

ILLUSTRATO FIAT

Anno XVIII - N. 3

PERIODICO MENSILE

Marzo 1970



IL NUOVO AUTOCARRO FIAT 697

E' stato presentato in tutta Italia il Fiat 697, nuovo veicolo industriale nelle versioni per impieghi stradali — cabinato 697 N e trattore per semirimorchio 697 T — e per servizi gravosi — cabinato 697 NP e trattore 697 TP. Modernissimo mezzo di lavoro, è dotato di 3 assi, di cui due motori, di un propulsore di grande potenza (260 CV DIN) e di una cabina di accentuato confort e sicurezza di stile avanzato. E' allestito in due passi (mm. 3910 e 4550). Le versioni NP si prestano al rapido ed agevolato montaggio di attrezzature come cassoni ribaltabili, betoniere, ecc. Il peso lordo totale è di 265-275 quintali.

4000 nuovi alloggi per i lavoratori

Verranno costruiti entro il 1972 su iniziativa della Fiat e dell'Istituto Autonomo Case Popolari, con l'intervento dell'Istituto Bancario San Paolo di Torino, della Cassa di Risparmio di Torino e dell'Istituto di Credito Fondiario del Piemonte e della Valle d'Aosta



La firma della Convenzione. Al tavolo con il dott. Agnelli il Presidente della Cassa di Risparmio di Torino dott. Calleri di Sala, il Presidente dell'Istituto Autonomo Case Popolari avv. Dezani, il Presidente dell'Istituto San Paolo prof. Jona.

E' stata firmata il 27 marzo la Convenzione che definisce l'accordo raggiunto tra Fiat, Istituto Autonomo Case Popolari, Istituto Bancario San Paolo di Torino, Cassa di Risparmio di Torino e Istituto di Credito Fondiario del Piemonte e della Valle d'Aosta, per la realizzazione di un programma di costruzione di 4000 nuovi alloggi in Torino e provincia, destinati ai lavoratori.

Per la Fiat ha firmato il Presidente, dr. Giovanni Agnelli, per l'Istituto Autonomo Case Popolari il Presidente avv. Mario Dezani, per l'Istituto San Paolo il Presidente prof. Luciano Jona e per la Cassa di Risparmio di Torino il Presidente dr. Edoardo Calleri di Sala anche a nome dell'Istituto di Credito Fondiario del Piemonte e della Valle d'Aosta.

Il programma di attuazione dell'intero complesso è previsto negli anni 70-71 con completamento totale entro la fine del '72. Verranno costruiti oltre 11 mila vani nel Comune di Torino e oltre 10 mila in alcuni Comuni della cintura per un costo totale di

36 miliardi di lire. Le aree sono già state in buona parte reperite.

La realizzazione del programma costruttivo è affidata all'Istituto Autonomo Case Popolari che provvederà a contrarre con l'Istituto Bancario San Paolo e con l'Istituto Fondiario del Piemonte e della Valle d'Aosta i mutui fondiari necessari al finanziamento dei lavori ad un tasso di favore. La Cassa di Risparmio e l'Istituto Bancario San Paolo di Torino anticiperanno all'Istituto Case Popolari le somme necessarie per l'acquisto delle aree e per il pagamento dei primi stati di avanzamento dei lavori parimenti a condizioni di favore.

La Fiat ha assunto l'impegno di concorrere al finanziamento dell'operazione in questione con il contributo di L. 750 milioni all'anno, per 30 anni, e così in totale 22 miliardi e 500 milioni, che saranno corrisposti all'Istituto Autonomo Case Popolari. Ciò al fine di rendere meno oneroso il mutuo e consentire quindi l'applicazione di canoni di affitto di particolare convenienza.

Nel corso del mese di marzo, sono stati attribuiti altri quattro trofei alla Fiat 128, portando a sei i premi dedicati a questa vettura in altrettanti Paesi.

I nuovi riconoscimenti sono i titoli di « vettura dell'anno » assegnati dalle giurie della rivista inglese « Car » e della rivista cecoslovacca « Technické Noviny », l'« Oscar dell'auto » della rivista tedesca « Hobby » e il trofeo per la migliore carrozzeria della rivista italiana « Style Auto ».

Dopo le accoglienze della stampa e della clientela in Italia e all'estero, queste ripetute affermazioni di giurie altamente qualificate accentuano il prestigio della 128, impostata secondo i più moderni orientamenti nella architettura generale, nella utilizzazione dello spazio, nelle prestazioni e sicurezza.

Presentata per la prima volta alla stampa nell'aprile del 1969, la Fiat 128 è già stata scelta — come noto — quale vettura dell'anno dalle Giurie delle riviste « Teknikens Värld » (Svezia) e « Autovisie » (Olanda).

La premiazione a Londra

Il premio dell'autorevole settimanale « Car » è stato ritirato a Londra il 2 marzo dal Presidente della Fiat, dottor Giovanni Agnelli, nel corso di una cerimonia tenutasi all'Hotel Carlton Tower. La consegna è stata fatta, a nome della Rivista, da Lord Thorneycroft, alla presenza di Autorità, esponenti del mondo economico ed automobilistico, della TV italiana ed inglese, degli inviati dei principali giornali di Londra e dei corrispondenti dei giornali italiani, con i quali il Presidente della Fiat ha avuto un lungo cordiale incontro.

Alla competizione organizzata da « Car » ha partecipato una giuria di 19 membri in rappresentanza di 11 Paesi — tra cui Australia e Giappone — oltre ai Redattori della rivista stessa, che hanno preso in esame 70 modelli di auto presentati nel 1969. Per la 128 hanno votato anche 100.000 lettori della rivista.

Nel ricevere il trofeo, una scultura d'acciaio che rappresenta la « engineering perceptiveness », vale a dire l'intuizione nella meccanica, il dottor Agnelli ha osservato che la decisione della Giuria di « Car » ribadisce la validità

internazionale di riconoscimenti alla Fiat 128

tà di quel rapporto di valori tecnici, estetici e di prezzo che sono alla base della affermazione della Fiat 128.

« Siamo lieti per un risultato così lusinghiero — ha detto il Presidente della Fiat — ottenuto proprio nel Paese, la Gran Bretagna, dove il senso ed il gusto dell'automobile e la raffinatezza del giudizio hanno radici così solide e profonde, e direi uniche nel loro genere. La 128 — punto di arrivo di una ricerca e di una sperimentazione intese a raggiungere una espressione di affidabilità e di efficienza unite alla massima semplicità progettuale e costruttiva — è nata per svolgere una funzione precisa nell'espansione automobilistica: quella di macchina popolare, ma tecnicamente evoluta per un settore europeo di mercato di grandi dimensioni e di maggior competitività ».

Il Trofeo di « Technické Noviny »

A Bratislava è stato consegnato alla Fiat il trofeo « Vettura dell'anno » per la Cecoslovacchia, attribuito dalla rivista cecoslovacca « Technické Noviny » alla Fiat 128 sulla base dei risultati di un referendum indetto dal periodico tra 26 giornalisti specializzati e tecnici provenienti da Istituti di ricerca e Università cecoslovacche.

La cerimonia, che ha avuto luogo domenica 15 marzo è stata effettuata con l'intervento di una Delegazione Fiat, guidata dal dott. Benedetto Rognetta, direttore Fiat per il mercato cecoslovacco. E pure intervenuto l'ing. Luigi Zandonà, direttore delle Esperienze Autoveicoli Fiat, che ha fornito ai giornalisti notizie sulle vetture di produzione Fiat, nel corso delle prove del modello 128, riservate ai rappresentanti della stampa cecoslovacca.

L'Oscar dell'auto di « Hobby »

L'« Oscar dell'auto » della rivista scientifica tedesca a grande diffusione « Hobby » di Stoccarda, assegnato alla Fiat 128, è il quarto Oscar consecutivo vinto da una vettura Fiat.

Infatti nel 1966 il premio fu assegnato alla berlina 124, nel 1967 al coupé 124 Sport, nel 1968 alla 124 Special. Per il premio 1969 oltre 20.000 lettori di « Hobby » hanno dichiarato a grande maggioranza di voti la Fiat 128 vincitrice del gruppo A.

Alla premiazione, svoltasi nella sede editoriale di « Hobby » a Stoccarda, presenti numerose personalità e giorna-



Londra - Il dott. Agnelli e Lord Thorneycroft con il trofeo « Vettura dell'anno ». Sotto: le premiazioni a Bratislava, Stoccarda e Ginevra.

listi del mondo automobilistico, è intervenuto l'ing. Giacosa, presente il direttore della Deutsche Fiat dott. Giuseppe Bonelli, che ha ricevuto dal Redattore capo della Rivista, Günther Honolka, la coppa d'onore.

Il premio di « Style Auto »

« Style Auto », il bimestrale italiano di architettura della carrozzeria assegna annualmente un riconoscimento alla migliore nuova carrozzeria entrata in produzione nel corso dell'anno.

La designazione del modello prescelto è avvenuta quest'anno attraverso i giudizi di una qualificata giuria internazionale costituita dai dirigenti e responsabili dei Centri Stile e delle Carrozzerie di oltre 60 Marche di ogni nazione.

I modelli proposti per il 1969 erano 20, di vari Paesi. Per il giudizio si è tenuto conto dell'estetica e funzionalità, dell'« image » di marca ed esigenze di mercato, della qualità del prodotto, dell'efficienza aerodinamica e delle norme del traffico, oltre che della tecnica strutturale e della sicurezza. Anche in questo caso la Fiat 128 si è classificata prima con larga maggioranza.

La consegna della targa di « Style Auto » si è tenuta a Ginevra alla vigilia dell'apertura del Salone, presso l'Hotel Richmond, con l'intervento di numerosi rappresentanti della stampa specializzata. Il premio è stato ritirato dall'ing. Ettore Cordiano, direttore Uffici Tecnici Vetture Fiat, unitamente al direttore del Centro Stile Fiat Giampaolo Boano, presente il direttore della Fiat Suisse ing. Paolo Manfredi.



Fiat 128 gets international acknowledgments

During March, the Fiat 128 model was awarded four more trophies, bringing to six the number of tributes which it received in as many countries.

The new titles are two « Car of the Year » trophies by the juries of Britain's « Car » magazine and Czechoslovakia's « Technické Noviny »; an « Oscar of the Car » by the West German magazine « Hobby », and a plate for the best new styling by the Italian magazine « Style Auto ».

After the excellent reception which press and public gave to the 128 at home and abroad, the series of tributes has undoubtedly enhanced further the prestige of the car conceived according to the latest trends in styling, space distribution, engineering performance and safety.

Introduced for the first time to the press in April 1969, the Fiat 128 was also voted « Car of the Year » by the juries of Sweden's « Teknikens Värld » and Holland's « Autovisie » magazines.

The presentation in London

On 2nd March, at the Carlton Tower Hotel, London, Mr. Giovanni Agnelli, Chairman of Fiat, received the « Car of the Year » award presented by « Car » magazine for the Fiat 128. The presentation was made on behalf of « Car » magazine by Lord Thorneycroft in the presence of authorities, business and motoring leaders, newspaper correspondents and Italian and British TV.

For « Car » magazine, an international jury of 19 judges from 11 countries, including Australia and Japan, plus the magazine's editor and staff, selected the 128 from a list of over 70 new models introduced during 1969. « Car » magazine's 100,000 readers also chose the 128.

On accepting the trophy — a steel sculpture symbolizing the car's engineering perceptiveness — Mr. Agnelli said that, by their votes, the jury of « Car » magazine had confirmed again the success Fiat had achieved with the 128 by taking into account the car's engineering and aesthetic qualities and its price.

« Technické Noviny »

In Bratislava ist die Trophäe « Auto des Jahres » in der Tschechoslowakei dem 128 aufgrund der Ergebnisse eines von der Zeitschrift « Technické Noviny » organisierten Referendums unter 26 Fachjournalisten und Technikern aus tschechoslowakischen Forschungsinstituten und Universitäten verliehen worden.

Der Übergabe hat eine Fiat-Delegation unter der Führung des Direktors für den tschechischen Markt, Dr. Benedetto Rognetta, teilgenommen. Auch Herr Ing. Luigi Zandonà, Direktor der Fiat-Automobil-Versuchsabteilung, wohnte dem Festakt bei.

Hobby-Auto-Oscar

Der Auto-Oscar der deutschen populär-technischen Zeitschrift « hobby », Stuttgart, welcher dem Fiat 128 verliehen worden ist, ist der vierte Oscar, der von einem Fiat-Wagen in darauffolgender Weise gewonnen wird.

1966 wurde der Preis der 124 Limousine, 1967 dem 124 Sport Coupé, 1968 dem 124 Special zugesprochen. Für das Jahr 1969 haben 20.000 hobby-Leser mit grosser Stimmenmehrheit den Fiat 128 in seiner Klasse gewählt.

Der Übergabe des Preises in der hobby-Redaktion in Stuttgart haben Herr Dr. Giuseppe Bonelli, Direktor der Deutschen Fiat und Herr Ing. Dante Giacosa teilgenommen, die den Pokal vom Chefredakteur Günther Honolka entgegennahmen.



premi e trofei attribuite da qualificate giurie internazionali. Sono riconoscimenti che accompagnano la fervida accoglienza della clientela italiana ed estera a questo modello di modernissima impostazione tecnica, spazioso, sicuro e di elevate prestazioni.

Tra le altre Case italiane, presenti al completo in questa importante rassegna, vivo interesse di pubblico hanno avuto anche la produzione dell'Autobianchi, tra cui facevano spicco le recentissime berline A 111 e A 112, rispettivamente nel settore delle vetture medie e medio-leggere; della Lancia con la rinnovata gamma delle Flavia e delle Fulvia; della Ferrari con le brillanti « gran turismo » a sei e dodici cilindri. La Ferrari ha un pubblico fedele e altamente qualificato anche in Svizzera e dal canto loro sia l'Autobianchi che la Lancia hanno considerevolmente incrementato, nel 1969, le loro vendite sul mercato elvetico, confermando l'alto gradimento della clientela per i prodotti italiani.

Le Salon de l'Automobile du Printemps

Du 12 au 22 Mars s'est déroulé à Genève le 40ème Salon International de l'Automobile qui a vu la participation de 944 exposants appartenant à 22 pays dans les secteurs des voitures de tourisme, carrosserie hors-série, accessoires, outillages d'atelier.

Pour Fiat, le marché helvétique est par tradition l'un des principaux marchés d'exportation. En effet, la position de Fiat parmi toutes les marques est l'une des premières tant pour le volume d'unités vendues (environ 26.000 en 1969) que pour le pourcentage de participation (13,5%). La distribution des voitures et des véhicules industriels Fiat est réalisée par Fiat-Suisse qui dispose d'un important réseau de points de vente et d'assistance après-vente.

Au Salon de Genève, Fiat présentait la gamme entière de ses modèles y compris également les nouveaux modèles 128 et 130 et les nouvelles versions 124 Sport coupé et spider. Ces sportives et la 128 faisaient leur première apparition au Salon suisse bien que désormais elles soient très largement connues du public, en particulier la 128 qui s'est présentée à Genève avec les nombreux prix et trophées qui lui ont été attribués par des jurys internationaux très qualifiés.

Der Genfer Automobilsalon

Vom 12. bis 22. März fand der 40. internationale Genfer Automobilsalon statt, an dem 944 Aussteller aus 22 Ländern mit PKWs, Spezialmodellen, Zubehörtteilen, Werkstatteinrichtungen teilgenommen haben.

Der eidgenössische Markt ist für Fiat einer der wichtigsten Auslandsmärkte und mit ca. 26.000 Verkaufschlüssen im Jahre 1969 (was einem Marktanteil von 13,5% entspricht), steht Fiat in der Schweiz an einer der ersten Stellen. Der Verkauf der Fiat-Wagen und Nutzfahrzeuge erfolgt durch die Fiat Suisse, welche über ein engmaschiges Verkaufs- und Kundendienstnetz verfügt.

Auf dem Genfer Salon zeigte Fiat das gesamte PKW Produktionsprogramm, darunter die neuen Modelle 128 und 130, die neuen Ausführungen 124 Sport Coupé und Spider (mit 1400 und 1600 ccm-Motor), sowie die Fiat Dino 2400 Coupé und Spider. Diese Sportmodelle und der 128, die dem Publikum schon gut bekannt sind, wurden zum ersten Mal auf dem Schweizer Salon ausgestellt.

Der 128 kam nach Genf umworben mit dem Ruhm der zahlreichen Trophäen und Preise, die ihm qualifizierte internationale Jurien zugesprochen haben.

Il Salone dell'Auto di primavera

A Ginevra presenti al completo le produzioni automobilistiche Fiat, Autobianchi, Lancia e Ferrari



Dal 12 al 22 marzo ha avuto luogo il 40° Salone internazionale di Ginevra, al quale hanno preso parte 944 espositori di 22 Paesi nei settori vetture da turismo, carrozzerie fuoriserie, accessori, attrezzature per officina. Come sempre, questa grande rassegna dell'automobile ha avuto un grandissimo successo di interesse e di visitatori. Il Salone ginevrino si svolge infatti alle soglie della primavera, cioè nel periodo più favorevole alle vendite, in un Paese automobilisticamente molto evoluto, con un mercato sempre fortemente ricettivo e praticamente privo di un'industria locale dell'autoveicolo, quindi aperto alle importazioni da ogni nazione produttrice. Ed è logico che in queste condizioni le Case estere operino in Svizzera in condizioni di vivace competitività.

Per la Fiat, quello elvetico è tradizionalmente uno dei principali mercati di esportazione, dove ha raggiunto una delle primissime posizioni tra le marche per volume di unità vendute (circa 26.000 nel 1969) e per quota percentuale di partecipazione (13,5%). Il grande successo dei più recenti modelli Fiat, in particolare la 128, la 125, e le versioni sportive, hanno contribuito a questa lusinghiera affermazione, tanto più significativa considerando la sensibilità e competenza della clientela svizzera. La distribuzione delle vetture e dei veicoli industriali Fiat viene curata dalla Fiat-Suisse, che dispone di una fitta rete di punti di vendita e di assistenza tecnica.

Al Salone di Ginevra era presentata l'intera gamma di autovetture Fiat, comprendente, oltre ai ben noti modelli utilitari 500 e 850 e alle affermate medie cilindrata 124 e 125, i nuovi modelli 128 e 130 e le nuove versioni 124 Sport coupé e spider (con motore 1400 e 1600), Fiat Dino 2400 coupé e spider. Queste sportive e la 128 apparivano per la prima volta al Salone svizzero, benché ormai largamente conosciute dal pubblico, in particolare la 128, che si è presentata a Ginevra con i numerosi



La Mostra delle macchine per la moderna agricoltura

Da molti anni ormai la Fiera di Verona (la cui 72ma edizione si è svolta dal 15 al 23 marzo) si presenta come una delle manifestazioni più significative dello sviluppo conseguito dall'agricoltura non soltanto italiana ma europea. Da un lato, infatti, essa consente di constatare come la produzione si vada sempre più ampliando e qualificando; dall'altro, l'imponente partecipazione di espositori stranieri — quest'anno 17 Nazioni presenti ufficialmente e 18 attraverso agenti o concessionari — sta a dimostrare come il nostro mercato divenga sempre più interessante e vivo non solo per i prodotti di consumo durevoli, ma anche per i macchinari e le attrezzature.

Parallelamente a questo notevole sviluppo della Fiera di Verona si sono andati ampliando i nostri rapporti economici con gli altri Paesi, specialmente con quelli del MEC. In tal modo l'economia italiana è andata acquistando sempre di più la fisionomia di un'economia ad alta industrializzazione e, quindi, aperta.

Alla Fiera di Verona la Fiat era presente con l'intera sua gamma di trattori a ruote e a

cingoli: 26 modelli-base (a 2 e a 4 ruote motrici e a cingoli) e un'ampia disponibilità di versioni ed equipaggiamenti speciali, che soddisfano praticamente tutte le esigenze dell'agricoltura, sia a pieno campo sia specializzata.

La produzione Fiat e OM di trattori agricoli — la più importante del MEC — si conferma di anno in anno tra le più apprezzate in campo internazionale: per i cingolati la Fiat è al primo posto in Europa.

Dagli stabilimenti italiani Fiat e dagli altri impianti all'estero che producono su licenza escono ogni anno 60 mila trattori di ogni tipo. E' il risultato di un'esperienza che si è fatta sempre più vasta: dalla progettazione alla produzione, dalla distribuzione all'assistenza.

Questi concetti e sviluppi sono stati illustrati nel film Cinefiat « Verde più verde », presentato alla stampa specializzata nel corso del tradizionale incontro che la Fiat ogni anno organizza a Verona. Il film riporta efficaci esempi della fabbricazione, della diffusione internazionale dei trattori Fiat e delle loro diverse condizioni di impiego.

"L'Oscar agricolo" all'ing. Giovanni Nasi



L'ing. Nasi riceve il « Premio Nazionale dell'agricoltura » dall'on. Sedati.

La Fiera di Verona, sotto il patronato del Ministero della Agricoltura, ha assegnato all'ing. Giovanni Nasi, Vice Presidente della Fiat, uno dei « Premi nazionali dell'agricoltura », con i quali si intende conferire pubblica ed autorevole distinzione a coloro che hanno fattivamente contribuito allo sviluppo dell'agricoltura italiana.

La motivazione sottolinea l'opera dell'ing. Nasi nella Fiat, azienda che ha dato e dà all'agricoltura italiana la più grande produzione di trattori e di macchine movimento terra.

L'ing. Nasi è inoltre presidente, dal 1956, del Salone Internazionale della Tecnica e dal 1964 del Salone internazionale dell'Aeronautica di Torino; è presidente dal 1959 dell'Unione Nazionale Costruttori Macchine Agricole (UNACOMA) che promuove l'Esposizione Internazionale delle Industrie Macchine Agricole (EIMA), di cui è pure presidente. Nell'ambito del Comitato europeo Costruttori Macchine Agricole (CEMA) è stato per due volte presidente ed è attualmente Capo della Delegazione italiana di tale organizzazione.



Folla di agricoltori attorno ai trattori Fiat OM nel Padiglione della Federconsorzi alla Fiera di Verona.

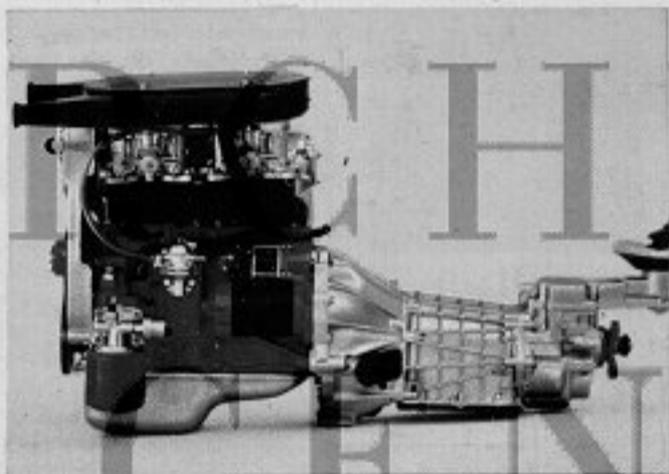
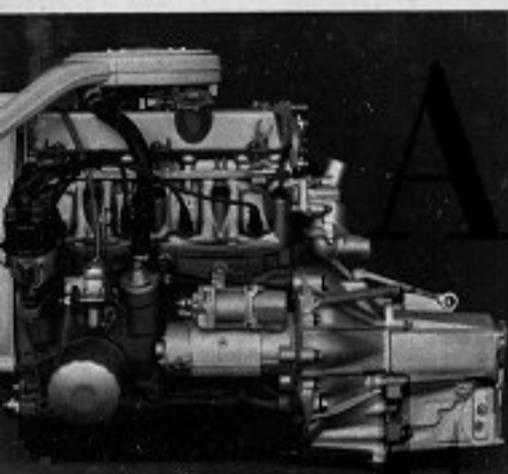
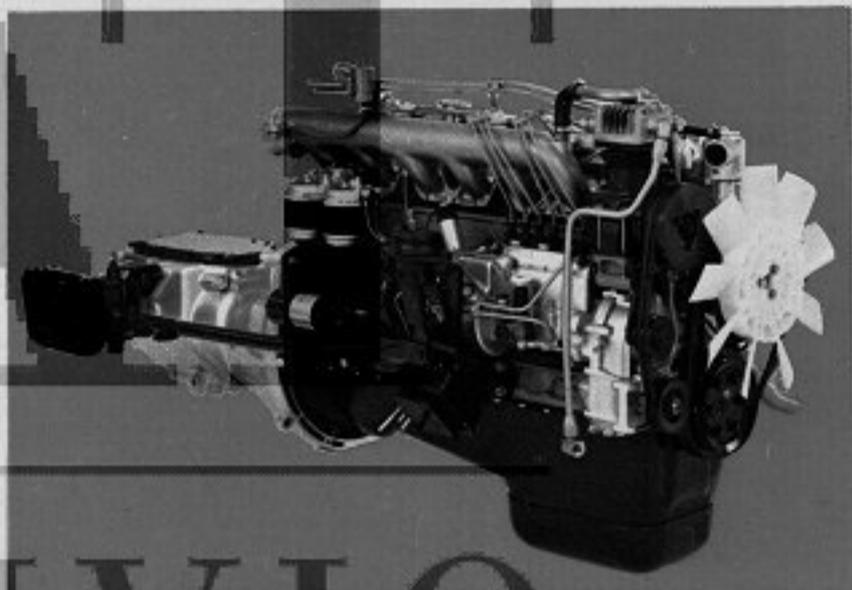
Progresso ed esperienza della motoristica Fiat

La Fiat produce motori per tutti i settori della locomozione in una grandiosa gamma di potenze. Il loro sviluppo è basato sul continuo perfezionamento tecnico, attuato con una diffusa attività di studi, di ricerche e di controlli.

