

ILLUSTRATO FIAT

Anno XVIII - N. 11 - 12

PERIODICO MENSILE

Novembre - Dicembre 1970



ai nostri lettori il calendario augurale 1971

La visita dell'Imperatore d'Etiopia alla Fiat



L'Imperatore d'Etiopia Haile Selassie a fianco del Presidente della Fiat tra le maestranze di Mirafiori.

L'Imperatore di Etiopia Haile Selassie nel corso del suo recente viaggio in Italia ha visitato a Torino la Fiat Mirafiori. Nell'atrio d'onore la Presidenza e Direzione Generale, dirigenti, maestranze e rappresentanti delle Commissioni Interne, degli Anziani, degli Allievi ed ex Allievi Fiat, hanno accolto l'illustre ospite ed il seguito. Il dott. Giovanni Agnelli ha rivolto all'Imperatore il cordiale benvenuto ed il ringraziamento per l'onore riservato alla Fiat, ricordando i proficui rapporti di amicizia e di lavoro esistenti con l'Etiopia, paese nel quale la

Fiat è presente con attività in lusinghiero sviluppo. Haile Selassie ed il seguito, in un lungo corteo di macchine, hanno quindi compiuto la visita agli stabilimenti e dopo un breve ricevimento in Sala Consiglio hanno lasciato Mirafiori tra calorosi applausi.

L'Imperatore ha scritto sull'albo d'onore, in caratteri amarici: «Abbiamo visitato le grandi officine della Fiat che è conosciuta non soltanto per la sua fama, ma anche per la sua celebre produzione di automobili di ogni tipo».

L'Empereur d'Ethiopie à la Fiat

L'Empereur d'Ethiopie, Haile Selassie, au cours d'un récent voyage en Italie, a visité à Turin la Fiat Mirafiori.

Dans le hall d'honneur la Présidence, la Direction Générale, dirigeants, ouvriers et représentants des Commissions Internes, des anciens, des Apprentis Fiat, ont accueilli l'hôte illustre et sa suite. M. Giovanni Agnelli a adressé à l'Empereur une allocution de bienvenue et de remerciement pour l'honneur réservé à la Fiat, et il a rappelé les rapports d'amitié et de travail qui existent avec l'Ethiopie, pays dans lequel Fiat est présente avec une activité en plein développement.

Haile Selassie et sa suite, qui formaient un long cortège de voi-

tures, ont effectué ensuite la visite aux Usines et, après un brève réception dans la Salle de Conseil, ils ont quitté Mirafiori au milieu de chaleureux applaudissements.

L'Empereur a écrit sur le Livre d'honneur, en caractères amariques: «Nous avons visité les grandes usines de Fiat qui est connue non seulement par sa réputation, mais également par sa célèbre production d'automobiles de tout type».

The Emperor of Ethiopia visits Fiat

The Emperor of Ethiopia, Haile Selassie, on a state visit to Italy, toured the Fiat Mirafiori plant in Turin. Waiting in the huge hall for the illustrious guest and his retinue were the Chairman of Fiat and management members, directors, factory workers and office employees, shop stewards, Fiat veteran workers and young trainees. In his welcome address, Mr Giovanni Agnelli thanked the Emperor for honouring Fiat of his presence and recalled the ties of friendship and work existing between the company and Ethiopia, a country in which Fiat is operating with growing success. Haile Selassie and his retinue were later driven in a long line of cars through the various manufacturing departments and were then received in the Board Room, before leaving Mirafiori warmly acclaimed by the Fiat people.

Signing the visitors' book, the Emperor wrote in Amharic: «We have visited the great manufac-

turing facilities of Fiat, a company not only known for its fame but also for its renowned production of all types of cars».

Der Kaiser von Aethiopien bei Fiat

Der Kaiser von Aethiopien hat während seines Staatsbesuches in Italien auch die Fiat-Werke Mirafiori besichtigt.

In der Ehrenhalle von Mirafiori wurde der hohe Gast mit seinem Gefolge vom Präsidenten der Fiat, der Generaldirektion, leitenden Angestellten sowie von Vertretern der Arbeiterschaft, des Betriebsrates, der Fiat-Veteranen und der Lehrlinge begrüßt.

Dr. Giovanni Agnelli hat den Kaiser herzlich willkommen geheißen und ihm für die der Fiat erwiesene Ehre gedankt, wobei er auch die guten Freundschafts- und Arbeitsbeziehungen zu Aethiopien hinwies, da dies ein Land ist in dem die Fiat mit wachsendem Erfolg tätig ist.

Haile Selassie und sein Gefolge haben dann in einem langen Zug von Wagen die einzelnen Werke besichtigt und nach einem kurzen Empfang im Beratungssaal haben sie Mirafiori unter lebhaften Beifallsbezeichnungen verlassen.

Der Kaiser hat in das Gästebuch folgende Worte in äthiopischer Schrift geschrieben: «Wir haben die grossartigen Werke der Fiat besichtigt, die nicht nur durch ihren Namen überall bekannt ist, sondern auch durch eine jeden Automobiltyp umfassende Produktion».

Leader dei Paesi Africani

Haile Selassie, Imperatore d'Etiopia. E' nato il 23 luglio 1892, salì al trono nel 1930, oggi, a 78 anni, ha ripreso la strada dell'Europa per offrire la nuova immagine del suo Paese proiettato verso un futuro nuovo. «Voglio condurre per mano il mio popolo fino al benessere» ha detto.

E' un protagonista dell'Africa nuova e ha alle spalle una storia di millenni.

Fu fatto Ras da Menelik, che ne intuì le capacità politiche e di comando, e si trovò sulla strada di lunghe lotte sanguinose con i rivali belli-

cosi e ribelli. Divenne reggente dell'Imperatrice Zauditu, e alla sua morte fu incoronato Imperatore. Nei primi anni lavorò per dare un assetto stabile all'Impero, ma ben presto dovette fronteggiare nuove e più gravi minacce. Il conflitto italo-etiope lo costrinse a prendere la via dell'esilio. Visse a Londra cinque anni, dal 1936 al 1941, quando rientrò ad Addis Abeba e rioccupò il trono.

Negli ultimi trent'anni affrontò alcuni violenti tentativi di rivolta interna, ma unendo saggezza a energia consolidò il suo potere e acquistò il ruolo di leader dei Paesi africani.

La Fiat in Etiopia

La Fiat, presente in Etiopia da molti anni, ha costituito nel 1958 una propria Filiazione diretta, la SACAFET, che cura la vendita e l'assistenza di vetture e trattori. I veicoli industriali Fiat-OM sono affidati alla Concessionaria Mitchell-Cotts & Co.

Centri di vendita e assistenza si trovano nei principali capoluoghi:

Gondar, Harrar, Dire Dawa, Asmara ecc. L'organizzazione Fiat nel paese impiega complessivamente 450 dipendenti.

Le vendite di autovetture Fiat in Etiopia rappresentano il 28% del mercato. I veicoli industriali partecipano per il 75% circa ed i trattori per il 15%.

Circolano attualmente in Etiopia 40.000 autoveicoli, di cui circa 10 mila Fiat.

In Etiopia la culla dell'umanità?

Forse l'Etiopia è la terra in cui l'uomo affonda le sue radici più lontane. Alcuni anni fa, in una valle al confine fra il territorio etiopico e il Kenia, due studiosi scoprirono la mandibola di un «ominide» vissuto due milioni e 800 mila anni fa; poi una scheggia di quarzo che rivelava un primordiale intervento per renderla utile.

Gli scienziati dissero che si trattava della prima traccia di «intelligenza» umana nella

preistoria. Il lontanissimo progenitore dell'uomo moderno fu classificato con il nome di «paraustralopiteco etiopico». Aveva una capacità cranica di 500 centimetri cubi, assai lontana dai 1400 centimetri cubi dell'uomo di Neanderthal, considerato il primo vero Homo sapiens. Ma altre recenti scoperte hanno indotto gruppi di studiosi a trasferirsi nella valle etiopica e proseguire le ricerche in questo filone d'oro della paleontologia. Sono convinti che potranno sciogliere il segreto delle prime misteriose vicende che sono all'origine dell'umanità.

Nell'atrio d'onore, il saluto delle rappresentanze dei Maestri del Lavoro, degli Anziani, degli ex Allievi e delle Commissioni Interne.



Un nuovo complesso della Fiat a Lecce

Alla presenza del Sottosegretario alla Difesa, on. Mario Guadalupi, di parlamentari e delle autorità cittadine, ha avuto luogo a Lecce la firma della Convenzione tra il Consorzio Area Sviluppo Industriale di Lecce e la Fiat-Macchine Movimento Terra S.p.A. per la costruzione di uno stabilimento che produrrà caricatori e apripista di varia potenza.

La delegazione della Fiat era guidata dall'ing. Gioia, assistito dall'ing. Ravelli e dall'ing. Fulcheri. Il documento è stato firmato dall'on. Chiantante, presidente del Consorzio di Lecce, dal dott. Chivino presidente della nuova società, dall'ing. Gioia, dal professor Grasso presidente dell'amministrazione provinciale

di Lecce e dall'avv. Leuzzi presidente dell'Ente Autonomo acquedotto Pugliese.

L'ing. Gioia nel suo saluto alle autorità, ha detto tra l'altro: « Il programma di investimenti Fiat nel Mezzogiorno per il triennio 1970-1972 presenta le sue prime realizzazioni in Puglia. I nuovi insediamenti in Bari sono — come è noto — in fase di ultimazione, nel pieno rispetto dei programmi fissati.

« Oggi, con la firma della Convenzione con il Consorzio dell'Area di Sviluppo Industriale di Lecce, si dà ufficialmente avvio a questa nuova iniziativa industriale destinata alla produzione di macchine per movimento terra, che sorgerà su un'area di 765.000 mq con una superficie coperta —

in un primo tempo — di 150 mila mq. L'investimento totale sarà di circa 34 miliardi di lire e l'occupazione di oltre 2.000 persone. I lavori già iniziati, saranno ultimati verso la fine del 1971, per consentire, dopo i montaggi e la messa a punto dei macchinari, l'inizio dell'attività produttiva nella primavera del 1972.

« Riteniamo che questa iniziativa sia particolarmente idonea a dare un fattivo contributo all'industrializzazione del Mezzogiorno, sia in quanto essa stimola, per le sue interdipendenze con l'ambiente esterno, il sorgere di aziende ausiliarie locali, sia perché essa comporta lavorazioni di avanzata tecnologia e produzioni ad alto contenuto di mano d'opera ».



Il Generale Charles De Gaulle con il dott. Giovanni Agnelli all'inaugurazione del Salone di Parigi 1968.

Charles De Gaulle

Risonanza mondiale ha avuto la scomparsa del Generale De Gaulle avvenuta repentinamente il 9 novembre nella casa di Colombey-les-deux-Eglises dove egli si era ritirato a vita strettamente privata nel 1969. La stampa di tutti i paesi ha tracciato la biografia del generale, uno dei maggiori protagonisti della storia degli ultimi trent'anni. Capi e ministri di Stato di 80 nazioni hanno reso l'estremo omaggio alla memoria di un uomo che pur nelle sue contraddizioni, ha rappresentato come nessun altro in questa epoca — il suo Paese.

Il « Corriere della Sera » ha indetto, a poche ore dalla morte, una tavola rotonda su De Gaulle intitolata: I molti volti del Generale, interpellando autorevoli esponenti europei della letteratura, dell'economia, della scienza politica, della storia e della filosofia sulla complessa personalità dello statista francese: da Montale a Silone, da Danielou a Fauvet, da Frossard a Glodwyn. Per il mondo dell'industria, è stata chiesta una dichiarazione al Presidente della Fiat, che è stata poi ripresa con evidenza dalla stampa francese.

« Ho incontrato alcune volte il Generale De Gaulle — ha affermato Giovanni Agnelli — al Salone dell'Automobile di Parigi, all'Eliseo stesso. Era un uomo che incuteva rispet-

to, che ispirava stima. Rammento la sua cordialità, che si accompagnava ad un'acuta conoscenza di ciascun problema, anche non strettamente connesso alla politica o all'attualità. traspariva dalle sue parole, nella concisione con cui era solito esprimersi, la stima per il lavoro e per l'industria italiani; e ciò anche nei momenti in cui il perseguimento della sua politica personale gli poteva suggerire preferenze o preclusioni.

« Quando si sono posti problemi di collaborazione fra la nostra azienda e la Francia — problemi che avevano certamente un risvolto europeo e sovranazionale — non abbiamo mai trovato eccessive difficoltà, ma comprensione. Una comprensione che derivava evidentemente dall'atteggiamento della persona che in quel momento guidava la Francia, e che ci ha permesso di gettare le basi per una collaborazione sempre più stretta.

« Nessuna impresa europea che ha agito in Francia — quantomeno questa è l'esperienza della Fiat — ha trovato ostacoli insormontabili. Nell'Europa degli affari, pur con prudenza, pur cercando di far valere le sue idee, De Gaulle si è comportato in modo abbastanza differente da come ha agito quando i problemi erano quelli, politici o militari, dell'Europa delle patrie ».



La visita del Ministro spagnolo dell'Industria



Il Ministro dell'Industria spagnolo Lopez de Letona è stato recentemente alla Fiat per una serie di colloqui, con particolare riferimento all'automobile, dato l'interesse che la Spagna ha di sviluppare questo settore produttivo.

Il Ministro ha incontrato il dott. Giovanni Agnelli ed ha visitato lo stabilimento di Mirafiori. Successivamente, nella sede dell'Unione Industriale, si è incontrato con personalità del mondo economico torinese.

Visita del Ministro de Industria de España

El Ministro de Industria de España, Sr. López de Letona, tuvo recientemente en Fiat una serie de coloquios, tratando sobre todo de la producción automovilística, ramo de la industria cuyo desarrollo interesa mucho a España.

El Ministro se entrevistó con el Dr. Giovanni Agnelli y visitó luego la Factoría de Mirafiori. Sucesivamente estableció contactos con dirigentes de la Unión Industrial torinesa.

La disparition du Général De Gaulle a eu un écho mondial. Il s'est éteint brusquement le 9 novembre dans sa résidence de Colombey-les-deux-Eglises où il s'était retiré en 1969, y conduisant une vie strictement privée.

Le « Corriere della Sera » a organisé, à quelques heures à peine de sa disparition, une table ronde sur De Gaulle intitulée: « Les nombreux visages du Général », en interpellant de nombreuses personnalités européennes. Pour le monde de l'industrie, une déclaration a été demandée au Président de Fiat, déclaration qui a été reprise par toute la presse française.

« J'ai rencontré plusieurs fois le Général De Gaulle — a déclaré Giovanni Agnelli — au Salon de l'Automobile de Paris, à l'Élysée même. C'était un homme qui inspirait le respect et l'estime. Je me souviens de sa cordialité qui s'accompagnait d'une connaissance aigüe de chaque problème, même si celui-ci n'était pas relié directement à la politique ou à l'actualité. Ses paroles donnaient à entendre, à travers la concision qui lui était habituelle, l'estime qu'il avait pour le

travail et l'industrie italiens; et ceci même au cours de certains moments où la continuation de sa politique personnelle pouvait lui suggérer des préférences ou quelque conclusion.

« Quand des problèmes de collaboration se sont posés entre notre firme et la France — problèmes qui avaient sans aucun doute un aspect européen et supranational — nous n'avons jamais rencontré de difficultés, mais bien au contraire de la compréhension. Une compréhension qui dérivait évidemment de l'attitude de la personne qui à ce moment là dirigeait la France, et qui nous a permis de jeter les bases pour une collaboration toujours plus étroite.

« Aucune entreprise européenne qui a opéré en France — telle est, tout au moins, l'expérience de Fiat — n'a trouvé d'obstacles insurmontables. Dans l'Europe des affaires, bien qu'avec prudence, bien qu'en cherchant de faire valoir ses propres idées, De Gaulle s'est comporté d'une façon assez différente de ce qu'il faisait quand les problèmes étaient ceux — politiques ou militaires — de l'Europe des Patries.

Affermazioni sportive Fiat e Lancia

Paganelli e Russo con Fiat 124 spider vincono il campionato nazionale Rallies

Alcide Paganelli e Domenico Russo hanno conquistato con la Fiat 124 Sport spider di 1600 cmc il campionato nazionale rallies. I due forlivesi hanno conseguito l'importante traguardo nel Giro del Belgio, in cui hanno ottenuto il secondo posto. Con questo piazzamento l'equipaggio Fiat ha raggiunto nella classifica per il titolo Barbasio-Mannucci (Lancia Fulvia HF 1600), superandoli grazie al maggior numero di vittorie.

Si è così conclusa una lunga e vivace lotta, che con alterna fortuna si era trascinata nelle sei prove italiane del campionato e in alcune gare estere. La 124, chiamata ad un severo impegno, ha offerto convincenti dimostrazioni di affidabilità, imponendosi con Paganelli-Russo nei Rallies dell'Isola d'Elba e dell'Alpe Luna ed ottenendo una notevole serie di risultati positivi. Si tratta di una versione elaborata per questo tipo di competizioni scassamacchine: la potenza del motore quattro cilindri di 1608 cmc è stata portata da 110 a 145 CV DIN a 6600 giri/minuto. Il peso, in ordine di marcia, con le protezioni antiurto e il serbatoio di carburante maggiorato è intorno ai 1000 Kg.

Sempre in Belgio, il pilota piemontese Trombetta è giunto all'ottavo posto. Trombetta, con questo «exploit», ha vinto la Coppa CSAI destinata al Gruppo 3 con un 124 spider strettamente di serie. L'affermazione delle vetture Fiat nei rallies è stata completata dalla Coppa CSAI conquistata da Ceccato-Eisenle con la 125 Special Gruppo 1 e con il successo di Smania, ancora con una 125 S, nel Gruppo 2.

Michele Fenu



Alcide Paganelli et Domenico Russo ont remporté, à bord de leur Fiat 124 Sport spider de 1600 cm3, le championnat national Rallies. Les deux co-équipiers ont conquis ce titre important au Tour de Belgique où ils ont obtenu la seconde place. Grâce à ce placement, l'équipage Fiat a rattrapé et dépassé, dans le classement pour le titre national, l'équipage Barbasio-Mannucci (sur Lancia Fulvia HF 1600).

La Fiat 124 victorieuse est une version élaborée pour ce genre de compétitions qui mettent les voitures à très dure épreuve: la puissance du moteur à 4 cylindres de 1608 cm3 a été portée de 110 à 145 CV DIN à 6600 tours/min. Le poids, en ordre de marche avec les protections anti-chocs et le réservoir de carburant agrandi, est d'environ 1000 kg. Toujours en Belgique, le pilote

piémontais Trombetta s'est placé 8ème. Trombetta, avec cet exploit a gagné la coupe CSAI destinée au Groupe 3, en pilotant une 124 spider strictement de série. L'affirmation des voitures Fiat dans les rallies a été complétée par la Coupe CSAI gagnée par l'équipage Ceccato-Eisenle à bord la 125 Special Groupe 1 et avec le succès de Smania, à bord encore d'une 125 S, dans le Groupe 2.

La 125 Rallye

Una Fiat 125 Special di serie, pilotata da Victor Zachariades, figlio di uno dei proprietari della Concessionaria Fiat di Cipro Cirilli e Pantelides, con L. Ellenas, copilota, e R. Fisher, navigatore, si è classificata prima assoluta al Rallye di Cipro di fronte a numerose vetture delle più note case automobilistiche.

L'affermazione della 125 è tanto più significativa in quanto su 35 vetture di 15 marche iscritte, soltanto 17, tra cui un'altra Fiat, un coupé 850, hanno raggiunto il traguardo finale. La competizione si è svolta lungo un percorso di oltre 1100 km ed ha avuto luogo tra il 17 e il 18 ottobre.

Il Rallye, che è stato organizzato dall'Automobile Club di Cipro conformemente ai regolamenti sportivi internazionali, ha avuto il patrocinio del Ministro del Commercio e dell'Industria. Eminentissimi giornalisti automobilistici stranieri hanno seguito la competizione che ha avuto vasta eco a Cipro e all'estero.

E' da sottolineare che molte delle vetture erano state appositamente preparate per questa corsa dalle Case partecipanti e le conducevano piloti di fama internazionale.

Cyprus Rally 1970

A works Fiat 125 Special driven by Victor Zachariades, the son of one of the partners of Fiat's Cyprus concessionaires, Cirilli & Pantelides, was first outright in the Cyprus Rally. Co-driver was L. Ellenas and navigator R. Fischer.

The significance of the Fiat 125's success is all the more

A Källström e Haggbom su Lancia la vittoria nel Rallye di Gran Bretagna

Grazie ai suoi svedesi Harry Källström e Gunnar Haggbom e al coupé Fulvia HF 1600, la Lancia ha conquistato una vittoria di eccezionale valore nel Rallye di Gran Bretagna, disputatosi sulle strade della Scozia, del Galles e dell'Inghilterra, con partenza ed arrivo a Londra. La corsa, ultimo episodio del campionato mondiale marche, è una delle più dure per lunghezza del percorso (quasi 4.000 km), numero di prove di velocità (un'ottantina), partecipazione di uomini e di macchine.

Quest'anno, oltre a numerosi «privati», erano scese in gara le squadre ufficiali Alpine-Renault, Datsun, Ford, Opel, Porsche e, naturalmente, Lancia per un confronto senza paragoni. Sotto una pioggia battente, nelle mulattiere sterrate che attraversano le foreste inglesi, 200 equipaggi si sono affrontati in una battaglia che i giornali britannici hanno definito «epica». Ford, Datsun e Porsche hanno visto i loro ranghi assottigliarsi di ora in ora, mentre la Lancia perdeva Munari-Nash per un'uscita di strada. Più freschi e riposati (grazie anche ad una grande roulotte di appoggio, dotata persino di docce e con le macchine



in perfetto ordine, Källström e Lampinen, che con Davenport formavano la terza coppia Lancia al Rallye, si sono scatenati nella parte finale della prima tappa, arrivando in testa a Blackpool, in Scozia.

La seconda tappa, da Blackpool a Londra, è stata drammatica. Essa ha posto in luce il rabbioso impegno dei piloti, la abilità dei meccanici, l'organizzazione della squadra Lancia, le doti del coupé Fulvia. Lampinen

è stato bloccato da casuale inconveniente meccanico. Il motore della vettura di Källström, danneggiato per l'avaria di una tubazione dell'olio, è stato riparato a tempo di record dall'assistenza tecnica e la Fulvia ha così potuto continuare la gara in rinnovate perfette condizioni di efficienza. Lo svedese è poi uscito di strada per evitare lo scontro frontale con un'auto «pirata». Ancora i meccanici hanno ovviato ai guasti subiti dalla vettura, permettendo

a Källström di lanciarsi a tutta velocità verso il traguardo di Londra.

Con questa affermazione, la Lancia ha concluso in modo trionfale la stagione 1970. Soprattutto nei paesi di lingua inglese e in Scandinavia, un'affermazione nel Rallye di Gran Bretagna porta prestigio anche in campo commerciale e dà lustro a tutta l'industria automobilistica che ha espresso la marca vincitrice.

M. F.

Lancia has outstandingly won the R.A.C. International Rally of Great Britain with the Fulvia Coupé Rallye 1.6 HP. Driver was Harry Källström and co-driver Gunnar Haggbom, both from Sweden. The Rally, which started from London and went through England, Scotland and Wales to again end in London, was the last of the world championship trials for makes. The considerable distance (nearly 2,500 miles) over which it was run, the number (about 80) of speed trials, plus the massive participation of drivers and cars, makes the Rally of Great Britain one of the toughest and most gruelling of its kind.

Besides several private entries, the official teams of Alpine-Renault, Datsun, Ford, Opel, Porsche and, of course, Lancia took the roll call in what was going to be an all-out contest. Under pouring rains and over tracks across thick wooded areas, the 200 teams fought out what British papers called an «epic battle».

By this success, Lancia has outstandingly crowned the series of events in which it took part during 1970. A win in the Rally of Great Britain carries, in fact, considerable prestige, particularly in English-speaking and Scandinavian countries, and the effects on sales and on the reputation of the company entering the winning car will certainly be felt.

Special vittoriosa al di Cipro



important when considering that of the 35 entrants from 15 different makes only 17 finished the competition, including, besides the winning 125, a Fiat 850 coupé. The Rally took place on 17-18 October 1970 on a route of approximately 700 miles.

The Rally was promoted and organized by the Cyprus Automobile Association in conformity with international sporting rules

and regulations. It had the blessings of the President of the Republic, Archbishop Makarios, and was placed under the patronage of the Minister of Commerce and Industry; it was covered by several prominent journalists from Cyprus and abroad.

Many of the rival cars had been specially prepared by the manufacturers and were driven by world famous pilots.

