

ILLUSTRATO FIAT

Anno XVII - N. 3

PERIODICO MENSILE

Marzo 1969

FIAT

ARCHIVIO FIAT

IL CENTRO STORICO



LA 128

La Fiat ha annunciato la nuovissima 128, già in produzione sulle linee dello stabilimento di Rivalta e che sarà posta in vendita in Italia nel mese di aprile. La 128 — che succede alla gloriosa 1100 — si presenta con soluzioni tecnicamente avanzate e caratteristiche di grande interesse. Cilindrata 1116 cmc, 55 CV di potenza, trazione anteriore, gruppo motopropulsore disposto trasversalmente, sospensioni a quattro ruote indipendenti, freni a disco anteriori, comando freni a doppio circuito, spaziosa e confortevole abitabilità per 5 persone. La 128 — che ha una linea elegante e slanciata — viene prodotta nelle versioni berlina con due e quattro porte.

Conferenza del dott. Umberto Agnelli a Parigi

Il dott. Umberto Agnelli ha tenuto a Parigi una conferenza all'Istituto Universitario di Scienze Economiche e Commerciali (ESSEC) in occasione delle giornate di studio presiedute dal Ministro dell'Industria André Bettencourt, alle quali hanno partecipato, oltre agli studenti, industriali, studiosi e personalità politiche. La conferenza è stata seguita con il più vivo interesse da oltre 300 persone che alla fine hanno posto al dott. Agnelli numerose domande.

Il dott. Agnelli ha illustrato la impostazione e lo sviluppo dei programmi a media e lunga scadenza in una grande azienda, indispensabili per acquisire una adeguata competitività sul mercato internazionale. Nei piani generali di sviluppo — ha precisato il relatore — le previsioni di mercato acquistano un ruolo sempre più rilevante ed un contenuto più ampio e complesso: alla Fiat, ad esempio, la loro determinazione viene compiuta con i mezzi e le tecniche più moderni.

« Presupposto fondamentale — ha concluso Umberto Agnelli — è di avere un ritmo di incremento globale che consenta di valorizzare nel modo migliore le preziose risorse umane e le capacità tecniche dell'azienda ».



M. Umberto Agnelli a l'École Supérieure des Sciences Économiques et Commerciales (ESSEC) à l'occasion des journées d'étude présidées par Monsieur André Bettencourt, Ministre de l'Industrie. Aux journées ont participé, avec les étudiants, des industriels, des experts et des personnalités politiques. La conférence a été suivie avec le plus vif intérêt par plus de 300 personnes, qui à la fin lui ont posé de nombreuses questions.

M. Agnelli a décrit la structure et le développement des programmes à moyen et long terme qui sont indispensables à une grande Entreprise

pour acquérir une compétitivité adéquate sur le marché international. Le conférencier a précisé que dans les plans généraux de développement les prévisions de marché jouent un rôle de plus en plus important et acquièrent un contenu de plus grande complexité: chez Fiat, par exemple leur détermination est accomplie avec les moyens et les techniques les plus modernes.

M. Agnelli a conclu en disant qu'il « est fondamental d'avoir un rythme d'accroissement global qui permette de valoriser au mieux les ressources humaines et les connaissances techniques de l'Entreprise ».

Al Salone della 130,

Inaugurato il 13 marzo dal Presidente della Confederazione elvetica signor Ludwig von Moos, il 39° Salone Internazionale di Ginevra, si è concluso dopo undici giorni di vita intensa e fervida, visitato da non meno di cinquecentomila persone, molte delle quali giunte dall'Italia per non perdere il privilegio di essere tra i primi a « scoprire » la nuova Fiat 130.

E' stata una grande e interessante rassegna, con oltre 1200 espositori di 21 paesi, nei settori vetture, carrozzerie, auto da competizione, cicli e motocicli, caravans, accessori, nautica (quest'ultima in alternativa annuale con gli autoveicoli industriali).

Fiat 130, la novità più ammirata

Ginevra è una delle piattaforme più importanti per la presentazione internazionale di novità automobilistiche. A questo Salone la Fiat 130 è stata la novità più attesa ed ammirata dopo le diffuse anticipazioni di tutta la stampa mondiale. La grande berlina di prestigio si è inserita nella categoria delle vetture europee qualitativamente più avanzate in fatto di comodità, eleganza, prestazioni, sicurezza.

Accanto a un esemplare della modernissima vettura, un gruppo espositivo ne ha mostrato i particolari meccanici e di carrozzeria attraverso un ciclo dimostrativo che portava la 130 ad affiorare dal pavimento, a sollevarsi prima come autotelaio e quindi a ricomporsi come vettura completa in una suggestiva sequenza di movimenti.

Gli intenditori della bella meccanica hanno così potuto ammirare per la prima volta i dettagli tecnici e funzionali della nuova berlina Fiat. Le caratteristiche tecniche di maggior rilievo della 130 sono, come è noto, il motore a 6 cilindri a V (2860 cc di cilindrata, 140 CV DIN), il cambio automatico; le sospensioni a quattro ruote indipendenti; il volante regolabile in distanza ed inclinazione; il doppio circuito idraulico dei quattro freni a disco. Sottolineate dai giornali le realizzazioni per la sicurezza che, nella 130, sono state curate e ricercate in ogni dettaglio e che vi trovano appunto la loro massima espressione, mentre ricchi sono gli elementi concreti di confort. Esteticamente la carrozzeria della 130 ha interessato l'attento pubblico del Salone per il suo disegno lineare, scuro da estrosità ed improntato alla tipica raffinata eleganza latina.

Il grande stand Fiat, caratterizzato da superfici in originali accostamenti di acciaio inossidabile e moquette, composto in una nitida ed essenziale scenografia grafica, è stato sempre affollato.

Alla nuova 130 hanno fatto corona tutti i modelli di produzione: 124 e 125 nelle versioni berlina e Special (queste ultime novità per la Svizzera) il gruppo delle sportive, coupé e spider 850 Sport, 124, Fiat Dino e infine le minori cilindrato: 500, 600, 850 berlina e Special.

La conferenza stampa

Quello elvetico è un mercato interessante, sul quale le posizioni dell'Italia sono dal dopoguerra in continuo miglioramento. In particolare

L'Oscar dell'auto alla 124 Special

La Fiat 124 ha vinto per la terza volta consecutiva l'ambito Oscar dell'auto della Rivista scientifica tedesca a grande diffusione « Hobby » di Stoccarda. Infatti, nel 1966 il premio fu assegnato alla berlina 124, nel 1967 al coupé 124 Sport, mentre nel 1968 oltre 42.000 lettori di « Hobby » hanno dichiarato a grande maggioranza di voti la Fiat 124 Special vincitrice del gruppo A con la seguente motivazione: « Una vettura nella cui concezione si rileva la perfetta utilitaristica della forma ».

E' questo un nuovo importante successo europeo della Fiat 124.

Alla premiazione, svoltasi nella nuova sede editoriale di « Hobby » a Stoccarda, presenti numerose personalità e giornalisti del mondo automobilistico e il direttore della Deutsche Fiat dr. Giuseppe Bonelli, è intervenuto l'ing. Dante Giacosa, direttore della Direzione Progetti e Studi Autoveicoli e del Centro Stile Fiat che ha ricevuto dal Redattore Capo di « Hobby » Günther Honolka la coppa d'onore. L'ing. Giacosa ha quindi tenuto una relazione sui concetti stilistici che la Fiat ha seguito nella creazione della 124.

Nelle altre due classi previste dal concorso hanno vinto la Audi 100 LS e la BMW 2500, i cui premi sono stati ritirati rispettivamente dal direttore ge-



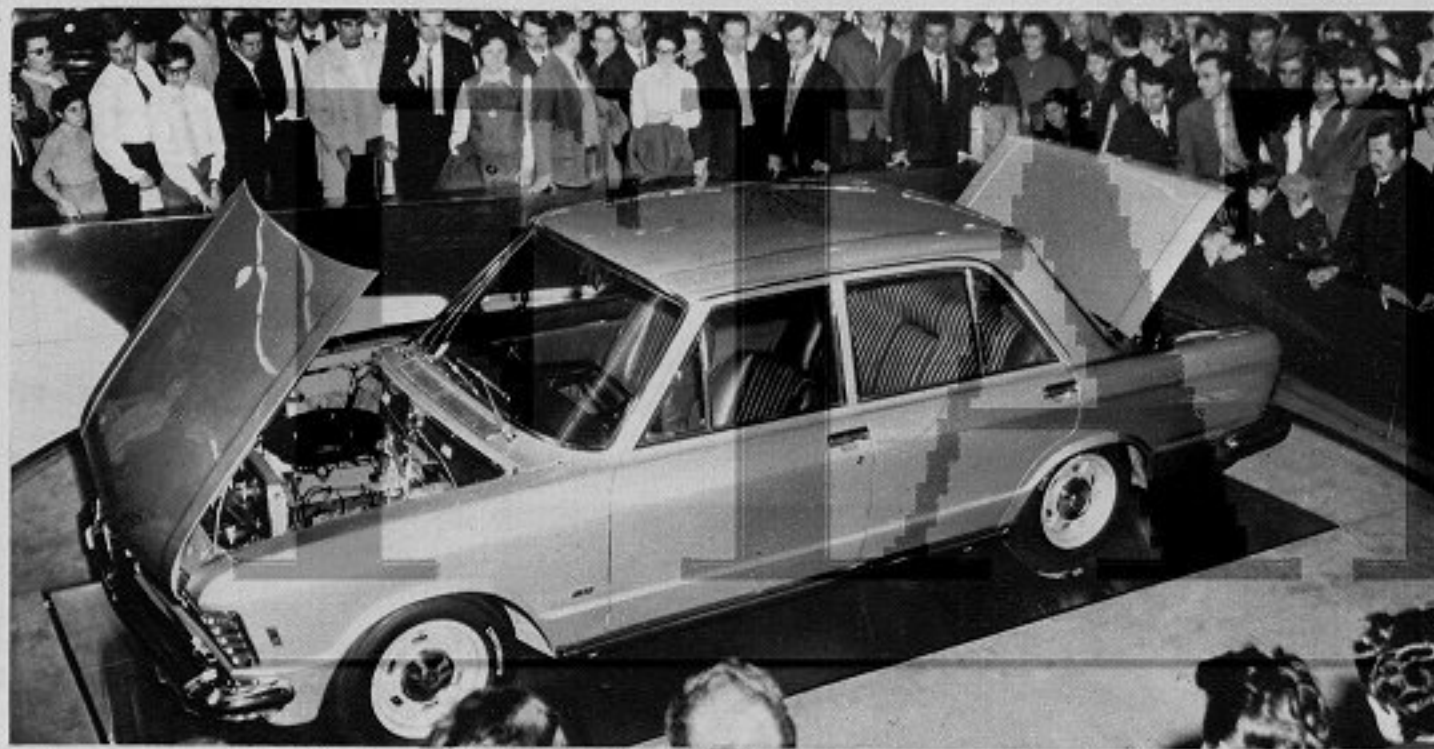
nerale ing. Kraus per l'Auto Union, e dal consigliere di amministrazione dott. Hahnemann per la BMW.

Der Fiat 124 hat zum dritten aufeinanderfolgenden Mal den Auto-Oscar erhalten, welchen die grosse Stuttgarter populär-wissenschaftliche Zeitschrift « Hobby » ausgeschrieben hatte. Tatsächlich wurde der Preis 1966 von der 124 Limousine und 1967 vom 124 Sport Coupé gewonnen und schliesslich wählten 1968/1969 mehr als 42.000 « Hobby »-Leser den Fiat 124 Special zum Sieger in der Klasse A mit folgender Begründung: « Ein Wagen mit perfekter Zweckform ». Die Prämierung fand im neuen Sitz des EHAPA-Verlagshauses

in Stuttgart statt. Zugewogen waren zahlreiche deutsche Persönlichkeiten und Automobilfachjournalisten, der Direktor der Deutschen Fiat Dr. Giuseppe Bonelli, sowie Herr Dr. Ing. Dante Giacosa, Direktor PKW-Konstruktionsabteilung und des Styling-Zentrums der Fiat, dem « Hobby »-Chefredakteur Günther Honolka den Ehrenpokal überreichte. Herr Ing. Giacosa hielt dann ein Referat über die stilistischen Überlegungen bei der Entwicklung des Fiat 124.

In den beiden anderen Wettbewerbsklassen haben der Audi 100 LS und der BMW 2500 den ersten Platz errungen. Für die Auto Union nahm der Geschäftsführer Ing. Kraus und für die BMW das Vorstandsmitglied Dr. Hahnemann den Preis entgegen.

di Ginevra successo internazionale presente con tutta la gamma auto Fiat



appaiono lusinghieri i risultati della Fiat, tradizionalmente favorita dalle simpatie della clientela svizzera e in continua ascesa nelle cifre di immatricolazione di vetture e veicoli industriali.

La posizione della Fiat in Svizzera è stata illustrata nel corso della conferenza stampa, tenutasi alla vigilia dell'apertura del Salone nei locali della Fiat Suisse. E' stata una delle più affollate dai giornalisti di tutti i Paesi, ricevuti dal presidente della Fiat Suisse monsieur Billy, dal vice

presidente dott. Berruti e dal direttore ing. Manfredi, presenti il dott. Pittaluga e dott. Fenoglio del Gruppo Affari Internazionali.

Ecco in riassunto i risultati ottenuti l'anno scorso dalla Fiat sul mercato elvetico: immatricolate circa 20.000 vetture, con un aumento di oltre il 15% rispetto al 1967, superando ogni precedente primato, e consolidando la Fiat tra le più importanti marche di tutto il mondo, con una partecipazione del 12% circa sulle vendite globali in Svizzera.

A questa affermazione hanno particolarmente contribuito le berline 124 e 125, il coupé 124 Sport, le 850 Special e coupé. Dal 1° gennaio ad oggi la Fiat Suisse ha già venduto oltre settemila unità.

Nella stessa occasione è stato proiettato un documentario sulla 130 vista attraverso una avvincente e incalzante serie di inquadrature in studio e in collaudo.

Ginevra si è così confermato un grande Salone e un nuovo concreto successo della produzione Fiat.

La produzione Autobianchi

Alla rassegna ginevrina, ottimo successo di pubblico e di interesse ha avuto anche l'elegante stand dell'Autobianchi, dove accanto alle versioni della « Bianchina » facevano spicco i modelli « Primula » berlina 65 C a 2, 3 e 5 porte e coupé S, tenuti a battesimo, proprio a Ginevra, esattamente un anno fa. Come è noto, i modelli « Primula », sono tutti dotati di trazione anteriore e di motore trasversale a 4 cilindri, rispettivamente di 1197 cmc le versioni berlina e 1438 cmc il coupé S.

E' una produzione di classe che gode di un crescente apprezzamento da parte della clientela internazionale in genere e svizzera in particolare.

Nel quadro dell'accordo Fiat-Citroën, la produzione Autobianchi era esposta accanto alla gamma Citroën, in quanto in Svizzera come in Belgio, la vendita e l'assistenza dei modelli Autobianchi è attuata dalla Citroën.

La production Autobianchi

L'elegant stand de l'Autobianchi a reçu a Genève la visite d'un public nombreux et intéressé. A côté des versions désormais connues de la « Bianchina » se détachaient les modèles « Primula » berlina 65 C à 2, 3 et 5 portes et le coupé S, présentés justement à Genève il y a un an. Tous ces modèles « Primula » sont à traction avant, avec moteur transversal à quatre cylindres, respectivement de 1197 cm3 les versions berlina et 1438 cm3 le coupé S.

C'est une production de classe qui bénéficie d'une croissante appréciation de la part de la clientèle internationale en général, et suisse en particulier.

Dans le cadre de l'accord Fiat-Citroën, la production Autobianchi était exposée aux côtés de la gamme Citroën. En effet, aussi bien en Suisse qu'en Belgique, la vente et l'assistance des modèles Autobianchi est effectuée par Citroën.

Au Salon de Genève, succès international de la 130. Présente toute la gamme des voitures particulières Fiat.

Le 39ème Salon International de Genève, qui a reçu la visite de plus de 500.000 personnes (de nombreux visiteurs arrivaient d'Italie pour ne pas perdre le privilège d'être parmi les premiers à « découvrir » la nouvelle Fiat 130), a été un grand succès.

A ce Salon, la Fiat 130 a été la nouveauté la plus attendue et admirée après les anticipations largement diffusées par la presse mondiale. La grande berlina de prestige s'insère dans la catégorie des voitures européennes d'avant-garde en fait de confort, d'élégance, performances, sécurité.

Sur le stand Fiat voisinaient un exemplaire de la très moderne voiture et un groupe d'exposition mobile qui en montrait tous les détails mécaniques et de carrosserie à travers une série de séquences suggestives : le châssis de la voiture se soulevait du plancher et s'unissait ensuite à la carrosserie pour former la voiture complète.

Les fins connaisseurs de belle mécanique ont ainsi eu la possibilité d'admirer pour la première fois les détails techniques et de fonctionnement de la nouvelle berlina 130 Fiat.

Le grand stand Fiat, caractérisé par une mosaïque qui unissait l'acier inoxydable et les moquettes à la décoration nette et essentiellement graphique, a reçu un grand nombre de visiteurs.

La nouvelle 130, telle une reine, était entourée de tous les modèles de la production Fiat : 124 et 125 dans les versions berlina et Spécial (ces dernières étant une nouveauté pour la Suisse), le groupe des voitures sportives, coupé et spider 850 Sport, 124 Sport, Fiat Dino et enfin les petites cylindrées : 500, 600, 850 berlina et Spécial.

La position de la Fiat en Suisse a été illustrée au cours d'une conférence de presse, tenue la veille de l'ouverture du Salon auprès de la Fiat Suisse. Ce fut l'une des conférences de presse les plus suivies par les journalistes de tous les Pays présents à Genève, et reçus par le Président de Fiat Suisse, M. Billy, par le Vice-Président M. Berruti et par le Directeur

M. Manfredi, Messieurs Pittaluga et Fenoglio, du Groupe Affaires Internationales, étaient également présents.

Voici, en résumé, les résultats obtenus l'année dernière par Fiat sur le marché helvétique : plus de 20.000 voitures immatriculées, avec une augmentation de plus de 15% par rapport à 1967, dépassant tous les records précédents et affermissant la Fiat parmi les plus importantes marques du monde entier, avec une participation d'environ 12% sur les ventes globales en Suisse. A cette affirmation ont contribué en particulier les berlines 124 et 125, le coupé 124 Sport, la 850 Special et la 850 Sport coupé. Depuis le 1er Janvier 1969 la Fiat Suisse a déjà vendu plus de 7.000 unités.

A cette même occasion, un documentaire sur la Fiat 130 a été projeté : la voiture vue à travers une série de rapides séquences sur les études et les contrôles.

Genève, une fois de plus, a confirmé d'être un grand Salon et un nouveau et concret succès de la production Fiat.

International success of the Fiat 130, the centrepiece of the Fiat car display at the Geneva Motor Show.

The 39th Geneva International Motor Show attracted by no less than half a million visitors, many of whom travelling from Italy not to miss the first public appearance of the 130, proved again an important and worthwhile to see motoring event.

Aided by the favourable comments of the world Press, the Fiat 130 stole the limelight of car novelties. A roomy and luxury saloon, incorporating the most advanced safety features, with elegant appointments and engine performance, it will certainly find its rightful place among European cars.

The 130 was shown alternately as a complete car and a sectioned chassis on a rotating platform. A complete car was also shown as a static display.

Anybody who appreciated mechanical advancement was thus able to see the technical and functional details of the new Fiat saloon for the first time.

Fiat's imposing stand featured a floor co-

vered with an original pattern of moquette and stainless steel.

In addition to the new 130, the Fiat stand's centrepiece, the following models were displayed: 124 and 125 saloons and Specials (newly introduced in Switzerland), the range of sports models 850 coupé and spider; 124 saloon, the Fiat Dinos and, finally, the smaller 500, and 600, and the 850 saloon and Special. The Fiat position in Switzerland was outlined at a special Press conference held on the eve of the show on the premises of Fiat Suisse. Scores of journalists from all over the world were greeted by Fiat Suisse president Billy, by the vice president Berruti and the director Manfredi.

Mr. Pittaluga and Mr. Fenoglio of the International Affairs Department of Fiat, Turin were also present.

Briefly, these are the Fiat results on the Swiss market for the past year: new car registrations about 20,000, with an increase of more than 15 per cent over 1967, a record to date placing Fiat among the main car exporters to Switzerland, with nearly a 12 per cent share of that market. Some of the models playing a major part in this success were the 124 and 125 saloons, the 124 Sport coupé and the 850 Special and coupé.

From 1st January 1969 to date, more than 7,000 Fiat cars have already been marketed in Switzerland.

An interesting documentary depicting the 130 through the design and testing stages was screened to great effect.

Summing up, it can be said that the Geneva Motor Show has been a successful motoring event and a new showcase for our Make.

Internationaler Erfolg des Fiat 130 auf dem Genfer Automobilsalon. Sämtliche Fiat-Modelle ausgestellt.

Mehr als 500.000 Personen haben den 39. Internationalen Genfer Automobilsalon besucht. Viele kamen aus Italien, um den neuen Fiat 130 erstmals zu sehen. Der 130 war die meistbewunderte Neuheit des Salons, nachdem die internationale Presse sie ausführlich beschrieben hatte. Es handelt

sich um einen Prestigewagen, welcher unter den fortschrittlichsten europäischen Limousinen hinsichtlich Komfort, Eleganz, Leistung und Sicherheit rangiert. Neben einem Exemplar dieses neuen Wagens zeigte ein Schnittmodell in aufeinanderfolgenden Phasen die Mechanik und die Karosserie, wobei sich der 130 aus dem Boden erhob und sich zunächst als Fahrgestell zeigte und sich nach und nach durch verschiedene Umformungen zum vollständigen Wagen zusammensetzte. Diejenigen, die sich besonders für die feine Mechanik interessieren, konnten zum ersten Mal die technischen Einzelheiten der neuen Fiat-Limousine bewundern. Ausserlich war der stets stark besuchte Fiat-Stand durch einen eindrucksvollen Kontrast von Stahl und Teppich gekennzeichnet. Ausser dem 130 waren auf dem Stand sämtliche Fiat-Modelle zu sehen: der 124 und der 125 Special (Neuheiten für die Schweiz), die Sportwagen 850, 124 und Dino Coupé und Spider, sowie die Kleinwagen 500, 600, 850 Limousine und Spider.

Die Lage der Fiat auf dem schweizerischen Markt wurde anlässlich einer Pressekonferenz in dem Sitz der Fiat Suisse erläutert. Die zahlreichen Journalisten aus allen Ländern wurden von dem Präsidenten der Fiat Suisse, Herrn Billy, dem Vize-Präsidenten Dr. Berruti und dem Direktor Ing. Manfredi empfangen. Aus Turin kamen Herr Dr. Pittaluga und Herr Dr. Fenoglio der «Gruppe für internationale Angelegenheiten». Nachstehend die wichtigsten Ergebnisse der Fiat Suisse in Jahre 1968: es wurden ca. 20.000 Stück verkauft mit einer 15% - igen Zunahme gegenüber 1967. Der Marktanteil der Fiat betrug in der Schweiz ca. 12%, somit ist Fiat ein der grössten Exporteure der Welt auf dem schweizerischen Markt. Zu diesem Erfolg haben vor allem die Limousinen 124 und 125, das 124 Sport Coupé, sowie das 850 Sport Coupé beigetragen. Seit 1. Januar 1969 wurden bereits über 7.000 Fiat-Wagen verkauft. Anlässlich der Pressekonferenz wurde ein Kurzfilm über den 130 vorgeführt, welcher die Entwicklung des Wagens in einer Folge von eindrucksvollen Bildern beschreibt.

