

ILLUSTRATO FIAT

Anno XVII - N. 2

PERIODICO MENSILE

Febbraio 1969

FIAT

ARCHIVIO

E CENTRO



ECCO LA FIAT 130

La 130, che sarà presentata in anteprima a Ginevra, è stata anticipata con immagini e caratteristiche generali dalla televisione e dalla stampa quotidiana il 2 marzo e successivamente da tutti i periodici, mensili e settimanali. Dotata di un motore a 6 cilindri a V (2860 cmc. di cilindrata, 140 Cv DIN), di un cambio automatico e di sospensioni a 4 ruote indipendenti, la 130 compendia la tecnica più avanzata e il confort più elevato. La carrozzeria presenta un disegno lineare, improntato ad una raffinata eleganza; verniciatura acrilica. La 130 verrà prodotta nel modernissimo stabilimento di Rivalta.

Il Consiglio di Amministrazione Fiat

L'Amministratore Delegato ing. Bono nominato Vice Presidente. Nuovo Direttore Generale l'ing. Gioia
Condirettore Generale il dott. Rota

Su proposta del Presidente dottor Giovanni Agnelli, il Consiglio di Amministrazione della Fiat riunitosi il 31 gennaio ha deliberato all'unanimità di nominare l'Amministratore Delegato ing. Gaudenzio Bono Vice Presidente della Società.

Nel contempo il Consiglio ha accolto la richiesta dell'ing. Gaudenzio Bono di essere sollevato dall'incarico di Direttore Generale, motivata dagli impegni sempre più vasti e complessi che le dimensioni raggiunte dalla Fiat e i suoi sviluppi nazionali e internazionali comportano per le funzioni di Amministratore Delegato. Ciò anche in armonia con gli indirizzi aziendali circa i limiti di età per il personale dirigente.

Nell'assumere queste deliberazioni il Consiglio ha espresso all'ing. Bono tutta la propria gratitudine per l'opera svolta quale Direttore Generale dal 1946 per la ricostruzione, lo sviluppo e la crescente affermazione della Fiat ed ha sottolineato che nella duplice funzione di Amministratore Delegato e di Vice Presidente egli continuerà ad assicurare all'Azienda l'apporto determinante della sua competenza e della sua esperienza.

L'ing. Niccolò Gioia è stato nominato Direttore Generale. Il dottor Francesco Rota è stato nominato Condirettore Generale, responsabile dei settori amministrativo e finanziario.

All'ing. Gioia e al dott. Rota il Consiglio ha rivolto vive espressioni di augurio per le nuove mansioni ad essi affidate.

Sur proposition du Président, M. Giovanni Agnelli, le Conseil d'Administration de la Société Fiat qui s'est réuni le 31 janvier, a délibéré à l'unanimité la nomination à Vice-Président de la Société de l'Administrateur Délégué M. Gaudenzio Bono.

En même temps, le Conseil a accueilli la requête de M. Gaudenzio Bono d'être relevé de ses fonctions de Directeur Général. Cette requête est motivée par le fait que les fonctions d'Administrateur Délégué, en raison des dimensions atteintes par la Fiat et de ses développements nationaux et internationaux, sont devenues toujours plus vastes et complexes. Ceci s'harmonise en outre également avec les directives de l'entreprise en ce qui concerne les limites d'âge du personnel dirigeant.

En prenant ces délibérations, le Conseil a exprimé toute sa gratitude à M. Bono pour l'œuvre qu'il a accomplie en tant que Directeur Général depuis 1946 pour la reconstruction, le développement et la croissante affirmation de la Fiat. Le Conseil a en outre souligné que dans ses doubles fonctions d'Administrateur Délégué et de Vice-Président il continuera à assurer à l'Entreprise l'apporto déterminant de sa compétence et de son expérience.

M. Niccolò Gioia a été nommé Directeur Général. M. Francesco Rota a été nommé Co-Directeur Général, responsable des secteurs administratif et financier.

A Messieurs Gioia et Rota le Conseil a adressé ses meilleurs vœux pour les nouvelles missions qui leur sont confiées.

On a proposed from the Chairman of Fiat, Gianni Agnelli, the company's Board of Directors has unanimously appointed Mr. Gaudenzio Bono as Vice Chairman of Fiat. The Fiat Board also accepted Mr. Bono's



Dott. ing. GAUDENZIO BONO

request to be relieved of his post as Sole General Manager on account of the widely increased responsibilities accruing to that position from the growth of the company's operations at home and abroad, and in consideration of the new company regulations on the age limit of officials.

The Board expressed to Mr. Bono his gratitude for the outstanding contribution given by him since 1946 in his capacity as General Manager to Fiat postwar reconstruction and subsequent achievements. Mr. Bono, the Board said, will now bring his remarkable skills and wide experience to the service of Fiat in his new dual office of Vice Chairman and Managing Director.

To the vacant post of General Manager was called Mr. Niccolò Gioia and to that of Associate General Manager Mr. Francesco Rota.

The Fiat Board of Directors finally expressed to the newly elected all the best wishes for a successful work ahead.

Auf Vorschlag des Präsidenten Dr. Giovanni Agnelli hat der Verwaltungsrat der Fiat auf seiner Versammlung vom 31. Januar d.J. Herrn Ing. Gaudenzio Bono, bisher Verwaltungsratsdelegierter einstimmig zum Vizepräsidenten der Gesellschaft ernannt.

Gleichzeitig hat der Verwaltungsrat das Ersuchen von Ing. Bono angenommen, ihn von seinem Posten als Generaldirektor zu entheben. Begründet wurde diese Entscheidung mit den immer umfangreicheren und schwierigeren Aufgaben, die dem Verwaltungsratsdelegierten mit dem Anwachsen der Fiat im In- und Ausland entstehen. Dieser Entschluss entspricht auch den neuen Richtlinien bezüglich der Altersgrenze für Führungskräfte.

Der Verwaltungsrat hat bei dieser Gelegenheit Ing. Bono die aufrichtigste Dankbarkeit für seine als Generaldirektor seit 1946 geleistete Arbeit zum Ausdruck gebracht. Indem sie auf seine Verdienste hinsichtlich des Wiederaufbaus, der Entwicklung und der ständig zunehmenden Bedeutung der Fiat hinwies, betonte die Versammlung gleichzeitig, dass er auch weiterhin, in seiner zweifachen Funktion als Verwaltungsratsdelegierter und Vizepräsident, mit seinem Können und seiner Erfahrung einen entscheidenden Beitrag zum Wohle des Unternehmens leisten wird.

Herr Ing. Niccolò Gioia wurde zum Generaldirektor ernannt, Co-Generaldirektor, verantwortlich für den Finanz- und Verwaltungs-Sektor, wurde Dr. Francesco Rota.

Der Verwaltungsrat hat Ing. Gioia und Dr. Rota seine lebhaftesten Glückwünsche für ein erfolgreiches Wirken in ihrem neuen Aufgabenbereich ausgesprochen.

Il quadro della vita di lavoro dell'ing. Bono coincide con quello dell'evoluzione della Fiat negli ultimi 45 anni.

Assunto nell'Azienda nel 1924 quale ingegnere tirocinante, a 22 anni visse la formatrice esperienza di realizzare nella pratica della officina la preparazione teorica della scuola. Tirocinio tecnico-scientifico, a confronto con macchine, metodi di lavorazione, impianti, materiali, ma soprattutto a contatto di uomini: in un processo di maturazione che ogni giorno si consolidava attraverso la soluzione di nuovi problemi e l'affronto di singole circostanze. Questa acquisizione sempre più ampia e complessa di esperienze aziendali, unita a una non comune solidità di carattere e a una volontà ferma ma sempre pronta all'autocritica ed aperta a tutte le esigenze del mondo della produzione, ha caratterizzato la personalità dell'ing. Bono, consentendogli di formarsi una visione sempre più ampia della vita della Fiat, dei problemi della Fiat a sua volta in continuo progresso, e della posizione della Fiat nel mondo del lavoro italiano e internazionale.

Queste, in sintesi, le tappe della carriera dell'ing. Bono: all'inizio operaio e capo squadra poi ingegnere d'officina, nel 1931 Vice Direttore e nel 1939 Direttore della SPA. Nel 1946 viene chiamato dal prof. Valletta alla carica di Direttore Generale della Fiat e nel 1955 il Consiglio di Amministrazione gli attribuisce anche la carica di Amministratore Delegato «in considerazione dei grandi meriti e dell'alta competenza della sua opera alla Fiat, da lunghi anni indefessa e da un decennio prodigata quale Direttore Generale».

Come noto alla fine della guerra il complesso produttivo Fiat era per un terzo distrutto. Era urgente ricostruire per consentire la ripresa del lavoro e porre le basi dei futuri incrementi aziendali. Un'opera gigantesca per la quale la Fiat ha investito circa 1100 miliardi di lire per il potenziamento e lo sviluppo degli impianti di produzione, vendita e assistenza in Italia e all'estero. Ecco le tappe più significative: fatturato, da 150 miliardi nel 1950 a 1330 miliardi nel 1968. Produzione, da 115.000 autoveicoli prodotti nel 1950 a 1.450.000 prodotti nel 1968, più 300.000 costruiti su licenza all'estero. Attualmente la Fiat occupa al lavoro 157.000 dipendenti. Queste le tappe attraverso le quali la Fiat ha conseguito dimensioni e prestigio a livello mondiale. Basti ricordare due avvenimenti: nel 1966 l'accordo

con l'URSS e nel 1968 l'accordo con la Citroën.

Dal 1946 ad oggi, periodo fondamentale nell'affermarsi della Fiat, l'ing. Bono affianca strettamente come capo dell'esecutivo l'opera di ricostruzione e di sviluppo impostata dal prof. Valletta prima e dal dr. Agnelli in questi ultimi anni, assicurando in ogni momento ed a ogni livello, la continuità dell'efficienza aziendale. Un lavoro cui egli ha dato l'apporto del suo talento, della sua competenza e della sua capacità di dirigere, organizzare, guidare altri uomini, fondendo questa sua azione personale nel risultato comune del successo. Capacità di saper interpretare i problemi, impostarne la trattazione e trovarne la soluzione.

Lavoratore di tempra eccezionale, la sua assiduità e la sua dedizione al lavoro sono di esempio. La sua opera direttiva è sempre stata attuata come sviluppo di un processo uniforme, continuativo.

Così questa sua azione direttiva si realizza in una disciplina non imposta ma accettata naturalmente, perché sentita come logica del sistema e della sua efficienza.

Il suo ascendente deriva da questo riconoscimento di equilibrio e di giustizia. Infine la cortesia che distingue il suo tratto nei rapporti con tutti i collaboratori, tocca la loro umanità, e al di sopra dei rapporti tecnico-disciplinari, crea sentimenti di gratitudine, comprensione e desiderio di collaborazione.

E' sensibile a tutti i problemi del mondo e della società moderna: lettore formidabile trova anche il tempo per tenersi aggiornato sulle principali correnti del pensiero e della scienza.

In campo sociale tutti conoscono il costante appoggio che egli ha sempre dato agli Anziani e ai giovani e l'attenzione dedicata alle opere sociali per i lavoratori d'Azienda. Egli è Presidente d'Onore dell'ANLA (Associazione Nazionale Lavoratori Anziani).

L'ing. Bono ha insegnato per molti anni «Tecnologie speciali dell'automobile» al Politecnico di Torino ed ha pure insegnato ai corsi per tecnici superiori all'Istituto Tecnico Industriale «Amedeo Avogadro». Dal 1957 è Presidente dell'Istituto Elettrotecnico Nazionale Galileo Ferraris.

Nel giugno del 1959 il Presidente della Repubblica lo nominò Cavaliere del Lavoro. Dal 1956 è Cavaliere di Gr. Croce al Merito della Repubblica.

L'Administrateur Délégué, M. Bono nommé Vice - Président. Nouveau Directeur Général M. Gioia et Co-Directeur Général M. Rota.

General Manager and Managing Director Gaudenzio Bono appointed Vice President and Managing Director of Fiat. New Fiat General Manager is Niccolò Gioia and Associate General Manager Francesco Rota.

Der Verwaltungsratsdelegierter Dr. Ing. Bono ist zum Vizepräsidenten ernannt worden. Neuer Generaldirektor ist Dr. Ing. Gioia und Co-Generaldirektor Dr. Rota.



Dott. Ing. NICCOLO' GIOIA

Nato a Firenze il 23 dicembre 1914. Conseguì la laurea in ingegneria industriale presso la Scuola di Ingegneria di Bologna nel 1937 e sostenne l'esame di Stato per l'abilitazione alla professione presso il Politecnico di Genova nel 1938, è assunto nello stesso anno alla Fiat. E' pertanto da 30 anni alla Fiat, dove ha percorso tutti i gradi delle responsabilità aziendali.

Direttore di Sezione nel 1945, quindi Vice Direttore della Divisione Siderurgica, è chiamato nell'autunno 1958 alla Direzione Generale quale Direttore Assistente. Promosso Direttore di Divisione nel 1966 e Vice Direttore Generale

il 15 luglio 1967, assume dal 31 gennaio 1969 la carica di Direttore Generale Fiat.

In un costante contatto con il mondo del lavoro e della produzione, l'ingegner Gioia si è formato una profonda competenza professionale. Studioso dei problemi della organizzazione industriale e tecnico commerciale, egli ha maturato anche in questi campi una valida esperienza attraverso vaste relazioni in Italia e all'estero. Una preparazione dunque a tutti i livelli, che si associa ad un temperamento moderno, dinamico, tenacemente attivo, sensibile ad ogni problema del mondo d'oggi e ricco della più tipica vivacità italiana.



Dott. FRANCESCO ROTA

Nato a Torino il 28 maggio 1909. Il dott. Rota intraprende la sua vita di lavoro nel 1928 all'Istituto Bancario S. Paolo di Torino, conseguendo il diploma di ragioniere. Continuando gli studi quando è già impiegato, si laurea a pieni voti assoluti e lode in Economia e Commercio presso l'Università di Torino. Le tappe della sua carriera sono riconoscimento della sua opera appassionata e di alta competenza: Segretario Generale nel 1945, è promosso Direttore Generale nel 1957. Sotto la sua guida il San Paolo si afferma tra i più importanti Istituti di Credito in Italia e in campo internazionale.

Dal 1° maggio 1968 è alla Fiat con la

carica di Vice Direttore Generale e dal 31 gennaio 1969 Condirettore Generale della Società.

Il dott. Rota è personalità molto nota a Torino, in Italia e all'estero. Consigliere di importanti Istituti di credito, si occupa tra l'altro anche di problemi dell'insegnamento ed è Presidente dell'Istituto Tecnico Commerciale «Luigi Einaudi» di Torino. E' Cavaliere del Lavoro. Nella più autentica tradizione piemontese e torinese, il dott. Rota porta nel lavoro una caratteristica nota della sua personalità, dove senso dell'humour e della misura si fondono in giusta armonia con la capacità di vedere per grandi disegni.

Mr GAUDENZIO BONO

The work and achievements of Mr Bono are strictly connected to the progress made by Fiat in the past 45 years.

On joining the company as an unexperienced 22-year-old engineer in 1924, Mr Bono went through the formative experience of applying the theoretical notions acquired at University to the practical world of the shop floor. It was a technical and scientific experience which acquainted him with plant and equipment, processing methods and products and, above all, people. It was also a process of growth for him through a day-by-day confrontation with new situations and the solution of problems.

The experience he gained on the various aspects of the manufacturing activity together with an uncommon soundness of character and an assertiveness not disjoined from a critical observation of self and a readiness of adaptation to the overall exigencies of production, resulted in his ever wider outlook on the company's affairs, its problems and role at home and abroad.

These are the stages in Mr Bono's career: he starts as a simple workman, then moves up to foreman and workshop engineer positions; in 1931 he is appointed Deputy Manager of the SPA truck and tractor division, and Manager in 1939. In 1946 he is called by Mr Valletta to the post of General Manager, and in 1955 the Fiat Board of Directors elects him Managing Director «in recognition of the great merits and high competence shown in his tireless activity in so many years, and for the past ten, as General Manager of the Company». At the end of the war, more than a third of Fiat facilities were destroyed and it was most urgent to start rebuilding them to provide new sources of employment and to lay the foundation for the future growth of the company.

It proved an enormous task under which Fiat was to lay out nearly 1.1 billion lire in the strengthening and expansion of its sales and service facilities at home and abroad. These the most significant stages: Turnover, up from 150 million lire in 1950 to 1.33 billion in 1968. Output: from 115,000 motorvehicles in 1950 to 1,450,000 in 1968, in addition to 300,000 units built under Fiat license abroad. Payroll: in 1968 Fiat employees numbered 157,000.

Through these stages, Fiat prestige and operations spread worldwide. In this context, it is sufficient to mention the contract signed with the Soviet Union in 1966 and the agreement with Citroën in 1968.

From 1946 to-date, a period of fundamental importance in the growth of Fiat, Mr Bono in his capacity as chief executive gave his valued support first to Mr Valletta and then to Mr Agnelli, thus ensuring consistent and sustained continuity. To this demanding task Mr Bono brought talent and competence, an ability to lead other men to the pursuit of common goals, providing interpretation, scope and solution to all problems.

A man of outstanding character, Mr Bono brought consistency and devotion to his job, carrying out his managerial capacity in a spirit of harmony and continuity, which has been an inspiring example to everybody. Under Mr Bono's leadership, discipline is not something imposed from above but naturally accepted as part of the system. And his ascendancy comes from a balanced endeavour and sense of justice. Lastly, Mr Bono's courtesy in dealing with all those working with him is deeply felt by everybody, strengthening their sense of duty and co-operation far above any mere business obligation.

Mr Bono is acutely aware of the problems facing society and nations today. A widely read man, he finds time to keep

abreast of the latest scientific and cultural developments.

His consistent advocacy of the causes of young and old workers alike and his dedication to the welfare activities of company workers, is well known. He is Honorary President of ANCA, the Old Workers' National Association.

Mr Bono was for many years a lecturer of Automobile Technology at the University of Turin and the «Amedeo Avogadro» Institute of Industrial Technology of Turin. In 1967 Mr Bono was elected President of the «Galileo Ferraris» National Electro-Technical Institute.

In June 1959 the President of the Republic honored him with the title of Cavaliere del Lavoro and in 1965 with that of Cavaliere di Gran Croce al Merito of the Republic.

Mr NICCOLO' GIOIA

Born in Florence on 23 December, 1914. After being awarded a Degree in Industrial Engineering at the Bologna School of Engineering in 1937 and having passed his Professional Proficiency examinations at the Genoa Polytechnic in 1938, Mr Gioia joined Fiat in that same year. He has therefore been with the Firm for 30 years, rising through the various company posts.

Departmental Manager in 1945, and subsequently Deputy Manager of the Iron and Steel Division, he was called to the General Management as Assistant Manager in the Autumn of 1958. In 1966 Mr Gioia was promoted Divisional Manager, Assistant General Manager on July 15, 1967 and Associate General Manager on January 31, 1969.

Mr Gioia polished his professional knowledge by keeping in constant touch with the world of work and production. A student of

technical and commercial problems and of those related to industrial organisation, Mr Gioia brought to maturity a sound knowledge in these fields as well through numerous dealings at home and abroad. Endowed with a solid training at all levels of activity, he has a dynamic and tenaciously industrious temperament imbued with natural Italian liveliness. A modern man, Mr Gioia has a keen sensibility for all the problems of our age.

Mr FRANCESCO ROTA

Born in Turin on 28 May, 1909. After being awarded a Diploma in Accountancy, Mr Rota started his working career with the «San Paolo» Banking Institute in 1928. He continued his studies while employed, obtaining a Full Honours cum Laude degree in Economics at the Turin University.

The stages in his career are a tribute to his devoted and qualified activity. From the post of General Secretary in 1945, he was promoted General Manager in 1957. Under his leadership, «San Paolo» became one of the most important credit banks in Italy and abroad.

On May 1, 1968 Mr Rota joined Fiat as Assistant General Manager and on January 31, 1969 he was appointed Associate General Manager.

Mr Rota is widely known in Turin and Italy as well as abroad. He sits on the Board of several important credit institutions besides being active in the educational field and is President of the «Luigi Einaudi» Commercial and Technical Institute of Turin. He has the title of Cavaliere del Lavoro. In true Piedmontese and Turinese style, Mr Rota spices his activity with a personality in which a sense of humour and of proportions are perfectly blended to a broad outlook on things.

Brillanti affermazioni Autobianchi e Fiat

Il Rallye di Montecarlo 1969, conclusosi il 24 gennaio, è stato uno dei più duri degli ultimi anni. Su 183 vetture partite, soltanto 28 hanno concluso la gara svoltasi su un percorso di oltre 5500 km. Il Rallye vinto, come noto, da una vettura Porsche, ha visto una significativa affermazione di vetture strettamente di serie, non facenti parte di squadre ufficiali e guidate da privati.

Al decimo posto assoluto (indipendentemente dal modello e dalla cilindrata) si è infatti classificato un coupé Autobianchi Primula, condotto dall'equipaggio Pianta-Paleari (primo degli equipaggi italiani); al diciottesimo una Fiat 124 berlina (equipaggio Rubbieri-Cavriani) e al ventunesimo una Fiat 124 special (equipaggio Ceccato-Eisendle).

I giornali hanno posto in rilievo questa affermazione che ha confermato, con l'eccezionale valore dei piloti, anche quello delle vetture. In particolare la 124 di Rubbieri e Cavriani si è piazzata al 3° posto nella terza classe (vetture da 1150 a 1300 cmc) e la 124 special di Ceccato-Eisendle si è piazzata al primo posto nella quarta classe (vetture da 1300 a 1600 cmc).