Campionato vetture costruite in Sudafrica

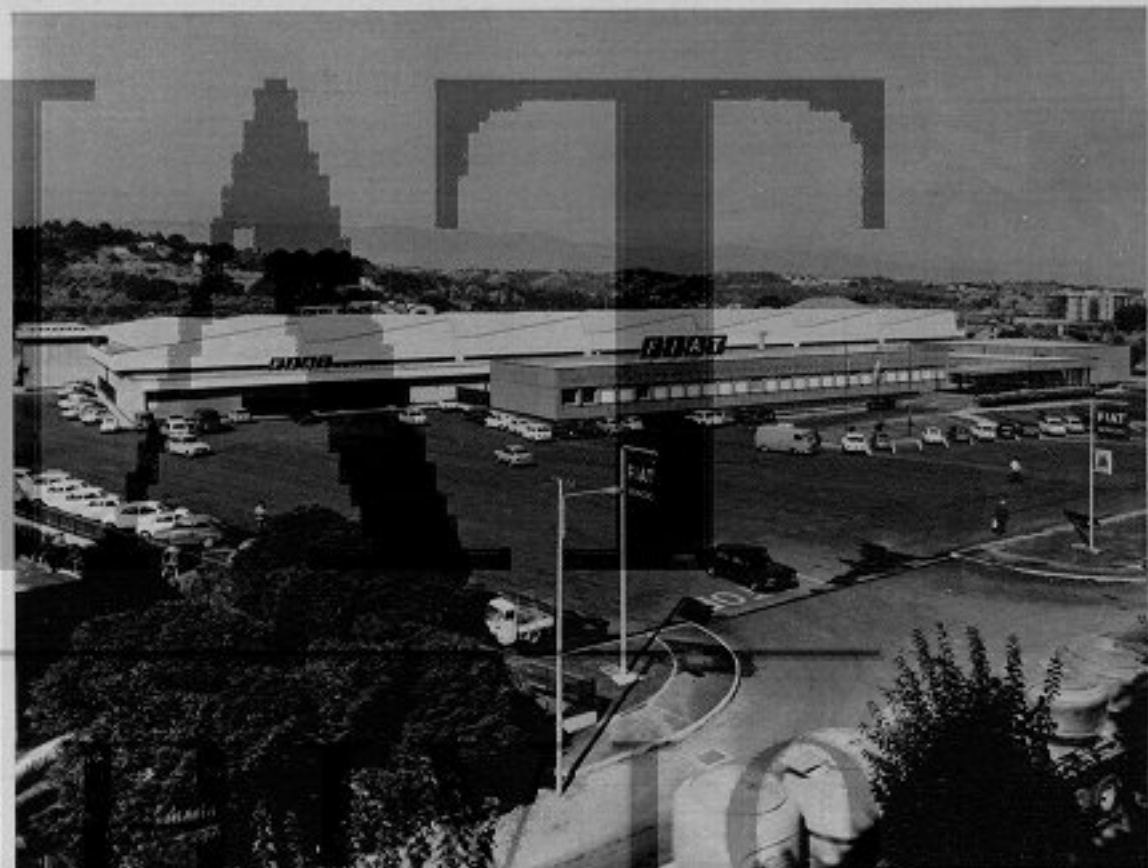


Questa Fiat 125 « Scorpion » (adattamento della Concessionaria Fiat Cartoria Motors Industries) si è recentemente classificata prima nel Campionato vetture prodotte in Sud Africa, dopo aver vinto 7 delle 10 gare che hanno costituito la competizione. La vettura è stata condotta alla vittoria da John Conchie del Gruppo sportivo della Cartoria Motors.

A special Fiat 125 « Scorpion » entered by Fiat Cartoria Motor Industries concessionaires, has won the championship for cars assembled in South Africa, after winning seven of the ten stages in which the competition is divided. Driver was John Conchie of the sports team of Cartoria Motors.

Nuove sedi Fiat in Italia

La Filiale di Cosenza e il Centro Assistenza Clienti di Livorno



Nel quadro delle iniziative di sviluppo del Mezzogiorno, la Fiat ha realizzato una nuova Filiale a Cosenza, nel comune di Rende, a breve distanza dal centro urbano e in prossimità dell'Autostrada del Sole. Sorge su un'area di 60 mila mq e si sviluppa in un complesso di fabbricati e servizi della superficie di 19 mila mq coperti.

I servizi assistenziali sono dimensionati per la ricezione di alcune centinaia di veicoli al giorno. L'officina riparazioni dispone di circa 200 posti di lavoro per intervento contemporaneo su autoveicoli. Essa è inoltre dotata di una linea automatica per l'esecuzione rapida dei tagliandi di garanzia, di impianti per prova motori e delle più moderne apparecchiature a funzionamento elettronico per il controllo diagnostico di tutti gli organi del veicolo. Un apposito reparto di « pronta assistenza » è a disposizione dei clienti per la esecuzione rapida delle piccole riparazioni.

Particolare sviluppo è stato previsto per il settore riparazione autocarri — completamente autonomo — e per il settore riparazione carrozzerie che dispone anche di un modernissimo impianto di verniciatura. Completa la sede un ampio magazzino in grado di accogliere oltre 200 mila

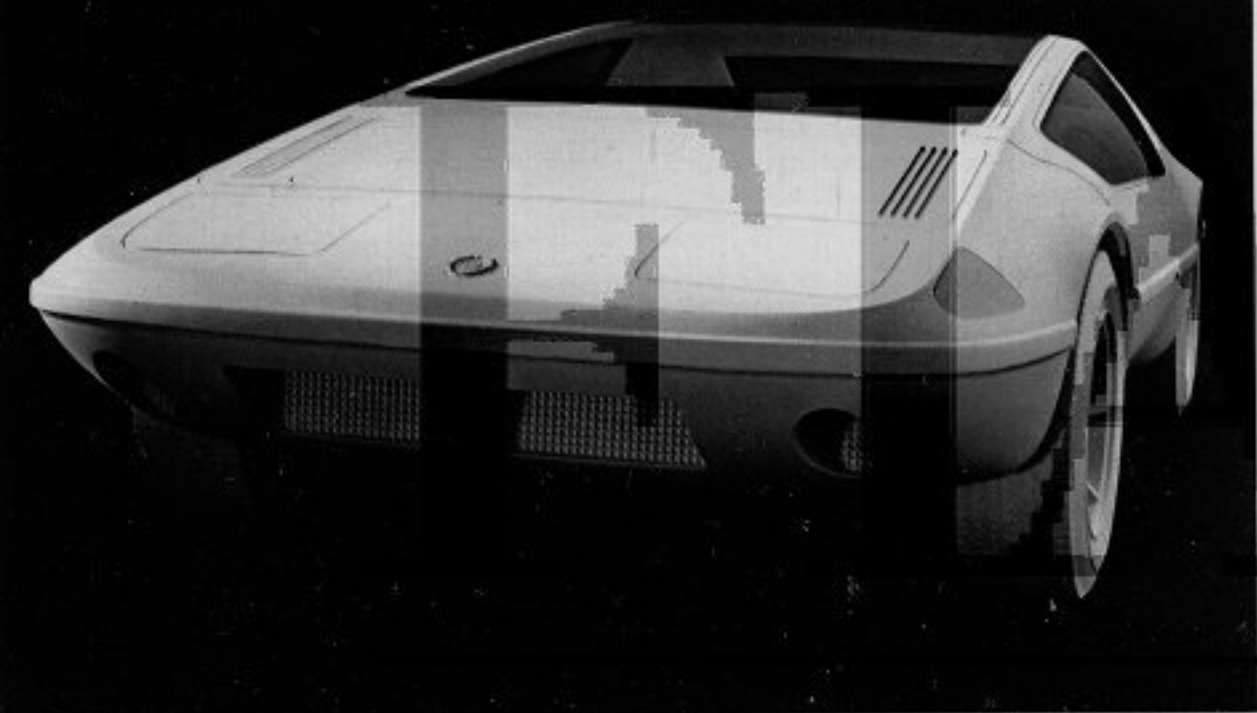
chilogrammi di parti di ricambio.

Un nuovo Centro Assistenziale è stato pure realizzato dalla Fiat alla periferia di Livorno, nella zona di Salviano. Si estende su un'area di 45 mila mq, di cui 18 mila coperti. Destinato all'accettazione e consegna vetture clienti, officina riparazioni meccaniche vetture e carri, officina riparazione carrozzerie, magazzino centrale ricambi, servizi per il personale e servizi ausiliari. L'officina dispone inoltre di tutte le apparecchiature occorrenti per la esecuzione delle varie categorie di interventi: dalla revisione generale ai servizi di lavaggio, lubrificazione e cambio olio.



In alto la nuova Filiale di Cosenza e qui il Centro Assistenza Clienti di Livorno.

Le vetture in gesso realizzate dai tecnici del Centro Stile



Preparano i modelli d'auto come Dior tagliava gli abiti

Prima che in lana o in seta, il sarto costruisce il suo modello in garza. Prima che in lamiera e forse domani in plastica, lo stilista dell'automobile realizza oggi il suo prototipo in gesso. Le famose «teline» bigie dei magli dell'ago e del filo continuano a restare chiuse nel segreto degli ateliers. Invece, sullo stand Fiat al Salone dell'Auto di Torino, un bolide bianco, assolutamente immobile ma con tutta l'aria di essere pronto a divorare la strada, muso basso e lungo, carrozzeria perfettamente rifinita, è stato presentato per la prima volta in pubblico. Non era l'anticipazione di una «forma» futura, aveva un valore dimostrativo. Tra divertimento e sorpresa, voleva fermare l'attenzione dei visitatori su uno dei passaggi più delicati ed appassionanti della nascita di una vettura.

Lo avevano portato fuori da uno stanzone immenso del Centro Stile della Fiat. Anch'esso tutto bianco, con luci al neon che corrono come serpenti lungo il soffitto alto, un groviglio di cavi da studio televisivo, un intrico di trapani, pale, scalpelli in mezzo ai quali, il profano capitato all'improvviso, è avvolto in un'atmosfera vagamente irreale. Gruppetti di uomini in tuta immacolata si muovono in silenzio; dall'interno delle scocche protette dagli sguardi estranei con barriere sottili quanto invalicabili, arrivano colpi ritmici di martello e il fruscio leggero delle pialle. Per la delicatezza delle manovre pare ad un tratto di essere calati non in uno dei settori di una grande industria,

zo di prova» risultasse quanto più possibile vicino alla realtà. L'esperienza, poi, ha dimostrato che più disponibili e malleabili sono il clay, una specie di plastilina trattata a quaranta gradi di calore, le resine «epossidiche», vale a dire un impasto di materiale sintetico combinato con uno speciale indurente, ma soprattutto il gesso, basso di costo e veloce nei tempi di lavorazione. L'auto presentata a Torino-Esposizioni è stata realizzata in quaranta giorni. La linea di tutte le vetture messe in circolazione negli ultimi anni, la si è ottenuta con questo procedimento, è passata attraverso questa fase di ripensamenti, di trasformazioni minuziose, di elaborazione estetica, in cui la funzionalità e la fantasia hanno trovato il loro punto d'incontro. «La macchina prodotta, che esce dalla catena di montaggio — confessano i responsabili del Centro Stile — quasi non ci interessa, non ci appartiene più. E' come un figlio cresciuto, ormai staccato da noi. Ciò che amiamo e resta nostro anche quando già ci occupiamo di altro, di qualcosa che verrà dopo, tutto un'altra volta da inventare e da studiare, è il prototipo: totalmente incapace di muoversi ma in grado di dar vita alle centinaia di migliaia di esemplari che poi correranno lucidi, nitidi, pieni di colore».

Diceva Christian Dior: «Un grande abito non nasce mai dal freddo disegno sulla carta. Il momento magico è quello dell'operazione sulla materia, sia pure sperimentale, quando si scava, si taglia, si aggiunge si purifica sentendo



Il prototipo di dimostrazione Fiat in gesso, presentato al Salone di Torino e le istantanee di alcuni momenti del lavoro realizzato da personale di alta specializzazione.



ma nella fucina di un Valentino o di un Courrèges. Poche parole scambiate in un sussurro, poi un «tac» secco dietro le transenne. Solo a questo punto ci si convince che qui non viene deciso l'orlo di una gonna o il taglio di uno chiffon, ma è un parafango che salta via, un cofano che sta per essere demolito. «Il nostro è un continuo rifare, riprovare, cercare, con una pazienza che qualche volta tocca la passione, il traguardo ideale» spiegano i tecnici.

Per lungo tempo, questa travagliata opera di ricerca, nel campo automobilistico, aveva come elemento base il legno. Su esso venivano ribattute le lamiere affinché il «pez-

che a poco a poco, sotto le mani, la nostra creatura comincia a trovare un volto, ad animarsi. Esattamente come fa lo scultore che, partendo da un'idea iniziale, soltanto a contatto con la creta o il marmo, scopre la vera via per realizzare la propria immagine poetica. In un punto almeno il designer assomiglia all'artista: quando ha in mano non il prodotto finito, pronto ad essere realizzato su scala più o meno ampia, ma il modello che per lui è un «unicum», irripetibile, il risultato della sua fatica». Per il sarto: la tela. Per lo stilista dell'auto: una candida e fragile scultura di scagliola.

Mirella Appiotti



Il nuovo Salone Fiat di Esposizione in via Roma

In occasione del Salone dell'Automobile di Torino è stato inaugurato un nuovo allestimento del Salone Espositivo Fiat in via Roma. Questo Salone, nella sua forma passata, era esteticamente superato. La decorazione, i marmi, le luci, risalivano all'anteguerra. Oltretutto, il Salone era privo di una vera architettura.

L'idea di rifare totalmente la sala trovava le sue ragioni oltre nell'opportunità di dare un volto più moderno alla più importante sede espositiva Fiat in Italia, anche nella convenienza pratica ed economica di disporre di una architettura elaborata e definita che durasse nel tempo e che non necessitasse di continue operazioni di cosmesi superficiale, fatta eccezione per ciò che è pura attualità tecnica che ovviamente cambia di continuo. Si è deciso così che la nuova sala non fosse solo più predisposta per l'esposizione di vetture, ma fosse anche un centro di documentazione tecnico-commerciale su tutto il Gruppo Fiat.

Stabilita questa idea di base l'opera di progettazione ha dovuto interpretare gli scopi o funzioni del Salone stesso.

Per la funzione espositiva si trattava di risolvere alcuni problemi: buona disposizione, movimentazione, spicco e illuminazione delle vetture, pedane fisse e girevoli. Per le funzioni informative e commerciali, si sono predisposti una zona di ricevimento del pubblico per la consultazione di stampati, cataloghi, ecc., i due giornali murali animati esterni dove si possono proiettare diapositive, messaggi, film, due grandi pannelli verticali fissi e luminosi anch'essi cambiabili di volta in volta; ed è stata infine predisposta la sopracatura che dà modo di aumentare lo spazio necessario per gli uffici e i box dei venditori.



Aspetti del Salone di esposizione Fiat di via Roma a Torino.

Questo Salone è in un certo senso un salone-pilota per altri che sono in corso di allestimento o lo saranno, sebbene più piccoli, in altre città europee: Zurigo, Bruxelles, Vienna.

L'opera è stata eseguita dalla Divisione Costruzioni e Impianti Fiat sul progetto dell'architetto Gae Aulenti, coadiuvata per la parte audiovisiva e illuminazione dall'arch. Livio Castiglioni.

Il gatto delle nevi



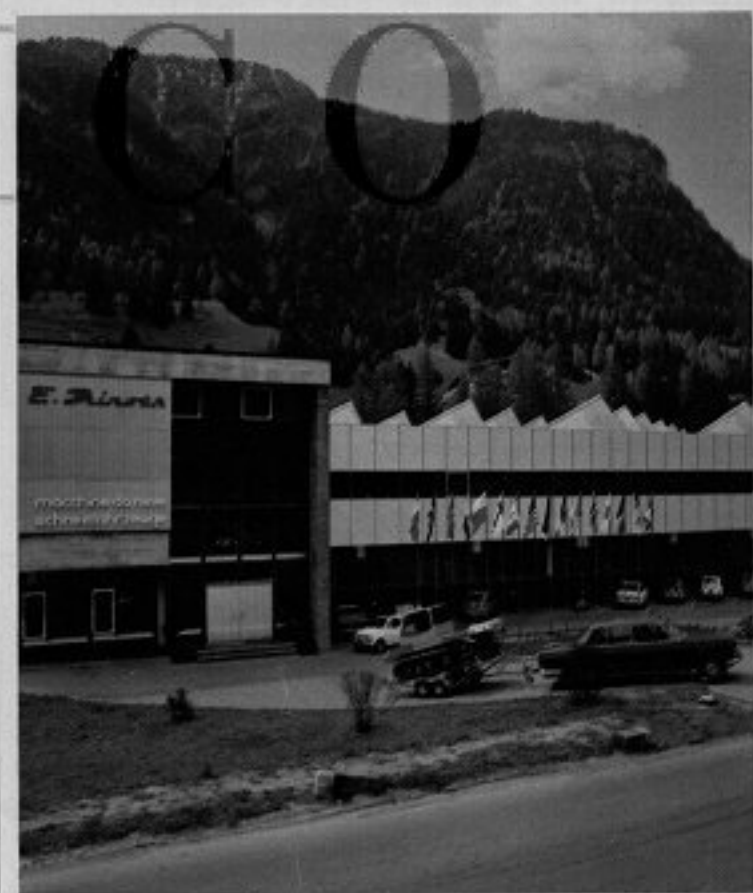
Il « gatto delle nevi » è un personaggio ormai familiare agli sciatori. Ed è anche un mezzo di cui lo sport dello sci moderno non può più fare a meno. Le squadre di maestri di sci e di guide intente a « battere » piste per intere giornate sono un ricordo del passato. Con i veicoli cingolati da neve una persona compie in poche ore il lungo e faticoso lavoro di molti uomini.

A Ortisei, in Val Gardena, sorge da una decina d'anni una delle maggiori costruttrici di mezzi da neve, le Officine Meccaniche Prinoth. Il nome del titolare dell'azienda, Ernesto Prinoth, è noto agli appassionati di corse automobilistiche. Oltre ad essere stato un ottimo pilota, questo intraprendente gardenese si è distinto come preparatore di vetture da turismo per competizione, in spe-

cial modo Fiat; tra l'altro costruì la prima junior 500 a scocca portante, impiegando il gruppo motopropulsore della Fiat 500.

Anche nella costruzione dei mezzi da neve Prinoth ha continuato ad impiegare motori Fiat. Il modello P 15, ad esempio, monta due motori da 650 cc, derivati dall'ormai collaudatissimo 500 G della Fiat.

Inutile sottolineare l'importanza che questi moderni mezzi di locomozione sulla neve hanno assunto col loro sempre più frequente impiego: i « gatti delle nevi » si dimostrano sempre più utili nel soccorso alpino, nel rifornimento ai rifugi, nella manutenzione delle linee elettriche e ripetitori televisivi in zone innevate difficilmente accessibili, nell'assistenza ai cantieri edili invernali.



In alto: « gatti delle nevi » sulle nevi delle Dolomiti. Qui sopra: la sede delle Officine Meccaniche Ernesto Prinoth di Ortisei.

Caleidoscopio Fiat



THAILANDIA

Una veduta della sede della Karnasuta General Assembly Co. Ltd. a Bangkok. La nostra Concessionaria dispone di un parco autobus da turismo con aria condizionata che è il più numeroso della Thailandia. In primo piano la sfilata degli autobus in un parcheggio della sede.

A view of the head office of the Karnasuta General Assembly Co. Ltd. in Bangkok. Our Concessionaires run Thailand's largest air conditioned touring coach fleet seen here parading in one of Karnasuta's parking areas.



BRASILE

A Rio de Janeiro sono in corso grandiosi lavori per l'ampliamento della celeberrima spiaggia di Copacabana, che si estende per quasi 5 chilometri. Le macchine impiegate sono cingolati Fiat AD7 e FR 12 a ruote. Nella foto un trattore Fiat.

No Rio de Janeiro estão em andamento grandiosos trabalhos para o alargamento e urbanização da famosa praia de Copacabana, com extensão de ca. de 5 Km. Entre as máquinas que operam na praia de Copacabana encontram-se várias unidades Fiat AD 7 de esteiras e FR 12 de rodas. A foto nos mostra um AD 7 em ação.



MAROCCO

Il 16 ottobre è stata presentata a Casablanca la Fiat 128. La cerimonia si è tenuta presso la SOMACA alla presenza di ministri, autorità e numerosi invitati. Vi hanno partecipato, per l'aspetto coreografico, graziose ragazze in costume locale e cavalieri berberi che vediamo raccolti nella foto.

Le 16 Octobre a eu lieu à Casablanca la présentation de la Fiat 128. La cérémonie s'est déroulée à la SOMACA en présence de ministres, d'autorités et de nombreux invités. De gracieuses jeunes filles en costume national y ont également participé ainsi que des cavaliers berbères : nous les voyons réunis sur la photo.

AUSTRALIA

Il sig. Aldo Viel, che vive nello Stato della Nuova Galles del Sud, è un « fans » dei prodotti Fiat. In questa fotografia che ci manda, la 125 e il trattore 415 che servono per lo svago e il lavoro della famiglia.

Mr Aldo Viel, an inhabitant of New South Wales, is an enthusiastic admirer of Fiat products. In this photograph which he sent in, are portrayed his 125 saloon and 415 tractor, the family's leisure and working instruments.



FIRENZE

L'azzurro Luciano Chiarugi, attaccante della Fiorentina, ha ritirato dalla nostra Concessionaria fiorentina Scotti uno spider Fiat Dino 2400, di cui si è dichiarato pienamente soddisfatto.

ALESSANDRIA

E' stata inaugurata ad Alessandria la nuova sede della Concessionaria Autobianchi Ditta Arzani. Si estende su una superficie di 2.150 mq in una zona cittadina di rapido sviluppo e si presenta completa dei più moderni impianti assistenziali.



SVIZZERA

L'Autoconcessionaria Fiat di Lugano ha aperto a Locarno una nuova sala esposizioni. Un arredamento intonato allo stile delle vetture.

Le Concessionnaire Fiat de Lugano a ouvert à Locarno une nouvelle salle d'exposition. Une installation qui souligne le style des voitures.



SVEZIA

Queste Fiat 124 Familiare costituiscono il parco automobilistico della ESRO (European Space Research Organization) di Esrange, vicino a Kiruna, nel nord della Svezia.

These Fiat 124 station wagons make up the car fleet of ESRO, the European Space Research Organization. They were photographed at Esrange, near Kiruna, in the north of Sweden.

La partecipazione Fiat alla "Eima" di Bologna

Alla seconda edizione della Esposizione Internazionale Macchine per l'Agricoltura (EIMA) di Bologna — manifestazione organizzata dalle case produttrici di macchine agricole — la Fiat ha presentato l'intera gamma di trattori a ruote ed a cingoli e tre novità nel settore di potenza di 35 cavalli: mod. 350 a ruote (2 ruote motrici); mod. 350 DT (doppia trazione); mod. 355/C a cingoli.

Il modello 350 è il trattore per l'esigenza della meccanizzazione integrale della piccola azienda, complementare per la grande azienda, ideale per tutti i lavori di coltura e raccolta. Nella versione a doppia trazione, 350 DT, è particolarmente idoneo a risolvere i problemi della meccanizzazione della piccola azienda collinare e montana.

Il 355/C, cingolato leggero di estrema maneggevolezza e di dimensioni contenute, è particolarmente adatto per la meccanizzazione di aziende a colture specializzate. Vigneti e frutteti anche in zone declivi, sono il naturale campo di impiego di questa macchina. Disponibile anche la versione «montagna» con carreggiata allargata.

I nuovi modelli si inseriscono in una fascia di potenza che interessa larghi settori di utenti, particolarmente piccoli imprenditori, che vengono in tal modo a disporre di macchine perfettamente proporzionate alle loro esigenze di lavoro.



Due aspetti dell'esposizione Fiat alla Eima di Bologna. Il settore dei trattori agricoli e quello delle macchine movimento terra.



Premiati i "Gentiluomini della Strada"



Domenica 8 ottobre, giornata conclusiva del Salone dell'Automobile, sono stati premiati i «Gentiluomini della Strada».

L'istituzione, promossa dal giornale «La Notte» è giunta alla sua tredicesima edizione, si propone di portare alla conoscenza del pubblico esempi di abnegazione verso le vittime di incidenti stradali, incoraggiando la solidarietà di tutti.

La cerimonia del conferimento delle sedici medaglie d'oro, due delle quali alla memoria, si è tenuta nell'auditorium del Museo «Carlo Biscaretti di Ruffia» alla presenza di autorità ed esponenti del mondo dell'automobile.

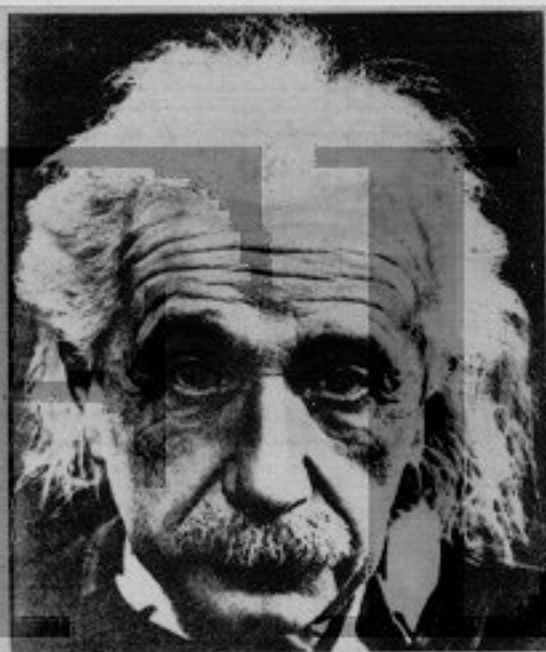
Tra i premiati anche un dipendente Fiat, Pietro Di Genua di 27 anni, già vicebrigadiere

dei Carabinieri in forza al Nucleo radiomobile di Pavia, ed ora alla Filiale di quella città, che la notte del 7 aprile, con un altro carabiniere, salvò in condizioni difficilissime, la vita ad un automobilista.

Il giorno successivo la premiazione, i «Gentiluomini della Strada» hanno visitato la Mirafiori, la Scuola Allievi e il Centro Storico Fiat.

La battaglia dei capelli lunghi

Anche Einstein era un capellone?



$E=mc^2$.

Il avait les cheveux longs.

The famous photo of Einstein with long hair, when he visited the United States in 1921. Photo by George F. Storch.

