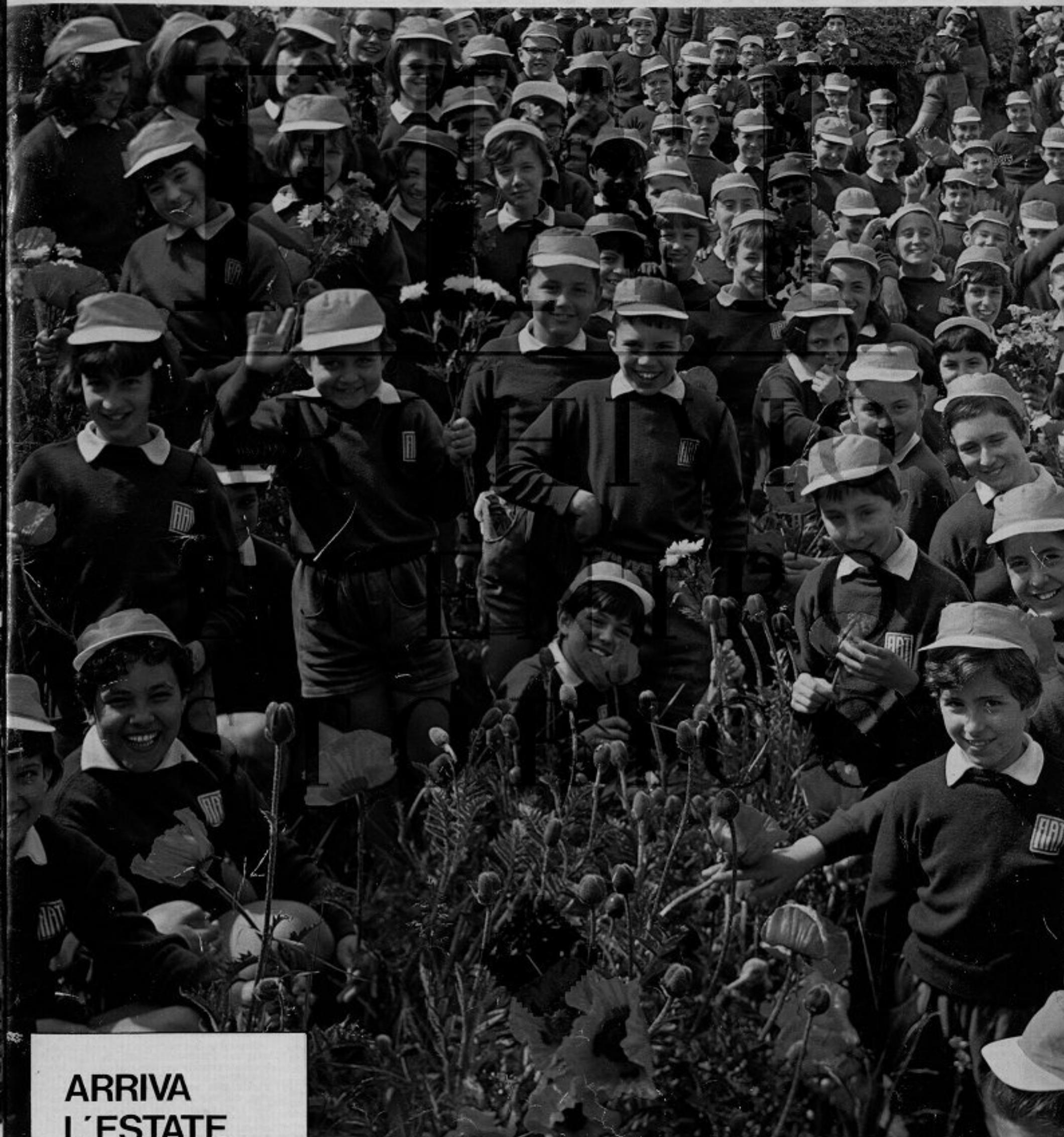


ILLUSTRATO FIAT

Anno XVII - N. 7

PERIODICO MENSILE

Luglio 1969



**ARRIVA
L'ESTATE**

Con l'estate arriva, per tutti, il tempo delle vacanze. Per i bambini, finite le scuole, è la stagione dei giochi all'aria aperta. Le Colonie Fiat, al mare e ai monti, ospiteranno anche quest'anno oltre undicimilaquattrocento figli di dipendenti dai 6 ai 12 anni, provenienti da tutta Italia, in una vacanza gioiosa e serena.

Risultati Fiat primo semestre 1969

Il « Notiziario Fiat » 10 luglio ha comunicato i dati principali, per ora approssimativi, del primo semestre 1969, che giornali e televisione hanno ampiamente riportato:

- fatturato complessivo del semestre 785 miliardi di lire, contro 707 del primo semestre 1968 (all'esportazione 264 miliardi di lire);
- costruiti e venduti nel semestre 840.000 autoveicoli (vetture e veicoli industriali, 70.000 in più che nel primo semestre 1968. Di essi sono state esportate 325.000 unità contro 258.000 unità nel 1968);
- costruiti e venduti nel semestre 31.000 trattori, contro 33.000 del primo semestre 1968 (esportate 14.000 unità); (alla riduzione del numero delle unità prodotte fa peraltro riscontro una crescente incidenza dei tipi di maggior potenza);
- produzioni siderurgiche: convertiti in acciaio l'equivalente di 1.150.000 tonn. di lingotti contro 1.050.000 tonn. del 1968;
- numero dipendenti del Gruppo Fiat: 168.000 circa (138.000 operai e 30.000 impiegati contro 158.445 a fine 1968).

Il « Notiziario », per quanto riguarda la situazione complessiva dell'attività Fiat, rileva come l'incremento della produzione automobilistica, rispetto a quella dell'analogo periodo del 1968, sarebbe stato notevolmente più brillante (circa 55.000 unità in più e cioè in totale quasi 900.000) se i programmi produttivi avessero potuto svolgersi regolarmente. All'incremento del fatturato hanno concorso sia il settore automobilistico e trattristico, con un aumento del 10,2%, sia le altre produzioni con un aumento del 21,1%.

Il costante favore dimostrato dalla clientela nazionale ed estera si è rivolto a tutta la gamma di modelli, ora arricchita dai nuovi tipi 128, 130 e Autobianchi A 111. Pure soddisfacenti i risultati nel settore esportazione con 325.000 autoveicoli di cui circa 315.000 vetture Fiat e Autobianchi e 10.000 veicoli industriali Fiat e OM, con un incremento rispetto al 1° semestre dello scorso anno del 26 per cento.

Il reale andamento del mercato nazionale — osserva inoltre il « Notiziario » — è costituito da un volume di vendite sensibilmente superiore alla disponibilità di autoveicoli e, in questa situazione, si deve registrare un sensibile progresso delle marche estere, che non hanno mancato di avvalersi della momentanea carenza della produzione italiana, mediane provvedimenti produttivi di carattere straordinario e sensibili riduzioni di prezzo che hanno portato la loro posizione sul mercato italiano ad un livello del 17 per cento.

Fra le notizie di maggior rilievo per l'azienda, viene ricordato l'accordo Fiat-Ferrari per l'acquisizione entro l'anno di una partecipazione paritetica nella Casa di Maranello.

Nel quadro dell'attività sviluppata all'estero, il « Notiziario » informa che la realizzazione dello Stabilimento del Volga sta entrando nella fase di montaggio degli impianti, dei macchinari e degli attrezzi specifici. Continua, intensa e coordinata l'azione dei tecnici italiani e sovietici in gara con i ristrettissimi tempi previsti dal programma per la realizzazione dello Stabilimento.

Proseguono inoltre il potenziamento degli impianti produttivi della Concord in Argentina, i lavori di costruzione della TOFAS in Turchia,

lo sviluppo dell'azienda jugoslava ZCZ, e si sviluppano nuove iniziative di montaggio in Corea, Etiopia, Congo, ecc.

Circa le iniziative di lavoro nel Meridione — segnala il « Notiziario » — oltre il programma di investimenti i cui dettagli sono attualmente in esame presso le competenti Autorità di Governo, procedono i lavori per l'attuazione delle iniziative già annunciate: Sicil Fiat a Termoli Imerese e, a Bari: Stabilimento Meccanico, Stabilimento carrelli elevatori OM e Centro assistenza per autocarri e vetture.

Pur prevedendo « che già nei prossimi mesi l'espansione dei consumi privati, conseguenti ai recenti provvedimenti di carattere sociale, ed i miglioramenti retributivi in parte ottenuti ed in parte tuttora in fase di rivendicazione da parte di vaste categorie di lavoratori, faranno sentire i loro effetti sul livello generale dei prezzi e dei costi interni », il « Notiziario » conclude augurandosi « che i riflessi sulla capacità competitiva dell'industria italiana, e quindi sull'equilibrio della bilancia dei pagamenti, non risultino troppo sensibili ».

Résultats Fiat premier semestre 1969

- Chiffre d'affaires total du semestre: 785 milliards de tires contre 707 au cours du premier semestre 1968 (264 milliards de tires à l'exportation);
- 840.000 véhicules automobiles construits et vendus au cours du semestre (voitures et véhicules industriels, 70.000 en plus que pendant le premier semestre 1968. 325.000 unités sont allées à l'exportation contre 258.000 unités en 1968);
- 31.000 tracteurs construits et vendus au cours du semestre, contre 33.000 du premier semestre 1968 (14.000 unités exportées); (la réduction en nombre des unités produites est compensée par l'incidence croissante des types de plus grande puissance);
- productions sidérurgiques: l'équivalent de 1.150.000 tonnes de lingots a été converti en acier contre 1.050.000 tonnes pour le premier semestre 1968;
- nombre de salariés du Groupe Fiat: 168.000 environ (138.000 ouvriers et 30.000 employés) contre 158.445 fin 1968.

En ce qui concerne l'ensemble de la situation de l'activité Fiat, le Notiziario « relève que l'accroissement de la production automobile, par rapport à celle de la période analogue de 1968, aurait pu être beaucoup plus brillant (environ 55.000 unités en plus pour un total de près de 900.000) si

les programmes de production s'étaient déroulés régulièrement.

La constante faveur de la Clientèle nationale et étrangère s'est adressée à toute notre gamme de modèles qui vient de s'enrichir des nouveaux types 128, 130 et Autobianchi A 111. Aussi satisfaisants également les résultats dans le secteur exportation avec 315.000 voitures Fiat et Autobianchi et 10.000 véhicules industriels Fiat et OM avec un accroissement par rapport au premier semestre de l'année dernière de 26%.

Parmi les faits importants pour l'entreprise, il faut rappeler l'accord Fiat-Ferrari pour l'acquisition d'une participation partielle dans la Firme de Maranello.

Dans le cadre de l'activité à l'étranger, le « Notiziario » informe que la réalisation de l'Usine automobile de la Volga entre dans la phase de montage des installations, des machines-outils et des outillages spécifiques.

Le « Notiziario » signale encore la continuation des travaux d'agrandissement des installations de production de la Concord en Argentine, les travaux de construction de la TOFAS en Turquie, le développement de la société yougoslave ZCZ; les nouvelles initiatives de montage en Corée, Etiopie, Congo etc.

En ce qui concerne le Midi italien, en dehors du programme d'investissements dont les détails sont actuellement en cours d'examen de la part des Autorités compétentes, le « Notiziario » signale la continuation des travaux pour la réalisation des projets déjà annoncés: Sicil Fiat à Termoli Imerese et à Bari: Usine Mécanique, Usine chariots élévateurs OM et Centre assistance pour camions et voitures.

Tout en prévoyant que « dès les prochains mois l'élargissement des consommations privées dû aux récentes dispositions à caractère social, et les augmentations de salaires en partie déjà obtenues et en partie encore en phase de revendication de la part de vastes catégories de travailleurs, feront sentir leurs effets sur le niveau général des prix et des coûts internes », le « Notiziario » conclut en souhaitant « que les conséquences de cette situation sur la capacité compétitive de l'industrie italienne et donc sur l'équilibre de la balance des paiements, ne résultent pas trop sensibles ».

Fiat operating results first half-year 1969

- Total sales: 785 billion lire, against 707 billions for the first six months 1968. (264 billion lire from exports);
- Manufactured and sold 840,000 passenger and commercial vehicles, 70,000 more than in the same period last year. (Exported 325,000 units, against 258,000 in the first half-year 1968);
- Manufactured and sold 31,000 tractors, against 33,000 in the first half 1968 (Exported 14,000 units). In sales terms, the decrease in number of units produced is more than offset by expanded production of bigger tractors.
- Steel production: the equivalent of 1,150,000 ingot tons, against 1,050,000 in the first half 1968.
- Number of employees for the Fiat group: about 168,000 (138,000 factory and 30,000 office workers) against 158,445 at year-end 1968.

Referring to Fiat activity as a whole, the Notiziario says that « a better performance would yet have been assured over the previous half-year period, with 55,000 additional units bringing total output to 900,000, had production developed according to schedule.

* The steady preference shown by customers at home and abroad for our products — it is pointed out — involved our entire car range, now furtherly enriched by the new models Fiat 128, 130 and Autobianchi A 111. Automotive exports were equally satisfactory with 315,000 Fiat and Autobianchi passenger cars and 10,000 Fiat and OM commercial vehicles. This was a 26 pc increase over the same period 1968.

Reference is then made to the agreement sealed with Ferrari for the acquisition by Fiat of an equal interest in the capital of that company.

With regard to the activity of Fiat abroad, it is said that « work at the Volga car plant in the Soviet Union has now reached the stage of plant systems and equipment installation. »

Mention is also made to the « further

strengthening of the Concord, Argentina, production facilities; the construction work on the TOFAS production plant in Turkey, the extension of the ZCZ plant in Yugoslavia and the new assembly projects in Korea, Ethiopia, Congo, etc. »

Regarding the project developments envisaged by Fiat for the Mezzogiorno, details of which are currently being worked out with the appropriate Government agencies, the « Notiziario » recalls that « work is continuing on the implementation of such long announced projects as the Sicil Fiat plant at Termoli Imerese and the Mechanical Engineering and OM Lift Truck plants, and Car and Truck Service Centre at Bari, Apulia. »

The « Notiziario » forecasts that « the recently adopted social welfare measures and the substantial wage increase already gained or being bargained by large categories of workers will raise consumer spending in the next months ahead and bring general cost-price increase in their wake. » In closing, the « Notiziario » says that « it is really hoped that the competitive ability of the Italian industry and the country's balance of payments position will not be too seriously impaired. »

Fiat-Geschäftsergebnisse im ersten Semester 1969

- Gesamtaumsatz: 785 Milliarden Lire, gegenüber 707 Milliarden im ersten Semester 1968 (für Ausfuhren 264 Milliarden);
- gebaut und verkauft: 840.000 Kraftfahrzeuge (PKW und Nutzfahrzeuge), das sind 70.000 mehr als im ersten Semester 1968; davon 325.000 ausgeführt, gegenüber 258.000 im ersten Semester 1968;
- gebaut und verkauft: 31.000 Traktoren, gegenüber 33.000 im ersten Semester 1968; davon 14.000 ausgeführt; (der verminderten Anzahl der produzierten Einheiten stellt sich übrigens ein wachsender Anteil von Typen höherer Leistung gegenüber);
- Hüttenproduktion: es sind 1.150.000 Tonnen Roheisen zu Barren verhüttet worden, gegenüber 1.050.000 Tonnen im ersten Semester 1968;
- Beschäftigte der Fiat-Gruppe: ca. 168.000 Personen (138.000 Arbeiter und 30.000 Angestellte) gegenüber 158.445 am 31. 12.1968.

Was die Gesamtlage der Fiat-Tätigkeit anbelangt, stellt das « Fiat-Mitteilungsblatt » fest, dass die Ergebnisse der Automobilproduktion bedeutend besser ausfallen würden (ein Mehr von 55.000 Einheiten, nämlich insgesamt fast 900.000), wenn die Produktionsprogramme hätten ordnungsgemäß zum Ablauf kommen könnten.

Die von der in- und ausländischen Kundschaft konstant gezeigte gute Aufnahme unserer Fabrik gegenwärtig richtete sich auf unsere gesamte Modellreihe, die nunmehr durch die neuen Typen 128, 130 und Autobianchi A 111 angereichert worden ist. Sehr zufriedenstellend sind die während des ersten Halbjahres 1969 auf dem Export-Sektor mit 325.000 Fahrzeugen, wovon circa 315.000 auf Fiat und Autobianchi und 10.000 auf Industriefahrzeuge entfallen, erzielten Erfolge; der mengenmässige Zuwachs gegenüber dem Vorjahr beträgt 26 %.

Besonders erwähnenswert ist das Abkommen Fiat-Ferrari betreffend den Erwerb einer paritätischen Beteiligung am Kapital der Ferrari.

Im Rahmen der im Ausland entfalteten Tätigkeit berichtet das Fiat-Mitteilungsblatt, dass die Realisierung des Automobilwerkes an der Wolga soweit vorangeschritten ist, dass mit der Montage der Anlagen, Maschinen und Einrichtungen begonnen wurde.

Erwähnt ist auch der ordnungsgemäss Fortgang der Bauarbeiten am Produktionswerk der TOFAS in der Türkei, der produktive Ausbau der jugoslawischen Firma ZCZ, die verschiedenen neuen Montage-Initiativen in Korea, Äthiopien, Kongo usw., sowie die Leistungssteigerung der Produktionsanlage der Concord in Argentinien.

Was das Investitionsprogramm in Südtirol anbelangt, dessen Details den zuständigen Behörden unterzogen worden sind, gibt das Fiat-Mitteilungsblatt bekannt, dass die Arbeiten zwecks Durchführung der bereits angekündigten Initiativen: Sicil-Fiat in Termoli Imerese, Mechanisches Werk, Gabelstapler-Werk OM und technisches Kundendienst-Zentrum für LKW und PKW in Bari vorangetrieben werden.

Obwohl in den nächsten Monaten der Anstieg des Privatverbrauchs als Folge der kürzlich getroffenen Massnahmen sozialen Charakters und die beachtlich verbesserten Einkommen seitens breiter Arbeiterschichten, die teils schon verwirklicht sind und teils noch ausgehandelt werden, sich auf das allgemeine inländische Preis- und Kosteniveau bemerkbar machen wird, schliesst das Fiat-Mitteilungsblatt seine Ausführung mit dem Wunsch ab, dass die Auswirkung auf die Konkurrenzfähigkeit der italienischen Industrie und folglich auf das Gleichgewicht der Zahlungsbilanz nicht allzu stark einwirken wird.

La Fiat ha deliberato un programma di vari provvedimenti a favore dei lavoratori dell'Azienda, anche allo scopo di contribuire alla soluzione di alcuni problemi riguardanti la Città ed i Comuni della cintura. Le iniziative sono state illustrate al Sindaco di Torino, avv. Guglielminetti, dal Presidente della Fiat dott. Agnelli nel corso di un recente incontro di cui ha già dato notizia la stampa cittadina.

Riassumiamo il complesso di realizzazioni, per un impegno finanziario di 31 miliardi. Esse sono state deliberate anche per ricordare il settantenario di fondazione della Fiat, che come noto ricorre in questo mese, precisamente l'11 luglio.

Accoglimento dei lavoratori nuovi assunti — In aggiunta alle opere già promosse nel recente passato, che hanno consentito di assicurare ospitalità a circa 1200 lavoratori, si è dato corso alla realizzazione di ulteriori 3000 posti.

Alloggi per lavoratori — In aggiunta ai 4780 alloggi già costruiti ed assegnati ai dipendenti la Fiat ha in corso di costruzione altri 1500 alloggi per un importo di circa 12 miliardi.

Oltre a ciò la Fiat promuoverà la costruzione di altri 4000 alloggi, parte in Torino e parte in Comuni della cintura, con un contributo a fondo perduto di 15 miliardi, che saranno versati in un trentennio.

Questi alloggi, da assegnare parte in affitto e parte a riscatto, saranno realizzati dall'Istituto Autonomo per le Case Popolari della Provincia di

Presentate al Sindaco di Torino le iniziative sociali ed edilizie Fiat per i lavoratori dell'Azienda



Un gruppo di case Fiat in costruzione a Settimo Torinese.

Torino con finanziamenti concessi dall'Istituto Bancario S. Paolo di Torino e dall'Istituto di Credito Fondiario fra le Casse di Risparmio del Piemonte.

Infrastrutture sociali — Nell'intento di contribuire alla creazione ed all'ampliamento di varie opere sociali, come asili, asili-nido ed istituti per bambini minorati, la Fiat si accollerà l'onere del rimborso del capitale di mutui per lire 1 miliardo

stanziati senza interessi dalla Cassa di Risparmio di Torino e dall'Istituto Bancario S. Paolo di Torino.

Impianti sportivi — È stato deliberato di potenziare il Centro sportivo Fiat con la costruzione di nuovi impianti e l'ampliamento di altri in Torino e nella cintura.

Le nuove opere — campi di gioco, piscine e dotazioni per attività culturali — comporteranno un investimento di circa 3 miliardi.

L'uso delle piscine, nei giorni feriali e secondo accordi da convenire, sarà consentito anche alle Scuole.

Albergo soggiorno al mare — Per onorare la memoria del Professor Vittorio Valletta sarà realizzato, in una località della riviera, un albergo soggiorno per consentire ad Anziani e Pensionati Fiat di trascorrere, a condizioni di favore, turni di permanenza al mare, particolarmente nella stagione invernale.

Il passaggio della MALF all'INAM

L'INAM assicurerà l'assistenza malattia di legge. La Fiat conserverà a dipendenti e familiari i migliori benefici della MALF

Com'è noto, secondo le vigenti norme di legge, l'INAM (Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro le Malattie) ha assunto direttamente — a partire dal 1° luglio 1969 — l'erogazione delle prestazioni di malattia e di maternità ai Mutuati già assistiti dalla MALF in Torino e provincia.

L'INAM ha istituito a questo scopo una propria Sezione — denominata Sezione INAM di Via Chiabrera — che ha sede nei locali ex MALF e gestisce tutti gli impianti ed ambulatori centrali e periferici già della MALF in Torino e provincia.

Tutti i Lavoratori Fiat e loro familiari potranno perciò continuare ad avvalersi del proprio Medico curante, a suo tempo prescelto, nonché degli stessi ambulatori a cui hanno fatto capo finora e continueranno ad ottenere gratuitamente le prestazioni di malattia presentando il libretto sanitario MALF in loro possesso.

Secondo gli accordi con i Sindacati, la Fiat provvederà ad assicurare ai propri Lavoratori — a completamento ed integrazione delle prestazioni che verranno fornite dall'INAM — le maggiori erogazioni finora praticate dalla MALF.

In relazione a ciò le indennità di malattia verranno corrisposte — tramite l'Azienda — nelle attuali misure MALF sia per la parte a carico INAM sia per la parte aggiunta a cura della Fiat.

Le altre prestazioni integrative (ad esempio: sussidio TBC, consulti medico-specialistici, convalescenziali, cure balneo-termali ed idroterapiche, apparecchi sanitari vari, sussidi straordinari, ecc.), verranno fornite direttamente dall'Azienda a cura della Sezione Previdenza ed Assistenza — Servizio Prestazioni Integrative di Malattia, Via Marocchetti 11, Torino — a cui i Lavoratori potranno rivolgersi anche per tramite degli Uffici Assistenza di ciascuna Sezione Fiat.

Con apposito avviso in corso di distribuzione vengono portate a conoscenza dei dipendenti le informazioni e le istruzioni alle quali essi devono attenersi per le varie prestazioni integrative aziendali.

Il Comunicato precisa inoltre che per quanto riguarda i certificati di malattia da inoltrare all'Azienda, si raccomanda ai dipendenti di osservare le seguenti istruzioni:

- ripetere in stampatello il proprio cognome e nome sul margine superiore della seconda parte del certificato di malattia (parte destinata all'Azienda); gli operai dovranno aggiungere a fianco del nome l'indicazione del proprio numero di cartoncino-ortologio;
- far pervenire il certificato stesso al più presto (comunque non oltre il terzo giorno di assenza) alla Sezione Fiat di appartenenza (a mano, oppure in busta chiusa affrancata).

Il trasferimento della MALF all'INAM — attuato dal 1° luglio 1969 — non significa una rinuncia alle migliori condizioni che, in alcuni settori, la Mutua Fiat ha assicurato ai lavoratori ed ai loro familiari. Non rappresenta nemmeno un cambiamento della struttura assistenziale, perché sia il Poliambulatorio Centrale di Via Chiabrera, sia gli 11 ambulatori esistenti in città ed i 5 ambulatori della provincia, continuano a funzionare appositamente per i lavoratori della Fiat ed i loro familiari.