Le produzioni motoristiche Fiat spaziano in tutti i settori della locomozione e dovunque ci sia bisogno di una sorgente di energia: vetture e autoveicoli industriali, trattori, mezzi navali, aerei, ferroviari, impianti fissi. Dal classico motore a stantuffo per automobile, cui si deve l'inizio e lo sviluppo della civiltà contemporanea, alle applicazioni del Diesel di ogni potenza,

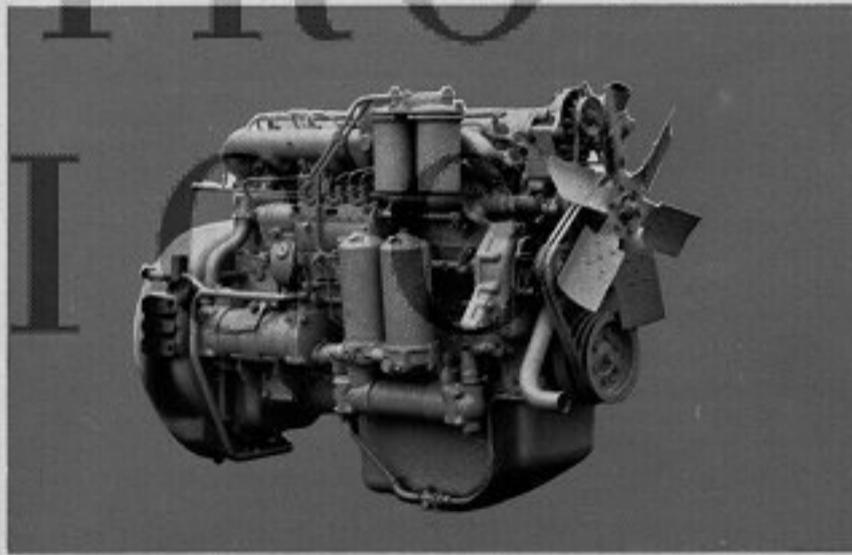
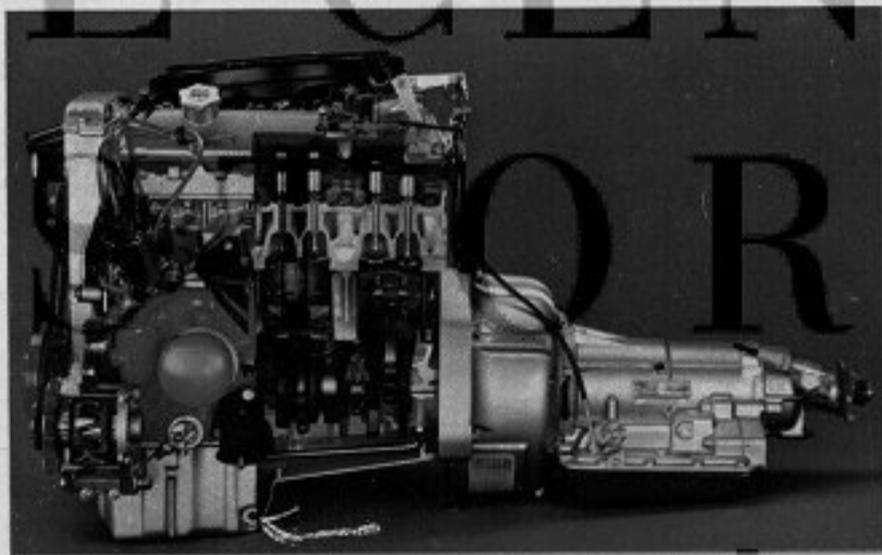
I modernissimi motori automobilistici

I motori Fiat per autovetture presentano le più svariate soluzioni costruttive, in armonia con l'impiego cui sono destinati. Eccone tre esempi: il 2 cilindri raffreddato ad aria forzata del modello 500 (foto a sinistra), semplice, efficiente, economico, di ingombro molto ridotto; cilindrata 499,5 cmc, potenza 18 CV DIN. Sotto a sinistra, il modernissimo 4 cilindri della 128 con albero di distribuzione in testa comandato da cinghia dentata (1116 cmc, 55 CV DIN); sotto, il 4 cilindri a due alberi a camme in testa, sempre con il comando brevettato a cinghia dentata, montato sul coupé e sullo spider 124 sport, costruito in due versioni: 1438 cmc e 90 CV DIN, 1606 cmc e 110 CV DIN. Quest'ultimo, con differenti tarature, equipaggia pure le berline 125 (90 CV DIN) e 125 Special (100 CV).



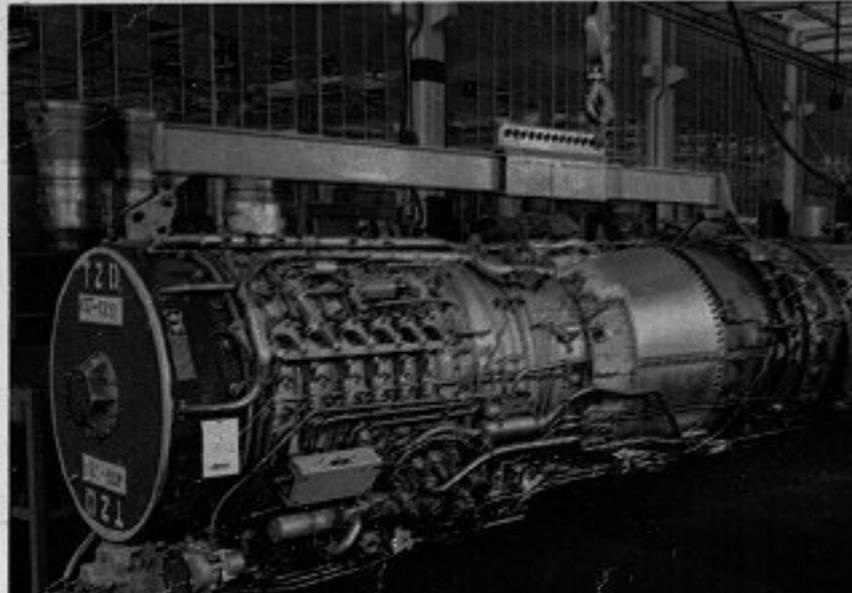
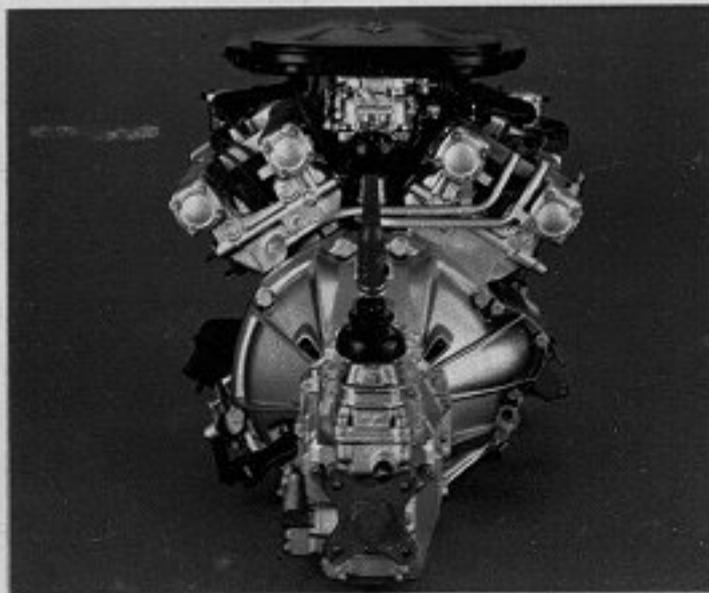
Per gli autocarri, i trattori e le macchine movimento terra

Non meno varia e diversificata della produzione automobilistica è quella dei veicoli industriali e dei trattori. I motori di questi mezzi, principalmente di tipo Diesel e caratterizzati da grande robustezza ed economia di esercizio, si estendono dalle piccole, alle medie e grandi potenze (260 CV per gli autocarri e 180 CV per i trattori). Sopra, il 4 cilindri di 3120 cmc della serie unificata «800» che equipaggia l'autocarro 650 N 2 da 50 quintali di portata; sotto: il sei cilindri della serie 8205 montato sul caricatore FL 14, recentissima macchina Fiat per movimento terra. La serie «800» è una «famiglia» di motori Diesel a 3, 4 e 6 cilindri, che hanno come caratteristica comune la stessa cilindrata unitaria di 780 cmc (diametro mm 95, corsa mm 100), ed uguali elementi costruttivi, secondo la più moderna tendenza di progetto e di costruzione.



I sei cilindri della 130 e delle Dino

I due più prestigiosi motori Fiat per vettura sono i sei cilindri a V della berlina 130 (sopra) e delle versioni coupé e spider Fiat Dino (a sinistra). Il primo, di 2866 cmc e 160 CV DIN, ha le due file di cilindri formanti un angolo di 60 gradi e la distribuzione con alberi in testa comandati da cinghia dentata; sul Fiat Dino, motore di chiara ispirazione sportiva, l'angolo a V è di 65 gradi, la distribuzione a doppio albero a camme in testa con comando a catena, i tre carburatori a doppio corpo, la cilindrata 2418 cmc e la potenza 180 CV DIN. Entrambi questi sei cilindri come tutti i più recenti motori Fiat sono del tipo «superquadro».



dalla turbina a gas fino ai modernissimi propulsori a getto, la Fiat vanta settant'anni di esperienza nella progettazione, nello sviluppo di tecniche costantemente aggiornate, nel lavoro di ricerca, nella metodologia tecnologica e produttiva.

Nel solo campo automobilistico, la Fiat ha prodotto dalle sue origini oltre 450 tipi di motori in 15 milioni di uni-

tà, che si può calcolare abbiano globalmente circolato per quasi mille miliardi di chilometri: una esperienza ineguagliabile che giustifica il prestigio e la qualità degli autoveicoli Fiat. Il primo motore Fiat per automobile nacque nel 1899; quattro anni più tardi si iniziava la costruzione di motori a benzina per autocarro; nel 1908 il primo motore aeronautico, nel 1909 era la

volta dei primi Diesel marini; nel 1919 quello per trattrici agricole, nel 1930 il Diesel per autocarro, nel 1933 il propulsore Diesel per automotrici ferroviarie; nel 1954 il motore sperimentale a turbina a gas per vetture.

In ogni campo di specializzazione, uno sviluppo qualitativo e quantitativo in una eccezionale varietà e differenziazione di progetti e di

destinazioni, in costante progresso. Fino alle realizzazioni di oggi.

Progress and experience of Fiat engineering

All areas of locomotion and power generation are served by Fiat engineering products, from cars and commercial vehicles to

tractors, fixed installations, marine, aviation and rail equipment, from the traditional piston engine which has played such a large part in shaping modern society, to Diesel engines of different power outputs, from gas turbines to the latest jet engine developments.

Fiat can rightly boast over 70 years of experience in design, in the development of constantly updated techniques, in research work and in technological and manufacturing methods.

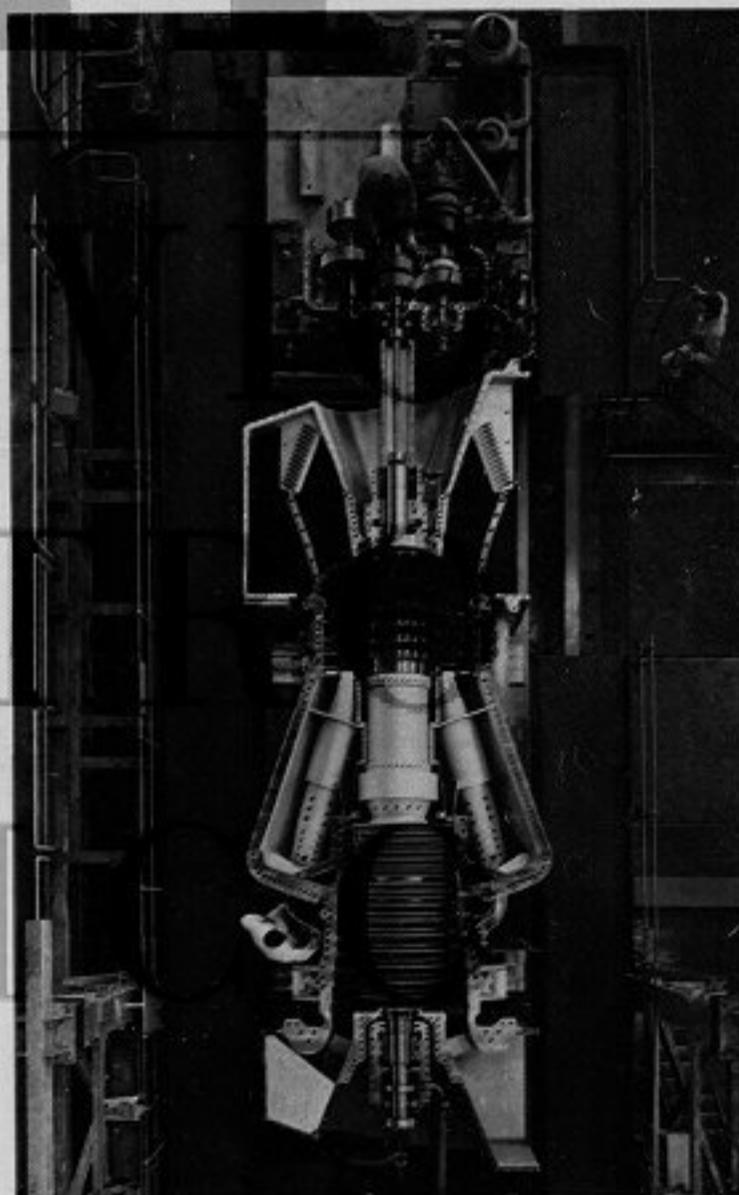


I grandi Diesel del mare

La Fiat è in prima linea con il progresso nel campo dei grandi motori Diesel ed ha, in fase di costruzione, motori capaci di fornire potenze sino a 40.000 CV (cilindri di 1060 mm. di diametro). Sopra, una delle significative produzioni della Grandi Motori Fiat: il motore marino tipo 9012 S possente unità Diesel a 12 cilindri. Con diametro 900 mm e corsa 1600 mm, sovralimentato, sviluppa 32.000 CV. E' lungo 23 metri e alto quasi 11, pesante 1.023 tonnellate. Motori marini Fiat di ogni potenza, a 2 o 4 tempi, in linea o a V, sono installati — semplici o accoppiati — su motonavi mercantili, passeggeri, traghetti di compagnie di ogni bandiera. Vasto anche l'impiego di grandi motori Diesel Fiat come impianti fissi (centrali elettriche, stazioni di pompaggio, ecc.). La Grandi Motori ha costruito finora motori per un totale di 10 milioni di CV.

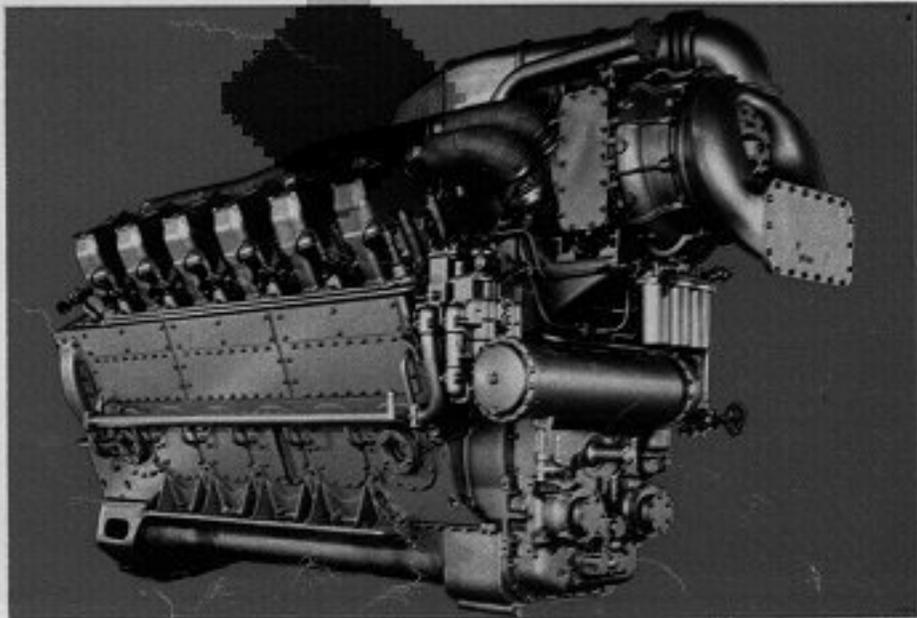
Le turbine a gas

Sotto, la turbina a gas Fiat TG 16 da 18 Mw costruita dalla Grandi Motori. La Fiat costruisce turbine a gas in collaborazione tecnica con la Westinghouse, in un campo di potenze tra 8.000 e 85.000 CV. Questo moderno tipo di macchina termica, semplice e di eccezionale rendimento, è principalmente impiegato per azionare generatori elettrici nelle centrali di punta, di integrazione, di riserva o di emergenza. Inoltre è adatto per il funzionamento di compressori e pompe nelle stazioni di gasdotti e oleodotti, nell'industria petrolchimica, negli impianti fissi per produzione combinata di energia elettrica e di calore (acqua calda e vapore) utilizzabili per impianti di riscaldamento urbano centralizzato.



I potenti motori a getto

A sinistra, il motore a getto G.E. J 79-19 che equipaggia il modernissimo caccia polivalente F 104 S. E' munito di compressore a 17 stadi, turbina a 3 stadi e post-bruciatore. La spinta massima è di 8.120 kgs. La Fiat Aviazione, che costruisce motori fin dal 1908 ed ha primeggiato in campo mondiale con numerosi record di grande prestigio, produce anche su licenza il Bristol Siddeley Orpheus (Fiat 4023) per i velivoli della serie G 91 e G 91 T; nonché, in collaborazione con altre ditte italiane, il G.E. J 85-13 A per il velivolo Fiat G 91 Y.



Impiego ferroviario

La prima ad impostare la produzione in serie di automotrici è stata la Fiat nel 1931. A sinistra uno dei più apprezzati motori per propulsione ferroviaria Fiat tipo A 230 a 4 tempi, ciclo Diesel. Viene costruito nelle officine Grandi Motori in numerose versioni, tutte con cilindri di diametro 230 mm e corsa stantuffo di 270 mm, ad aspirazione naturale o sovralimentata, a 4-6 cilindri in linea e a 8-12-16-20 cilindri a V. La gamma di potenze va da un minimo di 370 CV per la versione a 4 cilindri in linea fino ai 4500 CV del 20 cilindri a V sovralimentato con refrigerazione dell'aria.

La rassegna di elettronica di Roma



Roma ha aperto dal 7 al 22 marzo, al Palazzo dei Congressi dell'Eur, la tradizionale Rassegna Internazionale Elettronica, Nucleare e Teleradiocinematografica, giunta alla diciassettesima edizione.

A questa mostra, che intende offrire ogni anno un qualificato panorama dei risultati acquisiti in tali fondamentali settori di progresso tecnologico, la Fiat ha partecipato con un proprio stand — per le attività di ricerca in campo elettronico e per le applicazioni industriali nei settori produttivi automobilistici — ed ha presentato le attività elettroniche in campo aerospaziale nello stand dell'Aeritalia, la Società recentemente costituita tra Fiat e Finmeccanica, dove sono state esposte alcune significative realizzazioni aerospaziali della Fiat Aviazione, della Aerfer e della Salmoiraghi.

In questo ambito, tra le realizzazioni della Fiat Aviazione sono da rilevare il sistema integrato per il controllo delle fotomacchi-

ne del G 91 Y, lo smorzatore elettronico di beccheggio, l'amplificatore di telemetria facente parte del « pacco di telecomunicazioni » del satellite Eldo previsto per il lancio F 9, l'antenna omnidirezionale « Turnstyle » per satellite Sirio, l'apparecchiatura Mixer destinata ad effettuare il primo esperimento di telecomunicazione a mezzo satelliti, che avverrà durante il volo F 9 del programma Eldo, oltre a diversi altri particolari interessanti le tecnologie avanzate aeronautiche e spaziali.

Dell'Aerfer — Industrie Aero-spaziali Meridionali — e della Salmoiraghi, entrambe del Gruppo IRI-Finmeccanica, che operano nel campo aeronautico e spaziale sono stati rispettivamente presentati il raccordo dorsale della fusoliera del velivolo Breguet BR 1150, pannelli di fusoliera del DC 9, lavorati per mezzo di fresatura chimica, elementi costruiti con struttura a nido d'ape, l'adattatore conico Jupe-Arrière per il satellite Eldo,

la cintura Marman di vincolo e sgancio tra il satellite e il vettore, per l'Aerfer; mentre della vasta produzione della Salmoiraghi in evidenza la serie di strumenti di bordo costituenti la linea « Garda », l'accelerometro per autopilota dell'F 104 S e la piattaforma giroscopica per i Fiat G 91 Y e G 222.

Per quanto riguarda infine le applicazioni industriali nei settori produttivi automobilistici, lo stand Fiat ha sottolineato come l'elettronica, che negli ultimi anni si è introdotta profondamente in molte fondamentali attività di lavoro ed in particolare in quelle industriali, metta oggi a disposizione dell'industria componenti che opportunamente organizzati in apparati più complessi consentono di raggiungere risultati operativi non ottenibili con le tecniche convenzionali.

La presenza Fiat in campi tecnologicamente così avanzati, risponde alle esigenze di progresso organizzativo e produttivo dell'Azienda.



Gli stand Fiat e Aeritalia alla Rassegna Elettronica di Roma. In alto: l'ing. Villa illustra le apparecchiature alle autorità intervenute.



Il dott. Giovanni Agnelli ha inaugurato a Brentford-Londra, la nuova sede della Fiat England che comprende, con gli uffici tecnici e commerciali, un grande modernissimo Centro di Servizio dotato degli strumenti di controllo e di intervento più evoluti. Questo Centro è stato realizzato non soltanto per offrire ai clienti la più efficace assistenza, ma allo scopo di costituire un modello guida per l'organizzazione dei numerosi agenti Fiat in Gran Bretagna.

Alla cordiale cerimonia inaugurale, sono intervenuti, con il sindaco Usher e con l'ambasciatore italiano R. Manzini, numerose personalità del mondo economico, industriale ed automobilistico inglese, inviati della stampa e della televisione e la maggior parte dei 500 « dealers » locali.

La Fiat è presente in Gran Bretagna da circa 70 anni con crescenti sviluppi organizzativi e di vendita: nel 1969 sono state consegnate 21 mila automobili equivalenti al 20% delle importazioni nel Paese. Quasi 100 mila auto Fiat circolano oggi sulle strade inglesi, ed il Fiat Motor Club of Great Britain, come il Fiat Register, sono tra i più numerosi sodalizi di fedeli clienti Fiat.

Il Presidente della Fiat in un breve saluto alle autorità ed al pubblico ha sottolineato che gli impianti realizzati sono un simbolo ed un auspicio per un più fecondo e promettente futuro. « Di anno in anno — egli ha sog-

giunto — gli orizzonti si allargano: è fuor di dubbio che l'impegno storico della nostra epoca deve consistere nella eliminazione delle barriere e delle fratture non solo economiche, ma anzitutto psicologiche e sociali tra uomini e popoli. In questa grande e per certi aspetti esaltante prospettiva, la tradizionale simpatia che lega da secoli i nostri popoli, acquista nuovi significati ».

Il dr. G. L. Brasca, direttore Fiat England, ha quindi guidato gli intervenuti in una visita ai vasti impianti, che, come noto, si aggiungono ai Centri Fiat di Dover e di Warrington. Oltre alle auto, la Fiat è presente in Gran Bretagna con i trattori industriali ed ha importanti rapporti in altri campi con grandi Case britanniche.



Due aspetti della nuova sede della Fiat England di Brentford-Londra: l'accogliente ingresso del « Service » e la linea tagliandi.

La nuova sede della Fiat England



The new headquarters for our Fiat England subsidiary company comprising the technical and commercial offices and a large and modern service centre were recently opened by Mr Giovanni Agnelli at Brentford, Middlesex, London. The service centre was built by Fiat to put at the disposal of British customers not only highly advanced facilities and equipment but also a model to stimulate and guide the widespread Fiat dealership network in the U.K.

