

ILLUSTRATO FIAT

Anno XVI - N. 11

PERIODICO MENSILE

Novembre 1968



**UN SALONE
DI RICERCA
E DI
RINNOVAMENTO**



Mezzo milione di visitatori, quest'anno, al Salone dell'Automobile. La rassegna torinese, nonostante il maltempo, le difficili comunicazioni dei primi giorni di novembre, si è conclusa con un successo. Segno della sua vitalità, e della sua capacità di richiamo, sul pubblico più diverso. Particolare interesse hanno suscitato gli stand Fiat e Autobianchi che allineavano una serie di vetture in grado di rispondere a tutte le esigenze dei visitatori; in particolare le recenti versioni « Special » della 124 e 125 e la 500 L. Nelle fotografie, uno scorcio dall'alto dello stand Fiat, il prototipo di ricerca del City-taxi, e lo stand Autobianchi.



Successo delle vetture Fiat al Salone

Il 10 novembre scorso si è chiuso a Torino il 50° Salone internazionale dell'Automobile, dopo dodici giorni fervidi di interesse e di appassionanti richiami, che hanno fatto convergere sulla capitale subalpina, che della storia meravigliosa dell'automobile e della sua industria è stata ed è più che mai una delle maggiori protagoniste, l'universale attenzione. L'occasione per celebrare il giubileo della rassegna torinese non poteva avere migliore e più universale successo.

Bilancio statistico del Salone 1968: superficie coperta, 28.000 metri quadri; 496 espositori di 14 paesi presenti nei settori vetture, veicoli speciali e fuoristrada, carrozzerie per vetture, caravans, pneumatici e ruote, carburanti e lubrificanti, attrezzature d'officina, parti staccate e accessori; 73 marche di autovetture provenienti dall'Europa occidentale, dall'Unione Sovietica, dagli Stati Uniti e dal Giappone; quasi mezzo milione di visitatori.

Bilancio morale: grande interesse per i nuovi modelli esposti, per le realizzazioni dei carrozzieri, per i temi di natura economica, industriale, tecnica che la manifestazione ha promosso e attualizzato, in armonia con la sua funzione stimolatrice dei grandi problemi dell'automobile.

Al centro del padiglione centrale dedicato al senatore Giovanni Agnelli, l'elegante, luminoso stand della Fiat sul cui originale pavimento in acciaio inossidabile spiccava l'intera gamma dei modelli Fiat, tutti nella gradazione di colore blu « Oriente » (le berline) e « Cannes » (le versioni sportive): un accostamento bicromatico di grande effetto, vivacemente contrastato dalla tinta arancio del prototipo « City-Taxi ». Un colpo d'occhio al tempo stesso riposante e signorile, che per primo aveva apprezzato, durante la visita inaugurale al Salone, il Mini-

stro dell'Industria on. Giulio Andreotti, accolto nello stand dalla Presidenza e dalla Direzione generale della Fiat.

Vivo interesse dei visitatori, dei tecnici, dei giornalisti specializzati per le nuove versioni 124 Special e 125 Special, nonché per i cambi semiautomatici « Idroconvert » forniti a richiesta sulla berlina 125 e sul coupé 124 Sport (4 marce) e per l'impianto di condizionamento dell'aria, a richiesta sulla 125 Special. Anche la 500 L, da poche settimane immessa sui mercati, ha attirato larghe simpatie, particolarmente tra il sempre più competente pubblico femminile e giovanile in genere; così come la 850 Special, il coupé e lo spider 850 Sport, che hanno allargato e perpetuato il successo della ormai classica « ottocentocinquanta ».

Prima e durante il Salone, sullo speciale percorso autostradale e montagnoso con basi misurate elettronicamente, predisposto dalla Fiat sulla Santhià-Ivrea e sulle serpentine della Serra, centinaia di rappresentanti della stampa nazionale ed estera hanno avuto modo di apprezzare le doti di brillantezza in marcia, confort e sicurezza delle nuove « Special » 124 e 125, e le loro impressioni sono state poi accolte con grande evidenza dai giornali e dai periodici dei rispettivi paesi.

Nel corso delle giornate espositive i consensi sono venuti dal pubblico: ammirazione per l'estetica e le finizioni dei nuovi modelli, entusiasmo al termine di ogni prova sul circuito collinare (circa 300 al giorno, nonostante la frequente inclemenza del tempo).

Molta curiosità da parte dei visitatori, e particolare attenzione degli esperti e dei tecnici, anche per il « City-Taxi », un prototipo di ricerca realizzato dal Centro Stile Fiat e inteso come proposta per un veicolo adibito a servizio pubblico

per il traffico urbano. Quindi: ingombri ridotti, razionale utilizzazione dello spazio interno, ottima visibilità, maneggevolezza, alto grado di sicurezza, riconoscibilità. Realizzato su pianale e gruppi meccanici Fiat 850 Special Idroconvert, il « City-Taxi » è protetto da 15 brevetti, e dimostra l'interesse della Fiat anche per questo importante problema e tipo di trasporto.

Succès des voitures Fiat au Salon de Turin

Le 50ème Salon international de l'Automobile de Turin a fermé ses portes le 10 novembre dernier, après douze jours pendant lesquels la capitale piémontaise a été le centre d'une grande attention et d'un intérêt très vif.

En plein centre du Pavillon principal baptisé du nom du sénateur Giovanni Agnelli, l'élégant et lumineux stand Fiat: un plancher original en acier inoxydable

sur lequel se détachait toute la gamme des modèles Fiat, tous dans les tons de bleu « Orient » (pour les berlines) et bleu « Cannes » (pour les sportives): un « ton sur ton » de grand effet mis en relief encore par la couleur orange du prototype du City-taxi. Un coup d'œil tout à la fois reposant et élégant, qui avait été apprécié en tout premier lieu, au cours de la visite d'inauguration du Salon, par le Ministre de l'Industrie M. Giulio Andreotti, accueilli au stand par la Présidence et la Direction Générale de la Fiat.

Beaucoup de curiosité de la part des visiteurs et une attention particulière de la part des experts et des techniciens pour le City-taxi: un prototype de recherche, réalisé par le Centre Style Fiat qui veut être une proposition pour un véhicule destiné au service public en ville.

Success of Fiat cars at the Turin Motor Show

On 10th November, 1968 after 12 excitement-packed days in which our town was the point of encounter of people from many lands, the 50th Turin International Motor Show closed its gates.

The Fiat car range, Oxford blue for the saloons and cobalt for the sports and GT cars, was displayed on an elegant and bright stand covered in stainless steel panels at the centre of the main Giovanni Agnelli hall. Smartly contrasting the blue of the main exhibits was the orange of the City-taxi prototype, an engineering and styling exercise conceived by the Fiat design department as a solution to the problems connected with this type of vehicle. First and foremost to express his admiration to the Fiat Chairman and Management for the great effects achieved by this arrangement was Giulio Andreotti, the Italian Minister of Industry, when calling at the Fiat stand in the course of the opening ceremony.

Erfolg der Fiat-Wagen auf dem Turiner Automobilsalon

Am 10. November ist in Turin der 50. Internationale Automobilsalon zu Ende gegangen, welcher während der 12 Tage seiner Veranstaltungszeit mit seinen zahlreichen und interessanten Attraktionen und Neuheiten ein grosses und passioniertes Publikum angelockt hatte.

Im Zentrum der grossen, dem Senator Giovanni Agnelli gewidmeten Ausstellungshalle befand sich der elegante, lichtüberfüllte Stand der Fiat, auf dessen originalem Boden aus rostfreiem Stahl sich das gesamte Fiat-PKW-Programm aufreichte: alle Wagen waren in Blautönen gehalten, « Orientblau » die Limousinen und « Cannes » die Sportmodelle. Diese auf zwei Farben ausgerichtete Zusammenstellung war sehr effektiv (einzige Ausnahme das Grell-Orange des Prototyps City-Taxi), beruhigend in seiner Wirkung und gleichzeitig vornehm: als erster konnte sich der italienische Industrie-Minister Giulio Andreotti bei einer Eröffnungsbesichtigung überzeugen, der auf dem Stand von dem Präsidenten und der Fiat-Generaldirektion begrüsst worden war.

Ebenso grosses Interesse beim Publikum und vor allem die Aufmerksamkeit von Fachleuten und Experten konnte das « City-Taxi » für sich verzeichnen, ein Prototyp des Fiat-Styling-Centers, der einen Vorschlag für ein öffentliches Verkehrsmittel für die Stadt darstellt.

Modernità della gamma Autobianchi

Anche l'elegante stand Autobianchi è stato sempre affollato durante i dodici giorni del Salone di Torino. La gamma « Primula » — la berlina « 65 C » e il coupé « S » — rinnovata nella scorsa primavera, ha confermato il suo successo presso un esteso pubblico di estimatori, non soltanto in Italia; così come la « Bianchina », costruita nelle versioni 4 posti, Special cabriolet, Panoramica e Giardiniera.

La « Primula » è tra le più significative vetture odierne. Caratteristica la trazione anteriore con motore trasversale di 1197 cmc e 65 CV nella versione berlina, di 1438 cmc e 75 CV nel coupé. E' dotata di freni a disco sulle quattro ruote con regolatore di frenata sull'asse posteriore, le velocità massime rispettivamente sono di 145 e 155 km/ora, con brillantissime doti di accelerazione.

Molto interesse ha destato il prototipo di studio per vettura sportiva: una riuscita ricerca di forme, un indirizzo sperimentale verso quella che potrà essere l'auto sportiva media — producibile in grande serie — dei prossimi an-

ni. Di impeccabile impostazione formale, la carrozzeria di questo prototipo è in poliestere, con numerose particolarità originali anche ai fini della sicurezza. Un'automobile-idea, insomma, ricca di stimolanti prospettive, opera del Centro Stile Fiat.

Modernity of the Autobianchi range

An equally large crowd of people who visited the stand set up by Autobianchi at the Turin Motor Show confirmed the success enjoyed by the Primula 65C saloon and its « S » coupé version with a wide sector of enthusiasts at home and abroad. Objects of keen interest was also the Bianchina model in its four-seater, cabriolet, Special, Panoramic and station wagon versions.

Greatly admired was the Autobianchi pre-production prototype, a clean shaped design exercise for a possible series-production mid-engined sports car of the coming years.

Designed by the Fiat Styling Center, the prototype is rich of startling prospects.



La conferenza stampa della Fiat, alla vigilia dell'apertura del Salone Internazionale dell'Automobile di Torino, è sempre molto attesa e tradizionale. Ma quest'anno essa ha assunto particolare importanza per il fatto che il colloquio con i giornalisti italiani e stranieri convenuti a Torino ha avuto luogo direttamente con il Presidente della Fiat dott. Giovanni Agnelli.

L'incontro con i giornalisti si è svolto in un ambiente d'ufficio appositamente attrezzato per la traduzione simultanea in più lingue, del nuovo stabilimento di Rivalta, visitato in precedenza dai graditi ospiti che rappresentavano i principali quotidiani ed i periodici della stampa specializzata che si pubblicano in ogni continente. Erano anche presenti gli inviati delle reti televisive e radiofoniche di numerosi Paesi.

Al tavolo, di fronte alle cinquecento persone che stipavano il salone dello stabilimento, con il Presidente della Fiat dott. Giovanni Agnelli, l'Amministratore Delegato e Direttore Generale ing. Bono, il Vice-Presidente ing. Nasi, il dott. Umberto Agnelli responsabile del Gruppo Affari Internazionali della Fiat, i Vice Direttori Generali ing. Gioia e dott. Rota, i Consiglieri di Amministrazione ing. Minola, ing. Fiorelli e dott. Ciuti. Presso la Presidenza e la Direzione Generale avevano preso posto i responsabili dei settori tecnici, economici e commerciali in Italia e all'estero della Fiat.

Dopo aver rivolto un cordiale saluto ai rappresentanti del giornalismo internazionale e aver ricordato la 50ª edizione del Salone dell'Automobile, il dott. Agnelli ha sottolineato che dal principio del secolo ad oggi, Torino è più che raddoppiata e che la Fiat è passata da qualche migliaio di automobili di produzione all'anno a circa un milione e mezzo di produzione attuale.

Ha quindi tratteggiato i principali problemi e le prospettive del mercato automobilistico annunciando anzitutto i risultati previsionali Fiat per il 1968: produzione 1.450.000 autoveicoli (6% in più rispetto allo scorso anno), più altri 280.000 prodotti su licenza all'estero (+ 16% rispetto al '67). L'esportazione sarà di oltre 500.000 unità con un incremento del 32% sul 1967, e rappresenta il 35% della produzione.

« Per valutare i progressi reali di una azienda e la sua capacità competitiva — ha precisato il dott. Agnelli — è tuttavia indispensabile badare alle posizioni che conseguono a tali incrementi nei confronti dei concorrenti. Sotto questo profilo va rilevato che i positivi andamenti congiunturali nei principali paesi produttori, pur avendo giocato nel senso di determinare un riequilibrio delle posizioni dei vari costruttori dopo le flessioni del 1967, ve-

Salone dell'Auto di Torino

La conferenza stampa Fiat

dranno tuttavia la Fiat mantenere pressoché inalterate le sue quote relative e attestarsi a fine anno sul 5,5-6% della produzione mondiale, sul 16% di quella dell'Europa Occidentale e sul 21-22 per cento di quella della Comunità Europea ».

Il dott. Agnelli ha quindi sottolineato che la sicurezza e lo sviluppo aziendale non potranno più essere fondati e garantiti, almeno in Europa, all'interno di un solo mercato.

« E' sul mercato mondiale che si giocherà l'avvenire delle nostre aziende: il ruolo decisivo sarà infatti rappresentato dalla quota di presenza che ciascun produttore saprà assicurarsi e difendere ».

La produzione automobilistica tenderà pertanto a organizzarsi in un numero piuttosto ristretto di grandi concentrazioni imprenditoriali; ed è in linea con queste considerazioni che vanno collocati e valutati quei contatti e quegli accordi tra Case europee volti a ricercare indispensabili rafforzamenti competitivi.

Il Presidente della Fiat ha quindi tratteggiato brevemente due altri aspetti del mondo dell'automobile: il mutato rapporto tra utente, prodotto e produttore ed il grave problema della crescente difficoltà di circolazione.

« Dalla soluzione dell'impegnativo compito della circolazione a cui tutti siamo chiamati a collaborare — ha concluso il dott. Agnelli — dipenderà anche la possibilità di dare alla civiltà della nostra epoca — la civiltà delle macchine — quell'impronta che ne faccia, prima di tutto, una civiltà a misura e a servizio dell'uomo ».

Il Presidente della Fiat ha quindi risposto, nel corso della conferenza che è durata quasi due ore, alle numerose domande che gli hanno rivolto i giornalisti e che hanno spaziato su un panorama molto vasto e particolareggiato del mondo dell'automobile e alle quali sono stati anche interessati, di volta in volta, i direttori dei vari settori.

Com'era prevedibile la prima parte delle risposte che il dott. Agnelli ha fornito ai giornalisti hanno avuto come argomento l'accordo Fiat-Citroën. Tutti i presenti hanno molto apprezzato non soltanto la chiarezza ma anche la fran-

chezza con cui il dott. Agnelli ha affrontato i problemi esaminati.

Nei commenti apparsi sui giornali e sulle riviste specializzate è stato anche sottolineato che la conferenza stampa ha messo in rilievo il ruolo della Fiat come azienda automobilistica europea, aperta alla collaborazione internazionale.

Fiat Press Conference

Great expectation is always shown for the Press Conference which Fiat holds every year on the eve of the Turin International Motor Show.

To confer this year's Press Conference its special significance was the presence at the speaker's table of the Fiat Chairman Giovanni Agnelli who addressed the numerous journalists convened in Turin from all over Italy and abroad.

The encounter with the journalists — 500 of them, representing the leading newspapers and magazines from all over the world — took place at the company's new Rivalta works in a big hall specially arranged for the occasion and equipped for multi-lingual simultaneous interpretation. Also attending the Conference were TV and radio representatives from several countries. Prior to attending the Press Conference, the guests were taken on a guided tour of the Rivalta manufacturing facilities.

The 500 journalists were addressed by Chairman Giovanni Agnelli who had at his side the company's Managing Director and General Manager Bono, Vice Chairman Nasi, the Head of Gruppo Affari Internazionali Umberto Agnelli, Deputy General Managers Gioia and Rota, and Board Members Minola, Fiorelli and Ciuti. Also present were the various officials responsible for Fiat's engineering, economic and sales operations at home and abroad.

After greeting home and foreign press representatives and pointing out how the Turin Motor Show was this year celebrating its 50th anniversary, Agnelli stressed the fact that from the dawn of the century to-date Turin had doubled its population, and Fiat's yearly car output had increased over the same period from a few thousand to about 1.5 million units. He then proceeded to outline the main problems and prospects of the auto market. Speaking of Fiat first, he gave some of the anticipated results for the operating year 1968, such as a total production of 1,450,000 motor vehicles (6% up from the year before), an additional produc-

tion of 280,000 units built under Fiat licence abroad (16% up over 1967), and a 32% increase over 1967 in Fiat exports to top 500,000 units at year's end, or 35% of the company's total output.

« However, » Agnelli cautioned, « a company's actual progress and ability to compete must be viewed in terms of relative positions within the overall deployment. Under this angle, it should be noted that the positive trends that in the main producing countries re-adjusted the respective positions of various manufacturers after the 1967 downturns will leave Fiat at about its previous position, consolidating around 5.5 to 6% its share of world production and at 16% and 21 to 22% its shares of Western Europe and EEC production respectively. »

« A business, » he went on « will no more be able to count on its home market for safety and growth; not in Europe, at least. »

« It is on the world-wide market that the future of our business will be decided, on the strength of the market quota each company will be able to conquer and preserve. »

In line with these considerations, the wide consensus is that automobile business will move towards a rather small number of huge manufacturing concentrations. It is in the light of such philosophy that ought to be seen and weighed the contacts and agreements that have been going on among European manufacturers seeking common grounds for the competitive strengthening that is now indispensable.

The Chairman of Fiat then briefly discussed two other cogent aspects of the automobile world: the changing user-product-manufacturer inter-relationship, including the appalling car circulation problem.

« From the solution of this challenging task, to which solution we are all called to contribute, » the Fiat Chairman concluded, « will also depend our ability to give our contemporary civilization — the machine civilization — an imprint of service worthy of the human being. »

In the course of the two-hour conference, Mr. Agnelli replied to several questions put to him by the audience, dealing with a variety of subjects on the world of motoring. Assisting the Chairman on certain specific technical matters were other Fiat Divisional Heads.

As expected, the first group of questions dealt with by Mr. Agnelli referred to the Fiat-Citroën link-up. Mr. Agnelli competently handled all questions with straightforwardness and precision, a fact acknowledged by all those attending the Conference.

The role being played by Fiat as a European car manufacturing concern opened to international co-operation was amply stressed by newspapers and motoring magazines.

Visite allo stand Fiat del Salone



Nei giorni del Salone dell'Auto di Torino lo stand Fiat è stato visitato da numerose personalità e autorità. Nelle foto l'on. Scalfaro e l'on. Caiati.

I Cavalieri del Lavoro alla Mirafiori



Un gruppo di Cavalieri del Lavoro sono convenuti a Torino per visitare il Salone dell'Automobile. Nella nostra città sono stati accolti dal Presidente del Gruppo Piemontese Cavaliere del Lavoro prof. Carlo Verde insieme al Segretario Centrale della Federazione Nazionale dott. G. Gicca Palli e al dott. Giovanni Cavina, giunti appositamente da Roma. Alcuni dei partecipanti erano accompagnati dalle gentili consorti e dai familiari.

La mattinata è stata dedicata alla Fiat: dopo la visita al complesso automobilistico di Mirafiori il Cavaliere del Lavoro ing. Gaudenzio Bono Ammini-

stratore Delegato e Direttore Generale, insieme ai colleghi Cavalieri del Lavoro Alessandro Genero e Francesco Rota ha ricevuto e salutato cordialmente i graditissimi ospiti nella sala del Consiglio.

Il gruppo si è quindi recato al Museo dell'Automobile dove è stato ricevuto dal dott. Rodolfo Biscaretti presidente dell'Anfia e del Salone dell'Automobile. Egli ha svolto una breve ma esauriente relazione sui problemi dell'automobile sia in Italia che in campo internazionale. Dopo la colazione offerta dall'Anfia e servita nei locali del Museo è seguita la visita al Salone.

A Torino la sede internazionale dei giornalisti dell'automobile

Torino è stata scelta come sede della Federazione internazionale delle associazioni dei Giornalisti dell'Automobile (Fiaja). La cerimonia di inaugurazione è stata tenuta il 31 ottobre nella sede di Via Baretta dal Presidente della Federazione ing. Canestrini alla presenza di dirigenti delle Case Automobilistiche italiane ed estere, di tecnici e di una folta rappresentanza di giornalisti italiani e stranieri. Per la Fiat è intervenu-

to il Direttore Generale e Amministratore Delegato ing. Bono con il Vice Direttore Generale dott. Rota.

Nel corso del discorso inaugurale l'ing. Canestrini ha voluto comunicare la spontanea decisione dei giornalisti dell'automobile di dedicare questa sede al nome di Gino Pestelli, giornalista insignito e che fu per 36 anni fervido ed instancabile direttore dei servizi stampa e pubblicità Fiat.



I Gentiluomini della strada 1968

I «Gentiluomini della strada» premiati quest'anno hanno visitato la Fiat Mirafiori. Erano accompagnati dal Presidente del Comitato Direttivo Nino Nutrizio, Direttore de «La Notte». In Sala Consiglio sono stati ricevuti dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale che li ha salutati anche a nome del Presidente dott. Agnelli, fuori sede per impegni di lavoro.

«Gentiluomini della Strada» è — come è noto — una iniziativa promossa dal quotidiano «La Notte» per elevare ad altrui esempio le azioni di solidarietà, di generosità tra gli automobilisti, gli slanci di altruismo.

La cerimonia conclusiva di questa 11ª edizione si è svolta nella cornice ormai tradizionale del Museo dell'Automobile, nel giorno di chiusura del Salone Internazionale. Quest'anno sono state assegnate 19 medaglie d'oro, di cui tre alla memoria, ad operai, rappresentanti, camionisti, impiegati, agenti della Polizia Stradale, Carabinieri che si sono prodigati per soccorrere infortunati gravi in incidenti del traffico, alcuni come detto, facendo olocausto della propria vita. Tra i premiati anche il Ministro dell'Industria on. Giulio Andreotti e il Prefetto di Parma dott. Eudardo Zappa.

12° Convegno migliori venditori



Si è svolto nei giorni scorsi, a Torino, il tradizionale incontro annuale dei Venditori diretti delle Filiali italiane che hanno ottenuto i più brillanti risultati negli ultimi dodici mesi. I 48 partecipanti sono stati ricevuti dalla Direzione Generale, che ha rivolto loro un cordiale saluto, ed hanno quindi visitato Mirafiori ed il 50° Salone Internazionale dell'Automobile.

