

# ILLUSTRATO FIAT

Anno XVII - N. 11-12

PERIODICO MENSILE

Novembre-Dicembre 1969



ai nostri lettori il calendario augurale 1970



La Fiat 128 è stata eletta in Svezia «vettura dell'anno» nel corso di un confronto organizzato da «Teknikens Värld», la più diffusa rivista svedese dell'automobile. La giuria era composta da tecnici, giornalisti specializzati, piloti sportivi, esperti di industrial design svedesi.

Il premio è stato consegnato al dr. Umberto Agnelli, che presiede alle attività internazionali della Fiat, nel corso di una cerimonia cui hanno partecipato autorità e personalità del mondo automobilistico, economico e culturale di Stoccolma ed un folto gruppo di esponenti della stampa scandinava.

Nella motivazione del premio risultano le ragioni per le quali la Fiat 128 è stata scelta a rappresentare la produzione automobilistica 1969 e che possono così riassumersi: «La 128 è ritenuta la realizzazione evidente dell'idea di una vettura moderna di grande diffusione».

Questo concetto è stato ulteriormente illustrato dalla giuria. «Ad un prezzo che rende la vettura accessibile al maggior numero di clienti — soggiunge la motivazione — la Fiat ha riunito in modo molto felice tecnica moderna, ma collaudata, con requisiti preminenti di abitabilità, prestazioni e qualità di guida. La giuria non ha inteso premiare dettagli tecnici rivoluzionari, ma una riuscita dovuta ad un sano progetto di base, ed anzitutto premia il benvenuto rinnovamento del tipo d'automobile di prezzo popolare».

La motivazione conclude: «Sia direttamente, sia perché stimola una concorrenza più accanita nella classe d'automobili più ampia, la Fiat 128 dovrebbe contribuire a rendere sempre più facile e conveniente il possesso di una vettura».

Da sottolineare che, per la seconda volta in tre anni, l'ambito riconoscimento di «Teknikens Värld» viene attribuito ad un modello Fiat. Infatti, già nel 1967, la giuria aveva eletto «vettura dell'anno» la Fiat 125, «per le caratteristiche e prestazioni anche superiori alle altre vetture della sua classe presenti sul mercato, e per il prezzo competitivo».

#### La Fiat 128 «voiture de l'année» en Suède

La Fiat 128 a été élue en Suède «voiture de l'année» au cours d'une confrontation organisée par la «Teknikens Värld», la plus diffusée des revues scandinaves de l'automobile. Le jury était composé de techniciens, de journalistes spécialisés, de pilotes sportifs et d'experts de l'industrial design suédois. Le trophée a été remis à M. Umberto Agnelli qui préside aux activités internationales de Fiat, au cours d'une cérémonie à laquelle ont participé autorités et personnalités du monde automobile, économique et culturel de Stockholm et un important groupe de journalistes scandinaves.

La mention qui accompagne le prix décerné à la Fiat 128 illustre les motifs pour lesquels la voiture a été choisie pour représenter la production automobile 1969 et qui peuvent se résumer dans la phrase suivante: «La 128 est considérée comme la réalisation évidente de l'idée d'une voiture moderne de grande diffusion».

Cette conception a été largement illustrée par le jury. «A un prix qui rend la voiture accessible à un plus grand nombre de clients, la Fiat a réalisé d'une manière heureuse l'union entre une technique moderne mais éprouvée et des qualités vraiment remarquables d'habitabilité, de performances et de qualité de conduite. Le Jury n'a pas voulu récompenser des solutions techniques révolutionnaires, mais une réussite due à un juste projet de base et surtout un renouvellement tant attendu du type de voiture au prix populaire».



Stoccolma - La stretta di mano tra il dott. Umberto Agnelli e il redattore capo di «Teknikens Värld», Olle Leino. Sul cofano della 128 il trofeo di «vettura dell'anno».

Per l'impostazione tecnico-progettativa e per il prezzo competitivo

## La Fiat 128 "vettura dell'anno" in Svezia

La mention conclut: «Soit directement, soit parce qu'elle stimule une concurrence plus acharnée dans une plus large classe d'automobiles, la Fiat 128 devrait contribuer à rendre toujours plus facile et rentable la possession d'une voiture».

Soulignons que c'est la seconde fois en trois ans que le prix de la «Teknikens Värld» est attribué à un modèle Fiat. En effet, déjà en 1967 le jury avait élu «voiture de l'année» la Fiat 125 «en raison de ses caractéristiques et de ses performances très supérieures aux autres voitures de sa classe présentes sur le marché et pour son prix compétitif».

#### The Fiat 128 elected «Car of the Year» in Sweden

The Fiat 128 has been elected «Car of the Year» in a contest organized in Sweden by «Teknikens Värld», Scandinavia's largest motoring magazine. The members of the jury were engineers, motoring journalists, racing drivers and industrial design experts.

The award was made to Mr Umberto Agnelli, the Head of Fiat's international operations, in the course of a ceremony attended by representatives of Stockholm's automotive, economic and cultural world and by numerous Scandinavian journalists.

The citation of the award outlining the reasons for the selection of the Fiat 128 as «Car of the Year» can be thus summarized: «The Fiat 128 embodies the total

concept of the thoroughly modern popular car.»

This concept was furtherly expanded by the jury in the following words: «Fiat has succeeded happily in combining advanced but well proved techniques with roominess, performance and roadholding in a high degree — and at a price that the majority of the buying public can afford. Rather than rewarding any revolutionary technical design, the title recognizes the successful application of sound principles. Above all, it is intended to reward the long-awaited «new look» of the low-priced car.

«The Fiat 128 — the citation concludes — should be in a position to contribute to a reduction in car prices, either directly or by providing the incentive for keener competition within its own class.»

This is the second occasion on which «Teknikens Värld» has conferred the «Car of the Year» award on a Fiat car. In 1967, it was the Fiat 125 which received the tribute «for being superior in technical characteristics and overall performance to the other cars in its class, and for its competitive price.»

#### Der Fiat 128 «Auto des Jahres» in Schweden

Der Fiat 128 ist in Schweden von der Zeitschrift «Teknikens Värld», der in Skandinavien am weitesten verbreiteten Automobilfachzeitschrift, zum «Auto des Jahres» erwählt worden. Die Jury bestand aus schwedischen Technikern, Fachjournalisten, Rennfahrern und Stilisten.

Der Preis wurde von Herrn Dr. Umberto Agnelli, dem Chef der Fiat-Gruppe für internationale Angelegenheiten, im Rahmen einer Veranstaltung entgegengenommen, an welcher Behörden, Persönlichkeiten und skandinavische Journalisten teilgenommen haben.

Im Text der Begründung sind die Motive zu finden, auf deren Grund der Fiat 128 zum besten Auto des Jahres 1969 ausgewählt wurde: «Im Fiat 128 wurde die Idee eines wirklich modernen, volkstümlichen Wagens verwirklicht».

Die Jury ist der Meinung, dass es Fiat gelungen ist, auf wahrhaft glückliche Weise und zu einem für viele zugänglichen Preis eine moderne aber zugleich ausgereifte Technik mit hervorragenden Eigenschaften bezüglich Raum, Leistung und Strassenlage zu verbinden. «Mit der Wahl werden diesmal nicht neue technische Lösungen revolutionärer Art prämiert, sondern vielmehr die Anwendung vernünftiger Prinzipien. Die Anerkennung gilt vor allem der so lang erwarteten Erneuerung des preiswerten Wagens».

Die Motivierung schliesst mit folgenden Worten ab: «Der Fiat 128 leistet einen wichtigen Beitrag, sowohl direkt als auch indirekt, durch einen stärkeren Anreiz auf die Konkurrenz in dieser am weitesten verbreiteten Wagenklasse, den Preis für die Anschaffung eines Wagens herabzusetzen».

Zum zweiten Mal innerhalb drei Jahre wurde die Anerkennung von «Teknikens Värld» einem Fiat-Wagen zugesprochen: 1967 wurde der Fiat 125 zum «Auto des Jahres» dank seiner ausserordentlichen Eigenschaften und seines kompetitiven Preises ausgewählt.





## Le radar des astronautes pour les essais automobiles

Au cours du récent Salon de l'Automobile de Turin, les essais effectués par les journalistes sur les nouvelles voitures sportives Fiat — 124 avec moteur 1600 et Dino avec moteur 2400 — ont été effectués à l'aide de nouvelles installations électroniques spéciales.

Pour la première fois on a appliqué à un véhicule terrestre un principe de mesure déjà utilisé depuis quelques années pour le relevement de la position et de la vitesse des véhicules spatiaux. Il s'agit d'un principe analogue à celui que les physiciens appellent effet Doppler: c'est un phénomène qui se vérifie pour n'importe quel type d'onde, sonore, lumineuse, électromagnétique.

Dans le cas particulier des relevés des essais effectués par les journalistes sur les nouvelles voitures sportives Fiat, la Direction Recherches Electroniques Fiat — avec la collaboration de l'Institut d'Electronique du Polytechnique de Turin — a mis au point une installation qui est en mesure de fournir instant par instant la position et en conséquence la vitesse instantanée d'une voiture en mouvement, de les transcrire en chiffres et de les représenter sous forme de graphique.

De telle manière un observateur peut tranquillement suivre à distance la marche d'une voiture (accélération, ralentissements, vitesse constante) et en obtenir des évaluations exactes, bien plus précises que tout ce qu'il pourrait obtenir en étant assis près du pilote.

## Vehicle performance recorded by the radar principle used for space craft

Special electronic instruments were used by Fiat for the tests of the new 1,600 cc 124 Sport and 2,400 cc Dino models arranged for the benefit of journalists visiting the Turin Motor Show.

This was the first on which road vehicle performance has been recorded using principles only employed so far to establish the position and speed of space craft. The principle, analogous to that known in physics as Doppler effect, takes place in all types of sound, light and electromagnetic waves.

For the test of the new sports models, the Fiat Electronics Research Department developed with the collaboration of the Electronics Institute of the Turin Polytechnic a system supplying instant position and, consequently, instant speed of a moving car and numerical and graphic transcription.

In this way, the progress of the car (acceleration, retardation and constant speed) can be readily followed from a control room with far greater accuracy than would be possible by riding beside the driver.

## Der Radar der Raumschiffe für die Automobiltests

Anlässlich des Turiner Automobilsalons wurden die Journalistentests der neuen Fiat — Sportwagen 124 mit 1600 Motor und Dino 2400 — mit Hilfe von neuartigen elektronischen Geräten durchgeführt.

Zum ersten Mal wurde für ein Fahrzeug das Messsystem angewandt, das seit einigen Jahren für die Bestimmung von Position und Geschwindigkeit der Satelliten verwendet wird. Es handelt sich dabei um die Anwendung des Doppler-Effekts.

Hinsichtlich der Messungen der Leistungen der neuen Sportwagen hat das elektronische Zentrum Fiat in Zusammenarbeit mit dem Elektronischen Institut der Universität Turin eine Anlage aufgestellt, die in der Lage ist, die Position und die augenblickliche Geschwindigkeit eines Autos festzustellen und sie in Ziffern bzw. als Kurve niederzulegen. Auf diese Weise kann man das Verhalten eines Autos aus der Entfernung verfolgen (Beschleunigung, Abbremsungen, kontinuierliche Geschwindigkeit) und dabei viel genauere Angaben erhalten, als wenn man neben dem Fahrer sitzen würde.

## Nuovi impianti realizzati dalla Fiat per le rilevazioni delle vetture

# Il radar delle astronavi per le prove dell'automobile

Nel corso del Salone dell'Automobile di Torino le prove giornalistiche delle nuove sportive Fiat — 124 con motore 1600 e Dino con motore 2400 — sono state effettuate con nuove speciali apparecchiature elettroniche.

Per la prima volta è stato applicato ad un veicolo terrestre un principio di misurazione già usato da qualche anno per la determinazione della posizione e della velocità dei veicoli spaziali. Si tratta di un principio che, pur essendo in linea fondamentale diverso, può essere confrontato con quello che i fisici chiamano effetto Doppler, fenomeno che si verifica per ogni tipo di onda, sonora, luminosa e radio. Tutti, prima o poi, ne abbiamo fatto casualmente l'esperienza. Caso tipico è infatti il passaggio di un treno che fischia. Quando il treno si sta avvicinando il suo fischio ci raggiunge con toni acuti perché le onde sonore pervengono al nostro orecchio in successione più rapida di quanto avverrebbe se il treno fosse fermo. Quando poi il treno è passato e si allontana, il suono si sente più lungo, lamentoso, perché in questa fase del fenomeno le onde sonore giungono in successione più lenta, cioè con lunghezza d'onda maggiore. Tale particolarità, per le onde luminose, è utilizzata in astronomia per conoscere i valori della velocità di

fuga delle stelle dalla nostra galassia.

Mentre per le onde acustiche e quelle luminose l'effetto può essere colto dall'uomo tramite i suoi sensi (udito e vista) per le onde radio il fenomeno non è più umanamente avvertibile se non con l'ausilio di adeguate apparecchiature.

Nel caso particolare delle rilevazioni giornalistiche delle nuove sportive Fiat la Direzione Ricerche Elettroniche Fiat — con la collaborazione dell'Istituto di Elettronica del Politecnico di Torino — ha messo a punto un impianto che è in grado di fornire istante per istante la posizione di una vettura in moto e conseguentemente (come un tipico apparato Doppler) la velocità istantanea del veicolo, trascrivendola in cifre e rappresentandola sotto forma di grafico.

Le apparecchiature sono state disposte in una base «fissa» — uno chalet appositamente allestito a lato dell'autostrada Torino-Ivrea — e a bordo di vetture — 124 coupé 1600 e Fiat Dino coupé 2400.

Nella base un trasmettitore emette un'onda radio, ad una certa frequenza, che viene ricevuta, da una delle vetture — dotate di ricetrasmittitore e di antenna — amplificata e rinviata alla base.

Qui un ricevitore dopo aver con-

frontato la fase dell'onda di partenza con quella di arrivo ne valuta la differenza. Tale differenza rimane costante se la vettura sta ferma, mentre cambia proporzionalmente allo spostamento verificatosi, se la vettura si muove. La rapidità con la quale si verifica questo cambiamento permette di calcolare la velocità istantanea della vettura.

A questo punto entra in azione un calcolatore elettronico che, mentre prosegue il moto della vettura, conta le differenze verificatesi. Contemporaneamente conta i tempi progressivi, e trasmette entrambi i valori ad una telescrivente. Inoltre, in base ai valori ricevuti, il calcolatore calcola la velocità istantanea della vettura e, attraverso un «plotter» (1), esprime quest'ultima in segno grafico, che è infine la curva di accelerazione della vettura.

In tal modo un osservatore può tranquillamente seguire a distanza il procedere della corsa (accelerazioni, rallentamenti, velocità continuativa) di una vettura, ricavandone esatte valutazioni, ben più precise di quanto farebbe se fosse seduto a fianco del guidatore.

(1) Sul plotter l'Illustrato Fiat — di luglio ha pubblicato un articolo intitolato «La macchina che disegna da sola».





## Consegnati i distintivi d'onore agli ex-Allievi con 45 e 40 anni di anzianità



I premiati con 45 e 40 anni di anzianità. 45 anni: (in ordine alfabetico) sig. Odilio Banchio, sig. Achille Bevilacqua, cav. Francesco Boalino, cav. Francesco Campiglia, cav. Giacomo Galter, cav. Alessandro Pavese, sig. Roberto Pezzana - 40 anni: cav. Enzo Crozza, cav. Umberto Ferrari, sig. Francesco Toninelli, geom. Carlo Villani.

Nella sede di corso Dante dell'Associazione ex-Allievi sono stati premiati i soci che hanno raggiunto 45 e 40 anni di anzianità aziendale e un gruppo di giovani che ha frequentato la Scuola Centrale Allievi Fiat con particolare profitto.

La cerimonia della consegna dei distintivi d'onore e dei premi Fondazione Fornaca per l'anno scolastico 1968-69, si è tenuta domenica 16 novembre. Sono intervenuti l'ing. Bono, l'ing. Gioia, il dott. Rota e direttori. Il salone era gremito.

Ha portato il saluto e l'augurio della Presidenza, l'Amministratore Delegato e Vice Presidente ing. Bono che ha avuto parole di vivo apprezzamento per l'attività della Scuola e dell'Associazione che così validamente contribuiscono alla formazione ed allo sviluppo dei valori umani ed aziendali.

A sua volta il presidente degli ex-Allievi, cav. Gobbi, ha ricordato le numerose iniziative di carattere tecnico e culturale dell'Associazione stessa, la quale continua idealmente e praticamente gli intenti formativi della Scuola, di cui mantiene lo spirito.

Tutti i premiati — gli anziani che hanno raggiunto ragguardevoli posizioni di responsabilità nelle officine e negli uffici e i giovani che si affacciano alla vita di lavoro — sono stati affettuosamente applauditi.

Nel corso della stessa manifestazione è stata inaugurata l'8° Biennale di pittura e fotografia riservata agli iscritti all'Associazione.

Prima della cerimonia una delegazione di anziani e di giovani si era recata al Cimitero generale per deporre una corona sulla tomba del prof. Vittorio Villetta.



## Nuovo Centro Fiat di Göteborg

## Un nuovo modello







La Svenska Fiat ha recentemente inaugurato a Göteborg il nuovo centro di Vendita e di Assistenza. All'inaugurazione erano presenti personalità del mondo commerciale, industriale e finanziario della città di Göteborg, oltre a numerosi altri invitati. Per la Fiat il dott. Pittaluga del Gruppo Affari Internazionali e il dott. Cesari, direttore della Svenska Fiat.

Nella fotografia un aspetto della nuova costruzione che si estende su un'area complessiva di 5.000 mq e costituisce una delle più moderne realizzazioni del Servizio Fiat.

#### New Fiat Sales and Service Centre in Göteborg

A new sales and service centre was recently inaugurated in Göteborg by the Svenska Fiat subsidiary company. The opening ceremony was attended by Göteborg's leading commerce, industry and finance representatives and by several other guests. Fiat was represented by Mr. Pittaluga, International Affairs Division, and by Svenska Fiat Manager, Mr. Cesari.

*In una serie di manifestazioni la Fiat Concord ha recentemente presentato ai suoi concessionari, alla stampa specializzata e alle Autorità la sua nuova vettura Fiat 1600, prodotta dallo stabilimento argentino e destinata espressamente a quel mercato.*

*La 1600 sostituisce la precedente 1500 C, che nei cinque anni della sua produzione, aveva ottenuto un ambito favore di vendite, piazzandosi seconda, subito dopo la Fiat 600, nella classifica delle immatricolazioni argentine.*

*Il nuovo modello, che apporta rilevanti progressi, oltre che alla produzione della Fiat Concord, a tutta l'industria automobilistica locale, è stato accolto da vasti consensi. Il suo successo conferma, anche per questa vettura, il primato della società nel quadro delle vendite automobilistiche in Argentina.*

#### Nuevo modelo de Fiat Concord

*Con una serie de manifestaciones Fiat Concord presentó recientemente a la prensa especializada, concesionarios y autoridades su nuevo coche Fiat 1600, fabricado en la factoría argentina y destinado exclusivamente al mercado de dicho País.*

*El 1600 sustituye al precedente 1500 C que, durante los cinco años de producción, había obtenido un lugar prominente en las ventas, ocupando el 2º lugar, inmediatamente detrás del Fiat 600, en la registración de nuevos coches argentinos.*

*El nuevo modelo, aportador de adelantos sobresalientes a la producción de Fiat Concord y, asimismo, de toda la industria automovilística local, obtuvo amplia aceptación. Su éxito confirma, una vez más, la preeminencia de la Empresa en el marco de las ventas de automóviles en la República Argentina.*

## della Fiat Concord



## L'ing. Gabrielli riceve il premio "Leonardo da Vinci"

L'ing. Giuseppe Gabrielli unitamente ad altre otto personalità ha ricevuto alla Camera di Commercio di Roma, dal Ministro dei Trasporti on. Gaspari, il premio « Leonardo da Vinci ».

Il riconoscimento è stato istituito dal Centro Sviluppo dei Trasporti Aerei, per onorare coloro che con la loro attività hanno particolarmente contribuito allo sviluppo dell'aviazione commerciale.

Gli altri premiati, sono i Ministri on. Taviani e Caron, l'on. Andreotti, il giudice costituzionale prof. Fragali, il direttore generale dell'aviazione civile gen. Santini, il presidente dell'Alitalia ing. Velani, il presidente degli aeroporti di Milano dott. Fassina e il presidente dell'Unione giornalisti aerospaziali comm. Lourier.

## Incontro con gli uomini della luna



Il comandante Marsan ha recentemente partecipato a Los Angeles al simposio della Society of Experimental Test Pilots, al quale sono intervenuti rappresentanti del mondo aerospaziale di ogni Paese. Eccolo con due dei conquistatori della Luna, gli astronauti Armstrong e Collins.



L'uomo ritorna alle origini,  
dopo aver conquistato il futuro



## Le avventure dei navigatori solitari mentre gli astronauti scendono sulla luna

L'uomo ha messo piede sulla Luna, ora l'esplora, la studia, l'avvicina sempre più all'esperienza di tutti. Si preparano viaggi e imprese spaziali verso altri mondi, la Terra si è fatta piccola, la grande avventura cosmica apre strade sconosciute e misteriose. Le distanze che l'aereo e il jet avevano ridotto, sono ora annullate dalla potenza di satelliti e razzi. Viaggiare è sinonimo di futuro.