Gli assistiti possono continuare a rivolgersi agli stessi medici di fiducia che hanno avuto finora con analoghe modalità. Anche per i ricoveri in ospedali od in cliniche specializzate non ci sono cambiamenti.

L'indennità di malattia, che la MALF corrispondeva in misura superiore all'INAM, continua ad essere corrisposta nelle misure precedenti con integrazione, a cura dell'Azienda della parte a carico dell'INAM.

La MALF concedeva prestazioni integrative per cure termali, apparecchi ortopedici ed acustici, protesi dentarie ed altre apparecchiature sanitarie. Anche questi vantaggi vengono conservati, perché la differenza tra le tariffe dell'INAM e quelle applicate dalla MALF viene corrisposta ai lavoratori interessati a cura dell'Azienda.

Il Convalescenziale Fiat-Ville Roddolo prosegue la sua attività attuale, a totale carico dell'Azienda, per ospitare gratuitamente i lavoratori Fiat o i loro familiari bisognosi di assistenza di convalescenza.

In pratica l'assistenza della MALF è stata sdoppiata: l'INAM assicura le provvidenze di legge e la Fiat, attraverso il nuovo meccanismo aziendale, conserva ai lavoratori ed ai loro familiari i migliori benefici di cui godono attualmente.

Questa sistemazione è più conforme agli indirizzi contenuti — in materia di assistenza — nel Piano Economico Nazionale il quale prevede la riforma totale del sistema della assistenza sanitaria. In altre parole è prevista la creazione di un sistema che garantisca l'assistenza completa a tutti gli italiani e non soltanto ai lavoratori assicurati ed ai loro congiunti come avviene oggi, con il conseguente assorbimento di tutte le mutue aziendali residue e di tutte le organizzazioni particolari di categoria.

Le prime Mutue aziendali per operai ed impiegati Fiat sono sorte nel 1921-1923 allo scopo di coprire un vuoto, perché allora in Italia non esisteva ancora alcuna forma di assistenza pubblica dei lavoratori in caso di malattia. Le Mutue Fiat rappresentarono un esempio seguito da altri. Nel 1945 le due Mutue aziendali per operai ed impiegati Fiat si fusionarono dando vita alla MALF.

Nel gennaio 1943 però era sorto l'INAM (Istituto Nazionale Assistenza Malattia Lavoratori) con lo scopo di assorbire tutti gli organismi esistenti e di rendere obbligatoria l'assistenza di malattia per tutti i lavoratori: quattro mesi dopo, il 6 maggio, il Decreto n. 400 stabiliva la fusione di tutte le mutue nell'INAM. Erano tempi di guerra e l'Italia era divisa in due. Ciò rese impossibile la applicazione pratica del Decreto.

Nel marzo dell'anno scorso però l'INAM si è rivolto alle aziende con mutue ancora autonome per invitarle a provvedere all'applicazione delle norme di legge.

Perciò, dopo ampia discussione ed attento esame, è stato predisposto il passaggio della MALF all'INAM, attuando contemporaneamente un sistema che conservi ai lavoratori Fiat i trattamenti di miglior favore già praticati dalla MALF.



Il primo Centro Assistenziale Fiat di Praga

Per gli automobilisti cecoslovacchi e per i turisti che visitano l'Europa Orientale

E' entrato recentemente in servizio a Praga il primo Centro di assistenza per automobili Fiat, destinato al « servizio » non solo per gli automobilisti cecoslovacchi, ma anche per gli stranieri che visitano e attraversano il Paese.

Tale Centro, realizzato dalla Autodruzstvo sulla base di un progetto della Direzione Assistenza Tecnica Fiat e con il contributo della nostra Società — la cui attività in Cecoslovacchia si è sviluppata, sotto il segno di una crescente e cordiale collaborazione con le varie Organizzazioni preposte alla vendita ed all'assistenza delle vetture Fiat attraverso la Società Motokov — costituisce un insieme moderno e razionale.

Il Centro, che si estende su una superficie di 8.300 mq è dotato di tutte le attrezzature di servizio, di lavaggio,

di lubrificazione, di apparecchiature diagnostiche, di cabine di verniciatura complete di impianto depurazione aria. Inoltre tutta l'attrezzatura specifica e gli arredi di officina sono originali Fiat e consentono di intervenire razionalmente e rapidamente sui vari modelli di vetture.

L'organizzazione del lavoro nell'officina di riparazioni è attuata secondo gli schemi più moderni e razionali adottati dalla Fiat nelle proprie Sedi assistenziali di tutto il mondo e ampiamente sperimentati.

Fa parte della Sede anche una Scuola del Servizio; completa di laboratorio e di aule per un totale di circa 400 mq, dove potranno essere svolti corsi di specializzazione e di aggiornamento per il personale facente parte di tutta la rete assistenziale Fiat in Cecoslovacchia.

Questa realizzazione costituisce soltanto una tappa del programma di potenziamento della rete assistenziale per le autovetture Fiat in Cecoslovacchia; la costante cooperazione fra gli Enti locali e la Fiat darà luogo infatti ad altre iniziative volte in particolare alla creazione nel Paese di altre sedi.

Parallelamente verranno potenziate le 25 sedi assistenziali cecoslovacche addette al Servizio Fiat; la Fiat fornirà il consueto contributo di esperienza, di uomini e di mezzi.

L'assistenza alle vetture è stata inoltre completata dalla recente istituzione di un Magazzino di parti di ricambio Fiat; la potenzialità di questo Magazzino è in funzione del parco circolante di vetture Fiat in Cecoslovacchia e potrà essere incrementata parallelamente al loro aumento allo scopo di fornire ad ogni automobilista il « servizio » più rapido ed efficiente.

Prague's first Fiat Service Centre

A new 8,300 square meter Fiat car service centre, the first of its kind in Czechoslovakia, has recently started operation there to cater for local as well as for foreign customers visiting or driving through the country.

The Centre was built with the support of our company along modern and rational lines by Autodruzstvo on a blueprint of Fiat's Direzione Assistenza Tecnica. The new project reflects the growing, friendly

cooperation existing between Fiat and the various sales and service organisations operating in Czechoslovakia through the main Motokov company.

Repair and servicing work is carried out in the Centre according to the modern and rational techniques successfully employed by Fiat in all its service centres throughout the world.

The Centre also runs a Service Training School equipped with a laboratory and classrooms with a combined build-up area of 400 square meters. Courses are opened to personnel drawn from the entire Fiat ser-

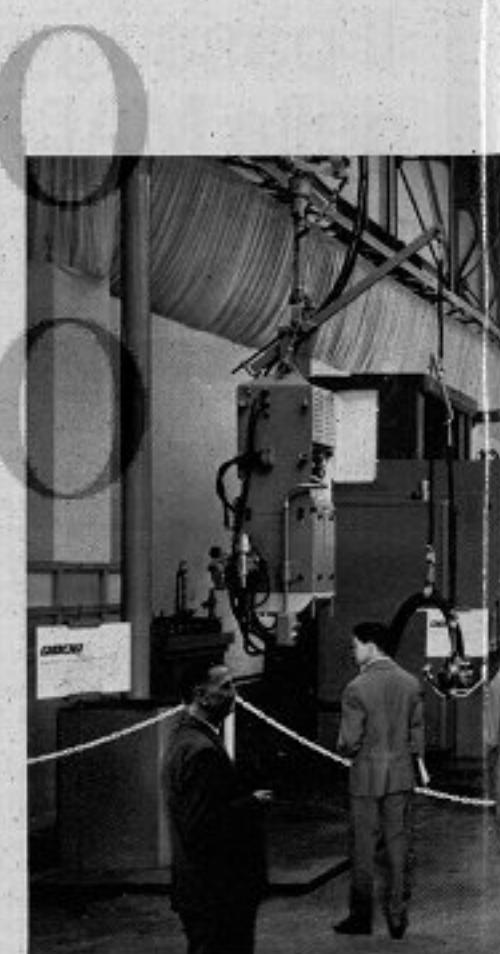
vice network in Czechoslovakia.

25 Fiat service points in Czechoslovakia are to benefit from the service strengthening programme which also includes a contribution of Fiat know-how, expertise and equipment.

This improved Fiat car service operation in Czechoslovakia is completed by the new Fiat spare parts store-house with a storage capacity capable of meeting the country's present requirements and liable of further expansion so to ensure an efficient and rapid service to motorists in future as well.



Poznan: 38° Fiera Internazionale



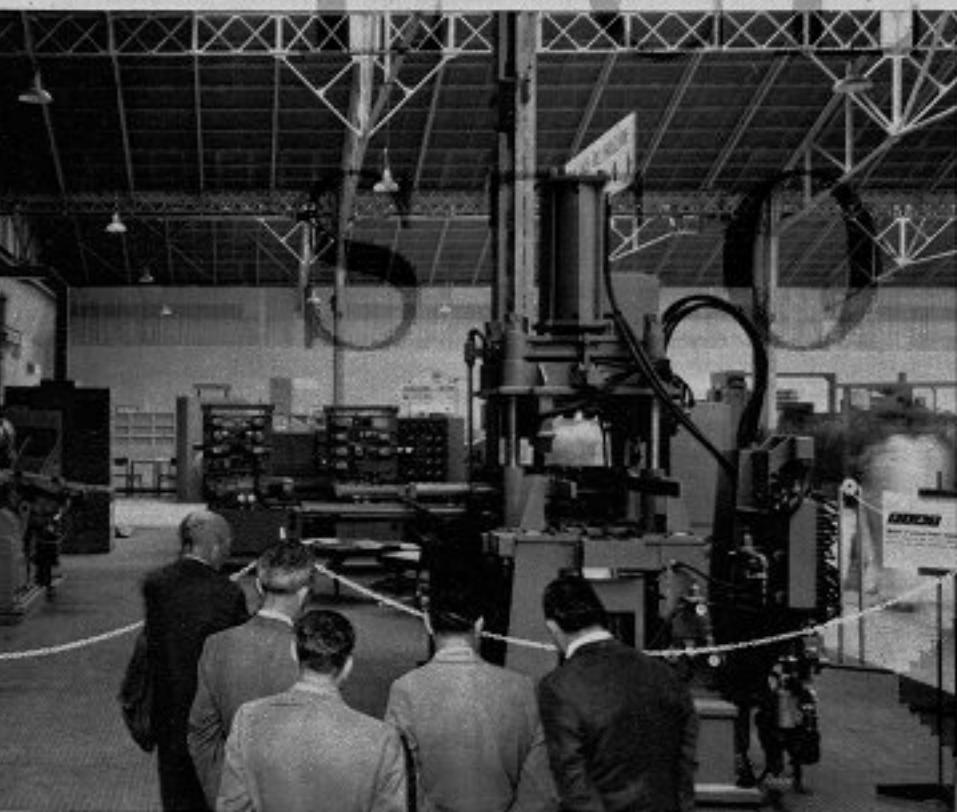
Parigi: 11° Esposizione Europea delle macchine utensili

ALLE RASSEGNE INTERNAZIONALI



Dall'8 al 17 giugno si è svolta a Poznan in Polonia la 38^a Fiera Internazionale. La Fiat ha partecipato con un grande padiglione all'aperto in cui presentava parte della sua vasta gamma di vetture, e in eleganti vetrinette esponeva i ricambi originali Fiat.

Continuo l'afflusso dei visitatori come sempre vivamente interessati alla qualità della produzione Fiat.



Dal 23 giugno al 2 luglio si è tenuta a Parigi l'11^a edizione della grande rassegna europea delle macchine utensili. La Fiat era presente con macchine a controllo numerico e a comandi elettronici realizzati sia con componenti discreti che con circuiti integrati, progettate e costruite dalla Sezione Produzioni Ausiliarie di Grugliasco e dalle Officine di Modena.

Poznan: 38^a International Fair

A large outdoor pavilion, exhibits of various car models, and a display of original spare parts marked the presence of our company at the 38th International Fair of Poznan, Poland, which ran from 8 through 17 June. A steady flow of visitors showed once again the high consideration of the public for the quality of Fiat products.



Ancona: 29^a Fiera della Pesca

Anche nel settore della propulsione per imbarcazioni di piccolo e medio cabotaggio particolarmente adatte alla pesca costiera o di altura, la Fiat è presente con la produzione Grandi Motori e della consociata AIFO. Alla tradizionale rassegna anconitana la Fiat ha anche illustrato alcune tra le più recenti realizzazioni nel campo dei grandi motori Diesel marini.



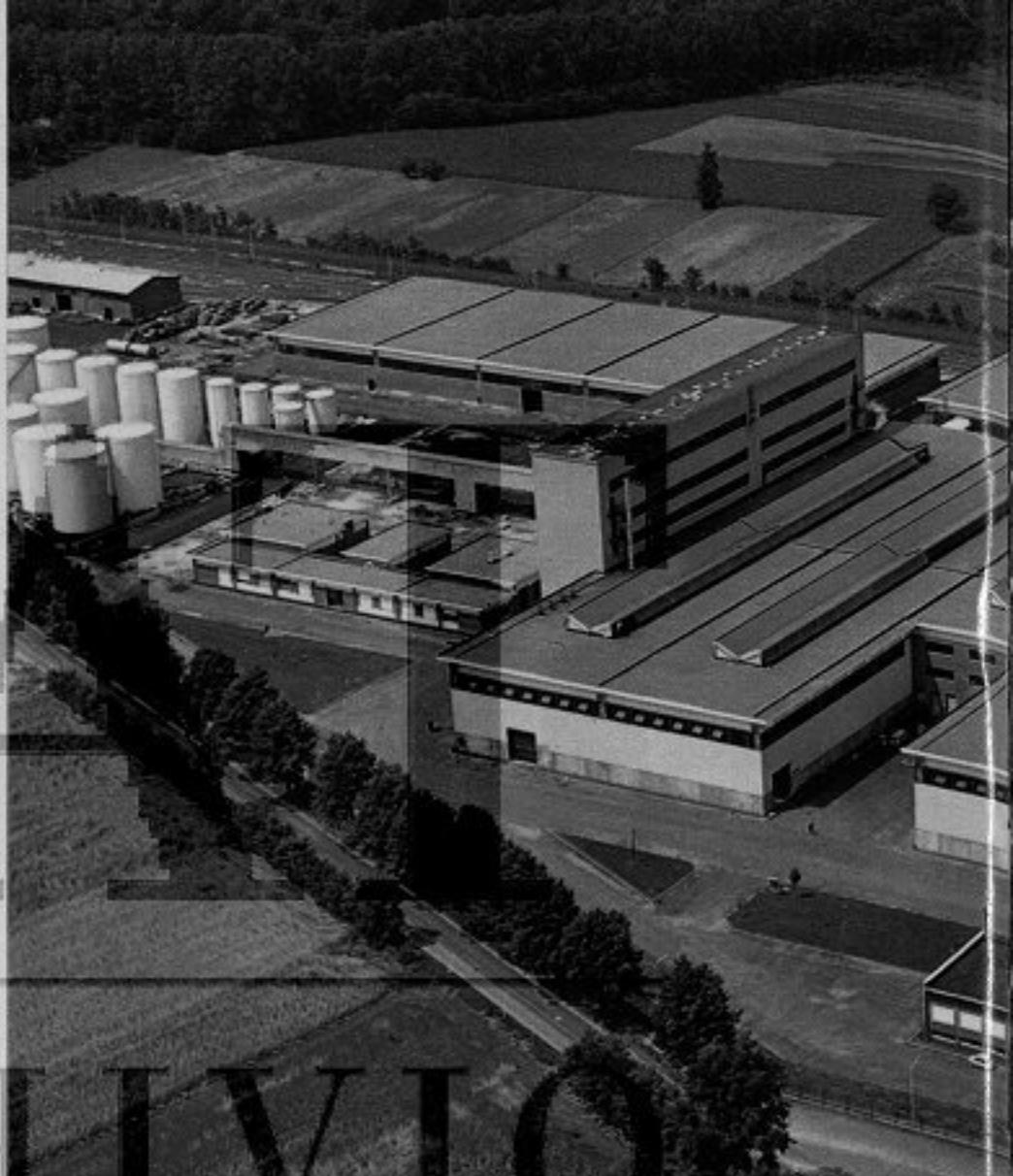
Atene: Posidonia 69 Esposizione Internazionale della Navigazione

Nella classica cornice dello Zappeion di Atene si è svolta dal 2 all'8 giugno l'Esposizione Internazionale della Navigazione.

La Fiat presentava una efficace illustrazione della produzione Grandi Motori nel campo dei motori marini di grande potenza; in particolare evidenza il due tempi di 1060 mm di diametro, ultima creazione Fiat in questo settore.

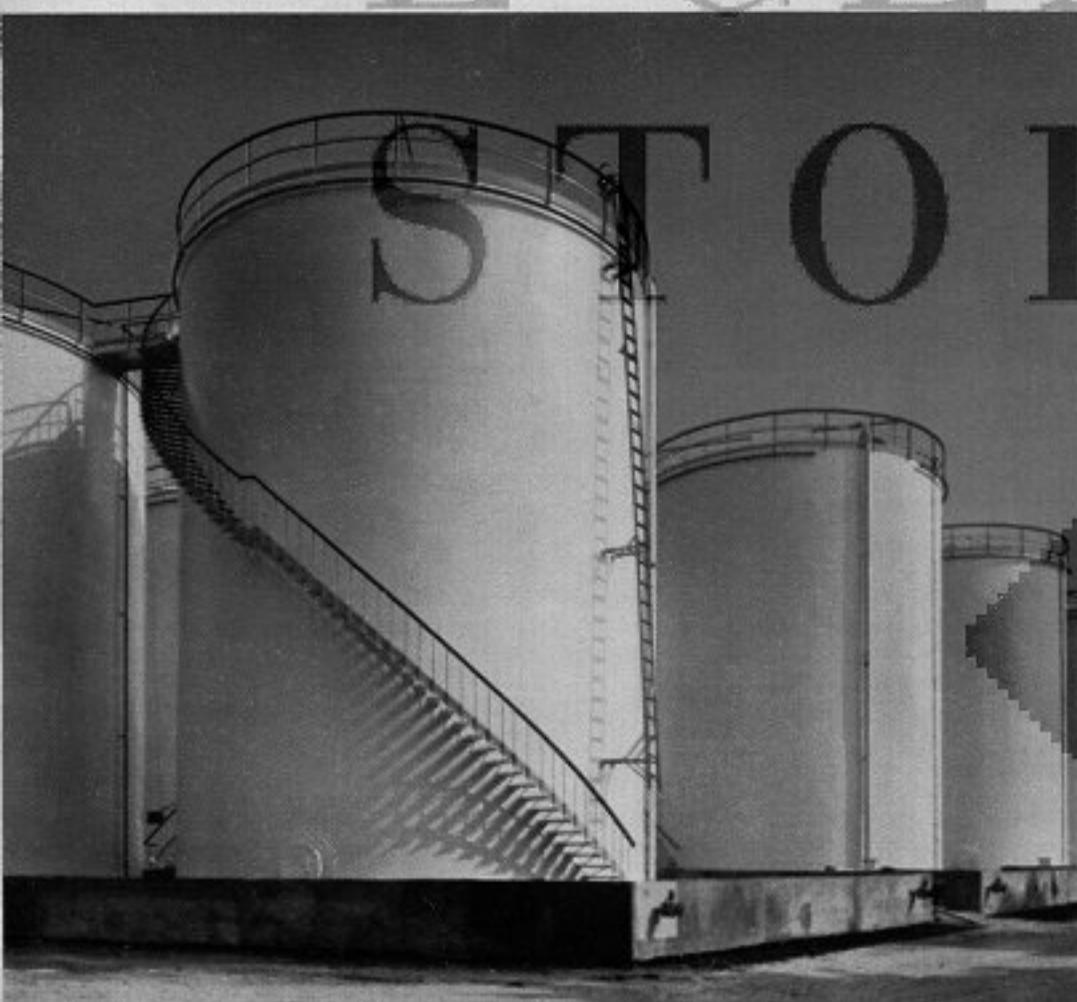
Paris : 11ème Exposition Européenne de la Machine-Outil

Du 23 Juin au 2 Juillet s'est déroulée à Paris la 11ème édition de l'exposition européenne des machines-outils. La Fiat y présentait des machines à contrôle numérique et à commandes électroniques réalisées aussi bien avec des composants séparés qu'avec des circuits intégrés. Toutes les machines présentées sont étudiées et réalisées par la Section Productions Auxiliaires de Grugliasco (Turin) et par les Usines de Modène.



Le varie fasi del lavoro nello stabilimento Olioifiat

Come si produce un moderno lubrificante



Una prospettiva della zona destinata, nello stabilimento Olioifiat di Villastellone, agli enormi serbatoi verticali, che sono collegati ai reparti produttivi con una fitta rete di tubazioni.

Il petrolio, oltre a fornire la fonte di energia necessaria per far muovere le automobili, ossia la benzina, è anche l'elemento base dal quale si ricava un altro componente indispensabile al funzionamento di ogni macchina: il lubrificante. Questo è necessario per un corretto funzionamento delle macchine, per evitare un'usura eccessiva, per ridurre il surriscaldamento delle parti in movimento relativo: in una parola per rendere minima la potenza perduta per attrito.

Primi lubrificanti sono stati i grassi animali e vegetali (sego di bue o di montone, olio di palma, grasso di balena, olio di semi). Ma avevano due gravi difetti: si deterioravano con estrema facilità ed erano spesso di difficile ed insufficiente approvvigionamento. A mala pena sopportavano come qualità e quantità alle esigenze di allora. Adesso sarebbero assolutamente impensabili per le necessità delle macchine moderne.

Con il passare degli anni si è sempre più sfruttato il petrolio ed i suoi derivati nella preparazione dei lubrificanti. La Fiat ne produce oggi una gamma completa: è l'«Olioifiat», che protegge tutti i motori, i cambi, i differenziali delle auto, degli autocarri, degli autobus, dei trattori, dei treni, dei motori marini, delle macchine utensili, che la Fiat costruisce, e a cui si aggiungono altri svariati tipi di lubrificanti per l'industria.

Il nome Olioifiat è divenuto ormai popolare, la produzione di Olioifiat ha raggiunto nel 1968 oltre cento tonnellate di lubrificanti.