Il Salone ha 70 anni L'automobile è giovane

Felice creatura, l'automobile, che più si allontana dalla sua origine, nel tempo, più diventa giovane. E' già ultrasettantenne, eppure ogni anno si mette in mostra nel suo « Salone » per apparire più bella, più scattante, piena di brio, carica di aggeggi utilissimi, confortevoli per l'automobilista che vuole conquistare. Il Salone dell'automobile è quest'anno alla sua 50ª edizione, ma di anni ne ha di più, esattamente 69, perché il primo si svolse a Torino nell'aprile del '900. Tra il 1913 e il 1920 e tra il 1937 e il 1948 ci furono due lunghe interruzioni causate dalle guerre.

Nato a Torino, il Salone dell'Automobile si tiene ogni anno a Torino. E' difatti la sua sede naturale; naturale non solo perché a Torino si era svolta la prima delle rassegne, ma anche e soprattutto perché questa è la capitale italiana dell'automobile.

Millenovecento, 21-24 aprile, nella Palazzina delle Belle Arti del Valentino sono a disposizione 800 metri quadrati per gli strani ordigni che corrono senza cavalli. Venticinque espositori, francesi, tedeschi, italiani. Il pubblico è scettico, fa circolare barzellette che dipingono le automobili come mostri e gli automobilisti come pazzi, ma è anche affascinato da questo nuovo mezzo di locomozione. I visitatori corrono a frotte, duemila nei quattro giorni di esposizione.

Negli anni seguenti la manifestazione si sviluppa, parallelamente al diffondersi dell'automobile, richiamando un interesse sempre più vivo e popolare. La sua sede non è fissa; il Salone si tiene alcuni anni a Torino, altri a Milano. Anche Roma ospita il Salone per una volta, nel 1929.

Nel secondo dopoguerra si costituisce la Società « Torino Esposizioni » che ha come scopo di dare una sede veramente degna alle manifestazioni destinate a

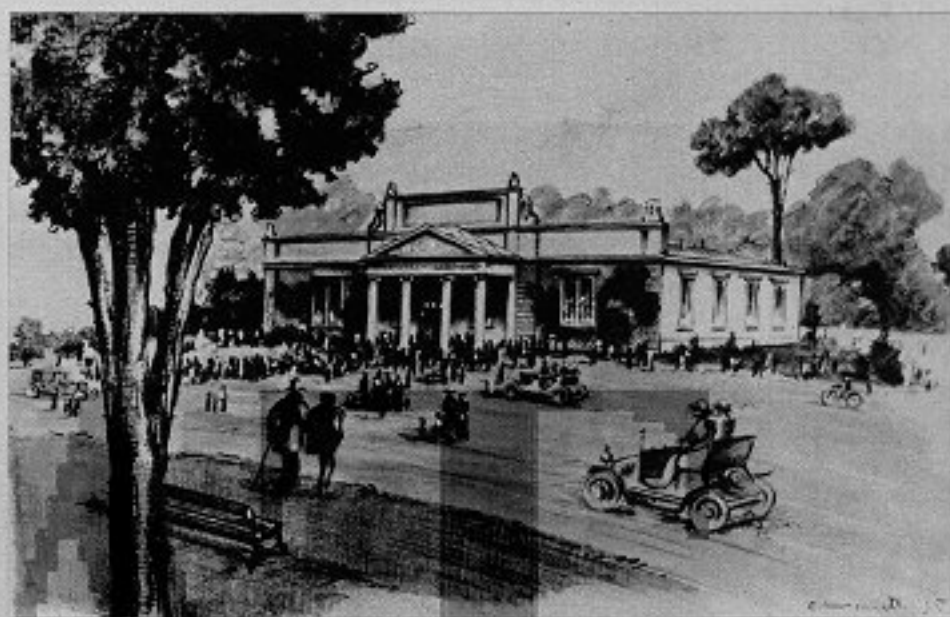
mettere in risalto, di fronte agli occhi di tutto il mondo, il lavoro italiano. Il palazzo è imponente, ardito nella sua struttura architettonica. La 31ª edizione del Salone s'inaugura così il 15 settembre 1948 sotto le volte altissime di Torino Esposizioni, con un'area di 12.600 metri quadrati e 278 espositori.

Da allora, la nuova, definitiva sede torinese del Salone dell'Automobile, si è via via evoluta ed espansa per seguire da vicino, nella maniera più intima e fedele, la vita e il successo dell'automobile che è diventata strumento di lavoro per una sempre più vasta massa di cittadini. Nel 1960, ad esempio, la superficie espositiva è salita a 36 mila metri quadrati con l'annessione di un nuovo padiglione sotterraneo destinato ai veicoli industriali e collegato con il Palazzo delle Esposizioni con il più lungo tappeto rotante del mondo.

Ma l'automobile e tutto il mondo hanno sempre più bisogno di spazio per cui, a partire dal 1963, si è deciso di alternare annualmente le presentazioni degli autobus e degli autocarri, per consentire una maggiore disponibilità degli spazi espositivi. Era soltanto una misura transitoria perché con questo 50° Salone gli organizzatori hanno deciso di staccare completamente la presentazione delle automobili da quella degli altri veicoli. Autobus e autocarri avranno una loro manifestazione primaverile ogni due anni, con inizio dal 1969.

Il Salone dell'Automobile è sempre più spazioso, più completo e dettagliato. Vengono a vederlo centinaia di migliaia di persone, da tutto il mondo, perché oltre alle proprie esclusive, raduna le novità che sono state presentate nel corso dell'anno. E' un Salone che costituisce motivo di fierezza per Torino, città dell'automobile che vive dell'automobile.

R. L.



Il primo Salone dell'Automobile, inaugurato il 21 aprile 1900, nella Palazzina delle Belle Arti del Valentino a Torino e uno dei primi stand della Fiat.



La Scuola di Amministrazione Industriale



Nelle foto: il busto del prof. Valletta offerto dall'Associazione Industriali Metalmeccanici, e il profilo della moderna costruzione.

Si è inaugurato il 12° anno accademico della Scuola di Amministrazione Industriale fondata nel 1957 dal Prof. F. M. Ferrer-Pacces. La Scuola fa parte dell'Università di Torino e in Italia è l'unica Scuola a livello universitario che forma i quadri per l'amministrazione d'impresa.

La sede — costruita secondo la tecnica più moderna e razionale — sorge nella stupenda cornice di Parco Italia '61 e offre agli studenti aule spaziose, ampi e luminosi locali per gli istituti e la biblioteca.

I corsi sono a due livelli (2 anni più 3) per consentire il conseguimento di diplomi

differenziati, quali sono richiesti dalla struttura della moderna società industriale.

La Scuola — nel suo duplice livello universitario di diploma (baccellierato) e di laurea in amministrazione industriale — rappresenta un mutamento radicale nei piani di studio accademici.

Il suo obiettivo fondamentale è quello di stabilire una connessione tra scienza e vita con un metodo « clinico », vale a dire con lo studio diretto di casi reali che consente la partecipazione attiva degli studenti alla discussione e alla soluzione di pro-

blemi concreti. Integrano le lezioni lo studio di gruppo, le visite aziendali e le proiezioni di film scientifici e industriali, che facilitano l'inserimento del giovane nel futuro ambiente di lavoro.

Il corpo insegnante della Scuola è formato da settanta docenti e assistenti, calibrato per una capacità recettiva di mille iscritti.

A fianco della Scuola opera il CeRIS — Centro di Ricerche sull'Impresa e lo Sviluppo — che dal 1964 svolge la sua attività con il patrocinio del Consiglio Nazio-

nale delle Ricerche e in collaborazione con università europee ed americane.

Un'apposita divisione è attrezzata per la assistenza alle imprese e agli enti pubblici in materia di « management » e di formazione e aggiornamento dei quadri aziendali.

La Scuola ha ordinamento e bilancio autonomo. Hanno sottoscritto il capitale di fondazione la Camera di Commercio, Industria e Agricoltura e l'Unione Industriale di Torino, l'AMMA, la Fiat-IFI, la Cassa di Risparmio di Torino, l'Istituto Bancario San Paolo e la Banca Popolare di Novara.



M. André Citroën
fondatore della Società

Nel numero del mese scorso abbiamo pubblicato il comunicato sull'accordo Fiat-Citroën. Un accordo di portata europea sia per l'importanza delle Aziende interessate che per l'incremento della produzione e del lavoro. Accomunare gli sforzi per essere più competitivi è garanzia di stabilità dell'occupazione e dei suoi sviluppi futuri. Per la saldezza economica d'Europa non basta abbattere le barriere doganali, ma sono necessarie ulteriori realizzazioni quali la nascita da uno spirito comunitario dell'automobile europea.

Ora l'accordo deve divenire operante secondo i programmi già esaminati dalle due aziende secondo un piano di consultazioni paritetiche per l'armonizzazione dei problemi da risolvere.

Dell'accordo Fiat-Citroën si è molto parlato sulla stampa di tutto il mondo. Sulle nostre pagine vogliamo far conoscere da vicino cos'è la Citroën come azienda e come produzioni.

La Citroën

Origini e sviluppo - Impianti e produzioni

La storia della Citroën ha inizio alla vigilia della Grande Guerra. Nel 1913 André Citroën, nato il 5 febbraio 1878, laureato al Politecnico di Parigi nel 1901, costituisce la « Société des Engrenages Citroën ». Trattasi di una grande officina meccanica la cui specializzazione è quella di produrre ingranaggi brevettati, caratteristici per il loro taglio a doppia spina di pesce. Il disegno opportunamente stilizzato di questa doppia spina diventerà in seguito il marchio della Casa automobilistica che André Citroën fonderà alla fine della guerra.

Nello stabilimento del Quai de Javel, che si sviluppa su un'area di 120.000 metri quadrati lungo la Senna, nella città stessa di Parigi, nasce il 4 giugno 1919 la prima vettura Citroën: il tipo « A », di immediato successo. E' la prima volta in Francia che viene prodotta una vettura in grande serie. Nel 1921 la produzione sale a 10.000 unità annue.

Attraverso uno sviluppo costante della produzione e con modelli che segnarono per le loro caratteristiche l'evoluzione dell'automobile, il 3 marzo 1934 viene lanciata la Citroën 7 CV, a trazione anteriore, vettura considerata capostipite nella sua categoria e che si affermerà sul mercato per oltre 23 anni.

Notevoli le affermazioni sportive della Citroën. Dalla prima traversata del Sahara (Algeri-Tombouctou) con 5 autocingolate nel 1922, ai records di velocità e distanza stabiliti dalla « Petite Rosalie » nel 1933: 300.000 km, ad oltre 93 km/h di media, alle vittorie assolute nei Rallyes di Montecarlo e nella Liegi-Sofia-Liegi.

Mentre si susseguono i modelli delle vetture con produzioni che raggiungono le 100.000 unità annue nel 1951, 200 mila nel 1957, oltre 300.000 nel 1960, anche gli impianti si sviluppano in conformità.

Dal primo stabilimento del Quai de Javel — che si estende ora su oltre 300.000 mq — la Citroën comprende attualmente stabilimenti anche a Rennes, Caen, e nella regione parigina. Altri due, a Metz e a Aulnay sono in costruzione. In totale 36 stabilimenti con 60.000 dipendenti.

La produzione annua della Citroën è stata di oltre 500.000 autoveicoli prodot-

ti nel 1967: il 25% della produzione complessiva francese.

La Citroën dispone inoltre di impianti di montaggio all'estero: in Belgio, Spagna, Sud Africa, Cile, Argentina, Jugoslavia, Madagascar, Portogallo, Olanda, Dahomey, Iran.

Da rilevare infine le caratteristiche della produzione Citroën, riconosciute ovunque per la loro versatilità nei settori della tecnologia e della ricerca avanzata. Si può ben dire che sia nella tradizione della Casa francese cercare nei suoi modelli soluzioni originali o di avanguardia dai servo-freni sulle quattro ruote della « B 14 » nel 1926 alla sospensione idropneumatica della « DS 19 » nel 1955, fino agli studi attuali per lo sviluppo e la messa a punto del motore Wankel.

La gamma di produzione della Citroën comprende modelli di vetture dalla Dyane (435 cm³) alla DS 21 (2175 cm³), veicoli industriali leggeri, medi e autobus. A questi modelli sono da aggiungere i veicoli medi, mediopesanti, pesanti e gli autobus prodotti dalla Berliet, azienda del gruppo Citroën.

Citroën Origines et développement Installations et productions

L'histoire de Citroën commence dès la veille de la Grande Guerre. En 1913 André Citroën, né le 5 février 1878, licencié de l'Ecole Polytechnique en 1901, constitue la Société des Engrenages Citroën. Il s'agit d'une grande usine mécanique dont la spécialisation est de produire des engrenages brevetés, caractérisés par leur profil à double chevron. Ce double chevron, stylisé, deviendra par la suite, la marque de la firme automobile qu'André Citroën fondera à la fin de la guerre.

C'est dans les Usines du Quai de Javel — 120.000 mètres carrés, le long de la Seine, à Paris même — que le 4 juin 1919 naît la première voiture Citroën: le type « A », qui obtient un succès immédiat. C'est la première fois en France qu'une voiture est produite en grande série. En 1921 la production atteint 10.000 unités par an.

A travers un développement constant de la production et avec des modèles qui ont marqué de leurs caractéristiques l'évolution de l'automobile, le 3 mars 1934 est lancé la 7 CV Citroën, à traction avant, voiture considérée dans sa catégorie com-



1921 - Un interno del primo Stabilimento del Quai de Javel a Parigi



Un aspetto odierno della facciata dello Stabilimento di Parigi



Alcuni modelli della gamma vetture Citroën (la DS, la Ami 6).



M. Pierre Bercot
presidente e direttore generale

ma le chef d'une lignée qui s'affirmera sur le marché pendant plus de 23 ans.

Les affirmations sportives de Citroën sont également importantes. De la première traversée du Sahara (Alger-Tombouctou) avec 5 auto-chenilles en 1922, aux records de vitesse et de distance établis par la « petite Rosalie » en 1933: 300.000 km à plus de 93 km/h de moyenne, aux victoires absolues dans les Rallyes de Montecarlo et dans la Liège-Sofia-Liège.

Alors que les modèles se suivent, les productions atteignent 100.000 unités en 1951, 200.000 en 1957, plus de 300.000 en 1960 et les installations se développent.

Avec la première Usine du Quai de Javel — qui s'étend désormais sur plus de 300.000 mètres carrés — Citroën comprend actuellement des ateliers à Rennes, Caen et dans la région parisienne. Deux autres, sont en construction à Metz et à Aulnay. Au total 36 usines avec 60.000 salariés.

La production annuelle de Citroën a été de plus de 500.000 véhicules automobiles en 1967: 25% de la production totale française. Citroën dispose également d'installations de montage à l'étranger: Belgique, Espagne, Afrique du Sud, Chili, Argentine, Yougoslavie, Madagascar, Portugal, Hollande, Dahomey, Iran.

A relever enfin les caractéristiques de la production Citroën, partout reconnues en raison de leur versatilité dans les secteurs de la technologie et de la recherche avancée. On peut bien dire qu'il est dans la tradition de la firme française de chercher pour ses modèles des solutions originales ou d'avant-garde: depuis les servo-treins sur les quatre roues de la « B 14 » en 1926, à la suspension hydro-pneumatique de la « DS 19 » en 1955, jusqu'aux études actuelles pour le développement et la mise au point du moteur Wankel.

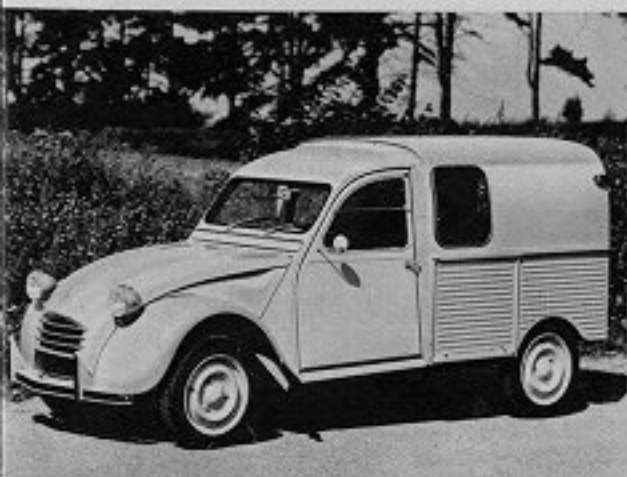
La gamme de production de Citroën comprend des modèles de voitures allant de la Dyane (435 cm³) à la DS 21 (2175 cm³), des véhicules industriels légers et moyens et des autobus. A ces modèles il faut ajouter les véhicules moyens, semi-lourds et lourds et les autobus produits par Berliet, entreprise du groupe Citroën.



Una veduta aerea delle nuove Officine Citroën a Rennes-la-Janis



Linee di montaggio vetture e veicoli industriali



a Dyane) e dei veicoli industriali Citroën e Berliet

L'alluvione in Piemonte

Indomita forza di ricostruire delle popolazioni colpite e generosa gara di solidarietà



Una colonna di mezzi Fiat diretta verso le zone alluvionate.

Ancora un autunno di lutti e di rovine: la disastrosa alluvione che ha colpito nei primi giorni di novembre il Piemonte, e con più drammatiche conseguenze il Biellese — una delle regioni più industrializzate ed operose d'Italia — ha commosso e rattristato tutti gli italiani.

Le rovine e la desolazione di Valle Strona, Valle Mosso — che i giornali e televisione ci hanno mostrato in tutta la loro evidenza — hanno richiamato alla memoria analoghi, non lontani episodi di altre devastazioni, altre vittime della furia scatenata della natura. Ma anche in altre regioni piemontesi, nel-

l'Astigiano, nel Monferrato, nelle Langhe, abbiamo assistito a gravi danni provocati dalle acque.

«E' un pellegrinaggio di dolore» ha detto il Presidente Saragat, visitando le zone della catastrofe, dove anche decine di fabbriche sono state spazzate via lasciando senza lavoro 20.000 persone. Saragat ha soggiunto: «Siamo qui per manifestarvi la solidarietà di tutti. Non si può lasciare senza aiuto una zona così laboriosa e meritevole».

«Coraggio, saldezza, innato senso organizzativo dei Piemontesi. Gente di prim'ordine, che conosceva da tempo perché ebbero l'onore di essere per due

anni Prefetto di Torino. Ma quel che ho visto in Valle Strona e nel Biellese ha superato ogni previsione. Significativo che a soli 25 giorni dalla catastrofe può cominciare l'opera di ricostruzione». Queste le dichiarazioni del dott. Migliore, direttore generale della Protezione civile al Ministero dell'Interno, il quale ha diretto le operazioni di soccorso nelle zone alluvionate.

L'organizzazione dei soccorsi era stata immediatamente disposta dalle Autorità locali con le quali ha collaborato tutta la popolazione per dare sollecito inizio alla ripresa. Ammirabile lo slancio dei giovani, degli studenti che si

sono associati alle opere di soccorso.

«Poche ore dopo l'ondata della distruzione — sono sempre parole del Prefetto Migliore — i piemontesi pensavano già al domani. Eravamo venuti per portare coraggio e, cosa paradossale, abbiamo tratto noi coraggio dagli alluvionati».

Immediatamente sono partiti da Torino mezzi Fiat, apripista, caricatori, autocarri, campagnole, per concorrere alle operazioni di sistemazione nelle zone alluvionate. Mentre il giornale va in macchina gli uomini e mezzi Fiat sono tuttora all'opera, con spirito di solidarietà fraterna.

Alla necessità urgente di aiuti e di soccorsi i Torinesi hanno risposto con il consueto generoso slancio: la sottoscrizione promossa da «La Stampa» — e aperta anche con un contributo della Fiat di 20 milioni, più 10 milioni della Presidenza, Direzione e Direttori — ha raggiunto al momento in cui andiamo in macchina la cifra di Lire 447 milioni.

La direzione del Giornale con l'immediatezza indispensabile che le è caratteristica in queste circostanze ha fatto distribuire gli aiuti in tutte le zone alluvionate.

Agevolazioni della Fiat per i Clienti danneggiati. La Fiat, come aveva già fatto per l'alluvione di Firenze (novembre 1966) a testimonianza di solidarietà verso la propria Clientela, ha deciso di applicare le stesse agevolazioni per i clienti che hanno avuto l'automezzo reso inutilizzabile.

Esse consistono in un concorso nel pagamento del prezzo di listino delle vetture nuove, con una cifra a carico della Fiat, fino al 40% del prezzo. Per i veicoli industriali e per i trattori vengono applicate particolari agevolazioni per le riparazioni. Le agevolazioni saranno riservate ai clienti che risiedono nei Comuni dichiarati alluvionati. Anche la «Sava» applicherà ai clienti facilitazioni sull'acquisto rateale.

Il provvedimento di favore sarà valido fino al 31 gennaio 1969.

La musica classica americana

Quando si dice musica americana, tutti — ed è giusto — pensiamo al jazz, uno dei più ricchi e vitali aspetti dell'arte moderna, tale da agire anche su molti maestri europei della cosiddetta musica classica. Ma l'America ha avuto anche una fioritura di musica colta, che oggi già prende l'aspetto di una tradizione e si fa conoscere in alcuni esponenti con tratti comuni; la fortuna e la frequenza con cui musiche di maestri statunitensi moderni cominciano ad apparire nei nostri programmi ci invogliano a ripercorrere per sommi capi il cammino della musica americana.

I primi colonizzatori che all'inizio del secolo XVII toccarono terra a Jamestown, Plymouth e Massachusetts Bay avevano con sé buone scorte di musica inglese, sia di tipo sacro sia di carattere profano; soprattutto nell'ambito della musica per il culto, per cantare inni e antifone, sorsero numerosissime scuole di canto, con maestri viaggianti intenti non solo a formare un repertorio di canti fra il popolo ma anche, con quello spirito pratico che rimase tipico della cultura americana, a tentare nuovi sistemi di notazione musicale, di facile e immediato apprendimento. Il nome di William Billings (1746-1800), con-

ciatore di Boston, è uno dei primi che la storia della musica americana ci abbia ricordato; lasciò nientemeno che sei libri di composizioni vocali. Intanto, accanto al centro musicale costituito dalle cantorie, si veniva sviluppando un altro ambiente, vario e pittoresco; quello di ballerini, concertisti, attori-cantanti che, giunti dall'Europa, si sistemarono nelle città della costa orientale, velocemente crescenti in senso moderno e quindi capaci di assorbirli come elementi di una vita artistica in via di formazione. Fu solo dopo la guerra del 1812 che questi musicisti professionisti (nella maggior parte di nazionalità inglese) cominciarono a esercitare una sensibile influenza; gli istintivi, magari rozzi, compositori di inni religiosi cominciarono a perdere credito e a diradare, mentre il paese metteva ogni ambizione nel porsi sulla linea del gusto europeo; un gusto, va da sé, che era quello consumato in Europa molto prima, rivolto allo studio di musiche già antiche; ma la creazione di grandi società come la *Haendel and Haydn Society* (Boston, 1815), la *Musical Fund Society* (Filadelfia, 1820), e la *Philharmonic Society* (New York, 1842), vive ancora oggi, gettarono le basi di una

cultura musicale e di una attività concertistica che oggi è la prima del mondo.