Guardati con diffidenza da una parte del pubblico, con ostilità da altri, accettati da pochi, respinti da molti, messi ai margini dai più, i capelli lunghi hanno trovato degli insospettabili difensori nei grandi del passato. E' bastato guardare indietro nella storia e si è scoperto che erano capelloni famosi condottieri, artisti, religiosi, scienziati. Era capellone, in un tempo assai vicino al nostro, Albert Einstein. Nelle scorse settimane, ha fatto il giro del mondo l'immagine dello scopritore della relatività con una semplice didascalia: «E = mc²; e aveva i capelli lunghi».

E' stata la più grossa trovata pubblicitaria in difesa della libertà di chioma, rivendicata dai giovani francesi dopo un tragico episodio avvenuto in un piccolo centro di provincia. Ad Argentré du Plessis, in Bretagna, un ragazzo di 18 anni costretto dai genitori a tagliarsi i capelli per non perdere il posto di lavoro, si era ucciso cospargendosi con la benzina. I dirigenti di un'agenzia parigina di pubblicità, colpiti da questo fatto, hanno deciso di impegnare la loro organizzazione in una campagna psicologica, a favore del diritto di scelta individuale. Ne è nata l'idea del «manifesto Einstein», uscito a tutta pagina su «Le Monde».

L'inserzione è costata milioni, ma ha avuto un effetto propagandistico incalcolabile, perché è stata ripresa da tutte le riviste internazionali. I giovani operai bretoni hanno puntato ancora più in alto, con i loro slogan: «Gesù, se fossi venuto ad Argentré, ti saresti tagliato i capelli?», hanno scritto sui muri. Il suicidio del loro compagno di lavoro ha provocato un dibattito di opinione sui più importanti giornali, chiamando a raccolta psicologi, sociologi, studiosi di storia e di costume.

Perché i capelli lunghi vengono guardati con tanto sospetto dal pubblico? Robert Escarpit osserva che un tempo erano ritenuti segno di mollezza; oggi, al contrario, di violenza; e vengono liquidati, per motivi opposti, con uguale condanna. L'avversione ai capelli lunghi non è dunque nel significato che si vuole loro attribuire, ma in qualcosa di più profondo, alla radice stessa dell'uomo. La persona abituata a portare i capelli corti, vissuta in un ambiente dove l'educazione si identifica con la frequenza dal barbiere, vede nel capellone il «diverso». E non reagisce contro la misura dei capelli, che è un semplice dato esteriore, ma contro questa diversità, per lui interiormente insopportabile. Tanto è vero che, in una società

di capelloni, sarebbero messe alla gogna le teste rasate.

Il rifiuto del diverso è spesso inconsapevole, sempre irrazionale, ma presente, purtroppo, nelle disposizioni istintive dell'animale umano. L'individuo si abitua a se stesso, protegge il proprio egoismo psicologico con una rete di consuetudini, di atteggiamenti preordinati. Chi si sottrae a questo ordine fa scattare in lui un implicito meccanismo di difesa. L'altro è sempre il nemico. Se l'uomo è persona civile, lo tollera; se non è persona civile lo aggredisce; difficilmente lo accoglie con spontaneità. E' «diverso» il negro per il bianco e il bianco per il negro; il meridionale per il settentrionale; chi parla a voce alta per chi è abituato a parlare a voce bassa, e addirittura chi semplicemente parla per chi ha scelto come propria misura il silenzio; chi si veste sportivamente per chi è devoto all'abito grigio; chi non porta camicia e cravatta in un mondo di colletti bianchi. Un accento dialettale inconsueto, per chi non sia mai uscito dal proprio paese, crea già della diffidenza; una lingua straniera mette in allarme; un imprevisto colore della pelle provoca la frattura.

Per superare questo pregiudizio, che è all'origine di ogni razzismo, l'uomo deve avere il coraggio di accettare i costumi diversi dai suoi; uscire dalla selva, dove l'animale con la criniera più lunga è il nemico, ed entrare in una vera civiltà moderna. La salvezza verrà dai giovani, e soprattutto dagli scambi fra i vari popoli. Già oggi i grandi movimenti migratori, le ondate turistiche, hanno messo a contatto uomini di gruppi lontani, fino a ieri estranei fra loro; hanno insegnato che la diversità non è colpa, ma semplicemente condizione, per svolgere un comune lavoro umano. Le nuove abitudini dei ragazzi, l'uso più disinvolto del linguaggio, perfino le bizzarrie della più recente moda hanno aiutato i giovani delle ultime generazioni ad accettarsi liberamente, senza tener conto del colore dell'abito, o della pelle. Oggi ci si veste come si vuole, si parlano tutti gli accenti con uguali diritti; in una società modernamente orientata, si comincia a comprendere che la lunghezza dei capelli non ha nessuna importanza, se chi li porta ha una drittura morale, una intelligenza attiva; se cerca di rendersi utile agli altri, salvando la propria indipendenza di comportamento.

G. C.

La fantascienza è invecchiata l'uomo evade nell'«occulto»

Come i romanzi di avventure dell'ultimo Ottocento — Salgari, per fare un esempio — presentavano le tigri sempre affamate, i serpenti sempre vogliosi di mordere e i rinoceronti sempre pronti a caricare, né si dava viaggio di mare senza un tremendo uragano, così la fantascienza (questi romanzi di avventure dell'era atomica) ha assunto, almeno nel momento del suo trionfo, un suo preciso cliché, una cornice propria e particolare nella quale gli avvenimenti narrati vengono ad inserirsi quasi naturalmente. Resta fisso il tema centrale, l'uomo di fronte ad un mondo ignoto, ma tutto il resto è regolato, previsto, precisato così da mettere a suo agio il lettore fin dall'inizio.

La Terra è al centro di un immenso impero galattico, teso alla conquista delle «macchie bianche» nel cosmo esterno. I «terrestri» dispongono di astronavi che superano la velocità della luce mediante «balzi nell'iperspazio» così che in qualche giorno si raggiungono le stelle più lontane. Queste sono popolate da esseri di ogni genere, ragni pensanti, vespe gigantesche, pesci intelligenti coltivatori di alghe, rettili simbiotici, dinosauri voracissimi, uccelli gerarchici; esistono creature proteiformi capaci di mutare l'aspetto dell'uomo e renderlo schiavo, cristalli carnivori, piante con un cervello comune annidato nel cuore del pianeta, paludi fameliche e semoventi. L'esploratore che avanza, protetto da scafandri di titanio e servito da robots, con in tasca un «generatore d'energia» e al fianco una «pistola a raggi ionici», affronta ad ogni pagina un nuovo pericolo e offre al lettore un nuovo brivido.

In questa fantascienza che direi «classica» i «terrestri» sono molto evoluti, naturalmente, ma conservano tutte le passioni e ingenuità nostre. Così spesso si odiano fra di loro, anche perché si è venuta generando tutta una serie di «mutanti», per via delle radiazioni atomiche. Ci sono i telepatici, che leg-

gono il pensiero altrui, i veggenti che scorgono il futuro, i cinetici-antigravitazionali che compiono balzi grandissimi, i mimetici che cambiano a volontà i propri connotati, i telefonici che spostano gli oggetti col pensiero, gli ipnotici che controllano la volontà altrui, i matematici che risolvono all'istante equazioni di quinto grado.

Tutti costoro lottano fra di loro, si alleano tuttavia contro i non-terrestri. Su tutti domina la «legge dell'impero», fatta osservare da una «legione dello spazio» con i suoi cavalieri. Ma ci sono anche i clandestini, i mercanti-contrabbandieri che violano le disposizioni volute dal «Consiglio intergalattico» per proteggere le «culture primitive» degli altri mondi. E spesso c'è anche lo scienziato-pazzo che vuol diventare dittatore, il tecnocrate-tiranno munito di spie superelettroniche così che i poveri terrestri sono costretti a cospirare.

In questi romanzi mancano raramente alcune scene che si potrebbero dire di rigore, veri pezzi di bravura: il primo incontro degli «umani» con una stirpe «aliena», la scoperta delle rovine d'una antica misteriosa civiltà su Sirio o Aldebaran, il lento, agghiacciante affacciarsi d'un tremendo pericolo cosmico che minaccia la Terra — esemplari, a questo riguardo, l'enorme meteorite che dagli spazi esterni sta per piombare sul nostro globo e l'umanità è costretta a fuggire su altri mondi, o l'infezione inarrestabile dovuta a speciali microbi sparsi nell'atmosfera da un'astronave aliena, o l'invasione subdola di esseri invisibili venuti da un'altra Galassia.

Questa fantascienza — e lo dico con rammarico perché è un genere che mi diverte — sembra ormai destinata a scomparire. I satelliti artificiali ci hanno abituato alle astronavi, la Luna l'abbiamo vista alla tv con Armstrong a passeggiarvi sopra, e non c'erano piccole creature verdi con le antenne sul capo. L'uomo che galleggia nel vuoto cosmico non fa più notizia, i nostri incubi e i nostri sogni non si proiettano più su Venere o su Marte ma si fanno più intimi, più angosciosi anche, più personali. L'ultima frontiera non è più nel cosmo ma è dentro di noi. Il «viaggio» psichedelico è più vicino alla nostra coscienza del viaggio ai satelliti di Giove.

E così, a poco a poco, si è riconosciuto che la fantascienza «vecchio stile» non offre più un'evasione, non c'è più l'ingenua meraviglia della «guerra dei mondi», l'«orrenda invasione» non fa più tremare nessuno, risulta troppo facile immaginare le macchine del futuro. Ecco perché — e basta osservare la vetrina d'un libraio per rendercene conto — la fantascienza in questi ultimi anni si è venuta trasformando, direi su un duplice piano.

Da una parte si va delineando una narrativa futuribile sì ma di carattere tra il filosofico e il sociologico, l'uomo di fronte agli automi più intelligenti di lui, o una società in cui tutti siano condizionati mediante droghe, o dove le nascite avvengano in provette secondo la programmazione dettata da un computer, o dove tutti siano divisi in classi rigidamente precostituite, o dove l'eutanasia sia imposta per legge.

Dall'altra parte la fantascienza declina verso la magia, l'occultismo, l'inconscio che si sostituisce all'ignoto. E' il ritorno del «voodoo», dello «zen», del «macumba», dell'«olimpico nero». L'uomo civilissimo che ripiega sullo stato d'animo del primitivo. Il potere sovrumano di Satanik, il superuomo diventato Diabolik. Fantomas in un mantello di superstizione. La chimica dell' LSD e il beverage dello stregone. L'irresponsabilità dello psicopatico e l'onnipotenza del mago.

In fondo, la sconcertante scoperta che gli «alieni» siamo noi stessi.

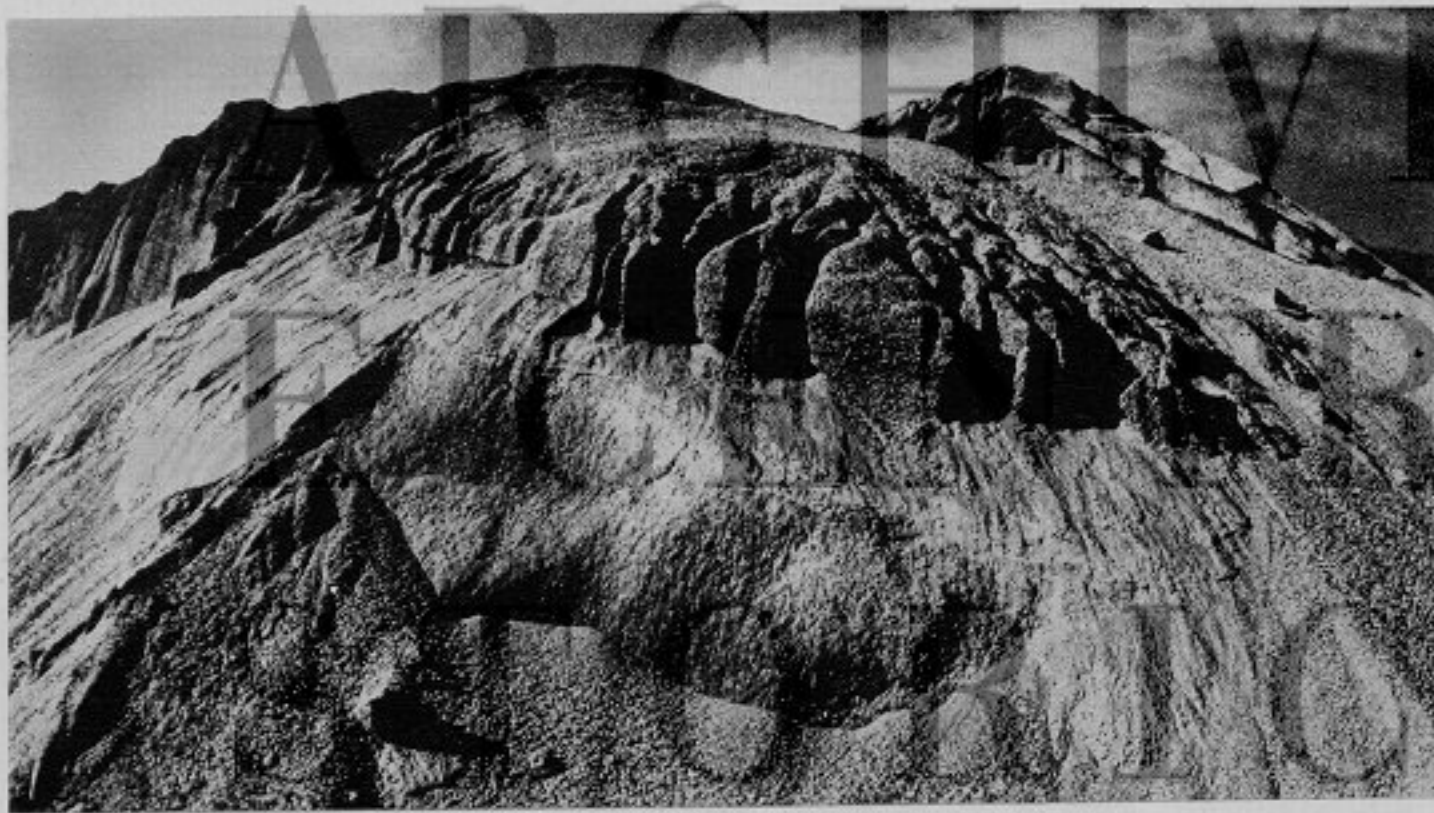
Umberto Oddone



La mostra di fotografia 1970 al Centro Culturale Fiat



Tra le opere presentate alla mostra dei fotografi Fiat pubblichiamo: « Elefanti » di Carlo Cecchi, « Manichini » di Renzo Muratori, « Motivo svedese » di Pier Paolo Badoglio e « Momento 301 » di Clemente Giallito.



La validità di un impegno si rivela nella continuità che a sua volta produce valore. E' un'affermazione che si addice bene alla Mostra che i fotografi del Centro Culturale Fiat puntualmente realizzano sul finire di ogni anno, quasi come un difficile componimento d'esame, che sanno però superare brillantemente sfoderando uno stile ed una personalità che li distingue. E' un'affermazione che questa Mostra 1970, inaugurata il 21 novembre scorso con un lusinghiero concorso di pubblico sempre più interessato al linguaggio della fotografia, ha puntualmente confermato.

Potremmo fare un lungo discorso sulle mostre di fotografia, coi loro pregi e i loro difetti, fra i quali dovremmo annoverare talora anche qualche ingiustizia, se questo può consolare un poco qualche escluso; ma sarebbe un discorso che ci porterebbe lontano e forse ci lascerebbe in mano non più che una petizione di principio, come ben sanno i fotografi e gli artisti in generale. Diciamo dunque piuttosto che questa è stata un'eccellente mostra ed una bella occasione per verificare il grado di maturità visiva e concettuale raggiunto dalla folta schiera degli autori presenti, molti dei quali sono sulla breccia da parecchi anni, ed ogni anno si presentano con un rinnovato bagaglio di idee e di impressioni.

La fotografia vive di novità, di visuali insolite, di istantanee geniali che sono la traduzione, ben sovente, di intuizioni fulminee; ma vive non meno di momenti di commovente, di soste meditative, e (diciamolo pure senza reticenze) di sogni.

Il fatto che su 734 fotografie iscritte solo 160 siano state scelte per essere esposte dice la severità di questa scelta a protezione della qualità. Ma 160 fotografie validissime sono ancora una grossa cifra per una mostra riservata ai membri di un solo sodalizio. Meriterebbero dunque tutti di essere citati, ma non è possibile e rimandiamo quindi i lettori al bel catalogo della Mostra, rievocando lo storico « Todos caballeros, todos, todos » del celebre Imperatore Carlo V. Eppure non possiamo passare sotto silenzio le mordentissime e quasi surreali immagini del sempre più sorprendente Muratori; le profonde intese dell'artista Robino; le forti notazioni di Badoglio, di Quarone, di Burzio, di Rizzo, di Guidi, di Bertin, di Giallito, di Michetti, di Cecchi, di Miglietti, della fedelissima Maria Rosa Orsini. Ma di fedeli e di costanti ne abbiamo visti diversi ed è questo, oggi, un bellissimo titolo di onore di cui debbono andare fieri. Continuiamo dunque ad operare per il meglio con il cordiale augurio di molti successi.

r. p.



il juke-box nel cruscotto

Le grandi festività di fine d'anno sono vicine. Avete pensato ai regali? Il disco è un dono gradito. Basta scegliere il genere adatto a chi riceverà la strenna. Non inviate perciò Celentano ai patiti di Bach o Beethoven a un ammiratore di Mina.

Per lei

E' sentimentale, romantica, facile alle tenerezze? Ecco « Fred Bongusto: alla mia maniera » (33 giri Ri-Fi). C'è il cantante di « Doce doce » (in una versione arricchita dalle ultime esperienze musicali) e quello di « Tanti auguri a Roland », « Viviane », « Sul blu ».

Se la ragazza è vivace, fortunatamente con lievi e scanzonati pensieri per la testa, offritela « Wilson Pickett in Philadelphia ». Si scatenerà al ritmo indovolato e trascinato di « Run Joe run », « Help the needy », « Bumble Bee », « Get me back on time... » e così via (33 giri Atlantic).

Se lei è impegnata, ecco l'ultima « Joan Baez, all'Arena civica di Milano ». E' la registrazione completa del recital che la cantante pacifista ha tenuto la scorsa estate davanti a 30 mila persone. Il disco (33 giri Vanguard in elegante album) annovera brani già noti della Baez (« Farewell Angelina », « Joe Hill », « Suzanne », « At the brand new Tennessee waltz », « Ghetto ») e qualche concessione al genere commerciale (« C'era un ragazzo che come me amava i Beatles e i Rolling Stones », di morandiana memoria).

Per lui

Al raffinato con l'orecchio educato al gusto jazzistico, ecco la regina del blues, Aretha Franklin nello « Spirit in the dark ». Si tratta di una delle più valide e sensibili voci negro-americane di ogni tempo. Ascoltatela in « Don't play that song », « You and me », « Honest I do », « Oh no not my baby » e negli altri brani scelti della raccolta. Potrete anche danzare stretti alla ragazza, ma non vi sfuggirà certo la stupefacente maturità espressiva dell'interprete.

Se lui vi porta al cinema dove si proiettano film western, accontentatelo (o punite) con Bobby Solo che, nel 33 giri Ricordi « Le canzoni del West », vi riporta in pieno clima di pionieri, banditi, coloni, cow-boys. Sentite? Sono le note di « Oh Susanna! », « Clementine », « La canzone di Alamo ». C'è anche il leit-motiv del Ringo all'italiana.



Non siate gelose di Lulu, la cantante frizzante che vi offre la « Melody Fair ». Infatti c'è da ascoltare e ballare con questo 33 giri Atlantic. Oltre al famoso brano che dà il titolo alla raccolta, troverete i classici del musical di Broadway, da « Good day sunshine » a « After the feeling is gone », « Please stay » eccetera.

Gli piace il classico? Appendete all'albero (tra i regali s'intende) Brahms. La DGG pubblica il « Quintetto ad archi N. 1 » e quello « N. 111 » eseguiti impeccabilmente dall'Amedeus Quartet con Cecil Aronowitz. Non farete brutta figura. Vi crederà un « classico impenitente ».

U. S.

CENTRO CULTURALE FIAT

Calendario dicembre

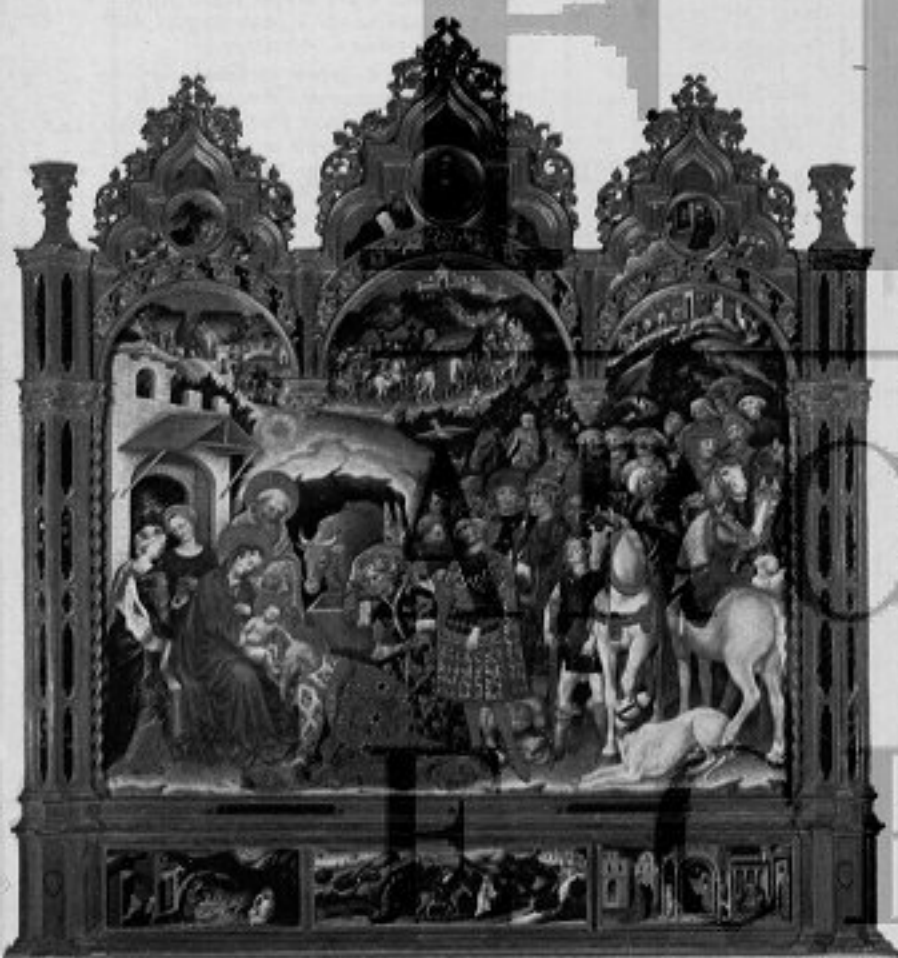
CONCERTO

15 - ore 21.30 - Presso il Conservatorio di musica « G. Verdi » concerto del duo Amedeo Baldovino (Violoncello) - Maureen Jones (Pianoforte). In programma: Beethoven: Sonata in Re magg. op. 102 n. 2: Allegro con brio - Adagio con molto sentimento di affetto - Allegro. Brahms: Sonata in Fa maggiore op. 99: Allegro vivace - Adagio affettuoso - Allegro appassionato (scherzo) - Allegro appassionato. Chopin: Sonata in Sol minore op. 65: Allegro moderato - Scherzo - Largo - Finale (allegro).

VISITA CULTURALE

13 - Galleria Sabauda. I partecipanti devono trovarsi all'ingresso del Museo alle ore 10.

La festività del Natale nel mondo



Il tema sacro della Natività e dell'adorazione dei Magi hanno ispirato innumerevoli artisti di ogni tempo e luogo. Ecco la raffinata e preziosa interpretazione di un grande colorista: Gentile da Fabriano (1370-1458).

Un piccolo presepe di stile barocco appartenente alla tradizione napoletana (XVIII secolo).



Natale e Capodanno sono festività celebrate universalmente da popolazioni unite o divise dalla cultura, dalla tradizione, dalla posizione geografica. Ricorrenze che vengono quindi festeggiate in modi e con spirito diversi. Abbiamo perciò voluto offrire ai nostri lettori alcune immagini e testimonianze di altri paesi, alcuni lontanissimi, altri più vicini, ma tutti idealmente uniti da una tradizione antica dove si mescolano fede e poesia, entusiasmo e folklore.

L'albero, simbolo del Natale germanico

Il simbolo del Natale germanico è l'albero, che rinnova e perpetua una remota tradizione legata ai riti dei campi, al ceppo, ai fuochi nelle campagne e nelle strade, alla veglia durante la Santa Notte.

La leggenda vuole che nel giorno di Natale germogli il rosmarino, con il quale, specialmente alcuni paesi della Germania, usano adornare le case e le chiese. E dalla Germania si è propagata la tradizione delle ghirlande, delle coroncine di rami d'albero, delle candeline.

L'abete, dunque, è il simbolo del Natale tedesco e dei popoli del Nord Europa. Attorno ad esso, nella Notte Santa, la famiglia si riunisce, in caldo raccoglimento, per esprimere e cementare l'unione. L'albero tedesco è spoglio, in segno di umiltà, vivificato soltanto da qualche fiocco bianco e dalla fiamma delle candeline, espressione di umano calore.