Genf hat sich wiederum als ein grosser Salon und als ein neuer konkreter Erfolg der Fiat-Produktion erwiesen.

Fiat per l'agricoltura alla Fiera di Verona



La Fiera di Verona ci ha aperto uno spiraglio sull'agricoltura del Duemila: computers per la contabilità aziendale, coltivazioni senza terra, fatte su materiale inerte simile alla gomma-piuma. Non sono discorsi da fantascienza: esperimenti di questo genere sono in corso per fornire verdura fresca agli astronauti.

Quanto ai calcolatori elettronici, essi sono già entrati nell'agricoltura, anche in Italia. Non si spaventino gli agricoltori: di questa rivoluzione contabile, essi non si accorgeranno nemmeno. Possono continuare a registrare gli acquisti e le vendite sul primo pezzo di carta che capita loro sotto mano: «Ho venduto un quintale di grano, ho incassato 10 mila lire». «Ho comperato un quintale di fertilizzante, ho speso 30 mila lire». Questi appunti vengono fatti affluire ai centri contabili (già oggi ne esistono parecchi in Italia), che pensano a tutto il resto: codificano, trasformano i dati in schede perforate e periodicamente li rimandano all'agricoltore sotto forma di libri contabili. Cosa importante, la spesa è minima: 700 lire l'anno per il coltivatore diretto; mille lire l'ettaro per l'agricoltore.

Alla Fiera di Verona, il «Salone delle tecniche nuove» ha molto interessato i visitatori, con le sue proposte d'avanguardia ma ha anche dimostrato che il protagonista dell'agricoltura moderna rimane il trattore. Infatti dai 45 mila trattori esistenti in Italia vent'anni fa, si è passati a oltre 545 mila nel 1968.

La rassegna veronese ha presentato al mondo rurale parecchie novità, nell'importante settore della meccanica agraria. La Fiat OM, che con una produzione di 51 mila trattori nel 1968 si è confermata il più importante costruttore del Mec, era presente con l'intera gamma produttiva: 53 tra modelli base e versioni speciali. Quattro modelli base e otto versioni erano novità assolute. Vediamone, in sintesi, le particolarità tecniche.

Per le grandi aziende agricole, l'OM 850, con una potenza di 85 CV e un peso di 3100 chili. Una grossa macchina, robusta, solida, che consuma poco e non ha quasi bisogno di manutenzione. Cambio a dodici marce avanti e quattro retromarce, tutte sincronizzate; comandi al volante, freni a disco. Disponibile anche nella versione a quattro ruote motrici. Sono queste soluzioni di

avanguardia nel campo della trattoristica.

Altra novità, l'OM 750, da 75 CV e 2900 chili di peso. La macchina è azionata da un nuovo motore a quattro cilindri, molto potente ed economico. C'è la versione a ruote basse e quella a quattro ruote motrici.

Nella categoria delle medie potenze, il Fiat 500, da 50 CV e 1800 chili. Motore a 3 cilindri, trasmissione a 8 marce e 2 retromarce. Doppia frizione, presa di forza indipendente. Versione a quattro ruote motrici.

Infine, fra le novità assolute, ricordiamo ancora il Fiat 400, 40 CV e 1720 chili con versione a quattro ruote motrici.

Nuove versioni sono anche il Fiat 250 DTF, 25 CV, 4 ruote motrici, per frutteti di pianura (è una macchina con minime dimensioni di ingombro); il Fiat 550 compatto, 55 CV, per lavori che richiedono grande potenza, ma ridotte dimensioni; e il Fiat 355 compatto, 40 CV, a cingoli, per lavori in pendenza, su terreni difficili, collinari e montani.

Sono tutte macchine estremamente robuste, versatili, economiche, capaci di qualsiasi lavoro agricolo, insostituibili in ogni moderna azienda agricola.

Alla vigilia dell'inaugurazione della Fiera ha avuto luogo il tradizionale incontro della Fiat con i giornalisti della stampa agricola e d'informazione.

L'ing. Righini, direttore della Direzione Commerciale Italia, ha rivolto ai numerosi intervenuti il cordiale saluto della Fiat ed ha illustrato le nuove realizzazioni e l'attività, in campo trattoristico, sviluppata dalla Fiat nel 1968 in Italia e all'estero.

Rilevato che lo sviluppo dell'assorbimento dei trattori in Italia, dopo un periodo di lieve flessione, ha recentemente ripreso il suo ritmo, l'ing. Righini ha soggiunto: «In Italia abbiamo un parco di circa 550.000 trattori, con una densità di un trattore per venti ettari, situazione questa ben lontana — anche se teniamo conto delle diverse e più favorevoli situazioni che esistono negli altri paesi — da quella della Francia, che ha un trattore ogni 16 ettari; della Germania, un trattore ogni 6 ettari; dell'Olanda, un trattore ogni 8 ettari; del Belgio, un trattore ogni 11 ettari.

E' poi da rilevare che il nostro parco trattori è concentrato per oltre il 68%

nell'Italia settentrionale, per cui l'immancabile sviluppo economico del Centro, Sud e Isole, accelererà sicuramente anche in queste zone un processo di progresso e di evoluzione dell'agricoltura».

Per quel che riguarda la Fiat — ha precisato l'ing. Righini — la produzione del 1968 è stata di 51.396 trattori, il 9,2% in più rispetto al 1967; di questi trattori 26.331 (pari al 51%) sono stati esportati.

L. Bu.

The Verona Fair has given us a glimpse of how agriculture will look like in the year 2000, with computers for farm accountancy, and cultivations of produce on lifeless substance resembling foam rubber.

As far as electronic software is concerned, this is no science fiction anymore. Nonetheless, the «New Techniques Show» has further underlined that the real star of modern agriculture is still the tractor. Indeed, where twenty years ago tractors used by farmers in Italy were a mere 45,000, in 1968 they had grown to over 545,000.

The Verona Fair displayed several novelties for the rural community, particularly in the field of mechanised agriculture. Fiat and its OM division, with a combined output of 51,000 tractors in 1968, reaffirmed their position as leading Common Market producers. Displayed the whole production range of 53 basic models and special versions, of which four basic models and eight versions were entirely new entries: the 85 hp, 3,100 kg. OM 850; the 75 hp, 2,900 kg. OM 750; the 50 hp, 1,800 kg. Fiat 500 and the 40 hp, 1,720 kg. Fiat 400 with a four wheel drive version. New versions were also the 25 hp 4-wheel drive Fiat 250 DTF, a compact unit specially suitable for work in flat orchard country; the compact 55 hp Fiat 550, suitable for jobs requiring big performance within limited size, and the compact 40 hp Fiat 355 track-layer for use on sloping or otherwise difficult grounds, whether mountainous or hilly.

Of sturdy construction, versatile, and cheap to run, the Fiat-OM equipment can perform almost any agricultural job, and is thus virtually indispensable in any modern farming operation.

On the eve of the opening of the Fair, Fiat held its traditional meeting with the Press. Mr. Righini, Manager of the Commercial Department, extended a warm greeting on behalf of Fiat to all present and went on to illustrate the activity of Fiat in the field of tractors in Italy and abroad in 1968.

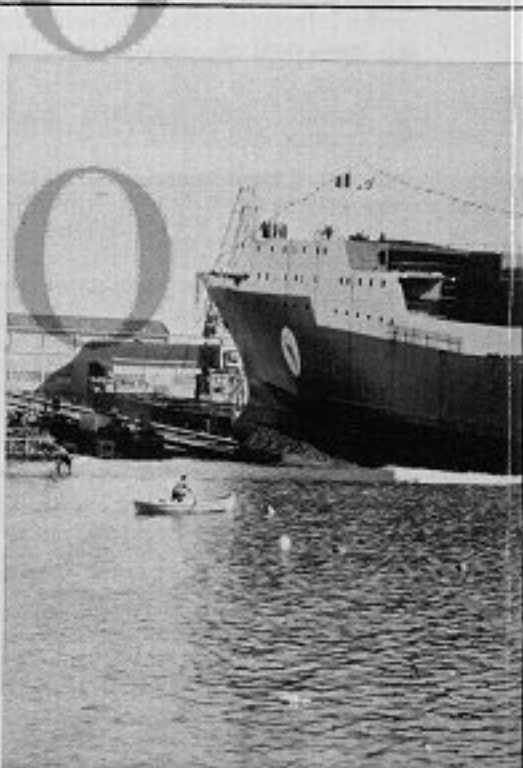
It was announced at the Press conference that in 1968 Fiat produced 51,396 tractors, 9.2% more than in 1967; of these 26,331 (namely 51%) were exported.



Premiazione vincitori

Alla Scuola Allievi Fiat «Giovanni Agnelli», ha avuto luogo la consegna dei premi a 250 Capi Squadra risultati vincitori del Concorso antinfortunistico indetto dalla Fiat lo scorso anno. Scopo del Concorso è stato quello di sollecitare sempre più l'interesse e l'attenzione dei Capi di Officina verso i problemi della sicurezza del lavoro nei riguardi delle maestranze loro affidate.

Alla cerimonia era presente il Direttore Generale ing. Gioia, il Direttore



Motonave traghetti

Anche la motonave traghetto tuttomerco «Canguro Grigio», varata il 9 marzo nel Cantiere Navale Apuania di Marina di Carrara, è azionata da motori Fiat come le altre unità della serie «Canguro» della Traghetti Sardi di Cagliari e della Società Navi Traghetto di Palermo. Questa nave è dotata di un ap-



ri Concorso Antinfortunistico

della Divisione Servizi di Produzione, dott. Palmucci, il Direttore della Divisione Personale, avv. Garino, direttori e dirigenti delle Sezioni Fiat.

L'ing. Gioia, ringraziati i Capi Squadra per la efficace attività svolta nell'opera di prevenzione degli infortuni, ha rilevato l'importanza che l'elemento umano, cioè la vigile attenzione e la osservanza scrupolosa delle disposizioni di sicurezza, riveste nella lotta contro l'infortunio che sul piano tecnico già si avvale di estesi mezzi preventivi,

in continuo sviluppo e perfezionamento. L'avv. Garino ha sottolineato che il più vivo interesse portato alla lotta antinfortunistica dal Concorso, ha condotto a sensibili riduzioni nell'indice di frequenza del 1968 nei confronti dell'anno precedente, in quasi tutte le Sezioni e malgrado l'incremento del numero di lavoratori verificatosi nel periodo.

E' seguita la consegna dei premi e degli attestati di encomio ai Capi Squadra primi classificati.

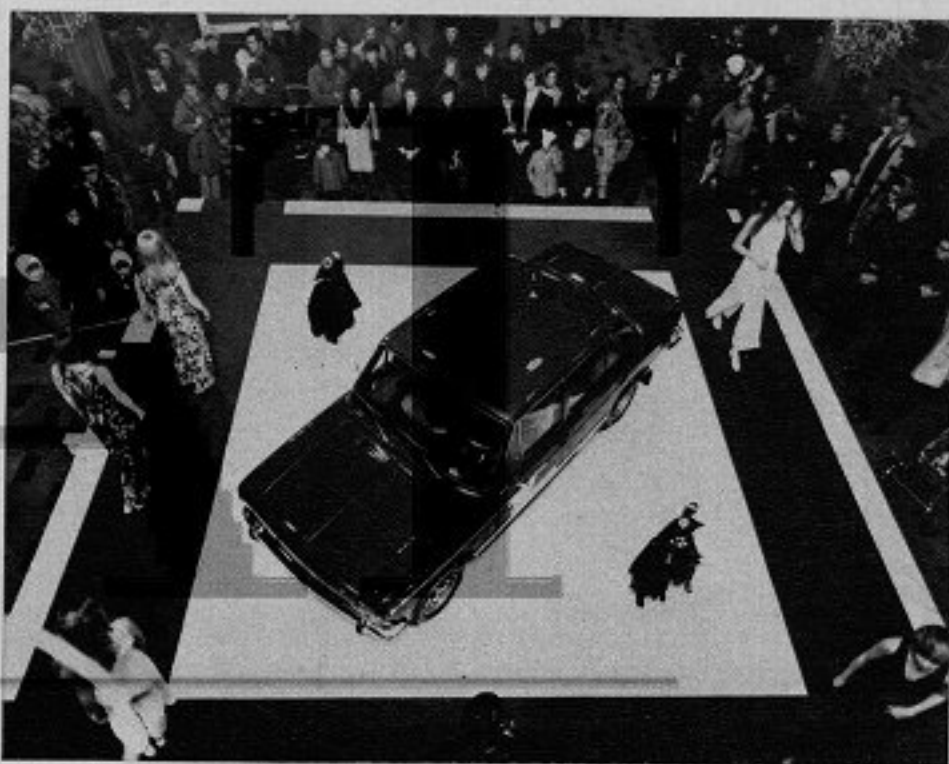


o "Canguro grigio"

parato di propulsione diesel elettrico costituito da 4 gruppi elettrogeni con motori diesel Fiat tipo C.426. ESS che sviluppano complessivamente una potenza di 10.800 Cavalli e forniscono l'energia necessaria per i due motori elettrici di propulsione azionanti le eliche a pale orientabili. La «Cangu-

ro Grigio» stazza 5.100 tonnellate, è lunga 141 metri e larga 19 metri ed ha una velocità a pieno carico di 19 nodi; è la prima di una serie di quattro traghetti gemelli destinati al trasporto delle merci tra il Continente e la Sicilia e la Sardegna, su automezzi gommati e su «containers».

Interesse di stampa e di pubblico per le vetture Fiat in nord Europa



A Stoccolma la nostra produzione automobilistica è stata presente nel grandioso e suggestivo salone del Marmohallarna a una esposizione collettiva di vetture dove la Fiat ha esposto dal 6 al 16 marzo la gamma completa delle proprie vetture. Vivo interesse di pubblico e parti-

colamente apprezzate le nuove versioni Special della 124 e 125. Esposta inoltre una rassegna storica di motori di vetture, a partire dal primo del 1899 fino al recentissimo della 125 Special: attraente sintesi del progresso tecnologico compiuto in 70 anni di produzione.

An exhibit of Fiat's full range of cars was staged at Stockholm's big and imposing Marmohallarna Hall which held a general motocar exhibition from the 6th through the 16th March. The visitors' interest for our products was noteworthy, especially for the new 124 and 125 Special versions.

An additional display of car motors, from the first Fiat engine dating back, 1899 to the sophisticated power plant of the 125 Special, was arranged to provide a synthetic presentation of Fiat technological development over the past 70 years.

A Copenhagen la Nordisk Fiat ha presentato i nuovi modelli 124 Special e 125 Special. La manifestazione si è tenuta nei locali del Falkoner Centret della capitale danese ed è durata tre giorni, con un'affluenza di oltre quindicimila persone che hanno avuto parole di ammirazione per la

qualità della nostra produzione. In particolare la stampa danese ha definito la 124 Special «vettura brillantissima, dalla finitura perfetta e fortemente concorrenziale».

La rassegna, oltre ai nuovi modelli 124 e 125 Special ha anche esposto le altre vetture della gamma Fiat.

The Nordisk Fiat subsidiary company in Copenhagen has presented the new models 124 Special and 125 Special.

The display which was held over a period of three days at the Falkoner Centret Hall, had an attendance of more than 15,000

who were very appreciative of the quality of the Fiat products. The Danish Press described the 124 Special as "a very brilliant car, smartly finished and highly competitive".

The display also included all the other models of the Fiat range.



Crescente sviluppo e applicazione dei satelliti artificiali

Il prof. Aurelio Robotti è nota figura di studioso di scienze spaziali. E' insegnante presso il Politecnico di Torino di «Tecnica degli endoreattori» cioè di quelle discipline che si occupano della propulsione spaziale. Vanta al suo attivo fin dall'anno 1952 le prime esperienze e realizzazioni italiane di razzi a propellenti liquidi.

In queste sue note, scritte appositamente per i lettori dell'«Illustrato Fiat», illustra i più recenti progressi e le possibilità dei satelliti artificiali.

L'era dei satelliti artificiali iniziò il 4 ottobre 1957 quando la Russia mise in orbita il primo di essi, denominato «Sputnik». Da allora, molte centinaia di questi strani congegni sono stati lanciati, soprattutto ad opera degli Stati Uniti e dell'Unione Sovietica e qualcuno (5) dalla Francia. Anche alcuni satelliti di fabbricazione inglese (3), italiana (2) e canadese (2) sono stati messi in orbita, servendosi di razzi vettori americani.

Dagli inizi, i satelliti sono diventati sempre più pesanti e complessi: essi sono passati da qualche decina di kg. di peso a parecchie centinaia di kg. (o addirittura alcune migliaia, come nel caso delle «capsule» con equipaggio umano).

Limitando le nostre considerazioni a quelli senza uomini a bordo, cioè ai cosiddetti satelliti artificiali «strumentati», questi, come la loro denominazione suggerisce, sono dotati di un corredo di strumenti appositamente progettati per poter compiere particolari prestazioni, esperimenti, rilievi, che costituiscono la finalità della messa in orbita dei satelliti stessi.

Infatti, i satelliti artificiali, per il fatto di ruotare intorno alla Terra a quote variabili a nostra scelta (in pratica, da 200 km. di altitudine sino a molte migliaia di km.) costituiscono un «osservatorio» ideale sia della superficie terrestre (che essi vedono dall'alto) sia dello spazio interplanetario (del quale possono rilevare le caratteristiche fisiche, essendo in esso immersi) sia, infine, degli altri corpi celesti, cioè luna, sole, pianeti, altre stelle ecc., che i satelliti stessi possono «vedere» in condizioni eccezionalmente favorevoli, perché al di sopra del filtro offuscante costituito dalla nostra atmosfera.

Da queste constatazioni elementari sono scaturite numerosissime «applicazioni» dei satelliti artificiali; talmente numerose che si è deciso di classificare i satelliti in «scientifici» (quando essi sono progettati per studiare le caratteristiche dello spazio ultra terrestre) e «di applicazione» (quando essi si prefiggono di sfruttare le loro possibilità ai fini di un vantaggio immediato per l'uomo). Dell'uno e dell'altro tipo di utilizzazione dei satelliti daremo qui qualche cenno.

Nel campo della utilizzazione «pratica» di mezzi spaziali, gli esempi più significativi sono rappresentati dai satelliti meteorologici, geodetici, navigazionali, per le telecomunicazioni.

Nel 1960 fu messo in orbita il primo satellite meteorologico Tiros (S.U.) che trasmise 23.000 fotografie fornendo una chiara visione della coltre di nubi che ricopre gran parte della superficie della Terra. Questo successo segnava l'inizio di un programma di ricerche meteorologiche che si sviluppava attraverso il lancio di numerosi altri satelliti dello stesso tipo, ad opera degli S.U. e dell'U.R.S.S. Il contri-



I satelliti artificiali coprono una estesa gamma di utilizzazioni. In questa schematizzazione sono rappresentati tre tipi di satelliti: il sistema «Transit» che consente alle navi e agli aerei di fare il «punto» con qualsiasi tempo e in qualunque ora del giorno e della notte; il satellite-ripetitore per collegamenti televisivi e telefonici tra le due sponde dell'Atlantico che permette di vedere in Europa un avvenimento nello stesso momento in cui si svolge in America; infine il sistema meteorologico «Tiros» che riprende fotograficamente (con comando da terra) le formazioni nuvolose sovrastanti le regioni indicate e le ritrasmette alla stazione durante il sorvolo.

buto di informazione «nuova» apportato da questa specie di satelliti è legato alla loro possibilità di assicurare una esplorazione «globale» delle formazioni nuvolose che soltanto un osservatore in orbita può effettuare. Dalla disponibilità di questa informazione mondiale, precisa e continua, dipende lo sviluppo decisivo della scienza delle previsioni meteorologiche a media e lunga distanza.

Nel campo della geodesia (la scienza che si interessa della determina-

zione della forma e dimensioni della Terra, nonché del suo campo gravitazionale), il contributo di satelliti appositamente strumentati e perciò chiamati «geodetici» è stato sostanziale in quanto da un lato ha consentito la definizione di una rete geodetica che permette di conoscere, con precisione inottenibile in passato, la posizione reciproca di località della superficie terrestre (in particolare, delle isole rispetto ai continenti) e dall'altro ha consentito di determinare con grande

esattezza la forma della Terra (in particolare il suo schiacciamento: il raggio polare è 21.390 metri più corto di quello equatoriale) ed il campo gravitazionale terrestre.

Un impiego relativamente recente dei satelliti artificiali è quello per la assistenza alla navigazione marittima ed aerea: per «assistenza» qui si intende la determinazione istantanea della posizione esatta del veicolo; la possibilità di comunicazione — anche telefonica — tra veicolo e stazioni a

SATELLITI STUDIATI E REALIZZATI DALLA FIAT

La Fiat ha recato importanti contributi anche agli studi spaziali europei. Infatti le strutture dei diversi satelliti sperimentali studiati e realizzati per conto dell'ente spaziale europeo ELDO portano tutte la marca Fiat: una prima serie, che si compone fino a questo momento di ben diciotto unità, in due diverse configurazioni — per carichi utili da 250 a 400 kg. e da 400 a 600 kg. — ed una seconda classe, con motore d'apogeo realizzato dalla Bombrini Parodi-Dellino, il cui programma trasferito in sede nazionale è affidato dal Consiglio Nazionale delle Ricerche alla CIA, è ora in corso di sviluppo in collaborazione con la NASA per talune esperienze avanzate in materia di telecomunicazioni (progetto Carassa).

Di notevole interesse anche l'esperienza e il contributo della Fiat in materia di satelliti scientifici, nell'ambito dei programmi dell'ente spaziale europeo ESRO: avvanprogetto di satellite per lo studio della ionosfera polare (ESRO I); proposte tecniche per un satellite destinato allo studio dell'astronomia polare e dei raggi cosmici (ESRO II); studi di progetto per un satellite ad orbita fortemente ellittica (HEOS-A); elaborazione per la struttura (progetto LAS) e la fattibilità (progetto WFA, per conto del Consiglio Nazionale delle Ricerche) di satelliti astro-nomici, nonché studi e proposte tecniche nel campo elettronico.

Tecnici Fiat su una base di lancio del poligono di Woomera impegnati nel montaggio del satellite (struttura pesante) e degli scudi termici sul terzo stadio del vettore Europa 1.



terra; l'informazione continua sulla situazione meteorologica e oceanica.

Attualmente l'applicazione pratica più notevole dei satelliti, rilevante dal punto di vista dei risultati ottenuti e degli interessi industriali, commerciali e politici messi in gioco, è certamente nel campo delle telecomunicazioni. In linea di principio, i segnali radio possono essere trasmessi da una località della Terra ad un satellite e da questo ad un'altra località sulla Terra, superando in tal modo certe difficoltà di propagazione delle radioonde inerenti alla curvatura del pianeta. I satelliti per le telecomunicazioni costituiscono inoltre la soluzione dell'annoso problema della televisione su scala mondiale, che non si attuerebbe mai se si dovesse contare su sistemi a cavi, di insufficiente capacità. Sono note in questo campo le realizzazioni già effettuate, che nel 1964 hanno consentito tra l'altro la diffusione istantanea negli S.U. delle immagini dei giochi olimpici di Tokio mediante il satellite geostazionario « Syncom ».