Qualcuno tenta ancora l'avventura sulla Terra, va controcorrente. Contro le correnti impetuose e spesso fatali

degli oceani, su mezzi che non hanno parentele con gli ordigni spaziali e ricordano i grandi viaggi del passato. I «navigatori solitari» sono insensibili alle suggestioni del futuro, attratti dal fascino degli itinerari di antichi esploratori e di popoli primitivi.

Sono gli ultimi cavalieri di ventura della civiltà tecnologica, incorreggibili romantici alla ricerca di esperienze irripetibili e assolute. Forse, volendo raccoglierci sotto un'unica bandiera, formerebbero a malapena l'equipaggio di una sola nave. Ma non sono fatti per navigare insieme, ognuno ha una storia vissuta senza testimoni.

Molti mi chiedono: perché queste pazzie, mettersi in mezzo all'Oceano da soli, quando si può viaggiare con tutte le comodità? Forse mi capiscono meglio gli alpinisti; le sensazioni di chi affronta da solo la cima di una montagna sono simili a quelle di chi tenta la via dei mari. Specialmente se si è appena usciti da una burrasca si vuole gridare, cantare, non solo per lo scampato pericolo. E' come nascere una seconda volta, sentirsi padroni del creato, animati da una forza sovrumana. Si invocano quasi

nuovi pericoli per la gioia di superarli, l'Oceano è allora un amico conquistato che non può più tradire.

La testimonianza è di Alex Carozzo, genovese di nascita e veneziano di adozione. Anni fa attraversò tutto il Pacifico con una barca a vela lunga una decina di metri, costruita con le sue mani. Carozzo è il «navigatore solitario» italiano oggi più noto, ha compiuto numerose imprese, sempre con imbarcazioni costruite o attrezzate da solo. Un dialogo fra il legno e il pilota che comincia nel cantiere e prosegue nelle interminabili traversate.

La riscoperta degli antichi itinerari. Il campione di queste avventure è un esploratore norvegese Thor Heyerdahl, l'uomo che guidò la celebre spedizione del «Kon Tiki». Ha compiuto alcune delle più emozionanti imprese sui mari con pochi compagni e, con imbarcazioni primitive, esposte a rischi d'ogni genere. Nel 1947, con altri cinque uomini, attraversò il Pacifico su una zattera di legno di balsa, leggerissimo, per dimostrare che gli abitanti della Polinesia erano giunti dal Perù con una imbarcazione simile. Il successo del suo viaggio accreditò la tesi presso tutti gli studiosi e divenne una pagina importante nella conoscenza della storia dei popoli.

Ma il re dei «navigatori solitari» può essere considerato Sir Francis Chichester. Figlio di un pastore protestante, un puritano severo che stimolava i figli a migliorare ogni cosa che facevano, si imbarcò giovanissimo come mozzo su una nave per la Nuova Zelanda dove lavorò come pompiere, cercatore d'oro e agente immobiliare. Divenuto ricco, si appassionò al volo e compì sensazionali traversate aeree su un apparecchio che si chiamava «Gipsy Moth» (Falena pazza). Tornato in Inghilterra, lavorò durante la guerra per la RAF. Nel 1959 i medici gli diagnosticarono un cancro al polmone e lo diedero per spacciato. Chichester non si scoraggiò e cominciò a vivere sul mare riuscendo a sconfiggere la malattia.

A 65 anni compì l'impresa più emozionante: la traversata solitaria degli Oceani in due sole tappe, dall'Inghilterra all'Australia, superando il Capo di Buona Speranza e al ritorno da Sidney a Plymouth, doppiando il Capo Horn.

Sir Francis Chichester salpò il 27 agosto 1966 sulla «Gipsy Moth IV», deciso a seguire la rotta dei grandi velieri del Settecento e dell'Ottocento. Secondo i suoi calcoli doveva giungere in Australia dopo cento giorni, impiegò una settimana di più, a causa di un guasto al pilota automatico. A Sidney i medici lo trovarono fortemente esaurito ma volle ripartire dopo un breve periodo di riposo. Tutto il mondo seguiva il suo viaggio con ansia, si temeva che non riuscisse a superare il tempestoso Capo Horn. Solo quattro uomini avevano sfidato la temibile punta e uno di essi, il norvegese Hansen, vi aveva perso la vita nel 1934. Ma Chichester non si arrese e sfidando più volte il pericolo riuscì a raggiungere l'Inghilterra dopo nove mesi e un giorno di viaggio. Aveva percorso da solo 55.000 chilometri. Gli inglesi lo accolsero come un trionfatore, i festeggiamenti lungo il Tamigi furono entusiastici, la regina lo nominò baronetto, a Greenwich, davanti a migliaia di persone, posandogli sulla spalla la pesante spada usata 400 anni prima da Elisabetta I per l'investitura di Francis Drake, il corsaro che aveva affrontato l'«Invincibile Armada» spagnola.

R. F.





**MADONNA COL BAMBINO (Sec. XV)**  
Particolare del Polittico esposto a Palazzo  
Treville, Civica Pinacoteca di Casale  
Monferrato.



# Il mistero della vita

E' sempre più diffuso l'interesse attorno ai progressi scientifici che si sono realizzati nel campo della genetica. Si tratta in effetti di problemi di grande importanza, poiché tendono in definitiva a svelare il mistero della vita, alla conoscenza del quale tutti siamo profondamente attirati.

Si è ormai accertato che il mistero della vita risiede in una sostanza che è contenuta nei nuclei delle cellule e più precisamente in determinate formazioni che sono state da tempo individuate e chiamate « cromosomi ».

Tale sostanza, biochimicamente molto complessa, è per il genere umano l'acido desossiribonucleico, più facilmente denominato con la sigla « DNA ». La molecola di questa sostanza può immaginarsi come una lunga catena arrotondata, lungo la quale, come in un codice

possono influenzare sfavorevolmente il processo di riproduzione delle cellule. Da qui possono derivare degli « errori », che si materializzano in alterazioni patologiche; e per il caso che tali errori si verifichino durante il processo di formazione del nuovo essere in malformazioni congenite che possono interessare il corpo e la mente.

Così per restare nel campo della morfologia, si sa che in ogni cellula umana vi sono 22 coppie di cromosomi che detengono le informazioni per i caratteri relativi alle varie parti del corpo umano (cromosomi somatici) ed una coppia che detiene le informazioni relative al sesso (cromosomi sessuali). Questa ultima coppia è formata da due cromosomi che sono diversi secondo il sesso: vengono indicati con la sigla XX per la donna, XY per l'uomo.

miche, dalle quali poi derivano malformazioni più o meno gravi, di cui alcune sono compatibili con la vita, altre no.

Il mongolismo, che è, come è noto, una malformazione che colpisce non solo per l'aspetto fisico (facies mongoloide) dei soggetti, ma soprattutto per l'elemento più drammatico della malattia che è il ritardo mentale, è nella grande maggioranza dei casi (95%) dovuto alla presenza di un piccolo cromosoma soprannumerario inserito nella coppia di cromosomi somatici che è indicato, nello schema, col numero 21.

Gravi malformazioni somatiche, quali cardiopatie congenite, microcefalia, cataratta, palatoschisi, ecc. sono dovute alla presenza di tre cromosomi anziché due, in posizione 13 ed in posizione 18 dello schema cromosomico.

Malattie malformative diverse trovano poi riscontro in anomalie della coppia cromosomica sessuale. Queste anomalie dei cromosomi sessuali hanno una particolare importanza, perché sono state rilevate con notevole frequenza negli ergastolani ed in criminali infermi di mente. Il che fa pensare come talune aberrazioni cromosomiche possano costituire il terreno se non altro predisponente a compiere atti criminali.

## Le cause degli errori nel meccanismo genetico

Quali sono le cause che possono determinare errori nel meccanismo genetico, tali da provocare o favorire malformazioni? Non è facile individuarle perché il più spesso si tratta di agenti diversi, e d'altra parte una stessa causa può determinare malformazioni diverse a seconda della fase di sviluppo nella quale interviene. Vi sono fattori causali connessi con il patrimonio cromosomico dei genitori e quindi preesistenti alla formazione del nuovo essere, ve ne sono altri che si verificano al momento della unione delle due cellule genetiche (maschile e femminile) o subito dopo le prime fasi dello sviluppo embrionale, ve ne sono altre che agiscono dall'esterno durante la gravidanza. Sono queste che interessano più specialmente, perché su di esse si può intervenire con mezzi di prevenzione e di profilassi ed anche attraverso trattamenti terapeutici. Tra le più importanti ricordiamo il diabete, la rosolia, la varicella, l'epatite virale, l'influenza, l'esposizione a esami radiologici ripetuti, i tranquillanti (clamoroso è stato il caso ad esempio della talidomide), i sonniferi, i preparati ormonali (specie quelli ad azione virilizzante), i cortisonici ed altri ancora di uso meno comune.

I primi tre mesi di gravidanza sono quelli durante i quali l'azione dei fattori esterni può determinare più facilmente delle lesioni malformative sul nascituro. Durante questi mesi ogni terapia sulla donna gravida deve essere vagliata attentamente ed applicata con estrema prudenza.

Si calcola in Italia che, su ogni milione di bambini che nascono, 25.000 presentino malformazioni congenite. Secondo ricerche statistiche fatte in tutti i paesi del mondo, la percentuale dei bambini nati con lesioni malformative è di almeno 2-3 bambini ogni 100 nati.

Anche se non tutte le malformazioni risultanti nelle statistiche ufficiali sono in realtà di origine cromosomica, i valori soprariportati mostrano come il problema sia preoccupante dal lato umano e sociale. Ed è per questo che le ricerche scientifiche al riguardo hanno una rilevante importanza, tale da giustificare l'interesse che il pubblico gli dedica e l'opportunità che ne sia periodicamente informato.

S. F.

## Storia degli strumenti

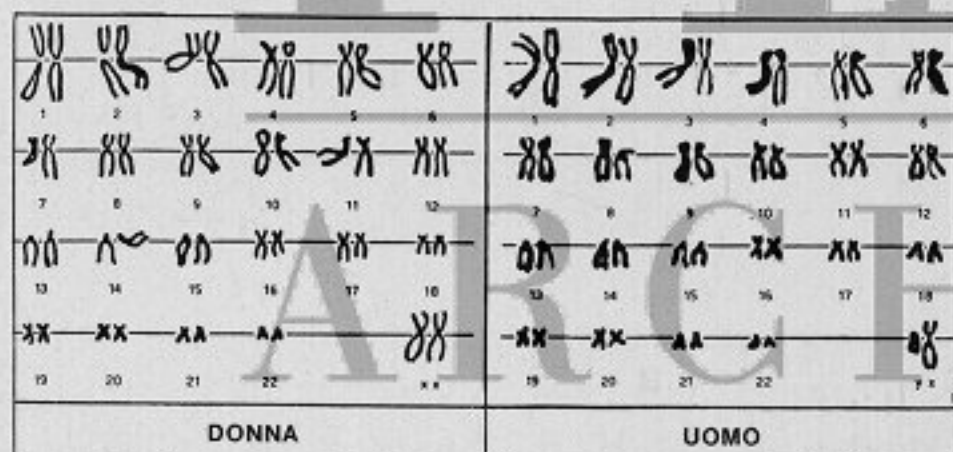
### Straordinaria ricchezza ed agilità: ecco il



Il più celebre liutaio della storia

Fra tutti gli strumenti più conosciuti e popolari, il violino è quello che ha conservato intatte quelle caratteristiche che ne hanno accompagnato la nascita. Le innovazioni della tecnica e della meccanica moderna, che hanno trasformato il volto e la sostanza di strumenti come il pianoforte, la tromba, il clarinetto, sono passate accanto al violino senza sfiorarlo. Anzi il violino (e con lui gli strumenti ad arco) è l'unico strumento che, come certi vini, diventa più buono invecchiando; nessuno sarebbe in grado di rendere funzionante un vecchio clavicembalo comperato da un antiquario, oppure di suonare una vecchia tromba trovata in solaio: tutti sanno per contro che pienezza e calore di voce abbia un violino vecchio di un paio di secoli.

Il « corpo » di un violino consta di una tavola, di un fondo (contrapposto alla tavola) e delle pareti laterali che uniscono tavola e fondo: questo complesso si dice « cassa armonica » perché raccoglie e spande le vibrazioni emesse dalle corde. I due intagli a forma di effe che si distinguono sulla tavola hanno appunto lo scopo di facilitare l'uscita del suono dalla cassa armonica. Nel violino si trova ancora la « tastiera », cioè il lungo manico che termina con la caratteristica forma a riccio; sul lato opposto alla tastiera sta la « cordiera »; fra questa e la tastiera si trovano le corde, tenute tese dal « ponticello », un'assicella di compensato, collocata in direzione normale alla lunghezza delle corde; la tensione di queste è ancora regolata dai « piroli », specie di chiavi dal cui movimento la corda viene tesa o rilasciata. Il suono viene generalmente prodotto sollecitando la corda con l'« archetto » (cioè un bastoncino leggermente incurvato all'interno, con crini di cavallo tesi tra i due estremi), mentre le altezze dei suoni vengono « fissate » dalle dita della mano sinistra sulla tastiera. Quest'ultimo particolare è l'applicazione di una importante leg-



scritto, sono riportate tutte le informazioni genetiche che saranno trasmesse di generazione in generazione. La lunghezza totale di questo rotolo è stata valutata da 3 millesimi di millimetro circa fino a 1000 mm. per i mammiferi e può contenere un numero di unità (come se fossero ad esempio delle lettere alfabetiche), che può raggiungere i 3000 milioni. E' come dire che in questo rotolo di sostanza DNA contenuta nel nucleo delle cellule vi fosse una biblioteca formata da circa 2000 volumi in 8° di circa 500 pagine ciascuno.

## I cromosomi: veicoli per la trasmissione dei caratteri genetici

La sostanza DNA, come si è detto, è contenuta nei cromosomi i quali pertanto sono dal lato morfologico i veicoli per la trasmissione dei caratteri genetici da una cellula all'altra.

Tale trasmissione si compie normalmente in modo tale che tutte le informazioni della cellula madre si ritrovino nella cellula figlia.

In talune cellule però, e precisamente in quelle germinali, che dovranno dare origine ad un nuovo essere, si svolgono all'atto dell'unione della cellula maschile con quella femminile, dei particolari processi, per i quali ciascuna delle due cellule trasmette alla nuova cellula primigenita del futuro essere una metà del suo patrimonio genetico. Sicché la nuova cellula, progenitrice del nuovo essere, riceve esattamente metà del patrimonio genetico da parte del padre e metà da parte della madre.

Tale corredo di informazioni genetiche così ottenute si ripeterà poi costantemente nella riproduzione delle cellule che daranno corpo alla formazione del nuovo individuo.

## I possibili errori nella riproduzione delle cellule

Tutto ciò avviene di norma secondo precise leggi biologiche, tuttavia fattori diversi, interni ed esterni all'organismo,

Gli schemi cromosomici normali della donna (xx) e dell'uomo (yx) contenuti in una cellula umana. Sono schematizzate le 22 coppie di cromosomi somatici, cioè quelle che contengono le « informazioni » dei caratteri specifici di ciascun essere umano e la coppia di cromosomi sessuali, cioè quella che determina il sesso dell'individuo. In basso lo schema cromosomico di un mongoloide di sesso maschile che rivela l'errore cromosomico nella 21ª coppia costituita da tre elementi.



Può avvenire che durante la divisione cellulare i due cromosomi di una coppia non si separino o che, per esempio per un errore nel meccanismo di migrazione, un cromosoma della coppia vada perduto, o che un cromosoma si rompa ed il frammento si saldi con un altro cromosoma, o che si rompano entrambi i cromosomi di una coppia ed uno dei frammenti si saldi a ponte tra i due cromosomi restanti, e così via. Con questi ed altri meccanismi si possono verificare le più diverse anomalie cromoso-



musicali

## Mezza espressiva violino



Antonio Stradivari.

ge fisica, già ben nota a Pitagora: « minore è la lunghezza della porzione di corda vibrante più alto è il suono e viceversa ». Quando il violinista sposta la sua mano sinistra sulla tastiera egli non fa che accorciare o allungare il segmento di corda vibrante; in relazione ai suoi spostamenti, i suoni che produrrà saranno più alti o più bassi.

La posizione preminente che il violino ha in tutta la nostra musica dal secolo XVII sino ad oggi deriva dalle sue qualità sonore, prima fra tutte la straordinaria ricchezza espressiva che va dal più tenero lirismo alla drammaticità più eccitata. Pochi strumenti possono competere con la sua agilità e nessuno riesce ad avvicinarsi di più al timbro della voce umana; va ancora ricordata la varietà di atteggiamenti che esso possiede, alternando ai passi « con l'arco » (cioè sollecitando le corde con l'archetto) quelli in « pizzicato » (cioè pizzicando le corde direttamente con le dita). Il primo costruttore di un violino a noi conosciuto è Gasparo Bertolotti (1540-1609), detto da Salò per il luogo di nascita; egli lavorò a Brescia, come Paolo Maggini, mentre a Cremona si misero in luce gli Amati, i fratelli Antonio e Gerolamo e il figlio di questi Niccolò (1596-1684). Allievo di quest'ultimo fu il celebre Antonio Stradivari (1644-1737) col quale gareggiarono Giuseppe Guarneri (1681-1742) e la famiglia Ruggeri. Il segreto dell'eccellenza di questi strumenti stava nella perfetta proporzione delle parti, nella scelta di legni preziosi e saggiamente stagionati; meno, a quanto pare oggi, nelle vernici usate, per merito delle quali questi strumenti hanno il loro aspetto mirabile per colori e sfumature. Di Stradivari si dice che fra il 1666 e il 1737 abbia costruito qualcosa come 1116 strumenti; di questi, 540 violini, 12 viole e 50 violoncelli sono di fatto conosciuti e molti di essi fanno mostra di sé nei più famosi musei del mondo.

G. P.

## Costituito a Torino il Centro di Studi Piemontesi

È stato costituito in Torino un Centro di Studi Piemontesi con l'intento di promuovere, o appoggiare in armonia con istituzioni affini già operanti, gli studi della cultura e della vita piemontese in ogni loro manifestazione.

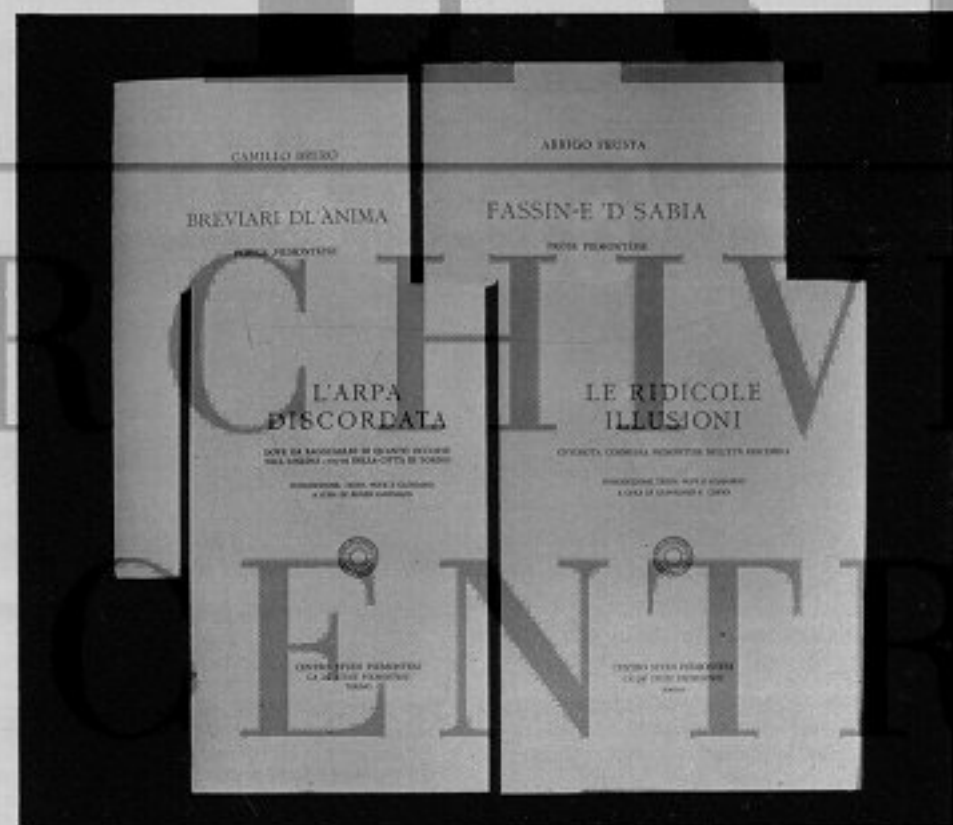
Il Centro, di cui è presidente l'ing. Bono, si propone di riunire testimonianze e documentazioni della vita locale, promuovere ricerche e indagini storiche e filologiche, contribuire alla miglior definizione, per quanto di sua competenza, dei problemi connessi con la struttura e la programmazione regionale in via di attuazione.

Come prima attività ha iniziato la pubblicazione di due collane: di testi e documenti letterari l'una, di letteratura moderna l'altra.