Nel 1845, a Filadelfia, viene battezzata la prima opera lirica americana, *Leonora* di William Henry Fry, in cui l'impronta dell'opera italiana, e in special modo di Donizetti, è molto chiara; alla fine della guerra civile, George Frederick Bristow scrisse invece la prima opera su soggetto americano, *Rip Van Winkle*, data a New York nel 1865. Nel periodo che va fino alla grande crisi del 1929, la vita musicale americana è contraddistinta da una febbrile crescita; elemento di grande importanza in questo processo, è l'arrivo in America di frotte di musicisti europei (specialmente tedeschi questa volta), costretti o decisi a fuggire in seguito alle agitazioni del 1848 e dei successivi moti liberali. Si può dire che a partire dal 1870 non vi fu importante città americana che non avesse un gruppo di musicisti tedeschi fra i suoi ospiti, molti dei quali ricoprivano importanti cariche didattiche e artistiche.

I musicisti americani di questo periodo, il cui nome resta nella storia della musica, sono J.K. Paine, G.W. Chadwick, E. MacDowell e H. Parker; caratteristico di tutti l'essere venuti in Europa a studiare, in Germania soprattutto, ma anche in Francia. Anzi, proprio qui, nel corso dell'Exposition Universelle di Parigi del 1889, fu presentato un concerto interamente dedicato a compositori americani e i critici di tutto il mondo si accorsero che una nuova giovane scuola era nata. Dall'insegnamento di Parker uscì Charles Ives, uno dei musicisti americani più importanti, che proprio in questi anni sta diventando oggetto di un vero e

proprio boom: americano nel più profondo del suo spirito, a differenza dei suoi compagni, non venne a «perfezionarsi» in Europa e rimase negli Stati Uniti dove organizzò invece una Compagnia di Assicurazioni, continuando a comporre per suo conto una quantità di musica, senza curare di farla conoscere.

Dopo la prima guerra mondiale cominciò a sorgere il nome di Aaron Copland, autore prolifico e vivace, ma il personaggio di maggior rilievo intorno agli Anni trenta è Edgard Varèse, artista che si inserisce compiutamente in quel gusto per la novità, per la ricerca di nuovi mezzi e metodi espressivi che è un po' la nota comune della musica americana; lavori di Varèse come *Ionization* (1931) e *Poème électronique* (1958) composto per un vario numero di altoparlanti, furono sentiti come cose nuove e con scandalo, in Europa. Di grande importanza infine ricordare che quando sull'Europa si stava stringendo la minaccia del nazismo, ancora una volta un largo flusso di artisti prese l'oceano per raggiungere l'America; in questa folla erano due dei maggiori musicisti del nostro secolo, l'ungarese Bela Bartok e il viennese Arnold Schoenberg; entrambi chiuderanno la loro esistenza negli Stati Uniti. Che nella folla schiera dei compositori americani moderni si trovino oggi un buon numero di artisti-ricercatori come Henry Cowell e John Cage, che hanno additato nuove vie al linguaggio musicale, precedendo o almeno scambiando alla pari con le scuole europee, è la prova migliore dell'importanza e della vitalità raggiunta oggi dall'arte musicale nata in terra d'America.

G. P.

Espongono i fotografi Fiat

Che si possa fare della buona, modernissima fotografia, senza ricorrere necessariamente a sistemi gratuiti, o peggio illogici, è la considerazione che emerge spontaneamente visitando la Rassegna annuale della sezione fotografi Fiat. La rassegna ha avuto luogo presso il Centro Culturale Fiat in via Carlo Alberto dal 9 al 17 novembre, ed è stata inaugurata alla presenza del Prefetto, dott. Caso, del Questore, dott. Guida e del rappresentante del Sindaco dott. Vinicio Lucci. La selezione indica la presenza di un gusto insieme classico e attualissimo e, insomma, si sente il polso di gente aperta a tutte le ispirazioni, ma nei limiti del gusto sicuro dove il nuovo viene raggiunto senza cercare lo stravagante.

Non è una novità che il gruppo Fiat si è da anni mostrato uno dei più validi: la rassegna attuale lo conferma. Vi sono, come nelle edizioni precedenti, i nomi noti dei Prieri (vedere i suoi «Totem» e «Spirale ondulante»), del Robino (con gli squisiti ritratti a cui ci ha abituati a fianco di paesaggi eccezionali, che gli sono meno consueti), degli Zappia (Citiamo «Studio» ed «Innamorati»), ma sorgono le nuove leve: ci riferiamo a Francesco Chimenti, con i suoi straordinari «Al pascolo», «Il puledro» ed «Ultimo sforzo». Od ancora «La forza»: una prova di bravura. Ma è anche la quantità dei bravi fotografi, di coloro che lavorano su uno standard molto elevato, che stupisce. Le opere presentate sono state ottocento; fra tutte, solo duecento le ammesse: è comprensibile quindi che queste diano complessivamente un'impressione di validità tecnica e di altezza di ispirazione.

I risultati del «racconto fotografico» ne sono la controprova. Azzeccare una fotografia può essere relativamente agevole; indovinare per caso una serie che possa formare una serie su un unico soggetto, è impossibile. In questo settore, la rassegna Fiat è esemplare, e pensiamo soprattutto alle sequenze tragiche di Muratori in «Depressione nel Monferrato» (la mente ritorna ai grandi «maestri» americani, che documentarono in modo analogo la «depressione» del '29), a Grosso, per le sue



sette opere su «Festa il dì del santo Patrono», a Puricelli per «Gioco delle bocce», ed ancora a Bonis per «Club Abramo». E poi a Cresta, allievo del corso di fotografia, per l'insieme dei suoi studi di ritratto, che testimoniano come le nuove leve siano già pronte ad affiancarsi ai più anziani campioni.

Un discorso diverso dovremmo fare per la sezione delle stampe a colori, settore in cui difficoltà tecniche, forse insormontabili, sembrano intralciare il cammino. La strada giusta dovrebbe essere quella indicata da Miglietti con «Nel bosco incantato» e Defendini con «Ragazza in casa». E' importante sperimentare e verificare: i grossi risultati, come splendidamente avviene per il bianconero, non possono mancare.

C. M.

1. Francesco Chimenti - La forza.
2. Lino Pacchiotti - Guy.
3. Francesco Rossi - Struttura.



CENTRO CULTURALE FIAT Calendario dicembre

CONCERTI

3 - ore 21,30 - Presso il Conservatorio Musicale «G. Verdi» Concerto di Michael Ponti (Pianoforte). In programma: Schubert: Fantasia in Do (Wanderer) op. 15 - Liszt: Sonata in Si minore - Mussorgsky: Quadri di una esposizione.

VISITA CULTURALE

8 - Al Museo Egizio di Torino.

NOTIZIE IN BREVE

ARTI FIGURATIVE

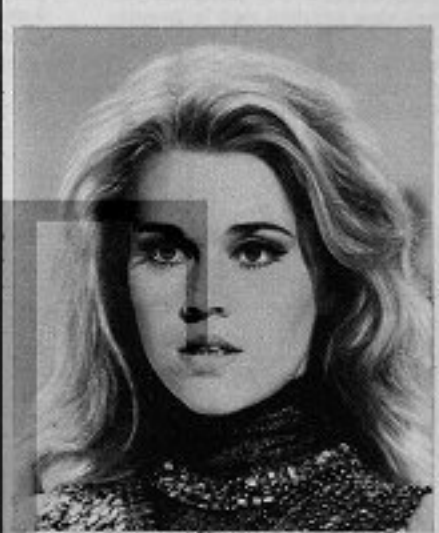
A cura della Sezione Arti Figurative del Centro Culturale Fiat sono iniziati i Corsi di Pittura e Disegno — in Via Carlo Alberto, 59 — e quelli di Incisione e Ceramica — presso l'Istituto Professionale per l'Industria e l'Artigianato in Via Assarotti, 12; sino alla concorrenza dei posti disponibili si accettano ancora iscrizioni presso la segreteria del Centro Culturale in Via Carlo Alberto, 59.

CINEAMATORI

Il 24-25 ottobre si è svolta a Merano la XII Rassegna Internazionale del film a formato ridotto. Il Cine Club Fiat è stato premiato per la selezione più numerosa e più valida.

Inoltre il 3 novembre a Vignola (Modena), al 3° Concorso Nazionale, il film «Vortice» di Renato Toniato del Cine Club Fiat si è aggiudicato il 1° premio quale miglior film in senso assoluto.

il juke-box nel cruscotto



Musica dello spazio

Gli astronauti delle capsule Apollo e Soyuz non c'entrano. Qui si parla invece di Barbarella, eroina dell'universo, apparsa sugli schermi nelle sembianze fascinate di Jane Fonda. Le musiche originali del film sono state incise in due 45 giri Dot. Si intitolano: «The black queen's beads», «An angel is love», «The glitterhouse» e «Love drags me down». Il brano migliore è «Glitterhouse» ma anche gli altri contribuiscono a ricreare l'atmosfera magica del mondo pazzo di Barbarella. L'orchestra è diretta dall'autore Bob Crewe, con stile tipicamente hollywoodiano, compresi i coretti che dialogano nello spazio.

Sentimenti beat

Chi lo avrebbe immaginato? Le ragazze beat hanno un «Sentimento»: l'ultima canzone di Patty Pravo, Rispetto alle passate generazioni le tenerezze non si sussurrano ma si urlano. E se l'urlo è virulento come quello della Pravo, un cuore oggi finisce per non avere più segreti. Dobbiamo rammentarci? Nient'affatto. Il disco 45 giri Arc viene saccheggiato e rotto senza soste nei juke-boxes. Nella seconda facciata troviamo un altro successo: «Gli occhi dell'amore».

Non è il vecchio cicles

1910 Fruitgum Co. non è la marca di un cicles ma il nome suggestivo del complesso musicale che lanciò l'estate scorsa il «Ballo di Simone». Ora si ripresenta al pubblico che ha voglia di ballare con «1, 2, 3 Red light». E' uno shake, ma i meno giovani non si spaventano: è lento, ricco di atmosfera, invitante. Nel retro del 45 giri Buddah Rd. troviamo «Mr. Jensen», un motivo dallo stile classicheggiante.

Cantautore del cuore

Mino Reitano, il giovanissimo cantautore che ha fatto sognare le ragazze con «Avevo un cuore», è presente tra i successi dell'autunno-inverno con la novità «Una chitarra, cento illusioni». La canzone piacerà anche alle generazioni incanutite; ha il respiro di una serenata affidata ad un ritmo dalla semplice struttura. Se voltate il disco 45 giri Ariston, troverete «Per un uomo solo», splendida melodia che a tratti scambierete, (complice il raffinato arrangiamento) per una musica ieratica.

Vi piace il classico?

Ascoltiamo Maria Callas, tornata alla ribalta della cronaca dopo le nozze improvvise di Onassis con Jacqueline ex Kennedy. Delle sue più famose interpretazioni liriche la Cetra ha approntato un 33 giri stereo. Nella vita privata la Callas è una donna bizzarra; sulla scena riesce a farsi perdonare. Una prova? Questi brani tratti dalla Traviata: «E' strano», «Ah! Forse è lui!», «Follie follie!», «Sempre libera», «Amami Alfredo», «Non sapete quale affetto», «Addio al Passato».

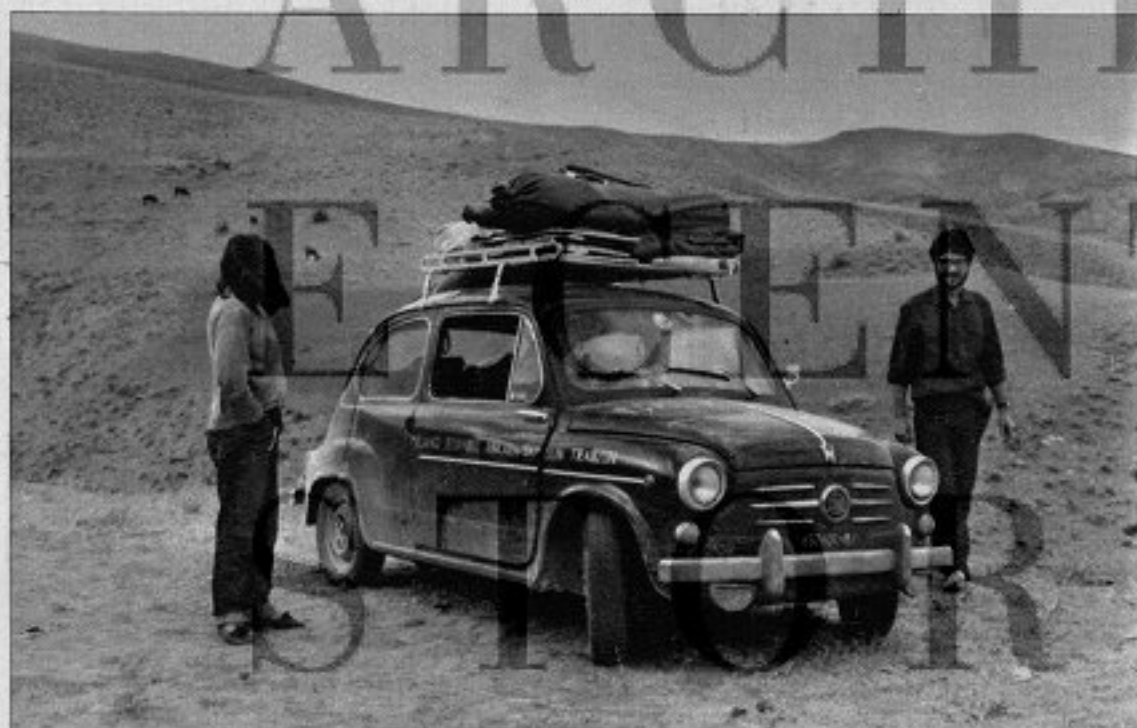
U. S.



SVEZIA
Il signor Guido Longo, che abita e lavora a Malmö, è un affezionato cliente delle vetture Fiat e lettore della nostra rivista. Con piacere pubblichiamo una fotografia dei suoi due bambini nati in Svezia, Assuntina di 5 anni e Gino di 3, che qui vediamo salutare gioiosamente dalla 1100 R del padre.

Mr Guido Longo, who lives and works in Malmö, Sweden is a devoted Fiat owner and a reader of our magazine. Of his two Swedish-born children, Assuntina, 5, and Gino, 3, we gladly publish this shot in which they are pictured cheerfully waving from daddy's Fiat 1100 R.

Caleidoscopio Fiat



MERANO
Una sfilata di vetture Fiat accompagnate da bellissime indossatrici ha vivamente interessato l'elegante pubblico convenuto all'ippodromo Maia in occasione del gran premio ippico lotteria. Applausi e ammirazione per le auto ed i modelli.

CAMEROUN
123.000 km senza riparazioni o revisioni alla parte meccanica; questo il brillante risultato raggiunto da un taxi Fiat 124 che qui vediamo durante una simpatica riunione organizzata per festeggiare l'avvenimento presso l'agenzia di Yaounde della S.H.O. Cameroun.



MILANO
Con una Fiat 600 del 1962, tre giovani, Robert e Paul Metzel, e Rosanna Confalonieri hanno recentemente compiuto un viaggio di 14.000 km. attraverso Jugoslavia, Bulgaria, Turchia, Iran, Iraq, Siria. I guadi, la sabbia e le piste del deserto non hanno fermato la piccola vettura Fiat, che qui vediamo in un momento del raid.

AUSTRIA
Questa insolita « confezione regalo » su vetture Fiat è stata realizzata dall'ing. Kurt Schweighofer commissionario Fiat in Austria. Le auto così decorate hanno sfilato per le vie di Deutschlandsberg richiamando la curiosa attenzione degli abitanti.

Diese ungewöhnliche « Geschenk-Konfektion » auf Fiat-Wagen wurde von Herrn Ing. Kurt Schweighofer, Fiat-Händler in Oesterreich, realisiert. Die geschmückten Autos defilierten durch die Strassen Deutschlandsbergs und machten die Einwohner neugierig aufmerksam.

PERUGIA
Due automezzi Fiat, una Campagnola ed un 625 N2, attrezzati per il Servizio Soccorso Stradale, sono stati recentemente consegnati all'Automobile Club di Perugia, nell'ambito del rinnovo del suo parco veicoli.





ERTO e CASSO

In occasione del quinto anniversario della tragica alluvione del Vajont ha avuto luogo presso il comune di Erto e Casso la cerimonia della consegna di due scuolabus (un 238 ed una 850 familiare) destinati al trasporto degli scolari del Comune. Nella foto il sindaco Corona ed alcuni collaboratori con i due veicoli che sono stati consegnati dalla commissionaria Icap di Pordenone. Il 238 ha avuto assegnata la targa PN 1000.



GERMANIA

Anche l'aeroplano ha bisogno dell'automobile; ecco infatti una delle vetture Fiat 850 che l'Alitalia ha distribuito nei più importanti aeroporti della Germania per il servizio di autotrasporto. Per lo stesso impiego sono anche utilizzati con successo furgoni Fiat 238.

Auch das Flugzeug braucht das Automobil; hier einer der Fiat 850, die Alitalia in den bedeutendsten Flughäfen Deutschlands für den Zustellungsdienst benutzt. Zum selben Zweck werden auch Fiat 238 Transporter erfolgreich eingesetzt.



MILANO

Questa Fiat Dino spider, dalla morbida carrozzeria in pelliccia, è stata la protagonista di una sfilata di moda che ha richiamato l'attenzione di un folto pubblico ed in via Montenapoleone ha addirittura fermato il traffico. Ecco intorno alla vettura, la creatrice di moda Biki, Lady Italia 1968, Edy Campagnoli, Lady Pakistan e Luisa Boeing.



CATANIA

Al 7° Gran Premio del Mediterraneo, svoltosi sul Circuito di Pergusa sono sfilate in apertura di gara le moderne sportive Fiat: il coupé e lo spider Fiat Dino, e gli spider 850 Sport e 124 Sport. Nella fotografia, le vetture imbandierate percorrono la pista di gara.

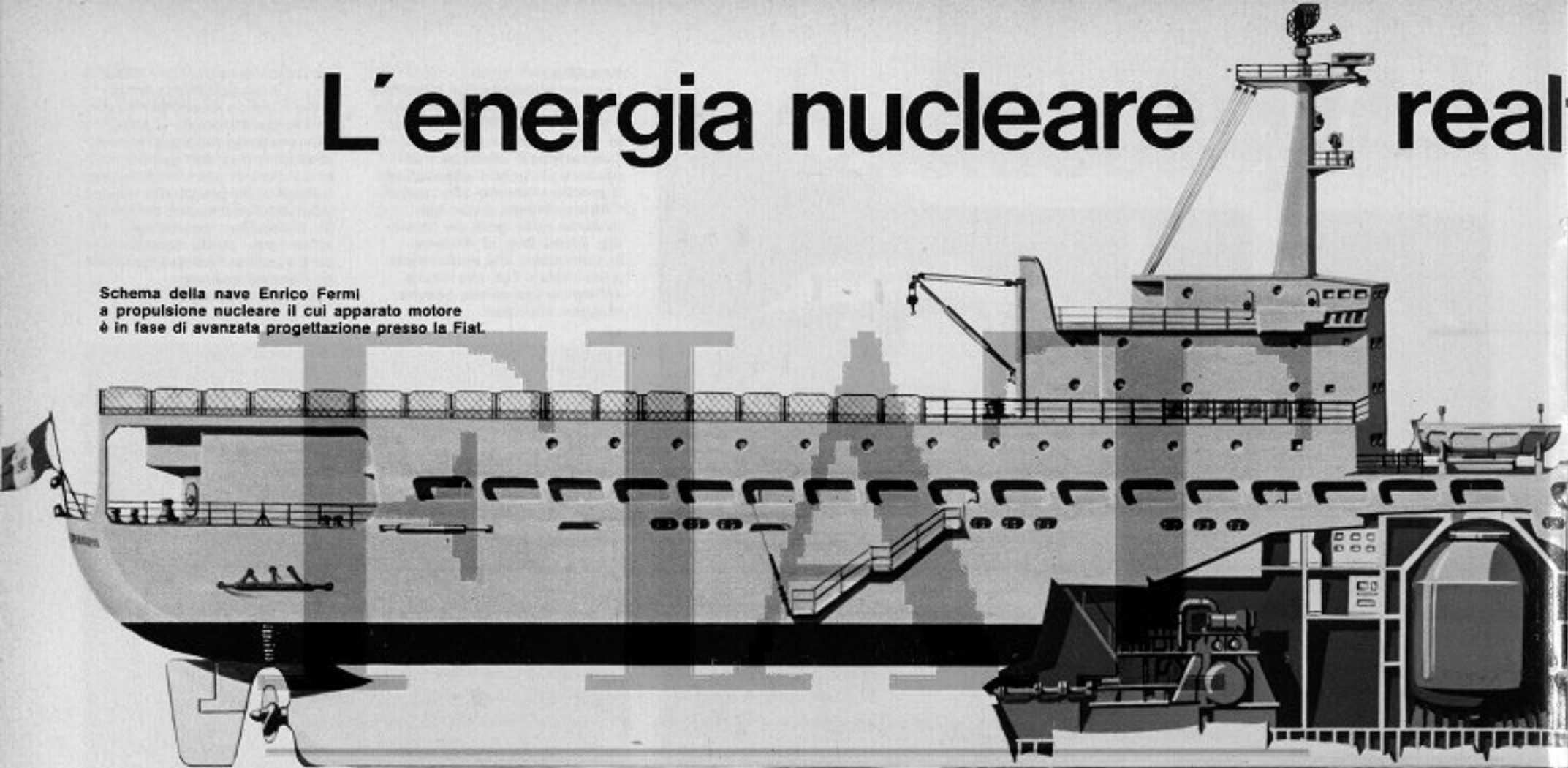
PORDENONE

La Fiat T4 del 1915, che ha partecipato, con altre 23 vetture d'epoca, al raid del Cinquantenario, svoltosi sull'itinerario Monte Grappa - Vittorio Veneto - Trieste, è stata ospite a Pordenone delle Industrie Zanussi. Qui ha ricevuto dal consigliere delegato della Zanussi rag. Lamberto Mazza un simpatico riconoscimento quale vettura di ordinanza di Vittorio Emanuele III.



L'energia nucleare real

Schema della nave Enrico Fermi a propulsione nucleare il cui apparato motore è in fase di avanzata progettazione presso la Fiat.



Poche scoperte come quella dell'energia nucleare si sono presentate sulla scena del progresso in un alone altrettanto straordinario di prospettive e promesse. E molti hanno subito immaginato risultati da fantascienza. In realtà dal giorno della prima reazione a catena, realizzata da Enrico Fermi nel 1942, di tutte le meraviglie che l'atomo prometteva generosamente, almeno nei libri avveniristici, si è visto ancora ben poco. Non sono state fatte saltare gigantesche montagne per facilitare il traffico o per cercare minerali; il Sahara non è stato trasformato in un'oasi verde, l'oceano artico è sempre freddo e le astronavi atomiche sono rimaste solo sui giornali « a fumetti ». Insomma non esiste ancora quella « scatoletta piena di atomi » che basterebbe mettere in tasca per avere energia pronta a comando, per qualsiasi uso.