A loro volta, centinaia di satelliti cosiddetti « scientifici » hanno apportato un contributo immenso di conoscenze, delle quali si è arricchita in modo particolare la geofisica.

La utilizzazione dei satelliti in questo campo è cominciata sin dal primo inizio dell'era spaziale con la esplorazione sistematica dell'alta atmosfera: si sono ottenuti dati completamente nuovi sulla sua composizione (a gas stratificati) sulla sua densità, sul grado di dissociazione, etc.

Successivamente, informazioni di grande interesse sono state ricavate dall'esplorazione della ionosfera: quello strato dell'alta atmosfera ionizzato dall'effetto dei raggi ultravioletti del sole e che si comporta come uno specchio riflettente per le radioonde di particolari frequenze emesse dalla Terra, le quali su tale specchio ideale si riflettono e ritornano al suolo.

Tra l'atmosfera terrestre — dove la influenza della gravità è determinante — e lo spazio interplanetario, esiste una vasta regione nella quale l'ente predominante è il campo magnetico terrestre: tale regione è chiamata « magnetosfera ». Le esplorazioni rese possibili dai satelliti ad orbita molto eccentrica, che raggiungono all'apogeo (punto dell'orbita più lontano dalla Terra) distanze di parecchi raggi terrestri, hanno apportato un contributo importantissimo alle conoscenze della magnetosfera, la cui configurazione è determinata dalla sua interazione con il « vento solare »: un flusso ininterrotto di particelle subatomiche elettricamente cariche emesse continuamente dal sole e con particolare intensità nei periodi di maggior « attività » solare.

Nell'ambito della magnetosfera non si può tacere l'importantissima scoperta (dovuta ad un satellite della serie « Explorer ») delle fasce radioattive dette di Van Allen, doppia cintura di particelle (elettricamente cariche) di origine solare trattenute intorno alla Terra, in una configurazione assai caratteristica, dall'azione del campo magnetico terrestre.

In complesso, l'utilizzazione dei satelliti strumentati ha apportato un contributo sostanziale di conoscenze sulle caratteristiche dello spazio intorno alla Terra; di quello spazio cosiddetto « vicino » dal quale il nostro pianeta riceve influenze di varia natura.

Dal lancio del primo satellite artificiale sono trascorsi poco più di 11 anni, cioè un periodo molto breve nella storia della scienza; le realizzazioni di questo periodo, per quanto sensazionali non sono che un inizio: un piccolo anticipo di ciò che l'utilizzazione dello spazio ci potrà fornire.

Aurelio C. Roberti



Con questa immagine primaverile della nuovissima 128 « Illustrato Fiat » augura

Buona Pasqua

a tutti i suoi lettori.

Si sviluppa il gusto della lettura negli italiani, che preferiscono il saggio al romanzo

In Italia, 64 famiglie su 100 non possiedono neanche un libro; il 12,7% non ha più di dieci libri, solo il 4% ha una biblioteca con più di 100 volumi. Anche chi legge lo fa con estrema parsimonia: una rivista alla settimana, a volte il quotidiano solo alla domenica. Un romanzo di successo come « Il Gattopardo » non riesce a vendere più di 200 mila copie: questo il « tetto » a cui può giungere un capolavoro, il libro che « tutti devono comprare » (magari per sentirsi alla moda e dimenticarlo su un ripiano senza aprirlo). In un'annata media, quando non c'è l'opera che sovrasti le altre, gli autori più noti si dividono le 200 mila copie quasi con matematica esattezza: non più di 30-40 mila copie a testa.

Tuttavia, negli ultimi tempi si è incominciato a intravedere un po' di luce. Non per il romanzo, ma per il saggio. E' stata un'autentica sorpresa anche per gli editori. Cinque anni fa di un lavoro di Adorno furono vendute 147 copie. Per trent'anni, da prima della guerra ad oggi, la tiratura di un saggio di Einaudi (quelli dalla copertina rossa) è rimasta inalterata: due-

L'Istituto Centrale di Statistica ha pubblicato i risultati dell'indagine sulla « produzione libraria », compiuta per la prima volta nella storia d'Italia e che sarà ripetuta annualmente. I dati sono riferiti al 1967; sono stati stampati in quell'anno 2 libri per ogni italiano, cioè 7 per ogni famiglia. Sul totale i testi d'uso scolastico incidono per un terzo esatto.

Nel complesso si sono stampati 102 milioni 392 mila volumi, di cui 2,5 milioni distribuiti poi gratuitamente. I titoli editi sono stati in totale 15.119 e ciascuno ha avuto quindi una tiratura media di 6772 esemplari, all'incirca uguale per libri scolastici e non scolastici. Di quelli scolastici, con cinque-mila titoli, si sono tirati 33,200 milioni di copie; mentre di non scolastici, con poco più di diecimila titoli, la tiratura ha superato 69 milioni.

mila copie, da smaltire in un lasso lunghissimo di tempo. Un'editoria per élite. All'improvviso il boom (ma sempre contenuto in poche migliaia di copie).

La scorsa stagione il « Corso di linguistica generale » di Ferdinand de

Saussure è andato quasi esaurito, seguito a ruota dagli « Elementi di sociologia » di Roland Barthes. Chi compra questi libri? Non tutti professori e critici, naturalmente. Con un'indagine di mercato alcune « case » hanno individuato il cliente tipo: giovane, o giovanissimo, universitario o perfino liceale, ma purtroppo con disponibilità economiche piuttosto scarse.

« Strutturalismo, semantica, linguistica, tutti i campi in cui si svolge il più attento lavoro di ricerca critica occupano le prime posizioni in questo interesse per la saggistica — ha detto di recente Alberto Mondadori. E poi le scienze dell'uomo, la psicologia del lavoro, della società, la sociologia, l'etnologia... le nuove generazioni si interessano a fondo di scienza. La filosofia non è più un esercizio speculativo: nasce il nuovo umanesimo scientifico. La gente si interessa molto anche alla matematica applicata al maggior numero possibile di discipline umanistiche. Libri di cui, dieci anni fa, avremmo venduto cento, centocinquanta copie, ora si esauriscono ».

Nel campo della narrativa l'ultimo best seller fu « L'ombra delle colline » di Arpino nel 1963. Poi neppure i premi letterari riuscirono a sollevare la tiratura. Gli italiani scoprono la storia, una fase intermedia prima del saggio « puro ». Eric Linder, uno dei più grandi agenti editoriali ha spiegato questa inconsueta tendenza: « In un paese povero l'idea del libro di consumo fa più fatica ad affermarsi che quella del libro inteso come oggetto di utilità. Durante il miracolo economico aumentarono le vendite dei libri di lettura. Ora, finito il boom, è saltata fuori la prima generazione di studenti postbellici, ed ecco che aumentano le vendite del libro funzionale ».

Fu « La storia del terzo Reich » di Shirer ad aprire la nuova tendenza: ne sono state vendute 77.500 copie. La gente, stanca del romanzo, cercava il gusto delle cose autentiche. Ma oggi, anche la storia è in declino: « Morte di un presidente » di Manchester è stata una grossa delusione. I giovani preferiscono ai fatti le idee. Poco più di un anno fa, Alberto Mondadori ha deciso di seguire una strada nuova con « Il Saggiatore » ed ha lasciato la « casa » paterna: « Mi preoccupavo di cercarvi i lettori degli anni ottanta e di prepararli ». In Italia forse non avremo fasi intermedie con un progressivo amore per la lettura: si passerà di colpo, in un brevissimo periodo, dalle misere tirature alle centinaia di migliaia di copie. E' una speranza o un'utopia?

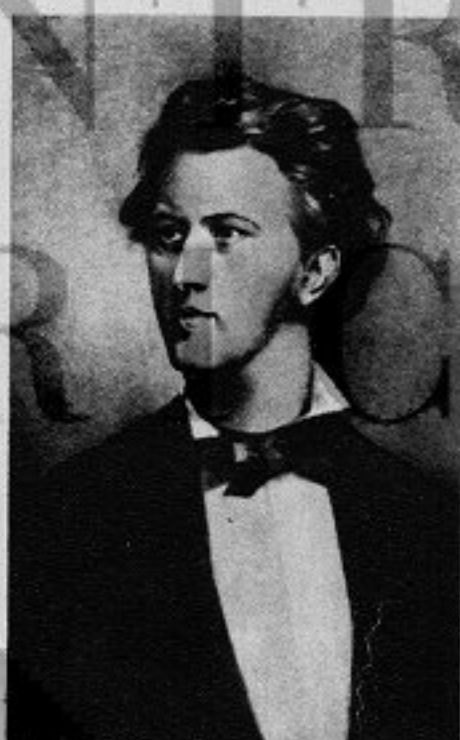
R. G.

« Che donna antipatica quella Sand! Ma è davvero una donna? Io sono incline a dubitarne! »: con queste parole Chopin si confidava con l'amico Federico Hiller all'epoca dei primi incontri con George Sand, quella singolare figura di donna e di artista che doveva in seguito accompagnarsi per circa dieci anni alla sua vita.

Aurora Dupin (questo era il vero nome della donna) era di 6 anni più anziana di Chopin essendo nata nel 1804. Di famiglia agiata aveva avuto una infanzia ed una giovinezza tumultuose; dal convento in cui era stata messa, fuggì per sposarsi con Casimiro Dudevant, ma il matrimonio era ben presto fallito. Donna esuberante ed estrosa, prima di conoscere Chopin aveva avuto numerose avventure, fra l'altro con Prosper Mérimée e con Alfred de Musset. All'epoca della conoscenza col musicista, avvenuta tramite l'amico comune Franz Liszt nel 1836, la donna aveva già due figli adolescenti ed era nota nei salotti parigini per le sue prese di posizione anticonvenzionali, come fumare sigari e portare pantaloni; per il suo modo di fare, persone famose come Balzac, Heine, Baudelaire, non le risparmiarono critiche e sarcasmi.

L'approfondimento dell'amicizia con questa donna si inserisce nella vita di Chopin quando il progettato matrimonio con la amica d'infanzia Maria Wodzinska stava per sfumare: i genitori della fanciulla infatti non vedevano di buon occhio l'unione della loro figlia, appartenente ad una famiglia nobile con un artista che, per quanto stimato, tuttavia non era di rango sufficientemente elevato. E così, forse quasi per reazione, si approfondì in quell'epoca la relazione con la Sand, donna, a differenza della Wodzinska, per nulla legata ai costumi sociali, anzi amante della più completa indipendenza. La passione fra i due sboccò improvvisa, ed ebbe all'inizio un suggestivo sfondo nell'isola di Palma di Maiorca dove essi si recarono assieme ai figli di lei nell'autunno del 1838; a Chopin era stato infatti consigliato, per la sua precaria salute, di trascorrere l'inverno in una località calda del Sud ed egli aveva scelto quell'isola delle Baleari. Ma la stagione fu infame e l'alloggio scomodo, sicché la salute del compositore non migliorò molto, malgrado le sollecite

Chopin e George Sand



la fine del 1846 la relazione fra le due personalità stava per terminare; Chopin se ne ritornò da solo a Parigi mentre nel frattempo Solange si era malamente sposata. Dopo la rottura il compositore si rivelò il più equilibrato e obiettivo, mentre la Sand provò un esagerato rancore, accresciuto dai soliti pettegolezzi. Chopin si stupiva del silenzio della Sand, che egli aveva lasciato solo per non accrescere la già tesa situazione familiare ed esortava Solange a cercare, almeno lei, di mantenere i rapporti con la madre. Il compositore e la scrittrice si rividero ancora una volta, di fretta, a Parigi, in un ricevimento simile a quello in cui dieci anni prima circa si erano conosciuti. La vita, che li aveva avvicinati per dieci anni li incamminava ora per vie diverse; ma tutti e due conserveranno la profonda traccia che accompagna l'amore e la nobile amicizia.

G. P.

Posta dei lettori

Guido Filippi (quinta ginnasio) ci ha scritto per sapere se assieme alla scultura e pittura egiziana esiste anche una musica egiziana.

Una musica egiziana antica è certamente esistita, ma non esiste per noi perché nessun frammento di musica notata ci è pervenuto; e non ci è pervenuto perché sembra assodato che gli egiziani non conoscessero o non praticassero un sistema di notazione musicale. Tutte le nostre conoscenze sulla musica egiziana si basano quindi sulle immagini lasciateci in grande abbondanza dalla pittura: possiamo così sapere quali erano gli strumenti musicali usati e come erano fatti, possiamo sapere che gli egizi avevano una musica corale e come cantavano (guardando le bocche semiaperte nelle pitture), che conoscevano vari tipi di danza. Alcune iscrizioni sulle tombe significano « da cantare con l'arpa », o « con il flauto »; non bisognava privare nemmeno il defunto della grande consolazione della musica.

Quarant'anni di storia del cinema nelle statuette dello "Zio Oscar"

Tra pochi giorni l'Auditorium di Santa Monica accoglierà la solenne cerimonia della quarantesima assegnazione dei premi Oscar. Si possono dire molte cose nei riguardi delle statuette dorate che ad ogni aprile vengono distribuite dalla « Academy of Motion Picture Arts and Sciences », ma non che la loro assegnazione cada nel silenzio o non sia pubblicitarialmente sfruttata dagli interessati anche prima del responso. Chi osservi, anche da noi, la pubblicità di taluni film, può leggere accanto al titolo o vicino al nome di qualche attore o attrice la frase: « scelto per l'Oscar ». Il che vuol dire che la pellicola o l'interprete hanno avuto il privilegio (o la fortuna) d'entrare nella rosa di cinque titoli o nomi da cui verranno, nelle varie branche, scelti i vincitori.

A scegliere queste prime « cinque » (che corrispondono alle « terne » dei nostri « Nastri d'argento » assegnati in Italia da giornalisti soltanto cinematografici) sono migliaia di votanti appartenenti, in America, alle diverse specialità dell'industria cinematografica. Si immagini dunque il gioco degli interessi che governa tale prima selezione. Su questa scelta di titoli e nomi (le cosiddette « nominations ») esercitano ogni anno il loro diritto di voto gli oltre duemila iscritti alla « Academy ». Sono tanti, perciò di una inevitabile eterogeneità. La prevalenza, tra gli « accademici », di giudici legati al cinema « di consumo » detta legge nelle votazioni, e fa sì che i verdeti per gli Oscar risultino spesso il frutto di un chiaro, deciso apprezzamento commerciale piuttosto che il giusto omaggio alle ragioni dell'arte. Vero: ma non è stato sempre così: tante volte le dorate statuette sono andate ad opere e a protagonisti altamente meritevoli.

Perché si chiamano Oscar? Sono state fornite varie spiegazioni aneddotiche, delle quali la più diffusa è questa. Nel 1931 Mrs. Margaret Herrick, executive secretary della « Academy », vedendo il modellino delle statuette da assegnare — e fino ad allora chiamate genericamente « Academy Awards » (« Premi dell'Accademia ») — si mise a ridere esclamando: « He reminds me of my Uncle Oscar! » (Mi fa venire in mente mio zio Oscar!). Il solito giornalista presente riferì la battuta, il nome di Oscar così rimase, prima scherzosamente, alle statuette fino ad allora anonime, poi come definizione del tutto seria. E con serietà è diffusa da trentott'anni in tutto il mondo.

Gli Awards dell'Accademia, di anni ne hanno però quarantuno. Attribuiti per la prima volta il 6 maggio 1929, essi premiarono « All » di W. A. Wellman con Gary Cooper come miglior film e « Aurora » di Murnau per « la qualità artistica della produzione ». La stupenda protagonista di « Aurora », Janet Gaynor (che doveva poi diventare una tra le più meritatamente popolari stars degli anni '30), inaugurò la serie degli Oscar all'attrice, associando nel riconoscimento alla propria bravura altre due commosse interpretazioni del 1928 entrambe dirette da Borzage e che molti riteranno: « Settimo Cielo » e « L'Angelo



L'attrice viennese Louise Rainer è stata l'unica a vincere consecutivamente due Oscar, nel 1936 e nel 1937, con i film hollywoodiani « Il grande Ziegfeld » e « La buona terra ». La fotografia la mostra nella famosa scena al telefono del primo di questi film, dove William Powell aveva il ruolo del celebre impresario Florenz Ziegfeld che riappare in « Funny Girl », uno dei candidati all'Oscar di quest'anno.

della strada ». Per l'attore, il primo Oscar toccò al grande « verista » tedesco Emil Jannings, laureato per la sua vigorosa caratterizzazione nel film di Fleming « Nel gorgo del peccato ». Troppo lungo sarebbe citare l'elenco degli Oscar attribuiti dal 1930 al 1988: Anna Magnani migliore attrice 1955 per « La rosa tatuata »; Sophia Loren miglior attrice 1961 per « La ciociara » ecc. Nel 1955 Federico Fellini meritò con « La strada » l'Oscar per il miglior film non americano. Nel 1963 Sidney Poitier fu il primo interprete di colore a vincere l'Oscar come protagonista (« Gli del campo »), mentre fin dal 1939 la serva negra di « Via col vento » (Hattie MacDaniel) aveva meritato il premio come caratterista. Non ebbero mai Oscar: Stroheim, Chaplin, la Garbo, la Dietrich, che pure furono tra le personalità più spiccate del cinema.

Il 1989 trova nutrite e agguerrite le file degli aspiranti. Due italiani tra i candidati alla regia: Zeffirelli (« Romeo e Giulietta », che concorre per quello che realmente è, ossia un film americano e non italiano) e Gillo Pontecorvo (« La Battaglia di Algeri »). Essi dovranno gareggiare con Stanley Kubrick (« 2001: odissea nello spazio »), Anthony Harvey (« Il leone d'inverno ») e Sir Carol Reed (« Oliver! ») per la statuette al miglior regista. Ma la contesa più dura

sarà tra le attrici: le candidate sono cinque fuori classe, tutte con forti e diremmo eguali sulla carta, probabilità di affermazione. Difficile dire chi vincerà tra il « mostro sacro » Katharine Hepburn (« Il leone d'inverno »), la folgorante Barbra Streisand (« Funny Girl »), la rediviva Patricia Neal (« The subject was roses »), la tenacissima Joanne Woodward (« La prima volta di Jennifer ») e la più giovane di tutte, Vanessa Redgrave, che in « Isadora » di Karel Reisz fa spregiudicatamente rivivere un altro celeberrimo « mostro sacro »: la danzatrice Isadora Duncan morta strozzata da una sciarpa mentre correva in macchina sulla Costa Azzurra. Gli attori protagonisti mostrano in lizza due facce notissime, quelle di Peter O' Toole (« Il leone d'inverno ») e di Cliff Robertson, tra altre, in Italia, molto meno conosciute: Alan Bates, Ron Moody e Alan Arkin.

Infine, per il nostro cinema, ancora una speranza nel settore riservato all'Oscar per il miglior film straniero. La fornisce Mario Monicelli, regista de « La ragazza con la pistola ». Auguriamoci, nonostante la concorrenza, soprattutto del francese « Baisers volés » e del cecoslovacco « Ballo dei pompieri », che Monica Vitti, come ragazza del titolo, si comporti da tiratrice scelta e faccia centro.

A. V.

il juke-box nel cruscotto

Nato con la camicia

Il re Mida del nostro tempo è Gianni Morandi: quel che tocca si tramuta in oro, persino la canzone « Zingara » di cui non è autore, come aveva lasciato credere per ragioni pubblicitarie, ma soltanto editore con il socio-paroliere Migliacci. Ora Morandi è anche in testa alla classifica della popolarità: ha battuto Mina, la Pavone, la Caselli e Celentano. E' il risultato di una inchiesta condotta tra i giovani. Lui è il primo, Caterina Caselli seconda, terzo Little Tony. Seguono: Patty Pravo, Al Bano, Mino Reitano, Celentano, Sylvie Vartan (prima tra gli stranieri), Bobby Solo, Nada, Fausto Leali, Mina.

La bimba sexy

In Francia è già un clamoroso successo; in Italia lo sarà tra breve. Parliamo dell'ultimo disco (45 giri Rca) di Sylvie Vartan che, nonostante abbia superato da un lustro la ventina, sia madre di una bambina di 4 anni, e abbia mandato quasi all'aria il matrimonio con Johnny Hallyday, continua ad essere definita la bimba-sexy della canzone europea. Il suo fil di voce contribuisce a rinverdire questa fama. E' quel che accade anche per « Irresistibilmente » e « Nostalgia », due motivi cuciti su misura e che si avvalgono di una raffinata orchestrazione.



Le pietre rotolano ancora

E' arrivato anche in Italia il nuovo microscolco dei Rolling Stones, che per la copertina un po' spinta ha suscitato polemiche in Inghilterra. Da noi farà rumore soltanto il contenuto musicale, perché l'album è semplicemente fregiato con il titolo « The beggar's banquet » (Il banchetto del mendicante). In patria ha ottenuto altresì molti elogi ed è senz'altro un prodotto di marca. Come già avvenne per i Beatles, i Rolling Stones hanno travasato nel nuovo repertorio (33 giri Decca) diverse forme ritmiche: rock, western, country, blues, e così via. Lo stile resta ineguagliabile.

I giorni felici

Come ricordarli? Con una canzone. Di solito è un grosso successo internazionale. Ecco l'occasione per rivivere gli attimi che non ritornano passati al mare, durante una gita, in un certo periodo dell'anno in città, al cinema, al dancing, lungo un viale. La Decca lancia un 33 giri con 12 best-sellers in versione originale. I titoli compresi sono interpretati dal complesso Moody Blues (Ride my see-saw, Nights in white satin); dal gruppo The Amen Corners (High in the sky, Bend me shape me); dagli Honeybus (I can't let Maggie go, Girl of independent means) e da Eric Charden (Le monde est gris, le monde est bleu, ecc.).

U. S.

CENTRO CULTURALE FIAT

Calendario aprile

ARTI FIGURATIVE

Sarà allestita, nel mese di maggio, a cura del Centro Culturale, la Rassegna di Pittura per Ragazzi di età inferiore ai 15 anni, familiari di dipendenti Fiat. Data ultima ed improrogabile per l'accettazione delle opere: 19 aprile 1989. Il regolamento ed il modulo d'iscrizione potranno essere ritirati presso la Biglietteria del C.S.R.C. — Via Carlo Alberto, 59 —

CINEAMATORI

Sede di corso Moncalieri 18, alle ore 21, per il Ciclo di proiezioni di film d'Arte

« Temi e motivi del giovane cinema italiano »

15 - « Il Posto » di E. Olmi
29 - « Escalation », di R. Faenza
Dibattiti a cura del Dott. Dario Becaria.

CONCERTO

15 - ore 21,30 - Presso il Conservatorio Musicale « G. Verdi » Concerto di Sergio Verdine (pianoforte). In programma: Bach: Tre Corali - Nun komm der Heiden Heiland (trascr. Busoni); Jesu bleibet meine Freude (trascr. Hess); Ich ruf zu dir Herr Jesu Christ (trascr. Busoni); Bach-Busoni: Toccata e Fuga in Re minore, Schumann: Carnevale di Vienna op. 26 - Allegro - Romanza - Scherzino - Intermezzo - Finale. Debussy: 4 Preludi - Feuilles mortes - La terrasse des audiences du clair de lune - Bruyères - Voiles, Chopin: Sonata n. 3 in Si minore op. 58 - Allegro maestoso - Scherzo: molto vivace - Largo - Finale: presto ma non tanto.