Nella prima sono usciti: « Una ignota commedia giacobina - Le ridicole illusioni » una produzione teatrale del 1800 circa, della quale si erano perse le tracce, recuperata e pubblicata in edizione critica con commenti e note del prof. G. Renzo P. Clivio, e « L'Arpa discordata » il poemetto del 1707 sull'assedio di Torino, contemporaneamente attribuito a F. A. Tarizzo, in edizione critica curata dal prof. R. Gandolfo.

Nella seconda, « Fassin-e 'd sabia » di Arrigo Frusta, finora inedite in volume, e « Breviari d'anima » di Camillo Brero da tempo esaurito e qui aggiornato.

Chiunque abbia interesse alla attività del Centro o intenda aderirvi, può prendere visione dello statuto presso la segreteria in Via Carlo Alberto 59.



I primi quattro volumi editi dal Centro di Studi Piemontesi i quali, con una nitida ed invitante veste grafica, offrono interessanti e poco note testimonianze della cultura e della vita piemontese.

### CENTRO CULTURALE FIAT

## Calendario dicembre-gennaio

#### ARTI FIGURATIVE

24 gennaio - 1 febbraio - Mostra di Arti Figurative. Sarà allestita, con opere presentate da dipendenti Fiat e loro familiari, a cura della Sezione Arti Figurative del Centro Culturale Fiat come da regolamento disponibile presso la Sede del Centro - via Carlo Alberto 59. Termine ultimo per la consegna delle opere: 10 gennaio 1970.

#### CONCERTI

##### Dicembre

9 - ore 21,30 - Presso il Conservatorio musicale « G. VERDI » concerto di Joaquín Achúcarro (Pianoforte). In programma: Bach: Partita in Si bemolle maggiore, Chopin: Sonata in Si minore op. 58, Granados: Quejas o la Maja y el Ruiseñor, Albeniz: El puerto, El albaicin, Ravel: Gaspard de la nuit.

##### Gennaio

15 - ore 21,30 - Presso il Conservatorio musicale « G. VERDI » concerto del Duo Antonio Janigro (Violoncello) - Joerg

Demus (Pianoforte). In programma: Beethoven: Sonata in Sol minore op. 5 n. 2, Sonata in Re maggiore op. 102 n. 2, Sonata in La maggiore op. 69.

#### NOTIZIE IN BREVE

##### CINEAMATORI

Nel corso di due interessanti serate, è stato proiettato, su cortese invito, il film « Vibration » di Renato Toniato (Sede Centrale) il 6 ottobre u.s. nella sede del Cine Club Regina Margherita ed il 10 ottobre u.s. nella sede del Cine Club Piemonte. Alla proiezione è seguito un animato dibattito.

Il Cine Club Fiat ha partecipato alle Rassegne di Film Amatoriali con « Immagini e poesia » di Pietro Chifari (Sede Centrale) a Grottaferrata e con « Vibration » di Renato Toniato a Trino Vercellese (19/20 ottobre u.s.).

Renato Toniato si è affermato al Concorso di Vandorno (Biella), aggiudicandosi il « Grafin d'Oro » primo premio assoluto con il film « Vibration » ed al Concorso di Iglesias, 26 ottobre u.s., ha vinto una targa di bronzo classificandosi al 3° posto con il film « La Giostra ».

##### FOTOGRAFI

A Forlì alla 7ª Mostra Nazionale Fotografica « Città di Forlì », ai fotografi del Centro Culturale Fiat è stato assegnato il premio speciale riservato al Circolo col maggior numero di espositori.

## il juke-box nel cruscotto

Natale è vicino. Sotto l'albero, tra un orologio e un paio di guanti, potrete trovare persino Mina o Celentano, Patty Pravo o Morandi, in microsolco s'intende. Il disco è diventato, in questi ultimi anni, una stregna felice. Basta avere l'accortezza di incontrare il gusto di chi riceverà il dono. Scegliamo le novità.

**PER LUI** una « Parata d'orchestre » con le migliori formazioni del momento. Nel repertorio, tra gli altri successi, troviamo « The sound of silence », « Where have all the flowers gone », « Best of the both worlds » eccetera, adatte all'ascolto e per i balli tra amici. Se è raffinato, Ray Charles in « Listen ». Farete centro. In programma c'è « How deep is the ocean », « Gee baby ain't I good to you », « Here we go again » e così via. Sono due 33 giri EMI.

**PER LEI** i Beatles. È uscito l'ultimo long-playing « Abbey Road » con sedici brani tutti nuovi. È una raccolta stupefacente che ripone all'avanguardia dello stile musicale il celebre quartetto. I titoli dei brani migliori? « Come together », « Something », « Oh! Darling », « Sun King », « The end » eccetera. Per restare in famiglia, ecco Celentano con il motivo fresco di stagione: « Lirica d'inverno » una specie di favola, un sogno ad occhi aperti affidato ad una raffinata melodia e a un delicato arrangiamento. Anche Lucio Battisti si rivolge ai cuori teneri con « Mi ritorni in mente » e « 7,40 ». Questa è l'ora in cui parte il treno che si porterà via l'amore. Ma è pregevole soprattutto per la musica e per l'ottima interpretazione del cantante.



Rita Pavone

**PER I BIMBI** la neomamma Rita Pavone affronta con il consueto brio uno shake indavolato che piace anche ai teen-agers: « Balla balla con noi » e la sigla di Canzonissima « Quelli belli come noi ». I due brani sono annoverati nel 33 giri Ricordi « Rita '70 ». Canzonissima fa gola: lo interpreta, oltre alle Kessler in un 45 giri Carosello, anche Carmen Villani in un 45 giri Cetra-Fonit. Nell'imbarazzo della scelta, il long-playing dello « Zecchino d'oro » del 1969 è sempre indicato e gradito.

**PER I JAZZFANS** suggeriamo un po' di musica di casa nostra: « Italian jazz of the Roaring 50's vol. II » con Nunzio Rotondo e il suo complesso. Un'occhiata al repertorio del 33 giri EMI: « It's wonderful », « Sweet Georgia Brown », « Oh, Lady be good! », « Night and day », eccetera.

**PER TUTTI** la grande orchestra di Franck Pourcel (vol. II 33 giri, Voce del Padrone). Potrete ascoltare o ballare al ritmo di « Parlez-moi d'amour », « I got rhythm », « Cocktails for two » e così via, tra il 1930 e il 1935.

**UN CLASSICO?** Per essere moderni regalate una musicassetta con « Le stagioni di Vivaldi » eseguite dai virtuosi di Roma diretti da Fasano. Oppure la « Sinfonia n. 6 Pastorale » di Beethoven con Otto Klemperer alla guida della Philharmonica di Londra.

U. S.



Una nuova industria per un pubblico sempre più vasto:  
le scatole di montaggio

## Innumerevoli modelli per milioni di "costruttori"



Vista d'insieme delle varie decine di pezzi che compongono un vecchio galeone. Per facilitare i più giovani, la scatola di montaggio contiene vele e sartie stampati in plastica.

Cinquecento piloti civili e militari, alti ufficiali della marina, dell'esercito e dell'aeronautica, rappresentanti di alcune delle maggiori industrie aerospaziali, e tra questi un progettista di fama mondiale, hanno preso recentemente parte in California ad un convegno imperniato su un tema apparentemente assai singolare: l'importanza delle scatole di montaggio di modellini in plastica per lo sviluppo delle scienze aeronautiche.

Polché il convegno è scaturito da un ente quale l'«American Institute for Aeronautics» la serietà della riunione è fuori dubbio; inoltre la presenza di varie compagnie televisive, che hanno diffuso molti servizi da 20 stazioni, sono testimonianza di un autentico interesse a livello nazionale.

In effetti l'hobby di costruire modelli ricavati da scatole di montaggio ha assunto in quest'ultimo decennio una dimensione quasi incredibile, sintetizzabile nelle molte decine di miliardi che costituiscono il giro di affari delle industrie che si dedicano a questa attività.

Le ditte che producono scatole di montaggio con intenti modellistici, cioè con fedeltà di dettaglio e non solo come giocattoli, sono ormai un centinaio, di cui una ventina negli Stati Uniti e trenta nel solo Giappone.

La produzione, ovvero la scelta dei tipi di modelli da realizzare, nasce ora non solo dalle ricerche e dagli studi delle industrie del settore, ma specialmente dai suggerimenti dei modellisti, che hanno costituito una associazione mondiale, la «International Plastic Modeller Society».

Tutto questo sembrerebbe forse eccessivo se l'arte del modellista «in plastica» consistesse nell'incollare con maggiore o minore abilità pezzi e pezzettini trovati nella scatola prescelta. In realtà il vero mondo modellistico è assai più complesso ed attraente e fa sì che la scatola di mon-

taggio si discosti di gran lunga dal semplice giocattolo e diventi realmente un mezzo per avvicinarsi a elementi scientifici.

Molti modellisti sono ad esempio attratti da queste riproduzioni perché permettono di «catturare» momenti storici, ed il passato, cioè la storia, ha sempre un grande fascino; altri sono attratti dall'aspetto tecnico, e il modello racchiude in piccolo, simbolicamente, quanto non è a portata di mano.

Da una statistica effettuata dalla I.P.M.S. americana nell'ambito dei propri soci, è interessante notare che solo l'11% ha meno di 18 anni, mentre i ventenni ed i trentenni raggiungono rispettivamente il 35 ed il 31%; la passione sembra infatti descre-scere con l'età ed i cinquantenni raggiungono solo il 2%.

Altri dati significativi sono costituiti dal titolo di studio: un terzo dei soci è diplomato, un altro terzo laureato ed il restante terzo è in parte costituito da giovani che stanno completando gli studi.

Per il proprio hobby questi modellisti americani spendono mediamente cento dollari l'anno, cioè circa 60 mila lire. E' però curioso notare che una buona parte della spesa non è costituita dall'acquisto delle scatole di montaggio, bensì dagli accessori. Ciò non deve stupire, perché la realizzazione di un bel modellino non manca di complessità.

Innanzitutto molti «costruttori» desiderano avere, appunto per la loro passione storica, una documentazione adeguata, il che comporta l'acquisto di un certo numero di libri e riviste. Per completare poi il modellino grezzo è necessario un particolare stucco o, se si vogliono apportare modifiche, occorre avere tutta una serie di piccoli attrezzi particolari.

Appunto per ricavare «varianti» dal modello base, molti modellisti acquistano nu-

merose scatole di montaggio con il solo fine di «cannibalizzarle», di ricavarne cioè alcuni pezzi altrimenti non reperibili sciolti: un carrello, un'elica, una torretta per mitragliatrici. Il resto finisce nel «rottame»!

Lo stadio successivo è costituito dalla verniciatura, elemento fondamentale per la buona riuscita e senz'altro fonte delle maggiori spese e difficoltà.

Anche le vernici per questi modellini sono del tutto speciali. Alcune importanti ditte hanno espressamente realizzato delle pitture con pigmento ultra fine, disponibili in una varietà di molte decine di colori.

E' così possibile acquistare una serie di vernici che, frutto di accurate ricerche storiche negli archivi o nei musei, riproducono esattamente i colori con cui la Royal Air Force mimetizzava i propri aerei destinati in oriente, oppure un'altra serie dalle tonalità identiche a quelle dei mezzi corazzati dell'«Africa Korps».

Anche in Italia l'attività del modellismo in plastica, che per molti anni non ha avuto un particolare sviluppo, va da qualche tempo migliorando quantitativamente e qualitativamente, al punto da invogliare alcune ditte nazionali a produrre modelli in grado di competere con quelli stranieri.

E' così che sono comparsi sul mercato mondiale vari tipi di aerei italiani; non mancano tra questi alcuni significativi velivoli Fiat, come il CR 32, il CR 42 ed i G 50 e G 55. Altri sono in fase di completamento e saranno disponibili tra breve.

Dopo questa carrellata nel campo del «miniaturizzato» non resta ai simpatizzanti ed ai curiosi che avvicinarsi agli scaffali di qualche buon negozio di modellismo ed effettuare la propria scelta: se l'attenzione è stata attratta dall'aviazione, tra i 1600 tipi differenti di modellini di dirigibili, aerei, missili e motori, vi sarà certamente quello di proprio gusto.

Piero Vergnano

## Vetrine Fiat a Bruxelles







A Bruxelles è stata inaugurata una nuova sala d'esposizione della Fiat Belgio. L'elegante e funzionale vetrina è situata in una importante zona commerciale della città e s'aggiunge alle altre due sedi espositive Fiat già esistenti nella capitale belga.

#### Vitrines Fiat a Bruxelles

Une nouvelle salle d'exposition de Fiat Belgio a été récemment inaugurée à Bruxelles. L'élégante vitrine est située dans un important quartier commercial de la ville et s'ajoute aux deux autres salles d'exposition qui existent déjà dans la capitale de la Belgique.



## Autocarri Fiat in Belgio

La nostra Concessionaria per i veicoli industriali in Belgio, Catrabel, ci invia le fotografie di due belle e recenti realizzazioni su veicoli industriali Fiat, opera della carrozzeria Van Hool, specializzata in questo difficile settore.

Nella foto 1 un Fiat 619T, destinato al trasporto di acciaio. La ditta Pomme possiede ben 70 autocarri Fiat, 15 dei quali semirimorchi del tipo illustrato in fotografia, che possono essere usati per il trasporto di containers.

Nella foto 2 un Fiat 643EP con cisterna in alluminio usata dalla ditta Pollet per il trasporto di carburante. In Belgio la Fiat esporta, tramite la Catrabel, l'intera gamma di veicoli industriali per il trasporto leggero e pesante e autobus; questi ultimi anch'essi carrozzati da Van Hool.

#### Camions Fiat en Belgique

Notre Concessionnaire en Belgique pour les véhicules industriels, la société Catrabel, nous adresse les photographies de deux belles et récentes réalisations sur motrice Fiat effectuées par la carrosserie Van Hool spécialisée dans ce difficile secteur.

Dans la photo 1 un Fiat 619T destiné au transport de l'acier. La Maison Pomme possède quelques 70 camions Fiat dont 15 d'entre-eux sont des semi-remorques du type illustré sur la photo. Ils peuvent être utilisés pour le transport de containers.

Sur la photo 2 un Fiat 643EP avec citerne en aluminium utilisée par la Maison Pollet pour le transport de carburant.

A travers Catrabel Fiat exporte en Belgique la gamme entière de ses véhicules industriels pour le transport léger et lourd et les autobus; ces derniers également sont carrossés par Van Hool.



## Centro Storico Fiat

# 50 anni fa celebri imprese dell'aviazione sportiva italiana



Il ten. Locatelli sul suo SVA nel famoso raid del Sud-America. (Agosto 1918) - Da un bozzetto dell'epoca.

Nel 1919, l'aviazione italiana dette splendide prove di vitalità che ricordiamo oggi, nel loro cinquantenario. Nel Sud America Locatelli volò da Buenos Aires a Santiago del Cile, tornò a Buenos Aires, sorvolando per due volte le Ande con uno SVA, e poi volò sino a Rio de Janeiro. In Italia Maffei volò senza scalo da Genova a Otranto, per 1250 chilometri e d'Urso superò d'un solo balzo i 1100 chilometri che separano Salonicco da Roma; Mercanti, con una squadriglia di 6 SVA ed un Caproni da bombardamento di scorta, volò da Gioia del Colle a Salonicco e Costantinopoli. E non è finito: Stoppani, sempre su SVA, volò da Madrid a Roma, coprendo 2000 chilometri in 11 ore 40', mentre i capitani Laureati e Baldi collegarono Milano a Londra con un triplano Caproni. L'«asso» Ancillotto andò da Roma a Varsavia con un Ansaldo «Balilla», Guarnieri e Capacci collegarono Sesto Calende con Amsterdam, sorvolando le Alpi, su un idro Savoia 9 e, con un eguale apparecchio, Maddalena e Gravina andarono sino in Finlandia mentre Stoppani e Brezzi, su Ansaldo 300, compirono una crociera in Francia, Belgio, Olanda, Austria, Germania e Cecoslovacchia.

Il «mattatore» di queste imprese fu quasi sempre lo SVA, felice concezione del biplano che, al pregio di una grande robustezza, univa doti di una ottima finezza aerodinamica e una grande maneggevolezza.

Le sue sigle erano le iniziali dei progettisti, gli ingegneri Savoia e Verduzio; la terza lettera l'iniziale della Ditta

costruttrice Ansaldo, che era una consociata Fiat.

Lo SVA era un biplano, monomotore, biposto in tandem. Presentava una costruzione mista: legno, tela, metallo. La struttura dell'ala era in legno, così come i longheroni e le centine. Il rivestimento alare era in tela cotone verniciata. Le ali venivano montate e sostenute alla fusoliera da 6 montanti principali, dalla «capra» costituita da un V anteriore, da due montanti verticali posteriori e da due diagonali. Gli alettoni erano costruiti in tubi d'acciaio, saldati e rivestiti in tela cotone verniciata. Il rivestimento in compensato completava la fusoliera, dando luogo ad un solido di alta resistenza e di buona penetrazione.

Anche gli impennaggi erano in legno, tranne il longherone del timone di profondità in tubo d'acciaio; il rivestimento presentava la solita tela cotone verniciata.

Il carrello d'atterraggio era composto da due grandi V in tubi d'acciaio trafilato, a sezione di buona penetrazione, attaccati alla fusoliera mediante piastre in lamiera.

L'ammortizzatore, comprendeva un cavo elastico avvolto sull'assale e le ruote erano munite di pneumatici.

Ecco le principali caratteristiche tecniche del velivolo: superficie alare mq. 26,9; peso a vuoto kg. 730; peso totale kg. 1.060; motore SPA 6A CV 200; velocità massima km/h 210; tangenza m. 5500; autonomia ore 2,42; apertura alare m. 9,18; lunghezza m. 8,12; altezza m. 2,72.

A. C.



Le moderne linee di trasferta e macchine utensili che la Fiat realizza, per i propri stabilimenti e anche per l'estero, sono attrezzate di impianti elettronici per l'effettuazione, il coordinamento e il controllo delle operazioni meccaniche che le macchine sono destinate ad eseguire. Come questa trasferta (di cui vediamo un particolare) in fase di realizzazione nello Stabilimento di Grugliasco. Su tutto lo sfondo è visibile la lunga sequenza dei quadri elettronici. Nella foto in basso la costruzione di circuiti di regolazione automatica e del cablaggi del modulo di regolazione e funzionamento di macchine utensili a controllo numerico.

**Una scienza  
che ha un futuro  
affascinante  
e inimmaginabile**

**Con  
l'elettronica  
l'uomo  
potrà fare  
sempre  
meglio  
e di più**



**Alla Fiat una molteplicità  
di calcoli, studi,  
programmazioni,  
produzioni e lavorazioni  
in officina  
sono oggi attuati  
con l'ausilio  
di complesse  
e modernissime  
apparecchiature elettroniche**

Dicendo «elettronica» si pensa alle macchine calcolatrici — dette anche cervelli elettronici, oppure elaboratori, oppure, più brevemente, «computers» — si pensa ai radar, ai prodigiosi meccanismi che seguono da terra i voli spaziali. In realtà, l'elettronica è oggi qualcosa di molto più importante, essa rappresenta una intera branca tecnologica in continuo, vertiginoso sviluppo che trova applicazioni sempre più vaste nei più disparati rami dell'industria e condiziona ogni aspetto della vita moderna. Nella Fiat, l'elettronica è presente in tutti i settori, nei laboratori di ricerca come nelle officine, negli uffici direzionali e progettativi, come nelle Filiali.

E' un campo immenso, che è difficile seguire da vicino in tutti i particolari. Per avere un'idea più precisa, distinguiamo anzitutto fra le attività elettroniche che potremmo definire «di calcolo» e «di elaborazione dei dati» e le attività di ricerca e di produzione di apparati elettronici. Le prime sono quelle, com'è evidente, dove si richiede l'intervento di un elaboratore per conseguire uno scopo di calcolo o di elaborazione dei dati aziendali.

Così, per esempio, quando si richiede al cervello elettronico di fare un certo lavoro concernente una situazione di magazzino o di eseguire la fatturazione o la liquidazione delle paghe. Così, se gli si dà un programma, si può richiedere all'elaboratore di calcolare le sollecitazioni alle quali può essere sottoposta un'ala di aereo, in determinate condizioni. Le attività di calcolo ed elaborazione dati sono guidate dalla Direzione Sistemi, la quale coordina, sotto tale aspetto, i vari Centri elettronici presenti in tutte le Sezioni che fanno capo alle varie Divisioni produttive, Auto, Avio, Mare, Ferroviario, Nucleare, ecc. Si tratta di un insieme imponente di elaboratori elettronici, spesso di grandi e grandissime dimensioni, destinati all'effettuazione dei più complessi lavori e calcoli amministrativi, tecnici, scientifici, progettativi, per il controllo della produzione, ecc.

Significativi di questo settore sono gli elaboratori della Sede Centrale e della Ricambi. In questo stabilimento, in particolare, si trovano apparecchiature capaci di dare rapidamente la «situazione» di ogni pezzo, la disponibilità, la collocazione, le riserve, ecc. Si tratta sempre di elettronica nel senso della applicazione di elaboratori ai problemi di calcolo e di gestione aziendale; ci si avvale cioè dei più grandi e moderni cervelli elettronici per compiere tutti quei lavori nei quali si esige la valutazione più o meno rapida di un elevatissimo numero di dati e si opera richiedendo allo strumento una precisa, determinata elaborazione dei dati stessi, impostata secondo un programma immesso nel calcolatore. Per questo sono necessari analisti, programmatori, operatori dotati di notevoli capacità ed esperienza, che la stessa Fiat prepara in larga misura anche con corsi interni.