A Verona la mostra dei giganti da cantiere

Le macchine movimento terra rappresentano un settore di lavoro caratterizzato, in questi ultimi anni, da una imponente evoluzione sia qualitativa che quantitativa.

La Fiat vi ha conseguito nel 1968 ulteriori incrementi con oltre 6.200 trattori costruiti, di cui la metà esportati. L'attuale gamma copre tutte le necessità della cantieristica, nelle potenze da 45 a 180 CV; macchine robuste, sicure, e che fruiscono di una efficiente organizzazione di assistenza, che comprende il pronto intervento in cantiere.

Macchine movimento terra Fiat-OM sono presenti in numerosissime importanti realizzazioni cantieristiche in Italia e nel mondo. Ventimila imprese italiane hanno scelto in questi anni i trattori industriali Fiat, trovando in essi mezzi economici, sicuri e ben assistiti. All'estero i modelli Fiat-OM partecipano all'attuazione di opere grandiose: mille unità del modello AD 7 lavorano in Brasile nello stato del Minas Gerais, in un gigantesco piano di disboscamento e messa a coltura di nuove terre per lo sviluppo della produzione agricola. Altri quattrocento trattori dello stesso modello sono stati scelti tra la più qualificata produzione mondiale dal Pakistan per i lavori previsti dal piano governativo di bonifica e messa a coltura di nuove terre. In Turchia duecento

apripista AD 18 sono i protagonisti nell'attuazione del piano di sviluppo stradale di questo paese.

Seicento apripista Fiat, di vari tipi, hanno lavorato per anni nel deserto egiziano per la bonifica di vasti comprensori che dovranno produrre intensivamente con la nuova regimazione delle acque del Nilo. Ancora le macchine movimento terra Fiat-OM hanno operato per la costruzione delle dighe di Kariba (Rhodesia), del Dez (Iran), Akosombo (Ghana), Roseires (Sudan), Kainji (Nigeria), per la carretera andina, in Perù, per la diga di Mequinenza in Spagna.

I progressi dell'industria in questo settore produttivo sono stati illustrati a Verona dal 6° Samoter (Salone delle macchine movimento terra, da cantiere e per l'edilizia) tenutosi dal 5 al 10 febbraio ed inaugurato dal Sottosegretario ai Lavori Pubblici Sen. Barbaro Lo Giudice. Vi hanno partecipato oltre 800 espositori di 16 paesi. La potenzialità lavorativa delle macchine esposte — per un valore complessivo di 50 miliardi — era tale che se fossero state concentrate in una unica iniziativa, sarebbe stato possibile spianare in dieci giorni l'intero massiccio del Monte Bianco oppure scavare un invaso profondo e vasto come il lago di Garda.

Al 6° Samoter di grande rilievo è stata la partecipazione della Fiat-OM che ha presentato la sua vasta gamma di mezzi per ogni impiego ed esigenza. Novità assolute il caricatore gommato OM FR 9 e il bulldozer BD 18. Il caricatore FR 9, modernamente concepito per lavori anche di scavo, è azionato da un motore diesel di 95 CV; pesa circa 8000 kg. ed ha una benna della capacità di mc. 1,24. Per le sue ridotte dimensioni può operare in spazi ristretti ed essere facilmente e rapidamente trasportato da normali autocarri. Il bulldozer BD 18 dispone di 180 CV ed è equipaggiato anche con trasmissione idrodinamica che ne estende notevolmente le possibilità di impiego, rendendo questa macchina idonea ad affrontare convenientemente anche operazioni di rottura del terreno e di spinta. Come tutti i cingolati Fiat di maggiore potenza il BD 18 dispone di comando servo-assistito delle frizioni di sterzo mediante dispositivo idraulico, che riduce al minimo l'affaticamento nella guida.

Alla rassegna di Verona sono stati inoltre presentati i ben noti carrelli elevatori della OM di varia potenza ed elevazione, dei tipi elettrico, diesel meccanico e diesel idraulico-meccanico, oltre a motori diesel della serie unificata trasformati per applicazioni industriali dalla consociata Aifo.

Giant Earthmoving Equipment Exhibited at Verona

In these past few years there has been an important evolution in the sector of earthmoving equipment both in terms of quality and quantity production.

In 1968 Fiat built 6,200 earthmoving tractors, half of which exported. The current Fiat range is made up of sturdy and safe handling models with outputs from 45 to 180 hp which meet all requirements of building site work. The Fiat equipment is assured an efficient and ready after-sales assistance which can be provided on the very building site itself, if necessary.

Fiat-OM earthmoving equipment is in operation in several big building projects in Italy and abroad. In the course of the past few years, Fiat earthmoving machine-

ry has been adopted by 20,000 Italian building contractors who have taken advantage of the equipment's operating economy and safe handling features and of the efficient assistance provided by the company's service network.

Fiat-OM models are taking part in the implementation of vast project developments abroad, as shown by the work carried out by 1,000 AD7 tractors in the state of Minas Gerais, Brasil, on a huge forest clearing project and subsequent opening of new farming land; by other 400 AD7 units selected by Pakistan from many bidding manufacturers for the land reclamation and farming project about to be started in that country; and by 200 AD earthmovers in operation in a road development project in Turkey.

For years now, six hundred Fiat front loaders of various model types have been

actively engaged in land reclamation work in the Egyptian desert for the development of new town units in the area along the new course of the Nile. Fiat-OM earthmovers have been engaged in the construction of the dams of Kariba, Rhodesia; Dez, Iran; Akosombo, Ghana; Roseires, Sudan; Kainji, Nigeria and Mequinenza, Spain, as well as in a big road building project in Peru.

The big strides forwards made by industry in this sector were illustrated at the 6th Samoter Earthmoving Equipment Exhibition held at Verona from 5 to 10 February, 1969 and attended by 800 exhibitors from 16 countries.

A vast range of Fiat-OM equipment, including the wheeled OM FR9 and the BD18 bulldozer, two entirely new entries, was successfully displayed by our company at this important trade event.



Tre passaggi del coupé Autobianchi Primula (numero 63), della 124 berlina (numero 210) e della 124 special (numero 81), partecipanti al durissimo Rallye di Mon-

oni delle vetture

Brillantes affirmations des voitures Autobianchi et Fiat

Le Rallye de Montecarlo 1969 qui s'est conclu le 24 Janvier, a été l'un des plus durs de ces dernières années. Sur 183 voitures qui ont pris le départ, 28 seulement ont terminé la compétition qui s'est déroulée le long d'un parcours de plus de 5500 km. Le Rallye a été gagné, comme on sait, par une voiture Porsche. Il a vu par ailleurs une affirmation très significative de voitures strictement de série, ne faisant pas partie d'équipes officielles et pilotées par des amateurs.

A la dixième place absolue (indépendamment du modèle et de la cylindrée) s'est en effet placé un coupé Autobianchi Prisma, conduit par l'équipage Pianta-Polera (premier des équipages italiens); à la dix-huitième place une Fiat 124 berline (équipage Rubbieri-Cavriani) et à la vingt-et-unième une Fiat 124 Special (équipage Ceccato-Eisendle).

Les journaux ont relevé cette affirmation qui a confirmé non seulement la valeur exceptionnelle des pilotes, mais celle des voitures également. Signalons qu'en particulier la 124 de Rubbieri et Cavriani a remporté la 3ème place dans la 3ème classe (voitures de 1150 à 1300 cm³) et la 124 special de Ceccato-Eisendle s'est placée première dans la 4ème classe (voitures de 1300 à 1600 cm³).



tecarlo 1969, nel quale, come vetture strettamente di serie e non facenti parte di squadre ufficiali, hanno ottenuto significative affermazioni.

Amsterdam: 58° Salone dell'Automobile

Ad Amsterdam si è aperto il 13 febbraio il 58° Salone dell'Automobile, con la partecipazione di novantasei Marche di 11 Paesi. Le automobili italiane hanno occupato un importante settore della esposizione. Grandioso lo stand vetture della Fiat (oltre 900 metri quadrati) allestito dalla Concessionaria L. Lang, nel quale è stata ordinata la gamma completa dei modelli, berline, sportive, familiari, e di grande interesse per il pubblico specializzato l'esposizione dei veicoli per trasporto leggero. Novità per l'Olanda la 125 special, tra le maggiori attrazioni del Salone.

Sul mercato olandese la produzione automobilistica Fiat è ai primi posti tra le marche estere di maggiore diffusione. Nel 1968 l'incremento Fiat in Olanda è stato del 19 per cento, raggiungendo un totale di 40 mila vetture vendute.

Amsterdam Motor Show

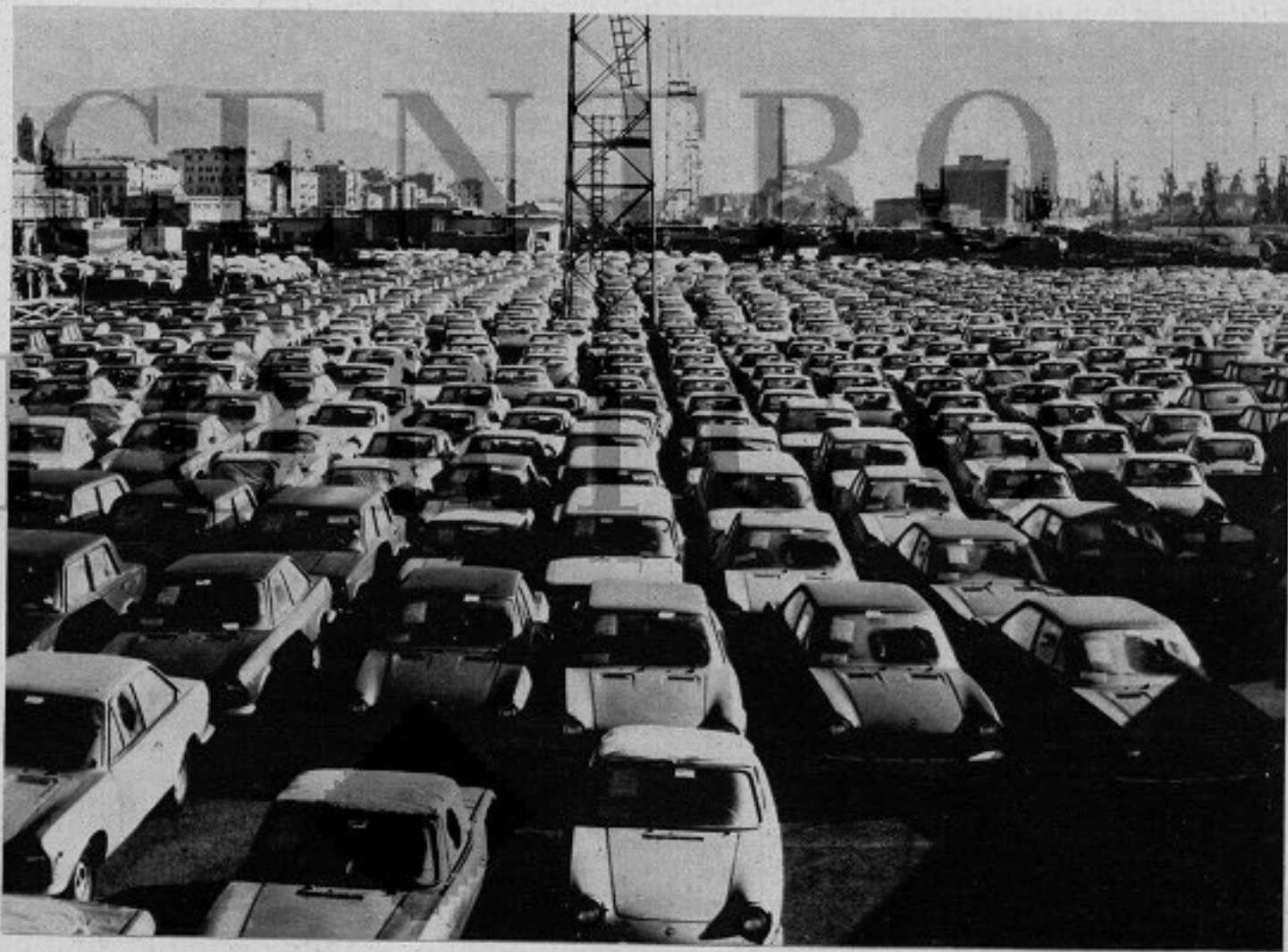
The 58th Motor Show opened in Amsterdam on the 12th February, with the participation of 11 countries exhibiting 96 makes. Italian motocars took up an important area of the show. The Fiat stand was an impressive one (over 900 square metres); it was made ready by our Concessionaire L. Lang, and included the whole range of models, saloons, sports models, station wagons, and



a collection of light commercial vehicles, all of great interest to the specialized public. A novelty for Holland is the 125 Special, which was one of the Show's main attractions.

Fiat occupies one of the first places among foreign makers on the Dutch market. In 1968 Fiat showed an increase of 19% in Holland with a total sales figure of 40,000 units.

Esportazione verso gli U.S.A.



Il ponte Somalia, nel porto di Genova, è stato trasformato per alcuni giorni in un grande parcheggio. Ha dovuto ospitare oltre 1600 vetture Fiat destinate alla costa occidentale del Pacifico: San Francisco e Los Angeles. Le auto, 850 e 124 nelle versioni coupé e spider sono giunte da Torino con un ritmo di alcune centinaia al giorno, in attesa della partenza. Sono state stivate tutte, in un solo carico, sulla motonave « Evros », di 24 mila tonnellate. Giunta dagli Stati Uniti a Genova con un carico di mais, la nave ha cambiato volto in pochi giorni, e si è trasformata, con l'aiuto di una serie di ponti mobili, in un grande garage galleggiante. L'imbarco è stato seguito col più vivo interesse negli ambienti portuali italiani.

For a few days the Somalia bridge in Genoa took on the appearance of a huge parking lot to make room for 1,600 Fiat automobiles waiting for shipment to San Francisco and Los Angeles. The Fiat automobiles — all coupé and spider versions of models 850 and 124 — had been transported from the factory in Turin at a rate of a few hundreds per day. They were subsequently stowed in one single shipment on the 24,000-ton « Evros » motorship which had previously arrived from the States with a consignment of mais. Few days were sufficient to change the ship, on which were installed a series of mobile bridges, into a giant floating garage. The car shipment has been followed with much interest by the Italian shipping circles.



Le sfilate rappresentano la staffetta della moda. Sotto gli sguardi attenti di spettatori e giornalisti le indossatrici presentano i modelli che sono stati tenuti « segreti » fino all'ultimo momento.

La moda, intesa nel suo insieme, è ben lontana dal rappresentare soltanto un fenomeno di natura estetica, e sotto il brillante incalzare delle novità che si susseguono di stagione in stagione, dietro l'appariscente facciata fatta di colore, di linea e di tessuti, sta in realtà tutto un mondo di lavoro, di studio e ricerche, spesso difficili, di innumerevoli esperti.

La moda italiana ha raggiunto in questi anni un livello di crescente prestigio e diffusione non solo in patria ma anche all'estero. Per coordinare e svilupparne le attività è stato creato diversi anni fa a Torino un apposito organismo: l'Ente Italiano della Moda. Esso, eretto in ente morale con decreto del Presidente della Repubblica, è promotore di iniziative che vengono attuate sia in modo autonomo che con il concorso di aziende e degli organismi che operano nei vari settori. La sua azione tende a coprire tutta l'area della moda italiana, valorizzandone sempre di più le creazioni. Nelle sue diverse attività di studio, ricerca e promozione è di particolare importanza il « servizio fotografico », sorto tre anni fa. Esso si affianca all'ormai celebre SAMIA, il « mercato » di importanza internazionale, che con le sue due manifestazioni annuali — in febbraio e a settembre — convoglia la presenza dei maggiori esponenti dell'abbigliamento pronto e costituisce per tutti gli interessati al settore un indispensabile centro di smistamento ed insieme la più completa ed eloquente « vetrina » di novità; un successo quello raggiunto dal SAMIA, che è destinato ad una ulteriore espansione in seguito alle nuove manifestazioni di « Moda Selezione », che si terranno dal 18 al 21 aprile e dal 24 al 27 ottobre e saranno indirizzate specificamente alla boutique di lusso e alle « seconde collezioni ».

Per il 1969 e per il 1970 la moda italiana sarà impegnata a fondo. Per appoggiarne la propaganda, un gruppo di esperti dell'Ente della Moda sceglie i capi più rappresentativi di ogni collezione, esegue le fotografie e le distribuisce poi alla stampa italiana e internazionale. Alta Moda, confezione, moda boutique e pronta, maglieria, capi in pelle, biancheria, cappelli, foulards e borse italiane vengono così pubblicizzate in tutto il mondo. Non manca inoltre un settore dedicato alla moda « per

Il mondo della moda

Torino è sede di importanti attività ed iniziative nel campo della moda e nell'industria dell'abbigliamento che dà in Italia lavoro a 300 mila persone



La creatrice di moda al lavoro. Poche rapide linee essenziali traducono sulla carta l'idea.

Dallo schizzo iniziale con l'aiuto di semplice tela grezza si « studia » sul manichino la linea definitiva del modello. In un secondo tempo si sceglieranno i tessuti i colori le fodere e gli accessori.

In queste fotografie: Modelli Sanlorenzo - Colifure Carlo - Calzature Giovanni.



lui » ed a quella per l'infanzia. A questi tecnici è permesso l'ingresso (proibito rigorosamente a tutti) negli studi dei grandi creatori, proprio dove, cioè, scaturisce la sorgente della moda, dove disegni appena accennati e dove campioncini di stoffa anticipano e promettono, a chi sappia interpretarli nel giusto valore l'atmosfera dei défilés, il piacere di sfogliare il settimanale preferito per scegliere il nuovo modello elegante.

Le case di Alta Moda in Italia sono circa settemila. Le sartorie tuttavia che presentano le loro collezioni alla stampa ed ai compratori, sono soltanto trentuno. Queste collezioni, molto ricercate, rappresentano la staffetta della confezione. Attualmente infatti, i grandi sarti, hanno organizzato un particolare settore, « Moda-pronta » e numerose sartorie abbinano la loro prestigiosa firma a quella di importanti industrie della confezione (esempio: Biki-Cori). Queste ultime hanno raggiunto dimensioni di indiscutibile rilievo. E' doveroso ricordare che a Torino si contano, accanto alle settecento sartorie, ben ventitré stabilimenti di abbigliamento pronto con oltre 5500 dipendenti. E rimane sempre viva l'antica e romantica tradizione delle sartine, corroborata attualmente da circa 15.000 presenze.

La stessa complessità, in concreto, si verifica per le diverse manifestazioni che la moda può e sa assumere di volta in volta. Come nasce una collezione di modelli? Come si organizza una sfilata? Che cosa precede il momento quasi magico in cui il primo riflettore si accende sulla passerella e la prima mannequin richiama lo sguardo e l'attenzione generale? Si tratta in effetti di una lunga e faticosa catena di montaggio, che corrisponde a regole ed esigenze ben precise, ma tutto sommato, non meno affascinanti del « prodotto finito »: meritano di essere conosciute.

Ogni singolo modello nasce, proprio come un'automobile, da uno schizzo iniziale, in questo caso seguito dalla ricerca concreta di una linea definitiva con l'aiuto di qualche metro di semplice tela da « studiare » su un manichino.

Una collezione di Alta Moda si compone di un numero di modelli che varia



Ecco un reparto di lavorazione di un grande complesso, dove il lavoro fatto dalle macchine ed il lavoro eseguito dalle mani dell'uomo si integrano vicendevolmente al fine di conseguire i migliori risultati qualitativi.

in genere dagli ottanta ai centotrenta. Tutti i capi sono distinti da un numero che servirà alla loro individuazione successiva.

Ormai anche la sfilata più semplice è guidata da una perfetta regia. Nulla è lasciato al caso o all'improvvisazione: uscite e movimenti, in apparenza così spontanei, sono sempre precedentemente fissati con la massima minuzia a tavolino.

In un'ora o poco più, si condensa una spassante preparazione di mesi. Ma in questo momento nessuno, anche chi ha seguito e magari sofferto personalmente per questo risultato, vuol ricordar-

sene: e le linee sembrano improvvisate da un estro prodigioso che non ha mai conosciuto tentativi e « brutte copie » in tela grezza.

Ai giornalisti invitati alla sfilata il compito di afferrare « tutto » con un solo sguardo. Una rapida annotazione sul carnet e così via, per ottanta, cento, innumerevoli volte... Selezionare i capi che verranno poi fotografati è cosa che esige una attenzione ed una preparazione non indifferenti, questa scelta in ultima analisi inciderà sulla propaganda e sull'affermazione della moda italiana nel mondo.

A. V.



Il modello ormai finito si presenta all'obiettivo fotografico. L'Ente Italiano della Moda ha organizzato un apposito « servizio fotografico » che diffonde nel mondo la moda italiana.

L'automobile attrice

Il giornalista Marco Mascardi raccogliendo queste sue immagini di auto Fiat, scattate in diverse occasioni di lavoro ci ha scritto: « Automobili che fanno l'attrice. Capita spesso anche questo. Specie per le fotografie di moda, le automobili hanno la capacità di creare immediatamente un clima e i fotografi vogliono proprio questo, il clima. Le automobili possono servire per dare l'idea di un certo stile o di uno spirito sportivo, o anche, semplicemente per crea-

re una macchia di colore. Ecco quindi perché le automobili Fiat, con la varietà della loro gamma e dei loro colori, sono le preferite per la soluzione di problemi di questo genere. Ecco, dunque, una serie di fotografie di moda, scattate nelle più diverse occasioni. E, in ognuna, a fare il suo bravo lavoro di attrice, c'è un'automobile Fiat. A fare il suo dovere, a creare un clima particolare, a rendere più « leggibile » l'immagine. Proprio quello che il fotografo voleva ».