STAGIONE LIRICA TEATRO REGIO

Sono in distribuzione, gratuitamente, presso la Biglietteria del Centro - Via Carlo Alberto, 59 - n. 30 biglietti, valevoli per altrettanti posti numerati, per ogni prima rappresentazione e n. 68 biglietti per ogni seconda rappresentazione delle seguenti opere:

— Manon Lescaut (martedì 15 e giovedì 17 aprile)
— L'Elisir d'Amore (giovedì 24 e martedì 29 aprile).

STAGIONE SINFONICA AUDITORIUM DI TORINO

Sono in distribuzione, gratuitamente, presso la Biglietteria del Centro - Via Carlo Alberto, 59 - n. 16 biglietti, valevoli per altrettanti posti numerati, relativi ai Concerti del 4, 11, 18, 24 aprile.

VISITA CULTURALE

20 - ore 10 - Galleria d'Arte Moderna - Corso Galileo Ferraris, 30.

I "fumetti" entrano in biblioteca

I fumetti sono entrati in biblioteca. Nelle classifiche dei libri più venduti compaiono spesso i nomi degli eroi dei «comics», collane dedicate alla narrativa e alla sagittistica lasciano posto alle storie disegnate, sulle riviste firme autorevoli dedicano illuminate recensioni ai personaggi che popolano le «strisce» dei quotidiani. Il «boom» dei fumetti è in Italia un fenomeno di importazione, solo l'altro ieri i «comics» erano guardati con sospetto dagli educatori e considerati un mezzo di colpevole evasione. Si rimproverava lo studente sorpreso con l'album di avventure nascosto nel libro, si guardava con disapprovazione la ragazza lettrice di foto-romanzi.

Poi, sull'onda delle discussioni che avvenivano in altri paesi, anche gli studiosi di casa nostra hanno scoperto i fumetti. Si sono accorti che la storia per immagini è un tipo di linguaggio di dignità non inferiore ad altri e, insieme, hanno capito che la larghissima diffusione del «comics» costituiva un fenomeno rivelatore, uno strumento sensibile di «diagnosi». Milioni di persone leggono tutti i giorni storie a fumetti: gli eroi di carta sono un poco lo specchio dei loro desideri e delle loro abitudini. La fortuna di certi personaggi è

sono i poeti con la matita, le storie e i personaggi che hanno trovato nelle vignette la via più diretta per commuovere e divertire anche i più tetraroni al fascino dei «comics».

I lettori che frequentano le librerie e si fermano volentieri davanti alle edicole conoscono già i nomi degli autori e dei personaggi più famosi. Ricordarne alcuni non vuol dire far torto agli altri (che i non iniziati potranno scoprire da soli con schietto piacere). Charles Schulz è un autore americano che ha iniziato attraverso le strisce disegnate dei quotidiani una affascinante saga di piccoli eroi: Charlie Brown il bambino che vuole integrarsi, posseduto dai problemi e dalle insicurezze del mondo adulto; Linus che accetta serenamente il suo «gap» nei confronti della società e si consola col dito in bocca e una coperta in mano; Lucy piccola matriarca aggressiva.

Dall'America sono giunti anche il mago di Wiz, personaggio di un ironico medioevo, BC un antenato che trova nell'età della pietra i difetti del nostro mondo e soprattutto i disegni di Felifer, un umorista che attraverso un tipo personalissimo di fumetto graffia i miti politici e i difetti della società cui appartiene. Dall'Inghilterra viene un



Un personaggio di grande successo è BC, antenato dell'era preistorica che anticipa i difetti del nostro tempo.

sempre legata a motivazioni profonde che interessano tutto un gruppo sociale.

I primi ad accogliere con entusiasmo la rivalutazione dei fumetti sono stati, da noi, i quarantenni. Le letture dell'infanzia e dell'adolescenza erano ancora fresche di suggestioni e di incanti nella loro memoria. Riscoprire le storie disegnate voleva dire rituffare le mani in un mondo avventuroso, la cui nostalgia era nobilitata dall'alibi della ricerca erudita. Accanto agli studiosi «seri» si sono così posti i collezionisti, gli appassionati che hanno preparato la via al «boom» commerciale dei fumetti. Consumatori non sono più adesso soltanto i ragazzi (autentici o «nostalgici»), ma gli studiosi e gli insegnanti, i lavoratori e i pensionati: gente anche attenta, che non si vergogna di tirar fuori di tasca l'album o la rivista a fumetti.

Questa diffusa passione ha anche, ovviamente, delle ragioni di contenuto. Accanto ai disegnatori d'evasione, alle brutte copie dei film, alle vicende sentimentali impennate sugli spunti da canzonetta, ci

fannullone come Andy Capp, furbo e insolente che sfrutta l'apparato assistenziale di una società progredita (e il lavoro di una moglie). Dalla Francia è giunto Asterix, guerriero dell'antica Gallia in divertente lotta con i romani: i francesi vi hanno scoperto un antenato del gollismo e della «grandeur» e lo hanno adottato con favore.

Gli editori stanno saccheggiando anche i mercati meno conosciuti (Argentina, paesi scandinavi) per rispondere a richieste sempre più esigenti. L'Italia, per suo conto, è ricca di ingegni: qualcuno sfrutta in banali imitazioni, qualcun altro libero di lavorare secondo il suo estro. Bisognerà citare tra i «vecchi» il bravo Jacovitti che disegnò ai suoi inizi fumetti piacevolmente surreali, tra i nuovi Guido Crepax dal disegno liberty (il creatore di Valentina), Lunari autore di Ghirghiz, Bozzetto ottimo «cartoonista» e tanti altri che stanno cercando legittimamente di sostenere una «scuola» italiana del fumetto.

S. R.

Charlie Brown è il piccolo eroe di Charles Schulz che porta nel suo mondo infantile tutti i problemi degli adulti.



Esposizione marittima di Buenos Aires



Presenti alti funzionari del Governo argentino, è stata inaugurata a Buenos Aires, l'Esposizione Marittima Internazionale, organizzata dalla «Liga Naval Argentina», alla quale ha partecipato la Fiat Concord con una ampia ed originale presentazione.

È stata esposta un motore tipo B 3016 SS da 3250 Cv prodotto dalla «Fábrica Motores Diesel» destinato ad equipaggiare la nave frigorifera «Ingeniero Cipolletti» e parti di propulsori da 10.500, 1500, 640 Cv. Il motore per la nave frigorifera rappresenta una tappa significativa nella produzione della Concord in quanto, con questa unità, si è raggiunto il milione di cavalli-vapore prodotti e consegnati. I visitatori, accolti da graziose hostess e da tecnici specializzati, hanno potuto documentarsi appieno sulla qualità della produzione Fiat che, anche in questo particolare settore, riscuote in Argentina sempre maggior successo.

Con la presenza di alte autoridades nacionales fue habilitada en Buenos Aires la Exposición Marítima Internacional, organizada por la Liga Naval Argentina, en la cual Fiat Concord ha presentado un interesante stand.

El motor B 3016 SS, de 3.250 CV, que se exhibe en el stand y fabricado por la Fábrica Motores Diesel, integrará la planta propulsora del buque frigorífico «Ingeniero Cipolletti». Se exponen asimismo partes de motores de 10.500 CV, 1500 y 640. El motor destinado al buque frigorífico representa un hito significativo en la producción de Fiat Concord, pues, con esta unidad, la Empresa lleva fabricados y entregados 1.000.000 CV de potencia.

Recepcionistas y personal técnico especializado brindan a los visitantes la información y el asesoramiento que requieren sobre los productos Fiat expuestos, que gozan, también en este sector especial, de merecida y halagüeña fama en la República Argentina.

Auto, camion e trattori alla Fiera di Tripoli



Alla Fiera di Tripoli, 6-26 marzo, la Fiat ha partecipato tramite la Libia Motor con un padiglione di circa 1000 metri quadri di cui 600 coperti. Nel vasto stand, che è stato uno dei punti di maggior attrazione della Fiera per l'eleganza della costruzione ed il prestigio dei prodotti esposti, la Fiat presentava la gamma delle vetture sportive.

Nell'area all'aperto le macchine per movimento terra ed i veicoli industriali Fiat richiamavano l'attenzione dei tecnici per le innumerevoli possibilità of-

ferte che consentono la loro applicazione nei più svariati campi.

A pavilion of 1,000 square metres, of which 600 covered, was erected by Fiat's Libya Motor on the grounds of the Tripoli Fair held from the 6th through the 26th of March. One of the Fair's main attractions was the wide and elegantly assembled Fiat stand displaying the company's range of prestige sports models.

Considerable interest was also shown by experts in the out-of-door exhibit of Fiat earthmoving equipment and commercial vehicles which are suited for many applications in different spheres of work.

Apripista e caricatori alla Fiera di Lipsia



Dal 2 all'11 marzo si è tenuta a Lipsia la grande Fiera campionaria in cui la Fiat ha presentato i modelli più rappresentativi della sua produzione di macchine per movimento terra.

L'esposizione ha confermato l'interesse che suscitano i nostri moderni trattori industriali presso le aziende che operano nel settore.

Per un diverso ordinamento merceologico, non erano presenti quest'anno a Lipsia le autovetture, che usufruiranno di una loro specifica presentazione nella prossima edizione della Fiera che si terrà in autunno, sempre a Lipsia.

Vom 2. bis 11. März 1969 fand in Leipzig die grosse Mustermesse statt, auf welcher Fiat die wichtigsten Modelle ihrer Erdbewegungsmaschinen ausgestellt hat.

Diese Ausstellung hat erneut das Interesse der Geschäftsleute für unsere modernen Ackerschlepper und Baumaschinen unterstrichen.

Wegen der geänderten Messebedingungen wurden auf der diesjährigen Leipziger Frühjahrsmesse keine Wagen ausgestellt, die aber anlässlich der Leipziger Herbstmesse 1969 geändert gezeigt werden sollen.

Asmara: Expo 1969



La Fiat ha partecipato alla Expo 1969 tenutasi all'Asmara con uno stand cui è stata assegnata la medaglia d'oro per l'elegante e originale allestimento, e soprattutto per la qualità dei prodotti esposti. Autocarri per trasporti leggeri e pesanti, macchine per movimento terra, trattori, hanno vivamente interessato il pubblico che ha visitato la mostra. Grandi pannelli fotografici e brevi testi illustrativi hanno consentito ai visitatori di approfondire la conoscenza con la Fiat e la sua organizzazione.

Fiat has participated to the EXPO 1969 held in Asmara with a stand which was awarded a gold medal for elegance and originality of design and, above all, for quality of products. The public showed a lively interest for the light and heavy trucks, the earthmoving equipment and the tractors displayed by our company.

Visitors could also gain a further insight into Fiat's manifold activity from a series of photographic panels with short illustrative captions erected on the stand.

200 viaggi aerei gratuiti Torino-Roma e ritorno offerti da "Illustrato Fiat"



Anche quest'anno «Illustrato Fiat» mette a disposizione dei suoi lettori 200 voli gratuiti Torino-Roma-Torino, a sorteggio tra i nominativi dei dipendenti impiegati e operai (esclusi i dirigenti) che desiderano iscriversi.

Il biglietto andata-ritorno del viaggio è offerto dalla Fiat. Le spese di soggiorno a Roma sono a carico del dipendente.

I 200 viaggi si effettueranno nei mesi da maggio a settembre.

I voli Torino-Roma e ritorno si compiono in giornata: convocazione all'Air Terminal in via Gobetti 10, Torino, alle ore 06,00. Partenza dall'aeroporto di Caselle alle ore 07,00, arrivo a Roma (Fiumicino) alle ore 08,00. Ritorno: convocazione all'Air Terminal in via Giolitti 36, Roma, alle ore 20,00. Partenza dell'aereo da Fiumicino alle ore 21,05, arrivo all'aeroporto di Caselle alle ore 22,10.

Un servizio di autobus trasporterà i viaggiatori dagli Air Terminals agli aeroporti.

MODALITÀ - Un solo dipendente Fiat per nucleo familiare può compilare il taloncino d'iscrizione qui sotto inserito: ritagliarlo e spedito ad «Illustrato Fiat».

Peraltro, il dipendente uomo o donna coniugato, che desidera fare il viaggio con la moglie o con il marito (o con un figlio o figlia conviventi a suo carico), può iscriversi nel taloncino anche il secondo nominativo, il che vale per due biglietti.

Tenere ben presente che il biglietto non è cedibile in nessun caso. Pertanto il taloncino d'iscrizione va riempito e spedito solo da dipendenti che siano in condizione di fare il viaggio aereo.

La data del viaggio (nei mesi indicati) sarà stabilita, per ciascun sorteggiato, dall'«Illustrato» secondo le possibilità; ma il richiedente può indicare nel taloncino la data che preferirebbe.

Naturalmente le assegnazioni delle date dovranno essere distribuite secondo le possibilità dell'aereo; e sempre con riserva per i casi di forza maggiore.

I dipendenti Fiat, impiegati e operai, i quali vogliano concorrere per il viaggio aereo, devono spedire a «Illustrato Fiat» (Torino, corso Marconi 10), con cartolina postale, entro il 30 aprile il sottostante taloncino, scrivendovi chiaramente le indicazioni richieste.

L'assegnazione dei 200 biglietti tra gli iscritti sarà fatta per sorteggio, con l'assistenza del Notaio secondo le norme stabilite. I sorteggiati saranno avvertiti personalmente.

Cognome e nome

Data di nascita

(giorno - mese - anno)

☐ Impiegato ☐ Operaio - Sez. di appartenenza

(Indicare con crocetta la voce che interessa)

Indirizzo di casa - Via

☐ Celibe ☐ Coniugato

(Indicare con crocetta la voce che interessa)

Se coniugato, intende valersi della facoltà di farsi accompagnare dal coniuge o da un figlio (o figlia?) (Rispondere sì o no e indicare nome e età del congiunto)

Data preferita per il viaggio

(Da spedire, su cartolina postale, entro il 30 aprile 1969).

Fiat 128: una organizzazione produttiva di alta modernità ed efficienza

Concluso l'intenso ciclo di studi, progettazioni, esperienze e collaudi dei prototipi, la Fiat ha ora avviato la produzione del nuovo modello 128, che realizza i più avanzati concetti tecnici dell'automobile di grande diffusione.

La 128 rappresenta un progetto completamente nuovo che si inserisce in una classe di cilindrata (millecento) economica come spese di esercizio ma con prestazioni e caratteristiche che vanno molto al di là di quanto la cilindrata stessa lascerebbe attendere. Questa vettura eredita le doti di simpatia e di fiducia che hanno accompagnato e contraddistinto la precedente 1100, che è stato uno dei maggiori successi automobilistici. La 128 viene prodotta nel nuovo stabilimento di Rivalta (i gruppi motopropulsori provengono dalla Mirafiori). Per raggiungere i previsti elevati ritmi produttivi, sono state realizzate imponenti attrezzature ed impianti di alto valore tecnologico che assicurano il migliore livello qualitativo.

A tale riguardo, estesamente applicati sono l'esecuzione ed i controlli automatici delle lavorazioni: esempi notevoli del progresso tecnologico realizzato in questo campo, sono le linee delle grandi transfert per le produzioni dei particolari meccanici e per la saldatura automatica della scocca, tutte appositamente progettate e costruite per la 128.

Importanti tra le altre transfert e linee di lavorazione quelle per la produzione dei basamenti motori, dell'albero motore (con annesso impianto di tempera), delle bielle, della scatola cambio, della scatola differenziale, delle teste cilindri, degli elementi delle sospensioni e della scatola guida. Notevoli anche l'attuazione dei trasportatori aerei monorotaia e birotaria per la movimentazione dei diversi particolari ed il trasporto automatico dei sot-

togruppi e delle scocche alle linee di montaggio, completamento e finizione. Per dare una idea della loro estensione basterà dire che nel padiglione Meccanica di Rivalta essi raggiungono uno sviluppo complessivo di oltre tremilacinquecento metri e nei padiglioni di Lastroferratura, Verniciatura, Sella-tura e Carrozzeria uno sviluppo di ventiduemila metri.

L'impianto di verniciatura scocche comandato da una sala quadri con dispositivi elettronici di controllo, costituisce un altro esempio di come, con i mezzi ed i sistemi più complessi e moderni, si ottenga il risultato di assicurare alla carrozzeria della 128 la più efficace protezione contro gli agenti atmosferici ed un aspetto speculare delle superfici verniciate.

Mentre la stampa internazionale illustra la nuova vettura Fiat che sarà prossimamente su tutte le strade d'Italia e in un secondo tempo anche all'estero, queste fotografie, riprese dall'obiettivo di «Illustrato Fiat» a Mirafiori e a Rivalta, ci portano il saluto dalle officine dove nasce la 128.

Fiat 128 - A car produced according to the latest engineering techniques.

After long painstaking studies and prototype testing, the Fiat 128 has now been put on the production line. The 128, an entirely new development embodying the most advanced engineering concepts, fits snugly into the 1100 cc price range but has the performance of a bigger car. It has inherited the qualities and attractiveness of its predecessor, the 1100, itself a long standing success.

The 128 is produced at the new Fiat plant at Rivalta with power plant units supplied from the main Mirafiori works. In order to meet the requirements of mass production, the Rivalta plant was expanded with new imposing structures and installations of the highest technical level to ensure top quality end products.

Automation and automatic control have been adopted on many phases of production. Of these, perhaps the most noteworthy is the transfert line for the automatic welding of body parts, which was especially designed for the construction of the 128. Other transfert lines produce engine blocks, shafts, con rods, gearboxes, differential units, cylinder heads, suspension, and steering units.

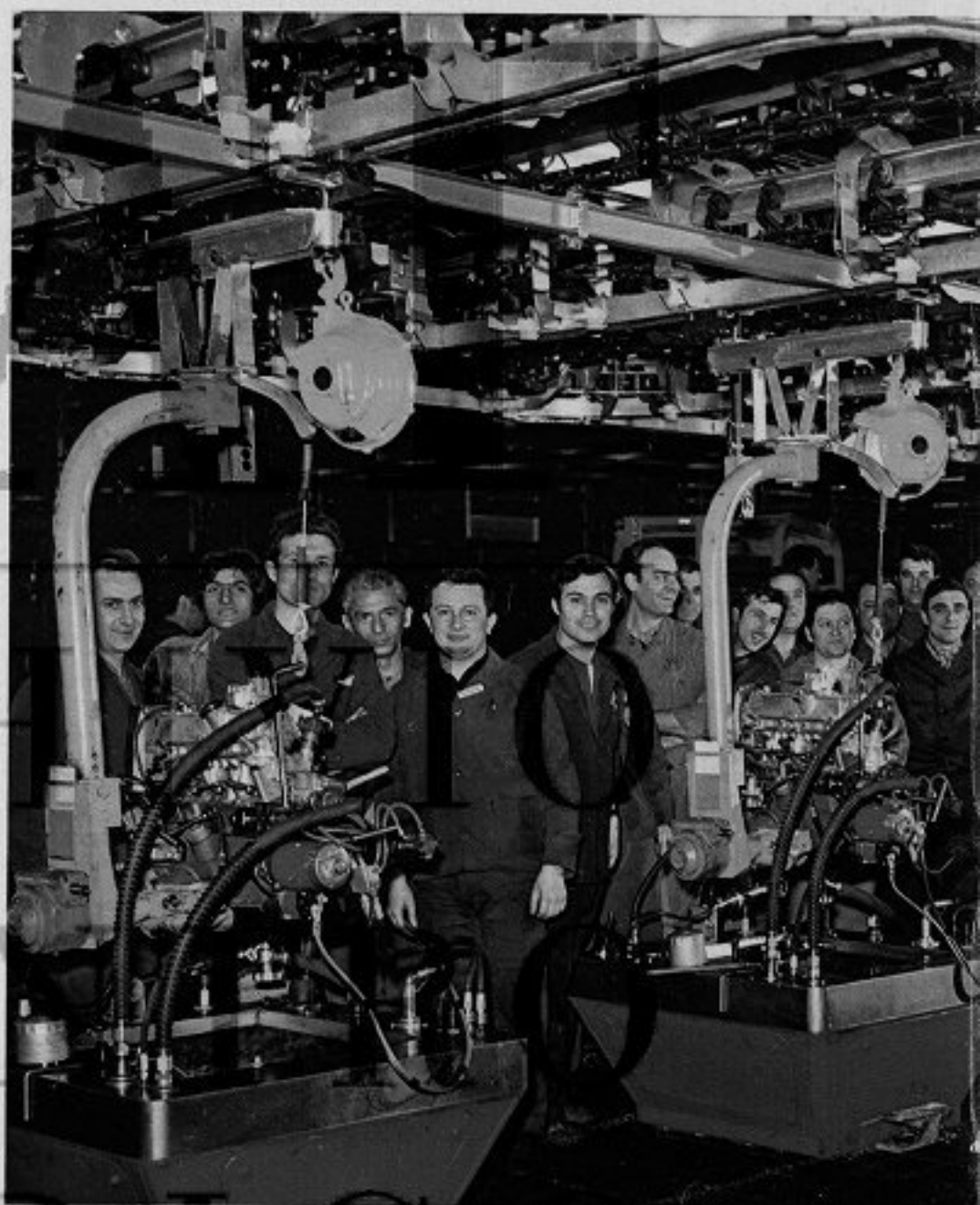
Single and dual line overhead conveyors carry mechanical components and coachworks to the assembly lines, then to final fitting lines. The length of the conveyor mechanical component line is 3,500 metres long, while the steel-bodywork, painting, trimming and bodywork conveyor lines have a total length of 22,000 metres.

The paint shop for the 128 body shells is connected to a control room equipped with electronic devices and is yet another example of how modern techniques can give a highly glossy finish to metal surfaces and ensure efficient protection against atmospheric agents.

