRANCA, di Antonio VIARA; ANTONIETTA, di Antonio VOLPE; DARIO, di Giovanni ZILLO.

Sez. SPA — ESTER, di Salvatore ARAMU; DAVID, di Marsilio BALDONI; PIER LUIGI, di Vincenzo BALDUCCI; PALMIRA, di Carmine BARATTA; PAOLA, di Giuseppe BARINGO; CINZIA, di Enrico BARIONA; MORENA, di Alfonso BARAFATO; PAOLO, di Biagio BERTAGLIA; LUANA, di Rolando BILLONTO; MASSIMO, di Salvatore BOLOGNINO; DONATA, di Domenico CALABRESE; MARIA EUGENIA, di Francesco CALDERONE; PAOLO, di Domenico CATTANEO; PAOLA, di Adolfo CELLI; GRAZIA, di Benedetto CIRULLI; GIAMPAOLO, di Giuseppe CONSERVA; EMANUELE, di Severio D'ANDRETTA; VALERIA, di Luigi DEIANA; MARCELLO, di Lorenzo DELFINO; GABRIELE, di Elio DI TROIA; LUCA, di Michele DRAGONE; VALENTINO, di Romano FONTANILI; DOMENICO, di Benito GIARNERA; SABRINA, di Gianfranco GUSSONI; PATRIZIO, di Giovanni LALA; PAOLA, di Tommaso MALTONI; MARINA, di Romeo MARCOLONGO; MONICA, di Franco MARINI; MARCO GIUSEPPE, di Giuseppe MARINO; SILVIA, di Achille MAZZA; FABRIZIO, di Mario MAZZARO; ROSANNA, di Battista MEZZO; ANDREA, del geom. Carlo OLIVERIO; EMANUELE, di Egidio ORTU; ENRICO, di Vittorio PETRALIA; MASSIMILIANO, di Giuseppe PICCINI; ROBERTA, di Giuseppe RAPETTI; CARMELA, di



Paola, figlia di Franco Arbusto
(Sezione Ferriere)



Franca, figlia di Giovanni Venir
(Sezione Ferriere)

LUCIA, di Cesare LORENZELLI; ROBERTO, di Sebastiano MANGALAVITI; FABRIZIO, di Franco MORATTI; MAURIZIO, di Michele MOTTA; LORIANA, di Giovanni PALETTA; CINZIA, di Vittorio PATRIARCA; WALTER, di Eugenio PEZZUTO; DENISE, di Dario PRIVILEGGIO; SILVANA, di Angelo RINALDI; STEFANO, del p.i. Guglielmo RUCCHETTI; DALIA, di Giorgio ROCCHI; FRANCO, di Domenico ROSA; MARIA JOLE, di Dino SACCILOTTO; PATRIZIA, di Alfonso SAGESE; IVANA, di Giuseppe SAVIO; MONICA, di Carlo SOVENA; COSMINA, di Donato TUNNO; ROSANNA, di Vincenzo VERRECCHIA.

Sez. Officine Suss. di Modena — MASSIMILIANO, di Marco BRAGLIA; DANIELE, di Francesco CASARINI; GIAN LUCA, di G. Franco CASTELLINI; ALESSANDRO, di Silvano DELLA SANTUNIONE; PAOLO, di Giacomo DIAMANTI; ILARIA, di Remo GUKIRA; MARCO, di Alberto NICOLETTI; KAREN, di Fernanda PANZANI; CECI, LORENZO, di Guglielmo PELLACANI; STEFANIA, di Adriano STORTI; DAVIDE, di Ivano VERRI; MARCO, di Franco VEZZALI.

Sez. Metalli — MARIANO, di Giuseppe AMICO; STEFANIA, di Carlo BASSETTO; ORNELLA, di Pietro BUOSO; ANTONINO, di Filippo LETA; CLAUDIO, di Silvano MONCERO.

