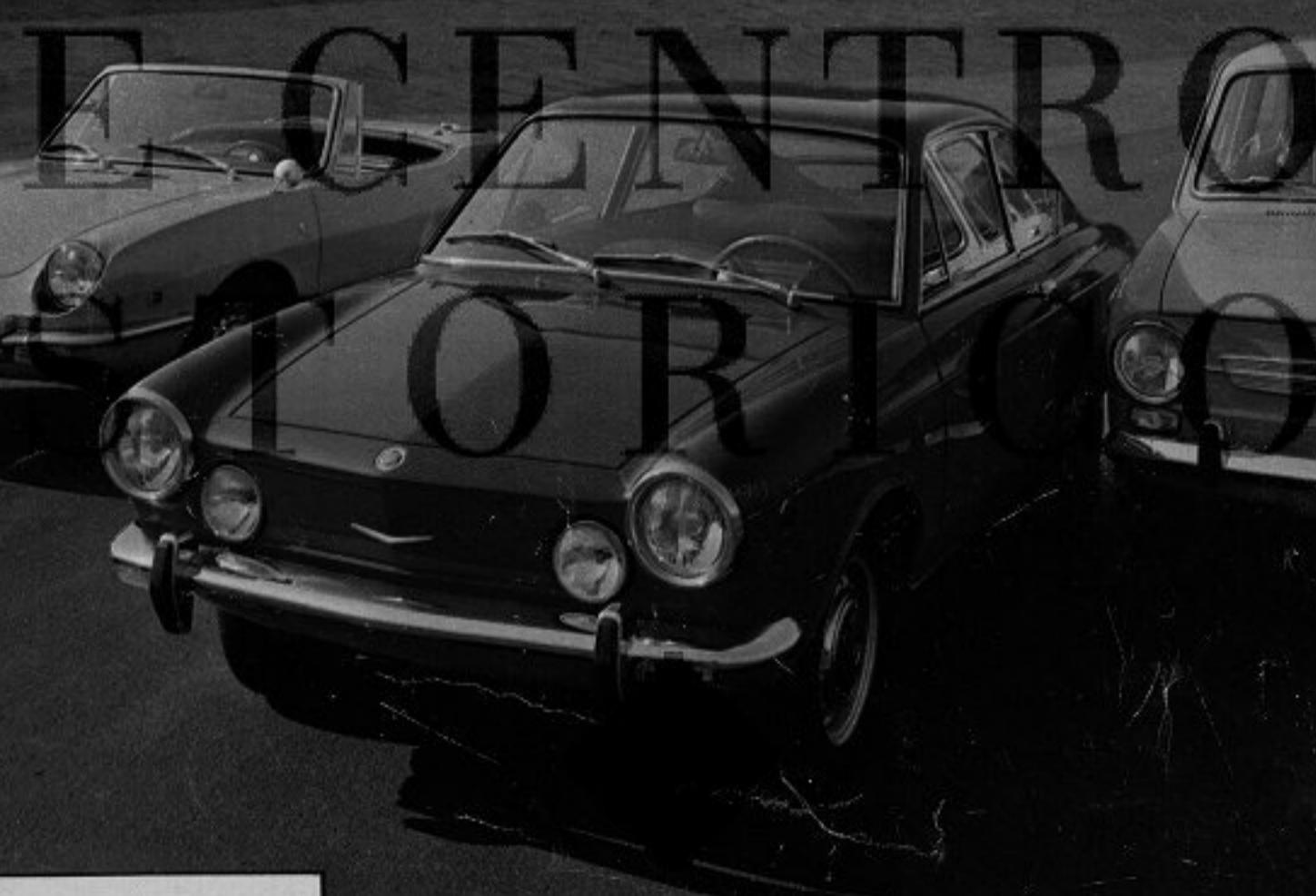


ILLUSTRATO FIAT

Anno XVI - N. 1 - 2

PERIODICO MENSILE

Gennaio - Febbraio 1968



**LE NUOVE
FIAT 850 SPORT
E 850 SPECIAL**

La stampa di informazione e quella specializzata, radio e televisione hanno ampiamente illustrato le nuove 850 Sport coupé e spider, recentemente presentate in Italia ed esposte per la prima volta al Salone di Ginevra. Queste nuove versioni sportive costituiscono, con la berlina 850 Special altra novità Fiat 1968, una ulteriore evoluzione in prestazioni, confort ed eleganza delle Fiat 850. Le nuove versioni allargano ulteriormente l'interesse della classe 850 a nuovi automobilisti che vi cercano brillantezza di prestazioni ed accresciuto confort e sicurezza.

FIAT 1967/68

Un positivo anno di lavoro. Fatturato complessivo di 1.188 miliardi con un incremento dell'11,6% rispetto al 1966.

Riportiamo dal « Notiziario Fiat » 4-1-68 i principali dati dell'esercizio 1967:

- Fatturato complessivo 1967 (compresa OM e Auto Bianchi): 1.188 miliardi di lire, contro 1.064 miliardi (Auto Bianchi inclusa) nel 1966.
- Costruiti e venduti nel 1967: 1.335.000 autoveicoli Fiat, OM e Auto Bianchi contro 1.224.353 nel 1966, dei quali 397.000 esportati. A questi quantitativi di produzione conseguiti in Italia, debbono poi essere aggiunte circa 240.000 vetture costruite su licenza Fiat in diversi Paesi;
- Costruiti e venduti nel 1967: 45.000 trattori, contro 47.154 del 1966 (peraltro con un aumento del 10% nel peso e nel valore) dei quali 21.000 esportati;
- Produzioni siderurgiche: convertito nel 1967 l'equivalente di 1 milione e 950.000 tonnellate di lingotti (100.000 in più del 1966).

Un consuntivo — come ha rilevato il « Notiziario » — nell'insieme assai soddisfacente. Il numero totale degli autoveicoli prodotti da Fiat, OM e Auto Bianchi nel corso del 1967 rappresenta un incremento del 9% rispetto all'anno precedente, mentre un aumento dell'11,6% è stato registrato dal volume del fatturato complessivo.

Tali risultati — ha precisato il « Notiziario » — acquistano un particolare significato in quanto il 1967 è stato ancora caratterizzato da perduranti difficoltà per buona parte dell'industria automobilistica europea. (Come noto, la produzione automobilistica dell'Europa Occidentale nel suo insieme si prevede abbia registrato, malgrado il consistente apporto italiano, una flessione del 6% nel corso del 1967 rispetto all'anno precedente).

Il Notiziario ha poi sottolineato la favorevole accoglienza riservata ai modelli 124 Sport, Fiat Dino e 125, e ai nuovi veicoli industriali leggeri. Crescente affermazione pure dei veicoli medi e pesanti, sia sul mercato interno (nonostante la tuttora vana attesa della nuova legge sui pesi e dimensioni degli autocarri), sia sui mercati di esportazione.

L'attività degli stabilimenti all'estero tende ad allargarsi ulteriormente. Fra le iniziative più recenti sono da segnalare gli accordi di montaggio in Malesia, Pakistan e Bulgaria.

Il Notiziario ha registrato quindi il conferimento da parte delle Autorità sovietiche dei primi ordinativi di macchine utensili ed attrezzature nel quadro del noto contratto di collaborazione per la fabbrica automobilistica del Volga. L'importo globale di tali ordini ha finora raggiunto, per l'insieme delle Aziende italiane, una entità prossima ai 53 miliardi di lire, di cui 25,5 miliardi conferiti alla Fiat direttamente o per il suo tramite.

Nel 1967 è proseguita l'opera di potenziamento e di mantenimento in piena efficienza di tutti gli impianti produttivi. Nel settore commerciale ed assistenziale sorgeranno in Italia nuove Filiali a La Spezia e Cosenza, e all'estero ulteriori impianti in tutti i mercati più interessanti per le nostre esportazioni, in particolare in Sud Africa, Cile e Perù.

Il Notiziario ha comunicato inoltre dati ed informazioni su tutti gli altri comparti produttivi Fiat: trattori, materiale ferroviario, grandi motori, produzioni aeronautiche-spaziali, produzioni siderurgiche ed energia nucleare.

Le « Notiziario » a enregistré également les premières commandes de la part des Autorités soviétiques pour machines-outils et équipements dans le cadre du contrat de collaboration pour la Fabrique Automobile de la Volga. Ces commandes ont atteint jusqu'à présent, pour l'ensemble des firmes italiennes, un montant total de 53 milliards de lires dont 25,5 milliards pour commandes passées directement à Fiat ou par son intermédiaire.

En 1967 les travaux pour l'agrandissement et le maintien en pleine efficience de toutes nos installations a continué selon les programmes. Dans le secteur des installations commerciales et d'assistance après-vente, deux nouvelles Filiales surgissent à La Spezia et Cosenza et à l'étranger des installations sur tous les marchés les plus intéressants pour nos exportations, particulièrement en Afrique du Sud, Chili et Pérou.

Le « Notiziario » a communiqué les données et informations concernant tous les autres départements productifs Fiat: tracteurs, matériel ferroviaire, « grands moteurs », productions aéronautiques et spatiales, productions sidérurgiques et énergie nucléaire.

A fin décembre 1967, le personnel Fiat et OM se montait à 144.500 personnes (116.800 ouvriers et 27.700 employés). A Turin: 100.400 ouvriers et 21.600 employés. En ajoutant l'Auto Bianchi, le total monte à 146.600, dont 118.400 ouvriers et 28.200 employés.

A favourable operating year.
Total sales for 1,188 thousand million lire, with an increase of 11.6 per cent over last year's sales.

These were the highlights of the Fiat 1967 operating results, as reported in the « Fiat Newsletter » of 4 January, 1968.

Total sales, including OM and Auto Bianchi: 1,188 billion lire, against 1,064 billion lire (with Auto Bianchi) in 1966.

Produced and sold: 1,335,000 Fiat, OM and Auto Bianchi motor vehicles, compared with 1,224,353 in 1966. Auto Bianchi contributed some 40,000 units to the total output. About 397,000 units were exported in 1967. Approximately another 240,000 Fiat cars have been manufactured in 1967 in several foreign countries under Fiat licence.

Produced and sold: 45,000 tractors, down from 47,154 in 1966, but showing a 10 per cent increase in weight and value terms. Tractors exported in 1967 were 21,000.

Steel production: the equivalent of 1,950,000 ingot tons was converted into steel products, or 100,000 tons more than in 1966.

These results, comments the « Newsletter », were « quite satisfactory ». The number of motor vehicles produced in 1967 by Fiat, OM and Auto Bianchi together, increased 9 per cent over last year, while their combined sales grew 11.6 per cent.

This is particularly significant — points out the « Newsletter » — when considered against persisting rough waters for most of the European auto industry. Total European output for 1967 was at least 6 per cent down from 1966, in spite of Italy's fairly good upward share.

The « Newsletter » also pays evidence to the « success of our models 124 Sport, Fiat Dino and 125, the fine acceptance met by the light commercial vehicles and the continuing good sales performance of our medium and heavy duty vehicles, both with Italian operators (despite the long-pending legislation on new weights and measures) and on export markets. »

« Turning to our foreign plants — the « Newsletter » goes on — we should like again to record at this point, as part of the continuing expansion of their activities, the agreements more recently sealed with Malaysia, Pakistan and Bulgaria covering assembly operations there. »

« In connection with the Fiat/USSR Volga car factory deal, — reports the « Newsletter » — we are pleased to report here that the first contracts for machine tools and other equipment to go into the project have now been placed by the Soviet authorities, aggregating nearly 53 billion lire, of which 25.5 billions to Fiat directly or through it. »

« In our sales and service organization various facilities have been completed, other commenced during the six months under review. It has been decided to create two new Sales Branches, one at La Spezia, another at Cosenza, as well as new dealerships and authorized shops at several other places in Italy. Additional sales and service points are being created also abroad in areas best receptive to our products, and

car assembly projects are currently under construction in South Africa, Chile and Peru. »

The « Fiat Newsletter » also supplies results and information on the company's remaining production sectors, such as tractors, rail rolling stock, Diesel and gas turbines, aerospace, steel, and nuclear energy.

The number of Fiat and OM people at year's end was 144,500 employees (116,800 workmen and 27,700 office personnel, respectively 100,400 and 21,600 of them in Turin alone). With the merger of Auto Bianchi, the total force of the group is now 146,600, or 118,400 workmen and 28,200 office personnel.

Ein günstiges Geschäftsjahr.
1188 Milliarden Lire Umsatz, mit einer 11,6%-igen Zunahme gegenüber 1966.

Aus dem « Fiat Mitteilungsblatt » vom 4.1.68 entnehmen wir die wichtigsten Geschäftsergebnisse für das Jahr 1967:

- Gesamtumsatz 1967 (einschließlich OM und Auto Bianchi) 1.188 Milliarden Lire, gegenüber 1.064 Milliarden (einschließlich Auto Bianchi) im Jahre 1966;
- gebaut und verkauft 1967 1.335.000 KfZ Fiat, OM und Auto Bianchi gegenüber 1.224.353 im Jahre 1966; davon wurden ca. 397.000 ausgeführt. Zu diesen Fiat-Produktionszahlen in Italien kommen noch die im Ausland auf Fiat-Lizenzen hergestellten ca. 240.000 Fahrzeuge hinzu;
- gebaut und verkauft 1967 45.000 Traktoren gegenüber 47.154 im Jahre 1966, jedoch mit einer 10%-igen Zunahme in Gewicht und Wert; davon wurden ca. 21.000 ausgeführt;
- Hüttenproduktion: 1967 sind 1.950.000 Tonnen Roheisen zu Barren verhüttet worden, das sind 100.000 Tonnen mehr als 1966.

Diese Ergebnisse sind insgesamt mehr als befriedigend zu bezeichnen. « Die Gesamtzahl der im Jahre 1967 von Fiat, OM und Auto Bianchi hergestellten Fahrzeuge hat eine 9%-ige Zunahme gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen, während der Gesamtumsatz um 11,6% gestiegen ist. Diese Ergebnisse sind umso mehr von Bedeutung, da das eben abgelaufene Jahr durch erhebliche Schwierigkeiten in der europäischen Automobilindustrie charakterisiert wurde. (Es wird angenommen, dass die Automobilproduktion Westeuropas trotz des beträchtlichen Beitrages Italiens eine 6%-ige Abnahme gegenüber 1966 verzeichnet wird).

Das Fiat-Mitteilungsblatt weist dann auf die günstige Aufnahme hin, die besonders die Modelle 124 Sport, Fiat Dino, 125 und die neuen leichten Nutzfahrzeuge überall angetroffen haben. Zunehmender Erfolg können auch die mittelschweren und schweren Lastwagen verzeichnen, sowohl in Italien (wo man immer noch vergeblich auf ein entsprechendes Gesetz bezüglich der Gewichtsbeschränkung der LKW wartet) als auch auf den Exportmärkten.

Die Aktivität der Errichtung von neuen Werksanlagen im Ausland ist weiter in Ausdehnung begriffen. Zu den neuesten Initiativen auf diesem Gebiet gehören die Vereinbarungen über Montagen in Malesien, Pakistan und Bulgarien.

Das Mitteilungsblatt berichtet dann über die ersten Lieferaufträge seitens der verantwortlichen Behörden der Sowjetunion bezüglich Werkzeugmaschinen und Anlagen im Rahmen des Vertrages für eine Zusammenarbeit bei der Errichtung einer Automobilfabrik an der Wolga. Der Gesamtertrag für diese Aufträge hat bis jetzt für alle italienischen Unternehmen zusammen den Betrag von 53 Milliarden Lire erreicht, wovon 25,5 Milliarden direkt oder indirekt von Fiat hereingebracht wurden.

Im Jahre 1967 wurden die Arbeiten zur Vergrößerung und Instandhaltung sämtlicher Produktionsanlagen weiter vorangestellt. Auf dem Verkaufs- und Kundendienstsektor werden in Italien neue Filialen entstehen, und zwar in La Spezia und Cosenza, während auf dem bedeutendsten, Entwicklungsfähigsten Exportmarkt neue Anlagen errichtet werden, vor allem in Afrika, Chile und Peru. Ferner gibt das Mitteilungsblatt Daten und Informationen aus allen anderen bedeutenden Produktionszweigen der Fiat: Traktoren, Schienenfahrzeuge, Großmotoren, Luft- und Raumfahrt, Hüttenproduktion und Atomenergie.

Ende Dezember 1967 betrug die Gesamtzahl der Beschäftigten von Fiat und OM 144.500 (116.800 Arbeiter und 27.700 Angestellte). In Turin: 100.400 Arbeiter und 21.600 Angestellte. Rechnet man die Belegschaft der Auto Bianchi hinzu, erhöht sich die Gesamtzahl aller Werksangehörigen auf 146.600 (118.400 Arbeiter und 28.200 Angestellte).

Bruxelles, primo Salone dell'anno



Il Principe Alberto di Liegi sosta allo Stand Fiat durante la sua visita inaugurale.
Le Prince Albert de Liège s'arrête au stand Fiat au cours de l'inauguration officielle.

Oltre cinquecento modelli di automobili di cento marche appartenenti a tredici Paesi hanno aperto, al Salone internazionale di Bruxelles, la prima manifestazione automobilistica dell'anno. La Fiat vi è stata presente con lo schieramento completo della sua gamma di autovetture: piccole medie e superiori cilindrata; berline, familiari e vetture sportive.

In Belgio, dove opera l'Affiliazione diretta Fiat-Belgio Samaf di Waterloo, le autovetture Fiat godono di crescente prestigio in un mercato qualificato e di viva concorrenza. Alla fine di dicembre è stata festeggiata la 25 millesima vettura Fiat consegnata in Belgio nel corso del 1967, un coupé 850 destinato al sig. Wuyckens, concessionario a Lovanio, al quale l'ing. Sella, direttore ge-

nerale della Fiat in Belgio, ha consegnato le chiavi e la macchina nel corso di una semplice cordiale cerimonia.

L'organizzazione di vendita in Belgio copre estesamente il territorio con importanti Centri assistenziali nelle grandi città. A Waterloo e a Liegi la Fiat ha realizzato moderni impianti per il «service» e la distribuzione dei ricambi.



Bruxelles, premier Salon de l'année

Plus de 500 modèles d'automobiles de cent marques appartenant à treize Pays ont ouvert au Salon International de Bruxelles, la première manifestation automobile de l'année. La Fiat y a présenté sa gamme complète de voitures automobiles: cylindrées petites, moyennes, supérieures; berlines, familiales et voitures sportives.

En Belgique, où opère l'Affiliation directe Fiat-Belgio SAMAF de Waterloo, les voitures Fiat bénéficient d'un prestige croissant sur un marché qualifié et à la concurrence très vive. A la fin de décembre a eu lieu une cérémonie pour fêter la 25.000ème voiture Fiat livrée en Belgique en 1967: un coupé 850 destiné à M. Wuyckens, concessionnaire à Louvain, auquel M. Sella, Directeur général de la Fiat en Belgique, a remis la voiture et les clés au cours d'une simple et cordiale cérémonie.

L'organisation de vente en Belgique couvre très largement le territoire et compte d'importants centres d'assistance après-vente dans les grandes villes. A Waterloo et à Liège la Fiat a réalisé de très modernes installations pour le «service» et la distribution des pièces détachées.

IL TERREMOTO IN SICILIA



Le tragiche scosse di terremoto che hanno così dolorosamente colpito la Sicilia occidentale nella notte del 13 gennaio e che si sono susseguite, portando distruzione e lutti tra quelle popolazioni, hanno profondamente commosso genti d'ogni nazione che si sono prodigate in una gara di solidarietà esemplare.

A testimonianza di quanto il cuore dei torinesi sia stato toccato dalla sventura dei siciliani basterà ricordare la sottoscrizione promossa dal giornale

«La Stampa» e aperta con un contributo della Fiat di 20 milioni, (altri 10 milioni versati alla catena della solidarietà Rai-TV), sottoscrizione che al momento in cui andiamo in macchina ha già superato la cifra di 562 milioni, sollecitamente distribuiti ai terremotati.

Da parte della Fiat si sono immediatamente mobilitate tutte quelle iniziative atte a portare subito un valido contributo all'opera di soccorso. Per cui l'Organizzazione Fiat in Sicilia, in

collegamento con i Prefetti di Palermo, Trapani e Agrigento, ha fornito autocarri con autisti alla CRI di Palermo e Trapani per il trasporto di plasma e vivi; quattro autocarri e un carro attrezzi a disposizione della Prefettura di Trapani e altra carovana alla Prefettura di Agrigento.

E' stata messa a disposizione del Centro generale soccorsi di Salemi una officina mobile con personale specializzato e, per tutti i veicoli della Direzione Generale Antincendi del Ministero

dell'Interno, operanti nelle zone colpite, è stato posto in atto un servizio di assistenza Fiat in modo da assicurare una attività ininterrotta degli automezzi. Il Centro Assistenza Trattori Fiat di Caltanissetta ha messo a disposizione i suoi mezzi e il personale tecnico. Pure trattori Fiat, che erano in Sicilia per dimostrazioni, sono stati immediatamente destinati all'impiego nelle zone colpite.

Da Torino sono partiti autocarri della Croce Rossa messi a disposizione dalla Fiat e una fornitura di 13 grosse macchine per movimento terra (aprista e caricatori) diretti a Trapani alla caserma dei Vigili del Fuoco. La Fiat ha pure fornito vetture e autopullman al Centro terremotati di Torino per i profughi giunti nella nostra città.

Sulla stampa quotidiana tutti abbiamo letto le tristi notizie che riguardano la luttuosa cronaca del terremoto: i bambini rimasti orfani, la scomparsa di intere famiglie, il lutto che ha colpito indifferentemente giovani e vecchi. Ma ai nostri lettori farà particolare commozione il tragico destino di un dipendente Fiat, Nicolò Pace di 27 anni, occupato alla Sezione Fonderie. Il giovane aveva chiesto una licenza matrimoni per recarsi in Sicilia dove il 10 gennaio si era sposato con la signorina Anna Maria Bonanno di 17 anni. Gli sposi avrebbero dovuto partire per Torino la mattina di lunedì 15, ma nella notte del sabato precedente una ineluttabile sventura li ha travolti con i genitori e una sorella dello sposo. Particolare pietoso: mentre giungeva la notizia che il Pace era morto con la giovane moglie arrivava a Torino il baule con il corredo della sposa. Ai genitori e ai familiari superstizi di questa famiglia tanto provata, «Illustrato Fiat» fa giungere l'espressione di solidarietà e profondo compianto.

Assegnati i premi della fedeltà al lavoro



Si è svolta al teatro Aliberti la tradizionale cerimonia — giunta alla sedicesima edizione — della premiazione della « Fedeltà al lavoro e del progresso economico », per iniziativa della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Torino, durante la quale sono state consegnate 400 medaglie d'oro ai lavoratori che hanno prestato ininterrotto lavoro per oltre 37 anni presso la stessa azienda e onorificenze a 55 aziende con almeno mezzo secolo di attività.

Alla manifestazione sono intervenute personalità del mondo politico, industriale e commerciale; erano presenti il prefetto dott. Caso, il presidente della Provincia avv. Oberio, il sindaco professor Grosso, parlamentari. Per la Fiat è intervenuto il dott. Agnelli con l'ing. Bono unitamente a direttori e rappresentanze Fiat.

Nel corso della cerimonia il presidente della Camera di Commercio dott. Vitelli, ha ricordato con commosse pa-

role il prof. Valletta « uno dei più validi promotori dell'impulso dato nell'ultimo ventennio al problema degli anziani lavoratori ».

I lavoratori Fiat premiati sono stati quest'anno centotrenta: ne diamo qui di seguito elenco in ordine alfabetico.

Cav. Giuseppe Alemanno, Cav. Carlo Allara, Giuseppe Allione, Teresa Allococo, Cav. Pasquale Andriola, Cav. Giovanni Angeleri, Cav. Benvenuto Arneodo, Cav. Uff. Emanuele Assom, Giovanni Averone, Stefano Baima Griga, Giovanni Balbis, Sebastiano Barbera, Francesco Barbero, Giorgina Bardella Satta, Edoardo Battaglia, Giuseppe Bellinello, Armando Benedetto, Luigi Bergero, Umberto Betti, Dott. Giuseppe Blasich, Pietro Bonino, Giovanni Bosco, Rag. Alessandro Bottini, Martino Bottino, Anselmo Bruno, Camillo Cabutti, Mario Caglio, Teresa Cantoni, Carlo Capella, Pantaleo Capello, Enrico Carelli, Ezio Caseelli, Tullio Casnati,

Giuseppe Castelletto, Francesco Castelletto, Ing. Ernesto Casula, Cav. Uff. Gabriele Cattaneo, Lorenzo Cena, Agostino Cerutti, Cav. Vittorio Chiesa, Cav. Arturo Ciallè, Aldo Cinelli, Cav. Giovanni Ciocchetti, Giuseppe Cometti, Giuseppe Costamagna, Simone Cucco, Antonio Cuttica, Francesco Daffara, Cav. Giacomo Daniele, Salvatore D'Aria, Cav. Angelo De Giulio, Alberto Di Tullio, Carlo Ferrari, Dott. Luciano Ferrari, Massimo Ferraris, Cav. Italo Ferraro, Maria Ferrero, Ing. Severo Filippini Fantoni, Enrico Fino, Remo Franchino, Carlo Gallina, Marco Galatti, Lodovico Gambino, Vittorio Gauzalino, Matteo Garabello, Lorenzo Gaviglio, Riccardo Gherlone, Carlo Giacchero, Ing. Dante Giacosa, Dino Giani, Luigi Giardo, Francesco Gilardo, Giuseppe Giordano, Giovanni Girotto, Vittorio Giuliano, Giovanni Graglia, Emilio Leggiardi, Paolo Marchetti, Dino Marchionni, Pietro Masprone, Carlo Massola, Eugenio Meina, Guido Melano, Eu-

genio Meneghelli, Vincenzo Miola, Luigi Montabone, Mario Monticone, Sebastiano Morbelli, Cav. Giuseppe Mora, Francesco Morsaniga, Ing. Giacomo Mosso, Cav. Sebastiano Odasso, Stefano Opero, Francesco Neirotti, Domenico Novarino, Cav. Severino Nutarelli, Mario Perachino, Mario Perigozzo, Geom. Mario Peter, Michele Pilone, Dott. Emanuele Ponti, Giuseppe Porcellana, Ing. Paolo Ragazzi, Ernesto Ravinale, Pierino Reggio, Cav. Aldo Revello, Giuseppe Ribba, Giuseppe Riva, Giovanni Roasio, Ferdinando Roccia, Cav. Realdo Rolando, Ing. Giuseppe Russo, P.i. Giovanni Saccani, Ing. Candido Sismondi, Luisa Teppa Boetti, Giuseppe Testa, Lorenzo Torre, Ing. Ferdinando Trinchieri, Remo Trucco, Nicola Valenza, Alessandro Vallosio, Saffo Valsecchi D'Agostino, Luigi Vietti, Geom. Spirito Vietti, Cav. Carlo Vigone, Ermete Viola, Domenico Viotto, Domenico Virgili, Cesaria Vottero Ravera, Italo Zampollo.