L'inquietudine dei giovani

Una serie di interessanti testimonianze utili soprattutto agli adulti

I giovani sono inquieti, in tutti i paesi del mondo. Protestano contro l'organizzazione scolastica, il regime dei partiti, l'industria culturale; contro quella che chiamano, genericamente, la società degli adulti. I sociologi cercano di scoprire le motivazioni di questa rivolta; ma raccolgono dati confusi, e spesso contraddittori. Nell'America superindustrializzata esplode il movimento « hippy », contro la civiltà dei consumi. Nei paesi dell'Est europeo la contestazione arriva dalla parte opposta: si protesta perché questi consumi non ci sono ancora, o vengono riservati a pochi beneficiari delle « nuove classi ». Un solo dato rimane certo. Il « gruppo » dei giovani, oggi, è più numeroso di quanto non sia stato mai nella storia, raccoglie circa un terzo della popolazione mondiale: ed ha preso coscienza del proprio peso. Ha scoperto di avere dei diritti, e li reclama; con l'irruenza tipica della età.

Lo vediamo anche in Italia. Le manifestazioni pubbliche, le occupazioni di scuole sono un fenomeno quotidiano. Partite da piccoli gruppi di punta, coinvolgono oggi decine di migliaia di studenti. Ma quali cause

si nascondano dietro questo epidemico dissenso, è difficile spiegare. In ogni giovane che scende in piazza giocano, insieme, la suggestione di una psicosi collettiva e la scelta di un atteggiamento personale, che può essere diverso da caso a caso. Per questo, più che i trattati di sociologia, possono aiutarci a capire il problema le testimonianze dirette, senza intermediari. Un campione particolarmente ricco è quello delle lettere giunte alla redazione della rubrica televisiva « Giovani », e ora raccolte in un volume dell'editore torinese Gribaudi, sotto il significativo titolo « Vogliamo vivere ». I curatori della pubblicazione hanno scelto le più tipiche, fra le oltre seimila arrivate; e il quadro che ne risulta è di estremo interesse.

Questi giovani protestano soprattutto per l'incomprensione da cui si sentono circondati; per la impossibilità di dialogo coi loro padri e madri, e per la ipocrisia di cui accusano la società degli adulti. « Siamo stupefatti di sentirvi dire dai nostri genitori: « Qui comando io, se non ti va puoi benissimo andartene ». Ora io mi chiedo: « Perché dovremmo essere dei robot manovrati a loro piaci-

mento? ». E' brutto dover rinunciare alle proprie idee! » scrive un giovane. E aggiunge, subito: « Ma io faccio ugualmente con la speranza che un giorno cambino testa, perché, mai come ora, ho bisogno di aiuto ». La sua lettera unisce, insieme, i due motivi fondamentali che animano tutto questo inquietante epistolario: la critica al mondo dei « grandi », il bisogno di stabilire un ponte di comunicazione con loro. « Non siamo giovani bruciati, siamo soltanto dei giovani ragazzi, soli, con le loro paure », scrive una diciannovenne dopo avere esposto una drammatica situazione familiare, che l'ha divisa per sempre dalla madre. E un'altra giovane, che ha sentito crollare tutti i valori il giorno in cui ha scoperto le mancanze familiari di suo padre: « Odio la società che mi circonda, perché è fondata sul denaro e sui compromessi, ma odio soprattutto i grandi, perché proprio loro mi hanno insegnato a odiarli ».

Sono le testimonianze più disperate, e sotto un certo aspetto le più interessanti del libro; ma non, per fortuna, le più ricorrenti. Il motivo della protesta, nelle sue varie sfumature, anima soltanto il 42 per cento

delle lettere esaminate. Ed anche in queste, come nella maggior parte delle altre, lo schermo della protesta nasconde un sentimento profondamente costruttivo: la volontà di migliorare il mondo, attraverso un più pieno rapporto con la famiglia, una fede religiosa più interiormente vissuta, un più schietto senso di fratellanza verso gli altri. Le lettere in cui i giovani pongono il problema del lavoro dimostrano la serietà con cui essi affrontano il loro inserimento nel tessuto sociale; anche quando questo problema si presenta difficile, e per qualcuno di loro angoscioso: « Noi non abbiamo tempo di pensare ai beat, a Rita Pavone e ad altri cantanti. Usciamo al mattino in cerca di lavoro e ci ritiriamo la sera », scrive un ragazzo diciassettenne, che vive in un « basso » di Napoli. Ma ci sono ideali più alti. Molti dichiarano di volersi impegnare a favore della umanità diseredata. La sete di avventura, naturale nel giovane, li porta a chiedere un lavoro nel Terzo Mondo, fra i « Volontari della pace » o gli « Amici di Raoul Follereau », l'apostolo dei lebbrosi.

Osserva lo psicologo Antonio Miotto, che ha scritto una introduzione al volume: « Se i giovani accusano e protestano, è perché sanno che nella costellazione del progresso tecnico-scientifico esistono già le premesse per un dialogo e per un aiuto concreto. Non rinunciano alla lotta, non si rassegnano, non indulgono alle sciocchezze mode, non sognano soltanto canzoni e festival: dicono con grande serietà di essere vivi e di voler continuare a cercare la vita ». La maggior parte di queste parole, lette con attenzione, sono parole di speranza.

G. C.

Appena usciti dalla costellazione di Rossini, ecco che entriamo in quella del centenario di Hector Berlioz, il grande romantico francese spentosi a Parigi l'8 marzo 1869.

Il Romanticismo musicale non ha forse un campione più integrale e completo di Berlioz, un uomo che come lui abbia vissuto e patito i nuovi ideali artistici con altrettanta dedizione. La sua stessa vita, per buona parte, sembra il canovaccio di un romanzo, la storia fantastica di un artista-eroe. Il musicista venne al mondo in una piccola cittadina del Delfinato, La-Côte-Saint-André il 9 dicembre del 1803; il padre, medico e uomo di varia cultura lo istruì nelle lingue, in storia, letteratura e geografia. Per la musica fu affidato a un violinista di nome Imbert e poi a un certo Dorant da cui apprese la chitarra, l'unico strumento col flauto che seppe poi padroneggiare; da solo pensò a studiare l'armonia e si provò in alcune composizioni per pochi strumenti e in alcune romanze per canto e chitarra. Terminato il liceo a Grenoble, nel 1821 si trasferì a Parigi per iscriversi, secondo il desiderio del padre, alla facoltà di medicina; ma anziché l'università fu il teatro dell'Opera ad attirare perduto l'animo del giovane che si buttò nella vita musicale parigina cominciando a farsi conoscere con articoli e recensioni su « Le Corsaire ». A ventun anni compose una Messa e per farla eseguire in modo degno si fece prestare una cospicua somma da un gentiluomo, Augustin de Pons, che dopo qualche tempo chiese il saldo al padre di Berlioz: questi montò sulle furie e sospese al figlio l'assegno mensile che avrebbe dovuto mantenerlo agli studi. Il giovane passò quindi l'inverno 1826-27 riducendosi in un miserabile appartamento con uno studente di chimica e sbarcando il lunario con i compensi per i suoi articoli e lavorando qualche tempo come corista al Théâtre des Nouveautés. Ma la sua coscienza artistica andava verso incontri fondamentali, il primo dei quali sarà quello, basilare per ogni romantico, con il mondo smisurato e fascinatore della poesia di Shakespeare. Berlioz lo vive da par suo cominciando con l'innamorarsi del

Genio ed avventura nella vita di Berlioz



Il personaggio del Faust ha ispirato anche Berlioz che in pochi mesi di lavoro ne musicò un dramma che divise in otto « scene ».

l'attrice irlandese Harriet Smithson, la impareggiabile Ofelia e Giulietta della compagnia inglese di Kemble giunta allora a Parigi. Poco dopo scopre Goethe e in pochi mesi mette in musica le otto Scene del Faust; arte e vita sono per lui un nodo indissolubile e il suo amore per la Smithson gli detta il suo primo capolavoro la Sinfonia Fantastica, poderosa opera sinfonica costruita su un preciso programma che narra la disperazione per un amore non corrisposto. Tanto bene gli fece scrivere la

Sinfonia che, accantonata per il momento l'attrice ritrosa portò via la fidanzata a un amico; nello stesso anno, il 1830 ebbe anche un importante riconoscimento, la vittoria del Prix de Rome, a quel tempo il più ambito riconoscimento cui un giovane artista francese potesse aspirare. Ma Berlioz non ne fu proprio esultante, anche perché il premio obbligava ad un soggiorno di due anni a Roma nell'Accademia di Francia a Villa Medici. Il musicista partì, ma dopo poco tempo non avendo

più notizie della fidanzata si mise sulla via del ritorno; giunto a Firenze, seppe che la ragazza si era sposata con il fabbricante di pianoforti Camille Pleyel; decise di precipitarsi a Parigi e ucciderla prima di sopprimersi. Repentinamente, cambiò parere e, tornato alla composizione, iniziò il melologo Lelio o il ritorno alla vita.

Al rientro a Parigi portò a termine alcuni vasti lavori, come Aroldo in Italia, la Grande Messe des Morts e l'opera Benvenuto Cellini; nessuno di questi entrò con successo nella vita musicale e dal momento che Berlioz era costretto a finanziare lui i suoi concerti le sue condizioni economiche erano sempre quanto mai precarie. A questo punto, con uno di quei tipici colpi di scena che caratterizzano la vita dei grandi romantici, interviene un fatto inaspettato e imprevedibile: Nicolò Paganini, che lo aveva ascoltato dirigere la Fantastica al Conservatorio, gli indirizza la seguente lettera: « Mio caro amico, Beethoven estinto, non c'era che Berlioz che potesse farlo rivivere; ed io che ho gustato le vostre divine composizioni, degne di un genio quale siete, credo mio dovere di pregarvi a voler accettare in segno del mio omaggio 20.000 franchi: i quali vi saranno rimessi dal signor barone de Rothschild, dopo che gli avrete presentato l'acclusa. Credetemi sempre il vostro aff.mo amico Nicolò Paganini ».

Con questo avvenimento, che rese Berlioz per la prima volta libero da debiti e con una certa sicurezza per l'avvenire, si chiude la giovinezza del musicista francese, certo uno degli artisti che dovettero lottare di più per farsi accettare dal mondo artistico circostante.

G. P.

Tanti pittori e scultori alla Mostra di Arti Figurative

Nella sede sociale di Via Carlo Alberto 59, il Centro Culturale Fiat ha organizzato anche quest'anno una mostra di arti figurative, invitando a parteciparvi i dipendenti delle varie Sezioni. La rassegna è rimasta aperta sino al 2 febbraio, richiamando molti visitatori, anche tra la cittadinanza.

L'esposizione ha compreso 103 opere che sono state scelte, tra le moltissime pervenute, da una giuria formata dal critico d'arte de «La Stampa», Marziano Bernardi e dai pittori Adriano Siccardi e Giacomo Soffiantino. Vi predominano, naturalmente, dipinti in cui gli autori cercano di raggiungere, più che i risultati di uno stile personale, il piacevole effetto naturalisticamente inteso. Ciò non toglie che si possa trova-

re anche qualche lavoro di più serio impegno espressivo e motivi sentiti con qualche autenticità di modi.

Un risultato positivo può essere raggiunto anche da una semplice opera grafica come «Eva» che Umberto Marzolla ha inciso all'acquafinta dimostrando una buona conoscenza della tecnica e un suo sensibile temperamento. Una chiara inclinazione sostenuta da un buon esercizio rivela anche il Tullio, autore di alcuni paesaggi d'un acceso colorismo. Memore di certe forme espressionistiche si direbbe il Bisotto che ci ha dato una suggestiva «Testa» ricavata in pietra. Vi sono anche dipinti più modernamente intesi come la «Moschea industriale» di Mario Pich-

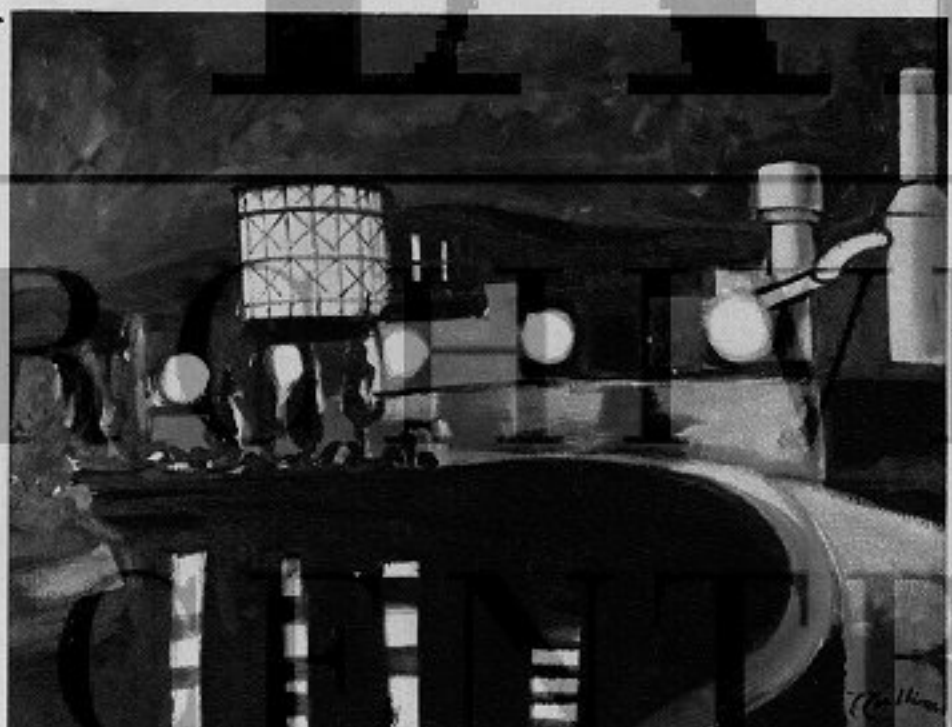
che, con gustosa semplicità cartellonistica, ha colto uno degli aspetti più caratteristici del paesaggio urbano contemporaneo.

Ricordiamo ancora tra gli altri il Caffaratti (per le sue «Barche in riposo»), il Salomoni, tutto preso da una visione surrealistica cui fanno da sfondo le sature colorazioni di certi suoi cieli stesi con precisa modulazione tonale ed ancora il Pissanichi, Solinas, Boglione, Bussi, Bonaccorso, Lanza, Verna e Zanusso. In un settore a parte ha esposto anche Bartolomeo Coppelletti, autore di pazientissime costruzioni in metallo lavorato in cui l'arte ha ceduto il passo ad un ammirevole impegno artigianale.

A. D.

Tullio: «I gasometri di notte».

Marzolla Umberto: «Eva» (acquafinta).



CENTRO CULTURALE FIAT

Calendario marzo

CINEAMATORI

- 4 - Torino - Nella Sede di Corso Moncalieri 18, alle ore 21, per il Ciclo di proiezioni di film d'arte sul tema: «Temi e motivi del giovane cinema italiano», proiezione del film «Prima della Rivoluzione» di B. Bertolucci.
- 25 - Torino - Nella Sede di Corso Moncalieri 18, alle ore 21, per il Ciclo di proiezioni di film d'arte sul tema: «Temi e motivi del giovane cinema italiano», proiezione del film «I pugni in tasca» di M. Bellocchio.

Alle proiezioni seguiranno i dibattiti a cura del Dott. Dario Beccaria.

CONCERTI

- 11 - ore 21,30 - Presso il Conservatorio musicale «G. Verdi» concerto di Claudio Heifetz (Pianoforte). In programma: Mozart: Sonata in Fa maggiore K 332. Beethoven: Sonata op. 53 in Do maggiore. Schumann: Carnaval op. 9.
- 25 - ore 21,30 - Presso il Conservatorio musicale «G. Verdi» concerto di Alirio Diaz (Chitarra). In programma: Sanz: 4 Danze Spagnole (Pavana-Spagnoleta-Marizapalos-Canarios). Scarlatti: 2 Sonate. Bach: Suite n. 3 (Trasero di Duarte). Preludio-Allemande-Courante-Sarabanda-Bourrée I e II-Giga. Villa Lobos: Preludio n. 1 e Coro n. 1. Laur: Tre valzer Venezuelani. Turina: Fandanguillo. Albeniz: Leggenda-Torre Bermeja-Sevilla.

Stagione Lirica Teatro Regio

Sono in distribuzione, gratuitamente, presso la Biglietteria del Centro, Via Carlo Alberto 59 - n. 30 biglietti, valevoli per altrettanti posti numerati, per ogni prima rappresentazione e n. 68 biglietti per ogni seconda rappresentazione delle seguenti Opere: «Alceste» (martedì 4 e giovedì 6 marzo) - «La voce umana», «Una domanda di matrimonio», «I sette peccati» (giovedì 13 e martedì 18 marzo) - «L'oro del Reno» (giovedì 27 marzo e martedì 1° aprile).

Stagione Sinfonica - Auditorium di Torino
Sono in distribuzione, gratuitamente, presso la Biglietteria del Centro, Via Carlo Alberto 59 - n. 16 biglietti, valevoli per altrettanti posti numerati, relativi ai Concerti del 7-14-21-25-28 marzo.

CONFERENZE

- 6 - ore 21,15 - Nella Sede di Corso Moncalieri 18, Conferenza con proiezioni a colori, sul tema «Alpinista dove vai?» che sarà tenuta dall'Accademico Dott. Spiro Dalla Porta Xidias. La serata è organizzata in collaborazione con il Club Alpino Italiano Sezione di Torino.
- 20 - ore 21,15 - Nella Sede di Corso Moncalieri 18, Conferenza con proiezioni a colori, sul tema «Esplorazione Ande Peruviane 1968» che sarà tenuta dall'Accademico Signor Giuseppe Dionisi, Capo della spedizione e Direttore della Scuola Nazionale di Alpinismo «Giusto Gervasutti» del Club Alpino Italiano Sezione di Torino.

FOTOGRAFI

- 26 - ore 21,15 - Conferenza, con proiezioni a colori, del Critico di Fotografia Dott. Renzo Chini sul tema «Paul Strand, padre della Fotografia moderna» che si terrà nel Salone dei 200 dell'Unione Industriale di Torino - Via Panti 17 - (gentilmente concesso).

VISITA CULTURALE

23 - ore 10 - Galleria Sabauda - Via Accademia delle Scienze, 6.

NOTIZIE IN BREVE

CINEAMATORI

Ad Attuale nel 1° Torneo Nazionale Cinematografico «Il Paladino», il film «I Crisomelidi» di Dario Musso (Off. Rivalta) ha vinto il 2° Premio per la categoria dei documentari.

Al XV Festival Internazionale del film d'amatore di Rapallo il film «Tu Mondo» di Renato Toniato (Sede Centrale) è stato premiato con medaglia d'oro.

A Verona, nel Salone del Museo Civico di Storia Naturale, e a Padova, nella Sede del Cine Club locale, sono stati inoltre recentemente presentati con successo film di Cineamatori del Centro Culturale Fiat.

Nella Sede di Corso Moncalieri 18, è iniziato nel mese di febbraio il terzo Ciclo di manifestazioni Culturali sul cinema d'arte dedicato a temi e motivi del giovane Cinema Italiano. Sono stati proiettati: «L'Ape regina» di M. Ferreri (4 febbraio) ed «I giorni contati» di E. Petri (25 febbraio). E' seguito un dibattito a cura del Dott. Dario Beccaria.

CONCERTO

Il Concerto di Sergio Verdirame (Pianoforte), in programma per martedì 28 gennaio u.s., per motivi organizzativi, è stato rinviato al 15 aprile alle ore 21,30.

FOTOGRAFI

Il 10 febbraio u.s., nella Sede di Via Carlo Alberto 59 è iniziato il Corso di Fotografia riservato ai dipendenti Fiat e loro familiari. Le lezioni sono tenute dal Perito Fotografo Signor Pier Paolo Giribaldi, ogni lunedì non festivo dalle ore 21 alle ore 23.

il juke-box nel cruscotto

Molto rumore per Nada

Nada: in spagnolo significa niente; in italiano è la ragazza che ha esordito al Festival di Sanremo con la canzone «Ma che freddo fa» (45 giri Rca). Interpretando un motivetto senza pretese è riuscita a rivelare la sua personalità ed oggi viene considerata l'autentica rivelazione della rassegna. Tant'è che il suo cachet da nada è salito a 500 mila lire per serata. Tenendo conto dell'età, sedici anni, la fortuna è assicurata per l'adolescenza, la giovinezza e per la vecchiaia. E' un tipo esile, una testina piccola così, una sciarpetta a colori vivaci, minigonne mozzafiato.

Il timbro di voce è eccezionale per la consistenza e, almeno da questo lato, ha già battuto Patty Pravo. Nel mondo della musica leggera ha rinunciato, non a torto, al suo cognome; Malanima. Infatti è una ragazzina che canta per passione, ubbidisce (quasi sempre) ai genitori, frequenta con diligenza la V ginnasiale. E' il personaggio dell'anno: «Un anno baciato in fronte dalla buona sorte; prima Sanremo, poi il regalo del ministro Sullo che ha abolito l'esame di passaggio al liceo. Vi pare poco?»



Canzoni Liberty

In una splendida collana dalle copertine stile Liberty, la Cetra-Fonit ha lanciato le «Canzoni che tornano». Escono da una soffitta polverosa ma non per questo sono prive di un fascino primitivo. Chi ricorda «Luccole vagabonde», «Tango del mare», «Portami tante rose», «Malombra»? Eccole nuovamente senza tarli sui moderni giradischi. Non invitano allo shake ma il sapore della riscoperta piacerà anche ai giovani. Rispettose ed efficaci le interpretazioni dei vari complessi musicali che si avvicendano nel ricco repertorio.