Per rispondere alla crescente do-

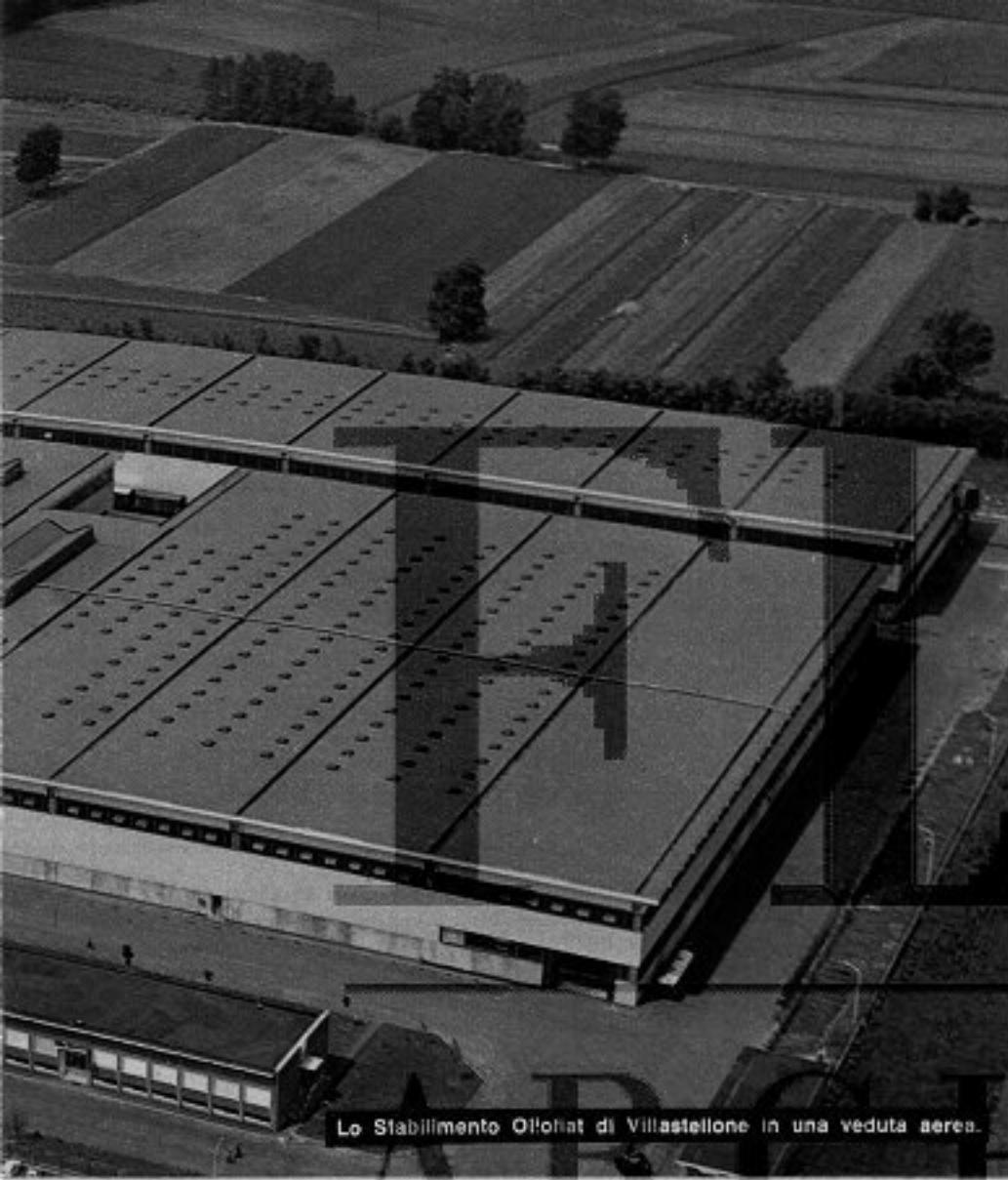
manda di lubrificanti, dovuta allo sviluppo di tutte le produzioni Fiat, è stato recentemente realizzato un nuovo stabilimento, moderno e razionale, in un'ampia zona vicino a Torino, di facile accesso, possibile di ampliamenti futuri. È lo stabilimento Olioifiat di Villastellone.

Si estende su un'area di oltre 100 mila mq, di cui più di un terzo coperti, dista dal centro di Torino appena una ventina di chilometri e si trova a metà strada tra i paesi di Villastellone e Santena. La nuova sistemazione all'esterno della città, la facilità e la molteplicità dei mezzi di trasporto (lo stabilimento è servito anche da un allacciamento ferroviario) permettono un agevole approvvigionamento delle materie prime ed un rapido smistamento, anche all'interno stesso dello stabilimento, dei prodotti finiti.

Le moderne soluzioni adottate, frutto dell'esperienza acquisita nella precedente sede, e complessi impianti di trasporto e imballaggio hanno permesso di aumentare notevolmente la produzione.

Lo stabilimento Olioifiat è una costruzione caratteristica; all'esterno la distinguono gli enormi serbatoi verticali, che sono collegati ai reparti produttivi con una fitta rete di tubazioni. Poi, c'è il magazzino per le altre materie prime, quelle che, non essendo liquide, non possono essere contenute nelle cisterne. Inconfondibile, infine, il fabbricato per la lavorazione degli oli, alto 32 metri. Lo fiancheggia, più basso, quello per i grassi.

Gli oli si ottengono mescolando, secondo precisi rapporti, oli base e ad-



Lo Stabilimento Olioifiat di Villastellone in una veduta aerea.

ditivi. La lavorazione avviene in miscelatori meccanici, ed in particolari condizioni di pressione e di temperatura. Per i grassi, è necessario un ciclo di lavorazione più lungo e complesso. Bisogna ottenere un'intima dispersione dell'olio (al quale si deve appunto la caratteristica lubrificante del grasso), in un sapone che ha il compito di amalgamare e di « contenere » i vari composti. La lavorazione avviene in particolari miscelatori meccanici, ad una temperatura elevata e tale da permettere la reazione chimica di saponificazione.

Per fornire agli automobilisti, e agli altri utenti un prodotto di prima qualità, che sopporti le più esasperate condizioni di impiego e per anticipare le necessità di domani, la sezione Olioifiat esegue in appositi reparti di studio e ricerca accurati esami di laboratorio e prove.

Ecco pertanto la ricerca e lo studio instancabili di nuovi oli e grassi per far fronte, ad esempio, alle temperatu-

re ed al numero di cicli sempre più elevati nonché ai forti carichi cui sono sottoposte le nuove macchine. Si tratta di un tipico lavoro di collaborazione con gli Uffici Tecnici Fiat e con le Sezioni utilizzatrici; lavoro che non si arresta alla formulazione e fabbricazione dei nuovi lubrificanti, ma che continua con un'assidua e proficua assistenza tecnica.

Inoltre la Fiat può contare su di una esperienza unica: i migliori banchi prova per i propri lubrificanti sono le stesse macchine che costruisce (siano esse autovetture, veicoli industriali, trattori, macchine utensili o grandi motori) e che funzionano regolarmente in ogni condizione, in differenti situazioni climatiche e in vari paesi.

La Sezione Olioifiat con le proprie moderne ed estese attrezzature di produzione e ricerca è pertanto in grado, di prevedere ed affrontare quelle che saranno le prossime o future esigenze di lubrificanti sia come tipi sia come quantità.

L. BU.

How a modern lubricant is produced.

Fiat manufactures a full line of lubricant oils. Marketed under the label « Olioifiat », they are used for the protection of engines, transmissions, and differentials for the passenger cars, commercial vehicles, buses, tractors, trains, marine engines and machine tools built by Fiat. Other types of lubricants are also produced for various applications in industry.

Already a widely popular brand, Olioifiat products topped 100 tons in 1968.

A new 24-acre plant for the production of Olioifiat recently started operations at Villastellone near Turin. Output there is bigger than in previous operations thanks to the adoption of more advanced solutions and the latest conveying and storing equipment.

The Olioifiat complex of Villastellone has a characteristic configuration. Outside are huge vertical tanks which are connected to production departments by a pipe network. Non-liquid raw materials not liable of storage in the tanks, are kept in a special store-house. Oil and grease processing is respectively carried out in a 105 feet high building and in other lower structures.

Oils are obtained by mixing exact doses of oils and additives. Processing takes place inside a mixer under special pressures and temperatures. A longer and more complex processing cycle is necessary for the production of greases, in that oils must be dispersed in a mass of soap which amalgamates and fixes the various components. Grease processing is also carried inside special mixers at high temperatures.

Laboratory investigations and tests are conducted by Olioifiat research teams to provide motorists and other users a first class product capable of standing up to the most severe operating conditions, and anticipate future requirements.

Of course, the Olioifiat operation benefits from the unique experience of having its products continuously tested under all conditions and in different climates by the cars and machines which the company itself is producing.

The backing of advanced and extensive research and production facilities ensures the Olioifiat operation the means to anticipate and take forthcoming or future requirements of lubricants both in terms of type and output.

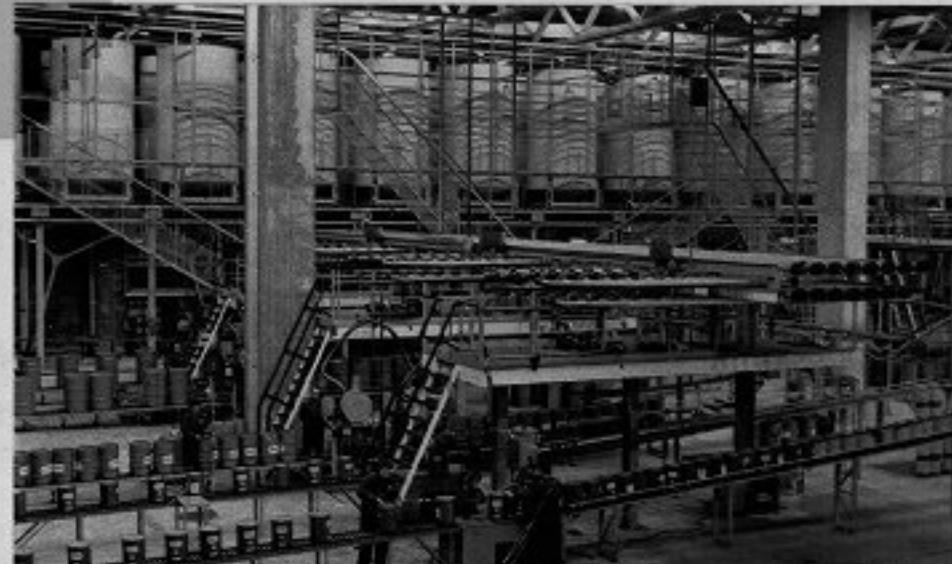


La Sezione Olioifiat dispone di moderni attrezzati reparti di studio e ricerca nei quali si eseguono i più impegnativi esami e prove di laboratorio.



Reparto oli e miscelazione. Miscelatori disidratatori sotto vuoto e vasche di altezza. Al piano terreno impianti per produzioni speciali.

Anche il Reparto Confezionamento e Imballi è attrezzato per affrontare le crescenti richieste di lubrificanti. Nella foto le linee meccanizzate di riempimento fustini.



Charlot, a 80 anni è ancora il primo personaggio del cinema

Il clown che ha creato un'arte

Il festival di Venezia ha rinunciato quest'anno ai premi, alle graduatorie, alla gara delle opere cinematografiche: per non lasciare del tutto inoperoso il Leone d'oro ha pensato a Charlot. La statuetta che ha segnato le ambizioni artistiche e mondane della mostra veneziana dovrebbe andare ad un maestro del cinema, ad un artista indiscutibile. Charles Chaplin è l'uomo giusto. Non si sa ancora se accetterà, se vorrà uscire dall'eremaggio di Vevey per presentarsi sul palco del Lido, ma gli organizzatori del festival hanno giocato una buona carta. Di tanti Leoni d'oro non si conserva oggi neppure il ricordo, il Leone a Chaplin avrebbe tutti i titoli per essere considerato un doveroso Nobel, una consacrazione cinematografica.

Charlot ha compiuto di recente gli ottant'anni. Non voleva vedere nessuno. Chiuso nella sua villa vicino al lago di Ginevra, aveva deciso di trascorrere nell'assoluta riservatezza il compleanno, in compagnia della moglie Oona O'Neill e dei figli. Ha ceduto solo alle insistenze dei figli che lo pregavano di accogliere una delegazione locale, munita della tradizionale

torta e fitta di sorrisi augurali. Anche i fotografi sono stati ripagati della lunga attesa fuori dei cancelli: la foto celebrativa ha portato in giro per il mondo la figura sorridente di un signore anziano che guarda con una punta di ironia coloro che lo festeggiano e con una punta di nostalgia le insegne di zucchero candito poste sulla torta, un bastoncino e una bombetta.

Con bastoncino e bombetta, e con un largo paio di pantaloni da clown e un giacchino stretto e sfilacciato, Chaplin ha iniziato la sua vera carriera nel cinema. Prima aveva solo sperimentato qualche scenetta comica, qualche trovata nel cinema « delle torte in faccia ». L'invenzione di Charlot lo rapi fuori dalla mischia, lo trasse dai generici per imporlo come personaggio. Il vestito pagliaccesco, il cappello, la canna da passeggio non erano accorgimenti del tutto originali, ma lui seppe imporli con uno stile personalissimo, quello di Charlot.

Chi è Charlot? È un omino indifeso, generoso e risosso, furbo e vendicativo, sentimentale e sognatore. Un piccolo uomo come tutti, con i suoi vizi

e i suoi difetti. Ha il torto di non sopportare i soprusi, di voler difendere i deboli come lui, di innamorarsi di fanciulle concupite da uomini grassi, cattivi e bafluti. In tutte le occasioni sarà sconfitto, ma non del tutto, sconfitto solo all'apparenza: i suoi avversari saranno stati distrutti dalle sue invenzioni comiche, le sue donne riscattate dalle umiliazioni, la sua libertà rimarrà incontaminata (anche tra le sbarre di una ingiusta prigione).

Charlot può far sorridere anche nelle situazioni più difficili. Soldato in trincea s'adatterà a dormire su un pagliericcio immerso nell'acqua come su un letto di piume, sereno nella dura condizione (« Charlot soldato »). Affamato potrà banchettare con una vecchia scarpa cotta nell'acqua, degustando i lacchi come spaghetti, la suola come una tenera bistecca, i chiodi come leccornie da succhiare avidamente (« La febbre dell'oro »). Inseguito dai carcerieri potrà partecipare ad una riunione elegante, bere liquori e versare un gelato nella scollatura di una grassa e antipatica signora (« L'evaso »).

Il lato patetico di Charlot è pieno di finezza. L'omino sa portare un poco di letizia e di calore nei disperati, donare compagnia ai solitari, dolci sogni alle fanciulle sfruttate e povere. In « Luci della città » fa sorridere una fioraia, ne « Il monello » diventa padre adottivo ed educatore: tra i deboli le donne ed i bambini sono i più deboli e per loro Charlot si batte.

Le sue sconfitte non nascondono mai la rinuncia. Quando scoppia la seconda guerra mondiale e Chaplin assiste alle prime imprese del nazismo, la sua scelta è inequivocabile. Charlot abbandona per un poco i panni del pagliaccio per indossare alternativamente quelli dell'ebreo oppresso e dell'oppressore. Nel « Dittatore » un barbiere ebreo è il sosia del capo nazista. Con l'affetto sono descritte le vicende del barbiere, con la satira sono graffiate le presunzioni del dittatore. Giunto, per le soluzioni possibili nei film comici, a sostituire il dittatore, Chaplin non ne approfitterà per aggiungere ridicolo al tiranno. L'impegno politico e civile chiede che anche gli attori comici escano dai loro panni e Charlot improvvisa davanti ai soldati sbigottiti (e agli spettatori partecipi) un nobile discorso sui compiti di una società più giusta ed umana, che non è quello che si regge sul dispotismo e sulle armi, ma sulla fraternità e sull'amore di tutti gli uomini.

Passata la guerra, Chaplin è tornato alla sua vena dolce e sentimentale in « Luci della ribalta ». Storia di un clown che non fa più ridere e del suo amore per una ballerina. L'arte di Chaplin s'è affinata, è diventata riflessiva e piena di forza interiore. Non mancano i sussulti polemici. « Un re a New York » è una presa in giro dell'America che non ha mai perdonato all'attore la sua indipendenza. Poi Charlot si ritira nella sua villa svizzera: ne esce solo per dirigere due attori celebri (La Loren e Brando) in « La Contessa di Hong Kong ». Tuttavia Charlot non è in pensione. Sta chiuso, non vuole vedere nessuno, ma al cinema pensa sempre e prepara un nuovo film. E' probabile che l'invito del festival veneziano non gli sia dispiaciuto.

L'elegante tracciato di un plotter che riproduce la prospettiva di un modellino. Per ottenere questa vista il plotter è stato guidato da un calcolatore al quale l'operatore umano ha fornito le coordinate di alcuni punti di ciascuna linea e l'angolo di vista prescelto.

L'uomo dà gli ordini, il "plotter" La macchina

Il pennino d'un vecchio sismografo, che si sposta in alto e in basso secondo il variare delle scosse e lasci segnata la sua traccia su un cilindro di carta che gli ruoti dinanzi ad una velocità prestabilita, dà una prima idea, sia pure sommaria e approssimativa, di quello che è il « plotter », uno dei più moderni e utili apparecchi di cui si avvale oggi la tecnica. Nel plotter il pennino, invece di muoversi secondo la maggiore o minore intensità delle scosse sismiche, segue i comandi che gli dà un elaboratore elettronico. Il plotter si può quindi definire come un « tracciatore numerico di curve » che traduce automaticamente in forma grafica i dati d'uscita d'un calcolatore, è un apparecchio insomma che disegna da solo, quando naturalmente gli si forniscono, in modo opportuno, le indicazioni necessarie.

LA MUSICA

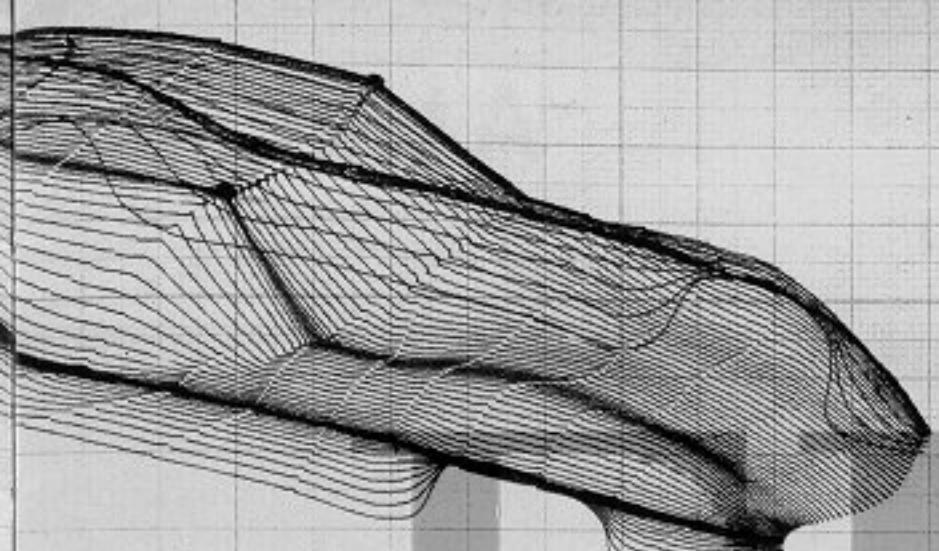
Napoleone e

Il nome di Napoleone Bonaparte di cui ricorre quest'anno il secondo centenario della nascita è legato in vari modi alla produzione artistica; dalle vere e proprie infatuazioni, si passa ad opere che fanno del condottiero francese un simbolo di libertà e progresso, e purtroppo si arriva poi ad una quantità di opere (poetiche, musicali e figurative) che sono soltanto l'espressione di una adulazione cortigiana.

Nel complesso, si può dire che la figura e il mito di Napoleone hanno avuto un grande peso in senso quantitativo sulla produzione artistica, molto meno, anzi assai poco, nel senso della qualità e del valore. Si può invece dire che molta grande arte, come certe serie di Pitture di Goya, siano state proprio da un clima di odio e ribellione a Napoleone e a tutto ciò che gli era connesso. E' toccato però alla musica innalzare un monumento veramente degno e riassuntivo di ciò che il Bonaparte rappresentò per le generazioni a cavallo fra il '700 e '800: degno della sua grandezza, della sua terribilità, della sua presenza nella coscienza del tempo prima e oltre ogni valore.

Questo monumento innalzato con i suoni è la Terza Sinfonia (detta Sinfonia Eroica) di Ludwig van Beethoven. Scrive acutamente Giovanni Carli Ballola, autore di un recente bel libro sul





esegue

che disegna da sola

Il plotter tipico è costituito da un rullo che trascina in movimento una striscia di carta; sopra di essa sono disposte due guide parallele lungo le quali si muove una torretta che porta una penna scrivente. Il moto della carta è calibrato (in quanto reca ai margini due file di fori che ingranano in corrispondenza dentini del rullo); anche il trascinamento della torretta scrivente è estremamente preciso e, poiché il suo moto è perpendicolare a quello della striscia di carta, con la combinazione dei due movimenti si può ottenere l'esecuzione di una retta comunque inclinata, o di curve anche molto complicate.

La torretta di scrittura può essere dotata di più pennini scriventi, in modo da ottenere tratti più o meno spessi, o di colori diversi, e così via. Ogni pennino può essere sollevato

dalla carta per evitare tratti non desiderati da un punto all'altro del disegno. Il movimento della carta è bidirezionale, cioè può andare avanti e indietro, come d'altronde la torretta, sì che è possibile l'esecuzione di curve chiuse, raccordi ecc. La larghezza della striscia è di alcuni decimetri mentre la lunghezza dell'intero rotolo è di parecchi metri.

Si è già detto che un plotter è guidato nel suo lavoro da un calcolatore elettronico; questo dà al plotter la successione di ordini che ne determinano il movimento. Ogni curva risulta composta da un succedersi di tratti lunghi ciascuno circa un decimo di millimetro, si da non far rilevare all'occhio umano le piccolissime irregolarità derivanti dalla spezzatura. Gli ordini per i moti elementari della carta e della torretta sono a loro volta ricavati, sempre dal cal-

colatore, partendo dalle indicazioni che esso ha ricevuto dall'uomo. Si supponga, ad esempio, di voler ottenere la vista prospettica di un solido a facce piane: l'uomo comunica al calcolatore le coordinate dei punti di inizio e fine di ciascuno spigolo, e quelle del punto di vista prescelto; dà quindi l'avvio ad una serie di programmi di calcolo.

Il calcolatore anzitutto riunisce opportunamente tra loro tutti gli spigoli che delimitano ciascuna faccia, in modo da definirla con esattezza; quindi calcola la posizione che detti spigoli assumono nel disegno in funzione del punto di vista prescelto, ed infine determina la successione di ordini da impartire al plotter per fargli disegnare tutti i trattini che compongono il disegno.

A titolo indicativo, per un disegno di questo tipo e di media complessità, occorrono alcuni minuti di impegno di un calcolatore abbastanza veloce, ed un tempo pari, o un poco più lungo, per l'esecuzione del disegno.

I primi plotter sono stati introdotti nell'uso industriale poco più di sette anni fa. I campi di applicazione sono pressoché infiniti: si possono tracciare grafici di funzioni, disegnare in due o tre dimensioni, analizzare strutture cristalline, riprodurre traiettorie di elettroni, progettare strutture metalliche, linee elettriche, profili di navi, automobili, aerei, sistemi ottici, schemi elettrici. Non c'è praticamente operazione tecnica che non possa venir facilitata dal plotter.

Ciò che non va comunque perso di vista è che la macchina, calcolatore o plotter, non crea nulla; è l'uomo che deve in qualche modo descrivere ad essa che cosa vuole disegnare, ed è l'uomo che deve preparare tutti i programmi che consentono alla macchina di imitare, con precisione estrema, ciò che l'uomo, armandosi di carta, matita e tecnigrafo, ha fatto fino a poco tempo fa con l'esclusivo ausilio delle sue preziosissime mani.

il juke-box nel cruscotto

Tempo di vacanze

Tempo di evasioni. E la musica leggera sembra essere il più tipico commento della stagione. E' infatti una canzone a ricordarci i momenti lieti (o malinconici) un amore, le amicizie dell'estate. Si va a ballare nel locale notturno o sulle terrazze degli amici. Che cosa ascolteremo?

Ritmi veloci

Sono sempre in voga lo shake, la danza sussultoria dei giovani, il «rhythm and blues», meno dinamico ma ugualmente anguloso, il rock and blues, figlio degenero del boogie-woogie. Consigliamo: «Get back» con il complesso dei Beatles, un motivo scacciapensieri dall'ottimo impasto vocale e strumentale; «Aquarius» e «Let the sunshine in» del Fifth Dimension, ultima novità dall'America; «Seven times seven» dei Casuals.



Nada

Ritmi lenti

Musica in penombra con la passionale e romantica «Non credere» (un brano che durerà a lungo); gli Aphrodite's Child: «I want to live»; i Bee Gees: «I started a joke»; Sylvie Vartan: «Blam blam blam»; The Turtles: «You showed me». Dei complessi sono ideali, per le danze le «musicassette», registrazioni su nastro di lunga durata.

Da ascoltare

«Sole», il disco per l'estate di Franco IV e Franco I; «Lisa dagli occhi blu» di Mario Tessuto; «Acqua azzurra acqua chiara» di Lucio Battisti; «Storia d'amore» di Celentano; «Pensando a te» di Al Bano; «Viso d'angelo» con i Camaleonti; «Happy heart» con Petula Clark; «Mi piacerebbe» e «La sbornia» di Antoine Adamo in «Accanto a te l'estate», l'ultima romantica dichiarazione d'amore del cantautore italo-belga.

Quelli del jazz

Scopriranno Jr. Walker accompagnato, per l'incisione del suo primo 33 giri, dagli All Stars. E' quasi jazz nella realtà, ma è ugualmente apprezzabile. Ecco alcuni pezzi: «Come see about me», «What does it take», «Home cookin» (è pure il titolo dell'intera raccolta), «Sweet soul» e altri raffinati «rhythm and blues».

U.S.