The opening ceremony was attended by the Mayor Mr Usher, the Italian Ambassador Mr R. Manzini, business, industrial and motoring leaders, press correspondents, Italian and British TV and by most of Britain's 500 Fiat dealers.

Fiat has been operating in Britain for about 70 years, continually expanding its sales and service organization. In 1969, our company sold 21,000 cars there, with a share of the imported car market of 20 per cent. There are some 100,000 Fiat cars on the roads of Britain, while the Fiat Motor Club and the Fiat Register for Vintage Cars are among the

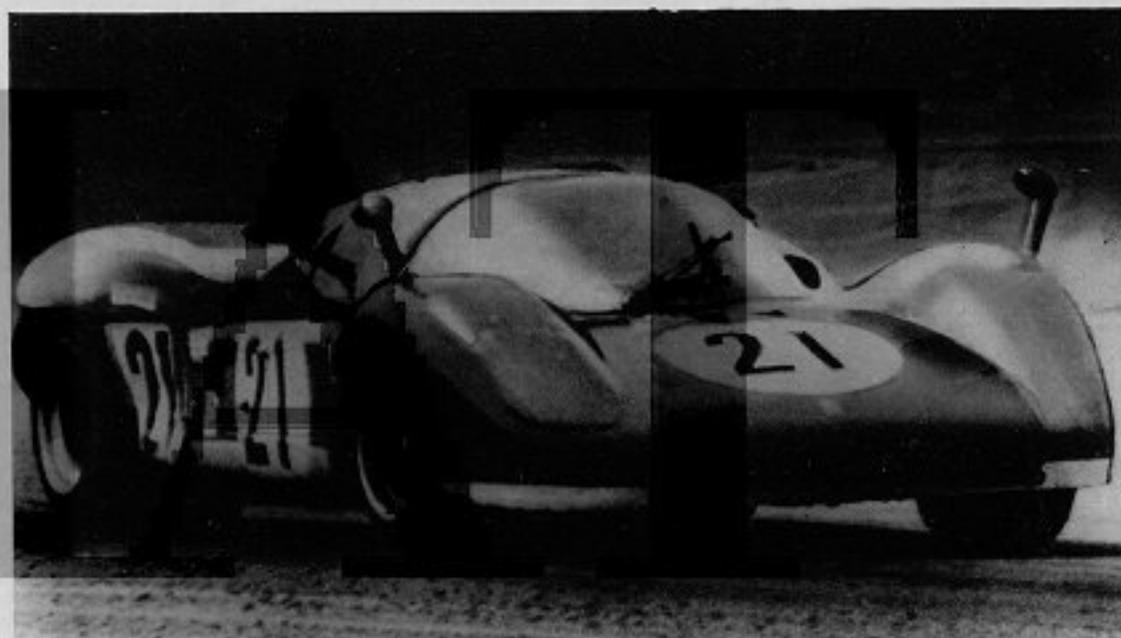
largest one-Make enthusiast clubs.

Addressing the authorities and public, Mr Agnelli said that the establishments which Fiat had just completed were a symbol and an expression of the company's hope for a more fruitful and promising future. «From year to year,» he went on, «our horizons become larger. Undoubtedly, the historical task of our epoch must be to eliminate the psychological and social as well as economic barriers and the differences which exist between countries and people. With regard to this vast and in certain respects exciting prospect, the sympathy which traditionally has linked our countries over the centuries acquires a new significance.»

Subsequently, Mr G.L. Brasca, the Managing Director of Fiat England, took the numerous guests on a tour of the establishment (which is an addition to the Dover and Warrington centres). Besides Fiat cars, Fiat representation in Britain also extends to industrial tractors. Fiat also has important contacts with large British industrial organizations in other sectors.



La Ferrari vince nella "12 ore" di Sebring



La Ferrari è tornata alla vittoria nel campionato mondiale marche. Mario Andretti e la cinque litri «512 S» hanno dato alla Casa italiana una prestigiosa affermazione nella «12 ore» di Sebring superando le Porsche «917». L'impresa del pilota italo-americano è stata formidabile: bloccata da un guasto al cambio la sua vettura, mentre era al comando e neppure un'ora dalla fine della gara, Andretti è salito sulla «512 S» di Giunti-Vaccarella, terza, rimontando rapidamente lo svantaggio con un finale allo sprint che ha esaltato le sue doti di asso del volante e le qualità della macchina, «fresca» come se avesse appena iniziato la corsa.

Del resto, sono state le rosse auto-italiane a imporre alla competizione il loro ritmo. Andretti, in particolare, ha subito dato battaglia allo squadrone Porsche, reduce dalla vittoria di febbraio a Daytona. La pista, ricavata nell'aeroporto di Sebring, con un rettilineo da 300 km orari e impegnativi curvoni, ha operato una severa selezione. Due «917» sono state costrette ad abbandonare la lotta, e a metà gara erano tre le Ferrari in testa (Andretti, Ickx e Giunti), mentre una buona prova stavano compiendo le tre Alfa Romeo di 3.000 cmc e la Porsche tre litri dell'attore cinematografico americano Steve McQueen. E, ritiratosi Ickx, salì Andretti sulla macchina di Giunti e Vaccarella, la classifica finale confermava l'andamento iniziale di questo secondo episodio del campionato: primo Andretti, secondo McQueen, terzo Masten Gregory con una delle Alfa, poi la «917» di Rodriguez.

Il successo di Sebring costituisce un grande rilancio per la Ferrari. La «512 S» (5.000 cmc, 550 CV, 840-870 kg, 350 km orari) si è dimostrata una vettura competitiva. Eliminati in un mese e mezzo di lavoro gli inconvenienti emersi a Daytona, inconvenienti provocati dal noviziato, la potente cinque litri si propone come protagonista del campionato. È un ruolo impegnativo, ma non nuovo per le auto di Maranello, che hanno trovato nell'oriundo italiano Mario Andretti (è nato 30 anni fa vicino a Trieste) l'uomo adatto. Un binomio che fa impazzire i tifosi e che è una garanzia per il futuro.

Un ultimo particolare va sottolineato. La Ferrari è l'unica Casa che si cimenta contemporaneamente nelle corse di durata, appunto come la «12 ore» di Sebring o la «24 ore» di Le Mans, e nei Grandi Premi di Formula 1. Un impegno doppio, contro rivali agguerriti. Ma, proprio per questo, i suoi successi acquistano particolare rilievo.

Ferrari wins the 12-hour race at Sebring

At the World Championship for Makes, Ferrari has made it again. Mario Andretti, on a 5-litre «512 S», has given the Italian make a prestigious victory over the Porsche 917 in the 12-hour race at Sebring. A redoubtable achievement for the Italian-American driver: forced by mechanical troubles to abandon his car while in the lead less than one hour before the end of the race, he was quick to take the wheel of fellow-racers Giunti-Vaccarella, then running third. Fastly making up for lost ground, Andretti managed to end first in a final sprint which showed all his driving skills as well as the engineering excellency of

the car which completed the race mechanically unstrained as it had just entered the competition.

Ferrari's success at Sebring represents a great comeback for the firm of Maranello whose 5,000 cc, 550 hp, 1852-1919 lb, 217.4 mph «512 S» racer has proved to be a very competitive machine indeed. Quickly rid of the teething troubles afflicting it at Daytona one and a half month before, the powerful 5-litre Ferrari is now making its bid as a protagonist of the championship, a demanding yet not unusual role for Maranello racers which have now found in the 30-year-old Italian (Trieste) born Mario Andretti an ideal driver — a man-car combination which is the rage of enthusiasts everywhere.

A final detail must not go unmentioned: Ferrari is the only Make to take part in more than one endurance test: the «12-hour» at Sebring itself, or Le Mans' «24 hour», and Formula 1 Grand Prix's. A battle fought on two fronts against seasoned competitors. But it is precisely from such challenges that Ferrari achievements draw their special significance.

In alto la Ferrari 512 S; qui sotto il vincitore Mario Andretti, felice dopo la brillante affermazione.



Frossard e "Papillon" i best-sellers dell'anno

L'uomo che ha incontrato Dio e l'uomo che ha visto l'inferno. Sono i due personaggi, piuttosto rumorosi, della nuova stagione letteraria europea. Diversi per mentalità, formazione, cultura, lontanissimi nel loro modo di scrivere, hanno una sola nota in comune — a parte l'origine parigina — si sono imposti di prepotenza al pubblico, saltando tutta la fascia intermedia degli scrittori « ufficiali », con il racconto della loro esperienza di vita. Era una esperienza che il lettore attendeva, e dalla quale, inconsapevolmente, desiderava essere toccato: la più sublime, e la più bassa, ai due estremi opposti della parabola umana. Le tirature dei loro libri sono salite a cifre imprevedibili, hanno battuto tutti i campioni di vendita.

L'uomo che ha « incontrato Dio », è André Frossard, giornalista del « Figaro », studioso di problemi politici, brillante osservatore di costume. Nato nell'unico villaggio di Francia che aveva la sinagoga e non la chiesa, era vissuto fino a 20 anni senza mai sentir parlare di problemi religiosi. Le spiegazioni materialistiche ricevute in famiglia gli sembravano più che sufficienti per dare una risposta alle naturali domande sulle origini del mondo; e non sentiva il bisogno di chiedersi altro.

Giovane estroverso, insofferente di ogni disciplina, aveva cambiato più volte l'indirizzo degli studi, poi il mestiere, il luogo di lavoro, mantenendosi soltanto fedele ad una segreta vocazione per il libertinaggio. Ma un pomeriggio di luglio, nel 1939, il giornalista André Frossard entrò, quasi per caso, in una cappella del Quartier Latino, per cercarvi un amico ed ebbe una folgorazione che trasformò il corso della sua esistenza. « Entratovi scettico ed ateo, anzi, indifferente e preoccupato di ben altre cose che da un Dio che non pensavo neppure più a negare, ne sono uscito qualche minuto dopo cattolico, apostolico romano, trascinato dall'onda di una gioia inestinguibile ».

Per trent'anni Frossard ha tenuto nascosta, al di fuori della cerchia degli intimi, quella esperienza. È diventato uno dei giornalisti più famosi di Francia, ha volto i propri interessi verso la politica e la storia delle religioni, senza mai fare cenno al proprio caso personale. Ma un giorno ha dovuto cedere alle pressioni degli amici, che ritenevano quel caso abbastanza tipico per poter interessare il pubblico: e ha scritto, in un libretto di poco più di cento pagine, il racconto della propria conversione. Il volume, dal titolo « Dio esiste, io l'ho incontrato », ha avuto una risonanza straordinaria, sorprendente per lo stesso autore. Trentomila copie vendute in Francia nel giro di pochi mesi. « La gente, a vederlo nelle vetrine, è stata colta da un vero choc — ha commentato spiritosamente Frossard —. Molti perfino fra i cattolici, non si erano mai accorti che Dio esiste davvero ».

L'uomo che ha visto l'inferno è Henri Charrière, meglio conosciuto come « Papillon » per il tatuaggio che ha sul petto e che rappresenta appunto una farfalla. Figlio di un insegnante dell'Ardeche, era diventato uno dei capi della malavita a Montmartre quando fu condannato all'ergastolo per un delitto che egli sostenne sempre di non aver commesso. La sentenza fu pronunciata nel 1931, quando « Papillon » aveva 25 anni. Chiese di essere mandato subito al bagno penitenziale della Guyana, nella speranza di poter evadere: e, un mese e mezzo dopo l'arrivo a Caienna, compì il primo dei suoi avventurosi tentativi

di fuga. Fu ripreso, dopo aver percorso 2.500 km di mare su un piccolo battello, evasé ancora, fu riacchiuffato, venne sbattuto da un carcere all'altro, nel clima micidiale dei tropici, finché riuscì a raggiungere il Venezuela: dove, tredici anni dopo, ottenne il diritto a ricominciare una nuova vita.

Ormai l'ex « boss » delle notti parigine era scomparso, sulle sue ceneri era nato un altro uomo che desiderava reinserirsi nella società e a poco a poco ci riuscì. Henri Charrière si sposò, ebbe una figlia, imparò a vivere del proprio lavoro. Non avrebbe mai pensato, probabilmente, a raccontare le proprie vicende se, un giorno, nella libreria francese di Caracas non avesse trovato una copia del romanzo « L'astragale » di Albertine Sarrazin. L'autrice, morta poco tempo prima, vi raccontava la storia delle sue peripezie giudiziarie, e delle sue fughe dal carcere. Sulla copertina era scritto « 123° migliaio ».

Charrière capì in quel momento che le sue disavventure potevano avere un valore per gli altri: « Se questa ragazza, che se ne va da un buco all'altro, ha venduto 123 mila libri, io con i miei trent'anni, ne vendo tre volte di più ». Entrò in una cartoleria, comprò un pacco di quaderni di formato scolastico, e cominciò a scrivere: così come la penna

gli suggeriva, e come la memoria poteva aiutarlo, senza nessuna ricerca di effetti.

In due mesi il libro era pronto. L'editore parigino che aveva pubblicato la Sarrazin se lo vide arrivare, in un confuso dattiloscritto, senza nessun biglietto di presentazione: ma fu il successo, e decise di stamparlo subito. In pochi mesi ne ha venduto 900 mila copie, gli editori di tutti i paesi del mondo hanno chiesto i diritti per tradurlo. In Italia, è già in testa alla classifica dei best-seller.

Un successo così travolgente non poteva non suscitare polemiche, alimentare la diffidenza. In Francia, parecchie persone hanno messo in dubbio l'autenticità del racconto di « Papillon », alcuni reduci della Guyana sostengono che Charrière, in quel paese, non è stato mai. Ma nessuno ha saputo spiegare come un uomo riesca a scrivere un libro così sconvolgente senza essere stato partecipe degli avvenimenti di cui si fa testimone. Qualunque sia il grado di autenticità del racconto, « Papillon » rimane vero per un messaggio di umanità: è l'opera di un uomo che crede nella vita, e intende ricostruirla, per un avvenire migliore, dopo un passato così pieno di ombre.

G. C.



André Frossard ed Henri Charrière (detto « Papillon » per il tatuaggio di una farfalla sul petto), i personaggi della nuova stagione letteraria, rappresentati sullo sfondo del Moulin Rouge, celeberrima espressione del cuore della Parigi notturna.

Un "telefono amico" per i ragazzi che studiano

A Monaco è stato recentemente istituito un servizio « telefono amico » per gli studenti angosciati da una cattiva votazione o da una bocciatura riportata a scuola. Gli esperti di pedagogia e psicologia che si alternano all'apparecchio telefonico, aiutano i giovani ad analizzare serenamente le possibili cause della loro insufficiente resa scolastica e suggeriscono loro il modo per sdrammatizzare la situazione superandola costruttivamente. Allo stesso numero possono rivolgersi anche i genitori per essere aiutati a capire i loro figli nelle difficili implicazioni psicologiche ed emotive che a volte le vicende scolastiche possono comportare. Per giudicare il successo di questa intelligente iniziativa basta una constatazione: dall'inizio del servizio non si sono più verificati a Monaco casi di fughe da casa o di reazioni sproporzionate. E' questa una notizia che interessa tutti e fa riflettere.

Uccide la carie un velo di plastica

Una sottile pellicola di plastica liquida è stata applicata, con un pennello di peli di cammello, su 3 denti di 60 bambini americani fra i 4 e i 15 anni. Pochi secondi di esposizione ai raggi ultravioletti hanno indurito il rivestimento trasparente. Un anno dopo: nessuna carie nei denti plastificati mentre il 43% degli altri denti risultò cariato. Questo esperimento è stato compiuto in una clinica presso New York, dall'Istituto Nazionale di ricerca dentaria.

Un altro esperimento di « verniciatura » protettiva su un campione di 700 bambini è in corso per accertare meglio la durata della pellicola: in via provvisoria si ritiene che l'operazione di verniciatura dovrà essere ripetuta ogni 2 anni per assicurare una protezione efficiente. Da recenti statistiche risulta che su 200 milioni di americani ci sono almeno 800 milioni di carie non curate, cioè 4 in media per ogni cittadino.

Anno 1779: un fucile da guerra ad aria compressa

Pochi sanno che un armaiolo di Cortina d'Ampezzo, Bartolomeo Giraudoni, realizzò intorno al 1779 un rivoluzionario fucile da guerra in grado di sparare a 120 passi in pochi secondi 20 palle di piombo, senza rumore e senza fumo. Infatti funzionava ad aria compressa. L'imperatore d'Austria Giuseppe II si interessò molto alla invenzione e dopo aver fatto sperimentare 2 prototipi ne ordinò alcune migliaia al geniale armaiolo cortinese. L'uso di questa arma non dette tuttavia i risultati sperati per la delicatezza della meccanica (data la tecnologia dell'epoca) ed ancora di più per la difficoltà di mantenerla in efficienza di guerra. I serbatoi in lamiera dell'aria compressa, incorporati nel calcio del fucile, necessitavano di ben 2000 colpi di pompa a mano per essere portati alla necessaria pressione di esercizio di 25-30 atmosfere, e spesso esplodevano nella fase di collaudo.

In Italia nel 1969 31 milioni di stranieri

Oltre 31 milioni di stranieri sono entrati in Italia nel 1969: una cifra-record, largamente superiore a quella degli anni precedenti, con un aumento dell'8,3% rispetto al 1968.

Il totale degli ingressi va così suddiviso: attraverso i transiti stradali: 23.847.100 (+6,1% rispetto all'anno precedente); ferrovie: 4.490.800 (+5,1%); porti: 454.900 (+20,9%); aeroporti: 2 milioni 440.000 (+15%).

Capire la musica

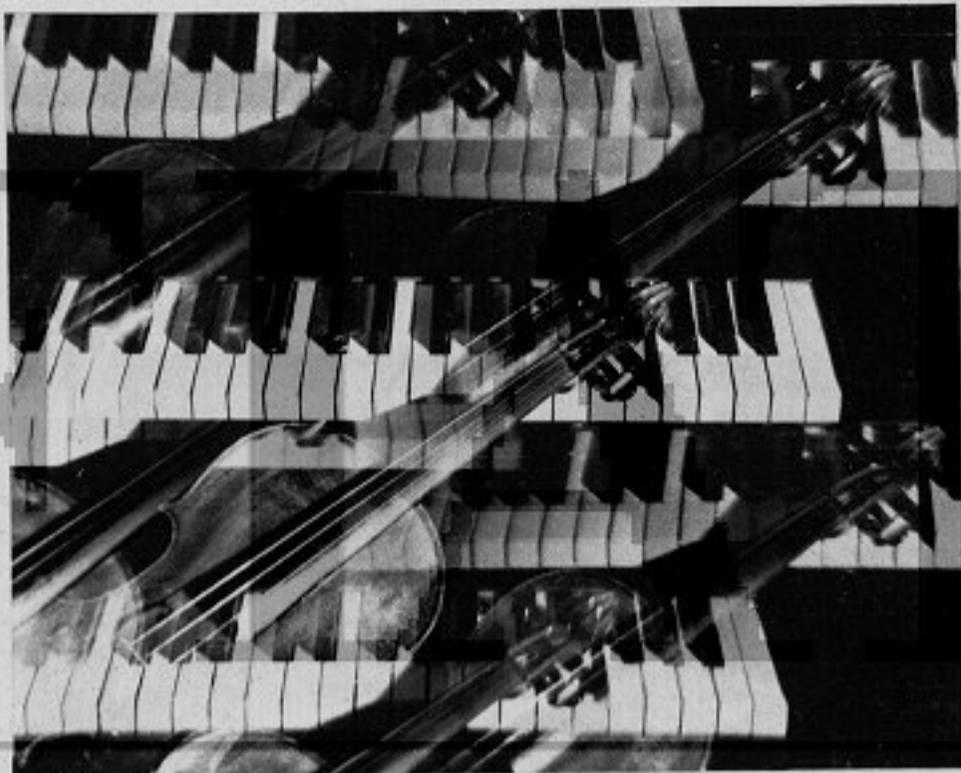
In questi ultimi mesi sono usciti due libri musicali di argomento affine: *Co-s'è la musica* di Herbert Weinstock (Oscar Mondadori, 1969) e *La grammatica della musica* di Otto Karoly (Einaudi, 1969), lo scopo dei quali è quello di dare gli elementi di base della tecnica musicale a un pubblico di lettori il più vasto possibile.

Servono questi libri che, almeno un paio all'anno, escono in tutto il mondo su questo problema? Servono se non ci si fa illusioni, e vengono tenuti in conto di guide, da integrare con l'esercizio personale.

Innanzi tutto si può capire la musica? Certo che si può, e bisogna anzi guardarsi dal credere che, non avendo essa nulla di preciso da dirci, tanto valga abbandonare alla sua azione la nostra fantasia. La musica vuole e deve essere capita in quanto linguaggio; ma essa è linguaggio in un senso tutto particolare. A differenza della poesia e delle arti figurative la musica non è, di solito, veicolo di significati precisi; lo è stata però, ad esempio nelle società primitive quando la vita era regolata da segnali musicali (e lo è ancora oggi nella vita militare, dove « capire la musica » vuol dire svegliarsi o andare a tavola al suono di un certo motivo musicale); ma il vero linguaggio musicale è quello inutile, quello cioè che del linguaggio non ha i significati precisi ma ne ha tutta la struttura, con la sintassi, la grammatica, le concordanze, la punteggiatura e via dicendo.

« Capire la musica » allora vorrà dire riconoscere dall'uso di tutti questi elementi se chi li ha scelti e usati era un uomo grande o mediocre, spiritoso o noioso, quali erano la sua cultura e le sue idee, in quale ambiente ha lavorato, che concetto aveva del pubblico al quale si rivolgeva e così via fino ad abbracciare tutti quegli aspetti che sono propri di un'espressione artistica compiuta. Quindi, capire la musica non vuol dire capire cosa c'è dietro le note, ma capire proprio le note, quelle note e perché siano quelle e non altre. La facoltà di emozionarsi davanti alla musica entra in gioco solo in un secondo tempo: quei signori che alla prima esecuzione del poema sinfonico *Vita d'eroe* di Strauss si alzarono per l'entusiasmo dai loro posti e per poco non si misero a duellare con i loro parapigiocia; o quegli ammiratori fanatici di Wagner che svenivano in teatro quando ascoltavano il *Tristano e Isotta*, non è affatto detto che capissero queste musiche più di noi che le ascoltiamo standocene comodamente seduti in poltrona.

Come ci si avvicina dunque alla musica? Prendiamo la porzione di musica più piccola pensabile, un suono isolato; in un suono solo non c'è nulla da capire, o meglio quello che c'è da capire (le sue caratteristiche fisico-acustiche, il tipo di strumento che lo emette) lo si può trovare spiegato con precisione in un manuale. A questo suono isolato se ne può aggiungere un secondo, componendo una scelta fra un certo numero di possibilità, ed il manuale, il testo di teoria, possono ancora dirci qualcosa sui criteri di questa scelta; ma per cogliere il rapporto fra le centinaia di suoni che formano una intera composizione anche di breve durata il manuale non basta più, i criteri di scelta diventano infiniti e per orientarsi ci vuole una lunga abitudine ad un ascolto attivo. Probabilmente è proprio questo il punto centrale: bisogna ascoltare e riascoltare, bisogna sviluppare una memoria musicale. Davvero, il consiglio che i teorici dell'arte, a metà del secolo XVII, davano a chi volesse diventare conoscitore di pittura e cioè guardare e riguardare, giorno e notte, quadri, e soprattutto riproduzioni, cioè stampe, per fare confronti, è valido anche per la musica: nulla sostituisce l'esperienza dell'ascolto. Esistono però alcuni criteri ordinativi nel cammino da seguire, oggi agevolato dall'industria discografica; e di essi diremo qualcosa la prossima volta.



L'esperienza dimostra che per avvicinarsi alla musica, per capirla, non c'è nulla che sostituisca l'ascolto ripetuto numerose volte, sviluppando così una memoria musicale.

CENTRO CULTURALE FIAT

Calendario aprile

ARTI FIGURATIVE

18-30 - Rassegna di pittura per ragazzi di età inferiore ai 15 anni. Sarà allestita, con lavori presentati dai figli o familiari di dipendenti Fiat, nel Salone del Centro, Via Carlo Alberto 59. Termine ultimo per la consegna delle opere: sabato 4 aprile p.v. Contemporaneamente verrà presentata dal signor Primo Massimo Terrini (Automobili) la sua collezione di lepidotteri (farfalle) dell'Italia settentrionale.

CINEAMATORI

Nella Sede di corso Moncalieri 18, per il 4° Ciclo di Manifestazioni Culturali sul Cinema d'Arte dedicato a Luchino Visconti, saranno proiettati i film:

7 - « Rocco e i suoi fratelli ».

14 - « Il Gattopardo ».

21 - « Vaghe stelle dell'Orsa ».

Presentazione e dibattiti a cura del dott. Dario Beccaria.