« Amu Nourous », lo zio di Capodanno

Dalla Germania alla Persia, la terra delle « mille e una notte ». Il Natale a Teheran giunge praticamente inavvertito: ed è naturale, in un paese di religione musulmana, con un clima temperato anche nel cuore dell'inverno. Solo i piccoli gruppi di cristiani preparano l'albero, imitati da certi esponenti delle classi agiate che seguono, per snobismo, un uso occidentale: ma il pubblico guarda distratto quei rami di pino agli angoli delle vie, si domanda appena che significato abbiano.



L'adorazione dei Magi nel realismo introspettivo di un grande pittore del Nord. Dotato di forte originalità l'artista nordico rivela in questa sua opera un prof...

La vera festa comincia più tardi, per il capodanno iraniano: il « Nourous » (nuovo giorno), corrispondente al nostro 21 marzo. E' una festa rumorosa, allegra, con alcuni singolari richiami alle tradi-

zioni europee. Anche in Persia c'è il personaggio che porta i doni ai bambini; è un vecchio con la barba, il mantello striato di neve, come babbo Natale; ma si chiama « Amu Nourous », lo zio di

Nel sole rovente di Rio de Janeiro

Nulla è più fuori posto di un Natale a Rio de Janeiro. In un paese che ha la testa all'Equatore ed i piedi sul Tropico, il Natale cade in piena estate, ma i brasiliani lo solennizzano come se abitassero nell'estremo settentrione dell'emisfero boreale, cioè secondo la tradizione portata dai coloni portoghesi. Così, nelle roventi giornate tropicali, si vedono per le strade di Rio gigantesche raffigurazioni in cartapesta di goffi Papà Natale, grotteschi mascheroni gravati da pesanti palandrane rosse che li rendono assurdi in quella soffocante calura tropicale.

Solitamente, all'inizio della avenida Rio Branco, il municipio di Rio de Janeiro fa erigere un gigantesco presepe in gesso, il tipico presepe dei paesi nordici, con le statuine della Sacra Famiglia, dei pastori, della gente accorsa nella grotta di Betlemme con pesanti abbigliamenti. Nelle vetrine si sprecano montagne di bambagia per imitare la neve; le strade sono decorate da grandi stelle comete che, venuta la notte, diffondono code di luce che si riflettono nella più scenografica e affascinante baia del mondo.

In Scandinavia il Natale più lungo

Spostiamoci, nel nostro veloce, emozionante viaggio natalizio, con un grande salto nell'estremo nord: in Svezia, Norvegia, Finlandia. A dire il vero, ai festeggiamenti natalizi e di capodanno, i nordici dedicano ben due mesi interi: già da novembre iniziano a scambiarsi doni e ad organizzare festini e trattenimenti (con inevitabili bevute a non finire). Gli scandinavi accettano che Gesù sia nato in Palestina ma sostengono che l'unico Natale «vero» è il loro. Forse perché in Scandinavia ci sono milioni di pini e di abeti e a novembre, dicembre e gennaio la terra è coperta da metri di neve.

Le feste tradizionali sono più o meno eguali nei quattro Paesi del Nord. Che il Natale cominci a novembre lo si deve senza dubbio al buio che in questo mese è incombente e opprime uomini e cose. Gli scandinavi vogliono reagire a questo buio improvviso e triste: per questo addobbano le strade di festoni e appendono a ogni finestra la stella di Natale. Si tratta di una reazione alla malinconia, di una ricerca di calore, umanità e conforto.

In tutta la Scandinavia, per il 13 dicembre, viene ricordata la festa di Santa Lucia, la vergine che venne dal Sud per portare la luce. Una tradizione alla quale nessuno rinuncia mai.

La sera del 24 dicembre, si svolge, con solennità, la cena di Natale. Cibo classico, imbattibile nelle preferenze è il prosciutto cotto, caldo, fatto in casa. Condito con la marmellata, si intende. E prosciutto cotto si mangia da Natale a oltre Capodanno. Un



I Re Magi, la Madonna, il Bambino Gesù e San Giuseppe nell'arcaica cesellatura di un artista negro. Il gruppo proviene dalla Nigeria.

Due opere orientali. La prima indiana e la seconda cinese. Il segno e la composizione si richiamano alle rispettive arti locali.



d'anno sono la festa della famiglia e dei bambini. Nelle enciclopedie ufficiali, il Natale viene definito come la ricorrenza in cui i cristiani celebrano la nascita del «mitico» Gesù Cristo; e il 25 dicembre è giorno lavorativo, ricordato soltanto all'interno delle chiese ortodosse, dove si riuniscono, la sera, i gruppi dei fedeli. Ma la tradizione delle feste si è mantenuta ed è stata collegata con il saluto all'anno nuovo. Il 31 dicembre, in tutte le famiglie, è di rito il grande cenone, con tacchino, torta gelata, vodka e champagne (champagne russo, più dolce del nostro). Si mangia, si balla, si cantano i cori folcloristici, nell'attesa della mezzanotte; e anche dopo. Il 1° gennaio arrivano i doni per i bambini, portati da Ded Maroz (Nonno Gelo), un personaggio col mantello rosso e il berretto di pelliccia assai simile all'occidentale Santa Claus.

Un alto pino norvegese in Trafalgar Square

Dalle sconfinite, silenziose distese della steppa russa al frastuono di Trafalgar Square, una tra le più movimentate piazze di Londra dove un grande abete, inviato appositamente dalla Norvegia, si innalza maestoso accanto alla colonna di Nelson, sfavillante di luci e di colori. Venticinque anni fa, alla fine della guerra, il Governo di Oslo stabilì di donare ai londinesi l'albero di Natale, in segno di gratitudine: questa poetica tradizione si è affermata e continua. (Ci fu un piccolo contrattempo lo scorso anno quando un giornale rivelò che il Comune della capitale addebitava alla Norvegia pure le spese di illuminazione: da allora Oslo mette la legna, e Londra la luce).

Il Natale in Inghilterra è una solennità sentita. Manca nei salari l'istituzione della tredicesima, ma si rimedia all'inconveniente comprando per depositi anticipati, a cominciare dall'estate. Nel pranzo natalizio trionfano loro malgrado i tacchini, da consumarsi arrosto, con marmellata di mirtillo rosso; e in più c'è il celebre pudding, non troppo gradevole al palato continentale.

po' monotono magari, e piuttosto grasso. Ma agli scandinavi piace molto. Come piace loro la senape con la quale condiscono le prugne e infine l'acquavite che fa andare giù tutto.

Santa Claus discende dal camino

Per i bambini degli Stati Uniti, Santa Claus scende fiabescamente dal caminetto (oggi, di solito, preferisce l'ascensore) con i suoi doni. Già presto il giorno della vigilia la famiglia ha adornato l'albero di «pop-corn», di pupazzi e palline colorate fatte dai bambini. La gente di campagna canta carole, quella di città ascolta musica natalizia sullo stereo. Per i bambini questa è la notte più lunga dell'anno: bisogna cercar di dormire almeno fino alle 6 di mattina. Poi saranno tutti accoccolati ai piedi del-

l'albero. Più tardi, c'è chi va alle funzioni religiose. Al ritorno troverà un pasto-fiume a base di tacchino o prosciutto, patate americane e noccioline. Agli amici si offrono dolci di frutta e l'«eggnog», una bevanda al rum.

Capodanno è una festa squisitamente per adulti. Ci si veste in ghingheri, si beve, ci si bacia sotto una pioggia di coriandoli, si piange a mezzanotte per il Vecchio Anno che se ne va, affollati a Times Square per celebrare l'arrivo di quello nuovo; tutto quello che serve per far dimenticare la vecchiaia.

Natale a Mosca: troike e stelle rosse

Babbo Natale, a Mosca, si è trasformato in Nonno Gelo e la befana in Fatina della neve: anche nell'Unione Sovietica, sia pure in forme diverse, i giorni di fine e inizio

si Bassi, Hieronymus Bosch (1450-1516).ondo senso di misticismo e di osservazione.

Capodanno. E accanto a lui c'è «Hiagi firus», un negro pazzereellone, con lo zucchetto in testa, che suonando una specie di tamburello canta le allegre e festose canzoni degli auguri.

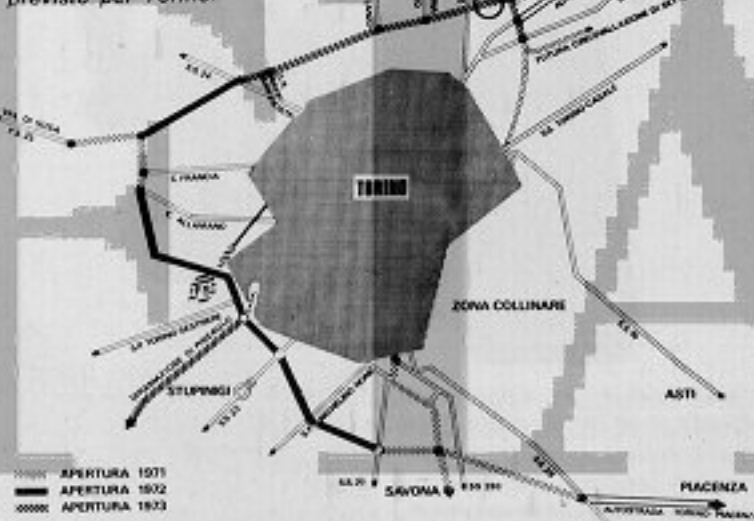
Il sistema autostradale tangenziale previsto per Torino

Entro il 1972 i primi due tronchi del Sistema Autostradale Tangenziale di Torino saranno aperti al traffico.

Secondo l'Ativa, la società concessionaria, gli automobilisti torinesi potranno già dalla primavera prossima evitare l'intasamento di Moncalieri. Infatti grazie all'acceleramento dei lavori, per aprile sarà completato il tratto della Tangenziale Sud che dalle autostrade di Piacenza e Savona, porta la nuova arteria sino sulle rive del Po, a Moncalieri. In autunno, sarà anche ultimata la sopraelevata che porterà l'utente sino alle porte di Torino, in corso Unità d'Italia. Sempre per l'autunno gli automobilisti provenienti dalla Valle di Susa, potranno evitare l'attraversamento di Rivoli in seguito all'apertura del primo tratto della Tangenziale Nord.

Entro il 1972, inizio 1973, tutto il sistema sarà aperto al traffico, compresa la diramazione di Pinerolo. Complessivamente il SAT sarà lungo km. 87,449, e costerà oltre 75 miliardi. Gradualmente saranno poi realizzate ampie aree di servizio, motel, centri commerciali, autoposti, dock, impianti sportivi, onde dare respiro alla città. Le tangenziali saranno quindi l'indispensabile polmone senza il quale Torino correrebbe il rischio di soffocare.

Sistema Autostradale Tangenziale previsto per Torino.



Un'opera questa che l'Ativa, che già gestisce le autostrade Torino-Quincinetto ed Ivrea-Santhea, potrà realizzare mediante il coordinamento fra enti pubblici e enti privati, il cui unico scopo è quello di portare a termine un'opera di grande importanza per il sempre maggior sviluppo della metropoli subalpina.

diante il coordinamento fra enti pubblici e enti privati, il cui unico scopo è quello di portare a termine un'opera di grande importanza per il sempre maggior sviluppo della metropoli subalpina.

Iniziative della Fiat France per il soccorso stradale



Lungo l'autostrada Roquebrune-Mentone che attraversa una delle più belle regioni di vacanze e turismo, sono stati disposti 25 apparecchi telefonici per il soccorso stradale, offerti dalla Fiat France. Queste installazioni, ha precisato il direttore del Soccorso Stradale francese M. Gravereaux, costituiscono con le autoambulanze le iniziative di base per intervenire rapidamente negli incidenti stradali. E' infatti assodato che il soccorso è tanto più efficace quanto più è tempestivo. Più del 50% dei decessi si verifica infatti nelle tre ore dopo l'incidente.

I telefoni, ora predisposti, funzionano automaticamente azionando il pulsante di cui sono dotati, e che pone in allarme sia il Posto di Gendarmeria sia il più vicino posto di autoambulanza. Le installazioni sono facilmente identificabili grazie ai richiami fluorescenti sistemati sulle facce

lateralì e ad una opportuna segnaletica.

M. Gravereaux ha espresso la propria soddisfazione per l'appoggio finora ricevuto da grandi società, come la Fiat, interessate alla sicurezza del traffico e confida anche di poter intensificare il numero degli apparecchi telefonici lungo le strade in modo da ridurre sempre più il tempo necessario a soccorrere gli infortunati.

Una iniziativa di Fiat France pour le Secours Routier français

Tout au long de l'autoroute Roquebrune-Menton, qui traverse l'une des plus belles régions de vacances et de tourisme, 25 appareils téléphoniques de secours routier ont été installés, don de Fiat France. Ces installations, a précisé M. Gravereaux Directeur du Secours Routier Français,

constituent, avec les voitures ambulances, les initiatives de base pour intervenir rapidement dans les accidents de la route. Il est en effet prouvé que le secours est d'autant plus efficace qu'il est plus rapide. Plus de 50% des décès ont lieu dans les trois heures après l'accident.

Les téléphones qui viennent d'être installés fonctionnent automatiquement par simple pression d'un bouton qui alerte immédiatement le Poste de Gendarmerie le plus voisin et le plus proche poste d'ambulances. Les postes d'appel sont facilement repérables grâce aux silhouettes réfléchissantes placées sur leurs faces latérales et par une opportune signalisation.

M. Gravereaux a exprimé sa propre satisfaction pour l'appui qu'il a reçu jusqu'à présent de la part de grandes sociétés, comme la Fiat, intéressées à la sécurité du trafic. Il souhaite par ailleurs de pouvoir augmenter le nombre d'appareils téléphoniques tout au long des routes de façon à réduire au maximum le temps nécessaire à secourir les accidentés.

Centro Storico Fiat

Modellismo d'

E' opinione diffusa che il modellismo sia un tipo di hobby che ha avuto i suoi inizi dopo la seconda guerra mondiale; invece l'arte del modellista conta secoli di vita.

I primi documenti di modellistica risalgono al medio evo e si riferiscono a progetti di architettura; ma altra testimonianza di questa nobile arte si può trovare in alcuni musei europei dove sono esposte miniature in scala di carrozze a cavalli, di brigantini e galeoni di pregevole fattura, risalenti all'epoca rinascimentale.

Il modellismo ha dunque radici molto profonde nel tempo, anche se bisogna riconoscere che la nascita dell'automobile ha trasformato questa arte in una vera e propria industria del modello in miniatura.

Ma fortunatamente non tutto si è meccanizzato nel campo della modellistica ed essa conta ancora, tra le sue fila, dei veri « cesellatori della miniatura » i quali sanno creare autentiche meraviglie.

Come l'automobilismo, quello vero, ha i suoi « Big », anche il modellismo d'auto ha le sue grandi firme di fama internazionale e di queste ricordiamo lo spagnolo Manuel Olive Sans, l'americano Don Oreck e gli italiani Michele Conti e Bruno Reggiani. Altri seguono la scia di questi capi scuola: gli italiani Carlo Brianza di Tradate, Marco Valier di Roma ed i fratelli Ferè di Cinisello Balsamo; gli spagnoli Tomas Alandi Huguet, Enrique Godó e Raphael Coral; il portoghese Eduardo Brazao; il francese Pierre Libman e alcuni altri.

Manuel Olive Sans predilige la scala 1:20 ed in questa dimensione ha creato la famosa Mercedes 540 K, modellino da un milione e mezzo di lire; la motocicletta Gilera Grand Prix; la Ferrari 250 GT; la Mercedes 600; la Jaguar MKX; la Fiat 18-24 HP ed infine la Fiat 508 « Balilla Coppa d'Oro ». Questo modello, l'unico realizzato da Olive Sans in scala 1:5 per la collezione Fiat, è stato eseguito con straordinaria precisione e realismo. E' costato 1500 ore di lavoro; ed è comprensibile se si osserva nei minimi particolari la miniatura. Basta pensare che per il trattamento del metallo, lo spagnolo si è avvalso del laboratorio dell'Istituto Elettrochimico di Barcellona.

Il torinese Michele Conti è uno specialista in modelli di vetture sportive. A differenza dello spagnolo, Conti realizza le sue miniature in scala 1:10 - 1:12 perciò di dimensioni doppie di quelle di Sans. La sua carriera di modellista iniziò quando contava sedici anni e per affinare e approfondire le sue conoscenze nella costruzione della carrozzeria, alternò il suo lavoro con un periodo di attività presso la Ghia prima e la Pininfarina poi. Fra le sue splendide realizzazioni ricordiamo il modellino della Ferrari 250 GT, commissionatogli dal Re del Marocco; la Lotus Ford GT 40 per Henry Ford; la Fiat Zero e la Rolls Royce 1932 per la collezione dell'arch. Anselmo Ciapparelli.

L'americano Don Oreck è proprietario di un negozio di ferramenta nella South Flower Street di Los Angeles. Un giorno decise di costruirsi un modello con le proprie mani; cominciò quasi per scherzo, ma la passione lo portò ben presto a creare degli autentici capolavori, degni dei più grandi modellisti.

Molti privati e società americane hanno chiesto a Don Oreck di costruire modelli per loro, ma lui si è sempre rifiutato. I modelli li costruisco per me, dice, e quando smetterò di farne regalerò la mia collezione al County Museum di Los Angeles. Tra i pezzi di maggior pregio ricordiamo la monopo- sto da corsa con la quale Rodger Ward

Un capolavoro dello spagnolo Olive Sans: la Fiat 508 « Balilla Coppa d'Oro », in scala 1:5. Ha impegnato 1500 ore di lavoro.



alto livello



▲ Il telaio di un autocarro sta prendendo forma dalle abili mani del modellista. Ogni particolare è costruito nell'esatta scala prestabilita con una precisione che raggiunge quasi sempre il centesimo di millimetro.



vinse la 500 miglia di Indianapolis 1962. E' in scala 1:8 ed ha richiesto a Don Oreck circa tre anni di lavoro per un totale di circa 2.500 ore lavorative.

Altro fuoriclasse del modellismo è il torinese Bruno Reggiani. La sua prima opera, un brigantino inglese del XVII secolo, risale al 1949. Dopo qualche mese se ne aggiunsero altri, e Bruno Reggiani comprese che oltre al desiderio e al piacere di costruire per sé, poteva iniziare una vera e propria attività professionale. Le sue realizzazioni furono apprezzate da molte industrie automobilistiche e così, a 16 anni dal suo primo modello, Bruno Reggiani, ormai modellista altamente qualificato, ha realizzato più di 100 modelli: navi, aeroplani, automobili, autocarri, autobus, treni, senza contare magnifici plastici per edilizia ed impianti industriali. E' a lui che si devono alcuni dei bellissimi modelli della collezione Fiat che vengono utilizzati per esposizioni in tutte le parti del mondo.

A conclusione di queste brevi note sul modellismo ad alto livello, vogliamo rispondere alla domanda da molti rivoltaci per sapere come vengono praticamente realizzate queste miniature, al cento per cento fedeli all'originale.

Il modello viene eseguito su richiesta delle varie industrie (qualche volta di privati) per scopi espositivi e dimostrativi. Stabilita la scala di realizzazione, il modello viene costruito con tutte le particolarità tecniche della macchina al vero, e questo porta le industrie a fornire al modellista i disegni costruttivi dello schema originale.

Il primo lavoro da eseguire è quello di ridurre al pantografo i disegni stessi alla esatta scala nella quale il modello verrà eseguito. Dopo questa operazione il modellista ricava i profili della carrozzeria ed inizia la esecuzione della maquette in legno. Questo elemento assolve una importantissima funzione, infatti l'artista cura questo lavoro con una precisione che raggiunge quasi sempre il centesimo di millimetro. Sulla maquette finita inizia il lavoro di battitura a mano della scocca, formata, nella maggior parte dei casi, di vari componenti in lamiera che, dopo aver assunto il loro profilo esatto, vengono saldati all'argento.

Preparata la scocca il modellista inizia l'approntamento delle altre parti del modello, le quali vengono realizzate con gli stessi materiali che sono usati per l'autentica vettura. Così si vedranno nascere man mano la calandra anteriore, le sospensioni, le ruote, i fari, i sedili, il cruscotto, il volante e, se richiesto, anche il motore. Insomma, sul tavolo del modellista si allineeranno ad uno ad uno tutti i particolari necessari al completamento della vettura.

Quando tutti i pezzi sono ultimati si passa al lavoro di verniciatura, cromatura e pulitura, prima di arrivare al montaggio finale. Quest'ultimo lavoro è il più delicato e richiede una attenzione particolare. I pezzi vengono montati sulla scocca ad uno ad uno ed il modellista cura in modo particolare questa operazione, perché basterebbe che con uno dei suoi utensili provocasse una rigatura su una delle parti per dover provvedere nuovamente allo smontaggio completo del modello, per rifare il particolare deteriorato o addirittura, se il danno è fatto alla scocca, alla riverniciatura completa della carrozzeria. Dopo una definitiva lucidatura in tutte le sue parti il modellino è pronto per la consegna al cliente.

Dall'inizio della costruzione sono passati molti mesi, il modellista si è affezionato a questa sua creatura che ha visto nascere pezzo per pezzo dalle sue abili mani: la consegnerà con rimpianto e nel modello resterà un po' del suo cuore.

Augusto Costantino



Il Primo Ministro in 600

Questa fotografia è apparsa qualche tempo fa in grande evidenza sul quotidiano della sera svedese «Expressen» (oltre mezzo milione di copie). Ritrae il Capo del Governo svedese Olof Palme e la moglie a bordo della loro 600. La didascalia a commento dell'istantanea, precisa che l'uomo di Stato era reduce da una faticosa giornata di lavoro, e soggiunge: «La moglie Lisbeth lo conduce a casa sulla loro piccola Fiat».

This photograph showing Mr Olof Palme, the Swedish prime minister, and his wife riding in their Fiat 600 was recently published in «Expressen», a Swedish evening paper with a circulation of half a million copies. The caption explained that the prime minister had had a hard day's work and his wife Lisbeth was driving him home in their small Fiat.



100.000 124 Seat

Il Presidente della SEAT, signor Juan Sánchez Cortés ha presenziato la consegna della centomillesima 124. Questa vettura è stata destinata alla Rete Nazionale dei Teleclub spagnoli. La vettura sarà impiegata per i servizi audiovisivi della Rete nello svolgimento della campagna di promozione culturale, prevista in tutto il Paese.

El Presidente de SEAT, Dn. Juan Sánchez Cortés, presenció la entrega del 124 «cien mil». Este coche se destinó a la Red Nacional de Teleclubes españoles. Se empleará para los servicios audiovisivos de la Red durante la campaña de promoción cultural prevista en toda España.



Primo premio: un coupé 850

Insieme ai giornalisti della Regione sono intervenuti gli esponenti dell'élite nella capitale regionale Stoccarda, per festeggiare insieme la festa delle feste, il ballo della stampa della regione Baden-Wuerttemberg. Per il 1970 il ballo ha avuto come motto: «Questa volta con i nostri amici italiani». Il ballo è stato organizzato in collaborazione con il consolato italiano.

Il primo premio della manifestazione era costituito da una Fiat 850 Sport Coupé.

Neben den Journalisten des Landes kam Ende Oktober auch die Hautevolée in der Landeshauptstadt Stuttgart zusammen, um das Fest der Feste — den Landespressesball Baden-Württemberg — gemeinsam zu feiern. 1970 stand der Ball unter dem Motto: «Diesmal mit unseren italienischen Freunden». Er wurde in Verbindung mit dem italienischen Konsulat veranstaltet. Als Hauptpreis wurde ein Fiat 850 Sport Coupé zur Verfügung gestellt.

I Centri Olimpia della Fiat

«Se sei giovane, lo sport è per te». Sta scritto su un manifesto: è un chiaro invito alla pratica agonistica, ma dovrebbe essere una regola della vita. Chi è giovane deve fare dello sport, quando saranno passati gli anni, quando dovrà inserirsi nel meccanismo della società non rimpiangerà quelle ore di sudore e di fatica.

Anche in Italia, in questi ultimi anni, si sta lavorando intensamente perché i giovani vadano allo sport e viceversa. I centri Coni sorti un po' dappertutto hanno dato la prima scossa. Ora è il momento dei Centri Olimpia e principalmente di quelli Aziendali Fiat. Sorti nel 1968, diretti da una équipe di validi dirigenti ed istruttori, questi centri stanno rispondendo in pieno a quanto veniva loro richiesto, cioè la formazione fisica e mentale di ragazzi che necessitano di svago ma anche, nello stesso tempo, di una impostazione sportiva.

I Centri Olimpia Aziendali Fiat hanno persino un loro decalogo in merito: l'iniziativa, infatti, ha un «alto significato morale e sociale», inoltre «assicura una preziosa fonte di salute e di forza, contribuendo ad arricchire le qualità psichiche dei giovani». L'appartenenza ai Centri, inoltre, «ben si concilia con gli impegni scolastici, rappresentando una proficua azione equilibratrice». I dati medici dei risultati sanitari, infatti, hanno confermato «sorprendenti risultati nello sviluppo fisico e psichico dei giovani allievi dei Centri Olimpia» rivelando anche «benefiche influenze sul campo scolastico, con positivi riflessi sul profitto».

Facendo dello sport, conoscendo le prime «difficoltà» della vita, il giovane si impegnerà con maggiore coscienza a scuola, nel difficile e quotidiano impegno giornaliero.