Ma di fronte a questa attività di impiego degli elaboratori, esiste presso la Fiat un altro settore molto importante, quello «di ricerca e produzione».

In questo campo, nel quale la Fiat è veramente





protagonista, si fanno ricerche e studi sull'elettronica, si progettano e si costruiscono apparecchi ideati a diversi scopi e rispondenti a diverse finalità; è insomma, nel settore dell'elettronica, un lavoro creativo.

In questo campo opera la Direzione Ricerche elettroniche che si propone di compiere studi, ricerche, sperimentazioni, consulenza, per la soluzione dei più diversi problemi che possono presentarsi.

A fianco della Direzione Ricerche esiste, come abbiamo detto, il ramo operativo, e cioè la Sezione Applicazioni elettroniche la quale è interessata alla progettazione particolareggiata, e cioè non soltanto teorica, e in definitiva alla produzione di singoli apparati elettronici. Si tratta di una attività che riguarda i progetti, gli studi, le applicazioni e le realizzazioni interessanti tutti i settori Fiat. Nel particolare ambito della Divisione Aviazione opera il Centro Elettronico Avio il cui lavoro riguarda la delicatissima strumentazione dei moderni aerei a reazione, dai radar agli altimetri agli strumenti di misura delle condizioni operative dei motori agli apparecchi di navigazione, guida, comunicazioni, ecc. E' un complesso di applicazioni per ciascuna delle quali si esige la progettazione, e quindi il controllo, di un sistema particolare di circuiti che presentano spesso difficoltà grandissime da superare.

In ogni caso, e ciò è molto importante perché si tratta di un'attività che favorisce sostanzialmente il progresso tecnologico del Paese e promuove la qualificazione dei quadri, la Fiat prepara essa stessa i propri esperti, con corsi di specializzazione, conferenze, riunioni alle quali gli ingegneri riferiscono ciascuno su certe particolarità e innovazioni tecniche, lavori di ricerca e di laboratorio svolti in « equipe ».

Uno dei successi più recenti, e vale la pena di ricordarlo anche se già noto, è stato la realizzazione di un complesso automatizzato per grandi navi mercantili, già installato a bordo d'una grossa unità costruita per l'URSS e ormai collaudato. Esempio del genere sono in corso di consegna ad armatori di altre Nazioni. Si tratta di fare in modo che il comandante, l'ufficiale di rotta, il direttore di macchina possano guidare da soli il movimento della nave, avvalendosi di un cervello elettronico che centralizza, elabora e coordina tutti i comandi. Mediante una parte che potremmo dire « ricevente » il cervello è collegato ad una infinità di « sensori », strumenti che misurano e controllano quasi istantaneamente, fino a centinaia di volte al minuto allorché necessario, tutti i valori « variabili » del complesso motore: velocità, giri, pressione, temperature, densità dell'olio e così via, in modo da adeguare tutti i fattori concorrenti ad una operazione. Se qualcosa non va, il cervello dà immediata segnalazione, dice dov'è localizzato il difetto e, se è il caso, blocca il comando stesso, così da non permettere in alcuna circostanza il compimento di manovre pregiudiziali alla sicurezza. A fianco dei sensori il cervello dispone di « azionatori », quelle parti cioè che, ricevuto il comando dell'uomo, provvedono a passare l'ordine (con quelle even-

tuali modifiche che i dati dei sensori impongono, tramite l'elaborazione compiuta dal cervello elettronico stesso) alle parti terminali meccaniche che lo tradurranno in azione di movimento.

Abbiamo fatto l'esempio di un progetto totalmente nuovo, realizzato dalla Fiat nel campo della navigazione marittima. Si potrebbero citare altre realizzazioni. Intendiamo riferirci alla sempre maggior parte assegnata agli strumenti elettronici destinati alla programmazione e al controllo delle linee di trasferte e delle macchine utensili, così da aumentare perfezione e velocità di lavorazione senza richiedere agli operatori un corrispondente aumento di applicazione, anzi alleviandone decisamente il lavoro, perché la sua programmazione risulta già contenuta in bobine di nastro che altri hanno preparato e controllato in anticipo, sempre con mezzi elettronici.

Anche per quanto riguarda le auto, gli autocarri, i trattori, i treni, alla Fiat sono incessanti gli studi per nuove applicazioni pratiche che l'elettronica offre alla tecnologia d'avanguardia.

U.O.

### Electronics to help man reach ever better and bigger goals

Every department of Fiat is concerned with electronics, from the research laboratories to the workshops, from the management and design offices down to the branches themselves.

To obtain a more precise picture of the part played by electronics, it is necessary to distinguish between computing (or calculating) and research and production applications. The first category of electronics applications is controlled and co-ordinated by the Organizations and Methods Department, under which are the various individual electronics laboratories within the various divisions.

The second category covers the use of electronics for design and manufacture. The Electronics Research Department operates in the research field. Alongside this department the Electronics and Applications Section exists specifically to concern itself with the detailed design and production of specific electronic devices — that is to say in definitive rather than merely theoretical terms. Within the orbit of the Aviation Division, the Aviation Electronics Centre operates.

In every case Fiat itself trains its own specialists. This being a most important factor because the work involved contributes substantially to national technological progress and promotes staff education.

One of the most recent achievements is the development of a fully automated control complex for large merchant ships, built and installed in a large ship for the U.S.S.R. Examples of similar units are now being delivered to the fleets of other nations.

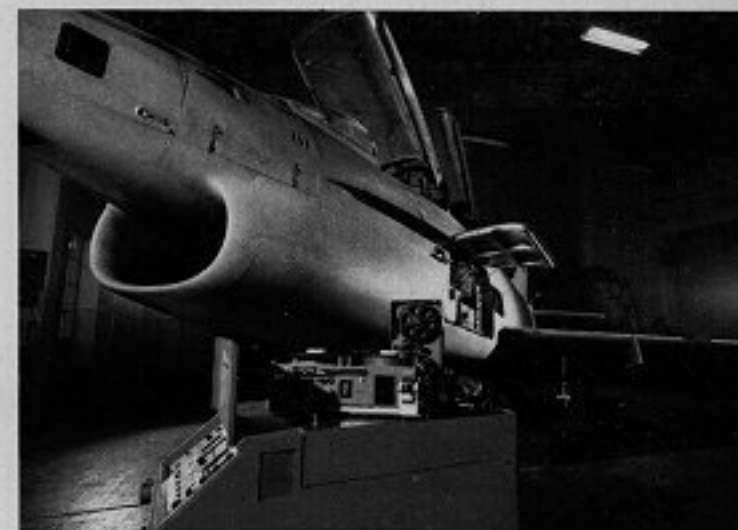
Electronic instruments are playing an increasingly important role in the programming and control of transfer lines and machine tools.

The aim is to augment machining accuracy and speed without requiring a corresponding increase in the concentration demanded of the operator. Fiat incessantly pursues studies of the new advanced technological applications made possible by electronics.



Nel settore dell'automazione navale la Fiat ha una concreta e positiva esperienza. La motonave sovietica « Kotovskij » è stato il primo esempio di applicazione dell'apparato Fiat SEPA 6701. Altre realizzazioni di automazione navale sono in corso. Nella fotografia il complesso dei quadri di comando e controllo della « Kotovskij ».

Importanti impianti elettronici svolgono alla Fiat le molteplici attività di calcolo richieste dalle dimensioni e dalle diverse produzioni dell'azienda. In questa fotografia un aspetto di un elaboratore della Sezione Ricambi.



L'elettronica di bordo dei moderni aerei a getto e degli apparati spaziali sono settori ai quali la Fiat si dedica con successo da tempo. Nella foto una installazione per la sperimentazione di volo di un prototipo transonico Fiat G91 T. In primo piano è visibile il registratore per la rilevazione su nastro magnetico delle prove di aerelasticità.



**SVEZIA**  
La Principessa Cristina ama le vetture sportive. Recentemente ha ritirato un coupé Fiat 124 Sport. Nella foto, scattata a Palazzo Reale, il direttore della Svenska Fiat, dott. Cesari, mentre consegna la vettura e le chiavi.

Princess Christine of Sweden, a keen sports car enthusiast, has recently purchased a Fiat 124 Sport coupé. Mr. Cesari, Director of Svenska Fiat, is shown delivering the new car to the Royal Palace.

# Caleidoscopio Fiat



## FIRENZE

L'equipaggio Belli-Bruni a bordo di uno spider Fiat 124 Sport si è aggiudicato il titolo di « Campione Italiano 1989 di velocità » nella categoria Gruppo 3 G.T. fino a 1600 cc. Nella foto, accanto allo spider vittorioso, i piloti festeggiati dal direttore della Filiale Fiat di Firenze dott. Bizzarri, e dal Concessionario sig. Scotti.

## NICARAGUA

A Managua la Concessionaria Vimsa (Vehiculos Importados, S.A.) ha recentemente inaugurato la sua nuova sede. La foto ne riproduce un aspetto con lo schieramento dei modelli Fiat importati.

La Concesionaria Vimsa (Vehiculos Importados, S.A.) de Managua inauguró recientemente su nuevo domicilio social. La foto presenta parte del mismo con una formación de los modelos Fiat importados.



## COSENZA

E' entrata in attività la nuova sede della Concessionaria Fiat, Automeccanica Cosentina. Alla inaugurazione il titolare, dott. Enrico Abbati, ha ricordato il cinquantenario di collaborazione della sua famiglia con la Fiat che data dal 1909, quando il cav. Giuseppe Abbati istituì un regolare servizio di linea automobilistica tra Cosenza e S. Giovanni in Fiore.



## CONGO

Questa fotografia è stata scattata nella tenuta di un lebbrosario. E' quella di Mosango, nel Congo, dove operano nostri trattori, distribuiti a suo tempo dal Ministero dell'Agricoltura.

Cette photo a été prise dans un domaine agricole qui appartient à une léproserie. Il s'agit du domaine de Mosango, au Congo, où des tracteurs Fiat sont utilisés. Ces tracteurs ont été distribués par les soins du Ministère de l'Agriculture.







**▲ ISOLE FIGI**  
Miss Patricia Louey di anni 19, candidata della nostra Concessionaria Motibhai & Co. Ltd. di Ba, nelle Isole Figi, è stata eletta Miss Bougainvillea 1969. Ecco la giovane e graziosa Miss accanto alla Fiat 125 berlina che l'ha portata all'ambita affermazione.

Miss Patricia Louey, 19, was recently elected Miss Bougainvillea 1969. Entered by Motibhai & Company Limited, the Fiat concessionary company in the Fiji Islands, Miss Louey rode to success in the Fiat 125 saloon, seen with the charming young new beauty queen in this picture.

## La Fiat 128 e i Mulini a vento



La Fiat 128 dopo la favorevole accoglienza degli automobilisti italiani sta ottenendo in Europa lusinghieri successi di mercato. Eccone un gruppo fotografato accanto ad un mulino a vento nella cornice dell'inconfondibile paesaggio olandese.

### Windmills and the Fiat 128

Following its excellent reception at home, the Fiat 128 is now being introduced with great success on the European market. Here are a group of new 128s against a typical Dutch windmill setting.



**▲ PADOVA**  
I signori Giulietti di Padova che si definiscono « pensionati abbastanza carichi d'anni ma giovanissimi di spirito » ci mandano, con questa foto, gli entusiastici complimenti per la loro Fiat 850 con la quale hanno recentemente compiuto un viaggio di circa 11.500 chilometri attraverso l'Europa (Svizzera, Germania, Danimarca, Norvegia fino a Capo Nord, Finlandia, Svezia e ritorno) con completa soddisfazione. La 850 aveva già al suo attivo altri 41 mila chilometri.



**◀ MILANO**  
Questi 20 furgoni realizzati su Fiat 662 N1, sono stati consegnati dalla nostra Filiale alla Centrale del Latte di Milano. Eccoli schierati per il primo giro di consegne.

## Nuovi Taxi Fiat a Roma



Anche per il particolare impiego del servizio pubblico le auto Fiat sono sempre più richieste. Questo schieramento di oltre 160 taxi, nei modelli 124 e 125 — berlina e special — e 128 è stato ripreso dall'obiettivo sul piazzale del Centro Assistenza della Magliana di Roma in occasione della consegna delle nuove unità ai loro proprietari.



SPORT FIAT



## Automobile: turismo e spirito agonistico

Dove andiamo questa domenica? E' una domanda che ci poniamo spesso e che può trovare una simpatica risposta presso il Centro Sportivo Fiat, in particolare presso i gruppi automobilistico e motoscooteristico. Del resto, il loro scopo principale, o almeno uno dei più importanti, è proprio quello di organizzare manifestazioni ricreative, come gite, raduni, gimcane, il tutto insaporito da un pizzico di agonismo: e questo non guasta mai, un po' come il pepe su un piatto prelibato.

Il gruppo automobilistico è nato nel

1934. Il suo sviluppo è stato rapido, sicuro, in parallelo a quello della motorizzazione. Naturalmente, alle gare e ai viaggi curati dal gruppo possono partecipare tutti gli iscritti al Centro Sportivo, ma è significativo che fra i soci vi siano quasi cento persone munite della licenza sportiva di terza categoria rilasciata dalla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana (CSAI). Cento persone, cioè, che possono partecipare a titolo personale, a importanti competizioni.

Ci sono anche dei campioni, o quasi.

Qualche esempio. Argeo Palisca, ingegnere alla Sezione Metalli, in via Giordano Bruno, due anni fa è arrivato secondo nel campionato italiano della regolarità, vincendo molte gare ed affermandosi come uno dei più preparati specialisti del settore. Quando è impegnato, l'ing. Palisca mobilita la famiglia — moglie e due figli —, che svolge un affettuoso e accuratissimo servizio di assistenza. Altri assi sono Barbera (che si è aggiudicato il Trofeo dei Rododendri), Caidano, Chiappino, Meregalli, Bussolino.

Palisca e Bussolino, sul coupé 850 Fiat, hanno ottenuto un eccellente successo in maggio al Mobil Economy Run Internazionale, la gara a chi consuma meno benzina andando ad una buona media. I due hanno mostrato le loro doti e quelle della vettura sul terribile circuito di Le Mans, sullo stesso percorso dove si svolge la famosa competizione di durata « 24 ore ». Bussolino e Palisca hanno battuto 44 equipaggi rappresentanti 19 Case costruttrici: sulla distanza delle 20 ore, hanno girato alla media oraria di km. 114,750, consumando lt. 8,61 per 100 chilometri. La classifica della manifestazione dice: 1° posto assoluto, 1° posto all'indice del rendimento energetico nella categoria e 3° in quello all'indice di « performance ». Alla prova hanno preso parte anche Meregalli e Della Chiesa, su un coupé 124.

Se questi soci del gruppo automobilistico si mettono in luce per le particolari gare in cui si cimentano, centinaia sono i protagonisti delle attività direttamente organizzate nell'ambito del Centro Sportivo. Quest'anno, quasi duemila persone su più di 600 vetture, hanno partecipato ai viaggi turistici per una percorrenza complessiva di 95 mila chilometri. Il Lago d'Orta, Pietra Ligure, il Parco della Burcina a Biella, la Val Formazza, le Grotte di Toirano presso Albenga, il lago di Codana, il Colle della Maddalena, Limone Piemonte, Firenze sono stati meta di rasserenanti gite.

Nel settore sportivo, il Trofeo Agnelli ha radunato i migliori esperti. Alle cinque prove in cui era suddiviso (Trofeo Provincia di Varese, Circuito di San Secondo-Asti, Trofeo dei Rododendri-Torino, Giro delle Valli Biellesi e Coppa d'Oro-Alessandria) hanno preso parte 250 equipaggi, armati di entusiasmo e di cronometri, decisi a guidare le loro auto con l'abilità di equilibristi, lottando contro il tempo. Fra trasferimenti, allenamenti e gare, questi appassionati si sono sorbiti 110 mila chilometri. Un piccolo record.

La classifica per sezioni ha visto l'affermazione delle Fonderie seguita da Sede Centrale e Ausiliarie. Campione sociale ancora l'ing. Palisca.

Altrettanto entusiasmo si ritrova nel gruppo motoscooteristico. Anche qui troviamo viaggi, gite, raids, con qualche puntatina nel motocross minore. Il gruppo, sorto negli Anni Trenta, ha conosciuto momenti di splendore: per molto tempo ha vinto il concorso turistico-sportivo della Federazione motociclistica italiana, arrivando ad avere più di 700 soci tesserati alla FMI. Si ricorda con orgoglio un raduno cui presero parte 340 appassionati o l'anno in cui si conquistarono quasi quaranta riconoscimenti, fra coppe e trofei.

Oggi la situazione è meno brillante, in relazione, logicamente, alla crisi di tutto il settore motociclistico, a parte le piccole 50 cmc. « E' stata la nostra "500" — dicono con un sorriso quelli del gruppo — a diminuire l'interesse per la moto. E' troppo comoda. Quando le mogli ne provano i vantaggi, non vogliono più salire sulle due ruote, e fanno di tutto perché si passi alle quattro ».

Tuttavia, l'attività del gruppo è sempre intensa, con una dozzina di manifestazioni all'anno. C'è chi ha la « 500 », ma non rinuncia alla bella moto, e allora è capace di comprare un rombante « mostro » di grande cilindrata, c'è chi si accontenta di « truccare » il suo mezzo. Molti i « veterani », come Giovanni Pozzi, sessant'anni suonati, pensionato, ex-operaio alle Ferriere, che porta a spasso per l'Europa, con giovanile baldanza, la sua Guzzi.

Auto o moto, i due gruppi, seguiti con passione da Romeo Galetto e da Plinio Mora, hanno in comune la caratteristica di riunire « tifosi ». E' anche un modo per parlare di argomenti cari, per fare amicizie, fra un colpo di sterzo o un sobbalzo su una gobba della strada o, meglio ancora, fra una portata e l'altra di quei meravigliosi ristoranti che solo chi viaggia può conoscere.



# Ciclismo

Presentiamo il quartetto del C.S. Fiat vincitore del Trofeo Lugari internazionale a cronometro davanti alle squadre delle altre regioni italiane e a quelle della Germania Ovest, della Danimarca e dell'Olanda. I 4 nell'ordine, da sinistra a destra: Balduzzi, Locatelli, Maffei e Cumino rappresentavano in questa occasione il ciclismo piemontese. I 4 atleti del C.S. Fiat unitamente agli altri compagni di squadra, Fama e Zangrande, hanno nell'annata sportiva testé conclusa riportato 40 vittorie tra le quali annoveriamo il Campionato Piemontese su strada, 4 corse a tappe e 2 a cronometro; due di essi poi, Cumino e Locatelli, hanno rivestito la maglia azzurra in occasione dei Campionati del Mondo.

Collaudo Lav. Meccanica 1: Zaccarano-Pagliari. Capi ed Impiegati Off. 53: Saluzzo-Aliario. Off. 44: Spedizioni Stand. De Marchi-Saloperto. Coll. Acc. Arrivi - Carrozze Mecc.: Rosso-Aemagel. Uff. Produz. Magazz. Off. 41-42: Zerbini-Capuzzo.

## AVIO

Settembre  
Gruppo Anziani: Sacchi-Nosarino.

## Ottobre

Officina 3: Pozzo-Delonghi.  
Officina 2: Capato-Risi.

## FERRIERE

Settembre  
Sezionale: Costamagna-Franco.

## FONDERIE

Settembre  
Magazzino Modelli: Bosco-Borri.  
Servizio Impianti e Macchine: Gemelli-Paschero.  
Servizio Materiali: Bonis-Papais.  
Servizio M.O. Campagna: Berti-Demicheli.  
Officina Fucile Sud: Lanfranco-Vergano.  
Gruppo Anziani Carmagnola: Marengo-Giraudi.  
Impiegati: Cenna-Salvagnone.  
Collaudo Off. Ausiliarie: Fiore-Bussolino.  
Vigili: Fuoco gest. Acciaiere. Vernazza-Morello.

## Ottobre

Servizio Tecnico: Caffaro-Bonito-Rubietti.  
Dirigenti: Cibrario-Ferrero.  
Serv. Materiali: Carmagnola: Saglio-Marengo.  
Carmagnola-Torino: Grazioso-Lanfranco.  
Off. 4 - Rep. 45 Mec. Meccan.: Bandino-Farinetti.  
Off. Ghisa - Rep. 65 - Carmagnola: Barbero-Parisi.  
Off. Ghisa - Rep. 65 - Carmagnola: Apostini-Varetto.  
Collaudo Officina Ghisa: Meneghini-Arato.  
Magazzino Gen. Carmagnola: Prato-Catallo.  
Sezionale: Pasquero-Borgh.  
Sbrature alluminio e C.A.O.: Norsa-Andreis.  
Metalli: Piovano-Gambino.  
Serv. Prod. Sped. Magazz. Mod.: Gallo-Sesto.  
Serv. Metodi e C. Meccanografica: Burul.  
Fond. Carmagnola: Benso-Petrone.  
Gruppo Anziani: Metalli: Martello-Destefanis.  
Capi e Imp. Serv. Manut.: Arietti-Sasio.