La Fiat Socio Benemerito dell'Associazione Autieri



Il gen. Papi, presidente dell'Associazione Nazionale Autieri d'Italia consegna al dott. Agnelli, con l'attestato alla Fiat di Socio Benemerito dell'Associazione, la medaglia commemorativa. Il gen. Papi era accompagnato da una delegazione composta, tra altri, dal vice presidente avv. Pozzi Luraschi, dal consigliere comm. Casero e dal presidente della Sezione di Torino comm. Morris.

Alla ruota della Fiat Dino il « Compasso d'oro » 1967



Il « Compasso d'oro » 1967, della « Associazione per il Disegno Industriale » (ADI), dopo aver preso in esame oltre duemila prodotti aventi caratteristiche rilevanti nel campo del design, ne ha premiati dieci. Tra di essi è la ruota in lega leggera pressofusa della vettura Fiat Dino (disegno Fiat, produzione Cromodora)

che ha avuto questa lusinghiera motivazione: « Per l'alta validità della soluzione tecnologica che nel rispetto delle esigenze tecno-costruttive, valorizza l'espressività tradizionale del prodotto ».

Un precedente importante « Compasso d'oro » Fiat è stata la 500, alla quale fu attribuito il premio nel 1959.

Una raccolta di memorie in onore del prof. Valletta

Il modo migliore per onorare coloro che si sono segnalati per la mole e la qualità delle opere è di produrre altre opere. La Società degli Ingegneri e Architetti in Torino ha voluto ricordare nei suoi *Atti* (Atti e Rassegna Tecnica, XXI - 12; proprio nel centenario della rivista) un grande collega scomparso, Vittorio Valletta (questi meritò la laurea *honoris causa* in ingegneria, « per avere con altissimo personale contributo di capacità tecnica e organizzativa portato la più importante industria automobilistica italiana al livello delle migliori nel mondo »); e lo ha ricordato con una nutrita rassegna di studi, riflettenti la finanza e l'economia, la tecnica e la produzione, l'industria e la progettazione; attività tutte, che, in modo più o meno diretto, Vittorio Valletta contribuì a promuovere. Prima di passare ai problemi sociali o giuridici o di produzione o di tecnica, nella vasta scelta offerta ai lettori degli *Atti*, la figura di Vittorio Valletta è stata presentata, in uno scritto affettuoso e sentito, dall'ingegnere Gaudenzio Bono, che al grande capo d'industria fu vicino in molti anni di comune lavoro. Giustamente l'ing. Bono mette in risalto, dello scomparso, le qualità di maestro nella scienza finanziaria, di realizzatore di opere, di difensore, in tempi calamitosi, di quella fucina di lavoro e di ricchezza che va col nome di Fiat; ma ne sottolinea altresì le virtù di tenacia, di prudenza, di umana vicinanza e solidarietà a tutti gli uomini della azienda e non soltanto a quelli di una ristretta schiera di dirigenti. Di lui l'autore dello scritto ricorda altresì i principi modesti e faticati, a cui si debbono alcune delle preziose doti che egli ebbe a sviluppare poi; ricorda la severità della vita privata; il riserbo; la lucidità mentale prodigiosamente conservata fino negli anni più tardi, quando poté raccogliere, proprio in campo internazionale e in trattative e affermazioni difficili, i frutti di una stima che sulla sua persona era convenuta fin d'oltre le frontiere del nostro Paese, molto di lontano. In questi tempi, nota l'ing. Bono, si viene sviluppando una scienza o una teoria, diretta a trasferire alle macchine, ai cervelli elettronici sempre più perfezionati, i criteri di gestione delle aziende, e fin quei difficili atti della mente che sono le decisioni. L'autore dello scritto, che è uomo di lavoro, sembra piuttosto scettico che mai si possa delegare alle macchine questa facoltà che è insieme coraggio, valutazione di fattori imponibili, maturazione lenta di notizie e impressioni, accumulate nella mente e nel sentimento: un insieme che sfocia poi nell'atto della deliberazione, del comando, della scelta. Le macchine potranno aiutare a fornirci informazioni, le quali potranno a loro volta entrare come elementi, tra altri, di questi atti della volontà; questi atti peraltro rimarranno sempre prerogativa dei capi, degli uomini, che sentono il momento e l'opportunità di certe scelte. A un seguito di scelte, di cui il prof. Valletta fu primo responsabile, per molti anni, si debbono le presenti fortune della Fiat.

Per il rimanente del fascicolo, ci troviamo in difficoltà a riferirne, perché i temi sono molti e disparati; e ne accenneremo perciò un po' di sfuggita, chiedendo venia per le inevitabili omissioni. Sulla evoluzione della ricerca in Italia nell'ultimo decennio dà un quadro esauriente Carlo F. Bona, già Direttore dei Laboratori Ricerche e Controlli Fiat: come è noto, la situazione

della ricerca in Italia è migliorata, ma è ben lontana dall'avere quegli incoraggiamenti che essa ha nei Paesi rispetto ai quali noi lamentiamo il « Gap tecnologico »: e recentemente un colpo è venuto ad essa dal taglio operato negli aiuti che, in questo settore, giungevano dagli Stati Uniti d'America (il che ha messo in crisi alcuni benemeriti Istituti). Luciano Jona, Presidente dell'Istituto Bancario San Paolo, di Torino, ha sottolineato la prontezza con cui le banche italiane si sono automatizzate, e cioè si sono munite di calcolatori elettronici: il processo, egli nota, è irreversibile, anche se non è possibile valutare allo stato attuale tutto il beneficio che ne hanno tratto le aziende di credito; e specialmente se ciò si possa riflettere in una diminuzione del costo del denaro a favore dei clienti. Raffaele Mattioli, presidente della Banca Commerciale Italiana ha messo in risalto il difficile problema dell'aiuto alle aree sottosviluppate: un aiuto che i Paesi sviluppati sono indotti a fornire non tanto per spirito di carità, ma per aprire a se stessi i mercati (il problema è ricco di ombre e di impliciti contrasti: non si direbbe, a tutt'oggi, che questi aiuti abbiano favorito una comprensione e tanto meno una fratellanza fra popoli di sviluppo economico diverso). Ai problemi posti dallo sviluppo dell'automobile dedica un succoso studio Enrico Minola, Consigliere di Amministrazione della Fiat: le fortune di questo veicolo hanno condizionato non poco la vita di tutti (compresa quella di coloro che non posseggono automobile): basti pensa-

re ai problemi del traffico e allo sviluppo che ne è venuto alla rete stradale, alla esigenza di città satelliti, e al proliferare di proposte urbanistiche. F.M. Pacces, professore nella Facoltà di Economia e Commercio all'Università di Torino e direttore dell'autorevole rivista « L'industrialista », esamina, non senza sottili notazioni psicologiche, come gli uomini si comportino di fronte al « rischio », alla « decisione » o al « comando », e come il fattore personale che entra a condizionare queste situazioni o fatti, porti sovente a conseguenze differenti o divergenti da quelle che potrebbero essere dettate da una astratta consequenzialità economica. L'onorevole Giuseppe Pella, noto come uomo politico ed economista, esamina il frequente contrasto che, nella pratica, insorge fra le esigenze della economicità e della socialità (si vorrebbe fare star tutti bene, ma i mezzi sono quel che sono); e ricorda una formula di Vittorio Valletta. Questa è stata più o meno consapevolmente la stessa per tutti gli imprenditori più lungimiranti nel ventennio trascorso, che ha visto risorgere il Paese dall'abisso in cui era stato condotto: « Produrre e dare lavoro »; ed è un po' la sintesi dei due obiettivi contrastanti di cui si è sopra discorso.

Sorvoleremo dal sunteggiare i vari temi tecnici ed economici contenuti nella diffusa rassegna. La scelta degli interessi è vasta: oleodotti, satelliti artificiali, metano (una materia prima di importanza crescente nell'economia moderna, ispiratrice di nuove tecniche di trasformazione e di trasporto: ne fa oggetto di un diffuso studio il professor A. Cavinato); la meccanizzazione dell'agricoltura e dei cantieri (nel rilievo di R. Chivino); l'applicazione della energia nucleare nei trasporti navali (cui è interessata un'apposita sezione della Fiat: il tema è trattato da G. Di Stefano e M. Vallauri); il combustibile nelle centrali elettronucleari; i fabbi-

sogni di energia nelle aziende industriali; le applicazioni dell'automazione nella siderurgia; l'inquinamento della aria nei trafori stradali (con particolare attenzione alla emissione di ossido di carbonio: secondo ricerche condotte da G. Dardanelli); le nuove tecniche per le grandi velocità ferroviarie (si tende al fantastico limite dei quattrocento chilometri all'ora: l'appassionante tema è trattato da F. Di Majo); la tecnica dei magazzini moderni (di cui la Fiat ha grandiosi esempi; E. Doriguzzi illustra i criteri di soluzioni recenti).

Di particolare interesse per gli ingegneri pensiamo che riuscirà lo scritto del professor Giuseppe Gabelli sui regolamenti di navigabilità degli aeromobili: se fossero applicati agli aerei i fattori di sicurezza adottati per le costruzioni civili (compresi fra 4 e 5) nessun aereo riuscirebbe a prendere il volo (per le costruzioni aeronautiche i fattori corrispondenti sono tra 1, 5 e 2). Di estrema attualità lo scritto dell'ingegnere Dante Giacosa sulla sicurezza nell'evoluzione dell'automobile, con raffronti estremamente istruttivi fra le legislazioni vigenti nei vari Stati. Sui motori Diesel, e in particolare sui motori marini, che escono appunto dalla Fiat Grandi Motori, un esauriente studio è dovuto alla penna dell'ingegnere Antonio Gregoretti. E chiudiamo menzionando lo studio di Oscar Montabone sui problemi posti dalla riduzione dell'inquinamento atmosferico nel campo dei motori per autovetture: il problema com'è noto, è di grande attualità per essere il motore dell'auto considerato come uno dei fattori (con i fumi del riscaldamento domestico e gli scarichi gassosi dell'industria) dello sporco dell'aria. È un'antologia, dunque, questo fascicolo degli Atti della Società degli Ingegneri, di memorie tecniche, economiche e di organizzazione, del più stringente interesse.

Rinaldo De Benedetti

La visita del Card. Dell'Acqua al Centro Fiat Flaminio



In occasione della sua prima visita pastorale a Roma, il nuovo Vicario del Papa, Cardinale Angelo Dell'Acqua, ha visitato il Centro Assistenziale Fiat sulla via Flaminia. Recandosi tra le macchine dell'importante e modernissimo impianto automobilistico Fiat, l'alto prelato ha inteso rendere omaggio al mondo del lavoro, non soltanto romano ma dell'Italia intera. Egli è stato accolto ed accompagnato nella visita ai vari reparti dal direttore delle vendite Fiat per l'Italia, ing. Righini, dal diret-

tore della Direzione di Roma, dott. Pastorboni e dalla Filiale dott. Del Pesco.

Il nuovo Vicario di Roma ha quindi rivolto un breve discorso ai 500 operai ed impiegati riuniti al centro della vasta officina. Dopo aver ricordato gli alti meriti sociali dello scomparso Presidente d'onore della Fiat Prof. Vittorio Valletta, ha detto: « Chi vi parla è stato operaio come voi: muratore prima, poi tipografo in un vecchio stabilimento dove si lavorava soprattutto con le mani. Soltanto più tardi, progredendo, sono

divenuto dattilografo. Sono molto grato ai miei genitori di queste esperienze che mi hanno insegnato ad affrontare serenamente la vita. Ed è con questa stessa serenità che vi auguro di affrontare il vostro lavoro quotidiano ».

Il Cardinale Dell'Acqua, nel corso della visita si è più volte cordialmente intrattenuto con le maestranze che gli hanno riservato una calorosa accoglienza e si è interessato a tutte le moderne attrezzature delle quali è dotato il Centro Fiat Flaminio.

A Madrid la nuova sede del Servizio Fiat Seat



Un nuovo Centro di assistenza tecnica per vetture Fiat e Seat è stato realizzato a Madrid-Barajas.

Il nuovo impianto, che sorge sulla statale Madrid-Barcellona, è stato creato per rafforzare il servizio di assistenza tecnica che la Fiat ha finora svolto nella sua sede di Paseo de la Habana 98 sia per le proprie vetture che per quelle Seat. Il Centro occupa un'area di 40 mila metri quadrati e comprende gli impianti e le attrezzature tra le più moderne oggi esistenti per la messa a

punto, revisione e riparazione di automobili. L'assistenza tecnica delle vetture in garanzia è integrata da un servizio « rotazione gruppi » che prevede la sostituzione di diversi particolari con altri totalmente revisionati, allo scopo di ridurre al minimo i tempi delle riparazioni.

L'ingegner Minola, Consigliere di Amministrazione della Fiat, ha pronunciato nel corso della cerimonia di inaugurazione avvenuta a metà gennaio un breve discorso sottolineando che il

nuovo Centro è un ulteriore segno di fiducia nella crescente motorizzazione spagnola, alla quale l'accordo operante tra la Fiat e la consorella spagnola, firmato il 16 gennaio 1967, sta dando un impulso notevole. « In questo processo — ha detto l'ingegner Minola — è doveroso sottolineare il ruolo sempre crescente della Seat. Un imponente sforzo di investimenti e di organizzazione ha consentito alla giovane Casa spagnola di elevare la sua partecipazione di mercato a circa il 55 per cento, in

una prospettiva di ancor più vasto respiro, se si tiene conto della ormai imminente presentazione della berlina « 124 », dei programmi produttivi che nel prossimo biennio prevedono la costruzione di 300 mila unità annue e di tutto un complesso di iniziative ».

Le personalità e i numerosi invitati che erano convenuti alla cerimonia sono stati accompagnati in visita al centro di Madrid-Barajas dal vice presidente della Fiat Hispania dr. Settimio Allegra, con il dott. Braschi e il dott. Di Capua.

Nueva sede del servicio Fiat-Seat en Madrid

Un nuevo centro de asistencia técnica para los coches Fiat y Seat ha sido creado en Madrid.

Las nuevas instalaciones, que surgen en el km 11 de la carretera Madrid-Barcelona, han sido creadas para reforzar el servicio de asistencia técnica que Fiat había llevado a cabo hasta ahora, para coches Fiat y Seat, en su sede de Paseo de la Habana 98.

El Centro ocupa una superficie de 40.000 m² y comprende instalaciones y equipos de los más modernos que existen para la puesta a punto, revisión y reparación de los automóviles. La asistencia técnica de los coches en garantía se completa con un servicio de « rotación de grupos » que prevé la sustitución de algunas piezas con otras completamente arregladas, para reducir al mínimo el tiempo de reparación.

El ingeniero Minola, Consejero de Administración de Fiat, pronunció, durante la ceremonia de la inauguración, un breve discurso y subrayó que el nuevo Centro es un signo más de confianza en la creciente motorización española, a la cual da un notable empuje el acuerdo en obra entre Fiat y su cohermana española, firmado el 16 de Enero 1967.

« En este crecimiento — dijo el Ing. Minola — hay que subrayar el papel, siempre más importante, que juega Seat. Un esfuerzo imponente de inversiones y de organización permitió a la joven Casa española aumentar su participación de mercado hasta un 55 por ciento aproximadamente; mercado cuya perspectiva se ensancha a ojos vista, sobre todo si se consideran la ya inminente presentación del berlina « 124 », los programas productivos que, en los dos años venideros, prevén la construcción de 300 mil unidades anuales y todo el conjunto de iniciativas estudiadas y aplicadas ».

El vicepresidente de Fiat-Hispania, Dr. Settimio Allegra, junto con los Dres. Braschi y Di Capua, acompañó a las autoridades e invitados, presentes a la ceremonia, durante la visita al Centro de Madrid-Barajas.

Veicoli industriali Fiat in Belgio

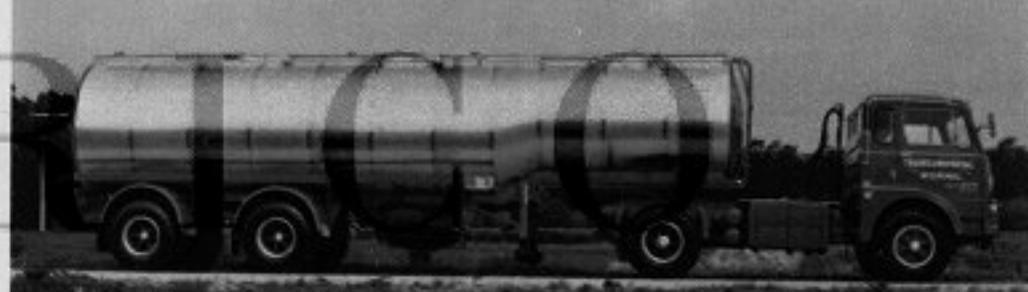
Pubblichiamo alcune fotografie di allestimenti su trattori stradali e cabinati Fiat inviateci dalla nostra Concessionaria per i veicoli industriali in Belgio, ditta Catrabel. Questa società ha sviluppato, parallelamente alla espansione degli autocarri Fiat che si vanno sempre più affermando per le loro qualità di robustezza, praticità e affidabilità, una rete assistenziale e di ricambi originali che ha centri e diramazioni in tutto il Paese.

In Belgio vengono esportati tutti i tipi della gamma dei veicoli industriali Fiat, dal trasporto leggero a quello pesante. Ad essi si affiancano da tempo anche gli autobus Fiat, molto richiesti in questa nazione, carrozzati dalla Società Van Hool la quale oltreché essere specializzata nella costruzione di autobus su telai e gruppi Fiat ha pure acquistato una grande esperienza nelle fabbricazioni dei vari allestimenti per autocarri pesanti.

Nous publissons quelques photographies d'équipements réalisées sur tracteurs routiers et châssis-cabine Fiat qui nous ont été adressées par notre Concessionnaire belge pour les véhicules industriels, la Société Catrabel.

Cette Société a développé, parallèlement à l'expansion de la vente des camions Fiat qui s'affirment de plus en plus en raison de leur robustesse, praticité et fiabilité, un réseau d'assistance après-vente et de pièces détachées originales qui a des centres et des agents dans tout le Pays.

Tous les types de la gamme des véhicules industriels Fiat sont exportés en Belgique: des camions légers aux poids lourds. A ceux-ci s'ajoutent, depuis longtemps déjà, les autobus très demandés en Belgique, réalisés par la Société Van Hool qui est non seulement spécialisée dans la construction d'autobus sur châssis et groupe Fiat, mais encore a acquis une grande expérience dans la fabrication des carrosseries pour poids-lourds.



In queste cinque illustrazioni altrettante realizzazioni su Fiat 643 T e Fiat 619 N e T, cabinato e trattore, modello che in Italia è conosciuto con la sigla 683. A sinistra un semi-rimorchio Van Hool su trattore Fiat 643 per trasporto di alimentari. In alto rimorchi cisterne Van Hool in acciaio inossidabile destinati a Società diverse; quello per la Casa Coulier di Anversa porta il numero progressivo 102 nel parco automobilistico di questa società, costituito quasi esclusivamente di veicoli Fiat. In basso, nella illustrazione scattata all'aeropporto di Anversa, il trattore Fiat 619 T — dotato di un semirimorchio frigorifero — ha appena preso a bordo un carico eccezionale dall'aviacargo speciale: due delfini destinati a rappresentazioni di Music Hall. In questo veicolo protetto e climatizzato i due intelligenti animali hanno compiuto un comodo viaggio verso le loro destinazioni. Anche il 619 N con rimorchio è destinato a trasporti delicati, burro e uova. La società proprietaria di questo veicolo, Nicolas Falise, è anch'essa affezionata cliente della Catrabel.

La terza Convention Fiat Distributors Mid-American Region



Si è rinnovato nella prima decade di dicembre l'annuale congresso dei Concessionari Fiat dell'America Latina e dei Caraibi, tenutosi quest'anno a San Salvador, capitale dell'omonima repubblica con le rappresentanze di 20 Paesi.

L'incontro ha confermato l'entusiasmo e l'interesse che animano la nostra Organizzazione estera, che collabora sempre più attivamente agli sviluppi commerciali delle produzioni Fiat. Durante la manifestazione sono stati presentati i due modelli di grande successo internazionale Fiat 125 e 124 Coupé, le cui qualità hanno riscos-

so i calorosi apprezzamenti dei convenuti. Nel corso delle riunioni sono stati inoltre esaminati e discussi problemi commerciali e organizzativi.

Il Congresso ha registrato un'ampia e simpatica eco sulla stampa locale e alla televisione. Al Presidente della Repubblica di El Salvador, col. Fidel Sanchez, l'avv. Cavalli, che ha presenziato al Congresso con l'Ispettore per la Mid-American Region ing. Gallo Orsi e il responsabile dell'Ufficio Fiat del Messico ing. De Vecchi, ha offerto in omaggio una riproduzione in argento della prima vettura Fiat.

Tercera « Convention Fiat Distributors Mid-American Region »

Tuvo lugar, durante la primera década de Diciembre, una nueva reunión del Congreso anual de los Concesionarios Fiat de América Latina y zona del Caribe. Se reunió en San Salvador, capital de la República de El Salvador, con la participación de los representantes de 20 Paises.

Una vez más se confirmaron el entusiasmo y el interés que animan a nuestra Organización en el extranjero que colabora, siempre más activamente, en el desarrollo

comercial de las producciones Fiat. Dos modelos de gran éxito internacional, el Fiat 125 y el 124 Coupé, fueron presentados durante la manifestación y se granjearon las calurosas alabanzas de los congresistas. Durante las reuniones fueron examinados y discutidos, además, problemas comerciales y de organización.

El Congreso registró un eco amplio y simático en la prensa y televisión salvadoreñas. El abogado Cavalli, que asistió al Congreso con el Inspector de la Mid-American Region, Ing. Gallo Orsi, y el responsable de la Oficina Fiat de México, Ing. De Vecchi, ofreció en regalo al Presidente de la República, Coronel Fidel Sánchez, una maqueta de plata del primer coche Fiat.

Autocarri Fiat in Olanda



Ces cinq photographies illustrent des réalisations sur Fiat 643 T et Fiat 619 N et T, chassis-cabine et tracteurs. A gauche une semi-remorque Van Hool sur tracteur Fiat 643 pour transport de denrées alimentaires. En haut, des remorques citernes Van Hool en acier inoxydable destinées à différentes entreprises: la remorque destinée à la Maison Cœliers d'Anvers porte le numéro 102 dans le parc automobile de cette Société qui est constitué presque exclusivement de véhicules Fiat. Dans le bas, sur la photo prise à l'aéroport d'Anvers, le tracteur Fiat 619 T — avec semi-remorque frigorifique — a à peine embarqué un chargement exceptionnel, arrivé par l'avion-cargo spécial: deux dauphins destinés à des représentations de Music Hall. A l'intérieur de ce véhicule protégé et climatisé les deux intelligentes bêtes ont accompli un confortable voyage vers leur destination. Le 619 N avec remorque est également destiné à des transports délicats: beurre, oeufs. La société Nicolas Falise, est également un fidèle client de Catabel.

Il nostro Agente generale per l'Olanda, J. Leonard Lang, ha festeggiato il millesimo veicolo industriale Fiat venduto in questo paese. L'autocarro, un modello 693 N, è stato destinato al cliente G. J. Van der Payl di Ossendrecht che qui vediamo ripreso al momento della consegna del veicolo e dei documenti.

In Olanda la diffusione degli autocarri Fiat è in fase di espansione. I servizi e gli impianti assistenziali a loro destinati incrementano questa diffusione. I numerosi e moderni centri della organizzazione Lang in Olanda consentono infatti, anche a quei tra-

sportatori, di contare su un valido e sempre più qualificato ed esteso appoggio in tutto il territorio nazionale.