Sez. Ind. Metalli e Acciaierie — RAFFAELLA, del rag. Mauro ALBERTENGO; ENZO, di Antonino ALLARCHI; SALVATORE, di Giovanni BERTINO; ROSA, di Antonino CALA; FULVIA, di Romano DONETTI; MARIANGELA, di Mauro FURIA; UMBERTO, di Carlo LAVIOSA; SALVATORE, di Domenico MAGRI; FULVIA, di Antonio ROBBAZZA; PAOLO, di Eldrado TESTA.

Sez. Materiale Ferroviario — PAOLA, di Franco COLLINO; GIUSEPPE, di Renato REGALDO.

Sezione Prod. Ausiliarie — FABRIZIO, di Davide NEGRI; DAVIDE, di Antonio SPADARO; PIERO, di Giancarlo VOGHERA.

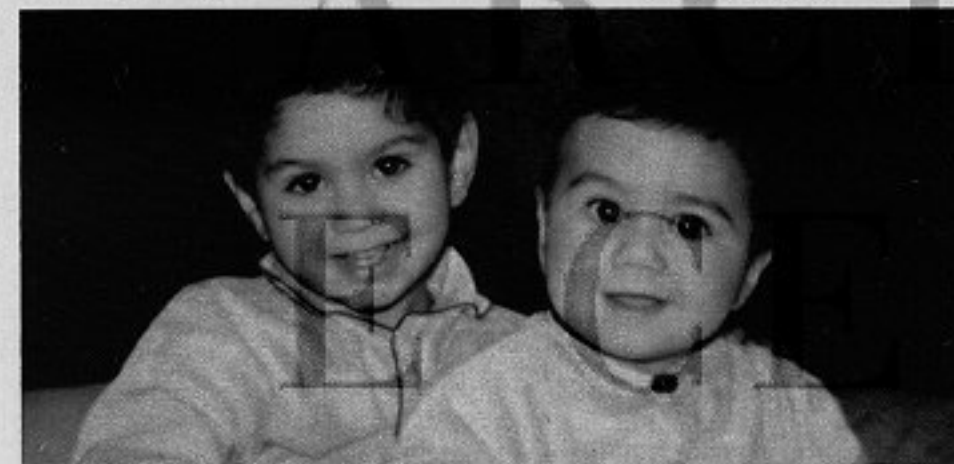
Sez. Velivoli — ALESSANDRO, dell'ing. Paolo BERGOSI; PATRIZIA, di Emilio BORCA; LORENZA, di Onofrio DI GIOIA; ELENA, di Giovanni FORNO; VALERIA, dell'ing. Rinaldo GASPAREL.



Vincenzo, figlio di Mariano Fiorile
(Filiale di Pescara)



Maria Luisa, figlia di Lazzarino Noto
(Filiale di Palermo)



Francesco e Mario, figli di Giuseppe Masino
(Sezione O.S.A.)

Vincenzo RIBERA; PAOLA, del p.i. Claudio RONCO; SALVATORE, di Angelo SCAGLIONE; WALTER, di Sabino SORRENTI; MARIA LUISA, di Donato STABILE; PIERO, di Domenico STABIO; IVANA, di Roberto STURIALE; GRAZIELLA ANNA MARIA, di Martino TOGLIATTI; PIER LUIGI, di Novarino VIAZZI.

Sez. Ricambi — LUCIA, di Emilio BARBICINTI; MAURO, di Francesco CAPELLO; GERMANA, di Giovanni CHIAVASSA; ROSARIO, di Pietro COSTANZA; SILVIO, di Mario CUOCO; MAURIZIO, di Sergio DUCA; MAURO, di Mario GIACOBINA; MIRELLA, di Ercolo GROSSO; RAFFAELE, di Bartolomeo IORIO; PIER CESARE, di Aldo MASOERO; ANTONINO, di Gaetano MAZZEO; STEFANO, di Michele PANUNZIO; MARIA, di Giuseppe PUSATERI; CRISTIANO, di Paolo SUARDI.

Direzione Ricambi — MASSIMILIANO, del Rag. Giorgio MAGALLI.