## Novembre

Off. 4 - Rep. 45 - Manut. Elettrica: Campia-Boscolo.  
Serv. Collegamento Estero: Bobba-Bergamini.

## GRANDI MOTORI

Luglio  
Archivio Generale: Cestantini-Apostolo.

## Settembre

Serv. Sperimentale Motori: Bello.  
Serv. Macchine: Utensili: Cortesi-Cena.  
Rep. Ponderia: Garberoglio-Gastando.  
Rep. 2-15-16: Prieco-Caliotti.  
Reperto 3: Cedra-Costantini.  
Rep. Calderai-Mont. Macch.: Piovano-Frassinelli.

## Ottobre

Serv. Controllo Esp.: Bello-Rossetti.

## MATERIALE FERROVIARIO

Settembre  
Gruppo Anziani: Benedetto-Volpiano.

## OFFICINA DI RIVALTA

Settembre  
Impiegati: Gariboldi-Daviglio.  
Officina 54: Cansiero-Luttati.

## Ottobre

Servizio Metod. Carrozzeria: Benedan-Mola.  
Serv. Produz. e Materiali: Falcetti-Gariboldi.  
Gruppo Collaudi: Anziani-Andreis.  
Meccanica e Carrozzeria: Mattioli-Doghero.

## OFF. SUSSIDIARIE AUTO

Settembre  
Gr. Anziani OSA S.O. Stura: Franceschetti-Novara.  
Officina 25: Di Martino-Prandi.

## Ottobre

Ser. OSA - S.O. Stura: Zanero-Savino-Fantoz.

## PRODUZIONE AUSILIARIE

Settembre  
Gruppo Anziani: Vana-Bergero.

## Ottobre

Sezionale: Cerrato-Tupiano.

## RICAMBI

Settembre  
Sezionale e Direzione: Riscaldino-Rossini-Pagliano.  
Sezionale: Boghin-Rosso.

Gruppo Anziani: Motta-Caravelli.

Direzione: Sandri-Vorriale.

## Ottobre

Operai Ric. Merc. e Coll. Esterno: Ordine-Vidotto.

## SEDE CENTRALE

## Settembre

Uff. Tecn. Veicoli - Imp. Spec.: Brunetti-Tordella.  
Direzione: Gruppo Anziani: Francino-Donato.  
Centro Stile: Bongiovanni-Macis-Villa.  
Vendite Trattori Italia: Vota-Ciravegna-Zago.  
Gruppo Anziani (ex Sima): Greco-Fiorio-Vivaldo.  
DPSA Uff. Tecn. V. Ind.: Perino-Castagna-Lavarino.  
Filiale - Via Ala di Stura: Genero-Naja.

## Ottobre

Gruppo Anziani: Appendino-Bona.  
Agora Internazionali: Alessio U.-Boasso-Palomba.

DPSA Uff. Tecn. Trattori: Calosso-Ribetto.

Centro Trabbini: Bullano-Costantino.

Uff. Tecn. Serv. Prog. Est.: Venesio-Rampone-Smo.

Dis. Auto - Uff. Tecn. Vetture Italia: Brema-Ottino.

Bona-Gay.

Ser. Lubrifi. - Serv. Prod. e Vend.: Capello-Tarditi.

Dis. Serv. Prod. e Serv. Lavoro: Bocca-Fogliato.

Filiale Torino: Naja-Novara.

Centrali Termoelettriche Diesel: Carella-Voghera.

Centro Tecn. Tratt. S. Tecn. Esp.: Piazzi-Portinaro.

## SPA

## Settembre

Sezionale: Giacomini-Servici.

Gruppo Anziani: Ballesio-Mascherano.

STABILIMENTO OFFICINE STURA

## Settembre

Servizio Mano d'Opera: Truffa.

## Ottobre

Rep. Trasporti e Carrellisti: Felicissimo.

## VELIVOLI

## Settembre

Gruppo Anziani: Castagna-Bortolotto.

Centro Elettronico Azio: Gardi-Colosso.

## Calendario dicembre-gennaio

### ATLETICA PESANTE

#### Dicembre

- 7-8 - Catania - Campionati Italiani Assoluti di Pesistica.
- 7-8 - Arezzo - Coppa Italia Allievi e Juniores Lotta Gr. Romana.
- 14 - Sede da destinare - Finale Campionato di Società Lotta Gr. Romana.

### CINE

#### Dicembre

- 5-6 - ore 21 - Gli occhi della notte (Giallo) Warner Bros (vietato ai minori di anni 14).
- 7 - ore 16 e 21 - Gli occhi della notte (Giallo) Warner Bros (vietato ai minori di anni 14).
- 10 - ore 21,15 - Stazioni invernali del Cantone di Vaud - Le 4 stagioni di Zermatt - Lugano - Presentiamo: Oberland bernese, Lötschberg, Lago di Thun. Documentari dell'Ufficio Nazionale Svizzero del Turismo.
- 12-13 - ore 21 - La 25ª Ora (Drammatico) M.G.M.
- 14 - ore 16 e 21 - La 25ª Ora (Drammatico) M.G.M.
- 14 - ore 10 - Conto alla rovescia (a colori per ragazzi) Warner Bros.
- 19-20 - ore 21 - Banditi a Milano (Poliziesco) Paramount.
- 21 - ore 16 e 21 - Banditi a Milano (Poliziesco) Paramount.
- 26 - ore 16 e 21 - I seicento di Balaklava (Avventuroso) Dear Film.
- 27 - ore 21 - I seicento di Balaklava (Avventuroso) Dear Film.
- 28 - ore 16 e 21 - I seicento di Balaklava (Avventuroso) Dear Film.

#### Gennaio

- 2-3 - ore 21 - El Verdugo (Avventuroso) 20th Fox (vietato minori di anni 14).
- 4 - ore 16 e 21 - El Verdugo (Avventuroso) 20th Fox (vietato ai minori di anni 14).
- 6 - ore 10 e 16 - Silvestro e Gonzales: sfida all'ultimo pelo (a colori per ragazzi) Warner Bros.
- 9-10 - ore 21 - Vortice di sabbia (Avventuroso) Dear Film.
- 11 - ore 16 e 21 - Vortice di Sabbia (Avventuroso) Dear Film.
- 16-17 - ore 21 - Odia il prossimo tuo (Western) Warner Bros.
- 18 - ore 16 e 21 - Odia il prossimo tuo (Western) Warner Bros.
- 21 - ore 21,15 - L'America e lo spazio: I primi 10 anni - Apollo 8: viaggio intorno alla Luna - Apollo 11: un grande balzo dell'umanità. Documentari a colori gentilmente concessi dal Consolato U.S.A. di Torino.

- 23-24 - ore 21 - La strana coppia (Commedia) Paramount.
- 25 - ore 16 e 21 - La strana coppia (Commedia) Paramount.
- 30-31 - ore 21 - Sfida negli abissi (Guerra) Dear Film.

### GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

#### GITE DI UN GIORNO

Tutte le domeniche e festivi

Bardonecchia	L. 650
Beaulard	* 650
Cesana	* 600
Cervinia	* 1.000
Claviere	* 650
Crissolo	* 650
Monginevro	* 800
Prali	* 650
Salice d'Ulxio	* 600
Sestriere	* 600

#### GITA DI DUE GIORNI

Nizza - Montecarlo 25-26 dicembre/31 dicembre-1° gennaio	L. 15.750
--	-----------

#### GITE DI TRE GIORNI

St. Moritz 26-28 dicembre	L. 25.200
St. Moritz 4-6 gennaio	* 25.200
Chamonix 4-6 gennaio	* 25.200
Costa Azzurra 4-6 e 28-30 gennaio	* 22.300

#### GITE DI QUATTRO GIORNI

Costa Azzurra 25-28 dicembre	L. 29.900
Zermatt e Gornergrat 31 dicembre/3 gennaio	* 37.500
Interlaken e Grindelwald 31 dicembre/3 gennaio	* 33.800

#### GITE DI CINQUE GIORNI

St. Moritz 31 dicembre/4 gennaio	L. 43.250
Costa Azzurra 31 dicembre/4 gennaio	* 34.650

#### GITA DI SETTE GIORNI

Napoli e Costiera Amalfitana - Roma e Firenze 30 dicembre/5 gennaio	L. 68.500
---	-----------

#### GITE AEREE (SAM)

Rodi-Nicosia-Istanbul 9-13 dicembre	L. 90.000
Madrid 17-18-19 dicembre	* 45.000

### NUOTO

#### Dicembre

- 7-8 - Torino - Pentathlon natatorio.
- 14 - Torino - Pentathlon natatorio.
- 21 - Torino - Pentathlon natatorio.

#### Gennaio

- 10-11 - Coppa Monaco (fase regionale).
- 24-25 - Coppa Monaco (fase regionale).
- 24-25 - sede da destinarsi - 1ª prova Campionile Nuoto.

### PALLACANESTRO

#### Dicembre

- 7 - Torino - C.S. Fiat/Ginnastica Triestina.
- 14 - Brescia - Pallacanestro Pejo/C.S. Fiat.
- 21 - Sesto San Giovanni - GEAS/C.S. Fiat.

#### Gennaio

- 4 - Torino - C.S. Fiat/Ass. Sportiva Vicenza.
- 11 - Avellino - Pol. Partenio/C.S. Fiat.
- 18 - Torino - C.S. Fiat/Pall. Treviso.

### NOTIZIE IN BREVE

#### ATLETICA PESANTE

- Campionato Società di Lotta Greco Romana: 18-10 - Torino - C.S. Fiat/Dopolavoro Ferr. Treviso 7-1.
- 2-11 - Treviso - C.S. Fiat/Dopolavoro Ferr. Treviso 6-1.

#### AUTOMOBILISMO

Sabato 18 ottobre si è svolta, nel complesso del campo sportivo «G. Agnelli», con la presenza di numeroso pubblico, l'ormai tradizionale ginkana automobilistica con la partecipazione di una sessantina di concorrenti appartenenti alle varie Sezioni Fiat. Sono risultati vincitori: Marocco (Sede Centrale) classe A fino a 600 cc., Aghem (SAI) classe B 850 cc., Bertola (Filiale) classe C oltre 1000 cc. Si sono aggiudicate il premio riservato alle concorrenti femminili: Melnerdo (S.O.S.) nella classe A e Bornengo (OSA) nella classe C.

#### BOCCE

Il 12 ottobre ha avuto luogo la «Coppa C.S. Fiat» gara intersezionale a quadrette, con ben 84 formazioni, che ha visto al primo posto la quadretta della Sez. Fonderie (Sinchetto-Porta-Musso-Perlo).

Inoltre il 26 ottobre si sono svolti gli annuali Campionati Sociali a cui hanno preso parte 73 giocatori. Si sono aggiudicati i titoli i Sigg.: Nicola (Cat. R), Griseri (Cat. R1), Barbero (Cat. Propaganda).

#### Risultati gare sezionali

(per ordine cronologico di svolgimento)

#### AGES

#### Settembre

Sezionale: Perinotto-Virano.

#### AUTOMOBILI

#### Settembre

Servizi M. O. - Centro: Bigliani-Berta.  
Serv. Tecn. ed Amm.: Zeppego-Paschetta-Patros.  
Officina 5 Presso: Carello-Malaspina.  
Serv. Tecnici ed Amm.: Balasso.  
Officina 21 Meccanica: Rigodanza-Roggero.  
Officina 23 Meccanica: Querio-Didoli.  
Officina di Collaudo Presso: Sicario-Di Bartolomeo.  
Uff. Ric. Merc. Mag. Off. 59 C.: Aceto-Cantamessa.  
Officina 59 reparto 594: Del Grasso-Bartacca.  
Serv. Controllo Qualità Mecc.: Mottura-Consavella.  
Servizio Produzione: Midollini-Sella.  
Officina 13 Presso: Barbero-Gaiotto-Perlo.  
Officina 7 Presso: Mo-Vallico.  
Officina 54: Carraro-Bonino-Schierano.  
Officina 85: Alberto-Risoldo.

#### Ottobre

Officina 32 Meccanica: Riva-Casassa.  
Officina 1-3 Presso: Dall'Orto-Vai.  
Officina 28 Meccanica: Tagliano-Fasano.





Tutto parte da uno schizzo a matita, buttato giù alla brava. Nell'esempio un disegno isolato appartenente al primo « story-board » che venne composto per la lotta con il drago nel film « La Bella Addormentata nel bosco » di Walt Disney. A destra, la stessa scena rifinita e colorata che, con l'intervento della musica e dei rumori (sfrigolio di fiamme, ruggiti del drago) creerà la necessaria « dimensione » emotiva.

Spesse volte per ottenere effetti realistici o per scoprire come si scompone nella realtà una sequenza, l'animatore non esita a ricorrere a riprese autentiche, girate in passo ridotto. Come in questo caso, dove un attore vero, montato su un cavallo di legno, brandisce una spada. Ed ecco, a fianco, la scena definitiva dove il personaggio, il Principe Filippo del film « La Bella Addormentata nel bosco », si fa strada nella foresta di rovi, con la spada sguainata.



Lo straordinario progresso dei cartoni animati: sono arrivati fino alla Bibbia

## Eterna primavera del cinema di animazione

Notizia recente dall'America: sta per iniziarsi una nuova versione cinematografica della Bibbia nella quale il sacro testo verrà presentato sotto forma di disegni animati, con 800 parti, parlate dalla voce di attori celebri.

Che il cinema di animazione fosse aperto a molteplici possibilità espressive era dimostrato dai vari usi ai quali esso si è genialmente adattato, tanto come realizzazione fantastica (la divulgazione di favole tipo « Biancaneve » e « Cenerentola », l'invenzione di storielle estrose quali le gesta di Topolino, Paperino e soci), quanto come veicolo di prodotti e di idee, cioè posto al servizio ora della pubblicità, ora della tecnica industriale o della cultura. Certi film didattici hanno parti disegnate d'importanza rilevante, che integrano utilmente le sequenze filmate.

Ma che il « Libro dei Libri » dovesse servirsi degli « animated cartoons », dei disegni animati, per riproporre nuovamente al pubblico la sua saggezza eterna, era cosa impensabile fino a poco tempo fa, legati come si era all'idea che l'animazione filmata si

prestasse soltanto a produrre policrome fiabe, soprattutto destinate al mondo infantile. Tra qualche anno invece — la realizzazione dell'opera si prevede lunghissima — vedremo Adamo ed Eva, il Diluvio, i Patriarchi, la Torre di Babele, il passaggio del Mar Rosso, Cristo e gli Apostoli, la Crocifissione espressi con figure e scene disegnate dalla sagace pazienza di centinaia di « animatori » su centinaia di migliaia di « cartoni » impercettibilmente diversi l'uno dall'altro. Quando si pensa che Emile Cohn, pioniere del « dessin animé » faceva pressoché tutto da solo!

Emile Cohn (vero nome Courtet, 1857-1938) è il magico inventore dell'animazione filmata, il glorioso precursore di Walt Disney (1901-1966). Egli per primo perfezionando antecedenti spettacolini di ombre cinesi e giapponesi, presentò a Parigi intorno al 1890, personaggi in movimento proiettati su un muro attraverso l'occhio luminoso d'una lanterna magica. Erano schizzetti di elementare semplicità, privi di sfondi e di prospettiva, ma l'idea c'era. Contemporaneamente

un altro pioniere, Emile Reynaud (1844-1918) con il suo « Praxinoscope » realizzava certe « bandes lumineuses » servendosi del « théâtre optique » del Museo Grévin: minuscole pantomime in cui l'animazione, seppure limitatissima, faceva presagire le possibilità straordinarie dell'invenzione.

Di questa non tardò ad impadronirsi l'America: Cohn vi si trasferì insegnando il mestiere a disegnatori e caricaturisti giornalisticamente già affermati (Pat Sullivan, Bill Hollman, Windsor MacCay, ecc.) che, intorno al 1908, cominciarono ad animare per lo schermo, in bianco e nero, i personaggi tipici di certe vignette del quotidiano, sviluppandone la tematica e le peripezie. « Felix the Cat » (noto in Italia come Mio Mao) fu il più popolare di questi « eroi » all'inchiostro di china: autori il Sullivan e l'animatore Otto Messmer. Furono però Max Fleischer, prima, e poi Walt Disney, i più ingegnosi e vivaci creatori americani di favole disegnate per il cinema.

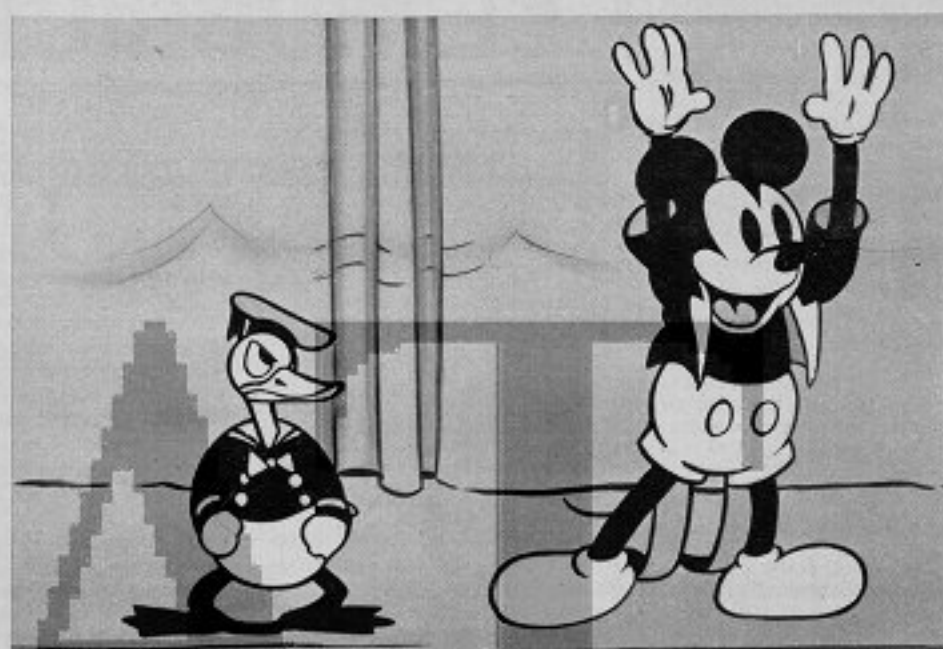
Faticoso lavoro quello dell'animazione, perché il talento grafico deve

unirsi alla pazienza. Sulla base d'una serie di schizzi iniziali — il cosiddetto « storyboard » — che riassumono la storia e accennano ai movimenti dei personaggi, i disegnatori specializzati fissano su un foglio di celluloido una « immagine base », debitamente rifinita e colorata. Ogni variazione di movimento è affidata a un successivo disegno: poiché i film a passo normale sono proiettati alla cadenza di 24 fotogrammi al secondo, il numero di disegni occorrenti per uno « short » di 10 minuti è di circa 15.000, di 100-120 mila per un lungometraggio tipo « Fantasia », « Bambi » o « Pinocchio ». La velocità della proiezione dà all'occhio il senso della continuità del movimento: l'abilità dell'animatore sta nel valutare, in funzione del tempo, gli spostamenti dell'immagine sulla retina, così da predisporre ogni disegno, pur all'apparenza identico a quello che lo precede e all'altro che lo segue, in modo tale da riprodurre ogni figura spostata di 1/24 del movimento che essa deve compiere in un secondo.



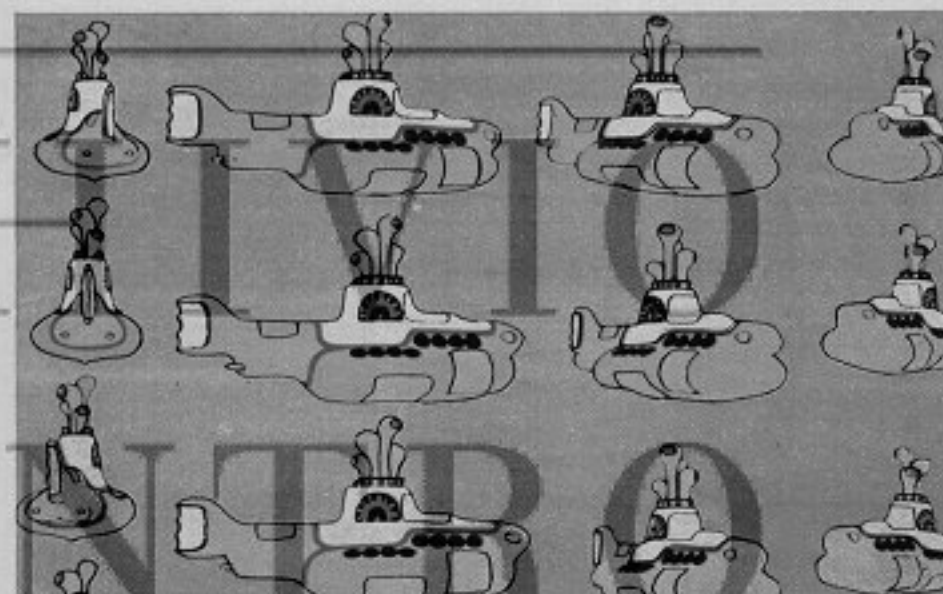


Il disegno del cartone animato è sempre essenziale, anche quando utilizza le più svariate risorse tecniche e invenzioni (il più delle volte semplici ma geniali). Personaggi e scenografia sono in genere tutti a fuoco, dal primo piano all'infinito. L'umorismo del segno oltre che della situazione, vi hanno una parte preponderante, come in questa comica e tipica situazione di terrore nel «saloon» del lungometraggio «West and Soda» di Bruno Bozzetto.



