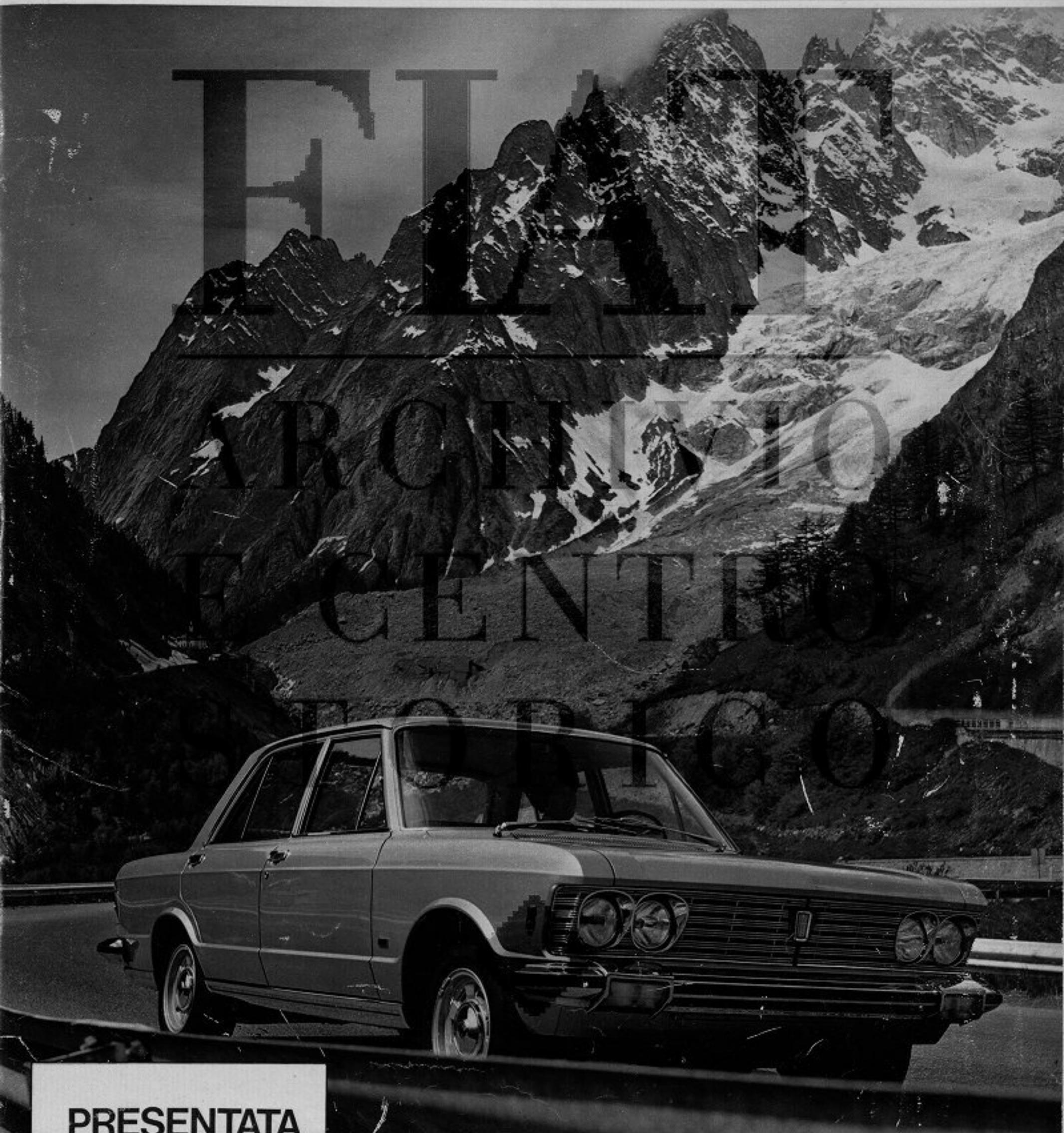


# ILLUSTRATO FIAT

Anno XVII - N. 6

PERIODICO MENSILE

Giugno 1969



**PRESENTATA  
LA FIAT 130**

La Fiat 130, la grande berlina di prestigio, è stata presentata in Italia dopo un intenso programma di prove predisposte per i giornalisti di tutta Europa, su un percorso internazionale alpino, attraverso zone turistiche di rinomata bellezza. Il percorso, che includeva i trafori del Gran S. Bernardo e del Monte Bianco, si è sviluppato per circa 400 chilometri in Italia, Francia, Svizzera ed ha offerto le migliori possibilità per apprezzare le doti di guida e di viaggio della vettura.

Vacanze più sicure con l'assistenza Fiat-Aci

# Officine di riparazione mobili al seguito di otto milioni di auto



Gli umoristi non furono benevoli con le prime automobili. Nelle loro vignette si sfogarono a disegnarle trascinate da due buoi. O da un somaro. A credere agli umoristi dell'inizio del secolo, l'automobile aveva sempre qualche guaio o — come si diceva allora — era continuamente in «panne». Usciva, correva per qualche chilometro, si rompeva e veniva riportata a casa dalle bestie di una stalla. Sembrava che non ci fosse futuro per la automobile.

Ma gli umoristi sono stati smentiti dalla realtà odierna. Basta guardarsi attorno. Auto dappertutto. E si calcola che quest'estate otto milioni, e forse più, di italiane e di straniere viaggeranno sulle nostre strade. In corsa per la lunga vacanza o per la gita di un pomeriggio. Per nessuno il viaggio sarà un'incognita: oggi le macchine sono sicure. Ma se per disavventura sull'autostrada o sulla strada di grande

comunicazione avrà un guasto sarà pronta una speciale assistenza mobile. Sarà come viaggiare sapendo di avere alle spalle un'officina, un'elettrauto e una stazione di rifornimento.

Anche quest'anno, infatti, per il quinto consecutivo, riprende su tutte le autostrade italiane la «Assistenza Vacanze», il servizio mobile di soccorso agli automobilisti organizzato dall'ACI in collaborazione con la Fiat. Oltre a questo servizio in abbinamento all'ACI, la Fiat potenzia quest'anno, in forma autonoma, un analogo servizio su molti tratti di strade statali di maggior traffico e di particolare interesse turistico.

Complessivamente, dal 1° giugno al 30 settembre un'ottantina di autofurgoni «Fiat 600 T» pattuglieranno 2870 km. di autostrade e 1100 km. di strade statali. Hanno in dotazione parti di ricambio, attrezzi per riparazioni anche d'impegno, lubrificanti, liquido

di raffreddamento motore, carburante. L'assistenza — sulle autostrade e sulle «statali» — è prestata a tutti gli automobilisti. Viene effettuata a prezzi di listino per i ricambi, mentre per la mano d'opera è chiesto un «diritto di chiamata» di lire duemila, ridotto a mille per i soci dell'ACI e del Touring Club. Per i turisti stranieri la mano d'opera è gratuita. I clienti Fiat con vettura in garanzia usufruiscono del servizio gratuito completo. Il servizio «Assistenza Vacanze» integra il servizio di soccorso ACI sempre operante e la diffusa rete assistenziale Fiat predisposta lungo le autostrade e i principali percorsi. L'importanza di questo servizio mobile è evidenziata da questo dato: nell'estate passata ha soccorso oltre 42 mila auto «in panne». Gli umoristi di sessant'anni fa questo non l'avevano previsto. E insistevano a disegnare automobili tirate da una coppia di buoi.

L.C.

## Ateliers mobiles au service de 8 millions de voitures

Cette années également, pour la cinquième fois consécutive, le service «Assistance Vacances» reprend à fonctionner sur les autoroutes italiennes. Il s'agit d'un service mobile de secours aux automobilistes organisé par l'ACI (Automobile Club d'Italie) en collaboration avec Fiat. En plus de ce service effectué avec l'ACI, la Fiat développe encore cette année, de manière autonome, un service analogue sur de nombreux tronçons de routes nationales à grand trafic et relevant un intérêt touristique particulier.

Au total, du 1er Juin au 30 Septembre c'est environ 80 fourgonnettes Fiat 600 T qui patrouilleront 2870 km. d'autoroutes et 1100 km. de routes nationales. Les voitures-ateliers sont équipées de pièces détachées, d'outils nécessaires aux réparations même importantes, lubrifiants, liquide de refroidissement moteur, carburant.

L'assistance sur les autoroutes et les routes nationales est donnée à tous les automobilistes italiens et étrangers roulant à bord de voitures de n'importe quelle marque. Pour les touristes étrangers la main d'œuvre est gratuite.

## Mobile Workshops in the wake of eight million cars

For the fifth year in succession, the «Holiday Service» road breakdown programme, sponsored by the Italian Automobile Club (ACI) in co-operation with Fiat has started operating on all Italian motorways.

In addition to running the road service on motorways jointly with ACI, Fiat has considerably strengthened its own road service on county roads with heavy traffic or of special tourist interest.

From June 1st to September 30, eighty specially equipped Fiat 600 T vans will patrol 1,782 miles on motorways and 683 miles of county roads. The vans have a supply of spare parts, lubricant oils, engine cooling mixtures and fuel.

The road breakdown service is available to Italian and foreign motorists. Labour is supplied free to foreign motorists and service is offered completely free to all Fiat owners driving a car under warranty. The Holiday Road Breakdown Service integrates the ACI road service already in operation and that provided by several Fiat service points on and off motorways.

## Ein fahrender Kundendienst für 8 Millionen PKW

Zum fünften Mal beginnt dieses Jahr wieder der «Ferien-Kundendienst», jener fahrende «Service», der den Autofahrern auf allen italienischen Autobahnen zur Verfügung steht und von ACI (italianischer Automobilklub) und der Fiat organisiert wird. Ausser dem Service auf den Autobahnen, den Fiat zusammen mit dem ACI ausführt, wird dieses Jahr ein entsprechender Kundendienst auf besonders verkehrsreichen Staatsstrassen von Fiat direkt und allein durchgeführt.

In der Zeit vom 1. Juni bis 30. September werden ungefähr achtzig besonders ausgerüstete Kastenwagen Fiat 600 T eingesetzt, die regelmäßig 2870 km Autobahnen und 1100 km Staatsstrassen abfahren werden. Die Kastenwagen sind mit Ersatzteilen, Werkzeugen für Reparaturen auch grösseren Umfangs, Schmiermitteln, Kühlflüssigkeit und Treibstoff ausgerüstet. Dieser Kundendienst auf den Autobahnen und Staatsstrassen steht sämtlichen Kraftfahrern zur Verfügung.

Für ausländische Touristen werden die Arbeitskosten nicht berechnet.

## I Mobil Economy Run

# Brillante affermazione

La 14<sup>a</sup> edizione dell'International Mobil Economy Run recentemente disputato sull'Autodromo francese di Le Mans, si è conclusa con una brillante affermazione delle vetture Fiat.

Vincitore assoluto è risultato l'equipaggio Argeo Palisca e Aldo Bussolino su Fiat 850 Sport coupé che ha percorso 2295 km in 20 ore alla media di 114,75 km/ora, con un consumo totale di 197 litri di carburante pari a lt. 8,61 ogni 100 km.



## Test di consumo

Una semplice tematica per la Mobil Economy Run riservata quest'anno ai giornalisti automobilistici, sportivi e aeronautici: la velocità media oraria di km. 75 sulla distanza di circa 80 chilometri e il consumo medio di un litro ogni 14 km. e mezzo. Un percorso che comprendesse caratteristiche stradali e autostradali, scelto all'Autodromo di Vallelunga presso Roma, è stato il teatro del test: trenta giri, ogni giro due curve abbastanza difficili, due rettilinei, un po' di salita e un po' di leggero falso piano in discesa.

Sono stati ancora una volta presi come base velocità e consumo, lasciando fermo la prima e puntando sul secondo per un miglioramento della performance fissata sui km. 14,500 per litro. Un premio era in palio per chi raggiungesse il parametro minimo; lo stesso premio, consistente in benzina, aumentava quanto più chilometri fossero stati percorsi. Piero Taruffi ha vinto più di 1200 litri di carburante con il suo risultato d'eccezione.

Alla vigilia della prova sembrava che i limiti da raggiungere fossero alla portata di pochi specialisti. Ma la realtà dei fatti ha dimostrato il contrario; il test è stato cioè piuttosto facile.

Infatti dei 54 giornalisti-piloti 40 hanno raggiunto in pieno il traguardo della media e del consumo. Dieci non hanno calcolato bene o il numero dei giri o la media da tenere, riuscendo però ad andare oltre il minimo dei km. 14,500 per litro e solo due hanno consumato di più. Noteremo ancora che tutti i 52 piloti che han-

## ne del coupé 850 a Le Mans

Completa questa affermazione il 3° posto assoluto dell'equipaggio Buchet/Rolland su Fiat 850 Sport coupé, ed il 2° posto di classe dell'equipaggio Meregalli/Dalla Chiesa su Fiat 124 Sport coupé.

Le prestazioni conseguite dalle vetture Fiat sono tanto più significative in quanto la formula scelta per questa classica gara — disputata sullo stesso circuito della prestigiosa 24 Ore di Le Mans — imponeva per ogni categoria e cilindrata, una elevata velocità me-



dia, ben superiore a quella normalmente tenuta nell'impiego di una vettura su lungo percorso.

### Brillante affirmation du 850 coupé à Le Mans

La 14ème édition de l'International Mobil Economy Run qui s'est récemment disputée sur l'autodrome français du Mans s'est conclue par une brillante affirmation des voitures Fiat.

Vainqueur absolu: l'équipage Argeo Palisca et Aldo Bussolino sur Fiat 850 Sport coupé qui a parcouru 2295 km en 20 heures à la moyenne de 114,75 km/heure, avec une consommation totale de 197 litres de carburant, soit 1,861 aux 100 km.

L'affirmation des voitures Fiat a été complétée par le 3ème place absolue de l'équipage Buchet / Rolland sur Fiat 850 Sport coupé; et par la 2ème place de classe de l'équipage Meregalli / Dalla Chiesa sur Fiat 124 Sport coupé.

Les performances effectuées par les voitures Fiat sont d'autant plus significatives que la formule choisie pour cette compétition classique — disputée sur le circuit même de la prestigieuse 24 Heures du Mans — imposait à chaque catégorie et cylindrée, une vitesse moyenne élevée, de loin supérieure à celle qui est normalement tenue dans l'utilisation de la voiture sur un long parcours.

L'equipaggio Argeo Palisca e Aldo Bussolino vincitore del 14° Mobil Economy Run a Le Mans, su coupé Fiat 850 Sport.

## per la Fiat 128 a Vallelunga

no ottenuto il risultato di consumo sono andati ben al di là dei km. 14 e mezzo per litro: nessuno anzi ha fatto meno di km. 15,310 di media con un solo litro.

C'è da aggiungere poi che dei 52 piloti 10 hanno avuto una media-consumo di oltre km. 17 con un litro e che complessivamente il 56% è andato oltre i km. 16 con un litro.

L'insegnamento della Mobil Economy Run-Fiat 128 è stato dunque molto chiaro: la vettura, ha oltre alle note doti di accelerazione, ripresa e velocità anche notevoli doti di economia.

Il risultato di Piero Taruffi non è altro che una conferma. Riusci-

re a percorrere con un litro di benzina al volante della Fiat 128 la bellezza di km. 19,61 non è certo a tutti possibile. Ma è indubbiamente un risultato che si può realizzare.

L'iniziativa è quindi riuscita nei suoi scopi; è stata fra l'altro una novità mondiale. Per la prima volta infatti una Economy Run è stata realizzata con un unico tipo di vettura; una esperienza che è stata seguita con molto interesse.

Mario Ciriachi

Autodromo di Vallelunga. Il via al gruppo di Fiat 128 per il test di consumo, al quale ha partecipato una cinquantina di giornalisti italiani.



## Il Comandante dell'Apollo 9 alla Fiat



Il colonnello McDivitt con la Presidenza e la Direzione Generale Fiat

L'astronauta americano colonnello James McDivitt ha visitato gli stabilimenti di Rivalta e la Mirafiori dove è stato ricevuto dal dott. Agnelli con l'ing. Bono, l'ing. Nasi e l'ing. Gioia che lo hanno intrattenuto a cordiale colloquio. In Sala Consiglio McDivitt ha firmato l'album degli ospiti. Il Presidente della Fiat gli ha successivamente offerto una riproduzione della Mole Antonelliana a ricordo della sua giornata nella nostra città.

McDivitt, che era accompagnato dalla moglie Patrizia, era reduce dal Salone dell'Aeronautica e dello Spazio di Parigi. Sorridente e affabile, dopo la visita alla Fiat, si è incontrato con una rappresentanza di giornalisti dei principali quotidiani di Torino e Milano che gli hanno chiesto impressioni e ricordi delle sue avventure spaziali.

L'astronauta ha già al suo attivo due imprese spaziali. Comandò la Gemini 4 nel giugno 1965, quando

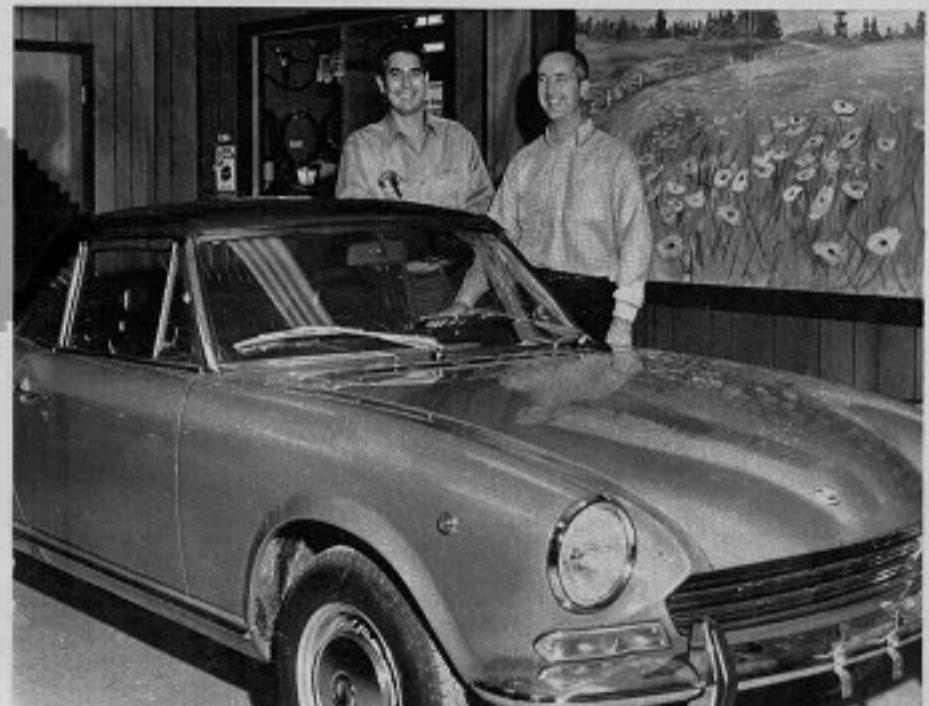
venne compiuta la prima passeggiata americana nello spazio e l'Apollo 9, nel marzo scorso, per il primo collaudo del Lem, il modulo lunare, in volo orbitale.

Recentemente è diventato cliente Fiat, come testimonia la foto in basso che lo riprende mentre ritira uno spider 124 sport dal Concessionario di Houston, Rudi Hanke.

The American astronaut Colonel James McDivitt was the guest of Fiat during a brief stay in Turin. To greet the distinguished guest were Mr Agnelli, Mr Bono, Mr Nasi and Mr Gioia. He signed the visitors' book in the boardroom and was presented by Mr Agnelli with a model of the Antonelliana Tower, Turin's symbol and tallest building. Subsequently, Colonel McDivitt visited the Rivalta and Mirafiori car assembly plants.

Colonel McDivitt recently moved to Fiat ownership, as shown by the photograph in which he is seen taking delivery of a Fiat 124 Sport spider from Houston Concessionnaire Rudi Hanke.

L'astronauta a Houston, all'atto del ritiro dello spider Fiat 124 Sport.





## 28° Salone Internazionale dell'Aeronautica e dello Spazio di Parigi

Uno spettacolare volo a bassa velocità del supersonico Concorde sui Champs Elysées ha aperto quest'anno il 28° Salone dell'Aeronautica e dello Spazio di Parigi. Dopo l'esibizione cittadina che ha tenuto a « testa in su » per una decina di minuti l'intera Parigi, il Concorde si è posato all'aeroporto del Bourget, sede della grande rassegna aerospaziale, dove erano raccolti 150 velivoli appartenenti a 600 aziende di 14 paesi diversi.

Durante le giornate del Salone, un notevole interesse è stato offerto dalle dimostrazioni in volo del Fiat G91 Y, il

caccia bireattore che sta attualmente entrando in servizio nei reparti dell'Aeronautica Italiana.

Pilotato dal magg. Fe d'Ostiani, il velivolo ha riscosso l'unanime consenso non solo dei profani, ma anche e specialmente degli spettatori qualificati che hanno potuto saggiare le caratteristiche di manovrabilità della macchina.

Al Salone « dell'aria » di Parigi la Fiat era anche presente con un proprio stand illustrante, attraverso una sintesi di modelli, di fotografie ed elementi al vero, la gamma assai vasta e diver-

sificata della propria attività nel campo aerospaziale. Essa comprendeva, oltre al già citato G91 Y, il G 222, velivolo per il trasporto a medio raggio, l'F 104 S, versione potenziata dell'intercettatore bisonico F 104 G, cui è devolto il compito principale della difesa aerea della Nazione, il VAK 191 B, caccia tattico a decollo verticale, alla cui realizzazione la Fiat da il proprio contributo di studi. Elementi di richiamo erano anche le due strutture dei satelliti Eldo STV/SL e Sirio, quest'ultima prodotta con i più avanzati sistemi tecnologici, tali da per-

mettere di ridurne il peso al valore eccezionale di 20 kg. Altri settori illustravano la produzione motoristica, quella elettronica e gli elementi più salienti dell'attività di ricerca della Fiat Aviazione.