I'Eroica di Beethoven



musicista tedesco: «Oggi sembra a stento credibile che un'opera come questa, per la quale le più vaste sale da concerto del mondo ci sembreranno sempre troppo anguste, sia stata eseguita per le prime volte in forma privata nel palazzo del principe Lobkowitz, davanti a un ristretto pubblico di aristocratici». In effetti, tutto in questa Sinfonia è gigantesco; le dimensioni (dopo la Nona è la più lunga Sinfonia di Beethoven), la quantità e la natura delle idee impiegate, la ricchezza del complesso strumentale. Il fatto poi che venisse eseguita in casa di principi, malgrado l'evidente carica rivoluzionaria che la informa, è una contraddizione che fa parte della situazione in cui Beethoven visse e lavorò: solo, infiammato di idee libertarie (di origine letteraria più che sostanziali), ma coccolato e viziato dalla grande nobiltà viennese che era prontissima a perdonare i suoi modi bruschi e scostanti e a mettergli a disposizione una buona pensione purché lui continuasse a scrivere musica (e soprattutto la scrivesse a Vienna, per i vienesi).

La Sinfonia Eroica fu composta per Napoleone, ma questo nome non compare più sul frontespizio della partitura dove oggi si legge «Sinfonia Eroica, composta per festeggiare il sovvenire di un grand'Uomo». Che cosa era suc-

cesso, perché questo mutamento? L'episodio getta chiara luce sul carattere di Beethoven. Egli aveva a lungo meditato la sua opera come omaggio al Bonaparte tra il 1802 e il 1804: quello che Beethoven voleva celebrare era il Napoleone primo console, il grande condottiero che a colpi di cannone sta facendo crollare le deprecitate monarchie europee. Anzi, secondo il racconto di Schindler, allievo e quasi segretario di Beethoven, era stato il generale Bernadotte in persona (il quale dopo Campoformio era divenuto ambasciatore francese a Vienna) a entrare in confidenza col musicista e a sollecitarlo a celebrare il grande generale con qualche composizione di vistosa importanza. Questa dedica veniva incontro a aspirazioni di libertà, giustizia e rinnovamento che erano intimamente radicate nell'animo di Beethoven: la dichiarazione dei diritti dell'uomo, che aveva fatto vibrare il cuore del musicista ventenne, aveva trovato ora l'uomo che la realizzava fra l'umana famiglia, portandola sulle baionette delle sue truppe. Ma nel 1804 Napoleone si faceva incoronare Imperatore di Francia e Re d'Italia; Beethoven lacerò la dedica scritta sulla prima pagina della Sinfonia, e, a quanto pare, esclamò: «Non dunque che un uomo come tutti gli altri!». In realtà, al musicista sfuggiva la percezione dell'ingranaggio politico in cui Napoleone era ormai parte; e inoltre la sua concezione della libertà era ricalcata sui modelli delle Vite di Plutarco, era di una assoluta irragionevole: Bruto, non Augusto era il suo ideale. D'altra parte, nessun pentimento ha potuto togliere all'Eroica il suo carattere di vibrante testimonianza di una emozione che turbò e commosse tutta l'Europa.

G. P.

Il concorso per la migliore immagine sulle vacanze fra i dipendenti Fiat

Fotografia, passione di tutti

3 premi dell'«Illustrato Fiat» per complessive 100.000 lire

Anche quest'anno l'«Illustrato Fiat» bandisce il Concorso per le tre più belle fotografie eseguite durante le vacanze. Possono parteciparvi tutti i dipendenti Fiat che si dilettino di fotografia.

REGOLAMENTO

- Ogni fotografo può concorrere con tre fotografie sia in bianco e nero sia a colori, nel formato di cm. 18 x 24, stampate su carta bianca, oppure con tre diapositive nei formati in uso. Per le fotografie presentate stampate deve allegare i relativi negativi a dimostrazione di esserne l'autore.
- Le fotografie consegnate per il Concorso devono essere inedite, cioè non ancora presentate a Mostre o pubblicate su Riviste.
- Il tema deve riguardare le vacanze.
- Le fotografie porteranno sul retro il titolo o la località del soggetto ed un motto o numero che possa in seguito individuare l'autore. Verranno consegnate in busta chiusa, sulla quale comparirà il motto od il numero. Unitamente a tale busta dovrà esserne consegnata un'altra, all'interno della quale dovrà trovarsi il nominativo dell'autore, il suo indirizzo e la Sezione Fiat di appartenenza, mentre all'esterno sarà indicato il motto o numero riportato sulle fotografie. Invia diapositive a colori, queste devono essere corredate con analoghe indicazioni.
- Le buste dovranno pervenire alla Sede della Sezione Fotografi Fiat (Torino, via Carlo Alberto 59) entro, e non oltre, il 10 ottobre c.a.
- Una giuria di esperti, nominata dalla Direzione dell'«Illustrato Fiat», esaminerà le fotografie e farà la graduatoria delle prime tre appartenenti ad autori diversi. Verranno quindi aperte soltanto le buste contenenti i nominativi dei tre primi classificati.
- Al primo classificato verrà assegnato un premio di L. 50.000, al secondo classificato un premio di L. 30.000, al terzo un premio di L. 20.000.
- Le fotografie premiate saranno pubblicate sull'«Illustrato Fiat». La Direzione si riserva il diritto di pubblicare o acquistare eventualmente altre fotografie presentate, compensando gli autori con L. 10.000 caduna.
- Le fotografie potranno essere ritirate presso la Sezione Fotografi Fiat non appena avvenuta la pubblicazione sull'«Illustrato Fiat».

Alla fotografia devo una delle principali lezioni ricevute nella vita. Anche perché la lezione voleva darla io, e quindi la punizione ha valore doppio. «Fotografare è un'arte difficile. Occorre buon gusto, colpo d'occhio, una certa cultura estetica, poi ci vuole anche tecnica; bisogna conoscere il grado di risolvenza degli obiettivi, la incisione delle diverse pellicole, il corretto uso dei filtri. Non parliamo del tempo di posa e dell'apertura del diaframma: quelli bisogna averli in testa in modo tale che la scelta sia sempre automatica...».

Ero certo che la fotografia fosse tutto questo e ci credevo soprattutto quel giorno d'agosto che in montagna, in riva ad un lago delizioso, incontrai il mio amico. Io avevo un treppiede del peso di due chili, tre o quattro teleob-

biettivi, filtro polarizzante e filtro sky-light, cellula fotoelettrica a mano, lungo filo per lo scatto. Il mio amico aveva una macchina appena decente, di quelle ad ottica fissa.

Per questo mi sentii in dovere di porgergli alcuni consigli, con la certezza che non sarebbero serviti a niente. Ed infatti il mio amico se ne infischio nel modo più assoluto: disse che a lui interessava soltanto portarsi a casa un ricordo del lago, puntò l'obiettivo sulla superficie del lago senza neppure adoperare il paraluce, premette lo scatto, poi si distese sull'erba e pochi secondi dopo russava sonoramente. Io intanto non sapevo decidermi fra il tele da centotrenta e quello da ottantacinque, né fra il filtro giallo monocolore e quello giallo-verde, monocolore due. Alla ricerca dell'inquadratura miglio-

re, sprofondai diverse volte in acqua fino al ginocchio: così la superficie del lago divenne tutta increspata e mi mancò il riflesso delle montagne, che erano nientemeno che le Grandes Jorasses. Alla fine scattai una dozzina di foto, cambiando obiettivo, tempo di posa, diaframma e filtro.

I risultati non furono del tutto soddisfacenti, anzi attirarono i duri sarcasmi di mia moglie, di solito rassegnata e indulgente. Aveva ragione: il lago era una lastra grigia in cui annegavano macchie più scure che erano le rocce. Le Jorasses sembravano dei fantasmi. Il tutto era così penoso che non potei neppure tentare l'ultima scappatoia, che, come tutti i fotografi sanno, consiste nel dire: «Era proprio questo l'effetto che volevo ottenere». In seguito capii che cosa era successo: mentre entravo nell'acqua fino al ginocchio, qualche spruzzo era finito sull'obiettivo (si sa che gli obiettivi hanno la caratteristica di attrarre corpi estranei: se qualcuno lancia per aria un sassolino, è ovvio che questo finisce contro la lente della più vicina macchina fotografica). Non capisco invece come non ebbi un attacco di ictericia quando vidi la foto dell'amico: non un capolavoro, ma insomma c'era l'atmosfera del momento, le montagne al loro posto, il lago con il suo bel riflesso e tutto il resto in ordine.

«Non mi fai vedere le tue?» mi chiese.

«Non le ho più. Sono venute benino e le ho mandate ad un concorso. Una bugia di cui arrossisco ancora adesso, mentre scrivo.

Ecco perché da allora sostengo che tutti possono fare fotografie e che non è affatto vero che bisogna avere macchine straordinarie per riuscire. Basta buon gusto, od anche solo il buon senso, ed un po' di fantasia. Basta guardarsi attorno e scoprire che il mondo è nuovo, la gente sovente simpatica e tutta la natura un incanto. Ed ecco perché sostengo che il fotografo è, in un certo senso, un uomo più completo degli altri: perché si abitua a vedere di più e meglio di chi non fotografa. Il banco di prova c'è ed è l'ormai tradizionale concorso sul tema «le vacanze». Scattate al mare e scattate in montagna, scattate in Italia e scattate all'estero: resterete sorpresi della messe di ricordi che potrete immortalare.

Carlo Moriondo

La fotografia finlandese al Centro Culturale Fiat

Bisogna che ce ne convinciamo: in queste nostre «città delle immagini» dove le fotografie sembra sommergerci con la sua invadenza è in fondo molto più facile ammirare la tela originale di un grande

pittore contemporaneo o del passato che la fotografia originale di un celebrato professionista dell'obiettivo.

Le opere dei pittori le possiamo agevolmente trovare nelle Gallerie d'arte: basta entrare. Le opere dei fotografi invece dove le vediamo? Sui fotolibri e sulle riviste, sempre e soltanto tradotti però, e non sempre bene, dal mezzo tipografico. C'è chi

si contenta, ma non chi voglia veramente apprezzare le grandi fotografie nella loro sensibilità originaria.

E' stata dunque un'ottima occasione quella offerta dal Centro Culturale Fiat, di ammirare nella loro originale veste ben 85 immagini di otto fra i più agguerriti fotografi finlandesi di notorietà internazionale. Un richiamo le fotografie per il loro contenuto poetico e tecnico e un richiamo la nazionalità degli autori: Holm, Holltö, Kõnönen, Nyqvist, Pitkänen, Raviniemi, Savolainen, Takala. Nomi ancora sconosciuti ai più, perché la grande fotografia è tuttora considerata un cantiere chiuso ai non addetti ai lavori. Ma chi ha voluto ammirare queste opere, pensiamo che ne avrà riportato una forte impressione. Ci riferiamo alle meditate opere cromatiche di un Pitkänen; a quelle struggenti di nordica malinconia di Savolainen; agli ampi e potenti affreschi di Kõnönen (Sintesi e Nudo sono opere destinate a restare a lungo nella memoria per la profondità della loro concezione figurativa); ai mirabili ritratti femminili in basso tono di Takala ai paradossi di Holm (Cacciatore di teste); alle decorazioni raffinate ai raggi X di Hilja Raviniemi; alle mordenti chiarissime immagini finniche o americane di Nyqvist; e infine a quel poderoso politico indiano di Ismo Höltö, che è un capolavoro di reportage e di acutezza visiva nel cogliere aspetti umani. Mondi diversi, dunque, passati al filtro di sensibilità e visuali disparate ma tutte di alto valore contenutistico ed estetico.

A teatro sotto

Il successo degli spettacoli all'aperto

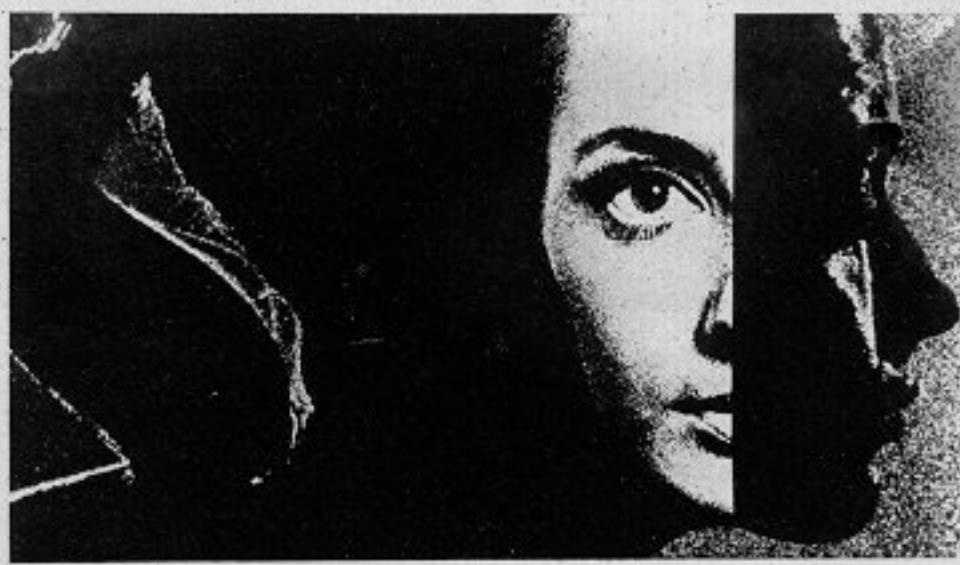


Di anno in anno, il panorama degli spettacoli estivi si amplia e s'arricchisce. Quelle che una volta erano manifestazioni d'eccezione, come le rappresentazioni negli anfiteatri greci e romani sparsi per la penisola, sono ormai diventate una gradita consuetudine: il gran pubblico le conosce, le frequenta, le apprezza. I motivi di questa crescente popolarità? A parte alcuni casi particolari, come gli spettacoli lirici di Verona dove l'irrefrenabile passione dell'Italia padana per il melodramma esplode puntualmente da oltre mezzo secolo in una pittoresca sagra del bel canto, balza subito all'occhio che da qualche tempo un pubblico del tutto nuovo affolla le arene, i giardini, i cortili e le piazze delle città italiane.

Oltre ai turisti e agli appassionati, accorrono infatti a questi spettacoli persone che raramente, e alcune forse mai, mettono piede in un teatro durante la stagione invernale. C'è chi è invogliato dal costo modesto dei biglietti, solitamente inferiore a quello dei teatri normali, ma i più li attira la mancanza di quella pompa e di quel ceremoniale che inducono a considerare una sala di teatro come un luogo inaccessibile e riservato ad una ristretta élite. Invece di un rito mondano, lo spettacolo all'aperto, al quale si può assistere con l'abito di tutti i giorni, offre due o tre ore di distensione a chi per un'intera giornata si è affaticato in ufficio o in officina. E, talvolta, sembra avvicinarsi a quel teatro per tutti che si auspica da molte parti.

Anche in questi mesi, è in pieno svolgimento una stagione molto intensa, nella quale fa spicco Torino che, nonostante altre città abbiano seguito con successo il suo esempio, merita ancora il titolo di capitale del teatro all'aperto guadagnatosi in dieci anni di attività. Il ciclo degli spettacoli torinesi, ai quali offrono un'incantevole cornice i giardini di Palazzo Reale, è uno dei più lunghi, oltre quaranta giorni dai primi di luglio a metà agosto, ed anche uno dei più vari perché unisce alla prosa il balletto e, da quest'anno, anche concerti sinfonici e l'operetta con *La principessa della casarda* nell'edizione del complesso di Stato ungherese.

A questo punto è bene ricordare che al rinnovato interesse per la danza da parte di molti strati del pubbli-



to le stelle

aperto, in tutta Italia. Tanti balletti, nese, nei Giardini di Palazzo Reale.



I giardini di Palazzo Reale di Torino ospitano da un decennio una intensa stagione estiva di spettacoli teatrali. Il pubblico si accosta volentieri a questa forma di divertimento.

co, specialmente giovanile, hanno notevolmente contribuito proprio gli spettacoli all'aperto. E con balletti di ogni genere. Questa estate, ad esempio, Torino presenta, alternandoli con tre spettacoli di prosa (*Malatesta* di Montherlant, *Coriolano* di Shakespeare e *Don Carlos* di Schiller), un'interessante rievocazione del '600 piemontese (*Festa a corte*) accanto alle danze d'avanguardia di Alwin Nikolais e, subito dopo i tradizionali tutù del *Ballet de Wallonie*, i folcloristici costumi dei balletti messicani e di Ceylon.

Ormai il balletto, al quale Nervi dedica anche quest'anno tutto un festival composto da cinque spettacoli e culminante in tre serate con il favoloso Nureyev «ospite» del Balletto nazionale olandese, è entrato nei programmi della grande stagione lirica dell'Arena veronese (affiancata, come d'abitudine, dagli spettacoli di prosa al teatro Romano e arricchita da manifestazioni musicali e cinematografiche) e lo si ritrova in cartellone in altre città, come Milano che affronta per la prima volta in

modo organico il problema degli spettacoli all'aperto suddividendoli tra il centro storico e il parco della villa reale di Monza.

Nell'Italia meridionale invece, prevale ancora la prosa. Prendendo il via da Pompei, da Ostia Antica e da altre città che vantano teatri greco-romani, una decina di compagnie percorrono attualmente tutta l'Italia, si spingono sino a Trieste, battono palmo a palmo la Toscana, l'Umbria, le Marche per ritornare infine in Sicilia. Che cosa rappresentano? Classici soprattutto, da Aristofane a Plauto, da Calderon de la Barca all'Ariosto (*L'Orlando furioso*, nella riduzione di Sanguineti e con la regia di Ronconi prende le mosse dal festival di Spoleto), ma anche autori moderni come Benavente e D'Annunzio, quest'ultimo, naturalmente, nella tradizionale sede del Vittoriale degli Italiani, a Gardone Riviera, con una *Francesca da Rimini* che concluderà nel nome dei Malatesta la stagione iniziata a Torino con il dramma di Montherlant dedicato alla stessa famiglia.

A. B.

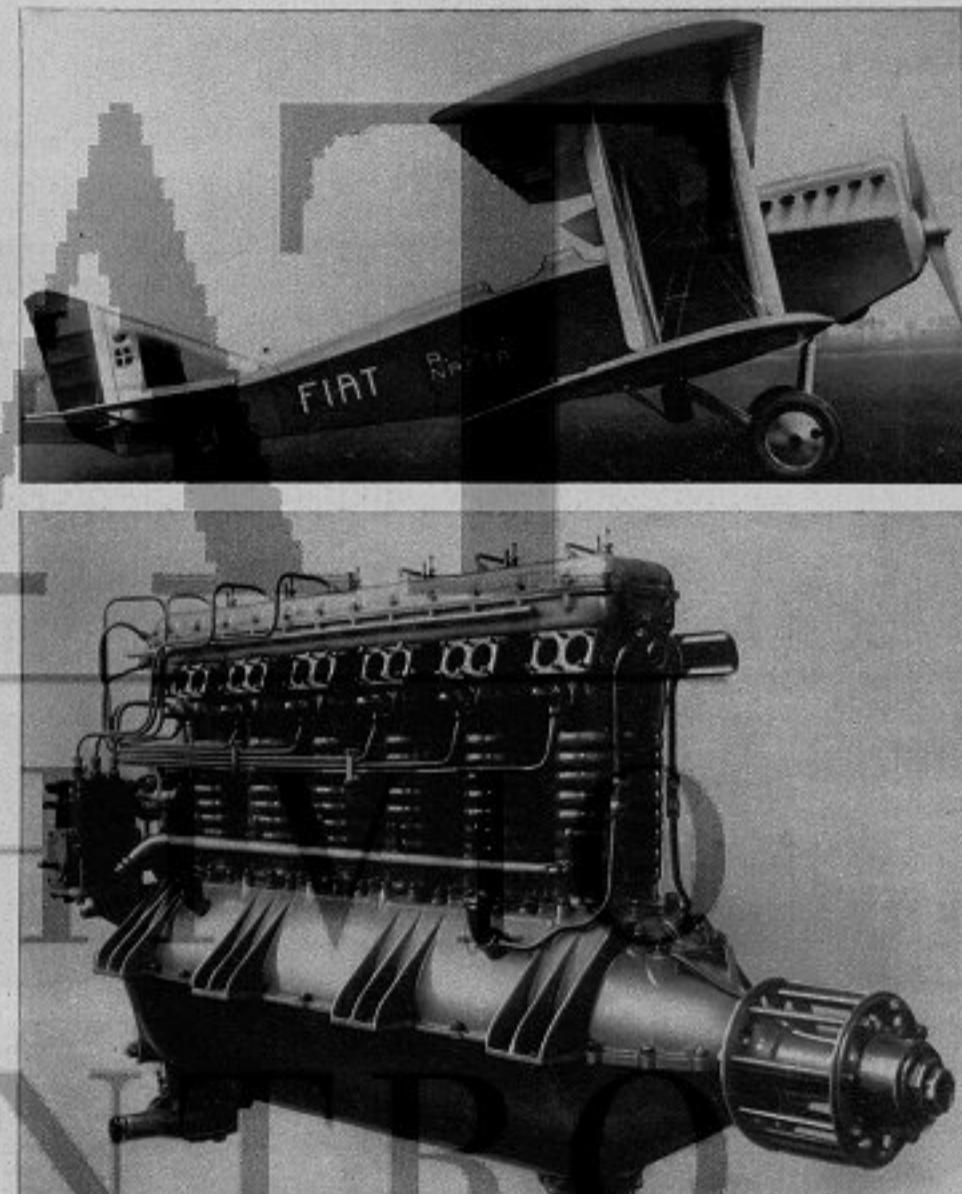
I voli dell'"Illustrato Fiat"



Hanno già avuto inizio i voli Torino-Roma-Torino dei sorteggiati tra coloro che hanno partecipato all'iniziativa dell'Illustrato Fiat. In questa fotografia un gruppo di sorteggiati si appresta a salire sull'aereo dell'Alitalia, all'aeroporto di Caselle.

Centro Storico Fiat

Il primo aereo italiano con motore Diesel



Queste foto sono due documenti storici. Rappresentano il primo aereo Fiat dotato di motore a nafta ed il suo propulsore Diesel a 6 cilindri, unico esemplare, oggi conservato al Centro Storico Fiat.

Gli spettatori della «Giornata dell'Aria», svoltasi a Roma l'8 giugno 1930, videro posarsi sull'aeroporto un apparecchio di nuovo genere: un aereo Fiat, pilotato dall'asso Renato Donati, munito di motore a nafta. Era il primo di questo tipo costruito e sperimentato dal nostro Paese. Il pilota era partito dal campo dell'Aeronautica torinese, in corso Francia, ed aveva effettuato tutto il raid senza scalo: e questo era un primato in Europa.

La novità incuriosì tutti gli appassionati della nuova scienza motoristica. Si sapeva che la Fiat aveva dato l'avvio, fin dal 1909, alla costruzione di motori a ciclo Diesel per la propulsione navale; ma quasi tutti ignoravano che, fra le prime nel nostro continente, la Fiat stessa stava sperimentando l'applicazione di questo motore in campo aeronautico.

Le ricerche erano iniziate nel 1925: il motore veloce ad iniezione diretta a quattro tempi, era ritenuto in quel periodo l'unico che permetesse di avere, insieme, dimensioni ridotte e un alto numero di giri; e la Fiat aveva pensato di utilizzarlo non soltanto in campo marino, come era avvenuto fino allora. Il Diesel passò dal mare alla terra, e fu applicato ad un mezzo per trazione ferroviaria, nel 1928: gli ottimi risultati dell'esperimento indussero i tecnici a tentare la via dell'aria. E nacque il motore A.N.I., che ebbe il suo felice battesimo con il raid Torino-Roma. Rimasto unico esemplare sperimentale, oggi è conservato nel Centro Storico Fiat, a documentare una fase importante della motoristica aviatoria, e a segnare una tappa decisiva nello sviluppo dei motori a nafta.

L'A.N.I. fu realizzato con la trasformazione di un motore aeronautico a benzina. Era un modello a 6 cilindri in linea raffreddati ad acqua, da 300 Cv, utilizzato sulla maggior parte dei velivoli dell'epoca. Un corridore automobilista, Sir Ernest Eldridge, lo aveva montato alcuni anni prima sulla sua vecchia vettura da corsa Fiat, e aveva battuto parecchi primati di velocità. Per farlo diventare un motore a nafta i tecnici ridussero il diametro dei cilindri, in modo che potessero resistere a più elevate pressioni; sistemarono le sedi per le due valvole di aspirazione e le due di scarico, così da poter collocare al centro del cilindro il polverizzatore del combustibile; modificarono i pistoni con una particolare forma, studiata per creare una buona camera di combustione.