Vi piace il classico?

In evidenza, tra le novità, la prima registrazione integrale (33 giri Decca) con l'impiego di strumenti dell'epoca della Johannes-Passionen di Bach. I «Wiener Sängerknaben» e il «Concentus musicus» diretti da Hans Gillesberger sono stilisticamente impeccabili.

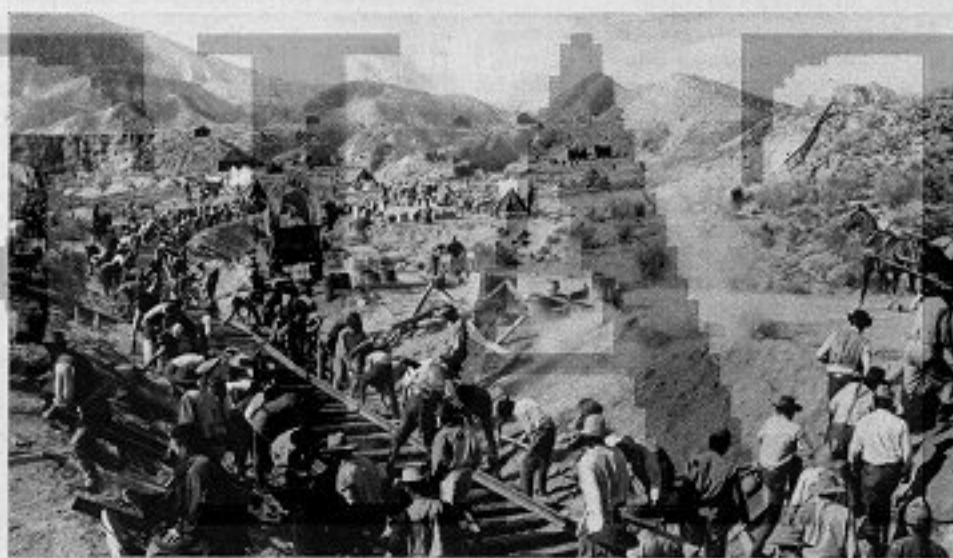
U. S.

Quando il cinema vuol diventare il più grande spettacolo del mondo

La produzione dei « colossi » tende a lasciare il genere storico, e punta sulla fantascienza

I « mammuth » cinematografici sono oggi meno frequenti. La Bibbia e Cleopatra vanno considerati, tra quelli girati in Italia, gli ultimi colossi che abbiano impiegato un numero sterminato di comparse e mobilitato in eccezionale misura le attrezzature e le maestranze specializzate nel ricostruire colossali testimonianze architettoniche di epoche lontane.

I cinquemila figuranti che il regista John Huston ebbe a disposizione per le scene della torre di Babele; le quattromila persone scritturate per raffigurare, a Cinecittà, il popolo romano che applaude Cesare e Cleopatra nel technicolor dedicato da Mankiewicz alla sovrana d'Egitto, stanno diventando quasi un ricordo del passato. Il gusto del pubblico sta cambiando anche a proposito del cinema ultra-spettacolare. Non è più in base al numero delle comparse che si stabilisce la potenza d'urto commerciale d'una pellicola. Le masse incidono spietatamente sui costi di produzione: di qui la necessità di ridurre il numero, l'esigenza di andare a girare certi « colossi » in paesi dove, se c'è da evocare una battaglia è possibile al regista di avere agli ordini l'addestrato esercito locale. Ecco perché Tony Richardson è andato tempo fa in Turchia a realizzare i 600 di Balaclava, e alla produzione fu possibile « affittare » reparti specializzati della cavalleria turca per le dodici settimane richieste dalla riproduzione della famosa « carica dei seicento » e di tutte le altre scene di battaglia. Nei film di guerra occorre affidarsi ai militari veri per raggiungere i risultati voluti. Già nel 1954-55 il



Una bella scena di massa tratta dal film « C'era una volta il West ».

produttore De Laurentiis aveva avuto dal Ministero della Difesa cavalli e cavalieri per Guerra e Pace diretto da King Vidor (ma la battaglia di Austerlitz la girò nel Pinerolese Mario Soldati). Il rifacimento sovietico del capolavoro tolstojano, firmato da quello stesso Bondarčuk, che ora dirigerà Waterloo, raggiunge effetti di grandiosità ineguagliabile — si parla di oltre 10.000 soldati russi a disposizione del regista — appunto per l'illimitato appoggio dato al film dagli Alti Comandi di Mosca,

che concessero anche i dieci elicotteri necessari alle riprese aeree.

Dai militari in funzione di figuranti si ha poi una disciplina che non sempre le comparse « professioniste » sono in grado di assicurare. Ne sa qualcosa in proposito il regista americano Richard Fleischer, impegnato attualmente a Portorico nella messa in scena di una evocazione del « Che » Guevara, con protagonista Omar Sharif e Jack Palance nel ruolo di Fidel Castro. Gente di sangue caldo i portoricani; e quelle tre o quattro centinaia, scritturate per le scene di guerriglia, se si impegnavano a fondo quando l'azione era di loro gusto, apparivano invece svogliati, inerti, assenti se la sequenza risultava « finta » per il loro temperamento. La produzione dovette richiedere d'urgenza a Hollywood dei figuranti di mestiere.

Questo sul « Che » è uno dei non molti film dove il cinema potrà sfoggiare le antiche ambizioni spettacolari, poiché le scene di « massa » non vi scarreggiano. In fatto di colossi gli americani non hanno più la priorità assoluta. Basti pensare che C'era una volta il West di Sergio Leone, il più ampio, costoso, elaborato western della stagione 1968-69, è prodotto da una casa italiana, la Euro, la quale, rompendo la tradizione degli esterni girati in una Spagna camuffata da Utah o da Arizona volle che il film fosse ambientato nell'autentica « Monument Valley », cara a John Ford, e fra le vere Montagne Rocciose.

In genere però i produttori (e non solo quelli americani) sono ora, in fatto di super-colossi, diversamente orientati. Il « grandioso » cerca altri orizzonti: uno dei massimi sforzi produttivi italiani di quest'anno è costituito dal Satyricon, di Fellini. Le imponenti scenografie di quest'opera ambiziosa, dovute a Scaccianoce e Donati, hanno occupato i tre teatri maggiori di Cinecittà. Fra queste mastodontiche costruzioni l'estro felliniano ha guidato comparse ben diverse da quelle che « fingevano » nel 1963 i romani del tempo di Cleopatra.

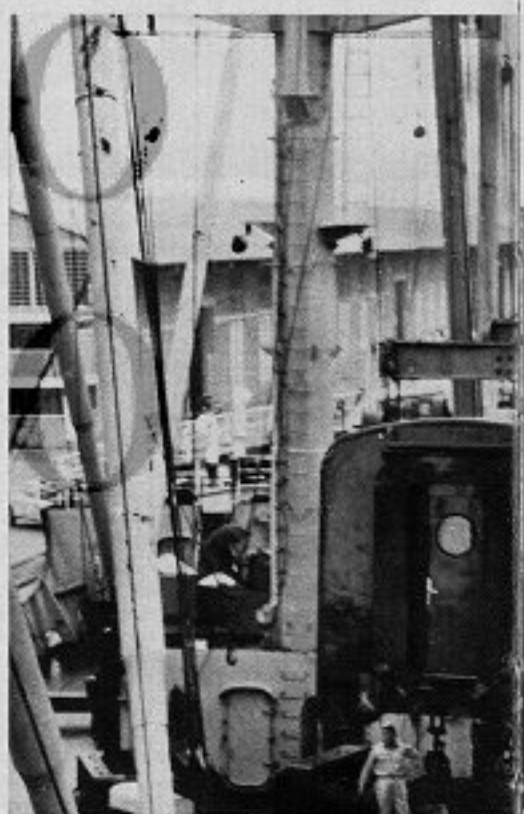
In America, nella scia di 2001: odissea nello spazio, c'è una particolare produzione ispirata alle entusiasmanti imprese spaziali, di modo che la fantascienza sempre più spesso « batte » sullo schermo gigante l'evocazione storica tradizionale. Ecco il perché dell'interesse suscitato dal film avvenirista di Stanley Kubrick che, al momento rappresenta il massimo sforzo nel genere. La costruzione della « centrifuga rotante » è costata in tempo e denaro, in impegno e fatica, più di quanto fu necessario per elevare, nella Bibbia, l'altissima Torre di Babele.

A. V.



La Fiat in Thailandia

Alla Fiera Internazionale di Bangkok le vetture Fiat hanno suscitato la generale ammirazione, presentate dalle graziose hostesses thailandesi che molti considerano le ragazze più belle del mondo. La Fiat era presente con cinque tipi di vetture, la 850 special e coupé, la 124 berlina e coupé e la 125 berlina. Il padiglione Fiat illustrava inoltre le attività dell'azienda con l'aiuto di grandi diapositive, dedicate in particolare ai motori marini e alle turbine a gas della « Grandi Motori ». La Fiat è oggi una delle aziende più importanti nel mercato thailandese che è uno dei più vivi del Sud Est asiatico. Attraverso la sua Concessionaria, la « Karnasula », monta sul posto i modelli delle vetture 1100 R, 124 e 125; autobus urbani e interurbani; consegna importanti forniture a enti governativi e locali per il trasporto pubblico; ha istituito una rete di vendita e assistenza organizzata in tutto il territorio.



Buenos Aires: imbar

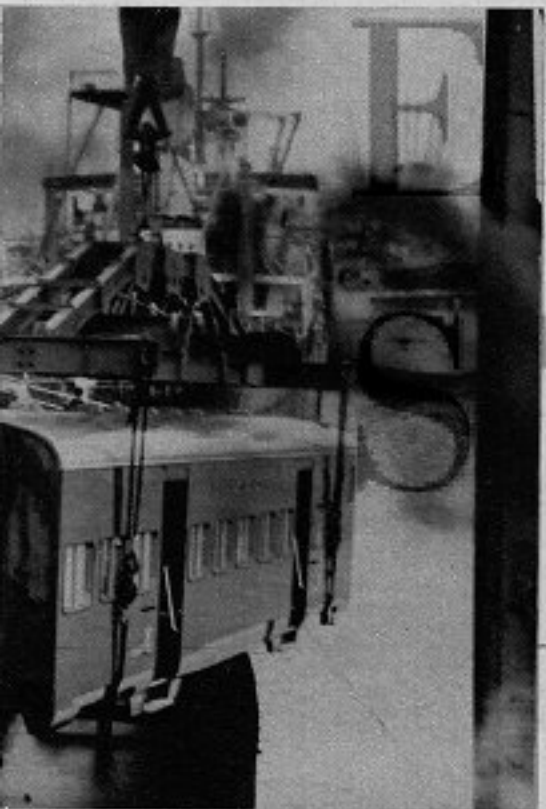
Nel porto di Buenos Aires sono state recentemente imbarcate quattro vetture ferroviarie passeggeri destinate a Montevideo, capitale dell'Uruguay. Le carrozze costituiscono un primo nucleo di dodici unità costruite nel centro industriale della Fiat Concord e rappresentano un lusinghiero successo della produzione ferroviaria Fiat in Argentina. La nostra produzione è stata infatti prescelta tra quelle di varie ditte specializzate nella fornitura di materiale ferroviario. All'imbarco hanno presenziato numerose autorità del Governo argentino.

Un « totale » dell'Insula Felices, una grossa costruzione suburbana in cui si svolge uno spettacolare episodio del « Satyricon » di Fellini. L'Insula costruita nel teatro n. 5 di Cinecittà crollerà a causa di un terremoto.





Fiat automobiles have recently excited a great deal of admiration among visitors to the Bangkok International Fair. The car display, which featured an 850 Special and coupé, a 124 saloon and coupé and a 125 saloon, was presented to the public by glamorous Thai hostesses who are regarded by many as the world's most beautiful women. Colour transparency enlargements were erected in the Fiat Pavilion to illustrate the company's production activities, particularly marine engines and gas turbines whose construction is the responsibility of the Fiat « Grandi Motori » division. Fiat has become one of the leading enterprises on the Thai market which is one of the liveliest in South East Asia. Through its local concessionaires, the Karnasuta General Assembly, Fiat assembles in loco its 1100R, 124 and 125 car models as well as city and intercity buses of which big consignments are often made to government agencies and public transport companies. Fiat has also established an efficient sales and service organisation throughout the country.

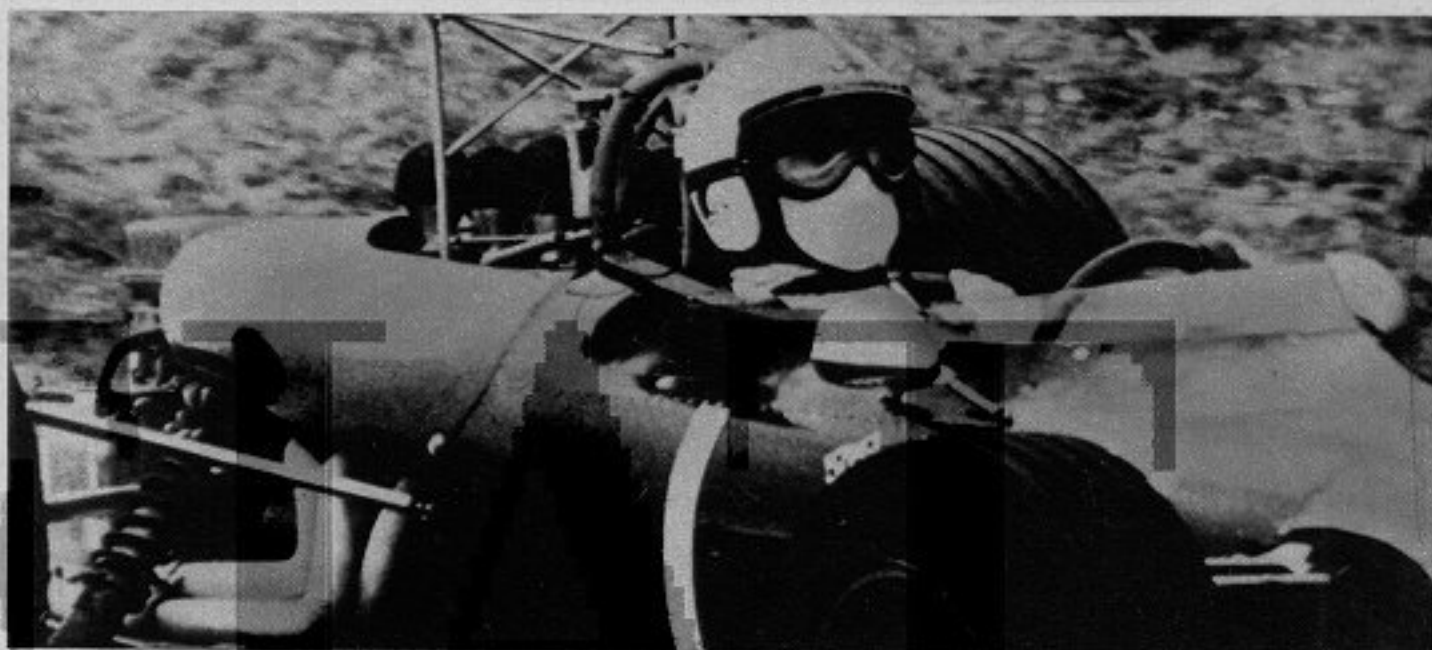


co vetture ferroviarie

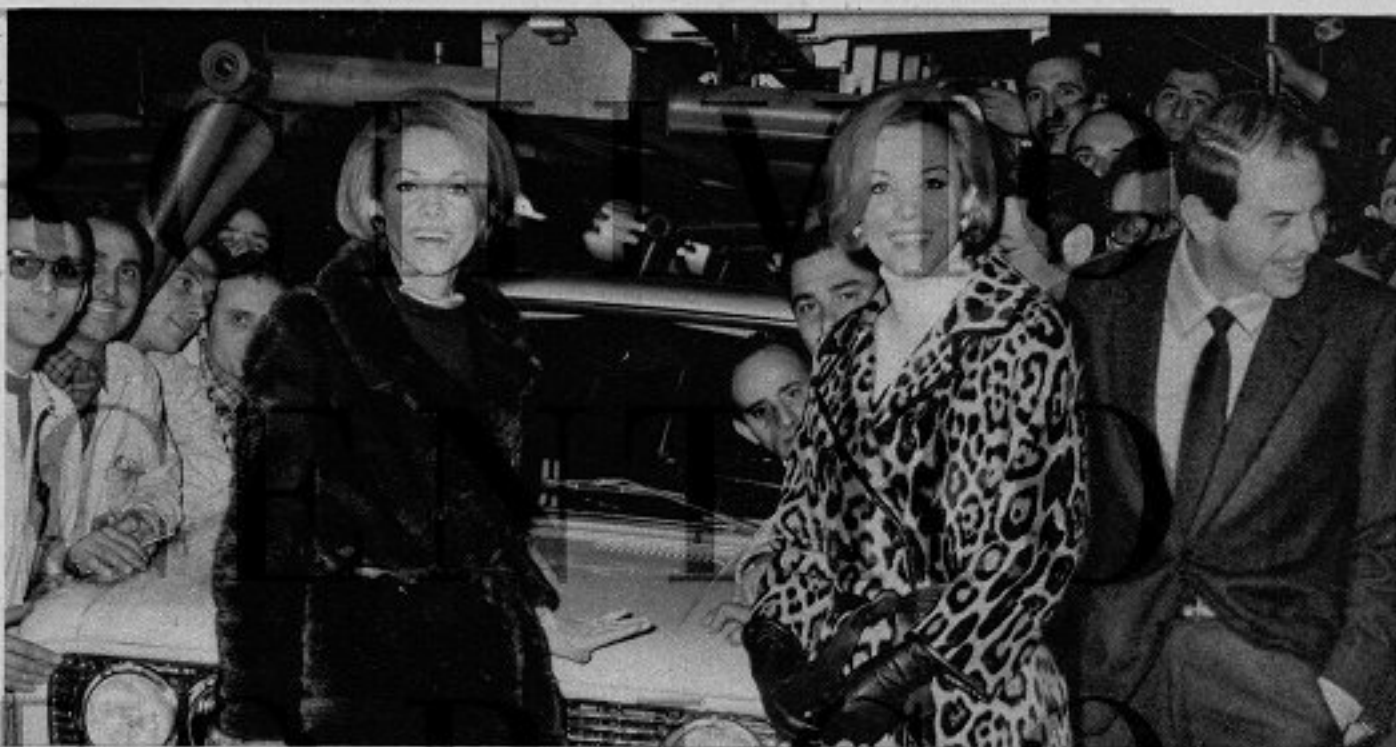
Buenos Aires: embarque de coches ferroviarios

En el puerto de Buenos Aires fueron embarcados con destino a Montevideo, capital de la República Oriental del Uruguay, cuatro coches ferroviarios de pasajeros. Constituyen la primera parte de un envío total de doce unidades construidas en el Centro Industrial Fiat Concord y representan un éxito halagüeño de la producción ferroviaria Fiat en la República Argentina. Fiat Concord, en efecto, se adjudicó una licitación internacional en competencia con la industria de países con larga experiencia en la provisión de equipos ferroviarios. Al acto del embarque asistieron numerosas autoridades del gobierno nacional.