Unser Generalvertreter in Holland, J. Leonard Lang, hat den Verkauf des tausendsten Fiat-Nutzfahrzeugs in Holland gefeiert. Der Fiat-LKW Typ 693 N wurde von Herrn G. J. Van der Payl, Ossendrecht, erworben, der hier bei der Übergabe des Fahrzeugs abgebildet ist.

In Holland nimmt die Zulassung von Fiat-LKW standig zu und das diesbezügliche Verkaufs- und Kundendienstnetz hält damit Schritt. Die moderne Organisation der Firma Lang bietet den dortigen Transportunternehmern einen gut eingerichteten und leistungsfähigen Service in ganz Holland.



Pittura e fotografia al Centro C

Due recenti, significative conferme dell'interesse che le attività artistiche suscitano tra i dipendenti Fiat si sono avute attraverso la Mostra di arti figurative e l'annuario del Gruppo Fotografico, realizzati con il consueto brillante impegno dal Centro Culturale Fiat.

Pittura e fotografia hanno dimostrato — a giudicare dal livello qualitativo delle opere — di avere numerosi e validi appassionati tra i dipendenti che, nelle ore libere dal lavoro, affidano a questi mezzi estetici (classico il primo, moderno il secondo) l'espressione della loro sensibilità. Sensibilità verso forme della natura, oppure della fantasia e del sogno, che si materializzano in quadri, in fotografie, in nero o a colori, con la più ampia libertà di segno.

In questa pagina abbiamo raccolto alcune delle opere pittoriche esposte alla Mostra di Arti figurative tenutasi in gennaio presso la Sede del Centro Culturale Fiat in via Carlo Alberto (110 opere di 83 autori) e fotografiche, tratte appunto dalla edizione 1968 dell'Annuario che, giunto alla sua quinta edizione, si classifica ormai come una delle pubblicazioni di fotografie più eleganti e rappresentative.

Dalla Mostra di Arti Figurate:

- 1) Tito Salomoni, Le due dimensioni
- 2) Umberto Alladio, La pineta di Classe, Ravenna
- 3) Gianni Verna, Chiesa in verde
- 4) Smeraldo Calosso, Barca sul Po

Dall'Annuario 1968 dei Fotografi Fiat:

- 5) Mario Quarone, Arabesco
- 6) Candido Miglietti, Architettura moderna
- 7) Tito Grossi, Sprint n. 1
- 8) Carlo Cecchi, Gabbiano

Idillio ad Ischia

Di ritorno da un Convegno internazionale tenutosi ad Ischia la giornalista e scrittrice inglese Joyce Wilkins così scrive:

Non è necessario recarsi alle Bahamas o a Bangkok per trovare un sole splendido perché lo si può trovare, in tutto il suo calore e in tutte le stagioni, nell'affascinante isola d'Ischia.

L'isola è molto piccola, è di soli 35 chilometri, per cui non ci vuol molto tempo per compiere il giro in automobile o in barca. Uno dei più bei villaggi di pescatori è Sant'Angelo, che giace ai piedi di grandi rocce vulcaniche. Un porticciuolo appartato, alcune barche da pesca, un gruppo di case e due alberghi. Non è facile accedervi. Non ci sono strade carrozzabili. Bisogna parcheggiare lontano e poi incamminarsi a piedi lungo un tortuoso e scosceso sentiero. Non lo sapevo ed evitai per un filo di ammaccare la vettura contro un palo. Sono stata fortunata e la vettura uscì incolume. Esegui la manovra di inversione di marcia, cosa non facile per l'esiguità dello spazio, mettendomi poi alla ricerca di un parcheggio. L'estate era passata da tanto tempo ma ancora si vedevano in lunghe file, le vetture dei turisti posteggiate.

Il paesaggio è montuoso con un vulcano (spento) al centro dell'isola, meta di frequenti escursioni di turisti fino ai bordi del cratere. Nelle caverne dell'isola si conservano i vini locali, leggeri e di prezzo modesto.

Ovunque crescono le buganvillee, palmetti e oleandri, come nelle Isole Canarie a migliaia di chilometri di distanza.

Lacco Ameno, dove il Convegno ha avuto luogo, è una stazione climatica con acque termali che si dice curino tutti i mali. È una località piacevole vicina a Forio, altra piccola località veramente affascinante. Vi sono vecchi

edifici, tra cui corrono stretti vicoli che il ritmo della vita moderna non sembra aver raggiunto. Il mezzo normale di trasporto è il cavallo o l'asino. A picco sul mare e sulle spiagge sorge una deliziosa chiesa del trecento dedicata ai pescatori. Ovunque nell'isola vi sono sorgenti termali che curano la gotta, i reumatismi, l'asma e la bronchite.

Al porto vi è un andirivieni di aliscafi che fanno la spola ogni mezz'ora tra Napoli e l'isola, ma è anche assiepato da una moltitudine di piccole imbarcazioni e panfili. Vi è molto movimento anche se nessuno pensa ad affrettarsi perché sarebbe sciocco comportarsi così quando il sole splende. Le strade sono strette e piene di negozi di souvenirs ma nessuno insiste perché compriate. Era fine stagione ed i prezzi di tutti gli articoli erano veramente interessanti. Scarpe, vestiti e ceramiche erano offerte a buon mercato. Anche costumi da bagno, borse di paglia, foulards e persino ombrelli. Fichi freschi e cachi. Purtroppo non mi fu facile trasportare questa frutta in Inghilterra: arrivò molliccia, seppur perpetuando il ricordo dei frutti succulenti di quest'isola assoluta.

A Casamicciola Terme vi sono ville dove pare abbiano abitato Ibsen e Garibaldi. Si dice anche che Ibsen abbia completato il *Peer Gynt* proprio qui. Casamicciola è anche famosa per le sue ceramiche.

Il ritorno a Napoli in aliscafo permette al viaggiatore di ammirare a lungo e romanticamente quest'isola benedetta. Primo a scomparire alla vista è il porto, poi tutto ciò che rimane è l'antico castello aragonese abbarbicato sulla roccia.

In tutti coloro che vanno in cerca di sole primaverile o autunnale, questa bellissima isola mediterranea rimane nel cuore.

Joyce Wilkins

Una farmacia del Cinquecento "co-



A Torino, molte farmacie vantano certificati di nascita che, se non proprio «papiro di Ebers», sono ingialliti da secoli di anzianità. Tra queste vi è la Farmacia Anglesio, in via Milano 11, la quale contrariamente ad altre che per ragioni volontarie o involontarie han subito mutamenti o rinnovamenti, è rimasta integra nella sua antica, stupenda struttura, in ogni più piccolo particolare.

La data di fondazione della Farmacia Anglesio non si può stabilire con precisione, ma la si può presumere, con sufficiente attendibilità, antecedente al XVI secolo. Fu, comunque, nel numero delle farmacie collegate che ottennero privilegi e concessioni da Emanuele Filiberto e da Carlo Emanuele I.

Carlo Campeggio, «Speziaro di Sua Altezza», citato in un ordinato del 28 febbraio 1660, cedette la farmacia agli

ografia ulturale Fiat



nservata" a Torino

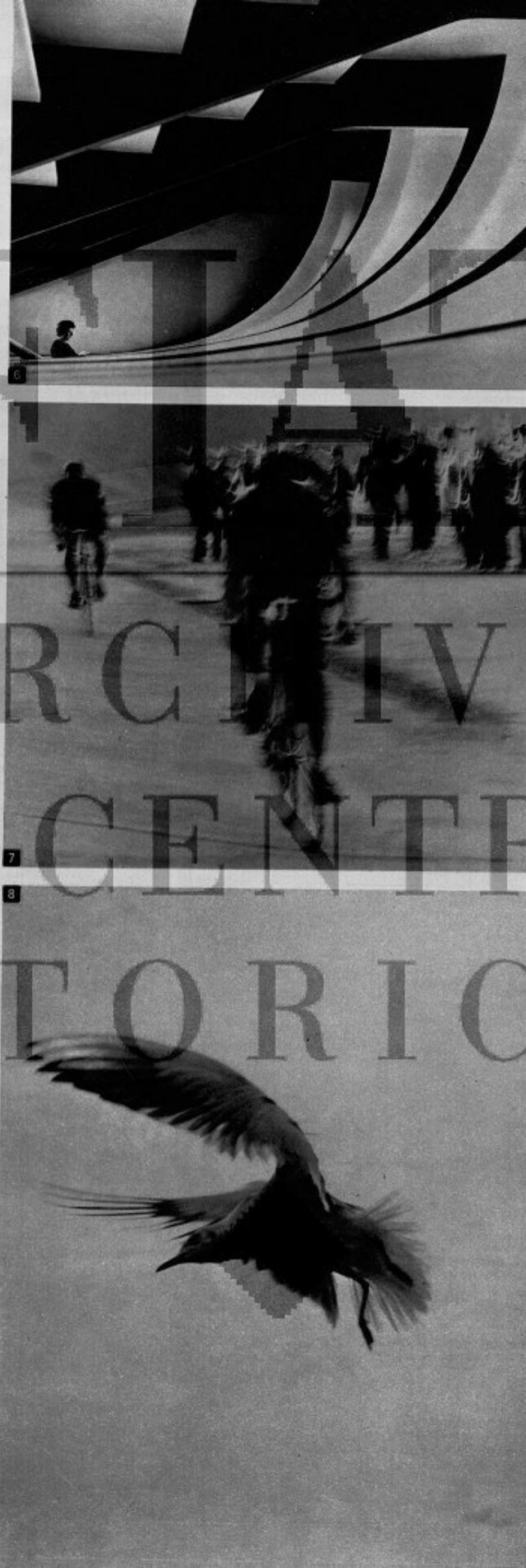
Anglesio, con strumento in data 8 maggio 1682.

Da allora la «bottega dello speziale» è rimasta integra, come quando il Duca Vittorio Amedeo II, vi si fermava a conversare.

La raccolta di documenti, farmacopee, pergamene e patenti che la farmacia possiede è indubbiamente degna di un museo. Tra le pergamene munite di sigilli in ceralacca racchiusi nella custodia metallica, due in particolare sono di notevole pregio e recanti la firma di Vittorio Amedeo II, la prima del 1705 come duca di Savoia, la seconda del 1717 come re di Sicilia. Mentre fra le farmacopee si trova una Londinensis del 1717 ricoppiata interamente a mano dall'originale e una «Pharmacopea Argentoratensis» stampata a Strasburgo (Argentoratum) del 1757 con mirabili incisioni.

In una irreale retrospettiva, dove il tempo, fermo, lo si ritrova fedele e gallantuomo, si ritrova la «vecchia farmacia»: dal settecentesco banco al cortile del '600, dalle cantine con scavi di mura romane alla scala a chiocciola alta due piani, dal retro dell'abside della chiesa di San Domenico che penetra in uno dei locali al rintocco del mortaio in bronzo. Tutto fermo. Mortai in ottone e in marmo, torchi, alambicchi, bacini e pentole in rame e ottone in enorme quantità e infinite misure, coppe in ottone, vasi in peltro; e poi ancora mestoli, romaioli, cucchiaini contenenti tuttora impasti da stendere in cerotti, il grande vaso in marmo dentro il banco che contiene la Theriaca — una specie di toccasana — e una miriade di altre cose in una calda visione da stampa antica. Tutto fermo. Vien di sedersi e attendere, come se il Duca dovesse entrare a gustare il rosolio.

D. R.



Calendario febbraio - marzo

BIBLIOTECA

Con gli ultimi acquisti sono circa 700 i nuovi libri entrati nel corso dell'anno in biblioteca e messi in lettura. Molti di questi libri sono novità assolute, o comunque prime edizioni italiane, e rappresentano quanto di meglio la editoria contemporanea offre nei campi della narrativa, della storia, della divulgazione scientifica.

Tra i volumi entrati nel mese di dicembre si segnalano: Buck, Il sigillo; Calvino, Ti con zero; Ekert-Rotholz, Incontro a Sydney; Etchart, Le monde tel qu'il est (premio Renaudot 1967); Etchegaray, Elise ou la vraie vie (Premio Femina 1967); Gotta, Il progresso si diverte; Huizinga, La civiltà olandese del Seicento; Leonard, Gli Angioini di Napoli; Morison, La guerra sui due oceani; Roghi, I selvaggi; Simon, Histoire (premio Medicis 1967); Soldati, Racconti del maresciallo.

CINEAMATORI

Marzo

11 - Milano - Presentazione al Cine Club Milano di nostri films.

CONCERTI

Febbraio

15 - ore 21,30 - presso il Conservatorio musicale «Giuseppe Verdi», concerto del Trio di Bruxelles: Lea Berdichevsky, pianoforte; José Pingue, violino; Jean-Christophe van Hecke, violoncello. In programma: Haydn: Trio in Sol maggiore; Beethoven: Trio in Re maggiore op. 70 n. 1; Smetana: Trio in Sol minore op. 15.

Marzo

7 - ore 21,30 - presso il Conservatorio musicale «Giuseppe Verdi», concerto del pianista Yury Boukoff. In programma: Chopin: Fantasia op. 49; Sonata n. 3 in si minore op. 58; Liszt: 3 studi da concerto; Fantasia quasi una sonata.

26 - ore 21,30 - presso il Conservatorio musicale «Giuseppe Verdi», concerto della pianista Marisa Borini. In programma: Scarlatti: Due sonate; Bach: Partita in si bemolle; Mendelssohn: Variations Sérieuses op. 54 - Beethoven: Sonatas op. 31 n. 2; Frank: Preludio, corale e fuga.

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.

GRUPPO FOTOGRAFI

Riunioni del mercoledì sera

Presso la Sede del Gruppo Fotografi gli appassionati di fotografia avranno modo d'incontrarsi, di conoscersi e di presentare le loro fotografie, stiano esse stampate su carta oppure diapositive a colori (che verranno proiettate) per ottenere dagli esperti giudizi e consigli per migliorare tecnicamente ed artisticamente i loro lavori.

Laboratori

I laboratori del Gruppo, perfettamente attrezzati per la stampa delle fotografie in bianco e nero ed a colori, sono aperti dal lunedì al venerdì dalle 20,45 alle 23 ed al sabato dalle 15 alle 19.

CORSO DI FOTOGRAFIA 1968

Le lezioni hanno avuto inizio il 9 febbraio. Gli interessati possono ancora iscriversi presso la Sede del Gruppo Fotografi nelle ore di apertura dei laboratori.

STAGIONE LIRICA TEATRO REGIO

A partire dal 14 febbraio è in distribuzione gratuitamente presso la biglietteria del Centro Culturale - Via Carlo Alberto n. 59 - un certo numero di biglietti, valevoli per posti numerati, per ogni seconda rappresentazione delle seguenti opere della «Stagione Lirica 1968 del Teatro Regio»:

«Il Matrimonio Segreto» (29 febbraio); «Il Tabarro» - «Erwartung» (L'Attesa) e «Partita a pugni» (12 marzo); «La Forza del Destino» (22 marzo); «La Favorita» (2 aprile).

VISITE CULTURALI

Febbraio

11 - ore 10 - visita culturale alla Galleria d'Arte Moderna di Torino.

Cale Fiat



VARESE

Alla società Ignis è stato consegnato — nel corso di una cerimonia agli stabilimenti di Cassinetta di Biandronno — un primo lotto di 100 autoveicoli Fiat comprendenti berline 124, 125, furgoni 600 T e 238, destinati alla organizzazione di vendita. Alla cerimonia hanno presenziato il presidente della Ignis ing. Borghi e il direttore della Filiale Fiat di Varese ing. Casetta.



INGHILTERRA

La Fiat England ci ha inviato questa foto del razionale sistema di carico su carri ferroviari appositamente attrezzati con cui le nostre vetture vengono trasportate dal centro Fiat di Dover a quello di Warrington. Il treno è in grado di trasportare circa 90 vetture per volta, che possono così essere tempestivamente consegnate.

Specially-equipped railway wagons are being used by our British organisation for the transport of Fiat cars from its Dover depot to the one in Warrington. Single shipments of up to 90 cars can be made, thus greatly speeding up delivery to customers.



AUSTRALIA
Douglas Huntley, della Fiat Motors of Australia, ha partecipato con la propria Fiat 2300 al « 1967 Total Rally » e si è classificato al 1° posto della sua categoria. L'impegnativa gara si è svolta per la massima parte di notte, su un percorso di 800 miglia. Il signor Huntley era in coppia con Arthur Fleming, della Grenville Motors Pty Ltd. Nella foto, i sorridenti vincitori. A Fiat 2300 driven by Douglas Huntley of Fiat Motors of Australia was placed first in its class at the 800-mile 1967 Total Rally, a demanding competition mostly run at night. Mr Arthur Fleming of Grenville Motors (Pty) Ltd. was co-pilot. In the picture, the two smiling winners.



ROMANIA
Nicolae Ionescu Cristea e il figlio Eugen hanno partecipato con una 850 berlina alla edizione 1967 del Rallye di Romania, classificandosi al primo posto nella categoria 850 ed al terzo assoluto. Una brillantissima prestazione: in un giorno e una notte si dovevano percorrere 1524 km. e disputare 6 prove di velocità, di cui 5 notturne.

Nicolae Ionescu Cristea et son fils Eugen ont participé avec une 850 berline à l'édition 1967 du Rallye de Roumanie, obtenant la première place dans la catégorie 850 et la troisième au classement général. Une brillante performance: il s'agissait de parcourir en un jour et une nuit 1524 km. et de disputer 6 épreuves de vitesse dont 5 nocturnes.



SVIZZERA
Il sig. Mario Pertusio, che da oltre trent'anni vive a Nyon, ha cominciato giovanissimo ad essere cliente Fiat, e si è affezionato alla nostra marca. Recentemente ha ritirato la sua cinquantesima vettura Fiat: un significativo traguardo che siamo lieti di segnalare.

M. Mario Pertusio qui vit depuis plus de trente ans à Nyon, a commencé très jeune à être un client Fiat, et à s'attacher affectueusement à notre Marque. Il a acheté récemment sa cinquantième voiture Fiat: une performance sympathique que nous sommes heureux de signaler.



OLANDA

Alla guida di un trattore Fiat 415 il signor M. Schoonen di Zeelst si è aggiudicato il campionato olandese di aratura. Ecco il signor Schoonen durante una prova.

The Dutch ploughing championship has been won by Mr M. Schoonen of Zeelst, at the wheel of a Fiat 415 tractor. Here is Mr Schoonen during a trial.

idoscopio



SVEZIA
In occasione della « Settimana Italiana » di Västeras, l'importante centro industriale svedese nel cui stabilimenti è occupata numerosa manodopera italiana, la Filiale Fiat di quella città ha organizzato una speciale esposizione dei più recenti modelli delle nostre vetture. L'iniziativa ha incontrato lusinghiero successo.

A special exhibit of the latest Fiat car models has been successfully held in the town of Västeras, an important Swedish industrial centre employing a large Italian labour force, by the local Fiat dealer as part of the Västeras' « Italian Week ».

DANIMARCA
Le vetture anziane sono un hobby molto diffuso in Danimarca, ma non è certo facile imbattersi in un vecchio modello perfettamente funzionante ed in normale uso giornaliero, come è il caso di questa anziana vettura Fiat, appartenente al signor Jens Chr. Nielsen dal 1928. Ecco la vettura e il suo proprietario che vanta ben 85 primavere.

Keeping old cars is a popular hobby in Denmark — although it is not a common sight to come across a fully-running old-timer used as an everyday runabout such as this 1928 Fiat vintage belonging to 85-year-old Jens Chr. Nielsen.



CANTAEUROPA
L'originale carovana del « Cantaeuropa » — che ha portato nelle principali città europee i più recenti motivi musicali e le voci più applaudite, è giunta alla sua seconda edizione, viaggiando su un treno appositamente allestito. Ad ogni tappa formazioni di Fiat 125 sono salite tra ali di folla con i cantanti. Nella foto alcune vedette della musica leggera italiana.



ZURIGO

All'11° Festival della Canzone Italiana, organizzato in occasione dell'annuale festa di beneficenza a favore della comunità italiana di Zurigo, sono state estratte a sorte due vetture Fiat. Nella foto, la giovane cantante Lolita, vincitrice del Festival, accanto alla Fiat 124, primo premio del sorteggio.

Anlässlich der 11. Italienischen Schlager-Festspiele, die im Rahmen der Jahresfeierlichkeiten für die in Zürich lebenden Italiener stattfand, wurden zwei Fiat-Wagen verlost. Die Gewinnerin der Festspiele, die junge Lolita ist neben dem ersten Preis, einem Fiat 124 aufgenommen worden.



Il quotidiano di Hong Kong « Star » ha di recente lanciato tra i suoi lettori, in collaborazione con una Casa produttrice di sigarette, un ricco concorso. Il primo premio era una Fiat 850 spider messa a disposizione dalla Concessionaria Fiat locale, Turin Motors. La fotografia ritrae il fortunato vincitore, il signor So Sek-tsim, durante la cerimonia di consegna della vettura nel salone della Turin Motors, alla presenza di un gruppo di belle ragazze, tra cui l'attrice cinematografica Angela Yu-chien.

In co-operation with an American cigarette company, The Hong Kong daily « Star » has recently run among its readers a rich prize contest. First prize was a zippy Fiat 850 spider offered by our local concessionaires, Turin Motors. The photograph shows the lucky winner, Mr So Sek-tsim, being handed the car's key in the showroom of Turin Motors, at the presence of pretty girls, including actress Angela Yu-chien.

Un sistema della Fiat per l'automazione

Come i lettori di questo «Illustrato» sanno, il 9 gennaio sono state fatte a Torino prove dimostrative dell'impianto navale Fiat «Sipa 6701», destinato a una motonave refrigerata sovietica. Il diesel da 8400 cavalli spiccava maestoso in un reparto della Grandi Motori: le prove dimostrarono come la grossa macchina potesse esser governata, per la manovra e per la navigazione, con un sistema automatico, destinato a controllare altresì gli ausiliari e la centrale elettrica di bordo.

Il motore di una nave è un organismo complesso, con molte parti meccaniche in movimento, con fluidi vari che circolano in appositi condotti: c'è la nafta, l'aria in cui essa brucia, i gas di scarico, l'acqua per il raffreddamento, il lubrificante. La macchina è da tenere sotto attento e continuo controllo; in via ordinaria, il personale ne visita le varie parti, legge i quadranti degli strumenti, ascolta rumori sospetti e anche tasta con le mani se non vi siano parti troppo calde. Con il sistema automatico si procede altrimenti. Nell'impianto Sipa summenzionato, un grande numero di punti, oltre cento sul motore principale e più ancora nella centrale elettrica, sono tutti oggetto di frequenti misure (ogni venti secondi), nelle loro grandezze significative (temperature, pressioni, velocità di organi rotanti, portate di fluidi). Ciò viene fatto da apparecchi sensori, i quali di continuo trasmettono i numeri delle misure rilevate a delle telescriventi; e queste periodicamente li registrano appunto con scrittura a macchina automatica. Si ottiene con questo sistema («data logger» viene detto) una documentazione completa del funzionamento di ogni parte e dell'insieme. L'attenzione a questi dati è in realtà affidata al sistema automatico, il quale emette un segnale luminoso e acustico, quando una delle temperature o pressioni o altre delle sopracitate grandezze, esca dai limiti della normalità; che se poi lo scarto ha le dimensioni di un vero guasto, il sistema stesso provvede a rallentare il motore; o a fermarlo addirittura, se v'è pericolo.