Eppure sono gli scettici, come accade quasi sempre, ad avere torto. I progressi fatti nel campo delle ricerche nucleari sono forse più rapidi di quelli ottenuti a suo tempo dall'aviazione. Soltanto si tratta di fatti difficili da vedere e da valutare perché situati fuori del nostro diretto,

immediato interesse e dalle nostre abitudini mentali. Sono stati già prodotti nel mondo più di 200 miliardi di Kwh di energia elettrica, di cui 15 miliardi in Italia, per mezzo dell'energia nucleare. Proprio in Italia occorre tenere presente che già nel 1964 l'energia elettrica prodotta da reazioni nucleari contribuiva per il 3,1 % alla produzione totale di energia elettrica. Dopo sei anni di navigazione, la nave mercantile americana a propulsione nucleare « Savannah » ha iniziato le operazioni di cambio del combustibile nucleare, avendo navigato oltre 15 mila ore a pieno regime e trasportato 110 mila tonnellate di merce. Un rompighiaccio nucleare russo ha aperto nell'artico le rotte ai piroscafi attraverso la banchisa polare e sottomarini azionati da motori nucleari sono in navigazione in tutti i mari del globo. Nei gabinetti medici è di uso comune lo stabilire diagnosi mediante radioisotopi e alcuni radioisotopi servono ad alleviare, se non ancora a curare, certi tipi di tumori; le mutazioni create con le radiazioni nucleari offrono nuove prospettive all'agricoltura.

Questi brevi cenni sono la confer-

ma che l'energia nucleare è ormai una realtà ed il futuro è sempre più rivolto allo sviluppo industriale di questa nuova fonte di energia. Negli Stati Uniti sono attualmente in costruzione 31 centrali nucleari per produzione di energia elettrica e ne sono state programmate altre 56, che entreranno in servizio entro il 1972. L'ENEL ha recentemente indetto una gara per una nuova centrale nucleare che entrerà in servizio nel 1972, aggiungendosi alle tre già esistenti in Italia ed installate a Latina, sul fiume Garigliano ed a Trino Vercellese.

In tutti i settori delle applicazioni industriali dell'energia nucleare, l'Italia, anche per merito della Fiat, è presente. Il nostro è un mondo dove si fa in fretta ad andare indietro e non basta riesumare i nomi di Galilei, Marconi o Fermi per ottenere riconoscimenti. Bisogna che i nostri ricercatori siano all'avanguardia, perché da loro dipenderà il posto che avremo nel mondo di domani e quindi il nostro livello di vita; occorre dunque far sì che le realizzazioni industriali italiane siano sempre più numerose ed importanti.

La tempestività dell'iniziativa Fiat in questo settore è dimostrata da numerose, concrete azioni: nel lontano 1946 la Fiat partecipò alla fondazione del CISE, quel Centro Informazioni Studi e Ricerche che si è reso benemerito, anche per aver preparato tanti tecnici di riconosciuto valore internazionale. Oggi la Fiat agisce nel vastissimo settore attraverso la Sezione Energia Nucleare, inquadrata nella Divisione Mare, la SORIN (Società Ricerche Impianti Nucleari) costituita congiuntamente alla Montecatini nel 1956 e la COREN (Combustibili Reattori Nucleari) costituita nel 1967 con la Westinghouse e la Breda. Inoltre con varie altre iniziative, in collaborazione con il CNEN (Comitato Nazionale Energia Nucleare), l'Euratom e le Università.

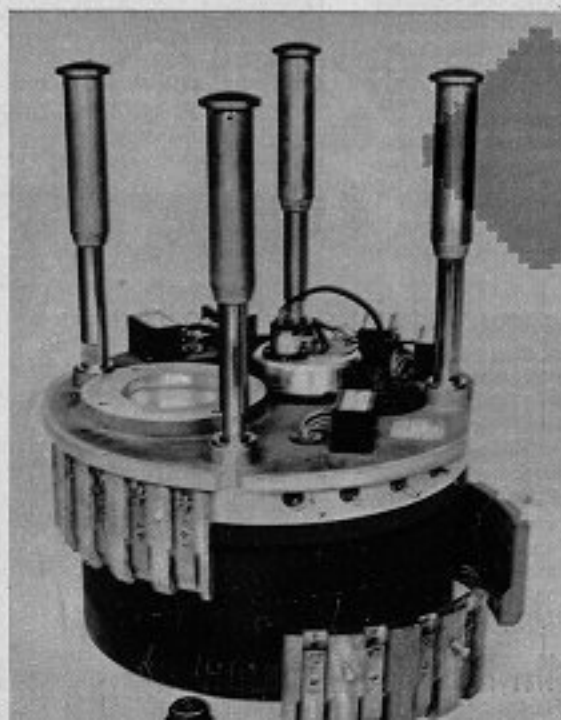
La Sezione Energia Nucleare Fiat possiede una completa attrezzatura di uffici di progettazione, laboratori di ricerca ed apparecchiature industriali per la realizzazione di impianti pilota e per la progettazione di impianti nucleari completi.

La SORIN ha un moderno centro di ricerche comprendente tra l'altro il più potente reattore di ricerche

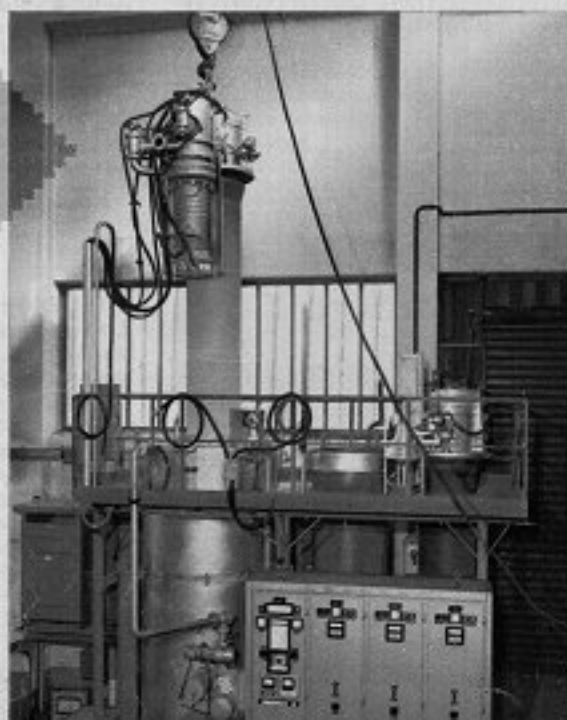
Prototipo di meccanismo di azionamento per barre di controllo per impianto nucleare per propulsione navale.



Meccanismo di azionamento per barre di controllo, parte dei 24 gruppi fabbricati dalla Fiat per il reattore « Dragon » in esercizio in Gran Bretagna.



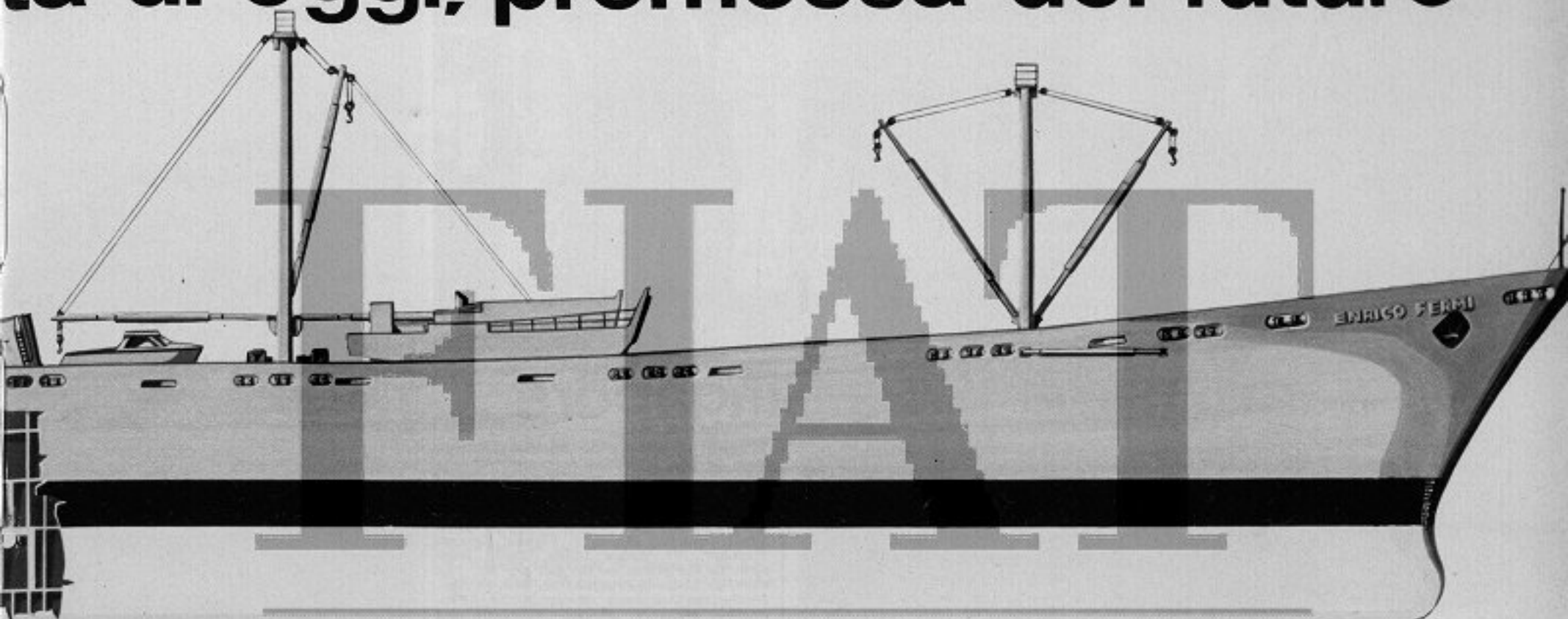
Forno di brasatura sotto vuoto per elementi di combustibile.



Saldatura di componente per reattore nucleare in acciaio inossidabile austenitico.



Attualità di oggi, promessa del futuro



italiano e la COREN ha costruito nel suo stabilimento di Saluggia gli elementi di combustibile per sostituire quelli ormai sfruttati della centrale nucleare dell'ENEL di Trino Vercellese.

La Fiat dispone quindi della più forte organizzazione industriale italiana nel settore.

Nelle attività della Sezione Energia Nucleare va menzionata la progettazione del reattore nucleare per la propulsione della nave « Enrico Fermi » in cooperazione con il CNEN e tra le realizzazioni vanno ricordati i meccanismi di azionamento delle barre di controllo per il reattore « Dragon » in esercizio in Gran Bretagna dal 1964 e analoghi meccanismi per il reattore sperimentale « MASURCA » del Commissariat à l'Energie Atomique francese. La Sezione Energia Nucleare si avvale della collaborazione di altre divisioni Fiat, tra le quali la Divisione Costruzioni ed Impianti e di Società collegate quali la « Impresit » e la « W. Motofides ».

E' un lavoro notevolissimo, importante per due aspetti che vogliamo sottolineare: primo, il fatto che l'Italia

è un paese povero di combustibili, dal carbone al petrolio ed il cui patrimonio idrico è ormai in fase di completo sfruttamento ai fini idroelettrici; pertanto l'energia nucleare assume un'importanza vitale per la futura produzione di energia elettrica il cui consumo tende ad aumentare dell'8% all'anno. Secondo, l'esistenza di un divario tecnologico tra Stati Uniti ed Europa che è particolarmente inquietante nel campo nucleare. Proprio in questo settore è vanto della Fiat l'aver dato un particolare contributo allo sviluppo dell'energia nucleare in Italia, raggiungendo la capacità di svolgere un'azione industriale in accordo con le richieste del mercato.

U. O.

Nuclear energy, a reality of today and a promise for the future

Nuclear energy has now become a reality and in future there will be an increasing application of this source of energy on

an industrial scale. Italy, also through Fiat, participates in all sectors where use is made of nuclear energy for industrial purposes.

The presence of Fiat in nuclear energy has been felt and appreciated through a series of projects. Fiat participated to the establishment of CISE (Centro Informazioni Studi ed Esperienze) back in 1946, and today Fiat is active in the wide nuclear energy field through its own Nuclear Energy Department (a department of the Marine Division), SORIN, a nuclear plants research company created jointly with Montecatini in 1956, and COREN, a nuclear fuel fabrication company set up jointly with Westinghouse and Breda in 1967. Fiat is active in different projects carried out in co-operation with CNEN (National Committee for Nuclear Energy), EURATOM and universities.

Fiat's Nuclear Energy Department is equipped with modern and advanced design facilities for provision of nuclear steam supply system engineering.

SORIN has a modern research centre which includes the most powerful research reactor in Italy: a 7 MW swimming pool type reactor.

COREN has built in its Saluggia plant the fuel elements for ENEL's Nuclear Plant at Trino Vercellese in replacement of those burnt-out.

Within the activity of the Nuclear Energy Department mention must be made of the

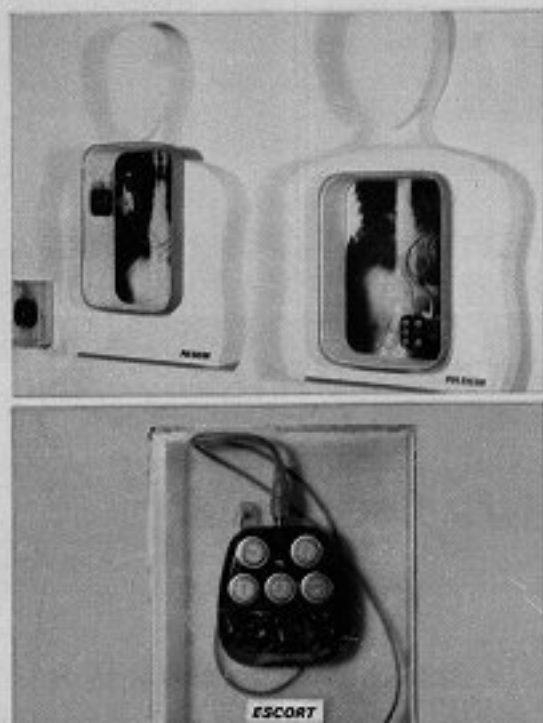
design carried out in co-operation with CNEN of a nuclear reactor for the propulsion of the ship « Enrico Fermi »; the development and the construction of the 24 control rod drive mechanisms for the « Dragon » reactor in operation in Great Britain since 1964, the construction of mechanisms for the « Masurca » reactor for France's Commissariat à l'Energie Atomique. In this endeavour the Fiat Nuclear Energy Department also relies on the co-operation of other Fiat departments, including the « Divisione Costruzioni e Impianti » and other Fiat associated companies like « Impresit » and « W. Motofides ».

The importance of the role played by the Fiat Nuclear Energy Department can be appreciated since this Department is called to operate in a country such as Italy, poor in fuel resources such as coal and oil, and whose water supplies have already been almost completely utilized for power generating purposes.

Under such conditions, the availability of nuclear energy takes a vital importance in view of the growing demand for energy which is increasing at a yearly rate of 8 per cent.

Fiat rightly prides itself of the special contributions made to the nuclear energy development in Italy, which has placed the company in a position to be able to provide nuclear steam supply systems for the production of electrical energy and ship propulsion on an industrial scale according to market demands.

Escort: stimolatore cardiaco a frequenza variabile per fornire impulsi elettrici al cuore umano.



Reazione nucleare a piscina del centro Sorin di Saluggia.



Elementi di combustibile per la Centrale Enel di Trino Vercellese prodotti dalla Coren.





La millesima 124 a Singapore

La Sharikat Fiat Distributors (Malaysia) Sendirian Berhad concessionaria per il montaggio e la vendita delle vetture Fiat per il territorio della Repubblica di Singapore, della Federazione Malese e del Sultanato del Brunei ha festeggiato la millesima Fiat 124 uscita dagli stabilimenti di Tampoi.

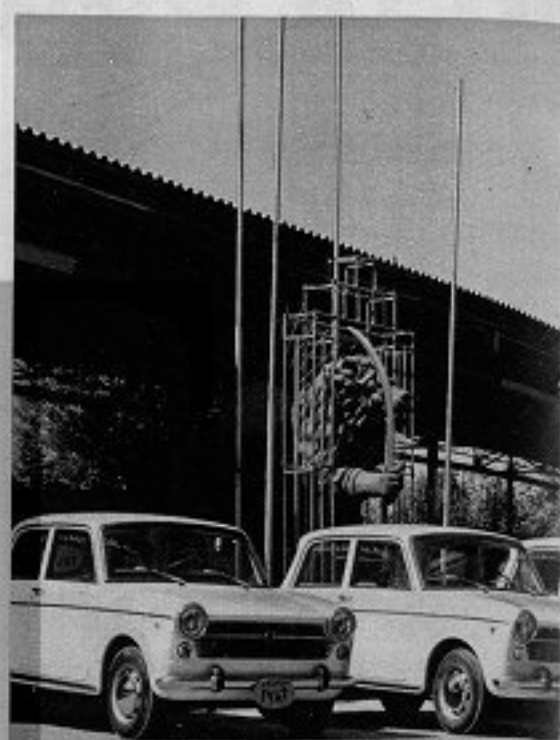
Al centro della foto il Primo Ministro del Johore, il Direttore sig. Lien Keng Hoen, il Direttore Generale si-

gnor L. T. Viganò, il Direttore dello Stabilimento sig. Renee Lande. Nel gruppo a sinistra il Capo Contabile sig. Yap Yen Fye, l'Ispezzore di Produzione sig. Peter Chew, il Direttore di produzione sig. S. K. Yap, i signori Tuninetti e Rissone della SPE.

The 1,000th Fiat 124 unit has rolled off the assembly lines of the Tampoi plant operated by Sharikat Fiat Distributors (Malaysia) Sendirian Berhad who are the conces-

sionaires responsible for the assembly and sales of Fiat automobiles throughout the Republic of Singapore, the Federation of Malaysia, and the Sultanate of Brunei.

In the middle of the picture are the Prime Minister of Johore, Mr. Lien Keng Hoen, Director; Mr. L. T. Viganò, General Manager; Mr. Renee Lande, Works Manager. In the group on the left are Mr. Yap Yen Fye, Chief Accountant; Mr. Peter Chew, Production Inspector; Mr. S. K. Yap, Production Manager; Messrs. Tuninetti and Rissone of SPE.



Fiera Industriale di Nova Lisboa



Anche quest'anno la Fiera Industriale di Nova Lisboa ha avuto un grande successo di espositori e visitatori. La Concessionaria Fiat, Auto Imperial do Huambo Lda, ha partecipato con una rassegna dei modelli più rappresentativi di autocarri Fiat e di vetture Seat.

Nella fotografia il Governatore Generale dell'Angola, il Governatore del Distret-

to di Huambo, il Presidente della Camera Municipale di Nova Lisboa, i Presidenti delle Camere di Commercio di Luanda e Huambo e numerose altre personalità durante la visita di apertura.

Tambem este ano a Feira Industrial de Nova Lisboa teve um grande sucesso de expositores e visitantes. A Concessionária «Fiat», Auto Imperial do Huambo

Lda. participou com uma gama de modelos mais representativos de camiões Fiat e turismos Seat.

Na fotografia estão: Governador Geral de Angola, Governador districto do Huambo, Presidentes das Associações Comerciais de Luanda e Huambo e numerosas outras altas individualidades, durante a visita de inauguração.

Rally di Grecia



Nei giorni 21 e 22 settembre u.s. si è tenuto il primo Rally di Grecia per automobilisti dilettanti, sulla distanza di 1000 km., in cui le vetture Fiat hanno collezionato una brillante serie di successi e di ottimi piazzamenti. Il sig. C. Dafferaios su 850 coupé ha vinto il primo premio assoluto di destrezza e si è piazzato al secondo posto nella classifica generale; una Fiat 500 ha vinto la Gimkana, ed ancora una 1100 si è

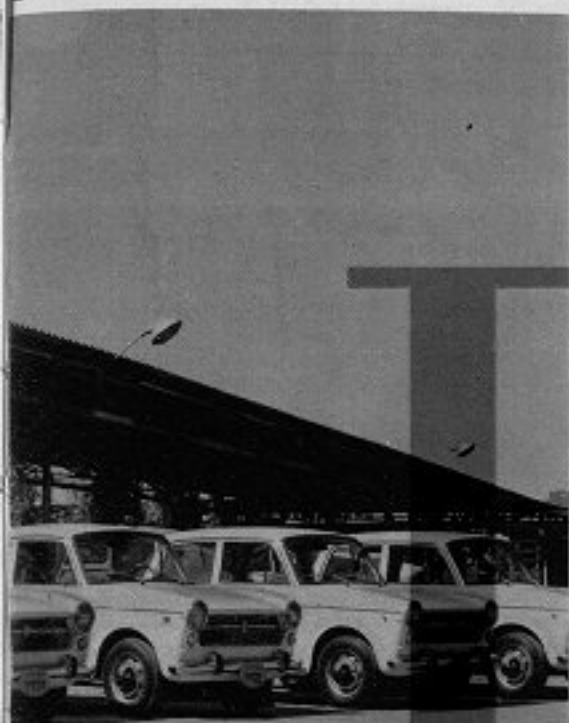
Club "Topolino" in Olanda

A Bussum in Olanda è sorto il Topolino Club Nederland che conta ben 68 appassionati possessori di Topolino Fiat. Le auto, tutte molto ben conservate nonostante l'età, sono oggetto di particolari cure da parte dei loro proprietari. Eccone alcune fotografate durante un raduno di «Topolino».

At Bussum, Holland, some 68 keen Fiat Topolino owners have recently got together suitably calling their association Topolino Club Nederland. In spite of their vintage years, all Topolino cars are still in good conditions and are looked very well after by their owners. Here are some shots taken at a «Topolino» meeting.



per l'Iran



These five Fiat 1100 R's, together with a money contribution, were the expression of the solidarity of Fiat and its people for the Iranian population of Khorassan, stricken by earthquake in September of this year. This gesture has been gratefully acknowledged on several occasions by the Iranian radio and Press.



piazzata al terzo posto nella classifica generale.

At the first Rally of Greece for amateur drivers run over a distance of 1,000 Km. on 21 and 22 September, a series of brilliant victories and excellent placements was collected by Fiat entries.

Mr. C. Dafferaios, on Fiat 850 coupé, got first prize for car nimbleness and placed himself second in the general classification.