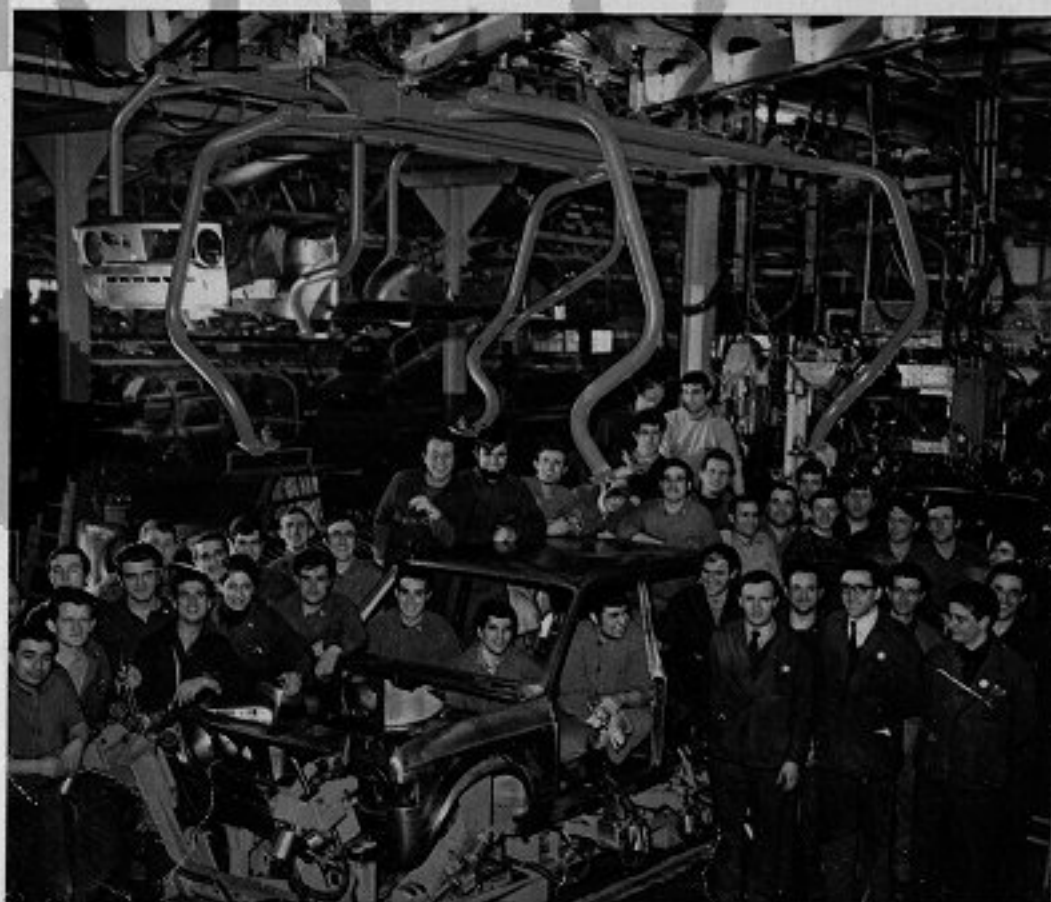
In anticipation to worldwide Press reports on the new model now to be introduced in Italy and soon also on export markets, «Illustrato Fiat» publishes for its readers a few shots of the Fiat 128 assembly lines crowded with cheering workers.

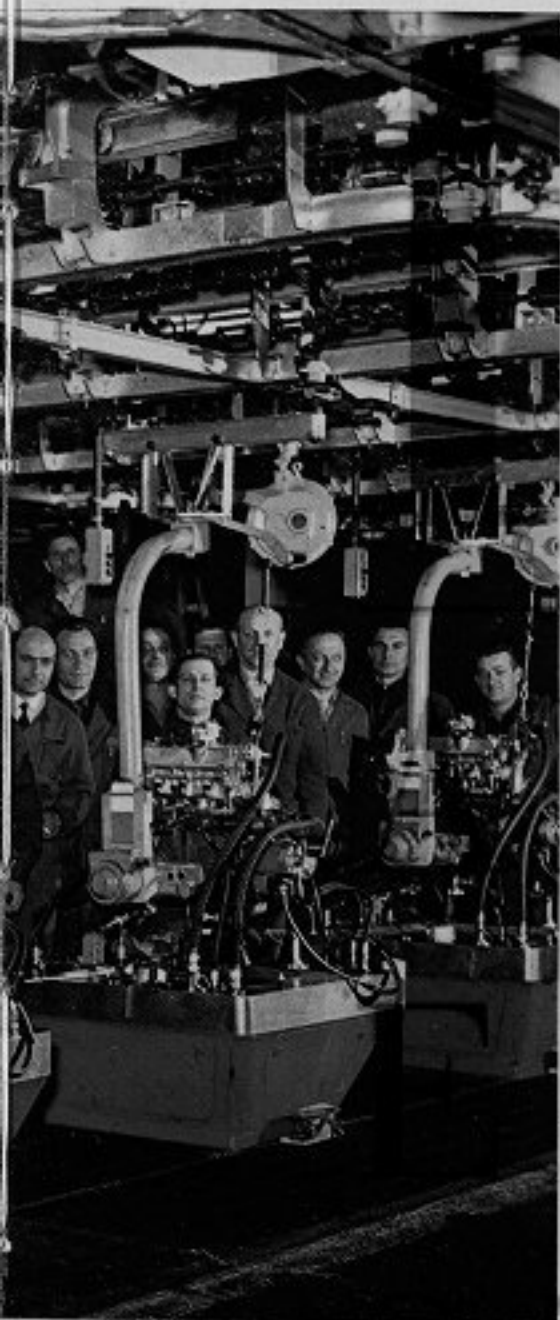
▲ Mirafiori - Alla Sezione Presse dove si stampano i vari elementi che compongono la carrozzeria.

Sezione di Rivalta - Attorno ad una scocca assemblata. ▶



▲ Mirafiori - Sulla linea montaggio motori.





▼ Al termine della linea di lastroferratura a Rivalta.



▲ Sulla linea di montaggio finale. L'inserimento dei gruppi meccanici nella scocca, a mezzo di elevatori idraulici mobili a Rivalta.

▼ Una delle 128 finite si avvia al collaudo.



Caleidoscopio Fiat



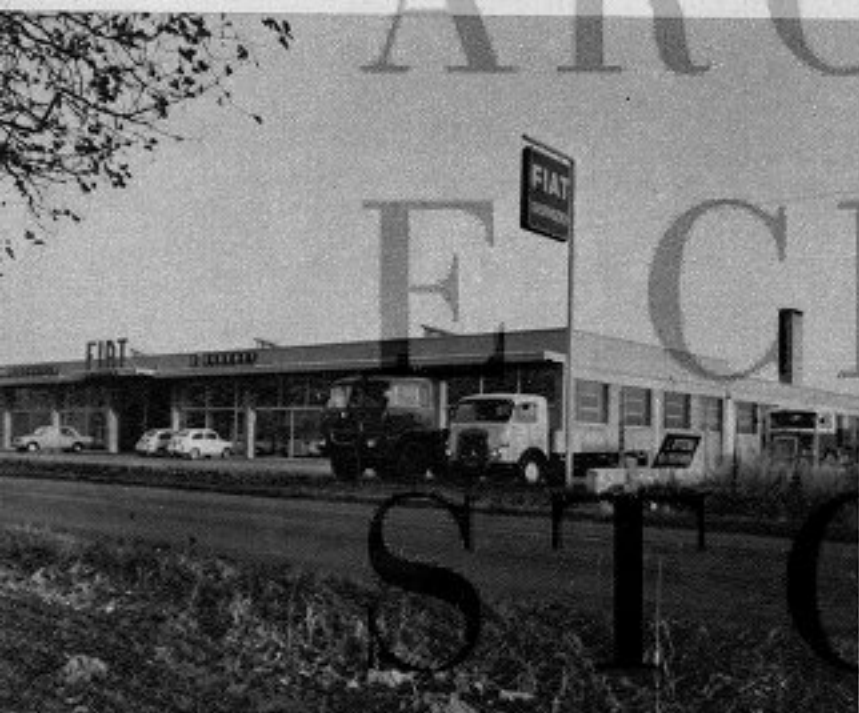
▲
CONGO
Ecco una fase delle prove dimostrative effettuate da trattori Fiat presso l'INEAC di Thysville. La natura del terreno vergine e popolato da fitta vegetazione ha messo in evidenza le qualità dei trattori Fiat che hanno riscosso i più ampi consensi da parte dei dirigenti dell'INEAC.

Voici une phase des essais de démonstration effectués par les tracteurs Fiat auprès de l'INEAC de Thysville. La nature du terrain vierge et à la végétation très dense a mis en évidence les qualités des tracteurs Fiat qui ont été vivement appréciés par les dirigeants de l'INEAC.



◀ **OLANDA**
11 Fiat 238 nei tipi furgone e promiscuo, e due 1100 R familiari sono stati recentemente consegnati alla società Vromen N.V. di Brussum. La consegna è stata curata dalla « Autobedrijf Sanders » agente della nostra Concessionaria per l'Olanda J. Leonard Lang.

The Vromen N. V. company of Brussum, Holland, has recently taken delivery of eleven Fiat 238 standard and all-purpose vans, and two Fiat 1100 R station wagons. The consignment was made by Autobedrijf Sanders, which is one of the dealers of J. Leonard Lang, Fiat's main distributors for Holland.

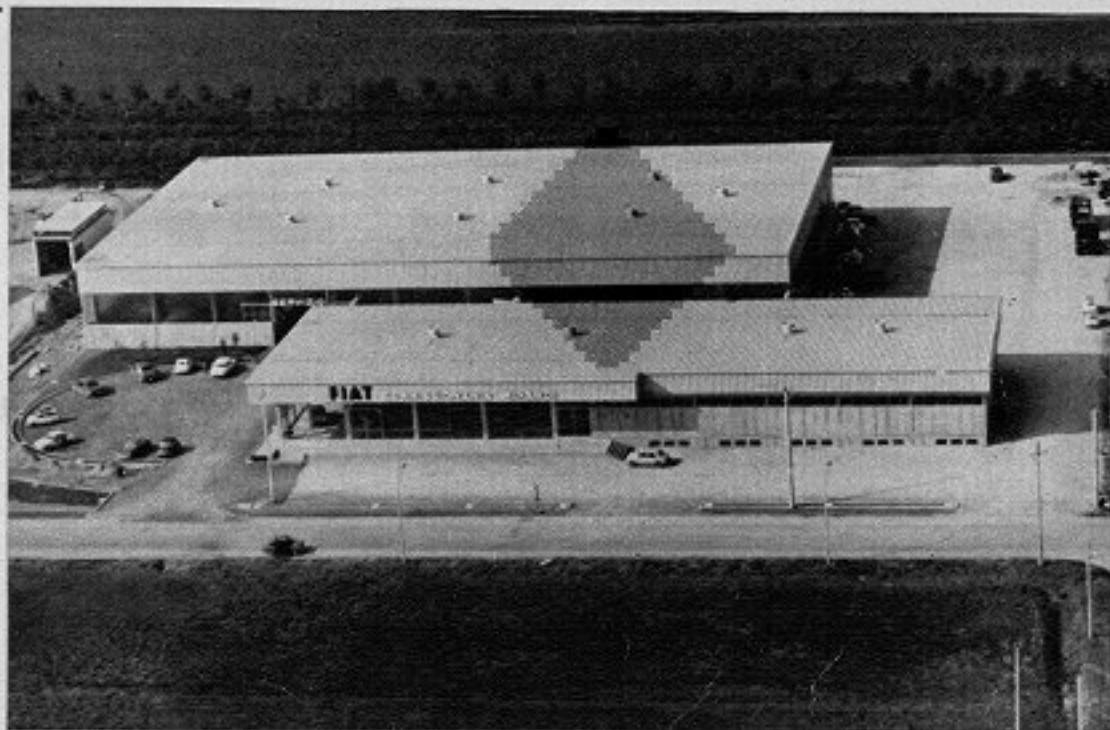


▶ **CECOSLOVACCHIA**
I soci del Fiat Club di Kladno (Cecoslovacchia) in gita nella città di Rakovník in occasione di un incontro con i loro colleghi di Rakovník, Slany e altre cittadine vicine.

The Fiat Club of Kladno, Czechoslovakia, has recently organised a visit to Fiat owners from Rakovník, Slany and other nearby towns. The photo depicts a stage of that event.



▲
VILLAFRANCA e FAENZA
La nostra Commissionaria Costanzo Sartori di Villafranca (Verona) ha realizzato una nuova efficiente sede. L'ampio complesso, 2500 mq. di superficie coperta, è in grado di assicurare la migliore funzionalità in ogni settore. Anche la Commissionaria Minardi di Faenza ha inaugurato i nuovi locali. Ecco una veduta aerea che mette in evidenza la grandiosità del nuovo impianto dotato di moderne attrezzature e di ampio parcheggio.



Attestazioni di clienti Fiat

Da ogni parte d'Italia e del mondo ci giungono testimonianze di clienti entusiasti per le prestazioni delle vetture Fiat. Ne riportiamo alcune tra quelle più recenti.

Ecco nella foto 1, la Fiat 600, appartenente al sig. Elmi Danilo di Parma, che dal 1955, anno di fabbricazione, ha percorso ben 320.000 km. con il motore originale e senza lamentare inconvenienti di alcun genere. Nella foto 2, la 600 del 1958 con cui il prof. André Luc Poncet di Ginevra ha percorso circa 200.000 km. con piena soddisfazione e senza noie meccaniche.

Da Malborough, Rhodesia, il sig. P. J. Conway (foto 3) ci invia la fotografia della sua Fiat 1800 B con cui dal 1959 ha percorso oltre 270.000 km., per lo più lungo « piste » e sentieri di campagna; brillante prestazione se si considera che il motore è tuttora quello originale e la vettura non ha mai necessitato di riparazioni rilevanti.

Altra eccezionale « performance » è quella realizzata dal sig. Bergami Pietro di Castel S. Pietro Terme (Bologna) che con il suo taxi Fiat 1500 L (foto 4) acquistato nell'agosto 1963 ha percorso 298.000 km. limitandosi alle più comuni operazioni di manutenzione.

In questa panoramica di primati il record spetta però al camion Fiat 614 (foto 5) appartenente alla ditta Codoni Gottardo e Michele di Cabbio che, dal 1930 anno di costruzione, ha percorso lungo le vallate svizzere ben 600

mila km. ed è tuttora perfettamente funzionante. Il Fiat 614 che per le sue ridotte dimensioni è particolarmente adatto alle strette strade di montagna ha una cilindrata di 1438 cmc. e una portata di 1000 kg.



DANIMARCA

La Falck, ditta privata che in Danimarca si occupa del pronto soccorso, ha potenziato la sua stazione di Korsor con una nuova ambulanza Fiat 238. La nuova unità è destinata a diventare, per le sue particolarità costruttive, il veicolo di punta della stazione Korsor.

Falck, a Danish first-aid society, has purchased a new Fiat 238 ambulance for its Korsor station. The new unit, which has special characteristics, will play a big role in the work of the Korsor station.



GORIZIA

12 autobus Fiat 409 della capacità di 95 persone sono stati recentemente consegnati all'Amministrazione Comunale di Gorizia. Ecco una parte dei nuovi autobus schierati in piazza della Vittoria.

LODI

Un mezzo di soccorso allestito sul telaio dell'autocarro Fiat 693 N1, è stato messo in servizio in questi giorni dalla nostra Officina Autorizzata Pietro Luppi di Lodi. Il potentissimo mezzo è dotato di un braccio elevatore montato su torretta girevole che come si vede in fotografia, è in grado di assicurare il recupero di autocarri usciti di strada, anche se di mole notevole ed a pieno carico.





Nuoto, pallanuoto e tuffi: programmi e speranze

Il settore «acquatico» del C.S. Fiat è in costante evoluzione. In parte per motivi extrasportivi, in parte per una logica politica di avvicinamento o per la maturazione di forze nuove. Parlando di sport dell'acqua ci si riferisce in particolar modo a nuoto, pallanuoto e tuffi. La prima branca è quella che ha dato, negli anni trascorsi, le maggiori soddisfazioni. E' anche quella che fatalmente — considerate le vicende che ha dovuto attraversare — può apparire oggi in regresso.

In realtà, però, proprio di semplice apparenza si tratta, anche se non si può negare che un calo c'è stato. Ma qual'è, d'altra parte, quel club sportivo che nel giro di brevissimo tempo potrebbe permettersi di perdere per cause a volte dolorosissime atleti del calibro di Rora, Bianchi, Della Savia, Cammino, Schiezzari, Bosio? Elementi sui quali si basava la squadra, quelli sui quali si poteva sempre contare ad occhi chiusi. Con loro sono venuti a mancare i prim'attori, il... coro è rimasto, in potenza, quello che era. Solo così, infatti, si può spiegare il secondo posto conquistato lo scorso anno nel campionato maschile di società e la posizione di avanguardia mantenuta in quello femminile.

Adesso, comunque, bisogna guardare al futuro che è affidato alla «vecchia guardia» costituita da Frattini, Franzini, Massetti, Cavallero, Colla, Romagnoli tra i maschi, e da Viasco, Taccon, Marenti, Marietta e Labignan tra le ragaz-

ze alle quali potranno dare saltuariamente man forte, limitatamente alle gare di staffetta, Elena Camino e Laura Schiezzari.

Per il resto si punta sui giovani, vale a dire su elementi che a causa della loro stessa età non si sono ancora espressi su «tempi» sufficientemente validi. Due sole eccezioni: Mario e Franco Lovisolo. Il primo ha un record personale di 2'04" sui 200 stile libero, il secondo un ottimo 4'30"4 sulla distanza doppia. Si tratta di prestazioni ad altissimo livello rapportate alla situazione italiana, ma ciononostante non bisogna crearsi troppe illusioni. Pensare di avere in casa l'emulo di Spitz o di Schollander potrebbe essere controproducente, e occorre ad ogni modo sottolineare il fatto che i due Lovisolo devono fornire ulteriori dimostrazioni del loro effettivo valore, esprimersi con regolarità su «tempi» di buon livello e non limitarsi a casi sporadici.

In queste condizioni, è chiaro, il nuoto del C.S. Fiat non può porsi programmi troppo ambiziosi. Il traguardo massimo è rappresentato dal campionato di società nel quale, malgrado la nuova formula della quale non si conoscono ancora i dettagli, il settore maschile dovrebbe mantenersi nei primi tre posti, vale a dire in una posizione di assoluto prestigio, ed anche le ragazze dovrebbero essere in grado di rimanere alla avanguardia.

L'arrivo del «vecchio» Parmeggiani, olimpionico di Roma '60, e del di-

fensore Drago del Pegli, unitamente al rientro di Niola il quale ha terminato il servizio militare, costituiscono le grosse novità in campo pallanuotistico. Il «sette» di Capobianco che per due anni consecutivi è arrivato sin sulla soglia della promozione in serie A, nell'ormai prossima stagione dovrebbe avvicinarsi al massimo rendimento. Sinora il grande traguardo è stato fallito per la mancanza di quella esperienza che in un torneo come quello di pallanuoto dove la malizia e le interpretazioni arbitrali giocano spesso un ruolo determinante, ha una fondamentale importanza.

Adesso, con la «maturazione» dei vari Aversa, Consiglio, Bertello, Puleo e la collaborazione preziosissima, specie sul piano psicologico, di Rosario Parmeggiani, i presupposti per poter giungere alla serie A non mancano. Si dovranno fare i conti con quel Bogliasco che lo scorso anno è finito, con il C.S. Fiat, al secondo posto dietro il Pegli, e bisognerà anche tener conto, nel bilancio preventivo, degli immancabili outsiders. E, soprattutto, occorre non sopravvalutarsi, a scanso di brutte sorprese.

I motivi di soddisfazione, comunque, non mancano già fin da ora. Aversa, Bertello e Consiglio sono stati selezionati per la nuova nazionale che il c.u. Majoni sta mettendo in cantiere; Puleo II, Manzin e Notarbartolo, a loro volta, sono stati chiamati nella «giovanile». Diremmo che quest'ultimo ri-

conoscimento deve soprattutto inorgoglire, perché sta a dimostrare la validità e i progressi di quel vivaio al quale da due anni Capobianco e l'ex giocatore Sartori dedicano tempo, passione e competenza.

Ed eccoci, per completare la triade, ai tuffi. In uno sport che, non solo in Italia, rappresenta un po' il cenerentolo, il C.S. Fiat nel 1969 parteciperà a tutte le manifestazioni del settore maschile. E' la prima volta che succede da quando è stata creata la sezione, il che significa che gli allievi di Parovel stanno facendo rapidi progressi e che il reclutamento, pur tra mille difficoltà, offre positivi rilievi.

L'elemento di punta è il quindicenne Aldo Niccolino, due titoli italiani nel '67, altrettanti nel '68, praticamente senza avversari in Italia, che si sta preparando per i campionati europei juniores in programma a Vienna. In evidenza anche Claudio Sandri, 12 anni, un esordiente che lo scorso anno ha conquistato due titoli tricolori ed ha eseguito l'intero programma olimpico con tuffi di rilevante difficoltà.

In campo femminile c'è Annarita Bonora, del «Materiale Ferroviario», campionessa piemontese esordiente, vincitrice nel '68 del Trofeo Agnelli. E a completamento del panorama va sottolineato che la sezione tuffi lo scorso anno si è classificata prima nel settore ragazzi, e che nel campionato di Società ha conquistato un ottimo terzo posto inserendosi fra i sodalizi di serie A.

Calendario aprile

ALPINISMO-ESCURSIONISMO

- 13 - Punta d'Arbella (m. 1879) da Pont Canavese (m. 461) Val Orco.
25-27 - Monte Sagro (m. 1749) da Rifugio Carrara (m. 1320) Campo Cecina.

ATLETICA LEGGERA

- 12-13 - Torino - Riunione Regionale Maschile e Femminile (Seniores-Juniores).
18-20 - Torino - Riunione Regionale Maschile e Femminile (Seniores-Juniores).
25 - Alessandria - Riunione Nazionale Femminile (Seniores-Juniores).
25 - Biella - Riunione Regionale Maschile (Seniores-Juniores).
27 - Asti - Riunione Regionale Allieve.

ATLETICA PESANTE

- 12-13 - Parma - Campionati Nazionali Cadetti Lotta Greco-Romana.
19-20 - Palermo - Campionati Nazionali Cadetti Lotta Stile Libero.
19-20 - Catania - Criterium Nazionale Juniores Pesistica.

AUTOMOBILISMO

- 5-6-7 - Pasqua al mare (Pietra Ligure).
20 - XI Trofeo Provincia di Varese.
25-26-27 - Gita a Firenze.

BOCCE

- 6 - Ivrea - Gara Reg. a terne (R-R/1-R/1).
13-14 - Bordighera - Gara Internazionale.
13 - Asti - Gara Regionale a terne (R-R/1-R/1).
13 - Torino - Gara Regionale a terne (R-R/1-R/1).
13 - Vercelli - Gara Regionale a quadrette (R-R-R/1-R/1).
20 - Vercelli - Gara Nazionale a coppie.
20 - Alessandria - Gara Regionale a coppie (R-R/1).
20 - Torino - Gara Regionale a coppie (R-R/1).
20 - Vercelli - Gara Regionale a coppie (R-R/1).

- 20 - Vercelli - Gara Regionale a coppie (R-R).
20 - Vercelli - Gara Regionale a coppie (Cat. Allievi).
25 - Casale Monferrato - Gara Regionale a coppie (R-R/1).
25 - Savigliano - Gara Regionale a coppie (R-R/1).
27 - Nizza Monferrato - Gara Nazionale Individuale.
27 - Nizza Monferrato - Gara Regionale a terne (R-R/1-R/1).
27 - Biella - Gara Regionale a terne (R-R/1-R/1).
27 - Pinerolo - Gara Regionale a coppie (R/1).
27 - Torino - Gara Regionale a coppie (R).
27-28 - Conegliano Veneto - Gara Internazionale.