Le valvole di aspirazione e scarico del nuovo motore erano a comando diretto, per mezzo di due alberi a camme paralleli. Il combustibile, iniettato automaticamente nei cilindri dal polverizzatore, si accendeva rapidamente e la combustione risultava completa ed efficace. Le sei pompe combustibile riunite in due gruppi di tre, erano dotate di organi regolatori che inviavano in ogni cilindro la giusta quantità di combustibile sotto pressioni assai elevate, fino a 200-300 atmosfere. L'avviamento avveniva mediante aria compressa, secondo il sistema praticato allora anche per la maggior parte dei motori a benzina. La potenza normale, nelle prove eseguite al banco, risultò di 180 Cv a 1600 giri il minuto. La potenza massima di 220 Cv a 1700 giri.

A. C.

MARINA DI MASSA



I vostri

Le Colonie Fiat di Mar
Molteplicità di svaghi,

SALICE D'ULZIO





figli vi salutano dalle Colonie

na di Massa, Igea Marina, Salice d'Ulzio e Castione della Presolana hanno accolto i primi turni di bambini e bambine figli di dipendenti. sana vita collettiva, instancabile ed esperto impegno di appassionati collaboratori assicurano ai piccoli ospiti un soggiorno ideale.



"Colonia Quiz"

Il nostro Concorso estivo «Colonia Quiz», organizzato dall'«Illustrato Fiat» in accordo con la Sezione Previdenza e Assistenza per i bambini ospiti delle colonie Fiat al mare e ai monti, ha finora riscosso il più vivo interesse e successo.

Come è noto la gara consiste in una serie di divertenti domande adatte alle diverse età dei concorrenti.

Ai vincitori dello scorso anno venne dato un premio consistente in una macchina fotografica e, nelle precedenti edizioni del Concorso, rispettivamente una radio-

line a transistor e un orologio da polso.

Il Concorso, con le stesse modalità, verrà ripetuto quest'anno: consisterà ancora nel rispondere ad alcune domande graduate secondo l'età dei partecipanti, corrispondenti alle cinque classi della Scuola elementare ed alla prima Media.

Al gioco prendono parte tutti i bimbi e le bimbe dei tre turni; in ciascun turno e per ogni classe vi sarà un premiato o una premiata (oltreché naturalmente per ciascuna delle colonie Fiat).

Ai vincitori del «Colonia Quiz» 1969 sa-

rà dato, anche quest'anno, un premio.

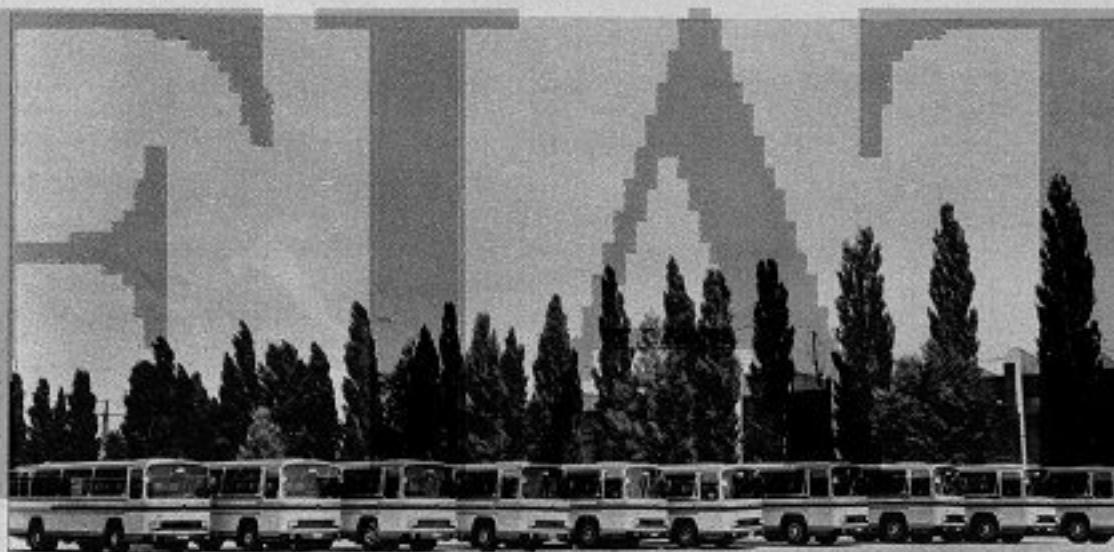
Perciò bambini e bambine, state pronti a rispondere con attenzione alle domande preparate per voi dalla Direttrice, e che vi saranno rivolte durante il vostro turno in colonia.

Rivolgiamo a tutti i giovanissimi concorrenti i migliori auguri di buona fortuna. Ai genitori, mandiamo un saluto affettuoso da parte dei bimbi ripresi dall'obbiettivo di «Illustrato Fiat» nel corso di un recentissimo servizio nelle colonie, che pubblichiamo in queste pagine.

Caleidoscopio Fiat

ROMANIA
10 autobus Fiat 306/3, con carrozzeria Orlandi, sono stati recentemente consegnati alla società Autotractor di Bucarest. Ecco i veicoli, che fanno parte di una fornitura di 25 autobus, schierati prima della partenza per la Romania.

Ten Fiat 306/3 buses styled by Orlandi coachworkers were recently delivered to the Autotractor company of Budapest. The vehicles which are part of an order for 25 buses are shown here lining up before departure.



GIAPPONE
I grandi magazzini Takashimaya di Tokio hanno posto in palio tra la clientela un coupé Fiat 850 Sport. Ecco nella fotografia la cerimonia della consegna dell'ambito premio al vincitore del concorso.



VERONA
Il dott. Francesco Cinzano, è un affezionato cliente Fiat. Lo dimostra questa fotografia in cui lo vediamo tra una gloriosa Balilla 508, ancora oggi in perfetta efficienza, e la nuovissima 128 appena ritirata.

Fiat



VENTIMIGLIA
Con la partecipazione di un folto pubblico italiano e straniero si è svolta recentemente a Ventimiglia la 31^a edizione della Battaglia dei Fiori, in cui, oltre alle graziose ragazze, sono state particolarmente ammirate le eleganti spider 124 Sport.



MARTINICA
Pienamente soddisfatto delle prestazioni offerte dal suo Fiat 643 EP, il proprietario martiniano di questo autocarro ha fatto apporre sul paraurti una scritta Fiat supplementare perché si veda da maggiore distanza il marchio. L'edificio che si vede sullo sfondo è la sede della nostra Concessionaria in Martinica Albert Aubery.

Pleinement satisfait par les performances de son Fiat 643 EP, le propriétaire martiniquais de ce camion a appliqué sur le pare-chocs un sigle Fiat supplémentaire pour qu'on le voit de loin. L'édifice sur le fond est celui de notre Concessionnaire de la Martinique, Albert Aubery.



Ricordi di veterane Fiat



Delivery of Fiat 850 coupé. The car was the coveted first prize in a raffle organized by the big Takashimaya chain stores of Tokyo.



◀ La Torpedo 503

L'Ucia-Asie, nostra Concessionaria a Saigon, Vietnam del Sud, ha esposto accanto alle moderne vetture Fiat anche una torpedo 503 del 1927. La « veterana », in ottime condizioni di carrozzeria e di meccanica, ha richiamato l'attenzione di un numeroso pubblico di appassionati, che ne ha ammirato le particolarità costruttive, notevoli per quei tempi. La 503 è infatti la prima vettura Fiat con l'ossatura della carrozzeria costituita da una intellaiatura esclusivamente metallica saldata elettricamente per accrescerne le doti di solidità e di indeformabilità. La cilindrata era di 1460 cmc., la potenza massima di 27 Cv e la velocità di 73 km/h con 4/5 posti.



▲ Taxi veterani

Ecco una fotografia inedita ed interessante; la riceviamo dal signor Arturo Coven Presidente dei taxisti di Pavia. La fotografia risalente al 1910 mostra i primi 5 taxi messi in circolazione a Milano, modello Fiacre 1908, di produzione Fiat.



◀ Ambulanza Fiat 15 Ter

Il sig. F. W. Spiegel Vice Presidente Esecutivo della Spiegel Inc. (una fra le 50 maggiori aziende commerciali statunitensi) ci invia questa storica fotografia della sua ambulanza Fiat 15 ter, sul fronte italiano, durante la grande guerra '15-18. Di questo veicolo il sig. Spiegel che venne in Italia con l'Esercito Usa guadagnandosi la Croce di Guerra Italiana, ricorda ancora oggi la grande robustezza e versatilità di impiego.



◀ ECUADOR
La « señorita » Rosanna Vinueza, è una delle tre Miss Ecuador '69, elette a pari merito per rappresentare la repubblica sudamericana in altrettante manifestazioni internazionali di bellezza. La fortunata Miss oltre al titolo si è vista assegnare in premio una fiammante berlina Fiat 600 D.

Rosanna Vinueza, una de las tres Miss Ecuador 1969 elegidas a la par para representar a la república sudamericana en sendos concursos internacionales de belleza. La afortunada Miss obtuvo, además del título, un berlina Fiat 600 D nuevo fiammante como premio.

Sei titoli agli atleti del Centro Sp



ATLETICA LEGGERA

Campionati italiani assoluti

Nei campionati italiani assoluti di atletica leggera disputatisi a Milano, nei giorni 27, 28, 29 giugno, gli atleti del C.S. Fiat si sono brillantemente affermati conquistando sei titoli di campione d'Italia assoluti. Una bella affermazione che premia i sacrifici di questi giovani sportivi e la capacità e passione dei loro allenatori.

Foto 1: Renato Dionisi, salto con l'asta, mt. 5,00.

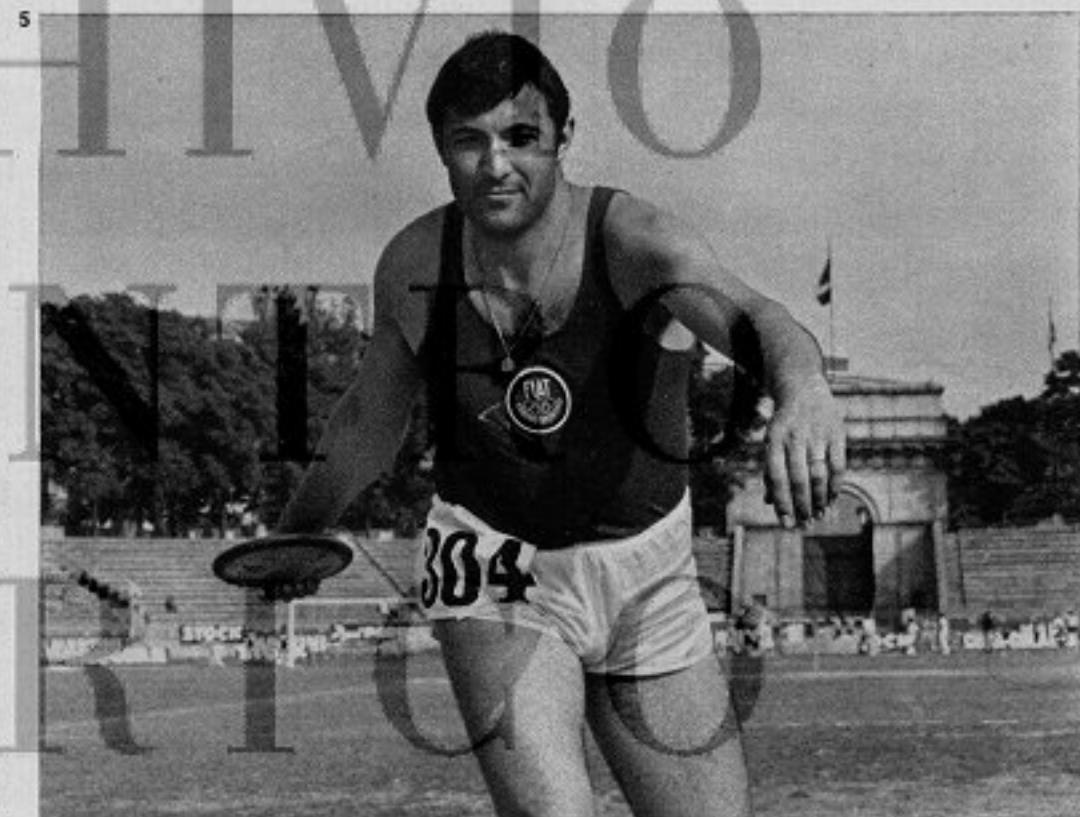
Foto 2: Carlo Lievore, lancio del giavellotto, mt. 80,82.

Foto 3: Rinaldo Camaioni, salto triplo, mt. 15,72.

Foto 4: Maria Bruni, corsa piana mt. 200 in 24"8/10.

Foto 5: Silvano Simeon, lancio del disco, mt. 54,26.

Foto 6: Silvana Forcellini, getto del peso, mt. 13,94.



PALLACANESTRO FEMMINILE

Recentemente a Fermo la squadra Allieve del C.S. Fiat qui riprodotta ha vinto il Campionato italiano di tale categoria, dimostrando un ottimo grado di preparazione. Nella foto (da sinistra a destra) in piedi: allenatore Bonini, Vergnano, Zanetti, Trevisi, Mairano, Pinzaferri, Moscarelli; in prima fila: Tagliabue, Russo, Griffi, Franchino, Mezzani.

PESCA SPORTIVA

Si è recentemente svolta sul fiume Sesia l'annuale competizione per il Trofeo Agnelli di Pesca, alla quale hanno preso parte numerosi e agguerriti concorrenti. Nella fotografia la pesata della preda di un concorrente.





Calendario agosto/settembre

ALPINISMO-ESCURSIONISMO

Settembre

- 6-7 - P.ta Castore (m. 4228) da Rifugio Q. Sella (m. 3585) Val D'Ayas
- 7 - Palon di Resj (m. 2676) da St. Jacques (m. 1689) Val D'Ayas
- 21-22 - La Gran Serra (m. 3552) da Rif. V. Sella (m. 2584) Val Nontey
- 22 - Rifugio V. Sella (m. 2584) da Cogne (m. 1534) Val Nontey
- 28 - M. Albergian (m. 3043) da Pragelato (m. 1510) Val Chisone

ATLETICA LEGGERA

Agosto

- 2-3 - Siena - Meeting Internazionale Maschile - Femminile.
- 5 - Grosseto - Meeting Internazionale Maschile - Femminile.
- 9 - Riva del Garda - Riunione Nazionale Maschile.
- 24 - Cagliari - Riunione Naz. Femminile.
- 31 - Ascoli - Riunione Nazionale Allievi.
- 31 - Perugia - Riunione Naz. Maschile.
- Settembre
- 6 - Rovereto - Riunione Naz. Maschile.
- 7 - Trento - Riunione Naz. Femminile.
- 7 - Bologna - Riunione Nazionale Allievi.
- 14 - Sede da destinare - Coppa Regionale Femminile (1^a Prova).
- 14 - Sede da destinare - Coppa Regionale Maschile (2^a Prova).
- 16-21 - Atene - Campionati Europei Maschili e Femminili.
- 21 - Bolzano - Meeting Internazionale Maschile e Femminile.
- 27-28 - Bologna - Camp. It. Allievi e Allieve.
- 28 - Sede da destinare - Coppa Italia Femminile Juniores.

ATLETICA PESANTE

Settembre

- Sede da destinare - Camp. Reg. Lotta Greco Romana e Lotta Stile Libero.

AUTOMOBILISMO

Agosto

- 31 - 11^a Giro delle Valli Biellesi.
- Settembre
- 13-14 - 8^a Autoraduno della Regolarità.
- 14 - Gita al Lago D'Orta.

BOCCE

Agosto

- 3 - Ferrania - Gara ad invito individuale Cat. Nazionale.
- 3-4 - Gap - Gara Internazionale a quadrette (Propaganda).
- 10-11 - Spilimbergo - Gara Internazionale a quadrette (Propaganda).
- 10-11 - Ventimiglia - Gara Internazionale a quadrette (Propaganda).
- 15 - Trivero - Gara Nazionale a coppie.
- 23-24 - Novara - Torneo Internazionale Ufficiale a tre Nazioni.
- 30-31 - Genova - 3^a Giornata Campionato Italiano di Società a quadrette.
- Settembre
- 6-7 - Novara - Campionato Italiano a Coppe Cat. Nazionale e Propaganda.
- 6-7 - Nizza Monferrato - Campionato Italiano a Coppe Cat. Regionale.
- 12-14 - Courthezon - XV Coppa Principe di Monaco.
- 13-14 - Ales - VII Torneo Mond. Giovani.
- 14 - Novara - Gara Nazionale a Coppe Cat. Veterani.
- 21-22 - S. Donà Piave - Gara Internazionale a quadrette (Propaganda).
- 27-28 - Torino - 4^a Giornata Campionato Italiano di Società a quadrette.
- 27-28 - Alessandria - Campionato Italiano a quadrette Cat. Regionale.
- 27-28 - Alessandria - Campionato Italiano a quadrette Cat. Propaganda.

CANOTTAGGIO

Agosto

- 3 - Ravenna - Gara Nazionale.
- 31 - Milano - Camp. Italiani Assoluti.
- Settembre
- 7 - Bari - Gran Premio Giovani.
- 14 - Klagenfurt - Campionati Europei.
- 21 - Lecco - Regate Internaz. Juniores.

CICLISMO

Agosto

- 12 - Trofeo Boschi.
- 17 - Trofeo San Rocco - Gozzano.
- 25 - Circuito di Villadossola.
- 31 - Torino/Valtournanche.
- Settembre
- 7 - Corsa a Pieve Vergonte.
- 8 - Gran Premio Lignana.

MOTOSCOOTERISMO

Agosto

- 31 - Raduno Naz. Motociclistico a Cremona.

Settembre

- 21 - Raduno Naz. Motociclistico ad Este
- 28 - Raduno Naz. Mot. a Fagnano Olona

NUOTO

Agosto

- 1 - Sede da destinare - Finale « Trofeo Femminile Interclubs »
- 7-10 - Napoli - Campionati Italiani Assoluti
- 26-28 - Pescara - Campionati Italiani di Categoria Maschili.
- 29-31 - Roma - Campionati Italiani di Categoria Femminili.

Settembre

- 6-9 - Roma - Trofeo Federale Tuffi.
- 7 - Sede da destinare - Coppa Monaco « 1972 ».
- 12-13 - Blackpool - Incontro Internazionale « 6 Nazioni ».
- 18-21 - Napoli - Giochi Giovanili del MEC.

PALLANUOTO

Agosto

- 2 - Torino - C.S. Fiat/R.N. Bogliasco
- 7 - Catania - Pol. Pozzillo/C.S. Fiat
- 9 - Salerno - R.N. Salerno/C.S. Fiat
- 13 - Torino - C.S. Fiat/G.S. Piemme Oro
- 16 - Ge-Voltri - Sport. Mammeli/C.S. Fiat
- 20 - Torino - C.S. Fiat/S.C. Quinto

TUFFI

Agosto

- 2-3 - Roma - Trofeo Giovanile M-F.
- 9-10 - Sede da destinare - Camp. Ass. M-F.
- 29-31 - Sede da destinare - Campionati Italiani Individuali di Categoria M-F.

GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

GITE DI UN GIORNO

TUTTE LE DOMENICHE E FESTIVI

Lugano	L. 1.400
Lugano (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo)	x 3.600
Stresa	x 1.000
Stresa (escursione sul lago in battello, pranzo all'Isola Pescatori, visita a Villa Taranto)	x 3.350
Como	x 1.150
Como (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo)	x 3.600
Orta	x 1.000
Orta (escursione sul lago in motoscafo, pranzo e visite all'Isola di S. Giulio ed al Sacro Monte)	x 3.600
Cervinia	x 1.050
Oropa	x 1.100
Santuario d'Oropa e Lago Mucrone (funivia andata e ritorno a Oropa-Sport e pranzo)	x 3.000
Sestriere	x 950
Crissolo	x 950
Gressoney	x 950
Champoluc	x 950
Cesana	x 900

GITE CON EFFETTUAZIONE QUINDICINALE

Giro dei due trafori: Gran S. Bernardo e Monte Bianco

L. 3.150

Lago di Champex

x 2.800

Locarno

x 1.200

Ceresole

x 1.100

S. Remo

x 1.500

Alassio

x 1.400

Varazze

x 1.300

Spotorno

x 1.350

Prali

x 950

Courmayeur

x 1.300

Pian della Mussa

x 1.100

Genova

x 1.300

Rapallo

x 1.350

Bergamo - Sotto il Monte

x 2.100

Turismo gastronomico nelle Langhe

x 2.950

Ginevra-Montreux

x 3.350

Gite per il periodo delle ferie dal 3 al 24 agosto:

3 (domenica) - tutte le gite festive

3 (domenica) - Rimini - Cattolica L. 3.200

4 (lunedì) - Genova (visita nave) x 2.000

5 (martedì) - Lugano x 1.400

6 (mercoledì) - Due Trafori x 3.150

7 (giovedì) - Lugano x 1.400

8 (venerdì) - Gressoney x 950

9 (sabato) - Oropa x 1.100

10 (domenica) - tutte le gite festive

11 (lunedì) - Genova (visita nave) x 2.000

12 (martedì) - Lugano x 1.400

13 (mercoledì) - Champoluc x 950

14 (giovedì) - Alassio x 1.400

15 (venerdì) - tutte le gite festive

16 (sabato) - tutte le gite festive

17 (domenica) - tutte le gite festive

18 (lunedì) - Oropa x 1.100

19 (martedì) - Cervinia x 1.050

20 (giovedì) - Lugano x 1.400

21 (sabato) - Como x 1.150

22 (domenica) - tutte le gite festive

23 (lunedì) - Genova (visita trans. « Raffaello ») x 2.000

24 (martedì) - Genova (vis. trans. « Michelangelo ») x 2.000

GITE SPECIALI

4 agosto

Genova (visita trans. « Raffaello ») x 2.000

11 agosto

Genova (vis. trans. « Michelangelo ») x 2.000

15 agosto

Nizza

L. 3.350

con pranzo x 5.000

GITE DI DUE GIORNI

15-16 agosto e 6-7 settembre

Nizza-Montecarlo L. 15.550

Venezia x 15.550

Pirenze x 15.550

15-16, 30-31 agosto e 13-14 settembre

Ginevra-Megeve-Losanna x 16.750

Le Due Gardeane x 15.550

GITE DI TRE GIORNI

15-17 agosto e 5-7 settembre

Lago di Ginevra L. 24.300

Zermatt e il Gornergrat x 26.100

Zurigo e Sciaffusa x 26.600

Le Dolomiti x 25.650

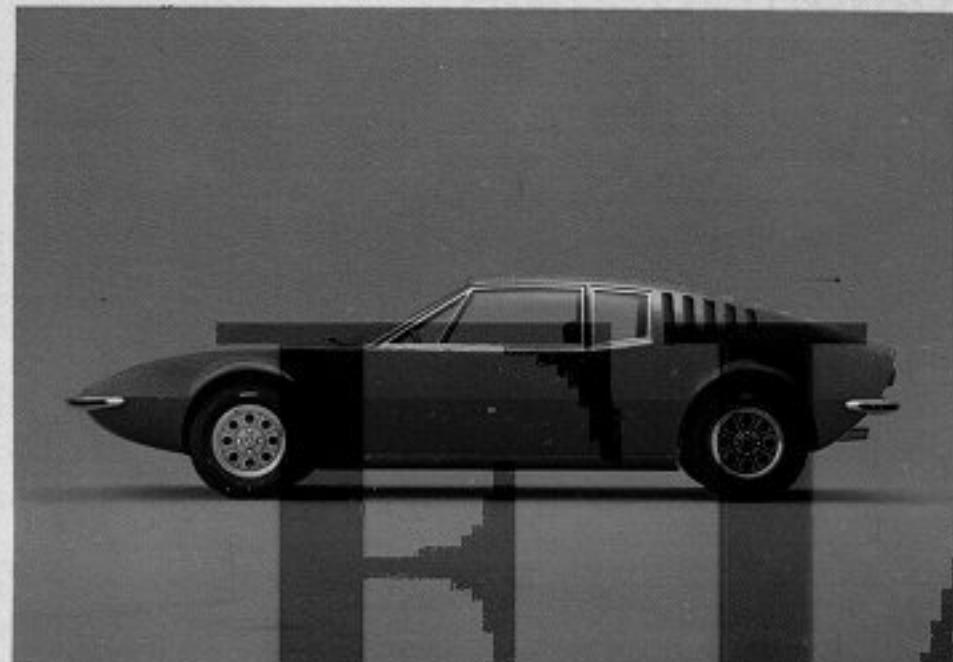
Marsiglia e Provenza x 26.600

15-17 agosto e 12-14 settembre

Interlaken e Lucerna x 24.200

Venezia x 23.100

Cinque Terre x 23.300



Nell'attualità del «design» l'automobile occupa un posto di primo piano e importante in questo campo è l'apporto degli italiani. Nelle foto: la Fiat 500 alla quale nel 1959 fu attribuito il Compasso d'oro dell'Associazione per il Disegno Industriale (ADI) e lo studio per una vettura sportiva presentato nello Stand Autobianchi al Salone dell'Auto di Torino nello scorso autunno. Anche gli scooter italiani hanno detto una parola nuova nella ricerca della funzionalità e dell'estetica. Celebre, tra gli altri, l'esempio della Vespa.