CONCERTO

16, ore 21,30 - Presso il Conservatorio di musica « G. Verdi » concerto di François-Joël Thiollier (pianoforte) in programma: Rameau: Gavotte; Variazioni. Mozart: Sonata in Do maggiore KV 330. Beethoven: Sonata op. 57 (Appassionata). Rachmaninoff: 4 Preludi (oppure 3 Preludi e 1 Valzer). Schubert: 9 Valzer. Liszt: Mephisto-Valse.

STAGIONE LIRICA TEATRO REGIO

Sono in distribuzione gratuitamente, presso la biglietteria del Centro, via Carlo

Alberto 59, biglietti, validi per posti numerati, per le seguenti opere: *Jenufa* di Leoš Janáček; *La Traviata* di Giuseppe Verdi.

STAGIONE SINFONICA AUDITORIUM DI TORINO

Sono in distribuzione gratuitamente, presso la biglietteria del Centro, via Carlo Alberto 59, biglietti, validi per posti numerati, relativi ai Concerti del 3-10-16-22-30 aprile.

VISITA CULTURALE

12 - Museo d'Antichità. Coloro che desiderano partecipare sono pregati di trovarsi alle ore 10 precise all'ingresso del Museo, via Accademia delle Scienze 6, Torino.

NOTIZIE IN BREVE

CINEAMATORI

Il nostro Cineclub ha partecipato, con « *Vibration* » di Renato Toniato (Sede Centrale) e con « *Immagini e poesia* » di Pietro Chifari (Sede Centrale), al Festival Internazionale di Rapallo.

Nella Sede di corso Moncalieri 18, ha avuto luogo una rassegna di film sportivi. La serata è stata organizzata dalla Sezione Cineamatori del Centro Culturale in collaborazione con i Cineclub di Biella, Casale, Pinerolo, Piemonte e Regina Margherita, e con la collaborazione del C.O.N.I. e della FEDIC.

Nella Sede del nostro Cineclub, via Carlo Alberto 59, nel corso di una serata sono stati presentati: « *Tempo di preghiera* » di Mario Sassi (Cineclub Casale), « *Così*

Magda » di Giuseppe Bertola (Cineclub Piemonte); « *Giorno dopo l'altro* » di V. Rigo (Cineclub Milano); « *Photo shock 68* » di Gianni Montezzi (Cineclub Verona); « *Più di ieri meno di domani* » di Calvino e Moreschi (Cineclub Sanremo).

Il Cineclub Piacenza ha dedicato una particolare serata al film « *Two vadis America* » di Tino Dell'Erba (Automobili), « *Immagini e poesia* » di Pietro Chifari, « *Bolivia, paese del silenzio* » di Giancarlo Rigassio (Ferriere), « *Vortice* » ed « *Io...* » di Renato Toniato; sempre a Renato Toniato sono state dedicate altre due serate dal Cine Club di Biella e Napoli con la proiezione del film « *Vortice* », « *Io...* », « *La Giostra* » e « *Vibration* ».

FILM DOCUMENTARI

Il 18 febbraio nel Salone Teatro del C.S.R.C. Fiat di corso Moncalieri 18, in collaborazione con il Centro Culturale Franco-Italiano, sono stati proiettati alcuni documentari di carattere turistico relativi alla Normandia, a Parigi, alla Bretagna e ai Giochi Olimpici invernali di Grenoble. L'interessante proiezione è stata seguita con attenzione dagli intervenuti.

FOTOGRAFI

La Sezione Fotografi ha partecipato con 102 opere alla 5ª Mostra Nazionale di Fotografia Artistica « Premio Città di Verona 1970 » e con 27 opere all'« Internationale Potolone Kortrijk 1970 » (Belgio).

VISITA CULTURALE

Il 15 febbraio un gruppo di una cinquantina di iscritti al Centro Culturale ha visitato il Museo Nazionale del Risorgimento. I visitatori, guidati dal signor Vito Capuano, si sono frequentemente soffermati con interesse nelle storiche sale di Palazzo Carignano, ove sono raccolti preziosi documenti storici della nostra storia Risorgimentale.

il juke-box nel cruscotto

Il pubblico mostra già segni di stanchezza per le canzoni di Sanremo, anche se qualche titolo è rimasto nella classifica dei dischi più venduti. Dopo l'euforia del dopo-festival riprendono quota i successi stranieri e i motivi italiani usciti ultimamente.



Frank Sinatra

LA « VOCE » NON INVECCHIA

Frank Sinatra, nonostante i guai con la magistratura del New Jersey, non ha perso la voce. Con il suo timbro caldo e giovanile, dallo stile inconfondibile, il divo che non tramonta ha raccolto i suoi ultimi best-sellers in un 33 giri Reprise. La canzone più bella della raccolta è offerta ora anche nella versione economica a 45 giri: « *Love's been good to me* », scritta da Rod Mc Kuen, il compositore e poeta la cui popolarità negli Stati Uniti è quasi pari a quella dell'interprete.

UN EX « GUFU » CANTA

Gianni Magni, ha inciso il suo primo disco come solista, scegliendo una simpatica canzone a metà strada tra il comico ed il serio, « *Il grattacielo* ». Riallacciandosi alla formula portata al successo da Jannacci con « *Vengo anch'io, no tu no* », Magni ha trattato gli aspetti di un problema come quello del diritto di ogni individuo a tutelare la sua riservatezza, su un tema musicale allegro e spigliato. Sul retro del disco una seconda canzone abbastanza convincente ma non come quella incisa sulla prima facciata, dal titolo « *Vieni anche tu* » (45 giri).

DAL JAZZ AL « RHYTHM AND BLUES »

Ella Fitzgerald, una delle cantanti più famose del mondo, sta vivendo una nuova giovinezza musicale. Da qualche tempo ha inserito nel suo programma alcuni pezzi del repertorio *rhythm and blues* e li ha anche incisi in un microsolco. La Reprise ha deciso di pubblicare in un 45 giri due dei pezzi più interessanti del *long play*, « *Get ready* » e « *Open your window* ». L'interpretazione e l'accompagnamento orchestrale sono eccellenti. Il disco sarà apprezzato da tutti gli ammiratori della grande Ella.

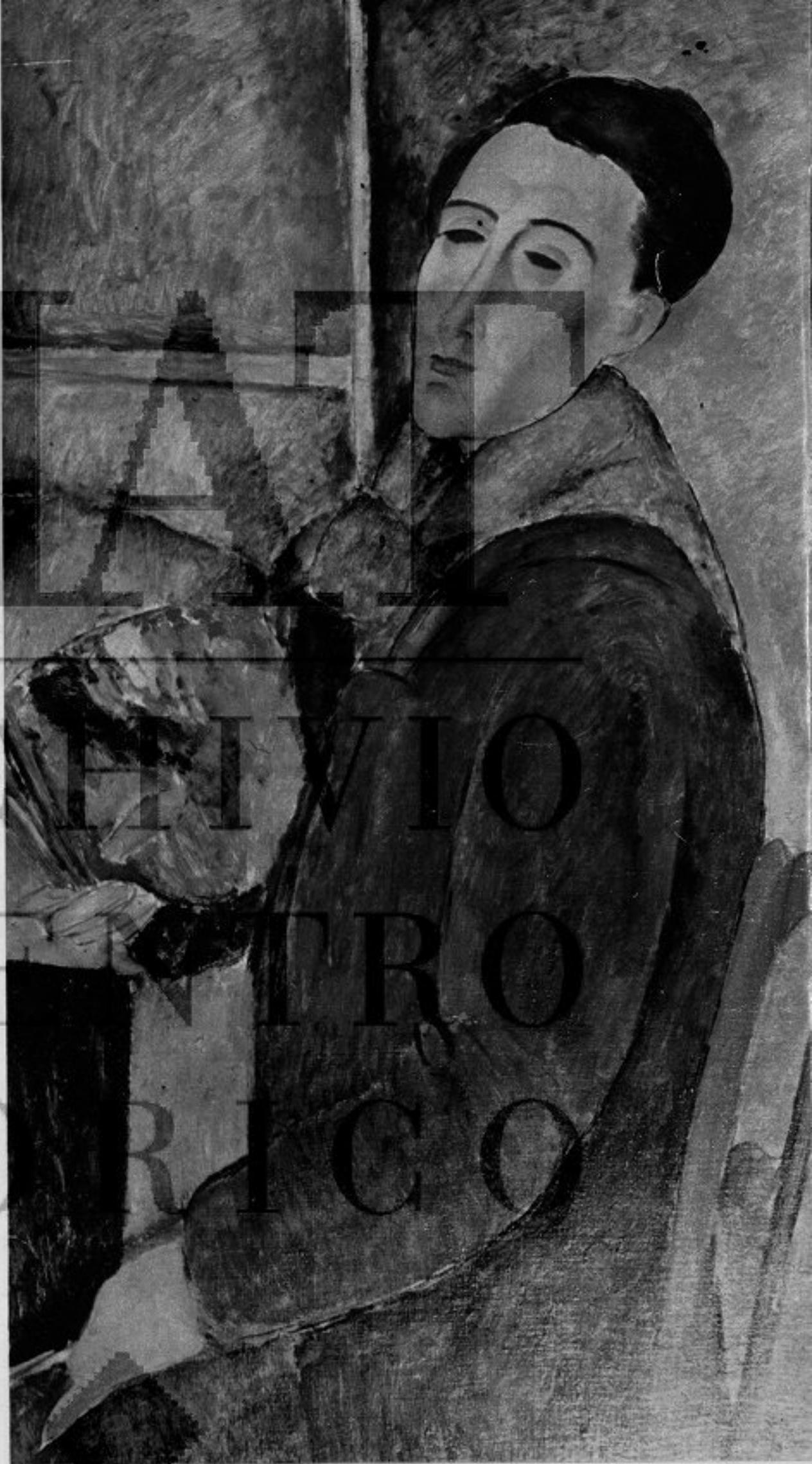
L'ULTIMO DEI BEATLES

E' uscito il disco con la canzone considerata dai critici anglosassoni « la più bella dei Beatles ». Il titolo è « *Let it be* » ed è stata lanciata dalla Emi in un 45 giri Apple, accoppiata a « *You know my name* ». Il primo brano è ricco di suggestioni, valido anche per il testo finemente poetico. Tuttavia non eguaglia in originalità e invenzione musicale il best-seller « *Michelle* ».

U. S.

A 50 anni dalla morte

Modigliani, pittore solitario



Il 24 gennaio 1920 Amedeo Modigliani, entrato ormai nella storia che lo pone tra i classici dell'arte moderna, moriva all'ospedale della Carità di Parigi.

L'indomani all'alba, fedele al patto che li aveva stretti in quella dolorosa vigilia — siamo d'accordo per una gioia eterna, aveva confidato Modi all'amico Ortiz de Zarate, mentre lo trasportavano alla Charité — Jeanne Hébuterne si gettava dal quinto piano della casa dei suoi genitori, ma soltanto tre anni dopo le fragili spoglie della donna poterono raggiungere quelle di « Dedo » nel cimitero del Père Lachaise dove, da allora, riposano insieme, sotto un'unica lapide.

Nasceva così, intanto, la leggenda di Modigliani e della sua breve esistenza disperata; una leggenda che in cinquant'anni si è quasi sovrapposta alla storia dell'artista, rendendo una impresa quasi impossibile distinguere il vero dal falso, anche quando si tratta dei casi più concreti della sua vita, sino a darci, ugualmente credibili, l'imma-

gine di un Modigliani giunto a Parigi « ricco, anzi ricchissimo » (Blaise Cendrars) e la storia della fame ch'egli patì, arrivando da Livorno che aveva lasciato dopo la rovina economica del padre e quindi nella più misera povertà.

La realtà stessa, d'altra parte, poté mostrare nel medesimo tempo una figura di Modigliani che teneva all'eleganza, vestendosi di velluto, pronto a valorizzare il suo volto bellissimo con un foulard al collo, e quella di un uomo disfatto dall'alcool e dagli stupefacenti.

Al di sopra della cronaca e della leggenda che ne hanno fatto un pittore « maledetto » e un avventuroso protagonista della bohème artistica parigina tra il 1906 e il 1920 Modigliani è stato però il creatore di un nuovo tipo di bellezza, fatta di armoniosi rapporti tra disegno e colore. Un disegno nel quale sembravano confluire, rinnovandosi in originalissima maniera, le finenze dell'arte gotica e il rabesco dell'art nouveau, le astrazioni del linguaggio figurale dell'estremo oriente e le

essenziali strutturazioni che potevano esser costituite dalla lezione di Cézanne, di cui tornava anche la limpidezza cromatica, il cristallino mondo pittorico dei primitivi italiani e l'elementare plasticità della scultura negra.

Assai ricco e complesso è stato dunque l'humus su cui è fiorito l'arte di questo grande artista. Contro il quale prima ancora che contro Picasso, si è a lungo esercitata l'incomprensione di intere gene-

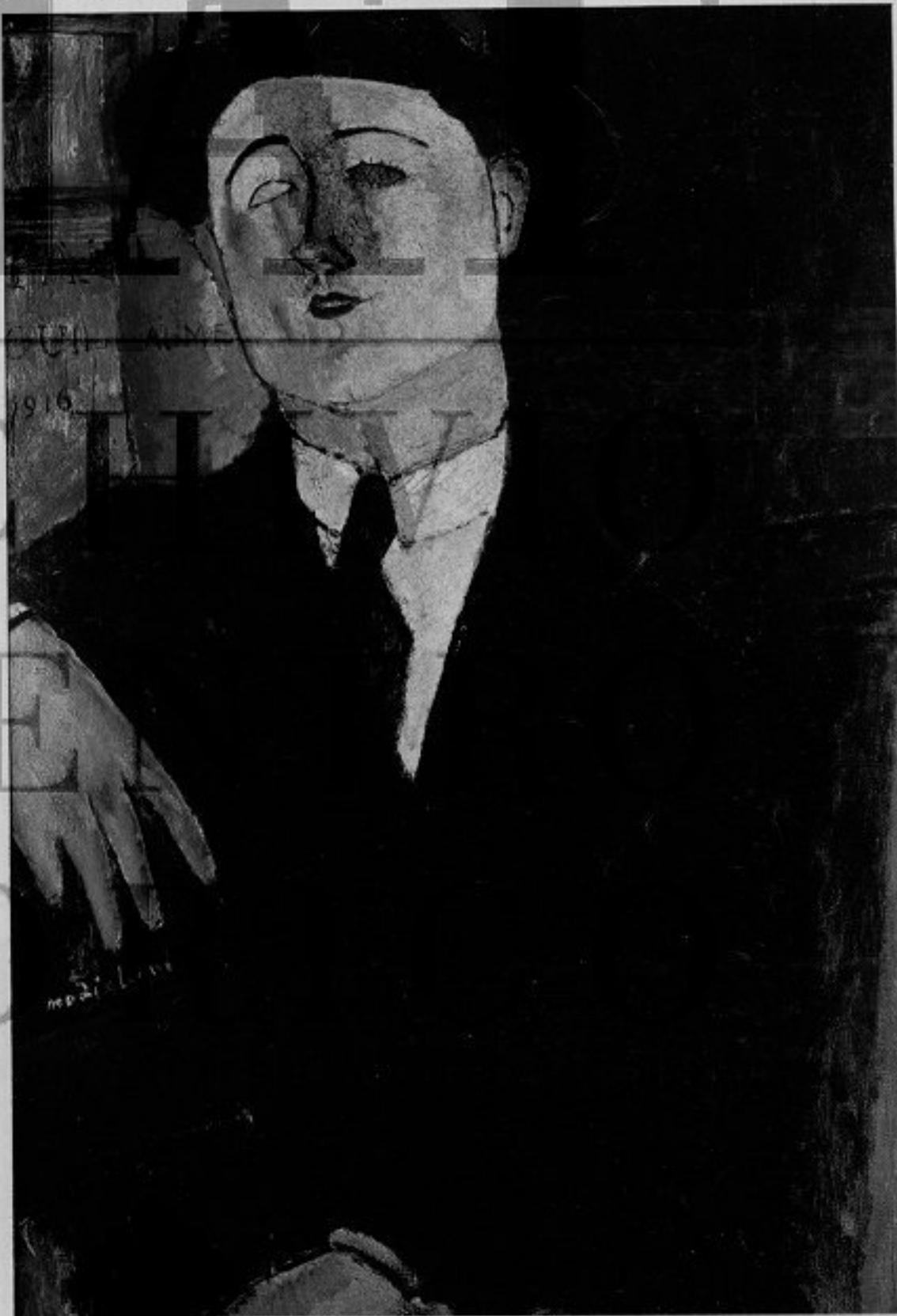
razioni. Per molta parte di pubblico Modigliani era rimasto semplicemente il pittore « dei colli lunghi »; venivano ignorate le motivazioni stilistiche d'una deformazione che poteva squisitamente rinnovare certi canoni di botticelliana memoria, portati però su un piano di toccante, moderna umanità.

Nel mondo pittorico di Modigliani sembra vi sia stato posto soltanto per gente amica. Di lui non si conoscono

immagini di nature morte, e i due soli paesaggi noti, quasi desolati, sono spogli come la bellezza delle sue figure in cui preferibilmente ritrasse — oltre che i pittori e collezionisti che gli furono più vicini — qualche mercante, ma soprattutto la gente modesta cui lo legava subito un moto di solidarietà: la servetta, il figlio del portinaio, la ragazzina e la donna del popolo: immagini in cui il pennello di Modigliani è sempre



Nel mondo pittorico di Modigliani sembra che vi sia stato posto soltanto per gente amica, come dimostrano questi celebri ritratti che egli eseguì tra il 1906 e il 1920 e che pubblichiamo con il suo stupendo e sofferto autoritratto. Da sinistra, Jeanne Hébuterne; l'autoritratto di Modigliani; madame Czeckowska; Leopoldo Zborowski; Elvira e Paul Guillaume.



pronto a riscattare ogni possibile volgarità, così come nei superbi suoi nudi l'arte riscatta senza residui la sensualità d'un piacere che poteva anche averlo fisicamente attratto e quasi ispirato, facendone dei capolavori che non potrebbero essere più seducenti e più casti, insieme.

Nella produzione di Modigliani ritornano anche più volte, naturalmente i volti del dott. Alexandre, che per primo acquistò i suoi quadri a

Parigi, della poetessa inglese Beatrice Hastings, con la quale visse tra il 1914 e il 1916, di Zborowsky che da quando lo incontrò, nel 1916, gli fu poi sempre accanto insieme a sua moglie Anna che posò anche per la tela della Signora col bavaretto (oggi alla galleria nazionale d'arte moderna di Roma), e alla loro amica Lunja Czeckowska l'artista cui dedicò alcune delle sue più belle tele. E' stata anzi la Czeckowska a testi-

moniare come dinanzi al modello Modigliani si esaltasse sino a trasformarsi tutto nell'intento di cogliere e rendere nell'opera il temperamento del soggetto, mentre per la persona che posava « era come se sentisse la propria anima messa a nudo, nella strana impossibilità di dissimulare i propri sentimenti ».

Ma ogni figura, quella del mecenate come quella della donna incontrata per caso,

presenti eppure così distanti nel modo assorto in cui sovente vengono ritratte rivelano sempre, in fondo, la sensibilità del loro autore, e soprattutto quel senso di solitudine che costituì il vero tormento dell'artista, l'angoscia segreta che poté a volte trasformarsi in una parola insolente rivolta ad un acquirente incapace di intendere la nuova bellezza che egli recava, ma che seppe dargli una chiara coscienza di ciò che

poteva essere il più vero e profondo significato della sua breve esistenza spesa interamente per l'arte.

Al punto di riassumerlo nelle poche parole ch'egli stesso scrisse sul verso di un ritratto di Lunja Czeckowska, quasi come testamento:

« La vita è un dono dai pochi ai molti - da coloro che sanno e - che non hanno - a coloro che non sanno - e non hanno ».

Angelo Dragone

Ogni giorno cadono barriere che dividono gli Stati; è sempre più facile visitare nuovi Paesi e conoscere gli altri cittadini del mondo. Ma non bastano il treno e l'auto o il jet, occorre un « passaporto » di estrema importanza che ancora pochi oggi possiedono: la conoscenza delle lingue straniere.

Qual è il livello di apprendimento delle lingue in Italia? Nelle scuole si comincia ad insegnare una lingua straniera in prima media, poche ore alla settimana per gli ultimi tre anni della scuola d'obbligo. Ancora poche ore negli anni successivi, poi totale scomparsa all'università, tranne la facoltà specifica e alcuni corsi in poche altre, senza un reale apprendimento.

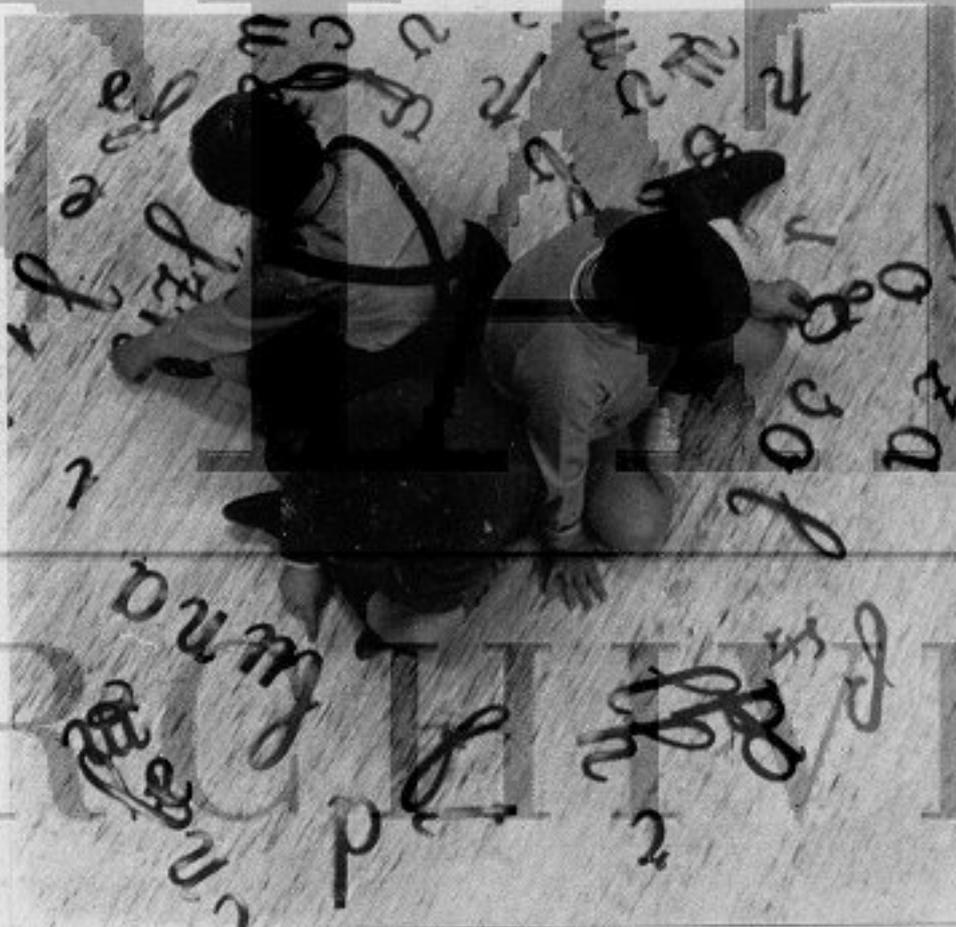
Il ragazzo entra in contatto con le lingue, quasi sempre il francese, a dieci-undici anni, ossia a una età in cui si sono già perdute molte delle meravigliose capacità di apprendimento e di assorbimento che possiede il bimbo negli anni precedenti. Recenti trasmissioni televisive sui sistemi scolastici all'estero hanno dimostrato che in alcuni Paesi si comincia a insegnare la seconda lingua sin dai primi anni delle elementari. Perché non è possibile fare la stessa cosa in Italia?

Il nostro sistema scolastico non prevede ancora questa possibilità. Esistono asili e istituti linguistici cui si rivolgono le famiglie, ma per iniziativa assolutamente privata. Non avviene cioè alcun coordinamento didattico fra le scuole elementari e questi asili linguistici, tutt'al più vi sono accordi puramente logistici e organizzativi. Mentre il mondo si fa sempre più piccolo e a portata di mano, i nostri figli che avranno domani ampie possibilità di viaggiare e di conoscere altri Paesi, imparano troppo tardi a parlare una lingua straniera, essenziale strumento di lavoro e di conoscenza.

A quale età è bene cominciare? Secondo educatori e psicologi il bambino può imparare assai presto. E' sbagliato credere che si affatichi: le sue capacità di apprendimento sono elevatissime non solo al momento di iniziare l'attività scolastica, ma assai prima. Nuove correnti pedagogiche, affermano che a sei anni il bambino ha già sculpato molte possibilità e che do-

In un mondo sempre più sovranazionale

Perché non insegnare le lingue estere ai bambini?



Secondo recenti studi condotti da educatori e psicologi il bambino è in grado di imparare a leggere già a tre-quattro anni. Anche l'apprendimento delle lingue straniere può avvenire più facilmente se fatto sin dai primi anni delle elementari.

vrebbe iniziare a leggere a tre o quattro anni.