La « Fête de l'Air », la più spettacolare tra le parate aeree dei nostri tempi, ha costituito il tradizionale carosello di chiusura; nel cielo del Bourget si sono così succeduti individualmente, a ritmo ininterrotto, non meno di 70 velivoli. Contemporaneamente si sono esibite le pattuglie acrobatiche di 4 nazioni. Applauditissima, come sempre, quella italiana, dotata come noto di Fiat G 91 « PAN », che ha presentato un programma rinnovato ed assai interessante.

### 28ème Salon de l'Aéronautique et de l'Espace de Paris

Un vol spectaculaire à basse vitesse du supersonique « Concorde » sur les Champs Elysées a ouvert cette année le 28ème Salon de l'Aéronautique et de l'Espace de Paris. Après l'exhibition en ville qui a tenu tout Paris avec la tête en l'air pendant une dizaine de minutes, le Concorde s'est posé sur l'aéroport du Bourget, où se déroule cette importante manifestation aéro-spatiale, et où se trouvaient réunis 150 avions appartenant à 600 firmes de 14 Pays différents.

Pendant les journées du Salon, les démonstrations en vol ont obtenu un grand succès. Le Fiat G 91 Y, chasseur bi-réacteur, y participait régulièrement. Ce modèle va entrer en service dans les escadrilles de l'Aéronautique Militaire Italienne.

Au Salon de l'Aéronautique de Paris Fiat était également présente avec un stand qui illustrait la gamme assez vaste et diversifiée de son activité dans le domaine aérospatial. Cette exposition comprenait, en plus du G 91 Y déjà cité, le G 222 avion pour le transport à moyen courrier, le F 104 S, version plus puissante de l'intercepteur bi-tonique F 104 G, le VAK 191 B, chasseur tactique à décollage vertical, les structures des satellites Eldo STV/SL et Sirio. D'autres secteurs illustraient la production de moteurs, de l'électronique et des éléments les plus importants de l'activité de recherche de Fiat Aviation.

## Australia: Campionati 1969 di motoaratura del New South Wales

Peter Anderson alla guida di un trattore Fiat 550 ha vinto i campionati di motoaratura 1969 del New South Wales che si sono svolti nella città di Bowral. La gara, cui hanno partecipato 11 concorrenti, si è svolta in condizioni di terreno estremamente difficili ed ha visto il sig. Anderson affermarsi con 477 punti su 500 possibili. Il successo è stato completato dal secondo posto di Charles Cowell (470 punti) e dal terzo di Jim Drinnan ambedue su Fiat 550. I tre primi classificati rappresentano il New South Wales nei prossimi campionati Australiani di motoaratura che si svolgeranno in Tasmania.

L'affermazione dei trattori Fiat che si aggiunge a quelle riportate nei campionati australiani del 1967 e ai campionati del mondo in Rhodesia nel 1968, oltre a mettere in risalto l'abilità dei vincitori costituisce una conferma delle qualità di maneggevolezza e potenza del trattore Fiat 550.

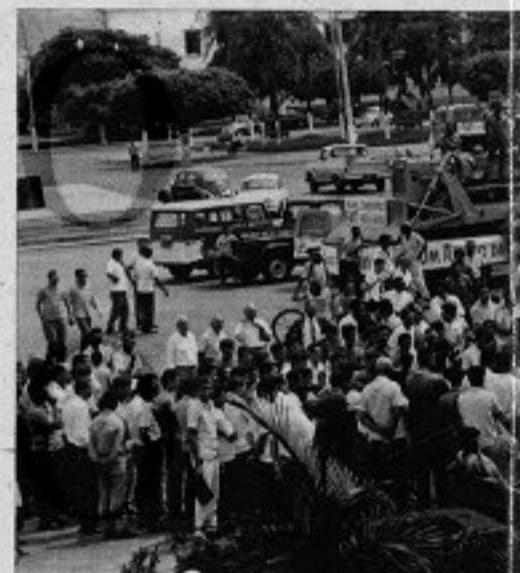
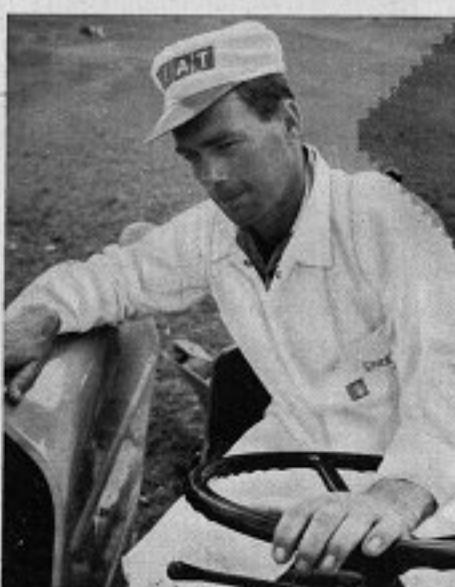
### 1969 New South Wales Motor Ploughing Championship

Peter Anderson on a Fiat 550 tractor was the winner with 477 points out of 500 of the 1969 South Wales Motor Ploughing Cham-

pionship which was held in the town of Bowral, in extremely difficult ground conditions. Charles Cowell with 470 points and Jim Drinnan, both on Fiat 550 tractors, took second and third place respectively. By their success, the three N.S.W. drivers have gained admittance to the Australian motor ploughing championship to be held in Tasmania.

This new achievement on the part of Fiat tractors, which comes in the wake of the earlier ones reported in the Australian championship of 1967 and in the 1968 world ploughing contest of Rhodesia, is giving evidence to the driving skill of the winners and is also a new confirmation of the exceptional handling and performance qualities of the Fiat 550 tractor.

I primi tre classificati su Fiat 550 ai campionati di motoaratura del N.S.W. in Australia.



## Trattori Fiat per

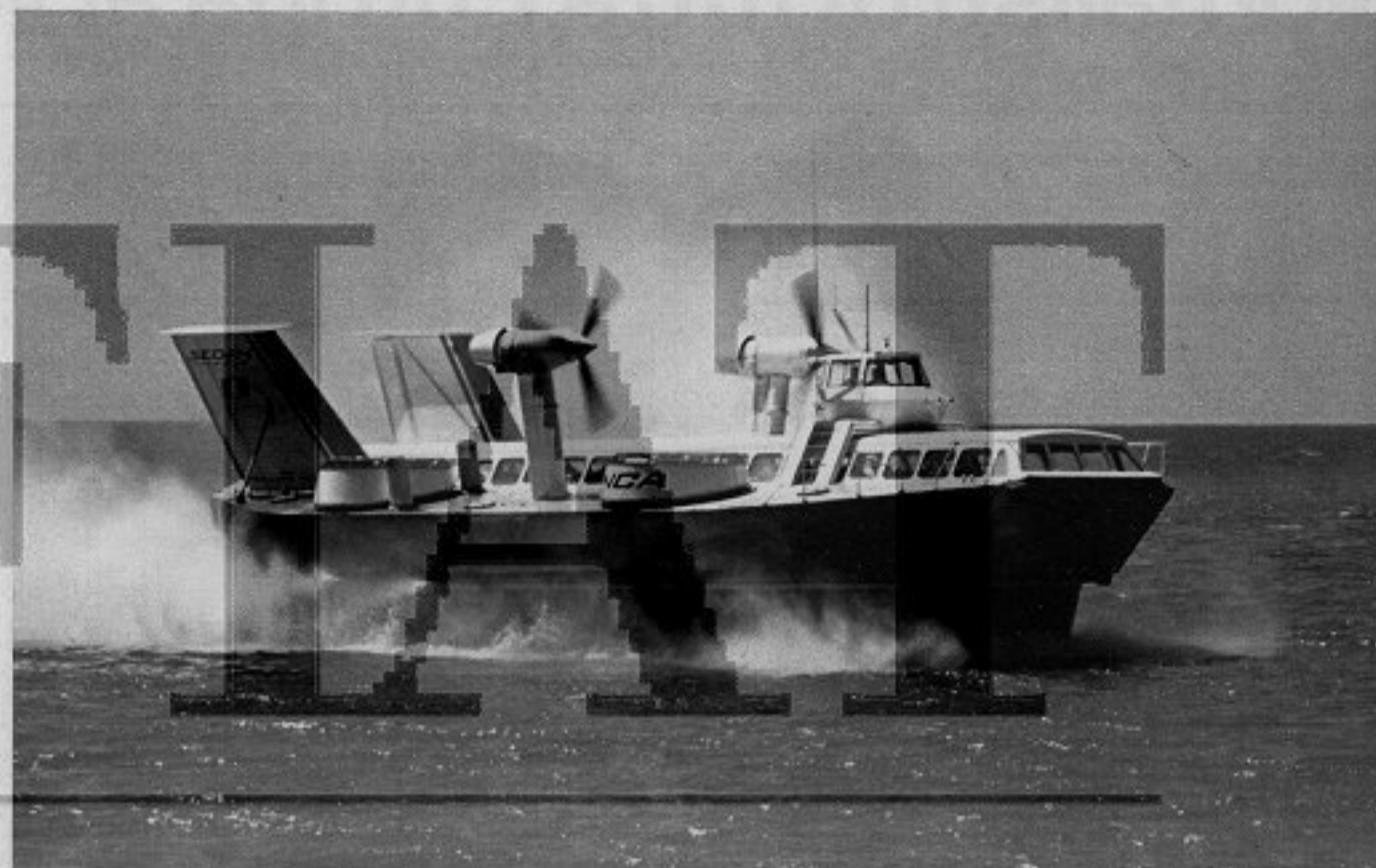
« Più macchine, più produzione, più alimentazione, più trattori Fiat per Goiás », questi gli striscioni che ornavano i 20 trattori Fiat 70/C1 che hanno sfilarono per le strade di Goiânia, capitale dello Stato, diretti verso il municipio dove li attendeva il Governatore dello Stato ing. Otávio Lage de Siqueira. Erano i primi di un complesso di 150 trattori che la Segreteria dell'Agricoltura di Goiás ha commissionato alla Fiat, ritenendo il modello 70/C1 ideale per versatilità ed economicità.

La cerimonia si è svolta alla presenza di numerose Autorità. Il Governatore e il Segretario dell'Agricoltura ing. Antonio Flávio de Lima, nel loro discorso, hanno ricordato l'amicizia che lega il Brasile all'Italia e augurato i migliori successi ai proprietari dei nuovi trattori.

Per la Fiat, alla consegna, è intervenuto il Direttore Amministrativo della Tratores Fiat do Brasil S/A dott. Pietro Perosino.

Un nuovo collegamento internazionale, di indubbio interesse turistico, tra l'Italia e la Francia è quello effettuato con il « Naviplane » modernissimo veicolo marino a cuscino d'aria costruito dalla società SEDAM di Parigi. Il percorso si svolge attualmente tra San Remo e Nizza, ma verrà esteso prossimamente a Cannes, St. Raphael e St. Tropez. Il veicolo, del peso di 30 tonn., lungo 24 metri e largo 11, è equipaggiato con due turbine « Turbomeca » della potenza di 1500 CV caduna; la propulsione avviene mediante eliche a passo variabile ed il sostentamento è ottenuto con quattro ventilatori che sollevano il veicolo fino ad 1,40 metri dal suolo. Il « Naviplane », che parte da stazioni a terra per scivolare quindi sull'acqua, porta circa 100 passeggeri ad una velocità di oltre 100 km/ora ed è quindi in grado di realizzare collegamenti via mare ad una rapidità non ottenibile con altri mezzi tradizionali. La Fiat, che si interessa a tutte le nuove tecniche di trasporto, collabora sul piano tecnico con la SEDAM nel settore della trasmissione di potenza del veicolo.

## A 100 all'ora con il "Naviplane"



Une nouvelle liaison internationale, d'un indéniable intérêt touristique, entre l'Italie et la France est celle qui vient d'être réalisée par le « Naviplane », très moderne véhicule marin à coussin d'air construit par la société SEDAM de Paris. Le parcours se déroule actuellement entre San Remo et Nice et il sera prolongé jusqu'à Cannes, St-Raphaël et St-Tropez. Le véhicule, d'un poids de 30 tonnes, long de 24 mètres et large de 11, est équipé de deux turbines « Turbomeca » de 1500 CV chacune; la propulsion s'effectue par des hélices à pas variables et la

sustentation est obtenue par quatre ventilateurs qui soulèvent le véhicule à 1,40 au-dessus du sol. Le Naviplane, qui part d'une station à terre pour glisser ensuite sur l'eau, peut transporter

environ une centaine de passagers à une vitesse de plus de 100 km/heure. Il est donc en mesure de réaliser des liaisons maritimes à une vitesse jamais atteinte jusqu'à présent par les véhicules traditionnels.

Fiat, qui s'intéresse à toutes les nouvelles techniques de transport et collabore avec SEDAM sur le plan technique dans le secteur de la transmission de puissance du véhicule.



## Brasile

### Tratores Fiat para o Brasil

« Mais maquinas, mais produção, mais alimentação, mais tratores Fiat para Goiás », estes os listões que enfeitavam os 20 tratores FIAT 70/CI que desfilariam nas ruas de Goiânia, capital do Estado, diretos ao município, onde os esperava o Governador Estadual, Eng. Otávio Lage de Siqueira. Eram os primeiros de um total de 150 que a Secretaria de Agricultura de Goiás encomendou à Fiat, julgando que o modelo 70/CI é o tipo ideal como versatilidade e economia.

A cerimônia presenciam numerosas Autoridades.

O Governador e o Secretário para a Agricultura, Eng. Antônio Flávio de Lima, na alocução pronunciada, lembraram a amizade que une o Brasil à Itália, e formularam os melhores votos de prosperidade aos proprietários dos novos tratores. Pela Fiat, estava presente o Dr. Pietro Perosino, Diretor Administrativo da « Tratores Fiat do Brasil S.A. ».

## Trattori Fiat in Pakistan

In Pakistan i trattori Fiat si sono meritati i più lusingheri apprezzamenti dopo che circa quattrocentocinquanta angledozer, modello AD7, hanno dato ottima prova di robustezza ed efficienza nella realizzazione di diverse opere di interesse pubblico.

Recentemente è stata definita una importante fornitura di altre macchine, questa volta di trattori agricoli a ruote — modelli 450 e 650 — con la nuova Concessionaria Fiat Società Arusa Industries Ltd. di Karachi. Le macchine vengono fornite parzialmente smontate. All'assemblaggio finale provvede la Kandawalla Industries Ltd., una industria locale specializzata.

Le spedizioni dei trattori agricoli Fiat sono in corso. Notevoli contingenti di mezzi sono già al lavoro in diverse zone del Paese dove hanno incontrato il più largo successo presso gli agricoltori.

### Fiat tractors in Pakistan

Wide consent has been earned by Fiat earthmoving equipment in Pakistan in the wake of the outstanding performance put up by some 450 AD7 tractors in several civil engineering projects there.

A big order for the supply of Fiat wheel tractors Type 450 and 650 to Arusa Industries Ltd., our new Karachi concessionaires, has recently been finalised. The units, which are to be consigned as partially knocked-down kits, will be assembled locally by Kandawalla Industries Ltd.

The shipping operation of the agricultural machinery is now under way. A considerable amount of Fiat farm equipment is already successfully employed by farmers in various areas of Pakistan.



# Giornalisti di tutta Europa al volante della

Secondo una prassi ormai tradizionale, l'inizio delle consegne del nuovo modello Fiat 130 ha fatto immediatamente seguito a una lunga serie di prove su strada da parte dei giornalisti specializzati di tutta Europa, che i giorni scorsi ne hanno ampiamente riferito sulle colonne delle rispettive pubblicazioni.

Questo genere di tests, comprendenti impressioni personali di guida e rilievi strumentali, benché concentrati nel tempo risultano sempre molto probanti per accettare il vero volto di ogni nuova vettura Fiat e verificarne i parametri di comportamento pratico. Perché avvengono quasi immancabilmente in condizioni di impiego esasperate, nella ricerca di quei limiti che la clientela normale non raggiunge che assai di rado o con saltuarietà.

Ma nel caso della 130, grande berlina di classe internazionale con soluzioni costruttive avanzate e una fisionomia tecnica completamente nuova, le prove dei più qualificati rappresentanti della stampa europea hanno rivestito un carattere di particolare impegno, per la durata delle

stesse e il tipo di percorso su cui si sono svolte: da Torino, attraverso l'autostrada della Valle d'Aosta, al Traforo del Monte Bianco, Chamonix, il colle della Forelaz, Martigny, il Traforo del Gran San Bernardo, Aosta, ancora l'autostrada da Chatillon a Torino. Un simbolico allacciamento europeo attraverso il cuore delle Alpi e dei grandi collegamenti stradali a raggio internazionale; centinaia di chilometri riflettenti le più svariate condizioni di guida e di viaggio: la 130 è un'autentica « stradista », e come tale meritava questo impegnativo collaudo dei giornalisti tecnici.

Il comportamento generale della 130 è stato sintetizzato appunto nella qualifica di « grande routière », cioè di automobile eccezionalmente confortevole, silenziosa, molto ben climatizzata, per nulla affaticante nella guida (il cambio di velocità automatico, montato in serie, elimina una quantità di manovre con il braccio destro e la gamba sinistra), dotata di un generoso motore 6 cilindri a V il cui funzionamento non è avvertibile neppure al massimo dei giri.

Oltre a queste caratteristiche che illustrano la classe della nuova vettura sono stati sottolineati altri elementi, che contribuiscono congiuntamente al confort e alla sicurezza, come la facile e immediata registrazione del volante in altezza e lunghezza, la strumentazione abbondante e di facile lettura, i freni servoassistiti, la forma dei sedili (quello di guida regolabile anche in altezza) e il loro rivestimento, la tendina sul lunotto posteriore a protezione dei raggi solari (che conserva la visibilità verso l'esterno), il sistema di riscaldamento e ventilazione a doppio impianto.

I giornalisti tecnici hanno poi rilevato le qualità della sospensione a 4 ruote indipendenti di nuovo tipo, che mantiene la vettura letteralmente incollata alla strada quali che siano le condizioni del fondo o il raggio delle curve, e che si integra in modo perfetto con i pneumatici di tipo radiale; poi la precisione della guida e la maneggevolezza.

Una volta presa confidenza con il cambio automatico a convertitore idraulico di coppia — è stato giusta-

mente osservato — la marcia della vettura è piacevolissima, morbida, pur lasciando al guidatore una certa facoltà di decisione in determinate condizioni di traffico: ad esempio, quando la leva è in posizione D (marcia normale) e si marcia a velocità media, volendo accorciare i tempi di sorpasso basta spingere a fondo il pedale acceleratore e di colpo si innesta il rapporto inferiore; oppure inserendo la leva sulla posizione 2 (caso di strade tortuose e montagnose), l'automatismo permane per i due rapporti inferiori. E per chi desidera la guida « sportiva » rimane la soluzione del cambio meccanico a cinque velocità — con 5<sup>°</sup> moltiplicata — fornibile a richiesta.

Comunque, le risorse della trasmissione automatica sono una bella realtà soprattutto nella circolazione urbana e in salita, consentendo di accentrare l'attenzione sulla strada senza mai abbandonare il volante, e quindi aumentando la sensazione di sicurezza.

Ogni ciclo di prove dei giornalisti si è concluso con i tests di accelerazione e di velocità massima sulla



# Fiat 130

base appositamente attrezzata dalla Fiat sull'autostrada Ivrea-Santhià, con rilevamento elettronico dei tempi. La registrazione strumentale dei dati, ad altissima precisione, costituisce in un certo senso la sintesi più probante di alcune delle qualità maggiormente apprezzate sulle automobili moderne, perché ne esprimono le possibilità velocistiche sulle lunghe percorrenze autostradali e lo spunto di avvio, prezioso in qualsiasi condizione di traffico.

I tempi realizzati con la 130 sul chilometro con partenza da fermo ne hanno confermato le ottime doti di potenza e progressività sia nella versione con cambio automatico che in quella con cambio meccanico; e i 180 km orari (superati di circa il 2 per cento con il cambio tradizionale, mancando in quest'ultimo il normale assorbimento di potenza del convertitore idraulico) hanno illuminato il temperamento e il superiore livello di rendimento del nuovo modello Fiat.

Questi, in sintesi, i giudizi dei rappresentanti della stampa europea, che non hanno però trascurato di ribadire le più favorevoli impressioni sull'impostazione estetica della Fiat 130, sulla sua signorilità e sul grado di finizioni già espresse in occasione del Salone di Ginevra, quando la vettura venne presentata al pubblico internazionale.

## Journalists from all over Europe at the wheel of the 130

According to an established Fiat practice, deliveries in Italy of the new 130 saloon began as soon as the road test programme arranged for leading motoring correspondents from all over Europe was completed.

Press reports on the test of new models normally feature driving impressions and give acceleration and maximum speed figures which are measured by special electronic instruments mounted on motorway stretches. These reports are carried out by journalists up to the limit of the cars' performance, under operating conditions not normally reached by the average car owner.

The tests specifically arranged for the 130 — a car with an international appeal for its advanced constructional solutions and a completely new technical concept — lasted more and covered a longer circuit along the following route: Turin, Aosta Valley motorway, Mt. Blanc road tunnel, Aosta, Chatillon, Turin. Reflecting the 130's aim at the European markets, the test developed over three countries, making its way through the impressive Alpine road tunnels and over international routes — a few hundred miles under the most diversified motoring conditions which revealed the new 130 as a strong road performer fully standing up to a demanding trial at the hands of Europe's most qualified motoring experts. The assessments were unanimous in their praise of the 130's overall behaviour. The car was described as offering an exceptional degree of riding comfort, silent, well heated and ventilated, easy to handle, and powered by a generous 6-cylinder engine.