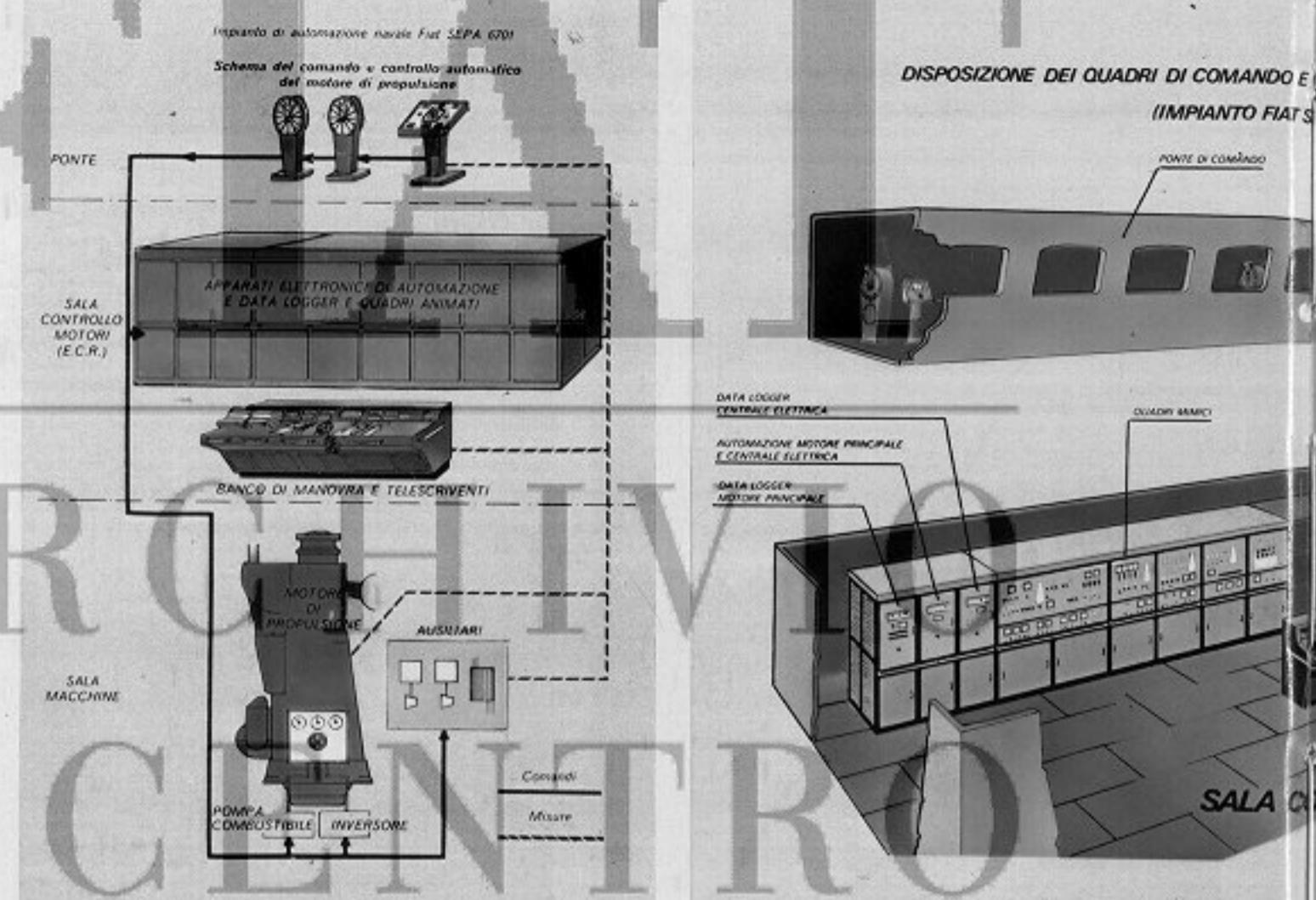
Il Sipa (la sigla sta per *Ship Engine Plant Automation*, cioè *Impianto di automazione per motore marino*) provvede anche a preparare al movimento il grosso diesel spento, con una successione programmata di comandi e controlli; esegue le manovre di avviamento e, quando occorre, di arresto, di inversione di moto, di cambiamento di regime, secondo i comandi dati nel modo tradizionale, tramite il telegiato di macchina; controlla — come abbiamo sopra accennato — i gruppi elettrogeni della centrale elettrica e i servizi ausiliari.

Preceduta da un chiaro discorso dell'ingegner Giovanni Villa a un folto gruppo di autorità, giornalisti, tecnici, tenuto al Centro storico della Fiat, la dimostrazione — s'è detto — è avvenuta alla Grandi Motori, con prove pratiche e con guasti simulati. Operai risiedevano ad arte, con un dardo di fiamma, questa o quella parte dell'impianto, o la raffreddavano bagnandola, o facevano cadere la pressione nelle condutture del lubrificante; e l'immenso macchina rispondeva, di volta in volta, con reazioni appropriate: sirene e luci d'allarme, rallentamenti, arresti del motore, a questi sintomi di malattia. La dimostrazione rispondeva in un modo ben persuasivo alla domanda che forse qualcuno poté farsi; perché l'automazione nelle navi?

Alla domanda si può del resto rispondere facilmente. L'automazione è un processo irreversibile della tecnologia moderna. Essa si è imposta un po' dovunque: nelle armi (puntamento automatico); nella produzione industriale;

quisito e il rispetto per la tradizione marinara: non si è voluto mutare la sistemazione dei comandi sulla plancia della nave. Il comandante dà, come sempre, gli ordini a voce ed essi sono ricevuti da chi, vicino a lui, aziona il

di avanguardia, resa possibile dall'esperienza accumulata dall'azienda nella costruzione dei motori marini e nella automazione in generale. Guardando oltre questo significativo risultato, è facile prevedere fin d'ora un processo



nell'astronautica (soprattutto nei veicoli strumentali, dove non ci sono uomini); nella stessa automobile (con i cambi automatici); nella casa (con ascensori e lavatrici e quant'altro). Non c'è ragione che la marina ne resti esclusa. In mare, come altrove, l'automazione promette dei benefici: tra cui il miglioramento delle condizioni di lavoro, riscattando essa gli uomini da fatiche fisiche, da impegni di soverchia attenzione. Essa inoltre accresce, con i molti controlli, la sicurezza nel funzionamento delle macchine; consente una riduzione nel numero degli addetti alle macchine stesse, mentre stimola una loro migliore qualificazione professionale. Sulle navi peraltro l'automazione ha esigenze specifiche, all'ottenimento delle quali l'attenzione dei tecnici della Fiat si è molto impegnata.

Anzitutto ci vuole un alto grado di «affidabilità». Come è noto, questo termine indica la probabilità, per un certo apparato, di funzionare regolarmente per un dato periodo di tempo (e a questo concetto è legato un'altra grandezza, il «tempo medio tra due inconvenienti», cui può andare incontro l'apparato stesso). In un sistema complesso, come un grande impianto di automazione, l'affidabilità dell'insieme dipende da quella di ciascuna sua parte, così come la resistenza di una catena è quella del suo anello più debole. Data la responsabilità, inerente al governo di una nave, le misure prese per rendere affidabile ogni parte e l'insieme sono state studiate, in questo caso, con un rigore estremo. Un secondo re-

cosiddetto «telegiato di macchina». Come è noto, questo è una leva, azionata a mano e solidale a un indice, mobile su apposito quadrante, le cui posizioni corrispondono agli ordini di «marcia avanti» o «termo» o «indietro», con aggiunte quelle della velocità o «forza» dei movimenti. Questo telegiato solitamente fa capo, nella sala macchine, a un apparecchio identico che, con la posizione dell'indice, ripete quei comandi; e vien letto dagli uomini che provvedono alla esecuzione delle manovre. Col sistema automatico, le indicazioni del telegiato di plancia restano supergiù le stesse, ma non sono trasmesse ad altri uomini, bensì a dei servomeccanismi, che agiscono direttamente sul motore. Un terzo requisito infine è la possibilità di escludere ogni automatismo e di ritornare al comando diretto tradizionale, in casi di emergenza.

L'ideale di una automazione totale sarebbe di non avere operatori in macchina, di non avere strumenti da leggere o di averne nel minor numero possibile; di abdicare cioè al sistema automatico tutte le operazioni che non siano libere decisioni (come un cambiamento di rotta, o la riparazione di un guasto, che lo stesso sistema automatico abbia segnalato); ma sul grado di automazione interviene la volontà del committente, il quale può esigere una automazione parziale, inoltrata fino a un certo punto. Il sistema automatico ideato dai tecnici Fiat per la nave sovietica è comunque una realizzazione

di rinnovamento, che non mancherà di prodursi in avvenire nell'intero campo della marineria.

Didimo

A new Fiat-designed system for the automatic control of marine powerplants

The whole Italian press reported the demonstration tests recently conducted in Turin on the Fiat-designed «S.E.P.A. 6701» (Ship Engine Plant Automation), to be fitted on board a Russian refrigerated motor ship. The 8,500 HP Diesel powerplant stood awe-inspiringly in one of Grandi Motori assembly bays. The tests demonstrated how this enormous machine could be governed — both in the port and out at sea — by means of a fully automated system which can also monitor all auxiliary and generating equipment.

A ship's engine is a complicated piece of machinery, one in fact which must be constantly kept under strict control. Normally, the engine room crew inspect the various parts, read all instrument dials, detect and investigate doubtful noise and feel with their hands to ensure that no overheating occurs. However, with the automatic control system the procedure is different. In the S.E.P.A. system mentioned above for instance, a great number of points — over 100 on the main engine and even more on the generating equipment — are subjected to periodic checks at 20 sec. intervals. Such checks include temperature, pressure, speed and flow rate readings which are taken by means of sensing devices continuously sending numerical information to teleprinter equipment. This data logging system periodically provides complete documentation on the performance of each critical part, as well as of the powerplant as a whole. In practice, attention to these data

degli impianti navali

is entrusted to the automatic control system, which causes a warning lamp to light up or emits a sound signal, should any of the temperatures, pressures, etc., increase or fall to unacceptable limits. Moreover, if the abnormal readings assume the proportion of serious failure

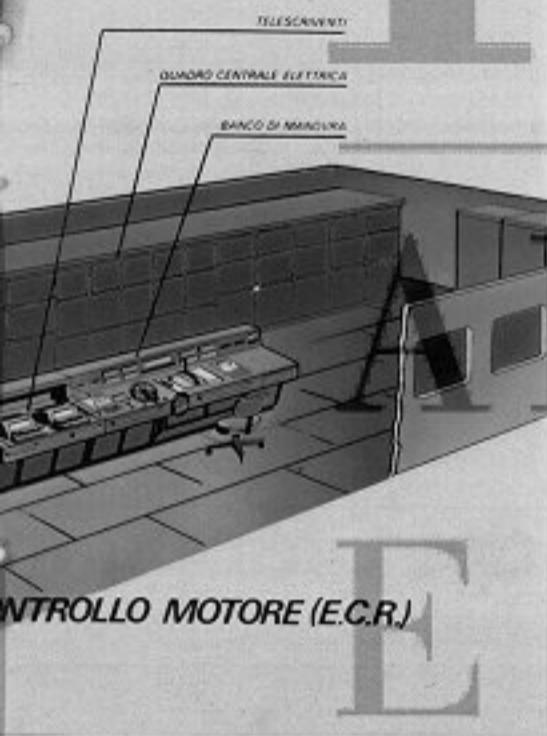
the control system itself causes the engine to reduce speed or stop altogether in case of danger. S.E.P.A. control system is also used to start the main Diesel unit and, if necessary, to stop it, to reverse the drive, increase or decrease R.P.M., according to specific orders which are given in the conventional manner through the bridge engine telegraph system. As we have seen above, S.E.P.A. controls also the auxiliary and generating equipment.

A speech by Mr. Giovanni Villa, given at the Fiat Historical Centre to a considerable number of officials, reporters and engineers, preceded the Grandi Motori demonstration consisting of practical tests with simulated failures. The demonstration turned out to be a clear-cut answer to the question «Why automation on ships?», which might well have been asked by some of the guests.

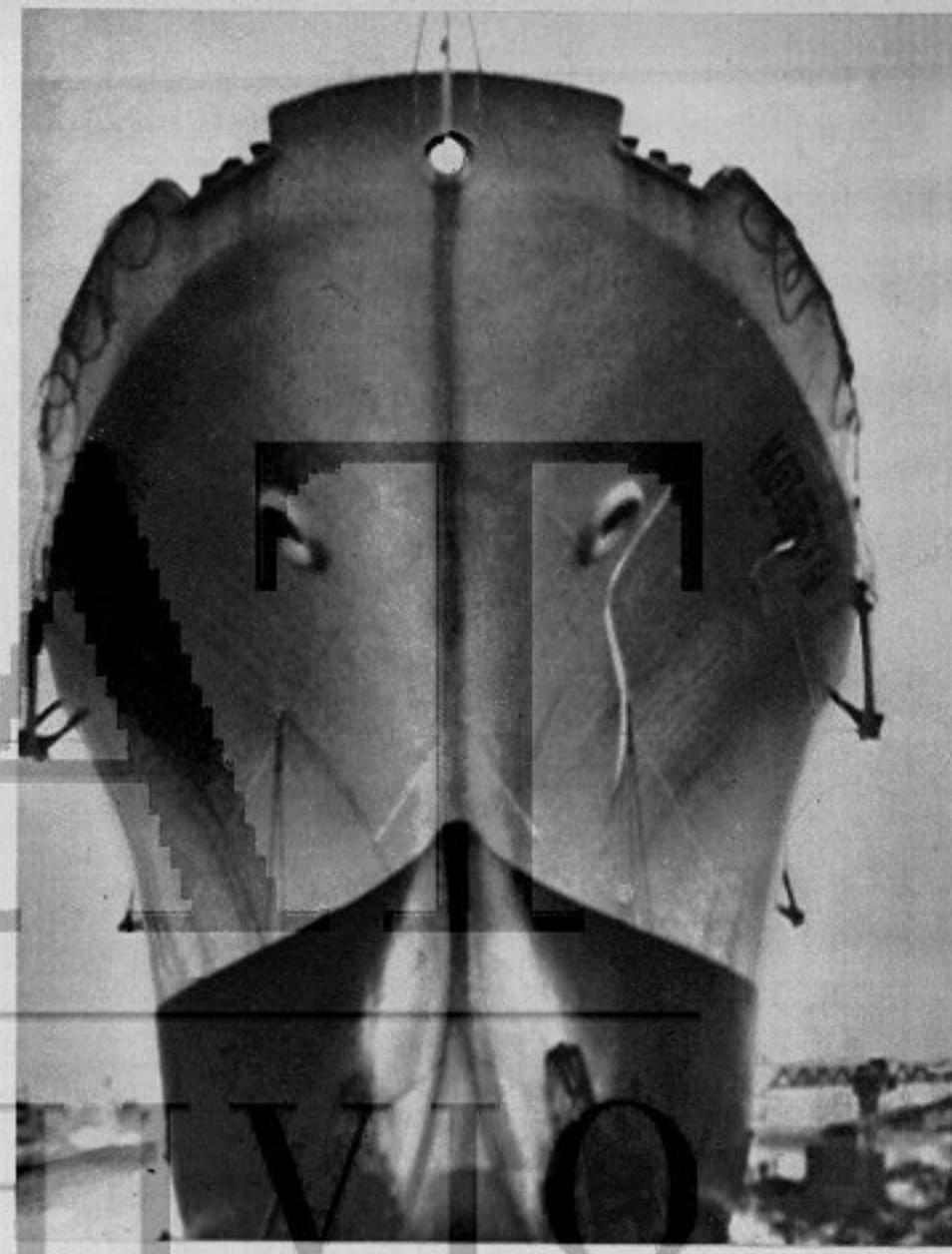
Automation is, in fact, a non-reversible trend of modern technology. It has taken over — and continues to do so — in many different sectors and there is no reason why marine engineering should be left out. At sea, as elsewhere, automation promises to be highly beneficial in that it makes for better working conditions, increased safety, reduced manpower and higher skills. As regards ships in particular, it imposes specific requirements the fulfilment of which Fiat engineers have endeavoured to achieve. Primarily, a high degree of reliability is needed. Owing to the great responsibility inherent in governing a ship, the measures devised to attain reliability both at component and assembly levels were, in this case, extremely stringent. A second requirement stems from the age-old seamanship tradition. So it was decided not to alter the layout of the bridge console. As usual, the captain imparts orders vocally. The officer next to him then operates the bridge telegraph. The signal so given is normally read off the engine telegraph by the engine room crew who then proceed to carry out the required manoeuvre. With the automatic system the signal from the bridge telegraph is fed to special servo-mechanisms which act directly upon the engine. This advanced Fiat-designed automatic control system for the Russian ship is the result of considerable experience accumulated by the company in the field of marine engine construction and automation in general. Looking beyond this significant achievement it is easy to foresee unfolding before us in the near future a process of renovation which will gradually extend to the whole marine engineering field.

CONTROLLO DELL'AUTOMAZIONE

SPA 6701



CONTROLLO MOTORE (E.C.R.)



L'impianto navale Fiat « Sepa 6701 » che è descritto e illustrato in queste stesse pagine, automatizzerà l'apparato propulsore e gli altri motori di bordo della motonave sovietica « Kotovskij » che il 10 febbraio scorso è scesa in mare nel bacino dei cantieri Breda di Porto Marghera. Terza di cinque unità della stessa classe (5000 tonn. di stazza), realizzate per conto della Sudostimport di Mosca, la « Kotovskij » sarà azionata da un motore Diesel Fiat tipo B 687 S della potenza di 8400 Cv. La nave, lunga 121 metri e larga 17 metri,

sarà adibita per trasportare carichi a lunga refrigerazione: un impianto frigorifero garantirà nelle stive una temperatura compresa fra i + 12 e i - 18 gradi centigradi.

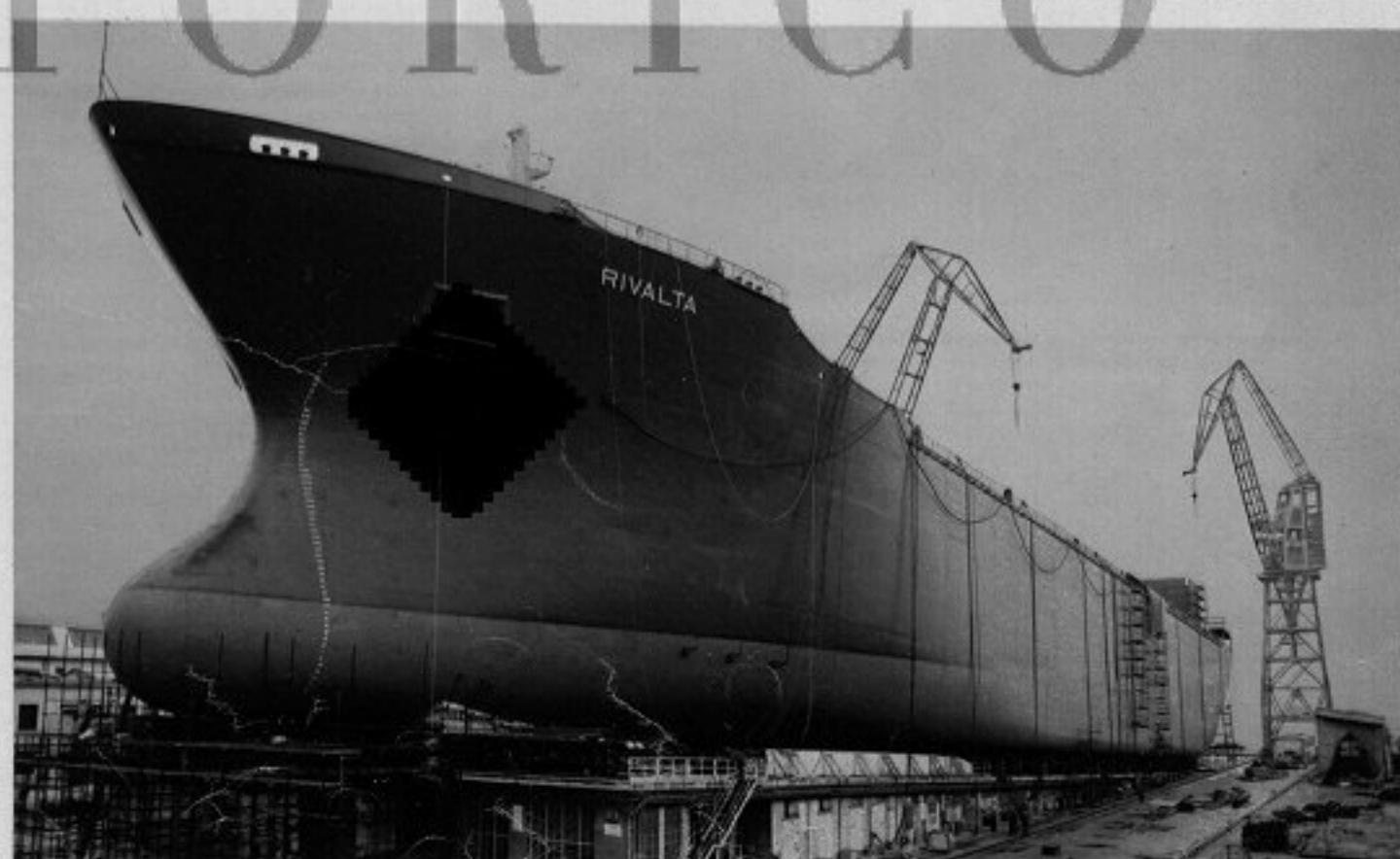
Al varo era presente il Sottosegretario di Stato alle Partecipazioni Statali, Donat Cattin e, per la Fiat, l'ingegner Giuliano di Stefano, direttore della Divisione Mare. Madrina della nave — benedetta dal delegato patriarcale monsignor Vecchi — è stata la signora Renata Sette, consorte del presidente dell'Efim.

Un motore Fiat per portare 102 mila tonnellate

L'11 febbraio è stata varata a Monfalcone, allo scalo gigante dell'Italcantieri, la motonave « Rivalta », della portata lorda di 102 mila tonnellate, costruita per conto dell'Italnavi di Genova. Sarà equipaggiata con un potente motore Fiat. L'imponente unità, un prototipo di eccezione, è scesa in mare nel corso di una solenne cerimonia, alla quale sono intervenute le massime autorità della Regione di Trieste. Il Governo era rappresentato dal Ministro dei Trasporti, on. Scalfaro. La nave è stata benedetta dall'Arcivescovo di Gorizia mons. Cocolin e tenuta a battesimo dalla signora Marinella Nasi, consorte del Vice presidente della Fiat. La « Rivalta » è lunga 259,50 metri, larga 38,93 metri e alta al ponte di coperta più di 20 metri. Sarà dotata di motore Fiat 9010 S, dalla potenza di 23 mila cavalli, che imprimerà una velocità di 17 nodi a pieno carico.

La motonave potrà trasportare 101 mila metri cubi di carico secco o 100 mila di carico liquido, con prestazioni di trasporto speciali che eviteranno viaggi « a vuoto », garantendo una utilizzazione « piena », e una conseguente economicità dei noli.

Dotata delle più moderne attrezzature, la motonave « Rivalta » avrà un equipaggio di 51 uomini.



La Fiat 124 sulle strade del Pakistan



Queste fotografie sono state scattate durante l'elegante e festoso ricevimento organizzato dalla Motor Corporation of Pakistan, all'Hotel Intercontinental di Karachi, per il lancio della Fiat 124 in Pakistan. Vi sono intervenute autorità del governo e personalità del mondo economico industriale e culturale, oltre a numerosi invitati. Le 124 esposte sono state, per tutta la durata della manifestazione, oggetto di un vivo lusinghiero interesse.

La stampa di Karachi, che ha riser-

vato all'avvenimento un grande rilievo, ha sottolineato come questa vettura si sia conquistata in tutto il mondo una grandissima popolarità. Le consegne in Pakistan della 124 hanno già avuto inizio.

The Fiat 124 on the roads of Pakistan

These pictures refer to the smart and gay reception held by the Motor Corporation of Pakistan at the Intercontinental

Hotel of Karachi to mark the launch of the Fiat 124 in Pakistan. Government authorities, industrial leaders, professional people and various other guests attended the ceremony.

A display of Models 124 especially arranged for the occasion drew a lot of admired attention throughout the whole reception.

In giving ample evidence to the event, the Karachi press recalled the vast popularity gained by the Model 124 around the world. Deliveries of 124's in Pakistan are already under way.

Capodanno a Capo Nord con la Fiat 125



Cinque sportivi veronesi si sono cimentati in pieno inverno, dal 26 dicembre al 3 gennaio, in un raid automobilistico da Verona a Capo Nord e ritorno, a bordo di due berline di serie Fiat 125 della Commissionaria Benvenuti e Calzavara. I partecipanti sono stati i signori Giovanni Avanzini, assessore municipale, Baldo Bacca, avvocato, Gino Colombo, giornalista del quotidiano «L'Arena», Franco Chierego, medico, e Pietro Rocca.

Divisi in due equipaggi i cinque ardimentosi hanno compiuto novemila chilometri in nove giorni, affrontando temperature inferiori ai 40 gradi sottozero e bufera di neve nella parte più impegnativa del raid.

Il valore dell'impresa ha destato una viva eco negli ambienti sportivi italiani e in particolare in quelli veronesi. Entrambe le vetture hanno perfettamente risposto alle aspettative e alle

esigenze di una prova così severa per le difficili condizioni d'impiego.

New Year's Day at Cape North with the Fiat 125

A raid from Verona to Cape North and back was successfully carried out from December 26 to January 3 on two series-produced Fiat 125 by five motoring enthusiasts from this northwestern Italian city. They are Giovanni Avanzini, town councillor, Baldo Bacca, solicitor, Gino Colombo, reporter for the daily «L'Arena», Franco Chierego, physician, and Pietro Rocca. During the nine days of the raid the five participants, split in two teams, covered 5,600 miles at temperatures often below 40° F, going through violent snowstorms.

The exploit received wide acclaim in Italian motoring circles, particularly in Verona. Both cars have fully responded to the demands made upon them by the gruelling conditions in which they had to operate.

Sulle piste del Grappa in

A distanza di oltre mezzo secolo dagli storici avvenimenti del Monte Grappa, il giornalista Lino Pellegrini e sua moglie Elena, noti per i loro viaggi automobilistici transcontinentali, hanno percorso in automobile alcune piste del Monte Grappa stesso, costruite a suo tempo per motivi militari e abbandonate da più di cinquant'anni.

L'inconsueto raid alpino è stato realizzato da due vetture: una Fiat 500, alla cui guida si sono alternati i coniugi Pellegrini, e una 1100 E del 1949, pilotata dal signor Nino Citton, di Crespano del Grappa (Treviso).

Da Crespano, entrambe le macchine hanno raggiunto per la strada normale la località Campo Croce, a quota 1.000; da lì sono scese fino a Borsò del Grappa, per una mulattiera che ha offerto le più gravi difficoltà di tutto il percorso. Lungo gli otto chilometri di discesa, le due vetture hanno incontrato innumerevoli ostacoli; fra l'altro, tutti i tornanti della mulattiera han dovuto essere superati con numerose manovre, che conducevano il treno anteriore delle macchine sull'orlo del precipizio.