Grandi Motori — FRANCO, del p.i. Renato AERA; LUCA, di Achille CALLEGARO; VITO, di Cataldo CANNILLO; ROBERTA, di Benito CORRIERO; FABIO, di Remigio FRANCESCHINI; PAOLO, di Emanuele GAMBALONGA; ANDREA, di Bruno PANERO; MARCO, di Giuseppe PISTAMIGLIO; ANDREA, di Carmelo RAMETTA; RICCARDO, del p.i. Bruno ROMAGNONE.

Sez. Ferriere — DANIELA, di Francesco ALBERTO; MARISA, di Franco ARMIGLIATO; CHIARA, del geom. Luigi BERA; FULVIO, di Giuseppe BERTI; WALTER, di Florio BISELLO; GABRIELLA, di Aldo BOIETTI; GIUSEPPINA, di Aldo BOIETTI; CRISTINA, di Giorgio BOTTA; GIOVANNI, di Livio BONOUS; SEBASTIANO, di Pietro CANNATA; ROBERTO, di P. Luigi CANTA; RAFFAELLA, di Francesco CONTE; PATRIZIA, di Umberto DI GIACOMO; NICOLINO, di Antonino FASCELLA; KATIA, di Sergio FINOTTI; FULVIO, di Attilio GONELLA; SABINO, di Mario GRIGOLI;



Antonella, figlia di Feraud Clon
(Sezione Officine di Rivalta)



Marisa, figlia di Luigi Selvo
(Sez. Stab. di Avigliana)

LA; LAURA, di Alessandro MARCHETTI; UBALDO, di Antonio MORTARA; SILVANO, di Pietro NOTARIO; MAURO, di Franco ORREZZA; ROBERTO, di Andrea PINTON; ROBERTO e RITA, di Giuseppe PIO; MARCO, del p.i. Lorenzo PRINA; PAOLA, di Piergiorgio RENDITORE; PATRIZIA, della rag. Margherita RIVA MELLANO; MARIA-ROSA, di Pier Franco VACCARINO.

Sez. Motori Avio — DONATELLA, di Aldo ABBA; IRENE, del p.i. Pietro BIGLIERI; SIMONE, di Andrea DELLA MONICA e di Alfonsina RAMPINO; GIORGIO, del dr. Giuseppe VIALE.

Sez. Costruzioni e Impianti — DANILO, del geom. Luciano CAROSSIA; ANDREA, del geometra Battista IMBERTI.

Filiale di Torino — ANNA MARIA, di Giovanni AVERONE; SABRINA, di Giuseppe GUIDA; NADIA, del dr. Carlo NOVARA.

Sez. Stab. Avigliana — DANIELE, di Franco BERT; MARINA, di Germano BONAUDO; MARZIA, di Ettore BONINO MAZZOCCO; MAURIZIO, del p.i. Graziano CANTORE; DANIELA, di Alessandro COGERINO; SILVANO, di Bruno POLCO; MARIA, di Amerigo GOFPI; MARCO, di Vittorio GUGLIEMMETTO; GIOVANNI, dell'ing. Aldo MANZELLI; DANIELE, di Aldo MASSOLA; MONICA, di Edo MASSOLA; SILVIA, di Rinaldo PEROTTO; CLAUDIO, di Federico ROCCHI; GABRIELLA, di Mario ROSSO; MARIA LUISA, del geom. Rinaldo ROUSSET; FABRIZIO, di Renato TALLONE; TIZIANA, di Narciso VALETO.

Sez. Off. Marina di Pisa — DAVID, di Luciano ABATI; MARIA LUISA, di Lamberto CAPORELLI; ELENA, di Firenze CONTI; ELENA, di Riccardo MANNOCCI; ELENA, di Natale PETRIGNANI; ANDREA, di Giuseppe SPATOLA.

Sez. Off. di Napoli — MASSIMILIANO, del p.i. Enrico BAGATTINI.