Una scena di un vecchio cartone animato con due personaggi cari a tutti, grandi e piccini: Paperino e Topolino. Qui essi sono al debutto in «Orphan's Benefit», la cui realizzazione rappresenta un notevole passo in avanti rispetto alla fondamentale semplicità delle prime storie disegnate.

Nella foto in basso una sequenza tratta dal «cartoon» per adulti «Yellow Submarine».



Da questa attività certosina, dove la frazione di millimetro ha importanza fondamentale, sono nati i «cartoons». Disney, che fu al tempo stesso disegnatore e animatore, inventò di persona i movimenti di Mickey Mouse (Topolino) pigliando a modello proprio il piccolo roditore al quale ogni mattina regalava le briciole della colazione. Egli osservava il socievole animaletto con occhio umano: il segreto del Maestro — e del suo primo collaboratore d'allora: Ub Iwerks — fu proprio quello di dotare tutti i suoi piccoli personaggi, tratti dal regno animale, di caratteristiche umane, sia nella gesticolazione, come nella psicologia, nella figura come nell'abbigliamento. Le avventure di questa tipica fauna hanno avuto così sempre un ironico, o malizioso punto di contatto con la vita quotidiana. Si specchiavano in essa attraverso la deformazione della satira.

Lo stesso può dirsi d'altre «creature» non disneyane: ricorderete il gagliardo Braccio di Ferro di Max Fleischer (quel marinaio con la pipetta che derivava la sua forza dagli spinaci di cui si cibava nei momenti difficili) e la «sophisticated vamp» Betty Boop, la ragazzina dall'enorme testa, personificazione grottesca della «star» hollywoodiana degli Anni Trenta. Anche i più recenti Silvestro e Gonzales, Tom e Jerry si comportano spesso come veri ragazzini petulanti e dispettosi, beffardi nella loro fantasiosa giocondità. E Mister Magoo, l'assonnata mac-

chietta di Peter Burness, il signore in canna e pastrano verde, non si rifaceva forse al «viveur» sul tipo del Gastone di Petrolini?

Non si può chiudere questa rapida panoramica senza ricordare almeno i nomi di alcuni italiani che si sono dedicati con successo al disegno filmato. Nel 1949 da noi uscirono i primi saggi di «cartoons»: «I Fratelli Dinamite» di Nino Pagot, «La rosa di Bagdad» di A.G. Domeneghini, nonché alcuni tentativi di Antonio Rubino prima, e poi di Roberto Sgrilli («Anacleto e la faina»). Bene affermati sono oggi Bruno Bozzetto («Alfa omega», «I due castelli», «West and Soda», «Vip mio fratello superuomo», ecc.) e Roberto Gavioli («Putiferio va alla guerra»).

Né vanno dimenticati i cultori della avanguardia europea dell'animazione (Alexieff, Bartosch, Fischinger, Len Lye), e nemmeno i famosi cecoslovacchi Lenica, Mimica, Pojar, Kristl e soprattutto Jiri Trnka, le cui immagini — disegni e pupazzi — sono realizzati con tecnica raffinata secondo moduli figurativi di derivazione popolare o marionettistica. Infine il celebre «covo» canadese di Ottawa, regno del quasi solitario astrattista Norman McLaren, maestro di quel Georges Dunning che ha saputo passare dalla pubblicità per le automobili al surrealismo innovatore d'un «cartoon» decisamente per adulti qual è «Yellow Submarine».

A. V.



ITALIA

L'Amministrazione Postale ha comunicato la prima aggiunta al programma 1970: è stata infatti approvata in data 22 ottobre u.s. l'emissione di una serie commemorativa del centenario dell'Unione di Roma all'Italia.

VATICANO

E' uscita l'annunciata emissione di 3 francobolli commemorativi del «Centenario del Circolo S. Pietro».

Come specificato nel nostro precedente notiziario si tratta di una serie di 3 valori:

— nel valore da L. 30 appare un ritratto del Papa Pio IX;

— nel valore da L. 50 è rappresentato il distintivo del Circolo costituito da un monogramma e dalla scritta «Preghiera-Azione-Sacrificio»;

— nel valore da L. 220 appare un ritratto di Papa Paolo VI.



S. MARINO

Al momento della stesura delle presenti note non è ancora stata comunicata ufficialmente, da parte delle Poste di S. Marino, la data di emissione di una nuova serie di 3 francobolli prevista comunque entro la prima quindicina del mese di dicembre. La serie è dedicata a Raffaello Sanzio anticipandone la ricorrenza del 450° anniversario della morte (avvenuta in Roma nel 1520). Per soggetto sono state scelte le Tre Virtù Teologali le cui vignette, tratte da altrettante pitture del sommo artista, compariranno sui valori da L. 20, L. 180 e L. 200.

NOTIZIARIO

Nel corso dell'anno 1969 numerose sono state le partecipazioni da parte dei filatelici Fiat a Mostre in Italia e all'Estero.

Lusinghiere affermazioni hanno ottenuto Franca Camellini - Angela Fogliato - Giovanni Marinello - Federico Meina - G. Luigi Meina - Piero Meina - Daniela Mulas - Giuseppe Mulas - Edgardo Petranca - Giuseppe Racchetto - Giuseppe Reviglio - Annibale Temellini e Ferruccio Zamariolo.

La presenza delle loro collezioni in due Manifestazioni all'estero (Filadelfia e Barcellona) e in otto in Italia ha portato al conseguimento di 8 premi in oro, 6 in vermeille, 12 in argento, numerosi Diplomi, Targhe e Coppe individuali e di rappresentanza.

In particolare da segnalare le affermazioni di Federico Meina a Filadelfia (medaglia oro), delle giovani Camellini e Meina a Barcellona (medaglie oro), di Giuseppe Racchetto (medaglia oro) e quella collettiva all'Esposizione Internazionale di «Torino 69».

# LE RUBRICHE VARIE

## consigli del medico

### Varici, malattia sociale

E' stato rilevato come la frequenza delle varici agli arti inferiori sia in questi ultimi decenni notevolmente aumentata in relazione con il sistema di vita prevalentemente sedentario che si è andato affermando parallelamente all'avvento della meccanizzazione.

Mezzi di trasporto alla portata di tutti, riscaldamento a pannelli, elettrodomestici, ascensori, ecc. sono indubbiamente delle conquiste sociali, ma hanno anche, come del resto ogni cosa, il loro lato negativo: quello di far muovere sempre meno l'uomo e nel caso particolare delle varici, di favorirne l'insorgenza. Difatti il reflusso venoso si effettua in gran parte ad opera dei muscoli, i quali contraendosi esercitano sulle vene una pressione che spinge il sangue verso il cuore.

Una riduzione dei movimenti muscolari se poi è accompagnata da una posizione non confortevole

del corpo (quale può essere la posizione prolungata seduta od all'impiedi) rende difficoltosa la circolazione venosa e perciò agevola la formazione di varici.

In una recente tavola rotonda tenutasi a Milano nel giugno scorso il problema delle varici è stato difatti prospettato in termini sociali, come affezione altamente invalidante (settimana nell'ordine tra le malattie invalidanti) e come affezione derivante in gran parte dal progresso civile.

Oggi un uomo su quindici ed una donna su cinque soffrono di varici.

La prevenzione contro le varici deve essere iniziata per tempo, negli anni della giovinezza. Le varici infatti si notano già nei giovani, anche se si manifestano, con frequenti complicazioni (flebiti, ulcerazioni, pigmentazioni, ecc.) negli anziani.

La misura profilattica più efficace sta nelle abitudini di vita e più precisamente nel sapere inserire, durante la normale attività quotidiana, l'esercizio muscolare nei suoi più diversi aspetti, dalla passeggiata a piedi alla pratica sportiva.

Si tratta di misure profilattiche che possono essere attuate, senza per questo rinunciare ai conforti che il progresso civile ha apportato.

Ai giovani si raccomanda di dedicare qualche ora allo sport: ciclismo, nuoto, pattinaggio, atletica leggera, ecc. secondo le preferenze. Agli adulti di evitare di stare a lungo seduti od in altre posizioni obbligate, di muoversi il più possibile compatibilmente alla loro attività lavorativa; ai vecchi la passeggiatina quotidiana.

Si sa che la gravidanza favorisce la comparsa di varici per ragioni sia meccaniche che ormonali. La gestante deve abituarsi a camminare molto, a fare esercizio muscolare (come ad esempio il pedalare a vuoto la sera); deve evitare di stare ferma (all'impiedi o seduta) nei luoghi ove il riscaldamento proviene dal pavimento, di viaggiare a lungo in macchina; deve preferire per le ferie la montagna al mare, perché la montagna le offre la possibilità di salutare passeggiate con vantaggi anche per il ricambio.

Le varici non sono, come si crede, il «prezzo della maternità», così come non sono l'inevitabile conseguenza di determinate professioni, se si ha la volontà e la costanza di condurre una vita igienica, che nel caso delle varici si traduce puramente e semplicemente nel consentire ai muscoli di svolgere la funzione di loro competenza.

Dr. Enzo

## moda

### La tunica

La tunica rappresenta il capo più pratico ed insieme il più femminilmente pieno di garbo del nuovo guardaroba invernale. La sua tipica linea limpida si è ancora accentuata. Spalle strette, maniche semi-ampie con alto polsino, tasche oblique, cintura bassa: questo il nuovo schema di questo capo «passe-partout» che si potrà portare con una gonna svasata o con i pantaloni.

Molto belli e di grande attualità anche i modelli di colore scuro con maniche di lana stampata a disegni vivaci e sciarpetta analoga legata con noncuranza. Abbottonature slanciate e sportive, sistemate a volte sul dorso ed a volte lateralmente (alla russa) servono ad accentuare questa linea scivolata, ma elegantemente «costruita».

Esistono poi la tunica più corta da portare sulla gonna a pieghe e la tunica-gilet, con scollatura a cardigan, e bordi arrotondati verso il basso. Quest'ultimo tipo si potrà eseguire lavorando con i ferri un grosso filato di lana color grezzo, o una lana tweed od altra con effetto mélange, senza dimenticare il berrettone da portare ben calzato sulla fronte, tipo pattinatrice 1920. Sempre a maglia si potranno ricavare polsini, colletti, risvolti di tasche da applicare a vecchie giacche, come suggerisce l'attuale tendenza che accosta la maglia al tessuto sportivo.

Rivedete anche i vecchi vestiti e trasformateli in scamicciati da portare con camicette in flanella o in tela di lana. Lo scamicciato rappresenta, con la tunica, uno degli indumenti più portabili: si adatta a bluse leggere e traspa-

renti e si può portare con i maglioni a coste con colletto alto.

Questa nuova moda accusata di pazzie senza limiti, come si vede, non è poi così stramba. Ad ogni donna il compito di scegliere tra infinite proposte quelle che uniscono la nota «nuova» alla praticità.

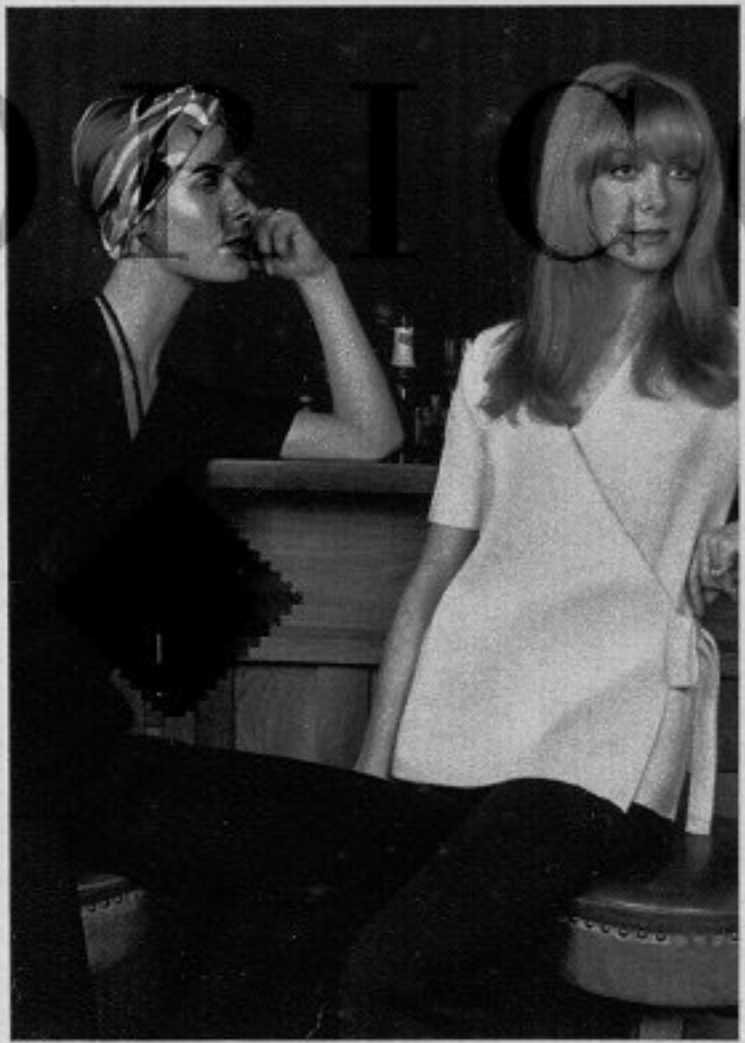
Vestire bene rappresenta una soddisfazione e, naturalmente, a chi vuol essere elegante, ma saggia, i grandi magazzini e le piccole boutiques possono oggi

offrire le più interessanti possibilità di scelta con una spesa limitata.

Anna Vanner

Due completi da riposo in lana: tutto nero il primo, pantaloni bleu marin e gilet bianco il secondo. Il modello è identico: pantaloni appena svasati e gilet incrociato tipo «chimono». Turbante, bracciale e collana di seta nera con guarnizioni di metallo argentato.

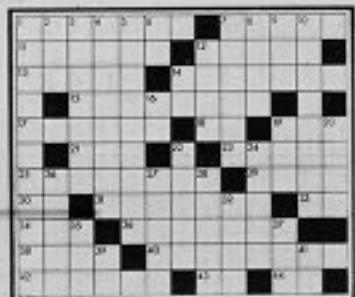
(Fotografia dell'Ente Italiano della Moda).



Il Bianco matta in due mosse.

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

### Parole crociate



ORIZZONTALI: 1. Un'arma insidiosa - 7. Finisce col l'esserlo chi grida troppo - 11. Arance e limoni - 12. La... penna lo scacchi - 13. Grato ai sensi, piacevole - 14. Un cane ringhioso - 15. Nazione scandinava - 17. Regione italiana - 18. Dentro - 19. Devote - 21. Un battito del pendolo - 23. Punti culminanti - 25. Una storica oasi - 29. Fiume del bacino carbonifero tedesco - 30. Come il 18 orizz. - 31. Senza scopo - 33. Le vocali di sempre - 34. Amb Cibile - 35. Animali aculeati - 38. La discute lo studente - 40. Infuriano in alta montagna - 42. Macchina agricola - 43. Le vocali di carta - 44. Negazione.

VERTICALI: 1. Si fa per sgranchir le gambe - 2. Nome d'uomo - 3. Sta tra il gelato e la bibita - 4. Famoso asso del volante - 5. Vivono nell'altro mondo - 6. Livorno - 7. La pupilla di Don Bartolo - 8. Vendita all'incanto - 9. Consuetudini - 10. Le tre parti del poema di Dante - 12. I tre re - 14. Mese - 16. Varese - 19. Segno matematico - 20. Irlanda - 22. Niente escluso - 24. Si innalza a Dio - 26. Una squadra di calcio - 27. Lo portavano le nonne - 28. Bevanda schiumosa - 32. Arnese del fabbro - 35. Nome di donna - 37. Fiume del Tirolo - 39. Un lembo d'Italia - 41. Torino in auto.

Da «La Settimana Enigmistica». Diritti riservati.

### SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



Soluzione: 1. Tg4-a4.

### ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COMITATO DI REDAZIONE  
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 Ardino

Stampato il 6 dicembre 1969  
Rotocalco Caporali & C. Torino, Via Villa 2  
PRINTED IN ITALY





# I nostri bimbi



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

**Sede Centrale** — LUCA, del p.i. Pier Giorgio BELLEI; ANDREA, del dr. Giancarlo BERGONZINI e Maria ROTONDI; MARIA CHIARA, dell'ing. Pier Luigi BERNABO; SILVANA, di Michele LA, di Paride BILLOTTI; EMANUELA, di Guido BOERO; BARBARA, del p.i. Enzo BOGONI; STEFANO, di Aldo BORTOLETTO; PAOLA, del p.i. Francesco CALDOGNO; PAOLO, del rag. Francesco CAMOLETTO; GIANLUCA, del dr. Lorenzo CANAVESE; DAVIDE, di Domenico CAPPELLI; SILVIA, di Roberto CARDINALE; MARCO, del p.i. Rolando CENERINI; CAROLA, di Lucia CHIARA MURATORE; ELENA, di Giovanni DESSANTI; DANIELA, di Anna Maria FERRERO BRAGANTE; ROBERTO, di Alberto FORNASARI; PAOLA, di Piero FRASSINETI PAUTASSO; DAVIDE, di Angelo GAGLIOLLO; MARIA, della rag. Maria Margherita GATTINO BRAGA; ALESSIA, di Giorgio GRILLI; ENRICO, di Fulvio GUGLIELMOTTO; ALESSANDRO, dell'ing. Gerlando IMBRO; STEFANO, dell'ing. Davide MACCAGNANI; LAURA, di Bernardino MAGLIANO; DANIELA, di Aldo MAROCCO; PAOLA, di Pier Maria MAURO; LINDA, dell'ing. Aldo MERLO; ANTONELLA, del dr. Nicola MIGLIORE; LORENZO, di Angelo MISCIOSCIA; FRANCESCA, di Vittorio MOLteni; BENVENUTO, del p.i. Bartolomeo ODETTI; FRANCESCA, del dr. Carlo PACCHINI; STEFANIA, del rag. Carlo PINO; ELENA, di Doretta RAITERI OTTOLENGHI; EMANUELA, di Sergio RAMPINI; MAURO, del p.i. Eros SACCO; EMANUELA, della rag. Sandra SCARLATTI GAZZERI; GIANLUCA, del p.i. Umberto SOLETTI e Rosa SCUDERI; ANDREA, del p.i. Alberto TOMAINI; ENRICO, dell'ing. Pier Giorgio TRONVILLE; EUGENIO, dell'ing. Franco UBERTO.

seppa CANAVASSO; ROBERTA, di Bruno CARENNA; NADIA, di Dino CHISSO; ANTONELLA, di Sergio COLLA; ENRICO, di Stefano COLOMBO; ANDREA, di William COMODO; ANNA, di Pietro CONTI; DAVIDE, di Liberato CORTESE; DARIO, di Vincenzo COSTAMAGNA; ROSA MARIA, di Agostino CURIA; ANTONELLA e PAOLO, di Francesco D'ALCAMO; PASQUALE, di Bernardo D'AMATO; MARIO, di Antonio D'ANGELO; MASSIMO, di Domenico DEMARCHI; ANNA ELVIRA, di Giovanni DE MARCO; ADALGISA, di Biagio DE NITTI; ALESSANDRO, di Giacomo DENTICO; SALVATORE, di Biagio DI MICELI; VINCENZO, di Giovanni DI RIENZO; MARIA ANGELA, di Mario FAA; GELSOMINA, di Luigi FALBO; BARBARA, di Danilo PASOLI; LAURA, di Domenico FILIPPI; SABRINA, di Romualdo FIORELLO; ERMINIA, di Giovanni FISCHETTI; ROBERTO, di Giuseppe FONTANA; CRISTINA, di Edoardo GARINO MERLONE; DANIELE, di Gio Maria GASTALDI; NADIA, di Benito GENTILE; GIUSEPPE, di Raimondo GHISAIURA; ANTONIETTA, di Filippo GIARRUSSO; BRUNA, di Domenico GILI; SILVANA e DAVIDE, di Luigi GIORDANO; ANNA MARIA, di Francesco GIOVARA; ROBERTO, di Bernardo GIUSIANO; DANILLO, di Roberto GOLZIO; FABIO, di Aldo GRECO; ELVIRA, di Claudio GUADAGNO; TIZIANA, di Giuseppe GUARATO; FABIO, di Aldo GRECO; MASSIMO, di Gabriele GROPPA; GIUSEPPINA, di Stefano GROSSO; SIMONA, di Aldo GUSELLA; BEATRICE, di Salvatore IUELE; ANTONELLA, di Michele IZZI; FABIO, di Carmelo LANZAFAME; MARIA, di Francesco LANNI; MARIA ANGELA, di Salvatore LAURINO; DANIELA, di Luciano LAZZARO; DAVIDE, di Luigi LEPORE; DOMENICO, di Carmelo LIVOTI; ROSARIA, di Lorenzo LORUSSO; DIEGO, di Sergio MACOR; FRANCO, di Bernardino MAERO; MARCELLO, di Benito MANCO; SALVATORE, di Leo MANIACI; MAURO, di Vito MARCHISIO; ENRICA, di Giovenale MARENGO; DANIELA, di Romano MARENGO; ERMILIA, di Raimondo MARTINI; GAETANO, di Angelo MARTORANA; FRANCESCO, di Alfredo MARTINO; MONICA, di Antonio MASTROCOLA;