Also underlined was the special contribution brought to overall comfort and safety by such appointments as automatic transmission, comprehensive and easy to read instrumentation, servo assisted brakes, shape of seats and their upholstery, and four independent wheel suspension.

The favourable impression which the 130 — its styling, mechanics and appointments — made on the European Press when first unveiled at Geneva was fully confirmed during the road tests now completed.

## Nei film della 130 fotografi internazionali interpretano la nuova vettura



Per l'avvenimento della «130» il Cinefiat ha realizzato due documentari: il primo narra il momento nel quale la «130», non più oggetto di ricerca e di studio e non ancora di acquisto, è guardata, osservata, giudicata, esaminata con la trepidazione che precede la sua nascita. E' il momento in cui la «130» è fotografata e filmata. In questo periodo, ovviamente confluisce il suo passato — il travaglio della progettazione e del collaudo — e il

suo futuro — la vita automobilistica che l'attende.

La pellicola, sfruttando una tecnica cinematografica ad incassi ed a storie parallele, ci propone questi spazi di tempo in una successione di sequenze nelle quali, al presente, si alternano continuamente il passato e il futuro.

L'altro documentario, da cui abbiamo tratto queste immagini, coglie alcuni momenti dell'attività di diversi fotografi in

ternazionali, ciascuno dei quali si esprime con il linguaggio visivo che gli detta la propria sensibilità.

Al pubblico giunge così non solo la documentazione di come lavorano i fotografi professionisti ma anche il risultato del loro lavoro. Naturalmente il personaggio principale resta sempre la «130» che viene osservata e scandagliata da tutti i punti di vista, compreso quello della macchina da presa, cioè la fotografia in movimento.

# Il libro, un amico fedele sempre difficile da trovare

Comperare un libro: una operazione semplicissima, in apparenza; un rischio quotidiano, nella realtà; per molti, quasi un problema insuperabile. Nella maggior parte delle nostre famiglie, i soli libri che entrano, ancora oggi, sono quelli scolastici. Andare in libreria per acquistare un romanzo, un saggio, una biografia, una raccolta poetica, è considerato un privilegio per pochi. Di fatto, il novanta per cento degli italiani non ci va mai.

Perché? Il libro, in fondo, non è una grossa spesa. Una buona lettura, che può impegnare il tempo libero per due o tre settimane, costa come un solo spettacolo cinematografico: e, alla fine, resta. Ma ci sono parecchie remore, a tenere indietro il pubblico: psicologiche, sociali, organizzative. Nella vetrina del libraio, le tentazioni sono tante, forse troppe: titoli vistosi, di richiamo, su copertine lucide, multicolori. I grafici si sono sbizzarriti a rendere sempre più gradevole, seducente, l'aspetto esteriore del volume, gli scaffali traboccano di novità, di best-seller, di opere segnalate a questo o quel concorso... E il lettore che

non sia bene addentro, in questa selva, rischia di perdersi a ogni passo. Gli piacerebbe, alla vigilia di un weekend, prima di mettersi in treno, o semplicemente per passare qualche buona serata in casa, senza dover ricorrere alla televisione, comperare un romanzo. Ma quale? Ha provato a entrare in libreria, una volta, si è sentito rivolgere delle domande che lo hanno posto quasi a disagio, e ha preferito rinunciare alla scelta. O magari si è deciso a rompere il ghiaccio di sua iniziativa, ha puntato sull'ultimo premio letterario: una grossa delusione, non intende cascarci più. O ha regalato il libro a un amico, a sua figlia, alla sua fidanzata e ha capito, troppo tardi, di avere commesso un errore irreparabile.

Eppure, se qualcuno lo avesse aiutato a districarsi, certamente si sarebbe portato a casa qualche cosa di utile; che lo avrebbe spinto a ritornare, a comperare ancora. Avrebbe scoperto, anche lui, che non c'è nessuna ora più piacevole, e più preziosa, di quella passata in compagnia di un buon libro.

Che cosa acquistare, allora; che co-

sa regalare? Ce lo siamo sentiti chiedere tante volte, in questo periodo di fine anno scolastico, alla vigilia delle vacanze. Domande impegnative, alle quali è difficile dare una risposta valida per tutti. Il primo suggerimento, è quello di non cedere alle facili sollecitazioni visive. Non fidarsi del libro troppo ben confezionato, dalla veste brillante; o fregiato della fascetta prestigiosa del celebre premio; o recante un titolo scandalistico, o di attualità. Sono tutti elementi esteriori, che non sempre coincidono con il contenuto. E il richiamo all'attualità, in questo caso, spesso nasconde l'effimero.

I libri buoni, quelli destinati a durare, si presentano in genere senza troppi ornamenti; e sono anche i più facili da raggiungere. A una persona che voglia imparare il gusto della lettura, per esempio, noi non sapremmo consigliare niente di meglio dei classici. Non è vero che siano noiosi, come a molti potevano apparire sui banchi della scuola. Nulla di più avvincente, ancora oggi, di certi libri che hanno interpretato così bene il loro tempo da riproporcelo vivo, parlante, a distanza

di secoli. E come non appassionarsi, proprio ai nostri giorni, alla lettura del romanzo ottocentesco? Nessuno degli scrittori moderni ci sa dare le emozioni di uno Stendhal o di un Gogol, di un Manzoni o di un Verga, di un Melville o di un Conrad. Erano autori che partivano dall'uomo: e, sia pure ciascuno in modo diverso, gli parlavano sempre il suo linguaggio. Solo una notevole familiarità con questo tipo di letteratura ci permette di orientarci poi fra gli autori moderni, di capire anche la loro durezza e difficoltà; soprattutto di scegliere, fra i nostri contemporanei, le opere resistenti da quelle inevitabilmente destinate a sparire.

Ma la vetrina del libraio non contiene soltanto romanzi o novelle; da un po' di tempo, anzi, ne contiene sempre meno. Diminuisce la narrativa, aumenta progressivamente la saggistica: che si rivolge a tanti interessi, più disparati e insieme più precisi; e permette di selezionare meglio il campo. Oggi è possibile scegliere ogni giorno fra decine e decine di opere di scienza, arte, filosofia, religione (uno dei settori che ha di recente avuto il maggiore sviluppo) politica, costume... E ognuno può trovare, a seconda dei soggetti, il libro che più risponde alle proprie curiosità. Una lettura che non delude mai, è quella delle opere di storia, antica e, soprattutto, recente: spesso ha lo stesso interesse della narrativa, e lascia un segno più profondo. Se il romanzo aiuta a conoscere l'uomo, la storia ci fa scoprire l'umanità.

G. C.

Quando *The turn of the screw* (Il giro di vite) di Benjamin Britten ebbe la sua prima esecuzione pubblica, al Festival di Venezia nel settembre del 1954, quasi tutti si accorsero che il teatro musicale contemporaneo si era arricchito in modo incomparabile; molti parlarono di «capolavoro», pur riconoscendo che era un po' presto per usare una parola così impegnativa, che ci voleva un po' di tempo, che bisognava ascoltare nuovamente l'opera, vederla in ulteriori edizioni.

Sono passati quindici anni dalla memorabile serata veneziana e quello che poteva sembrare un entusiasmo momentaneo (in parte dovuto all'eccezionale esecuzione dell'English Opera Group diretto dall'autore), è stato nel frattempo rassodato e motivato, al punto che per poche altre partiture del nostro secolo si può usare il termine «capolavoro» con altrettanta certezza. De *Il giro di vite* esiste oggi, e a un prezzo decisamente conveniente, una splendida incisione discografica inglese (*Ace of Diamonds Mono Gom 560-1*). Ma si sa che il teatro bisogna anche vederlo; per cui la rappresentazione dell'opera di Britten sul palcoscenico della Piccola Scala in questo mese di giugno, è stata un'occasione preziosa per chiunque abbia interesse al teatro e all'arte moderna.

Tratto dal lungo racconto omonimo dello scrittore americano Henry James, *Il giro di vite* è la storia di una istitutrice in lotta con l'influenza misteriosa e malefica che due persone (una precedente istitutrice e un cameriere) hanno esercitato in passato su due bambini che vivono in campagna e che dallo zio sono stati affidati alle sue cure. Cameriere e prima istitutrice sono morti; ma i loro fantasmi tornano ad apparire ai bambini, visibili anche alla nuova istitutrice. Questa con un coraggio e una caparbieta eccezionali, intuisce che i bambini saranno salvi solo quando riusciranno a confessare, a dire cioè i nomi dei loro corruttori. Sarà appunto il bambino, Miles, che alla fine, dopo un seguito di schermaglie e indecisioni, riuscirà a gridare il nome del suo demone, Peter Quint; ma l'atto della confessione, mentre dissolve il fantasma del suo persecutore, uccide la povera crea-

## LA MUSICA

# Il ritorno di un capolavoro moderno



Una scena di «Il giro di vite» di Benjamin Britten, l'opera musicale considerata l'autentico capolavoro del musicista inglese. Nella scena il fantasma di Peter Quint appare all'istitutrice dietro i vetri di una finestra.

tura che spira fra le braccia dell'istitutrice.

Il libretto dell'opera, preparato da Myfanwy Piper, introduce rispetto al racconto di Henry James una variante

decisiva, tale da individuare il cammino artistico seguito dal musicista; se nel libro campeggiava la figura dell'istitutrice, nella riduzione per l'opera musicale il fascio di luce principale punta

decisamente sul doppio nodo formato dai fanciulli Flora e Miles e sui fantasmi Quint e Jessel che appaiono per reclamarne il possesso. I due fantasmi, inoltre, mentre nel racconto si limitano alla pura apparizione (sia pur terrificante), nel lavoro musicale parlano (e con quali voci di sirene!) cantando le loro piccole vittime. Tutto questo dimostra che non tanto l'animo dell'istitutrice, con tutti i suoi slanci e turbamenti, interessa al musicista, quanto proprio il centro focale dell'ispirazione del racconto: cioè la presenza del Male, il suo mistero. Quale sia questo Male, quali siano stati i rapporti fra il cameriere e la prima istitutrice da vivi e i bambini, che cosa reclamino adesso, è lasciato volutamente, e con arte sottile, nell'oscurità. Tutto questo, certamente, non fa che accrescere il fascino dell'opera; ma è certo che non a vari tipi di colpe bisogna pensare, ma al Male in sé, al mistero della sua presenza: perché c'è, perché è così presente, forte, ineliminabile, perché può annidarsi in ogni più privato angolo della coscienza, o prendere di mira due creature angeliche come sono i due fanciulli dell'opera. Questo è veramente il tema centrale, il nucleo vitale de *Il giro di vite*; e proprio guardando fisso a questo problema, senza lasciarsi sedurre dalle possibilità di puri effetti spettacolari, la musica di Britten segue la via maestra per raggiungere il massimo dell'efficacia. Il musicista inglese, certo il maggiore offerto dalla sua patria nell'età moderna, non ci ha ancora dato dopo *Il giro di vite* qualcosa di altrettanto vivo ed essenziale; ma le intuizioni contenute nella breve opera sono tali e tante che qualche nuova forma non tarderanno certo a darcela ancora.

G. P.

Pittura dei ragazzi al Centro Culturale Fiat

# Disegno, linguaggio naturale

Organizzata dalla sezione arti figurative, al Centro Culturale Fiat di via Carlo Alberto, dal 9 al 18 maggio, è stata presentata una rassegna di pittura per ragazzi.

I partecipanti (24 alunni delle scuole elementari e 35 delle medie) rivelano una certa familiarità con matite, colori e pennelli, anche se i risultati tendono già ad uscire dal cerchio magico dell'arte dei più piccoli.

Per i bambini, infatti, il disegno è un linguaggio naturale. Passano dai semplici ghirigori, a loro modo significativi, alla figura umana usualmente schematizzata, agli alberi e al paesaggio, umanizzando la presenza di una casa, nelle cui porte e finestre vedono come bocche, nasi e occhi, (anche senza averne apprezzato profondamente il senso che può assumere nel sogno!) e dando un volto al sole e alla luna chiamandoli spesso partecipi delle loro gioie o dei loro dolori. (« Il sole piange perché sono raffreddata » mi spiegò una volta una pittrice in erba). I fogli di carta sui quali dipingono, per i ragazzi sono un po' come lo specchio in cui si riconoscono.

Più avanti il fragile mondo infantile viene a contatto con la vita, vale a dire con la sfera, assai meno magica, degli adulti.

Si passa così da immagini come la *Primavera* di Maria Simone (Automobili, Scuola « L. Sinigaglia »), deliziosa nella sua atmosfera ravvivata dal rosso dei tettucci che occhieggiano tra il verde tenero degli alberi e le pallide sfumature delle farfalle colte a volo sul cielo azzurrino, o dal gusto col quale in un collage di stoffe Marina Falconi (Automobili, Scuola « A. Gemelli ») ha composto un ben costruito mazzetto di *Fiori*, alle pagine dove, col passare di qualche anno, il ragazzo è portato a guardarsi intorno abbandonando l'iniziale spontaneità.

Per questo nei lavori degli allievi delle « medie », venendo sovente meno l'originale stato di grazia, affiorano piuttosto l'inadeguatezza tecnica e l'impaccio, superati in genere in due modi: o attraverso l'applicazione che conduce a corrette, ma spesso frigide riproduzioni degli oggetti, o al recupero, ch'è più difficile, d'una espressiva capacità del segno e del colore: ciò che nell'adulto costituisce appunto l'espressione artistica.

Ecco perché in questa mostra si possono incontrare i *Vasi di fiori* di Mariangela Cassanelli (Metalli, Scuola « L. Vian ») o di Giuliano Saroglio (Automobili, Scuola « S. Valfrè ») che sembrano ispirati da un vecchio manuale di disegno « spontaneo », accanto ai *Fiori* di Patrizia Cristina Cervetti (Sede Centrale, Scuola « L. Vian ») e a *Macchie di colore* di Mariarosa Ferrari (Automobili, Istituto statale d'arte) dove si sente un più libero slancio della fantasia.

Una mano esercitata giunge a tradurre le sue immagini anche dal vero in una forma di stilizzazione cui può ricordarsi *Vaso e fiori* o il disegno *Fiori di girasole* di Annarosa Fregosi (Automobili, Scuola statale « G. Marconi ») mentre altri, come Roberto Mordini (Sede Centrale, Scuola Maffei), in *All'aria aperta* prospetta qualche persistenza di modi infantili, scivolando però facilmente verso l'illustrativo (non senza il ricordo di qualche classico « cartone animato » disneyano) o addirittura nel riporto culturale come avviene in *Donna etrusca* di Manuela Francone (Ferriere, Scuola « A. Righi »).

Abbiamo notato anche *Fuochi d'artificio*, di Emanuela Monterosso (Automobili, Scuola « G. Marconi ») per la grafica sua eleganza decorativa, *Il mare* in cui Giuseppe Caccherano (Ferriere, Scuola « L. Vian ») ha inteso superare con un estroso collage le difficoltà tecniche della matita e del colore in



Tra i molti lavori esposti al Centro Culturale Fiat che testimoniano la genuina ispirazione dei fanciulli quando sono lasciati liberi nelle loro ricerche artistiche, pubblichiamo questo riuscito collage di stoffe intitolato « Fiori ».

altri fogli denunciate, ma soprattutto il *Paesaggio* di Livia Bauducco (Sima, Istituto Maffei) per la sua luminosa accensione dei colori e la definizione dei contorni tendente all'espressionismo.

Vorremmo segnalare ancora *Composizione di pesci* di Marco Crema (G. Motori, Scuola « L. Vian »), Corbeille di

Nedo Angiolini (Automobili, Istituto salesiano « E. Agnelli »), e lo stranamente evoluto *Vaso con frutta* di Ferruccio Fenoglio (Fonderie, Scuola « P. Baricco »), un bambino della III elementare presente con un dipinto che potrebbe passare per quello di un adulto dilettante.

A. D.

## Notiziario Centro Culturale Fiat

### CINEAMATORI

La proiezione del film « Escalation » di Paenza ha concluso il ciclo « Temi e motivi del giovane cinema italiano » che il Cineclub Fiat ha organizzato nel quadro delle manifestazioni Culturali sul Cinema. Il Ciclo iniziatosi il 4 febbraio s.s. con la presentazione del film « L'Ape Regina » di Petri e proseguito con « I giorni contati » di Petri, « Prima della rivoluzione » di Bertolucci, « I pugni in tasca » di Bellocchio, « Il Posto » di Olmi, ottenendo un indiscutibile successo e destando molto interesse.

A Legnano nel corso di una interessante serata sono stati proiettati film realizzati dai Cineamatori del C.C. Fiat: « La giostra » di Renato Tonietti, « Courreges » di Tino dell'Erba, « Il grano e il loglio » di dell'Erba e Lauarella e « Quo Vadis America? » degli stessi autori; alla proiezione dei film è seguita una interessante e costruttiva discussione.

Recentemente il C.C. Fiat ha presentato nella propria sede di Via C. Alberto 59 la seguente selezione di lavori realizzati dai soci del C.C. Galatea di Acireale: « Omaggio a Magri » di Turi-Consoli, « Il sacrificio » di Alfio Giuffrida, « Un carnevale sbagliato » di Scandurra, Pistanà, Grossi, « La fusina del Vulcano » di Silvio Romeo, « Life » di Mario Masumeci.

Giovedì 19 giugno sono stati premiati i vincitori del 7° Concorso per Films d'Amatori.

Il film « Io » di Renato Tonietto (Sede Centrale) si è classificato al 3° posto al IV Festival Internazionale per Film d'Amatori, svoltosi a Belgrado dal 20 al 22 maggio.

### CONCERTI

Con il Concerto del pianista Sergio Verdirame, si è conclusa la stagione dei Concerti 1968-69 organizzata dal Centro Culturale Fiat. Si sono avvicendati sulla scena

del Conservatorio G. Verdi di Torino, l'Organista Leonel Rogg, il Duo Antonioni Biondi (Violino-Pianoforte), il Pianista Michael Ponti, i Cantori Laziani (Complesso Corale diretto dal M° Franz Terraneo), l'Arpista Paula Ursic Petric, i Pianisti Tibor Yüsti e Claude Helfer, il chitarrista Alirio Diaz, riscuotendo un largo consenso di pubblico e di critica.

### FOTOGRAFI

A Carignano al 2° Concorso fotografico Nazionale Città di Carignano e a Cento (Ferrara) alla 2° Biennale Nazionale d'Arte Fotografica « Il Guercino d'oro » ai fotografi del Centro Culturale Fiat è stata assegnata una Coppa per il maggior numero di partecipanti.

A cura della Sezione Fotografi del Centro Culturale Fiat, è stata organizzata una Mostra di fotografia dedicata ad Autori finlandesi presentati per la prima volta in Italia; una selezione di opere di tali autori è stata esposta presso la Sede del Centro dal 27 maggio all'8 giugno.

Il Console di Finlandia sig. ing. Jouko Kollionen è uno degli autori, la signora Hilja Ravintiem, hanno presentato alla inaugurazione ricevuti dai dirigenti del Centro Culturale Fiat.

Nel mese di Novembre p.v., in data che sarà successivamente fissata, si terrà la Mostra annuale di alto Fotografia riservata ad Autori dipendenti degli stabilimenti Fiat in Italia, ed a fotografie in stampa Bianco e Nero e Colorprint.

Con riserva di diramare il Regolamento relativo si anticipa fin d'ora che tale mostra sarà articolata su due Sezioni con 8 fotografie presentabili per autore in ciascuna Sezione: 1° Sezione: tema libero; 2° Sezione: tema obbligato: « IL GIOCO » (gioco inteso in tutte le forme e manifestazioni, cioè dei bambini e degli adulti, ricreativo, sportivo, scientifico ecc.).

L'accettazione delle opere scade il 15 ottobre 1969 improrogabilmente.

## il juke-box nel cruscotto

Le ferie sono vicine

C'è aria di vacanza. La bella stagione, i figli che hanno terminato le scuole, gli acquisti di carattere balneare. Prepariamoci a partire per il mare, per i monti, per le lunghe crociere automobilistiche attraverso le strade e i paesi d'Europa. A tenerci compagnia per chilometri e chilometri di guida, saranno la moglie, i bambini, forse un autostopista. Ma in ogni caso la musica è d'obbligo: distrae e crea un'atmosfera. Il progresso ha pensato anche a questo e sono nate le « musicassette », più comode delle pile ingombranti di dischi. Sono « cariche » di nastro magnetico con un vasto repertorio di canzoni e di brani classici. Ecco una scelta.



Sandie Shaw

### I divi del giorno

In auto « Diamoci del tu », suggerisce Caterina Caselli, presente con il nastro-guida dei suoi successi di ieri e di oggi: da « Sono bugiarda » a « Nemmeno una lacrima », « Una storia d'amore » e così via. Patty Pravo ha preparato addirittura il suo « Show » con « Ragazzo triste », « Sentimento », « Tripoli '69 », « Yesterday », « La bambola » e i ritmi del Piper. Frank Pourcel e la sua orchestra affrontano un repertorio internazionale: « Little man », « Ciao Pussycat », « Spanish Harlem », « Yesterday » ecc... Adamo intenerisce i cuori sentimentali con le canzoni dell'esordio e dei trionfi. C'è il meglio di Sinatra per i palati raffinati e quello di Ray Charles « padre del rhythm and blues ». Se amate i complessi, questa è l'occasione per viaggiare insieme ai Beach Boys, un gruppo americano che non passa mai di moda. Se vi piace variare, ecco un « nastro » eterogeneo: Hit Parade. Stieranno Riccardo Del Turco, Mario Tessuto, i Camaleonti, Royal James, David Mac Williams e compagni. E perché non « Le adorabili quattro »? Sylvie Vartan canta « Come un ragazzo » e « Baby Capone »; Sandie Shaw: « Com'è bella la sera » e « Oggi »; Patty Pravo ritorna con « Sentimento » e « Se mi vuoi bene »; Farida: « Io per lui » e « La tempesta ». C'è Morandi, e poi Mina, Little Tony... insomma, con le « musicassette » non si è mai soli.