Attraverso il suo lavoro i prodotti dell'industria assumono una dimensione estetica e funzionale

Il "designer": l'artista della civiltà industriale

Se acquistate una penna stilografica invece di un'altra, se date la preferenza alla saponetta X invece che alla Y, la colpa è soprattutto del designer che, nel segreto del suo studio, sovverte le mode e vi impone il suo gusto. Le sedie che avete in casa, le lampade, l'automobile, il frigo, lo spazzolino da denti, sono tutti oggetti «vestiti» da questo stregone della civiltà dei consumi, capace di creare la bottiglietta dalla forma spiritosa per rilanciare una bibita ormai caduta in disuso o un mobile studiato appositamente per risolvere un'esigenza che prima, magari, non esiste nemmeno.

Se è vero che il designer è divenuto uno dei più importanti personaggi del mondo contemporaneo, è anche vero che i rapporti tra l'arte e l'industria sono assai più vecchi di quanto non si pensi. Non possiamo tracciarne la

storia, ma già agli albori dell'800 si cominciarono a realizzare i primi oggetti industriali su disegni appositamente studiati. I primi risultati in questo senso si ebbero nel campo dell'ingegneria con la produzione di colonne di ghisa per ponti e pensiline che, sebbene piene di decorazioni che non avevano nulla a che vedere con la loro funzionalità, erano pur sempre progettate e prodotte in serie.

Due possono essere considerati i progenitori di questa nuova professione: il belga Henry Van de Velde ed il tedesco Behrens. Il primo, massimo esponente dell'art nouveau, divenne ben presto cultore delle arti applicate e cominciò a disegnare mobili, stoffe e tappezzerie; il secondo, dopo avere costruito nel 1909 a Berlino la fabbrica della AEG, fu assunto dalla ditta in qualità di consulente tecnico arti-

stico e divenne perciò il primo designer della storia. Se Van de Velde e Behrens, divenuti rispettivamente direttori delle scuole d'arte di Weimar e di Dusseldorf, misero le prime pietre di questa nuova professione, è solo nel 1920, con l'ingresso alla Bauhaus di Gropius (morto recentemente) che il disegno industriale acquista una importanza fondamentale. Gropius — come nota Gillo Dorfles — mirava a creare oggetti che fossero destinati a tutte le categorie sociali ed abbinava l'insegnamento artigianale con quello industriale ed artistico per preparare degli uomini capaci di dominare tutti i settori della produzione. La famosa scuola tedesca (a cui collaborarono artisti come Klee, Kandinsky, Moholy-Nagy) diede vita a delle creazioni industriali (ricordiamo i famosi mobili in tubi di acciaio) validi ancora

oggi, ma con l'avvento del nazismo perse i suoi uomini migliori che, non sopportando le imposizioni politiche, preferirono emigrare negli Stati Uniti, dove fondarono scuole di disegno industriale che si svilupparono con straordinaria rapidità.

Al termine della seconda guerra mondiale possiamo dire che comincia la storia moderna del Design e anche se non possiamo citare i nomi di coloro che contribuirono a rivoluzionare il nostro gusto, ci sembra indispensabile sottolineare almeno l'apporto dato dagli artisti scandinavi, danesi e finlandesi soprattutto nei mobili, e dagli italiani: nel campo della motorizzazione a due e a quattro ruote con la creazione degli scooter e delle prestigiose automobili — della grande industria e dei carrozzi — e nel campo delle macchine da scrivere.

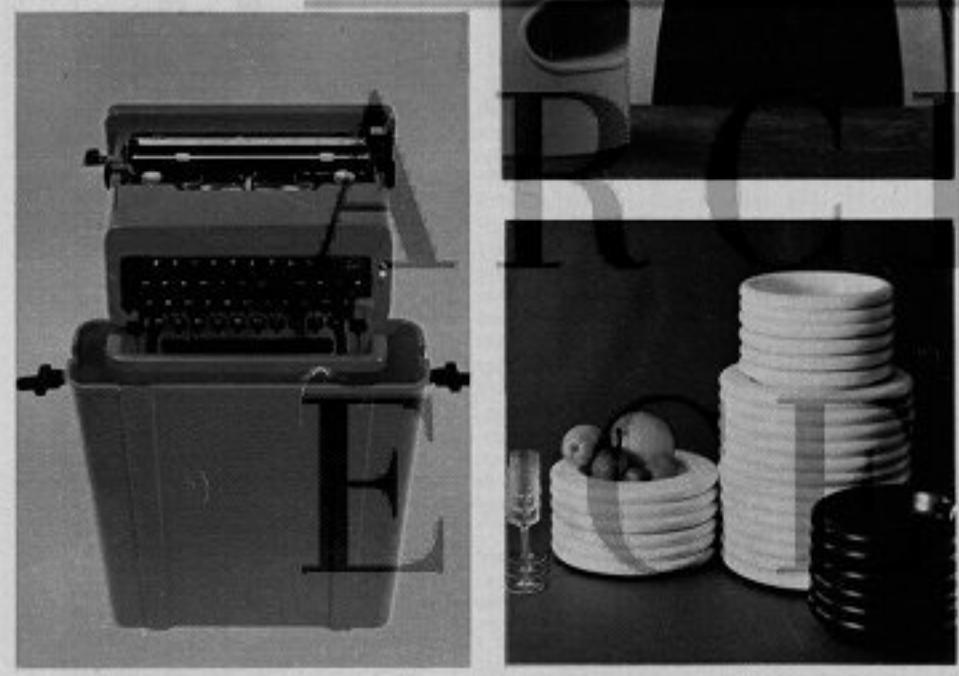


Nel moderni elettrodomestici e nell'arredamento il «design» ha raggiunto significativi traguardi di praticità ed eleganza. Sopra un televisore della Brionvega. Sotto la portatile Valentine della Olivetti. A destra un gruppo di tavolini di Cassina, la poltrona Toga dell'Artemide e i piatti in ceramica della Gabbianelli.



Il disegnatore industriale è un inventore, un pianificatore che, valendosi delle informazioni e dei modelli avuti dai tecnici, stilizza e crea una forma; riveste cioè un meccanismo in modo che non solo sia bello, ma sia subito comprensibile al pubblico, che contenga cioè un messaggio aderente al soggetto stesso. Inoltre, deve sapergli dare un elemento di novità che pur soddisfaccendo i modi basilari imposti dalla funzione, possa costituire un motivo da rilanciare con successo sul mercato. Non è raro, come nel caso del disegno pubblicitario, che l'artista si limiti a reclamizzare, ma allora deve sapere tirare fuori altre sorprese che coinvolgono la psicologia, e la cibernetica.

Insomma il disegnatore industriale deve essere un po' uno stregone, ma soprattutto un artista. Se è vero che con l'affermarsi del disegno industriale pittori e scultori, per mantenere intatti i loro privilegi, si ribellarono al costruttivismo e diedero vita a nuove forme come l'action painting, l'astrattismo, il neodadaismo, è anche vero che tra il design e le nuove correnti artistiche, specie in questi ultimi anni, è avvenuta una specie di osmosi. E se molti designer si sono ispirati a grandi artisti (per citare un esempio



la sedia di Eames deriva dalle forme plastiche di Moore) altrettanti pittori contemporanei hanno inserito nelle loro opere oggetti industriali inventati dai designer; oppure ispirandosi al design, hanno creato delle opere che dall'oggetto industriale si differenziano solo perché il primo si rivolge al consumo mentre l'altro rimane solo un involucro da godere esteticamente e basta.

Già una decina di anni fa la «Multiplication d'art transformable» riprodusse, come se si trattasse di un oggetto di mercato, in parecchie copie creazioni cinematiche di Duchamp, Man Ray ed altri artisti, ma è proprio di questi giorni l'annuncio che la «Xart collection» di Zurigo metterà in commercio i multipli di otto artisti europei in materie plastiche. E la notizia più interessante è che questi multipli che verranno riprodotti in 2000 copie ciascuno non andranno solo nelle gallerie d'arte, ma verranno venduti, naturalmente a prezzi molto bassi, nelle case di arredamento e nei grandi magazzini. Insomma l'opera d'arte moderna verrà prodotta in serie e vivrà fianco a fianco, all'originale contenitore di cera per pavimenti creato dal designer.

A. M.

Torino conosciuta e sconosciuta

Le facciate dei palazzi torinesi nei secoli XVII e XVIII



Particolare del portale del palazzo Solaro della Chiusa.

Osservare le facciate dei palazzi del XVII e XVIII secolo, sembra di aggirarsi tra le quinte di una immensa scenografia che caratterizza la Torino barocca. Architetture e architetti noti sono elencati nel quadro, soffermiamoci invece su palazzi minori dove dietro le facciate si celano storie gaie e tristi.

In via Principe Amedeo troviamo ancora intatta la facciata del teatro Guglielmo costruito nel 1780; prese nome dal suo costruttore e pochi anni dopo assunse il nome del proprietario, marchese d'Angennes, in seguito fu ancora battezzato « Giandoja ». Sul poggiolo a semicerchio una graziosa statua della maschera piemontese. Fu, dopo il Carignano, il più importante teatro di prosa della città.

L'Albergo Dogana Vecchia, antica « hosteria », era una costruzione già esistente e fu rivestita nel 1786 dall'architetto Amedeo Galletti; la struttura è inalterata. Vi alloggiarono Giambattista Bodoni (1798) e Pietro Giannone (1735); più tardi l'episodio che fa passare l'albergo alla storia. Un giorno un padre una madre e tre figli, venuti da Milano e avviati a Lione, si fermarono una notte a Torino e presero alloggio alla Dogana Vecchia; la donna si ammalò improvvisamente e portata dal marito da un ospedale all'altro venne rifiutata per mancanza di letti. Ritornata moribonda all'albergo fu chiamato un prete per confortarla mentre le spirava tra le braccia: questo prete era il santo Giuseppe Cottolengo che dall'episodio ebbe l'ispirazione di fondare la « Piccola Casa della Divina Provvidenza ».

Verso la fine del XVII secolo gli infermi dalla mente sconvolta erano in libertà, in contatto con quella parte d'umanità sana che molto non capiva di certe malattie. Con un appello rivolto a Vittorio Amedeo II dalla Confraternita del SS. Sudario nel 1728, iniziava quella costruzione che ancor oggi si vede in via Santa Chiara; prima sede dello « Spedale de Pazzarelli ». La facciata è arricchita da un bel portale, il progetto è di Filippo Juvarra. L'edificio è ora sede del Convitto Augustinianum.

Sempre a Filippo Juvarra è dovuta la rettificazione di via Milano, con progetto datato 29 aprile 1729. A metà circa la via si allarga su tre palazzi smussati e sulla basilica (già esistente). Questi tre edifici dell'architetto messinese presentano una vera curiosità a chi li osserva: al numero undici la casa è decorata con teste di cane, simbolo dei domenicanini (cani del Signore) che ne sono tuttora i proprietari. La casa segnata con il numero venti è decorata con teste di leone dallo stemma del suo antico proprietario, il conte Faussone di Lovensito; infine al numero tredici la casa è ornata con teste di tori, simbolo della città di Torino, essendo in origine proprietà del municipio.

Inserita invece nell'architettura maggiore, forse tra le più belle di Torino, è la facciata del Collegio dei Nobili in via Accademia delle Scienze, opera di Guarino Guarini. Dell'architetto modenese è ormai nota la matematica e la suggestione ottenuta dal mattone in cotto. Parliamo brevemente delle origini dell'edificio: esso venne fondato da Madama Reale Maria Giovanna Battista per l'educazione della « nobile gioventù » che venne affidata ai padri Gesuiti. La costruzione del palazzo iniziò nel 1679; dal 1787 è sede dell'Accademia delle Scienze. Vi si trovano inoltre il Museo Egizio e la Galleria Sabauda.

Chiudiamo con la visione di questo stupendo palazzo che testimonia come Torino, oltre a celare tra le sue vie interessanti temi architettonici, non manca di musei, ma di visitatori.

D. R.

Alcune facciate dei palazzi della Torino barocca

- Palazzo Carignano - piazza Carignano - architetto Guarino Guarini - epoca 1679.
- Palazzo Chiablese - piazza S. Giovanni 2 - epoca anteriore nuova sistemazione di Benedetto Alfieri (1736).
- Palazzo Falletti di Barolo - via delle Orfane - epoca anteriore rifacimento di Gian Francesco Baroncelli (1692).
- Palazzo Graneri della Rocca - via Bogino 9 - architetto G.F. Baroncelli - epoca 1683.
- Palazzo Madama - piazza Castello - architetto Filippo Juvarra - epoca 1718-1721.
- Palazzo Martini di Cigala - via Consolata 3 - architetto Filippo Juvarra - epoca 1716.
- Palazzo Reale - piazza Castello - architetto Amedeo di Castellamonte - epoca 1658.
- Palazzo Birago del Borgaro - via Carlo Alberto 16 - architetto Filippo Juvarra - epoca 1716.
- Palazzo Truccchi di Levaldigi - via XX Settembre 40 - architetto Amedeo di Castellamonte - epoca 1673-1675.
- Palazzo Solaro della Chiusa - via S. Domenico 11 - epoca anteriore sistemazione di Benedetto Alfieri (XVIII secolo).
- Ospedale S. Giovanni - via Giolitti 86 - architetto Amedeo di Castellamonte - epoca 1680.
- Palazzo Comunale - piazza Palazzo di Città - Francesco Lanfranchi (progetto 1659) - Benedetto Alfieri (ampliamento 1758) - Filippo Castelli (basamento della torre 1786).
- Quartieri Militari - via del Carmine 12-13 - architetto Filippo Juvarra - epoca 1716.
- Real Senato - via Corte d'Appello 16 - (già esistente su progetto del Castellamonte) - Filippo Juvarra alla sud-est (1720) - Benedetto Alfieri alla sud (1741).

VATICANO

E' annunciata da parte delle Poste Vaticane l'emissione di una serie di 3 valori (L. 25, L. 55 e L. 250) per ricordare la visita di Paolo VI in Africa Orientale: al momento della stesura della presente nota non si conoscono ancora né la data di emissione né le caratteristiche tecniche e dei bozzetti.

NOTIZIARIO

Dal 26 al 29 giugno u.s. si è svolta la grande manifestazione Torinese di Filatelia «Torino '69», organizzata dall'Unione Filatelica subalpina, dall'ASIF (Associazione Sanitari Filatelici Italiani), dall'UNAFNE e dal Gruppo Filatelico del Centro Culturale Fiat, in occasione del 50° anniversario della Federazione Società Filateliche Italiane: inaugurata dal Ministro delle Poste e Telecomunicazioni on. Mazza ha ottenuto un particolare lusinghiero successo di critica e di pubblico.



Il Salone G. Agnelli del Palazzo Torino Esposizioni, oltre a numerosi stands e tavoli riservati ai partecipanti al Convegno Commerciale Filatelico, ospitava circa 2500 quadri di 220 espositori italiani e stranieri: erano presenti i più famosi nomi della filatelia mondiale con rare e preziose collezioni.

Nelle quattro giornate di esposizione hanno avuto luogo anche importanti manifestazioni collaterali quali:

— la proclamazione dei nuovi iscritti all'Albo d'oro della Filatelia avvenuta a S. Vincent alla presenza del Ministro Mazza;

— il XXX Congresso Filatelico Italiano con la commemorazione del 150° anniversario dei «Cavallini di Sardegna»;

— la XII Assemblea dei Delegati delle 144 associazioni federate;

— l'Assemblea dell'ASIF;

— la 1^a Rassegna internazionale dell'umorismo filatelico;

— 2 grandiose Aste Raybaudi.

Per tali manifestazioni sono stati usati particolari «annulli» figurati che hanno vistosamente interessato i filatelisti.

Brillante è stata la partecipazione degli iscritti al Gruppo Filatelico Fiat sia nella classe d'onore che nelle classi «Tematica» e «Aerofilatelia»: per l'ottimo punteggio raggiunto, oltre ai premi individuali, è stata assegnata al Centro Culturale Fiat una copia offerta dall'UNAFNE.

Il Gran Premio Aerofilatelia offerto dal Centro Culturale Fiat, consistente in una Targa d'oro, è stato assegnato dalla Giuria al rag. Cherubini di Firenze per i suoi «Aerogrammi d'Italia».

LE RUBRICHE VARIE

consigli del medico

Dove trascorrere le vacanze estive

La stagione delle ferie è prossima. Come ogni anno, ritorniamo sul tema della scelta della località dove trascorrere le vacanze, perché queste possano apportare non solo gioia e distrazione ma anche benessere per la salute.

Per i sani non vi sono problemi: mare, monti o campagna sono indifferenti. Le scelte può essere dettata dalle preferenze individuali. Utili consigli possono essere:

- scegliere preferibilmente una località a condizioni climatiche diverse della città o paese in cui abitualmente si vive; per i torinesi pertanto va bene la montagna e il mare ed anche la collina; per chi vive nei paesi vicini si consiglia di scartare, se possibile, le località di campagna, sia di pianura che di collina;

scegliere una località ove possibilmente possa trovarsi un ambiente diverso da quello dove si lavora, un ambiente che possa offrire occasione a nuove esperienze ed a nuove conoscenze.

Sconsigliabili sono per chi ha lavorato un intero anno, i viaggi a tappe lunghe ed affaticanti, che finiscono con l'annullare quanto possa esservi, in tale modo di trascorrere le ferie, di piacevole per le distrazioni che può procurare. Se un viaggio vuole farsi, che sia il più possibile riposante, senza fretta e con preordinate soste in località climatiche.

Ai giovani l'attrezzatura odier- na dei «camping» offre le possibilità più varie per un soggiorno all'aria aperta, ristoratore e nello stesso tempo stimolante delle funzioni organiche.

- Chi invece non è perfettamente sano non deve scegliere a caso una qualsiasi stazione climatica ritenendo che l'aria pura ed il sole siano il toccasana per qualsiasi malattia, ma deve consigliarsi con il proprio medico, il quale può, caso per caso, indicare le preferenze.

Indicazioni generiche, del resto non sempre applicabili al caso in particolare, possono essere le seguenti:

soggiorno al mare: sofferenti di cardiopatie, arteriosclerosi, ipertesi, asmatici, bronchitici, enfisematosi, obesi, gottosi, diabetici, anemici, convalescenti di malattie infettive;

- soggiorno in montagna: ex tubercolotici, sofferenti di ulcere gastrroduodenali o di colite cronica, dispeptici, sofferenti d'esaurimento fisico o nervoso, depressi, nevrastenici;

- soggiorno in pianura o collina: è indicato per tutte le malattie, sempre che la località prescelta sia in vicinanza di boschi o di piante verdi e lontana da ogni inquinamento atmosferico.

Chi soffre di qualche disturbo ha il dovere di fare una scelta precisa secondo la malattia di cui è od è stato affetto. Le ferie sono l'occasione migliore per ritemprare le proprie forze.

L'intento di far riposare il corpo e la mente può essere conciliabile con quello della distrazione, del divertimento, della acquisizione di nuove conoscenze, nella misura in cui il soggetto è più o meno sano; ma come finalità primaria le vacanze devono in ogni cosa avere quella del riposo al di fuori dell'ambiente in cui si vive e si lavora.

Dr. Enzo

moda

La bella stagione

Durante la «bella estate» esplode il colore: vestaglie-abiti, spugne, copricostumi lo accettano e lo festeggiano giocando con un pizzico di stravaganza.

Le vacanze sono nell'aria e le donne, per giusta reazione, ridecidono modelli sportivi, pratici, in tutte le tonalità più accese. L'abbronzatura viene così valorizzata al massimo ed il guardaroba offre un'allegria tavolozza di toni in cui predominano i gialli, i bleu, i rossi chiari o scuri dei coralli, gli ardenti rossi «glitani» e soprattutto le sfumature dell'azzurro, dal «nuvolà» alla nuance del mare caprese.

La moda-mare propone in sostituzione del bianco, il raffinato color corda: servirà per i pantaloni di tela rustica, per le tuniche ricamate, per le lunghe camicie con taschini militari.

La «gonna-pantalone» cede invece il posto alla «mini-gonna-portafoglio» che ricoprirà il costume da bagno o il due pezzi per il sole.

I costumi da bagno sono prevalentemente bicolori: bianco e bleu, bianco e corallo, beige e giallo, bianco e nero; i più nuovi sono in un solo pezzo ma lasciano scoperto il corpo sui fianchi e questi spicchi di «nudo» slanciano il corpo e mettono in risalto la tintarella. Questo tipo di costume, più portato del «due pezzi», si abbina sempre ad una giacca di spugna, stampata con il medesimo disegno, oppure ad una lunga camicia di lino scuro. Le scollature più nuove segnano un profondo «V» e sono strutturate particolarmente per i costumi di colore unito, in maglia lavorata a forte rilievo, mentre bermuda e blouson di spugna coprono i mini «due-pezzi» da portare in barca.

Un gran successo promettono anche i cortissimi abiti di spugna, quasi di stile infantile, bordati con allegri nastri di cotone colorato. Consigliabili inoltre le

giacche di taglio a chimono con ali bordi di spugna e cintura bassa annodata. Righe, grossi polsi, fiori stilizzati si ritrovano anche sulle tele stampate degli abiti prendisole che ricordano il costume da bagno nel taglio della parte superiore e poi scendono in linea svasata a varie lunghezze (esattamente sopra il ginocchio, al ginocchio o alla caviglia).

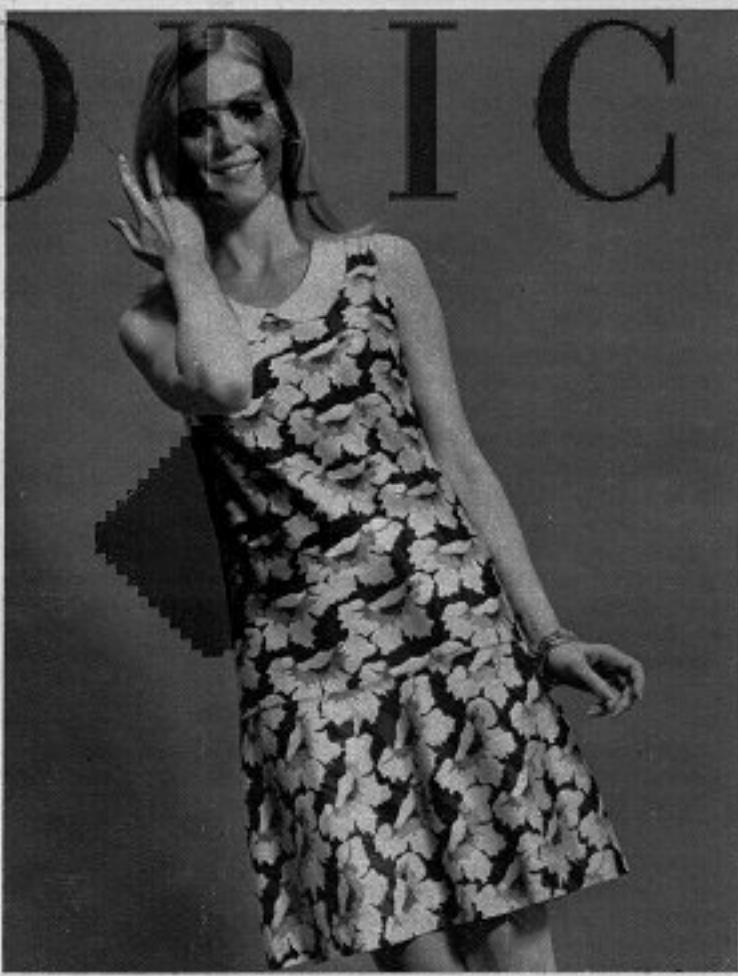
Abiti-camicia, abiti-vestaglia, abiti-tunica abbondano in ogni boutique unitamente a pantaloni di ogni tipo da portare con giacche molto lunghe, che ricoprono completamente i fianchi.