CINE

- 5-6 - ore 21 - El Dorado (Paramount).
6 - ore 16 - El Dorado (Paramount).
11-12-13 - ore 21 - Otto in fuga (Dear Film).
13 - ore 16 - Otto in fuga (Dear Film).
13 - ore 10 - Tarzan e il grande fiume (Paramount) a colori per ragazzi.
15 - ore 21 - Il Posto di E. Olmi (Titanus). Dibattito a cura del dott. Beccaria - Vietato ai minori di anni 14.
16 - ore 21 - Il fiume dei diamanti (Ricerca scientifica). Generazioni del deserto (turistico).
- Rivista navale (Forze Armate).
- Canzone di Londra (alla scoperta di Londra).
(documentari gentilmente concessi dalla Diffusione Internazionale Film Informativi).
18-19-20 - ore 21 - La morte non conta i dollari (Warner Bros).
20 - ore 16 - La morte non conta i dollari (Warner Bros).
25 - ore 16 e 20,45 - Grand Prix (M.G.M.).
26 - ore 20,45 - Grand Prix (M.G.M.).
27 - ore 16 e 20,45 - Grand Prix (M.G.M.).
29 - ore 21 - Escalation di R. Faenza - Dibattito a cura del dott. D. Beccaria (vietato ai minori di anni 14) (Master Film).
30 - ore 21 - Gioventù sul Brenta di Severino Casara.
- Tutti per uno, mano alla mano di Angelo Villa (documentari a colori).
Serata organizzata in collaborazione con il C.A.I.

GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

- GITE DI UN GIORNO:
Tutte le domeniche e festivi:
Lugano (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo) . . . L. 1.400
Lugano (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo) . . . » 3.200

- Stresa L. 1.000
Como » 1.150
Orta » 1.000
Orapa » 1.100
Giro dei due Trafori:
G. S. Bernardo e M. Bianco . . . » 3.150
Genova » 1.300
Rapallo » 1.350

GITE CON EFFETTUAZIONE QUINDICINALE

- Locarno L. 1.300
S. Remo » 1.500
Alasio » 1.400
Varazze » 1.300
Spotorno » 1.350
Turismo gastronomico nelle Langhe (compr. 2° col.) . . . » 2.950
Ginevra - Montreux . . . » 3.350

GITE SPECIALI

- 7 aprile
Lugano L. 1.400
Lugano (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo) . . » 3.200
Giro dei due Trafori:
G. S. Bernardo e M. Bianco . . . » 3.150
Ginevra - Montreux . . . » 3.350
Nizza » 3.350
con pranzo » 5.000
Stresa » 1.000
Rapallo » 1.350

GITA SPECIALE PER LA FIERA CAMPIONARIA

- 20-25-27 aprile
Milano L. 800

GITE DI DUE GIORNI

- 6-7 aprile
Nizza - Montecarlo L. 15.600
Venezia » 15.600
Ginevra - Megeve - Losanna . . » 15.850
Firenze » 15.600
Le Due Gardesane » 15.600

GITE DI TRE GIORNI

- 5-7 aprile
Zurigo L. 26.600
Costa Azzurra » 22.350
Le Cinque Terre » 23.300
Lago di Ginevra » 22.350

GITE DI QUATTRO GIORNI

- 4-7 aprile
Isola D'Elba e Punta Ala . . . L. 32.300
Roma - Firenze » 36.600

GITA DI CINQUE GIORNI

- 3-7 aprile
Napoli e Costiera Amalfitana . . L. 48.500

GITA DI CINQUE GIORNI

- 4-8 aprile
Parigi L. 43.500

MOTOSCOOTERISMO

- 20 - Gita di apertura con gara alle bocce.

NUOTO

- 18-19-20 - Trento - Campionati Primavera di Categoria Femminile.
25-26-27 - Bologna - Campionati Primavera di Categoria Maschile.
25-26-27 - Bolzano - Campionati Categoria di Tuffi.

PALLACANESTRO

- 13 - Torino - C.S. Fiat-Peja Brescia.
20 - Trieste - Ginnastica Triestina-C.S. Fiat.

NOTIZIE IN BREVE

ATLETICA PESANTE

La Coppa Italia di Lotta Greco Romana, Categoria Cadetti e Seniores, svoltasi a Taranto l'8-9 febbraio ha visto un nuovo successo degli atleti del C.S. Fiat. Alle vittorie di Guerrucci (pesi gallo), Torresan (pesi piuma), Bellotti (pesi leggeri) e Brugnolo (pesi medi), hanno fatto corona gli ottimi piazzamenti di Calafore, Inglese, Buonaria, Rocco e Filippini. La classifica per Società vede il C.S. Fiat al primo posto con punti 79,5.

A Genova nei giorni 22-23 febbraio si è svolta la Coppa Italia di Stile Libero, riservata ai Cadetti e Seniores. Il peso piuma Torresan ha riportato una brillante vittoria e le ottime prestazioni di Calafore, Brugnolo e Pagliarello hanno contribuito all'affermazione del C.S. Fiat, secondo in classifica generale. Va notato che gli atleti del C.S. Fiat hanno disputato per la prima volta una gara di Lotta Stile Libero.

Si è inoltre disputata a Cremona nei giorni 22-23 febbraio la prima eliminazione del Campionato di Società di Pesistica a Serie B. Nella classifica per Società il C.S. Fiat ha riportato il primo posto con punti 1343,4 seguito dal G.S. Vigili del Fuoco di Cremona con punti 1318,2. Con questa vittoria i pesisti del C.S. Fiat si sono assicurati la possibilità di disputare la finale del Campionato.

PALLACANESTRO

- Febbraio
9 - Torino - C.S. Fiat-Basket Bumor Roma 49-40
16 - Bologna - Pall. Lamborghini Bologna-C.S. Fiat 50-45
23 - Torino - G.S. Magazzini Standa Milano-C.S. Fiat 46-32
Marzo
2 - Roma - C.S. Fiat-Altus Zucchet 68-48



Una nuova squadra ciclistica: la Gris

E' stata recentemente costituita la squadra ciclistica Gris diretta dall'ex corridore Diego Ronchini. Ecco nella fotografia i componenti la nuova squadra a bordo... della Fiat 125 che li accompagnerà nelle più importanti gare in Italia e all'estero.

Gruppo Sportivo dipendenti Fiat in Somalia



Si è recentemente costituito il Gruppo Sportivo dei dipendenti Fiat in Somalia, del quale vediamo qui fotografata la rappresentativa calcistica. I colori del gruppo sono il bianco-nero in quanto la maggior parte dei soci e dei giocatori si dichiara simpatizzante della Juventus. Nel pubblicare la fotografia auguriamo alla nuova squadra i più brillanti successi.

La grande diga di Kainji frutto del lavoro italiano

E' stata costruita in cinque anni dalla « Impregilo » - Darà alla Nigeria il 70% del fabbisogno di energia elettrica.

Sull'alto corso del Niger, a 800 chilometri dal mare, è sorta in cinque anni una delle più importanti opere idroelettriche dell'Africa: la diga di Kainji, inaugurata lo scorso mese dal presidente nigeriano Gowon. E' una delle maggiori realizzazioni del lavoro italiano nel mondo. Assicurerà alla Nigeria, il più popoloso stato del continente nero, il 70 per cento del fabbisogno nazionale di energia elettrica.

La diga è stata costruita dalla « Impregilo », una società che riunisce la « Impresit » (consociata della Fiat) e le ditte « Girola » e « Lodigiani », per affrontare le più impegnative opere di ingegneria civile all'estero. I tre gruppi si sono associati dopo la positiva esperienza di lavoro in comune per il bacino di Kariba, sullo Zambesi; e hanno dato vita, in meno di dieci anni, ad una serie di grandiosi lavori: dallo sbarramento della gola di Dez, nell'Iran, agli impianti di Akosombo, in Ghana; dalla diga di Roseires sul Nilo Azzurro, in Sudan, al salvataggio dei templi di Abu Simbel, in Egitto.

Per la Nigeria, il progetto di Kainji era di importanza vitale; e la gara di appalto suscitò notevole interesse in tutto il mondo. Il governo di Lagos aveva stanziato 36 milioni di sterline, pari a circa 55 miliardi di lire. La « Impregilo » si presentava forte di una sicura esperienza passata, e ottenne la concessione dei lavori nel febbraio 1964. Per poter rispettare i tempi, richiesti dal capitolato di appalto, fu necessario mettere alla prova una organizzazione efficientissima. L'isola di Kainji, intorno alla quale occorreva sbarrare il corso del Niger, sorge in una zona lontana dalla civiltà, coperta

per buona parte dalla foresta vergine; a 400 chilometri dai posti di rifornimento. E dove la foresta cessava improvvisamente, davanti al piccone si presentava nemica la roccia, o la pietra. Lavorando in condizioni ambientali difficilissime, ingegneri, tecnici, operai italiani, con l'aiuto della manodopera locale, sono riusciti a portare a termine l'impresa, entro le scadenze previste.

Il corso del fiume è stato fermato in due riprese, prima sul braccio sinistro, poi su quello destro, con delle ture in materiale sciolto; mentre nasceva, al centro, la imponente diga in calcestruzzo. Le scavatrici hanno estratto quattro milioni di metri cubici di roccia e cinque milioni di metri cubici di terra. Nella diga sono state impegnate seimila tonnellate di strutture metalliche permanenti, ventimila tonnellate di acciaio per il cemento armato. Gli impianti hanno modificato la geografia naturale e umana di una intera regione: che ora si trova arricchita di 150 chilometri di strade, asfaltate e a doppia corsia, e di una nuova, ridente città, « New Bussa ». I tecnici della « Impregilo » avevano costruito gli uni e l'altra per le esigenze del grande cantiere di lavoro: adesso lasciano questo patrimonio agli abitanti del paese.

A quest'opera, importante è stato l'apporto dato dalle cisterne e dagli autocarri Fiat, che hanno assicurato una cospicua parte dei rifornimenti e quello offerto dalle macchine movimento terra prodotte dalla Fiat, presenti da anni in tutte le realizzazioni della Impresit nei Paesi in via di sviluppo.

The Kainji dam, 500 miles inland on the upper reaches of the Niger, is one of the most important hydroelectric plants in operation in Africa. It was built in five years and was inaugurated last week by the Nigerian President, Mr. Gowon. It represents one of the major Italian engineering achievements in the world and will supply Nigeria, Africa's most populated state, with 70 per cent of the national demand for electric power.

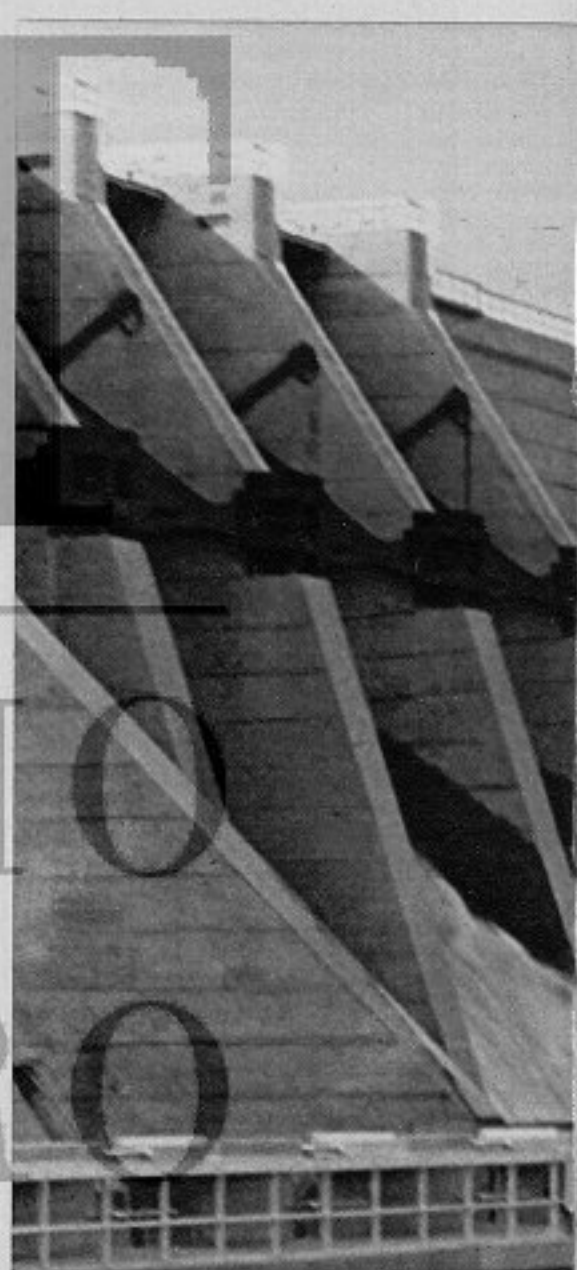
The dam was built by Impregilo, a concern which tackles the most important engineering projects abroad and embodies Fiat's associated company Impresit, and the Girola and Lodigiani companies. The three groups entered into a business association after successfully building the Kariba Dam on the Zambesi. To their credit they have a series of huge works such as the dams of Dez in Iran, Akosombo in Ghana, Roseires in the Sudan (Blue Nile), and the salvage of the Abu Simbel Temples in Egypt.

Working under extremely difficult conditions, Italian engineers, technicians and workmen, together with the local people, built the Kainji dam on schedule.

The river's flow, first its left and then its right arm, was stopped in two different stages with temporary coffer-dams while work was carried out on a concrete dam wall in the middle of the river. Excavators dug up 4 million cu. meters of rock and 5 million cu. meters of earth. The dam also required 6,000 tons of metal frames and 20,000 tons of steel for the reinforced concrete works.

The development has brought about changes in the geographical and social characteristics of the whole region with over 90 miles of paved roads and the attractive New Bussa town. Built by Impregilo technicians for their own requirements, these new constructions are now an asset to the local community.

By ensuring adequate supplies, Fiat lorries and tankers played a major role in the project; so did Fiat earthmoving equipment which has long been present in Impresit project developments in newly developing countries.



Un aspetto della diga appena inaugurata con le acque che irrompono dalle chiuse. Nella

Nel continente africano e in Medio Oriente numerose sono le opere della Impresit (anche nell'ambito della Impregilo). In questa rappresentazione alcune tra le realizzazioni più significative. Le altre — contraddistinte da un disco rosso piccolo — sono altrettante opere: bonifiche, strade, ponti, opere portuali, edilizia civile e industriale, ospedali, acquedotti, ferrovie, aeroporti.



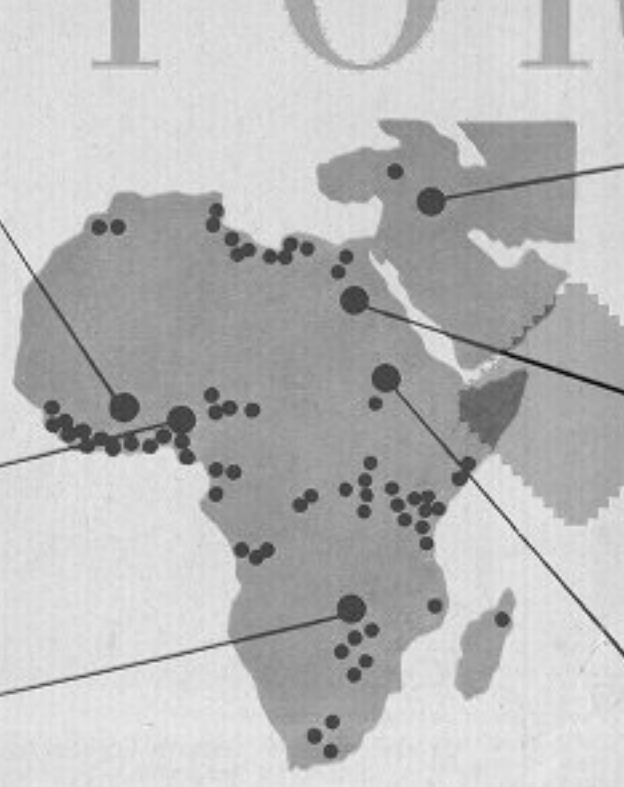
Diga di Kainji (Nigeria)



Diga di Akosombo (Ghana)



Diga di Kariba (Rhodesia)



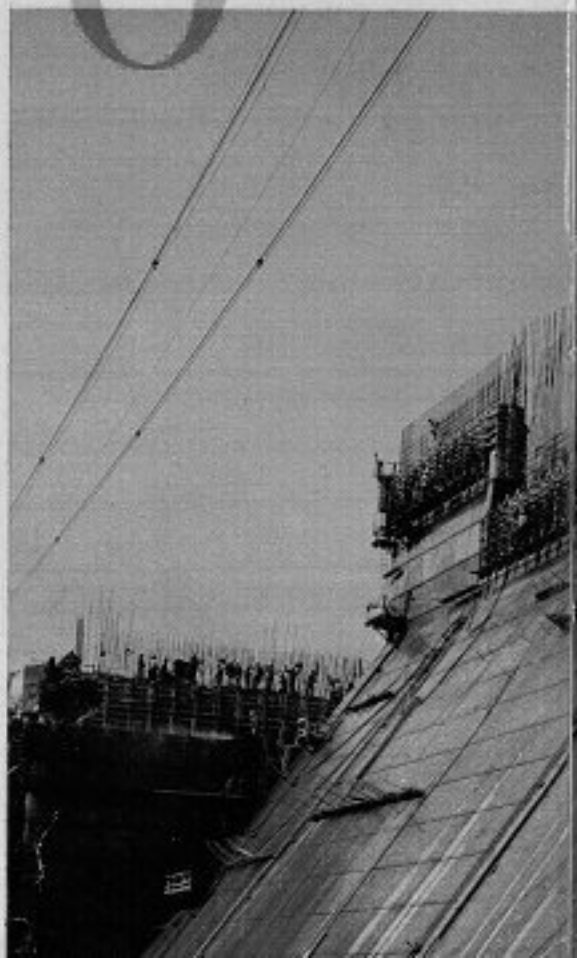
Diga del Dez (Iran)



Salvataggio Templi di Abu Simbel (Egitto)



Diga di Roseires (Sudan)



Torino conosciuta e sconosciuta

Gli scaloni storici

Torino non è una città da Baedeker; pure nel suo vecchio centro essa raccoglie case del XV, XVI, XVII e XVIII secolo che conservano un patrimonio architettonico per il quale hanno lavorato architetti e artisti di grande fama. Celata al di là dei palazzi Torino nasconde la sua storia. In questa città di stili sovrapposti, dove primeggia il barocco, oltre le facciate si nascondono portali, cortili, atrii che la rendono degna di più approfonditi studi. Soprattutto per i suoi stupendi scaloni.

Parliamone scegliendo a esemplificazione alcuni scaloni noti e meno noti.

I due scaloni del palazzo Carignano che tanto ammiriamo sono stati, al tempo in cui furono costruiti, argomento di contestazioni e polemiche, tanto da far definire il suo autore « famoso esageratore dei vizi architettonici »; tuttavia il palazzo resta uno dei più importanti e perfetti edifici torinesi e dell'equilibrio delle sue masse sinuose, gli scaloni sono la testimonianza di un criterio anticipatore di modernità. La sua costruzione fu ordinata da Emanuele Filiberto a Guarino Guarini nel 1679.

Con il modenese Guarini, Filippo Juvarra suscitò quello stile architettonico di altissimo livello che è il « barocco piemontese ». Di questo architetto siciliano ricordiamo il noto scalone di Palazzo Madama, uno dei maggiori lavori dell'architettura settecentesca, ordinato a Juvarra da Madama Reale sul principio del 1718. Lo stesso architetto costruì (1721) il sorprendente « scalone delle forbici » di Palazzo Reale; una concezione tanto ardita da suscitare la maledizione di alcuni cortigiani convinti che la scala non avrebbe retto così com'era costruita. Juvarra si vendicò di queste malignità ponendo a ridosso della seconda rampa un medaglione dove si notano un paio di forbici, una tromba e un piffero.

Passiamo ora all'architettura « minore », non per questo priva di valore e significato. Una scala sconosciuta e abbandonata appartiene alla casa che ha l'ingresso in piazza Emanuele Filiberto al numero tredici. Il palazzo venne costruito alla fine del XVI secolo per Filippo d'Este e divenne poi di proprietà dell'avvocato Villa. La scala, a forma ellittica (attribuita arbitrariamente al Juvarra) è di autore sconosciuto, ma la sua struttura è di puro barocco nel senso di una mobilità di elementi che obbligano lo sguardo a continui rinvii curvilinei; il gioco delle volte rampanti incurvate e tese danno l'esatta misura del procedimento barocco.

Ancora uno scalone « abbandonato » è quello del palazzo Villanis in via Bottero al numero 8; esempio di puro barocco che passa inosservato oltre lo squallido ingresso. Questo scalone è attribuito a Bernardo Antonio Vittone e porta la data del 1750.

Un altro scalone al quale il tempo e l'incuria ha cancellato il suo splendore è quello di via Po al numero 18. Questa costruzione appartenne un tempo al convento di San Francesco da Paola edificato su disegno del padre Andrea Costaguta nel 1632, e attualmente sede dell'Accademia di Medicina. Lo scalone in marmo era decorato da affreschi a soggetto religioso, sulla parete di fondo un grande affresco rappresenta il Cristo sulla Croce ed è di ottima fattura, ancora intuibile, malgrado la grande spugna dell'indifferenza che spesso passa e cancella le cose più preziose.

E' uno scarso documento esplicativo, il discorso sarebbe indubbiamente troppo lungo, ma questa è Torino, la città per coloro che cercano oltre i Baedeker.

D. R.



Un celebre scalone del Juvarra: quello di Palazzo Madama a Torino.

Alcuni palazzi del XVII e XVIII secolo con scaloni « conservati ».

Palazzo Falletti di Barolo - Via delle Orfane - scalone: architetto Gian Francesco Baronecelli (1692).

Palazzo Cavour - Via Cavour 8 - architetto G. G. Plantery (1729) - affrescato posteriormente.

Palazzo Graneri della Rocca - Via Bogino 9 - architetto G. F. Baronecelli (1683) - scalone: Guarino Guarini (attribuito).

Palazzo Riche di Coassolo - Via S. Teresa 10 - architetto Filippo Juvarra (1729).

Palazzo dell'Accademia Filarmonica - Piazza San Carlo - Scalone di Benedetto Alfieri (attribuito).

Cappella della Sindone in Duomo - Scaloni laterali: architetto Amedeo di Castellamonte (1656).

Palazzo Piossasco di Rivalta - Via Cavour 13 - architetto Benedetto Alfieri (1779-1781).

Palazzo Durando di Villa - Via Garibaldi 23 - architetto Francesco Gallo (1736).

Palazzo Madama - Piazza Castello - architetto Filippo Juvarra (1718-1721).

Palazzo conventuale dei PP. Carmelitani, ora Convitto Nazionale - Via Bligny 1 - architetto G. G. Plantery (1718) - scalone arch. I. Agliardo (1741).

Palazzo Cacherano di Envie - Via Lagrange 20 - architetto G. G. Plantery (opera attribuita) (XVIII secolo).

Palazzo Chiabrese - Piazza S. Giovanni 2 - architetto Benedetto Alfieri (1736-1740).

Palazzo Caisotti - Via Bligny 10 - architetto G. Battista Borra (XVIII secolo).

Palazzo marchesi Perrone di S. Martino (ora Cassa di Risparmio) - Via Alfieri 7 - architetto G. B. Borra (XVIII secolo).

Palazzo dell'Accademia Filarmonica - Piazza S. Carlo 183 - Scalone attribuito a Benedetto Alfieri (1740-1767).

Il famoso « scalone delle forbici » opera di Filippo Juvarra a Palazzo Reale - Torino.



foto sotto una fase dei lavori per l'elevazione della gigantesca barriera di cemento.