### Vi piace il classico?

Viaggiamo con Beethoven: non è un compagno che da soggezione. C'è la « carica » con l'incisione della Sinfonia n. 3 « Eroica » eseguita dall'Orchestra Filharmonica di Londra diretta da Kemperer. O preferite un'altra celebre bacchetta? Quella di von Karajan ad esempio. Il maestro viennese vi farà ascoltare la « Rapsodia Ungherese n. 2 » di Liszt, « Invito al valzer » di Weber, « Finlandia » di Sibelius, « La Moldava » di Smetana. E per voi si scomoderanno le orchestre filarmoniche di Londra e di Berlino.

Ma viaggiano anche gli appassionati di lirica. Ecco la voce inconfondibile di Beniamino Gigli che attacca « Sì, io fui soldato » dall'Andrea Chenier, « È la solita storia » dall'Arlesiana, « Quanto è bella » dall'Elisir d'amore e molte altre note romanziane che sopravvivono anche ai tempi dello shake e di Rita Pavone.

U. S.

# Convegno della tecnica per la circolazione stradale

Nel 1968, in tutto il mondo, sono stati costruiti 25 milioni di autoveicoli: se li si mettesse in fila, essi formerebbero una colonna ininterrotta lunga più di centomila chilometri. Oggi il numero degli autoveicoli circolanti è di circa 220 milioni e nel 2000, secondo le previsioni, essi saranno 360 milioni solo negli Stati Uniti. Questi dati, esposti dall'ingegner Dante Giacosa nel corso della sua relazione al terzo Convegno Internazionale «La tecnica per la circolazione stradale», tenutosi recentemente a Venezia per l'iniziativa dell'Automobile Club, della BP e della Fiat, illustrano eloquentemente i crescenti problemi imposti dalla circolazione automobilistica.

Per risolvere l'incalzante problema dei trasporti terrestri — ha soggiunto l'ing. Giacosa — è opinione di molti che sarebbe tecnicamente possibile

verso il continuo affinamento della vettura. A tale proposito si può osservare che la *sicurezza* resta il requisito fondamentale comune a tutte le interpretazioni del concetto di vettura ideale, mentre la mobilità e la economia assumono significati ed aspetti diversi in funzione delle situazioni ambientali nelle quali l'autoveicolo opera. Considerando in particolare la circolazione extra-urbana e quella urbana, si arriva a definire due tipi di vettura ideale, per l'uno e l'altro impiego.

In conclusione si può affermare che l'automobile, pur perfezionata, non risolverà da sola il problema dei trasporti: alla sua soluzione è chiamata tutta la società partendo da impostazioni nuove e su basi di ampiezza finora mai raggiunta.

Una interessante indagine è stata inoltre presentata al convegno dal



Così possono essere indicati i parametri dai quali dipende la sicurezza. Con «sicurezza» si indica l'insieme dei provvedimenti tendenti a prevenire, cioè ad evitare l'incidente, e quelli che servono a proteggere l'uomo quando l'incidente è inevitabile. La sicurezza «preventiva» si identifica con la sicurezza della circolazione, la «protettiva» con la sicurezza dell'uomo, sia nell'interno che all'esterno del veicolo.

realizzare alla fine del secolo un sistema di trasporti coordinati ed integrati, ma innumerevoli ostacoli rendono tuttavia assai improbabile la riuscita di un tale avveniristico progetto; ed appare pertanto ragionevole cercare di perfezionare l'automobile adattandola sempre meglio alla situazione ambientale attuale e a quella prevedibile in futuro.

A tale scopo è di fondamentale importanza definire quella che potrebbe essere la «vettura ideale»: essa può configurarsi come un mezzo di trasporto privato capace della massima mobilità, con la massima sicurezza e minima spesa. Ma, considerato il rapporto di intima dipendenza tra automobile e circolazione, tramite il sistema uomo-strada-regolamenti, è doveroso affermare che nemmeno la vettura ideale — ammesso che possa esistere — potrebbe determinare da sola la circolazione «ideale».

E tuttavia indubbia la necessità di favorire la realizzazione di condizioni atte a migliorare la circolazione attra-

prof. Lorenzo Crosetti e dal prof. Vittorio Wyss, della direzione sanitaria Fiat, sul tema: «L'influenza del fattore strada e del fattore veicolo sull'organismo del guidatore». E' evidente che lo studio delle reazioni normalmente provocate sull'organismo umano dal lavoro di guida di un automezzo è di fondamentale importanza per una esatta impostazione di tutte le ricerche attinenti la medicina applicata all'automobilismo e al traffico. Proprio per questo il servizio sanitario della Fiat ha effettuato ricerche sistematiche, impiegando sei collaudatori di automobili su strada addetti da vari anni esclusivamente a questa attività professionale; le ricerche sono state fatte per determinare l'entità del consumo di ossigeno e di produzione di anidride carbonica provocata dalla guida di una vettura in città, su autostrada piana, su strada in salita e su strada in discesa. E' stata raccolta una grande messe di dati su alcuni valori fisiologici fondamentali che possono essere alla base di più vaste indagini.

of private transport, highly manoeuvrable and offering maximum safety at low operating costs. While safety remained the basic common attribute for all interpretations of the concept of «ideal car», manoeuvrability and operating economy took on a different significance according to the environmental conditions, in town and out of town, in which the cars are called to operate, Mr Giacosa said.

It must be realised — concluded Mr Giacosa — that the motorcar, even in its improved form, will not by itself solve the problems of road transport, for which it is necessary the cooperation of society as a whole along entirely new lines and concepts.

A second paper on the «Influence of road and motocar on the driver's organism» was read by Mr L. Crosetti and V. Wyss of Fiat Health Department.

## 3rd International Convention on Road Traffic Techniques

During 1968 were built in the world 25 million motor vehicles, which brought the world's car population to about 220 million units. These figures and the growing problems resulting from traffic congestion were discussed in a paper read by Mr D. Giacosa at the 3rd International Convention on Road Traffic Techniques.

Mr Giacosa said that to solve the pressing problems of overland transport, it was necessary to improve motorcar design so that it could fit more and more current and future environmental conditions.

In this light — Mr Giacosa said — it became very important to define what could well be the «ideal car» as a mode

Un viaggio attraverso l'archeologia del Medio Oriente

## Alla scoperta delle città dei

Un viaggio attraverso l'archeologia del Medio Oriente deve svolgersi forzatamente lungo gli itinerari seguiti dal grande Alessandro di Macedonia durante la sua fantastica corsa conquistatrice fino all'Indo ad Oriente, fino ai confini con la Russia a nord, dove fondò città, recentemente scoperte da missioni archeologiche inglesi e francesi. Nel Punjab fondò Alessandria Bucefala, in onore del suo cavallo preferito Bucefalo, morto di vecchiaia, ed una Nuova Alessandria al confine settentrionale della Battriana, ora Afghanistan, sul fiume Oxo, quasi dirimpetto a Tashkent, in una delle repubbliche orientali della Russia. Ancor oggi, nonostante la rapidità delle comunicazioni, se si volesse seguire interamente l'itinerario di Alessandro il Grande occorrerebbero anni, forse tanti quanti ne occorsero a lui per conquistare il più grande impero del mondo, impero che aveva per confini la Grecia, l'Egitto, tutta l'Asia Minore, la Mesopotamia, la Persia, l'Afghanistan e quasi tutto l'attuale Pakistan.

Il nostro viaggio ha pretese più modeste, limitandosi alle città costiere dell'Asia Minore, oggi Turchia. Attraversati i Dardanelli, Alessandro si recò innanzitutto a Troia per venerare la memoria di Achille, ma anche dello sfortunato re troiano Priamo. Quando vi giunse lui, intorno al 335 a.C. Troia era ancora una città fiorente di commerci, con santuari che richiamavano pellegrini dalle zone vicine. Oggi, di Troia rimangono brandelli di mura, pochi avanzi riportati alla luce da quel visionario omerico che fu Heinrich Schliemann, andato alla scoperta della città cantata da Omero avendo come guida soltanto l'Iliade. Egli cercava la Troia di Priamo ed Ecuba, di Ettore ed Andromaca; sotto la pala dei suoi operai, egli trovò addirittura nove Troia, una sopra e dentro l'altra, un groviglio di costruzioni che andava dai primordi dell'umanità fino al Novum Ilium ricostruito dall'imperatore Augusto.

Quale fosse la Troia di Priamo, il fanatico Schliemann non era in grado di stabilire. Si affidò ad alcuni segni, come il ritrovamento del famoso «tesoro di Priamo». Un giorno, mentre scavava accanto ad un muro, alcune pietre precipitarono senza ch'egli le toccasse, scoprendo un vano entro cui erano racchiusi diademi, collane, braccialetti, anelli, boccali, vasi d'oro. Egli si convinse che quel «tesoro» era stato nascosto dalla stessa Ecuba, oppure da qualche familiare di Priamo, mentre i greci, entrati in Troia con l'inganno del cavallo, aprivano le porte Scee ai greci appostatisi sotto le mura, ed incominciavano la strage e l'incendio della città.

Gli archeologi professionisti affermano ch'egli ha commesso un grosso errore, quel tesoro non poteva appartenere a Priamo, se si giudica dal punto in cui fu trovato; la Troia omerica dovrebbe essere la sesta, mentre Schliemann ha trovato il tesoro in un insediamento più recente. Sofismi se si vuole, e quindi inutili; ciò che conta è la fortunata cocciutaggine del dilettante di archeologia tedesco. A proprie spese, solo per l'infatuazione che aveva fin da ragazzo di andare a scopri-



Pergamo, l'Asclepeion



Priene, il Teatro

re il mondo meraviglioso di Omero, Schliemann compì una delle più benemerite e grandiose imprese dell'archeologia di tutti i tempi.

Da Troia si scende più a sud, verso Smirne, che ai tempi di Alessandro era una città in piena decadenza; oggi è il porto mediterraneo più importante della Turchia. Ma per chi viaggia, Smirne è il centro ideale per il soggiorno. Dalla città marittima partono le strade che raggiungono i centri dell'antica storia mediterranea, tutti un po' lontani, appartati, e con scarse comodità di soggiorno. Superba, arroccata alla sua acropoli, Pergamo racconta ancora coi ruderi imponenti le storie feroci delle successioni dinastiche. Teatri, terme, templi sono in completa rovina, della famosa biblioteca che conteneva

# silenzio



A



Efeso, l'Agorà

duecento mila volumi, e ventimila erano stati rubati da Antonio e Cleopatra, non rimane che il pavimento fra le cui pietre sconnesse vigoreggiano due pini. Nulla è rimasto del grande tempio a Zeus, in cui c'era il più celebre altare dell'antichità, ornato di rilievi scolpiti da Prassitele.

Sardi, la capitale della Lidia, più celebre per Creso che per la sua potenza economica, è ridotta ad un cataclisma di rovine fra cui pascolano pecore e capre. Due sole colonne, raddrizzate dagli archeologi americani, ricordano il fastoso tempio di Cibele; il Pattolo, da cui i lidi estraevo l'oro, è diventato un fiumicciotto fangoso. A poco a poco, l'archeologia riporta alla luce gli avanzi di queste città un tempo fa-

mose, fino a darci un quadro esatto della vita che si svolgeva a quei tempi. Grazie agli scavi, sappiamo che Sardi e la Lidia erano celebri per la mollezza dei loro costumi, la raffinatezza dell'esistenza, l'eleganza dell'abbigliamento. La lira a venti corde, poi usata da Saffo per accompagnare i suoi tristi canti d'amore, è una invenzione lidia.

Un poco più a sud, ci sono le rovine di Efeso, forse la città più potente, ricca e temuta della costa egea. Quando Alessandro vi giunse, le accordò molti favori, e si offrì di costruire interamente a sue spese l'Artemision, il tempio alla dea madre che Erostrato aveva incendiato per tramandare il suo nome. Gli efesi declinarono l'offerta perché Alessandro pretendeva che il suo nome fosse scritto sul frontone del tempio. Dell'Artemision, oggi, non rimane proprio nulla nemmeno un rudero; Giustiniano prima, i turchi poi, si servirono dei marmi del gran tempio, per costruire chiese cristiane e moschee musulmane. Ma ci sono i resti della città, davvero imponenti, rimessi alla luce da archeologi austriaci, e sono sufficienti quei ruderi maestosi per avere un'idea di quanto fosse ricca e potente Efeso.

Ancora un poco più a sud, ci sono i resti di Priene, la più deliziosa delle città antiche che sia sorta sulle sponde egee. Anche qui il tempo, gli uomini, i terremoti hanno provocato danni irreparabili, ma è rimasto tanto di intatto che si ha la sensazione di camminare lungo le vie di una città ancora abitata. Il teatro, soprattutto, con le sue gradinate in gran parte ancora originali, e le cinque poltrone in pietra che si affacciano al piano dell'orchestra, dà la sensazione che la recita sia stata appena conclusa, e che sia la nostra presenza fisica, ancora così greve di terrestre, a turbare la silenziosa armonia del luogo.

Tutte queste città, quando giunse Alessandro il Grande, erano ancora prosperi centri commerciali, e l'Artemision di Efeso era considerato non solo il più solenne santuario pagano dell'Asia Minore, ma anche la più pingue, potente banca del Medio Oriente. Riceveva denaro in deposito e lo prestava ad interessi ai re di Pergamo e di Lidia che, per quanto ricchi, non avevano mai soldi a sufficienza per finanziare le molte guerre di conquista che conducevano contro l'una o l'altra città per garantirsi le strade lungo le quali scorrevano il redditizio commercio fra Oriente ed Occidente, e viceversa.

Queste città erano gli avamposti sul mare dove confluivano le caravaniere che venivano da Babilonia, da Ninive e dalle altre città della Mesopotamia che avevano contatti commerciali con la Persia e con l'India, e fiorirono appunto per la sagacia levantina con cui seppero sfruttare le loro posizioni per imporre pedaggi alle caravaniere, sfruttare i commerci. Oggi, di tanta grandezza non è rimasto che il pallido ricordo rappresentato dai ruderi marmorei di templi e palazzi, e sulle città già fiorenti è sceso il silenzio che avvolge le cose morte. Un silenzio che nemmeno le frotte di turisti, sempre più folte, riescono a turbare.

Francesco Rosso

## Fiat 850: Un durissimo test della rivista "Sobre ruedas"

La rivista «Sobre ruedas», la più importante pubblicazione in campo automobilistico stampata in Perù, ha recentemente effettuato un durissimo test di prova con una berlina Fiat 850. I risultati del test sono stati pubblicati sul numero 20 della rivista con grande abbondanza di materiale illustrativo e con gli unanimi consensi dei giornalisti e dei tecnici partecipanti alla prova. Il test svoltosi in condizioni stradali e atmosferiche volutamente avverse ha portato la 850, lungo strade ridotte a sentieri, fino ai 4818 metri di altitudine del Passo Tilco; quindi attraverso il traffico cittadino per finire con le prove di accelerazione, di frenata e di velocità massima. Le durissime prove hanno costituito una conferma alle qualità di robustezza, confort di marcia ed economia che caratterizzano la Fiat 850 e ne hanno assicurato il successo in ogni parte del mondo.

### Test de la revista «Sobre ruedas»

La revista «Sobre ruedas», la más importante revista automovilística del Perú, ha llevado a cabo recientemente un durísimo test con un sedán Fiat 850. Los resultados publicados en el número 20 con abundante material fotográfico, obtuvieron la aprobación unánime de los periodistas y técnicos que tomaron parte en la prueba. El test se desarrolló en condiciones atmosféricas y rurales expresamente adversas, por carreteras reducidas a senderos, hasta los 4818 metros de altura de Paso Tilco; y luego, a través del tránsito ciudadano, hasta acabar con las pruebas de aceleración, frenado y velocidad máxima. Las durísimas pruebas constituyeron una confirmación más de las cualidades de robustez, confort de marcha y economía que caracterizan al Fiat 850 y aseguraron hasta ahora el pleno éxito en todas las partes del mundo.



## La Fiat Aviazione nel campo spaziale

Dal 7 al 10 maggio si è tenuto a Venezia il II Congresso internazionale di ingegneria spaziale in cui sono state presentate cinquanta memorie di diversi paesi (U.S.A., URSS, Francia, Gran Bretagna, ecc.) di alto contenuto tecnico per l'ingegneria spaziale. Anche la Fiat Aviazione, che è stata una delle prime ad impegnarsi nel campo spaziale europeo (ELDO ed ESRO), è stata presente con tre relazioni che hanno riassunto l'attività sperimentale di que-

sti ultimi sei anni e che è stata consolidata dal successo dei lanci avvenuti alla base Australiana di Woomera.

Le relazioni, degli ingegneri Capriolo e Sacchi e del perito industriale Padovan, hanno consentito di testimoniare come in seno alla Fiat Aviazione siano attentamente studiati con le tecniche più appropriate tutti gli sviluppi del settore attraverso personale di elevato livello tecnico e di grande entusiasmo.

## Concorsi della "Gazzetta per i lavoratori"

La «Gazzetta per i lavoratori», settimanale della Confindustria, ha indetto, anche quest'anno, diversi concorsi riservati ai lavoratori, per un ammontare complessivo, tra premi e borse di studio, di oltre 15 milioni di lire.

**Concorso per i Lavoratori Anziani** con premi per 620 mila lire, per operai ed impiegati, occupati da almeno 35 anni presso la stessa Azienda o complesso industriale, sul tema: «Affermato il comune interesse delle parti che esige il superiore interesse del paese al lavoro, come credete debbano svolgersi trattative sindacali di categoria?». I saggi dovranno essere inviati alla «Gazzetta per i Lavoratori», piazza della Madonna di Loreto 21, Roma, entro il 31 ottobre.

**Concorso per i lavoratori alpinisti**, con premi per un milione di lire, indetto per premiare l'attività alpinistica e sci-alpinistica. Le domande dovranno pervenire alla «Gazzetta per i Lavoratori» entro il 31 ottobre.

**Concorso-Mostra per operai specializzati o qualificati**, con premi per un milione di lire, relativo a ritrovamenti o ad applicazioni pratiche inerenti a qualsiasi ramo di

attività industriale. I concorrenti dovranno inoltrare domanda alla «Gazzetta per i Lavoratori» entro il 15 ottobre.

Tre concorsi per la prevenzione informata, con premi per un milione e 200 mila lire; il primo per i migliori bozzetti di cartelli figurati, il secondo per lo svolgimento di un tema a carattere antinfornitistico e il terzo concorso per segnalazioni tecniche antinfornitistiche. Termine per la partecipazione 31 ottobre.

Sono inoltre indetti concorsi letterari, con premi per un milione e 40 mila lire (concorso mensile per un lavoro a tema libero, semestrale per racconti a tema libero, annuale per un'opera narrativa) e concorsi artistici con premi per un milione e 200 mila lire per dipinti, disegni in bianco e nero e sculture.

Infine vengono poste in palio tre Borse di studio per giovani laureati da 700 mila lire ciascuna, cinque Borse per giovani universitari da un milione di lire ciascuna e cinque Borse per giovani periti tecnici industriali da 250 mila lire ciascuna.

Confidiamo che questi concorsi interessino numerosi dipendenti Fiat. I bandi relativi sono esposti presso tutte le sedi del Centro Culturale Fiat.

# La ricerca base della produzione Il Laboratorio Centrale Ricerche e Controlli Fiat

Alla Fiat la ricerca viene condotta nel più diversi settori: autoveicoli, motori, aviospaziale, elettronica, nucleonica, computers, dinamica dei fluidi, locomozione, ecc. In queste pagine illustriamo il Laboratorio Centrale Ricerche e Controlli Fiat e i suoi servizi di collaborazione con gli enti produttivi.

Lo sviluppo civile ed economico di un paese è diventato sempre più interdipendente con la ricerca, sia intesa come scienza pura, sia nei suoi vari aspetti di applicazione pratica tecnologica. Essa costituisce un vastissimo campo di lavoro, in incessante evoluzione, nel quale la Fiat è presente con una intera organizzazione che si interessa delle più moderne discipline, da quella aviospaziale all'elettronica, alla nucleonica, ai computers, alla dinamica dei fluidi, alla locomozione nei suoi diversi aspetti, arrecando anche un notevole contributo alla preparazione di tecnici qualificati.

In particolare per quanto riguarda autoveicoli e motori di aviazione svolge una vasta gamma di attività il Laboratorio Centrale Ricerche e Controlli, che agisce in stretta cooperazione con i settori produttivi.

Le automobili, è chiaro, non nascono soltanto sulle linee di montaggio. A fianco dell'operaio c'è il tecnico. È necessario ideare e collaudare sempre nuove soluzioni tecniche, nuovi metodi produttivi, valutare la resistenza e l'affidabilità dei materiali, analizzare carburanti e lubrificanti, compiere ricerche e controlli di ogni genere.

Quest'opera di ricerca più immediatamente rivolta alle automobili affianca in una parola, tutto il processo progettuativo, produttivo e assistenziale, così da migliorare, nei confronti del cliente, sempre più il prodotto per quanto riguarda la durata, la solidità, le prestazioni, la sicurezza.

Alcuni temi di ricerca pura applicata o di controllo provengono da quesiti posti da progettisti, altri dalla produzione; altri dal desiderio di soddisfare alle legittime curiosità che scaturiscono anche nello svolgimento dei lavori più ordinari, o da intuizioni improvvise, o da necessità prevedibili per il futuro.