Vincenzo, figlio di Antonio De Palma
(Anziano Fiat)



Daniele, nipote di Francesco Falanga
(Anziano Fiat)

ILLUSTRATO FIAT NELLE FAMIGLIE

NOZZE D'ORO



I coniugi M. Luigi e Bartolomeo Bessone (Anziano Fiat) (foto 1) hanno festeggiato le loro nozze d'oro; anche Francesca ed Ermenegildo Gambold (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 2). Teresa e Attilio Manoni (Anziano Fiat, Maestro del Lavoro) (foto 3), genitori di Silvio Manoni (Automobili Mirafiori) e Rosa e Pietrantonio Marotta (foto 4) genitori di Luca Marotta (Automobili Mirafiori) hanno raggiunto il traguardo dei 50 anni di matrimonio. A tutti i civilissimi auguri dell'«Illustrato Fiat».

40 ANNI DI MATRIMONIO



I coniugi Maria e Saverio Ferrante (Anziano Fiat) hanno festeggiato il quarantesimo di matrimonio. Molti auguri dell'«Illustrato Fiat».

LAUREA E DIPLOMA



Anna Maria Corio, figlia di Giuseppe Corio (Sez. Fonderie e Fucine) si è laureata con 110 e lode in Scienze Biologiche all'Università di Torino; Pietro Silvestro, figlio di Salvatore Silvestro (Sez. Officine di Napoli) si è diplomato perito industriale per l'energia nucleare e frequenta il 1° anno della Facoltà di Fisica Nucleare. Alla neolaureata e al neodiplomato i più affettuosi auguri dell'«Illustrato Fiat».

NOZZE

Sede Centrale — Ing. Aldo ALDINI; Francesca ANNOVAZZI con Vincenzo MIGLIASSO; p.i. Fausto BERTINETTI; Giampaolo BORELLO; Anna BOSCASSO; rag. Carla BUGNANO; rag. Franco CAGLIERIS; rag. Teresa DE NICOLÒ; Lilliana FENILE; Rosina MARINO; Luciano NEGRO; Um-

berto PERACCHIA; rag. Maria Rita PROFETTI; geom. Romano RASERO; rag. Carla ROSSO con il p.i. Lorenzo CALANDRIELLO; Maria Teresa RUFFATTO; p.i. Eros SACCO; p.i. Adriano TREBOTTI.

Sez. Ferriere — Franco DI FRANCESCO; p.i. Vittorio MENTIGAZZI; Emma PALLADINO.

Sez. Stab. Avigliana — Walter CAPELLUCCI.

Sez. Fonderie e Fucine — Rag. Rossana BOSCOLI con il geom. Edmondo SCHIFFER; Carmela POTTI; Grazia MONTARSINO; p.i. Aldo SEPERTINO; Daniela SPAMPANI.

Automobili Mirafiori — Luigi ALAZZA; Giuseppe BARACCO; dr. Carmela BEONIO BROCCHE; RI con il dr. Piergiorgio BALEANI; Sergio CAPUZZO; p.i. Domenico DEFRANCESCO; rag. Maria Teresa GARRONE; p.i. Enrico GUALCHI; p.i. Livio LEQUO; geom. Tommaso LUPO; Sergio MARANETTO; Anna Maria PASTORINI.

Sez. Off. Suss. Auto — Giancarlo GOFFI; Antonio MANTELLAR; p.i. Bernardo MAROZZO; Carlo MOCCA.

Sez. SPA — Mario CIAUDANO.

Sez. Motori Avio — Cesare MUSSANO.

Sez. Velivoli — p.i. Giuseppe NEHI.

Grandi Motori — Ing. Giorgio CELLI; Ing. Vincenzo DREI; Luigi GIACHELLO; geom. Sante PERETTO.

Sez. Prod. Ausiliarie — Caterina BORDINI con Sergio MONTI.

Dir. Ricambi — Maria Angela BOGLIONE.

Sez. Costr. e Impianti — Ing. Carlo BAPPERT; p.i. Alfredo GENRE.

Filiale di Torino — Renato MARCHIANI.