ITALIA

Il 14 marzo le Poste Italiane hanno emesso la ristampa su carta fluorescente del francobollo da L. 500 - tipo S. Giorgio.

Nel relativo commento ufficiale è stato annunciato che « detto francobollo è del tutto identico nel colore, nella vignetta e nel formato a quello allestito su carta normale » (c.d. Bolaffi n. 759).



VATICANO

Il 6 Marzo è stata emessa dalle Poste Vaticane una serie di francobolli dedicata a celebrare la solennità della Santa Pasqua. La serie, a soggetto unico (particolare della Resurrezione di N. S. Gesù Cristo tratto dagli affreschi che decorano il Convento di S. Marco di Firenze), è composta da 3 valori: L. 20, L. 90 e L. 180 ed è stampata in calcografia su carta filigranata.



SAN MARINO

Sono annunciate due nuove emissioni: la serie di 2 valori « Europa 1969 » per il 28 Aprile p.v. ed una serie pure di 2 valori dedicata alle opere del Bramante la cui data di emissione non è ancora conosciuta.

NOTIZIARIO

L'Amministrazione delle Poste Italiane ha reso noto che « con provvedimento in corso di attuazione viene stabilito che i francobolli della serie ordinaria "Michelangelo" e commemorativi emessi nel 1967 e scaduti di validità il 31 Dicembre 1968, siano rimessi in corso senza determinazione di tempo ». Si ha contemporaneamente notizia che eventuali rimanenze di tali francobolli potranno essere messe in vendita presso gli Uffici Postali.

Ricordiamo agli iscritti al Servizio Novità che il 15 Marzo u.s. è scaduto il termine di mesi 2 previsto per il ritiro delle Buste messe in distribuzione il 14 Gennaio 1969.

Si raccomanda pertanto di provvedere con cortese sollecitudine al ritiro del materiale ancora in giacenza tenendo presente che sono già a disposizione le « Buste Novità » contrassegnate col trimestre Gennaio-Febbraio-Marzo 1969.

LE RUBRICHE VARIE

consigli del medico

Come prevenire l'ipertensione arteriosa

L'ipertensione arteriosa — aumento della pressione sanguigna — è uno dei malanni che le persone adulte ed anziane giustamente temono: giustamente perché è una malattia assai diffusa, perché può provocare degli incidenti vascolari di una certa gravità, perché soprattutto esordisce in modo subdolo ed ingannevole.

I motivi per i quali la pressione arteriosa può aumentare sono diversi, ma qui ci riferiamo a quella ipertensione arteriosa che si manifesta per invecchiamento o per un processo di sclerosi delle pareti delle arterie.

Questo tipo di ipertensione è inevitabilmente progressiva, ma può essere ritardata nella sua comparsa o nella sua lenta evoluzione, se il soggetto, prima che la malattia si rilevi o quando siano comparsi i segni iniziali di essa, si mostri osservante di determinate norme di prevenzione.

Il primo suggerimento è quello di farsi controllare i valori della pressione arteriosa periodicamente, dopo i 40 anni di età. Il

consiglio è specificamente rivolto: a chi nei suoi ascendenti ha avuto casi di ipertensione (od anche di emorragia cerebrale, trombosi od infarto), poiché è accertato che esiste un fattore ereditario predisponente il precoce logorio delle arterie; a chi ha tendenza ad ingrassare; a chi è forte mangiatore o bevitore, a chi infine conduce una vita di surmenage fisico o psichico.

La precocità della scoperta di una tendenza all'ipertensione è molto importante per mettere in moto i mezzi per difendersi.

Purtroppo nelle sue prime fasi l'aumento della pressione arteriosa può dare un senso di benessere e indurre facilmente il soggetto a trascurare il controllo della sua salute.

La prevenzione si basa essenzialmente nell'evitare, in chi è predisposto, quegli stati emotivi derivanti dagli affanni di lavoro o di ogni altra attività (soprattutto psichica), nel condurre un regime dietetico misurato nella quantità dei cibi e delle bevande, controllato nella qualità (senza cioè abuso di grassi animali o di condimenti), ritmato nella assunzione dei pasti.

Al primi segni della malattia, che di solito sono caratterizzati da rialzi della pressione legati a stimoli occasionali di ordine emotivo o dietetico, diventa indispensabile trasformare radicalmente

il metodo di vita: ogni aggravio della vita professionale e degli impegni deve essere evitato; durante la notte bisogna riposare quanto è necessario; il riposo va rispettato, la dieta infine deve essere più rigidamente controllata. Per quest'ultima, che è elemento essenziale per frenare l'evoluzione del male, valgono le seguenti raccomandazioni: evitare il disordine alimentare, preferire la cucina semplice, ridurre i condimenti con grassi di provenienza animale (burro, lardo, uova), ridurre le bevande alcoliche e quelle eccitanti.

Se l'ipertensione si fa troppo sentire con i suoi sintomi (cefalea, vertigini, ronzii auricolari, insonnia, ecc.) sarà allora opportuno ricorrere a vere e proprie terapie medicamentose, che devono essere condotte e seguite metodicamente sotto la guida ed il controllo del medico.

Oggi l'ipertensione arteriosa può essere curata e mantenuta innocua a patto che il soggetto iperteso collabori attivamente con il medico e non si illuda di aver vinto la malattia solo perché ha potuto raggiungere un temporaneo equilibrio.

Nel caso dell'ipertensione arteriosa l'assenza di disturbi soggettivi non deve essere motivo per allentare i freni e le periodiche cure. Può essere pericoloso!

Dr. Enzo

moda

Arriva la moda di primavera

Il rinnovarsi stagionale della moda, quando arriva la primavera, assume un fascino tutto particolare. Liberati finalmente dai preziosi « bozzoli » di pelliccia e di lana pesante, ecco che i modelli leggeri spiccano per un'insospettata morbidezza, le linee fanno risaltare la femminilità, i tessuti fluidi accentuano i movimenti più liberi e disinvolati: sboccia la moda d'aprile. Oggi i temi di successo permettono ampie variazioni a seconda delle esigenze e del gusto personale. L'importante è saper accentuare la lunghezza di un busto snello e quasi gracile, far danzare le pieghe fitte di una gonna, rilevare lo stile del più lineare e dinamico tailleur. Le tendenze, gli spunti sono nell'aria: il gioco sta nel catturare quelli giusti e nel farli « nostri », con gusto e personalità.

Esistono nelle collezioni molti, troppi forse, modelli arditi. Ma è meglio ripiegare sui capi più pratici, da portare con tranquilla disinvoltura sotto il primo sole cittadino.

Tra i best-sellers di stagione i completi con « gonna-pantalone » o con pantalone; enormi scozzesi, righe, pois, vistosi pied-de-poule sono le fantasie preferite per i più tipici capi in lana pura. Per i leggeri mantelli a doppio petto, con risvolti appuntiti e tasche applicate, indicate invece le raffinate sfumature del beige, il bianco, il grigio conchiglia. Grigio « argento » in particolare per il tailleur passe-partout, con gonna a pieghe, giacca lunga e bottoni d'argento. Per chi infine preferisce lo stile giovane, un po' romantico, indicate le nuove interpretazioni del bleu scuro o del nero uniti a note candide.

Per quanto riguarda le novità « senza controindicazioni », in

primo piano le redingotes corte e con gonna slungante, gli abiti chemisier in seta o in lana, tutti a pieghe, i nuovi stampati.

Attenzione al colletto: alto o a sciarpa, tagliato in sbieco o drappeggiato a foulard, esso costituisce uno dei motivi chiave di questo stile equilibrato ed essenziale. In ogni modello, ed è una ispirazione comune ai grandi sarti ed ai confezionisti, deve risaltare il valore delle proporzioni, quasi la sua « architettura ». Meglio quindi evitare gli acqui-

Mantello di gabardine di lana bianca con grandi riquadri neri, una cintura di tessuto segna il punto vita dal quale si allarga la gonna di linea svasata. Calze bianche. Scarpe di capretto bianco.

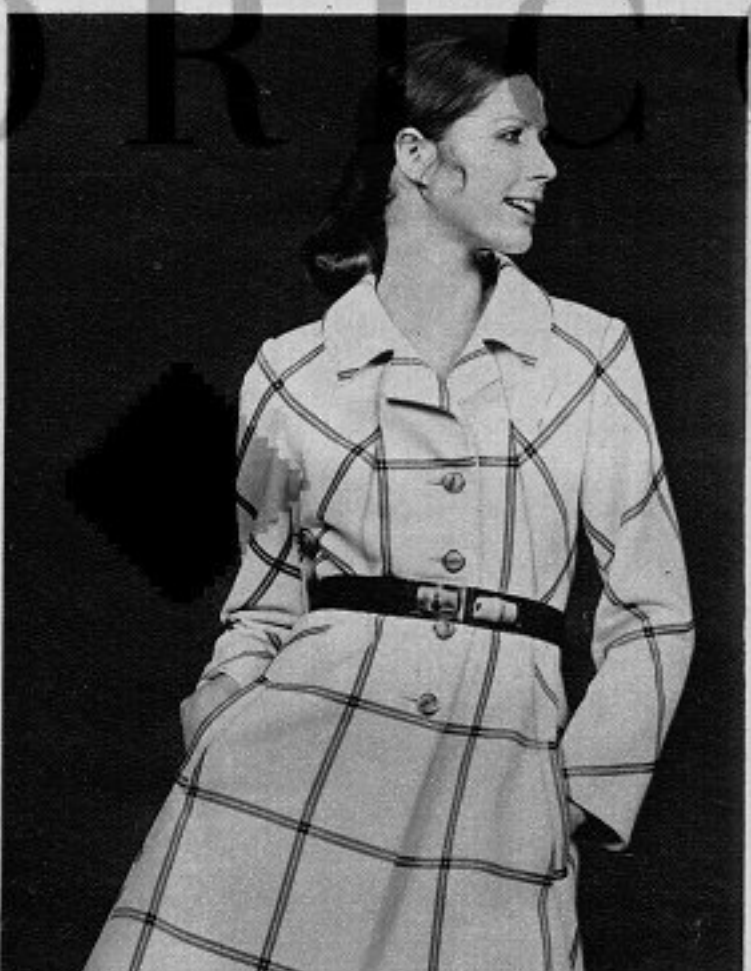
sti frettolosi, magari frenetici e quasi sempre pressapochistici, e puntare su pochi capi scelti con attenzione, quasi con rigore.

La tentazione dell'Alta Moda Pronta è troppo seducente — e giusta — per poter essere trascurata; ma, per evitare rimorsi tardivi, bisogna saper valutare un tessuto, dosare un colore, calcolare un taglio.

La moda di primavera è piena di sorprese e un po' bizzarra però, a saperla interpretare, promette di far salire il barometro dell'eleganza ad un « bello stabile »: una previsione forse facile, ma certo affascinante.

Anna Vanner

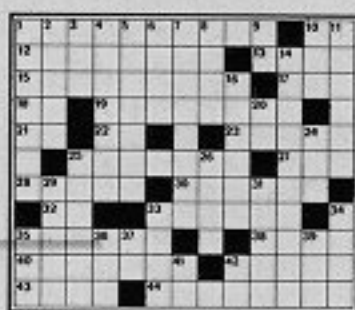
Fotografia dell'Ente Italiano della Moda.



Il Bianco matta in due mosse

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

Parole crociate



ORIZZONTALI: 1. Lo spiega chi lo usa - 10. Unione Pubblicità - 12. Piloti... brevettati - 13. Cambia nome a mezzanotte - 15. Frequenta le bische - 17. Nome d'americani (j=) - 18. Oppure - 19. Il marito di Santa Clotilde - 21. Sigla di Torino - 22. Iniziali di Guerrini - 23. Stare al mondo (tr.) - 25. Formano un regno della natura - 27. Antenata - 28. Il porto di Roma - 30. Mobile imbottito - 32. Iniziali di Tasso - 33. Una grande lotteria - 35. Profumi - 36. Cabbia per polli - 40. Conseguenze di bastonate - 42. Madre in latino - 43. Lago lombardo - 44. Nome di donna.

VERTICALI: 1. Un involto di roba o uno strumento musicale - 2. Ingiusto, bramoso - 3. Il fratello del padre - 4. Grande attore scomparso - 5. Mal d'orecchi - 6. Il fiore che dava l'oblio - 7. La madre di Salomè - 8. Lo aggiusta il puntatore - 9. Le vocali di poco - 10. Nome d'uomo - 11. La scagli chi è senza peccato - 14. Son... signorini - 16. Acclamazione augurale - 20. Lui - 24. Il medio segue l'antico - 25. Aspettate - 26. Moneta italiana - 29. Patria d'un San Francesco - 31. Respirare affannosamente (tr.) - 33. Le vaganti son tuttora pericolose - 34. La città del maraschino - 35. Ci sono i densi o i semidensi - 36. Il fratello della madre - 37. La fine di marzo - 39. Moneta giapponese - 41. E' in inglese - 42. Sigla di Messina.

Da « La Settimana Enigmistica ». Diritti riservati.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



PROBLEMA N. 120
Soluzione: 1. De5-f5.

ILLUSTRATO FIAT
DIREZIONE E COMITATO DI REDAZIONE
Direzione Stampa e Pubblicità Fiat
1000 TORINO, CORSO MARCONI, 10
(Distribuzione gratuita)
Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 3-12-55 - Resp. Giuseppe Ardino
Stampato il 28 marzo 1969
Rosaire Capovilla & C. Torino, Via Vilar 2
PRINTED IN ITALY



I nostri bimbi



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

Sede Centrale — ENRICO, del p.i. Mario BAIMA; DANIELA, della rag. Maria Grazia BARRILLARI DE VITO; MARCO, del dr. Franco BERGOSI; GIUSEPPE, di Anna Maria BERLATO ALESSIO; CARLA e LOREDANA, di Giuliano BERTAGLIA e Maria Luisa MERLO; BARBARA, del p.i. Gianni BERTAZZA; ANDREINA, del dr. Andrea BRUNO; LAURA, del p.i. Massimo CILIO; CESARE, del p.i. Virgilio COMOLLO; ALBERTO, di Giovanni DE MILANO; ROSSELLA, di Walter ENRICO; ELENA, del rag. Ezio FORNATTO; PAOLO, del geom. Piero Aldo FRANCESCO; FEDERICA, della rag. Graziella GALLO CROVELLA; ROBERTO, del p.i. Corrado GOLE; MASSIMILIANO, del dr. Antonio IORIO; STEFANIA, del dr. Francesco LIGRESTI; CRISTINA, dell'ing. Salvatore MARIANI; ALESSANDRO, di Benito MAZZETTO; MAURO, di Bartolomeo MILANO; ANTONELLA, di Pierluigi MOMO; PAOLA, di Gian Riccardo MONTICELLI e Sandra PANIZZA; ELENA, dell'ing. Mario OGGERO; STEFANO, di Mario ORIGLIA; DANIELA, di Carlo PILATO; PAOLA, di Pasquale PIRULLI; STEFANO, di G. Battista POLLASTRI e Ines MANZELLI (Auto Mirafiori); FABRIZIO, di Angelo PRETTO; GIOVANNI, di Gastano RAFFA DE BERNARDO; SABRINA, del p.i. Claudio RICHIARDI; RENZO, del p.i. Roberto ROVERBELLO; ELENA, del p.i. Piercarlo SOLERA; SARA, dell'ing. Adriano SPAGARINO; CLAUDIA, del p.i. Franco TARANTINO; CLAUDIA, di Gian Mario TOSETTI; MASSIMO, del p.i. Adriano TREBOTTI; ANNA, di Carlo VERLIVA; ALESSANDRA, di Elena ZACCARIA PAGLIANO; RICCARDO, del p. ch. Giovanni ZELLI.

Filiale Torino — MARCO, di Lodovico MICHELETTI.

Sezione Ferriere — CARLO, di Sergio ARCES; MAURIZIO, di Antonio ARDU; LIVIO, di Elena BARAZZA FRIGO; CARLO, di Luigi BOGNOL; PULVIO, di Giuseppe BRUATTO MARCHELLO; TIZIANA, di Giuseppe CILLARIO; LUCIANO, di Filippo COSENZA; MARCO, di Antonio D'ANDREA; DANIELE, di Franco DEBERNARDI; STEFANO e MARCO, di Aldo FANTOLINO; ROBERTO, di Aldo FORNACA; LUCIA, di Sergio GASTALDELLO; DANIELE, di Franco GIORDAN; ANTONIO, di Angelo GRASSO; ROBERTO, di Vincenzo LONGO; LINDA, di Michele MANISCALCHI; LORENZO, del rag. Giuseppe MORTARA; VINCENZO, di Antonio MOTTOLA; SALVATORE, di Antonio MURGHIA; MAURIZIO, di Angelo PEDRAZZOLI; LAURA, di Giovanni SCARIONI; STEFANIA, dell'ing. Marco VENTURINO; CRISTIANA, del rag. Sergio VILLA.

Sez. Stabilimenti Avigliana — SUSANNA, di Luigino BONAVERO; MASSIMO, di Antonio BRANDINU; STEFANIA, di Giovanni DI MICHELE; PULVIA, di Ezio DOSIO; ENRICO, di Mimmo GUGLIELMINOTTI; TOMMASO, di Agrippino MESSINA; SANDRO, di Renato ROLANDO; MONICA, di Ornella TOGNARINI PANDI; MASSIMO e GIORGIO, del p.i. Domenico USSEGLIO; WALTER, di Francesco VELTRI; MARIA, di Damiano VENTO.

Sez. Fonderie e Fucine — SALVATORE, di Ottavio AGRO; ROCCO, di Pancrazio AMATO; CLAUDIO, di Francesco ANDREANO; SILVIA, di Celso ANTONIOLI; LUCA, di Giuseppe ARDU; LAURA, del geom. Piero Renzo BARBERO; EDIDA, di Vittorio BIANCO; ALESSANDRO, di Giancarlo BRIGHENTI; SILVANA, di Domenico BRONDINO; ORIETTA, di Luigi BRUSCO; FRANCO, di Umberto BURDESE; MAURO, di Giacomo CAGLIERO; ANNA MARIA, di Giuseppe CALABRESE; ROBERTO, di Mario CANE; MAURIZIO, di Pietro CANE; FRANCESCO, di Michele CANZANI; FABIO, di Quirico CARBONI; SERGIO, di Pierino CARREGGIA; FRANCO, di Giuseppe CASSANO; ANDREA, di Francesco CAVALLARO; GENNARO, di Giuseppe CELANO; SALVATORE, di Antonino CENTRACO; MARISA, di Pietro CERUTI; PIERLUIGI, di Pietrino CHESSA; WALTER, di Luigi CHIARAMELLO; GIANLUCA, di Antonio COCCO; DOMENICO, di Annunziata COGNETTA; SERGIO, di Isidoro CORIGLIANO; MARCO, di Achille COSTA; SUSANNA, di Giuseppe COSTA; SILVANA, di Antonio DEMARIN; GIOVANNA, di Luciano DIBILIO; PAOLA, di Attilio DI VITO; MARIAGRAZIA, di Francesco DOVETTA; NICOLA, di Luigi ESPOSITO; GRAZIELLA, di Giuseppe FAEDDA; PAOLO GIOVANNI, di Pino FALLETTO; GIANNI, di Luigi FOGLIATO; SERGIO, di Secondo FRANCO; ANDREA, di Rinaldo FRANCONI; GABRIELLA, di Osvaldo GALLIANA; MAURO, di Antonio GAMBINO; FRANCESCO, di Giovanni GIAMBATTISTA; LUISSELLA, di Anselmo GIORDANA; FABRIZIO, di Bartolomeo GILLONE; ELENA, di Sebastiano GROS-



Giovanna, figlia di Vincenzo Fiano (Sede Centrale)



Luca, figlio di Cataldo Torregrossa (Sede Centrale)



Luigina, figlia di Guido Pozzati (Sezione Ferriere)



Sergio, figlio di Piero Calliman (Sez. Fonderie e Fucine)

SO; MARIA, di Tommaso INSERILLO; ANGELO, di Salvatore LA LICATA; LAURA, di Alessandro LAZZARO; MARA, di Vittorio LOGGETTA; ANNA LISA, di Giovanni LONGHINI; MAURIZIO, di Severino LUCATO; ELISABETTA, del p.i. Lorenzo LUPANO; GIUSEPPE, di Antonio MARASCO; GRAZIELLA, di Ernesto MARASSO; DAVIDE, di Paolo MARINO; IVANA, di Vincenzo MARTINI; STEFANIA, di Romeo MASON; SILVANO, di Raffaele MATTEO; FABIO, di Lorenzo MAZZA; STEFANIA, di Giovanni MELONI; EMANUELE, di Cesare MIOLLI; LORENZA, di Giov. Battista MOLLO; LAURA, di Pierino MULASSO; MARCELLA, di Giuseppe MUSCARELLA; FRANCESCA, di Antonio MUSERRA; DELVIO, di Giuliano NICOLA; ANNA, di Michele NIGRO; MICHELE, di Giuseppe OGGERO; MARIA ELENA, di Marcellino OSELLA; FILOMENA, di Mario PALAGANO; LUCIANO, di Giuseppe PANAJA; DORIANO, di Lorenzo PANERO; ROSA, di Giuseppe PAUDICE; SEBASTIANO, di Salvatore PAPPALARDO; MASSIMO, di Dionisio PARANI; ALESSANDRO, di Giacomo PASQUINO; MICHELINA e ANNAMARIA, di Michele PIPERNO; ANTONELLA, di Giovanni POLEGATO; GIULIANO, di Alfredo POZZEBON; MASSIMO e MAURIZIO, di Giuseppe PULBO; SERGIO, di Umberto REVELLI; LUISA, di Vincenzo REA; LUCIA, di Mario REVEANE; ANNA, di Antonio RICCIARDI; GUIDO, di Primo RINAUDO; DANIELA, di Nello RIVETTI; FRANCO, di Giovanni ROCCA; GIANLUCA, di Maurizio ROCCA; GIANNI, di Guido ROLOTTI; MARIA RITA, di Giuseppe RUSSO; FRANCO, di Gastano SALERNO; ANTONIO, di Giuseppe SCARAMUZZO; NATALIA, di Crescenzo SGARRO; ROBERTA, di Renato SILVESTRI; MARCO, di Lorenzo SIMON; ANTONINO, di Giovanni SIVIGLIA; ROBERTO, di Rocco SPADONE; STEFANO, di Duilio TOMBILO; MICHELE, di Giuseppe VALANA; FRANCESCO, di Michele VARACALLI; GIUSEPPE, di Ciro VARCO; MAURO, di Guido VARETTO; DOMENICO, di Angelo VERGINE; ELDA, di Carlo VIALE; BARBARA, di Ella VIOLATO; MARIO, di Michele VISAGGI; MARCO, di Dario VOLA; GIORGIA, di Armando ZANI.