Donna Ideale Europa 1968

La signora Sissel Halvorsen di Bergen, Norvegia, è stata eletta a Montecatini « La Donna ideale Europa 1968 » superando concorrenti di 14 nazioni. Oltre all'ambita vittoria che premia le sue molteplici qualità, la signora si è vista consegnare dall'Ambasciatore italiano in Norvegia, H.E. Clementi di San Michele, una fiammante Fiat 850 Special. Ecco la signora Halvorsen fotografata durante la consegna della vettura, tra l'Ambasciatore d'Italia e il sig. R. Husem, Presidente della Norsk Auto di Oslo. A destra il rag. Luigi Carrera della Nordisk Fiat di Copenhagen.

Mrs. Sissel Halvorsen of Bergen, Norway, has been elected Europe's Ideal Woman for 1968 at Montecatini, against competitors from 14 nations. Apart from the personal satisfaction for this public acknowledgment of her many assets, Mrs. Halvorsen was also presented by the Italian Ambassador to Norway, H.E. Clementi di San Michele, with a brand new Fiat 850 Special. The photo shows Mrs. Halvorsen who is taking delivery of the motor car, between the Italian Ambassador and Mr. R. Husem, Chairman of Oslo's Norsk Auto. On the right can be seen Mr. Luigi Carrera, from Copenhagen's Nordisk Fiat.



Attori con vetture Fiat

Molta simpatia tra i personaggi dello spettacolo e dello sport e le vetture Fiat. Ecco Gino Bramieri (foto 1) con due sportive per la sua famiglia: uno spider 124 Sport ed un coupé 850 Sport; Liana Orfei e Vittorio Adorni (foto 2) fotografati accanto ad un coupé 850 nel porto di Allassio; Lady Europa 1968, Margaret Rose Keil (foto 3), che ha appena ritirato un fiammante spider 850; Giuliana Lojodice (foto 4) che ha acquistato una Fiat 500; infine Amedeo Nazzari (foto 5) con la sua Fiat 125.



Pallacanestro femminile



Quinte nel campionato di serie A dello scorso anno, seconde nel torneo allieve e seconde anche in quello juniores nazionale, le cestiste del C.S. Fiat stanno riprendendo con nuovo impeto il cammino nella massima divisione italiana. Dal 24 novembre tutte le più forti nostre squadre partecipano alla corsa verso lo scudetto. Il C.S. Fiat, sorprendendo i tecnici di tutta Italia ed i suoi stessi dirigenti, si è affermato per tre anni consecutivi. Il periodo d'oro comprende i campionati del '62, '63, '64 vinti appunto dalle biancorosse ed anche quelli del '65, '66 e '67 in cui le atlete di Korwin si sono piazzate brillantemente al secondo, al terzo ed ancora al secondo posto.

Poiché nella pallacanestro femminile in genere ed in particolare nello sport il professionismo è un'utopia, o una minaccia, a seconda dei punti di vista, lo squadrone dei tre scudetti ha sentito anche il peso dei ritiri. Ha perso qualche atleta per la strada: matrimonio, trasferimenti, impegni esclusivi di lavoro. Le cestiste partite hanno lasciato il posto alle giovani. Nell'ultima stagione il bravo allenatore Pellegrini ha dovuto accontentarsi del quinto posto.

Accontentarsi è il termine esatto: ne era soddisfatto quasi come per un primato.

«Le nostre cestiste hanno dato dimostrazione di serietà? di senso sportivo? di impegno leale?», si è domandato lo stesso Pellegrini, e con lui Korwin. Risposta affermativa. Tutto bene allora. Il primo scopo era raggiunto; avanti con ugual impegno verso il prossimo torneo. Agli allenamenti iniziatisi nello scorso settembre non hanno preso parte due nomi noti: l'azzurra Silvana Grisotto, oggi moglie dell'olimpionico di nuoto Roberto Lazzari, ha da pensare al marito e alla casa; Giovanna Camerano deve dedicarsi allo studio. E' la legge della vita sportiva. Le due brave cestiste lasciano un rimpianto; altre le sostituiranno nel lungo cammino del campionato.

La capitana della squadra Teresina Cirio Damiani, novanta volte maglia azzurra continuerà a guidare un complesso in cui giovani e meno giovani formano un tutto omogeneo che ha la fortuna di avere un'età media inferiore ai vent'anni. Altre azzurre del C.S. Fiat — è appena il caso di ricordarlo — so-

no Anna Maria Del Mestre, 50 presenze in nazionale, Loredana Vincenzi, 16 convocazioni, Emilia De Rienzo, 12 presenze e Franca Costa, che per otto volte ha fatto parte della nostra rappresentativa. Tutte queste atlete hanno fatto parte dello squadrone dei tre scudetti e potranno appoggiare con le loro esperienze Renata Bigone, Fiorella Bey, la futura dottoressa Donatella Gallo e soprattutto il gruppo delle provenienti dalle squadre juniores. Anche in questo complesso vi sono delle nazionali di categoria, Alda Giovannardi e Annamaria Consiglio che per dieci volte hanno partecipato a gare della squadra azzurra giovanile. Vi sono infine Marida Pellegrini, Giovanna Oddone, Luigina Salvi, Marisa Mondo e Renata Jugo. Tutte le giovanette del basket sono studiate, come è facile pensare data la loro età, le altre cestiste sono impiegate nelle varie sezioni della Fiat.

Accanto alle titolari e riserve di serie A il C.S. Fiat presenta poi le allieve e le juniores. Nel primo settore sono comprese Fulvia Franchino, Anna Maria Mascarelli, Gabriella Zanelli, Barbara Bertini, Donatella Trevisi, Maria

Calendario dicembre

ATLETICA PESANTE

- 1 - Milano - Campionati Italiani Cadetti
Lotta Greco Romana.
14-15 - Bari - Campionati Italiani Assoluti
Lotta Greco Romana.

CINE

- 1 - ore 16 e 21 - «Le dolci signore»
(vietato ai minori di anni 14)
6-7 - ore 21 - «Modesty Blaise, la bellissima che uccide»
8 - ore 16 e 21 - «Modesty Blaise, la bellissima che uccide»
11 - ore 21 - «Aimez-vous la neige?» -
«Inverno made in Switzerland» -
«Cantilena Helvetica - Via Zürich»
(Documentari dell'Ufficio Nazionale
Svizzero del Turismo)
13-14 - ore 21 - «Fantomas contro Scotland
Yard»
15 - ore 16 e 21 - «Fantomas contro Scotland
Yard»
20-21 - ore 21 - «Questo difficile amore»
(vietato ai minori di anni 14)
22 - ore 16 e 21 - «Questo difficile amore»
(vietato ai minori di anni 14)
27-28 - ore 21 - «Colpo doppio del camaleonte d'oro»
29 - ore 16 e 21 - «Colpo doppio del camaleonte d'oro»
31 - ore 21 - «Due per la strada»

GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

GITE DI UN GIORNO

Tutte le domeniche e festivi:	L.	
Bardonecchia	650	
Beaulard	650	
Cesana	600	
Cervinia	1.000	
Clavière	650	
Crissolo	650	
Monginevro	800	
Prali	650	
Salice d'Uzio	600	
Sestriere	600	

GITE DI DUE GIORNI

31-12-'68/1-1-'69	
Nizza - Montecarlo	L. 14.850

GITE DI QUATTRO GIORNI

Costa Azzurra - 29-12-'68/1-1-'69	L. 27.550
Interlaken e Grindelwald - 29-12-'68/1-1-'69	» 29.925
Roma - Firenze - 23/26-12-'68	» 36.575
Argentiere (Chamonix) - 26/29-12-'68	» 29.925

GITE DI CINQUE GIORNI

29-12-'68/2-1-'69	
Napoli e la Costiera Amalfitana	L. 47.500

PALLACANESTRO

- 1 - Torino - C.S. Fiat-Pall. Lamborghini
Bologna
8 - Milano - Magazzini Standa Milano-C.S. Fiat
15 - Torino - C.S. Fiat-A. S. Altus Roma
22 - Torino - Pall. Lanco Torino-C.S. Fiat



Ecco la squadra delle sezioni Avio classificate 1° nel XXXIV Trofeo Agnelli di pallacanestro (serie B): da sinistra e dall'alto, Laura Manassi, Gemma Maritano, Donatella Trevisi, Giovanni Grandi (allenatore), Patrizia Vergnano, Silvana Villare, Raffaella Ferro, Giuseppina De Blasio, Daniela Amato.

NOTIZIE IN BREVE

AUTOMOBILISMO

Domenica 20 ottobre si è svolta nel complesso sportivo del Campo Agnelli, di fronte ad un numeroso pubblico, l'annuale gara automobilistica alla quale hanno preso parte 80 concorrenti appartenenti alle varie Sezioni Fiat. Sono risultati vincitori: A. Marocco (Sede Centrale) classe fino a 500 cc., R. Bergadano (Sez. Automobili) classe da 500 a 850 cc., R. Pascolo (Sez. Prod. Ausiliarie) classe oltre 850 cc. La speciale classifica femminile ha dato vincente la sign. Balbina Ferro (Sez. Ferriere).

BOCCE

Buoni risultati dei boccaiisti del C.S. Fiat: il 6-7 ottobre si sono classificati al 1° posto nella gara internazionale di Asti con la quadretta formata da Val-Macocco-Bragaglia-Grangotto ed il 27 ottobre hanno vinto ad Orbassano la Coppa dell'Industria con Val-Macocco-Rapello-Moia.

Risultati gare sezionali:

AGES

Settembre

29 - Sezione: 1. Ballario-Cauda-Ponte

Ottobre

20 - Sezione: 1. Bellino-Fabrizi

AUTOMOBILI

Luglio

14 - Officina 25 Meccanica: 1. Ballatore-Gorgerino

Settembre

1 - Off. 29-39 - Rep. 292-392 Mecc.: 1. Pavone-Sola

8 - Gruppo Anziani: 1. Montabone-Longhi

15 - Collaudo 1° Lavorazione: 1. Bergui-Origlia

15 - Reparto 569: 1. Novo-Grazzini

15 - Collaudo Funzionamento: 1. Tartarini Bianchini

15 - Serv. Mecc.: 1. Albanesi-Bargelli-De Fabiani

21 - Serv. Contr. Qualità: 1. Larizza-Bova-Angiolini

28 - Serv. Gen. Carr.: 1. Asoglio-Castagnot-Merlone

28 - Imp. Serv. Tecn. e Amm.vi: 1. Signetti-Bor-

gione-Farinetto

29 - Officina 22 Meccanica: 1. Osella-Arnoletti

29 - Officina 13 Presse: 1. Perlo-De Bernard

29 - Officina 7 Presse: 1. Bo-Melotti

29 - Officina 54: 1. Bonino-Bessone

29 - Officina 45: 1. Mantello-Porporato

29 - Collaudo Accett. Arrivi: 1. Giulino-Rissone

Ottobre

5 - Officina 33 Mecc.: 1. Nigra-Truccone-Santini

20 - Officina 23 Meccanica: 1. Chiappero-Guglielmo

20 - Officina 31 Meccanica: 1. Spilotro-Rossello

20 - Collaudo Lavor. Mecc.: 1. Vacchetta-Baudurco

20 - Collaudo Lavor. Mecc. 2: 1. Longhi-Granero

AVIO

Settembre

14 - Gruppo Anziani: 1. Amedeo-Vanni

14 - Reparto Trasporti: 1. Martino-Barbieri

22 - Sezione: 1. Rosso G. Bolognese-Saracco

28 - Officina 2: 1. Ferrero-Silva

28 - Controllo della Qualità: 1. Bertone-Mossino

28 - Officina 1: 1. Moret-Morello

Ottobre

5 - Officina 3: 1. Teppa-Charrier

FERRIERE

Maggio

26 - Sezione: 1. Pica-Rubatto

Luglio

7 - Sezione: 1. Gualfo-Braghieri

FONDERIE

Settembre

21 - Sezione: 1. Cassardo-Solavaglione

21 - Serv. Mano d'Op. Carmagnola: 1. Stella-Dutto

21 - Magazz. Gen. Off. Mat. Carmagnola: 1. Rubi-

netti-Bertoncino

21 - Servizio Tecnico: 1. Semino-Biasoli-Rocco

22 - Gr. Anziani Sez. Metalli: 1. Barbero-Papino

28 - Impiegati e Cap: 1. Semino-Barbiero

28 - Servizio Materiali: 1. Salandri-Bergozzo

28 - Reparto Collaudo Off. 4: 1. Andreis-Nocade

29 - Donatori di Sangue: 1. Stocco-Marinello

GRANDI MOTORI

Settembre

8 - Reparto Trasporti: 1. D'Annunzio-Chistello

22 - Reparto 3: 1. Villa-Barosso

22 - Reparti 8-15-16: 1. Allara-Facelli

22 - Reparto Tempere: 1. Sommaio-Falcioni

29 - Reparto Fonderia: 1. Gastaud-Minerdo

OFFICINE RIVALTA

Settembre

15 - Produzione: 1. Gariboldi-Maritano

Ottobre

20 - Off. Carrozzeria: 1. Bruno-Doria

OFFICINE SUSSIDIARIE AUTO

Settembre

15 - Gruppo Anziani: 1. Rosso-Rossi

29 - Sez. O.S.A. e Stab. Off. Stura: 1. Rapello-

Cacciotto-Morinelli

PRODUZIONI AUSILIARIE

Settembre

15 - Gruppo Anziani: 1. Borello-Panero

Ottobre

8 - Sezione: 1. Basso-Ferraro

RICAMBI

Settembre

29 - Gruppo Anziani: 1. Scapino-Boazzo

Ottobre

20 - Sezione: 1. Lacchetta

SEDE CENTRALE

Settembre

14 - Motor. Agr. - Serv. Amm.vi: 1. Baronecelli-

Musso-Mastaglia

21 - Centro Style: 1. Villa-Bongioanni M. Emiraufio

21 - Sez. Energia Nucleare: 1. Nasi-Laurenti

28 - Servizio Lavoro: 1. Guglielminotti-Rima

Ottobre

5 - Uffici Tecnici Veicoli - Imp. Speciali: 1. Bru-

netti-Bertone

5 - Centro Tecn. Tratt. - Serv. Tecn.: 1. Sola-Zago

5 - Affari Interni: 1. Alessio-Costantino-Villar

5 - Dip. Prog. Studi Autoveicoli: 1. Nutarelli-

Bona-Alfredi-Giraud

5 - D.P.S.A. - Off. Tecn. Trattori: 1. Travaglio-

Rostagno

5 - Centro Turbine: 1. Bullano-Pizzolato

12 - D.P.S.A. - Serv. Off. Tecn. Velo. Industr.:

1. Carena-Sguaita-Tessore

12 - Uffici Tecnici - Serv. Prog. Estero: 1. Chiesa-

Mosso-Brusotti

SIMA

Settembre

22 - Gr. Anziani: 1. Novara-Bertoncello-Sulseni

SPA

Settembre

15 - Sezione: 1. Cristofori-Lamberti

STABILIMENTO OFFICINE STURA

Settembre

7 - Serv. Materiali: 1. Pagliolico-Gaffoglio

22 - Mag. Gen. e Trasporti: 1. Pantur-Lazzarich

VELIVOLI

Settembre

21 - Gr. Anziani: 1. Castagno L.-Suppo G.

24 - Centro Elettr. Avio: 1. Calosso-Giachello

28 - Officina 2: 1. Ballo P.-Lavezzaro B.

Ottobre

19 - Officine Caselle: 1. Mariscotti-Cagna

MOTOSCOOTERISMO

Si è conclusa l'attività del motoscooterismo del C.S. Fiat con il raduno nazionale a Fagnano Olona. Hanno nel corrente anno ottenuto buoni piazzamenti e si sono complessivamente aggiudicati 13 coppe.

TROFEO AGNELLI

Classifica (dopo le gare di Automobilismo, Fotografia, Tiro al Fucile, Bocce, Tennis, Pesca):

Serie A:	1° Automobili	punti 61,5
	2° Spa	" 54,5
	3° Sede Centrale	" 52
	4° Ferriere	" 49,5
Serie B:	1° Fonderie	punti 58,5
	2° Stabilimenti Avio	" 44,5
	3° Materfer	" 35,5
	4° Ricambi	" 28,5
Serie C:	1° O.S.A.	punti 55
	2° Grandi Motori	" 52,5
	3° Prod. Ausiliarie	" 27,5
	4° Sima	" 11,5
	5° Ages	" 1



La quadretta della Sezione Grandi Motori composta da Benente, Agosto, Carletti e Bussoni si è aggiudicata il Trofeo Agnelli di Bocce per il 1968.

Riccardo Caldara vincitore del 300 m. ostacoli al Campionato Piemontese allievi di Aosta.



La Commissionaria Fiat Romano di Crotone ha organizzato una propria squadra di calcio che ha già disputato vari incontri dimostrando ammirevole impegno agonistico. Nella foto una delle formazioni che ha recentemente vinto contro avversari ben preparati.

La Norvegia in fotografia

Pubblichiamo due immagini tratte da un volume inviatoci dalla Norvegia, il quale illustra con suggestive fotografie aspetti e costumi di quella terra. Le nitide architetture delle città si alternano in questo fascicolo agli aspri paesaggi dei fiordi e dell'interno, dall'atmosfera ancora così intimamente legata al ricordo delle saghe vichinghe. Da queste terre, secoli fa, uomini ardimentosi mossero le prue delle loro navi verso spiagge più ospitali e forse raggiunsero anche il nuovo mondo.

Oggi la Norvegia conta quasi 4 milioni di abitanti, vanta un'economia tra le più fiorenti e un livello di vita tra i più progrediti.

Nel territorio norvegese la Fiat è presente con una efficiente organizzazione costituita dalla Norsk Auto A/S, per la parte sud del paese, e dalla A/S Dieselkraft, per il nord. Le stazioni di servizio coprono l'intera superficie del paese e garantiscono all'utente Fiat una sollecita e qualificata assistenza.

Norway picture-book

The following are two images from a book on Norway featuring a series of suggestive views of that Northern land, from the neat architectural forms of the towns to the rugged countryside and the mosaic of the fiords, the whole still intimately linked to the tales of Viking sagas. Many centuries ago, sea-faring men left these shorelines in search of a more hospitable environment and, perhaps, reached the New World.

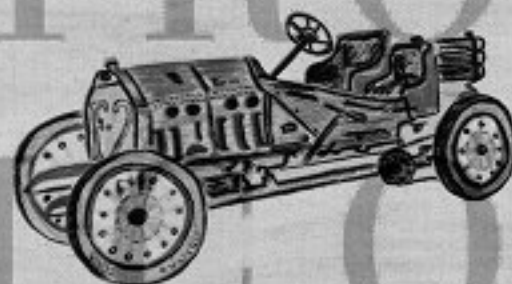
Today Norway has four million people with one of the world's most flourishing economies and highest standards of living.

Fiat commands in Norway an efficient sales organisation headed by Norsk Auto A/S in the Southern part of the country, and by A/S Dieselkraft in the North. Post-sales centres scattered throughout the country provide Fiat owners with ready and qualified assistance.

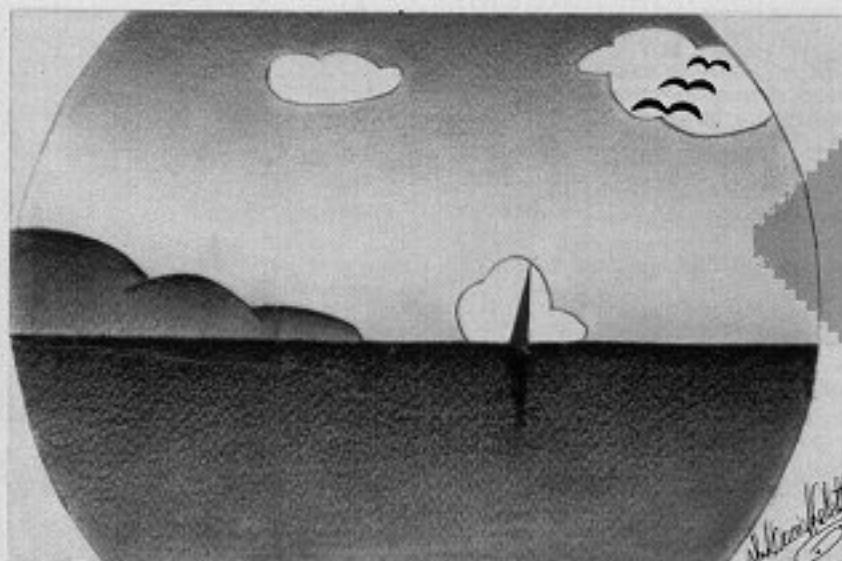


E CENTRO i bimbi Fiat disegnano

I disegni candidati alla nostra piccola esposizione continuano a pervenire numerosi e la nostra raccolta si arricchisce di numero in numero. Pubblicando questa selezione non manchiamo a tutti quanti i giovanissimi autori le nostre congratulazioni più affettuose. Ai prescelti va anche in premio il modello della Fiat 850 a pila. Ricordiamo che la rubrica è aperta ai bimbi e bimbe Fiat dai 6 ai 12 anni, che i disegni debbono essere a colori e recare scritto a tergo il nome e l'età dell'autore; il nome e il cognome del genitore che presta la sua opera alla Fiat con la Sezione di appartenenza; l'indirizzo di casa. Inviare, indirizzando alla redazione dell'«Illustrato Fiat», corso Marconi 10, Torino.



Franco, di anni 11, figlio di Gesulino Curreli
(Sezione Ferriere)



Anna Lucia, di anni 11, figlia di Ezio Belotti
(Fiat Concord)



Silvano, di anni 11, figlio di Luigi Blasio
(Automobili Mirafiori)

La carovana Fiat trattori in Danimarca



La Concessionaria danese dei trattori Fiat, Saxonia A.S., ha realizzato — in collaborazione con la Fiat — una carovana che ha presentato in Danimarca la nuova gamma di trattori agricoli Fiat «nastro d'oro».

La carovana, comprendente un carro scuola trattori ed altri autocarri Fiat per il trasporto dei trattori e degli attrezzi ha effettuato 26 tappe in tutto il territorio danese. In ogni dimostrazione sono stati presentati i trattori con dimostrazioni tecniche condotte da personale italiano e danese.

Gli spettatori hanno provato a loro scelta i diversi modelli di trattori in lavoro ed assistito alla proiezione del film sulla recente affermazione dell'olandese M. Schoonen su trattore Fiat 550 al Campionato del mondo di motoratura in Rhodesia.

La manifestazione ha riscosso un lusinghiero successo con l'intervento di oltre 7000 agricoltori convenuti all'appuntamento con la carovana, che ha sempre operato in una atmosfera particolarmente calorosa.

Il «farmer» Jens Revsbech di Ørsted, Jutland, è risultato vincitore del concorso abbinato alla carovana, per un viaggio in Italia di 15 giorni, con visita ai nostri stabilimenti di Torino.

I trattori Fiat sono validamente presenti sul mercato danese, in un paese quindi che richiede macchine moderne e d'avanguardia per soddisfare alle esigenze di un'agricoltura di alta efficienza e produttività, impostata con criteri

modernissimi e con particolare riguardo all'allevamento del bestiame e ai prodotti lattiero-caseari.