Alla Dino Ferrari la Coppa di Tasmania

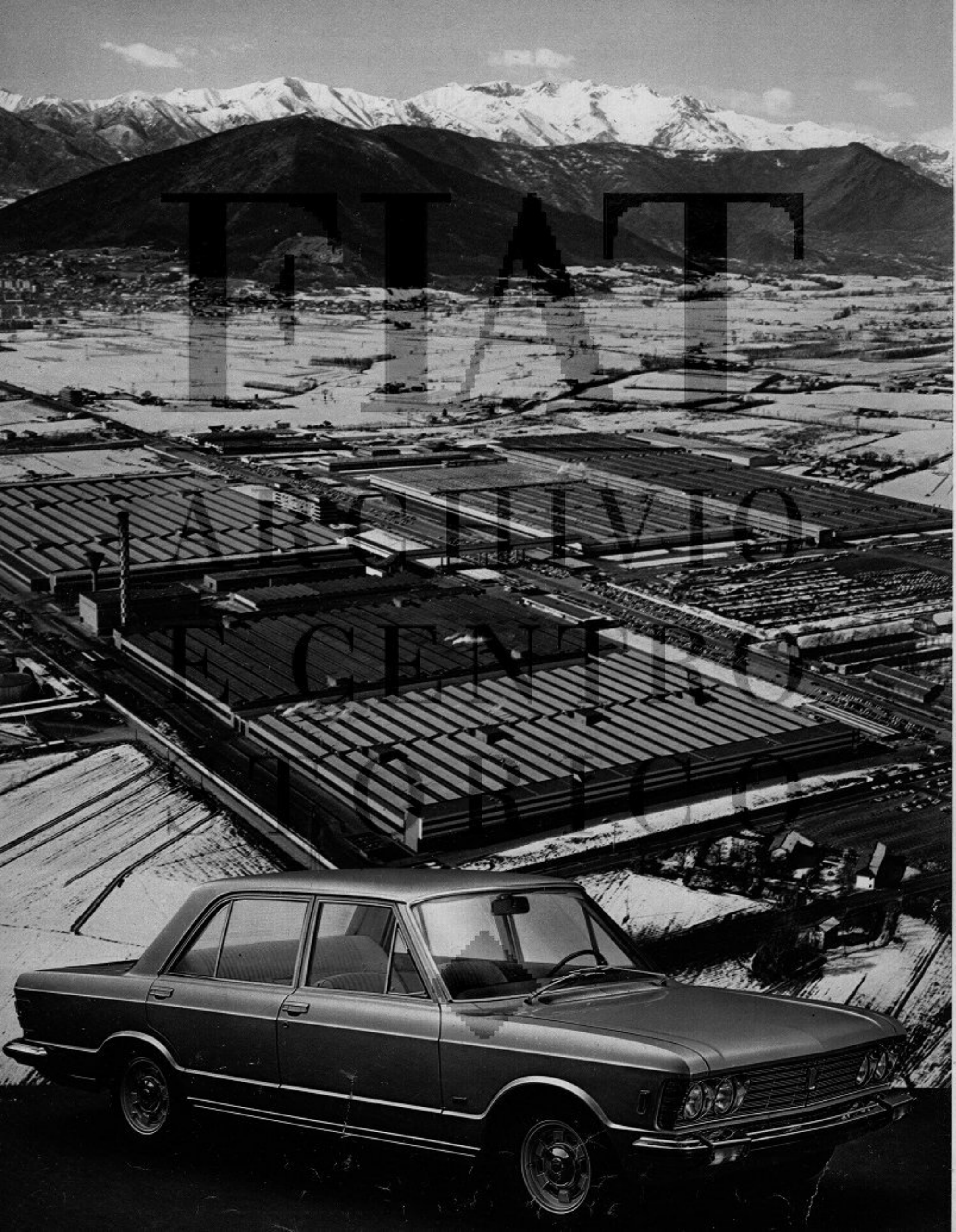


La Dino Ferrari 2400, condotta da Chris Amon, ha trionfato nella Coppa Tasmania, gara riservata alle monoposto di formula 1 con motore di cilindrata massima 2500 cmc. A Warwick Farm, penultima prova della Coppa, Amon ha dovuto abbandonare essendo stato coinvolto in un pauroso testa coda della Ford Brabham di Piers Courage. Nell'ultima gara, la Cento Miglia di Sandown Park, Amon ha vinto alla media record di 170,554 km/h, superando avversari particolarmente « difficili » quali Rindt e Graham Hill su Lotus Ford. Questo successo che si aggiunge alla recente affermazione della Dino formula 2 di Andrea de Adamich alla Temporada Argentina, costituisce una conferma del brillante momento attraversato dall'automobilismo italiano e delle qualità di questa vettura.



Vedette dello spettacolo alla Mirafiori

Alice ed Elen Kessler, Enrico Maria Salerno, Sergio Fantoni con la moglie Valentina Fortunato: ecco i grossi nomi dello spettacolo che in questi giorni hanno visitato festeggiatissimi la Fiat Mirafiori.



Al Salone internazionale dell'Automobile di Ginevra sarà presentata in anteprima mondiale la 130. L'attesa novità Fiat rappresenta un avvenimento automobilistico di rilievo internazionale.

Nella gamma Fiat la 130 costituisce la berlina di maggior cilindrata. Vettura di rappresentanza per lo stile e la eleganza della linea e delle finizioni, ma altresì automobile che soddisfa alle esigenze più evolute del viaggiare: confort, spazio, sicurezza.

Il modello si avvale di una lunga severa serie di collaudi e sperimentazioni.

La 130 verrà prodotta nel nuovo stabilimento di Rivalta con le tecniche e gli impianti più moderni.

La vettura si avvantaggia, oltretutto dei risultati dell'esperienza progettuale e della ricerca scientifica Fiat, anche della capacità di un'organizzazione produttiva tra le più moderne ed efficienti.

La Sezione di Rivalta è recentissima realizzazione essendo stata avviata nel 1967. Essa ha impegnato schiere di specialisti per lo studio e l'approntamento delle attrezzature. Estesa su una superficie di circa 2 milioni e 200 mila metri quadrati, di cui oltre 400 mila coperti, si articola nei vari settori di attività componenti il ciclo completo di produzione delle vetture. Include officine di meccanica, lastrofferratura, verniciatura e carrozzatura, raggruppate in quattro padiglioni indipendenti, tutti collegati tra di loro da convogliatori continui, sia sotterranei che aerei.

La Sezione di Rivalta rappresenta una attuazione importante nel potenziamento e nel progresso dell'organizzazione produttiva Fiat.

Alla 130 sono destinati ogni cura ed accorgimento idonei ad assicurare l'elevato standard qualitativo richiesto dal progetto. Le lavorazioni meccaniche sono eseguite con attrezzature ad alto automatismo per ottenere costanza e rigore di risultati. Ciascun motore è controllato in celle modernissime che consentono il collaudo più scrupoloso di funzionamento.

Il montaggio della carrozzeria, la sellatura ed ogni altra finizione è eseguita da personale altamente specializzato. Le scocche sono verniciate in un circuito automatico predisposto esclusivamente per l'applicazione della verniciatura acrilica.

Ciascuna vettura è sottoposta ad una intensa prova finale su pista che consente la valutazione del suo comportamento in ogni dettaglio.

La qualità nasce in fabbrica.

Nasce la Fiat 130

Dai nuovi stabilimenti di Rivalta la qualità della prestigiosa berlina Fiat per le esigenze più evolute dell'automobilista moderno

BIRTH OF THE FIAT 130

From the new Fiat car factory at Rivalta, a new prestige saloon specially conceived to meet the most sophisticated requirements of today's motorists.

The new Fiat 130 is to be unveiled in world preview at the International Geneva Motor Show. The introduction of the 130, a much awaited car novelty, will undoubtedly represent a motoring event of far reaching importance.

The largest car in the entire Fiat range, the 130 is an outright prestige car, elegantly styled and richly appointed. It is also a comfortable, roomy and safe saloon which fully complies with the most sophisticated requirements of today's motorists.

The new model, which was submitted to an extensive series of tests both in the laboratory and on the road, is to be quantity produced at the new, highly advanced Rivalta Plant.

In developing the 130, Fiat engineers were greatly assisted by the vast body of knowledge and findings coming from the company's research involvement and designing experience as well as from Fiat capabilities as one of the most advanced and efficient manufacturing organisations. Built in 1967 over an area of 23.5 million square feet of which 4.3 million roofed, the plant was tooled in accordance to a plan drawn up by a team of experts for the entire cycle of motorcar production, and it includes engineering, steel bodywork, painting and coachwork departments housed in four autonomous pavilions connected by a continuous flow of underground and overhead conveyors.

The Rivalta Plant marks an important achievement in the programme of strengthening and expansion of Fiat manufacturing facilities.

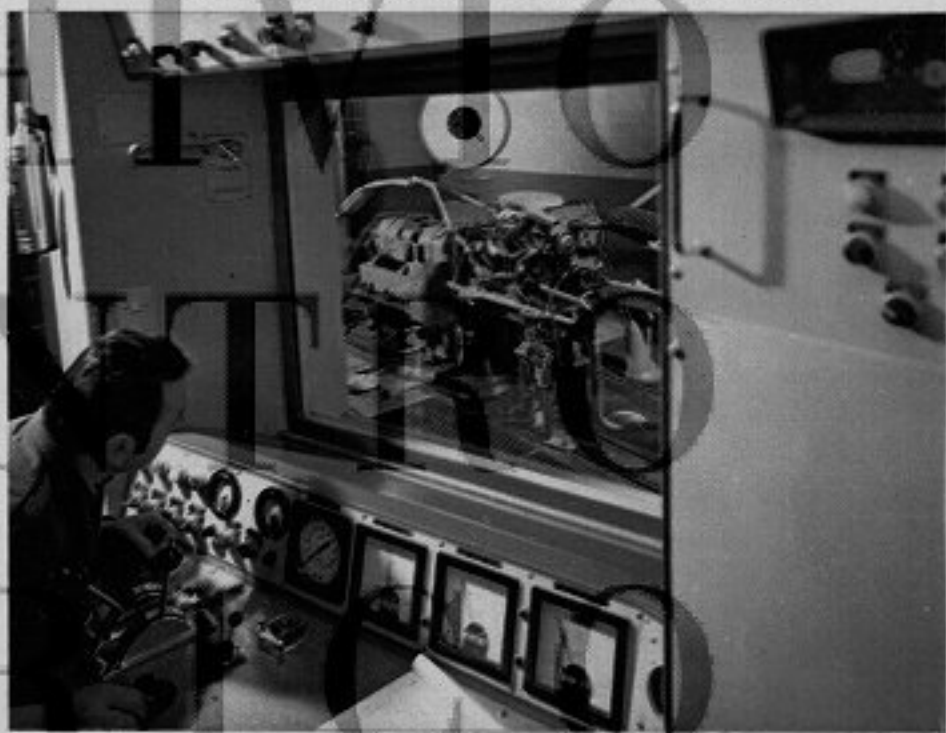
Every step was taken to ensure the high quality standards called for by the project: the various mechanical processing operations are carried out on highly automated equipment, each unit is accurately checked for smoothness of operation in special chambers, while highly skilled personnel are responsible for coachwork, upholstery and other finishing touches; body shells are dipped through an automatic operation into special acrylic baths.

Fully assembled units are finally tested on proving grounds to have their behaviour assessed in every detail.

Indeed, quality begins at the factory.



Collaudi e sperimentazioni dei prototipi della Fiat 130 e degli organi meccanici in regioni artiche e in laboratorio. Motori sperimentali della 130 hanno girato ininterrottamente e ai massimi regimi nelle apposite celle di collaudo.



Caleidoscopio Fiat



LIBIA
50 autoveicoli Fiat dei tipi 616 N2 - 625 N2 - 650 E1 - 682 N3 sono stati recentemente consegnati al municipio di Tripoli che li utilizzerà per i servizi di nettezza urbana. Ecco una parte degli autocarri Fiat 650 E1 e 650 N1 fotografati prima dell'entrata in servizio.

A consignment of 50 Fiat vehicles of the Type 616 N2, 625 N2, 650 E1 and 682 N3 was recently made to the Tripoli Town Hall for employment in street cleaning work. Below some of the 650 E1 and 650 N1 vehicles are pictured prior to going into service.

CECOSLOVACCHIA
Il signor Karel Fisera di Liberec è proprietario di questa Fiat 509 del 1925 con cui ha brillantemente partecipato in Austria al Motor Veteran Rallye aggiudicandosi il premio « Blaue Donau ». Alla sua veterana il proprietario dedica le più attente cure.

A Fiat 509 of 1925 owned by Mr Karel Fisera from Liberec, Czechoslovakia, took part to a Motor Veteran Rally in Austria and was awarded the « Blaue Donau » prize. Mr Fisera devotes great efforts to the maintenance of his car.



CORTINA
Gli olimpionici di bob a quattro Eugenio Monti, Roberto Zandonella, Luciano De Paolis e Mario Armano sono stati festeggiati a Cortina per la consegna simbolica di quattro Fiat 500 L. Gli atleti hanno poi ritirato le loro vetture alle Filiali Fiat di Padova, Roma e Novara. Ecco i quattro bobbisti in una simpatica fotografia dedicata ai lettori dell'« Illustrato Fiat ».

SVIZZERA
Ecco una fase delle prove svoltesi sul velodromo di Zurigo/Oerlikon in cui era impegnata una Fiat 125 che trainava una roulotte. Il brillante esito della dimostrazione ha messo in evidenza le doti di robustezza e maneggevolezza di questa affermata berlina.

Voici une phase des épreuves qui se sont déroulées sur le vélodrome de Zurich/Oerlikon où était engagée une Fiat 125 remorquant une roulotte. Le brillant résultat de la démonstration a mis en évidence les qualités de robustesse et de maniabilité de cette berlina.



PORTOGALLO

Con queste cinque familiari Fiat 124 le « Lines Aerees Portugueses (TAP) » hanno accolto i giornalisti convenuti al recente Rallye Internazionale TAP. Le vetture che vediamo nella foto sono state riprese dinanzi alla sede di Lisbona della Fiat Portuguesa.

Com estes cinco « station-wagon » as « Linhas Aereas Portuguesas » TAP) atenderam os jornalistas convidados ao recente Rallye Internacional TAP. A foto, na qual aparecem os carros, foi tirada na frente da sede de Lisboa da Fiat Portuguesa.



ISOLE CANARIE

Questo è lo schieramento dei quindici autocarri Fiat 625 N2 che sono destinati, per le loro caratteristiche, a rinnovare e potenziare il parco autoveicoli della E.I. Añaza S.A. Società che provvede all'imbottigliamento della Pepsi Cola a Santa Cruz de Tenerife.

En el muelle de Ribera, la formación de los quince camiones Fiat 625 N2 destinados, por sus características, a renovar y ampliar la flota de vehículos de E. I. Añaza, S. A., fábrica que provee al envasado de la Pepsi-Cola en Tenerife.



THAILANDIA

200.000 Km. attraverso 42 paesi di Asia, Europa, Usa, Canada ed America Latina, questo è l'eccezionale raid intrapreso dai coniugi Norman e Rita Peek a bordo di un furgone Fiat 1100 T opportunamente « preparato » per il lungo viaggio dallo stesso sig. Peek.

A raid of 125,000 miles through 42 Asian, European and Latin American countries as well as the U.S. and Canada was the outstanding exploit of a married couple, Norman and Rita Peek, in a Fiat 1100 T van, suitably prepared for the long journey by Mr. Peek himself.



TRIESTE

Un primo lotto di quattro Fiat 1100 R e due Fiat 124 berlina è stato consegnato alla polizia urbana di Trieste. Le vetture, facenti parte di una fornitura che verrà completata nei prossimi giorni sono tutte predisposte per l'applicazione di apparecchiature radio rice-trasmittenti.



BAHAMAS

La nostra Concessionaria nelle Bahamas Mc Cartney's Auto Co. Ltd. ha recentemente inaugurato il nuovo centro di vendita e di servizio in Freeport, Grand Bahama. Ecco un aspetto della nuova sede.

A new sales and service centre was recently opened in Freeport, Grand Bahama, by the Fiat concessionaires, Mc Cartney's Auto Co. Ltd., Pictured is a view of the new centre.



NICARAGUA

Donna Hope P. de Somoza, moglie del Presidente della Repubblica di Nicaragua, ha ricevuto dall'Ambasciatore Italiano Menotti Tommaselli una Fiat 500 berlina, destinata a opere di carattere sociale. Ecco un'istantanea scattata durante la cerimonia, che è stata ripresa dalla televisione locale e sottolineata con grande risalto dalla stampa locale.

La Señora Doña Hope P. de Somoza, esposa del Presidente de la República de Nicaragua, recibió de manos del Embajador de Italia, Dr. Menotti Tommaselli, un sedán Fiat 500, destinado a obras de carácter social. Vemos aquí una foto sacada durante el acto de entrega, que transmitió la televisión y tuvo gran resalte en la prensa nicaragüense.

Invito ai Giochi della Gioventù



Il C.O.N.I. (Comitato Olimpico Nazionale Italiano) ha rivolto un invito a tutti i giovani dai 10 ai 16 anni, maschi

e femmine, per la partecipazione ad una grandiosa organizzazione intitolata Giochi della Gioventù.

Ecco il testo dell'invito:

« I Giochi della Gioventù, che inizieranno in tutta Italia l'uno marzo prossimo, sono una grande manifestazione sportiva giovanile promossa dal C.O.N.I. con la collaborazione delle federazioni sportive nazionali, degli enti di propaganda e della Scuola. Alla loro realizzazione sono inoltre chiamati a contribuire le autorità, gli amministratori locali, gli enti e associazioni pubblici e privati che si interessano ai giovani e allo sport, la stampa, le famiglie e tutti i cittadini.

« Sono aperti a tutti i ragazzi e le ragazze dai 10 ai 16 anni e vogliono costituire una generale mobilitazione dell'interesse e dell'iniziativa del nostro Paese in favore dello sport.

« Lo sport italiano, nonostante i progressi organizzativi e tecnici compiuti e le affermazioni conseguite in campo internazionale, non è ancora entrato nella coscienza del popolo ita-

liano e la pratica sportiva è tuttora privilegio di una minoranza di giovani praticanti. Difettano gli impianti e le attrezzature, scarseggiano i dirigenti e le società sportive.

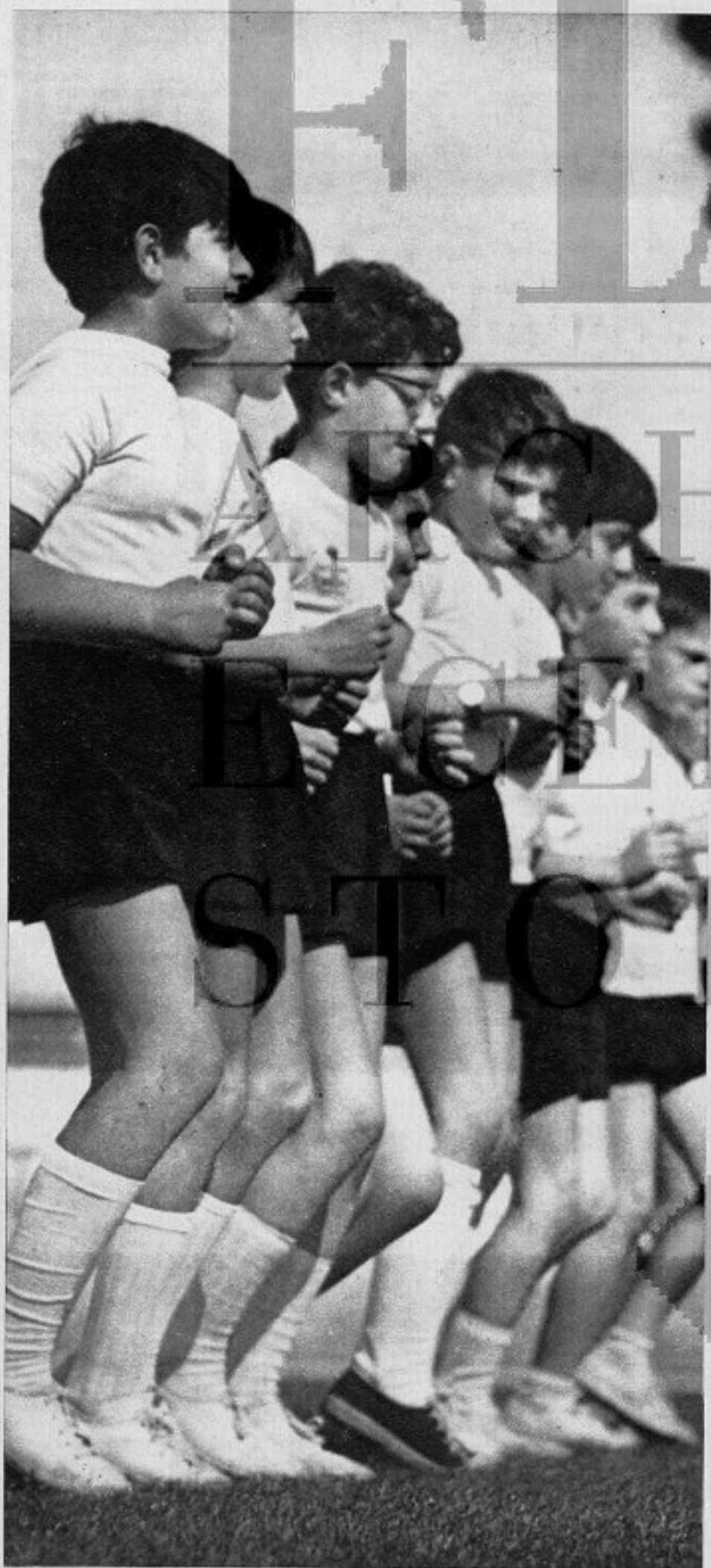
« Con il lancio dei Giochi, il C.O.N.I. e gli altri enti sportivi che lo affiancano, si propongono appunto di sollecitare l'intero Paese ad una diversa considerazione per i problemi dello sport giovanile e offrire ai giovani stessi l'opportunità di conoscere e praticare lo sport nelle sue forme più accessibili e idonee.

« Non a torto sono stati definiti una grande festa sportiva della gioventù. La semplicità della formula, la facilità delle gare in programma e la capillarità dell'organizzazione consentono a tutti — autorità, dirigenti e opinione pubblica — di sbloccare una situazione sportiva da troppi anni carente e di avviare una nuova era di autentica sportività in tutto il Paese ».

Il Centro Sportivo Fiat che da anni si adopera per la diffusione dello sport tra i giovani familiari dei dipendenti, e che per essi ha realizzato dei Centri di Addestramento Sportivo, sottolinea il significato e l'importanza di quest'appello del C.O.N.I. diretto alle forze vive dello sport italiano e destinato a formare una coscienza che instauri come nor-

ma di vita l'abitudine alla pratica sportiva.

In funzione della propria attrezzatura e organizzazione tecnico-sportiva si rivolge a tutti i giovani interessati da questa iniziativa che intendono partecipare alle specialità dei giochi a fianco indicati, assicurando ai partecipanti assistenza medica, assicurativa e tecnica.



Caratteristiche dei Giochi

Partecipazione - Ai Giochi possono partecipare tutti i ragazzi e le ragazze di età compresa tra i 10 e i 16 anni, senza alcuna distinzione, siano essi o meno tesserati alle federazioni sportive o iscritti ad associazioni.

I giovani che vorranno aderire ai Giochi saranno muniti della Carta di Partecipazione, la quale permetterà loro di iscriversi a più gare e a più sport.