Vi sono nuovi sistemi didattici molto interessanti come « leggere a tre anni » del neurologo americano Glenn Doman. Si tratta di una serie di parole e lettere ritagliate che a poco a poco il bambino impara ad associare partendo dalle frasi elementari, fino a comporre vere storie secondo il suo estro e la sua fantasia. La « scatola-libro » si trova in commercio e corrisponde a due importanti requisiti: sviluppa le facoltà del bimbo e non lo costringe a un apprendimento di tipo scolastico. Gli studiosi insistono su questo elemento: il bambino deve scoprire, nell'età prescolare il gioco di imparare perché la sua psicologia è adatta a questo tipo di attività. Più tardi potrà affrontare la disciplina e l'insegnamento manualistico.

Anche per le lingue straniere sono stati elaborati sistemi adatti al bimbo, ad esempio « L'inglese a fumetti » in cui la parte visiva aiuta immediatamente a comprendere il significato della frase e, tra l'altro, è simile a letture ricreative. Altri sistemi si avvalgono di proiezioni cinematografiche o dischi. E' importante, si sottolinea sempre, che prevalga l'aspetto di novità e di gioco.

Alcuni genitori si preoccupano di eventuali disadattamenti che il figlio già in possesso di nozioni può incontrare quando cominci l'attività scolastica. Se si tratta di bambini vivaci, curiosi e disinvolti, si può insegnare le prime nozioni di lettura e di una lingua straniera anche a tre-quattro anni: quando entreranno in prima elementare sapranno adeguarsi molto bene alle nuove esigenze. Se invece i genitori vedono che i figli si stancano e rifiutano decisamente anche l'attività-gioco, attendano pure l'inizio della scuola elementare: può essere utilissimo, sotto tutti gli aspetti, affiancare alle ore di scuola un paio di lezioni settimanali d'una lingua straniera, presso un asilo o istituto linguistico. Chiedano anche un parere a uno psicologo o a un educatore di fiducia, ma ricordino sempre che i bambini hanno possibilità e risorse intellettuali che noi genitori abbiamo sfruttato solo in parte.

R. F.

Borse di studio "Gajal de La Chenaye" per l'anno 1969/70



L'istituzione delle borse di studio intitolate alla memoria del Gr. Uff. Luigi Gajal de La Chenaye è giunta quest'anno al 6° anno di vita.

Il 24 febbraio ha avuto luogo la consueta premiazione dei dipendenti e figli di dipendenti o ex-dipendenti, particolarmente

distintisi nella frequenza ai corsi di Ingegneria e di Economia e Commercio presso il Politecnico e l'Università di Torino.

Alla cerimonia è intervenuta la signora Gabriella Gajal de La Chenaye, figlia del compianto Consigliere di Amministrazione cui sono intitolate le borse, la quale ha

voluto personalmente premiare i vincitori. Tre questi, numerosi i volti già noti, in quanto tutti i borsisti che non sono giunti al termine del corso di laurea dello scorso anno, hanno confermato anche per l'anno accademico 1968/69 i brillanti risultati conseguiti in precedenza, ben meritando il

rinnovo della borsa. L'ing. Nasi e l'ing. Giola si sono vivamente complimentati con tutti i premiati, rinnovando gli auguri per una felice conclusione degli studi. A nome del Comitato di Sovrintendenza l'ing. Minola ha poi espresso l'apprezzamento per la brillante riuscita auspicando che la vita di lavoro confermi i successi finora conseguiti in anni di seria applicazione allo studio.

Per il corso di laurea in Ingegneria hanno ottenuto:

— il rinnovo della borsa di L. 750.000 il sig. Renzo Provedel, figlio dell'ex dipendente della Sezione Vellivoli Olimpio Provedel, premio di fedeltà;

— il rinnovo di tre borse elevate a L. 750.000 i sigg. Gianni Conte, figlio del dipendente Riccardo Conte della Sezione Motori Avio, anziano Fiat; Massimo Pischiutta, figlio del dipendente della Sezione SPA-Officine di Stura Giustino Pischiutta, anziano Fiat e Donato Sciacovelli, figlio del dipendente della Sede Centrale Giuseppe Sciacovelli;

— il rinnovo della borsa di L. 500.000 il sig. Carlo Pavan, figlio del dipendente Gino Pavan dello Stabilimento Officine di Stura, anziano Fiat.

Hanno inoltre ottenuto l'assegnazione di 4 borse di L. 500.000 di nuova istituzione i sigg. Romeo Giudici, figlio dell'ex dipendente Vittorio Giudici della Sezione Meccanica Mirafiori, anziano Fiat; Andrea Manella, figlio del dipendente Casimiro Manella della Sezione Ferriere, anziano Fiat; Franco Rodi, figlio del dipendente Edmondo Rodi della Sezione Produzioni Ausiliarie, premio di fedeltà e Guido Ruento, figlio del dipendente Aldo Ruento della Sezione Ferriere.

Per il corso di laurea in Economia e Commercio ha ottenuto l'assegnazione di una borsa di L. 500.000 il sig. Pier Luigi Meda, dipendente della Sezione Presse Mirafiori.

Per il corso di perfezionamento post-universitario ha ottenuto l'assegnazione della borsa di L. 1.500.000 il dott. Pier Luigi Piazza, dipendente della Divisione Aviazione.

Il Monte dei Cappuccini e le sue origini

Come ogni città che ha subito domini o signorie, invasioni o assedi, culti pagani o cristiani, anche Torino, nel succedersi degli avvenimenti, cambiò volto a ogni secolo, ora fortificandosi nell'angusta cerchia delle antiche mura, ora espandendosi oltre i suoi stessi borghi. Il Monte, detto dei Cappuccini, si fonde ormai nella panoramica cittadina, ma per il passato esso è stato teatro di importanti vicende — prima fra tutte la difesa della città — ed ha anch'esso più volte mutato fisionomia: dalle fortificazioni alle vigne, dal fragore degli assedi al lento salmodiare dei cappuccini.

Delle sue origini, o per meglio dire, sulla sua formazione o sullo scorrimento delle masse rocciose che determinarono la collina e vi diedero aspetto, trascriviamo quanto afferma Gio. L. Amedeo Grossi nella «Corografia del territorio di Torino», riferendosi al Monte: «... Quanto alla condizione tellurica del Monte, da scavi fatti, specie nel 1841 e 1842, essendosi rinvenute conchiglie marine impastate col limo detrito, ossia fossili zooliti di varie famiglie, legno pietrificati, echinidi, impressioni di piante, cose tutte spettanti alla geognosia, risulterebbe probabile che tanti mila anni addietro ove è Torino e il Monte, fosse il mare... ».

Il colle, dunque, si è formato mediante lo scorrimento di masse rocciose, sino a diventare una piramide isolata dopo l'incontro della formazione alpina con quella appenninica. Una plega d'angolo si delineò sempre più sino allo stacco, alla rottura, e il regno vegetale del futuro si manifestò di tipo adriatico, con pioppi e olmi. Ancor oggi sotto la chiesa, attraverso cunicoli press'a poco impraticabili si trovano conchiglie di notevoli dimensioni, intatte.

Il colle, per la sua posizione strategica, fu eretto a fortezza da Tommaso I, nel 1233. Questa fortezza costruita a mezzo cerchio sulla cima — allora mancante della odierna vetta e perciò più bassa — era dotata di una torre di scorta e di un ponte levatoio. Il colle che fu chiamato « Bastia o Bastita del Monte », scendeva in lieve declino verso il vecchio ponte sul Po composto di

quindici travate di legno e un piccolo castello e, insieme alla bastita del monte formavano le due teste di ponte a difesa di Torino.

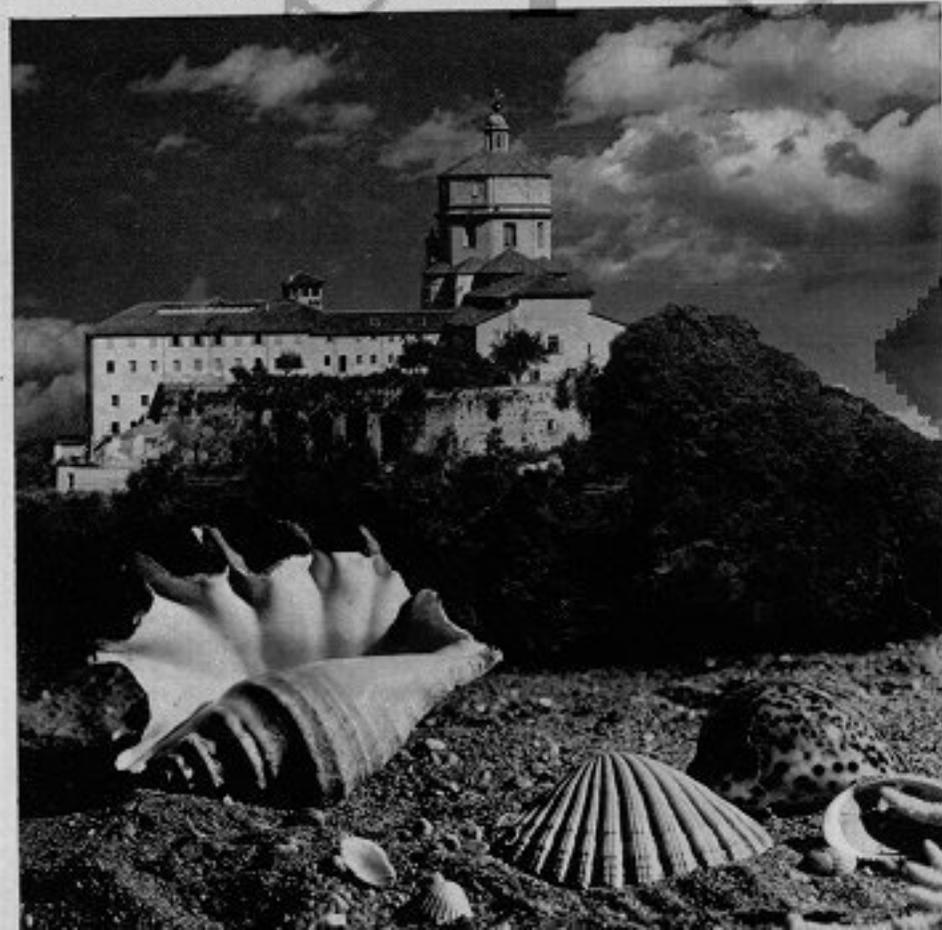
Tre secoli più tardi, con la costruzione di una più grande fortezza con quattro torri, la bastia del monte divenne di dominio privato (1523), proprietà della nobile famiglia Maletti; e sebbene in seguito passasse di proprietà ai Scaravello d'Altezzano, per molto tempo rimase la denominazione di « Bastia de' Maletti ». Nel 1583, in un giorno in cui in cielo apparve l'arcobaleno, una lenta processione di pochi frati si mosse dalla Madonna di Campagna e salì al Monte. Li accompagnava il duca Carlo Emanuele I, monsignor Della Rovere, arcivescovo di Torino, nobili cavalieri e popolo. Giunti alla cima venne piantata un'umile croce di legno e, per munificenza del duca e volere di Dio, quella divenne la dimora dei frati francescani. Da quel giorno la bastia si chiamò Monte dei Cappuccini, e tramutò la sua storia popolata di battaglie e guerre in pagine di piane vicende, rendendo sereni anche gli avvenimenti più drammatici; sono pagine tuttora conservate nell'archivio dei Cappuccini, delle quali ci limitiamo a citare l'assedio di Torino del 1706 e soprattutto la testimonianza che offrono le lettere scritte dai frati durante la peste del 1630.

I disegni della chiesa furono ordinati dal duca a Ascanio Vittozzi nel 1583; più tardi all'abbellimento della chiesa lavorarono Carlo di Castellamonte, prima, e poi Benedetto Alfieri.

I Cappuccini lassù al Monte custodiscono la storia di Torino, l'hanno vista dall'alto, vi hanno preso parte. Alle vicende della chiesa e del convento del monte si identificano le varie vicende politiche d'assedi e di guerre, ma i frati di San Francesco, che salirono al Monte quattrocento anni or sono, li troviamo ancora lì, figure immutate, a porgere a chi bussa al convento il pane, ogni giorno. E gli uomini che amano il silenzio salgono al Monte a cercare una zona di quiete; Torino vista da lassù si offre in tutta la sua bellezza d'antica città.

D. R.

Il Monte dei Cappuccini sorge dove un tempo (milioni di anni fa) si estendeva un grande mare interno, come testimoniano i ritrovamenti di conchiglie e di altri fossili marini, idealmente ricordati in questo montaggio fotografico.



Un semplice divertimento,
un fenomeno sociale

Perché i giovani
tornano al ballo

Qualche cifra. Una domenica di questo mese in una sala da ballo sorta in un prato fra Cavallermaggiore e Savigliano vi erano quasi 4 mila persone. Il « dancing » di una cittadina cuneese che ha 20 mila abitanti ha offerto due milioni a Morandi per una serata. Vi sono piccoli centri del Monferrato che offrono un milione a Patty Pravo o a Caterina Caselli. Nelle sale da ballo di Torino vi sono oltre 15 mila persone il sabato e la domenica sera, quasi 30 mila la domenica pomeriggio.

C'è la concorrenza della televisione e c'è quella del cinema, la domenica gli stadi e i campi di sci chiamano le folle, ma le sale da ballo sono sempre gremite. Questo è vero soprattutto in Piemonte e in Emilia, ma la passione del ballo sta scendendo verso il Meridione, anche in paesini dove, fino a non molti anni fa, la danza era impensabile o proibita (o tollerata — se c'è da credere a certa letteratura e a certi film — qualora la ragazza facesse coppia con un'altra ragazza e il giovanotto con un giovane).

E' un divertimento prospero ovunque. E per spiegare questa popolarità non basta dire: vanno nelle sale da ballo per la musica. Ci sono parecchie possibilità di sentire della musica, anche migliore di quella suonata da orchestre talvolta anonime o dilettantesche, senza andare in un « dancing ». E nemmeno questa è una buona risposta: vanno nelle sale da ballo per tenere una ragazza tra le braccia o stare tra le braccia di un giovanotto. Non si vedono più, oggi, coppie allacciate, nessuna che si apparti. Come si balla ora, il « partner » può esserci o no. Ognuno sembra pensare soltanto a sé. Uno « shake » difficilmente può essere galeotta occasione di tenerezze e di « flirts ». Dice il proprietario di una sala torinese: « Come si balla oggi non accade assolutamente nulla che non sia innocente, ed è preferibile sapere

che la figlia è in un dancing, piuttosto che su una macchina per una strada solitaria ».

Si domanda ai direttori perché le loro sale da ballo sono gremite, ed essi rispondono: « Vengono perché si divertono ad essere tra la gente ». Il divertimento significa cambiamento, diversione, fuga, distrazione, stordimento. L'uomo moderno cerca tutto questo nella folla. Le domeniche d'estate, quelli che riescono ad entrare in una piscina prima che si debbano chiudere i cancelli, sono tutti allegri. Non riescono ad entrare in acqua, ma sono felici. Probabilmente si annoierebbero e sarebbero malinconici se fossero soltanto una decina attorno alla vasca, tutta per loro. Una sala cinematografica con trenta spettatori qua e là, quando si accende la luce pare triste come l'anticamera del dentista; è gaia, invece, festosa se tutti i posti sono occupati, ci sono perfino spettatori schiacciati nei corridoi.

Così, si va a ballare nelle serate in cui si pensa di trovare più gente. Ed è per questo desiderio di stare nella folla che sono diventate meno frequenti le festicine casalinghe (i « quattro salti in casa »). Per divertirsi, un gruppo di amici prenota quattro o cinque tavolini in una sala da ballo, dopo avere cercato quella più vivace. Dice il direttore di una sala: « Sempre più spesso vengono padri a prenotare venticinque, trenta posti per i diciotto anni della figlia o per qualche altra occasione: tutti i motivi sono buoni per una festa ».

Vanno anche padri e madri alla festa. Tentano, per quanto glielo consentano gli anni e la lombaggine, uno scatenato ballo moderno. E' un modo per fare della ginnastica allegra, stando in mezzo alla folla. Questo sembra soprattutto importante, oggi: ritrovarsi tra la gente.

L. C.

Canottaggio, sport duro

Al mattino prestissimo, prima che la città si svegli, sul Po, c'è già vita: una barca, lunga e sottile, corre leggera sull'acqua, sembra quasi accarezzarla. Due canottieri del C.S. Fiat hanno già cominciato la loro lunga giornata.

Prima delle otto, l'allenamento deve essere già finito: Blasich va a scuola, non può tardare; e Ferrone fa il pasticciere.

Quando si trovano, spesso è ancora buio. Poi Ferrone, dopo cinque o sei chilometri di barca, traghetta il compagno dall'altra parte del Po, per fargli guadagnare tempo, per non farlo arrivare tardi alle lezioni. Sembra un racconto deamicisiano, per loro è la realtà quotidiana.

Longo è sposato, ha due figli, fa il vigile urbano. E' stato un campione, il canottaggio per lui significa ancora molto. Ha quasi trent'anni, la sua volontà è un esempio per tanti giovani che non sanno cosa sia il sacrificio. Recentemente ha partecipato ad una corsa campestre di sei chilometri ed è giunto terzo; subito dopo è salito in barca, ha fatto una gara di altri sei chilometri conquistando la medaglia d'argento. Tutto in una mattinata. Poi si è infilato in fretta l'uniforme, ha saltato il pranzo ed è corso a prendere servizio in un importante incrocio cittadino. Quel giorno, forse, non ha avuto la forza di fischiare dalle multe.

Il canottaggio è uno degli sport più duri, forse il più duro in senso assoluto. In sei o sette minuti di gara si spendono più energie che per una corsa ciclistica «tirata» di oltre trecento chilometri, oppure per un incontro di pugilato sulle quindici riprese. Lo dice Cascone, l'allenatore del C.S. Fiat che sottolinea come i sacrifici imposti da questo sport, ne abbiano in questi ultimi anni fortemente ridotto il numero dei praticanti. Inquadrate in questa situazione generale, ciò che sta accadendo al C.S. Fiat ha quasi del miracoloso: Cascone sta allevando centodieci ragazzi fra i tredici ed i diciotto anni, inoltre ha a disposizione una decina di «anziani» che, oltre a dare il buon esempio, sono in grado di ottenere ottimi risultati (in questo inizio di stagione, il C.S. Fiat ha già conquistato otto vittorie).

E' proprio il caso di dirlo, anche se si rischia di cadere nella retorica: i canottieri del C.S. Fiat costituiscono una vera e propria famiglia, i ceti sociali non hanno la minima importanza. Agli ordini di Cascone c'è con il falegname anche il figlio di un senatore; ci sono studenti, operai, impiegati; ma in barca tutti sanno «soffrire» fino all'ultimo metro, proprio questo Cascone ha insegnato a tutti.

Cascone ha trentasei anni ed è un napoletano purosangue: è stato al Circolo Nautico di Castellamare, poi alla Posillipo, poi all'Esperia ed infine è passato al C.S. Fiat, dove si avvale della collaborazione del direttore sportivo Mario Cottini, di Sebastiano Pellegrini (che si occupa dei canoisti) e di Beppe Bonetta. Quando qualcuno dei suoi ragazzi non rispetta i suoi ordini, Cascone non perde la sua flemma: posa la pipa, inarca le braccia, si sforza di assumere uno sguardo severo. E questo basta.

Dalle cinque e mezzo del mattino alle nove di sera, Cascone è sempre in mezzo ai suoi canottieri ed alle sue barche: d'inverno soprattutto atletica ed allenamenti con i pesi, d'estate le uscite in barca e le gare. Quest'anno



punterà soprattutto su Perissinotto, Damiani, Longo, Trevisani, Carando, Francescon, Daneri, Mauro, Ranzato e Sardanapoli; poi, la prossima stagione, si comincerà a vedere quali tra i «giovannissimi», hanno la stoffa per diventare dei campioncini. Anche i canoisti promettono bene: una decina hanno già cominciato ad uscire in barca e qualcuno (come Bordello, Guala e Faudino) hanno ottenuto ottimi risultati; altri dieci cominceranno fra non molto. Il C.S. Fiat vuole potenziare anche la canoa femminile, che in Italia è ancora poco praticata: l'unica atleta del clan torinese per ora è Rosita Zancarella, che in Germania ha vinto anni fa il titolo juniores nel «singolo». «E' più forte di parecchi maschi», dice Pellegrini.

A Torino, il C.S. Fiat, sotto la guida del bravo Cascone, punta a diventare la squadra «faro» della città. Ne ha la vocazione.

Maurizio Caravella

Calendario aprile

ALPINISMO-ESCURSIONISMO

- 12 - Monte Musinè (m. 1149) da Caselle (Val Susa).
25-26 - Monte Resegone (m. 1875) da Lecco (Piani di Erna).

ATLETICA LEGGERA

- 19 - Torino - Coppa Italia Allievi (Fase Provinciale).
25-26 - Torino - Coppa Italia Allievi (Fase Provinciale).
25-26 - Sede da destinare - Coppa Italia Maschile Juniores (Fase Regionale).
26 - Sede da destinare - Coppa Italia Femminile Juniores (Fase Regionale).

ATLETICA PESANTE

- 4-5 - Milano - Campionato di Società di Pesistica (Finale).
4-5 - Ascoli - Campionati Assoluti Lotta Stile Libero (2° Prova).
18-19 - Venezia - Campionati Assoluti Lotta Greco-Romana (3° Prova).
25-26 - Faenza - Campionati Assoluti Lotta Stile Libero (3° Prova).

AUTOMOBILISMO

- 12 - Castelli delle Langhe.

BOCCE

- 4-5 - Torino - Incontro internazionale Italia-Francia.
5-6 - Bordighera - Gara internazionale a quadrette (Propaganda).
5 - Torino - Gara Regionale a Coppie (R).
5 - Torino - Gara Regionale a Coppie (R 1).
5 - Asti - Gara Regionale a Coppie (R - R 1).
5 - Torino - Gara Provinciale a Coppie (Propaganda).

- 12 - Vercelli - Gara Nazionale a quadrette e Gara Regionale a Coppie (R - R 1).
12 - Asti - Gara Regionale a terne (R - R 1).
12 - Alba - Gara Regionale a Coppie (R - R 1).
12 - Pessione - Gara Provinciale a terne (Propaganda).
18-19 - Bourgoin - 24° Torneo Internazionale.
19 - Alessandria - Gara Regionale a Coppie (R - R 1).
19 - Biella - Gara Regionale a Coppie (R - R 1).
19 - Grugliasco - Gara Regionale a Coppie (R - R 1).
19 - Ivrea - Gara Provinciale a quadrette (Propaganda).
25-26 - Conegliano V. - Gara Internazionale a quadrette (Propaganda).
25 - Casale - Gara Regionale a Coppie (R - R 1).
25 - Novara - Gara Regionale a Coppie (R - R 1).
25 - Torino - Gara Provinciale a Coppie (Propaganda).
26 - Genova - Gara Nazionale a quadrette.
26 - Asti - Gara Regionale a Coppie div. (R - R 1).
26 - Strambino - Gara Regionale a Coppie (R - R 1).
26 - Vercelli - Gara Regionale a Coppie (R - R 1).
26 - Chivasso - Gara Provinciale a Coppie (Propaganda).

CANOTTAGGIO

- 12 - Varese - Regata interzona.
19 - Varese - Regata interzona.
26 - Roma Fiumicino - Fondo canoa.

GIOCHI DI SALA

- 12 - Torino - Gara scopistica alla baionda.

MOTOSCOOTERISMO

Data da destinare - Condove - Gita di apertura con gara alle bocce.

NUOTO

- 3-4-5 - Milano - Campionati di Categoria.
5 - Torino - Gara esordienti.

PALLANUOTO

- 11-12 - Genova - Coppa Italia (Semifinale).
17-19 - Sede da destinare - Coppa Italia (Finale)!

TUFFI

- 10-12 - Bolzano - Campionati Italiani di Categoria.
18-19 - Roma - Gara Nazionale.

CINE

- 3-4 - ore 21 - *All'ultimo sangue* (Western) Warner Bros.
5 - ore 18 e 21 - *All'ultimo sangue* (Western) Warner Bros.
7 - ore 21,15 - *Rocco e i suoi fratelli* di Luchino Visconti (4° Ciclo di Manifestazioni Culturali sul Cinema d'Arte organizzato dalla Sez. Cineamatori). Presentazione e dibattito a cura del dott. Dario Beccaria.
10-11 - ore 21 - *Riflessi in un occhio d'oro* (Drammatico) Warner Bros. Vietato ai minori di anni 18.
12 - ore 18 e 21 - *Riflessi in un occhio d'oro* (Drammatico) Warner Bros. Vietato ai minori di anni 18.
14 - ore 21,15 - *Il Gattopardo* di Luchino Visconti (4° Ciclo di Manifestazioni Culturali sul Cinema d'Arte organizzato dalla Sez. Cineamatori). Presentazione e dibattito a cura del dott. Dario Beccaria.
17-18 - ore 21 - *L'Arcangelo* (Commedia) 20th Fox.
19 - ore 18 e 21 - *L'Arcangelo* (Commedia) 20th Fox.
21 - ore 21,15 - *Vaghe stelle dell'orsa* di Luchino Visconti (4° Ciclo di Manifestazioni Culturali sul Cinema d'Arte organizzato dalla Sez. Cineamatori). Presentazione e dibattito a cura del dott. Dario Beccaria.