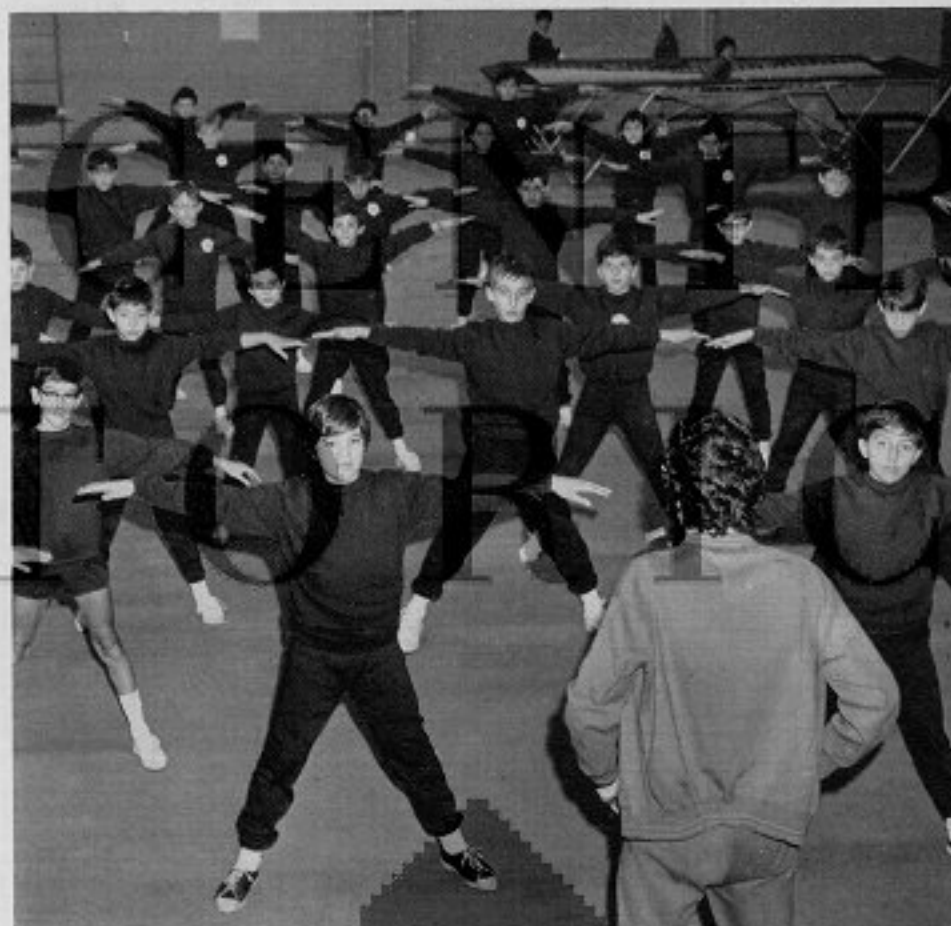
Oltre 40 istruttori, professori di educazione fisica od ex campioni degli sport che vengono «insegnati» nei vari Centri Aziendali Fiat, seguono con scrupolo e con passione i quasi duemila bambini e bambine iscritti sinora alle tre specialità: nuoto, atletica leggera e basket. Dedicano molte ore alla «vita» di questi Centri dai quali usciranno ragazzi sani, autentici sportivi, e forse qualche campione.

NUOTO

Il Centro è entrato in funzione nel febbraio 1968. Attualmente annovera 457 bambine dai 7 ai 12 anni, e 375 maschi. La difficoltà nell'utilizzazione delle piscine scolastiche costringe i responsabili dei Centri Olimpia ad un intenso lavoro. Per i corsi maschili vengono per ora usate le piscine scolastiche (Duca degli Abruzzi, Carducci, Duca d'Aosta) mentre le nuotatrici vengono trasportate con pullman presso la piscina dell'Istituto Laura Vicuna a Rivalta.

Il problema relativo agli impianti verrà presto risolto. Sono di imminente realizzazione, infatti, cinque piscine coperte, due a Torino (Borgata Vittoria, Barriera Francia) e tre in provincia (Settimo, Carmagnola e Orbassano) grazie alle quali la attività del Centro di nuoto potrà essere ampliata ed accogliere nuove iscrizioni.

I corsi si protraggono per quattro mesi, si svolgono due volte all'anno. Anche in questo settore, a carattere d'incentivo, gli allievi dovranno superare un esame i cui limiti di tempo sono a carattere scolastico. Per gli allievi sono disponibili cinque brevetti: cavalluccio marino, pesce volante, pesce spada, delfino e squalo. Chi conclude il corso, ottenendo il quinto brevetto, può essere definito un nuotatore dallo stile perfetto, capace di distinguersi in tutte e quattro le specialità. Inutile a questo punto accennare all'importanza formativa del nuoto nello sviluppo dei giovani, soprattutto quando insorgono quegli scompensi fisici che soltanto il nuoto può eliminare o ridurre. Il Centro Olimpia Aziendale Fiat di nuoto ha iniziato l'attività a Rivalta dal 9 ottobre; i maschi frequentano le piscine dai primi di novembre.



ATLETICA LEGGERA

Il Centro svolge la propria attività parzialmente all'anno scolastico. Anche in questo settore, è previsto un esame alla fine del corso con una tabella dei tempi studiata in rapporto alle possibilità dei mini-atleti. Gli iscritti sono oltre 800, l'età varia dai 9 ai 14 anni. Nel periodo invernale, l'attività è svolta in palestra: si inizia con la preparazione fisica e con l'impostazione preatletica generale.

In estate i ragazzi correranno all'aperto cimentandosi in giochi e gare capaci di sollecitare continuamente il loro interesse. Il corso dura 6 anni. Alla fine una serie di brevetti premierà la costanza e la passione degli iscritti. Dopo il ciclo prelimi-

nare, i giovani passeranno a quello pre-atletico (11-12 anni) per concludere con quello preagonistico (13-14 anni).

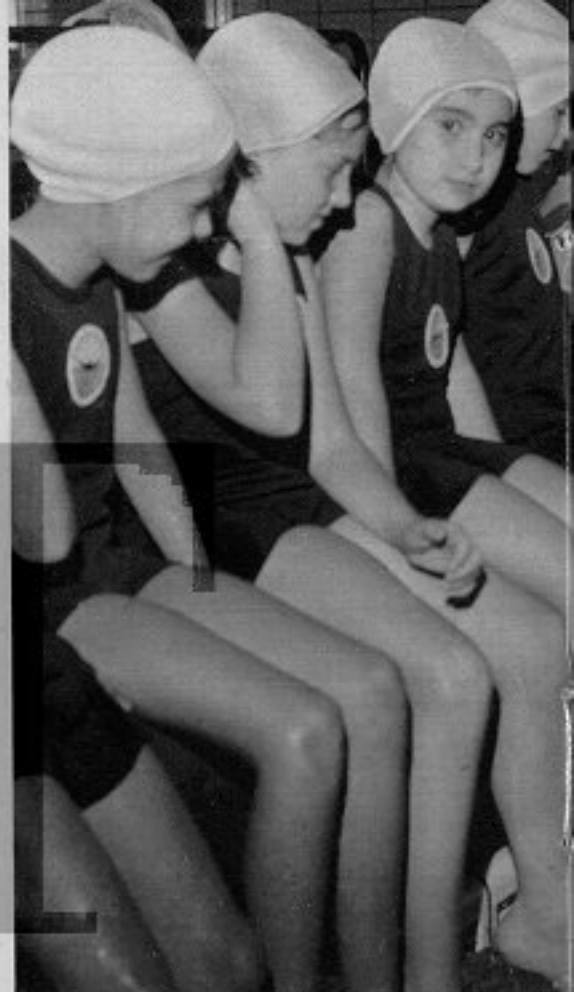
Il Centro Olimpia di atletica svolge le sue funzioni in sei sedi: Mirafiori, Barriera Nizza, Barriera Francia, Borgata Vittoria, Settimo e Carmagnola.

MINIBASKET

Terzo come «anzianità», questo Centro Olimpia Aziendale Fiat ha avuto subito un successo inaspettato.

Anche se la sua costituzione non è stata pubblicizzata, in breve sono giunte oltre 200 domande d'iscrizione. Il gioco è interessante e piace moltissimo ai giovani. In-

Nei Centri Olimpia Aziendali Fiat i giovanissimi (maschi e femmine) si avvicinano per la prima volta allo sport in sedi attrezzate ed accoglienti, guidati da istruttori di alta preparazione. In queste foto i corsi di nuoto, di atletica leggera e di mini-basket.



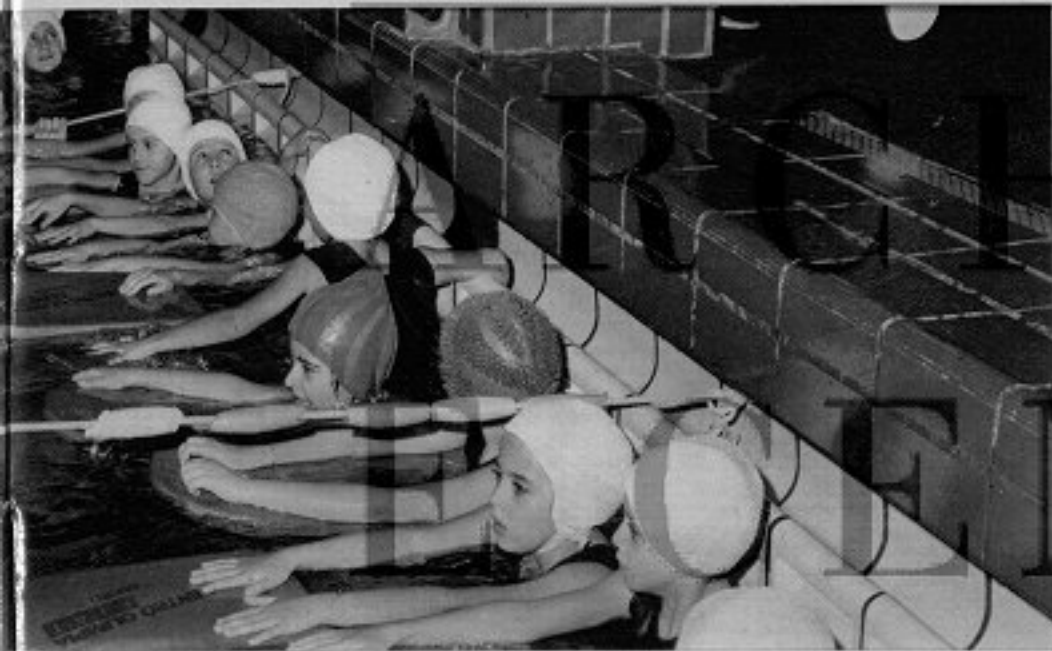
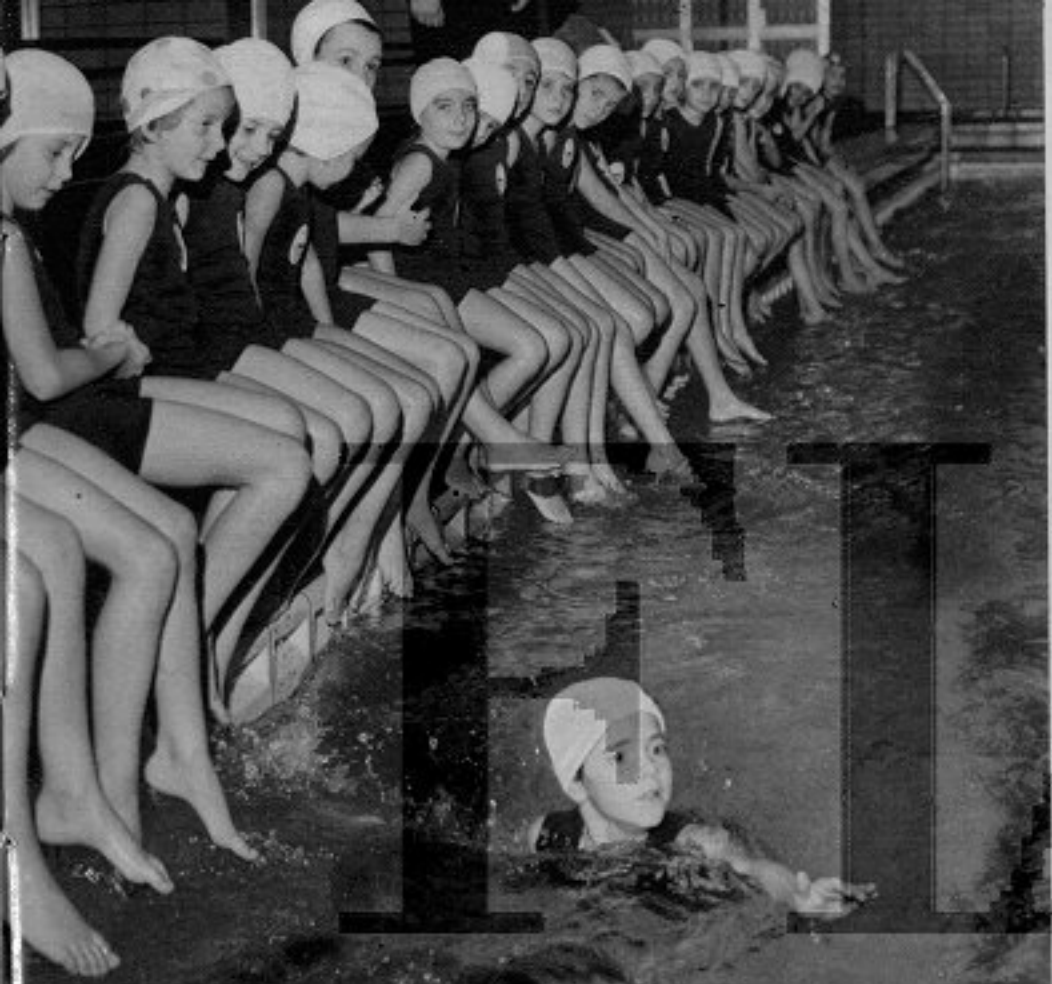
segna loro i primi concetti del gioco di squadra (e quindi della vita) li rende altruisti, li educa ad accettare le decisioni avverse (soprattutto quelle... arbitrali) insomma li inquadra in quella educazione sportiva che è poi anche un sintomo di civiltà.

Il Centro del minibasket è in fase d'avviamento ma prevede l'assegnazione di brevetti di merito e di attestati di frequenza.

Controllare, dirigere, «amministrare» duemila ragazzini con le loro diverse esigenze, con i loro mille problemi non è facile. Ogni giornata d'attività significa un movimento di mezzi e di uomini non indifferenti. Il settore responsabile dei Centri Olimpia Aziendali Fiat — diretto da Eugenio Korwin — ha svolto sinora con perfetto sincronismo, con molta abilità l'imponente mole di lavoro. Per ogni singolo «caso» viene studiato il necessario rimedio, per ogni ragazzo c'è una scheda, un impeccabile controllo sanitario, una nota sulle sue possibilità atletiche. Tre insegnanti coordinano il lavoro degli istruttori dei tre centri, il signor Ridolfi (nuoto), il professor Trucchi (atletica leggera) e il professor Ferrus (basket). Esperti che conoscono a fondo i problemi di questi sport ma soprattutto le esigenze dei giovani che li praticano.

Lo sport italiano ha bisogno di appassionati, sostenitori ma soprattutto di praticanti. I Centri Olimpia hanno anche questo scopo oltre a quello di formare fisicamente i giovani delle nuove generazioni; mettere cioè in risalto le possibilità tecnico-agonistiche dei singoli. Giovani che poi troveranno nel Centro sportivo Fiat l'ambiente ideale per la loro giusta valorizzazione nel campo agonistico italiano e internazionale.

Giorgio Gandolfi



C'è un limite per i record che l'uomo può stabilire?

Due primati prestigiosi: mille chilometri all'ora in auto; 2,29 nel salto in alto - Ma la conquista di nuove misure non conosce battute di arresto.

Non so in quale romanzo, Dostoevskij parla dell'«estasi del numero» che coglie i contabili davanti ai libri mastri in cui le cifre muovono la loro impeccabile danza. Ma un potere ancora più ipnotico racchiudono le tabelle dei records, che in verità sono tipiche della nostra epoca: quando mai si è saputo che Romani o Greci tenessero conto dei primati conquistati nelle Olimpiadi od al circo? (Chissà, forse la parola record in latino od in greco classico non esiste neppure). Così, ho visto l'altro giorno molta gente meditare su una tabella che reca, in venticinque righe, le tappe del record di velocità in automobile: dal 1898, in cui Chasseloup e Laubat, su una Jean-taud, toccarono i 63 chilometri all'ora, ad oggi, 1970, in cui Gary Gabelich sulla Blue Flame a tre ruote, più siluro che auto, ha superato sia pure di pochissimo i mille chilometri: esattamente chilometri 1001,452.

Cerchiamo di farci un'idea più precisa: per migliaia, decine di migliaia di anni l'uomo non ha mai potuto usufruire di velocità superiore a quella del cavallo; grosso modo, sui quaranta o cinquanta chilometri l'ora, per brevi tratti, ed ammettendo che cavalasse un destriero arabo. In sostanza il guerriero egiziano, il saccheggiatore di Gengis Kahn, il cavaleggero delle nostre guerre del Risorgimento, il portafoglio del «Pony Express» in America, marciavano tutti alla stessa velocità.

Poi venne la vaporiera, venne l'automobile, e con quest'ultima la curva logaritmica delle velocità ha preso ad impennarsi vertiginosamente. In estasi davanti alla tabella dei primati, l'uomo scuote la testa e si pone la solita domanda: «Dove andremo a finire? C'è un limite a tutto questo? E' possibile che tutti assieme stiamo salendo per una scala di cui crediamo sempre di essere giunti al termine ed invece non ha mai fine?» ed altre domande di questo genere.

Una risposta inadeguata viene fornita da coloro che si aggrappano ai perfezionamenti della tecnica. E' chiaro che il fronte della tecnologia avanza ed avanza per vie sconosciute, fino a limiti oggi assurdi anche matematicamente: è di ieri l'annuncio della scoperta di onde elettromagnetiche che si sposterebbero a velocità superiore a quella della luce, che Einstein ha dimostrato insuperabili. E' pacifico quindi che i primati di Agello nella velocità su aereo o di Seagrave, Campbell e Cobb in auto, siano subissati dai nuovi mezzi.

Ma vi è ben altro. Dove l'uomo non si serve di macchine, o queste sono relativamente primordiali, i progressi si verificano ugualmente e sono altrettanto sbalorditivi. Record dell'ora in bicicletta: 1893, Desgrange percorre km. 35,225; 1968, il danese Rittler lo supera di 13 chilometri: il primato viene portato a km. 48,66. Ricordo quando Coppi, nel '42, avvicinò i 46 chilometri: si disse che era una misura insuperabile. Bene: Fausto sarebbe stato staccato da Rittler di quasi tre chilometri, e non si dirà che in questo periodo le biciclette si sono trasformate in modo tale da spiegare con il solo progresso meccanico questo balzo favoloso.

Facciamo ancora un passo, e vediamo i primati che l'uomo conquista senza nessun altro aiuto che quello dei suoi muscoli e della sua volontà. Per esempio, nel salto in alto. Il leggendario Cornelius Johnson nel '36 superò per primo i 2 metri, ed i cronisti dello sport si trovarono allora a corto d'aggettivi. Ma ora il sovietico Brumel ha valicato i 2,28 ed il cinese Ni Chi Chin ha toccato i 2,29. «Dove andremo a finire?»

Ricordo una grande data dello sport italiano: il record del 1500 metri di Luigi Beccali, quasi quarant'anni fa: 3'49". I tecnici avevano ammesso che si poteva ancora fare meglio: forse si sarebbe toccato il limite inconcepibile di 3'43". Ed infatti ora Beccali è superato di parecchio, ma il limite è già di oltre dieci secondi più basso: si è giunti a 3'33". «Dove andremo a finire? C'è un limite a tutto questo?»

No, non c'è un limite. Aumenta la base su cui avviene la selezione: ora al mondo siamo più di 3 miliardi, enormi masse, che prima erano ai limiti inferiori della sopravvivenza, sono entrate nell'agone sportivo. Si elaborano nuove tecniche, si studiano nuove alimentazioni, migliorano gli impianti. Direi che l'uomo ha acquistato maggiore disinvoltura psicologica: sa che non ha «muri» davanti a sé, ma semplicemente degli ostacoli che possono, che devono essere abbattuti. Un po' come avviene in montagna: certe pareti appaiono insormontabili, e poi basta che uno le salga e subito è seguito da dozzine di alpinisti.

«Io non ho limiti», questo potrebbe essere l'orgoglio, ma esatto stemma sulla maglia dell'uomo ed è splendido che sia così. Dopo milioni di anni dacché è apparso al mondo, l'uomo comincia solo ora a conoscere un barlume di se stesso e delle sue infinite possibilità. Continuerà a salire questa vertiginosa scala, ogni gradino una conquista, sempre più in alto, sempre più in fretta, sempre più forte... Fino a quando? La domanda non ha risposta.

Carlo Moriondo

Calendario dicembre

ATLETICA PESANTE

- 4-6 - Milano - Torneo Olimpia di Lotta Greco Romana.
- 4-6 - Bologna - Torneo Olimpia di Lotta Stile Libero.
- 5-6 - Savona - Campionati Assoluti di Pesistica.
- 10-13 - Roma - Gran Premio Internaz. di Lotta Greco Romana.

GIOCHI DI SALA

- 6 - Torino - Gara scopistica.
- 20 - Torino - Gara Natalizia di chiusura.

PALLACANESTRO

- 6 - Sesto San Giovanni - Pall. Geas-C.S. Fiat.
- 13 - Torino - C.S. Fiat-Pall. Pejo Brescia.
- 20 - Trieste - Ginn. Triest. Block-C.S. Fiat.

CINE

- 4-5 - ore 21 - «Hello Dolly» (Commedia Musicale) 20th Century Fox.
- 6 - ore 16 e 21 - «Hello Dolly» (Commedia Musicale) 20th Century Fox.
- 8 - ore 10 e 16 - «L'incredibile furto di Mr. Girasole» (Commedia per ragazzi) Walt Disney.

- 11-12 - ore 21 - «La ballata della città senza nome» (Western) Paramount.
- 13 - ore 16 e 21 - «La ballata della città senza nome» (Western) Paramount.
- 18-19 - ore 21 - «La prima volta di Jennifer» (Drammatico) Warner Bros. Vietato ai minori di anni 14.
- 26-27 - ore 16 e 21 - «C'era una volta il West» (Avventuroso) Euro International Film.

GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

GITE DI UN GIORNO
Tutte le domeniche e festivi:

Bardonecchia	L.	650
Beaulard	»	650
Cesana	»	600
Cervinia	»	1.000
Claviere	»	650
Crissolo	»	650
Monginevro	»	800
Prali	»	650
Salice D'Uizio	»	800
Sestriere	»	800

GITA DI DUE GIORNI
26-27 dicembre:

Nizza e la Costa Azzurra	»	16.650
--------------------------	---	--------

GITE DI TRE GIORNI
25-27 dicembre:

Nizza e la Costa Azzurra	»	24.200
Zermatt e Gornergrat	»	30.000

GITE DI QUATTRO GIORNI
31 dicembre-3 gennaio:

Nizza e la Costa Azzurra	»	29.450
Zermatt e Gornergrat	»	37.150

GITE DI CINQUE GIORNI
30 dicembre-3 gennaio:

Verbier	»	37.150
Napoli-Roma-Firenze	»	51.000

Torneo di bocce a Togliatti



A città Togliatti si è svolto un appassionante torneo di bocce tra i rappresentanti delle Sezioni Fiat Meccanica, Carrozzeria, Presse e Produzioni Ausiliarie. La gara, seguita per tutta

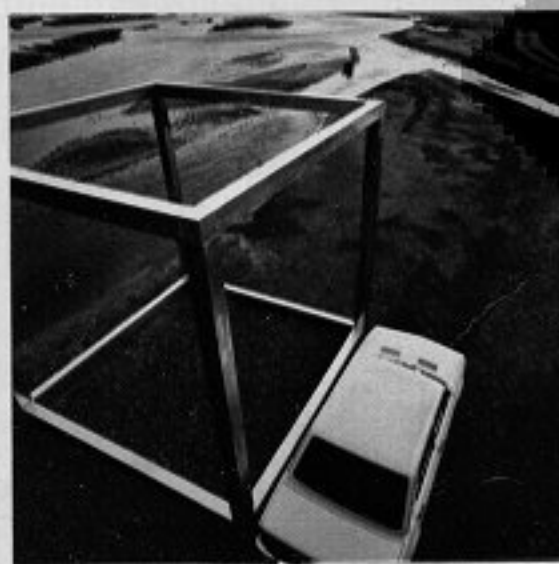
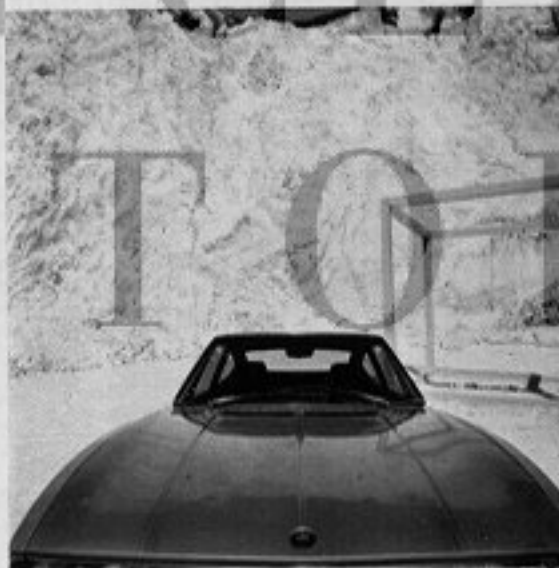
la giornata da un folto pubblico di tifosi, è terminata con la vittoria della squadra della sezione Fonderie composta dai signori Barbero, Bronsino, Capello, Cena. Nella foto, i vincitori.