Fasi e date di svolgimento - I Giochi si svilupperanno in tre fasi:

a) fase locale o comunale, che si esaurirà entro il 15 maggio; essa costituirà

sce la parte più importante dei Giochi, in quanto la stessa è realmente aperta a tutti i ragazzi e le ragazze delle età considerate;

b) fase provinciale: essa si svolgerà entro il 2 giugno e servirà di selezione per la partecipazione alla fase nazionale; ad essa saranno ammessi i giovani che avranno partecipato alla fase locale;

c) fase nazionale: si svolgerà a Roma nel periodo compreso tra il 29 giugno e il 6 luglio; ad essa prenderanno parte le rappresentative di tutte le province d'Italia.

In occasione di tale fase verrà solennemente celebrata la Giornata Olimpica.

Programmi

Il Centro Sportivo Fiat, in funzione della disponibilità dei propri impianti e della propria organizzazione tecnico-sportiva, è in grado di assistere e di appoggiare la partecipazione dei familiari dei dipendenti dell'Azienda ai Giochi della Gioventù 1969 nelle specialità sportive di cui si danno qui di seguito i programmi:

ATLETICA LEGGERA

Maschile: m. 80 e 1000 piani, m. 60 hs., salto in alto, salto in lungo, lancio del peso (kg. 4), lancio del disco (kg. 1,500), lancio della palla (propedeutico al giavellotto), marcia km. 4.

Femminile: m. 60 piani, m. 60 hs., salto in alto, salto in lungo, lancio del peso (kg. 3), lancio della palla (propedeutico per il lancio del giavellotto).

GINNASTICA

Maschile: esercizi a corpo libero per

squadre di 5 elementi (con classifiche di squadre sui 4 punteggi migliori).

Femminile: esercizi a corpo libero per squadre di 5 elementi (con classifiche di squadre sui 4 punteggi migliori).

NUOTO

Maschile: m. 50 stile libero, m. 50 dorso, m. 50 rana, m. 50 farfalla.

Femminile: m. 50 stile libero, m. 50 dorso, m. 50 rana, m. 50 farfalla.

PALLACANESTRO

Femminile: tornei locali, provinciali, interprovinciali, nazionali per squadre di 10 giocatrici con ammissione fase nazionale di n. 16 squadre.

N.B. - Naturalmente le partecipazioni a sport di squadra sono subordinate alla possibilità di completare le squadre.

Età dei partecipanti

ATLETICA LEGGERA

Maschile: nati nel 1954, 1955, 1956.
Femminile: nate nel 1955, 1956, 1957.

GINNASTICA

Maschile: nati nel 1955, 1956, 1957.
Femminile: nate nel 1956, 1957, 1958.

NUOTO

Maschile: nati nel 1956, 1957, 1958.
Femminile: nate nel 1957, 1958, 1959.

PALLACANESTRO

Femminile: nate nel 1955, 1956, 1957.

Come partecipare ai Giochi con l'assistenza del Centro Sportivo Fiat

Tutti i ragazzi e le ragazze familiari dei dipendenti dell'Azienda che intendono partecipare ai Giochi della Gioventù nelle specialità prescelte dal Centro Sportivo Fiat e che rientrano nelle età previste, sono invitati a dare la loro adesione inviando in ogni caso entro e non oltre 10 giorni dalla data di questo «Illustrato Fiat» il tagliando qui stampato, su cartolina postale a: Centro Sportivo

Fiat - Corso Unione Sovietica 295 - 10100 Torino.

I ragazzi e le ragazze così segnalati saranno chiamati alla visita di valutazione medico-sportiva, dopodiché quelli giudicati idonei saranno affidati alle cure dei preparatori sociali del C.S. Fiat e quindi muniti della Carta di Partecipazione e iscritti alla fase locale dei Giochi.

Cognome _____ Nome _____

Nato il _____

studente presso l'Istituto _____

residente in Torino, via _____

familiare di _____

dipendente Fiat sezione _____

desidera prendere parte ai

GIOCHI DELLA GIOVENTU' 1969

nello sport *

ATLETICA LEGGERA ☐

GINNASTICA ☐

NUOTO ☐

PALLACANESTRO FEMMINILE ☐

* Segnare con una crocetta lo sport prescelto.



«SEI GIORNI» CICLISTICA DI MILANO

La «Sei Giorni» ciclistica recentemente disputata a Milano ha visto l'affermazione dei tedeschi Kemper e Oldenburg, specialisti in questo genere di gare. Tra i numerosi premi toccati ai vincitori particolarmente ambito un coupé Fiat 124 Sport a bordo del quale i due atleti hanno compiuto il tradizionale giro d'onore.

GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

GITE DEL GIORNO

Tutte le domeniche e festivi:	L.
Lugano	1.400
Lugano (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo)	3.200
Stresa	1.000
Como	1.150
Orta	1.000
Oropa	1.100
Giro dei due trafori: Gran S. Bernardo e Monte Bianco	3.150
Genova	1.200
Rapallo	1.350

GITE CON EFFETTUAZIONE QUINDICINALE

	L.
Locarno	1.300
S. Remo	1.500
Alasio	1.400
Varazze	1.300
Spotorno	1.350

GITE SPECIALI

Nizza 19 (S. Giuseppe)	L. 3.350
con pranzo	5.000
S. Remo 19 (S. Giuseppe) per la corsa ciclistica Milano-S. Remo	1.400

GITE DI TRE GIORNI

17-19 marzo	
Costa Azzurra	L. 20.900

GITE DI QUATTRO GIORNI

16-19 marzo	
Costa Azzurra	L. 27.550
Interlaken e Grindelwald	29.950
Roma-Firenze	36.600
Argentiere (Chamonix)	29.950
St. Moritz	31.350

GITA DI CINQUE GIORNI

15-19 marzo	
Napoli e Costiera Amalfitana	L. 47.500

NOTIZIE IN BREVE

ATLETICA LEGGERA

Il 25-26 gennaio si è svolta nelle adiacenze del Campo Agnelli ed organizzata dal C.S. Fiat la prima giornata del Gran Premio «Mirafiori» di corsa campestre riservata a tesserati e non tesserati delle categorie Ragazzi ed Allievi (maschi e femmine), a cui hanno preso parte ben 350 atleti.

PALLACANESTRO

Dicembre	
22 - Torino - C.S. Fiat-Lanco Torino	41-32
Gennaio	
5 - Torino - Recoaro Vicenza-C.S. Fiat	61-41
12 - Torino - Geas Sesto S. Giovanni-C.S. Fiat	69-26
19 - Brescia - Pejo-C.S. Fiat	54-47
26 - Torino - C.S. Fiat-Ginnastica Triestina	49-35

Calendario marzo

ALPINISMO-ESCURSIONISMO

- 16 - Uia di Calcante (m. 1614) da Viù (m. 761) Val Lanzo di Viù.
- 30 - M. Traciora (m. 1918) da Rossa (m. 813) Val Sermenza.

ATLETICA LEGGERA

- 2 - Roma - Campionato Italiano maschile di Società di Corsa Campestre (fase nazionale).

ATLETICA PESANTE

- 1-2 - Catania - Campionati nazionali Allievi Lotta Gr. Romana.
- 8-9 - Sede da destinare - Campionati nazionali Juniores Lotta Gr. Romana.

PALLACANESTRO

- 2 - Roma - Altius Zucchet Roma-C.S. Fiat.
- 9 - Torino - C.S. Fiat-Lanco Torino.
- 23 - Vicenza - Recoaro Vicenza-C.S. Fiat.
- 30 - Sesto S. Giovanni - Geas-C.S. Fiat.

CINE

- 1 - ore 21 - «Carta che vince carta che perde» (Dear Film-20th Fox).
- 2 - ore 16 - «Carta che vince carta che perde» (Dear Film-20th Fox).
- 7-8-9 - ore 21 - «Pagati per morire» (Paramount).
- 9 - ore 16 - «Pagati per morire» (Paramount).
- 12 - ore 21,15 - «Le origini del cinema» (storia del cinematografo) - «Giorno di festa» (tradizione e folklore in America) - «Cowboy» (vita sociale) - «Lo Stato del Wisconsin» (turistico) (Documentari, in lingua italiana, gentilmente concessi dal Consolato U.S.A.).
- 14-15-16 - ore 21 - «E venne la notte» (Paramount).
- 16 - ore 16 - «E venne la notte» (Paramount).
- 19 - ore 10-16-21 - «Silvestro e Gonzales in orbita!» (Warner Bros). Cartoni animati a colori per ragazzi.
- 21-22-23 - ore 21 - «Oss 117 a Tokio si muore» (Paramount).
- 23 - ore 16 - «Oss 117 a Tokio si muore» (Paramount).
- 23-29-30 - ore 21 - «Doppio Bersaglio» (Warner Bros).
- 30 - ore 16 - «Doppio Bersaglio» (Warner Bros).

Lo "Scarabeo II" isola artificiale per cercare il petrolio



La produzione mondiale di petrolio, nel 1968, ha superato i due miliardi di tonnellate (un miliardo nel 1960). Fra dieci anni il fabbisogno sarà raddoppiato rispetto ad oggi. Nuove quantità di petrolio devono essere continuamente scoperte, per far fronte alla richiesta e per sostituire quelle estratte.

La ricerca petrolifera avviene tra difficoltà di ogni genere, e a volte i frutti si ottengono dopo anni di lavo-

ro. In Bolivia gli «uomini del petrolio» hanno esplorato 46 mila chilometri quadrati di selvagge zone tropicali, abitate solo da belve e indigeni ostili; hanno costruito 1600 chilometri di strade attraverso giungle e montagne, prima di scoprire il petrolio, hanno fatto in totale 35 spedizioni, spendendo 4 milioni di dollari (in lire italiane, due miliardi e mezzo).

Forse più comoda, ma non meno

difficile e avventurosa, è la ricerca del petrolio sotto il fondo del mare. Essa viene fatta con enormi piattaforme galleggianti di perforazione, trainate al largo da rimorchiatori, o costruite a parecchi chilometri dalla costa. Sono esposte ai pericoli delle onde e delle tempeste, e occorre prendere precauzioni eccezionali per proteggere l'incolumità di chi vi lavora.

Negli ultimi anni si sono fatti grandi progressi nella costruzione di queste «isole artificiali» per perforare il fondo marino; si calcola che nel 1968 ne siano state progettate o messe in funzione almeno quaranta in tutto il mondo.

L'Italia contribuisce a questa difficile opera di ricerca con gli impianti dell'Eni, che nel 1959 ha cominciato la perforazione sottomarina al largo di Gela. L'ultima realizzazione in questo settore è lo «Scarabeo II», sempre dell'Eni, che si affianca alle altre due piattaforme mobili del gruppo: il «Gatto Selvatico» e il «Perro Negro».

La nuova piattaforma perforerà il pozzo esplorativo «Clara Est», nell'Adriatico, 43 chilometri al largo di Ancona. È una unità di ricerca modernissima, dotata di tutte le apparecchiature più avanzate. I motori Diesel, che azionano i cinque gruppi elettrogeni della centrale, sono di tipo Fiat A238ESS, a quattro tempi. Progettati e costruiti dalla Fiat Grandi Motori, sviluppano una potenza unitaria di 1250

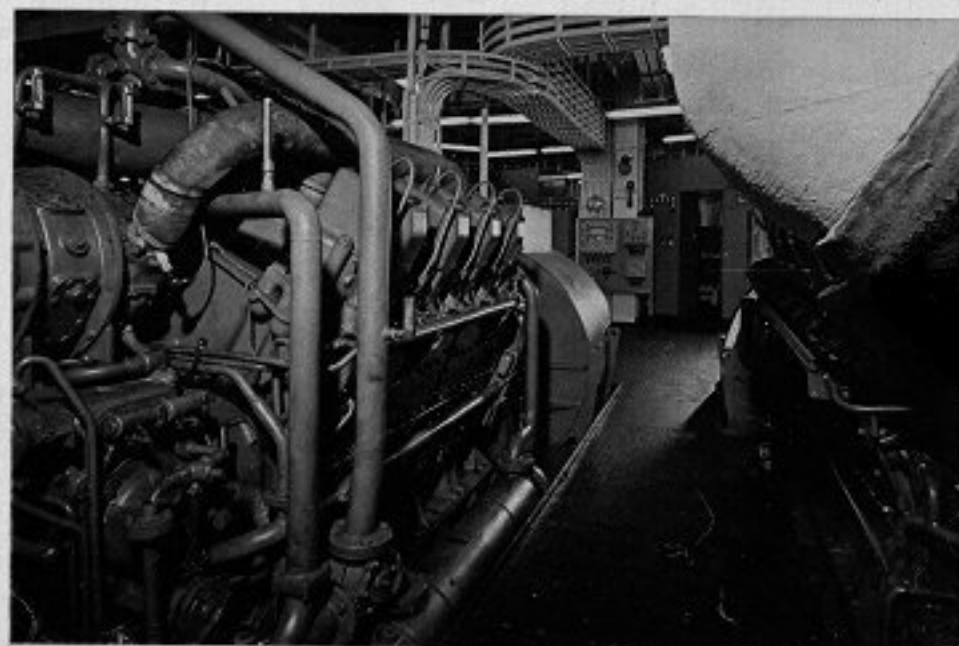
CV a 900 giri al minuto. Oltre a fornire un alto rendimento, presentano doti di facilità di condotta e manutenzione. Ogni motore aziona un alternatore a otto poli da 1200 kVA. I gruppi sono sistemati su sottobasi in acciaio collegate allo scafo.

Lo «Scarabeo II» è una piattaforma semisommersibile costruita per conto dell'ENI dai Cantieri S. Marco di Trieste ed è posta al largo di Ancona. La piattaforma che è a pianta triangolare, è alta 106 metri compreso l'impianto di perforazione ed è larga 97. Lo scafo, realizzato completamente in acciaio saldato, ha come «piedi» tre serbatoi a ferro di cavallo disposti secondo i vertici di un triangolo equilatero. Ogni serbatoio è lungo 36 m. e mezzo e largo 18 metri.

La piattaforma può perforare fino a 180 metri di profondità marina, in galleggiamento. Ma è in grado di operare anche appoggiata sui fondali, di norma non oltre i trenta metri. Alta come un grattacielo (106 metri), ha posto per 66 persone, che dormono in piccole cabine, tutte con l'aria condizionata.

Anche la Fiat, nel comune impegno di valorizzare le risorse naturali del nostro Paese e in relazione alle proprie importanti necessità energetiche, si accinge, in unione con uno dei maggiori gruppi petroliferi mondiali, a svolgere ricerche nel sottofondo marino dell'Adriatico.

L. Bu.



La sonda galleggiante «Scarabeo II» è equipaggiata con 5 gruppi elettrogeni da complessivi 6000 kVA azionati da motori Diesel Fiat tipo A238ESS da 1250 CV a 900 giri al minuto.

Scheda tecnica del petrolio

Il petrolio è una miscela naturale di composti di carbonio ed idrogeno in cui prevalgono idrocarburi liquidi che tengono disciolti idrocarburi solidi e gassosi (metano, propano, butano).

I geologi distinguono i giacimenti petroliferi in: Primari, quando si trovano negli stessi terreni di formazione. Secondari, quando si trovano per sopravvenuta migrazione in terreni diversi da quelli di formazione.

I depositi petroliferi si trovano in terreni di età geologica differenti: paleozoici (fino a 500 milioni di anni fa), mesozoici (circa 200 milioni di anni fa), terziari (circa 60 milioni di anni orsono).

Per quanto riguarda la natura della roccia, si trovano di solito in rocce sedimentarie, arenarie e sabbie; in calcari porosi, argillosi, corallini, più raramente in tufi vulcanici, rocce eruttive e scisti corallini.

Origine

L'origine organica del petrolio è oggi generalmente ammessa dai geologi e chimici, i quali sostengono che la sostanza madre del petrolio sia costituita da organismi animali o di origine vegetale.

Si ammettono per la formazione dei petroli da avanzi animali e vegetali depositati in acque salate o salmastre due stadi:

- uno biochimico in cui per azione dei batteri aerobi prima del sotterramento si origina un processo di decomposizione;
- uno geochimico in cui l'azione dei batteri anaerobi porta alla formazione del petrolio.

Produzione

La produzione mondiale di petrolio ha superato per il 1968 i due miliardi di tonn. di grezzo.

Tale produzione viene così ripartita:

Nord America	30%
Medio Oriente	28,5%
Paesi Est - Europa,	
Urss - Cina	17,5%
Mar dei Caraibi	10,5%
Africa	9,5%
Altri paesi	4%

Dove si trova

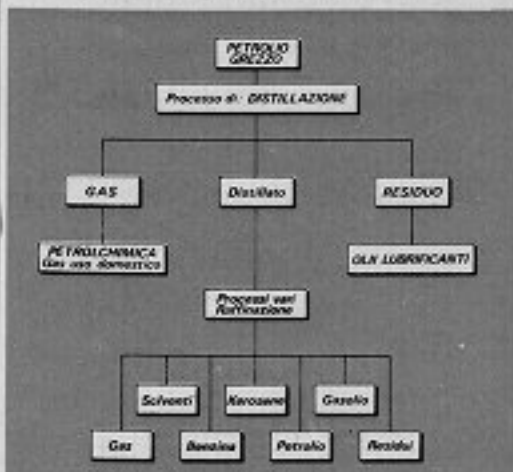
Il petrolio si trova distribuito in diverse zone della terra.

A seconda della composizione si possono avere i petroli paraffinici (America), petroli naftenici (Urss), petroli aromatici (Medio Oriente - Asia).



Principali prodotti derivati

Il petrolio grezzo non può essere utilizzato allo stato naturale, viene perciò sottoposto a distillazione frazionata e ad altri trattamenti speciali, da cui è possibile ottenere vari prodotti come si può vedere in questo schema.



Un trattore per gli Indios

Il trattore lavora anche sugli altipiani nell'interno del Mato Grosso, una delle zone fino a ieri più selvagge e inaccessibili del mondo. Questo trattore Fiat, modello OM 513, è impiegato da alcuni anni nella missione salesiana di San Marco, presso un villaggio di Indios Chavante. La missione sorge a 500 chilometri da Cuiabá, la capitale dello Stato, ed è lontana anche da tutti gli altri centri abitati. Fino a dieci anni fa, i Chavante erano considerati ostili, e molto aggressivi. Oggi siedono alla guida del trattore, coltivano con impegno la terra, che per generazioni si erano limitati a sfruttare. Il Mato Grosso è uno dei più vasti Stati della confederazione brasiliana, e possiede importanti risorse naturali: ma, su un territorio grande quattro volte l'Italia ha meno di un milione di abitanti. Con l'aiuto dei nuovi mezzi forniti dall'industria può diventare una delle zone di maggior sviluppo, per il futuro.



(foto Enrico Martino)

Trasporti con autocarri Fiat in Africa



Anche in Sud Africa le motrici Fiat vengono usate in diversi allestimenti per trasporti particolarmente pesanti e difficili.

Ecco nella foto in alto, sul grandioso sfondo del «Table Mountain», una delle motrici Fiat 693 T1 scelte dalla Caltex per il traino delle più grosse cisterne di carburante della sua flotta. Nell'altra fotografia vediamo invece

una motrice Fiat 693 T1 che, nel centro agricolo di Empangeni (Zululand), viene usata da una Compagnia del Gruppo United Transport per il trasporto di canne da zucchero dalle piantagioni agli stabilimenti di raffinazione.

Fiat truck tractors in different body combinations are in use in South Africa for heavy duty operation over difficult routes.

Pictured above against the imposing backdrop of Table Mountain is one of the Fiat 693 T1 truck tractors used by Caltex to pull some of the largest fuel tank trailers in its fleet.

The second picture features another Fiat 693 T1 truck tractor employed by the United Transport Company in the farming district of Empangeni, Zululand, for the transport of sugar cane from the plantations to the refining mills.



ITALIA

Notizie di stampa, al momento non ufficialmente confermate, danno come probabile e prossima l'emissione da parte delle Poste Italiane della ristampa su carta fluorescente del francobollo da L. 500 «S. Giorgio» (cat. Bolaffi n. 759).

Tale valore verrebbe ad integrare la serie «Italia Turrata» la cui ristampa su carta fluorescente è stata recentemente effettuata per i valori fino a L. 200.



S. MARINO

Il 13 febbraio 1969 le Poste Sammarinesi hanno emesso una serie di francobolli con raffigurazioni varie che riproducono alcuni particolari dell'affresco, che trovasi nel Palazzo Comunale di Siena, denominato «Del Buon Governo» opera del pittore senese Ambrogio LAURATI detto LORENZETTI.

La serie, stampata in calcografia, è composta di quattro valori di formato gigante: il valore da L. 50 rappresenta «La Pace» (raffigurazione già apparsa nel 1946 per il francobollo da L. 3 della serie «Avvento della Repubblica» - cat. Bolaffi n. 523); il valore da L. 80 rappresenta la «Giustizia»; quello da L. 90 rappresenta la «Temperanza» e quello da lire 180 la «Cittadella Turrata».

LE RUBRICHE VARIE

consigli del medico

E' pericolosa la bistecca che si restringe?

L'opinione pubblica è rimasta notevolmente sconcertata dalle notizie circa l'uso, anzi l'abuso, di sostanze ormonali e tirostatiche (metiltiouracile) allo scopo di aumentare artificialmente il peso dei vitelli da macello.

L'allarme è certamente giustificato sia sotto il profilo del tentativo di frode verso il consumatore, che vede la bistecca dissolversi alla cottura, sia sotto il profilo delle eventuali conseguenze alla salute dei consumatori, dovute alla presenza nella carne di prodotti nocivi.

A parte il giustificato risentimento del pubblico di sentirsi frodato e nella qualità e nella quantità (e quindi nel valore nutritivo) della bistecca che in buona fede compra per buona, è davvero pericolosa questa bistecca per la salute? Quali i mezzi per difendersi?