Da Borsò, le due vetture si sono portate a Covolo di Crespano, dove è cominciata un'ardua salita di nove chilometri sino alla località Bocca Ardosa, a quota 1.500. Su questa seconda mulattiera, anch'essa irta di ostacoli, le rocce sporgenti consentivano a mala pena il passaggio delle macchine. Superata Bocca Ardosa, i coniugi Pellegrini e Nino Citton hanno proseguito, sempre per itinerari di guerra, per la vetta del Monte Archesòn; da dove sono poi scesi a Monte Tomba e quindi a Cava del Tomba.

L'intero raid si è svolto felicemente, senza alcuna avaria. Sulle mulattiere, la velocità media è stata di 7 chilometri all'ora.

Affermazioni



La Fiat 125 continua ad affermarsi internazionalmente anche con importanti riconoscimenti giornalistici e di giurie ed équipes tecniche.

La 125 è stata ora classificata prima assoluta in un grande test comparativo, tra sei vetture di media cilindrata europee, pubblicato dalla maggiore rivista specializzata tedesca, « Auto Motor und Sport » di Stoccarda.

La rivista, di cui è redattore capo H. U. Wieselmann, ha confrontato — con la 125 — l'Audi L, la Ford 15 MTS, la Opel Olympia 1700, la Renault 16 e la Volkswagen 1600 L. Le vetture sono state esaminate sotto il punto di vista



internazionali della Fiat 125



della carrozzeria, del motore, della maneggevolezza, del confort e delle prestazioni. Questo il giudizio complessivo sulla Fiat 125: « Una vettura di equilibrate prestazioni totali. La carrozzeria è ampia e ricca di dotazioni, il motore perfetto anche ad alto regime di giri. Maneggevolezza e confort sono convincenti, buone le prestazioni e la sicurezza ».

Internationale Anerkennungen für den Fiat 125

Grosse Fachzeitschriften und bedeutende internationale Jurys von Fachleuten haben

dem Fiat 125 höchste Anerkennungen gezeigt. Die wichtigste deutsche Fachzeitschrift « Auto Motor und Sport » hat einen Vergleichstest mit sechs europäischen Wagen der Mittelklasse durchgeführt.

Die sechs Wagen wurden unter den Gesichtspunkten Karosserie, Ausstattung des Innenraumes, Motoreigenschaften, Fahrleistungen und Verbrauch geprüft.

Nachstehend das Gesamurteil über den Fiat 125: « Ein Auto mit ausgeglichenen Gesamteigenschaften. Die Karosserie ist geräumig und gut ausgestaltet, der Motor läuft bei hoher Leistung kultiviert. Handlichkeit und Komfort befriedigen. Fahreigenschaften und Fahrsicherheit sind gut ».

Una gimbana sulla neve offerta dalla Fiat alle Socie dello Sci Club Grazia



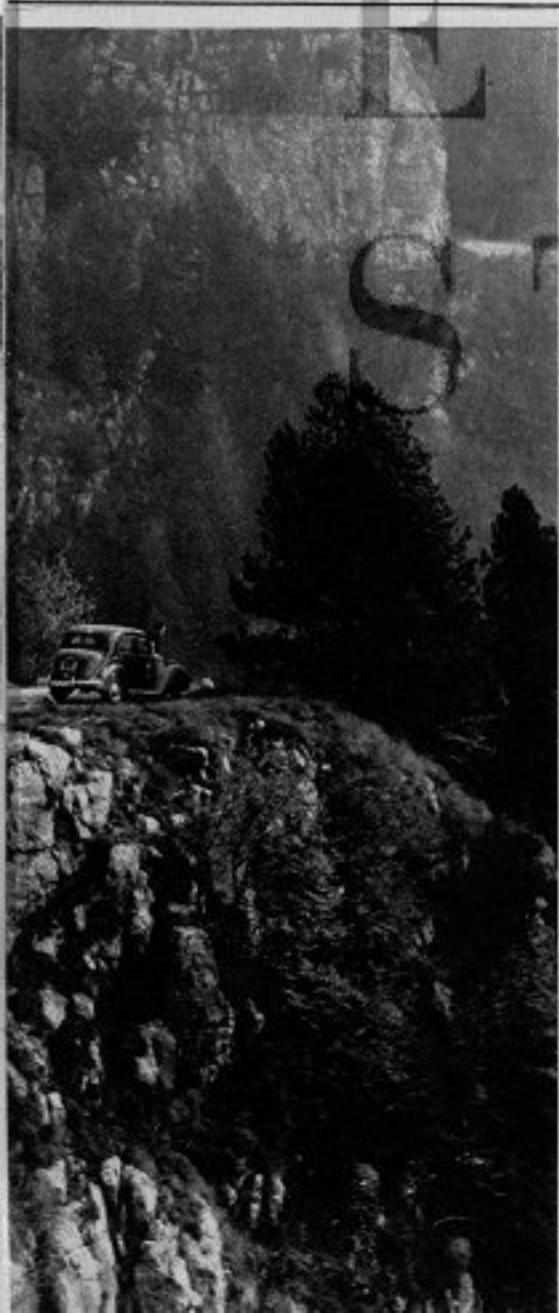
Alle 420 Socie dello Sci Club Grazia convocate recentemente a Cortina per l'8° concorso sciistico Trofeo Grazia Colmar, la Fiat ha offerto l'occasione di cimentarsi in un test di guida invernale, mettendo a disposizione una tormazione di berline « 125 ».

L'iniziativa è stata accolta dalle gentili partecipanti con grande interesse ed entusiasmo: i consigli di un maestro di guida come Piero Taruffi, coadiuvato

da esperti collaudatori della Fiat, sono stati seguiti da un numeroso ed attento pubblico di appassionati.

Per la « 125 », un rinnovato successo di prestazioni. Le sue elevate doti di tenuta di strada, ripresa, frenata sono state riconfermate nelle più varie situazioni di marcia durante le prove di slalom, velocità e regolarità svoltesi sull'innevato e ghiacciato percorso scelto per questo suggestivo test sportivo.

automobile



L'automobile, anche se di ridotta cilindrata, è l'instancabile formatrice di un sempre più esteso turismo moderno. Per merito suo gli uomini s'incontrano e si conoscono e scoprono che possono star bene tutti assieme anche se non parlano la stessa lingua. E' quanto ci ricorda in questa lettera il signor Benito Sicchiero.

« Quasi settemila chilometri attraverso quattro Paesi europei e una fettina d'Asia, in poco più di due settimane: un bell'andare per una « 500 », specie se si considerano centinaia di chilometri di piste, guadi di fiumi, temperature di oltre 40° all'ombra (se ci fosse stata ombra), benzine a scarso numero di ottani. Inconvenienti? Nessuno.

« Quando sono partito da Milano volevo fare un salto in Jugoslavia. Poi, si sa come succede, un chilometro tira l'altro, e mi sono trovato ad arrostire sulle desertiche pianure dell'Anatolia. E probabilmente sarei arrivato a Teheran se il calendario implacabile non mi avesse imposto il ritorno. I Paesi balcanici offrono splendidi panorami, forti e selvaggi », scrive il sig. Sicchiero che, non contentandosi delle comode strade di grande transito, ha voluto percorrere decine di chilometri di piste attraverso le foreste, dove ha trovato la stupefatta e inaspettata compagnia dei più disparati animaletti selvaggi. In queste sue peregrinazioni è stato anche gioco farlo attraversare a guado torrenti e fiumicelli, tastando prima, a piedi, l'altezza dell'acqua.

All'arrivo ad Istanbul, la metropoli euro-asiatica non smentisce la sua fama di città favolosa. L'automobilista poi, ha la soddisfazione di parcheggiare in mezzo al Galata Bridge senza la minaccia di una multa.

« Da Istanbul il traghetto porta la valorosa « 500 » attraverso il Bosforo fino a Uskudar. Le gomme fabbricate in Italia toccano il suolo della mitica Asia. Da Uskudar a Izmir, la strada è coperta da due centimetri di ghiaia:

Girotondo turistico in 500



quando passano i camion, una sventagliata di sassolini si abbatte sui cristalli: davanti a me un'altra vettura, centrata in pieno, finisce fuori strada con il parabrezza in frantumi. Lungo l'arteria, le carcasse delle auto abbandonate ai margini costituiscono un ottimo invito alla prudenza ».

« Ma naturalmente, quello che si amira ripaga delle difficoltà incontrate: paesaggi incantevoli e maestosi da mozzare il fiato. Dalla rossa, riarsa costa dalmata spazzata dalla bora; al canyon della Morava, con la pista che corre sul fondo tra due altissime pareti di roccia, dalla desolata pianura gialla della Macedonia, ad Istanbul, rutilante di luci e di rumori, autentica città asiatica trapiantata in Europa, con il suo affascinante, misterioso bazar (il più grande del mondo), e il favoloso tesoro di Topkapi, e alle dolci colline della Bulgaria. E dappertutto, la cordialità della gente ».

Il turista è anche attratto dal colore di realtà tanto diverse da quelle che è abituato a vedere ogni giorno nel proprio paese. In Macedonia, incontro una famiglia a passeggio: il capofamiglia a cavallo, seguito da moglie e figlia, a piedi; pochi chilometri oltre Zara, c'è festa in un villaggio con distribuzione gratuita di grandi fette di montone arrostito all'aperto e ottima birra; a Sofia, ho trovato donne tramiere, guardie e portafogli. Sempre in Bulgaria, a Pirot, incappo in un matrimonio: sulla nazionale, la gente balla e ferma il traffico dei turisti. Qualcuno coglie la occasione per fare quattro salti. Così tedeschi, bulgari, francesi, italiani, formano un allegro girotondo: una « piccola Europa » turistica: senza trattati e protocolli, ma con tanta simpatia. E questo è un ricordo che conservo gelosamente dei miei settemila chilometri in « 500 ».



Difícile parlare dei Campionati vinti dal C.S. Fiat nella scorsa annata o nelle precedenti. Non perché siano pochi, ma il fatto è che ogni successo va inquadrato in un particolare stile di attività.

In Italia i clubs nascono e vivono per vincere dei titoli. Le squadre di calcio in campo nazionale cercano lo scudetto. Il resto, propaganda, svago, incitamento ai giovani, può essere definito quasi sempre un « fine secondario ».

In un « Centro » aziendale che conta poco meno di quarantamila aderenti i due scopi invece si fondono. Sta bene la vittoria, ma ha uguale importanza la pratica agonistica dei singoli. Per paradosso gli allenamenti sfociano con cura valgono quanto un primato. Il sogno del Sovrintendente Sambuelli e degli altri dirigenti è di avere quarantamila campioni d'Italia (o d'Europa e nulla in contrario se sono anche del Mondo) i quali si divertano a gareggiare, non trascurino i loro vari impegni, siano l'un l'altro esempio di sportività e magari abbiano anche voglia di assistere ad un concerto, di preparare un concorso fotografico e di « vivere » una delle tante manifestazioni culturali che il Centro prepara. Sogno, è vero, ma è la sintesi del C.S. Fiat. La frase « impegno del tempo libero » traccia le « corsie di gara » lungo le quali, passo passo, procedono gli sportivi biancorossi.

Se tra questi qualcuno emerge, tanto meglio. Il campione in assoluto vale molto per la propaganda interna allo sport. È un esempio. Per un Arese che migliora il primato italiano dei 1500 sorgono decine di giovani decisi a seguirne — fiate permettendo — le orme.

Arese, appunto è stato uno degli atleti che Pagani ha portato allo scudetto tricolore. Con lui hanno vinto il massimo titolo Dionisi nell'asta e la brava pesista Silvana Forcellini.

« Vittorie previste — dice con un tono di autocontrollo data modestia il tecnico dei biancorossi — se penso al '67 accanto a queste tre affermazioni pongo su un piano uguale la partecipazione di Puosi alla staffetta vincitrice nei Giochi del Mediterraneo, e soprattutto quella di Roscio nella 4 x 100 che si è imposta alle Universiadi di Tokyo. In Giappone c'erano gli americani, gente che come i russi seleziona gli atleti tra centinaia di migliaia di praticanti. Tagliare il traguardo davanti ad un quartetto di campioni è una grande soddisfazione. Il nostro Roscio vi ha contribuito ».

Dai prima serie ai giovani la distanza è breve, anzi come detto all'inizio, non esiste. Nella « retrospettiva 1967 » ecco brillare la giovane Piera Corino prima nel peso, rude specialità atletica in cui le pur graziose atlete biancorosse si distinguono, e gli staffettisti Gian Franco Barale, Piero Centaro, Augusto Montonati, Giuseppe Ferrero e ad un gradino (di età) un po' più giù seguono gli allievi Giacomo Marietta (corsa campestre) e Pasquale Spadea (asta). L'atleta dei « voli al fiberglass » è stato una autentica rivelazione. A diciassette anni ha dimostrato una saldezza di nervi

Un anno di attività al C.S. Fiat

AFFERMAZIONE DI ATLETI FIAT

CAMPIONE DEL MONDO

Bocce

Gian Carlo Bragaglia

DETENTRICE PRIMATO EUROPEO

Nuoto

Elena Camino - staffetta 4 x 100 s. l.

VINCITORE GIOCHI DEL MEDITERRANEO

Atletica Leggera

Giacomo Puosi - Staffetta 4 x 400

VINCITORE UNIVERSIADI

Atletica Leggera

Vittorio Roscio - staffetta 4 x 100

CAMPIONI D'ITALIA ASSOLUTI

Atletica Leggera

Franco Arese - metri 1500

Renato Dionisi - salto con l'asta

Silvana Forcellini - lancio del peso

Lotta Greco-Romana

Piero Bellotti - pesi leggeri

Gilberto Gramellini - pesi gallo

Giuseppe Marcucci - pesi massimi

Nuoto

Laura Schiezzari - metri 100 rana

CAMPIONI D'ITALIA DI CATEGORIA

Atletica Leggera (categoria Juniores)

Gian Franco Barale - staffetta 4 x 100

Piera Corino - lancio del peso

Piero Centaro - staffetta 4 x 100

Augusto Montonati - staffetta 4 x 100

Giuseppe Ferrero - staffetta 4 x 100

Atletica Leggera (categoria Allievi)

Giacomo Marietta - corsa campestre

Pasquale Spadea - salto con l'asta

Bocce (categoria B)

Piero Bussone

Vincenzo Nicola

Mario Suini

Antonio Vioglio

Nuoto (categoria Ragazze)

Lidia Labignan - staffetta 4 x 100 s. l.

Ileana Marietta - staffetta 4 x 100 s. l.

Giuliana Pompilio - staffetta 4 x 100 s. l.

Lidia Taccon - staffetta 4 x 100 s. l.

Tuffi (categoria Ragazzi)

Aldo Nicolino

MEDAGLIE DI BENEMERENZA

agli atleti del C.S. Fiat che terminano la loro attività sportiva

Anna Maria Bondesan

Ha svolto attività al Centro Sportivo Fiat dal 1952 al 1967 contribuendo validamente alla vittoria in nove Campionati Assoluti di Società del Gruppo di Atletica Leggera Femminile di cui è la capitana dal 1960. Ha inoltre rivestito la maglia azzurra.

Carlo Lievole

Ha svolto attività al Centro Sportivo Fiat dal 1961 al 1966; in tale periodo ha rivestito la maglia azzurra 18 volte e si è aggiudicato 2 volte il titolo di Campione d'Italia Assoluto.

PREMIAZIONE

XXXIII TROFEO AGNELLI

SERIE A

1^a classificata: Sez. Automobili
Si aggiudica il Trofeo Giovanni Agnelli per il 1967 e vince i Trofei di Atletica Leggera, Lotta Greco-Romana, Nuoto, Stenodattilo e Comprometria e Gara agonistica complementare.

2^a classificata: Sez. Ferriere
Vince i Trofei di Bocce, Pallacanestro e Tennis.

3^a classificata: Sez. Sede Centrale

4^a classificata: Sez. Fonderie

SERIE B

1^a classificata: Sez. SPA
Si aggiudica il Trofeo Edoardo Agnelli per il 1967 e vince il Trofeo di Automobilismo.

2^a classificata: Sez. Stab. Avio
Vince il Trofeo di Tiro al piattello.

3^a classificata: Sez. Ricambi

4^a classificata: Sez. Grandi Motori
Vince il Trofeo di Fotografia.

SERIE C

1^a classificata: Sez. Mat. Ferrov.
Si aggiudica il Trofeo Clara Agnelli per il 1967.

2^a classificata: Sez. Off. Suss. Auto

3^a classificata: Sez. SIMA

4^a classificata: Sez. Produz. Ausil.
Vince il Trofeo di Pesca.

degna di un veterano. Il suo record personale era di 3,50. A Roma nei Campionati Allievi, infischiadandone del timore reverenziale o dell'emozione così comuni in chi affronta la prima prova impegnativa, ha battuto se stesso di trenta centimetri. Ha superato i 3,85, riuscendo facilmente primo. Ora sotto la guida particolare di Lievole continua ad allenarsi, senza trascurare gli studi da disegnatore. Segue una carriera ben saldamente tracciata.

Un'altra piacevole sorpresa è stata data da Camaioni, che ha raggiunto i 15,85 nel triplo.

In definitiva il secondo posto assoluto nella classifica di società per soli 90 punti di distacco si basa su conferma degli assi e sull'apparire di molti giovani sulle scene. Questo il bilancio della atletica che dal più al meno vale per tutti gli altri sport.

Nelle bocce accanto a Gian Carlo Bragaglia il bravo « Paris » o Parigi per chiamarlo col suo vero e seppur meno conosciuto cognome, può contare su uno stuolo di appassionati praticanti, e su centinaia di boccisti da competizione ad incominciare dai campioni di serie B, Bussone, Nicola, Suini e Vioglio.

Nella Lotta Greco-Romana Falletti e gli allenatori Gramellini e Torresan hanno giovani molto in gamba e campioni altrettanto validi tra cui lo stesso Gramellini che a Savona ha conquistato lo scudetto tricolore dei gallo, il P.O. Bellotti vincitore tra i leggeri e Marcucci campione dei massimi. Il ventunenne Brugnolo è stato una delle « promesse » ormai affermate e tutto il gruppo ha ottenuto il primato di società Bersaglio centrato in pieno.

Altrettanto importante per quanto riguarda il Nuoto è il Trofeo Barbacci assegnato nel 1967 al C.S. Fiat dopo una serie di magnifiche gare e di complicatissimi calcoli. Questa Coppa creata in ricordo di un presidente della F.I.N. ora scomparso viene attribuita alla società che ha ottenuto il miglior complesso di risultati in tutta l'annata. I biancorossi sono risultati campioni di società nel settore maschile e quarti in quello femminile. La somma di centinaia di vittorie o piazzamenti è valso il Trofeo Barbacci.

« Se si pensa che la Lazio, una delle più pericolose nostre rivali recluta nei Centri C.O.N.I. di Roma, mentre noi facciamo quasi tutto da soli e che Ro-

ma stessa ha tre piscine dove Torino ne ha due — questa la proporzione tra le due città — non si può non essere soddisfatti della stagione » osserva Usmiani.

In campo individuale la Camino ha contribuito a battere un record europeo nella staffetta 4 x 100 stile libero, la Schiezzari ha vinto i 100 rana ed infine le staffetiste quattordicenni Labignan, Pompilio, Marietta e Taccon si sono imposte nella categoria ragazze, classe in cui tra i maschi il C.S. Fiat vanta anche il titolo ottenuto da Aldo Nicolino, allenato da Parovel.

Nel complesso dei vari settori agonistici l'anno da poco concluso ha dimostrato un sostanziale equilibrio tra fuoriclasse, promesse e praticanti. Il risultato più efficiente sta però nella tendenza a modificare una situazione italiana che riguarda l'attività sportiva. Da noi, in genere, lo sport è prima « discusso » nei bar, a casa, ovunque, secondo « visto » alla TV o negli stadi, terzo letto, quarto non sempre praticato. I quarantamila del C.S. Fiat stanno per capovolgere la classifica o almeno si adoperano intensamente per farlo.



Dati statistici relativi all'attività svolta nel 1967

ATTIVITÀ RICREATIVE

190 partite di calcio con 4.080 giocatori.
231 gare bocciotile con 18.623 partecipanti.
20.660 giornate di pesca presso il lago di Avigliana, fruite da dipendenti.
46.333 frequentatori delle Piscine Estive.
44.779 presenze per sport invernali e della montagna (gite sciistiche, palazzo del ghiaccio, ecc.).
960 gite con 49.193 partecipanti.
193 spettacoli cinematografici con 84.610 spettatori.
25.287 spettatori che hanno fruito di particolari agevolazioni per spettacoli esterni concessi dal Centro.

ATTIVITÀ SPORTIVE

1.523 partecipanti al Trofeo Agnelli.
1.332 atleti tesserati presso Federazioni Sportive.
7.866 presenze gare di atleti in 746 competizioni.
188 coppe e trofei aggiudicati.
775 vittorie individuali.
14 titoli di Campione d'Italia individuale.
2 titoli di Campione d'Italia di Società.
25 atleti nazionali con 96 presenze.

ATTIVITÀ CULTURALI

762 autori hanno partecipato a 34 mostre artistiche e fotografiche, di cui 8 internazionali, aggiudicandosi 3 primi premi e vincendo 6 coppe.
25 manifestazioni culturali varie (conferenze, concerti e spettacoli vari) con 8.543 partecipanti.
54.162 volumi distribuiti dalla biblioteca a 5.193 lettori.

IN AEREO

VIENNA: 4 giorni
partenza: 15 marzo
Visite al Prater, Castello di Schönbrunn, Kahlenberg, Klosterneuburg, Heiligenstadt, ecc.) . L. 63.000

PALLACANESTRO

RISULTATI

Novembre
26 - Ferrara - C.S. Fiat-G.S. Standa Ferrara 51-35

Dicembre
3 - Torino - G.S. Standa Milano-C.S. Fiat 60-36
10 - Trieste - Ginnastica Triestina-C.S. Fiat 62-47
17 - Torino - Pallacanestro Lanca-C.S. Fiat 40-37

Gennaio
7 - Sesto S. Giovanni - Pallacanestro GEAS-C.S. Fiat 46-38
14 - Torino - C.S. Fiat-Lamborghini Bologna 41-39
21 - Torino - C.S. Fiat-Ultravox Fari Brescia 59-43
28 - Vicenza - Recoaro-C.S. Fiat 74-39

UN TUFFO DI QUASI 10 CHILOMETRI



Calendario febbraio - marzo

ALPINISMO - ESCURSIONISMO

Marzo

- 10 - Bric Poi (m. 974) da Moreri (m. 386) Val Pellice.
- 24 - M. Cristetto (m. 1612) da Dubbione (m. 550) Val Chisone.

ATLETICA PESANTE

Febbraio

- 11 - Torino - III giornata Campionato Società lotta greco-romana.
- 16-17 - Catania - Coppa Italia allievi lotta greco-romana.
- 25 - Torino - III giornata Campionato Società sollevamento pesi.

Marzo

- 10 - Roma - Finale Campionato Società lotta greco-romana
- 16 - Faenza - Coppa Italia seniori lotta greco-romana.
- 23 - Palermo - Coppa Italia cadetti lotta greco-romana.
- 24 - Catania - Finale Campionato Società pessistica

AUTOMOBILISMO

Marzo

- 24 - Gita al Lago Maggiore - Villa Taranto.
- 31 - Caccia al tesoro «Mobil Special».

GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

GITE DI UN GIORNO

tutte le domeniche e festivi:

Bardonecchia	L. 650
Beaulard	L. 650
Cesana	L. 600
Claviere	L. 650
Cervinia	L. 1.000
Crissolo	L. 650
Monginevro	L. 800
Prali	L. 650
Salice d'Uzio	L. 600
Sestriere	L. 650
Lugano	L. 1.400
Lugano (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo)	L. 3.150
Stresa	L. 1.000
Como	L. 1.150
Orta	L. 1.000
Oropa	L. 1.100
Giro dei due trafori: Gran S. Bernardo e Monte Bianco	L. 3.150
Genova	L. 1.300
Rapallo	L. 1.350

GITE CON EFFETTUAZIONE QUINDINCIALE

Locarno	L. 1.400
Sanremo	L. 1.550
Alassio	L. 1.500
Varazze	L. 1.350
Spottorno	L. 1.350

GITE SPECIALI

Nizza: 25 febbraio (Carnevale) con pranzo	L. 3.600
Nizza: 19 marzo (S. Giuseppe) con pranzo	L. 5.200
Sanremo: 19 marzo (S. Giuseppe) per la corsa ciclistica Milano-Sanremo	L. 3.350
	L. 5.000
	L. 1.400

GITE DI DUE GIORNI

Nizza-Montecarlo 24-25 febbraio	L. 14.400
Nizza-Montecarlo 9-10 marzo	L. 14.850
Venezia 23-24 marzo	L. 15.300
St. Moritz 9-10 marzo	L. 15.300
Firenze 9-10 marzo	L. 14.850

GITE DI TRE GIORNI

25-27 febbraio (con partenza alle ore 13.30 del primo giorno)	
Costa Azzurra	L. 20.700
17-19 marzo	L. 20.700
Costa Azzurra	L. 20.900
Ginevra-Chamonix-Megève	L. 23.300
Oberland Bernese	L. 23.300
Zurigo	L. 23.750
Venezia	L. 22.300

GITE DI QUATTRO GIORNI

16-19 marzo	
Roma-Firenze	L. 36.100
Slovenia e laghi di Plitvice	L. 31.350
Marsiglia	L. 35.150

NUOTO

Febbraio

4 - Torino - 2° manifestazione esordienti
4 - Torino - Campanile Nuoto
11 - Trieste - Campanile Nuoto
11 - Torino - 3° prova «Coppa Inverno» Assoluti
18 - Torino - 3° manifestazione esordienti
18 - Roma - Campanile Nuoto
25 - Milano - Campanile Nuoto
25 - Torino - 3° prova «Targa Inverno» (ragazzi e juniores)
25 - Milano - 3° Preolimpica Nazionale maschile
25 - Milano - 2° Preolimpica Nazionale femminile

PALLACANESTRO

Febbraio

11 - Roma - S.S. Fiamma-C.S. Fiat
18 - Torino - C.S. Fiat-G.S. Standa Ferrara
25 - Milano - Magazzini Standa Milano-C.S. Fiat

Marzo

3 - Torino - C.S. Fiat-Ginnastica Triestina
10 - Torino - Pallacanestro Lanca Torino-C.S. Fiat
17 - Torino - C.S. Fiat-GEAS Sesto S. Giovanni
24 - Bologna - Lamborghini Bologna-C.S. Fiat
31 - Brescia - Ultravox Fari Brescia-C.S. Fiat

VIAGGI TURISTICI (SAVET)

IN TRENO

PARIGI: 5 giorni
partenze: 23 febbraio e 16 marzo
3 giorni di permanenza, visita alla Parigi storica, alla Parigi moderna, al Louvre, escursione a Versailles
L. 37.000

NOTIZIE IN BREVE

ATLETICA PESANTE

LOTTA GRECO-ROMANA

Campionato di Società - 1° giornata

RISULTATI

Gennaio

14 - Modena - C.S. Fiat-S.G.S. Panaro Modena	5-2
C.S. Fiat-G.S. Portuali Ravenna	6-1

PESISTICA

Gennaio

21 - Genova - Nella 1° giornata della fase eliminatoria del campionato di Società - Serie B - la squadra del C.S. Fiat si è classificata al 3° posto con punti 1211,9.
--

Fiorentino Autino, anziano Fiat, disegnatore progettista presso l'Ufficio Vetrerie Sportive all'Automobili Mirafiori, pratica il volo a vela, le immersioni subacquee ed il paracaidismo. In quest'ultimo sport, che pratica dal 1947, ha già totalizzato ben 400 lanci e, recentemente, ha effettuato un tuffo da 9800 metri, di cui 9400 in caduta libera. Al sig. Autino, che qui vediamo in piena azione, l'augurio di poter presto ottenere altri eccellenti risultati.

Le grandi Fiat

«Le Grandi Fiat» sono le vetture che nella storia della Fiat hanno avuto un particolare significato, che hanno fatto epoca e il cui ricordo rievoca ancora oggi tanti fatti e figure. L'architetto Angelo Tito Anselmi le ha raccolte in un volume che l'Editrice dell'Automobile ha splendidamente realizzato

e che l'ing. Luigi Fabio Rapi ha illustrato con la sua capace matita.

L'opera che ha subito incontrato vivo successo tra i cultori della storia dell'automobile, mette in evidenza l'evoluzione tecnologica della meccanica e della carrozzeria nel suo sviluppo di circa settant'anni, in un quadro di im-

magini romantiche dagli inizi del secolo ad oggi.

Gli autori dicono che non hanno voluto fare la storia della massima industria italiana e che il titolo non si deve intendere quale riferimento alle vetture scelte.

«Descrivere le une vuol essere un omaggio alle altre — è spiegato nella prefazione — dare un contributo alla conoscenza del contesto in cui quelle sono state concepite: automobili giuste al momento giusto e perciò limitate e conformate dalla realtà contin-

gente. E' però importante osservare che questa realtà contingente non è, accolta passivamente, quella del momento in cui esse venivano progettate, ma quella che si sarebbe verificata due-tre anni dopo, al momento della loro diffusione.

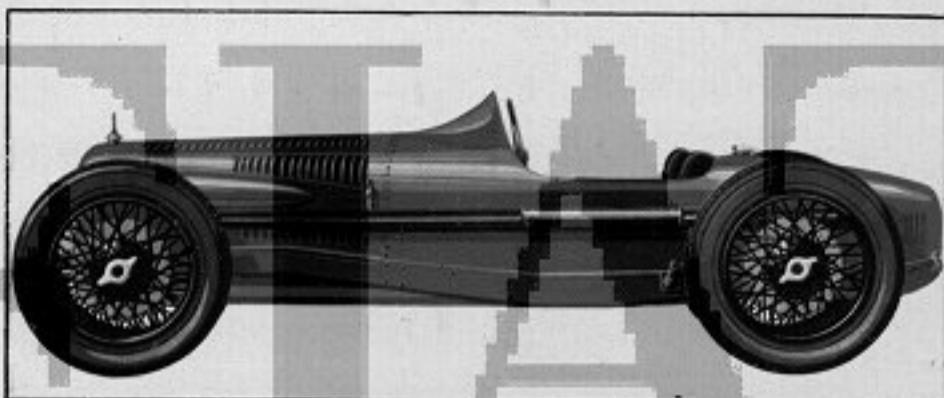
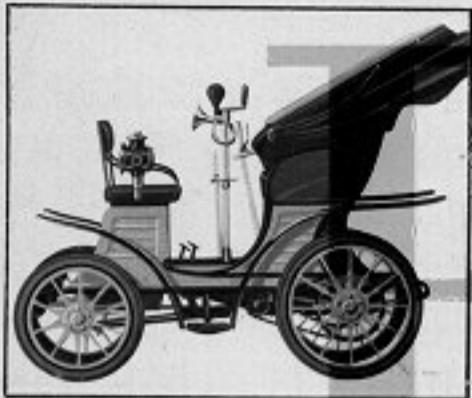
Le versioni sportive hanno avuto la funzione di dream cars a breve scadenza per una industria che nella direzione dei dream cars non ha mai voluto indulgere. Sono servite a verificare tendenze e a stimolare una domanda che sarebbe maturata anni o decenni dopo. Hanno vinto gare e appagato ambizioni, ma sono state soprattutto un laboratorio ineguagliabile di ricerche. Le automobili sportive interessano tutti ma vengono acquistate da una minoranza; è vero però che la Fiat ha sempre avuto la capacità di essere presente in ogni settore: e questo è rappresentato dal nostro album, che spazia dalla "Super Fiat" alla "Topolin".

Ben risolti a non tentare la storia della Fiat, vogliamo toccare tuttavia punti chiave del suo sviluppo: momenti evolutivi cui occorreva rispondere con tempestività e determinazione di scelte. Il successo della Fiat, il suo sorprendente sviluppo, hanno origine da queste scelte.

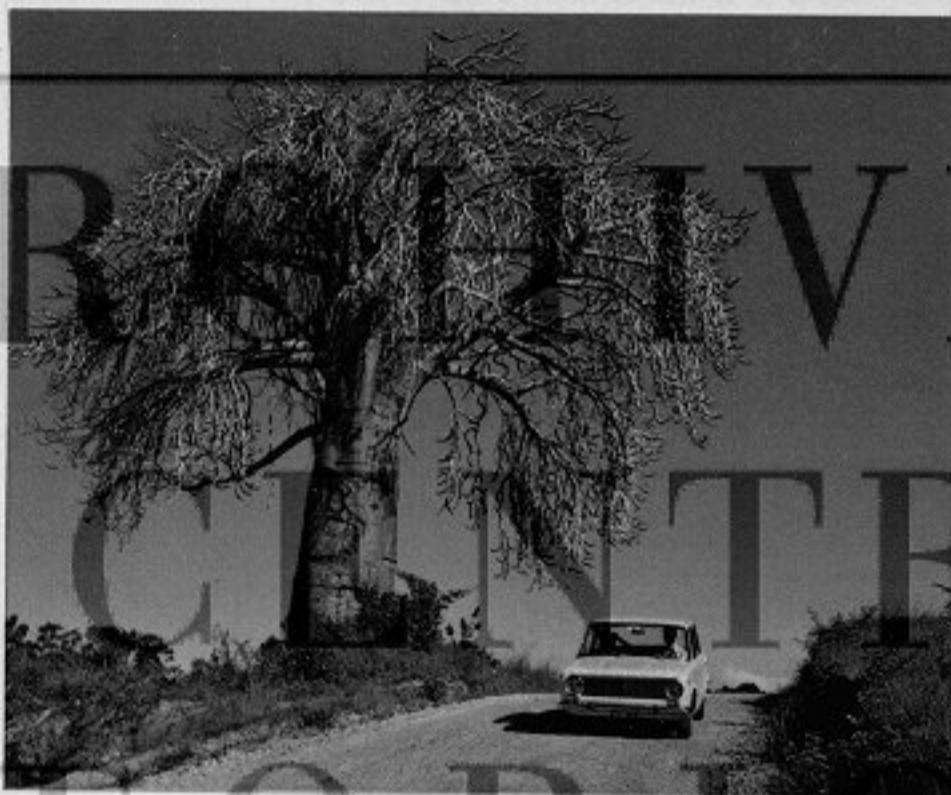
Un volume dunque che è in sintesi una miniera d'informazione, di dati tecnici i quali abbracciano un periodo che prende le mosse dalla prima vettura Fiat 3 1/2 HP del 1899, per concludersi con la grande sportiva del momento, la Fiat Dino; un racconto affascinante attraverso alcuni tipi dei più celebri e noti modelli normali e sportivi Fiat.

«Le Grandi Fiat» è stato presentato al Circolo della Stampa di Torino, alla presenza di autorità, esponenti del mondo economico, finanziario e culturale dall'ing. Giovanni Canestrini, dal dott. Ferruccio Bernabò e dall'ing. Dante Giacosa.

A.C.



Tra le suggestioni africane con la Fiat 124



Queste immagini africane fanno parte di un suggestivo servizio realizzato in Kenia, Tanzania ed Uganda per l'«Automobile Speciale» dai giornalisti Giuseppe Joppolo e Sighé Erickson, i quali hanno recentemente percorso in Fiat 124 i vasti territori di quegli Stati, coprendo oltre 5000 chilometri.

L'itinerario, svolto tra orizzonti sconfinati, nello splendore del paesaggio africano antico e moderno ad un tempo, si è svolto lungo una serie di strade e piste dai fondi più disparati. Soltanto il 20 per cento circa del per-

corso è stato effettuato su asfalto, talvolta però largo una sola carreggiata; il rimanente 80 per cento ha presentato condizioni spesso molto disagi: tratti estremamente polverosi, buche profonde in serie ininterrotte, susseguentesi per decine di chilometri, fango, tratti allagati.

In condizioni tanto impegnative l'efficienza della vettura è indispensabile: la Fiat 124 — hanno scritto i due giornalisti — si è confermata eccellente per prestazioni, confort, aerazione, visibilità. Particolarmente apprezzata l'am-

piezza e l'accoglienza dell'abitacolo che consente un completo riposo durante i lunghi viaggi. La tenuta di strada ha avuto conferme straordinarie ed ha sopportato incredibili sollecitazioni sugli ammortizzatori.

In East Africa la 124, che durante tutto il viaggio non ha lamentato alcun guasto meccanico, ha sbalordito esperti automobilisti che l'hanno incontrata in luoghi ove pensavano che una normale vettura da turismo non potesse arrivare.

Ruote d'oro 1968

Tutti i giornali hanno dato notizia della nuova manifestazione automobilistica denominata «Ruote d'oro», organizzata dall'ACI, dalla Ceat e dalla Fiat al fine di diffondere la conoscenza e l'osservanza delle norme della circolazione ed incoraggiare un generale miglioramento delle capacità di guida dei conducenti: uomini e donne.

Questa precisazione — guidatrici e guidatori — è infatti la caratteristica principale di questa nuova manifestazione che è riservata ad equipaggi «mixti» e che, oltre a costituire un confronto diretto fra le coppie, consentirà di elaborare classifiche per le guidatrici, separate da quelle dei guidatori, creando, per la prima volta in Italia, un diretto confronto fra i due sessi in

una serie di prove eguali per difficoltà e per durata. E' questo un valido motivo d'interesse, soprattutto perché le «Ruote d'Oro» giungono in un momento particolare, quando cioè il numero delle patenti femminili è in continuo aumento e la donna sta assumendo, nel traffico, un ruolo preponderante non solo numericamente, ma come comportamento e scelte. Inoltre le iniziative agonistiche, prese negli anni precedenti, hanno creato un buon numero di guidatrici in grado di competere, almeno nelle gare di Regolarità, con i migliori specialisti italiani. Per questo, le «Ruote d'Oro», sostituiscono il «Volante d'Oro», gara riservata alle guidatrici, che tanto successo ha avuto negli anni precedenti.

Attraverso tre fasi comprendenti percorsi di abilità (nella prima fase con vetture Fiat 500, nella finale con Fiat 124 Sport Coupé), risoluzione di quiz e prove di regolarità, si conoscerà, la sera del 29 settembre, l'equipaggio che ha conseguito il successo.

La vittoria sarà dovuta alle eccezionali prestazioni di un uomo e di una donna? O forse solo di un uomo o sarà la guidatrice a conseguire il successo?

Su questo interrogativo scatta la grande manifestazione che per un lungo periodo di tempo terrà impegnati i migliori specialisti e molti altri appassionati che attraverso queste prove a carattere nazionale, si avvicinano allo sport motoristico.

Il monte premi delle «Ruote d'Oro» è di 22 milioni di lire ed è suddiviso nelle tre Fasi della gara.

L'attivissimo Fiat Club del N.S.W. (Australia) edita mensilmente, grazie alla collaborazione di appassionati Soci e apprezzatissimi clienti Fiat, un bollettino intitolato «Jottings and Gossip» (in italiano «Chiacchiere e considerazioni»). Divertente e interessante questo bollettino e noi vogliamo ringraziare gli amici del «Fiat Club of N.S.W.» per la simpatica citazione del nostro «Illustrato Fiat» che leggono volentieri grazie alla parte tradotta in inglese. Nel numero di novembre viene riportato che tre mesi fa i coniugi Lindop hanno avuto una bambina, ed erano in difficoltà per la scelta del nome. Finché scorrendo una copia dell'«Illustrato Fiat» la loro attenzione venne attratta dalla fotografia di una bambina chiamata Nadia. Ai Lindop sembra proprio il nome adatto e così abbiamo oggi una Nadia Lindop.

Gli auguri più affettuosi alla cara Nadia Lindop e ai suoi genitori.

One of the many initiatives of the Fiat Club of N.S.W. (Australia) is the publication of an interesting and witty monthly bulletin Jottings and Gossip, at whose editing contribute Club members and Fiat owners. We wish to thank our good friends at the Fiat Club of N.S.W. for the kind reference to «Illustrato Fiat», a magazine they enjoy reading through the section in English.

The November issue of Jottings and Gossip tells the story of Mr and Mrs Lindop who had been unsuccessful in finding a suitable name for their baby daughter. One day, paging through a copy of «Illustrato Fiat», they came across a photograph of a girl by the name of Nadia. They like it very much with the result that we have today another Nadia!

«Illustrato Fiat» wishes lovely Nadia Lindop and her parents everything of the very best.

gente. E' però importante osservare che questa realtà contingente non è, accolta passivamente, quella del momento in cui esse venivano progettate, ma quella che si sarebbe verificata due-tre anni dopo, al momento della loro diffusione.

Le versioni sportive hanno avuto la funzione di dream cars a breve scadenza per una industria che nella direzione dei dream cars non ha mai voluto indulgere. Sono servite a verificare tendenze e a stimolare una domanda che sarebbe maturata anni o decenni dopo. Hanno vinto gare e appagato ambizioni, ma sono state soprattutto un laboratorio ineguagliabile di ricerche. Le automobili sportive interessano tutti ma vengono acquistate da una minoranza; è vero però che la Fiat ha sempre avuto la capacità di essere presente in ogni settore: e questo è rappresentato dal nostro album, che spazia dalla "Super Fiat" alla "Topolin".

Ben risolti a non tentare la storia della Fiat, vogliamo toccare tuttavia punti chiave del suo sviluppo: momenti evolutivi cui occorreva rispondere con tempestività e determinazione di scelte. Il successo della Fiat, il suo sorprendente sviluppo, hanno origine da queste scelte.

Un volume dunque che è in sintesi una miniera d'informazione, di dati tecnici i quali abbracciano un periodo che prende le mosse dalla prima vettura Fiat 3 1/2 HP del 1899, per concludersi con la grande sportiva del momento, la Fiat Dino; un racconto affascinante attraverso alcuni tipi dei più celebri e noti modelli normali e sportivi Fiat.

«Le Grandi Fiat» è stato presentato al Circolo della Stampa di Torino, alla presenza di autorità, esponenti del mondo economico, finanziario e culturale dall'ing. Giovanni Canestrini, dal dott. Ferruccio Bernabò e dall'ing. Dante Giacosa.

A.C.

FIAT CLUB OF N.S.W. (Australia)



Borse di studio "Luigi Gajal de La Chenaye" per l'anno 1967-68



Oltre 26 milioni di lire già distribuiti, 42 borse di studio assegnate, 19 studenti beneficiati di cui 3 portati alla laurea: questo il lusinghiero bilancio dei quattro anni di vita delle borse di studio « Luigi Gajal de La Chenaye », tracciato dall'Ing. Minola in occasione della cerimonia della premiazione alla quale sono intervenuti, con la Direzione Generale e la Vice presidenza della Fiat, anche gli altri membri del Comitato di Sovrintendenza: la signa Gabriella Gajal de La Chenaye, Ing. Ga-

brielli, il rag. Destefanis e l'avv. Garino. Alcuni premiati per l'anno 1967-68 hanno conseguito la borsa per la quarta volta consecutiva, mentre altri l'hanno conseguita per la terza volta, dimostrandosi pienamente degni della fiducia in loro riposta.

A tutti i premiati l'Ing. Bono e l'Ing. Nasi hanno voluto fare giungere una parola di plauso e di incoraggiamento, sottolineando come l'istituzione delle borse di studio, sia stata voluta dalla Famiglia Gajal de La Chenaye e dalla

Fiat proprio perché la preparazione dei giovani alla vita di lavoro, attraverso una seria applicazione allo studio, fu sempre seguita con particolare cura dall'indimenticabile Consigliere di Amministrazione.

Per il Corso di laurea in Ingegneria hanno ottenuto:

il rinnovo di cinque borse da L. 750.000 i Signori:

— Giorgio Boero, figlio del dipendente Giuseppe Boero della Sezione Grandi Motori, anziano Fiat;

- Bruno Coggiola, figlio dell'ex dipendente della Sezione Velivoli Tommasino Coggiola, anziano Fiat;
 - Walter Corà, figlio dell'ex dipendente della Sezione Mirafiori Meccanica Roberto Corà, anziano Fiat;
 - Giuseppe Icardi, dipendente della Mirafiori Centro;
 - Vincenzo Rizzoglio, dipendente della Sezione Energia Nucleare; il rinnovo di tre borse da L. 500.000 i Signori:
 - Lucio Bertoni, dipendente della Sede Centrale;
 - Mario Collazuol, dipendente della Sezione Motori Avio;
 - Renzo Provedel, figlio del dipendente della Sezione Velivoli Olimpio Provedel, anziano Fiat; l'assegnazione di due borse da L. 500.000 di nuova istituzione i Signori:
 - Franco Gastaldi, dipendente della Sede Centrale;
 - Alfonso Lovisolo, figlio dell'ex dipendente di Mirafiori Emilio Lovisolo, anziano Fiat.
- Per il corso di laurea in Economia e Commercio ha ottenuto il rinnovo di una borsa da L. 500.000 il Signor:
- Ettore Ponti, dipendente della Grandi Motori.
- Il Comitato di Sovrintendenza, nell'intento di allargare ulteriormente la possibilità di concorrere da parte di studenti meritevoli, ha deciso che in avvenire, ferme restando le altre condizioni del regolamento, il concorso venga aperto anche ai figli di tutti i dipendenti ed ex dipendenti con 25 anni di anzianità aziendale, a fronte dei 30 signora richiesti.

i bimbi Fiat disegnano

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



Raffaele, di anni 6, figlio di Mario Coniglio
(Automobili Mirafiori)



Omella, di anni 10, figlia di Ermanno Cuccurini
(Automobili Mirafiori)



Flavio, di anni 12, figlio di Ernesto Boschetto
(Sede Centrale)

L'OSCAR DELL'ILLUSTRATO



La catena di montaggio

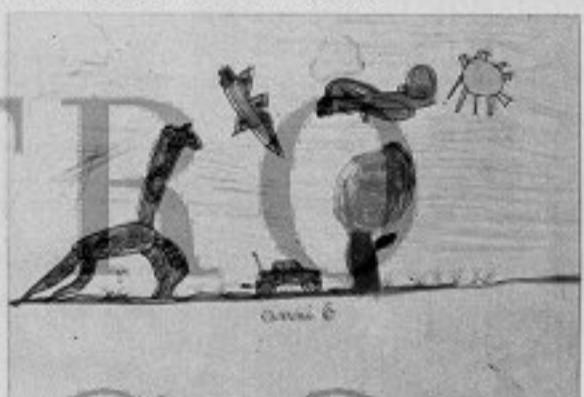
Anche quest'anno l'« Illustrato Fiat » ha messo in palio — tra i bimbi autori dei disegni pubblicati nel corso del 1967 — un « Oscar » consistente in una bella radio portatile a transistor.

La giuria ha esaminato i disegni, considerandone l'originalità, la qualità e spontaneità anche in considerazione dell'età dei loro autori.

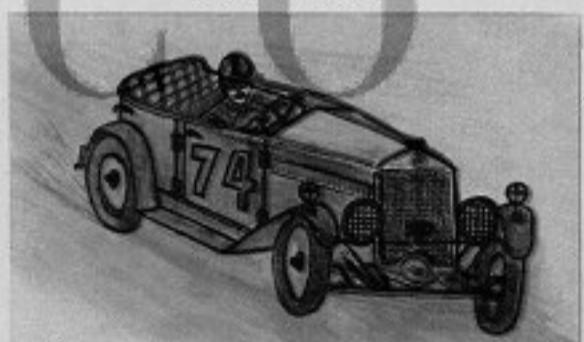
L'« Oscar 1967 dell'« Illustrato Fiat » è stato assegnato a Bruno, di anni 7, figlio di Ugo Rocco (Automobili Mirafiori) il cui disegno venne pubblicato nel numero di giugno dello scorso anno.

Al bravo Bruno i complimenti e gli auguri del nostro giornale.

A tutti gli altri, aspiranti per l'Oscar 1968, forza con i « capolavori »!



Orazio, di anni 6, figlio di Giuseppe Cicilliano
(Automobili Mirafiori)



Angelo, di anni 7, figlio di Giovanni Spinelli
(Automobili Mirafiori)



Maria Carla, di anni 11, figlia di Mario Valle
(Automobili Mirafiori)



Ricardo Alberto, di anni 7, figlio di Tito Mario Viglianco (Fiat Concord, Cordoba)

L'Alta Moda italiana ha lanciato le nuove tendenze per la primavera e l'estate.

Le gonne rimangono corte per tailleur, soprabiti e abiti-mantello da giorno, si allungano nei modelli cocktail e da sera. Sotto alle gonne corte, ma non cortissime, si intravedono bermuda e shorts del medesimo tessuto. Idea «prudente» e pratica che permette ogni movimento senza il complesso del «metto tutto in mostra».

Bleu marin, bianco e rosso si accostano nei modelli più spinti ed interessanti, quelli ispirati al periodo 1930-36. Beige, avorio, tabacco, rosso arancio e papavero si trovano tra le altre creazioni, tutte molto eleganti ed eseguite con ottima tecnica.



Rebo-manteau di raso di lana bianca di Nattier. La vita è segnata alla da una impuntura sagomata. Le due parti sono avvicinate da una zip e chiuse da un finto doppio-petto a sei bottoni di metallo che si ripetono sui polsi. Modello T. Brugnoli. Cappello a piramide di feltro color caffè a righe bianche di Canessa. Lo stesso motivo di righe si ripete sugli stivali, di Albasen.

LE RUBRICHE VARIE

consigli del medico

L'azione medicamentosa degli alimenti

I cibi solidi e le bevande che si ingeriscono servono, come è noto, a fornire all'organismo la energia necessaria per la sua attività fisica e mentale e per rinnovare i componenti cellulari che, in seno ai tessuti dei vari organi, vanno soggetti più o meno intensamente ad usura.

Ma il regime dietetico ha una funzione medicamentosa, poiché influenza nel favorire determinati atteggiamenti costituzionali (polarscica, magrezza), od alcune malattie del ricambio (diabete, gotta, ecc.) serve a migliorare la funzione di determinati organi ammalati (tubo digerente, fegato, rene, ecc.), è qualche volta determinante nel provocare taluni disturbi, o nel guarirne altri.

Per questi motivi la prescrizione di una data dieta alimentare è per il medico una vera arma terapeutica sia per prevenire certi malanni, sia per curarli. Da qui deriva l'opportunità che ogni soggetto, malato od apparentemente sano, si attenga con scrupolo al regime dietetico consigliato dal medico.

Talvolta l'individuo si difende da sé, attraverso la ripugnanza a questo o quel determinato alimento. Questa ripugnanza può derivare a volte dal gusto personale, ma più spesso, è giustifi-

cata da una incompatibilità od intolleranza dell'alimento, qualche altra volta può dipendere da una eccessiva monotonia nella scelta degli alimenti e dal modo di prepararli.