- 22 - ore 21,15 - *Benvenuti in Germania - Baviera, finestra multicolore - Ponti verso l'Europa - Aria di Berlino - Di qua e di là dell'autostrada* (documentari in lingua italiana, a colori, gentilmente concessi dall'Uff. Naz. Germanico per il Turismo).
24-25 - ore 21 - *Camelot* (Commedia Musicale) Warner Bros. A colori per ragazzi.
26 - ore 18 e 21 - *Camelot* (Commedia Musicale) Warner Bros. A colori per ragazzi.

GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

GITE DI UN GIORNO

Tutte le domeniche e festivi	
Lugano	L. 1.400
Lugano (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo)	» 3.200
Stresa	» 1.000
Como	» 1.150
Orta	» 1.000
Orta	» 1.100
Giro dei due Trafori (Gran San Bernardo e Monte Bianco)	» 3.150
Genova	» 1.300
Rapallo	» 1.350

Gite con effettuazione quindicinale	
Locarno	L. 1.300
Sanremo	» 1.500
Alassio	» 1.400
Varazze	» 1.300
Spotorno	» 1.350

Gite speciali per la Fiera Campionaria: 19-25-26 aprile

Gite speciali: 25 aprile	
Lugano	L. 1.400
Lugano (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo)	» 3.200
Giro dei due Trafori (Gran San Bernardo e Monte Bianco)	» 3.150
Ginevra-Montreux	» 3.350
Nizza	» 3.350
Con pranzo	» 5.000

Gite speciali: 26 aprile	
Stresa	L. 1.000
Rapallo	» 1.350

Gite di due giorni: 25-26 aprile	
Nizza-Montecarlo	L. 16.500
Venezia	» 16.500
Ginevra-Megeve-Losanna	» 17.500
Firenze	» 15.750
Berna e Neuchatel	» 19.400

NOTIZIE IN BREVE

ATLETICA LEGGERA

Le atlete del C.S. Fiat si sono imposte nel Campionato Regionale di Corsa Campestre, la Bada si è inoltre classificata seconda della Categoria Juniores nella fase interregionale del Campionato di Società.

CICLISMO

E' iniziata con una vittoria la nuova stagione sportiva dei ciclisti del C.S. Fiat; domenica 1° marzo ad Albenga, Maffei, Zangrandi e Scigliano si sono imposti su 60 validi corridori nazionali ed esteri, classificandosi rispettivamente ai primi tre posti.

LOTTA GRECO-ROMANA

I lottatori del C.S. Fiat si sono affermati nel Campionato Italiano Categoria Seniores, sia nella graduatoria per Società sia nelle classifiche individuali, ove Benso e Guerrucci hanno dominato rispettivamente nelle categorie dei pesi mosca e piuma. Inoltre, nella prima prova dei Campionati Assoluti d'Italia, riservata agli atleti della Categoria « Nazionali », i lottatori del C.S. Fiat si sono già assicurati un valido punteggio ai fini della classifica finale.

NUOTO

Il 28 febbraio, nel corso di una riunione intersociale C.S. Fiat/Genoa Nuoto, i nuotatori Lovisolo Mario (200 stile libero) e Lovisolo Franco (200 misti) hanno fornito buone prestazioni realizzando tempi di valore nazionale.

PALLACANESTRO

Febbraio
8 - Torino - C.S. Fiat/Pall. Lanco 35-30
15 - Torino - Standa Milano/C.S. Fiat 90-33
22 - Trieste - C.S. Fiat/Triestina-Bloch 49-35
Marzo
1 - Torino - C.S. Fiat/Pejo Brescia 42-34

PESISTICA

I pesisti del C.S. Fiat hanno dominato sia nella fase eliminatoria interregionale del Campionato Italiano Categoria Seniores, che nella fase eliminatoria del Campionato Italiano di Società « Serie B »; in entrambe le prove, che sono state disputate a Milano rispettivamente nei giorni 14-15 febbraio e 28 febbraio-1° marzo, i pesisti del C.S. Fiat si sono guadagnati il diritto di partecipazione alle fasi successive.

La pesca sul Volga



Uno degli sport invernali preferiti dagli abitanti delle città lungo il Volga è la pesca, come dimostra eloquentemente la fotografia che ritrae la folla dei pescatori che accorre la domenica sul fiume ghiacciato, fin dalle prime luci dell'alba.

Anche i dipendenti Fiat che si trovano a Togliatti per collaborare alla realizzazione dello stabilimento del Vaz si sono cimentati con questo sport, con lusinghieri risultati. Essi hanno infatti organizzato diversi gruppi ricreativi tra cui quello della pesca, oltre a quelli di fotografia, di sci

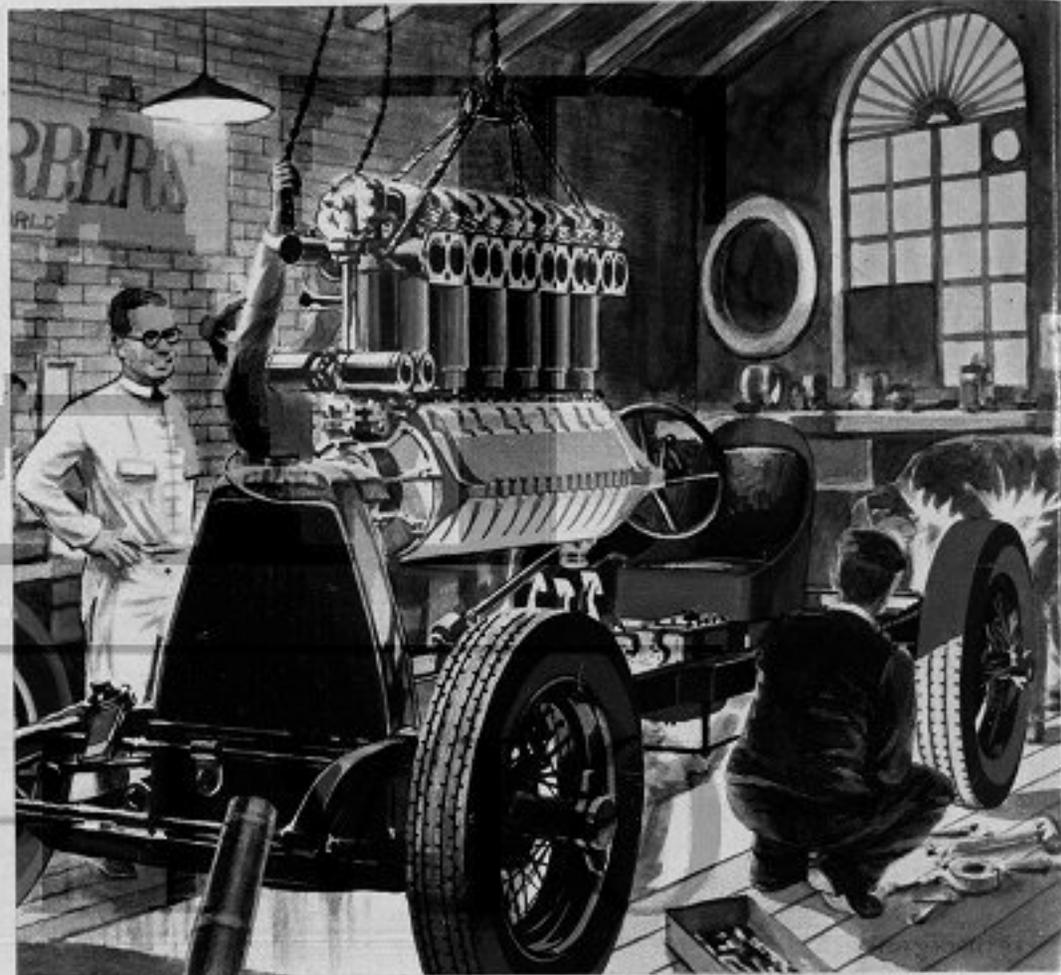
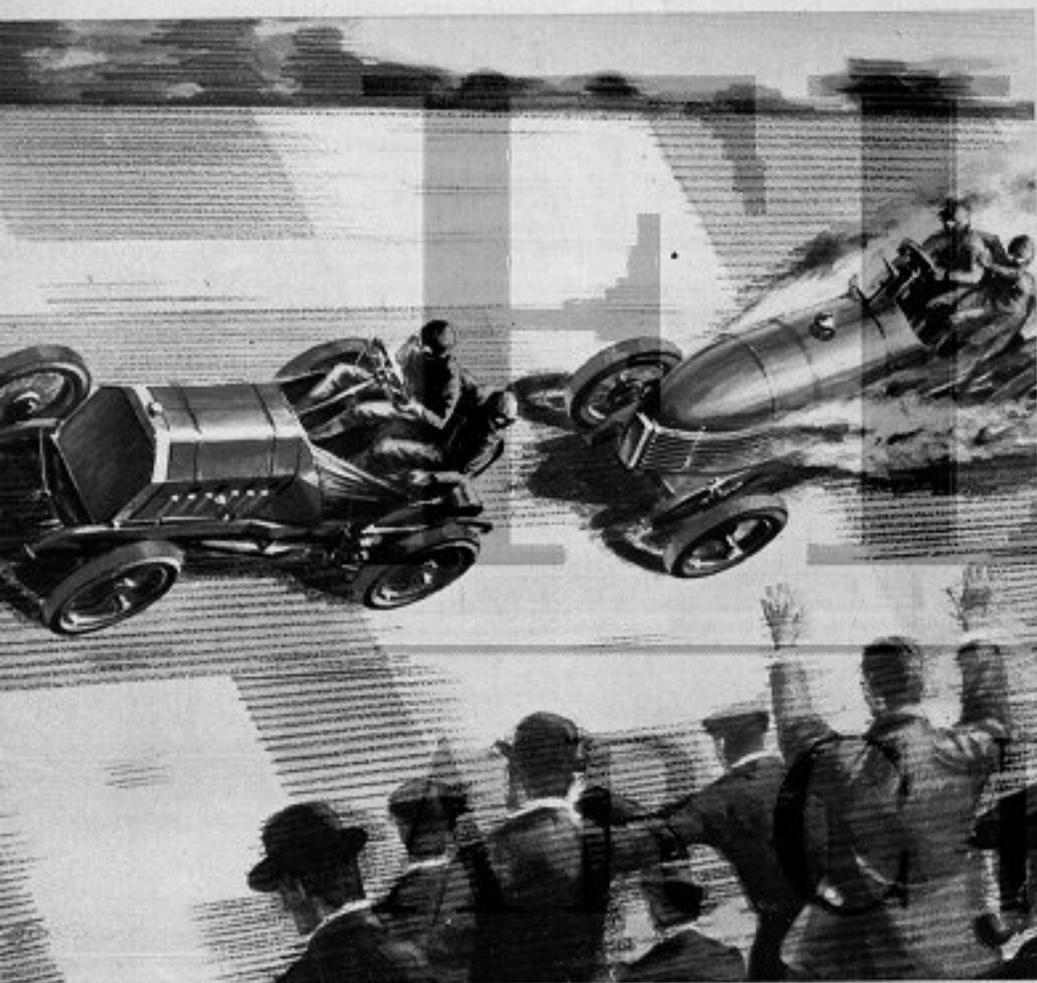
di fondo, di pattinaggio, hockey, calcio, ecc., che occupano attivamente il loro tempo libero.

Tra questi passatempi, la pesca invernale è certamente il più curioso e inconsueto per noi. Per praticarlo occorre innanzitutto aprirsi una strada verso l'acqua, attraverso il ghiaccio che può raggiungere anche lo spessore di un metro. La tecnica è di aggredire la crosta gelata con un trapano (per vincere i primi centimetri) e proseguire poi con una spranga di ferro.

Tra gli arnesi della pesca invernale occorre anche disporre di una reticella, necessaria per « scremare » la superficie dell'acqua che, nel clima rigido della pianura russa, tende continuamente a ghiacciare. Raggiunta l'acqua è poi solo questione di sensibilità e di pazienza, di « mano vibrante » si dice, e di una corta canna a manico, resistendo al freddo, finché la preda sboccherà all'amo, attratta dalle contorsioni dell'appetitoso lombrico (appetitoso per il pesce, beninteso) infilato nell'amo.

Bolidi da corsa in vetrina

La Mostra « Bolide Design » di Parigi, affascinante rassegna che presenta l'automobile in maniera insolita.



L'automobile ha varcato la soglia del numero 107 della rue de Rivoli a Parigi, dove ha sede il « Musée des arts décoratifs » al Louvre. E' stata infatti inaugurata in febbraio la mostra « Bolide Design » dedicata a vetture prototipo, di formula e da records: la mostra resterà aperta fino al 30 aprile prossimo.

L'automobile come prodotto artistico

Al primo momento sembra strana l'idea di presentare delle macchine in una sede dove regna sovrana l'arte; ma dopo avere visitato questa suggestiva rassegna che presenta l'automobile in maniera insolita, ci si rende conto che il connubio arte-tecnica non è utopia.

Per gli appassionati di automobili da corsa « Bolide Design » è una stupenda passeggiata tra prestigiose macchine del passato e del presente: dalla Jamais Contente con la quale Camille Jenatton nel 1899 superò per la prima volta al mondo i 100 km/h con un mezzo terrestre, alla Matra Formula 1 campione del mondo 1969.

Gli organizzatori (Commissario Generale del Comitato d'Organizzazione e geniale realizzatore della Mostra Piero Fornasetti) hanno voluto invece evidenziare, non la forza bruta dei cavalli motore racchiusi nel cofano, ma l'armonia delle linee aerodinamiche e l'insieme estetico della vettura, dimostrando che nel campo industriale dell'automobile si può anche creare delle opere d'arte.

A questa rassegna sono presenti una cinquantina di vetture fra le quali non potevano mancare due prestigiose Fiat:

la « Mefistofele » con la quale il baronetto inglese Sir Ernest A.D. Eldridge conquistò nel 1924 il record mondiale di velocità e la vettura sperimentale a turbina realizzata nel 1954.

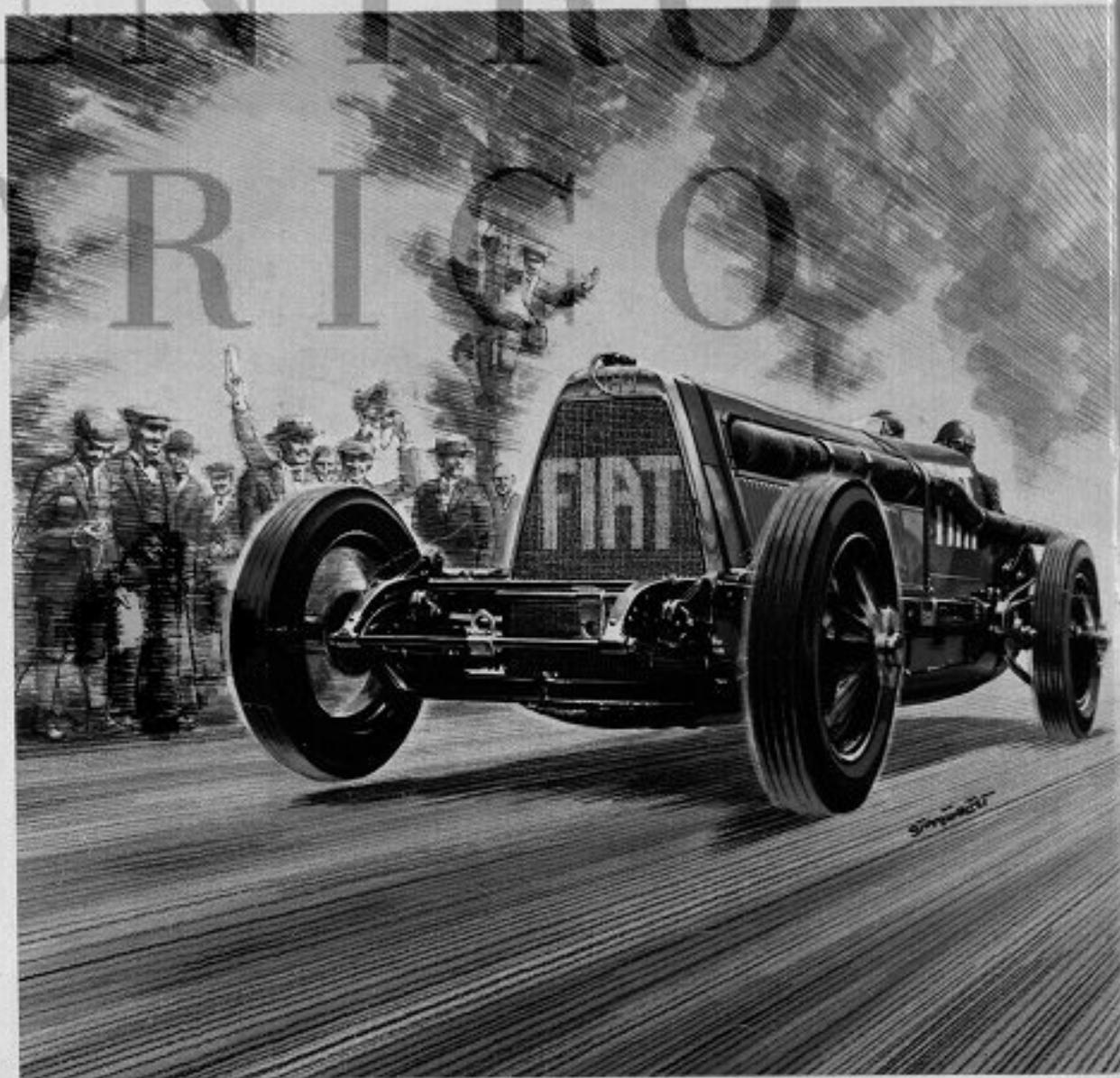
La vettura Fiat a turbina

Prima di parlare della « Mefistofele » ricordiamo subito la « Turbina », che fu la prima vettura azionata da un turbomotore a gas messa su strada nell'Europa continentale. Questa realizzazione richiese cinque anni di lavoro: l'inizio risale al 1948 e per l'allestimento del prototipo si rese anche necessaria la costruzione di macchine utensili speciali. Il gruppo motore fu ultimato nel 1953 e si dovette allestire una apposita sala prove per la messa a punto al banco. Il 14 aprile 1954 la macchina a turbina faceva i suoi primi giri sulla pista delle officine Lingotto. Alcuni giorni dopo alla presenza della stampa internazionale la Fiat presentava ufficialmente la vettura sulla pista dell'aeroporto di Caselle Torinese dove, alla guida di Carlo Salamano, raggiunse la velocità di 250 km/h.

La lunga avventura della « Mefistofele »

La storia della « Mefistofele » è molto più vetusta: la prima apparizione risale al 1908 sulla pista Brooklands quando Felice Nazzaro vinse la Napier di Selwin Edge nella famosa sfida disputata il lunedì dopo Pentecoste di quell'anno. La rossa Fiat di Nazzaro era denominata S.B.4 e montava un motore di oltre 18 litri di cilindrata e una potenza di 175 cavalli.

La Fiat « Mefistofele » ha vissuto una lunga e gloriosa avventura. Nelle immagini tre momenti culminanti della sua storia: la sfida con la Napier del 1908 sulla pista Brooklands, il montaggio del motore di aviazione Fiat da 300 cavalli ad opera di Sir E.A.D. Eldridge e la conquista di tre records, tra cui il primato mondiale di velocità il 12 luglio 1924 (234,794 km. all'ora).



Dopo la vittoria di Brooklands la vettura, acquistata da Edge, non fu più vista in Inghilterra fino dopo la prima guerra mondiale. Ceduta al corridore inglese John Duff la vettura partecipò ad una lunga corsa disputata in Inghilterra nel 1922, dove il motore originale subì un irreparabile guasto.

Ciò fu dovuto ad una modifica effettuata al motore dallo stesso Duff per disporre di una maggiore potenza: la struttura del blocco non sopportò il maggiore sforzo richiesto e due cilindri si staccarono dal carter.

Con la perdita del motore sembrava fosse giunta la fine per questa gloriosa vettura, invece l'anno dopo ricomparve sulla pista di Brooklands con una linea completamente nuova. Comperata da Sir E.A.D. Eldridge, sulla macchina fu montato un motore Fiat di Aviazione tipo A 12bis da 300 cavalli, trovato nei residui di guerra. Per adattarlo si dovette allungare il telaio della vettura e creare uno speciale radiatore di raffreddamento. Nella parte posteriore era sparito il vecchio serbatoio benzina per lasciare posto ad un abitacolo a due posti con una coda molto corta. Sul cofano e sul radiatore Eldridge aveva fatto scrivere a grandi lettere bianche il nome FIAT.

Dopo aver partecipato a varie gare su pista il baronetto inglese portò la « Mefistofele » ad Arpaion, per tentare la conquista del primato mondiale di velocità.

La più veloce del mondo

La giornata dei records fu quella del 6 luglio 1924: Eldridge raggiunse la spettacolare velocità di 236,340 Km/h. La macchina però, che prima

era stata regolarmente ammessa alla prova, fu squalificata perché il cambio era mancante della retromarcia. Il record fu così assegnato al francese Thomas che, al volante della sua Delage, aveva raggiunto i 230,643 km/h sul miglio lanciato.

Eldridge non si dette per vinto e con la macchina regolarmente modificata nel cambio ritenne la conquista del primato il 12 luglio, aggiudicandosi ben tre records mondiali e, solo a causa di un guasto all'apparato elettrico di cronometraggio, non riuscì ad assicurarsene un quarto. Il nuovo record fu di 234,794 km/h, ma tutto il mondo sportivo ricordò solo i 236 orari del 6 luglio anche se ufficialmente non omologati.

Di questa formidabile giornata un corrispondente inglese scriveva: « Il passaggio di Eldridge è stata la più spaventosa visione alla quale abbia mai assistito. La rossa macchina nell'avvicinarsi con la sua terrificante velocità scartava continuamente e prendeva tutta la larghezza della strada ».

Eldridge continuò a correre con la sua Fiat fino al 1926, anno in cui la vendette a un certo Le Campion. Da allora fino al 1947 non si seppe più nulla della Mefistofele ed è grazie a Mr Charles E. Naylor di Manchester ed ai suoi amici J.P.H. Gresham e W.A. Briggs, se la vettura si è salvata da una misera fine. Trovata fra i rottami l'acquistò e ripristinata come all'origine, la fece partecipare a tutte le gare inglesi.

Oggi la vettura è conservata al Centro Storico Fiat: Mr Charles E. Naylor ha voluto cedere questa gloriosa vettura alla Fiat, perché ritornasse nel luogo dove circa settanta anni fa fu progettata e costruita.

Augusto Costantino



Foto Mario De Biasi - Ebecca

Al Museo dell'auto di Torino la mostra vetture da competizione



Si è tenuta a Torino presso il Museo dell'Automobile, la IV Mostra delle vetture da competizione, rassegna specializzata della tecnica automobilistica sportiva, che costituisce per un vasto pubblico, particolarmente giovanile, un settore di viva attualità. In 2800 metri quadrati erano raccolti oltre ottanta espositori: accanto alle maggiori Case costruttrici, uno stuolo di piccoli artigiani, preparatori di macchine e motori, accessoristi. E' un'attività tipicamente italiana, che negli ultimi anni ha avuto un eccezionale sviluppo, documentato appunto dalla Mostra torinese.

La Fiat era presente con i suoi brillanti modelli sportivi 124 Sport coupé e spider, e con le nuove, potenti Fiat Dino 2400; la Lancia ha esposto la brillante versione HF 1600 della Fulvia e lo speciale tipo « barchetta » della stessa. Viva curiosità anche per l'Autobianchi A 112 preparata dalla Abarth per i rallies; una velocissima vettura che ha destato l'entusiasmo dei giovani appassionati. Infine la possente Ferrari 5 litri « 512 S » che partecipa al Campionato mondiale marche, autentico bolide in cui sono riassunti i più moderni progressi della affascinante tecnica da competizione.

Il 15 marzo Osaka ha solennemente inaugurato la grande Esposizione Universale, che si protrarrà fino al 13 settembre e che richiamerà, secondo le previsioni degli esperti, 40 milioni di persone. A questa folla, d'ogni Paese, lingua, razza e religione, il Giappone si presenta con un messaggio di alto significato: « Progresso ed armonia per l'Umanità », che vuole sottolineare, accanto ai valori tradizionali della cultura e del costume, l'apporto del progresso tecnico inteso come strumento di più elevato benessere sociale e di avvicinamento tra i popoli.