Come è noto, i pericoli derivano dalla possibilità di ingerire, insieme alla carne, dei preparati ormonali e tirostatici che, per essere prodotti sintetici, possono rimanere per qualche tempo inalterati nei tessuti dell'animale e

rimanere attivi quando passano nell'organismo umano. Ciò accade nel caso che la macellazione sia avvenuta dopo una massiccia somministrazione all'animale dei preparati e prima che questi siano stati metabolizzati o eliminati dall'animale attraverso le naturali vie di escrezione (più particolarmente attraverso le urine). Poiché l'eliminazione avviene di norma dopo pochi giorni, ne deriva che soltanto quando, tra la somministrazione dei preparati all'animale e la macellazione di questo, siano trascorsi pochi giorni (meno di una settimana) può sussistere un pericolo per la salute dei consumatori.

D'altra parte l'ingestione una volta tanto di carne di animali trattati con i prodotti sopraindicati, può provocare disturbi molto limitati e generalmente temporanei (più specialmente nelle persone che già hanno qualche alterazione patologica a carico del sistema endocrino). Può invece diventare reale il danno quando la somministrazione di carne proveniente da animali trattati di recente con preparati ormonali o tiouracilici avvenga in modo continuativo. Ciò può verificarsi in modo piuttosto facile nelle comunità, per le quali il fornitore è sempre lo stesso.

Possono andare più facilmente incontro a disturbi i bambini, le ragazze con irregolarità nel ciclo mestruale, le donne in menopausa, gli ipotiroidici, i soggetti in corso di trattamento ormonale,

ecc. Difficilmente gli uomini e le donne sane, adulti od anziani che siano. In ogni caso è da escludere che le carni in questione possano provocare tumori od altre affezioni gravi irreversibili.

Quali i rimedi? I più efficaci non possono essere che quelli diretti a proibire la vendita degli estrogeni e dei tirostatici senza ricetta del veterinario; di controllare i produttori di tali prodotti, gli allevatori, gli animali prima della macellazione, ed ancora le carni prima di immetterle al consumo. Al riguardo sono state recentemente emanate delle norme legislative specifiche.

Basterebbe che i vitelli fossero tenuti in quarantena almeno per una settimana prima della macellazione perché fosse scongiurato ogni pericolo. Questo sistema purtroppo è poco realizzabile per gli interessi che coinvolge e per l'organizzazione che richiederebbe.

Sul piano individuale l'unico consiglio che può darsi è quello di cambiare fornitore, se si hanno dei dubbi sulla genuinità della carne.

In linea di massima si può comunque dire che per le famiglie non dovrebbero verificarsi (con l'applicazione delle nuove disposizioni legislative) danni di qualche rilievo alla salute; e che per le comunità dovrebbe essere più facile il controllo sanitario preventivo, per evitare eventuali pericoli.

Dott. Enzo

moda

L'abbigliamento per i bimbi segue in linea di massima lo schema della moda «maggiorana» con interpretazioni particolarmente fresche e divertenti, sia nell'accostamento dei colori che nella scelta delle linee.

Per la primavera le mamme giocheranno a vestire i loro bimbi scegliendo colori ispirati ai gelati (limone, pistacchio, fragola, nocciola, cioccolato, panna) e abbinandoli al bianco purissimo.

A Roma durante le sfilate di primavera, Corrado Zingone, un noto creatore di moda infantile, ha presentato ai compratori ed alla stampa internazionale una intera collezione di modelli per... elegantoni in erba. All'uscita in pedana dei piccolissimi, sbucati improvvisamente tra enormi uova bianche, sapientemente spezzate, si è subito individuato quale sarà il colore protagonista della primavera: il giallo «pulcino», dolcissimo e vellutato, è il tono più nuovo di questa tenera «minimoda». Per le bimbe sono stati studiati abiti minimi, ornati con zone bianche o con enormi bottoni; per i maschietti modelli «monocolore» formati da pantaloni, gilet e camicetta. Le scarpine — inutile descrivere le scivolole dovute allo slittare di suole troppo nuove — scelte alla perfezione, sono messe in evidenza dall'incrocio di listelli o dall'applicazione di fibbie invadenti.

Jacquard di cotone, shantung di cotone o di seta, piqué, tele rustiche e fiammate, lino, organza, figurano nell'elenco dei bei tessuti scelti nei toni pastello che si sono imposti anche per la moda femminile.

I problemi della stiratura sono stati risolti con l'applicazione di tessuti misti a terital, trattati con

speciali procedimenti antimacchia, ed in questo caso davvero provvidenziali.

Il tema principale della collezione Zingone si basa saggiamente sulla praticità dei capi. I bimbi saranno eleganti ma potranno correre, divertirsi, saltare e giocare in abiti di perfetta vestibilità. Importante la scelta delle tute e dei calzoncini (bermuda o lunghi) anche per le bimbe. Nuovissimi i completi formati da mini-abito e pantalone che possono essere indossati anche separatamente. I maschietti invece sfoggeranno piccoli foulards indiani da annodare al collo o in vita, gilet di ogni lunghezza e

camicie con maniche ampie e polso alto e aderente.

Anche per loro, ormai, è nato uno stile preciso, definito da taglio, linee e colori particolari. E le gonnelline minime, i candidi calzoncini al ginocchio, le camicie di zephir a quadretti, i pantaloni di tela rustica — tutti i capi tradizionalmente «sotto i dieci» di cui la moda adulta si è appropriata da qualche tempo — ritrovano sui loro legittimi proprietari una grazia ed una freschezza tutte nuove.

Anna Vanner

Fotografia dell'Ente Italiano della Moda.



Il Bianco matta in due mosse

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

Parole crociate



ORIZZONTALI: 1. Le usano i sarti e i parrucchieri - 3. Son lo specchio dell'anima - 11. Par pratica - 12. I tre re - 15. Stravaganti - 17. Wagon Lit - 18. Nome d'uomo - 19. Lo fumano i cinesi - 22. Nome di donna - 23. Segue il do - 25. Arresti dei fabbri - 27. Sogni che svaniranno - 29. L'ira di Achille costò loro molti lutti - 31. Si adoperano in cucina - 33. Una sacra promessa - 35. Iniziali della Begli - 36. Infiammazione della gola - 37. Il vagone del fischista - 39. Ruscello - 40. E' frequentata da beoni.

VERTICALI: 1. Osso della gamba - 2. Ardire - 3. Non lo è la moglie del re del Belgio - 4. Sottufficiali del carabinieri - 5. Novantanove - 6. Maestro palinseste - 7. Istituto Tecnico - 8. Panciuto vaso di terracotta - 9. Cosenza - 10. Questa cosa - 14. Il nome della Elmo - 15. Lingua europea - 17. Un asso franc. dell'automobilismo - 20. Li comandano i tenenti - 21. Albero da viali - 23. E' famosa quella Tarpea - 24. Dispensato - 26. Chierici d'ura - 28. Nota squadra di calcio - 29. La schiava d'Abramo - 30. Scrisse «I miserabili» - 32. Grande fiume della Spagna - 34. Una silurante - 38. Preposizione.

Da «La Settimana Enigmistica». Diritti riservati.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



PROBLEMA N. 137

Soluzione: 1. Tg8-g6.

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COMITATO DI REDAZIONE
Direzione Stampa e Pubblicità Fiat
10100 TORINO, CORSO MARCONI, 10
(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 3-12-55 - Resp. Giuseppe Arduino

Stampato il 28 febbraio 1969
Fotocalco Caprotti & C. Torino, Via Villar 2
PRINTED IN ITALY



Bimbi Fiat



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

Sede Centrale — UGO, del p. agr. Guido ALBERTINO; PAOLO, di Luigi ALDINI; FEDERICO, di Rocco BARBAROSSA; CLAUDIO, dell'ing. Mario BARBERI; ELISA, di Gianluigi BELLAFA; FABIO, di Romano BERTELLI; MASSIMO, di Germana BOUVIER CHARRIER; ANDREA, di Biagio CAFFER; FLAVIA, del dr. Odone CAMERANA; SILVIA, di Sergio CERUTTI; RITA, di Maria Teresa COSTANZI FLORIS; MASSIMO, di Luigi ELIA; STEFANIA, di Silvia ERARIO FIORELLI; RAFFAELE, di Giuseppe FERRARO; ALESSANDRA, del dr. Teodoro GALLUCI; SABRINA, del p. ch. Pierino GRANARO; ROSARIA, di Giovanni IMPROTA; MARCO, di Giovanni MARCHISIO; GIUSEPPE, di Antonio MARIANI; EDOARDO, dell'ing. Pier Giovanni MARTELLI; RICCARDO, di Costantino MECHI; MASSIMO e MAURIZIO, di Antonio MORLACCO; ROBERTO, di Liliana NAPOLI CRIVELLO; MASSIMILIANO, di Bruno NAVARINO; LUCA, di Angela OCCHIANA TIZIANO; DIEGO, del p.i. Ettore PIEMONTESE e di Valeria SARDI; SIMONA, del geom. Alfredo QUATTROCOLO; RAFFAELLA, dell'ing. Pier Franco RIVOLLO; ELENA, di Maria Teresa RUBATTO GAMBINO; GABRIELLA, del dr. Giorgio SATTANINO; CHRISTINE, del dr. Antonio SCOGNAMIGLIO; MONICA, del p.i. Carlo VETRI.

Filiale Torino — ANDREA, di Gian Piero TURANO.

Sezione Ferriere — ANNA, di Agostino AGRO; ELEZMIRA, di Teodoro ARNESE; PATRIZIA, di Pier Giorgio BUDINI; ALBERTO, di Aldo BOSIO; ANDREA, di G. Luigi CASTAGNERI; PIETRO, di Antonio CASULA; MIRELLA, di Mario CIAMPOLILLO; MORENO, di Guido COLOGNATO; SEBASTIANO, di Castello DE ROSA; MICHELA, di Alfonso DELLA CALCE; MATTEO, di Pietro ERBI; MONICA, di Aurelio FERRARO; VALLEVERDE, di Michele FRISOLI; CARMELA, di Francesco GIANNATTASIO; ENRICO, del p.i. Alessandro GUZZARDI e Giuseppina CHIAVAZZA; MELINDA, di Giovanni LA DELFA; GEMMA, di Valerio LECCIOLE; DANIELA, di Antonio LOPRETE; LAURA e JOLANDA, di Costanzo MAIORANO; STELLA, di Vito MARAGNO; ROSA, di Albino MATTIOLA; ANDREA, di Giorgio MAZZALOVO; SONIA, di Giuliano MITTON; GIACOMO, di Giuseppe MURACA; SABRINA, di Antonino NITTOPI; SONIA, di Nicolò PALIN; PAOLA, di Alfonso PERICH; FRANCESCO, di Pietro PUGLIESE; ROSITA, di Michele RISUCCI; PIERO, di Vincenzo ROTOLO; ALFREDO, di Dario RUSCITTO; ROSANNA, dell'ing. Giuseppe SANNA; ELISABETTA, di Claudio SARDE; MARIO, di Luigi SARTORI; RAFFAELE, di Giuseppe STRIPPOLI; VINCENZO, di Cristoforo STURIANO; DANILA, di Claudio TUZZI; MONICA, di Salvatore VACCA; ROBERTO, di Dante VALENTE; VINCENZO, di Giuseppe VALENTE.

Sez. Stab. Avigliana — TIZIANA, di Oscar FERRARIS; ROBERTO, di Michele PENNACCHIO.

Sez. Fonderie e Fucine — FABIO, del rag. Domenico MOLINO; DARIO, di Bruno OLMO; PIERPAOLO, del geom. Giuseppe REGIS; VITTORIO, del geom. Antonio SACCO TREVIS.

Gestione Acciaieria — GIUSEPPE, di Antonio AMEDURI; ROBERTO, di Sergio CAVALARO; ANTONIA, di Filippo CIURCA; MARIO, di Ciro DANIELE; GREGORIO, di Vittorio DE NUZZO; ALFIO, di Mariano FIORENZA; ANNA, di Paolo LANARI; GIOVANNI, di Antonio PISCOPIO; RAFFAELLA, di Giuseppe SERENO; LUIGI, di Leonardo SIGNORILE; GIOVANNA, di Francesco ZOCCALI.

Automobili Mirafiori — MONICA, di Battista AIMONE; DOMENICO, di Gregorio ALBANESE; ALESSANDRA, di Ferdinando ALTINA; MAURIZIO, di Domenico AMOROSO; GIANCARLO, di Andrea ANDREIS; MARIA CRISTINA, di Gustavo BALLANTI; ROBERTO, di Fernando BARISON; OMBRETTA, di Emilio BARRESI; MARIA, di Luigi BATTERI; GIANCARLO, di Carloenrico BENELLI; FRANCO, di Pietro BENOTTO; GIANCARLO, di Giovanni BILLAI; DANIELA, di Agostino BOCCA; STEFANO, di Guido BUSATTO; ROBERTO, di Giuseppe CALVO; ANGELO, di Michele CAMPANELLA; SERGIO, di Luigi CAPUTO; FRANCESCA, di Luigi CARETTO; SANDRO, di Patrizio CARIA; PAOLA, di Pietro CASETTA;



Marco, figlio di Enelco Bortol
(Sez. Fonderie e Fucine)



Paolo, figlio di Cesare Picco
(Sez. Fonderie e Fucine)



Dario, figlio di Chiffredo Accastello
(Sez. Ferriere)



Sergio, figlio di Marcello Nepote
(Sez. AGES)

MONICA, di Benito CREPALDI; MASSIMO, di Ferruccio DELFITO; VINCENZO, di Giacomo DI SOMMA; CLAUDIA, di Vittorio DONINI; ROBERTO, di Enrico DURANDO; STEFANIA, di Bruno FARNESI CAMELONE; VINCENZA, di Arcangelo FASCIANA; MARIELLA, di Salvatore FERRIGNO; DANIELA, del p. ch. Pier Gianni FONTANA; LOREDANA, di Ciro POSTAREZZA; ANTONIO, del geom. Bruno GARZARELLA; PAOLO, di Alfonso GELATO; GIORGIA, di Giorgio GHISLA; MAURO, di Luigi GIOVALLI; CORRADO, di Nob GOUTIER; GIANLUCA, di Nadir GREFFI; DANIELA, di Pietro GROFFO; LUCIANA, di Epifanio GUGLIELMI; GIORGIO, di Nemore GUGLIELMINO; MONICA, di Luigi GURLINO; PAOLA, di Giovanni ISOARDI; ROBERTA, di Tomaso IVALDI; DIEGO, di Marcello LANCIONI; ENRICO MAURIZIO, di Salvatore LOMBARDI; ALBERTO, del p.i. Renato LUSCI; ADELE, di Francesco MACCHIA; ANTONIO, di Francesco MANCONI; PAOLA, di Adelino MARCHESE; DAVIDE, di Gian Carlo MARCETTO; STEFANIA, del p.i. Francesco MARKINGO; MAURO, di Antonio MARINI; SONIA, di Gino MARIUZZO; MARCO, di Ennio MELONI; LAURA, di Giulio MESTORINO; UMBERTO, di Federico MIRABELLA; LAURA e ROBERTO, di Luigi MORETTO; LORENZINA, di Ivano MOTTA; DANIELA, di Giuseppe MUSTO; CLAUDIA, di Francesco OSELLA; STEFANIA, di Fausto PAIOLA; MATTEO, dell'ing. Mauro PALITTO; PAOLA, di Bruno PANCIERA e Rita MACCIO; LUCIA, di Savario PANE; GRAZIELLA, di Salvatore PASSIN; ROBERTA, di Pietro PIUTTI; ROSARIA, di Stefano PLANTAMURA; PIERO, di Mario PUGNETTI; PAOLO, di Giorgio RACCA; GRAZIELLA, di Rosario RISTAGNO; ELENA, di Luigi ROBERTO; ANTONELLA, di Ludovico ROLIH; ENRICA MARIA, di Michele ROMANETTO; RITA, di Michele ROSSA; MASSIMO, di Emanuele SAGLIA; SILVIA, di Luigi SALVIONE; MARCO, del geom. Celestino SALZA; FRANCESCA, di Giuseppe SANTINELLI; CLAUDIA, di Michele SIMONELLI; GIANCARLO, di Tersilio SODERO; GRAZIA, di Arcangelo SPALLUTO; CRISTIANO, di Riccardo SPERONE; ANTONIO, di Matteo STELLUTI; CINZIA, di Raffaele SURGO; ELISABETTA, di Francesco TARANTINI; CATERINA, di Francesco TEDESCO; LUISSELLA, di Giuseppe TIOLA; PATRIZIA, di Calogero VACCARO; CARLO, del dr. Rugenio VERGANO; DAVIDE, di Paolo ZIZZI.

Sez. Off. Suss. Auto — MASSIMILIANO, di Carlo ALDEMANNO; MARIA GRAZIELLA, di Vincenzo BARCHITTA; DANILLO, di Michele BERNABEO e Liliana VERDI (Autom. Mirafiori); CRISTINA, di Guerrino BEVILACQUA; ANNA, di Angelo CALAVERA; NICOLA, di Benito CARAPPELLA; PAOLA, di Luigi COMETTO; STEFANIA, di Giovanni GRELLA; ANTONIETTA, di Francesco LAROBINA; PAOLO, di Giuseppe LITRICO; CRISTINA, del p.i. Bernardo MAROZZO; PIERO, di Alessandro NARETTO; FRANCO, di Antonio QUARZATI; DANIELA, di Luigi ROSATO; LUIGI, di Teodoro TRAVIGLIA; ROSITA, di Astorio VETTORI.

Sezione Ricambi — CLAUDIA, di Alfredo BRAVERINO; MONICA, di Bruno CARDINALI; LOREDANA, di Pietro CELESTI; FELICIA, di Vincenzo GILDONE; DOMENICO, di Vincenzo RICCARDO; FRANCESCA, di Alberto VALENZANO; ROBERTO, di Lidia ZAMUNER MARIANI.

Direzione Ricambi — PAOLA, di Agnese GAGNA BASSO; DANIELA, di Maria Rita GIUDICI FONTANA; LUCIA, del p.i. Giulio GORI; MARIA TERESA, di Michele LECCESE.

Sezione SPA — ALBERTO, di Michele ALFINITO; DAVIDE, di Rosario BARRERIO; ROBERTO, di Giovanni BOROOGNO; GIOVANNI, di Vincenzo CAPARO RANGONE; PAOLA, di Placido CAPPUZZO; MAURO, di Gennaro CAPRIOLI; ELISABETTA, di Renato CASAGRANDE; VALENTINO, di Mario CATANZARO; FRANCESCA, di Giovanni CAVALIERI; ANGELO, di Cosimo CIRULLI; GABRIELLA, di Antonio CONTINI; ANTONIO, di Lucio COSTA; SCILLA, di Osvaldo D'ARGENZIO; CLAUDIO, di Dario DAVITO; PASQUALE, di Domenico DE PARIS; SALVATORE, di Sandro DE PUNZIO; MARCO, di Guerrino DIAMANTI; ALBERTO, di Angelo FERRERO; MARCO, di Giuseppe FIORE; GIUSEPPE, di Salvatore FLORIS; MASSIMILIANO, di Secondo GIACOMINO; PAOLA, di Pier Carlo GIANARDA; ROBERTO, di Benito GIARNERA; PAOLO, di Aldo GILLO; ROBERTO, di Lucio INSALATA; FLAVIO, di Lucio MARUZZO; MONICA, di Salvatore MILITELLO; PIER CARLO, di Modesto MONDINO; GIAN PAOLO, di Pietro OTTINO; ELENA, di Giovanni PALIERI; ROSSELLA, di Fran-



Davide, figlio di Giuseppe Pallone
(Automobili Mirafiori)



Ornella, sorella di Cosimo Deramo
(Sez. AGES)



Edelweiss, figlia di Silvano Canuto
(Sez. SPA)



Silvia, figlia di Carlo Camino
(Automobili Mirafiori)

cesco PERA; ANTONIO, di Matteo PIUMATTI; ANNA, di Domenico RAIMONDI; SALVATORE, di Gaetano RAIMONDI; FABIO, di Antonio RASSETTI; MARIA, di Donato RENZONE; NADIA, di Lorenzo RIZZATO; SONIA, di Francesco RIZZI; RITA, di Antonio SERRA; MATTEO, di Luigi SIMEONE; ANTONIO, di Giov. Battista SINICROPI; PAOLO, di Giovanni SOLA; PAOLO, di Enzo SPIGOLON; MARIA ROSARIA, di Antonio STAVOLONE; MARIA LUISA, di Bartolomeo TARRIZZO; PAOLA, di Enrico VIANELLI.

Stab. Officine di Stura — MASSIMO, di Franco ARMAROLI; EDOARDO, di Ermilio BIANCOTTO; ROBERTO, di Raffaele BONADIES; CRISTINA, di Mario CARDO; MASSIMO, di Diocleziano CUCCA; MAURO, di Ottaviano CORTALE; CLAUDIA, di Salvatore CUTRUPI; CARLA, di Raffaele GRONGIA; GRAZIA, del p.i. Nazario GHELLINI; LUIGI, di Alfonso GRECO; MARIO, di Rocco IACOVINO; NADIA, di Gidlo MAGNANIMI; MARGHERITA, di Salvatore PEPE; FRANCESCA, di Francesco SANTONI; VIVIANA, di Carlo VALSANTIA; EGIDIO, di Dario ZONCA; ANTONIO, di Giuseppe ZUCCO.