Abito in jersey a fiori bianco, marrone e giallo.

Per la sera si vedranno abiti scuri dalle ampie maniche bianche con alto polsino: le maniche in tinta contrastante sono infatti una delle novità più simpatiche della nuova moda. Ritornano anche le tuniche bianche portate su gonna scura e fermate da una cintura di vernice nera. La moda per le ore importanti è libera e vuol essere affrontata con fantasia. Tra i best-sellers dell'eleganza meritano una particolare segnalazione le camicie di organza trasparente, le gonne di shantung con vita bassa, gli abiti scuri portati con lunghe sciarpe di seta bianca dalle enormi cifre ricamate in rilievo.

Anna Vanner

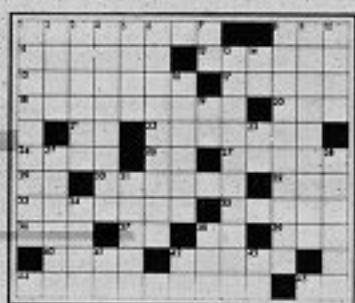
Fotografia dell'Ente Italiano della Moda.



Il bianco matto in due mosse.

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

Parole crociate



ORIZZONTALI: 1. Fa traballare chi lo riceve - 8. Arto pesante - 11. Il nome di Coppi - 12. Stare in forse (tr.) - 15. Piccola repubblica del Pireo - 17. Si tengono in canina - 18. Si fa con i telai - 20. Si copta a primavera - 21. Antica lingua - 22. Il famelico conte dantesco - 24. Pasti seriali - 26. Sigla di Nuoro - 27. Lo sono le gazzze e le faine - 29. Iniziali di Tassoni - 30. Il nome del celebre ciclista Guerra - 32. Il ghiaccio dei tedeschi - 33. Ufficiali subalterni - 35. Grossi pesci - 36. Veniquattro sorelle - 37. Negazione - 38. Iniz. del Tasso - 39. Nome di negri - 40. Li fissa in nave e li stringono i marinai - 42. Vivono in convento - 44. Un marinaio veneziano - 45. La prima nota.

VERTICALI: 1. Poltrone - 2. L'amico dell'uomo - 3. Il fiume di Nuova York - 4. Un triangolo - 5. Molto bui - 6. È nato sotto buona stella - 7. Le vocali di poche - 8. I fac-totum con le stelline - 9. Ragazzo d'ufficio - 10. Circorda ogni cosa - 13. Agitare, sbattere qui e là (tr.) - 14. Pronome person. - 16. Si fanno nelle liste ricorrenze - 19. Rovigo - 23. Si tedesco - 25. Inconsumabile - 28. Egregio, illustre - 31. Nome d'uomo - 34. Il gas delle insigne luminescenti - 38. Numero - 41. Direttissimo - 42. Firenze - 43. Bevanda.

Da «La Settimana Enigmistica». Diritti riservati.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



Soluzione: 1. Od5-b4

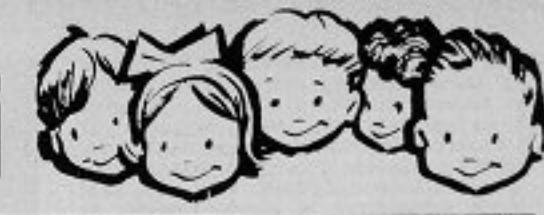
ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE STAMPA e PUBBLICITÀ FIAT
10100 TORINO, CORSO MARCONI, 10
(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 3-12-63 - Resp. Giuseppe Arduino

Stampato il 14 luglio 1969
Rotocalco Caprotti & C. Torino, Via Vittor 2
PRINTED IN ITALY

I nostri bimbi



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

Sede Centrale — ALESSANDRO, del dr. Arnaldo ALTAROCCA; MORENO, di Graziano BANZATO; ROBERTO, di Antonio BARDINO; FEDERICA, dell'ing. Ugo BELTRAME POME'; ROSANNA, di Anselmo BIGONI; BARBARA, di Walter BOINE; FABRIZIO, di Roberto BRAMOSO; PAOLO, di Renato BRUNO; VITTORIA, di Rocco CAGGIANO; MARCO, del rag. Silvio CASTAGNO; PAOLA, di Fiorenzo CASTINO; FABRIZIO, di Giovanni CERIALI; RAFFAELLA, di Salvatore CICCODICOLA; LA; ALESSANDRO, del p.i. Pier Angelo CIVARDI; GIAMPIERO, di Carlo CONTE; ERICA, di Celestina DI MAURO FONTANA; GIUSEPPE, del dr. Cesare DONATI; LUIGI, di Giuseppe FARELLA; GIUSEPPE, di Quirico FERRERO; GIOVANNI, di Giuseppe GALLEGIA MALINVERN; ELENA, di Gabriele GIACONE; MARIA CRISTINA, di Maria GIOVENALE MILANESE; ANDREA, di Piero GRANDOTTI CAGIGRIGORIU; MARCO, del rag. Michelangelo LANZA; LUIGI, di Francesco LEO; SILVANA, di Pasquale LO FARO; CRISTINA, di Orlando MADRISAN; CLAUDIA, di Francesco MARGINI; GIORGIO, di Enzo MAROCCHI; ALESSANDRA, di Giovanna MARULLI; STEFANIA, di Giulio MASSA; FABIO, di Aldo MORBIDELLI; SILVIA MARIA, di Carmelo MUNAFÒ; RAFFAELLA, di Andrea NASTRI; FLAVIO, di Piercarlo NAVONE; ROBERTO, del p.i. Ezio PAROLA; MONICA, del p.i. Aldo PERENO; NICAZIO, di Giuseppe PIGNATELLI; MARCO, di Gian Franco PAPETTA; ALESSANDRA, di Franca RAVOTTI CI SOTTO; ARIANNA, del dr. Renato RIGHI; SABRINA, di Luigi ROLETTO; CRISTIANA, di Luciano ROSSIGNOLO; STEFANIA, di Giuseppe ROVEI; ANDREA, del dr. Giovan Battista SALVAI; AURORA, del p.i. Roberto SCHIAVUZZI; GIANLUCA, del p.i. Luciano SERRA; PATRIZIA, del p.i. Roberto STEFANINI; MARCO, di Rita SUCCU CUTRONE; GUENDALINA, di Aldo TARIZZO; PAOLO, del p.i. Mario TOGNINETTI; LAURA, di Bartolomeo TOMATIS; MARCO, di Claudio VAY; SERGIO, di Domenico VITTORIA; DAVIDE, di Emanuele ZACCARIA; CLAUDIA, del geom. Santo ZACCARIA.

Automobili Mirafiori — ALESSANDRA, di Antonio AMADON; ANDREA, di Marino BACILLIERI; MAURIZIO, di Sergio BALOGGIO; PAOLA, di Pier Luigi BARBERO; PASQUALE, di Francesco BARILE; ROBERTO, di Armando BARILE; ARIANNA, di Vincenzo BARTOLI; DAVIDE, di Francesco BATTIZZATI; ANDREA, di Rolando BENTIN; ANDREA, di Italo BOGGIO; PAOLA, di Edoardo BONETTO; EMANUELE, del rag. Gian Franco BORELLI; PAOLO, di Eugenio BOSCOLO; ROBERTA CARMELA, di Domenico BOVE; TIZIANA, di Franco BRANDINO; ROSARIA, di Pietro BUONVINO; LIBORIO, di Giuseppe CABINNO, DANIELA, di Francesco CANNAS; ELISA BETTA, di Roberto CAPOLICCHIO; ROBERTA, di Giuseppe CAPRA; ELENA, di Maurizio CARLAVARIS; LUCIANO, di Renzo CASARANO; FEDERICA, del dr. Domenico CASERTANO; MASSIMO, di Oreste CASETTA; GUIDO, di Celso CASTINO; EMANUELE, di Antonio CAVALIERE; WALTER, di Armando CIPPELLETTI; ROSA, di Michele COLOCCI; NADIA, di Ambrogino COSTA; ANTONIO, di Illuminato COSTANTINO; ALESSANDRO, di Maria Rosaria D'ANGELO; BARBARA, di Raffaele DE BELLIS; CARLO, di Gian Piero DEMERGASSO; FABIO, del p.i. Giuseppe DI GIOIA; MARCO, di Francesco DI MARIA; RENZO, di Giuseppe ELIA; GENNARO, di Luigi ESPOSTO; GIANCARLO, di Gabriele FANTOLAN; MARCO, di Dino FLORAM; GIUSEPPINA, di Luigi FORZA; TIZIANA, di Emilio FRUGOLO; STEFANO, di Roberto GALLERINI; ALBERTO, di Pietro GALLINO; GIACOMINA-PATRIZIA, di Carlo GALLO; MASSIMILIANO, di Marco GALLUCCI; ANTONIO, di Vito GENOVESE; GIUSEPPE, di Enrico GIANATANO; SIMONETTA, di Sergio GIANELLA; ROBERTO, di Mario GILI; SILVANA, di Umberto GIOBBIA; ANTONIETTA, di Alfonso GUASTAFIERO; GABRIELE, di Michele IACOVONE; SIMONA, di Angelo LAZZARO; ORNELLA, di Luigi LEONETTI; FABIANA, di Leonardo LOIACONO; SARA, del rag. Danilo MACCARIO; ANNALISA, di Corciano MAESTRUCCI; MANUELA, di Velma MALAVASI; VINCENZA, di Benito MAMMI; CINZIA, di Filippo MANNELLA; CRISTINA, di Franco MARIN; MAURO, di Ester Giovanna MARIANO; ANNA, di Eugenio MIANO; VINCENZO, di Francesco MITROTTO; MARGHERITA, di Antonio MORELLO; PIETRO LUIGI, di Francesco MORETTI; EMILIA, di Leonardo NOVELLI; ROMINA, di Andrea PALMA; SABRINA, di Sandro PELASSA; RITA, di Giuseppe PETRIS; GIUSEPPE, di Marco PETRUZZELLI; ALBERTO, di Mario PETTIGIANI; LIDIA, di Antonio PETRALIS; MORENO, di Renato PLOZUER; ROBERTA, del geom. Giacomo PRATO; DONATO, di Giuseppe PRISCO; MARIA LUISA, di Luigi RACCA; MAURO, di Gaetano RIOLFO; ENRICO, del rag. Giuseppe ROBINO; DAVIDE, di Benito RUBINO; GIOVANNA, di Angelo RUIALDI; LELIO, di Vincenzo RUSSO; PATRIZIA, di Lorenzo SALATA; PAOLO, di Mario SAVIOLI; PATRIZIA, di Angelo SCAPPARINO; ALESSANDRA, di Sergio SE GALA; ROSELLA, di Giuseppe SESSA; KATIA, di



Paolo, figlio di Pietro Trucco
(Sede Centrale)



Saverio, figlio di Angelo Campiglia
(Automobili Mirafiori)



Ornella, figlia di Vittorio Moletta
(Automobili Mirafiori)



Monica, figlia di Costanzo Gallo e nipote
di Bartolomeo Gestaldi (Automobili Mirafiori)

Matteo STELLA; IVANO, di Benito STORNAMOLLO; MARISA, di Giuseppe TGNASCA; SABRINA, di Antonio TORELINO; MARCO, dell'ing. Giacomo VAZZOLESI; SILVIO, di Giuseppe VIOTTI.

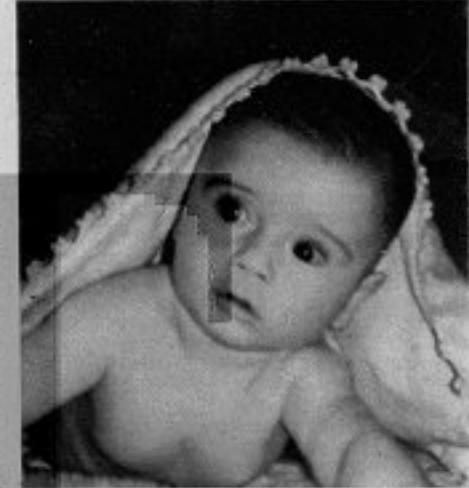
Sezione Ferriere — PATRIZIA, di Adriano BESSONE; VILLY, di G. Franco BETTONI; MARIO, di Emenegildo BORELLO; NADIA, di Silvano BROSOLO; MARIA CRISTINA, di Giorgio BRUNI; MARIA, del p.i. Giancarlo BULATICH; TAMARA, di Antonio CARBONELLA; VALERIO e MASSIMO, del geom. Oreste CARPIGNANO; FABRIZIO, del p.i. Giampiero DAGOSTA; MAURIZIO, di Ezio DE MARCHI; FABIO, di Giuseppe DELTON; CELESTE, di Vincenzo DI LEO; GIANLUCA, di Umberto DI MEO; DAVIDE, di Mario FERRERO; DIEGO, di Edmondo FURNO; DAVIDE, dell'ing. Carlo GENTA; GIUSEPPE, di Matteo GUERRA; NELLO, di Armando GUERRIERO; CINZIA VALENTINA, di Francesco INSABELLA; MASSIMO, di Giovanni MAINARDI; GIUSEPPE, di Nicola MASTROROCCHIO; ANTONELLA, di Anselmo NICOLI; MARIA CRISTINA-MASSIMILIANA, di Aldo PARADISO; CLAUDIA, di Sivio PEZZUTTO; ENRICA, di Mario PORRA; WALTER, di Bartolomeo ROBASTO; PAOLO, di Giovanni SARRA; ANNA MARIA, di Giuseppe SCHIACCI; GIACOMO, di Savero SPERANDIO; LUCA, di Silvano TAPPARELLO; DARIO, di Giancarlo TIZZANIN; BRUNO, di Ercol TOPPIA.

Sez. Fonderie e Fucine — GIOVANNI, di Giuseppe ABBA; MASSIMO, di Giustino ANSELMO; WALTER, di Attilio APPENDINO; MASSIMO, di Filippo AUDERO; CRISTINA, di Zavio BARBONI; MARIO, di Francesco BELLONE; WALTER, di Angelo BONETTO; ANDREA, di Sebastiano BONINO; ALESSANDRA, del rag. Giorgio BORRA; FLAVIO, di Francesco BOSELLO; RICCARDO, di Antonio BROIERA; TIZIANA, di Giovanni BURZIO; AGOSTINA, di Giovanni CAPPARELLI; PAOLO, di Mario CAPRIOLI; CARMEN, di Domenico CASSINO; DOMENICO, di Antonio CAVALIERE; UGO, di Sergio CAVRIANI; DIEGO, di Antonio CESARIO; ROBERTO, della rag. Adelinda COGGIOLA REVOLTI; ROBERTA, di Bruno CORADIN; ROBERTO, di Pietro COSTA; ENRICHETTA, di Nicola D'ARMINIO; MARGHERITA, di Antonio DESTEFANIS; CARLOTTA, di Gianfranco FABIETTI; FABRIZIO, di Teresio FERRERO; ANTONELLA, di Angelino FLORIS; FELICIA, di Domenico FORTUNO; PIETRO, di Antonino FRANCHINA; MASSIMO, di Giovanni GALLO; FABRIZIO, di Giovanni GAMBA; GIOVANNI, di Matteo GIULIANO; MONICA, di Piero GODANO; BARBARA, di Giuseppe GRASSI; SANDRA, di Vito LAURINO; LUCA, di Giancarlo LAZZARINO; MICHELE, di Salvatore LIUGGI; IVANO, di Giuseppe LUSA; SIMONA, di Bruno MAGNETTE; MICHELA, di Riccardo MALAN; VALERIA, di Carlo MARRAS; GIULIA, di Leonardo MASSARI; GIAN DOMENICO, di Salvatore ME; RENZO, di Mario MIATTO; FILOMENA, di Francesco MUROGLIO; BARBARA, di Gianfranco ONIDA; CHIARA, di Giovanni ORLANDA; LEONARDA, di Paolo PAGANO; PAOLA, di Umberto PASQUALE; BRUNO, di Giuseppe PASQUERO; SILVIO, di Giuseppe PERENNO; SABRINA, di Giuseppe PINTUS; MARCO, di Sebastiano PISTONE; ENRICO, di Silvestro RIAUDO; ROCCHINO, di Angelo ROMANICCHIO; FILOMENA, di Donato Mario RUSSO; RAFFAELLA, di Pasquale SALANDRA; GIUSEPPE, di Domenico SCORDO; MAURIZIO, di Giulio TARANTO; MARIA TERESA, di Giorgio TAVERNITI; LAURA, di Bernardo TONSO; MAURO, di Angelo TORTONE; RAFFAELLA, di Giuseppe VARIGLIA; DINO, di Antonio VENDITTO.

Sez. Stabil. di Avigliana — GIANLUCA, di Serafino ARCA; PULVIO, di Adriano BERZOLLA; OLGA, di Ernesto BUGNONE; MARCO, del rag. Pier Luigi CARELLO; RENATO, di Giuseppe CALDIDI; ROSARIO, di Domenico CELLI; GIANLUIGI, di Guido COLLERE; CINZIA, di Roland COMBETTO; CRISTINA, di Pierino CUGINO; MICHELE, di Carlo D'ADDETTA; AGOSTINO, di Ferruccio DAPPOZZO; SILVANA, di Bruno GILLI; STEFANO, di Roberto MARZO; SONIA, di Francesco MORO; PATRIZIA, di Luciano ROCCI; MARIA, di Antonino VITALE.

Sez. Off. Suss. Auto — FABRIZIO, di Michele FARO' e Eddesa LUSSO (Auto Mirafiori); MAURO, del geom. Pier Giorgio GALLO ROSSO e Dorina POLASTRI (Auto Mirafiori); GIANLUCA, di Giovanni MAROCCHI; ALBERTO, del rag. Pietro MARSANI; PAOLA, del p.i. Giuseppe SILVESTRI; ANDREA, dell'ing. Carlo TAMAGNO; RENATA, del p.i. Giovanni TESTA; MONICA, di Sergio TRINCERIO.

Sezione SPA — CRISTIANO PASQUALE, di Teresio ACIDE; DANIELA, di Giacomo AMATEIS; MARIA TERESA, di Antesino ANITRA; ADRIANA, di Bernardino AVALLE; STEFANO, di Giovanni BAI; MARCO, di Nunzio BALICE; MAURO, di Renzo BASSI; CATERINA, di Nicola BECCASIO; VINCENZO, di Salvatore BELLANTI; STEFANO, di Fernando BERGO; DEBORAH, di Pasquale BIANCARDO; COSIMO, di Francesco BIASI; LUCA, di Angelo BOFFA; ALBERTO, di Aldo BRAGHIERI; MAURIZIO, di Giovanni CAGNETTA; CINZIA, di Elvio CAMPARI; PASQUALE, di Nicola CATANEO; EZIO, di Giovanni CELETTI; FRANCESCO, di Giuseppe CHIODO; SIL-



Gian Andrea, nipote di Pietro Sandri
(Sez. Fonderie e Fucine)



Salvatore, figlio di Michele Di Geronimo
(Sez. O.S.A.)



Massimiliano, figlio di Aurelio Barbaro
(Grandi Motori)



Patrizio, figlio di Alfonso Carola
(Sez. Materiale Ferroviario)

VIA, del p.i. Sergio CHIUMELLO; CHIARA, del p.i. Mario CIBRARIO BERTOLOTTI; GIORGIO, di Rolando CICOGNA CASANOVA; GIUSEPPE, di Ernesto CIGLIUTTI; PAOLO, di Giorgio DAL L'ANGELO; ROBERTA, di Giuseppe DANNA; GIUSEPPE, di Vincenzo D'ANTONIO; MARIANNA, di Michela DRAGONE; MASSIMO, di Giuseppe ERRIQUEZ; ELISABETTA, di Antonio FARANO; PATRIZIA, di Cesario FAVA; ROBERTO, di Agostino FERRERO; FRANCESCO, di Vittorio FERRUA; ANGELA, di Celestino Oreste FOGAROLI; CRISTINA, di Antonio FRANCESCONI; GIORGIO, di Renzo GIGLIOLI; SANDRO, di Domenico IOPPOLO; MARCO, di Corrado IOZZIA; NUNZIA, di Antonio LOCURATOLO; DAVIDE, di Giovanni MAZZER; SALVATORE, di Giuseppe MISERENDINO; IGNAZIO, di Vittorio MONTELEONE; MASSIMO, di Mario MORABITO; PAOLO, di Giuseppe MOTTINO; PAOLO, del p.i. Domenico MUSSO; ALESSANDRO, di Giuseppe PADALINO; MARIA, di Saverio PANDISCA; MAVILIA, di Michele PELLEGRINO; MARISA, di Giuseppe PIEMONIERI; GIANLUCA, di Luciano QUAGLIA; MARIA LUISA, di Pietro REALE; MARIA CONCETTA, di Mario ROBERTI; STEFANIA, di Renato SALVADORI; ROSA, di Francesco SCOGNAMIGLIO; ANNA MARIA e MARGHERITA, di Lorenzo SELVAGGINI; MAURIZIO, di Mario SOLDA; GIACOMO, del rag. Aldo SOLLAZZO; TIZIANA, di Sergio TASSETTO; SILVIA, di Pietro Paolo TIDDIA; SONIA, di Luciano TOMASSONE; PAOLA, di Gian Antonio TONINELLO; SILVANO di Salvatore TROVATO; MASSIMO, di Giampaolo TUIACH; NICOLA, di Vincenzo VALLONE; DAVIDE, di Vincenzo VENITUCCI; GIOVANNI, di Vincenzo VERNETTI; ROSELBA, di Bartolomeo VIGNALE; GIUSEPPINA, di Giorgio ZIMMARDI; ROBERTO, di Domenico ZOCCALLI.

Stab. Officine di Stura — ALESSANDRO, di Luciano FORNATTO; MARCO, di Piero SUCCO e Pierangela SCARAPIOTTI (Auto Mirafiori); ANNA MARIA, di Giorgio TALLONE; FRANCO, di Bruno TROSSO.

Direzione Ricambi — WALTER, di Luigi BIRAL, ERNESTO, di Alfredo POLINO; MASSIMO, di Umberto GAMBINO; MARCO, di Valentino RAMPONI; FRANCESCO, di Luigi SANTIA; GIOVANNI, di Ettore SANTILLO; SONIA, di Umberto TRIPPA e Maria TASSI (Grandi Motori); ROBERTO, di Mario VARETTO.

Sezione Ricambi — SILVIA, di Pietro BERTOLINO; PATRIZIA, di Massimiliano CHRISTIANI; CARMELO IVAN, di Carmine GIGLIOTTI; ALBERTO, di Natalino MERLO; ROBERTO, di Grazia OLDANO GATTI; GIANFRANCO, di Delmo TRUCCO.

Sez. Costruzioni e Impianti — RICCARDO, del geom. Luigi BERTOLINA; GIUSEPPE, di Renzo CHIODIN; IRENE, del geom. Paolo SEMINARIO e Anna Maria BRAZZANI (Grandi Motori).

Sez. Materiale Ferroviario — ANGELICA, di Michele D'ACQUARICA; CLAUDIA, di Anna Maria DEMATEIS ALESSANDRA; ANTONIETTA, di Crescenzo FRANCO; ANNA, di Aurelio GALASSO; MASSIMO, di Salvatore GIGLIOTTI; BARBARA, di Lino GOBBATO; PATRIZIA, di Michele MAGIONE; DENIS, di Giuseppe MARTIN; MICHELA, di Nicola RAPOPOLI; SABRINA, di Ferruccio TIOZZO; M. ANTONIETTA, di Michele VENDITI; MARIO, di Arnaldo VERONESI; MONICA, di Antonino VIRDIS.

Sezione Ages — DARIO, del rag. Giovanni CRIVELLO.