Bisogna tenere presente che i cibi consumati mal volentieri non si digeriscono bene, e pertanto non è mai conveniente insistere nell'assunzione di quegli alimenti che, pur essendo ottimi per le sostanze che contengono e per valore energetico, riescono sgraditi.

Conviene piuttosto tentare di migliorarne la preparazione, perché l'odore ed il buon sapore stimolano le secrezioni della digestione e favoriscono quindi l'assimilazione.

Non di rado alcuni alimenti sono causa di disturbi anafalattici: allergie alimentari che sfociano in turbe intestinali (diarrea, dolori), in eruzioni cutanee (urticaria, eczema), in cefalee persistenti e qualche volta anche in attacchi di asma bronchiale.

Tutti i cibi possono provocare tali fenomeni allergici; più frequentemente il latte, il pesce, le uova, i crostacei, la carne di maiale, le fragole, le ciliege, il sedano, gli spinaci, ed altri alimenti vegetali. In questi casi è necessario che il soggetto cerchi di individuare quale sia l'alimento responsabile, non solo per astenersene, ma soprattutto per indicarlo al medico, perché questi possa essere orientato nelle ricerche diagnostiche e nell'istituire la eventuale terapia specifica.

Ad alcuni cibi si attribuiscono dei poteri medicamentosi. A ti-

tolo di esemplificazione ne elenchiamo alcuni di provenienza vegetale che nell'individuo sano possono avere una blanda azione terapeutica: il carciofo ha proprietà antianemiche, stimolanti la secrezione bilare e gastrica e la mobilità intestinale; l'asparago è diuretico; la carota stimola la secrezione della bile; la cipolla la escrezione urinaria; la verza è lievemente antisettica per i parassiti intestinali; l'aglio eccita la secrezione gastrica, è blanda vermifugo, ed ha una azione vasodilatatrice sui vasi; il prezzemolo è diuretico; le foglie di alloro facilitano la digestione della carne; l'olio di oliva crudo è leggermente lassativo ed eccita l'escrezione bilare della cistifellea; il limone è un antiacido e migliora l'escrezione urica, il vino a piccole dosi è un eccitante del sistema nervoso.

Non bisogna evidentemente esagerare nell'attribuire a questi alimenti proprietà terapeutiche eccezionali ed, in ogni caso, è conveniente sentire il medico quando vi siano motivi per ritenere che l'uso di essi sia controindicato in rapporto a malattie pregresse od in atto.

La raccomandazione che qui ci preme di fare in materia di alimentazione, è quella di non dimenticare che il regime dietetico fa parte integrante della cura di tutte le malattie e va considerato come un vero e proprio presidio terapeutico da osservare con scrupolo come qualunque altra prescrizione farmaceutica.

Dr. Enzo

sta delle previsioni un mantellino «facile» nero con cintura di vernice e bottoni formati da grosse perle. Porterete questo cappotto con un abito di shantung nero da alternare ad uno di surah rosso unito o, se preferite, stampato a grandi righe spezzate bianche, nere e rosse.

Per recarvi in ufficio potrete in-

filatelia

LE NOVITA'

ITALIA

Le due ultime emissioni dell'anno 1967 sono state: il 2 dicembre un francobollo da lire 50 emesso per commemorare il 25° anniversario della prima reazione nucleare a catena realizzata dal fisico Enrico Fermi ed il 3 dicembre un francobollo da lire 25 per la consueta Giornata del Francobollo.

VATICANO

L'ultima emissione è stata la serie «Natività 1967» esaurita dopo pochissimi giorni.

SAN MARINO

Identica sorte è toccata al francobollo riproducente «La Crocifissione» del Cimabue emesso il 5 dicembre.

DISTRIBUZIONE NOVITA'

Come già comunicato con la distribuzione di Dicembre, rimanata per esigenze amministrative al 9 gennaio 1968, sono decadute tutte le prenotazioni alle distribuzioni delle Novità filateliche.



Tailleur di lana Nattier a riquadri scozzesi bianco, azzurro e rosa cipria su fondo grigio perla. La giacca ha l'allacciatura a doppio-petto e la cintura di pelle grigio chiaro. Cappello di lino bianco con sottogola. Calze bianche al gommino di Malerba, scarpe di capretto bianco di Varese Sex. Alta Moda. Mod. Antonelli.

Raso di lana, panno, tessuti jacquard, shantungs, ottoman, crespi, si ritrovano in tutte le collezioni impostate sul ritorno della femminilità e dei capi stilizzati nei quali l'Alta Moda dimostra il suo esperto virtuosismo.

Rompete il ghiaccio con la nuova moda preparando un abito in doppio crespo di lana bleu con colletto e polsini di faille bianco e doppio petto punteggiato da bottoni di madreperla. Un cappello di feltro rosso ravviverà il completo. Mettete nella li-

dossare un bel tailleur di tweed beige e marrone con cintura bassa, di cuoio. Portate cloches morbide, berrettoni scivoltati sulla nuca, cappelli da canottiere e caschetti coloniali. Le Pettinature rimangono corte per le sportive, mentre per i tipi più romantici si preparano linee morbide e fatte, con onde larghe e ben marcate che incorniciano il volto pallido, molto incipriato.

Anna Vanner

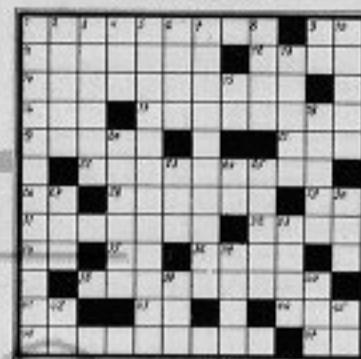
Servizio fotografico
dell'Ente Italiano della Moda.



Il Bianco muove e dà matto in due mosse.

Inviare la soluzione all'«Illustrato Fiat», Corso Marconi 10, 10100 Torino, entro 20 giorni dalla data di questo «Illustrato». Fra i solitari saranno sorteggiati i premi.

Cruciverba



ORIZZONTALI

- La stella più brillante nella costellazione del Toro - 9. Congiunzione condizionale - 11. Carrarese, sottomettore - 12. Superiore tedesco - 14. Monti della Sicilia - 16. Ci da il vino - 17. Gran confusione di voci - 19. Cantilena - 21. Ripetizione - 22. Gran vergogna, infamia - 24. Azienda Municipale - 28. Aumenti di prezzi - 29. Palermo - 31. Modo - 32. Ci stanno le pecore (tr.) - 34. Egli in poesia - 35. Le concessioni in date - 36. Rifugi di animali - 38. Il giardino degli animali - 41. Televisione - 43. Avverbio di luogo - 44. Abbreviazione per laureati tecnici - 46. Sacrificio - 47. Vocali in due.

VERTICALI

- Si dà e si riceve - 2. Leggero - 3. Secondo nome di Franklin Roosevelt - 4. Io in latino - 5. Radice che ci dà lo zucchero - 6. La si respira - 7. Sharramento in fil di ferro - 8. Ultima sinfonia di Beethoven - 9. Mezzo rose - 10. Mercurio per i Greci - 13. Babuini - 15. Alessandria - 18. Vedono male lontano - 20. Misto di cose diverse, straogeno - 29. Quarzieri di città - 37. L'opposto di sempre - 38. Quella di Stura non vola - 33. Si fanno quando si sostituisce qualcuno - 37. Prende «prop» - 39. Muore nell'opera «Turandot» - 40. Organizzazione Nazioni Unite - 41. Torino - 42. Consonanti del velo - 43. Articolo - 44. Genova.

SOLUZIONE BIRBI DEL NUMERO PRECEDENTE



SOLUZIONE PROBLEMA N. 127

Mossa chiave: D, e 2.
Se nero risponde:
A x D 2° C x 5 - f 7 matto
D x D 2° C x C 13 matto
C x T d 8 2° D e 4 matto
T x T 2° C h 6 - g 7 matto
T x C 2° D e 4 matto

PREMIATI PROBLEMA N. 127
Giorgio Arianti - Automob. Mirafiori
Ascanio Chironna - Autom. Mirafiori

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 3-12-63 - Reg. Giuseppe Andreatto
Stampato l'8 marzo 1968
Rizzoli Caprotti & C. Torino, Via Vittor E
PRINTED IN ITALY

bimbi Fiat

Le cose di nostri dipendenti sono state di recente affittate da fiocchi rosa e da fiocchi azzurri. Diamo qui di seguito i nominativi dei neonati. A tutti i papà e alle mamme ed ai piccoli auguri auguri.

Automobili Mirafiori — DAVIDE, di Francesco ALBERA; MAURIZIO, di Luigi ARIGANELLO; DANIELA, di Giorgio ARRUB; LUCA, di Giuseppe ARSENI; ANTONINO, di Giuseppe AULA; ERMENEGILDA, di Vittorio BAGNALE; ANNAMARIA, di Luigi BALBO; SIMONETTA, del p.i. Michele BARALE; LIBERA TIZIANA, di Alessandro BASILE; ANNA MARIA, di Giov. Batt. BAUDO; MORENA, di Renzo BENECH; ANDREA, di Filippo BERAUO; PAOLA, di Amos BERGAMINI; ANTONELLA, di Paolo BERIA; GIORGIA, di Michele BERRUTI; VALERIA, di Giovanni BERTETTO; MARITA, di Guido BESSONE; GIORGIO, del p.i. Gianfranco BIANCO; SANDRO, di Sergio BILUCAGLIA; ROBERTO, di Bruno BOCCHE; CLAUDIO, di Franco BONETTO; FABRIZIO, di Osvaldo BORRIONE; SABRINA, di Fortunato BOSCOLI; STEFANO, di Lorenzo BOTTINI; LIGI, di Alfredo BRUSCA; MASSIMO, di Michele CALATA; DAVIDE, di Francesco CANAVESIO; MARCO, di Luciano CAVAGLIATO; DAVIDE, di Mario CAVALLI; IVANA, di Michele CAVALLONE; MARCELLA, di Andrea CHERIO; GIUSEPPINA, di Pierino CHIALVO; MARCELLO, di Alessandro CLARETTO; MICHELE, di Antonio CLORALIO; MICHELINA, di Angelo COLUCCI; SIMONA, di Clelia CONTI PIUMATTI; PIERA, di Felice CORRINO; KATIA, di Girolamo CORRADIN; CINZIA, di GIOVANNI CORRIAS; SALVATORE, di Biagio COSENZA; WALTER, di Ignazio CUCCA; GIOVANNA, di Francesco DELLAVALLE; MARIA TERESA e FIORELLA, di Vincenzo DE MARIA; PAOLA, di Francesco DE NIGRIS; LUCIANO, di Michele DE ROSA; MAURO, di Giovanni DE SIMONE; ELENA MARIA, di Ernesto DIDERO; MARCO, di Giovanni EBANO; SILVIA, di Giuseppe ELLEON CAPUSSOTTI; CLAUDIO, di Domenico FEA; RAFFAELLA, di Franco FERRANTE; TONI, di Giuseppe PICHETTI; ALESSANDRA, di Livio FILIPPI; LUISA del p.i. Alfonso FILIPPONE; ROBERTO, di Giancarlo FINOTTI; MARIA GRAZIA, di Sebastiano FIORITO; CIN-



Paola ed Elisabetta, figlie di Livio Sada
(Automobili Mirafiori)



Gianfranco, figlio di Carmine Morgano
(Automobili Mirafiori)



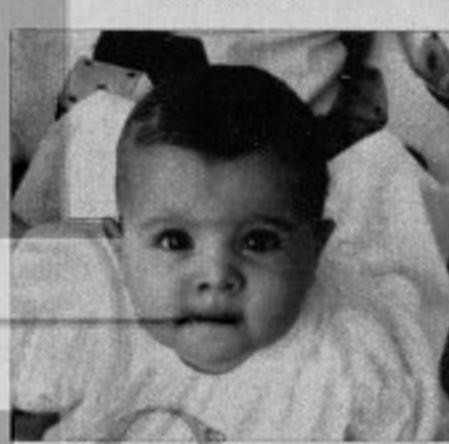
Salvatore, Graziella e Maria, figli di Marco Sanfilippo
(Automobili Mirafiori)

di Egidio TARTATO; ANTONELLA, di Antonio TEDDE; MASSIMO, di Pasquale TESTORI; RAFFAELLA, di Giuseppe TESTA; GINO MASSIMO, di Armando TIOZZO; SONIA, di Dino TOMASA; GIUSEPPINA, di Nicolo TORRETTA; PAOLA, di Severino TOSO; CRISTINA, di Donato TRICARIO; LUISA, di Giangiacomo VALERIO; MARIA CRISTINA, di Enzo VANNI; AGOSTINO, di Giovanni VANZAN; PAOLO, del p.i. Francesco VARRESE e di Concetta FERRARO; SANTINA, di Consolata VERDUCI; CLAUDIA, di Carlo VINASA e di Alice SANSONTA; ALESSANDRO, di Fausto ZIELANDA.

Sede Centrale — PIERLUIGI, dell'ing. Carlo AUDENINO; PAOLA, di Umberto BERGIA; MICHELA, di Aldo BERRUTI; LUCA, del p.i. Guido BERTONE; ALBERTO, di Maurizio BOSIO; CRISTINA, di Walter CALLIGARIS; MARCO, di Bruno CROCHETTO; LIDIA, di Giorgio CELLARIO e di Maria Emilia MARELLI; MARIO, di Amacleto CHIESA; ANNA, di Giovanni CINQUEGRANA; ALESSANDRO, di Edoardo DEFENU; DOMIZIANO, di Decimo FACCIOLO; FLAVIO, di Franco FAVERO; SIMONA, del rag. Piero FIORELLI; MARIAPIA, di Giorgio FORLAI; CLAUDIA, di Maria Teresa FULANO TUCCILLO; FEDERICO, di Giuseppina GALLEA MALINVERN; ILARIA, del dott. Attilio GANDINO; MARCO, della rag. Gabriella GATTI MONTALTO; ROSELLA, del rag. Giovanni GORLIER; MARIA LUISA, del p.i. Angelo GUARINA; PAOLO, del rag. Michelangelo LANZA; ENRICO, della don. Serena MAGGI GIRARDI; GIUSEPPE, di Alfredo MIELE; GUIDO, dell'ing. Ferdinando MELI; ADRIANA, di Giovanni MOLLI; LOREDANA, di Antonino NERI; MARCO, di Giacomo ORTALDA; LUISA, dell'ing. Gian Paolo PATETTA ROTTA; RICCARDO, dell'ing. Federigo PERUZZI; SERGIO, di Santino PILLONI; ROBERTA, del p.i. Guglielmo REBUFFATTI; SILVIA, del p.i. Alberto RIMA; LOREDANA, di Luciano SBRAGLIA; ALESSANDRA, di Giorgio SHEHU; PAOLO e MAURIZIO, di Luigi SQUAROTTI; DANIELA, di Pietro Paolo SUDETTO; GIUSEPPE, di Francesco TIZIANO; SILVIA, del p.i. Andrea TRINI CASTELLI; VIVIANA, di Antonietta TUCCI VOLPE; CATERINA, di Michela VIETTI.



Cristiana, figlia di Aldo Crittino
(Sede Centrale)



Paola, figlia di Vincenzo Passalacqua
(Sede Centrale)

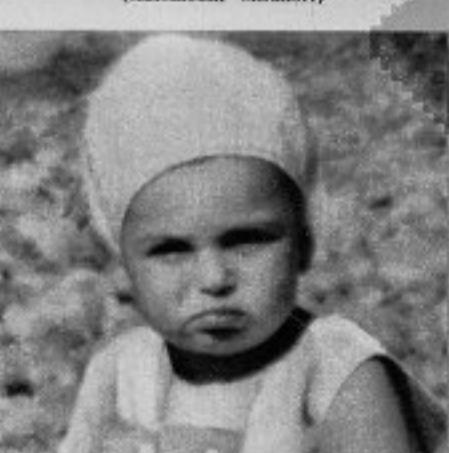


Franco, figlio di Nicola Quacquarelli
(Sez. O.S.A.)

ZIA, di Filippo FISCELLA; DARIO, di Silvio FOGLIA; ARGENTINA, di Libero FORA; ROSARIA, di Raffaele FORMATO; PIERDOMENICO, di Luigi FOSSALUZZA; ARIANNA, di Antonio FRAGOMELLI; MAURO, di Giuseppe GALLO; SIMONA, di Pierpaolo GANDINI; MARIO, di Paolo GASCO; MASSIMO FELICE, di Giovanni GIANASSO; GIAMPIERO, di Giacomo GIANOTTI; ANDREA, di Vittorio GIONA; PAOLA, di Franco GONELLA; PIETRO, di Nicola GONZALES; FABRIZIO, di Gualtiero GRASSO; ALESSANDRO, di Agnese GROSSO FERREGUTI; ANNA, di Vincenzo JERVASI; ELENA, di Bernardo IOCOLANO; FRANCO, di Vincenzo LIMARDI; MAURO, di Umberto LISATTI; GIOVINE, di Ennio MAINIERI; LUCA, di Augusto MALNATI; CRISTIANO, di Angelo MAMINO; OBERDAN, di Gian Mario MARINI; FULVIA, di Oreste MATHIEU; MARCO, di Mario MENEGATTI; ANDREA, di Gian Franco MIAZZO; FABRIZIO, di Gian Carlo MIOZZI; MARIA ROSA, di Giacomo MITAROTONDA; DEBORA, di Gennaro NACCI; FRANCESCA, di Antonio NAPOLI; RINO, di Salvatore NAPOLITANO; ANDREA, di Antonio NUZZOLESE; ANTONINO, di Gregorio OCCHIONE; ROBERTO, di Beniamino PANCHERI; ORNELLA, di Donato PARISI; DANIELE, di Franco PAVAN; MARIA LUISA, di Giuseppe PELLERIN; MARCO, di Sergio PELLICIONI; MAURIZIO, di Angelo PENNO; MARIA, di Agazio PERRONACE; ANNA MARIA, di Giuseppe PETROCCELLI; LAURA, di Luigi PIATTI; TIZIANA, di Antonio RANELLUCCI; ROSANNA, di Salvatore RINELLA; BRUNELLA, di Felice ROERA; MAURO, di Giuseppe ROSSO; ADRIANO, di Gildo RUBINO; DONATO, di Pasquale RUGGIERO; ANTONELLA, di Umberto SALAFICA; LUIGI di Giovanni SALERNO; SEVERINA, di Giovanni SARACENI; CARLA, di Mario SATRAGNO; DANIELA, di Umberto SAVOIA; BARBARA, di Elio SCANDONE; CINZIA, di Giovanni SCARAMELLO; LUCA, di Emilio SCRIBANTE; LARISSA, di Giampietro SETTE; ALBERTO, di Olivio SOAVE; MONICA, di Roberto SOLAVAGGIONE; EMILIA, di Raffaele SPANO'; ANTONELLA, di Enzo STELLA; BRUNO, di Giuseppe STELLA; ELENA, di Rinaldo SUPPO e Adelia ZUCCHETTI; GISELLA, di Vando TALONI; DIEGO,



Dario, figlio di Carlo Cugno
(Automobili Mirafiori)



Giuseppina, figlia di Girolamo Di Maio
(Automobili Mirafiori)

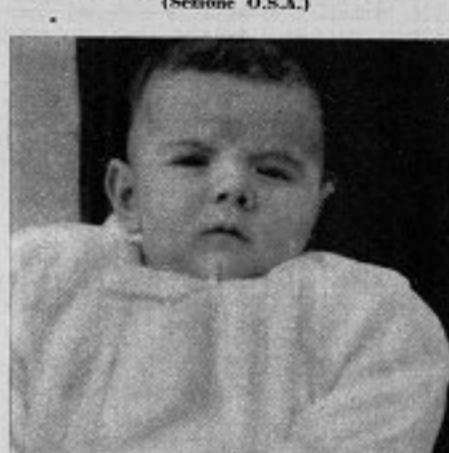
Sez. O.S.A. — LUCIA, di Michele BARBINI; ROBERTO, di Giacomo BERGERO; GIOVANNI, di Pier Vittorio BERTOLINO; ROBERTO, di Enzo BO; NADIA, di Onorato BORIO; VINCENZO, di Antonio BOVENTRE; ENRICO, di Ottavio BUSO; CLAUDIO, di Elio CALZAVARA; CRISTINA, di Gianguidi CASANA; ELISABETTA, di Vito CATALDI; GIANLUCA, di Bartolomeo COCHES; FABRIZIO, di Gisinto CONTERNO; SILVIA, di Marco CRAIG; LILIANA, di Giuseppe CRUTELLI; DANIELA, di Rocco D'ELIA; STEFANO, di William FERRI; ROBERTO, di Nevio FRISON; GIUSEPPE, di Ciriaco GIARDINO; ROBERTA, di Aldo GIORDANO; GRAZIELLA, di Antonio GIORDANO; ANGELO, di Biagio GRIECO; DARIO, di Secondo GROSSO; ROBERTO, di Giovanni LAMBERTI; ROSALIA, di Nicolo LO CONTI; GIOVANNA, di Francesco LO PRESTI; ROSALBA, di Giuseppe LOPREVITE; MARIA, di Mario MARINO; LUCA, del p.i. Benzo MENGHINI; GIANNI, di Luigi MILETTO; ENRICO, di Riccardo NEGRO; MAURIZIO, di Antonio PALESE; PAOLA, di Federico PASERO; CIRO, di Antonio PELLEGRINO; ROBERTA, di Giorgio PESTARINO; SABRINA, di Costantino PISTONI; GIROLAMO, di Donato PUGLIESE; LAURA e SIMONA, di Salvatore PULINA; MARGHERITA, di Giuseppe RE; PAOLO, di Giovanni RICCIO; MARCO, di Giorgio RIVA; ANGELA, di Agostino ROCCHIA; GERARDO, di Giuseppe SALANDRA; CINZIA, di Francesco SANSONE; LAURA, di Mario SANTINON; GIORGIO, di Ruggero SIMONELLI; MASSIMO, di Giuseppe SINA; LORENA, di Quinto SPECIA; NADIA, di Vincenzo TORRETTA; MARA, di Giannino TREVISAN; MARIA TERESA, di Francesco TRIOLI; VALERIA, del geom. Domenico VIGIANO; DANILO, di Giovanni VILASI; LORENDA, di Aldo ZAPPI; ANDREA, di Elio ZERINATI; MARINA, di Michele ZITOLI.

Sez. Fonderie Fucine — ENRICA, di Luigi AGHEMO; ANDREA, di Ermes AGOSTINETTO; LAURA, di Fiorenzo AIMO; MARGHERITA, di Paolo ALOI; ROBERTO, di Francesco BARGE; PAOLA, di Bruno BARIDON; SABATINO, di Antonio BASILE; LIVIO, di Guglielmo BATTISTI;

(segue a pagina 22)



Roberto, figlio di Walter Arturo
(Sezione O.S.A.)



Silvio, figlio di Ottavio Disegna
(Sez. Fonderie e Fucine)

segue da pagina 21

LORENZO, di Antonio BERTOLOTTI; SERGIO, di Giovanni BERTOLUSSO; MARCO, di Francesco BOGETTI; EZIO, di Marcello BONATO; Giuseppe, di LEONARDO BUFFONE; ROSELLA, dell'ing. Antonino CALABRO'; MICHELINA, di Michele CALLERI; SANDRO, di Teresio COLLI; GIOVANNI, di Stefano CORDERO; PRIMOLA, di Luigi CORRIDONI; Giuseppe, di Renzo CONSTANTINO; ROSALDO, di Celestino CRAVERO; MARGHERITA, di Nicola DALMASSO; SILVIA, della rag. Giuseppina DELPIANO QUAGLIA; PIERA, di Livio DOGLIA; PAOLA, di Giovanni DOLIANI; PAOLA, di Gorizio DONATO; ANDREA, di Luigi FERRARI; ANTONELLA, di Carlo FERRAROTTI; MARIA GRAZIA, di Rosario FIARE'; GIOVANNA, di Salvatore GAETA; GIULIANA, di Giuseppe GALLO; GUIDO, di Giuseppe GIACCARDO; VITTORIO, di Giuseppe GIACUMELLI; LORENZINA, di Giovanni GOTTA; SERGIO, del p. i. Francesco LUPIA; MASSIMILIANO, di Romano MALFATTO; MARCO, di Gabriele MARAN; BARBARA, di Oreste MARE; MONICA, di Agostino MARON; ANNA, di Francesco MAROTTA; DOMENICO, di Natale PASQUA; GIOVANNI, di Francesco MURIGLIO; NADIA, di Luciano MUSSA; GIUSEPPE, di Angelo RUTIGLIANO; MARCO, di Carlo SASSO; LAURA, di Umberto SAVI-N.; CLAUDIO, di Aldo SOLERA; GUGLIELMO, di Romeo STIGLIANO; PATRIZIA, di Pietro TRUJA; MAURO, di Celeste VAIRA.

Massimo, Mauro e Stefano



La casa della signora Paola Puel Conti, impiegata alla Miralitri, già brillante campionessa di nuoto del C.S. Fiat, è stata di recente allestita dalla nascita di tre bei maschietti, ai quali sono stati dati i nomi di Massimo, Mauro e Stefano. Alla fortunata mamma, al marito e ai neonati, «Illustrato Fiat» porge affettuosi auguri.