Sezione Motori Avio — LUCA, del p.i. Ezio BENOTTO; AGOSTINO, della rag. Marianna FRANCESCA PINNA; ELISABETTA, di Ercole GREGORI; SILVIA, dell'ing. Lamberto MARUCCI; MASSIMO, dell'ing. Alberto MECOZZI.

Sezione Velivoli — ELENA, del p.i. Roberto ARMAND; FABRIZIO, dell'ing. Enzo BRUNO; CLAUDIA, del p.i. Antonio DE LUCA; ANDREA, di Fabio FORNASARIO; MAURA, di Carla GRANETTO CAVAGNA; ELISABETTA, del p.i. Giorgio MAREGATTI; ANDREA, di Pietro PIEROBON; FLORIANA, dell'ing. Piergiorgio SAMUELLI; GIUSEPPE, di Giacomo SAVATTONI; RICCARDO, di Gastone SCANFERLA; Sara, di Romano TRIBETTI; MONICA, di Felice VIETTI; DARIO, del geom. Gian Piero VOLONTA.

Grandi Motori — CARLUCCIO, di Emanuele AGHEMO; LUCA, di Giuseppe BASEGGIO; DONATELLA, di Italo BISCOLA; ROBERTO, di Franco BOCCARDO; NADIA, di Andrea BONOMELLI; MAURO e MAURA, di Arduino BRUNATO; GIUSEPPINA, di Calogero CALAMERA; ROBERTO, di Giovanni CAVALLI; CARLO, di Santo CELANO; EMMA, di Giuseppe CERA; ERNESTO, di Franco CLARICETTI; CRISTINA, di Renato CONTIN; CARLO, di Enrico CUMINO; CATERINA DONATA, di Giambattista D'ANDREA; ALBERTO, di Luigi DE GIACOMI; PAOLO, di Giuseppe DESTEFANIS; ROSANNA, di Giuseppe DI CRISTINA; FRANCESCO, di Pasquale FUNARO; GIANLUCA, di Giacomo GIOVANNINI; RAFFAELLA, di Francesco MARSEGLIA; FRANCESCO, di Paolo MARTINO; LUISSELLA, di Pietro NELA.

Sez. Materiale Ferroviario — LAURA, di Guido BOSSO; ORietta, di Dario DELTON; ENRICO, del p.i. Adriano PERSICO.

Sez. Produzioni Ausiliarie — ANNA, di Vittorio PONTANI; NADIA, di Silvano PRISO; DANIELA, di Angelo LUISON; PIER PAOLO, di Romano MANINO; STEFANIA, del rag. Domenico MIRAGLIA; IVAN, di Liberato MOLINARIO; STEFANIA, di Bartolomeo RUATA; DOMENICO, di Giovanni VENTURA.

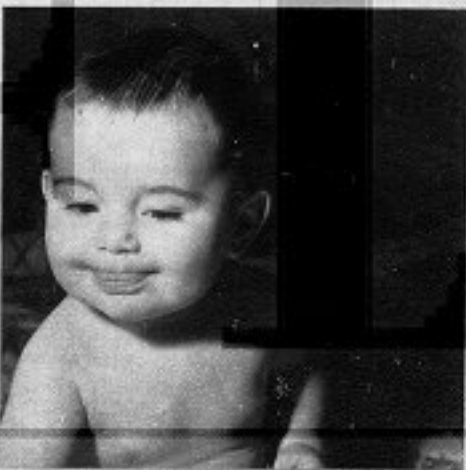
Sez. Off. Marina di Pisa — BARBARA, di Michele ATTISANI; ORietta, di Dino BACCI; ROBERTA, di Nello BARDELLI; CRISTIANO, di Renzo BARTALENA; MARINKELLA, di Paolo BINI; ANTONIETTA, di Domenico CAPOLONGO; DANIELE, di Emilio DI NAPOLI; CLARISSA, di Luciano LUCI; BARBARA, di Piero LUPETTI; ANDREA, di Benito PAOLUCCI.

Sez. Officine Rivalta — CARMELINA, di Vincenzo BIANCO; MONICA, di Elio BONATO; MICHELE, di Pasquale FAIELLA; MARIA, di Carmine FORTUNATO; SONIA, di Luciano MARIANO; CATIA CRISTINA, di Cosimino MULLIRI; SERGIO, di Francesco NIGRO; ANTONELLA, di Francesco RAO; TIZIANA, di Rodolfo RIVOLIO; CATIA, di Luigi SABATINI; LOREDANA, di Giuseppe SGRO; GUGLIELMO, di Antonio SICLARI.

Sez. Officine Modena — DANIELA, di Renato BALDINI; ROBERTO, di Ivo BORGHI; SARA, di Giuseppe BORTOLAZZI; ANNA MARIA, di Carlo BRANDOLI; CRISTINA, di Walter CANDINI; CRISTINA, di Giuseppe CARLINI; ANNALISA, di Tonino FERRARI; MONICA, di Luciano FONTANA; MASSIMO, di Romano LUPPI; SABRINA, di Giorgio MALAGUTI; ELENA, del p.i. Emilio MANNI; GIULIA, di Graziano MENABUE; CRISTINA, di Gino MONTECCHI; CRISTINA, di Franco NEVIANI; SONIA, di Lorenzo PIGNOTTI; PAOLO, di Nello QUATTIRINI; DIEGO, di Luciano RICHELDI; MARIA, di Costantino VERONESI.



Giuseppe, figlio di Antonio Cirelli
(Sez. Officine di Napoli)



Davide, figlio di Alberto Letto
(Sezione Ferriere)



Stefanino, nipote di Angelo Gastaldi
(Automobili Mirafiori)



Lorella, figlia di Michele Iosa
(Sez. Stab. di Avigliana)



Gaetano, figlio di Biagio Galletta
(Automobili Mirafiori)



GRUPPO ANZIANI FIAT Riunione del Gruppo della Sezione Officine di Firenze

Nel corso di una simpatica riunione conviviale sono state consegnate le tessere e i distintivi ai lavoratori Fiat che nel 1968 hanno raggiunto il 25° anno di anzianità. Ecco nella fotografia l'ing. Mario Spalini, reggente la Direzione delle Officine di Firenze nel corso della premiazione.

Come si deve rispondere ai bambini

Rispondiamo alla lettera di una mamma: « Il mio bambino mi fa domande imbarazzanti. Alle domande che mi fa io non so come rispondere. Chiede e chiede, a dargli retta c'è da perdere tutta la giornata ».

I bambini sono una domanda sola dalla testa ai piedi fin dal momento in cui cominciano a parlare, ed è tanto logico quanto difficile rispondere sempre e bene. Rispondere o tacitare? Far finta di niente? Cambiare discorso? Si domandano le persone più riflessive e coscienti di trovarsi di fronte ad un problema serio, importante.

Diciamo anzitutto che non si può dare una regola generale sul modo di rispondere ad un bambino, ma bisogna provvedere caso per caso con tatto e buon senso. Però è essenziale sgombrare l'animo da un preconcetto molto comune, e cioè che il bambino faccia domande imbarazzanti riguardo soprattutto al sesso. Siamo noi adulti che riteniamo imbarazzanti certe domande perché sappiamo cose che il bambino ignora e procediamo a deduzioni che lui non fa.

Nella prima età il bambino quando chiede è mosso unicamente dal desiderio di sapere, sapere una cosa che ha visto — come mai la signora dell'alloggio vicino è così grossa — o sentito — come fa la mamma a sapere prima che il bambino deve arrivare — eccetera; ma non perché si renda conto che è argomento delicato o proibito. La regola generale si può dare per rispondere a queste domande, che in genere sono quelle che preoccupano di più, ed è che bisogna rispondere esattamente alla domanda, alla

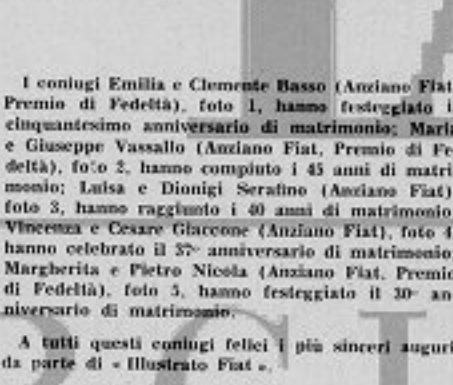
domanda, badate bene — senza aggiungere una parola in più, che metterebbe in moto la fantasia del bambino — con la massima esattezza e sincerità. Rispondere e basta: che quella signora porta il suo bambino, che le mamme contano nove mesi dal momento in cui incominciano ad avvertire disturbi, come la nausea. Il bambino se ancora molto piccolo non chiederà altro, soddisfatto di essere trattato come un essere capace di capire, allo stesso modo che accetterebbe la risposta che tre più cinque fa otto. Lui non fa ancora distinzione fra concetto e concetto, valore e valore. Più tardi, invece, chiederà altre spiegazioni, e voi le darete, con la stessa onestà ed esattezza, con tatto, buon senso e soprattutto con amore, facendogli sentire la straordinaria bellezza delle leggi di natura, suscitando la sua ammirazione per il grande mistero della vita e l'ordine mirabile delle cose create.

Quanto poi a tutti gli altri « perché? » dei bambini, che costituiscono a volte un assillo noioso, anche qui è importantissimo rispondere sempre e bene. Voi siete il primo oracolo che consulta e sulla cui veridicità il vostro piccino non ha il minimo dubbio: non tradite la sua fiducia, non rimandatelo deluso o umiliato con un « tu sei troppo piccolo e non puoi capire » o simili risposte ingiuste e dettate dalla nostra pigrizia. La porta che ci apre la confidenza di nostro figlio potrebbe non riaprirsi mai più e molti complessi di inferiorità nascono da ripulse di questo genere.

Rispondere dunque, sempre cioè dare qualche cosa anche piccola, in quel piccolo mondo infantile dove però tutto è importante, nulla trascurabile.

FIAT NELLE FAMIGLIE

ANNIVERSARI DI MATRIMONIO



I coniugi Emilia e Clemente Basso (Anziano Fiat, Premio di Fedeltà), foto 1, hanno festeggiato il cinquantesimo anniversario di matrimonio; Maria e Giuseppe Vassallo (Anziano Fiat, Premio di Fedeltà), foto 2, hanno compiuto i 45 anni di matrimonio; Luisa e Dionigi Serafino (Anziano Fiat), foto 3, hanno raggiunto i 40 anni di matrimonio; Vincenza e Cesare Glaccone (Anziano Fiat), foto 4, hanno celebrato il 37° anniversario di matrimonio; Margherita e Pietro Nicotri (Anziano Fiat, Premio di Fedeltà), foto 5, hanno festeggiato il 30° anniversario di matrimonio.

A tutti questi coniugi felici i più sinceri auguri da parte di «Illustrato Fiat».

Comm. Rag. MARIO CASALE



Il 15 febbraio è mancato, dopo lunga e dolorosa infermità sopportata con esemplare coraggio, il comm. rag. Mario Casale, già Direttore del Servizio Centrale Trasporti Fiat. Era nato a Torino nel 1901.

Il rag. Casale era molto conosciuto in tutto l'ambiente di lavoro della Fiat, nella quale era entrato giovanissimo e dove aveva prestato per oltre un cinquantennio la sua apprezzata attività, dapprima alle Ferriere, e al Servizio Dogana.

Presso l'organizzazione del Servizio Trasporti, dove aveva percorso i vari gradi della carriera, aveva dimostrato doti di grande dinamismo organizzativo, curando e realizzando l'impulso in ogni parte del mondo della crescente e vasta produzione Fiat e interessando in tal modo una imponente rete di trasporti.

Rivestiva anche incarichi diversi. Tra gli altri nell'ambito della Confindustria era membro del Consiglio Nazionale dei Caricatori Marittimi; per la Camera di Commercio di Torino era rappresentante del Comitato Esecutivo del Consorzio Autonomo del Porto di Genova; era inoltre Consigliere d'Amministrazione di alcune Società del Gruppo S.T.U.I. Nel 1966 era stato nominato Maestro del Lavoro.

Per le sue doti di generosità e viva cordialità ha lasciato un profondo rimpianto tra i suoi collaboratori e in quanti lo conobbero. Ai familiari l'«Illustrato Fiat» porge sentite condoglianze.

NOZZE

Sede Centrale — Rag. Anna Maria MINA; p.i. Francesco VIGLIANI; p.i. Gaetano VIVALDI; Giuliana GUERRINI; Claudio ALFONSO; Stefano BRIGNONE; Aldo CAPPO; p.i. Sergio MARTI-NOTTI; Rita BACCHIEGA; rag. Sebastiano BONNO; geom. Aldo DOVO; ing. Silvio LOGARO; Laura MASSALA; geom. Franco MOSSO; rag. Luigi SACCO; p.i. Sergio SIGOLO; Silvio ZENNARO; p.i. Sergio OLIVI.

Filiale Torino — Rag. Giuseppe D'AGOSTINO. Auto Mirafiori — Edoardo BESSANT; Loredana

BRONZI; p.i. Giorgio LODOLIO; geom. Ferdinando CARASSONE; Umberto BAGDADLIAN; p.i. Savino ZAGARIA; rag. Ernesto VALENTINO; Paola GRIS; ing. Gian Marco RICHIARDI; Carlo GU-GLIELMIN; Giancarlo VIOLA.

Sezione SPA — Roberto BELOTTI, geom. Graziano BROGGIATO.

Grandi Motori — p.i. Romano GAMBA; Mirella MARIN.

Sez. Officine di Modena — p.i. Mario BALDELLI; Luigi FERRARI; Dario FONTANA; Roberto TAGLIATI; Antonino SANTUNIONE; Gianni PARMEGGIANI; Fernando MORSELLI; Ivano OLIVI.

LUTTI

Sono recentemente scomparsi:
(1-1-69) la signora Edmea Sighicelli, consorte del sig. Giordano SIGHICELLI, Dirigente alla Direz. Comm. Autoveic. Italia, Centro Assist. Trattori di Civitavecchia (anziché del Cav. Uff. Umberto Sighicelli); (21-1-69) la signora Elvira Beccaria n. Ferro, madre del Rag. Alberto BECCARIA, Dirigente alla Direzione Stampa e Pubblicità; (26-1-69) la signora Pasqualina Coppa ved. Taroni, madre del sig. Armando TARONI, Dirigente alla Sez. Lubrificanti; (6-2-69) la signora Ata Gabellone ved. Laudisa, madre dell'ing. Luigi LAUDISA, V. Direttore alla Grandi Motori; (6-2-69) il sig. Carlo Giuliano, padre del Dott. Giancarlo GIULIANO, Dirigente alla Direz. Progetti e Studi Autoveicoli; (7-2-69) il sig. Mario Nizia, padre del p.i. Mario NIZIA, V. Direttore di Fabbrica allo Stab. Officine di Stura; (16-2-69) il Cav. Mario Demaria, padre dell'ing. Franco DEMARIA, V. Direttore di Sez. alla Sez. Ponderie e Fucine.

Cav. Giuseppe PANCOTTI (Sede Centrale), Giuseppe BALLAURI; Mario BIGHINI; Giuseppe CARTELLI; Lydia GRANERO; Mario MARASCHINI; Attilio SURGO (Automobili Mirafiori); Adriana BERTON; Guglielmo GLAUDO; Giovanni Battista STADAON SILVESTRO (Sez. Ferriere); Salvatore BENVENUTO (OSA); Aldo ALDERUCIO (Grandi Motori).

La madre di Paolo APPENDINO; il fratello di Mario RIZZI; il padre di Guido VALLE; il fratello di Michele COLASANTO; il padre dell'ing. Giuseppe MARTORANO; il padre di Caterina PAGLIASSO; il padre di Maddalena GHIRARDI FREA; il padre di Giorgio RAVETTI; il padre del rag. Giovanni RICHIARDI; il padre di Anna Maria MORIONDO; il padre del p.i. Dino MOSCONI; il fratello di Maria FERRUA; la madre di Carla FONTANA; la madre di Paola VALTANCOLI TAPPA (Sede Centrale); il fratello di Andrea BENSO; il padre di Claudio SALVINELLI; la sorella di Enrico MARCHIONIO; il padre del p.i. Vincenzo PIRELLI (Sez. Ponderie e Fucine); il fratello dell'ing. Candido SIMONDI; il padre di Remo FORNERIS; la madre di Giovanni BOCCARDI; la madre di Italo BOCCA; la madre del p.i. Franco PRACCHIA; il fratello di Franco TUNINETTI; la madre di Eros BOSCA; il padre di Sergio SITO; il padre di Mario GENTA; la madre di Giovanni FACTA; la madre di Silvio MANONI; la madre di Immo SUPPO CARPINELLO; la sorella di Giulio MAIOCCO; il fratello di Mario VALLE; la figlia di Cesarina MUSSO e del p.i. P. Giorgio FERRANDI; il padre di Bianca Maria PENTENERO CHINAGLIA; il padre del dr. Luigi ZAMPA; la madre di Domenico MALABOTTA; il padre di Ubaldo FANTIN (Automobili Mirafiori); il padre del geom. Nino CORAZZARI; il fratello di Emilio MERLONE; il padre del geom. Lorenzo CONVERSO; il padre di Alfonsina RAMPINO DELLA MONICA (Sez. Off. Suss. Auto); la sorella di Silvio MANFREDI (Sez. Ricambi); la madre del geom. Mario GIOANNINI; la madre di Giovanni SERSIA; la madre di Franco GAZZOTTI; la madre

di Giuseppe PADALINO (Sez. SPA); la madre di Luisetta BERTONE; la madre del p.i. Giovanni TIBERTI; il padre del p.i. Felice DORATO; la sorella di Enrico VOGLIOTTI (Motori Avio); la sorella di Achille PRATI; il fratello di Pierino REINAUD; la sorella del p.i. Giorgio AGGIO (Sez. Velivoli); il padre di Bianca MARCHINO; la sorella di Antonio GAROIA; il padre del p.ch. Ugo MAGGI; la moglie di Paolo PACCO; la madre di Margherita PIANDRO RIVA; il padre dell'ing. Włodzisław SOBKOŃSKI (Grandi Motori); il fratello di Stefano BENSO; il padre del rag. Roberto VALENZANO (Sez. Materiale Ferroviario); la madre della rag. Luigina GIVANI; il padre di Mario TRICERRI (Sez. Produzioni Ausiliarie); il padre di Oga BERGONZOLI; il padre del rag. Aldo POZZO (Direzione Ricambi); la sorella di Vittoria GAZZERA BESUSSO; la moglie del geom. Carlo BECHIS (Sez. Costruzioni e Impianti); la madre di Luciano ROSSELLI; la madre di Nedda SALVIOLI; la madre di Giorgio PIERRE; il padre di Osvaldo GALLI; il padre di Remo PARMEGGIANI; il padre di Arturo FERRARINI; il padre di Luciano ZOBOLI; il padre di Dante MORANDI; il fratello di Dorando MONZANI; il fratello di Dante MAZZINI; la sorella di Bianca FENTENERO CHINAGLIA; la madre di Marco DUANA; il fratello di Umberto GOSIO; la madre di Maria TARABILE; la madre di Giancarlo BORTOLINI; il padre del p.i. Massimo PERINO; il padre del p.i. Giuseppe SQUILLACI; il padre di Luigi BOANELLI; il padre di Luigi ABBA; il fratello di Giulio LO FASO (Auto Mirafiori); la madre di Ettore BULIAN; la sorella di Eugenio SPIAGGI (Sez. Off. Suss. Auto); la madre di Ernesto QUAGLIA e del p.i. Renato QUAGLIA (Sez. Ricambi); la madre di Nilo SAINI; la madre di Nicola MAGNO; il padre di Giuseppe FERRERO (Sezione SPA); il padre di Maria DEBERNARDI (Stab. Off. Stura); la madre di Luigi LISA (Sez. Motori Avio); il padre del geom. Giuseppe VARALDA; il padre del rag. Piero PIO' BILOTTI (Sez. Velivoli); il padre di Angela ASPERO (Grandi Motori); il padre di Ettore AMBROSI (Sez. Mat. Ferroviario); la sorella del cav. Amilcare SARRA (Sez. Produz. Ausiliarie); il padre di Vittorio GRANDI (Dir. Ricambi); il padre di Emma FRANCHINO COCITO (Prossida - Recupero Metalli).

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

LAUREE E DIPLOMI



Anna Lanza, figlia di Guglielmo (foto 1) (Grandi Motori), si è laureata in lettere presso l'Università di Torino; Domenico Ferroglio (foto 2) (Automobili Mirafiori) ha conseguito il diploma di Perito Industriale presso l'Istituto A. Avogadro.

Al due giovani vadano i più affettuosi auguri dell'«Illustrato».

MILITARI



Giovanni Biundo (foto 1) dell'Automobili Mirafiori, sergente istruttore a Savona; Italo Brondolo (foto 2) attualmente in servizio di leva a Piacenza; Sebastiano Casella (foto 3) impiegato della Sede Centrale militare di leva a Spoleto; Michele Amerio (foto 4) della sezione OSA militare a Roma; benché lontani ricordano superiori e colleghi a cui inviano cordiali saluti.



HA 200 ANNI L'ANTENATA DELL'AUTO

Duecento anni fa l'ingegnere Nicolas Joseph Cugnot presentava il progetto, che realizzava l'anno successivo, di un carro a vapore a tre ruote. Era il primo veicolo a propulsione meccanica capace di muoversi per forza propria che l'uomo avesse mai costruito. A quel tempo il carro di Cugnot non ebbe molta fortuna; fu definito macchina « ingegnosa quanto inutile ». Una sua ricostruzione è esposta all'ingresso del Museo dell'Automobile Carlo Biscaretti di Ruffia, dove abbiamo tratto questa immagine per ricordare il bicentenario dell'antico progenitore dell'automobile moderna.