FIAT

ARCHIVIO

Come nasce un calend

Alcune fotografie che illustrano i calendari Fiat 1971. In questa pagina la copertina e quattro immagini del calendario Vetture nelle quali è costantemente presente un cubo policromo. Nella pagina a fianco le « donne » del calendario Ricambi e il lavoro in quello dei Trattori.



I nostri lettori ricevono in questo numero come ogni anno, con gli auguri dell'Illustrato Fiat, il calendario lungo che utilizza le stesse foto del calendario « Fiat vetture » distribuito in tutto il mondo.

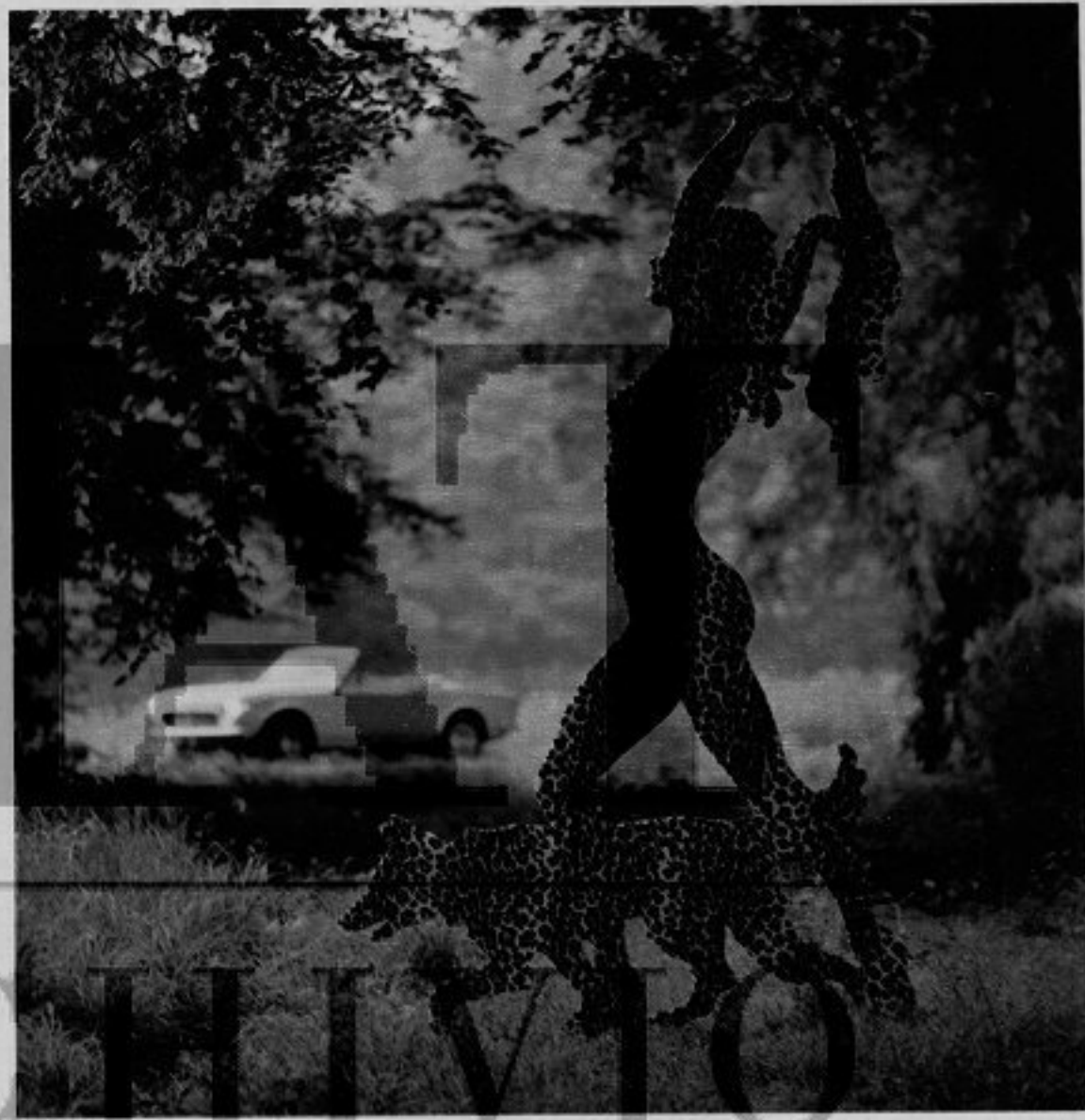
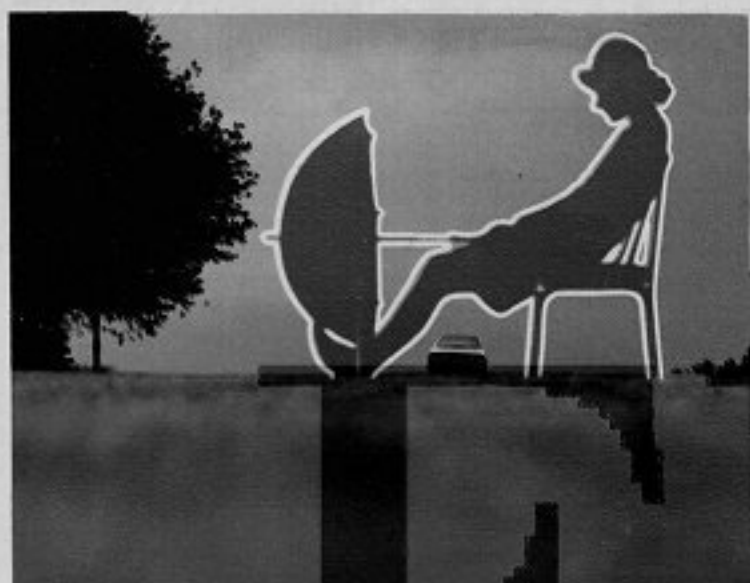
Cogliamo l'occasione per farvi partecipare, anche se a posteriori, a quel mondo di intenzioni, di ideologie, di scelte che precede sempre l'impostazione creativa di un calendario.

Anzi, per farvi meglio valutare l'effettiva rispondenza fra quello che si voleva esprimere e ciò che in realtà il pubblico « vede » e interpreta, abbiamo allargato il discorso anche agli altri due calendari Fiat: il calendario Ricambi e il calendario Trattori.

Esaminiamo le foto del calendario Vetture.

La presenza della struttura a parallelepipedo in ogni tavola può apparire metafisica, emblematica. L'idea potrà suggerire a qualcuno un parallelo con il famoso monolite nero trovato sulla luna dai protagonisti del film « 2001 Odissea nello spazio ». Ma in realtà i nostri cubi colorati assolvono ad uno scopo molto più pratico e preciso: con la loro perfezione geometrica, con la loro origine artificiale perché derivante dall'uomo, sostituiscono i personaggi, che generalmente fanno da contrappunto al soggetto della foto. L'esperimento, nuovo ed interessante, ci sembra riuscito.

Siamo convinti che anche



ario

senza questa nostra spiegazione, chiunque si ponga di fronte, per esempio, alla foto di copertina del calendario, non potrà non rimanere colpito dalla intensità di questa « presenza » che sostituisce l'uomo; una presenza inquietante perché avvertita nell'emblematica perfezione del manufatto (il parallelepipedo rosa).

Con nessun personaggio reale, probabilmente, sarebbe stato possibile creare un clima così drammatico e stimolatore di pensieri così diversi dai soliti: forse, meno razionali e compiuti, ma più profondi ed aperti ad un coraggioso sguardo nella solitudine del nostro destino di uomini.

Un discorso a parte, molto interessante, meriterebbe l'aspetto tecnico di questo servizio fotografico che ha presentato insolite difficoltà logistiche ed organizzative. Vi diremo solo che il « cubo » era formato da elementi di 4 metri che venivano smontati, rimontati, e riverniciati per ogni foto, per 12 volte; che quelle luci così irreali erano attese e fermate in quella frazione di minuto che separa la notte dal giorno; che per portare le vetture dove ve le mostra il calendario, è stato necessario a volte fare dei « miracoli ». Ma ne valeva la pena.

Prendiamo ora il calendario ricambi. La sua destinazione naturale è l'officina del meccanico. Occorre perciò rammentare a questo pubblico maschile l'importanza e l'onnipresenza del ricambio originale Fiat; dove

c'è un uomo che lavora, c'è sempre il pensiero di una donna che fa compagnia, aiuta a fare progetti, che « dà la carica ». E' stato convenuto che questa funzione della donna in certo tipo di informazione pubblicitaria è insostituibile. Però si è inteso opportuno elevare nel tono e nel gusto questa stimolante presenza femminile, sottraendola a quella strumentalizzazione grossolana (e sempre eguale a se stessa) che se da un lato non giova al rispetto che si deve ad ogni donna, dall'altro priva lo spettatore della gioia di completare con la fantasia l'immagine appena suggerita.

Anche in questo caso si sono dovuti risolvere originali problemi tecnici. Pensate a 42 grandi silhouette contornate da fragili tubi al neon « portate a spasso » con il relativo gruppo elettrogeno per zone impervie. Pensate che c'era anche un elettricista sommozzatore che è intervenuto per effettuare i collegamenti quando una silhouette ha dovuto emergere dall'acqua.

Il più « tradizionale » sotto l'aspetto dei mezzi tecnici è il calendario « Fiat trattori », ma ciò non vuol dire che non abbia anche lui una storia.

C'è un filo conduttore, per esempio (anche se invisibile), che unisce tutte le foto: è il Po. Per la realizzazione del servizio è stato infatti scelto il paesaggio attraversato dal grande fiume padano perché la varietà di culture che presenta si prestava ottimamente ad un tacito discorso sulla versatilità e produttività dei trattori Fiat.

Ciò che più si nota, tuttavia, è la felice scelta dei personaggi di LUI e LEI che una regia senza forzature od enfasi, fa muovere con naturalezza in un mondo dominato dalla gioia di vivere e dalla reciproca fiducia, cioè dall'amore. Anche il mezzo meccanico, con il senso di forza e di affidabilità che ispira continuamente, diviene parte integrante di questo discorso sulla « vitalità » del lavoro nei campi.

Ruggero Piccirilli



How a calendar is born

This year as every year, readers of « Illustrato Fiat » receive with this issue and with our best wishes the long calendar using the same pictures as in the Fiat vehicles calendar distributed all over the world.

In fact there are two other calendars as well, one for Fiat spares and the other for Fiat tractors. Let us just have a look at the illustrations in the « vehicle » calendar.

In each picture there is a parallelepiped. This might seem a little mystical or symbolic. But in fact our coloured boxes have a much more practical and precise function. Their geometric perfection is in place of the people who normally provide the counterpoint of the subject of the photographs. A new and interesting experiment which seems to be successful.

An entirely different and equally interesting subject is the technical aspect of these photographs. All we can say is that the « cube » is made up of elements each 4 metres square

which have to be dismantled, reassembled, and repainted for each photograph, 12 times in all.

Now let us look at the spares calendar. Obviously, its destination is the workshop. Everybody knows that where men are at work, there is always the thought of a woman in their minds, to keep them company, help them at their work, take a little of the load off their minds. However, we have taken the opportunity of raising the tone and the standards of this stimulating feminine presence, saving it from the coarsening effect.

In this case too there were original technical problems to be solved. Think of a 12 large silhouettes formed out of fragile neon tubes with the associated electrical equipment.

The most traditional of the calendars, from a technical point of view, is the tractors calendar.

The linking cable even if invisible, which unites all the photographs, is the river Po. To carry out this series of illustrations a stretch of countryside through which the great river flows was chosen because of the variety of farming backgrounds which it offered.



ITALIA

Le due serie di francobolli emesse dalle Poste Italiane che non erano comprese nel programma 1970 e di cui abbiamo fatto cenno nel nostro precedente notiziario hanno le seguenti caratteristiche e raffigurazioni:

— la serie celebrativa della partecipazione garibaldina alla guerra franco-tedesca 1870-1871 è composta da 2 francobolli (L. 20 e L. 50) stampati in rotocalco su carta fluorescente filigranata; la vignetta, unica per ambedue i valori è tratta da una stampa francese dell'epoca, raffigurante Garibaldi alla battaglia di Duglione;

— la serie celebrativa del 25° Anniversario dell'Organizzazione delle Nazioni Unite è composta di due valori (L. 25 e L. 30) e stampata in rotocalco su carta fluorescente non filigranata; la vignetta è unica per i due valori e rappresenta un albero che tra i rami regge l'emblema dell'ONU.



Il 12 novembre è stata effettuata l'emissione di una serie di due francobolli (L. 25 e L. 30) celebrativi del Rotary Club nel 65° anniversario della fondazione: la vignetta, uguale per tutti e due i francobolli, presenta l'emblema ufficiale del Rotary (ruota gialloro a 24 denti con in fondo la scritta « Rotary International »).



Il 24 e 28 novembre due emissioni dedicate la prima al « Completamento della rete telefonica teleselettiva » (L. 25 e L. 30) e la seconda all'« Annata europea per la salvaguardia della natura » (L. 20 e L. 25).

Il 6, il 12 e il 17 dicembre ancora tre emissioni: la prima per la « XII Giornata del Francobollo », la seconda per il « Natale », la terza per il « Centenario della morte di Mercadante ».

Le raffigurazioni e le caratteristiche di queste cinque ultime emissioni saranno illustrate nel prossimo notiziario.

VATICANO

Il 26 novembre u.s. le Poste Vaticane hanno emesso una serie di 5 francobolli in occasione della partenza di Paolo VI per il viaggio in Australia e nelle Filippine; il valore facciale globale è di L. 530 così scomposto:

- L. 25 (Papa in piedi)
- L. 55 (Santo Nino venerato nell'isola di Cebu)
- L. 100 (figura di Madonna con Bambino)
- L. 130 (Cattedrale di Manila)
- L. 220 (Cattedrale di Sidney)

NOTIZIARIO

Si avvertono gli iscritti al Servizio Novità che le prenotazioni in atto si intendono rinnovate per il 1971 senza formalità: la rinuncia al servizio o le variazioni delle quantità prenotate devono effettuarsi per iscritto entro il 31 gennaio 1971 e hanno validità per le emissioni che saranno effettuate nel corso del 1971. Perciò la prima busta novità del 1971 (prevista per la 2° decade di gennaio) conterrà i francobolli emessi a tutto il 31 dicembre 1970 nelle quantità prenotate per tale anno.

LE RUBRICHE VARIE

consigli del medico

Per prevenire i tumori bisogna vincere la paura

Non abbiamo mai parlato di prevenzione dei tumori, consapevoli dell'azione stressante che provoca anche solo l'accenno alla possibilità che una tale malattia possa colpirci. Eppure, ancora oggi, anche se le diverse terapie chirurgiche e mediche hanno fatto dei notevoli progressi, il solo modo per combattere questo terribile flagello è quello di renderci conto che bisogna superare il senso di sgomento che si impadronisce dell'uomo di fronte al dubbio di un tumore.

Generalmente oggi, solo in seguito alla percezione soggettiva di un qualcosa di anormale nel nostro organismo, ci si decide a consultare il medico. E talvolta la paura di un responso non piacevole fa rimandare pericolosamente il controllo. E' questo un grave errore, è stato ed è la remora più deleteria, l'ostacolo più difficile da superare per l'attuazione di una positiva azione previdenziale. Se le visite periodiche di controllo fossero entrate nel

costume di ciascuno di noi, il problema non si porrebbe.

Si sa — e la stampa ne ha sempre parlato ampiamente — che l'unica via sicura per combattere i tumori è la diagnosi precoce, ed, ancora meglio, è la valutazione tempestiva di alcune anomalie (che passano sotto il nome di lesioni precancerose) che rende possibile l'intervento preventivo medico o chirurgico.

Tutto il mondo scientifico lavora per conoscere l'intima essenza delle lesioni tumorali, e se ancora non si è pervenuti alla scoperta di un rimedio infallibile, è certo che progressi notevoli si sono raggiunti nella cura di determinati tumori, sicché si può dire senza eufemismi che alcuni di essi possono essere guariti ed altri tenuti a bada per lunghi anni, tanto da consentire una sopravvivenza normale.

Vi sono in tutte le città centri per la prevenzione e per la diagnosi precoce dei tumori, generici e specifici (per i tumori della sfera genitale delle donne, per quelli polmonari, per quelli cutanei, ecc.). Ma quante sono le persone sane od apparentemente tali che si rivolgono a tali centri? Sono una minoranza, e di questa minoranza una parte è rappresentata da persone che hanno avvertito già qualche di-

sturbo, altra parte da persone che si rivolgono al centro antitumorale spinti più dalla paura che dalla consapevolezza di compiere un atto di cosciente prevenzione.

I tumori, qualunque sia la loro natura, non devono incutere la paura del destino segnato, della predestinazione fatalistica. Bisogna convincersi che il tumore, anche quello cosiddetto maligno non è più deleterio, agli effetti della sopravvivenza, di molte altre malattie (come ad esempio alcune affezioni cardio-vascolari, epatiche, ecc.), le quali, quando non sono diagnosticate o curate a tempo, possono portare, talvolta più del tumore, ad esiti infelici. Eppure queste non provocano quell'ansia che invece provoca il sospetto di un tumore.

La condizione indispensabile nella lotta contro i tumori è costituita dalla piena e consapevole presa di coscienza da parte di tutti — sani e non sani — che queste affezioni possono essere affrontate e combattute con maggior successo quando siano sospettate o scoperte tempestivamente. E questo può ottenersi solamente con il controllo medico periodico negli appositi centri diagnostici, liberamente fatto senza pregiudizi e senza timori.

dr. Enzo

Scacchi

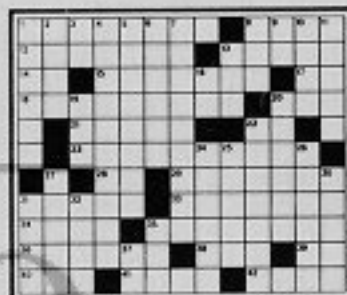
PROBLEMA N. 154



Il Bianco muove 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. Per suonarlo occorre molto fiato - 8. Un lusso da paschia - 12. Nome d'uomo - 13. Gonfiore acquoso - 14. L'inizio delle ostilità - 15. Missiva - 17. Piacenza - 18. Casa di cura - 20. Città dell'Olanda - 21. Anfiteatri - 22. Sopra - 23. Non hanno dimistichezza col galateo - 28. Sigla dell'Olanda - 29. Coraggioso - 31. Un insetto... sanguinario - 33. Cel. castello presso Trieste - 34. Non credono in Dio - 35. Cel. poeta greco - 36. Fare il bucato - 38. Pronome personale - 39. Trapani - 40. Altare - 41. Fan ballare i marinai - 42. Un continente.

VERTICALI: 1. Famoso asso del volante - 2. Un fiore e un colore - 3. Piume siberiano - 4. Un frutto a spicchi - 5. Reggione i calzoni - 6. Lega metallica - 7. Celebre romanzo di V. Hugo - 8. Nome di donna - 9. Sovrano - 10. Sceriffo - 11. Possedimento portoghese in Cina - 13. Ammiraglio - 16. Egli - 19. Il centro dell'ordinamento - 20. Uomini meccanici - 22. La città della donna che diede da bere a Gesù - 24. Fa la forza - 25. Da spettacolo sotto le tende - 26. Precisi, puntuali - 27. Cambiare (tr.) - 30. Famoso santuario - 31. Armese del fornaio - 32. Con una, Archimede avrebbe sollevato il mondo - 35. Un ufficiale (abbrev.) - 37. Rovigo.

Da « La Settimana Enigmistica ». Diritti riservati.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



PROBLEMA N. 153

Soluzione: 1. Ad-od.

ILLUSTRATO FIAT

Direzione e Comitato di Redazione
Direzione Relazioni Esterne Fiat
10100 Torino, Corso Marconi, 10
(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 3-12-60 - Resp. Giuseppe Andrucci

Stampato il 5 dicembre 1970
Rotocalco Caprotti & C. Torino, Via Villar 2
PRINTED IN ITALY

chiesti nelle tinte in voga: mirtillo, viola, prugna, marrone castagna, azzurro nordico, giallo ranuncolo, nero e blu marine. Il vertice dell'eleganza si toccherà con la tuta-termica in nailon con colletto in pelliccia sintetica: corredata di tante tasche percorse da veloci zip, riscaldata internamente dai movili, più un foglio ultraleggero di alluminio per mantenere la temperatura costante del corpo, è la formula di stile olimpionico indicata per le sciatrici provette (prezzo 44 mila).

Divertenti le molle macroscopiche in volpe canadese, in capra, con la parte interna in pelle, sono costose, dalle 13 alle 35 mila, potrebbero suggerire un regalo natalizio. L'esplosione della fantasia si verifica nel campo del dopo-sci: sono arrivati i pantaloni in pelle scamosciata a losanghe tipo arlecchino nelle tonalità del beige, marrone e tinte di negre da abbinare al maglione dolce

vita a coste e completarsi con un mini-gilet da pastore in pelle di agnello. Simpatiche ed economiche le pellicce « povere » ma di grande successo in mongolia sintetica, riccioluta e candida tagliata a montgomery, con cappuccio: pratiche e calde (vanno in lavatrice) risolvono le occasioni città-montagna (40-45 mila). Ideale per montagna il maxi in agnellone da pecorale abruzzese o la pelliccia di capra bionda del Tibet. Alla « sportiva » si svolgeranno le serate in montagna, semplicemente con i pantaloni gaucho, i knickerbocker e quelli zuffati (in pelle sulle 35, in jersey di lana o in tweed dalle 12 alle 16). Maglioni, camicette, minipuli corti a vita (ritornano con la pretesa di novità) qualche gilet da cavernicola in pelle di daino, tipo straccio, identico a quello per pulire la macchina, daranno un tono spigliato e giovanile alle notti bianche a quota 2000.

Elsa Rossetti

Le pellicce di tipo primitivo: (a sinistra) in capra bionda del Tibet; l'altra è in mongolia sintetica stile Montgomery. Le calzature ispirate ai giapponesi sono in agnello a pelo lungo e in capretto riccioluto.





I nostri bimbi



Tante cose di nostri dipendenti sono state di recente allietate da giochi rosa e da giochi azzurri. Dissimo qui di seguito i nominativi dei neonati. A tutti i papà e alle mamme ed ai piccini affettuosi auguri.

SEZIONE SEDE CENTRALE

SIMONA, di Piero ADORNO; MARCELLA, di Vincenzo ALEANDRI; ANTONELLA, di Mario ALESSIATO; MARCO, del p.i. Stefano AMOSSO e di Silvana CAGLIERI (Sez. Off. Suss. Aut.); SECONDO, di Giovanni BACCHETTI; STEFANO, del p.i. Giancarlo BERTONA; MARCO, dell'ing. Giorgio BRANDOLINI; MASSIMO, di Stefano CAMMISA; DANIELA, di Massimo CAMPAGNOLA; FABRIZIO, di Angelo CAMUFFO e di Anna Maria POZZO (Sez. Spa); MARCO, di Michele CASTAGNERI; DEBORAH, di Massimiliano CAVALLARI; ANDREA, di Piero CAVALIERO; LAURA, del p.i. Leopoldo CERONE; DANILO GIUSEPPE, di Simone COLOMBO; ANDREA, del dott. Maurizio DE GIOVANNI; EMILIA, di Mario FABBRI; ROBERTO, del dott. Gian Franco FACCIANO; FABRIZIO, di Rinaldo FERRATO; MONICA, di Remo FERRERA; CHIARA MARIA, di Giovanni FIORA; FRANCESCO, del dott. Pier Paolo GADDO; KATIA, di Bruno GARBIN; ADELE, del dott. Giorgio GIORDA; SABRINA, di Michele GIRAUDO; GIANLUCA, di Vito GORBI; ANDREA, di Nicola IANNUCCI; SIMONE, di Enzo LEPRAI; DOROTEA, di Francesco LOIACONO; SIMONA, di Giuseppe LUCIDI; BARBARA, di Michele LUPO; STEFANIA, del dott. Aurelio MANCINI; GIANLUCA, del rag. Antonio MANZO; ENRICA, del p.i. Luciano MARINO; MARCO, del p.i. Mario MASI; EMANUELA, di Rossella MAZZONI PAPINI; LUCA, di Giulio MINOIA; ROSANA, di Ciro MONCINO; BARBARA, del p.i. Giuseppe NOVAK; PAOLO, di Carla PAGLIA MONTI; STEFANO, di Giuseppe PARNERO; FABRIZIO, di Rodolfo PELEGATTI; LORENZO, dell'ing. Domenico PIERUCCI e di Rosanna CONSONI (Fiat Grand Motor); MARZIA, del p.i. Pietro POMERO; SIMONA, di Ernestina RAMELLA BOISA; SILVIA, del p.i. Giuseppe ROMUSI; BARBARA, del p.i. Giorgio RUSSO; ELENA, di Anna RUBATTO CORIASSO; DARIO, dell'ing. Vittorio SAITTA; LULIA, di Agostino SANTO; PAOLA, del dott. Riccardo SCALET e della rag. Irene BERT; ARIANNA, di Aristide SEMENZATO; SABINA, di Enzo SUCCO; LAURELLA, di Giovanni TRICERRI; CECILIA, del p.i. Giorgio TURRATI; ALESSANDRO, del p.i. Roberto USSEGLIO VIRETTA; STEFANO, del p.i. Sergio VINDONI.