Demonstration journey of Fiat tractors throughout Denmark

In co-operation with Fiat, Turin, the Fiat tractor concessionaires for Denmark, Saxonia S.A., formed a demonstration convoy which presented the new range of Fiat farm tractors «nastro d'oro» throughout Denmark.

The convoy, which was made up of a Fiat tractor school van and Fiat tractor and tool transporters, called at 26 different towns across Denmark. Technical personnel from Fiat, Italy, and the Fiat Danish organisation gave practical demonstrations of how tractors operate.

The public was offered the opportunity of driving the equipment under actual operating conditions. It was also screened the film on the World Ploughing Championship held recently in Rhodesia and won by Mr. Schoonen from Holland on a Fiat 550 tractor.

More than 7,000 enthusiastic farmers visited the convoy in its successful journey through the country. Winner of the contest specially organised in conjunction with the demonstration journey and offering a 15-day instruction stay in Italy with visits to Fiat manufacturing facilities, was Jens Revsbech, a farmer from Ørsted, Jutland.

Fiat farm tractors play an important role in Denmark whose market calls for the presence of modern and advanced equipment capable to satisfy the requirements of an extensively mechanised and highly producing agriculture, specially geared for cattle-breeding and dairy-farming operations.



Auto e moda italiane in Irlanda



Le indossatrici italiane e le automobili Fiat sono state le applaudite protagoniste di uno spettacolo di eleganza svoltosi alla Concert Hall della Royal Society di Dublino. Nel corso della manifestazione, organizzata dall'ICE (Istituto Commercio Estero) in collaborazione con l'Ente Italiano della Moda, sono sfilate le più recenti creazioni sportive, presentate a bordo di nostre vetture. Ecco alcuni dei modelli e le Fiat 125 nella cornice di un tipico paesaggio irlandese.

Cars and Fashion from Italy in an Irish Setting

Italian fashion models and Fiat automobiles were the much applauded protagonists at a fashion show held at the Concert Hall of the Royal Society of Dublin. During the show, organised by the Italian Foreign Trade Institute in co-operation with «Ente Italiano per la Moda», were shown the latest sports wear creations on board Fiat cars. Here some of the fashion models and Fiat 125 cars pose against a typical Irish setting.

Un parco di autoveicoli Fiat in Lorena

Il grande parco Fiat della Società Soretra di Metz, in Lorena. Ogni giorno i 200 autoveicoli Fiat della Società percorrono migliaia di chilometri sulle strade e nei cantieri di Francia, con brillante rendimento. La fotografia ci è stata inviata dal Presidente della Società, sig. Molinari, da molti anni fedele cliente Fiat.

Le grand parc Fiat de la Société Soretra de Metz, en Lorraine. Chaque jour les 200 véhicules Fiat de cette Société parcourent des milliers de kilomètres sur les routes et dans les chantiers de France avec un excellent rendement. M. Molinari, président de la Société et depuis de longues années fidèle client Fiat, nous a adressé cette photographie.



Nella carta d'identità della nuova moda invernale la voce « segni particolari » acquista un'importanza singolare: su una linea base disinvolta e pratica, come quella di quest'anno, gli accessori giocano un ruolo fondamentale. Berretti, cloches, sciarpe, cinture, calze e stivali si trovano oggi a prezzi accessibili ed in estrema varietà: un sistema simpatico e facile anche per rinnovare i capi dell'inverno scorso.

Ecco quindi i pratici berretti di maglia da portare molto calziati sul capo e le morbide sciarpe con frangia nel medesimo filato, ideali per mantelli di cuoio e per tutti i cappotti di intonazione sportiva; ecco i guanti lavorati ai ferri o all'uncinetto, ingenui e caldi come quelli che i bambini infilano per giocare alle palle di neve; ecco i feltri bianchi o neri, che si ispirano al cappello maschile e danno un'aria giovane e vivace. Le sciarpe, una nota particolarmente '68, devono essere lunghe, in tessuto unito, a righe verticali o scozzesi. Si portano ben avvolte intorno al collo, sopra il cappotto, senza mimetizzarle, ma anzi sottolineandone l'effetto raffinatissimo « casual » con disinvoltura, proprio come fanno le studentesse inglesi con le loro « scarfs » variopinte, che servono insieme a ripararsi dalla nebbia e a denunciare l'appartenenza ad un determinato « college ».

Per le cinture, la scelta è facile. L'altezza minima è di quattro centimetri, si trovano in cuoio naturale marrone antico per i capi sport, in vernice o in camoscio

consigli del medico

Contro i possibili danni alla salute derivanti dall'uso di detersivi

Certamente l'uso dei detersivi domestici costituisce un netto progresso dal lato igienico, oltre che dal punto di vista della praticità e comodità. Però esso non è scevro da pericoli, soprattutto oggi che il consumo dei detersivi sintetici è enormemente aumentato, tanto da diventare pressoché indispensabile in tutte le attività domestiche.

Vi sono pericoli di ordine generale, quali il possibile inquinamento dei corsi d'acqua (fiumi, canali d'irrigazione ed anche sorgenti e condutture di acqua potabile), che sono oggetto di speciali indagini, ed anche di leggi particolari (purtroppo ancora insufficienti) a salvaguardia della collettività. Ma vi sono pericoli, che riguardano singolarmente gli utenti di questi detersivi, dai quali pericoli è opportuno che ciascuno si difenda per prevenire eventuali possibili danni alla salute.

I detersivi domestici infatti possono provocare lesioni dovute al contatto diretto di essi con le

mani, più raramente con altre parti del corpo. Si tratta di affezioni che più frequentemente interessano la pelle ma non raramente anche tutto l'organismo (sindromi allergiche).

La prevenzione può essere fatta facilmente proteggendosi le mani con guanti impermeabili, cosparsi internamente di una polvere inerte (talco).

Un altro pericolo può derivare dai residui del detersivo rimasto nell'oggetto trattato (biancheria, utensili da cucina, piatti, ecc.). Le possibilità di un danno alla salute possono essere determinate: per il caso della biancheria attraverso il contatto di questa (contenente i residui del detersivo) con la pelle o le mucose del corpo umano; per il caso di utensili da cucina attraverso l'ingestione di cibi contaminati dai residui rimasti, ad esempio, nelle casseruole, nei bicchieri, ecc.

Nel primo caso le manifestazioni patologiche sono di solito esterne, a carico della pelle o delle mucose; nel secondo caso possono provocare dei disturbi, anche gravi, a carico prevalentemente del tubo digerente (nausea, vomito, diarrea, ecc.).

In altri casi, e per tutte e due le evenienze, possono manifestarsi sindromi allergiche persistenti fino a che non si scopre (e non è sempre facile) che la causa deter-

minante è dovuta al detersivo usato.

Ovviamente la misura preventiva più idonea consiste nel risciacquare abbondantemente e ripetutamente prima con acqua calda e poi anche con acqua fredda, ogni e qualsiasi oggetto sottoposto all'azione del detersivo. E' questa una norma che non deve essere dimenticata, ove si consideri che il detersivo può provocare delle manifestazioni patologiche anche se residuo in piccolissime quantità.

Altra misura è quella di adoperare per gli usi domestici di cucina possibilmente utensili che abbiano superficie levigata, senza anfrattuosità.

Per quanto riguarda più specialmente la pulizia degli utensili da cucina occorre tenere presente che bisogna prima liberare le stoviglie da ogni residuo alimentare con un panno o uno spazzolino morbido, e poi, dopo l'uso del detersivo, risciacquare ripetutamente con acqua calda e fredda, automaticamente (quando si adoperano macchine elettrodomestiche) od a mano.

Come vedete, poche semplici norme sono sufficienti per prevenire eventuali danni alla salute derivanti dall'uso dei detersivi. Purtroppo però tali danni sono sempre in aumento!

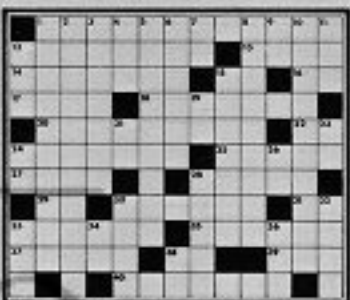
Dott. Enzo



Il Bianco matta in due mosse

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

Parole crociate



ORIZZONTALI: 1. La divina poëta - 12. Al collo dei soldati - 13. Città in prov. d'Ancona - 14. Malattia delle articolazioni - 15. Iniz. della Solari - 16. Taranto - 17. Gabbia per pollame - 18. Stato africano - 20. Un oceano - 22. Iniz. di Tommaso - 24. Conosce il galateo - 25. Fa la più eroica garibaldina - 27. Le violano i calciatori - 28. La terra dei fachiri - 29. Iniziali di Rizzo - 30. Letti per militari - 31. Napoli - 33. Le custodie cornee di all. membranose - 35. Il copricapota della bicicletta - 37. Tutt'altro che profani - 38. Salerno - 39. Conosce la partita doppia (abbr.) - 40. Neanche una.

VERTICALI: 1. Specialità di Bologna - 2. Educatrice privata - 3. Defalchi, merci di liquidazione - 4. Spagna, Romania e Italia - 5. Provare un'altra volta - 6. Incapace - 7. Conto Esteri - 8. Un verbo che si può coniugare a tono (tr.) - 9. Particella nobiliare - 10. Una fotografia - 11. Città dell'Olanda - 12. Motoscafo da guerra - 13. Modesto albergo - 19. Le vocali di iris - 21. Fato rusciole svizzero - 23. La fine della giornata - 24. Iniz. di Rostand - 26. Le vocali dei lini - 28. Dinastia peruviana - 30. Un celebre Benedetto - 32. Il custode dei cento occhi - 33. Oriente - 34. Terni - 36. In mezzo - 38. Sassari.

Da «La Settimana Enigmistica» Diritti riservati

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



PROBLEMA N. 134

Soluzione: 1. Cel-gi.

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COMITATO DI REDAZIONE
Direzione Stampa e Pubblicità Fiat
TORINO, CORSO MARCONI, 10
(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 3-12-53 - Resp. Giuseppe Arduini

Stampato il 22 novembre 1968
Roccatoni Caprotti & C. Torino, Via Villar 2
PRINTED IN ITALY



Tailleur di panno marrone saio di frate con gonna pantalone coperta da un pannello e giacca fermata in vita da una cintura.

per i completi eleganti. Le calze lavorate a punti « fantasia » si trovano ormai anche nei grandi magazzini. Bianche, beige, marroni e nere si distinguono per i disegni a forte chiaroscuro: preferibili i punti a piccolo pois, a rombo, a motivi fiammati. Per l'inverno da non trascurare i praticissimi collanti in tonalità vivaci, che vanno bene sia sotto la gonna che con i pantaloni.

Per quanto riguarda le calzature, gli ormai intramontabili stivali sono sempre alti ed aderenti, ma aumentano il tacco di qualche centimetro. Marrone chiaro, marrone scuro, amaranto, verde e nero sono tra le tonalità più richieste. Con le gonne scozzesi a grandi riquadri vivaci su fondo bianco e nero, consigliamo in particolare gli stivali in vernice nera, nuovi e divertenti, che si adattano anche ai tailleur in lana o velluto rosso o nero.

Le scarpe rimangono pratiche, con punta arrotondata e tacco variabile ma comunque leggermente rialzato in confronto alle stagioni scorse. Indispensabile una delle varianti del classico mocassino marrone; eleganti i tipi bicolore con allacciatura; di gran moda le calzature in vernice nera o marrone.



Tre cinture intrecciate di piccole pietre colorate; le fibbie sono di metallo.



Una cintura di cuoio naturale chiusa da tre listini.

I gioielli, ed anche questa è una novità, si mostrano senza timore anche sui capi più sportivi; tra gli orecchini, da segnalare le boules in metallo dorato o argentato, i dischi di smalto bleu, bianco o verde, i triangoli di ambra e di tartaruga. Le lunghe collane che imitano la tartaruga e le pietre dure, restano fedeli alla lavorazione a catena e si ispirano a linee pure e moderne: la bigiotteria troppo carica di strass e perline è definitivamente tramontata. Gran ritorno invece delle vecchie e femminilissime perle di Murano, che sono state rilanciate dall'Alta Moda francese e si adattano particolarmente al fresco incarnato delle più giovani.

Anna Vanner

Fotografie dell'Ente Italiano della Moda.

filatelia

LE NOVITÀ

ITALIA

Il 25 ottobre 1968, in anticipo sulla data fissata, le Poste Italiane hanno emesso un francobollo commemorativo per il centenario della morte di Gioacchino Rossini: è stampato in calcografia su carta fluorescente filigranata e la vignetta rappresenta un particolare del ritratto fatto al Maestro dal pittore G. De Sanctis.

Il 2 novembre 1968, come annunciato, è stata emessa la serie di francobolli celebrativi del Cinquantenario Anniversario della Vittoria: la serie, stampata in rotocalco su carta fluorescente non filigranata, è composta di n. 6 valori che realizzano, su bozzetti di T. Marangoni, i seguenti simboli:

- L. 20 la trasformazione del cittadino in combattente
- L. 25 la guerra di posizione in trincea con raffigurazioni di tutte le specialità dell'Esercito sia operanti che dei servizi logistici
- L. 40 l'allegoria di tutte le Forze Armate di Mare con raffigurazioni dei vari mezzi
- L. 50 l'allegoria di tutte le Forze dell'Aria con relative raffigurazioni



- L. 90 l'allegoria della riscossa che ha portato a Vittorio Veneto e all'armistizio di Villa Giusti
- L. 180 l'allegoria del Milite Ignoto.

VATICANO

Prossimamente sarà emessa la annunciata serie di francobolli dedicata a celebrare la solennità cristiana del Natale: la serie si compone di n. 3 valori (L. 20 - L. 50 - L. 250) ed è stampata in calcografia su carta filigranata.

Il soggetto è unico e rappresenta l'immagine del « Bambino Gesù » di Praga.

SAN MARINO

Per la prima volta anche la Repubblica di San Marino dedicherà una serie di francobolli a celebrazione del Natale: la serie, composta di n. 3 valori (L. 50 - L. 90 - L. 180), stampata in calcografia su carta filigranata, sarà emessa il 5 dicembre 1968.

Il soggetto è unico e rappresenta un particolare di un dipinto del Botticelli « Natività Mistica ».

Le emissioni di cui sopra saranno distribuite nella prima decade del mese di gennaio 1969.

Ricordiamo a tutti gli iscritti al « Servizio Novità » di voler provvedere tempestivamente al ritiro delle Buste relative al materiale acquistato per loro ordine e conto: attualmente sono in distribuzione le Buste contrassegnate col bimestre agosto-settembre.



Tante case di nostri dipendenti sono state di recente allietate daocchi rosa e daocchi azzurri. Diamo qui di seguito i nominativi dei neonati. A tutti i papà e alle mamme ed ai piccoli affettuosissimi auguri.

bimbi Fiat

Sede Centrale — STEFANIA, del p.i. Paolo ASTOLFI; PAOLA, del dr. Alberto BARACCO; FABIO, di Francesco BARDINA; BARBARA, di Paola BASSI LAUGERO; PAOLO, di Gian Piero BOSSO; FEDERICA, di Giancarlo CAGNANI; GIOVANNA, del dr. Gian Piero CAPPELLI; ALESSANDRO, di Concetta CASTRO MASSETTI; ELENA, di Luciana CIARLATANI NEGRIOLLI; CINZIA, di Francesco FIGLIOLA; MASSIMO, di Enrico GAUDINO; ROBERTO, di Maria Grazia GIRAUDO; ROBERTO, del p.i. Bruno LOCATELLI; ALESSANDRO, del dr. Ugo LO CONTE; SIMONA, dell'ing. Pancrazio MALAMBRI; MARIA CRISTINA, del dr. Gianni MARCHETTI; MASSIMILIANO, di Giacomo MARCHITELLI; GIANMARCO, di Renata MINO MICHELETTI; CLAUDIA, di Ivano MINOLA; SILVIA, del p.i. Giuseppe MOTTO; FEDERICO, dell'ing. Guglielmo PACI; FLORA, di Francesco RICHTER PABOSCHI; ANDREA, di Gilberto ROSSI; ALBERTO, del rag. Alessandro ROSSO; LAURA, del p.i. Franco VALENTE.

Filiale di Torino — MONICA, di Mariano MAIO.

Sez. Ferriere — PAOLO, di Valentino ABATE; OSVALDO, di Antonio BACHIS; GIAN LUCA, di Gian Franco BALDO; PAOLO, di Miranda BARAVALLE DE FAVERI; ROSALIA, di Antonio BARBUSCIA; MASSIMILIANO, di Giuseppe BARON; DANILO, di Giuseppe BATTAGLIA; RICCARDO, di G. Battista BIGA; DANIELA, di Giuseppe BO; ROBERTA, di Umberto BOERO; PAOLA, di Giovanni BOLTRI; MARINA, di Alfredo BOMBONATO; WALTER, di Luigi BONETTO; MASSIMO, di Stefano BONGIOVANNI; BARBARA, di Luciano BOSCOLO; PIER EUGENIO, di Mario CALZA; MAURO, di Aldo CHIANTARETTO; ALESSIO, di Giuseppe CHIARO; MONICA, di Mario CIPRIAN; LUIGI, di Paolo COLOMBA; LILIA, di Carlo CUGNO; GIUSEPPE, di Michele DIGLIO; GIOVANNA, di Giuseppe DI PASQUALE; MANUELA, di Giulio DI STEFANO; FRANCO, di Gennaro D'ORAZIO; GIANCARLO, di Italo DURANDO; MIRIAM, di Severino FANTINO; LUCA, di Vito FERRARA; MAPALDA, di Andrea FIGLIOLA; DANIELA, di Gregorio POLLADOR; GIOVANNI, di Giorgio FRANZIN; CLAUDIO, di

Donato GOTTARIELLO; ROBERTO, di Giacomo COLOMBO; ROCCO, di Pasquale COLUCCIO; CARMEN, di Emanuele CONFORTE; CELESTE, di Angelo CRAVERO; ROBERTA, di Renzo CRIVELLARO; GIUSEPPE, di Onofrio CUGLIARI; FRANCA, di Benito DIBILLO; CARLO, di Ottavio DISSEGNA; PATRIZIA, di Luciano DURANDO; ROBERTO, di Antonio FALCHI; ALESSANDRO, di Biagio FERRATO; NICOLETTA, di Natale FERRERO; EMANUELE, di Giuseppe FRACASSO; GIANMARIA, di Alfonso FRACCONI; PIERGIUSEPPE, di Italo GAZZANO; ROSANNA, di Francesco GENERO; DONATO, di Carmine GENOVESE; ROSANGELA, di Battista GIOIETTO; DARIO, di Oreste GRIBAUDO; FRANCESCO, di Maurizio GROSSO; MARIA CRISTINA e ANTONELLA, di Vito LABBATE; VINCENZA, di Natale LA MANNA; MARCO, di Francesco LIMONE; ROSALBA, di Luigi LODDO; MICHELE, di Salvatore LOTRECCIO; UGO, di Paolo LUSSIANA; RICCARDO, di Felice MANA; ENRICO, di Antonio MARCATO; MARIAROSA, di Angelo MAREGGAN; PAOLO, di Gaetano MARTINAZZO; ROSA, di Giovanni MAITINO; GIOACHINO, di Antonino MATASSA; CLAUDIO, di Pasquale MILETTO; LUCIANO, di Francesco MURDOCCA; MARINA, di Claudio PANI; GIUSEPPE, di Pasquale PAMBELLA; MARIA TERESA, di Chiffredo PASERI; CRISTINA, di Giovanni PELISSERO; CLAUDIO, di Silvano POLATO; STEFANIA, di Valentino PRANDI; SIMONETTA, di Stefano PRIVITERA; CRISTINA, di Luigi REINERO; CLAUDIO, di Ernesto RESCHIA; ROSANNA, di Giuseppe RICCIBONNO; SILVANO, di Giacomo RINAUDO; UGO, di Giorgio RICHARD e Caterina BUCCIOL (Autom. Mirafiori); DOMENICO, di Antonio RUBERTO; ROBERTO, di Luigi RUMIATI; CINZIA, di Virgilio RIBOTTA; PAOLA, di Mario SANNA; SERGIO, di Dello SEDDA; LAURA, di Luigi SERUSI; ROSETTA, di Paolo SIAS; ANDREA, di Francesco SIMONI; CARMELO, di Domenico SPAGNOLO; GRAZIA MARIA, di Antonino TRENTACOSTE; WALTER, di Bernardo TRIVERO; PULVIO, di Giuseppe UGHETTI; CARLO, di Renato USSEGLIO; RENATA, di Bruno VALLOME; ANTONELLA, di Giuseppe VALVANO; GIU-

di Mario CONFORTE; GIOVANNI, di Angelo CORDELO; MAURO, di Gian Piero CORRENDO; MICHELA, di Luigi COITTESE; CRISTINA, di Andrea CRAVERO; ANNALISA, di Giovanni DALFITTO; ANNARITA, di Michele D'ALFONSO; MANUELA, di Graziano DALLA VECCHIA; ISABELLA, di Salvatore DALMAZZO; ROBERTO, di Mario DALMAZZO; NADIA, di Giovanni DAMASIO; MASSIMO, di Romualdo DANCADA; BARBARA, del p.i. Sergio DA RE; ANTONELLO, di Elio DEIDDA; PIERCARLO, di Giovanni DELLA PIANA; MARINA, di Bartolomeo DELL'AVALLE; DANILO, di Giuliano DE LORENZI; GAETANA, di Francesco DE LUCA; ROBERTO, di Valentino DEPETRIS; FRANCESCA, di Raffaele DI BATTISTA; GIACOMO, di Cosimo DI MARIA; GIOVANNI, di Antonio DI NUNZIO; FLORA, di Leonardo DI TULLIO; MASSIMO, di Luigi DONATACCI; RITA, di Giovanni DOTTI; ELENA, di Fulvio DREINA; TIZIANA, di Renato DRI; ROBERTA, di Carlo DURETTO; MARINELLA, di Ludovico FARAMIA; RENZO, di Costante FAVRETTI; ROSANNA, di Pietro FERRERO; GIUSEPPE, di Giovanni FORTINA; FRANCA, di Gino FREGOLENTI; SILVIA, di Francesco FREILONE; ANNA MARIA, di Bartolomeo GALLARATO; BARBARA, di Umberto GARRONE; IVANA, di Domenico GAZZERA; LUCA, di Vittorio GIUSTA; GIORGIO, di Bruno GOTTRE; DARIO, di Italo GOVETTI; GIUSEPPE, di Pantaleo GRANDE; ANGELA, di Stefano GRANZIERA; AURORA, di Gian Franco GRAZIANO; MONICA, di Nicola LA GAITTA; LUCIA, di Michele LANCELOTTO; ROBERTO, di Antonio LANZA; FRANCESCO, di Michele LAPOLLA; NADIA, di Francesco LAROSA; LUIGI, di Ciro LEVEQUE; IRENE, di Igino LICCIARDI; ELVIS, di Giorgio LIANZO; GIANPIERO, di Giovanni LIZZI; ALESSANDRO, di Natale LOCICERO; ADRIANA, di Giuseppe LOMBARDE; MICHELA, di Vincenzo LONGO; ROBERTO, di Lodovico LUCIANO; GIAN LUCA, di Salvatore MADONIA; EBE, di Michele MAIMONE; LAURA, di Mario MAIRETTI; MONICA, di Sergio MERENGO; MANUELA, di Gerolamo MARSENGO; ENRICO, di Elio MASOERO; ROSANNA, di Natale MASSA; CLAUDIA, di Cherubino MATERGIA;

Vincenzo TINEBRA; GIUSEPPE, di Nicola TORTONE; LILLO, di Calogero TOSCANO; MARCHE RITA, di Aldo TOTARO; MARIA ANTONIETTA, di Damiano TRIMBOLI; MARCO, di Carlo TUNINETTI; LUCA, di Piero Franco TURIA; ROBERTO, di Carmelo URSO; TIZIANA, di Giovanni VACCHERO; CLAUDIA, di Vincenzo VALOTTA; MONICA, di Gianni VANDONI; ALESSANDRO, di Francesco VELARDI; ANNA, di Teresa ZAMBON LAVASSO; SILVANA, di Romano ZANDARIN; MICHELE, di Rosario ZARBO.