Sez. Off. Marina di Pisa — Nello BARDELLI; Mario BONICOLI; Urio CIULLI; Giovanni DELLA LONGA; Giuseppe GIGLIOLI; Antonino JACONA; Corrado RASPINI; Lido SCATENA.

Sez. Off. Modena — Mario BELLINELLI; p.i. Bruno BRAGGION; Tazio CANTADORI; Enrico CASTAGNINI; Alfonso CORRADINI; Remo GUERRA; Gianni PANINI; Graziano PIAZZA; Silvano RIMONDI; Vittorio VACCARI.

LUTTI

Sono recentemente scomparsi: (21-11-67) la sig.ra Orsola Gauzellino ved. Torta, madre dell'Ing. Domenico TORTA, Direttore alla Sezione SPA; (11-11-67) il sig. Giovanni Battista Gasparella, padre dell'Ing. Renato GASPARELLA, Dirigente alla Sezione Velivoli; (16-11-67) la sig.ra Lucia Marabotto in Violini, madre del Cav. Corrado VIOLINI, Dirigente al Servizio Centrale Dogana; (20-11-67) la sig.ra Teresa Rossi ved. Patelli, madre del Cav. Pietro PATELLI, Dirigente alla Divisione Automobili.

Giuseppe AFANETTI, Cesare BARONI, Domenico GENERO, Angelo GIANNOTTI, Carlo GOMMA, Benvenuto MAGOGA, Attilio MAROTTO (Automobili Mirafiori); Nerio BORIO, geom. Franco VISCARDI (Sede Centrale); Giuseppe BONETTO, Roberto BORI, Vero MARITANO (Sez. Fonderie e Fucine); Eugenio CIMBARO, Fedele FILICE, Gerardo TOZZA, Giuseppina MOTTA (Off. Suss. Auto), p.i. Pietro ORCEL (Sez. Ferriere), Aldo GIOVALE (Sez. Mat. Ferro), Michele MARCHETTI (Sez. Velivoli), Elio MALAGOLI (Sez. Off. di Modena).

Il padre di Elisabetta BASIGLIO; il padre di Irene AFFENTRANGER; il padre di Giancarlo MOROTTI; i genitori del p.i. Giancarlo GAMERRO; il padre del rag. Vittorio MILANO; il padre del dr. Federico RONCO; la madre di Giuseppe SERRALUNGA; il padre di Fiorcarlo NAVONE; il padre di Silvano D'AGOSTIN; la moglie del rag. Vincenzo CORRADINO; il padre del dr. Raffaele CASOLI; la madre di Anna Maria, Lucia, Maria Carla e dr. Franco SBURLATI; il padre dell'ing. Italo PALOSCHI; la madre del p.i. Stefano e Franco ARIENGENA; la madre del rag. Luigi CAVANA; la moglie di Egidio CHIAPPA; la madre di Enrico CUPPARI; la madre di Francesco TESTA; la madre di Olga ZANELLA LEVA; il fratello del geom. Mario BINANDO; la madre del p.i. Salvatore BARILLA; il padre di Ugo SACCOMANDI; la madre di Francesco VIOLA; la madre di Giacomo GALLIA; la madre di Rodolfo CINGOLANI; il padre di Giovanni BUSSONE; la madre di Renato BARBERIS; il padre di Franco ASCHIERI; il marito di Giulia PONSOTTO; la madre di Sergio ACCATINO; la madre dell'ing. Stefano FORNERIS; il padre di Remo GASTALDO; la madre di Pierino PIAZZA; il padre di Francesca ROSSO AYNA; il padre di Pasquale GIACONE; la sorella di Sergio MARCHINO; la madre di Silvio RICHIARDI; la madre del p.i. Luigi BERTONE; la madre di Pietro BONO; il padre di Giuseppino GHISLANZONI; il figlio di Carlo ROSSO; il padre di Cesare VANDONI; la figlia di Giuseppe BUNDO; la sorella del p.i. Fortunato e Michele CISIANO; la madre di Giovanni BIANCO; il marito di Eugenia BIESTA; la madre di Adele ROTA; il padre dell'ing. Adolfo MAGGIA; la madre di Pietro PIAZZA; il padre di Giovanni OCCHETTO; il padre di Guido CASIRAGHI; il padre di Fausto BOCCOLARI; il padre di Novello LODI; il padre di Mario FANCINELLI; il padre di Balbino SAVIGNI; la madre di Giovanni GOZZI; il fratello di Quinto BERGAMINI; il fratello di Emilio MARTINELLI.