Romano, figlio di Leonardo Piccolella (Gruppo Prod. Ausiliarie)



Cinzia e Roberto, figli di Giovanni Rolando (Sezione Spa)



Maria Cristina, nipote di Andrea Buffa (Anziano Fiat)



Giuseppe, figlio di Salvatore Castania (Gruppo Prod. Ausiliarie)



Mauro e Loris, figli di Carlo Datarra (Sezione Spa)



Valentino, figlio di Antonio Venditti (Sez. Off. di Rivalta)



Franco e Daniela, figli di Giulio Filippini (Sede Centrale)



Paolo e Daniele, figli di Vittorio Pivetta (Sezione Ages)

DELLI, CARLA, di Giovanni ASCHIERI; WALTER, di Felice ASPEGIANO; ELVIO, di Bruno BERTONE; ADELINA, di Pietro BISCARDI; LAURA, di Lorenzo BOGETTI; SERGIO, di Vincenzo CACCIATORE; CHIARA, del p.i. Mario CARLINO; VALERIA, di Antonio CERAVO; ADRIANA, di Edoardo COLOMBO; MARIA, di Eugenio CORCATTI; MONICA, di Bruno Attilio COSTA; GIANCARLO, di Giuseppe CRISCIONE; MARIO, di Giuseppe D'ALTO; EMANUELE, di Angelo DANTE; PIERPAOLO, di Luigino DESOGUS; MICHELE, di Francesco DORONZO; BARBARA, di Elvio FERRAZZI; CLAUDIO, di Giorgio FILIPPI; OSVALDO, di Giuseppe FISSOLO; FRANCESCO, di Domenico FORTUNA; LILIANA, di Angelo GALANTE; FABRIZIO, di Benito GENTILE; BARBARA, di Giovanni GIULIANO; ROBERTO, di Mario GRELLA; MATTEO, di Domenico GROPPA; CINZIA, di Aristide LANZONI; FABRIZIO, di Elio LONGO; SIMONA, di Elio MARTINI; MONICA, di Michele MARTINI; WALTER, di Pietro MINA; LUCIANA, di Antonio MOLICA; ROSSELLA, di Giovanni MORELLO; GIUSEPPE, di Adriano MORLONDO; ANITA, di Aurelio OLMO e Rita CARPINELLI; PAOLO, di Francesco OLOCCHI; MASSIMILIANO, di Mario PALMA; DANIELA, di Cesare RASO; PAOLO, di Pier Angelo REDANA; ANTONIO, di Sebastiano RICOTTA; CRISTINA, di Domenico ROSSO; MARIA, di Luigi SARACINO; ANNA, di Enrico SAVELLI; GERARDO, di Nicola SCAPUPO; ROBERTA, di Franco SCIANDRA; SIMONA, di Giovanni SCOTTA; SONIA, di Mario SCOTTI; MAURO, di Dino SIMONETTI; MONICA, di Giovanni TARDITO; VITO, di Gerardo TARTAGLIA; RAFFAELLA, di Oreste VITTONI.

SEZIONE STABILIMENTI DI AVIGLIANA — CRISTINA, di Mario BORRIS; LUCA, di Sandro SIVIERO.

GRUPPO PRODUZIONI AUTOMOBILISTICHE

TERESA, di Michele ALBERGO; MARIA GIOVANNA, di Giuseppe ALLEGRETTO; ROBERTO, di Luigi AMARENA; MARCO, di Bruno AVANZI; DANIELA, di Tino BASSO; DANIELA, di Gaspare BERTUGLIA; SILVANO, di Livio BOSA; ANGELA, di Giuseppe BOTTALICO; FABRIZIO, di Vittorio BRACCO; ARCANGELA, di Michele CAPUTO; PAOLO, di Mario CASSANO; NICOLA, di Giorgio CAVALLARO; ENRICO, di Domenico CIOFFI; EDGARDO, di Pietro CODA ZABETTA; IVONNE, di Francesco COPPOLA; ALESSANDRO, di Giuseppe CORRENDO; RICCARDO, di Silvestro COSTANTINO; MAURO, di Francesco DALLORTO; PILOMENA, di Gennaro DALOISO; ALESSANDRO, di Silvio DE FLORA; TIZIANO, di Carlo DELLA SELVA; GIANLUCA, di Graziano DURIN; DORIANA STEFANIA, di Giuseppe ELIA; GIULIANO, di Enrico ERMAN; EDGARDO, del p.i. Vincenzo ESPOSITO; MONICA, di Carlo FABBRO; CINZIA, di Giacomo FANTINI; STEFANIA, del p.i. Giulio Cesare FERRERO; MORENO, di Attilio FIANDRA; LUISA, di Silvio GALLA; SIMONE, di Ugo CARDINALE; DARIO, di Pier Francesco GARINO; LAURA, di Maurizio GHIRALDINI; FABRIZIO, di Giorgio GHISLA; GIORGIO, di Mario GIULIANO; ANTONIO, di Sebastiano GORGA; IOLE, di Sabino IMBIMBO; CHRISTIAN, di Ermenegildo LAZZARIN; ANGELA, di Gaetano LO BELLO; MARIANNA, di Bruno LOLL; DONATO, di

Pietro LOMBARDI; LUCA, di Pasquale LOPARCO; MARIANGELA, di Paolo LUCHENA; PIETRO, del rag. Dante MACCARIO; ANTONIO, di Michele MANNA; LUCIANO, di Nunzio MARANGOLA; NICOLA, di Nicola MARCIA; GIANFRANCO, di Giuseppe MESSERE; SIMONETTA, di Guido MICHELIN; CLAUDIO, di Andrea MONTIERO; CLAUDIA, di Michelangelo MORELLO; PIAVIO, di Stefano NEGRO; LORIS, di Giuseppe NOSELLA; ROBERTO, di Pietro OLIVIERI; PATRIZIA, di Angelo PASCHETTA; VINCENZO, di Pasquale PEZZANO; STEFANO, di Antonio PITZALIS; STEFANO, del p.i. Adalberto PLETAVINO; BARBARA, del p.i. Giuseppe RUBOLA e di Adriana CURINO; GIUSEPPE, di Angelo SABATINO; VALERIANO, di Corrado SANTI; GERARDO, di Florentino SANTORO; GARTANO, di Giuseppe SANTORO; MAURIZIO, di Aniello SAPIO; SALVATORE, di Ernesto SOLIMA; MAURO, di Silvio SPIGOLAN; PIO, di Matteo TALIA; LUCA, di Marco TARDITO; MARIA, di Guido TESTA; MARCO, di Agostino TOCCI; FILIPPO, di Lodovico TRONCA; GABRIELLA, di Enrico URBANO; STEFANIA, di Sergio VERGNANO; MICHELE, di Maddalena VIAZZO; PIROPPAZ, MASSIMILIANO, di Orlando VISCOMI; STEFANO, del rag. Pasquale ZANOLLI e della rag. Maria Angela MARGARIA; GIANLUCA, di Luciano ZATTARIN.

SEZIONE OFFICINE DI RIVALTA

MARCO, del p.i. Mario BARONI; GIAN MATTEO, di Michele BREZZO; DANIELE, di Francesco FORESTIERO; ANGELA, di Antonio GIANNI; LUCA, di Franco GILMOZZI e di Desi COMBA (Direz. Produz. Ausiliarie); MONICA, della rag. Fernanda GIORANO RIBETTO; STEFANIA, di Sergio MADELLA; CRISTIANA, di Renato MICHELETTI; MASSIMILIANO, di Giuseppe PESARE; GIAN CARLO, di Antonio PETTAZZI; LAURA, di Michele RIBAUDO; BARBARA, del p.i. Alberto SIRENA; MICHELE, di Anna Maria SPINELLI; CASSINA; SABINA, del p.i. Carlo VALETTI.

SEZIONE OFFICINE SUSSIDIARIE AUTO

CLAUDIO, di Sergio ANSALDI; ETTORE, di Vincenzo AZZARITI; ROBERTO, di Mario ANSELMA; ANNA RITA, di Antonio ARMINIO; ANTONELLA, di Rosaria ACQUAFONDATA; PASQUALE, di Ettore ANASTASI; GABRIELLA, di Virgilio BELLO; ELISA, di Carlo BONIN FAVRO; ALFIO, di Gaetano BRUNNO; MAURIZIO, di Francesco BRUNO; ALESSANDRA, di Pierino CAPRA; MARCO, di Carlo CASALINI; MAURIZIO, di Walter CAVAGLIATO; ENRICA, di Giuseppe CERUTI; RAFFAELLA, di Aldo CERUTTI; LUCA, di Gabriele CHIAVARINI; GIAN LUCA, di Umberto CIAMPICCHETTI; GIANI, di Igino CIPANI; DEBORAH, di Vincenzo COLOMBO; BARBARA, di Giorgio COSTA; LUIGI, di Raffaele COZZOLINO; STEFANO, di Lorenzo DIAZINO; PAOLA, di Luigi DE LEONIBUS; FRANCESCO, di Luigi DE LUCA BOSSO; SILVIA, di Michele DELTETTO; FEDERICO, di Sergio DENEGRI; ELISA, di Leandro FAVRO; LAURA, di Antonio GENOVESE; ANDREA, di Felice GRAZIANO; ANGELA, di Gennaro LANZETTA; MICHELE, di Francesco LA ROSA; MONICA, di Spirito LITIZZETTO; ALESSANDRO, di Remigio LUISON; MARCO, del p.i. Vincenzo MANFREDI; ROSALBA, di Vincenzo MARANDO; ALESSANDRA, del rag. Pietro



Emilio, figlio di Palmirino Gigliotti Iaccino (Sez. Ricambi)



Nicola e Rosanna, figli di Giuseppe Romano (Sezione Ferriere)



Claudio, figlio di Renzo Delmonte (Sez. Fonderie e Fucine)



Domenico e Massimo, figli di Oreste Casella (Gruppo Prod. Auto)

MARSANI; CRISTIANO, di Giovanni MASIERO; VINCENZA, di Francesco MIGLIACCIO; ORNELLA, di Ciro NAPPI; GIANFRANCO, di Giuseppe PAPPALARDO; CLAUDIA, di Gaetano PELLINO; MARCO, di Alfredo PLACIDO; FULVIA, di Giovanni COZZATO; MAURIZIA, di Riccardo REBOLA; FILIPPO, di Giuseppe RIZZO; ALESSANDRO, del p.i. Amedeo SAITTO; SARA, di Aristide SCORFINZA; ROBERTINO, di Mario SINIGLIA; CARMELO, di Vittorio SORRELLI; BARBARA, di Felice TOYA; MARCO, di Antonio VIRANO; ROBERTO, di Luigi ZANETTI; ROMINA, di Tommaso ZERELLA.

SEZIONE RICAMBI

MARIA VITTORIA, di Carlo BALBI; MARIO, di Rocco DE GESE; ENRICO, di Federico FERRARI; STEFANO, di Luigi LOMBARDI; TERESA, di Giovanni MASALA; NICOLA, di Tommaso MICELLOTTA; BARBARA, di Cesare TRINCHERO.

SEZIONE SPA

LUANA, di Antonio ANDREZZI; ANTONELLA, di Vito ANTONACCI; RICCARDO, di Eugenio AVENA; CRISTINA, di Camillo BALONZINO; LUCA, di Giovanni BERT; DANIELA, di Giacomo BRUNETTI; DANIELA, di Antonio CADAU; GIANFRANCO, di Francesco CAMBARAU; FRANCESCO, di Antonio CANALI; LAURA, di Vito CARRARO; LAURA, di Idige CASORIA; ANAMARIA, di Idige CASORIA; NICOLA, di Salvatore CHIARELLI; ANTONELLA, di Salvatore CONGIU; FRANCESCO, di Antonio CONTEGUA; FLAVIA, di Walter CORTI; ANTONINO, di Gaetano D'AMICO; ROSARIO, di Domenico D'ANGELO; PILOMENA, di Paolo DABBAIO; MARIANGELA, di Luigi DEZZANI; DOMENICO, di Rocco DI LEO; MARIA, di Cataldo FACCENDA; LUCA, di Mario FARINA; ALFREDO, di Adriano FERRARIS; ANNA TERESA, di Benito FIORE; IVAN, di Francesco FRANZESE; CESARE, di Luigi GAMBINO; RAFFAELE, di Gennaro GARIBBA; CLAUDIO ROBERTO, di Luciano GASTALDELO; MARCO, di Gaspare GILI; PAOLO, di Giuseppe GIORDA e di Carla GABUTI (Sez. Sede Centrale); FABIO, di Ottavio GISMONDI; ROBERTO, di Umberto GIULIANI; ANGELA, di Vincenzo IULIANO; CINZIA, di Michele LAVAGNA; FIORINA, di Pasquale LASCOLA; ISA, di Giovanni LEBRATORE; GIUSEPPINA, di Giuseppe LICANDRO; ROSARIA, di Salvatore LOIACONO; MASSIMILIANO, di Antonio MANCA; GIUSEPPE, di Michele MOCCA; ANTONELLA, di Giovanni NELA; GIUSEPPINA, di Giovanni NELA; IDA, di Edoardo NICOLETTI; ANTONELLA, di Giambattista NOTARANGELO; SONIA, di Giacomino ORO; PATRIZIA, di Andrea PARRINELLO; MAURA, di Eraldo PENTONERO; GIUSEPPE, di Andrea PIGNONE; PAOLA, di Antonio PLOZZI; MASSIMO, di Giuseppe RESTIVO; MIRIAM, di Italo ROSTAN; ANTONIO, di Mario SAGGIORO; ANNA, di Luigi SANTORO; CARMELA, di Pietro SCAPPATURA; PAOLA, di Mario SERDINO; MAURO, di Carmelo SIMONETTI; IVAN, di Mario SPINELLI; GIANCARLO, di Francesco SPULITTU; MARIA CRISTINA, di Francesco SPULITTU; ELISABETTA, di Carmine TORTORELLI; SABRINA, di Giovanni VALLIGA; MARIA GRAZIA, di Mario VENOSA; NADIA, di Antonio Michelino VIETI; ANTONIO, di Mario ZECOLI; FABIO MASSIMO, di Vito ZOPPO.

STABILIMENTO OFFICINE DI STURA

MAURO, di Antonio ATTANASI; SABRINA BARBARA, di Antonino COSTANTINO; ROBERTO, di Salvatore D'ANGELO; ANGELO, di Nicola DISABATO; DOMENICO ANTONIO, di Matteo DRUETTA; DANIELE, di Santo DE FAZIO; LAURA, di Luciano LUPO; GIOVANNI, di Francesco LOPIS; UGO, di Luigi LUNTO; SANTE, di Sergio MARTINUZZI; NICOLA, di Domenico MATRI; FRANCA, di Pincenzio MAZZO; ANTONIO, di Alfonso PISACANE; CARMINE, di Luciano PETRONI; SERGIO, di Angelo PEDONE; DEBORAH, di Santo PROVEATO; ALESSANDRO, di Giuseppe PRACELLA; DOMENICA, di Mario QUARANTA.

(continua nella pagina seguente)



Giuseppe e Danilo,
figli di Benito Falbo
(Sez. Spa)



Gianluca,
figlio di Arturo Bonnot
(Sez. Fonderie e Fucine)



Marco,
figlio di Maria Zarattini
(Gruppo Prod. Auto)



Stefania e Tiziana,
figlie di Giacomo Bollini
(Gruppo Prod. Auto)



Anna Maria e Giorgio,
figli di Giuseppe Rabino
(Sezione Osa)

STEFANIA, di Giuseppe ROMITO; MARCO, di Pasquale RESELLI; TERESA, di Giovanni REALE; GRAZIA, di Umberto SCIANNAMORE; STEFANIA, di Angelo SEMERARO; MARCO, di Gianfranco SIBINO; LUCA, di Pietro TESO; ANTONELLA, di Benito VICO; MATTEO, di Francesco VITALE; LUISA, di Franco ZOLA.

SEZIONE AGES — LUCA, di Claudio BEDETTI.

SEZIONE MOTORI AVIO — BARBARA, del dr. Enrico BERTERO; EMANUELA, di Francesco BRUSCIANO; DOMENICO, di Giuseppe COLANERI; MARIA, di Walter COLAZZO; ELENA, di Gaspare CORIASSO; MARZIA, del p.i. Manlio CIACANI e di Maria Grazia ASINARDI (Sez. Off. Sussidi Auto); CHIARA, di Franco LODONE; ELENA, dell'ing. Alberto MECOZZI; CLAUDIA, di Giovanni MERLIN; RENATO, di Giovanni NOBILE; MARCO, di Maria Teresa RABINO REMONDINO; STEFANO, di Baldassarre RICCA; VINCENTO, di Michele TUCCI; MASSIMILIANO, di Giovanni VARETTO.

SEZIONE VELIVOLI — DANIELA, di Franco BARACCO; SANDRA, di Pierino BARBOTTO; TIZIANA, di Andrea BARDOCCHI; ROBERTO, di Renzo BIGNARDI; PATRIZIA, di Francesco BUONDONNO; PAOLA, di Antonio CAPELLO; ERMENIA, di Luciano CASSETTA; LORENZO, di Antonio CIRRIANO; MARINA, di Carlo CORBINI; CONCETTA, di Gennaro DELLA PIETRA; CINZIA, di Giovanni DRAGO; ANNAMARIA, di Giovanni FASSIO; FABRIZIO, del p.i. Renzo GIULIO TONOLO; FABIO, di Vincenzo PAULISI; ALESSANDRA, di Vittorio GUZZON; GIOVANNI, del p.i. Mario MALUCCHI; GIAN LUIGI, di Giovanni MALVASSORA e di Emilia TUCCI (Sez. Sede Centrale); PAOLA, di Luigi MARCHESE; GIANLUCA, di Guido MAZZANTI; DAVIDE, di Domenico MIAGLIA; MARIA ANTONIETTA, di Pier Enrico OTTOLINI; ALESSANDRO, di Carlo PASQUINO; MARIA, di Abbonio PISANO; ANNA MARIA, di Antonino ROMEO; SERGIO, di Luciano SANNINO; LAURA, di Vincenzo TADDEI; MAURIZIO, di Luciano TRIGOLO; CRISTINA, di Giovanni VERDE; DIEGO, di Renato VIVO.

FIAT GRANDI MOTORI — ROBERTO, della rag. Letizia ANTOLINI GAMBERINI; CARMELA, di Vincenzo BELLETTI; PAOLA, di Angelo CAMPORESE; GIORGIA, di Elio DEZZUTTI; LUIGI, di Raffaele FOGLIETTO; SILVIA, di Mauro GENTINA; STEFANIA, di Marco LENTINI; FRANCESCO, di Vincenzo LORIA; SANDRO, di Giuseppe MARCHESE; MASSIMO, di Luigi MINICOZZI; SILVIA, di Marcello MIRABELLA; PAOLA, di Maria Luisa PIAI BURSI; SANDRA, di Giovanni RICCIARDI.

SEZIONE MATERIALE FERROVIARIO — MARILENA, di Giovanni ALASSA; EZIO, di Giovanni BERNARDI; GIUSEPPE, di Luciano GIACOBBE; LARA, di Edoardo BEZZETTI e di Adriana COTTURA.

DIREZIONE PRODUZIONI AUSILIARIE — MARCO, di Giorgio ARTURI; SIMONA, del p.i. Umberto AUSILI; MONICA, di Mario DI MUZIO; MARTINA, del p.i. Attilio MARZARI; SABINO, di Pietro MORRA; TANIA, di Leonardo SINI; DANIELA, di Adriano TURINA.

SEZIONE COSTRUZIONI E IMPIANTI — ARMANDO, di Giacomo CUCINOTTA; ROBERTO, del geom. Giovanni Battista GIORDANO.

SEZIONE METALLI — SANTINA, di Domenico CALVO.

DIREZIONE RICAMBI — MICHELE, di Mario D'ALOIA.

SEZIONE OFFICINE DI FIRENZE — MARCO, di Sorrentino BENVENUTI; SIMONE, di Piero GASPARINI; DONELLA, di Emilio GRATI; PAOLO, di Umberto MECOZZI; STEFANIA, di Rodolfo MISTRI.

SEZIONE OFFICINE DI MODENA — MASSIMO, di Emerico BERNI; STEFANO, di Luciano GIBERTONI; RITA e SANDRA, del p.i. Ermanno MALAGOLI; MASSIMO, di Giuliano MARI; MATTEO, di Eremberto PICCINI; ALESSANDRO, di Silvio ROMA; BRUNO, di Gian Carlo SERAFINI; ANNALISA e ANTONELLA, di Lino TESINI; MAURIZIO, del p.i. Angelo VINCINI.

NOZZE D'ORO

Hanno festeggiato i cinquant'anni di matrimonio i coniugi Emilia e Mario Brunelli (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 1); Giacinta e Giuseppe Peretti (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 2); Giuseppina e Battista Varetto (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 3); Eugenia e Luigi Barbero (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 4); Maria e Attilio Cima (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 5); Angela Maria e Gaetano Andelli (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 6); Cesarina e Massimo Galligani (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 7); Anna e Francesco Mazzone (foto 8) genitori di Giuseppe Mazzone (Sezione OSA); Maria e Francesco Barberino (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 9); Delfina e Federico Daghero (Anziano Fiat) (foto 10); Palmira e Andrea Rizzo (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 11); Rosa e Antonio Coriasso (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 12); Pierina e Carlo Piatti (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) (foto 13); Clotilde e Giuseppe Marchiò (Anziano Fiat) (foto 14).

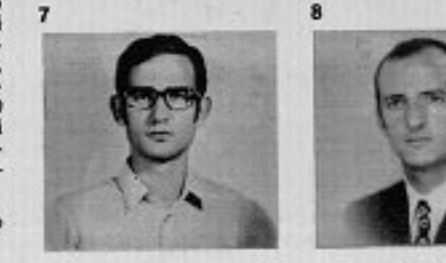
A tutti «Illustrato Fiat» invia molti auguri e felicitazioni.



LAUREE E DIPLOMI

Anita (foto 1), figlia di Matteo Piovano (Sezione Velivoli) si è laureata in Lettere e Filosofia presso l'Università di Torino; Liliana (foto 2), figlia di Aquilino Gallo (Sez. Materiale Ferroviario) ha conseguito la laurea in Ingegneria Elettronica a Torino; Bruna (foto 3), figlia di Maria Muratore ved. Marra (Sede Centrale) si è laureata in Chimica pura a pieni voti; Alfonso (foto 4), figlio di Luigi Adda (Anziano Fiat) ha conseguito nel 1966 la laurea in Scienze Politiche e recentemente quella in Giurisprudenza; Mario (foto 5), figlio del cav. Aminta Massara (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) si è laureato in Ingegneria Chimica presso l'Università di Torino; Riccardo (foto 6), figlio di Giovanni Ricchetta (Fiat Grandi Motori) si è laureato in Economia e Commercio; Massimo (foto 7), figlio di Pietro Moretti (Anziano Fiat, Premio Fedeltà) si è laureato in Ingegneria Meccanica all'Università di Pisa; Walter (foto 8), figlio di Giuseppe Vignale (D.F.S.A. Servizio Progetti Estero, Mirafiori) si è laureato in Ingegneria Meccanica all'Università di Torino con 110 con lode; Pier Luigi (foto 9), figlio di Luigi Bellardi (Gruppo Prod. Automobiliistiche) ha conseguito il diploma di geometra.

Ai neo laureati e diplomati «Illustrato Fiat» invia affettuosi auguri.



FIAT NELLE FAMIGLIE

11



12



13



14



NOZZE

SEZIONE SEDE CENTRALE — Silvana CARMAGNA con l'ing. Carlo LAZZARINO; Oscar GIACOMELLI; Clara GABIANO; p.i. Gian Franco DIANI; Rodolfo VISON; ing. Bruno SASSO; geom. Vincenzo PONS; p.i. Giorgio CRISTANINI; Aurelia MONTIGLIO; dott. Renato ROSSI; Andrea BALBONI; Fabio ZIOGGIO; dr. Giuseppe TORNAVACCA; ing. Bruno STRIM; Maria Carla SBU-LATI; geom. Guido SALETTA; ing. Giorgio SAC-CARDI; p.i. Gilberto RECCHI; Gianfranco RA-MELLO; Giovanni PRIOTTI; p.i. Ernesto PRE-VER; ing. Sergio PICONE; Francesco PIASCO; Gabriella DE MATTEI con p.i. Walter PATERLINI; ing. Gesualdo MUSOLINO; p.i. Sergio MONTE-SANTO; Roberto MOMO; Mario MENZIO; dott.ssa Silvana MASTROTA; Domenica MASTRILLI con p.ch. Ernesto CASASSA CARLET; Lucia MARGARA; Margherita MANARA; Rosa LEONE; Maria GUA-NELLA CEMBALI; Angelo GALLO; Luciano GA-BALI; Mario FIOCCHI; p.i. Giuseppe DOMENINO; p.i. Ennio DA COLI; rag. Lina CHILLIN; p.i. Giu-liano CASTELLETTO; rag. Paola CASEROTTI; ing. Paolo CANEGALLO; p.i. Armando CAMPA-GNARI; rag. Piera CALIERA; Liliana BRUSA; Lorenzo BONVICINO; p.i. Marino BERTERO; Giulio BELTRANDO; Maria Grazia ANGELA; p.i. Pier Domenico ACUTIS; p.i. Luigi SCOTTI; ing. Luciano BORSATI; rag. Alberto ZIRONI; p.i. Antonio ZULIAN; rag. Giovanni RICCHIARDI; Luciano ZIN; Maria Grazia VERNETTI; ing. Giu-seppe TUTONE; Carla PERRARO con Gian Carlo PISEDDU; Laura MONTU' con dott. Francesco BASILE; Orsolina MONTI; dott. Andrea MOL-I-NARI; Wilma MALUSARDI; Renato GILARDETTI; Graziella GARZENA; Antonietta BERARDI; p.i. Mario BECCARIA; Emilio BARTOCCINI; Anna

GRANDE; dr. Fabrizio TOLENTINO; Pietro Luigi STASSANO; ing. Franco GARIS; Denise DUCH; ing. Franco CIAPPI; ing. Nicolò CASA; p.i. Mauro BALOCCO; rag. Mario AVAGNINA; Gian Pietro ANDRINA; Giuseppe CAVAGLIATO; p.i. Giusep-pe LISSANDRO; p.i. Aldigero MANFREDI; Ale-sandro RAINERO; Liboria AZZOLINA; p.i. Mar-co GALLINA; Giacinto SAN MARTINO; dr. Laura BENCIVENNI con l'ing. Carlo LONGO; Gabriella BOTTA; Antonia CAMISASSA; Laura GIORDA; Clotilde PATRIGNANI; Gianna PICCHETTO; Ga-briella GOGHERO; p.i. Antonio RAGAZZINI; An-gela RAVOTTO; Giuseppe BOLOGNESI; Bruno SCLAVO; p.i. Guglielmo BARBERO; p.i. Lorenzo BELLETTI; p.i. Andrea PICINALI; p.i. Bruno MASSARI; p.i. Gian Michele ALUME; ing. Gian-guglielmo MASUELLI; p.i. Mauro TORREANI; Giuseppe CAROTTA; Nadia ZANETTIN; geom. Franco CROCE; Ada FIORE col p.i. Domenico ANGELO; Carlo LANZA; Claudio POLONI; Ro-berio LONGO; p.i. Ezio GAVELLO; p.i. Matteo CA-RATTO; p.i. Claudio BRANCONI; p.i. Giorgio FERRO; p.i. Pier Angelo FLORIO; rag. Anna Ma-ria PIASCO; dr. Mario CECCONI; Piero REVEL-LINO; p.i. Ermanno ARMENTI; p.i. Giovanni GRAMAGLIA.