GIAMPAOLO, di Arcangelo ANSELM; PASQUALE, di Ugo ARCO; PAOLA, di Giuseppe AUTIGNA; LAURA, di Guglielmo BALBIANO; GIANLUCA, di Eugenio BELLADONNA; LORIS, di Michele BENEDETTO; MASSIMILIANO, di Roberto BERARDI; MONICA, di Attilio BERGERETTI; DANIELA, di Giuseppe BISCOTTI; STEFANO, di Remo BOAGLIO; LORIS, di Ernesto BOSTICCO; MARIA, di Bruno BOTTINO; RUBEN, di Loredana BRONZI PORPORATO; PAOLA, di Corrado BUONGIOVANNI; ANNUNZIATA, di Umberto CALIENDO; CARLA, di Salvatore CAMMARATA; MAURIZIO, di Enzo CANALE; ROSINA, di Giuseppe CANNONE; ADRIANA, di Antonio CASANOVA DE MARCO; VINCENZO, di Beniamino CASERTA; IVANA, di Emanuele CASETTA; PIETRO, di Massimo CASETTA; DANIELA, di Severino CASSAN; ROSA, di Nicola CATALANO; MARIA, di Luigi CAVARETTA; ROBERTA, di Felice CERNAGLIA; LAURA, del geom. Lodovico CERRUTI; NICOLA, di Antonio CIPRIANO; CAROLA, di Stanislao CIRIELLO; IOLANDA, di Tullio COGOTTA; MARIO, di Pietro COLOMBANO; DERIS, di Renato CONTRO; CONCETTA, di Paolo COPPOLA; GUALTIERO, di Giovanni COTTINO; GIOVANNI, di Giovanni D'AMURI; RAFFAELE, di Mario DEL PRETE; GIOVANNI, di Rinaldo DE MARCO; TADDEO, di Luigi DI CAPUA; IVANA, di Angelo DIGRANNO; GIOVANNI, di Pasquale DI MEGLIO; NICOLA, di Emilio DUBERTI; MARGHERITA, di Pietro ESPOSITO; LUCIA, di Arcangelo FALCONE; MAURO, di Biagio FAVARO; ALESSANDRO, di Pasquale FAZIO; RENATO, di Marino FELTRE; GIULIANA, di Antonio FERRIGNO; ANNA RITA, di Antonio FIORE; DANIELA, di Luigi FURIONE; TERESA, di Leonardo GALEA; SALVATORE, di Giuseppe GALLINO; STEFANO, di Guido GINESTRETTI; MONICA, di Luigino GIUSTO; MARIA, di Salvatore GLORIOSO; MICHELE, di Leonardo GRANDOLFO; SALVATORE, di Riccardo GRUNO; MONICA, di Luigi INGRASSO; GIUSEPPE, di Antonio LABBIA; ANDREA, di Giovanni LANZAVECCHIA; TAMARA, di Mario LEONE; ANGELA, di Pasquale LOPS; PAOLA, di Salvatore LO VOLVO; GIOVANNA, di Filippo MAGLIO; MAURIZIO, di

**Sezione Officine Sussidiarie Auto** — BARBARA, di Pier Giuseppe COMETTI; MARCO, del geom. Rufino CUTTICA; FABIO, di Franco GHONCHI; ROSSELLA, di Luciano GUASCO; SONIA, del p.i. Vito PIROBON; ANNA, del dr. Carlo REVELLO; STEFANO, di Gian Franco ROASIO; MARCELLO, di Bruno SUCCO; ROBERTO, del geom. Domenico VIGGIANO.

**Sezione SPA** — LOREDANA MARIA, di Franco ADRIANO; GABRIELE GIOVANNI, di Michele AMORE; CARMEN, di Giuseppe ARTALE; MAURIZIO, di Leonardo BANDINI; MONICA, di G. Carlo BERNARDO; VINCENZO, di Nicolò BICA; GIANLUCA, di Luciano BRIATORE; MICHELE, di Giuseppe CACALANO; SILVIA, di Giuseppe CAMARDA; MARCO, di Carmelo CARDONE; DAVIDE, di G. Carlo CARRERA; PASQUALE, di Giuseppe CARRELLA; ROBERTO, di Francesco CASELINO; GIOVANNI, di Ugo CASU; MONICA, di Giuliano CATUREGLI; NADA, di Pasquale CAVOTTA; ADRIANA, di Pietro CECINATI; SILVANA DOMENICA, di Ernesto CHIGA; FILIPPO, di Vito CIFARELLI; ANGELA, di Raffaele CLINCO; VITO, di Stefano COLANGELO; GAETANA, di Antonio COMPARETTO; GIUSEPPE, di Savio D'ANDRETTA; VINCENZO, di Gaetano DE BILIO; MONICA, di Giovanni DE GIORGI; NICOLETTA, di Nicola DE LORENZO; RAFFAELE, di Gianluca FALCONI; CLAUDIO BARTOLOMEO, di Piersanto FASSIO; FLAVIA, di Giuseppe FERRAIUOLO; SIMONA, di Bruno FILIPPINI; MASSIMILIANO, di Giuseppe FONTANA; GIUSEPPE, di Mario GALLINACCIO; MARIA TERESA, di Giuseppe GALLO; GIUSEPPINA, di Alfio GANGI; NICOLA, di Leonardo GENOVESE; ROBERTO, di Luigi GERBAUDO; MONICA, di Adriano GIACOMETTI; PATRIZIA, di Gaspare GRIMALDI; ROBERTO, di Ignazio IUDICA; LUIGI, di Paolo LASTELLA; GEMMA, di Giuseppe LARDO; PASQUALE, di Giuseppe LINCANDRO; MARIA LIDIA, di Giuseppe LIQUITA; CRISTIANO, di Giovanni LORENA; MASSIMO, di Eusebio LOVISETTO; DANIELE, di Leonardo MACCIONE; POMPEA, di Salvatore



Claudio e Roberto, figli di Lilliano Vercellone (Sez. Ferriere)



Carla e Renato, nipoti di Bianca Menis (Sede Centrale)



Nazzareno, Daniela e Roberta, nipoti di Francesco Crivello (Sez. Motori Avio)

**Filiale di Torino** — FABRIZIO, del rag. Moravio MASTRO.

**Sezione Ferriere** — PAOLO, di Gioacchino ARBATE; ARRIGO, del rag. Nicola ALBANO; DANIELE, del p.i. Roberto BERTI; DARIO, di Luciano BROCCIERI; MARINA, del geom. Benito CANNATA; MARIA ANGELA, del rag. Renato CARRADORI; FABRIZIO, di Vito DE ROS; FABRIZIO, di Michele DUCATTO; MASSIMILIANO, di Domenico FALBO; CRISTIANA, di Felice FILARDI; MARCO, di Luigi GAMERRO; CRISTIAN, di Ilvano GRANZOTTO; PASQUALINO, di Domenico GRILLO; SILVANA, di Alfonso PALUMBO; GABRIELLA, di Dino SERICOLA; SONIA, di Gian Piero VOLPE.

**Sezione Stab. Avigliana** — PAOLO, del rag. Giampietro BASSAN.

**Sezione Fonderie e Fucine** — GABRIELE, di Giuseppe ABBA; PAOLO, di Donato ABBONDANZA; MARCO, di Giuseppe AIOA; MONICA, di Filippo ALASIA; MASSIMO, di Antonio ALTIERI; MASSIMILIANO, di Giovanni AMATO; ALESSANDRA, di Michele ANGARAMO; FELICE, di Oronzo ANTONIO; ELISABETTA, di Roberto BANCHINI; PAOLA, del geom. Marco BATTISTIN; CLAUDIO, di Biagio BERGESIO; PAOLA, di Bartolomeo BERTERO; CHIAFFREDO, di Bartolomeo BIANCO; TIZIANO, di Giovanni BOETTO; PAOLO, di Pietro BONANDIN; ALDO, di Oddino BOSIO; TONINO, di Pietro BOSIO; LUCA, di Bruno BOTTINI; CESARINO, di Lorenzo BRONDINO; MAURO, di Giuseppe BURZIO; LUIGI, di Antonio CAMPANILE; LAURO, di Giu-

DANIELE, di Bernardo MELLANO; RITA, di Adriano MOFFA; LUCIANA, di Oreste MOISIO; PAOLO, di Giovanni MOLLO; ALESSANDRA, di Francesco MONACO; CRISTIANO, di Giuseppe MONTRUCCHIO; GIORGIO, di Dalmasso MORELLO; BARTOLOMEO, di Matteo MORRA; GIUSEPPINA, di Francesco MOSCATO; ANNA, di Leonardo MUGEO; STEFANIA, di Giovanni MUIA; MAURO, di Celestino NOBILI; MARIA, di Salvatore NOLA; GABRIELLA, di Giovanni OLOSIO; CINZIA, di Ottavio PAGGIARIN; PIERO, di Antonio PARENTE; ANNA MARIA, di Pietro PARRINO; MAURIZIO, di Vincenzo PASQUALONE; LOREDANA, di Michele PELLEGRINI; LOREDANA, di Biagio PERLO; ANGELA RITA, di Michele PIAZZOLA; ALESSANDRA, di Andrea PIOLA; ROBERTO, di Agostino POPULIN; DOMENICO, di Francesco PRESICCI; LUISSELLA, di Ciriaco PRESTA; ANNA, di Antonio PUCCI; GIUSEPPE, di Antonio RALLO; EMANUELE, di Vincenzo REINA; ANNA MARIA, di Girolamo RITONDO; FRANCO, di Giuseppe ROCCA; VINCENZO, di Salvatore RUSSO; MASSIMO, di Gaetano SAOCA; UMBERTO, di Fioravante SANTANGELO; ROSARIA, di Salvatore SAVORITA; MAURO, di Mario SGARGETTA; SALVATORE, di Antonino SOROI; PATRIZIA, di Giovanni SOLAVAGNONE; MAGDA, di Alfonso SPERETTA; SALVATORE, di Giuseppe TABULLI; ALBERTO, di Bruno TIRANTE; ROBERTO, di Mario TOFFETTI; LIDIA, di Piero TORRENGO; LUCIANO, di Angelo TURIELLO; GIANLUCA, di Giuseppe VACCARI; GABRIELLA, di Giuseppe VALENZA; GIANLUCA, di Walter VITTOLO; FRANCA, di Giovanni ZAGARESE.

**Automobili Mirafiori** — TIZIANA, di Aldo ALIONE; GIOVANNA, di Francesco APRILE;

Salvatore MANCUSO; FABIO, di Domenico MARCUCCI; MASSIMILIANO, di Guerrino MASCHIO; MIRELLA, di Nicolao MASSA; ROBERTO, di Angelo MELI; SERGIO, di Luigi PACE; ROMINA, di Gerardo PARISI; ANNA MORENA, di Carlo PASTORE; DAVIDE, di Giuseppe PAUTASSI; MONICA, di Cesare PAVANI; LUIGI, di Antonio PIGNATIELLO; LAISSELLA, di Gerolamo PINNA; TIZIANA, di Mario PIOLI; FEDERICA, di Oindo PIVATO; CRISTINA, di Giorgio POMATI; DONATELLA, di Giovanni PUTZOLA; GIUDITTA, di Guido QUATTUCCIO; ENRICA, di Giovanni ROBERTO; CHIAFFREDO, di Domenico ROLLE; ELENA, di Giuseppe ROMANO; MAURIZIO, di Oliviero ROTA; LAURA, di Luciano ROVETA; ANTONIO, di Pasquale RUBINO; SILVIA, del p.i. Alberto SERENA; FRANCESCO, di Graziano SALE; ROSA, di Salvatore SANTANGELO; STEFANIA, di Armando SAVIAN; CLAUDIO, di Giovanni SCANU; CRISTINA, di Domenico SCIPIONI; DONATO, di Nicola SEPE; GEREMIA, di Luigi SPREGOLA; ANTONINO, di Ciriaco SIMONE; CATERINA, di Giannino SPIZZO; MONICA, di Salvatore TESTA; FEDERICO, di Giuseppe TRINCERO; LAURA, di Angelo TUSTICHELLI; ADELE, di Michele VARANESE; RICCARDO, di Michele VENTIMIGLIA; SIMONA, di Francesco VOLPI; MILENA, di Luigi ZATTI; PIETRO, di Bartolomeo ZITO.

**Sezione Officine di Rivalta** — LUCA, di Silvio ABA; MAURIZIO, del p.i. Guido BARBERIS; FRANCESCO, di Pietro BOINO; SIMONE, di Selmo CAPECCHI; MASSIMO, di Vincenzo DE DAVID; GIOVANNA NOVARINO; PATRIZIA, dell'ing. Augusto RIGGI; PATRIZIA, di Gian Mario RONCO.

MADDALENA; MICHELE, di Gioacchino MAGGIO; VALTER, di Luciano MARANGON; ERMELINDA, di Antonio MARRELLI; ROSANNA, di Martino MASTRIA; ELENA, di Giovanni MONGILARDI; PIERA, di Angelo NIGRO; GIORGIO DOMENICO, di Vanni NOSENGO; ALFIO, di Concetto PAGLIARISI; ANDREA, di Antonio PALA; GIUSEPPE, di Egidio PALLOTTA; ROBERTO, di Emilio PAZZANESE; GIULIO, di Giovanni POPPA; DANIELA, di Giuseppe RIGGI; LEONARDO, di Giuseppe RILLO; IRIS, di Italo ROSTAN; ANDREA, di Vito SARDO; MARIA ELENA, di Gabriele SPADARO; EDOARDO, di Sergio TAVIAN; ANTONIO, di Vito TELESIA; CLAUDIO, di Ennio TIBERI; FIORETTA, di Rocco TRECCA; PAOLA, di Lino UNIO; GIUSEPPE, di Vito USSIA; CARMELINA, di Salvatore VALENTI; PAOLA, di Vincenzo VUOLO; Annamaria, di Enrico ZARA.

**Stab. Officine di Stura** — STEFANIA, di Secondo FASSIO; MILA, del p.i. Roberto MARANGONI; STEFANIA, di Mario MARCOTULIO.

**Sezione Ages** — FABRIZIO, del p.ch. Mario CARAMAGNA e Annamaria FORESTA.

**Sezione Velloli** — MARIA TERESA, del p.i. Giorgio AGGIO; MAURO, di Francesco ALESSIO; LINUCCIA, di Mariano AMORE; LUCA, del p.i. Nicola ATTAMANTE; LAURA, di Giuseppe AUDESIO; DAVIDE, di Pietro BADO; PAOLO, di Pietro BERNARDI GRA; FRANCO, di Gaspare BER-

(continua alla pagina successiva)



## I nostri bimbi

(segue da pagina precedente)

TONE; LORETTA, di Elio BORGNA; ROBERTO, di G. Carlo BORGNA; GIORGIO, del p.i. Giuseppe CASSATELLA; ANDREA, di Pietro CAVALINI; MASSIMO, di Candido CELLERINO; GIANFRANCO, di Gian Domenico CHIAUDANO; MASSIMO, di Remigio CIBRARIO; GIUSEPPINA, di Cosimo CICCIA; TIZIANA, di Giuseppe CIMINO; ROSA MARIA, di Roberto CROLLE; SILVIA, dell'ing. Enzo CUPPO; RAFFAELLA, di Domenico DE PONTE; FABRIZIO, dell'ing. Antonio DI GIOVINE; MARINELLA, di Luigi FANTIN; FABRIZIO, di Adolfo FERRANDI; GRAZIELLA, di Vito GIANINI; FREDIANA, di Angelo ISACCO; MARIA GIUSEPPINA, di Vittorio LA BRAGA; CLAUDIA, di Donato LATORE; FILIPPO, di Carmelo LO BAROLO; MARISA, di Giuseppe LO TRUGLIO; BARBARA, di Mario MACARI; GIUSEPPINA, di Giuseppe MAIDA; PAOLO, di Maurizio MARCHESE; ROBERTO, di Vincenzo MARINELLI; PASQUA-LINO, di Domenico MARINO; MARIKA, di Giuseppe MARNICA; ALESSANDRO, di Renzo MENGOTTI; COSETTA, di Luciano MEOTTO; ROBERTO, di Andrea MEROLA; DENIS, di Ruggero MESSETTI; PAOLA, di Carlo MONFERMOSO; DANIELE, di Agostino MONTRUCCHIO; UMBERTO, di Giuseppe MUSCATELLO; PATRIZIA, di Giovanni PAIMA; DANIELE, di Cosmo PALUDI; ANGELA, di Giuseppe PANGIA; ELISABETTA, di Domenico PIROZZOLO; MARCO EUGENIO, di Ottaviano PUTRO; GIAN CARLO, di Riccardo QUACQUARELLI; ENRICO, di Piero RAVARINO; DAVIDE, di Vitalia-

no RONDOLETTI; LUCA, di Teresio RDO ROCH; CESARE, di Rodolfo SCALISE; ENRICO, di Giuseppe SCARAFIA; MICHELINA, di Giuseppe SI-MONETTI; CRISTIANO, di Angelo SPAMPINATO; MARINELLA, di Giancarlo TURCO; MANUELA, di Candido ZANIOLO; ANGELO, di Alfredo ZER-BINI.

**Direzione Ricambi** — LUCA, di Giuseppe AGNOLETTI; FLORIANA, di Alfonso CARBEL-LANO; GIUSEPPINA, di Vincenzo LAPLACA.

**Sezione Ricambi** — RAFFAELLA, di Michele ASCIONE; ELENA ANTONIETTA, di G. Battista CACCIOTTO; DOMENICO, di Gennaro CELENTA; MAURO, di Simone CHICCO; MARIA, di Giuseppe DI MAURO; LUCA, di Dante MIRRA; FRANCO, di Nicola PAONE; GIAN LUCA LORENZO, di Gian Marco TUSA; VIVIANA, di Paolo ALBESIA-NO; EFREM, di Alberto ARIANTI; ANDREA, di Francesco BALDI; FLAVIO, di Bruno BONGIO-VANNI; SIMONA, di Franco BUGNANO; LUI-SELLA, del geom. Pier Giorgio BURLO e Firmina LOMELLO; PAOLA, del p.i. Enrico CARGNINO; GIOVANNI, di Roberto CARIGNANO; CLAUDIO, di Giuseppe DI PERNA; MARCO, di Eugenio GHI-RO; CRISTINA, di Francescantonio LIBERTO; MA-RINA, di Marino MONTE; MONICA, di Ivana MO-RESCHI PERSURICH; MIRKO, di Roberto ZER-BINI.

**Sezione Costruzioni e Impianti** — GIORGIA, di Federico EMANUELE; ALESSANDRA, del geom. Giovanni GIACOMINI; TIZIANA, dell'ing. Fran-

cesco LEVY; Stefano, del geom. Italo PERONA; UGO, di Mario VARETTO.

**Sezione Officine di Pisa** — MASSIMO, di Franco BENEDETTINI; LISA, di Jonio DI PRETE; FABIO, di Franco FOSI; ANDREA, di Umberto NUTI; PAOLO, di Natale PETRIGNANI; LUCA, di Armando ROSSI; RICCARDO, di Paolo ROVETTI; STEFANIA, di Romano SBRANA; BRUNO, di Al-berto SPAGNUOLO; ALESSANDRO, di Giuseppe SPATOLA.

**Sezione Officine di Modena** — SILVIA, di Mauro BETTELLI; DANIELA, di Ermanno CASA-RI; M. GRAZIA, del p.i. Sergio DONDI; ALICE, di Mario FERRARONI; PAOLO, di Omer GORNI; ELISA, di Angiolino MANTOVANI; ENRICO, di Antonio MARTAGNI; MARCELLA, di Alfredo MIS-LEI; ANGELO, di Giovanni PALMISANO; RICCAR-DO, di Luigi POZZETTI; ROBERTA, di Germano RICHINI; ENRICO, di Silvio STANO; MOR-GAN e ALCHIS, di Mauro CARTASEGNA; FUL-VIA, di Michelangelo COLAUTTI; MASSIMO, di Carlo Alfonso FALASCA; FABRIZIO, di Pietro FICETTI; LAURA, di Mario GRAMMATICA; DA-NIELA MARIA, di Salvatore POLISE; STEFANO, di Flavio RAMA.

**Direzione Servizi del Personale** — CRIS-TIANO, di Pasquale ANFOSSI; MARTA, di Giulio AZEGLIO GIANINETT; FRANCO, di Luciano BIAN-CONI; NADIA, di Francesco BIASIA; MARIO, di Gerolamo CANULI; LOREDANA, di Carmine CA-PUTO; MARGHERITA, di Vincenzo CASILLI; TI-ZIANA, di Ciro CASSESE; CRISTINA, di Fer-

nando CIANGOLA; LUCA, di Igino CIVITICO; CINZIA, di Vincenzo D'AMICO; GIORGIO, di Giu-seppe FORTUNATO; ALESSANDRO, di Mario GA-RIMALDI; MAURIZIO, di Giuseppe GIORDANA; MARIA LUISA, di Giampiero GLIORI; STEFANO, di Paolo GRANDE; CLAUDIO, di Luigi GUASCHI-NO; GIOVANNA, di Antonio LABATE; FRANCE-SCA, di Andrea LANZONE; LIDIA, di Marco LA-VEZZATO; MAURO, di Principio MADIO; MARIA LAURA, di Benedetto MASEIA; GIUSEPPE, di Ciro MASECCHIA; DANIELA, di Attilio MICCOLI; MAURIZIO, di Carmine MONTEBELLO; LUIGI, di Lazzaro NICOLA; MARZIA, di Armando PA-LUMBO; MIRELLA, di Gregorio PETRONE; LAU-RA, di Pasquale PICCINNI; ROBERTO, di Matteo SANTINO; OMBRETTA, di Arnaldo SCALANDRIS; ISABELLA, di Francesco TALARICO; FABIO, di Salvatore TOMARCHIO.