Fra le tante ricerche, numerose e di grandissimo interesse quelle sulla resistenza e fatica dei materiali contro le ripetute sollecitazioni di esercizio, sulla rottura fragile ed in presenza di ambiente corrosivo, sull'usura dei materiali. E inoltre soggetti di ricerca par-

ticolamente attuali, quali i progressi nei materiali composti con fibre, una sempre più grande sicurezza in caso di collisione, i miglioramenti nella combustione e nella tecnica motoristica per vincere la battaglia contro lo «smog», il perfezionamento continuo dei carburanti e dei lubrificanti.

Il Laboratorio Centrale Ricerche e Controlli Fiat esplica la sua azione mediante numerosi Servizi. Basta elencarli per avere un quadro di quanto vasti siano gli interessi perseguiti e comprendere come l'indagine scientifica teorica si affianchi sempre all'efficienza ed al miglioramento di ogni organizzazione produttiva.

**Servizio di Chimica Inorganica** — Si occupa delle analisi dei materiali inorganici, essenzialmente dei metalli e del controllo e della depurazione delle acque industriali.

**Servizio di Chimica Organica** — Valuta materiali organici: benzina, grassi, oli, protettivi, e studia i fenomeni della combustione e dei gas inquinanti dell'atmosfera.

**Servizio Metallurgico** — Si occupa dei metalli dal punto di vista fisico-strutturale, studiando e sviluppando le leggi ed i processi metallurgici più tecnicamente validi e convenienti.

**Servizio Elettrochimico** — È responsabile dei vari processi di ricoprimento e trattamento dei metalli per imparire loro determinate qualità di finitura o di resistenza alla corrosione (ramatura, nichelatura, cromatura, stagnatura, zincatura, ossidazione anodica).

**Servizio Tecnologico** — Indaga su tutte le varianti delle moderne tecniche di verniciatura, quali la smaltatura elettrostatica, l'elettroforesi ecc. Sviluppa pure particolari in gomma, in materia plastica, in sinterizzato, sottoponendoli a prove meccaniche e di resistenza ambientale.

**Servizio Organi Meccanici** — Si interessa ai problemi eminentemente meccanici dei motori, delle trasmissioni, dei freni; esegue anche prove statiche e dinamiche — di vibrazione e di urto — su complessi e su componenti esaltando di proposito le sollecitazioni che

**Servizio Metallurgico** — Il microscopio elettronico in dotazione al Servizio Metallurgico che permette l'osservazione per trasparenza o su replica sino a 200.000 ingrandimenti.

**Servizio Chimica Organica** — Il laboratorio di gas-cromatografia è in grado di eseguire l'analisi quantitativa dei prodotti gassosi o vaporizzabili. Si notano i sacchetti di plastica contenenti i gas di scarico dei quali si deve stabilire la composizione percentuale.

**Servizio Chimica Inorganica** — Il quadro di comando dello spettrometro a lettura diretta per le analisi rapide dei materiali metallici. L'analisi completa è disponibile nel breve spazio di un minuto.

**Servizio Organi Meccanici** — di fatica a flessione plana, alberi a



# Ricerche e Controlli

Automobilistico, aerospaziale, nucleare, elettronico, gasdinamico. Controlli che sviluppa un costante imponente lavoro di indagine elettivi e produttivi automobilistici.

si avranno nel normale esercizio, ai fini di valutare il grado di sicurezza.

**Servizio Sollecitazioni** — E' incaricato di rilievi estensimetrici su pezzi di forma complessa ed in speciali condizioni di esercizio. Studia l'effetto delle sollecitazioni sui solidi e precisamente indaga sulla meccanica della frattura, sullo scorrimento a caldo, sulla tensocorrosione, sulla fatica, sull'usura.

**Servizio Strutture** — Prova la resistenza delle scocche, delle cabine e dei telai dei carri, delle sospensioni in genere dal punto di vista della durata e del comportamento nelle collisioni.

**Servizio Esperienze Elettriche** — Si interessa dell'intero sistema nervoso del veicolo, cioè dell'impianto elettrico. Studiando nuovi criteri funzionali, come ad esempio quello dell'accensione elettronica, cerca nel contempo di perfezionare costantemente gli apparecchi tradizionali.

In tutti i dipartimenti il lavoro viene compiuto con metodi e strumenti modernissimi. Ricordiamo gli spettrografi, il più recente di questi «scrive» la composizione dell'acciaio in un solo minuto, gli spettrometri nell'infrarosso e nell'ultravioletto, i cromatografi, i microscopi (un modello elettronico è capace di 200.000 ingrandimenti), un impianto per il controllo radioscopico di pezzi di particolare importanza, dotato di una catena televisiva di ispezione a circuito chiuso, ecc.

Non manca l'aspetto spettacolare, qual è quello offerto dalle prove di urto tra autoveicoli lanciati alla massima velocità, teleguidati da bordo di altre auto in corsa o da elicotteri.

Dato il grande sviluppo della ricerca, è stato necessario da qualche anno dar vita a un nuovo organismo, il Gruppo Ricerche Avanzate, il quale si occupa di problemi a scadenza più remota, usando tecniche ulteriormente raffinate oppure sviluppando studi di ricerca fondamentale.

Per dare un esempio dell'attività di questo Gruppo composto di matematici, di fisici e di ingegneri, ricordiamo

Altrettanto per prova  
momento costante su  
comandi.

**Servizio Elettrochimico** — Interno dell'apparecchio a nebbia salina per eseguire prove accelerate di corrosione su parti strutturali o decorative. Si ricrea così l'ambiente marino o di una città industriale.

gli studi dello stato solido, della cavazione, della fatica acustica (quella prodotta dal rumore dei jets).

Alla base di tutta l'attività di ricerca della Fiat è la convinzione che occorra superare con la ricerca scientifica il livello qualitativo raggiungibile con il vecchio empirismo. E' soltanto la scienza che ci fa comprendere l'intima natura dei fenomeni fisico-chimici, che consiglia nuovi materiali, che suggerisce processi produttivi tecnicamente più validi.

In accordo con gli altri responsabili della produzione, il ricercatore indica in tal modo la via di un reale progresso industriale.

## The Central Research and Control Laboratory

Research covers a vast and constantly changing field of endeavour in which Fiat, too, is fully committed. The company has a fully fledged research organisation dealing with the latest branches of science such as aerospace, fluid dynamics, nucleonics, computers and locomotion in its various aspects. The Fiat Research Laboratory also contributes to the creation of fully qualified researchers.

Considerable work in the field of motor cars and aero engines is specifically carried out by the Research and Control Laboratory which acts in close co-operation with production sectors.

The activity of the Research and Control Laboratory is carried out through different sectors-inorganic and organic chemistry, metallurgy, electro-chemistry, technology, mechanical parts, stress analysis, structures, and electrical experiments.

All sectors operate with the assistance of the latest methods and instruments. Under the safety research programme conducted by the Laboratory, specially equipped test cars are made to collide at high speeds as a result of radio impulses from manned cars or helicopters.

An advanced research team using increasingly refined techniques or developing studies in basic research, has recently been established to deal with problems of longer range implication.

In agreement with the designer and the manufacturer, the researcher shows them how to achieve real progress in industrial production.



**Servizio Tecnologico** — Banco sperimentale per la spruzzatura eletrostatica di smalti od altri ricoprimenti organici. Questo metodo di verniciatura, già da alcuni anni introdotto in produzione, ha consentito notevolissimi risparmi di materie prime.



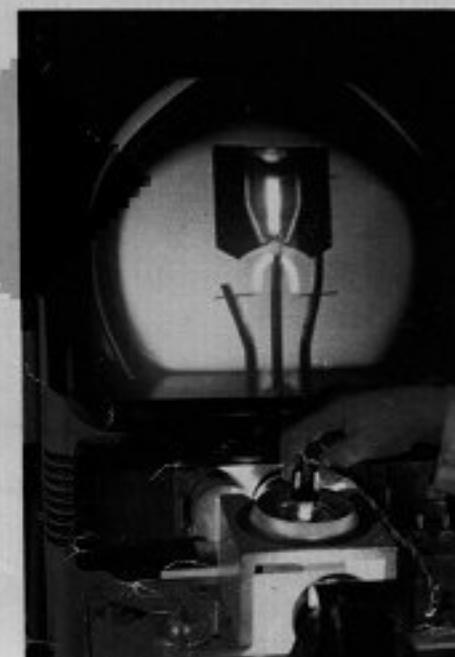
**Servizio Sollecitazioni** — Serie di macchine per valutare la resistenza allo scorrimento viscoso dei materiali sollecitati ad alta temperatura sotto carico insistente.



**Servizio Strutture** — Si prepara una prova di collisione su catapulte. I manichini che saranno fra poco installati a bordo daranno, col loro comportamento, utili informazioni sul grado di sicurezza dell'abitacolo.

**Servizio Esperienze Elettriche** — Profilometro in dotazione al Laboratorio fotometrico per controllo dei filamenti lampade.

**Gruppo Ricerche Avanzate** — La tecnica dei radio-tracciatori per la valutazione dell'usura delle fasce elastiche di un motore.





#### BELGIO

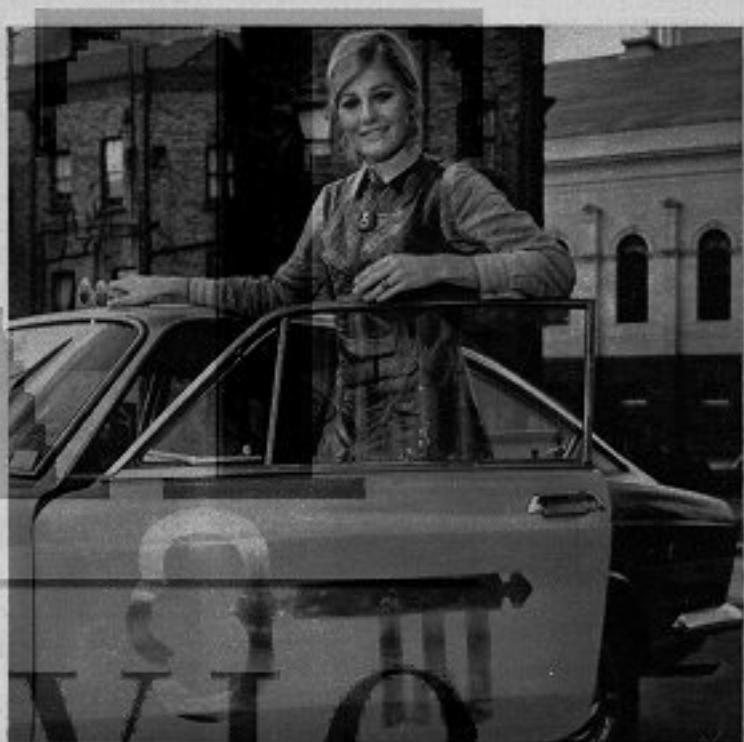
Quattro taxi Fiat: totale più di 800.000 km. Ecco la percorrenza realizzata dal sig. Marco Olivieri di Bruxelles con le sue autopubbliche Fiat, di cui una, la 1500 lunga, ha totalizzato da sola ben oltre 530.000 km.

Quatre taxis Fiat: un total de plus de 800.000 km. qui figure au palmarès de M. Marco Olivieri de Bruxelles propriétaire de voitures Fiat dont l'une, la 1500 longue, a totalisé à elle seule plus de 530.000 km.

# Caleidoscopio Fiat

**NUOVA ZELANDA**  
Miss Penny Plummer, detentrice del titolo di Miss Mondo, ha visitato recentemente la Nuova Zelanda. Per gli spostamenti attraverso le città di Auckland, Wellington e Christchurch la graziosa Miss ha voluto sempre viaggiare su coupé Fiat 850 Sport

Miss Penny Plummer, the holder of the Miss World title, visited recently New Zealand. The world beauty consistently attended her engagements around the towns of Auckland, Wellington and Christchurch on a Fiat 850 Sport coupé



**MILANO**  
Il Fiat 238 si presta ad un gran numero di soluzioni diverse. Ecco una interpretazione del versatili furgone adottato dalla Fargas per l'esposizione mobile dei suoi prodotti



#### SVIZZERA

La Società Martini & Rossi Svizzera è una apprezzata cliente delle vetture Fiat, come dimostra la parata delle 124 Familiars costituenti il parco vetture della Società

La Société Martini & Rossi Suisse est un fidèle client de Fiat: la parade des 124 Familiales qui constituent le parc voitures de la Société en est une nouvelle démonstration



#### MILANO

I simpatici attori televisivi Cochi e Renato sono anch'essi affezionati clienti Fiat. Eccoli alla Filiale di Milano accanto alla 128 ritirata da Renato; da parte sua Cochi ha acquistato una 500 L





**FRANCIA**  
Gli autocarri Fiat sono sempre più apprezzati per la loro efficienza e robustezza dagli autotrasportatori di ogni Paese. Ecco, in fotografia, il moderno parco veicoli della Società SET di Parigi

Les poids-lourds Fiat sont toujours plus appréciés en raison de leur efficience et de leur robustesse par les « routiers » de tous les Pays. Voici le très moderne parc poids-lourds de la Société SET de Paris.

**NUOVA CALEDONIA**  
La nostra Concessionaria Agence Automobile, in Nuova Caledonia, ha recentemente inaugurato a Nouméa la nuova sede di vendita e di assistenza. In questo Paese le vetture e gli autocarri Fiat hanno ottenuto in questi ultimi anni significative affermazioni commerciali!

La Société Agence Automobile, notre Concessionnaire en Nouvelle Calédonie, a récemment inauguré à Nouméa son nouveau siège de vente et d'assistance. Dans ce Pays, les voitures et les camions Fiat se sont affirmés, au cours des récentes années, d'une façon significative du point de vue commercial.



**NAPOLI**  
19 berline Fiat 125 sono state consegnate recentemente al Comune di Napoli. Le confortevoli ed eleganti vetture saranno usate per i servizi di rappresentanza



**SARDEGNA**  
Si è svolto in Sardegna alla fine di maggio il 3° Rally ufficiale F.I.V.A., a cui hanno preso parte numerosissime vetture veterane provenienti da 10 paesi. La gara della categoria « Vintage » è stata vinta dalla Fiat 501 Torpedo del signor Eugenio Chierichetti. Nella fotografia una 128 accanto ad una Fiat 501 proveniente dalla Germania.

**TORINO**  
4 ambulanze Fiat 238 sono state recentemente consegnate al Comune di Torino. Serviranno a potenziare le operazioni di assistenza e pronto soccorso degli ospedali cittadini.



# Affermazioni di atleti del Centro Sportivo Fiat



## ATLETICA LEGGERA

Renato Dionisi è quest'anno ritornato al C.S. Fiat dopo la sua permanenza a Bologna nel G.S. Carabinieri durante il Servizio di Leva.

I primi risultati conseguiti nel 1969 lo hanno immediatamente inserito nei valori mondiali dell'Atletica Leggera; con un crescendo realmente promettente ha battuto ripetutamente il primato italiano di salto con l'asta a Formia (11 maggio) con la misura di m. 5,20 e poi a Roma (17 maggio) con m. 5,30.

Nella fotografia lo vediamo, mentre a Torino (1° giugno) nel Meeting Mondiale Universitario, salta m. 5,20.

Altri atleti del C.S. Fiat hanno inoltre partecipato ai Meetings Internazionali di

Formia e di Roma, tra essi si sono distinti Rinaldo Camaioli (salto triplo m. 15,41), Luigi Carnicelli (3000 siepi 8'51"6).

La Sezione Femminile del Gruppo di Atletica Leggera del C.S. Fiat ha iniziato l'attività con due brillanti successi collettivi nella Coppa Città di Asti e nei Campionati Regionali Piemontesi; in evidenza particolarmente la Bruni (m. 100 in 12" e m. 200 in 24"9) e la Forcellini (peso metri 14,16) che unitamente alla Grottini (disco m. 45,60) si sono distinte al Meeting Internazionale di Bolzano.

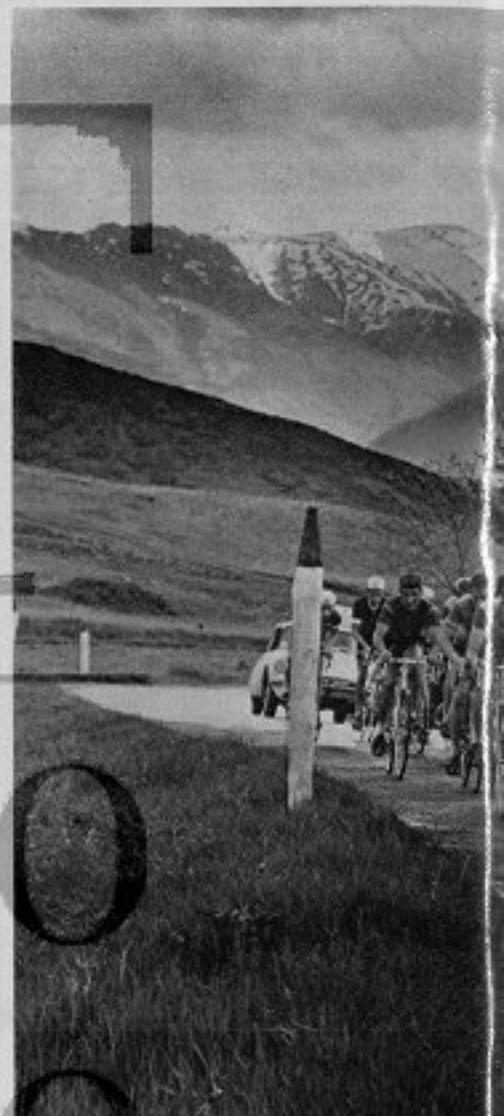
Contemporaneamente la Sezione Maschile si distingueva nella fase regionale della Coppa Italia della Categoria Seniores classificandosi al primo posto con 18.722 punti seguita dal CUS Torino con 18.660; in evidenza Carlo Lievore (gavellotto m. 77,60) e Giorgio Rietti (m. 100 in 10"9).



## CICLISMO

Notevole l'attività dei ciclisti del C.S. Fiat che stanno mietendo lusinghieri successi non solo in Italia ma anche in Francia.

In evidenza particolare Vittorio Cumino che dopo aver vinto il Giro del Piemonte si affermava anche nel Tour de Vaucluse e veniva chiamato in maglia azzurra quale componente della squadra dei dilettanti italiani partecipante al Giro della Svezia.

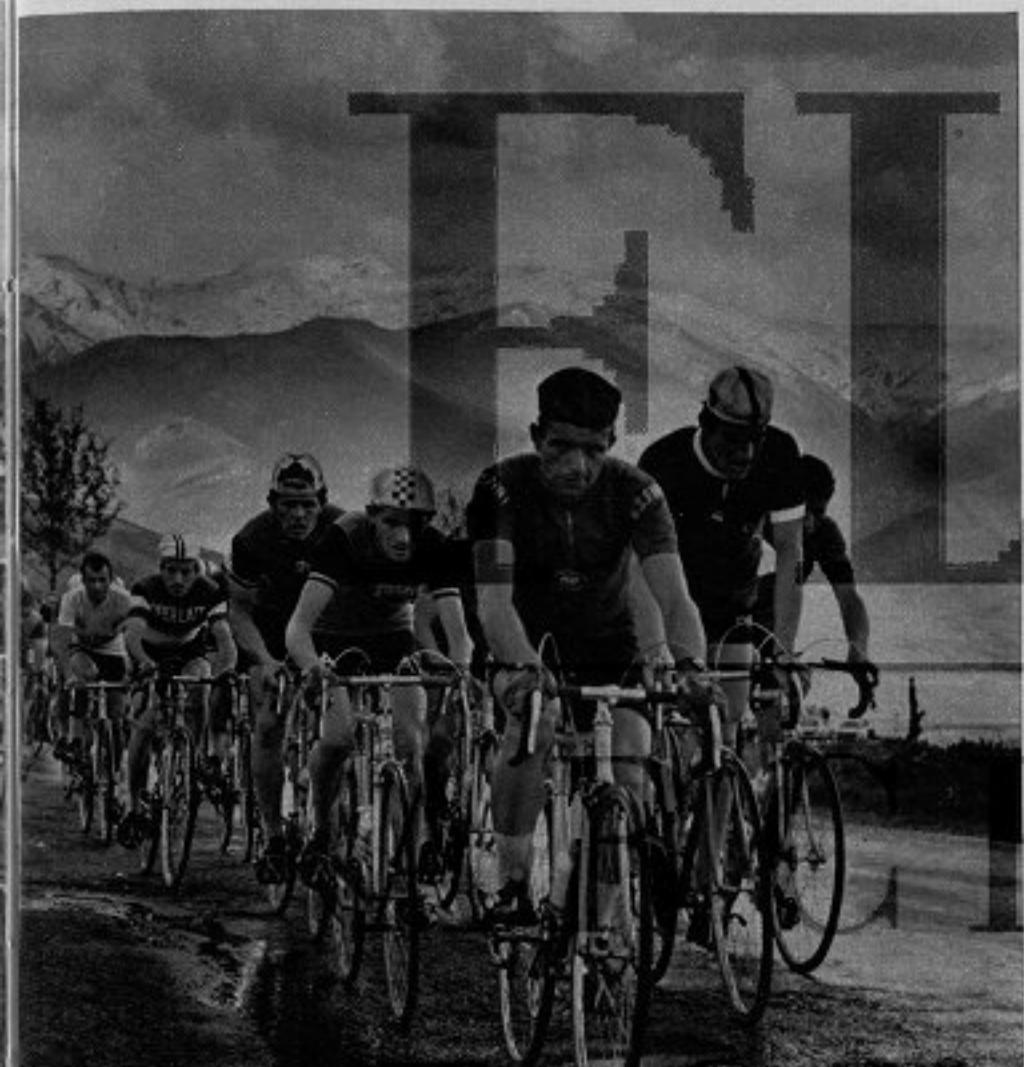


Inoltre Franco Balduzzi vinceva il Tour de Roussillon e si piazzava nel Giro del Piemonte e nel Tour de Combraille, vinto da Arcangelo Locatelli, altro atleta del C.S. Fiat.