Sez. Officine Suss. Auto — MARCO, di Giacomo ALLIO; ELISA, di Teresa BERRONE; DORIANA, di Pasquale BENVENUTO; MASSIMO, di Remo BRUNETTI; EMANUELA, di Giovanni CAPPELLI; LAURA, di Michelangelo CASALE; ENRICO, di Bruno CONFORTE; MARIA LUISA, di Edmondo DI MONTE; PATRIZIA, di Luigi D'AMICO; GIUSEPPE, di Tommaso GODINO; LUCA, di Giancarlo GOFFI; VITTORIO, di Pietro LAZZARRO; LORENZA, di Ferdinando MILANESE; FABIO, di Domenico MIGLIORETTI; CRISTINA, di Marino PANI; LUISA, di Adriano PAVAN; GENOVEFFA, di Vincenzo PASTORE; CRISTINA, di Giuseppe PARDE; LAURA, di Giovanni PELELLA; NICOLETTA, di Giuseppe POLSINELLI; EMANUELA, di Angela PRESSENDA PIOLATTO; ANTONIO, di Salvatore RUBINO; LAURA, di Giorgio SAVIO; MARZIO, di Lamberto TARANTINO; FRANCESCO, di Adolfo TISI; VITTORIO, di Giuseppe VOLPATTO; MONICA, di Luigi ZANNETTI.

Sezione SPA — ROSARIO, di Antonino ABATE; ALESSANDRA, di Agostino ACTIS GROSSO; PATRIZIA, di Franco ALBERTO; MONICA, di Ailio ALLEGREZZA; ROSA, di Salvatore AMORE; ANTONIO e GIUSEPPE, di Francesco BALDINU; IVANA, di Vincenzo BARILARI; MARCO, di Gilberto BELLETTATI; GIANLUCA, di Bartolomeo BERRONI; ANGELO, del p.i. Gian Mario BERTONE; RENATA, di Ernesto BIANO; SALVATORE, di Cosimo BORELLO; MARCELLA, di Giovanni BOSCARATO; VINCENZO, di Saverio BRUZZESE; PAOLA, del p.i. Giuseppe BUSTO; PAOLA, di Antonio CALISI; LIVIO, di Lorenzo



Anna Maria, figlia di Aldo Italiano (Automobili Mirafiori)



Antonio e Piero, nipoti di Giuseppe Carmino (Anziano Fiat)



Marisa e Guido, figli di Giuseppe Formento (Sez. Officine di Rivalta)



Franco GARBOLINO BOOT; HELEGA, di Giuliano GIUMMARA; ROBERTO, di Virgilio GUZZI; GIANLUCA, di Sergio IERFINO; MICHELA, di Mauro ISSOGLIO; ALESSANDRA, di Vincenzo LAMESTA; DARIO, di Oreste LANFRANCO; GIUSEPPE, di Umberto LOBELLO; FRANCESCO, di Romano MACORIG; LAURA, di Cataldo MARCONI; SILVIA, di Luigi MAZZA; MICHELA, di Vittorio MOLLO; MARIKA, del geom. Gianpaolo MISTRANGELO; MARINA, di Ulderico MOSCATELLI; MARGHERITA, di Battista PELAZZA; PAOLA, di Giovanni PIARULLI; CLAUDIA, di Fortunato PIAZZA; MONICA, di Aldo GARIN PICCA; SUSY, di Luigi POGGI; LUIGI, di Claudio PONTE; SIMONETTA, di Francesco ROSSI; NICOLA, di Bruno RUSTICHELLI; CINZIA, di Lorenzo SABATINO; ANNA MARIA, di Francesco SCINICA; SERGIO, di Aldo SCURATONE; EMANUELA, di Brunetto SOAVE; STEFANO, di Rino SPINELLO; EVELINA, di Franco TUA; ELENA, di Amedeo VELLUDO; ANTONELLA, di Palmirino VENDITTI; ROBERTO, di Liliano VERCELLONE.

Sez. Fonderie e Fucine — GIANCARLO, di Giuseppe ALBERTO; MAURIZIO, di Alfredo ALLEGRAZZA; MARIA, di Giuseppe ALOE; MARCO, di Eugenio BACCINO; LORENA, di Carlo BARBERIS; KATIA STEFANIA, di Giancarlo BARBIRATO; ROBERTO, di Cosimo BELLANOVA; MANUELA, di Giuseppe BERUTTI; MARINA, di Francesco BIGLIARDI; NICOLETTA, di Giuseppe BLANDINA; PAOLO, di Michele BOGETTO ELLENA; GIANLUCA, del rag. Renato BOGGIA; ANNA, di Giuseppe BONINO; BRUNO, di Marcello BONGIOVANNI; CINZIA ALBINA, di Mario BOVOLenta; ANGELA, di Germano BRUNO; FABIO, di Mariano BRUNO; MARIA ANTONIA, di Vincenzo BUFFA; GIAMPIERO, di Giovanni CANNIZZARO; GIOVANNI, di Mauro CANNIZZARO; CINZIA, di Gerardino CANZERI; PAOLA, di Salvatore CARDINALE; FRANCO e LAURA, di Costantino CARENA; GIOVANNI, di Giuseppe CARIATI; ROBERTO, di Bartolomeo CAVALLOTTO; ROSANNA, di Rocco CIMINO; FRANCESCO, di

SEPPINA, di Salvatore VICARI; LUIGI, di Antonio VITULANO; MARIA CRISTINA, di Germano ZAPPALONA.

Automobili Mirafiori — SIMONETTA, di Chiffredo ACCASTELLO; ANDREA, di Luigi AIAZZA; BARBARA, di Pasquale AIELLO; COSTANZA, del p.i. Marcello ARBILLO; GIACOMO, di Rolando ANTONIAZZI; SEBASTIANO, di Paola ARMILOTTA; GIOVANNI, del p.i. Lorenzo AUDISIO; FRANCESCO, di Giuseppe BARONE; BRUNA, di Giovanni BARRA; PASQUALE, di Manfredi BASILE; SUSI, di Placido BASSO; BENEDETTO, di Vincenzo BEANO; MARCELLO, di Francesco BELLONIO; MARIA ELENA, del p.i. Pier Franco BERTARIONE e Maria Grazia BONFANTI (Sede Centrale); FABRIZIO, del geom. Giovanni BERTINETTI; ANGELO, di Elio BERTOLETTI POTACHIN; ELENA, del rag. G. Battista BRESSO; RICCARDO, di Antonino BIANCO; MANOLO, di Roberto BIMBO; ANTONIA e MARIA ANGELA, di Oronzo BINETTI; IOLANDA, di Guerrino BOCCOLINI; CRISTINA, del geom. Adriano BOERIS; MASSIMO, di Mario BOERO; DIANA, di Franco BONFINI; LUCA, di Carlo BOSCO; ROSANNA, di Otello BOTTIN; ANDREA, del p.i. Marco BOURLLOT; MARIELLA, di Domenico BRAILE; MASSIMO, del rag. Piero Luigi BRANDONE; GIAN LUCA, di Remigio BREDI; MICHELE, di Giuseppe CAMINITI; CATERINA, di Piero CAMPUS; DANIELA, di Gioachino CARDI; MARIA VITTORIA, di Lucio CARLI; CLAUDIO, di Umberto CARLI; ROBERTO, di Michele CARUSO; OMIBRETTA, del rag. Ugo CASCARINO; MARCO, di Renato CASTELLANO; LAURA, di Rosa Maria CATINO CARRERA; WALTER, di Bartolomeo CAULA; ROSELLA, di Giampaolo CAVALLERO; FABRIZIO, di Luigi CENTONZE; GIULIANA DOMENICA, di Adriano CENNI; WALTER, di Pietro CHEVATIN; SABRINA, di Domenico CHICCO; SIMONA, di Mario CHIOLERO; GIORGIO, dell'ing. Aldo CIALLEI; ELIO, di Guerino CIPRIANI; LUCA, di Ottavio COEROBORGA; FRANCO, di Domenico COLASANTO; LUCIA,

DANIELA, di David MATTIOLI; MASSIMILIANO, di Francesco MELIS; ROBERTA, di Luigi MEDUNI; RINO, di Giuseppe MIGLIASSO; FABRIZIO, del p.i. Giuseppe MILONE; MARIA, di Giacomo MINETTO; PAOLA, di Domenico MOLLO; ANNA RITA e ALESSANDRO, di Romolo MONTAGNINO; ROSA MARIA AGNESE, di Gianantonio MONTECCHIAN; PAOLO, di Giovanni MORONDO; LAURA, di Giovanni MULATERO; BARBARA, di Pietro MURA; MAURIZIO, di Bruno MURGIA; ANNA MARIA, di Gianfranco NEIROTTI; DONATO, di Rocco NIDO; ENZO, di Elio OCCHI; PATRIZIA, di Vittorio OLIVERO; GIUSEPPE ALESSANDRO, di Giovanni ORIA; MARCO, di Firenze OSTA; MASSIMO, di Natale PAOLETTI; LUIGI, di Roberto PAOLINI; STEFANIA, di Giovanni PARODI; PIER LUCA, di Renzo PATRITO; LAURA, di Paolo PETTITI; SEBASTIANO, di Bernardo PIACENZA; PATRIZIA, di Santono PIRAINO; DOMENICO, di Antonio PISATURO; MAURO, di Renzo PONS; FRANCA, di Giuseppe PORTA; FLAVIO, di Luciano PRANZATO; LORENZO, di Vincenzo PUNGITORE; PAOLA, di Silvio RAMASSOTTO e Fernanda PALUMBO (Sez. Velloli); GIOVANNI, di Vincenzo RANIERI; SILVIA, di Renato RASELLO; ANGELA, di Emidio RESTAINO; GIUSEPPE, di Gregorio RIDOLFI; PIER CARLO, di Celestino RIVOIRO; GIUSEPPE, di Antonio RIZZI; ALESSIO, di Rolando ROCHI; ROBERTO, di Gerardo ROSA; GIANLUCA, di Giancarlo ROSANIGO; PAOLO, di Domenico RUTIGLIANO; GIUSEPPE, di Paolo SAMA; VALENTINA e SILVIA, di Renzo SANTAGIULIANA; ROBERTO, di Luigi SAVINA; EMANUELE, di Egidio SCHIAVON; ANTONIO, di Pietro SPAMELI; ANGELA, di Giuseppe SIDARI; MARIA CRISTINA, di Antonio SINATORA; SILVANO, di Pietro SOBBRO; LEONARDO, di Salvatore SPATARO; PIOTRELLA, di Raffaele SPERANZA; SABRINA, di Celso STEFFENINO; NADIA, di Giovanni SURIA; DANIELE, di Giacomo TALLANO; ANTONELLA, di Luciano TARICCO; ALESSANDRA, di Francesco TARTARI; ANTONIETTA, di Arcangelo TENCA; PATRIZIA, di Giovanni TESTA; SALVATORE, di

CANTAMESSA; FILOMENA, di Raffaele CARBONELLA; MAURIZIO, di Antonio CARBONI; ALESSANDRO, di Iolito COMPAGNONI; SABRINA, di Antonio CIANFLONE; MICHELE, di Vittorio CIARAMELLA; GIOVANNI, di Nicola CIPARATTI; STEFANIA, di Antonino CONTU; LUIGINA, di Francesco CORRADETTI; ELENA, di Salvatore CORRENTI; MONICA, di Giovanni COSTA; LORENA, di Eraldo CREPALDI; MASSIMILIANO, di Carlo CROTTI; CARLA, di Nicola D'AMARIO e Mariella SPRINZELES; GABRIELLA, di Benedetto DI PAZIO; PIETRO, di Giuseppe DI MARIA; DANILO, di Benito PALBO; DEBORAH, di Giuseppe FERRERO; IRENE, di Luigi FERRERO; LILIANA, di GUERINO GAGLIANESE; ENRICO, di Dino GARBO; FRANCESCO, di Giuseppe GIBERTO; DOMENICA, di Antonino GIOIELLO; MONICA, di Giuseppe IENTILE; RICCARDO, di Giancarlo LEO; MARIA CRISTINA, di Ottorino LIBERALE; MAURIZIO, di Adriano MASSA TRUCAT; ROSSANO, di Giuseppe MASSETTI; RICCARDO, di Mario MICHELAUZ; ALBERTO, di Domenico MIGNONE; WALTER, di Francesco MILELLA; STEFANIA, di Angelo MONEGATO; MONICA, di Ferruccio MONTI; GIOVANNI, di Umberto MUOLLO; ROSELLA, di Gastone MURARO; ROSA MARIA, di Michele NAPOLITANO; GIORGIO, di Sergio NAVONE; STEFANO, di Piero OGLIARA; ROCCO, di Giuseppe PACE; GIUSEPPE, di Santo PALUMBO; ANNAMARIA, di Franco PASTORE TROSSELLO; GIUSEPPINA, di Nunzio PINZONE; MARCO, di Sebastiano RAVALLI; IMARA, di Livio REDIERI; LUCIA, di Alfonso RENZI; CONCETTA, di Enrico RUGGERI; DOMENICA, di Leo SACOLEO; SANDRO, del p.i. Renato SANSALVADORE; ANTONELLA, di Stefano SASSU; MONICA, di Bruno SCALVENZO; LEONARDA, di Gaetano SCARINGELLA; ALESSANDRO, del p. agr. Giovanni SOLERI; DANIELA, di Giuseppe STUARDI; PATRIZIA, di Ettore TROPEA; ADRIANA e MARIO, di Pietro VISINTIN; ANDREA, di Enrico VITTURINI; LAURA, di Antonio VONO; MARIA ASSUNTA, di Orazio ZUDDAS.

(continua a pagina 22)

Stab. Off. di Stura — GIACOMO, di Antonio ALFANO; MAURIZIO, di Peppino BRAGGION; STEFANIO, del p.i. Battista LUSINO; LUCIANO, di Giuseppe DEFILIPPI; DAVIDE, di Giorgio GIOVINAZZO; GIANCARLO, di Antonio POLLI; CARLA, di Salvatore FIORITA; GIUSEPPINA, di Aniella GATTA; GASTANO, di Antonio MINUTI; DANIELA, di Italo NORA; ALBERTO, di Antonia PACCAGNELLA; FABIO, di Vincenzo PROVINO; PAOLA, del geom. Biagio TARTAGLIA.

Sezione Velivoli — GIAMPIERO, di Giacomo BARRA TOMACIAT; DANIELA, dell'ing. Giuseppe BELLINI; ANNA, di Antonio DEBERNARDI VENON; MONICA, di Luigi DE MARCO; SILVANA, di Massimo GAUDI; STEFANO, di Angelo GIACOMAZZI; LUIGI, di Giovanni GINDRI; ANTONIO, di Elso MERLO; ANDREA, di Giovanni MERLO; MASSIMO, di Luigi PUTINATI.

Grandi Motori — GIANNI, di Riccardo ALEOTTI; ANTONELLA, di Giancarlo ARCHETTO; FLAVIO, di Angelo BARETELLA; MONICA, di Omero BARONE; ANNA, di Michele BILANZUOLI; MARIO, di Luciano BIESIRA; ATTILIO, di Achille BUGALA; CRISTINA, di Andrea CANE; GIORGIO, di Giuseppe CAPUTO; ROBERTO, di Alfredo CASTULLO; MARIA CRISTINA, di Paolo CASCIATI; ALESSANDRO, dell'ing. Giorgio CELLI; ANTONELLA, di Pietro CHIADO; PIAT; CARLO ALBERTO, di Lino COCCHIO; MIRIAM, di Giuseppe COLOGNESI; GISELLA, di Rino PASOLIO; FULVIO, di Claudio GIOTTO; PAOLA, di Luigi GIRALDI NEREO; GIUSEPPE, di Angelo GRANATO; CINZIA, di Natale GROSSO; ANGELA, di Domenico MASI; BIANCA, di Luigi MIOLA; DAVIDE, di Pasquale MOREO; MARIA, di Biagio PASCARELLA; MAURO, di Gian Franco PIOVANO; DARIO, di Italo POLO; CRISTINA, di Giuseppe SACCO; DOMENICA, di Concetto SCARCELLA; LOREDANA, di Ugo SERRA; GIUSEPPE, di Angelo SPARANO; NADIA, di Francesco TROLLO; FRANCESCO, di Antonio TURCO; CRISTINA, di Vittorio VIBRANTE; ROBERTO, di Eugenio VIEZZI.

Sez. Produz. Ausil. — IRENE, di Antio GERUTTI; DARIO, di Alberto GALLINO; MARIA, di Giovanni GATTI; IVANA, di Mario GORLATO; MICHELA, di Vincenzo IANELLI.

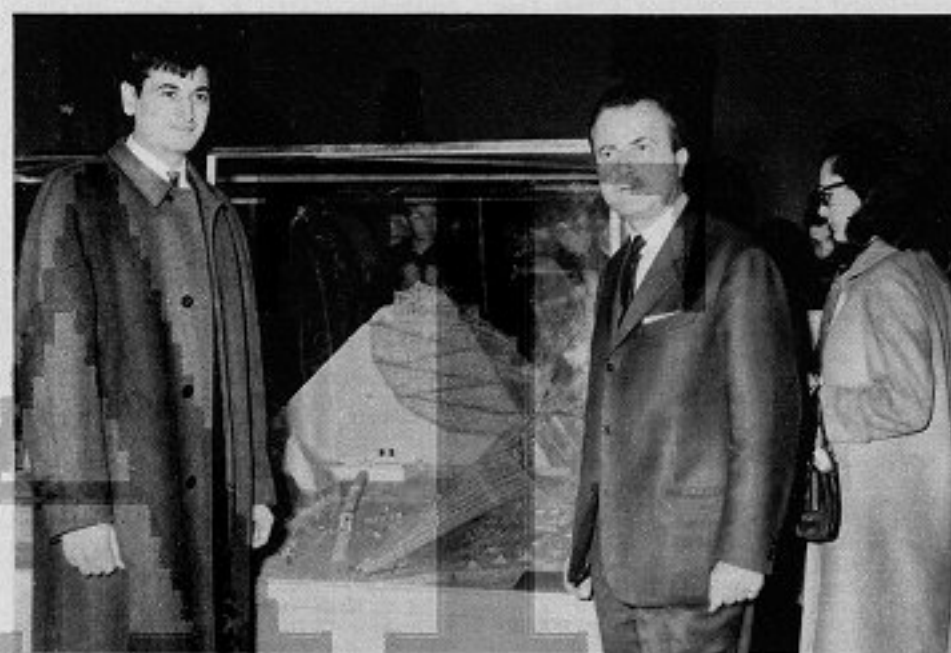
Sez. Materiale Ferroviario — ANDREA, di Margherita CASSARIO TOLARDO.

Sez. Costruz. e Impianti — MARCO, del geom. Giorgio BIAGIONI; ALBERTO, di Luigi CHIESA; STEFANIA, di Giuliano GALLI; GIORGIO, del p.i. Michelangelo GAMBA.

Serv. Pers. e Organizz. — ELENA, di Angelo ABBIO; WALTER, di Teresio ABAGLIATI; SILVIA, di Pietro AIMAR; SILVIA, di Arsenio Pio ARSENI; ROBERTO, di Luigi ATZENI; MARCO, di Renato BASSANI; LARA, di Daniele BENVENUTI; ROBERTO, di Mauro CIRAVEGNA; DONATELLA, di Giovanni CORDERO; PAOLA, di Carlo ECHINI; FILIPPINA, di Umberto FORTE; GRAZIELLA, di Mario GAIOTTINO; MARIA, di Donato GALLUZZI; ROBERTA, di Roberto GIUSTETTO; BIAGIO, di Carmelo GRIGNANO; LORELLA, di Nicola GRIPPO; MARIO, di Angelo LAURIA; ORIELLA, di Ignazio LUMIA; FLAVIO, di Giuseppe MASCARELLI; FLAVIO, di Natale MENEGOTTI; GIUSEPPE, di Paolo ODASSO; MAURO, di Mario PACE; DANIELA, di Guerriero PAGLIANO; ALESSANDRO, di Giuseppe PECORA; IGOR, di Bruno PIOTTO; PAOLO, di Silvio PIZZIO; DOMINIQUE, di Franco ROSSO; ANDREA, di Paolo SANGIORGI; MARCO, di Ferruccio SCAGLIOTTI; SALVATORE, di Michele SCOGNAMIGLIO; SUSANNA, di Salvatore SCHIRIPPA; ANNA, di Aldo SICCARDI; GIUSEPPINA, di Raffaele STRIZZI; PAOLA, di Francesco TIZIANO; GIOVANNA, di Raffaele TRAMONTANO; GIULIANA, di Remo VERDOIA; MONICA, di Ferruccio VIGLIONE.

Sez. Motori Avio — WALTER, di Giovanni BOCCARDO; DANIELA, di Alberto BOVOLenta; STEFANIA, di Angelo BRUNO; PATRIZIA, di Luciano BUSINI; DAVIDE, di Mario DEGRANDI; LOREDANA, di Oreste DEIMA; FILIPPO, di Concetto DI MARCO; PAOLA, di Alessandro GALLO; MILENA, di Francesco GUGLIELMO; DANIELA, di Alberto GUIDOLIN; ALBERTO, di Angela LANZA; ANTONIETTA, di Battista MAGNAVACCA; PAOLO, di Piero MARCHESE; MARCELLO, di Franco MARINETTI; ROBERTO, di Antonio RAMOGNINO; DEBORA, di Mario RICCARDI; ORNELLA, di Domenico ROSSO; MARISA, di Giovanni SERRA; MIRELLA, di Faustino ZANCO.

Come furono edificate le piramidi secondo la ricostruzione di un dipendente Fiat



Giannantonio Pogliano (Sezione Sima) con il prof. Curto, sovrintendente del Museo Egizio di Torino, accanto al modello della piramide di Cheope.

Al Museo Egizio di Torino il sovrintendente prof. Curto ha presentato un modello della grande piramide di Cheope, costruito e donato al Museo da un impiegato della Fiat, Giannantonio Pogliano, dipendente della Sezione Sima.