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

Giovanni Bietto



Una bambina di 8 anni, Elisabetta, ha scritto all'«Illustrato» nell'anniversario della scomparsa del suo papà, Giovanni Bietto, chiedendo di poterlo ricordare, attraverso il nostro giornale, ai colleghi delle Officine di Rivalta, dove il suo babbo lavorava. Accogliendo la preghiera della piccola Elisabetta, «Illustrato Fiat» si associa al suo profondo rimpianto e al dolore della mamma e della sorellina Brunella.

REPARTO BULLONERIA FERRIERE DI AVIGLIANA



I dipendenti del reparto bulloneria dello stabilimento Fiat Ferriere di Avigliana si sono trovati per la tradizionale riunione annuale. Ecco i partecipanti nella classica foto-ricordo.

Eleganza vera
anche per i più piccini

LE RUBRICHE VARIE

PROBLEMA N. 127
N. 11



B. 11

Il Bianco muove e dà matto in due mosse.
Invia la soluzione a Ing. Dejour-
na, presso «Illustrato Fiat», Corso
Marconi 10, 10100 Torino, entro 20 gior-
ni dalla data di questo «Illustrato». Fra i
solutori saranno sorteggiati premi

Cruciverba



ORIZZONTALI

1. Principe della Chiesa - 9. Nota -
11. Guida l'uomo - 12. Il principio del
dolore - 13. Offesa, danneggiata - 14.
Provincia spagnola - 16. Seggi reali -
18. Davanti a uomo vale un elogio -
19. Il Santo di Padova - 21. Re per-
siano - 22. Così comincia la gatta -
23. Regali - 24. Affinché in latino -
25. Lo sono i Deputati - 28. Ravenna -
30. Era volgare - 31. Non malata -
33. Li distingue il naso - 35. Asti -
36. Preghiera di 9 giorni - 38. Un
eroe dei fumetti - 39. Ente Nazionale
Elettricità - 40. Il difetto di Arpagone -
42. Chi ha paura

VERTICALI

1. Città in prov. di Catania - 2. La
porta dell'inferno in poesia - 3. Spe-
cialità milanese - 4. Ruminante dei
cervi - 5. L'interno della vita - 6. Ne-
gazione - 7. Note dinastie spagnole -
8. Solleva i pesi - 9. Provvedute -
10. Munta di ali - 12. Il vampiro del
cinema - 15. Il centro della salsa -
17. Cogliere nel vero per caso (tr.) -
20. Anagramma di rio - 26. Il contrario
di bianche - 27. Pesi morali - 29. Il
più bello di tutti - 31. Vulcano italiano -
34. Avverbio di luogo - 35. Le vo-
cali di attori - 37. Saluto roma-
no - 38. Altare - 40. Azienda Municipale.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE

TONIO	GIALLO
STIA	VANGA
OTO	LITRO
LO	PUNTI
A	LUCCA
PIGRI	MARZO
RIONI	MONZA
ENNA	FOGNA
GNE	FOLLE
IE	VALLI
O	BAULE
MESSA	FINIR

SOLUZIONE PROBLEMA N. 126
1ª mossa chiave: D. h 1 - c 1 (mi-
naccia D. f 4, matto).

Se nero risponde:
A x D 2 - A d 4, matto.
D x P e 4 2 - D c 5, matto.
A x P e 4 2 - D g 5, matto.
C e 6 2 - T x C, matto.

PREMIATI PROBLEMA N. 126
Cuticchia Giuseppe (Sex. OSA Stura)
Blasich Mario (Sex. Sina).