Nelle fotografie: (in alto a sinistra) il vittorioso arrivo di Balduzzi in una tappa del Tour de Roussillon, sempre nella stessa gara (in alto a destra) Locatelli guida un gruppo sui Pirenei, (in basso) la squadra ciclistica del C.S. Fiat in allenamento, da sinistra a destra: Balduzzi, Cumino, Farnà, Locatelli, e Maffeis.



# tivo Fiat



## TIRO AL PIATTELLO

Il 1° giugno si è disputato a Torino il Trofeo dell'Industria di Tiro a Volo a cui hanno partecipato 90 concorrenti suddivisi in 18 squadre. Ha vinto la Fiat A (composta da Boero, Can-

tele, Brunetti G., Pagnutti e Somale) con 127 piattelli colpiti; seguono la Pirelli Ata con 124, l'Olivetti con 118, la Rhodiatoce A con 116, la Fiat B (formata da Grella, Manfredi, Nota, Angela e Ellena) con 115 ed altre 12 squadre classificate. In fotografia i componenti della squadra Fiat A.

## Calendario luglio

### ALPINISMO-ESCURSIONISMO

- 5-6 - Granta Parei (m. 3387) da Rif. Benevolo (m. 2285) - Val di Rhêmes.  
6 - Rif. Benevolo (m. 2285) da Rhêmes Notre Dame (m. 1723) - Val di Rhêmes.  
19-20 - P.tà Roncia (m. 3627) da Passo Moncenisio (m. 2084) - Val Cenischia.  
20 - Lago del Moncenisio (m. 1927) - Giuste facoltative - Val Cenischia.

### ATLETICA LEGGERA

- 2 - Milano - Meeting Internazionale maschile e femminile.  
5-6 - Cava dei Tirreni - Finale Coppa Italia Allievi.  
6 - Roma - Finale Coppa Italia femminile Seniori.  
12 - Monfalcone - Coppa dell'Industria.  
12 - Varese - Riunione Nazionale maschile.  
13 - Sede da destinare - Campionati Piemontesi femminili Juniores.  
13 - Sede da destinare - Coppa Regionale maschile.  
26-27 - Firenze - Campionati Italiani Juniores maschili - femminili.

### ATLETICA PESANTE

- 4-8 - Modena - Campionati Europei Lotta Greco-Romana.  
5-6 - Milano - Campionati Italiani Assoluti lotta Libera.

### AUTOMOBILISMO

- 13 - Colle della Maddalena (Cuneo) - Gita turistica.

### BOCCE

- 5-6 - Genova - Campionato Italiano individuale a coppie - Cat. Allievi.  
5-6 - Savona - 1<sup>a</sup> Giornata Campionato Italiano di Società a Quadrette.  
13 - Ferrania - Gara Nazionale a Quadrette.  
13 - Alessandria - Gara Nazionale a Quadrette Cat. Allievi.  
13-14 - Gap - Incontro Internazionale Francia-Italia.  
19-20 - Imperia - Campionato Italiano individuale Cat. Nazionale e Propaganda.  
19-20 - Udine - Campionato Italiano individuale Cat. Regionale.  
19-20 - Domodossola - Campionato Italiano a Quadrette Cat. Allievi.  
26-27 - Conegliano Veneto - 2<sup>a</sup> Giornata Campionato Italiano di Società a Quadrette.

### CANOTTAGGIO

- 6 - Orbetello - Campionati Juniores.  
6 - Torino - Incontro Torino/Aix-les-Bains.  
20 - Trieste - Gara Nazionale.

### CICLISMO

- 6 - Biella - Criterium della montagna.  
13 - Sorriso - Gran Premio Hellas.  
20 - Candiolio - Coppa Candiolio.  
27 - Marche - Campionato Italiano.

### 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) . . . . . 3.600  
Stresa . . . . . 1.000  
Stresa (escursione sul lago in battello, pranzo Isola Pescatori, visita Giardini Villa Taranto) . . . . . 3.350  
Como . . . . . 1.150

Como (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo) . . . . .	L. 3.600
Oria . . . . .	* 1.000
Oria (escursione sul lago in motoscafo, pranzo e visite all'Isola di S. Giulio ed al Sacro Monte) . . . . .	* 3.600
Cervinia . . . . .	* 1.050
Oropa . . . . .	* 1.100
Santuario d'Oropa e Lago Mucrone (funivia andata e ritorno a Oropa - Sport e pranzo) . . . . .	* 3.000
Sestriere . . . . .	* 950
Crissolo . . . . .	* 950
Gressoney . . . . .	* 950
Champoluc . . . . .	* 950
Cesana . . . . .	* 900

#### Gite con effettuazione quindicinale:

Giro dei due trafori: Gran S. Bernardo e Monte Bianco . . . . .	L. 3.150
Lago di Champex . . . . .	* 2.800
Locarno . . . . .	* 1.300
Ceresole . . . . .	* 1.100
S. Remo . . . . .	* 1.500
Alassio . . . . .	* 1.400
Varazze . . . . .	* 1.300
Spotorno . . . . .	* 1.350
Prali . . . . .	* 950
Courmayeur . . . . .	* 1.300
Pian della Mussa . . . . .	* 1.100
Genova . . . . .	* 1.300
Rapallo . . . . .	* 1.350
Bergamo - Sotto il Monte . . . . .	* 2.100
Turismo gastronomico nelle Langhe . . . . .	* 2.950
Ginevra-Montreux . . . . .	* 3.350

#### GITE DI TRE GIORNI

11-12 luglio: Zurigo e Sciaffusa . . . . .	L. 26.800
18-20 luglio: Le Dolomiti . . . . .	* 25.650

#### GITA DI QUATTRO GIORNI

10-13 luglio: Slovenia e Laghi di Plitvice . . . . .	L. 33.250
--	-----------

#### GITA DI CINQUE GIORNI

16-20 luglio: Napoli e Costiera Amalfitana . . . . .	L. 48.500
--	-----------

#### GITA DI SEI GIORNI

15-20 luglio: Parigi e Borgogna . . . . .	L. 66.500
---	-----------

#### GITA DI DODICI GIORNI

19-30 luglio: Il Nord: Copenaghen, Oslo, Amburgo . . . . .	L. 176.000
--	------------

### MOTOSCOOTERISMO

20 - Rallye Internazionale a Madonnina dei Centauri . . . . .	
27 - Raduno Nazionale Motociclistico a Sondrio . . . . .	

### NUOTO

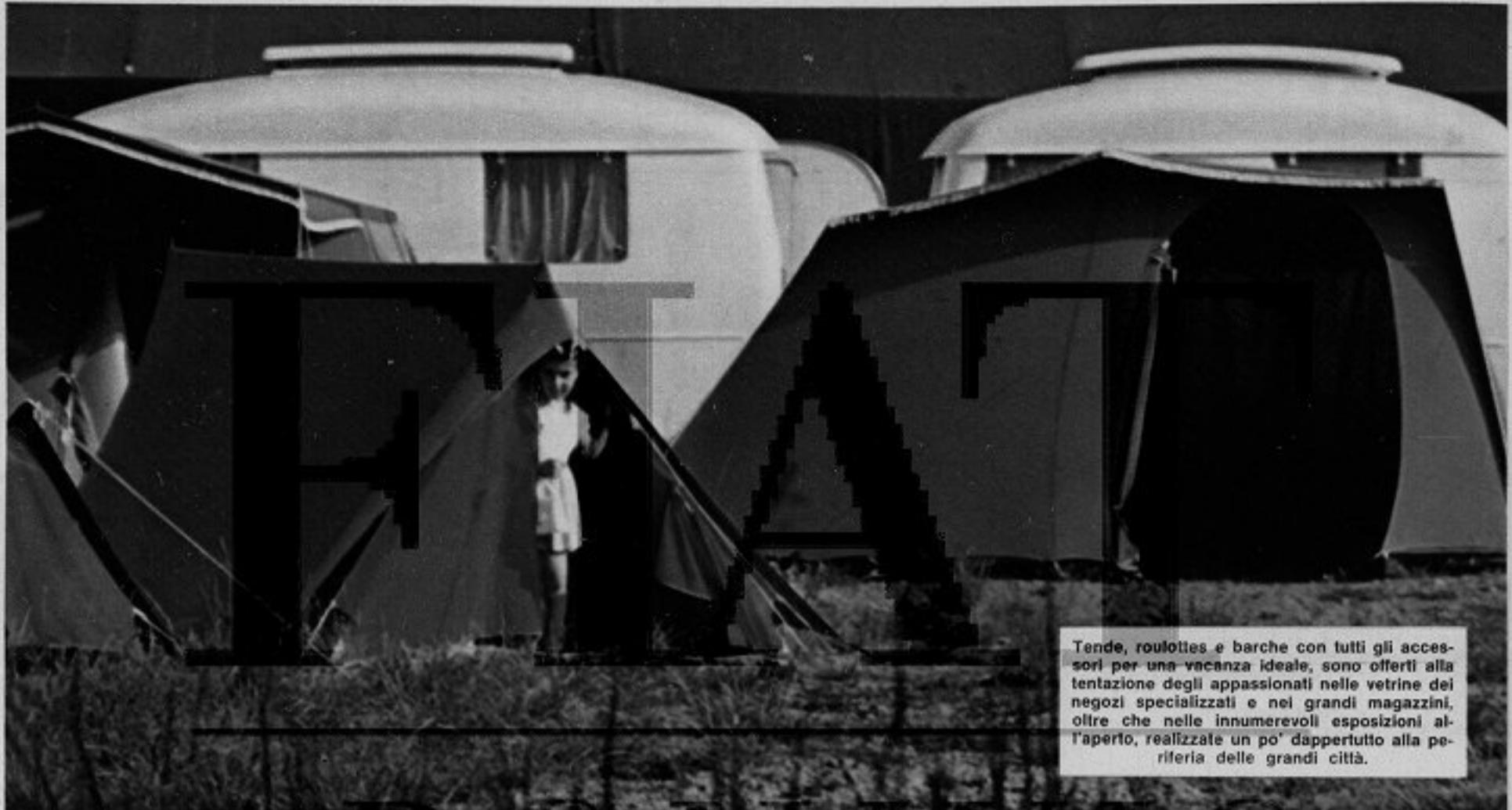
5 - Torino - 1 <sup>a</sup> Concentramento « Trofeo Maschile Interclubs » . . . . .	
19 - Torino - 2 <sup>a</sup> Concentramento « Trofeo Femminile Interclubs » . . . . .	
20 - Milano - 2 <sup>a</sup> Concentramento « Trofeo Maschile Interclubs » . . . . .	
30 - Sede da destinare - Finale « Trofeo Maschile Interclubs » . . . . .	

### PALLANUOTO

5 - Roma - G.S. Fiamme Oro/C.S. Fiat . . . . .	
10 - Torino - C.S. Fiat/Sportiva Mameli . . . . .	
12 - Sori - S.C. Quinto/C.S. Fiat . . . . .	
19 - Genova - Ginn. Andrea Doria/C.S. Fiat . . . . .	
26 - Torino - C.S. Fiat/Lerici Sport . . . . .	
30 - Trieste - U.S. Triestina/C.S. Fiat . . . . .	

### TUFFI

4-5 - Torino - Campionati Regionali . . . . .	
19-20 - Sede da stabilire - Riun. Interregioni . . . . .	



Tende, roulettes e barche con tutti gli accessori per una vacanza ideale, sono offerte alla tentazione degli appassionati nelle vetrine dei negozi specializzati e nei grandi magazzini, oltre che nelle innumerevoli esposizioni all'aperto, realizzate un po' dappertutto alla periferia delle grandi città.

## Tende, roulettes e barche per tutte le esigenze

Milioni di italiani si preparano ad «affrontare» le vacanze: ogni anno, in estate, le città si vuotano, un esercito di uomini, donne e bambini cala verso il mare o sale sui monti alla ricerca di un po' di tranquillità, di quel contatto con la natura tanto più necessario quanto più diviene intenso il ritmo della vita moderna.

La diffusione, sempre crescente, della villeggiatura ha avuto ripercussioni notevoli sull'economia nazionale: è nata una vera industria delle vacanze. Per citare qualche dato, è sufficiente ricordare che l'anno scorso, nel periodo delle «grandi vacanze», sono entrati nel nostro Paese quasi 17 milioni e mezzo di stranieri, che hanno speso in totale 900 miliardi. Il «boom» in questo particolare settore dell'industria non ha ancora raggiunto il suo culmine: ogni anno le richieste aumentano, sovente superano l'offerta dei produttori. Grandi industrie specializzate nella lavorazione della gomma e delle resine sintetiche dedicano buona parte dei loro studi tecnici alla ricerca di soluzioni più nuove ed economiche per la costruzione di una infinita gamma di prodotti, che vanno dalle pinne natatorie, alla «muta» subacquea, al galleggiante per la lenza del pescatore dilettante. Oggi con le materie plastiche si costruisce di tutto: dai piatti per il «pic-nic» agli scalini dalla linea frizzante, dotati di veloci motori fuoribordo.

La produzione degli oggetti per le vacanze, un tempo affidata ad artigiani e a poche industrie specializzate, ha superato ormai questi confini. Oltre un milione di persone lavorano in questo settore: famosi «designers», alla ricerca di soluzioni sempre più ardite, chimici, tecnici, operai specializzati, carpentieri, sarti, calzolai. Il risultato del loro lavoro lo troviamo esposto nelle vetrine dei negozi di articoli sportivi o nei grandi magazzini. C'è tutto quello che può servire in ogni occa-

sione della nostra vacanza. Al compratore non resta altro che l'imbarazzo della scelta. Entrare in uno di questi negozi specializzati è come sfogliare un'encyclopédia illustrata.

Da qualche anno, per esempio, hanno preso sempre più voga le vacanze sotto la tenda o nelle «roulettes», mentre si è diffuso l'acquisto di una barca o di un battello pneumatico. Per gli appassionati di questo sistema esiste una vastissima gamma di prodotti: tende di ogni foggia e dimensione, munite di ogni comodità e accessibili anche alle famiglie che non vogliono spendere molto. Tengono meno posto di una valigia, si montano in pochi minuti e si possono portare sul sellino posteriore della motoretta o nel portabagagli dell'auto.

Le «roulettes» si arricchiscono ogni anno di nuovi accessori che le rendono sempre più simili a vere case viaggianti. Ve ne sono di minuscole ma attrezzatissime e di quelle lunghe come pullman, con letto matrimoniale e fino al cammino nel salotto. Aumentando la produzione i prezzi di questi articoli subiscono dei ribassi. Sino a qualche anno fa, l'idea di possedere una barca era considerata per lo meno assurda. Oggi, per 100 mila lire si possono acquistare battelli pneumatici di gran marca; con 200-300 mila lire ci si può togliere la soddisfazione del piccolo cabottaggio su barche in plastica col motore fuoribordo. Anche qui i produttori si sono specializzati: in un moderno stabilimento, dotato di prese per la lavorazione delle resine sintetiche, si può costruire una barca in meno di mezz'ora: miniscafi non ingombranti, che si possono tenere in cantina o sul balcone di casa, senza timore di deteriorarli. Al momento di partire per il mare, si legano sulla «capote» dell'automobile, insieme al tavolo per il «pic-nic» e la carrozzella del bimbo più piccolo.

Ma i miracoli offerti dall'industria delle vacanze non si arrestano a questo punto. Fra tante persone che vanno al mare, si può trovare anche chi, per motivi diversi, è costretto a restare in città. Un tempo il ferragosto in casa era motivo di rimpianti e vergogna. La storiella dei due sposi che, dopo aver fatto provvista di viveri, si sono barricati in casa e sono rimasti nascosti due settimane senza rispondere al telefono e accendere la radio e la televisione per far credere di essere partiti per la villeggiatura, è nata senza dubbio da un episodio realmente accaduto. Oggi questo non avviene più. Un'importante fabbrica ha realizzato delle minuscole piscine che si possono installare nel cortile o anche su un terrazzo. Mentre il padre nuota, il figlioletto può scorrazzare a bordo di minuscole barchette con motore elettrico, la cui velocità non supera i 7 chilometri all'ora.

Questa rapida panoramica su uno degli aspetti più popolari dell'industria delle vacanze si può concludere con una nota di colore. L'artigiano che nel passato fabbricava le tende cucendo a mano, uno ad uno, i vari teloni, oggi è stato sostituito dai tecnici che usano i più nuovi ritrovati della tecnica moderna per realizzare prodotti sempre più confortevoli. Una nota industria ha costruito una tenda a 6 posti, ampio soggiorno, spogliatoio e veranda con «il tessuto termoisolante delle tute spaziali». Una tenda, insomma adatta alle vacanze sulla luna, in grado di soddisfare le esigenze del più pignolo dei campeggiatori.

F. F.



Ad integrazione e continuazione del discorso culturale e di informazione diretta, intrapreso con la mostra « Le Muse inquietanti — Maestri del surrealismo » dell'autunno - inverno 1967-68, accolta da uno straordinario consenso di critica e di pubblico, è stata inaugurata, alla Galleria Civica d'arte moderna, una nuova ampia rassegna: « Il sacro e il profano nell'arte dei Simbolisti », che raduna dipinti, acquarelli, produzione grafica di più di ottanta artisti europei dalla fine del Settecento ai contemporanei. Sono esposte opere che, al loro primo apparire suscitarono polemiche e reazioni, dipinti che, da lungo tempo, non sono stati ripresentati né in Italia né all'estero. Provengono dai Musei di tutta Europa. Questa mostra che si propone l'intento di avvicinare il pubblico torinese ad uno dei movimenti artistici più validi dell'Ottocento, in cui si pongono le radici stesse della complessa crisi spirituale della nostra epoca, è stata organizzata dall'Associazione Amici Torinesi dell'arte contemporanea.

Simbolismo è una definizione precisa nella storia della letteratura francese: rappresenta la reazione al positivismo di poeti da Baudelaire a Mallarmé, da Rimbaud a Verlaine e Huysmans, che intendono la natura come una foresta di simboli da decifrare e contrappongono all'indagine naturalistica l'immaginazione visionaria e fantastica, affermando la preminenza della vita interiore.

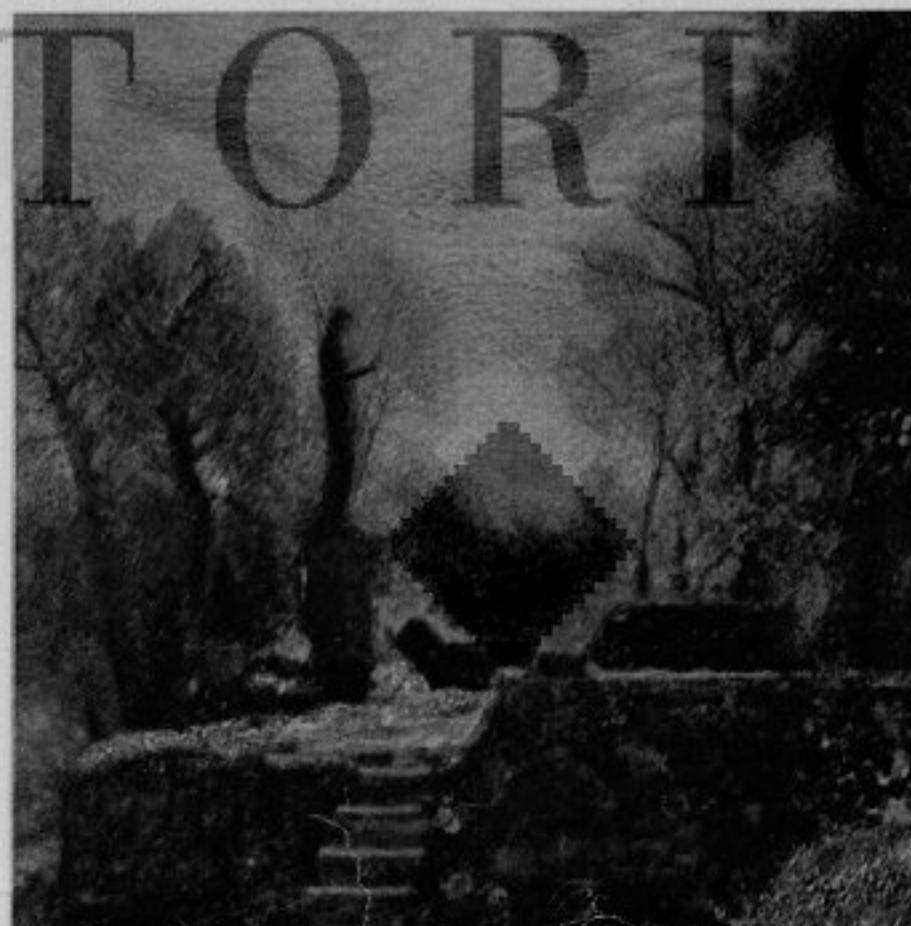
Alla poetica dei Simbolisti, definita nel 1886 dal Manifesto di Jean Moréas, aderiscono anche pittori ed artisti di sensibilità ed intenti affini, da Gauguin a Serusier, da Denis a Filiger. Prodromi della complessa attitudine di fronte alla natura che sarà propria dei Simbolisti compaiono, già, in artisti romantici attratti dal tema del contrasto tra la vita e la morte, come Wright of Derby, Wierz, Bresdin, di cui sono esposte opere prestigiose. Intenzioni simboliche sono evidenti in Böcklin, pittore che, superando il romanticismo, anticipa il simbolismo e il surrealismo; temi mitologici, cadenze decorative affiorano negli acquarelli di Moreau: Ercole e l'idra, Edipo e la sfinge, Giove e Semele. Un'ispirazione allucinata come in Edgar Allan Poe si concreta nella esperta grafica di Odilon Redon; intenti classicheggianti contraddistinguono l'opera di Puvis de Chavannes, tendente alla monumentalità ed al rigore compositivo. Una sensibilità oscillante tra misticismo e sensualità, sacro e profano è alla base dell'esperienza artistica dei Preraffaelliti: Dante Gabriele Rossetti si rifugia in rievocazioni storiche medioevali e vagheggia una Beatrice angelicata, in opposizione al paganesimo rinascimentale, mentre William Blake si compiace di allegorie dantesche, Brown ricrea antiche leggende cavalleresche, Burne-Jones anticipa il gusto floreale dell'« Art nouveau », dipingendo una natura rarefatta, da cui emergono figure segnate da un aspro contorno quasi mantegnesco.