Osaka, sede dell'Esposizione, è la seconda città del Giappone, in ordine di grandezza, ed uno dei principali centri industriali ed economici dell'Oriente. L'area dell'Expo è di 3 milioni e 330 mila metri quadrati, divisa in tre zone, destinate rispettiva-

Two pavilions of bold architectural design have been erected to represent Italy at Osaka's EXPO, the great world exhibition which opened its gates on 15 March and is to run to 13 September, 1970.

Both pavilions house Fiat displays, one illustrating, through a series of images and data, the company's growth and its main product lines in the area of

フィアット

Così si scrive in giapponese la sigla Fiat. La traduzione è fonetica: i primi due segni servono infatti ad esprimere il suono FI, il successivo il suono A, il quarto serve a rafforzare il suono della consonante finale, l'ultimo è il suono T.

mente al settore simbolico, a quello dei divertimenti e a quello delle mostre vere e proprie.

Alla favolosa esposizione, che è la più grande fin qui tenuta nel mondo, e alla quale prendono parte 77 Nazioni, l'Italia partecipa con due padiglioni di ardita concezione architettonica, nei quali la Fiat è presente con una sintesi evocativa — per immagini e dati — dei suoi sviluppi e delle sue principali

land, sea and air transportation; the other exhibiting the giant 1,060 mm diameter cylinder of a new huge Fiat marine engine and the tiny cylinder of the 850 model, to signify the two poles of Fiat activity. Testifying to the beginnings of Fiat as a car manufacturing company is the exhibit of the first 3 1/2 HP engine of 1899.

For the occasion, Fiat has pro-

attività motoristiche per muoversi sulla terra, sul mare, nel cielo e nello spazio. Questa poliedricità produttiva Fiat è inoltre riassunta, a livello simbolico, dall'esposizione di un gigantesco stantuffo del nuovo motore marino Fiat con cilindri di 1060 millimetri di diametro, accanto allo stantuffo 850, mentre il cimelio di un altro motore, quello della prima vettura Fiat 3 1/2 HP, testimonia le origini della Società, settant'anni or sono.

E' stato anche, per l'occasione, edito un numero unico sulle attività Fiat, stampato in lingua inglese e giapponese e che sarà distribuito ai visitatori dei padiglioni italiani.

Così la mostra Fiat, esprimendo la realtà di oggi, sottolinea lo slancio dell'azienda, proiettata nel suo divenire che la conferma tra le forze più valide della nostra civiltà industriale.

duced a special English-Japanese publication illustrating the company's activity, for distribution to visitors at the Italian pavilions.

The Fiat displays are designed to convey, through the expression of today's reality, the dynamic projection of the company into the future and its position as one of the world's leading industrial enterprises.

ITALIA

L'Amministrazione delle Poste Italiane informa che è stato approvato un « programma supplemento di francobolli commemorativi e celebrativi per l'anno 1970 ».

Le emissioni sono 4 e cioè:
1) emissione celebrativa del 50° anniversario del volo Roma-Tokyo, effettuato da Arturo Ferrarin; (2 maggio)

2) emissione celebrativa dell'Universiade d'estate 1970; (26 agosto)

3) emissione celebrativa del Congresso del « Rotary International »; (9 novembre)

4) emissione commemorativa del musicista Saverio Mercadante nel centenario della morte.

Date di emissione (quelle di cui sopra sono soltanto indicative) composizione e caratteristiche delle singole emissioni saranno, come di consueto, rese note di volta in volta.

VATICANO

Il 16 marzo 1970 le Poste Vaticane hanno emesso una serie di francobolli in occasione della partecipazione della Santa Sede all'Esposizione Universale di Osaka.

La serie si compone di 5 valori per il complessivo importo di L. 320 su cinque soggetti diversi scelti per i disegni a colori di Tsugio Ogata.

Il valore da L. 25 rappresenta l'emblema dell'Expo 70. Quello da L. 40 rappresenta il Castello di Osaka con l'emblema dell'Expo 70. Quello da L. 55 riproduce il dipinto raffigurante la Vergine col Bambino opera del pittore giapponese Domoto con l'emblema dell'Expo 70. Quello da lire 90 riproduce il Padiglione Cristiano con l'emblema dell'Expo 70 e quello da L. 110 riproduce il monte Fuji con l'emblema dell'Expo 70.

I francobolli sono stampati in rotocalcografia.



NOTIZIARIO

Alla fine del mese di marzo 1970 è stata messa in distribuzione la seconda « Busta Novità » contrassegnata col bimestre « febbraio-marzo 1970 » e si sono anche compiuti i due mesi dalla messa in distribuzione della busta precedente: si raccomanda pertanto agli iscritti al Servizio Novità, che non avessero potuto ancora ritirare la Busta « novembre-dicembre 1969 e gennaio 1970 », a voler provvedere con la massima cortese sollecitudine.

LE RUBRICHE VARIE

consigli del medico

La dieta degli anziani

Si dice che buongustai si diventa con il crescere dell'età. E' certo che man mano che con l'età diminuiscono gli interessi per la vite di relazione, si affina il gusto e si apprezza meglio la qualità dei cibi.

Ma l'anziano è spesso anche portato ad aumentare la quantità dei cibi, come bisogno psicologico, più che fisico, legato, forse inconsciamente, al naturale istinto di conservazione.

Per questi motivi qualche consiglio sull'alimentazione degli anziani può essere utile.

Come principio generale l'anziano, parallelamente alla diminuzione della sua attività fisica, deve ridurre la quantità di alimenti. Si calcola che per un sessantenne il fabbisogno calorico medio è di circa 2.000-2.200 calorie per l'uomo e di 1.600-1.800 per la donna (contro i 2.500-3.000 ed i 2.000-2.500 dei soggetti adulti rispettivamente maschi e femmine).

Però per l'anziano sono essenziali le sostanze proteiche, in relazione alla maggior perdita di esse a causa della diminuzione dei poteri digestivi. In media gli occorrono circa 1 gr. e mezzo di proteine per Kg. di peso; la preferenza deve essere data alle proteine animali (carni). In pratica un anziano di Kg. 70 dovrebbe mangiare almeno 110-130 gr. di carne al giorno, sopperendo per il resto con le proteine contenute negli altri alimenti vegetali.

I grassi animali (burro e grassi delle carni) invece devono essere ridotti al minimo, poiché responsabili (veri o presunti) dell'arteriosclerosi. Il bisogno in grassi, che è calcolato per l'anziano in circa 1 gr. per Kg. di peso, deve essere coperto preferibilmente dagli oli vegetali. Dei 70 gr. di grassi occorrenti ad un soggetto di 70 kg., almeno 50-60 dovrebbero essere assunti, direttamente od attraverso i condimenti, come olio vegetale (olio di oliva o di semi).

Quanto alle sostanze glicidiche (zucchero, pasta, pane, riso, patate, farine in genere) esse nell'anziano devono essere ridotte a quel minimo indispensabile per sopperire alle circa 1.000 calorie che ancora mancano per coprire, insieme a quelle provenienti dalle proteine e dai grassi, il fabbisogno calorico necessario, di cui

si è detto. L'assunzione di questi alimenti deve essere anche qualitativamente equilibrata. In altre parole l'anziano deve mangiare ugualmente pane, pasta, riso, patate, farine, legumi ecc., riducendone proporzionalmente la quantità.

Un apporto maggiore di vitamine ha bisogno la persona anziana, perché nelle età più elevate si verifica di solito una eccessiva distruzione di esse ed una diminuita possibilità di immagazzinamento. Le vitamine C, quelle del complesso B, le vitamine K ed E sono quelle che più specialmente possono diventare carenti. Da qui l'opportunità di assumerle non solo dai prodotti naturali che le contengono (succhi di frutta, verdure fresche, ecc.) ma anche artificialmente dai prodotti farmaceutici del commercio.

Quanto ai sali minerali l'anziano ha particolarmente bisogno di ferro o calcio, elementi che può trovare facilmente nelle verdure.

Un utile avvertimento riguarda la preparazione dei cibi, che deve essere fatta nel modo più semplice possibile, senza troppi intingoli e salse.

Un vero buongustato del resto deve sapere apprezzare i caratteri organolettici naturali degli alimenti.

Dott. Enzo

moda

Anna Vanner deve con rammarico rinunciare alla sua apprezzata collaborazione a questa rubrica dell'« Illustrato Fiat » a causa dei suoi crescenti impegni di lavoro.

Ne siamo spiacenti e ringraziamo cordialmente la valorosa esperta e giornalista di moda anche a nome di tutte le nostre lettrici per la sua preziosa opera.

A Elsa Rossetti, anch'essa competente e valente giornalista di moda che da questo numero curerà la nostra rubrica, porgiamo un cordiale saluto di benvenuto.

Il tailleur primaverile

La varietà dei temi suggeriti dagli inventori della nuova moda ha creato un clima di incertezza circa la scelta del tailleur primaverile. L'interrogativo che interessa il mondo femminile riguarda soprattutto la lunghezza delle sottane definita ormai col termine meteorologico « variabile » per le mutevoli oscillazioni degli orli che fanno il saliscendi fra la mini (20 cm sopra il ginocchio), la midi (a metà polpaccio) e la media-temperata stabilizzata da esigenze di ordine pratico nonché estetico sulla misura moderata (poco al di sopra del ginocchio). Queste tre proporzioni di lunghezza apparse in tutte le collezioni dell'alta moda e del pret-à-porter se al primo momento possono sorprendere e provocare qualche confusione nelle idee, confermano chiaramente che oggi, nel campo dell'abbigliamento, la donna è libera di vestire in maniera diversa senza dovere sottostare, come accadeva in passato, a delle regole fisse imposte dalla voga del momento.

Dissipare il dubbio amletico del « corto o lungo? » non è un problema: porteremo la lunghezza che più si addice alla nostra figura fisica. Abbiamo timore di invecchiare con le sottane lunghe? E' presto risolta la paurosa questione: sceglieremo il modernissimo tailleur con giacca leggermente accostata appoggiata in vita che sfiora il fianco abbinata alla gonna corta appena svasata all'orlo. Per chi possiede una linea sottile e slanciata consigliamo l'abito a vita bassa, movimentato da pieghe piatte, completato dalla giacca lunga segnata dalla cintura. Attualissima è la formula sportiva della giacca tipo sahariana, caratterizzata dalle tasche e taschini a soffiato applicati, da portarsi con la sottana di linea diritta oppure marcata da due pieghe sul davanti.

Le giovani (è inevitabile) saranno suggestionate dal completo « midi »: in questo genere di abbigliamento esse scoprono una nuova moda, quella che le signore di mezza età collaudarono anni addietro. Le varianti per la lunghezza al polpaccio

sono molte e tutte valide se interpretate secondo gli schemi precisati da un taglio nitido, spoglio di fronzoli. Agile e disinvolte è il piccolo giacchino dalle spalle minute, il busto esile (quasi un bolero) accostato alla gonna diritta, abbottonata sul davanti con un alto spacco che scoprendo generosamente le gambe denuncia un compromesso fra mini e midi. Lo stesso tipo di giacchetta corta s'intona ad una sottana trattata in sbieco oppure interamente a godet.

In tema di colori predominano le tonalità pastello, dal rosa all'azzurro seguite dalla gamma delle tinte biscottate, dai gialli intensi, soleggiati e da qualche guizzo di rosso vivo. Tipico e intramontabile colore della primavera è il blu marine rischiarato dal fresco candore delle camicette, delle sciarpe e degli accessori: in questo contrasto fra bianco e blu si riflette da sempre l'eleganza che non conosce tramonto.

Elsa Rossetti

Fotografia dell'Ente Italiano della Moda.



Tailleur in tweed pettinato multicolore in pura lana. Giacca a doppio petto con cintura in vita di pelle marrone.

Scacchi

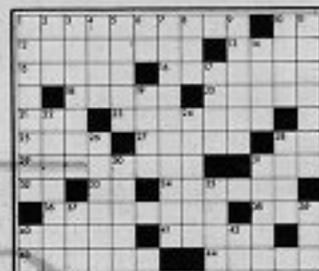
PROBLEMA N. 148



Il Bianco matta in due mosse.

Inviare la soluzione all'« Illustrato Fiat », Corso Marconi 10, 10109 Torino, entro 20 giorni dalla data di questo « Illustrato ». Fra i solutori saranno sorteggiati premi.

Parole crociate



ORIZZONTALI: 1. Armi da fuoco - 10. Iniz. di Settembrini - 12. Sono intelligenti e lavoratori - 13. Marca di sigarette - 15. Un ballo - 16. Guardiano - 18. Grande fiume dell'India - 20. Non aprir bocca (tr.) - 21. Nome di donna - 23. Si unisce al Tigri - 25. Un famoso comico - 27. Ladro di galline - 28. Adesso - 29. Un giocattolo - 31. Lunghi periodi di tempo - 32. Simbolo dell'osmio - 33. Pronome confidenziale - 34. Santi e salvi - 36. Pato alto - 38. Nome d'americani - 40. Il frame di Milano - 41. Isole del Tirreno - 43. La dea della bellezza - 44. Importante arteria umana.

VERTICALI: 1. Solo un pittore può fare il proprio - 2. Andata - 3. Arato... a mano - 4. Nome di donna - 5. Grande città della Francia - 6. Taranto - 7. Infiammazione del cervello - 8. Personaggio della « Turandot » - 9. Una stagione - 10. Elogio - 11. Aver fiducia nel futuro - 14. Sbocca nel lago Maggiore - 17. L'amico d'Oliver - 19. Uccello notturno - 22. Una spina... umana - 24. Fam. ponte di Venezia - 26. Una lega metallica - 28. Nome d'uomo - 30. Tapparo (tr.) - 31. Nome di donna - 35. Personaggio della « Cavalleria » - 37. Possessivo francese - 39. Possessivo italiano - 40. Nell'uovo - 42. Pronome personale.

Da « La Settimana Enigmistica ». Diritti riservati.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



PROBLEMA N. 147

Soluzione: 1. Tc4-f4.

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COMITATO DI REDAZIONE
Direzione Stampa e Pubblicità Fiat
10109 TORINO, CORSO MARCONI, 10
(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 3-12-53 - Resp. Giuseppe Arzico

Stampato il 6 aprile 1970
Roscato Cagnoli & C. Torino, Via Villar 2
PRINTED IN ITALY



I nostri bimbi



Tante cose di nostri dipendenti sono state di recente allietate daocchi rosa e da sorrisi azzurri. Diesso qui di seguito i nominifit del neonati. A tutti i papà e alle mamme ed ai piccini affettuosi auguri.

Sede Centrale — MARIA PAOLA, del p.i. Stefano AIMO; BARBARA, del p.ch. Bruno ALEOTTI; MARIA LAURA, del p.i. Renzo AMERIO; SILVIA, di Franco ARAGNO e Piera TRIOLO (Automobili Mirafiori); PIERO, di Gian Piero BERGAMASCO; PAOLA, del dott. Franco BEVILACQUA; GABRIELLA, dell'ing. Stefano BRIGNONE; LUCA, dell'ing. Giovanni BRUNELLI; PAOLA, dell'ing. Giampiero BRUSAGLINO; ELISABETTA, dell'ing. Giovanni CANTA; RAFFAELLA, di Adolfo COLOMBO; ALBERTO, dell'ing. Felice CORNACCHIA; CRISTINA, dell'ing. Vanni CORNAGLIA; DARIO, di Giuseppe FOGLIATO; GIUSEPPE, dell'ing. Pietro GAMBINO; MARCO, del p.i. Ferdinando GERLI; FILIPPO, dell'ing. Riccardo MARGARY; RAFFAELLA, di Giovanni MILANESI; MASSIMILIANO, di Italo MONTANI; GIANVITO, del p.ch. Giuseppe MORRETTA; ROBERTA, del p.i. Enzo NASTATI; ALBERTO, di Giulio NERI; IDA, della rag. Marisa NICOLA GENOTTI; CARLO, dell'ing. Gian Paolo PATETTA; LAURA, di Pier Giorgio PEIROLO e Anna Maria CAVEGLIA; ANDREA, del p.i. Pietro PETERINO; ENRICO, dell'ing. Luciano TOSI.

Automobili Mirafiori — MONICA, del p.i. Oreste BARETTINI; LAURA, del p.i. Agostino BRUNO; FRANCESCA, dell'ing. Francesco CASA; FABRIZIO, del p.i. Giuseppe ETERNO; DANIELA, di Elio FIORETTI; GILBERTO, di Giovanni GENNERO; DIEGO, del rag. Corrado LISFERA; LUCA, di Giovanni MAINA; ALBERTO, del p.i. Paolo MARTENA; STEFANO, del p.i. Osvaldo MASCHERANA; ARIANNA, di Giorgio NOSENZO; PATRIZIA, di Pietro PACE; MARCO, del dott. Diego PANNONI; ALESSANDRO, di Giovanni PELLECCIA; ARIANNA, del p.i. Carlo RISSO; MICHELA, di Silvio SAVINO; ELEONORA, del rag. Augusto SCRIBONI; ANDREA, di Secondo TESTA; VALENTINO, di Veniero VAGELLI.

Sezione Spa — VINCENZO, di Angelo ACUCELLA; MARISA, di Bruno ANDRIOLO; MARIA GIOVANNA, di Giuseppe BAGLIO; MAURIZIO, di Eligio BENDORICCHIO; STEFANIA, di Natale BERTOLINO; LAURA, di Giuseppe BRUGHITTA; VINCENZO, di Francesco CAMPENNI; ANTONIO, di Leone CANNIZZARO; EUGENIO, di Giovanni CARELLA; SANTINA, di Leonardo CELESTE; BARBARA, di Marco CERATO; MARIA, di Sebastiano CHIOSSO; LAURA, di Matteo CHIROLA; STEFANIA, di Rocco D'AQUINO; BRUNA, di Giuseppe ETERNO; FRANCESCA, di Umberto FALZONE; MAURO, di Giovanni FERRARESE; ANDREA, di Giovanni FERRARI; GIUSEPPE, di Antonio FRAGLIANO; GIUSEPPINA, di Giuseppe GARGANO; ANNAMARIA, di Salvatore LA PAGLIA; LUIGI, di Giuseppe LA ROCCA; CINZIA, di Giuseppe MARASCO; MASSIMO, di Giuseppe MICHELETTA TUNI; ANTONINO, di Giuseppe MILAZZOTTO; NAZZARENA PAOLA, di Giacomo NUGARA; ROBERTO, di Walter ODETTI; ROSANNA,



Enrico e Annamaria, figli di Dino Garbo (Sezione SPA)



Lucia e Giulia, figlie di Tommaso Rattalino (Automobili Mirafiori)



Pasqualina e Annamaria, figlie di Vincenzo Borrelli (Automobili Mirafiori)



Maurizio e Claudio, figli di Luigi Zanchetta (Sezione Osa)

di Mario ORSILLO; LUISA, di Rocco ORSINI; MAURIZIO, di Francesco PACINO; SILVIA, di Francesco PADOVAN; STEFANIA ROSA, di Marcellino PAGLIETTA; MARCO, di Pietro PALOTTO; MASSIMO, di Mario PIUMATTI; MAURIZIO, di Biagio POMA; RITA, di Mario RAINO; GRAZIELLA, di Salvatore RANDAZZO; MAURO, di Livio REDIERI; ANTONELLA, di Emanuele ROAGNA; MARCO, di Sergio ROLANDO; MAURO, di G. Battista RUDINO; FRANCO, di Corrado SCALESE; ROSA, di Gaspare SCIACCA; ANNA FRANCESCA, di Giovanni SERAFIN; SELENA, di Bruno SINICO; FRANCESCA, di Giovanni SOLA; AGOSTINO, di Nicola TAMBONE; UGO GUIDO, di Adino TOMASIN; FABRIZIO, di Diego VALENTI.

Sez. Fonderie e Fucine — ORNELLA, di Matteo ALBERTO; LUCIANA, di Domenico ANGILETTA; MARINA, di Giuseppe ARNAUDO; SALVATORE, di Raffaele BARRA; NADIA, di Gianfranco BARILLO; SILVIA, di Carlo BELLORA; DANIELA, di Antonio BENOTTO; BARBARA, di Germano BEORDO; SERGIO, di Vincenzo BONETTO; GIANLUCA, del p.i. Bepino BRIZZOLARI; ANNA, di Francesco BRUNO; MASSIMO, di Giovanni CAPELLA; LUCA, di Giuseppe CANALE; FRANCO, di Giuseppe CASSETTA; PASQUALE, di Giuseppe CILANO; RAFFAELE, di Mirio CHIODI; PASQUALE, di Rocco CLAP; MAURIZIO, di Giovanni COMIN; STEFANIA, di Sebastiano CONTERNO; ELENA, di Aldo DALMASSO; NATALINO, di Carmine DE BIASE; MIRENA, di Andrea DE GENNARO; GIOVANNI, di Luigi D'EMILIO; FABRIZIO, di Pietro FERRETO; STEFANO, di Luigi FINOTTO; FRANCA, di Luigi FORTUNATO; RENATO, di Bartolomeo GALLESIO; SABINA, di Gian Piero GARELLI; PATRIZIA, di Faustino GARNERO; CRISTINA, di Mario GIORDANO; BRUNO, di Domenico GRECO; MARIA GISELLA, di Antonio GUATTERI; TIZIANA, di Bruno MAERO; ANNA MARIA, di Vincenzo MAURO; MARIA TERESA, di Antonio MARASCO; WALTER, di Pietro MARENCO; MASSIMO, di Elio MARROCU; CELESTINO, di Fortunato MARTINELLO; FABIO, di Enzo MASTRACCO; GABRIELE, di Gerardo MAZZONE; MARCO, di Angelo MENEGHINI; DANIELA, di Onorato MICHELIS; PAOLA, di Domenico MINNITI; MARIA ANTONELLA, di Vito MONACO; DINO, di Matteo MONTA; CLAUDIO, di Luigi MURADOR; ROSALBA, di Carlo MURIALDO; PAOLA, di Antonio MUSERRA; CATERINA, di Vincenzo NAPOLI; GIOVANNI, di Vittorino OBERTI; SANDRO, di Lucio PAGANOTTO; AGNESE, di Giuseppe PALUMBO; DANIELA, di Michele PANSÀ; ANNA, di Angelo PAVAN; FRANCA e RINA, di Francesco PERLO; ALESSANDRO, di Luigi PETTITI; ANTONIETTA, di Nicola PICCIRILLO; DIEGO, di Tarcisio PIRROBON; FILIPPO, di Nicola PISCHELOLA; ANTONELLA, di Renato PONZI; DAVIDE, di Carmine RICCI; SALVATORE, di Antonio SALERNO; ANNA RITA, di Michele SANSANELLI; MAURIZIO, di Gennaro SARLO; LUCIANO, di Carlo SCARPATI; ANNA, di Giacomo SERIOLI; ANNA MARIA, di Pietro SCIORTINO; ROBERTO, di Giuseppe SCLAVERANO; SIMONETTA, di Franco SERRE; PATRIZIA, di Gennaro SCAMMATO; SAVINO, di Giovanni SIMBIOLO; LUCIA, di Nicola SPALLETTA; TINA, di Mario SPITALETTA; SILVIA, di



Marco e Claudia, figli di Zelio Meaglia-Piano (Sezione Osa)



Luigina e Antonio, figli di Angelo Meoli (Automobili Mirafiori)



Michele e Giovanni, figli di Sebastiano Palumbo (Sezione Ages)



Gianluigi e Fabrizio, figli di Adelfo Dagna (Sezione Fonderie, Gestione Acciaierie)

Mario SURRA; MARIA, di Francesco TARZIA; MARIA TERESA, di Carmelo TOSCANO; FABIO, di Aldo TAVAGLIO; ANNA MARIA, di Pier Luigi VACCARONE; LOREDANA, di Antonio VIRGA; IGNAZIO, di Paolo ZAPPATA.

Sezione Grandi Motori — CLAUDIO, di Giuseppe BELCI; ROSA, di Michele BILANZUOLI; PAOLA, di Franco BOCCARDO; CRISTINA, di Renato BROGLIATTI; MAURA, di Silvio CANAVESE; MASSIMO, di Benito CORRIERO; GIANPAOLO, di Mario CULLA; STEFANIA, di Riccardo GERMENA; CRISTINA, di Vittorio GIUCCOLI; LUCA, di Paolo LONGATO; ROSARIA, di Alessandro LORUSSO; LUCA, di Luigi MIOLA; MASSIMO, di Giovanni PATRUCCO; ROBERTO, del p.i. Giovanni ROLLE; MARA, di Carlo SCAGLIONE; PAOLA, di Gianfranco SCHIAVINO.