Il modello, che misura oltre 3 metri per 2, illustra secondo una teoria dello stesso signor Pogliano, come avrebbe potuto essere edificata dagli ingegneri egiziani di 47 secoli fa il grandioso complesso funerario ordinato dal faraone Cheope, verso il 2690 avanti Cristo, costituito principalmente dalla piramide elevantesi a 145 metri di altezza circondata da altre opere minori quali il tempio funerario, tre piramidi per le regine e le « mastabe », o tombe a pianta rettangolare, dei familiari e funzionari.

Il signor Pogliano, papà di una bambina e di un maschietto, ha ricostruito tutto quanto in perfetta scala, dedicando a questa sua iniziativa, per quasi tre anni e mezzo, le ore libere dal lavoro e un intelligente impegno unito ad una passione veramente esemplari, aiutato dal proprio padre, Vincenzo.

E' ancor oggi controversa, per non dire misteriosa in quanto mancano notizie o indizi in proposito, la tecnica usata dagli antichi egizi per collocare in opera i blocchi di pietra con i quali costruirono le piramidi. I blocchi impiegati pesano da 2 tonnellate e mezza a 15 tonnellate. Come fecero a portarli al loro posto disponendo soltanto

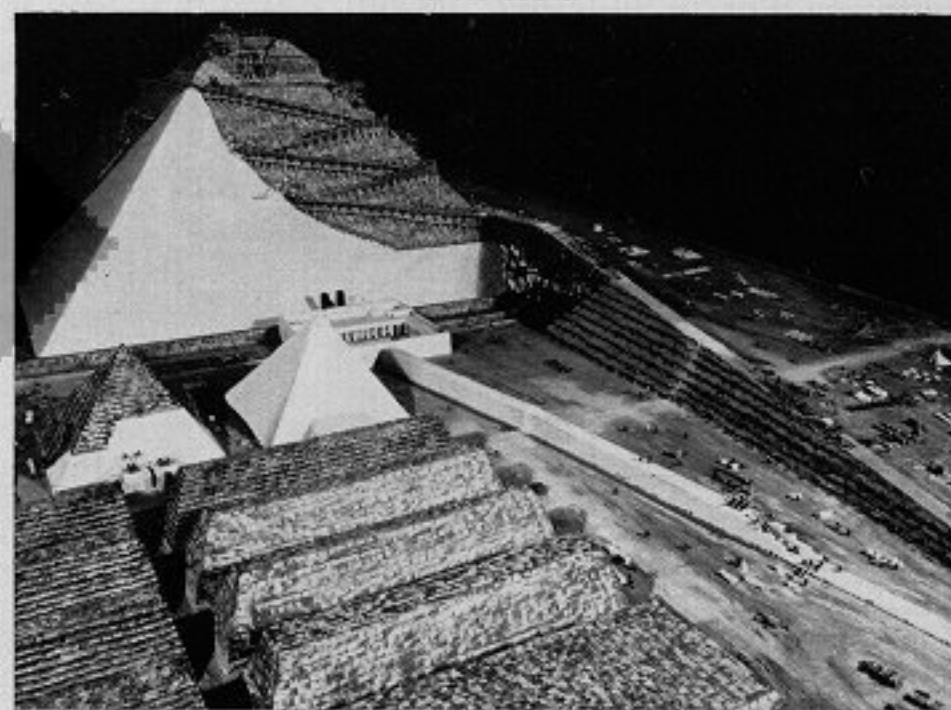
del traino a braccia, della puleggia fissa, della leva e di una piccola gru a controbilancia?

Si pensò all'impiego di una rampa rettilinea e lunghissima a terrapieno, elevata progressivamente procedendo nella muratura, ma uno dei massimi esperti in materia, l'arch. Rinaldi di Torino, dimostrò che l'installazione (almeno a el-Ghiza) di tale rampe era impossibile e incompatibile con il tempo di circa 20 anni consentito alla costruzione.

Una intelligente e originale risposta è ora offerta dal modello del signor Pogliano: la rampa poté essere breve e proseguire su incastellature di legno appoggiate a spirale alle quattro facce del colosso. Queste, elevate accompagnando la muratura del nucleo, furono poi smontate man mano che si posavano i blocchi del rivestimento (erano a sezione triangolare). La piramide finita era infatti perfettamente liscia. Il rivestimento fu poi asportato nel medioevo, lasciando a nudo i gradoni dei blocchi, così come li vediamo oggi.

Circa gli altri problemi è già stato dimostrato che l'organizzazione stessa dello Stato faraonico rese disponibili, senza danni per l'economia del Paese e senza ricorrere a metodi di lavoro forzato, l'imponente massa di operai necessari all'opera, circa centomila fra specializzati e manovali. Un'applicazione razionale del concetto di divisione del lavoro fece il resto.

Il plastico della piramide che illustra la tecnica presunta adottata 47 secoli fa per la sua costruzione.



Maria Clotilde e Germano, figli di Florenzo Aghemo (Sez. Ott. di Rivalta)



Tiziano, figlio di Ruggero Trevisani e Giovanni, figlio di Natale Trevisani (Sez. Ferriera)



Claudia, figlia di Claudio Carrea (Filiata di Genova)

IRENE, di Emanuele IMPOCO; ROBERTO, di Aldo OTTAVIANI; GIORGIO, di Renato ROSETTI; CRISTINA, di Luigi SANERO; CLAUDIO, di Gino VACCARI.

Direzione Ricambi — BARBARA, di Gianni CALORI; PAOLO, di Corrado CUTRUFO; MONICA, di Anselmo TALACCHINI; FAUZZO, di Carlo BERTA; MARCO GIOVANNI, di Giuseppe BIAGGIO; CINZIA, di Ettore BORELLA; ADDOLORATA, di Santo CANNAVO; NATALINA, di Giuseppe LONGHITANO; ALBERTO, di Gaspare REGINA; CLAUDIO, di Giuseppe RUZZOLA; TATIANA, di Michele SPINA.

Sez. Metalli — RICCARDO, di Bruno ARBULLA; DANIELA, di Luciano BODINI; MARCO, di Giovanni CAMPERI; SUSANNA, di Franco DEL COLLE; MARINO, di Guerrino FERRO; FRANCO, di Giuseppe FUTINO; CRISTINA, di Ruggero GRASSI; CLAUDIO, di Antonio MARTINETTO; GIUSEPPE, di Giovanni PILIA; ROBERTA, di Gino FELLICHERO; FABIO, di Francesco RIVARA; ANTONELLA, di Angelo SACCHETTI; CONCETTA, di Gisberto SAVOLA; MAURO, di Salvatore VESCO.

Sez. Officine di Firenze — FABRIZIO, di Giancarlo BIANCHI.

ILLUSTRATO FIAT NELLE FAMIGLIE

NOZZE DI DIAMANTE



I coniugi Maggiora e Quirino Seria (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) hanno lietamente raggiunto il traguardo dei 60 anni di matrimonio. Molte congratulazioni da parte dell'Illustrato.



Hanno festeggiato i cinquant'anni di matrimonio i coniugi Teresa e Mario Brambilla (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 1); Emilia e Giuseppe Greppi (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 2); Maria e Biagio Albino Bioroglio (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 3). Tanti auguri a tutti.



NOZZE

Sede Centrale — Paola PENNO; Clara ROSSI con il p.i. Agostino CALZAMAGLIA; Dimitrina NIKIFOROVA con Pietro ZANOTTI; Augusto MONTABONE; Laura CORBANI; p.i. Mauro FERRERO; dr. Mario ALLIA; Secondo ARMI; Giovanna BRUZZESE; geom. Roberto CARDINALI; geom. Pier Carlo CASSONE; Ilda CERBONE-SCHI; Hilda CERUTTI; ing. Angelo CICERO; rag. Maria GATTINO; dr. Angelo LOREA; Annamaria MATTÀ con Mario CAVALLINI (Automobili Mirafiori); dr. Marco OMINI; p.i. Michele PAOLILLO; Eralda SANDRI con Secondo PASSIO (Stab. Officine di Stura); Cesare GASPARI; ing. Paolo BONCAROLO; Doretta RAITERI; Teresa GALLIANO; p.i. Diego ALA; p.i. Gianfranco BADELLINO; Renzo BELLETTI; p.i. Edo CALANDRIELLO; p.i. Osvaldo CAVAGNOLO; Anna Maria DEL GRECO; Anna Maria FERRERO; Antonietta FIORELLI; p.i. Bartolomeo ODETTI; p.i. Renzo SILLI; Giancarlo CAPELLARI; Bruna GIORDANO; Annamaria VAUDAGNOTTO; Bruna BORTOLOTTI con Elio BARBIERI; p.i. Giulio BORDIGNON; geom. Amelio BRUNETTI; Margaret DODDS ALISON; Loretta GIACOMELLO; ing. Gianpiero IACHINO; p.i. Luciano MARINO; rag. Gianfranco MIRAGLIO; p.i. Alfio PERENO; Giovanni SIBONA; Pina Torta; rag. Giuseppina VIOLINO; rag. Maria Grazia AMBROSINO; ing. Flavio ROSSI.

Filiale di Torino — Piergiorgio MONTICONE; rag. Marco MISTRI.

Sezione Ferriere — Franco ROFFINELLA; p.i. Guido BARBERIS; ing. Annibale IZZO; p.i. Pietro PUGGIONI; p.i. Pasquale GALANO; rag. Giuseppe AMATI; rag. Antonietta SCIACOVIELLO.

con rag. Enzo RAUSSE; Rita CAIOLO-FUSERA. Sez. Stabilimenti di Avigliana — geom. Giovanni POLEGOTTO; Andrea GIALISCHIA; Costantino GOTTI; Franco PEROTTI; p.i. Pierangelo SURBONE.

Sez. Industrie Metall. e Acciaierie — Sergio ALBANO.

Sez. Fonderie e Fucine — Giancarlo VACCONE; Franco TRENTINI; Giancarlo BECCHIO; geom. Mario CHIERA; Giovanni BINELLO; Adele BONGIOVANNI; Luisa COPPO con Carlo PANERO (Sede Centrale); Giovanni ANSALDI; dr. Ugo GRAMAGLIA.

Sezione Metalli — Marinella D'ELIA.

Automobili Mirafiori — p.i. Andrea RINAUDO; p.i. Carlo DAMOSSO; geom. Rodino BARATELLA; Gianpaolo CASTELLINI; Luciano GAGGINI; Giovanni BOARINO; Liliana BARDO con Silvano TESSITORE; Carlo CAPOCASA; geom. Paolo CAVAGLIA; p.i. Adriano SPECIA; p.i. Arturo VINCIGUERRA; Vittorio MARTINI; Valerio PACINI; rag. Marino CANTARELLA; Gianfranco BORELLI; Carlo CUTTICA; Aldo ORECCHIA; rag. Francesco GALLINA; Serenella BASCIANO; geom. Antonio FANTERA; Enzo FASANO; Franco FORNASIERI; Mario GHIA; p.i. Osvaldo MASCHERANA; geom. Luigi PIANA; p.i. Benedetto VAUTRETTO; Cesare NIGRA; p.i. Michele RONCO; ing. Mario GALLO; Nadia BRUSTENGHI; Maria COCCOLO con il p.i. Germano MARITANO (Sez. Produzioni Ausiliarie); Maria CUMIANO con Gerardo SALVATORE (Sez. Produzioni Ausiliarie); Marisa GIORDANINO; Piero TRIGO con Franco ARAGNO (Sede Centrale); dr. Mario MALOSI; p.i. Armando BRUNO; Augusta DELLA CASA con Gian Carlo DAVI (Sede Centrale); geom. Cesare PEZZANA; p.i. Franco ROLLE; Franco MATTÀ; Giovanni ROSSO; p.i. Cesare TARICCO; Piero USSEI; Luciano ABATE; rag. Fernanda

GIORDANO; Mario OLIVETTI; Giovanni GALLO.

Sez. Officine Sussidiarie Auto — p.i. Vito PIEMONTE; p.i. Giuseppe CONGIU; Luigi PASTORNE; Luciano MARCHESE; Franco NEGRO; Luigina CAVAZZA con il rag. Giorgio DAGNA.

Sezione SPA — Franca FERRARIS; p.i. Elio IURDANA; Pier Giorgio CASSINELLI; Leda OLLOCO; Mario MALVICINO.

Stab. Officine di Stura — p.i. Roberto BONELLI; geom. Sergio RONCAGLIONE; Bruno GAMBINO.

Sez. AGES — Maria GIACOSA con il rag. Michele CASSINELLI (Produttori Ricambi Metalli).

Sez. Motori Auto — Ing. Vincenzo LATENZA; Mariella GUARAGUAGLINI; Carla AIMONE.

Sez. Velivoli — p.i. Salvatore CONTARINO; Giulia PEIRANO con il p.i. Piero ALBESIANO; rag. Lia CAPUANO con Claudio TERROSI; p.i. Mario DE MAIO; rag. Giovanni Battista BRAZZALE; geom. Isidoro CANZONERI; p.i. Giancarlo NOVARINO.

Grandi Motori — Enzo GIANNILIVIGNI; Luciano GIULIANO con Dario FERRERO; p.i. Roberto BARBARESCO; Vittorio BERTINI; ing. Paolo VIDOLI; p.i. Claudio BUSTI.

Sez. Materiale Ferroviario — Giuliana LUPI.

Sez. Produzioni Ausiliarie — Giuseppe ITALIA; Luciano MANESCOFFO; rag. Isapaola BUZZETTI con Mario SCOPFONE (Automobili Mirafiori).

Direzione Ricambi — Rag. Leonilda MERLO con Dante BIREZZA (Sede Centrale); Caterina BOCCA; Susanna GOMA con il p.i. Gian Piero MORELLO (Sez. Produzioni Ausiliarie); p.i. Giulio GORI; Maria Teresa CANFARI.

Sez. Officine di Firenze — Luigi FALAI; Paolo UGNELLI; Aldo NINCI; Carlo CASAVEGHI.

LUTTI

Sono recentemente scomparsi:

Il cav. Ernesto CAMPASSO, il sig. Giovanni BAROLO, il sig. Pier Carlo BRUNO, il sig. Corrado CAGLIERO, il sig. Angelo CASALE, il sig. Roberto CORONGIU, il sig. Vincenzo D'ERCOLE, il sig. Salvatore MARZO, il sig. Riccardo MIGHETTO (Automobili Mirafiori); il sig. Franco PATRUCCO, il sig. Mario BORELLO; il sig. Guglielmo RUBINETTO (Sez. Fonderie e Fucine); il sig. Giuseppe MARINI, il sig. Giuseppe STORERO, il sig. Prospero VAUDETTO (Stab. Officine di Stura); il sig. Giuseppe TROTTA (Gest. Fatt. Centrali); il sig. Melchiorre BORRINI, il sig. Eugenio BUSSONE, il sig. Orlando DIDERO, il sig. Riccardo FORLIN, il sig. Giacomo MONTALDO, il sig. Mario PAEDDA (Materiale Ferroviario); il sig. Bernardino BOASSO (SPA Centro); il sig. Valter BELLANI, il sig. Ciro CILENTE, il sig. Clelio Mario ROSSETTO (SPA Stura); il sig. Luigi CELANTE, il sig. Emilio MARASCALCHI, il sig. Teresio TAGLIAFERRO (Sima); il sig. Pietro BATTAGLINI (Soc. Stars).

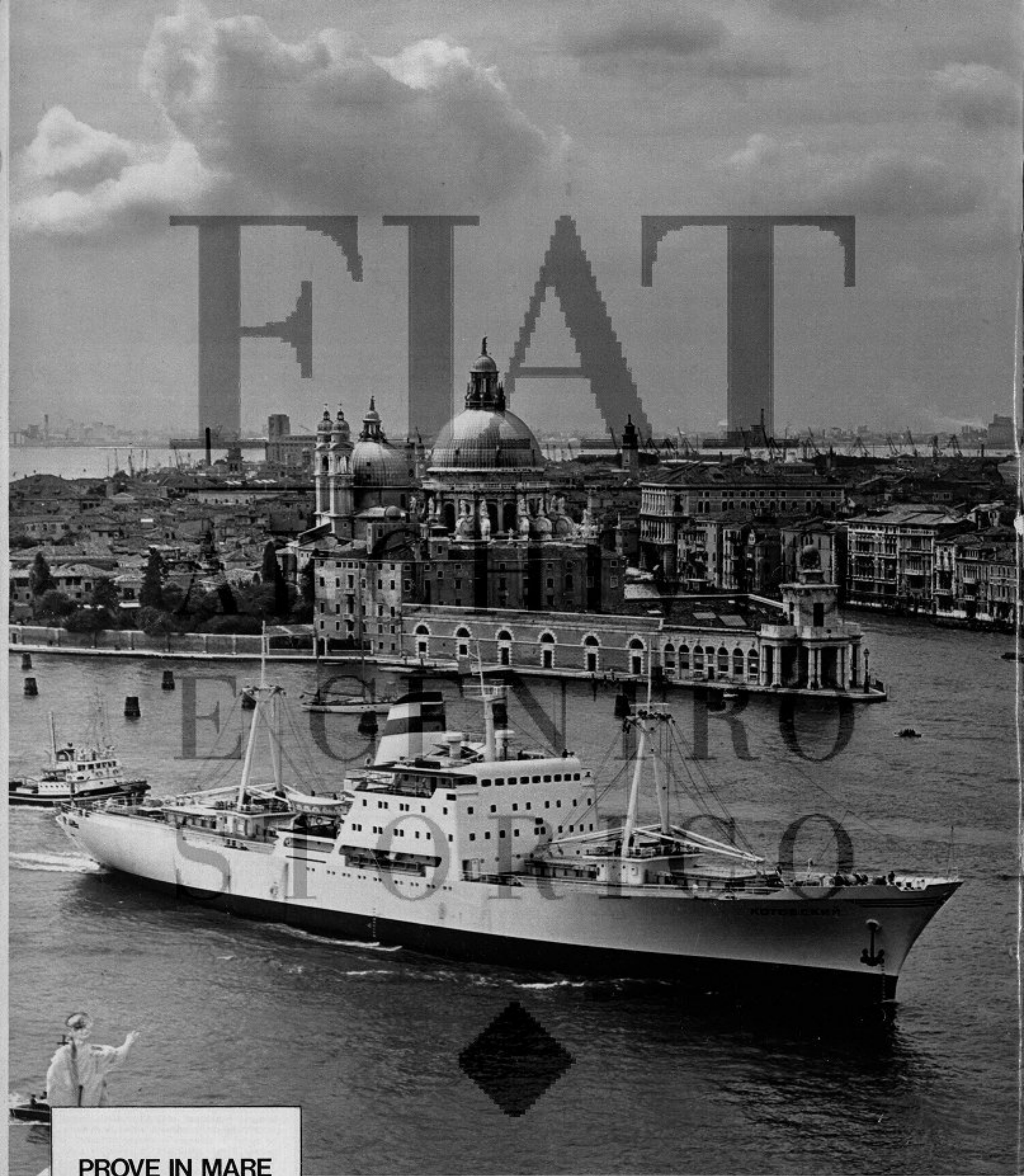
Il fratello del cav. Domenico CAVALETTI e padre del geom. Tullio CAVALETTI; il padre del dr. Mario CONSOLE; il fratello di Luigi AUDINO; la madre di Maria Elena DE TOFFOLI; il padre di Angela PALAZZOLO BALOCCO; il padre del dr. Augusto FASCIO; il padre di Maria Luisa POESIO; la madre di Pier Giacomo PASOLO; il padre di Giovanni ROSSO; la madre di Carlo GELOSO; la madre del p.i. Osvaldo PAUTASSO; il padre della rag. Cornelia GUGLIELMINETTI; il padre di Anna FIORINI; il padre del p.i. Guido ARFINETTI; il padre del p.i. Giuseppe ACCORTANZO; il padre del p.i. Giorgio LUPO; il padre di Jole CESANA; la madre del p.i. Sergio BENA; il padre di Giuseppe IULIANO; il padre di Tullio FINO; il padre del rag. Luigi MANISERO; la madre di Teresina RONCO RISTA; la madre di Carlo BRUZZONE; il padre di Giusto OLMO; il padre di Giovanni COSTAMAGNA; il padre del geom. Giovanni GIOVINE; la madre di Caterina FASANO ved. GANDINO; la madre di Bruno GIARDINO; la madre di Carlo FOCO; la sorella di Pier Giorgio PERONE; il padre di Giovanni TORELLA PICHETTO; la madre di Giovanni NIVOLI; la sorella di Franco FANTI; il padre di Bruno GIUSTINI; il padre di Ester NATTA ROSSO; il padre del rag. Lamberto GUELFI; il padre del p.i. Edoardo MARTINENGO; il fratello di Attilio PERECIN e padre di Francesco PERECIN; il fratello di Maria COLONNA MILCA; il padre di Pier Giorgio e Franco MILANO; la madre di Teresina LAVASO PONTIGLIO; il padre di Germano REBUFELLO; il padre del p.i. Ferruccio NEGRO; il fratello di Marco CARTELLI; il padre di Silvana PEROSINO DRABATE; il padre di Mirella PACCIANA; la madre di Giuseppe e Enrico DETTONI; il padre di Sergio GHISOLFI; la madre del geom. Carlo BARDESONO; il padre del geom. Franco BENFATTI; il padre di Guglielmo TORELLA PICHETTO; il padre di Maria COLANTONI; la madre di Napoleone PROVENZANO; la madre di Guerrino CICERI; il padre di Pierfranco RONCAROLO; il padre di Valeria GIANZONI; la madre di Maria Teresa PASTORE TRICO; la moglie di Livio MIAJA; il fratello di Livio MARIANI; il padre del rag. Francesco CAPRIOLO.

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

IL CORO DELL'ASSOCIAZIONE EX-ALLIEVI



Ha poco più di un anno di vita il coro dell'Associazione ex Allievi Fiat. Si è formato infatti nel settembre del 1967 e, sotto la guida del M° Eros Cassardo ha subito raggiunto una preparazione musicale tale da farlo partecipare con successo a numerosi concerti. Canti alpini e vecchie canzoni popolari compongono il ricco repertorio del coro, che qui vediamo al termine di un concerto.



PROVE IN MARE DELLA MOTONAVE KOTOVSKIJ

Hanno avuto luogo il 14 e 15 novembre le prove in mare della motonave sovietica « Kotovskij », costruita nei Cantieri Breda di Mestre. La nave è equipaggiata con un motore Diesel Fiat di 8400 Cv di potenza ed è dotata di un impianto di automazione navale (il SEPA 6701), completamente progettato e realizzato dalla Grandi Motori e dal Centro Elettronico Fiat, che governa e controlla del tutto automaticamente sia il motore principale sia quelli ausiliari e la centrale elettrica di bordo. Alle prove dell'impianto, che è una delle più avanzate realizzazioni nel campo dell'automazione navale, ha presenziato una missione ufficiale sovietica. Sono intervenuti numerosi tecnici e giornalisti italiani e stranieri.