Di particolare incanto cromatico, di notevole evidenza pittorica con richiami all'arte popolare ed esotica sono le opere dei sintetisti francesi: Gauguin, Serusier, Bernard, che si radunarono a Pont-Aven e non intesero riprodurre la natura, ma le emozioni e i sogni, rappresentandoli con forme e colori puri sottolineati da contorni scuri come i medioevali smalti cloisonnés. Le immagini di Filiger che lavorò in Bretagna con Gauguin, sono ieratiche e ferme negli ovali allungati dei volti come le raffigurazioni dei mosaici bizantini, Serusier s'ispira al paesaggio bretone

# Il sacro e il profano nell'arte dei Simbolisti



Maurice Denis, critico e pittore, è uno dei maggiori esponenti del Simbolismo. La sua pittura si riallaccia alla tradizione e tende ad un nuovo classicismo; questo dipinto, intitolato « Le Muse » è del 1893, quando l'autore aveva già soggiornato con Gauguin a Pont-Aven.



Motivi romantici, simbolici ed una esperta tecnica divisionista caratterizzano il mondo artistico di Pelizza Da Volpedo, piemontese, di cui pubblichiamo « Statua a Villa Borghese » (1906).

interpretando l'antica anima delle popolazioni celtiche; Gauguin, a Tahiti, ricerca la bellezza esotica e primitiva nelle squadrati figure femminili delle indigene (Lo stregone di Hiva-oa, L'offerta). La ricerca di una spiritualità intensa, la tendenza ad un nuovo classicismo costituiscono i caratteri stilistici della produzione artistica di Maurice Denis, la cui opera: « Le muse o il bosco sacro » riassume gli intenti della poetica neotradizionista.

La diffusione europea del movimento simbolista è rappresentata dall'adesione di artisti belgi quali Khnopff, la cui pittura ha accenti enigmatici ed è impregnata di suggestioni letterarie, il giavanese Toorop, che partecipa al « XX » di Bruxelles accentuando ambiguità ed esotismo nel grafismo allusivo, nell'ondeggiante ritmo delle sue composizioni. Il cecoslovacco Kupka ricerca il principio della vita oscillando tra irrealità, evocazione magica e scientifico rigore raggiungendo, nella raffinata tecnica dell'acquatinta, risultati estetici originali. Kandinsky, prima di iniziare l'esperienza astratta, subisce il fascino del folklore slavo ed evoca antiche leggende in xilografie a colori e in tempere dalle vive ac-

Esotismo e desiderio di evasione sono i motivi ispiratori dello « Stregone di Hiva-Oa » la cui figura, trattata a toni platti, è ambientata in un paesaggio svolto con ardite sintesi formali.



centuazioni cromatiche. Anche i divisionisti italiani presenti alla mostra con opere quali Statua a Villa Borghese, di Pelizza da Volpedo, Viaggio nell'azzurro di Previati, La dea dell'amore, di Segantini, si riportano al mondo allegorico dei simbolisti accentuando gli intenti umanitari, le aperture sociali, l'immaginazione fantastica. Di ascendenza simbolista sono i dipinti di Boccioni legati ancora ad una sensibilità romantica nonostante il dinamismo plastico delle linee mostri un'adesione alla nuova corrente artistica del futurismo.

Densi di richiami culturali, di suggestioni letterarie sono le tempere di Casorati: La via lattea, Il pastore, ancora legate al simbolismo di Klimt, in cui l'ampio senso compositivo è integrato da raffinate modulazioni cromatiche di esigente sobrietà.

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

**Sede Centrale** — MASSIMILIANO, del p.i. Vincenzo ALEANDRI; ALESSANDRA, del p.i. Giovanni ANTONELLI; ANDREA, di Giovanni BALLOCCO; LAURA, dell'ing. Luigi BATTEZZATO e Giuseppina GAMBA; LAURA, della rag. Carla BAVA CASTELLI; ALBERTO, della rag. Iolanda BENZI CARTOSIO; LAURA, del p.i. Ennio BERGAMINI; ALESSANDRO, del geom. Domenico BERIA; ROBERTA, del dr. Giorgio BERTAZZINI; GRECRIANA, del p.i. Angelo BERTOTTI; ALESSANDRA, del p.i. Lorenzo BOGETTI; BARBARA, di Leandro BONINO; RICCARDO, di Augusto BOTTI; VALENTINO, di Roberto BRERO e Lucia DEL LABERNARDINA; LUCIANA, di Gioachino CAGNA; FERDINANDO, di Gilberto CANCELLI; MICHELE, di Andrea CANNIELLO; VALERIA, di Arnaldo CASTELLANI e Maria Antonietta DEL CARRETTO; MILENA, di Sebastiano CASULA; SIMONA, del p.i. Luigi CHIAPPINI; RICCARDO, di Piero CHIARIA; DENISE, di Paolo CHIAVIA; VALENTINA, di Gerardo COLLU; CLAUDIO, di Giovanni COLOMBATTI; ELENA, del p.i. Dante COMINTO; ANNA, di Nerina CRESSEVICH DEMARCHI; PIER CARLO, di Mario DE FELICE; FABRIZIO, di Raffaella DE STEFANO RIOLI; FILIPPO, dell'ing. Franco DUPRE'; STEFANO, del p.i. Giovanni FACCIA e Enrica ALTAVILLA (dir. Ricambi); EMANUELA, di Liliana FENILE BANDELLI; PAOLA, della rag. Ilda FERRONI MAGNANO; ALESSANDRO, dell'ing. Piero FIORETTA; STEFANO, del dr. Alfredo FRANCESCHINI; LAVINIA, di Gerosa GOEDECKE; CLAUDIO, del rag. Achille GROSSO; FABIO, di Graziano GUARINELLO; AUGUSTA, del dr. Candido GUIDO; SONIA, di Carlo MAFFIOTTI; FRANCESCO, della rag. Mirella MANCINI GIANELLO; MONICA, di Aldo MARTIGNONE; ANDREA, di Laura MICHELA MOLINARO; ELISA, del rag. Nicola MICUCCI; ALESSANDRO, di Costantino MIGLIOZZI PORCELLI; MARIA GRAZIA, di Raffaele MOIO; SILVIA, del rag. Gabriele MURARO; DORIANO, di Antonio NEGRISOLI; CRISTINA, di Luciano NEGRO; GIULIO, del p.i. Roberto OBERTI; GRAZIELLA, di Biagio PAGLIUZZI; LORENZO, del dr. Saverio PANSA; STEFANIA, di Daniela PERONE SERINO; MASSIMO, del dr. Giuseppe PIAZZA; ALBERTO, del p.i. Emanuele PLANO;

fredo BONFISCO; ENZO, di Angelo BONINO; TERESIANA e ANTONIETTA, di Carmine BOTTA; GASPARA, di Carlo Aldo BRESCIA; ALESSANDRO, di Aldo BRUNO; LAURA, di Vincenzo BURDESE; LUCA, di Agostina BUZZETTI FORNERIS; AGOSTINO, di Antonio CAFORIO; ISABELLA, di Nicla CALO'; MICHELE, del p.i. Luigi CAMPANELLA; SANDRA, di Donato CAPOBIANCO; ROBERTO, di Mario CAPOGROSSO; ADRIANO, di Orsola CAPONETTO; ROBERTO, di Gennaro CAPRIOLI; DAVIDE, di Salvatore CAPUTO; STEFANIA, di Pietro CARBONE; PAOLA, di Angelo CASARO; SANDRA, della rag. Silvia CASASSA SIAN CAVEGLIA CIOLI; FABIO, di Graziano CAVALLIN; DARIO, di Giuseppe CERAMI; TIZIANA, di Francesco CERUTTI; MICHELE, di Marisa CESARI DAIDONE; SILVIA, di Giulio CHIARA; SERGIO, di Antonio CHIAVAZZA; LUCA, di Francesco CHIESA; PATRIZIA, di Giovanni CHIRMINI; VITTORIA, di Antonio CIAVARELLA; PAOLO, di Giovanni CICOGNA; NICOLA, di Gerardo CIRASOLA; LORETO, di Benito CIRRINCIONE; ANTONELLA, di Chiaffredo COCCOLOTO; STEFANIA, di Michele CODUTI; LUCA, del geom. Norberto COLOMBO OLIARIO; MASSIMILIANO, di Ermanno COMODO; MARICA, di Ciro CONZO; FLAVIO, di Andrea CRIVELLO; VANDA, di Guido CUGNETTO; MICHELE, di Amadio D'ADEMO; ENZO, di Ettore D'ALBERTO; SIMONETTA, di Giovanni D'ALFONSO; PAOLA, di Vanda DE LEO MEZZANO; DAVIDE, del rag. Roberto DELLA ROVERE; MASSIMO, di Piero DESERAFINO; ANTONINO, di Giuseppe DIELI; GIOVANNA, di Francesco DI FRANCO; ANDREA, di Giuseppe DI TULLIO; PATRIZIA, di Gaetano DROGO; RENZO, di Enzo ERMAN; CONCETTA, di Giuseppe FARFARIELLO; ANNA MARIA, del geom. Mario FERRERO; FABRIZIO, di Peppino FIOREDDA; WILLIAM, di Francesco FOLLO; PATRIZIA, di Paolo FOSSAT; ROBERTO, di Giuseppe FRAGOMENI; LUCIA, di Angelo FRESEA; BARBARA, di Michelangelo GALLIZIO; FEDERICA, del p.i. Sergio GALLO; GUGLIELMO, di Dino GASPARINI; PAOLA, di Franco GATTO RICOPPA; LUCA, di Ugo GAZZONI; MAURIZIO, dell'ing. Massimo GENTILINI; SALVATRICE, di Pietro GIALLOMBARDO; NUNZIO, di Carmelo GIANDOLFO; LAURA GRAZIELLA, di Giuseppe GIARDINA; GIANCARLO, dell'ing. Pier Giorgio GILI; LUCA, della rag. Fernanda GIORDANO RIBETTO; NICOLETTA, di Domenico GIROUDI; SIMONE, di Stefano GITTO; PAOLO, di Domenico GORLIER; MASSIMO, del p.i. Pietro GOTTA; NADIA, di Mario GROSSET; MARCO, di Riccardo GUFFANTI; ANNA LISA NADIA, di Francesco GUIDA; VINCENZA, di Sebastiano INSINGA; GIAN LUCA, di Emilia JARRE; ANTONELLA, di Biagio LA MONICA; SILvana, di Benito LEPORE; MARIO, di Vincenzo LO VAI; MARIA, di Pasquale MAIO; GIOVANNA, di Luigi MANDRAS; ANDREA, di Raffaele MARASEA; DINO, di Salvatore MARCENO; FRANCESCO, di Salvatore MARINO; ROBERTO, di Aldo MARONGIU; FRANCA, di Florenzo MARROTTA; STEFANIA, del p.i. Giuseppe MARTINI; JOHANNES, di Giovanni MENEGATTI; MAURO, di Pierino MENIDDO; LISA, di Arrigo MERIGHI; STELLA, di Carmelo MESSINA; GIOVANNA, di Francesco MICCA; DANIELA, di Gaetano MILTELLO; SILVIA, di Bruno MO; VITTORIO, di Donatangelo MONACO; MASSIMILIANO, di Alberto MONTICONE; ENRICO, di Roberto MORONE; GEMIS, di Emanuele MURGOLO; CARLA, di Albino MURISIO; RINANGELA, di Alessandro MUSSO; FABRIZIO, di Paolo NEFRONE; MAURIZIO, di Andrea NICOSIA; SIMONE, di Giancarlo ODDININO; MARIA ANGELA, di Enrico ODETTI; PAOLO, di Pietro ORECCHIA; CLAUDIA, di Antonio ORLANDO; EUGENIO, di Alberto OTTONE; MARGHERITA, di Antonio PAGLIASSOTTO; MARIA, di Salvatore PASSARO; BARBARA, di Franco PAVANELLO; MARIA GRAZIA, di Antonio PERDONO'; STEFANO, del rag. Giampiero PERIN; MONICA, di Cesareo PERRA; MANUKLA, di Claudio PESCATORE; GIUSEPPE, di Poncilio PIERRO; PAOLA, di Lino PINAPPO; LEOLUCA, di Arcangelo PITONIO; ROBERTO, del rag. Riccardo PORTESAN; SUSANNA, di Michelangelo POSTICCHIO; GIOVANNI GIORGIO, di Walter PRETE; MAURO, di Lucia Maria QU-



# I nostri

GLIA ROLPO; CHIARA, di Riccardo QUARANTA; ELENA, dell'ing. Paolo RAMINO; ROBERTO, di Albin RE FIORENTIN; PAOLA, di Agostino REVERDITO; MONICA, di Damiano RICEVUTO; ROSA, di Umberto RINELLO; CINZIA, di Pietro RIZZO; SERGIO, del geom. Guido RUPP; GIANLUCA, di Salvatore SACCO; DANIELA, del geom. Edoardo SAGGIN; SALVATORE, di Liborio SAN FILIPPO; ANNA, di Raffaele SANTOMAURO; ANNA, di Antonio SCARPONE; ENRICO, di Adolfo SCIFONI; CONCETTA, di Antonio SCIORILLI; MONICA, del p.i. Enrico SERAFINO; ANDREA, di Giuseppe SERVETTI; ENRICO, dell'ing. Giuseppe SINCHETTO; ALBERTO, di Ernesto TAMIETTI; MAURO, di Angelo TARTAGLINI; DINO, di Donato TELESCA; LIIDIA, di Francesco TERESE; ANNA MARIA, di Michele TERZULLI; TIZIANA, di Bruno TIENGO; GIUSEPPE, di Sebastiano TORRENTE; LUCIANO, di Vincenzo TOSI; IRENE, di Pietro TRAGNI; CLAUDIO, di Giuseppe UMANA; MICHELE, di Biagio VAMMACIGNO; MAURA, di Felice VERCELLIO e Maria Ross LAVAGNA (Sede Centrale); ALESSANDRO, di Pierluigi VERZETTI; MILENA, di Aldo VILLANI; CARLO, di Antonio ZANON; ENRICO, di Gino ZEN; ANTONIO, di Felice ZERBINATI; ANTONELLA, di Francesco ZOTTI.

**Sezione Ferriere** — ANTONELLA, di Piero ACTIS DATO; ANTONELLA, di Alessandrino ANPRIMO; MAURO, di Lino BARON; BARBARA e PAOLA, di Giovanni BEIGHIN ROSE; ANTONIO, di Giuliano BERTAGGIA; SABRINA, di Piero BIANCHI; PATRIZIA, di Dante BIANCO; GENNARO, di Giuseppe BLOISE; MICHELINO, di Tito BRASCHI; SIELVIA, di Oreste BROCCA; MASSIMO, di Bruno BRONZINO; MARICA, di Luigi CADAMURO; LUCIANA, di Antonio CELLI; ANDREA, di Sergio CELORIA; GESUALDO, di Maria CHIOCCHIA VENEZIA; ENRICO, di Silvio COGOTTI; MARIA GRAZIA, di Luigi CONIGLIO;

ANTONIO, di Angelo ABBRUZZESE; PANCRAZIO, di Giuseppe AMATO; MARIA, di Giuseppe ASTOLFO; FLAVIO, del p.i. Ferdinando AUDISIO; ANDREA, del geom. Ugo BADENCHINI; GIOVANNA, di Pietro BALBO; ANGELO, di Giovanni BALLA; TERESA ANNA, di Antonio BARBERIO; TIZIANA, di Natale BARBERO; PASQUALE, di Eraldo BARCI; CRISTINA, di Giuseppe BARRA; GRAZIELLA, di Quinto BASSO; PIERO GIULIO, di Giacomo BETTONE; ROBERTO, di Antonio BELISARI; FRANCIA, di Mario BENESTA; DANIELA, di Franco BERGADANO; MIRELLA, di Sergio BONINO; EMANUELA, di Ugo BONINO; GIANLUCA, di Arturo BONNOT; CRISTIANO, di Giuseppe BOSIO; MARINELLA, di Roberto BRAIATI; LINO, di Giovanni BRUNA; PATRIZIA, di Bartolomeo BURDINO; SONIA, di Bartolomeo BURZIO; GIORGIO, di Angelo BUSCAGLIA; ROBERTO, di Domenico CAPUTO; PIER PAOLO, di Antonio CARENA; LEONARDO, di Agostino CATERISANO; NADIA, di Fulvio CESE; ELENA, di Guido CHIARETTA; MAURIZIO, del geom. Ignazio CHIAVAZZA; CARLO, di Giacomo CIACCIA; ANTONIO, di Emilio CIARAVOLA; CARMELA, di Vincenzo CIRILLO; WILMA, di Mario COMIA; MAURIZIO, di Giorgio COSTA; MARIA, di Michele COSTANZA; ROSETTA, di Rocco COVIELLO; ANNA RITA, di Armando CURSIO; MARIA TERESA, di Nicola DALMASSO; ANDREA, di Claudio DE GIORGIO; LOREDANA, di Cosimo DE LEO; RAFFAELE, di Carmine DE MARCO; ANGELO, di Calogero DI PASQUALE; ANNA, di Fernando DI STEFANO; CINZIA, di Giacinto DONATO; TIZIANA, di Adriano DURANDO; MIRELLA, di Sebastiano DURANDO; FRANCO, di Ugo FASAN; ANGELA, di Luigi FEDERICO; ALBERTO, del geom. Sergio FERRANDO; FIORELLA, di Giuseppe FERRERO; DAVIDE, di Bruno FERRETTI; PAOLO, del rag. Corrado FERRO; GAETANA, di Salvatore FICHERA; BRUNO, di Pietro FOGLIA-



Elena, figlia di Lorenzo Gregualdo  
(Automobili Mirafiori)



Alessandro ed Enrico, figli di Giuliano Ceppatelli  
(Automobili Mirafiori)



Gian Michele, Giulio, Felice, Marco, figli di  
Giovanni Sicardi (Filiale di Torino)

SILVIA, della rag. Maria Lucia PONTE CASASSA MONT; FILIPPO, del dr. Luigi RATTAZZI; LUCA, del p.i. Pier Carlo RISSONE; MARCO, di Bruno ROLLE; MARCO, di Margherita ROSA REDOGGLIA; MARTINO, dell'ing. Adriano ROTTÀ; GERMANA, di Francesca SCANAVINO MERCALLI; FILIPPO, dell'ing. Andrea SESIA; ANNA, di Michele SPICCI; ROBERTA, di Pasquale TONINI; DAVIDE, di Alessandro ULLA; PAOLO, di Giovanni VAI; ROBERTO, del rag. Mario VENTURA; FABRIZIO, di Giampiero VERRATTI; NICOLETTA, dell'ing. Renzo VIAGLIANO; PIERO, di Maria Grazia VIALE GIANI; ANDREA, di Graziano ZANELLA.