**Sezione Officine di Firenze** — BARBARA, di Gaspare BONANNO; ELENA, di Lino PELANTI; ANNAMARIA, di Paolo GUIDACCI.

Ricordiamo ai genitori che per la pub-blicazione in questa rubrica del ritratto dei loro bimbi è sufficiente inviare per posta una foto in nero, di qualunque formato a: Illustrato Fiat, Corso Marconi 10, Torino, scrivendo sul retro il nome del bambino, il nome e il cognome del genitore che presta la sua opera alla Fiat e la Sezione di appartenenza.

## Nuovo Centro di Ronchi (Filiale di Trieste)

E' stato realizzato ed è en-trato in funzione a Ronchi dei Legionari (Monfalcone) un nuovo Centro Fiat, dipenden-te dalla Filiale di Trieste, per la messa a punto, il deposito e la distribuzione delle unità nuove.

Dotato di una capacità ri-cettiva di oltre 1500 veicoli, il Centro sorge in prossimità dell'autostrada Mestre-Trieste — località geograficamente favorita per le comunicazioni con il Friuli e la Venezia Giu-lia — su un'area di 45.000 metri quadrati, di cui oltre 11 mila coperti. Con il reparto di messa a punto e depositi

coperti e scoperti, dispone di un capace magazzino centra-le ricambi (per oltre 200 tonn. di particolari) e di uno spe-ciale reparto per l'assistenza rapida ai veicoli industriali.

Il Centro svolge una fun-zione sussidiaria e di affian-camento alla Sede di Trieste.

Recentemente la Filiale ha organizzato con successo per i propri dipendenti e loro fa-miliari una visita ai nuovi im-pianti. E' stata una cordiale occasione d'incontri alla qua-le hanno entusiasticamente aderito e partecipato oltre 320 persone.





## I bambini davanti alla TV

I bambini davanti alla TV: seduti immobili sul divano, sdraiati per terra con il capo appoggiato a una mano, nascosti sotto i tavoli. E' un rapporto quotidiano tra i piccoli spettatori e il teleschermo che ha suscitato e continua a proporre inquietanti interrogativi. La TV fa bene ai bambini? Fino a che punto può essere loro utile? In che limiti deve essere vista? A queste domande gli psicologi e i medici specialisti hanno in parte già risposto: non pronunciando condanne o facili assoluzioni, ma con una serie di consigli rivolti ai genitori. La TV è un mezzo che presenta i fatti, la realtà, e le favole nella forma più diretta e facile da comprendere; il linguaggio delle immagini.

Tuttavia, nei bambini richiede sforzo, attenzione, procura fatica e stanchezza. Il primo consiglio è dunque semplice: i bambini non devono stare troppo davanti alla televisione, altrimenti, qualunque cosa venga loro offerta da vedere, ne ricavano di certo un danno. Dopo qualche tempo (da mezz'ora a un'ora, a seconda dell'età) il bambino si stanca: resta ancora affascinato davanti al teleschermo ma la sua mente non è fresca, riceve stimoli che sa discernere con fatica, non ha tempo per assorbire quanto vede, ne resta solo impressionato in un modo brutale e improduttivo.

I genitori tra le trasmissioni dedicate ai bambini possono scegliere quelle che a loro sembrano le più riuscite ed efficaci, e aiutare la visione commentando qualche volta con il bambino quello che vede. (Non con esclamazioni e inviti allo stupore — i bambini sanno stupirsi da soli — ma con opportune spiegazioni, smitizzando affabilmente e affettuosamente le immagini della televisione).

Gli educatori consigliano di aiutare il

bambino ad essere critico di quello che vede: critico non sul « valore » delle immagini, ma semplicemente su quello che le immagini dicono. Il bambino che « racconta » quello che ha visto alla TV è un bambino che sa difendersi dal pericolo della ricezione passiva.

Fuori dei programmi per bambini la scelta deve essere cauta non tanto per superficiali ragioni moralistiche, quanto per rispetto alla mentalità ed alle idee del piccolo spettatore. C'è la tradizione di far assistere i piccoli allo spettacolo serale del Carosello pubblicitario. I bambini lo trovano divertente per la sua continua varietà e spesso proprio in virtù della stravaganza delle scene e dei personaggi. L'intervento sorridente dei genitori con qualche battuta ironica sarà utile.

Poca televisione, ben diluita e « postillata »: questa regola aurea non viene troppo rispettata. Spesso i bambini guardano i programmi televisivi degli adulti, e, di preferenza, gli spettacoli che contengono scene di violenza (polizieschi, western). Gli psicologi spiegano che questa scelta è naturale e tranquillizzano quei genitori che sono preoccupati dai gusti « violenti » dei bambini. La violenza è pericolosa nei gusti degli adulti. I bambini hanno bisogno di scaricare, anche attraverso gli spettacoli, la loro energia tesa a rappresentare una violenza giocosa. L'esperienza di uno studioso americano ha dimostrato che dopo avere assistito ad uno spettacolo avventuroso i bambini dormono tranquilli e sereni. Non è l'autorizzazione ad una indulgenza indiscriminata, non è una ricetta da sostituire alla camomilla serale, ma un invito a lasciare, anche davanti alla televisione, un poco di libertà alla fantasia dei bambini.

S. R.

## ANNIVERSARI DI MATRIMONIO



I coniugi Maria e Antonio Fenoglio (Anziano Fiat), (foto 1), hanno celebrato le nozze d'oro. Elisabetta e Bruno Sarto (Anziano Fiat, Premio di Fedeltà), (foto 2), hanno raggiunto i 35 anni di matrimonio. A questi coniugi felici « Illustrato Fiat » porge vivi rallegramenti e sinceri auguri.

## NOZZE

Sezione Sede Centrale — Anna Maria OGLIESE; p.ch. Franco BAUDROCCO; Elio BERGERO; Matteo BINELLO; Walter BOLOGNA; Carla BRUN con il p.agg. Gian Franco PIOVANO (Direzione Ricambi); rag. Giorgio CORRADINO; p.i. Roberto GATTERA; dr. Alessandro LUCCA; ing. Francesco PISTAMIGLIO; ing. Pietro PUCCIO; p.i. Giuseppe ROMUSSI; Mara SPADONI; dr. Francesco SQUILLACI; p.i. Renzo TORCHIO; ing. Ferdinando VENUTTI; p.i. Pierfranco VADA; Eliana ROSTAGNO; Raffaella MONFRINO; Remo PERERA; rag. Giuseppina FERRARI; Luigi BIOLE; Mario GIORCELLI; p.i. Enrico GALETTO; ing. Alberto ANCARANI; Paola BERNARDI con il geom. Elio PAROLA; Maura BERTIGLIA; geom. Lorenzo BETTASSA; p.i. Luigi BORCA; rag. Anna Maria CALLIKRO; Franco CASSETTA; p.i. Giorgio CASTAGNA; p.i. Giorgio DE CASTELLI; p.i. Renato DE CHIARA; geom. Mario FAGGIANA; geom. Antonio FARELLO; Mario FARINA; p.i. Walter GOBBI; Lorenzo GUGLIELMINA; rag. Maria Grazia LUSSIANA; Maria Luisa MACCOCCO con il rag. Giovanni Battista NOVARESE (Sezione Ages); Sergio MALVEZZI; Luigi MENEGHIN; p.i. Giancarlo MENSA; Giancarlo OTTO; geom. Franco FIOCCOLI; geom. Remo QUALIATTINI; Ferdinando RAMORINO; Margherita RAZZA; Emilio SARDI; Federico TURELLO; p.i. Mario TURINETTO; Elisa DRAPPERO; rag. Lidia BARBERIS; Giovanni

Battista POVERO; dr. Giancarlo PRATO; dr. Andrea BOURIOT; Luisa ANDREIS; p.i. Mario BARONI; rag. Giovanna BERTETTO; Carlo BORZONE; Giuseppe CERA; Luciano CERNOIA; ing. Gioacchino D'AMBROSIO; p.i. Sergio MOSCHIONI; ing. Vittorio SAIITA; p.i. Silvano SERAFINI.

Ufficio di Genova — dr. Sergio GIOFFRÉ.

Filiale di Torino — Sergio CARBONERO; rag. Renato GUELPO; Luigi SETTANNI; rag. Giorgio CURINO; geom. Luigi GRAZIANO.

Sezione Ferriere — p.i. Giacomo MARTINETTO; rag. Sergio GREPPI.

Stabilimenti di Avigliana — Silvano Chiariglione; Vito DELL'OLIO; Maura MARTELLI con Alfredo GOFPI; Genesio VAIR; p.i. Franco CHIRIO.

Sezione Fonderie e Fucine — Luciano GHIGGIA; Graziella MICHELIN; Pietro BARROERO; Giovanni GAMBASSINI; Laura VARLIERO; Carlo LERDA; Luigi AIROLA; Giuseppe MILANESIO.

Automobili Mirafiori — Gianfranco LONGO; geom. Giuseppe PASQUARELLI; Roberto ABBATE DAGA; Remo MASOTTI; Giovanni IVALDI; Giorgio MACCARIO; Libero MANGOSIO; Domenico MINNITI; p.i. Antonio BUSE; Albertina GUGLIELMINO; Rossano BARCHI; rag. Vanna BOTTA; Lucio FAGLIANO; Luciano TORTORE; Bianca GIUGANINO con p.i. Giovanni CHISOTTI; Giuseppe D'AVENIA; geom. Giulio MIRO; p.i. Angelo BAGNASACCO; Sergio BURATTO; p.i. Francesco CUGNO; p.i. Francesco GODANO; Mario

ORIGLIA; Silvano SILANO; Renzo TERZUOLO; p.i. Renato TESTORE; Amalia FONTANA; p.i. Bernardo QUACCHIO; p.i. Riccardo CELLERINO; rag. Miranda SERRA; Renzo ARMELLINO; p.i. Roberto SICCARDI; p.i. Franco VALLO; Annibale SOLIMANDO; p.i. Ezio GROSSO; Michele RAVERA; p.i. Fabrizio CECOCARINI; p.i. Roberto BERTONI; Divo BORELLO; Rosalia CAPELLO con Paolo BERTAGNOLI; rag. Mirella BERTORELLO; Ivana BREUZA con Lorenzo ROCCHETTI (Ses. Off. Sussidiarie Auto); Maria Antonietta CATTINA; Fabio SCALABRINO; p.i. Carlo NERVING; Walter MUSTARI; Angelina TRIGOLO; rag. Domenico PIZZOLATO; rag. Giuliana BONASIA con Ilario DAL BEN.

Sezione Officine di Rivalta — p.i. Carlo VALETTI; Giovanni CHIRONO; Pietro PORPORATO; p.i. Mario MINERDO; Emanuele PRETTE; Anna IANINETTI; Angela FINELLO.

Sezione Officine Sussidiarie Auto — geom. Silvio SACCO; Pierluigi BAUDUCCO; p.i. Luigi GAVASSA; Loredana ROSSI; Anna Maria ZANNI.

Sezione Ricambi — Franco VALSANIA; Giancarlo ROSSI.

Sezione SPA — Graziella IORMINOLO; Maria Teresa PINERI; p.i. Luigi MUSSOTTI; rag. Emanuela ROSSO; Renata COMOGGIO; Remo MATTA; p.i. Paolo PONTIROLI; Roberto RICCIARDI; Giovanni GILLIA; Claudio PALANDELLA; Enrica BRANDELLI; Giuliana FERRARA.

Stabilimento Officine di Stura — p.i. Mauro PESCE; Fernando SALIO; Enrico GIACONE; p.i. Mario RIZZOLA.

Sezione Ages — Gianfranco LESINA; Elsa MOSSO.

Sezione Grandi Motori — Silvana ODDENINO; Maria Teresa RABINO.

Sezione Velivoli — rag. Angioletta BERTOLO; Anna Maria SACCHETTO; p.i. Gian Marco OTTONELLO; Valeria FAVERO; p.i. Raffaele BARLETTA; ing. Giancarlo FRANZINI TIBALDEO; p.i. Pier Angelo PIAZZA.

Fiat Grandi Motori — Giovanni PATRINO; p.i. Carlo MAGGIO; p.i. Carlo ROTELLINI; geom. Stefano MORETTI; p.i. Adelfino DAI PRE; Fabio GOTTFRID; Roberto PEZZA; Mariolina DEMICHELLI; p.i. Giovanni ANGILERI; p.i. Cesare DELLAPORTE.

Sezione Materiale Ferroviario — Adriana COTURA con Edoardo VERZETTI.

Sezione Produzioni Ausiliarie — p.i. Carlo CECATELLI; Pier Giorgio CURELLO; p.i. Giancarlo VIGLIETTI; Maria Grazia CALLAINI; Pietro MORRA; p.i. Roberto BARBIERI; p.i. Fiorenzo VANIGLIA; Maurizio GENTILE.

Direzione Ricambi — Mariateresa FALLETTO con rag. Ermanno MANZOLI; Franca ROSSI; geom. Ferruccio PEIRETTI; Graziella DEZANI; geom. Silvio DOMINICI; rag. Elvio BENVENGA con Delfina SEDINO; Bruna BORIO; Antonia Rosa SOLAZZO; Emiliana DEZZANI.

Sezione Costruzioni Impianti — Maria Rosa PERIALE; Antonio SALATO; Sergio DI PIRAMO; Alberto BERTO; Luciano SABBADIN.

Sezione Officine di Marina di Pisa — Paolo CECCHI con Sonia VITA.

Sezione Officine di Modena — p.i. Marco GOVONI; Walter MONELLI; Elio FONTANA; Luigi GIACOMETTI; Cesarino PRETI; Nino BACCILIERI; Rino MEDICI; Emere TAGLIANTI; Luciano PASSONI; Bruno MASETTI; Wilmo MEDICI; Mario MARCOLINI; Paolo SIMONI; G. Carlo MESCOLI.

## Lettere di bambini

Dopo i turni estivi alle Colonie molti bambini sentono il desiderio di scrivere alla Direzione Fiat per manifestare la loro soddisfazione e ringraziare per l'affettuosa assistenza ricevuta.

Sono letterine semplici, vergate con calligrafia scolastica, spesso scritte su carta a righe o a quadri. In più di un caso, l'iniziativa di prendere carta e penna c'è da pensare l'abbia avuta la mamma o il papà, soddisfatti di constatare i benefici effetti di una vacanza trascorsa in ambiente sereno e salubre.

E in queste letterine c'è anche chi, come Egle Cel, di 12 anni, con il suo grazie, manifesta il rimpianto perché la sua età non le consente più di frequentare le Colonie. « Sono andata per ben sei anni e ho avuto la soddisfazione di vedere tutte le Colonie Fiat » scrive la piccola Egle « dove mi sono sempre trovata molto bene, come trattamento e come persone, molto comprensive. Ho scritto questa lettera perché anch'io mi sento un po' anziana Fiat, avendo frequentato dall'età di tre mesi l'asilo nido ». E termina: « Il mio grazie sincero alla Fiat di tutto, dei bei ricordi di vacanze trascorse in Colonia e così pure dei regali natalizi, che, come tutti i bimbi, andavo a ritirare con grande gioia, accompagnata da mio papà. Anche per quelli, pazienza, capisco che sto diventando grande ».

## Ing. Elvio Carlo Cané



E' scomparso il 14 novembre l'ing. Elvio Carlo Cané, già Capo della Sezione Miniere.

Era nato a Montella (Avellino) nel 1890. Laureatosi a Torino in ingegneria civile, aveva partecipato, con il grado di capitano del genio, alla prima guerra mondiale, ricevendo l'onorificenza di Cavaliere di Vittorio Veneto.

Specializzatosi nella tecnica mineraria alla direzione di miniere in Sardegna, Abruzzo e Sicilia, entrò alla Fiat nel 1938 presso la Sezione Ferriere con l'incarico di sviluppare le ricerche minerarie. Nel 1942 gli venne affidata la Sezione Miniere che ha retto fino al 1963 con particolare competenza e dedizione, utilizzando l'esperienza acquisita in tanti anni di attività mineraria.

Per le sue doti di mente e di cuore, seppe meritarsi l'amicizia dei colleghi e la stima dei collaboratori, che oggi rimpiangono commossi la sua scomparsa. L'« Illustrato Fiat » associandosi al loro cordoglio, rinnova alla famiglia sincere condoglianze.

## LUTTI

Sono recentemente scomparsi: (2-11-69) il Comandante Dante DAINOTTI, Dirigente al Servizio Centrale Trasporti; (24-10-69) il Signor Giuseppe Lanfossi, padre del Dott. Carlo LANPOSSI, Direttore della Filiale di Cagliari; (25-10-69) la Signora Margherita Guglielmi ved. Mora, madre della Sig.ra Cesarina MORA ved. GAYS, Dirigente alla Direzione Bilanci; (27-10-69) il Signor Pietro Piantini, padre del Dott. Alessandro PIANTINI, Dirigente al Gruppo Affari Internazionali; (29-11-69) la Signora Caterina Carbonatto Castellino, madre della Dott. Olga CARBONATTO, Dirigente alla Sede Centrale; (13-11-69) la Signora Maria Rossotto ved. Olivero, madre del Dott. Pietro OLIVERO, Dirigente alla Direzione Ricambi.

Dr. Giampaolo PENDINO (Sede Centrale); Francesco MARCHIANI (Sezione Produzioni Ausiliarie); Paolo BARBERO, Giuseppe CAVALLI, Giuseppina DALL'ARA, Carlo MARIANI, Luigi MOLINO (Automobili Mirafiori); Mario ROSSO (Gest. Patt. Centrali); Mario CONCU (Off. di Rivalta); Sinoda PINCELLI, Paolo SALOMONI, Antonio SAVIO (Off. di Rivalta); Giuseppe VIRANO; Giovanni FEYLES (Fonderie e Fucine); Antonio GI-FUNI, Giovanni MANZIN, Fernando SPERINI (Off. Sussidiarie Auto); Angelo ZANOTTO (Off. di Stura); Francesco GALLO, Silvano GAYA, Tarcisio MARTARELLO, Calogero VASSALLO (Spa Centro); Marcello BRILLI (Spa Stura); Francesco SOAVE (Spa Gim); Bruno ARNALDO, Natale GAGLIO, Bruno SPIGAROLO, Felice SUPPO, Luciano TREVISANUTTO (Ferriere); Luigi BOCCARDO, Francesco CAMPRA, Mario RUSSO, Giovanni COSTA TOSERO (Materiale Ferroviario); Giovanni CANALE (Grandi Motori).

La madre del rag. Secondino RIOLFO, il padre di Angela CORSO, la madre di Umberto BRUGIA-FREDDO, la madre di Giuseppe GRATTAPAGLIA, il padre di Aldo BRUSA, la madre di Claudio RAINERI, la madre di Riccardo MASCHIO, la sorella del dr. Marcello BUSSI, la madre di Marisa SOLERO BULLIO, il padre di Maria ROLANDO, il padre del rag. Liliana SUBBRIZIO SARTORE, la madre di Aldo GUAZZOTTI, il padre di Gianfranco MORBELLI, il padre del rag. Giovanni ROBINO, il padre del p.i. Andrea CASTELLERO, la madre di Mario RAVERDINO, la madre di Giovanni D'AGATI, la madre di Dione-mede MARVASI, la moglie dell'ing. Paolo PIANTELLA, la madre di Francesco LUPO, il padre dell'ing. Claudio LOMBARDI (Sede Centrale). La madre di Livio MATTA (Filiale di Torino). Il padre di Terilde Angiolina PIROZZI e Pasquale PIROZZI (Ses. Costruzioni e Impianti). Il padre di Luigi GONELLA (Sezione Stabilimenti di Avigliana). Il padre di Maria AIMEONE RONDO CALTABIANO, il padre di Maria Maddalena e Lorenzo GREGORIO, la madre del geom. Luigi CAMPANILE (Sezione Fonderie e Fucine).

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





## Perù: la diga del Mantaro

(Foto di Lino Pellegrini)

In Perù l'Impresit-Girola-Lodigiani — il gruppo d'impresit di fama e importanza internazionali attraverso il quale la Fiat partecipa alla realizzazione di opere pubbliche in tutto il mondo — ha in corso di costruzione una imponente opera sul Mantaro. Ne fanno parte una diga in calcestruzzo e un tunnel che, con la sua lunghezza di circa 22 chilometri, è considerato il più grande lavoro del genere in tutto il mondo e convoglierà le acque alla centrale elettrica a valle della diga con un salto di oltre 850 metri. In America Latina l'Impresit ha già attuato altre grandiose realizzazioni: opere stradali (Argentina, Cile, Perù), il porto di Pisco (Perù), l'impianto idroelettrico del Nare (Colombia) e un ponte lungo tre chilometri (Ecuador).