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COMITATO DI REDAZIONE

Direzione Stampa e Propaganda Fiat

Torino, Corso Marconi, 10

(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino

in data 5-12-55 - Regist. Trib. Torino

Stampato 171 dicembre 1965

Roma: Caproni & C. Torino - Via Vilar, 2

PRINTED IN ITALY

consigli del medico

Il cosiddetto raffreddore di testa

Così chiamano i profani quella affezione che i medici qualificano come rinite catarrale acuta o corizza, e che in sostanza consiste nell'infiammazione delle mucose delle cavità nasali.

La sua grande diffusione nella stagione fredda e la sua apparenza innocua costituiscono il motivo per cui da molti la malattia è considerata come un malanno innocuo, ma immancabile nei mesi invernali e perciò trascurabile.

Non è proprio così, perché la affezione, per se stessa lieve, se trascurata può dare luogo a complicanze di rilievo. Per rendersene conto basta ricordare gli stretti rapporti anatomico-funzionali che la mucosa nasale ha con gli organi della respirazione, con i seni paranasali, con l'orecchio ed anche con l'occhio, e che a motivo di questi rapporti può essere causa od occasione di altre malattie (faringite, laringite, bronchiti, otiti, sinusiti, congiuntivite, ecc.).

Le cause vere dei raffreddori sono degli agenti infettivi (il più delle volte dei virus) ma l'azione di queste cause è condizionata dal freddo e soprattutto dalle variazioni termiche, che si verificano nella stagione invernale, dai rapidi sbalzi di temperatura derivanti dal passare da locali chiusi riscaldati al freddo delle strade, dall'umidità dell'ambiente, talvolta dal vento.

Ecco perché il raffreddore, o meglio la rinite catarrale acuta, va considerata non già un appannaggio dell'inverno, insieme al-

l'albero di Natale, ma una affezione che deve essere se possibile prevenuta e, se ci si rimane colpiti, curata.

Quanto alla prevenzione non esiste un mezzo sicuro ed efficace. Sono stati fatti tentativi in questa affezione e somministrati sia per iniezioni che per istillazione locale nelle narici. I risultati non sono stati molto incoraggianti sul piano pratico, per il semplice fatto che gli agenti causali possono essere molti e per di più quelli virali (che sono i più frequenti) sono continuamente mutevoli. Il vaccino antinfluenzale può essere utile soltanto per le riniti da virus influenzale e sempre che quelli circolanti al momento del contagio siano gli stessi di quelli contenuti nel vaccino.

Vaccinazioni con vaccini misti possono raggiungere risultati positivi nei confronti di alcune complicanze batteriche, e sono consigliabili più specialmente nelle persone che vanno spesso soggette a bronchiti ed altre affezioni croniche dell'apparato respiratorio.

In mancanza di una prevenzione specifica non rimane che quella generica, che in sostanza si vale delle comuni norme igieniche dirette a combattere le cause che favoriscono l'attaccamento dell'agente patogeno.

E queste norme derivano in gran parte dal buon senso: dell'evitare il raffreddamento del corpo e soprattutto le variazioni improvvise di temperatura, del sapersi vestire adeguatamente secondo la temperatura dell'ambiente, dell'evitare gli ambienti umidi, ecc.

Tra esse ve ne sono alcune che

di solito si trascurano e sono quelle inerenti alla contagiosità del raffreddore. Questa affezione infatti è estremamente contagiosa, ne deriva che devono usarsi determinate cautele per evitare di essere infettati o di comunicare l'infezione ad altri. Così se un caso di raffreddore capita in casa, è opportuno mettere da parte fazzoletti, tovaglioli, guanciali, ecc. venuti a contatto con il malato, non bere nello stesso bicchiere e fare quanto altro per non diffondere il contagio.

Bisogna naturalmente evitare, durante il periodo di malattia, di frequentare locali affollati (cinema, teatri, salotti, ecc.) e, se si è sani, di non andare in posti dove si presume o si sa che vi sono persone colpite dal raffreddore; e ciò soprattutto nel periodo epidemico.