FILIALE DI TORINO — rag. Luigi CASTALDO; rag. Elsa BODO; geom. Carlo SORVILLO; ing. Guido RIGHI; rag. Enzo VIALE.

SEZIONE FERRIERE — p.i. Vincenzo SANNEL-LI; Bruno BONFANTE; p.i. Bruno ZANETTI; ing. Pierangelo MORETO; Anna MARAGNIN col geom. Luciano BELLINA; geom. Stefano GIU-STO; p.i. Giuseppe GORRELA; p.i. Giancarlo AR-RIGONI; Anna Maria GENNARO con Bruno OZZELLA (Direzione Produzioni Ausiliarie).

SEZIONE STABILIMENTI DI AVIGLIANA — Giorgio AGOSTINI; Vittorina PELISSERO con An-tonio BONGIOVANNI; p.i. Bruno FRANCHINO; p.i. Giorgio TREVISAN.

SEZIONE FONDERIE E FUCINE — rag. Gio-vanni POLLONE; Giuseppe DE FUSCO; Milvia MACCARI con Francesco BERNARDI; p.i. Geo-seppe VERGNANO; Germano COLETTI; rag. La-cia CAVALLO; p.i. Lorenzo BONVICINO; Piero FILLIA; Renato SCILETTA; p.ch. Sergio BAL-ZANO; Maria TRUFFO; rag. Giuseppina GAZZE-RA con Giovanni RIVA; p.i. Giorgio BERGONZO; Pietro ANCHISI; p.i. Carlo DANIELE; p.i. Gio-vanni GRIVA; Luciano CAVAGNERO; Ezio LO-RINI; Giuseppe ALCIATI.

GRUPPO PRODUZIONI AUTOM. — Gabriella BOSCO; geom. Aldo LOTURCO; Teresa RUBATTO con p.i. Giovanni CARRETTA; Nella PATRIARCA; dr. Dario ROLLINO; Giuseppe TENIVELLA; Fer-dinando GAGLIANO; Sergio BARBERO; Carlo FORNO; p.i. Giorgio GAMBÀ; p.i. Piero GARIZIO; p.i. Renato MEINARDI; geom. Fulvio PARETTI; rag. Guido ANDREONI; Teresa GUSSETTI; p.i. Ernesto MAIRO; p.i. Claudio PELISSA; geom. Franco RACCA; p.i. Bruno BINI; Emanuele LU-NETTA; Gian Luigi NICOLA; Franco GIVONE; Stella BIZZARRO; rag. Mirella GARDOIS; p.i. Agostino DEMARIE; p.i. Luigi TAMIETTO; Pier Nicola CANAVESIO; p.i. Alessandro GABRIARINO; Gian Luigi BORDINO; geom. Luciano PITTATORE; p.i. Giovanni BERTOTTO; Carlo BERTOTTO; geom. Giuseppe CERVALI; p.i. Mario MICCA; Geo-do GARDOIS; Attilia NARDELLI; Remigio VUE-RICH; dr. Gabrio GUPI; Mario BERNINI; Pier-giorgio CONTRAFATTO; Maria Maddalena TA-VANO; Lucia Nazarena FERRERO; Osvaldo BOGGIO; Bruno BATTUELLO; ing. Roberto PA-TRELLI; ing. Bruno CAMPANELLA; Onorina MAN-SONE; rag. Costanzo ORSINI; Mario Francesco MATTEA; geom. Pietro BELTRAMO; Armando CA-VALIERE; Giuseppe SCANSETTI; p.ch. Giorgio PERCHINA; Luciana MEAGLIA; p.i. Giovanni GONELLA; rag. Wanda SORBILI.

SEZIONE OFFICINE DI RIVALTA — Rosanna FERRERO con Bruno GARIBOLDI; Maria VEN-TRUTI con Giuseppe CORSO; dr. Aldo BRO-SIO; p.i. Giorgio CHIAPUSSO; Gabriella GIORCELLI con Ernesto CUSINATO; Felice GAI MINET; Luigi BERGUI; Anna Maria NAVAGLIA con Er-nesto GAIDANO; rag. Alfredo MRACIK; rag. Re-nato FEYLES; rag. Carla SANDRETTO; Maria CAVAGLIA; rag. Maria Luisa GALLI; Maddalena MOLLAR; Candida SCANAVINO; Lino CAGIOTTO; Elio BIANCIOTTO; Luigi TOSCO; Domenico SCAPINO con Luigi GIACOMELLI; geom. Cesare PREMORI; Franca MORIENA; Michele SALCUNI; Anna LIETI; rag. Cesare BOFFANO; dr. Walter FOGAGNOLLO.

SEZIONE OFFICINE SUSSIDIARIE AUTO — geom. Vittorio LANZAVECCHIA; Luigi BENVEN-GA; Gianfranco ZINGARELLI.

SEZIONE RICAMBI — Luciana SIGISMONDI.

SEZIONE SPA — p.i. Fulvio MUSSETTO; Lau-ra DALLE; Renata JUGO col p.i. Amelio BENE-DETTO; Giuseppe PEILA; Anna Maria SPADA; Luigi DI NATALE; Francesco SALVAGGIO; Adria-no MATTIUZZO; Lorenzo NAVONE; Elio ROSSI; Mario GAIERO; Pier Luigi RAMELLO; Ester AMA-BILE; Claudio MODULO; Franca MONTI; Gra-zietta PIRAS; Antonio IERVA; Marino GOSTO; Giovanni POZZO.

STABILIMENTO OFFICINE DI STURA — p.i. Giovanni ORTALDA; Dino DORIGO; p.i. Aristide CIAPPA.

SEZIONE AGES — Ermanno SQUARCIAPINO; Pierangelo DEL BENE; Giuseppina MARTINAZZO; Ivana MORERO con Franco SARTI.

DOTT. SETTIMO ALLEGRA



La notizia della scomparsa del dott. Al-legra ha profondamente addolorato i suoi numerosi amici. Infatti tutti lo ricordano attivo, dinamico, cordiale, mentre l'inizio della malattia risale ad un anno fa, dopo un

intervento chirurgico che pareva non preoc-cupante. Egli è deceduto a Milano il 16 no-vembre scorso, amorevolmente assistito dalla moglie e dai figli.

Settimo Allegra, nato ad Adrano (Cata-nia) il 7 maggio 1910, ha svolto tutta la sua carriera di lavoro alla Fiat, es-sendo entrato a far parte dell'azienda nel 1933. Attraverso crescenti responsa-bilità divenne Direttore di Filiale, tra cui quella di Milano che diresse dal 1963 al 1967. Successivamente venne chiamato dalla Fiat presso l'organizzazione in Spagna quale vice Presidente della Fiat Hispania, oltreché Consigliere di Amministrazione della Seat. Conclusa la sua missione, rient-rò in Italia e assunse la carica di Condi-tore dell'Autobianchi.

In ogni sua azione di lavoro e di respon-sabilità il dott. Allegra portò il contributo della sua intelligenza, della sua cultura e preparazione e della sua umanità. Studioso dei problemi della vendita e della organizza-zione aziendale, in tanti anni di attività in Italia e all'estero, aveva conseguito un'alta competenza che faceva di lui un dirigente completo e molto stimato.

Alla famiglia è giunta l'eco del grande rimpianto lasciato dalla sua scomparsa at-traverso una testimonianza viva e sincera di cordoglio. «Illustrato Fiat» rinnova alla Signora Allegra, ai figli Maria Grazia e Manlio e ai familiari tutti sentite profonde condoglianze.

SEZIONE MOTORI AVIO — p.i. Renzo PE-RACCHIO.

SEZIONE VELIVOLI — Gabriella MORGANTINI col p.i. Francesco BRIGHENTI; p.i. Gianfranco RESSI; Francesco BRERO; p.i. Giuliano BOERO; Bruno PAPURELLO; ing. Renato DI LORENZO; ing. Roberto ROMANO; p.i. Antonio MESSA; p.i. Attilio REMOGNA; p.i. Pier Giuseppe FALCOMER; Giovanni GIRAUD; p.i. Eugenio MURK.

FIAT GRANDI MOTORI — p.i. Gian Luigi BERTOTTO; Silvana BOSUSCO con Angelo FLO-RO; p.i. Guido CATTOLIN; Loredana FOGLI; p.i. Dario VAIRA; Giuseppe BERTOLINO; Gian Bat-tista RICETTA; p.i. Mario RUSSOTTI; p.i. Guido COPPOLA.

SEZIONE MATERIALE FERROVIARIO — Paola CAPELLARI; Emilia BIONDI; Amedeo TOMMAS-SINI; p.i. Carlo ROSCIO.

DIREZIONE PRODUZIONI AUSILIARIE — Adele STELLA; Angela GIACCONE; Gian Maria CALABRIA; Pierangelo NADA; Mario ROLLE; p.i. Armando GOSMARO; Pier Giorgio ALLASINO; p.i. Riccardo BALDESSONE.

DIREZIONE RICAMBI — Rosetta BERARDO; Ada BECCARI; Mariela DEGRANDI; Claudia ALESSIO col rag. Marcello DATTINO; Maria Angela RIZZI con Franco MUSSO (Gruppo Prod. Autom.).

SEZIONE COSTRUZIONI E IMPIANTI — Fran-cesco FIUMARA; Paolo CARLOTTO; Giuseppe MA-STROCOLA; Giovanni STROPIANA; Guido CA-PELLO; Corrado AIMARETTI; Roberto GHIONE; Silvana BARACCO.

SOCIETÀ PROSIDEA - RICUPERI METALLICI — Palma BOTTO con Adriano MARCHETTO; rag. Graziantonio CATALANO.

SEZIONE OFFICINE DI MODENA — p.i. Er-manno ZAPPOLI; p.i. Enrico SILINGARDI; rag. Franco VENTURELLI; p.i. Clementino VACCARI; p.i. Giampaolo FERRI; Nerino CAPELLI; Gian-carlo MARCATO; Leopoldo MISLEY; Luigi SPAG-GIARI; Franco VACCARI; Ennio GRAZIOSI; Ro-mano RIGHI; Mario BEVINI.

SEZIONE OFFICINE DI FIRENZE — Attilio DONZELLI; Paolo SONI; Massimo MARIOTTI; Giovanni PECORINI; Filippo PICONE; Valdem-o BACCANI; Moreno GORI; Marco TIRONCONI; Paolo GENSINI; Paolo BRUTTI; Renato BONU-CELLI; Luigi CHELI; Piero CECCHI.

LUTTI

Sono recentemente scomparsi: (21-10-70) il sig. Brignoccoli, padre dell'ing. Libero BRIGNOCOLI, Procuratore alla Filiale Fiat di Parma; (25-10-70) il cav. Camillo Argomenti, padre del dott. Giovanni AR-GHINENTI, Dirigente alla Direzione Mar-keting Trattori; (30-10-70) la Signora Abba, madre dell'ing. Stefano ABBA, Direttore Centroelettronico Avio (Fiat Caselle); (3-11-70) il cav. Pietro Rubiola, padre del sig. Luciano RUBIOLA, Dirigente Gruppo Produzioni Automobilistiche; (7-11-70) il sig. Giovanni Bernero, padre del sig. Aldo BERNERO, Dirigente Sezione Officine di Rivalta.

Ing. Francesco MINUTO; Eugenio BONNET (Sez. Sede Centrale); Maria Teresa PELLICONE FILANCIA della Direzione di Roma; Michele TER-ZAGO; Giacomo DELLACROCE; Giacomo DEMA-RIE; Antonio FERNICOLA; Angela MASENGA; Mario ROCCATO; Francesco VARETTO; Fran-cesco ZIRI; Alberto GARBIN; Alois PUTE; Pietro

RE; Arnaldo VACCARO; Guido GORIA; Giuseppe LONGHINO (Gruppo Produzioni Autom.); Carlo ARCHETTO; Armando CONCUBINI (Direzione Produzioni Ausiliarie); Francesco BATTAGLIA; Nello TARUFFI (Sez. Officine Rivalta); Giacomo ABRATE; Matteo CASASSA MONT (Sez. Fonde-rie e Fucine); Antonio CHIERIGHINI (Sez. SPA); Aldo POMATA (Fiat Grandi Motori); Dello GUER-RA; Salvatore MEROLLA (Sez. Ferriere); Cesare GPEZZO (Stab. Officine di Stura); Luigi STAC-CHINO (Sez. Motori Avio).

La madre di Maria Dea TRIVERO; la madre di Arnaldo MARCHESE; il padre del dr. Piero MILANO FRANCO D'ARAGONA; il fratello di Pasqualina SACCHETTI REVELLI; il padre di Franca BESUSSO; la madre di Pierina ALLASIA; la madre di Caterina SAGLIETTI GHISLARDI (Dr. Prod. Ausiliarie); il padre di Maria ACAM-PORA NOTARIO; la madre di Franco GABETTI; la madre di Emma LOCATELLI; la madre del p.i. Massimo SOPETTI; la madre di Mario NOVA-RINO; il fratello del cav. Lorenzo ANZIL; il fra-tello del p.i. Giuseppe ASSANDRI; la madre di Agostino MAFFIODO; il padre del p.i. Pier Giu-seppe VALFRE; il padre del p.i. Pierino PELLE-GRINO (Sezione Sede Centrale).

Il padre di Pierino VIELMI (Filiale di Tori-no); il padre del p.i. Ugo SUPPO; il padre del dr. Alvino TIMEUS; il padre di Stefano BOR-NENGO e di Leonilda BORNENGO (Stab. Officine di Stura); la madre del p.i. Giuseppe CAVAGNE-RO; il padre di Giovanni ALMONDO; la madre di Ubaldo FLORIO; la madre di Elisa BATTISTA FERRARIS (Sez. Ferriere).

La madre di Maurizio BORELLO (Sezione Sta-bilimenti di Avigliana); il marito di Graziella CERRATO (Sezione Fonderie e Fucine).

Il padre della rag. Margherita BARAVALLE; il padre del p.i. Mario COLOMBO e di Franco CO-LOMBO (Sez. Off. Suss. Auto); il padre di Aldo ZARA; il padre di Vittorio PIACENTINO; il padre di Giovanni RISSO; il padre di Marco MARTUFI; il padre di Peppino MARA (Gruppo Produz. Auto).

La madre del geom. Giovanni Battista NEGRO; il padre di Luigi ARISIO (Sezione Officine di Rivalta).

Il padre di Sergio VAUDAGNOTTI; la sorella del geom. Roberto FLORIO; il padre di Vittorio e di Dino BORASCO (Direzione Ricambi); la ma-dre del geom. Carlo MARCHETTI (Sezione Of-ficine Sussidiarie Auto).

Il padre di Pier Vittorio CERTANO (Sezione Ricambi).

Il padre del rag. Roberto INGRANATA; la ma-dre di Aristodemo BORDONI; la madre di Gio-vanni FERRO; la madre di Sergio SCAGLIONE; la madre di Bruno CLAUDIA; la madre di Armando MARCHISIO; il padre di Rosina PEROTTO MA-GNANI (Sezione SPA).

Il padre di Stefano FRASCAROLO (Sezione Mo-tori Avio).

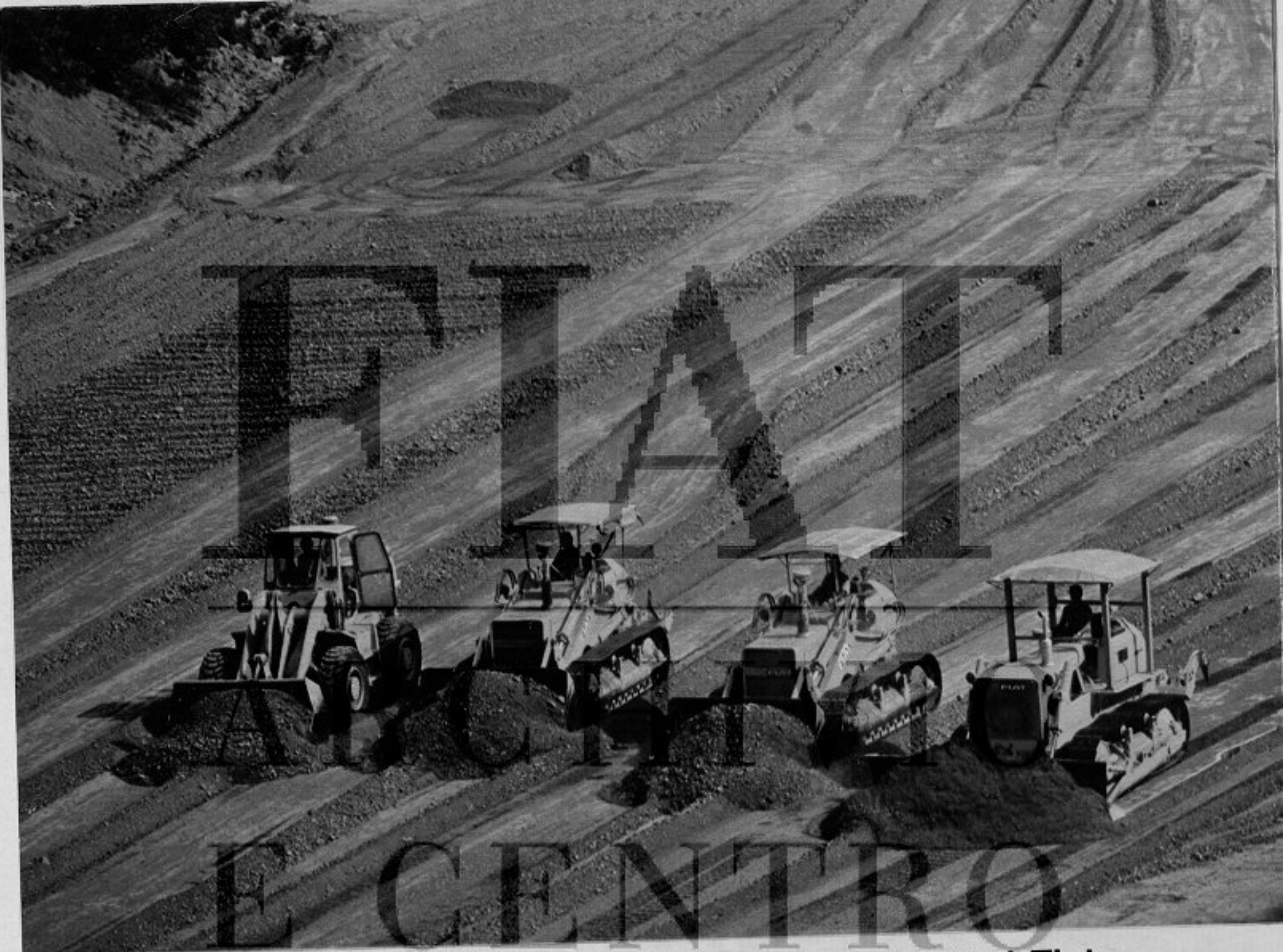
La madre di Nella PIRAS PONTIGGIA (Fiat Grandi Motori).

La madre di Renato CAMPAGNOLA (Direzione Produzioni Ausiliarie).

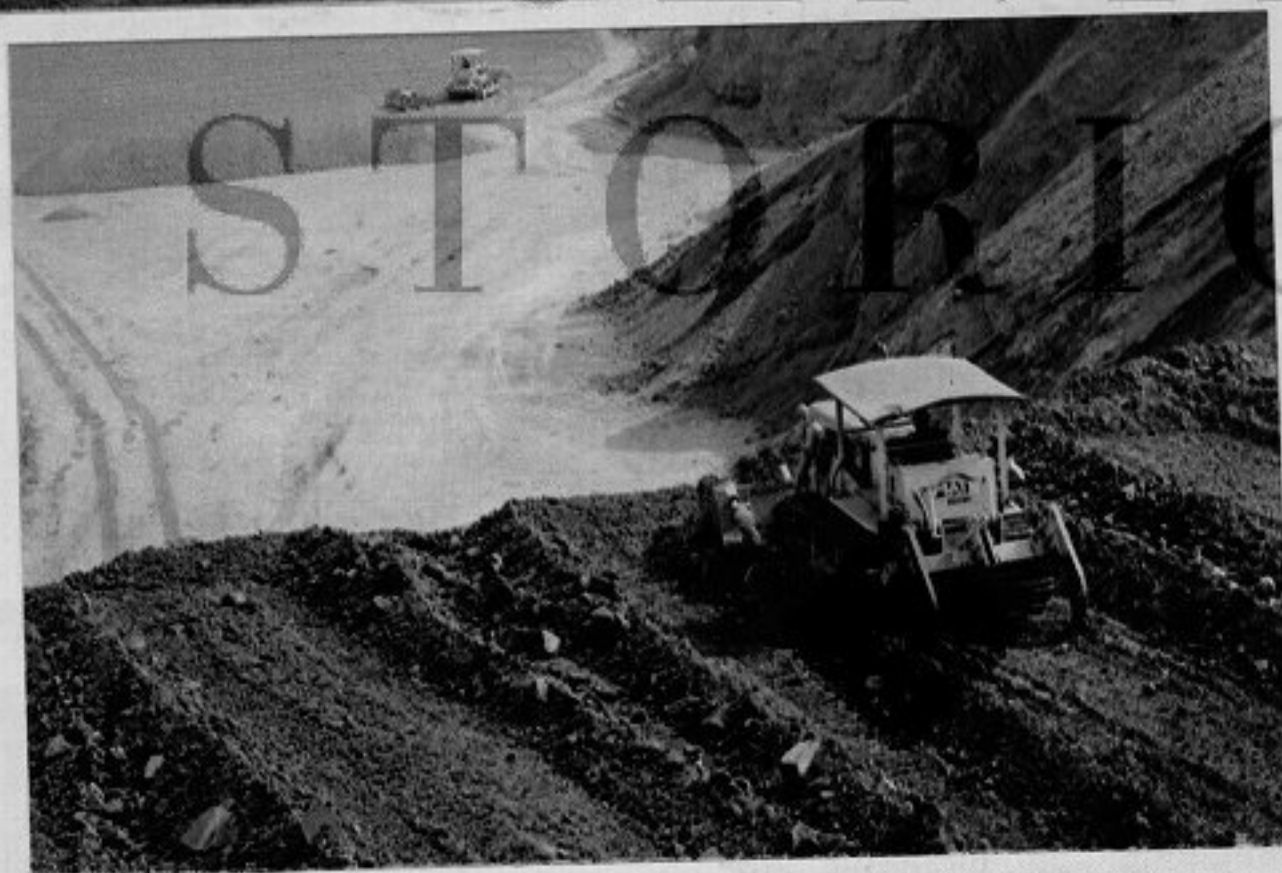
La madre di Maria Teresa FLORIO GINDRO (Se-zione Costruzioni e Impianti).

La madre di Paolo BACCARINI; la madre di Rino MEDICI; la madre di Rinaldo CASSARINI; la madre di Giusto e Paolo VINCENZI; la madre di Leo VERTEMATI; il padre di Giuliano MAGRI; il padre di Giampiero SERENI; la moglie di Livio MANICARDI (Sez. Officine di Modena).

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



Trattori Fiat per l'industria della ceramica



Le colline delle province di Modena e Reggio Emilia sono ricche di argilla che viene estratta ogni anno in grande quantità, più di 20 milioni di quintali, per essere utilizzata nella produzione di ceramiche. A Sassuolo, il maggiore centro italiano di ceramiche, si fabbricano ogni giorno oltre 450.000 metri quadrati di piastrelle per pavimenti e rivestimenti, i cui motivi ornamentali, colori e formati sono conosciuti ed apprezzati in tutta Europa. Nelle cave d'argilla si fa largo impiego di mezzi cingolati, svariate decine dei quali sono macchine movimento terra Fiat, bulldozers BD 18 da 180 CV e BD 14 da 140 CV, utilizzati per l'estrazione e per la stesura del materiale, e caricatori FL 14 e FR 12 che provvedono al successivo accumulo e carico sugli autocarri. Nelle foto due fasi del lavoro nelle cave e un arredamento dimostrativo.