Sez. SPA — MARISA, di Renato ANGRISANI; CHIARA, del p. i. Guido ARESE; GIANCARLO, di Venerio BERTO; PATRIZIA, di Franco BERTOZZI; WALTER, di Antonio BONO; CINZIA, di Silvano BRUSA; Domenico, di Mario CANGIANIELLO; EDELWEISS, di Silvano CANUTO; PAOLA, di Onorato CAVALLO; Roberto, di Carlo CHIESA; FRANCESCO PAOLO, di Giuseppe DAMIANI; ANTONIO, di Salvatore DI FORTI; LUISELLA, di Bruno FRANCO; MONICA, di Francesco GIACHINO; FAUSTO, di Tommaso GIGLIOTTI; MARCO, di Michele GRAMAROSSA; LAURA, di Vittorio GUGLIELMINI; RINO, di Corrado IOZZIA; ADA, di Giovanni LAMBERTI; ROBERTO, di Ugo LEONARDI; MASSIMO, di Angelo LUCCHESE; LAURA, di Giovanna LUSONA GUGLIELMINI; GIANLUCA, di Pasquale MORETTO; MARCO, di Piero MOTTA; ROBERTO, di Francesco MUSCO; FLAVIO, di Giampaolo MUSSETTI; PATRIZIA, di Giulio PADOAN; MARIA, di Giuseppe PARISI; PAOLO di Raffaele POLICARO; GIOVANNI, di Angela RAFFA; MASSIMO, di Salvatore RAZIANO; ANTONELLA, di Giuseppe SALARIO; LORIS MICHELE, di Alfonso SALASSA; DANIELE, di Antonio SANDRI; FABRIZIO, di Severino SAVI; DAVIDE, di Saverio SCARFI; MAURIZIO, di Ettore SPERATI; CINZIA, di Elia STAGNOLI; ALESSANDRA, di Michele STRIGNANO; SANDRO GIUSEPPE, di Giovanni SUNZERI; ROSANGELA, di Giuseppe TELLA; CRISTINA, di Gaspare TORRENTE; DIEGO, di Giuseppe UMBERTINO; PIERFRANCO, di Giuseppe VIDANO; FRANCO, di Antonio VISCIO.

Sez. Ricambi — VALERIO, di Carlo ALIBANO; PATRIZIA, di Guglielmo MAGLIANO; PATRIZIA, di Saverio MONTESANTI; LAURA, di Maria Ausilia RUBA COCHIS; LUCIANA, di Antonio VIGNA LOBBIA; ANTONELLA, di Michele VITALE.

Direzione Ricambi — LUCREZIA, di Giuseppe CAVALLO; MICHELINA, di Italo MARROCCO.

Grandi Motori — LUCA, di Pietro IADDO; VALENTINA, dell'ing. Aldo BRIGNOLE; ELIANA,

di Carlo BBIOLA; LUCA, di Giuseppe BRUNI; PATRIZIA, del p. i. Francesco CASTELLINA; MARINA, di Francesco CHIOLERIO; STEFANIA, di Luigi CIMINO; GIANLUCA, di Giancarlo CREPALDI; STEFANO, di Silvano CRESSEVICH; ROBERTO, di Angelo DEAMBROSIO; GIORGIO, di Alcide ROMANI; SANDRA, di Calogero SINNONE.

Sez. Ferriere — STEFANO, di Ezio ACETO; LUCA, di Giuseppe ALLASINO; ROBERTO, di Ignazio ANGIONE; ANTONIO, di Giuseppe BALSAMO; NICOLA, di Mario BARBERO; SERGIO, di Bartolomeo BONARDO; STEFANIA, di Gabriele CAPITELLO; MARCO, di Arturo CASARI; SABRINA, di Michele CASU; LUCIA, di Francesco CIALDELLA; ADRIANA, di Giuseppe CIARDIELLO; STEFANIA, di Giuseppe CILLARIO; ANTONELLO, di Franco COGNOC; MARCO, di Giovanni COLOMBO; MASSIMO, di Andrea CORIDA; MARIA, di Pasquale COSTANTINO; FRANCESCO, di Antenzo DAGNESE; TULLIO, di Silvio ENA; DAVIDE, di Luciano FERRIANI; ROBERTA, di Vittorio FERRIANI; GIANCARLO, di Telemaco FUSSETTI; FRANCESCO, di Angelo GENTILE; CRISTINA, di Michele GHERRA; MASSIMO, di Giuseppe INZITARI; FABIO, del p. i. Flavio LOCATELLI; ANNA, di Mario MACCHIARELLA; OSCAR, di Costanzo MAIORANO; MASSIMO, di Antonino MALAVENDA; FRANCESCA, di Luigi MARCELLI; MARIANGELA, di Ignazio MARCHESE; ROSANNA, di Felice MARCONE; CLAUDIA, del rag. Rinaldo MEZZANO; FERRUCIO, di Giovanni MIGLIORE; LAURA, di Antonio MOLETO; ALDO, del geom. Bruno PEINETTI; ANTONELLA, di Antonio QUAGLIETTA; CLAUDIA, di Walter ROSSERO; MONICA, di Paolo RUFFATO; MARCO, del p. i. Marcello SABBATINI; NADIA, di Tarcisio SCANTAMBURLO; DOMENICO, di Antonio STOPPELLI; ROBERTO, di Antonio TOIA; FULVIO, di Franco TRIOLLET; MAURO, di Ugo VIANELLO.

Sez. Officine di Modena — ANDREA, di Mario BERGONZINI; VINCENZO, di Renzo LODI; RITA, di Giancarlo MAESTRI; MARCELLO, di Vittorio MARCHESSINI; WILLIAM, di Antonio PELLONI; FEDERICA, di Giorgio RONCAGLIA; SIMONA, di Sergio SIBANI.

Sez. Ind. Metalli e Acciaierie — ANNA, di Domenico ALBANO; SILVIA, di Romano BALDARO; GIUSEPPE, di Giacomo BRUNETTI; WALTER, di Antonio CROSAROLI; PIERO, di Enrico DEGIORGIS; MARIA LUISA, di Martino FILOMENA; VITO, di Gaetano GAUDIOSI; ALESSANDRA, di Salvatore GOLOTTA; CLAUDIA, di Giovanni GRASSO; ETTORE, di Giuseppe MAIO; GIUSEPPE, di Pasquale MORABITO; SERGIO, del geom. Vittorio OLENO; BRUNO, di Giuseppe PALLO; GIOVANNI, di Vincenzo PEGORARO; LORENZA, di Lucio SANTIN; ANTONIO, di Pietro ZAMBONI.

Sez. Materiale Ferroviario — ELENA, di Michele VISCONTI.

Sez. Produzioni Ausiliarie — ANDREA, del p. i. Piero BERTONE; MARCO, di Armando CAPPUZZO; MARIACRISTINA, di Piero CARBONE; ROBERTO, di Beniamino DE STEFANIS; ENRICO, della rag. Emilia RONCALLI GIGLIOLI; FIORELLA, di Lucio VANZETTO.

Sez. Velivoli — GIANLORENZO, di Rosanna BONELLA RICHIARDI; ANDREA, di Carlo BOTTEONE; FIAMMETTA, di Gilberto CAMMARATA; ANDREA, del p. i. Giuseppe CASSATELLA; GIORGIO, del p. i. Pierino COMORETTO; ALFONSA, di Francesco CORNAGLIA; ORNELLA, di Tommaso DAVELLO; LORENA, di Vincenzo FILIPPO; MARIA LUISA, di Giuseppe MERLINO; MAURO, di Giulio MIOTTI.

Sez. Motori Avio — MARIAGRAZIA, di Michele BUCCI; NICOLETTA, di Riccardo CANEPA; NICOLA, di Quirico CISTERNO; ANDREA, di Adriano DIANI; GABRIELLA, di Franco FRANCHI; CLAUDIA, di Pietro LANFRANCO; ROBERTO, di Pietro MASSA; PIER BARTOLO, di Alessandro QUAGLIA; CRISTINA, di Mario ROMAGNOLO; SIMONA, di Renato ROSSO; SILVIA, di Biagio SCARBI; GIANNI, di Giovanni VAZZAZ.

Sez. Costruzioni e Impianti — ANNA, di Bruno MARCELLIN; MARIACRISTINA, dell'ing. Giuseppe ROLLE.

Sezione Ages — GUIDO, di Mario DEZANI.

Prosidea - Ricuperi Metallici — RAFAELE, di Vittorina GARETTO VILLA.

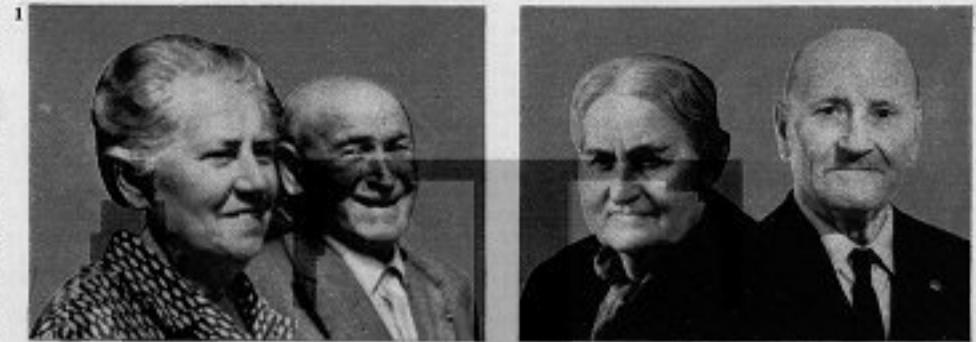
Sez. Stab. di Avigliana — DORIANO, di Roberto BAR; LUCA, di Bruno BOSIO; ROBERTO, di Antonio BRANDINU; GIANCARLO, di Pietro CACCAMO; GIORGIO, di Renato CIBRARO; GIOVANNA, di Vincenzo GIORDA; CLAUDIA, di Italino GIULIANO; DANIELA, di Angelo GUIGLIELMETTO; ESILDA, di Domenico LEO; GIUSEPPINA, di Michele LORICO; ORNELLA, di Bruno MAFFIODO; ROBERTO, di Luciano MANTOVANI; PAOLO, di Giulio NASIME; MARCO, del geom. MATTIOLI; MANUELA, di Adriano NURIS SO; MARICA, di Italo PAMPRA; LOREDANA, di Odone PAVAN; LUCIA, di Francesco QUENDA; SERGIO, di Elio SADA; SIMONETTA, di Franco TABONE; SIMONA, di Ugo TONDA.

Sez. Officine di Firenze — SIMONE, di Ernesto ANDREI; CLAUDIO, di Dante CONTICELLI; FULVIA, di Ugo FALLI; EDOARDO, di Cesare FRESCHE; GIANLUCA, di Romano LANDI; MONICA, di Daniele MAZZA.

Sez. Officine di Napoli — ERMANNO, del p. i. Vincenzo ZOINO.

ILLUSTRA

NOZZE DI DIAMANTE E D'ORO



All'ambito traguardo dei 60 anni di matrimonio sono giunti i coniugi Giulia e Giovanni Gal (Anziano Fiat) genitori di Giuseppe Gal, (anch'egli già Anziano Fiat) alla Grandi Motori (foto 1); Anna e Giovanni Battista Pasquero (Premio Fedelta già alla Sezione Produzioni Ausiliarie) (foto 2); Anna e Giuseppe Piazza (Anziano Fiat, Sezione Materiale Ferroviario) (foto 3); Oryola e Giuseppe Reviglio (Anziano Fiat, già alla Grandi Motori, Premio Fedelta) (foto 4). Vivissimi auguri dell'« Illustrato Fiat ».



I coniugi Gina e Matteo Viarisio (Anziano Fiat, Sezione Sima) (foto 1) e Palmira ed Attilio Boero, genitori del geom. Angelo Boero (Filiale di Torino) (foto 2) hanno festeggiato i 50 anni di matrimonio. Molti auguri e felicitazioni.

40 ANNI DI MATRIMONIO



I coniugi Martellina e Francesco Corna (Premio di Fedelta, Sezione Materiale Ferroviario) (foto 1) e Maria e Decimo Guarneri (Sezione OSA) (foto 2) hanno raggiunto i 40 anni di matrimonio. Illustrato Fiat porge a tutti le più vive congratulazioni.

30 ANNI DI MATRIMONIO



I coniugi Domenica e Pietro Ferrero (Sezione Fonderie e Fucine) hanno festeggiato i 30 anni di matrimonio. Molti auguri dell'« Illustrato Fiat ».

NOZZE D'ARGENTO

TO FIAT NELLE FAMIGLIE

Ing. Vincenzo Scarpa



E' scomparso a Roma il 2 gennaio l'ing. Vincenzo Scarpa. Era nato a Napoli 69 anni fa ed aveva iniziato la sua attività alla Fiat nel 1932 presso la Filiale di Napoli. Per le sue qualità, il suo dinamismo e la sua esperienza commerciale venne dopo breve tempo chiamato a coprire posti di maggiore responsabilità e quindi avviato alla carriera direttiva di Filiale, compito che svolse in diverse sedi Fiat, con particolare apprezzata competenza.

Per un certo numero di anni prestò anche la propria collaborazione presso la Direzione Vendita Estero e la Fiat Messico. Ebbe pure incarichi direttivi alla Direzione Commerciale. Nel 1957 gli venne affidata la Direzione Generale delle Società Sesa e Sfima, che aveva lasciato nel 1963 per raggiunti limiti di età. Attualmente ne era Consigliere di Amministrazione.

La sua scomparsa lascia profondo rimpianto. Di lui si ricorda non soltanto la preziosa opera di valente collaboratore, bensì le qualità dell'uomo di animo nobile e generoso, amico sincero.

«Illustrato Fiat» si associa al cordoglio della consorte signora Antonia e dei figli Luisa e dott. Francesco, direttore presso la Direzione Italia, e dott. Vincenzo, gerente dell'Agenzia Generale SAI di Roma.

NOZZE

Sede Centrale — dott. Mario BIANUCCI; Walter CAMPOBENEDETTO; p.i. Michelino CASALE; p.i. Battista DELLA ROLE; Giuliano DOGLIANI; Carlo GIANOTTI; ing. Pancerzio MAMBRI; ing. Pier Giovanni MARTELLI; Luigi NESPOLI; ing. Guglielmo PACI; geom. Filiberto SERRA; p.i. Roberto ZUANI.

Sezione Ferriere — p.i. Giuseppe CERVETTO. Automobili Mirafiori — Pietro GRANERO; rag. Dante MACCARIO.

Sez. O.S.A. — Annamaria MUSSO.

Sezione Ricambi — Vittoria DESTEFANIS con il rag. Paolo GALLO (Sede Centrale).

Sezione SPA — p.i. Gian Mario BERTONE. Grandi Motori — Giacomo GIOVANNINI.

Sez. Officine Firenze — Umberto CALABRETTA; Piero CECCONI; Giovanni CELLAI; Paolo FURI; Lino PELANTI; Vittorio TEMPESTINI.

Sez. Off. di Modena — Walter CANDINI; Luigi PEZZETTI; Costantino VERONESI.

Diploma



Claudio Perotti, figlio di Giovanni Perotti, dipendente della Filiale Fiat di Brescia, si è brillantemente diplomato (a pieni voti) perito elettronico, ed è stato premiato con medaglia d'oro dal Rotary Club, quale migliore allievo dell'Istituto Tecnico Castelli di Brescia. Ai giovani Claudio moltissime congratulazioni ed auguri dell'«Illustrato Fiat».

Comm. Rag. A. Sabblione



Il 23 gennaio un tragico incidente stradale ha stroncato la vita del rag. Alessandro Sabblione. La sua improvvisa scomparsa ha suscitato profondo rimpianto e la commossa partecipazione di tutto l'ambiente Fiat e Sava, che ricordano le sue alte qualità umane, il suo senso del dovere e le sue sperimentate capacità professionali, che sviluppò in tanti anni di lavoro.

Nato a Villaromagnano nel 1910, entrò alla Fiat nel 1929 alla Contabilità Generale, divenuta in seguito Divisione Amministrativa, alla quale dedicò fin da principio le sue doti ed energie. In questo importante settore ebbe incarichi di responsabilità sempre maggiori e nel 1954 fu nominato Direttore Principale.

Successivamente gli venne affidata la direzione generale della Sava, incarico questo che coprì dal 1961 al 1967, quando lasciò il servizio per raggiunti limiti di età. Il suo attaccamento al dovere e all'Azienda lo trovarono ancora impegnato in importanti incarichi.

Ricordandolo l'«Illustrato Fiat» rinnova alla consorte, signora Jose, ed ai figli Roberto e Claudio, le espressioni di profonda cordoglio.

Ing. Antonio Bonetti



E' mancato il 23 novembre l'ing. Antonio Bonetti, vice direttore della Sezione Materiale Ferroviario.

Aveva 60 anni.

Era entrato alla Fiat nel 1954 con le mansioni di capo servizio Disposizioni e nel 1959 gli era stata affidata la responsabilità della fabbricazione.

Possedeva un'ampia e profonda conoscenza nel campo delle costruzioni ferroviarie.

Per 13 anni diede la sua preziosa collaborazione alla Sezione Materiale Ferroviario, dove ricoprì posti di impegno sino a raggiungere, nel 1960, il grado di vicedirettore.

Si era guadagnato una larga stima fra tutti per le sue doti umane, oltreché professionali.

Alla consorte signora Emma, ai figli Renata, Roberto, Rafaella e Riccardo «Illustrato Fiat» rinnova le espressioni di simpatia e di cordoglio.

LUTTI

Il 26 dicembre è mancato l'ingegner Ernesto DEFOURNE.

Era stato alla Fiat dal 1923 al 1956. Nei suoi 33 anni di anzianità aveva prestato ininterrotto servizio presso le Grandi Motori, dove aveva portato, nelle mansioni affidategli, competenza e senso di responsabilità.

Appassionato scacchista aveva ottenuto in questa particolare attività riconoscimenti e premi. Quando, per raggiunti limiti di età lasciò il suo posto, mantenne sempre vivissimo lo spirito di adesione alla Fiat e prestò la sua collaborazione all'«Illustrato Fiat». Nel ricordarlo affettuosamente il nostro giornale rivolge alla sorella Irene e ai familiari tutti le espressioni di vivo e sincero rimpianto.



Tre ex allievi Fiat che stanno prestando servizio di leva presso la Scuola specializzata della motorizzazione della Cecchignola (Roma) inviano i saluti a superiori e colleghi di lavoro. Sono, nell'ordine, Gian Carlo Bocchino e Oreste Corrado (Sezione SPA) e Riccardo Ferrari (Automobili Mirafiori).

Cavalierato

La signora Claudia Rizzoli, direttrice dell'Ufficio Postale Telegrafico Statale presso la Sede Centrale Fiat di corso Marconi, è stata insignita dell'Onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana, su proposta del Ministro delle Poste e Telecomunicazioni.

Alla gentile signora Rizzoli, che dirige con perizia e sollecitudine l'Ufficio Postale, i vivi ringraziamenti dell'«Illustrato Fiat».

sta Barosso ved. Cavallo, madre del Cav. Geom. Remo CAVALLO, Dirigente alla Divisione Aviazione.

Secondo BAGNASCACCO, Giuseppe PANERO, Biagio PEJRETTI, Michelino ROSSO, Guido SARACCO, Costantino TESSA (Automobili Mirafiori); Armando BERTONE, Rocco DELL'ORCO, Marcello LALLI (Off. Suss. Auto); Mario NOVARA (Grandi Motori); Domenico VIOLA (Sez. SPA); Pietro BINANDO, Floravante FRANCESCHINI, Anselmo PICCO, Matteo SUCCO (Sez. Ferriero); Giuseppe VIETTI (Sez. Materiale Ferroviario); Gaspare SOPETTO (Sez. Ricambi).

Il padre di Franco BONDANTE; il padre di Pietro FIERMONTI; la madre dell'ing. Carlo CUCCHETTI; il padre di Vittorio Emanuele CHELI; il padre dell'ing. Vittorio Emanuele MAGNANI; la madre del dr. Giovanni Battista SCARAMUCCI; la figlia del geom. Riccardo RABBIA; la madre di Ideale ALBERTINO; il padre dell'ing. Giovanni CARDILLO; il padre dell'ing. Vincenzo NEGRISIN; la sorella del p.i. Sante PREVARIN; il padre di Floriano DEAMBROGIO; la madre di Mario DENITIS; il fratello di Antonio BERTINO; il marito di Wanda PECORINI VESTRI e fratello di Bruno VESTRI GIORDANINO; la sorella di Alberto RUSSO; il padre di Lino e del rag. Gino MARIOTTI; il padre di Giorgio RICHARD; il padre del dr. Luigi GIRAUDI; la madre di Giovanni GALLEANI; il padre di Cesareo RICCA; la madre di Achille CORVISIERI; la madre del p.i. Angelo ALBRILE; il padre di Maria Luigia FRANCHIO MAMMI; il padre di Giacomo SALZA; il padre di Raimondo e Osvaldo CARELLO; il padre di Luigi DEMO; il padre del geom. Pietro PANERO; il padre del geom. Carlo PENNINI; la madre del p.i. Alessandro SERRA; il padre di Joe FERRETTI SCARDINA; la figlia del rag. Aldo GHIO; il padre dell'ing. Stefano RICCADONNA; il padre del p.i. Alessandro BARONE; la madre di Pasqualino BERTONE; la madre di Aventino CANAVESE; la madre di Giacomo BOLLINI; la sorella di Uberto CASALE; il padre di Sergio TRINCHERO; il padre di Oreste VOGLIONE; la madre di Antonio MASTROIANNI; il fratello di Gino ROSSETTI; la madre di Ernesto AIMASSO; il padre di Walter LOPORTO; la madre di Alessandro PORCHINO; il padre di Liberio SOMMAJO; la madre del geom. Sergio ISNARDI; il padre di Ferdinando VEGLIA; il padre di Gian Piero GONELLA; il padre di Francesco SAVANT; il padre di Luigi DONNA; il padre di Giuseppina LA SPINA D'ANGELO MULAS; la madre di Eugenio RONDINI; il padre di Sergio JANS; il padre di Santina GEMINI; la madre di Umberto PIEDIMONTE; la madre di Alina BAVUTTI PANCALDI; la madre di Enrico BERNI; la madre di Omero GUERRIZZONI; la madre di Giuseppe CAMELLINI; la madre di Enzo BLAGI; la madre di Giovanni POROPAT; il padre di Ugo CAPRARO; il padre di Cesario BERNI; il padre di Celestino e Danilo TAVONI; il padre di Primo RAIMONDI; il padre di Angelo SCIANTI; il padre di Settimio MARTELLI; il padre di Giuseppe BERTOLAZZI; la sorella di Vanola e Walter MARTINELLI; il padre del rag. Franco BOB; la madre del p.i. Leo MORANO; la madre di Sergio MALVEZZI; il fratello di Livia SARTI-TADDEI; la madre di Sergio CAPRA; la madre di Maria SOLERO; il padre di Della ALIBERTI FISCHI; il padre del dr. Giampaolo MIGLIORINI; il padre di Pasquale ACCORTINTI; il padre di Gemma VACCARI; il padre di Ersilia OLETTI GATTI; il padre della rag. Carmela MARENGO ARDESSONO; la madre del prof. Alberto LODI; il figlio del p.i. Corrado GOLE; il padre di Renata MINEO MICHELETTI; il padre di Elvira GHIO CAPRINO; il padre di Liciana PORPORATO FIRAS; la madre del p.i. Franco MORGANTINI; la madre di Silvana POSSATI; la moglie di Giuseppe Guido BECHIS; il padre di Pier Luigi SCAPECCHE; la madre di Giovanni NEGRO; la madre di Mario MORANDO e Giuseppina MORANDO ved. GIAUDRONE; la madre di Giovanni CRITELLI; il padre di Francesco BERTONE DI IORIO.

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

FIAT
Grandi Motori

Prova di
impianto di automazione totale
di apparato di propulsione
con motore FIAT tipo B 6875
da 8400 Cv a 150 g/min.

L'apparato è destinato ad una nave refrigerata
per la TECNOCOMPORT di Messina
in costruzione presso i Cantieri
Breda di Messina

AUTOMAZIONE NAVALE FIAT SEPA 6701

QUADRI ANIMATI - HMIIC PANELS

STAMPADATI - TELEPRINTERS

BANCO MANOVRA AUTOMATICA E MANUALE

AUTOMATIC & MANUAL MANEUVERING CONSOLE

DAT LOGIC APP DI PROPULSIONE - PROPULSION PLANE DATA LOGIC

AUTOMAZIONE NAVALE

L'impianto di automazione navale Fiat Sepa 6701 (Ship Engine Plant Automation) destinato ad una motonave sovietica, adibita al trasporto di carichi refrigerati (recentemente varata presso i Cantieri Breda di Porto Marghera) è stato realizzato dalla Fiat Grandi Motori unitamente al Centro di Elettronica Fiat. La prova dimostrativa di funzionamento dell'apparecchiatura elettronica, che regola e segue da sola il funzionamento del grande apparato motore, controllandone ogni venti secondi 251 « punti », ha dato l'occasione ai tecnici della Grandi Motori e del Centro Elettronico di illustrare questa progredita realizzazione Fiat nel campo dell'automazione navale. Ad essa hanno assistito personalità ed esponenti di vari Paesi del mondo armatoriale ed industriale, esperti, tecnici e rappresentanti della stampa italiana ed estera.