Quanto alla cura, se si rimane colpiti dalla malattia, è opportuno rivolgersi al medico, ma poiché non sempre per questa malattia ci si rivolge, può essere utile che vi faccia alcune raccomandazioni:

- non abusate di preparati vasoconstrictori o comunque che si istillano nelle narici;
- usate le solite compresse contro il raffreddore, con parsimonia e solo se vi sono sintomi effettivi (mal di capo, dolori articolari, febbre, ecc.);
- non adoperate antibiotici, sulfamidici o preparati cortisonici senza aver prima sentito il medico;
- non pensate che il raffreddore possa essere evitato o guarito con l'uso della vitamina C (od altre vitamine), perché queste sono utili per altro verso e non per guarire o prevenire questa affezione.

Dott. Enzo

colori vivaci su sfondo chiaro, proprio come i modelli «grandi». Il cappotto ideale è un po' lungo e svasato, con doppiopetto sottolineato dai bottoni in corno o in tartaruga. Sul dorso, un profondo piegione militare e la martingala alta. Sono anche ammessi colletti e polsini in finta pelliccia o in castorino. Calzoncini lunghi e casacche in lana con cintura bassa, calzoncini e stivali completeranno il capo base della brutta stagione. Per i maschietti abbiamo visto dei tipi di mantello molto lunghi e realizzati in panno rosso o blu con colletto alla militare; per le bimbe esistono completi formati dai pantaloni e dalla giacca in stile «marinara». I più audaci - ciclisti o sciatori - saranno felici in particolar

modo di un blusotto di vivace tessuto impermeabile con interno in pelliccia sintetica.

Sotto al cappotto, molti completi di velluto unito od a coste; cortissime gonne-pantaloni per le bimbe, brachette sbuffanti sin sotto al ginocchio per gli ometti.

L'abbinamento bianco-nero o bianco-marrone vale anche per i piccolissimi. Il tempo dei colori pastello è decisamente superato. Il romanticismo viene riservato alle grandi occasioni con le blasette bianche a piccoli volant e piegoline, con gli impeccabili giuletti e con le minuscole giacche alla «piccola Lord». Calze di cotone bianco lavorato a coste sottili e scarpe in vernice con fibbia completeranno la trasforma-

zione aerea del Pierino più turbolento.

Modelli ed accessori di questo genere sono oggi in vendita anche nei grandi magazzini, a prezzo accessibile ed in fornitissimi campionari. E se proprio vostro figlio si innamorerà di un cappotto da esquimese che non vi convince affatto o la vostra bambina esigerà una tuta arancio vivo che vi fa strabuzzare gli occhi, cercate lo stesso di accontentarli: tanto, se la moda cambia, le misure dei bambini crescono ancora più in fretta.

Anna Vanner

Modelli della collezione
primavera 1966
di Jean Bailly, Parigi



Giacca con colletto militare in lana beige su pantaloni di velluto verde oliva.



Giacchetta semiaderecente con colletto militare e doppio petto.



Doppia gabardina marrone per lo scamicciato con giacca. Cintura di cuoio.



Giacchetta, senza risvolti, in flanella blu oltremare. Calzoni a sbuffo.



**TRATTORI
INDUSTRIALI
FIAT
SULLE
DOLOMITI**

Nel 1970 si disputeranno ad Ortisei, Val Gardena, i campionati mondiali di sci, specialità alpine. Tra le varie opere che si sono rese necessarie per le future competizioni, figurano le piste per le gare di discesa: adattamento di quelle esistenti, costruzione di nuove. Ai lavori di movimento terra ha provveduto una batteria di trattori industriali Fiat — due apripista AD 12, un caricatore FL 12 e due apripista AD 7 — che ha svolto il compito in condizioni di eccezionale impegno per le ripide pendenze su cui ha dovuto operare, superiori al cento per cento. I trattori, che hanno totalizzato oltre 500 ore di impiego, hanno pienamente soddisfatto alle esigenze richieste.