Sezione Motori Avio — VINCENZO, di Giuseppe AYROLDI; ISABELLA, di Ismaele LOMONTI; ROCCO, di Giuseppe MARINO; CLAUDIO, di Angelo PITTANA; ROBERTO, di Alessandro QUAGLIA; DAVIDE, del p.i. Elio SPERANZA.

Sezione Velivoli — DANIELA, di Franco ALPINANO; MARIA GRAZIA, di Sebastiano PALASPERLA; MARINA, del p.i. Vittorio POMO; BRUNELLA, di Alberto ROSA BRUSIN; LAURA, di Vincenzo TARDIVO.

Sez. Produzioni Ausiliarie — GIOVANNI, di Sebastiano ALONCE; SIMONETTA, di Camillo BERGO; PIERGIORGIO, di Giacomo BOGLIONE; RICCARDO, di Sergio CAPUZZO; MONICA, di Giuseppe CERUTTI; MARIA NICOLETTA, di Alberto CERVELLATI; ANTONELLA, di Antonio CIRCIELLO; MARCO ANTONIO, di Giorgio CIRVELLARO; MICHELA, di Adriano DAIDONE; NADIA, di Vincenzo DI DEDDA; CRISTINA, di Mario FERRONATO; STEFANIA, di Giuseppe LOBINA; SABRINA, di Ugo MANTOVANI; ROSANNA, di Francesco PAGANO; ADELE, di Michelino PAOLANTONIO; SARA, di Romano ROBALDO; PAOLO, di Carlo SCAGLIA.

Sez. Officine di Firenze — MASSIMO, di Elena BURBERI MEDAGLINI; NICOLETTA, di Renato CAMPINI; STEFANO, di Roberto GRECO.

Sez. Officine Marina di Pisa — SIMONA, di Giuseppe BARATTI; MARIO, di Egidio BERRUTTA; MICHELA, di Franco COSIMI; FABIO, di Iacopo FELICI; MICHELA, di Luciano GHELARDIUCI; MASSIMO, di Raffaele MARTONE; GIANLUCA e MASSIMILIANO, di Vincenzo MONTAGNA; ETTORE, di Gaetano SAGLIOCCO.

Sez. Officine di Modena — MARCELLO, di Mario BALDELLI; ANTONELLA, di Remo BERTONI; LUCA, di Silvano CAPITANI; GIANLUCA, di Mario CUOGHI; ROBERTA, di Alberto GIOVANELLI; FRANCESCO, di Gianni PARMEGGIANI; MASSIMO, di Cuono RIEMMA; SILVIO, di Sergio RINALDI; DANIELE, di Luciano ZOCCA.



Salvatore, figlio di Nilla ed Enzo Costantino (Sez. Ott. di Rivalta)



Antonella, figlia di Gastano Crifo (Sezione Metalli)



Luca, figlio di Maria Grazia Asinardi (Sez. O.S.A.) e Manlio Giacani (Sez. Avio)



Davide, figlio di Bruno Casalegno (Sezione Ricambi)



Giuseppina, figlia di Giuseppe Granillo (Automobili Mirafiori)

ILLUSTRATO

L'estate: una stagione di riposo, che può essere resa utile

Gli "hobby" istruttivi per le vacanze dei figli



Luglio, agosto: tempo di vacanza, che a tutti i nostri ragazzi cordialmente auguriamo siano buone. Una sosta dopo la fatica di un anno di scuola, necessaria e benefica.

Si parte per la villeggiatura, mare, montagna, campagna, ambienti nuovi da conoscere, scoprire, esplorare. Messi da parte libri e quaderni, i nostri figli si abbandonano ad un dolce far niente. Attenzione però: se una completa inattività può essere per i primi giorni distensiva, ben presto diventerà causa di noia e renderà monotoni (parrebbe quasi impossibile) i giorni tanto attesi. Gli studiosi di psicologia hanno accertato che dopo un paio di settimane l'ozio rende opaco il cervello, e sarà poi necessario uno sforzo per riprendere la capacità di applicarsi e di tenere a mente.

Proponiamo alcune occupazioni interessanti ed istruttive che, avendo aspetto di gioco, verranno bene accolte da tutti. Ad esempio le « collezioni » di conchiglie, minerali, erbe, foglie, fiori. Raccolti nei luoghi di villeggiatura e conservati sino al ritorno in città (le conchiglie in una grande scatola, i minerali incartati pezzo per pezzo in fogli di giornale, le erbe, le foglie, i fiori fatti secchare tra le pagine di un volume, in mezzo a due carte assorbenti), saranno poi classificati con la guida di libri specializzati (ve ne sono di bellissimi a prezzi non alti). Conchiglie e minerali possono essere sistemati in cassette o posti in bella vista in vetrina: stanno diventando di moda come oggetti ornamentali, e all'estero la loro raccolta è oramai un hobby, e non solo dei ragazzi. Foglie e fiori saranno incollati su schede e introdotti entro buste di cellophane. Il lavoro dovrà essere completato con brevi, ma chiare didascalie.

Questo materiale costituirà un prezioso sussidio allo studio delle scienze, e stimolerà il ragazzo ad osservare con maggiore interesse e quindi con piacere la natura.

Per chi si diletta di costruire, incollare, modellare ci sono mille idee da realizzare: basta un po' di

inventiva e la pazienza di ripetere quando il risultato non soddisfa.

Un'interessante attività può essere quella di raccogliere le impronte degli animali. Basta colare con un cucchiaino, nelle orme lasciate in un terreno bagnato da galline, cani, cavalli, mucche... un impasto preparato con due parti di acqua e una di scagliola. Le forme, una volta indurite, verranno levigate alla base con carta vetrata e dopo qualche giorno incollate su un supporto di masonite.

Con sassi, rami e corde vegetali (rafia, giunchi, ginestra), i maschi potranno costruire le armi degli uomini preistorici e immaginare di vivere in quei tempi favolosi.

Quando si organizzano gite o escursioni i ragazzi porteranno con sé una lente di ingrandimento (ottimo regalo che avremo fatto per la promozione) e un taccuino su cui annotare i momenti più curiosi del viaggio, le scoperte, le avventure: appunti che serviranno poi a stendere brevi relazioni figurate.

Non si dovrebbe mai partire per un viaggio senza aver fatto studiare dai figli l'itinerario: durante il percorso in auto (o in treno) sarà utile riconoscere paesi, fiumi, monti. E se si ha la fortuna di scegliere come luogo di villeggiatura un centro vicino a località di interesse storico o artistico, sarà bene approfittarne. Al mattino magari il bagno, al pomeriggio via in auto a vedere. Ma perché qualcosa rimanga consigliamo di acquistare le cartoline delle cose viste, dell'insieme e del particolare. È un ottimo mezzo per farsi una conoscenza del nostro patrimonio artistico e affinare il gusto. Vedere, confrontare, approfondire, passare dalla cartolina al testo che spieghi ed aiuti a capire. Le vacanze possono aiutare più di un anno di scuola.

Ricordiamo che questo periodo è per i nostri figli il più propizio per aprire gli occhi sul mondo, e per noi il più adatto per stare loro insieme per sentirsi « famiglia » tutto il giorno.

G.T.

FIAT NELLE FAMIGLIE

ANNIVERSARI DI MATRIMONIO



Fanny e Vincenzo Delmastro (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 1); Margherita e Vittorio Umberto Scarsone (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 2); Teresa e Luigi Giachino (Anziano Fiat) (foto 3); Marcella e Oreste Sonnati (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 4); Carolina e Luigi Lapato (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 5) hanno celebrato le nozze d'oro. I coniugi Lucia e Giuseppe Capello (Anziano Fiat) (foto 6); Margherita e Secondo Bordeos (Anziano Fiat) (foto 7) hanno festeggiato il 45° anniversario di matrimonio. A tutte queste coppie felici gli auguri più fervidi di «Illustrato Fiat».



NOZZE



Sede Centrale — Gian Paolo BOANO; p.i. Egidio CHIAPPA; geom. Mario REGALE; Bruno FERRONI; Giuseppe ALBRITO; Andreina ATMINO con Piero GAUNA; dr. Carlo FEA; Franca FRANCINI; Daniela POGOLOTTI; Mariella RAZZETTI; p.i. Candido TOMMADDI; Maria Teresa TUSIANO; ing. Pietro Paolo BALDI; p.i. Giorgio TURATTI; Gilberto ZARRELLI; dr. Francesco CIRAVEGNA; Roberto ERNATA; Giorgio GINO; Andrea MASSENZI; Giuseppe MUSSA; Giovanni RAMELLO; Aldo SANTI; Maria BIANCO; p.i. Vincenzo CORA; p.i. Egidio TESTA; rag. Luciana BERTACCINI; Maria Teresa ERRIGO; dr. Davide FALCO; p.i. Giuseppe GHIAZIOLI; Carmelo MURMURA; ing. Giovanni TABASSO; Rossa CIARLI; Luciano PESCE; Bonaria GOSAMO; ing. Lorenzo CHESTA; Giovanni VALLARO; Luciano Truffa; rag. Alessandra TOSETTELLI; Simonetta TORDO; Mariangela TARICCO col p.i. Rinaldo RICCIOTTI; Luigi SETTE; geom. Roberto RAPELLI; p.i. Bruno MOSCHENI; Mariella LORO con Bruno CONTI; Walter FOLLO; Luigi FILIPPO; Bruno COLLA; Nunzia SPECCIA con Luciano BONICATO; p.i. Riccardo BATTAGLINO; ing. Giorgio ANGELINI; Claudia BICCHIELLI; dr. Carlo GATTO; Claudio BECCARI; ing. Renzo GERVASIO; Mario MIGLIORINI; ing. Mario PETRONIO; rag. Cesare RAVIZZA; p.i. Romeo FAVERRO; ing. Henry COMBA; dr. Ettore DI PALERMO; Cristiana BOGGIO; dr. Agnese PERLO; dr. Giuliano BIANCO; ing. Pier Luigi DEGLI ESPOSTI; Franco FORMICA; p.i. Ernesto GILLOTO; Grazia CASETTA coll'ing. Giampiero ZOLESI; dr. Pietro BONINO; ing. Guido COTTINI; Roberto DONATO; p.i. Davide GALLO-ROSSO; p.i. Sergio PALDAOF; Maria Teresa RE col geom. Sebastiano PIGLIA; Maria RAINERIO; Elide SABBADIN; Silvano ZARPELLON; Riccardo GINI; rag. Gabriella FRANCONE col p.i. Dario MANZIN (Sez. Fonderie e Fucine); p.i. Piero BORGIO; Nicola BRANDOLINO; p.i. Renzo BRUNETTI; Biagio CAGLIO; Angelo CAMUFFO; rag. Luigi CAVANA; Lauretta CRIVELLARI; p.i. Luciano DAPPIANO; p.i. Domenico GAIANO; Lilia LOMBARDO; Anna Maria MORANDO; p.i. Carlo POMERATI; Michele RAMELLO; rag. Nadia SALA; Franco VACCA; Emilia TUCCI; p.i. Paolo GUANDALINI; Chiavredo VIANO.

Sezione Ferriere — p.i. Mario MASSEI; ing. Giovanni TRIESTE; rag. Grazia AROSSA; Rosina LAURICKELLA; Alba ANGOONA; p.ch. Riccardo NOVARETTO; Franco RECCARDINI.



**«Illustrato Fiat» non esce
in agosto, mese di ferie. Il
prossimo numero a settembre.
A tutti i nostri lettori un
augurio di buone vacanze.**



Sez. Stabilimenti di Avigliana — Laura BIANCHI col p.i. Guido RIGON; Carlo CHIAUDANO; Giovanni RICCHETTO.

Sezione Fonderie e Fucine — Laura AIRAUDI con Aldo AUDISIO; Giovanni PAUTASSO; p.i. Salvatore DI PASQUALE.

Sezione Ricambi — Anna Maria TARASCO.

Sezione Officine Sussidiarie Auto — Caterina SINI con Antonio VILLA.

Automobili Mirafiori — p.i. Giovanni MARTINO; p.i. Oreste BARRETTINI; p.i. Niccolino BOGGERO; p.i. Domenico GAI; Cesare CAUDA; Renata CATANEA con Enrico MARTINATTO; Luigi NARETTO con Vincenzo DEGIOVANNI; p.i. Ugo CIBRARIO BERTOLOTTI; p.i. Riccardo QUATTROCOLO; geom. Roberto LUBRATO; Rossanna CAVALIERI D'ORO; Angiolo DOTTA; p.i. Roberto RIVARA; Antonio SATTA; ing. Angiolo DE MARCHI; rag. Carlo PEZZANA; p.i. Nazzario CORRADIN; ing. Diego NUTARELLI; Elsa REVELLI con Roberto BONELLO; Maria GERBAUDO; Walter FILIPPO; p.i. Ruggero MORANDINI; ing. Pietro POY; Luciana DI TOMMASI.

Sezione SPA — ing. Pietro BALDI; Augusta DE ROS; geom. Vincenzo CECCON; rag. Lucio MUSSAP.

Stab. Officine di Stura — p.i. Sauro PIZZIGATI; Antonio BRAVO.

Sezione Velivoli — p.i. Giovanni MALVASSORA; geom. Italo CAPELLO; Giovanni BIANCO; p.i. Francesco MIETTO; p.i. Enrico OCCHETTI; p.ch. Giuseppe SERRA.

Grandi Motori — Guido ALLARA.

Sezione Produzioni Ausiliarie — Giovanni VALPERGA; Franco NADALUTTI; Carlo NEGRÌ; p.i. Giovanni OLIVERO; Mariangela ZOPPEGNO col rag. Guido MARINONI (Auto Mirafiori); p.i. Giuseppe OMEDÉ.

Direzione Ricambi — geom. Domenico ALZATE; Lella PAVALE con Gaspare FERRERO (Auto Mirafiori); Marta RAGGI con Lorenzo MASSAIA (Auto Mirafiori); Rita DAVI; Luisa CALORIO; Paolo GRISOGONO; Rosa Piera MARCHESE; Diego PAPASISSA.

Sezione Costruzioni e Impianti — p.i. Guido TARICCO.

Presidenza Recuperi Metallici — rag. Marino BENETTI.

Sez. Officine Marina di Pisa — Mauro GALASSI; Gianfranco BORGHINI; Adolfo BAGLINI; Gianfranco RAMBELLINI.

Sez. Officine di Firenze — Carla CALOSI.

Sez. Officine di Modena — Germano GIORGINI; Gianna FAVA; Maurizio PULLINI; Giuliano FRANCHINI; Cleante MANNELLI; Vincenzo BONESTI; Orlando FERRARI; Silvano PIERI; Giulio TATTONI; Bruno GRIMANDI; Lamberto PALTRINIERI.

LUTTI

Sono recentemente scomparsi:

(1-5-69) la sign.ra Maria Santangelo vedova Talarico, madre del Dott. Carlo TALARICO, Direttore della Filiale di Reggio Calabria; (4-5-69) la sign.ra Maria Vallesano ved. Franzini, madre del Cav. Riccardo FRANZI, Dirigente alla Direzione Progetti e Studi Autoveicoli; (7-5-69) il Cav. Gaetano Pernigotti, padre del Dott. Jacopo PERNIGOTTI, Dirigente al Gruppo Affari Internazionali; (15-5-69) la sign.ra Amatina Mattarella ved. Valpolini, madre del Cav. Uff. Ercole VALPOLINI, Direttore della Direzione di Milano; (31-5-69) il sig. Vittorio Randone, padre dell'Ing. Ezio RANDONE, Dirigente alla Direzione Assistenza Tecnica Autoveicoli; (1-6-69) la sign.ra Adele Balza ved. Tascheri, madre dell'Ing. Edmondo TASCHERI, già Direttore della Div. Veicoli Industriali e Trattori; (24-6-69) la sign.ra Iole Tirelli Merlini, madre del Dott. Valentino TIARELLI, Direttore della Libia Motor di Tripoli.

Giovanni CRISTINO (Sede Centrale). Vincenzo MORTARA; Fortunato ASSANDRI; Giacomo DI LEO; Ruggero DORONZO; Michele FERREIRO; Giacomo GIUSIANO; Antonio OTTAIANO; Giandomenico PEITTA; Giuseppe ZANNONI (Auto Mirafiori); Ada FRANCHI; Eligio GHO (Spa); Alfredo BUBBA BELLO; Bruno MERLANTE; Ignazio QUARANTOTTO; p.i. Giuseppe ROSSO (Spa Stura); p.i. Amadeo VIANCINO (Sezione Velivoli); Michele SERVETTI (Gest. Fatt. Centrale); Agostino POLEGOTTO (Ferriere); Rossi ALEMANI (Ricambi); Aldo VERSINO (Off. Suss. Auto); Mario ABELLO (Spa G.I.M.); Dovilis NEVIANI (Sez. Officine di Modena).

Il padre dell'ing. Renato SCAZZOLA; la sorella e il fratello del geom. Bruno COSSO; il padre dell'ing. Domenico COVELLI; il fratello del geom. Amilcare CANTORE; il padre di Francesco VAGNINI; il padre di Anna Maria ZACCHEDDU; la madre di Luigi RUSSI; la madre di Leo D'AQUILIO BERTUZZI; la moglie di Giuseppe SECCO; il padre di Ubaldo CUCCATO; il padre di Ugo VOGHERA; il padre di Natale CANTAMESSA; il padre del p.i. Domenico ARGENTA; la madre di Andimina DE

ROSA; il padre di Michele BOLLATI; il padre di Guido CAPPELLI; la sorella di Giuseppe PRANDINI; il padre di Carlo PILATO (Seda Centrale). La sorella di Antonio BERTOLA; il padre di Mario CALAVITA; la madre di Giovanni MASTROGIACOMO; la madre di Piero BROCHIERO (Filiale di Torino). Il padre del p.i. Roberto CARELLI; il padre di Giuseppe TESTOLINI; la madre del p.i. Mario MANCUSO; la madre del rag. Antonio CAPPUCCIO; il padre di Pietro SIBILLE; la madre del geom. Pierino FISCHER (Sezione Ferriere). Il padre di Sergio BORELLO; la madre di Anna Maria BAILI CANEVARI (Sez. Fonderie e Fucine). La madre del geom. Sergio ANDOLFATO; la madre di Umberto DI MATTIA; la madre di Franco MOSCHINI; il padre di Giuseppe FERRARA; il padre di Dario CASSINA; il padre di Germano ROSSO; la madre di Nella ANDRIONE GRIBALDO; la madre di Lilia GIUSTI PASTORE; il padre del p.i. Giacomo SERRA; la madre di Jole FERRETTI SCARDINA; il padre di Giovanni BARBERO; il padre di Giuseppe BONELLO; la madre del p.i. Guido MILANI; la sorella di Barnaba BARACCHINI; la madre di Ezio COSTA; la moglie di Bruno PONCHIONE; il padre di Pier Quinto CASETTI; il padre di Mario BENEDAN; il padre del p.i. Fabio COMPER; la sorella di Giovanni Battista e Marcello ALLEMAMI; la madre del p.i. Renzo CODA ZABETTA; la madre di Giustino ANDREONI; il padre di Vincenzo BONSIGNORE; il padre di Marco PATRUNO; la madre di Luciano MORTARA; il padre di Enrico BRUNELLO; il padre del p.i. Michele BORIO; il padre del geom. Narciso MASSA; il padre di Silvio MANONI; il padre di Franco BOURGET; il padre di Angelo MINUZZO CINTURA; il padre del geom. Piero CAVALLO; il marito della rag. Fernanda FANTONI (Automobili Mirafiori). Il padre del p.i. Cesare MORELLO; il padre di Michele PETTI; il fratello di Giuseppe PORTA BAIOTTO; il padre di Giorgio VARESE; la figlia di Giovanni BENUSSI; la madre di Damiano MASOERO; il padre di Angela ELIA; il fratello di Domenico MEMEO; il padre di Pietro BRUGOLIN; la madre di Giovanna FAVESIO AVENA; il padre di Bruno SANSLAVATORE e del p.i. Renato SANSALVATORE (Off. Suss. Auto). La sorella del dr. Ludovico FARIELLO (Sez. Officine di Napoli). La sorella del cav. Guglielmo OTTONE; la sorella del p.i. Claudio RONCO; la madre di Marcello e Serafino PAZZI; il padre di Luigina OFFREDI COSTAMAGNA; la madre di Sergio FORNACA; la madre di Giuseppe SACCHETTO; il padre di Enzo BERTINO CRESCENTE; la madre di Renato BOSCHERO; la figlia di Gerardo AJRES; la madre di Pierina BECCIO SCAMUZZI; la sorella di Piera BOSIO GIOLOTTO; la figlia Rossella del geom. Antonio MAGGIORE; la sorella di Michele VISCONTI (Sezione SPA). Il padre del p.i. Walter FESSIA; il padre di Franco ALONNE; il padre di Mario MARCOTULLIO; la madre del p.i. Ugo CECCOTTI (Off. di Stura). La madre di Guido VOTTERO FIN (Sez. Ages). Il padre del geom. Michele CASTELLI; la madre della rag. Marina DUGHERA; il fratello di Luigi CELLINO; il padre del p.i. Franco MANDOLETTI; il padre di Flavio LADETTA; la madre di Renato CUBRANICH (Sez. Motori Avio). La madre di Enrico RIBOTTA; il padre di Carlo VALPRE (Sez. Ricambi). Il padre di Giuseppe LANZETTI; la madre del p.i. Fortunato CISIANO; la madre del p.i. Mario BARBIERI; la madre del p.i. Angelo MUSSO; la madre di Giuseppe FERRO; la madre di Milizade BORDIN; il padre del p.i. Gianvittorio SANGUIGNI; la sorella di Giovanni BIANCO; il padre del p.i. Donato D'INTINO; il padre dell'ing. Roberto VIETTO (Sez. Velivoli). Il padre dell'ing. Sergio VATTERONI; il padre di Giuseppe GIACOLETTI; il marito di Nica MOGNI; il padre di Santino TOGNOLI; il padre del p.i. Francesco GARIGLIO; il padre di Bruno SEBASTIANI; il padre di Giancarlo GRAZIATI; la madre del p.i. Ezio CESANO (Grandi Motori). La sorella del p.i. Vincenzo GIORELLO; il padre di Bruno COLOMBO; la madre del p.i. Carlo CAGNINA; la madre del geom. Pier Giorgio BURLO (Sez. Produzioni Ausiliarie). Il padre del geom. Rodolfo LOSI; la madre di Elio FORTUNATO; il fratello di Aquilino GALLO (Materiale Ferrovizio). Il padre di Grazia RONDOLETTI VIBERTI; il padre del rag. Franco BRICARELLI; il padre di Guido DELLI QUADRI (Dir. Ricambi). Il fratello dell'ing. Mario CHIATTONE; il padre di Marino DEZZANI; la sorella di Carlo PESETTO; la madre dell'arch. Eraldo BERTOLA; la madre dell'arch. Giorgio GIOVANNETTI; il fratello di Andrea DEL L'ISOLA; il padre di Giovanni SILVESTRO; il padre del geom. Giovanni BESSONE (Sez. Costruzioni e Impianti). La madre di Luigi FANTUZZI; la madre di Giovanni GIOVETTI; il padre di Verdiana MORONI CAPPi; il padre di Gian Paolo CAVEDONI; la sorella di Valdimiro PIVETTI; la sorella di Alba TAZZIOLI; il fratello di Bruno SCARAMILLI; la madre di Bruno RAIMONDI; la madre di Bruno AGAZZANI; la madre di Francesco CAGNOLI; la madre di Eva SGARBI; la madre di Giuseppina BERGONZINI; il figlio di Primo FERRARI; il padre di Bruno CORNIA; il padre di Carmine DE SILVIO; il padre di Amilcare SEGHEDONI; il padre di Lorenzo SILVANI (Sez. Off. di Modena).

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



**LA SIGNORA IN ROSA
E IL COUPE'
FIAT 124 SPORT**

«The pink Lady» (la Signora in rosa) è il nome con cui è conosciuta in America la signora Donna Mae Mimms. La Mimms è una appassionata di vetture sportive ed è stata anche campionessa dello Sport Club Cars of America; recentemente ha intrapreso a bordo del coupé Fiat 124 Sport anch'esso rosa per l'occasione, un giro attraverso l'America. Durante il viaggio, iniziatosi con la visita alle città di Filadelfia e Washington, la Signora in rosa, basandosi sulla sua provata esperienza automobilistica, parlerà di automobili ed in particolare del suo coupé Fiat 124 Sport.