Automobili Mirafiori — TIZIANA, di Luigi ACCELLA; ELIO, di Giorgio ALLASIA; MAURIZIO, di Domenico AMOROSO; NATALE, di Saverio ANDRIANO; FABIO, di Bartolomeo APPENDINO; GIANLUCA, di Giuseppe APRILE; BARBARA, di Pietro AUDISIO; STEFANO S., di Giacomo BARRETTA; ROBERTO, di Angelo CIANCATO; FLAVIA, di Teodolinda BORTIGNON CARTA; PIERPAOLO, del p. ch. Sergio CAMASIO; ELISABETTA, dell'ing. Giovanni CANTU; LUCA, di Marino CAPOGNE; FABIO, di Ubaldo CARDO; ROSA, di Costabile CARDILLO; LOREDANA, di Antonio CAVALIERI; MARIA, del dr. Domenico CAVALLO; ANTONELLA, di Florino CELLONE; LUCIANO, di Antonio CIOFFI; NELLA, di Antonio CITADINO; NADIA, di Ella COLAGRANDE; DARIO, di Silvio CONDIO; ELISABETTA, di Fernando CONGIU; NICOLA, di Savino CONTICELLI; CARMELA, di Francesco COPPOLA; LAURA, di Giancarlo CORTI; SANDRA, di Giulio COVACCI; ANDREA, di Gino D'ANDREA; PAOLA, di Aldo DE FRANCESCHI; EMILIO, di Vittorio DE PALMA; GIOVANNI, di Pietro DETTORI; ALISSANDRA, di Serafina DONATI ROTONDO; ANNA MARIA, del rag. Luigi DUCE; FERDINANDO, di Giacomo FENU; MARIA LAURA, di Giovanni GALLINA; ANNA MARIA, di Luigi GALLO; LILIA, di Francesco GENOVESE; LUCIA, di Giuseppe GERACI; ENRICA, di Giacomo GIBERTO; CARMELO, di Vincenzo GORGOLIONE; MANOLO, di Luigi ISOLATO; ALESSANDRA, del p.i. Ernesto LOMBARDI; DOMENICO, di Michele LOSURDO; LORENA MONICA, di Mario LUSCI; MICHELE, di Alfredo LUZZINI; CARLA, di Pietro MANANI; BRUNELLO, di Francesco MAGRO; MARIO, di Salvatore MASALA; LUCIANO, di Benito MILLO; CINZIA, di Attilio MINETTI; GIUSEPPE, di Lorenzo MIRCI; GIUSEPPE, di Liberto MIRISOLA; STEFANIA, di Carletto MOROSI; IRENE, di Antonio MUSICA; MAURIZIO, di Dario MUSSO; MARIO, dell'ing. Mauro NALDINI; ROBERTO, di Vito NOTARNICOLA; STEFANO, di Anna PALUMBO FRAZZETTA; OMAR, di Antonio PICCINI; COSTANZA, di Mario RIZZO; SILVIO, di Floriano ROSATTI; MONICA, di Pieraldo SARASSO; CLAUDIO, di Giuseppe SCAGLIONE; GIAN MARCO, di Marino SERAIN; MASSIMO, di Calogero SPINELLO; SONIA, di Roberto TANCREDI; VALERIO, del dr. Federico TAPPA e Paola VALTANCOLI (Sede Centrale); RENATO, di Saverio TERRUSO; ROBERTA, di Girolamo TODESCO; MARIO, di Leonardo TRAVET; GIORGIO, di Francesco VENTO; ENRICO, di Giuseppe VISALLI; MARIO, di Giovanni VOTTERO; ANTONELLA, di Giuseppe SANNA.

Sez. Officine Sussidiarie Auto — FABRIZIO, di Giorgio GENTINATTI TOGLI; NICOLETTA, del dr. Adriano NEGRO; ILARIA, di Silvano PASTORE e Graziella MINIO (Sede Centrale); BERNARDO, di Vittorio REMI.



Paola, nipote di Vincenzo Scaringella (Sez. SIMA)



Gilberto, figlio di Vittorio Mancino (Automobili Mirafiori)



Ines, figlia di Lorenzo Alois (Automobili Mirafiori)



Marino, figlio di Filippo Pautassi (Automobili Mirafiori)

1° Convegno Nazionale Giovani d'Azienda



Una rappresentanza di ex-allievi Fiat ha partecipato al 1° Convegno Nazionale Giovani d'Azienda tenutosi a Roma il 15 e 16 marzo. Il convegno, patrocinato dall'Associazione Nazionale Lavoratori Anziani, ha

trattato della preparazione professionale dei giovani e del loro inserimento nella vita aziendale. Ecco gli ex-allievi Fiat fotografati davanti al Palazzo della Civiltà e del Lavoro all'Eur dove si è svolto il convegno.

Anche il rispetto dei figli è una conquista

«Il mio bambino è poco ubbidiente», ci scrive una mamma e un'altra precisa: «Mio figlio è un ribelle, non c'è verso di farlo obbedire». Nella lettera di altri genitori riceviamo: «Non sappiamo come fare per ottenere un po' di rispetto e di ubbidienza da nostro figlio. Se non lo picchiamo non obbedisce».

Molte persone, soprattutto le anziane, sostengono che i genitori di oggi non sanno farsi obbedire dai propri figli, né obbedire né rispettare. Non bisogna mai generalizzare, ma il fatto si verifica abbastanza spesso: se più dei tempi passati, non ha molta importanza.

La cosa veramente importante è che educare senza autorità è quasi un nonsenso. L'autorità è come il remo che porta avanti la barca, la leva che fa agire un meccanismo, nel nostro caso il delicato e complesso meccanismo costituito dalla mente e dal cuore del bambino, cioè dalla sua personalità. Chi pensa di farlo funzionare a furia di sberle, si comporta come uno che volesse far avanzare l'automobile senza benzina a furia di spinte.

Nessuna parola, nessuna minaccia, nessuna severa punizione sono in grado di ottenere una sincera e duratura obbedienza del bambino, se a sostenere tutte queste cose non c'è l'autorità, che è data soprattutto dal carattere fermo e uguale, che

si possiede e si domina sempre e perciò è capace di possedere e dominare gli altri.

Possiamo dire di avere su di noi un perfetto e sereno dominio? Tra le persone che devono occuparsi della educazione di un bambino, i genitori sono i più duramente impegnati a sorvegliare se stessi, perché i maestri, per esempio, sono a contatto con loro qualche ora della giornata, ma i genitori, e soprattutto le mamme, tutto il giorno, tutte le ore, con le inevitabili stanchezze che comportano. Raggiungere il dominio di se stessi, che frutta la calma e la serenità indispensabili per insegnare ad un altro ad essere calmo e sereno — un uomo e una donna equilibrati — non è una impresa per niente facile, ma una conquista paziente quanto indispensabile, perché è anche troppo ovvio che non si può dare quello che non si possiede. I ragazzi poi, bisogna dirlo, sono spietati osservatori delle debolezze altrui e soprattutto di chi pretende un rispetto che non merita: spesso non obbediscono perché ci sentono insinceri e presuntuosi.

L'amore e il rispetto di un figliolo non sono un dono gratuito e nemmeno un diritto, ma una conquista faticosa come tutte le conquiste. Se noi ci preoccupiamo di arricchire le nostre capacità interiori per averne ogni giorno e ogni ora tante quante occorre spendere per i nostri figlioli, non avremo da lottare per ottenere la loro obbedienza e, ciò che conta ancora di più, avremo sempre il loro rispetto.

Sez. SPA — GIULIANA, del geom. Francesco ALBERA; STEFANO, di Franco ARMELLINI; LUISA, di Giancarlo BAKBAZZA; GIANCARLO, di Alfredo BERRETTINI; LUCIANO, di Arturo BIANCOTTO; MAURO, di Giovanni BONICOLI; SANTA, di Angelo BORDONARO; FILIPPO, di Cosimo CAPASSO; CARMELA, di Domenico CAPUTO; LUCIA, di Antonio CARLUCCI; ORNELLA, di Idige CASORIA; CARMELA, di Eugenio CASTELLA; FRANCO, di Giuseppe CATALANO; ROBERTO, di Sergio CAVALLARO; ANTONIO, di Filippo CIURCA; CORRADO, di Mario CORSO; MARIA IRENE, di Antonio DENTIS; GREGORIO, di Vittorio DENUZZO; GIANFRANCO, di Salvatore DI GLORIA; FABRIZIO, di Luciano DIVIDI; COSIMO, di Bruno D'ONGHIA; GIUSEPPE, di Lorenzo FERRERO; TIZIANA, di Vincenzo FRAGLIASSO; ANDREA, di Michele FROLA; SALVATORE, di Santo GUELI; NICOLETTA, di Giuseppe LILLIU; MARCO, di Giuliano MALENGO; FRANCA, di Giorgio MANDALA; PAOLO, di Pietro MARTINI; GIORGIA, di Franco MOIZO; MARCO, di Aldo MOROSIN; MASSIMO, di Angelo MORSANIGA; GIAMPIERO, di Francesco MOSCA; GABRIELLA, di Rocco NICOLETTI; SIMONA, di Vittorio PELLEGRINI; KATIA, di Antonio PINTO; DOMENICO, di Michele PISTILLO; CRISTINA, di Bruno PIVOTTI; MASSIMO, di Bruno POZZANI; FABRIZIO MICHELE, di Pietro RAGUSA; PAOLO, di Piero RAPELLI; TANIA, di Gianni REBECCHI; SABRINA, di Maurizio ROSSI; MONICA, di Antonio SILVA; LOREDANA, di Italo TANCREDI; FABRIZIO, di Andrea TISCI e Graziella ZANDRINO (Sez. Materiale Ferroviario); MASSIMILIANO GIOVANNI, di Carlo TONNI; CATERINA, di Pasquale TRAMONTANO; VINCENZO, di Carmine VALENTE; ALESSANDRO, di Gianni ZANETTI.

Stab. Officine di Stura — ANNA MARIA, di Mario FERRAZZI.

Sez. Motori Avio — ALESSANDRA, di Giuseppe BERARDI; ELENA, di Renato GALLO.

Sez. Officine di Firenze — LARA, di Paolo BORSELLI; CRISTIANO, di Paolo FISTI; STEFANO, di Roberto ROMOLI; LUCIO, di Silvano VENTURINI.

Sez. Velivoli — MIRELLA, di Secondo AGRESTE; CLAUDIA, del p.i. Bruno BARTOLOMEI; ALBERTO, del p.i. Mauro BOGLIATTO; PAOLO, di Ezio BOTTERO; GIULIO, di Carla COLETTA RASERI; PAOLA, di Giuseppe FERRO; SILVANA, di Luigi GARELLI; MAURIZIO, del rag. Sergio PASARELLA; STEFANIA, della rag. Carla PRINA AIMONE MARIOTA.

Grandi Motori — ALBERTO, del p.i. Antonino ANASTASI; CLAUDIO, di Gianfranco GERMANO; PAOLA, di Pietro Luigi MASTRANGELO; DANIELE, dell'ing. Giancarlo MORRA; EMANUELA, di Luigi VARETTI; MARINA, del rag. Giuseppe VIBERTI; ANNA, del geom. Natale VISCONTI.

Sez. Produzioni Ausiliarie — ORIANA, di Carlo ACQUILETTI; ROBERTA, di Pasquale BARTONE; GIORGIO, del p.i. Giuseppe BOGGERO; IVO, di Leone CERUTTI; ROBERTO, di Paolo MARIANI; EMANUELA, del p.i. Gian Paolo ROVETTO; DONATELLA, di Antonio TOMA.

Direzione Ricambi — NADIA, del rag. Giuseppe CAVALLO.

Sez. Ricambi — ELISA, di Giuliano AGUIARI; NADIA RITA, di G. Battista GAGLIO; GRAZIANO, di Filippo LAZZARINI; ANNA MARIA, di Michele MURANO; DINO, di Giuseppe PAPAIAIANNI; LAURA, di Paolo PERLETTI.

Sez. Costruzioni e Impianti — GIULIA, dell'ing. Maurizio DI NARDO; ALBERTO, del geom. Piero GONELLA; PAOLA, del geom. Carlo MOSOTTO; ROBERTO, del geom. Silvio ROMAGNOLI.

Prosidea - Recupero Metallici — MARIA CRISTINA, di Franco BODINI; GUIDO, di Maria Grazia DIETI CIRILLI.

Sez. Materiale Ferroviario — ANTONIETTA, di Cenzo AMATUCCI; MASSIMO, di Beniamino ARNAUDO; WALTER, di Angelo BERGOGLIO; LAURA, di Augusto BINELLI; ELENA, di Gilio BOI; IVO, di Luigi BONASSO; STEFANO, di Giovanni CABIGIOSU; ANTONIO, di Giuseppe CALZONE; RAFFAELE, di Vincenzo CEGLIE; DANIELA, di Antonio CONTINO; DANIELA, di Nedo DANERO; MARISA, di Annibale DE PAOLA; DANIELA, di Antonio DI COSMO; MASSIMILIANO, di Michele DI RUVO; ANNA MARIA, di Stefano EMILIANO; DANIELA, di Pietro GIACALONE; SIMONA, di Nicola LA TORRE; DANIELA, di Agostino MASSARO; DIEGO, di Francesco NOTONICA; FRANCESCO, di Michele PAPARELLA; MARCO, di Sergio SCHIARA; FRANCA, di Giuseppe SCORPINI; ROSANNA, di Salvatore SPECIALE; ROSA, di Pietro VERRENGIA; PAOLO, di Francesco ZITAROSA.

Sez. Officine Rivalta — ANTONELLO, di Chiffredo CARENA; GIAMPIERO, di Alfonso COLVERDE; ANTONIO, di Ciriaco GRASSO.

Sez. Officine di Marina di Pisa — DAVIDE, di Lando FONTANELLI; GIANFRANCO, di Leo PARDINI; ROBERTO, di Giorgio SPELTA.

Sez. Officine di Modena — LORENZA, di Nino BELLEI; ROBERTO, di Giovanni BERGONZINI; MAURIZIO, di Emerico BERNI; STEFANIA, di Gerardo CARLUCCI; CARLA, di Giancarlo CASAGRANDE; STEFANO, di Alcide FRIGNANI; ERICA, di Giovanni GAVIOLE; GIANFRANCO, di Giuseppe IMPERIALE; ALESSANDRO, di Lino TESINI; DAVIDE, di Anselmo VELLANI.



Nunzio, figlio di Rocco Pizzino (Automobili Mirafiori)



Loredana, figlia di Giovanni Annichini (Automobili Mirafiori)



Luigi, figlio di Giovanni Annichini (Automobili Mirafiori)



Paola, figlia di Armando Rosati (Automobili Mirafiori)



Rosalia, figlia di Giuseppe Rubbio (Filiale di Palermo)

FIAT NELLE FAMIGLIE

ANNIVERSARI DI MATRIMONIO



1



2



3



4



5



6

Rosa ed Edoardo Albera (Anziano Fiat, Premio Fedeltà), foto 1, hanno celebrato i 69 anni di matrimonio; anche i coniugi Rosa e Pietro Calcagno (Anziano Fiat, Premio Fedeltà), foto 2, hanno festeggiato le nozze di diamante; Adele e Savino

Rava (Anziano Fiat, Premio Fedeltà), foto 3, hanno raggiunto i 55 anni di matrimonio; Maria e Lorenzo Garzone (Anziano Fiat, Premio Fedeltà), foto 4, hanno festeggiato le nozze d'oro, come pure Angela ed Enrico Laudi (Anziano Fiat, Premio Fe-

delità), foto 5; Cristina e Mario Vizio (Anziano Fiat, Premio Fedeltà), foto 6, hanno raggiunto il 43° anniversario di matrimonio.

A questi coniugi felici, i più sinceri auguri da parte dell'«Illustrato Fiat».

GIOVANNI SAVOLDI



Ricordiamo in questo numero il sig. Giovanni Savoldi, deceduto il 13 marzo per infarto sul lavoro. La disgrazia è avvenuta alla Sezione Ferriere mentre il sig. Savoldi, che prestava opera di carpentiere, si trovava sul tetto di un capannone per lavori di manutenzione. Colto da improvviso male, è caduto sul tetto di un lucernario, sfondandolo e precipitando sul pavimento sottostante. Immediatamente soccorso e trasportato al Maria Vittoria, è purtroppo deceduto nonostante le tempestive cure prodigategli.

La scomparsa del sig. Savoldi, apprezzato operaio, alla Fiat dal 1945, ha destato grande commozione e rimpianto tra colleghi e superiori.

Alla vedova, signora Emilia e al nipote Franco, «Illustrato Fiat» rinnova le più sentite condoglianze.

NOZZE

Sede Centrale — Luigi BURLANDO; Vanda ROSTAGNO; p.i. Sergio ALBERTI; ing. Giampaolo MAMELI; ing. Gian Giacomo PETRAGNANI; p.i. Giancarlo ROSSI; p.i. Aldo ZOTTELE; Rosaria DELFINO; p.i. Giancarlo DEL MARCO.

Filiale di Torino — Liliana CHIODI; rag. Pier Giovanni BARBERO.

Sezione Ferriere — geom. Giuseppe VERRA.

Automobili Mirafiori — Anna PELLEGRINI con Gennaro GOMEZ DE AYALA; Paola CAGNOLA.

Sezione SPA — p. ch. Vittorio CIOGNANI.

Stabilimento Officine di Stura — Giacomo REGALDO.

Sezione Vellivoli — p.i. Roberto BARBOTTI.

Grandi Motori — p.i. Enzo BOGONI; p.i. Giampaolo AGABIO.

Sezione Materiale Ferroviario — p. ch. Renato ANGELLA.

Sezione Produzioni Ausiliarie — p.i. Germano BAO.

Direzione Ricambi — Valeria GIANZONI.

Sezione Costruzioni e Impianti — geom. Gianfranco CHIODI.

Sezione Officine di Firenze — Orfeo SERRA.

Sezione Officine di Modena — Marco TROVATO BATTAGLIA; Gianni GIAMBONI.

LUTTI

Agostino BIGHINI; Angela CERRATO; Attilio MONCHIERO; Mauro MONTANARELLA; Ettore PARETI; Vincenzo VITELLO (Automobili Mirafiori); Corrado CILIBERTI; Michele D'AGOSTINO (Gest. Patt. Centrali); Sebastiano ROSSO (Fonderie e Fucine); Eligio MERLONE (Officine Sussidiarie Auto); Romano POCHETTINO (Stabilimento Officine di Stura); Cristoforo MUSAICO (Produzioni Ausiliarie); Antonio MERRANO; Gaetano ONETTI; Paolo PERINO; Alessandro SCAGGION (Ferriere); Antonio PAFUNDI (Materiale Ferroviario); Andrea GARIBOLINO RIVA (SPA); Ivo CARLINI; Mario SILVESTRI; Renato MORANDI; Renzo APPARUTI (Sezione Officine di Modena).

La madre di Armando TARONI; la madre di Bruno GIANOLIO; il padre di Francesca NEIROT.

TI; il padre di Graziella TABUSSO MONDINO e rag. Franco TABUSSO (Sezione Officine Sussidiarie Auto); il padre di Armando NEGRI; la madre di Ettore SOLDATINI; il padre di Aldo BOTTINELLI; la madre di Bruno LION; la madre di Carla AMAPANE FALAGUERRA; il padre di Anna RUDELLI ved. CAPPAROTTO; la madre di Virgilio MAGGIONI; il padre del geom. Franco QUAGLIA; la sorella del geom. Andrea CERESA; il padre di Sergio GAGLIARDI; il padre del geom. Riccardo BESUSSO e di Giovanni BESUSSO (Sezione Fonderie e Fucine); la sorella del rag. Franco CLERICO; il padre di Emanuele CASSARA; il fratello di Alice PELEZZARI FRANCO; il padre di Annalisa ANSALDO; il padre di Amalia MONTANI FORMIGONI; il fratello di Caterina VIBERTI RINDI (Sede Centrale); il padre di Giuseppe DADONE; il padre di Carlo PRATO (Filiale di Torino); il padre del p.i. Luigi CHIAROVANO; la madre del p.i. Stefano SCANAVACCA; la madre di Ernesto BOCCI; il padre di Giuseppe SOLTI; il padre di Adriana GIOVANNELLI; il padre del geom. Secondo MARTANO (Sezione Ferriere); il padre di Oscar FERRARIS e del p.i. Ugo FERRARIS (Sezione Stabilimenti di Avigliana); il padre di Roberto ACUTIS; il padre di Antonio D'ALESSANDRO (Sezione Fonderie e Fucine); il padre del p.i. Giuseppe BOTTERO; la madre di Giuseppina LANATI; il padre di Giuseppe MELLONE; la madre del geom. Aldo CASSE; il padre di Grazia STACCHINO PESCE; il padre del p.i. Gilberto MORELLO; la madre di Natalino CARLI; il fratello di Giovanni REGALDO; il padre di Sergio BONO; il padre di Giovanni GAMBA; il padre di Fulvio DREINA; il fratello del rag. Wilson FESTA; la madre di Silvio MORALES; il padre di Pietro DECORTE; il padre di Fusto PAVAN; la sorella di Vincenzo ZUCCALA BERTOLINO; la madre di Anna Maria NAVAGLIA (Automobili Mirafiori); il padre di Salvatore PICCIONE; il padre di Ilario PORTINA (Sezione Officine Sussidiarie Auto); il padre di Mario RICO; la madre di Francesco CIGLIANO (Sezione Ricambi); la madre di Virgilio PINO; il padre di Giuseppe VASINO; la madre di Libero BUCCIOL (Sezione SPA); il padre di Franco TRUFFO (Stabilimento Officine di Stura); il padre di Vito CARELLA (Sezione Vellivoli); il padre di Biagio VALLESIO; il padre di Mario FINO; la madre di Enrico MORA; il padre del rag. Attilio SAMANICH; il padre di Franco BENATTI; la madre dell'ing. Giovanni GORIA (Grandi Motori); il padre di Sergio CANTA (Sezione Produzioni Ausiliarie); la madre del p.i. Franco SERENO REGIS; il padre del rag. Arturo BOZZO (Direzione Ricambi); il fratello dell'ing. Aurelio VACCANEO; la madre di Lidia MAIOCCO; il padre di Elio LAVARINI (Sezione Costruzioni e Impianti); la madre di Lidia OTTONE PORTA (Prossida - Ricupero Metallici); la madre di Bruno MAZZOLI; la madre di Angelo CASELLI; la moglie di Dino TAMAGNINI; la sorella di Ugo e Danilo FERRARI; il padre di Franco MURATORI (Sezione Officine di Modena).

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

LAUREE E DIPLOMI



Elsa Tornielli, figlia di Giuseppe Tornielli (Grandi Motori) si è laureata in Economia e Commercio presso l'Università di Torino con ottima votazione. Auguri dall'«Illustrato Fiat».



Pierpaolo Bisio, figlio di Antonio Bisio (Sede Centrale) si è laureato in matematica presso l'Università di Torino con ottima votazione. Al neo laureato i più affettuosi auguri dall'«Illustrato».

MILITARI



Aurelio Maritano, della Sezione Ferriere di Avigliana, attualmente militare di leva a Torino come carabiniere ausiliario, ricorda superiori e colleghi cui invia cordiali saluti.



FIAT ARCHIVIO E CENTRO STORICO

**FIAT
G 91 Y**

Mentre vengono completate le prove valutative sui prototipi del G 91 Y, la produzione della pre-serie di questo velivolo, destinata alle Forze Aeree Italiane, prosegue secondo i programmi stabiliti. Diversi esemplari hanno già effettuato i previsti collaudi, intanto che altri affluiscono regolarmente dalle officine al campo volo. Nella foto un G 91 Y presso il Reparto Sperimentale di Volo dell'Aeronautica Militare durante una delle prove.