Sezione O.S.A. — ROBERTO, di Mario AMOROSO; ADELINA, di Daniele AMBROSIO; BARBARA, di Enrico ARMONE; NATALIA, di Filippo BATTISTA; MARIA GRAZIA, di Sergio BURZIO; ANTONIO, di Domenico CATALDO; ANTONIO, di Leonardo CIARMOLI; STEFANO, di Giuseppe COLOMBO; VITTORIO, del p.i. Giuseppe CONGIO; GIANLUCA, di Francesco CUSA; ANTONIO, di Sebastiano D'ELIA; GIUSEPPE, di Giovanni GIUNTA; WALTER, di Savino LUPO; LAURA, di Mario LUCIANO; FRANCESCO, di Vincenzo MAVILIA; MARCO, di Giovanni MARELLA; STEFANIA, di Gilardo MANCINI; GIOVANNA, di Sebastiano MARCHESI; ROBERTA, di Silvano MOBO; ROBERTO, di Rodolfo NICOLETTI; ANGELA, di Salvatore NICOSIA; MAURIZIO, di Ermilino PIRAS; SALVATRICE, di Giuseppe PRESTIANNI; ROSSANO, di Antonio RUZZA; MARCO, di Antonio SALEMI; BARBARA, di Angelo SCARINGELLA; ELIANA, di Quirico SEMERARO; ACHILLE, di Renzo SILLANO; ROSSELLA, di Francesco TRICHILO; ANDREA, di Giuseppe VISENTIN.

Direz. Ricambi — FRANCESCO, di Giovanni BARTOLO; ROSA, di Vincenzo LEVATO; RAFFAELLA, di Michele GIANINI; MIRIAM, di Nicola MIULI; PASQUALINO, di Sebastiano MARTONE; DEBORAH, di Paulino DESTRO; ANTONIETTA, di Vito GRECO.

Sezione Ricambi — MAURO, di Francesco CARPIOLO; ERMANNINO, di Ettore COMOGLO; EMANUELA, di Orazio RAGUSA; MARIA, di Giovanni LEVELI; MASSIMILIANO, di Giuseppe DESTRO; DANTE, di Bruno ARNOLDI; BEATRICE, di Adolfo COLOGNESE.

Sez. Officine di Rivalta — FEDERICA, dell'ing. Giovanni ALLIA; CRISTINA, di Mario AMEDEO; FRANCESCA, di Dario CASADONTE; FABRIZIO, del geom. Tommaso LUPO; MAURO, di Giuseppe VALLERO; MAURO, dell'ing. Remo VILLA.

Sez. Costruz. e Impianti — UMBERTO, del geom. Andrea

(continua e pagina seguente)

I nostri bimbi

(segue dalla pagina precedente)

AGHELMO; MASSIMO, di Roberto MARONE; CRISTINA, del p.i. Osvaldo MERLO.

Sez. Materiale Ferroviario — SIMONE, di Francesco SOAVE.

Sez. Prod. Ausiliarie — MARIA GRAZIA, del p.i. Giuseppe OMEDE; VIVIANA, di Francesca QUARIO GRANA.

Sez. Motori Avio — BARBARA, di Franco DOVETTA; MASSIMILIANO, di Ercole GREGORI.

Sezione Ages — MONICA, del p.i. Gabriele GREMO.

Sezione Vellivoli — EMANUELE, di Francesco ACHILLE; RODOLFO, del rag. Giovanni Battista BRAZZALE; GIANPIETRO, di Mario COSSU; SILVIA, di Luigi LONGO; MAURO, di Luciano NEPOTE; MARCO, di Ruggero VENERUSSI.

Filiale di Torino — FEDERICA, di Gianluigi PAPE' DI VALDINA.

Sezione Ferriere — SILVIO, di Giuseppe FABRIS; LUCA e STEFANO, di Giuseppe VERONESE; LAURA, del p.i. Pier Domenico VICO.

Sez. Stab. di Avigliana — MAURIZIO, di Leo POLCO; LUCA, di Rinaldo GIORGINO.

Stab. Off. di Stura — WALTER, di Bartolomeo ALPIGNANO; SALVATORE, di Domenico BASTA; GERMANO, di Ersilio BARBA; MASSIMILIANO, di Nicola D'URSO; FABRIZIO, di Annino DI BONAVENTURA; PAOLA, di Michele DE MICHELI; INES, di Fernando FILONI; ORLANDO ed ANGELO, del p.i. Nicola MAPPA; ROBERTA, di Paulino MARTINELLO; DANIELE, di Bernardino MURA; SABRINA, di Giovanni SORGARELLO; FRANCO, di Giovanni SARACCO; LUCA, di Giorgio TESSITORE.

Sezione Metalli — PAOLA, di Oronio BAUSANO; SILVIA, di Giovanni ARTUFFO.

Sez. Off. Marina di Pisa — CRISTINA, di Francesco BACCI; CLAUDIO, di Danilo BULLO; ANTONIO, di Domenico CASISSA; RAFFAELE, di Tommaso DE SILVIO; LUISA, di Valentino DONATI; ALESSANDRO, di Mauro GALASSI; LEONARDO, di Carlo MACCIONE; ALICE e ELENA, di Nilo MARINI; GIACOMO, di Bruno MARZO; FRANCESCA, di Luciano PAOLICCHI; ALESSANDRO, di Flavio PRETOLANI; BARBARA, di Giuseppe RONDINELLI; GIANLUCA, di Livio SIMONCINI; MARCO, di Giampiero TAMARRI; FRANCO, di Boris TERUZZI.

Sez. Officine di Modena — PAOLA, dell'ing. Paolo APPOGETTI; ANTONELLA, di Mario ARLETTI; ANDREA, di Mario BELLINELLI; RITA, di Giuseppe BERSELLI; DAVIDE, di Luigi BORGHI; SABRINA, di Pietro BUCCIARELLI; BARBARA, del p.i. Luigi FERRANTE; MONIA, di Enzo GRANDI; LUCA, di Giorgio LENZI; ANDREA, di Giuliano NICOLINI; LORETTA, di Giorgio PALMIERI; FABIO, di Lorenzo PINOTTI; GIAN LUCA, di Renzo STRADI; PIERO, di Umberto TONI; MONICA, di Andrea TUMBARELLO; MARINA, di Giovanni VINCENZI.



Mario e Sabrina, figli di Gian Luigi Boncompagni (Sede Centrale)



Massimo, figlio di Aldo Rostagno (Automobili Mirafiori)



Anna Maria, figlia di Domenica Chiantello (Sezione Ages)



Silvano, nipote di Alba Clerici (Sezione Fonderie e Fucine)

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



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

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

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

I voli Torino-Roma e ritorno si compiono in giornata: convocazione all'Air Terminal in via Gobetti 10, Torino, alle ore 06.00. Partenza dall'aeroporto di Caselle alle ore 07.00, arrivo a Roma (Fiumicino) alle ore 08.05. Ritorno: convocazione all'Air Terminal in via Giolitti 36, Roma, alle ore 20.00. Partenza dell'aereo da Fiumicino alle ore 21.00, arrivo all'aeroporto di Caselle alle ore 22.10.

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

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

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

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

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

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

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

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

Cognome e nome

Data di nascita
(giorno - mese - anno)

Impiegato Operaio - Sez. di appartenenza
(indicare con crocetta la voce che interessa)

Indirizzo di casa - Via

Celibe Coniugato
(indicare con crocetta la voce che interessa)

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

Data preferita per il viaggio

(Da spedire, su cartolina postale, entro il 10 maggio 1970).

ILLUSTRATO FIAT NELLE FAMIGLIE

ANNIVERSARI DI MATRIMONIO



I coniugi Maria e Agostino Francone (Anziano Fiat, Premio Fedeltà), foto 1; Orsola e Michele Roagna (Anziano Fiat, Premio Fedeltà), foto 2, hanno celebrato il cinquantesimo anniversario di matrimonio.

A questi coniugi felici i più fervidi auguri di «Illustrato Fiat».

NOZZE

Sede Centrale — p.i. Bruno RASETO; geom. Luciana CONTI; rag. Silvana TONELLA; p.i. Massimo SBRANA; Franco RICHIARO; ing. Dario POGGIO; dott. Fabrizio PEPE; Carlo MARCELLINO; Silvana LENZA; p.i. Umberto POSSATI; p.i. Graziano CECCONI; dott. Pier Corrado BASAGNI; p.i. Franco ROSSI; dott. Mauro REPETTO; ing. Giovanni LOTTI; Paola ALESSIO con il rag. Vincenzo BARELLO; Giancarlo MUSO; rag. Nevia MITTON; p.i. Mario MATE; Federico CORDERO; Maria VEGEZZI BOSSI.

Filiale di Torino — Gillo POZZO.

Sezione Ferriere — p.i. Lorenzo ALESSI; Eida COGERINO.

Sezione Fonderie e Fucine — p.i. Wladimiro ZEN; p.i. Francesco RULPI; Carlo BRUZZONE.

Automobili Mirafiori — p.i. Pier Luigi BURKLO; rag. Maria Luisa CORDARA; Maurizio PRACCA; dott. Giovanni ANGIONI; ing. Edgardo FAVALORO; Antonio GAVIGLIO.

Sezione Officine Sussidiarie Auto — Piero PIANO; Silvana CAGLIKRI con il p.i. Stefano AMOSO (Sede Centrale).

Sezione SPA — Franco SCHIERANO.

Sezione Vetivoli — ing. Filippo LANZAROTTO; Nadia PORNELLO; ing. Tullio BORELLI; dott. Ottavio TORNANI.

Sezione Produzioni Ausiliarie — p.i. Aldo OPALIO.

Direzione Ricambi — rag. Giuseppe CAGNASONE.

Sezione Costruzioni e Impianti — Rosanna GIRONI con Gino ALGERINO STICCA; Giacomo CUCINOTTA; Piero GAUNA.

Sezione Officine Marina di Pisa — Giovannino GHELLI; Attilio BACCIARDI; Florio CECCARELLI; Giancarlo ARRIGHI; Saverio SCARLATTI.

Sezione Officine di Modena — p.i. Dionigio SOLIERI; Gian Franco SCIANTO; Roberto SERAFINI; Gian Carlo MELLI; Giuliano FRIGNANI; Luciano SPELONCHI; Giorgio TALASSI; Ezio VENTURELLI; Tomaso TURBINI; Bruno LAMPUGNANI; Francesco ZINI; Franco GIANASI.

Comm. Emilio Martinotti



E' scomparso a Torino il 15 marzo scorso a 78 anni, essendo nato il 4 marzo 1892 a Occhieppo, nel Biellese. La vita di Emilio Martinotti fu una vita feconda di opere, grazie alla sua genialità di progettista, che ebbe ampio sviluppo alla Fiat nell'arco di un quarantennio e successivamente quale apprezzato Consulente.

La carriera di Martinotti ebbe inizio alla Fiat nel 1923 quando, già apprezzato progettista, venne assunto dall'Avv. Cavalli, che era allora il Direttore degli Uffici Tecnici Fiat (dobbiamo ricordare che Emilio Martinotti era già stato alla Fiat per un anno giovane disegnatore prima del servizio militare di leva nel 1912). Egli passò poi con l'ing. Zerbi e nel 1929 venne promosso dirigente; con questa qualifica collaborò con Tranquillo Zerbi alla realizzazione dell'au-

totelaio della Balilla. Pure opera del Martinotti è l'autotelaio della vettura 1500 nella sua prima versione.

Nel 1935 venne chiamato alla SPA a capo dell'Ufficio Veicoli e Applicazioni Speciali. Sotto la sua direzione furono realizzati i veicoli militari che la SPA ha prodotto in quel periodo per l'Esercito.

Il 1° gennaio 1943 venne promosso Capo servizio e nel 1945, sospesa la produzione bellica, venne incaricato di dirigere l'Ufficio Trattori e Veicoli speciali della Direzione Tecnica Progettativa, incarico che svolse fino al dicembre 1959, epoca in cui lasciò il servizio attivo con il grado di direttore di servizio.

Dal 1943 al 1959 nacquero, sotto la sua direzione, la famiglia dei trattori tipo 690 e 601 a ruote e a cingoli. Carò l'ammodernamento del trattore tipo 50 e tutta la serie da esso derivata.

Nel periodo 1948-49 il comm. Emilio Martinotti fornì anche una preziosa collaborazione alla Società OM per la realizzazione del telaio e della trasmissione dell'autocarro «Leoncino».

Dal 1° gennaio 1960 Consulente della Società ebbe ancora modo di dare all'Azienda il contributo efficientissimo del suo alto valore di tecnico e di progettista e della sua grande esperienza al Centro Tecnico Trattori. Collaborò anche con spirito di amicizia al Centro Storico Fiat per il ripristino di un esemplare della prima vettura Fiat 3½ HP del 1899 la quale inaugurò tra l'ammirazione del pubblico internazionale presente il Traforo del Gran S. Bernardo, nel 1964.

Nel ricordare l'opera del comm. Emilio Martinotti e testimoniando il largo rimpianto che la sua scomparsa ha lasciato tra quanti, amici colleghi collaboratori, lo avevano conosciuto, «Illustrato Fiat» rinnova alla vedova signora Maria, alla figlia signora Giannella Benalli, al figlio ing. Alessandro Martinotti, direttore della SPA e ai familiari tutti profonde sentite condoglianze.

LUTTI

Sono recentemente scomparsi: (11-2-1970) la Signora Maria Salera n. Vesco, madre del Dott. Enzo SALERA, Direttore della Filiale Fiat di Bologna; (12-2-1970) la Signora Anita De Gregori n. Ruffino, madre dell'ing. Carlo DE GREGORI, Dirigente alla Direzione Ricambi; (25-2-1970) il Dott. Fulvio Ripamonti, padre dell'ing. Sergio RIPAMONTI, Dirigente alla Direzione Commerciale Autoveicoli Italia; (26-2-1970) il Cav. Paolo Ricca, padre dell'ing. Angelo RICCA, Direttore della Fiat Australis; (3-3-1970) la Signora Adalgisa Ferrero in Dogliotti, madre del Dott. Renzo DOGLIOTTI, Vice Direttore alla Direzione Partecipazioni Servizio Gestioni Estero; (3-3-1970) il Signor Francesco Cagna, padre dell'ing. Alessandro CAGNA, Dirigente alla Direzione Assistenza Tecnica Autoveicoli; (8-3-1970) la Signora Bianca Mattalia ved. Viale, madre del Dott. Giuseppe VIALE, Dirigente alla Sezione Motori Avio.

Attilio BERARDI, Ermanno FERROGLIA, Ignazio PALLAVICINO, fratello di Paolo e Carlo Alberto PALLAVICINO (Filiale di Torino, Sede Centrale); Luciano CANAVERO (Sez. Fonderie e Fucine); p. ch. Marco CAVALLO; rag. Silvio Virgilio SCARFONE (Automobili Mirafiori).

La madre dell'ing. Aurelio LAMPREDI; il padre di Giovanni CHIRIOTTI; il padre del p.i. Giuliano BIANCO; il padre di Piero SANSONE; la madre di Francesco GALEYTO; il padre di Giuseppe CAVIGLIASSO; il padre del p.i. Giuliano MORACCHINI; il padre del p.i. Ferdinando DI CENTA; il padre di Luciano ARICCO; il fratello dell'ing. Costantino VALLI; il padre di Vincenzo SALERNI; la madre del rag. Giovanni BRUNELLI; il padre del geom. Alessandro SGAVICCHIA; il padre di Franca VILLA SAVORETTO; la madre della rag. Maria CARIGNANO; il padre del p.i. Domenico VIOLINO; la madre del rag. Federico CORTE; il figlio del p.i. Aldo COSTELLI; il fratello di Vera CASTALDI CARTEI; il padre di Alfredo CARENA; la moglie di Giovanni ARGENTON; il padre di Renato CARMAGNOLA; il padre di Cesare GHELLER; il padre di Roberto MAJ; il padre di Domenico PERRINO; la madre di Maria BIMA ZANCHETTA (Sede Centrale).

La madre di Giovanni CATTANEO; il padre di Alessandro SANTAMARIA; il padre di Carlo SCAGLIA (Sezione Ferriere); il padre di Franco BAZZINELLI (Sez. Stabilimenti di Avigliana); il padre di Ubaldo BARDE; il fratello di Eraldo CRESTO; la sorella di Luigi CASARIN; il padre di Giuseppe CIULLA; la madre di Angelo CENA e di Emilia CENA (Sez. Ages); il padre di Leonarda PETRONILLO SANTORO; il padre della rag. Gabriella ROSELLI; la madre di Domenico GROPPO; il padre di Enigi STACOTTO (Sez. Fonderie e Fucine).

Il padre di Dario CASTAGNA; il padre di Michele SIMONELLI; la madre della rag. Maria LANO FILIPPELLO; la madre di Renato TESTONI; la sorella del geom. Romolo PERESSINI; il padre di Giuseppe CIVALLERI; il padre di Giuseppe PALLONE; il padre del p.i. Adriano MONFRINO; la sorella del geom. Oreste PESCARMONA; il padre di Carlo FORNO; la madre di Giuseppe GHILLIA; il padre di Paolo IORIO; la madre di Augusto SORRISO; il padre di Francesco FOGLIATO; la madre di Anna QUAGLINO DE TOMATIS; il padre di Maria Luisa CORIO; la figlia del geom. Aldo CASSOTTA e di Franca FRANCESCHINI CASSOTTA; il padre della rag. Antonina LEONE; la madre di Ada ALLARIA SANGUINETTI (Automobili Mirafiori).

Il padre del geom. Roberto LUBIATO (Sez. Officine di Rivolta). Il padre di Berto RAPETTI; la moglie di Mario CREPALDI (Sez. Officine Sussidiarie Auto). Il padre di Ermelia MASI CERVELLI e del Geom. William CERVELLI (Sez. Vellivoli). Il padre di Esterina BARENGO VOLPATO; il padre di Ornella ROSTAGNO; il padre di Giovanni NUCIFORA; la madre di Mario RASTALDO (Sezione Spa).

La madre di Pietro CURTI; il padre di Bruno CASTAGNO; la madre del p.i. Giulio MORASUTTI (Stabilimento Officine di Stura). Il padre di Giovanni Battista ANGLIESIO (Sez. Motori Avio). La madre del p.i. Luigi MOSCONI; la madre di Giovanni MARIETTA; la madre di Maria Maddalena ARMANINI CAUCINI; il padre di Valentino CAPATO (Grandi Motori). Il padre di Michele TRUMP (Sez. Materiale Ferroviario). Il padre della rag. Laura ZILLE TORELLO (Direzione Ricambi). Il fratello del geom. Giuseppe LA ROCCA; la madre di Giorgio SOLLI (Sez. Costruzioni e Impianti).

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

Ing. Vittorio San Pietro



E' scomparso il 4 marzo scorso, a Sanremo, l'ing. Vittorio San Pietro, Direttore Fiat presso la Direzione Commerciale della Divisione Aviazione.

Era nato a Torino nel 1908 e faceva parte della Fiat Aviazione dal 1953. Aveva conse-

guito la laurea in Ingegneria Industriale Meccanica presso la Scuola di Ingegneria di Torino nel 1931 e successivamente aveva intrapreso la carriera militare nel corpo del Genio Aeronautico. Brillante ufficiale, aveva prestato servizio presso Enti e Unità dell'Aeronautica Militare, sempre distinguendosi per le sue doti e ricevendo diverse decorazioni in riconoscimento del suo valore.

Dopo la seconda guerra mondiale aveva lasciato il servizio attivo con il grado di Tenente Colonnello.

Alla Fiat ricoprì importanti incarichi, sempre svolti con competenza e zelo. Nel 1965 era entrato a far parte del Consiglio di Amministrazione dell'Associazione Industrie Aerospaziali (A.I.A.).

La sua scomparsa ha profondamente addolorato quanti ebbero modo di conoscerlo e di apprezzarne le qualità e il senso di calore umano che emanava dalla sua personalità.

L'«Illustrato Fiat» nel commosso ricordo dell'ing. San Pietro rinnova alla famiglia le espressioni del più profondo cordoglio.

Giovanni Campigotto

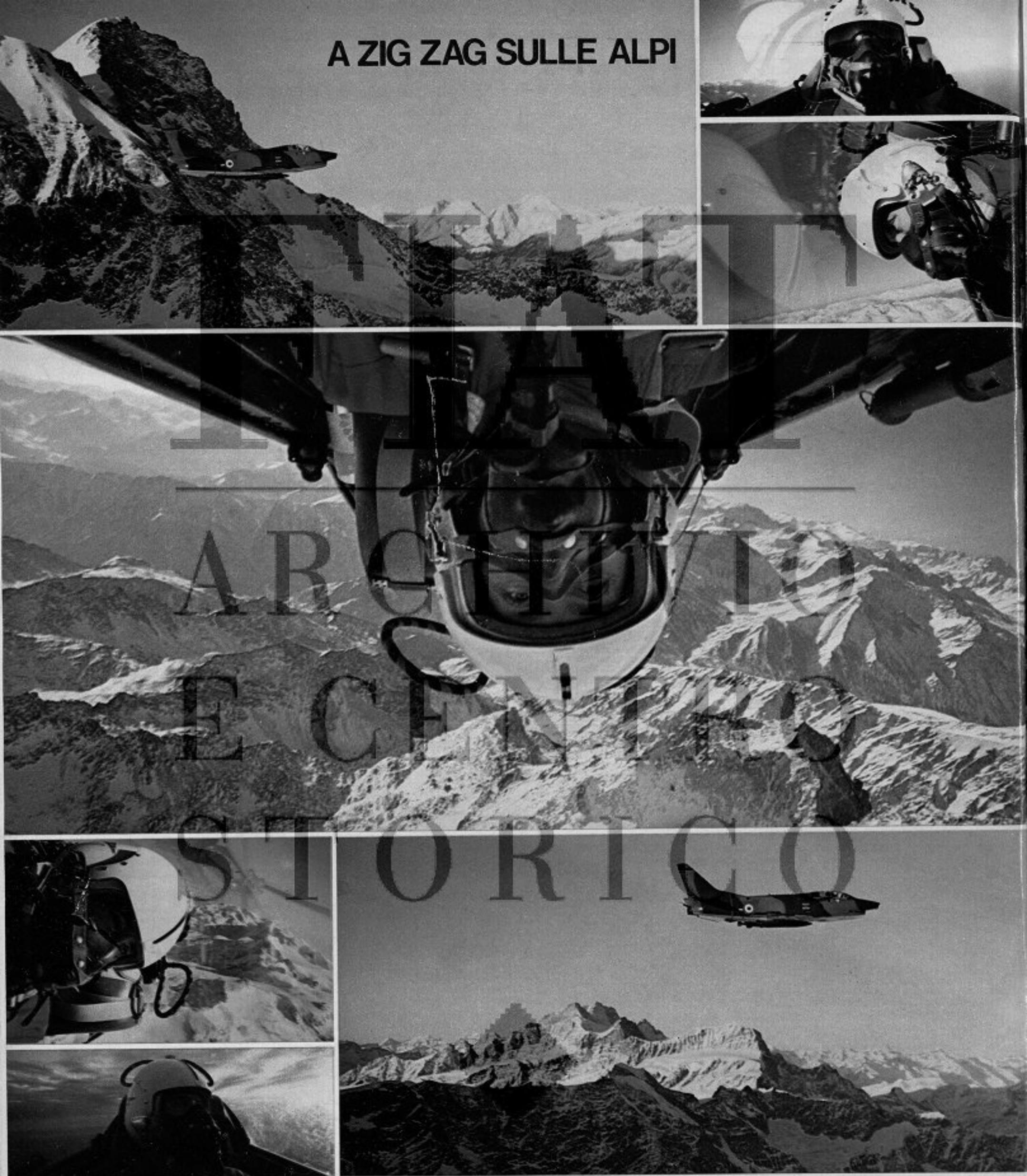


E' mancato il 27 febbraio, a seguito di infortunio sul lavoro avvenuto il 13 dello stesso mese, il sig. Giovanni Campigotto, allievo Capo Squadra alla Sezione Meccanica di Mirafiori.

L'incidente si era verificato presso una macchina attrezzata per l'equilibratura automatica degli alberi a gomito, il cui braccio di alimentazione e scarico si era inceppato e sul quale l'allievo Capo Squadra era intervenuto alla ricerca del guasto.

Ottimo lavoratore, stimato dai superiori e dai colleghi, il sig. Campigotto ha lasciato un sincero rimpianto. Alla vedova, signora Maria e al piccolo Riccardo, «Illustrato Fiat» rinnova sentite condoglianze.

A ZIG ZAG SULLE ALPI



Il fotoreporter Angelo Cozzi ha recentemente realizzato per la « Domenica del Corriere » una serie di originali e impresse immagini del velivolo a getto Fiat G 91 Y, in volo sulle Alpi. Eccone una selezione, che pubblichiamo per gentile concessione del giornale.

Nella prima alba, con una temperatura esterna di 20 gradi sotto zero, il Comandante Sanseverino inizia uno dei numerosi voli di collaudo con un Fiat G 91 Y sulle Alpi Occidentali. La foto ritrae l'aereo in un passaggio tra il Rosa e il Cervino.

La missione odierna prevede diverse evoluzioni. Ecco il pilota che, nel corso di strette virate a poche decine di metri dalle pareti montane, inclina l'aereo e procede in volo rovesciato. Nelle manovre all'interno delle vallate il pilota sopporta aumenti del proprio peso corporeo fino a sette volte.

Quando le verifiche in programma sono state assolute, il Comandante Sanseverino ritorna all'aeroporto di Caselle. Il G 91 Y sorvola un'ultima volta la catena maestosa delle Alpi.