**Automobili Mirafiori** — PAOLA, di Carlo ACUNZO; MARA, di Celestino AGRO'; ANGELA, di Michele AIOSA; STELIO, di Antonio AMANDONICO; CARMELA, di Antonio AMODEO; ROBERTA, di Antonio ANDRA; LUCA, di Giuseppe ANSELMINO; SABINA, di Franco ARGHITTU; FRANCESCO, di Guido ARGIOLAS; GIUSEPPE, di Giovanni ARICO'; PATRIZIA, di Luciano ARIELLI; PAOLA ANGELA, di Nello AUDANO; ANDREA, di Giancarlo BAJ; DAVIDE, di Marcello BARA; TIZIANA, di Paolo BARBIERI; CATERINA, di Gaetano BATTAGLIA; ALESSANDRA, di Lorenzo BERGERA; WALTER, di Carlo BERTERO; PATRIZIA, di Natale BERTERO; DANIELA, di Sebastiano BIANCHIN; GUGLIELMO, di Giovanni BINELLO; LAURA, di Vittorio BOANO; LORELIA, di Andrea BONAPARTE; FABRIZIO, di Luciano BONATTO-MARCHELLO; ANGELA, di Al-

lio JARRE; ANTONELLA, di Biagio LA MONICA; SILVANA, di Benito LEPORE; MARIO, di Vincenzo LO VAI; MARIA, di Pasquale MAIO; GIOVANNA, di Luigi MANDRAS; ANDREA, di Raffaele MARASEA; DINO, di Salvatore MARCENO; FRANCESCO, di Salvatore MARINO; ROBERTO, di Aldo MARONGIU; FRANCA, di Florenzo MARROTTA; STEFANIA, del p.i. Giuseppe MARTINI; JOHANNES, di Giovanni MENEGATTI; MAURO, di Pierino MENIDDO; LISA, di Arrigo MERIGHI; STELLA, di Carmelo MESSINA; GIOVANNA, di Francesco MICCA; DANIELA, di Gaetano MILLERI; SILVIA, di Bruno MO; VITTORIO, di Donatangelo MONACO; MASSIMILIANO, di Alberto MONTICONE; ENRICO, di Roberto MORONE; GEMIS, di Emanuele MURGOLO; CARLA, di Albino MURISIO; RINANGELA, di Alessandro MUSSO; FABRIZIO, di Paolo NEFRONE; MAURIZIO, di Andrea NICOSIA; SIMONE, di Giancarlo ODDININO; MARIA ANGELA, di Enrico ODETTI; PAOLO, di Pietro ORECCHIA; CLAUDIA, di Antonio ORLANDO; EUGENIO, di Alberto OTTONE; MARGHERITA, di Antonio PAGLIASSOTTO; MARIA, di Salvatore PASSARO; BARBARA, di Franco PAVANELLO; MARIA GRAZIA, di Antonio PERDONO'; STEFANO, del rag. Giampiero PERIN; MONICA, di Cesareo PERRA; MANUKLA, di Claudio PESCATORE; GIUSEPPE, di Poncilio PIERRO; PAOLA, di Lino PINAPPO; LEOLUCA, di Arcangelo PITONIO; ROBERTO, del rag. Riccardo PORTESAN; SUSANNA, di Michelangelo POSTICCHIO; GIOVANNI GIORGIO, di Walter PRETE; MAURO, di Lucia Maria QU-

MARIO, di Marino DAOLIO; PAOLA, di Michele DEL SONNO; PAOLO, di Cesare DEMARIA; MAURO, di Pasquale DI FAZIO; FABIO, di Ermelio DI SANO; DEBORA, di Guglielmo ETUR; RAFAELE, di Umberto FORTUNATO; ANDREA, di Carla GENEVRO BROCCHETTI; VALERIA, di Maurizio GHIESA; CARMEN, di Natale GIULIANO; SONIA, di Alessandro GOPO; ENRICO, di Giovanni GRIMO; PATRIZIA, di Armando LA GAMBA; GIUSEPPE, di Sabino LEONE; CRISTIAN, di Agostino LIBERTINI; MICHELE, di Piero MAGGIOROTTI; ELENA, di Pietro MENECHI; LAURA, di Antonio MILONE; GIOVANNI, di Renato NANNI; MASSIMO, di Tommaso NEGRO; CARLA, di Renato OSSOLA; MARIA, di Giuseppe PANTALEO; ROBERTO e CLAUDIO, di Gianni PASSERONE; ROBERTA, di Giovanni PUGLISI; LOREDANA, di Franco PUZZI; GIAN LUCA, di Aldo ROBERTO; SANDRA, di Giovanni ROCCHIETTI; ALBERTO, del p.i. Giovanni Battista ROSSOTTI; ROBERTO, di Bernardo SAMPO; MARIA, di Francesco SCICCHITANO; ANTONIO, di Sebastiano SCICLIE; BARBARA, di Gennaro SESTO; ANNA MARIA, di Giacomo SINIGAGLIA; MICHELE, di Alfredo STELLACCI; MARIA ROSA, di Donato STRAZZA; LILIANA, di Giulio TAGLIANTI; MASSIMO, di Giuseppe TALARICO; MARINA, di Giuseppe TOFFANELLO; PIERRANGELO, di Franco TOMMASINI; LUCA, di Giovanni VIGO; GABRIELLA, di Domenico ZINGARELLI; FRANCESCO, di Martino FUMAROLA; LUCIANA, di Angelo GALLO; CARLO, di Aurelio GALLO; ADRIANO, di Lorenzo GALLO; MASSIMILIANO, di Silvano GALLO; ANTONELLA, di Adriano GANDOLFO; ANTONIO, di Giovanni GASTALDI; ROSELLA, di Filippo GATTO; ORNELLA, di Francesco GATTO; SALVATORE, di Antonio GERACI; PIERA, di Martino GHIBERTI; GIANLUCA, di Giuseppe GIACCARDI; MARINO, di Renato GIACCHETTO; MARCO, di Francesco GILI; NADIA, di Emilio GIRAUDETTO; STEFANO, di Michele GIONNA; MARIA PINA, di Renato GRANIERI; MARCO, di Bartolomeo GRINFONE; ANNA MARIA, di Felice GROSSO; CINZIA, di Antonio LA CONTANA; LUCIA, di Angelo LAURIA; FABRIZIO, di Giorgio MAGHENZANI; GIORGIO, di Mario MARTEDDU; JOLANDA, di Giovanni MARTINELLI; CARLOTTA, di Margherita MARTINO COMBA; CARMEN, di Vincenzo MATTIANO; LORENZO, di Domenico MAUNERO; MASSIMO, di Ermanno MEGNA; ANGELA, di Salvatore MORGANTE; DANIELA, di Giovanni MURAZZANO; MARIA TERESA, di Giovanni OLLOCO; ADRIANO, di Giuseppe PANERO; GIOACCHINO, di Michele PARDINI; ANTONIO, di Michele PASSAMANO; MAURO, di Domenico PEA; ANTONELLO, di Giuseppe PISANO; MONICA, di Primo PISCETELLI; ROBERTO, di Giuseppe PISCETELLO; STEFANIA, di Luigi PISCOPO; ROBERTA, di Biagio PRATO; LORENA, di Giorgio PRIORESCHI; ROSA MARIA, di Antonino RAO; MAURIZIO, di Enrico RAPONI; MIRELLA, di Giuseppe RASPO; LUCIANO, di Vin-

# bimbi

esso RICCA; STEFANIA, di Chiostro RICCIARDI; LUIGI, di Onofrio RIDOLFO; FERNANDA, di Giuseppe RISTA; PIERINO, di Domenico RUSSO; DINO, di Michele SARSANO; LINA, di Luigi SCAFFIDI; VINCENZO, di Domenico SCORDO; DIEGO, di Ignazio SERRA; GIUSEPPE, di Domenico SEVERO; CONCETTA, di Angelo SISTO; MILENA, di Francesco STATUNATO; LAURA, di Antonio TAMAGNONE; ROSALIA, di Vincenzo TESTAGROSSA; ROBERTO, di Gennaro TOGNOLI; ANTONIO, di Michele TOSCHINO; SEBASTIANO, di Donato TUFAROLO; MARCO, di Vittorio VENDRASCO; CONSOLATA, di Sebastiano VENTRELLA; MICHELANGELO, di Rinaldo VIRANO.

**Sez. Stabilimenti di Avigliana** — ALICE, di Roberto AGOSTINETTO; MARCO, di Giorgio AMARINO; LUISELLA, di Mario BELLOTTO; MILENA, di Nello BLANDINO; FAIRIZIO, di Amelio BONAUDO; DARIO, di Silvano CERRATO; ELENA, di Giulio CHIABODA; ANNA MARIA, di Pietro CIRAVEGINA; MARCO, di Fausto COMBETTO; ALAN, di Alberto COZZI; IRINA, di Bruno CUGNO; DANIELE, di Pier Luigi CUGNO; MAURIZIO, di Aldo D'ELICO; ASSUNTA, di Alfonso DI TADDEO; ROMINA, di Luciano GAVAN; DANIELE, di Bartolomeo GARELLO; CLAUDIO, di Benedetto GRANDE; PAOLA, di Franco MARZO; VILMA, di Martino NICOL; MASSIMO, di Luciano PETTIGIANI; ENRICO, di Michele ROCCHI; CLAUDIO, di Mario ROLANDO; ANNA, di Domenico SIMONETTI; MONICA, di Paolo SUPPO; PAOLA, di Francesco VESTRI.

**Sez. Officine Suss. Auto** — MONICA, di Aldo ANNESE; SILVIA, di Giuseppe BANCHIO; FRANCA, di Carmine BECUGNA; LUCA, del p.i. Enzo BERNABEI; ELENA, di Giuseppe BARNARDO; CLAUDIO, di Sebastiano BERTOLA; ROSARIA,

Bruno AMURRI; BRUNO, di Eugenio APPENDINI; ROBERTO, di Ferruccio ARNOULET; GASPAR, di Alessandro BAIUNCO; STEFANIA, di Pasquale BATTISTA; CESARE, di Giuseppe BENZI; LAURA, del geom. Antonio BERARDO; ROBERTA, di Severino BOEM; ROBERTO, di Giancarlo BOERIS; MANUELA, di Giacomo BOGETTI; Elena, di Maurizio BRAMARDI; FRANCESCO, di Salvatore BRUNI; ROBERTO, di Giovanni BUONO; MARIO, di Ubaldo BUSTONE; MAURO, di Lorenzo CAGNOTTI; GIUSEPPE, di Carmine CAMERLENGO; DANIELE, di Gennaro CARPAGO; GIAMPIERO, di Raffaele CARRERA; MAURIZIO, di Luigi CATTANEO; LAURA, di Giovanni CONTE; CRISTIANO, di Alfero CORDARA; FRANCA, di Giovanni CRUCIATA; CLAUDIO, di Cataldo CURATOLA; SANTINA, di Pietro CURIONE; ALIDA, di Giuseppe D'ALESSANDRO; CINZIA, di Luigi DE FUSCO; MARCO, di Igino DE GRANDIS; ANTONINO, di Domenico DELIA; STEFANIA, di Giacomo DE VETTORI; LAURA, di Domenico DIFERIA; FAUSTINA, di Vincenzo DI TRIO; MARISA, di Mario EBRASE; ENZO, di Mario ELIA; ROBERTO, di Pietro FAI; ANGELA, di Cataldo FACCENDA; PAOLA, di Elio FANTOLINO; MASSIMO, di Ugo FAULE; MARCO, di Gino FORESTI; DANIELA, di Iaco FRATTO; CATHERINA, di Giovanni FURCHI; ROBERTO, di Giacomo GADO; MASSIMO, di Faustino GAIOTTINO; EMANUELA, di Sergio GALLIONE; LUIGI, di Giuseppe GARIBOLDI; GIANLUCA, di Giuseppe GAZIANO; ANTONETTA, di Alessandro GAZZILO; GIACOMO, di Vincenzo GIARRATANA; FILomena, di Vincenzo GRISORIO; ERALDO, di Carlo GROSSO; ANGELA, di Salvatore GULLONE; SERGIO, di Giuseppe IMOCRANTE; MARCO, di Franco LISCHETTI; DANIELA, di Edmondo LUGANINI; DANIELA, di Antonio MANCA; IOLANDA, di Beniamino MARINO; ANTONELLA, di Giuseppe MASOTTI; ANTONETTA, di Benito MASTRONI; NATALE, di Salvadore MAZZA; DA-

VIDE, di Aldo MEDELIN; BARBARA, di Carlo MENSIO; STEFANIA, di Giuseppe MILITO; PAOLA, di Alberto MOSCA; ANGELO, di Vincenzo MOSCA; GRAZIANO, di Carlo OSTA; PAOLO, di Aurelio PACELLA; CRISTINA, di Pietro PARISI; MARTA, di Giacomo PENAZZI; ADRIANA, di Vincenzo PERTOSA; RENATA, di Pasquale PEZZAIOLI; PINO, di Paolo PIERMARINI; MARCO, di Giuseppe PILI; PAOLA, di Gabriele PONTESILLI; RAFFAELE, di Mario PONTICELLO; GIUSEPPE, di Augusto PRINA SELLA; ALESSANDRO, di Vincenzo PULLARA; VINCENZO, di Giovanni QUARTA; ANNA, di Aldo QUIRICO; LUCA, di Giacomo RAGAZZI; DANIELA, di Giuseppe RAPETTI; SANDRA, di Renato REITANO; MARIA PIA, di Francesco RISO; SALVATORE, di Giovanni RIZZO; CATERINA, di Renato ROLETTI; CRISTIANA, di Luigi ROMANO; NADIA, di Giovanna SANTORO; BIAGIO, di Antonio SANUA; VINCENZA, di Lorenzo SCIRPOLI; MARIA MADALENA, di Giovanni SCIRPOLI; ENRICO, di Remido SECCHIAROLI; ANDREA, di Antonio SESTA; MARA, di Carlo SGACCI; ALFREDO, di Giorgio SORI; GABRIELE, di Sabino SORRENTI; ANNA TERESA, di Lorenzo TELLA; ALBERTO, di Luigi TEMPESTA; RAFFAELE, di Renato TRUCCO; MASSIMILIANO, di Nicola VELENTE; MARCO, di Domenico VIZZALE; GERMANO, di Aldo ZAGANI; MARCO, di Alfonso ZAGO; ILARIA, di Mario ZANOTTO.

**Direzione Ricambi** — FABRIZIO, di Silvia BATTUELLO; ROSANNA; DANIELA, di Rosario CAVALLARO; BRUNO, di Rosario IERACI; DANIELE, di Aldo MEGGIORIN; ENRICO, di Antonio PAVARIDINO; CRISTINA, di Giacomo PIRAS; ELISA, del rag. Roberto ROSSI.

**Sezione Ricambi** — MASSIMO, di Domenico BARRA; PAOLO, di Ferdinando BRUNERO; ANTONETTA, di Paolo CERICOLA; LUCA, di Silvio FABBIETTI; CLAUDIO, di Bruno FINOTTO; ENRICA, del p.i. Giuseppe GAGLIARDINI; DANIELA, di Vincenzo IOPPOLO; CAEMELLO, di Salvatore NICOLETTI; MARIA PINA, di Giuseppe PAPEO; ROBERTO, di Umberto RINALDI; FABRIZIO, di Roberto RONANO; MARIA ROSA, di Severino SCHIRALDI.

**Sez. Costruzioni e Impianti** — FRANCESCA, di Enzo BAUDISSARD; STEFANIA, di Caterina FALCHERO PONTE; CRISTINA, di Albino ZERRINO; VITTORIO, del geom. Giuseppe ZUMAGLINO.

**Sez. Materiale Ferroviario** — CLAUDIO, di Luigi BRUNZIN; GIUSEPPE, di Salvatore CAPUANA; BARBARA, di Angelo CARDINALE; SANDRO, di Oliviero COTZA; RENATA, di Giuseppe DIANA; SILvana, di Giovanni FRAIOLI; CLAUDIO, di Igino GAIATO; LOREDANA, di Giuseppe NERVI.

**Sez. Officine di Rivalta** — PAOLA, di Pierino BERTALMIO; GIORGIO, di Gino CANONICO;

**Grandi Motori** — MARIA TERESA, di Giuseppe ARNONE; ANDREA, dell'ing. Nicolo ARENA; MASSIMO, di Antonio BALDINI; DANIELA, di Lorenzo BORCA; ELENA ANTONIETTA, di Pietro CASTAGNO; SERGIO, di Francesco CENA; ROBERTA, del p.i. Remo CHIONNE; BARBARA, di Giuseppe CHIOTTI; ANGELO, di Biagio CHIULLI; MARZIA, di Giacomo CLARI; LAURA, di Costanza CORONA; MARCO, dell'ing. Francesco CUNIBERTI; PAOLO, di Domenico FANELLO; BARBARA, del p.i. Walter FAUSSONE e Anna AIASSA; GIOVANNA, di Giuseppe FERRERO; GIUSEPPE, di Gaetano FRASCELLA; MILVA, di Giov. Battista GIACOMA CAIRE; SIMONA, di Pietro GREMO; STEFANIA, di Luigi INGROSSO; GRAZIELLA, di Alfredo LERDA; CESARE, di Vincenzo LOI; STEFANO, di Giuliano MANTOVANI; GIULIANA, di Cesare MARINO; ELENA, di Giuseppe MARTINI; ROBERTA, di Ivano MARTIGNH; SONIA, di Vittorio MASTROTATTO; CRISTIANO, di Mario MORANDO; PATRIZIA, di Tommaso MURGIANI; ERNESTO, di Alberto PARADISO; MONICA, di Dino PICCOLI; MONICA, di Carlo REITA; RENATO, di Celestino RONZA; STEFANO, di Pietro SARASINO; ANTONIO, di Domenico TESTASECCA; CRISTINA, di Gianfranco TREVISAN; CANDIDO, di Giovanni VALLE.

**Sez. Produzioni Ausiliarie** — RAFFAELLA, di Livio CATALANO; NADIA, di Pierluigi CUBITO; DOMENICO, di Gaetano LOZITO; IOLANDA, di Vittorio NARDUCCI; ELENA, di Gianfranco NOVARESE; LEONARDA, del p.i. Nicola PACE; BARBARA, di Giovanneli PERLO.

**Sezione Metalli** — TIZIANO, di Armando ASTORI; CHRISTIAN, di Giacomo BOROMELLO; DOMENICA, di Nicolo GILETTO CALUNNIA; GIOVANNI, di Giuseppe SCAPINELLO; LUCA, di Guglielmo TAVELLA.

**Filiale di Torino** — LUISA, dell'ing. Maurizio BARBERA; STEFANO, di Imilia BRION MARAGIA; GIAN LUCA, di Giacomo MORELLO; CLAUDIO, di Giorgio SAPETTI.

**Sez. Officine di Firenze** — ANDREA, di Vittorio BONGINI; MICHELA, di Renzo CESANA; SIMONE, di Sergio CIUCCHI; DANIELA, di



Fulvia, nipote di Angelo Cibolla  
(Sezione Ferriere)



Annibale Maria, figlio di Domenico Notaris  
(Sez. Off. Suss. Auto)



Albanino, figlio di Albano Guccini  
(Sezione Officine di Rivalta)



Salvatore, figlio di Carmelo Consolo  
(Filiale di Palermo)

di Pietro BONOMO; FULVIA, di Antonio BOVERO; LUCIANO, di Silvio BRAGARDI; TULLIO, di Francesco BRUNO; PAOLA, di Antonio BRUSCHETTA; FLAVIA, di Guido CARTA; GREGORIO, di Anacleto CASCIANO; FABIO, di Carlo CERIESA; CARMELLO, di Francesco CISANO; MARIA, di Natale CRAVERO; DARIO, di Ugo D'AMATO; VINCENZO, di Leo DI MAIO; ALESSANDRA, di Deodato FORESTO; LUCIO, di Giovanni GHIONE; ANNA MARIA, di Gianni GIORDANI; LOREDANA, di Francesco LA ROSA; ANNA, di Antonio LATILLA; ORNELLA, di Salvatore MANNA; NADIA, di Giuseppe MARENGO; DAMIANO, di Bruno MASSA; SIMONA, di Elvezio MIRABELLI; MARCO, di Giuseppe MIREGLIANI; ANTONELLA, di Giovanni MOLINATTO; SIMONE, di Bruno MOTTA; PATRIZIA, di Giovanna NIGRO; MAURO, di Giuseppe OREGLIA; PAOLA, di Gaetano PELLINO; SARA, di Walter PERCESSI; STEFANO, di Bruno PIREDDE; SARA, di Giuseppe POZZATI; ROSA, di Donato PUGLIESE; PAOLO, di Aldo RADIS; VENERE, di Giuseppe RIZZO; ANNA MARIA, di Agostino ROCHIRA; ROBERTO, di Attilio SALMASO; CLAUDIO, di Giovanni SARAGOSA; ANDREA, di Nicola SCENNA; ERALDO, di Antonio SEGGLIE; FRANCESCA, di Vincenzo TORREGROSSA; GIORGINA, di Gabriele VESSICHELLI; MICHELE, del p.i. Giacomo ZANINI.

**Sezione SPA** — PAOLA, di Giovanni ALBIEIRO; LUCIA, di Giuseppe AMANTE; LEA, di

SERAFINA M. CRISTINA, di Calogero CICERO; PAOLA ERNESTA, di Mario GRIOTTO; VILMA MARIA, di Giulio GUIGLIELMINO; ENZO, di Vincenzo IMPONENTE; CARMELINA, di Salvatore RUTIGLIANO; MARCO, di Marcello TORCHIO.

**Sezione Ages** — GABRIELLA, di Sergio CARPO; LUCA, di Giuseppe CATELLI.

**Sezione Motori Avio** — ALESSANDRO, del p.i. Giacomo GINO; FABIO, del geom. Silvano RIELLA; ILARIA, di Luciano URBANO.

**Sezione Velivoli** — STEFANO, di Raffaele ALVINO e Mafalda RUEDI (Sede Centrale); ROBERTO, di Giovanni BARONE; FLAVIO, di Umberto DEL CUOCO; MARINA, di Giovanni GAGLIARDI; SILVIA, del p.i. Gian Matteo LUSSO; LARA, del p.i. Ettore MANNI; PAOLA e MASSIMO, del p.i. Giovanni MARENGO; LIDIA, di Arturo MAGLIACCA; ROBERTO, di Alfredo MUSSO; MARCO, di Fausto PATRIZI; GIORGIO, di Paolo PERELLO; ROBERTO, di Bruno PIMPINI; MARA, di Carlo RABINO; ALESSANDRO, del dr. Domenico RAFFONE; NORBERTO, di Lorenzo RONCO; MASSIMO, di Giuseppe RUSSO; MARCO, di Giancarlo SANCANDI; SAIRINA, di Antonio TRIPODINA.

GIOSEPHINO COTONE; ALESSANDRA, di Mario SILVESTRI; ANDREA, di Luciano VENTURI; DONATELLA, di G. Carlo VICINI.

**Sez. Officine Marina di Pisa** — SIMONE, di Romano CELANDRONI; STEFANO, di Renzo COSIMI; ELEONORA, di Arturo LAZZARO; CATERINA, di Giancarlo MAMMINI; ALESSANDRO, di Paolo MARTELLI; SILVIA, di Silvio MORELLI; CATERINA, di Francesco ORLANDO; BARBARA, di Paolo PISTELLI; ENRICO, di Vittorio PUNTOMI.

**Sez. Officine di Modena** — DANIELA, di Secondo ANDREOLI; FABRIZIO, di G. Paolo BERTUZZI; MARIA CRISTINA, di Franco CAMELLINI; STEFANO, di Silvano CARNEVALI; GIUSEPPE, di Giuliano CUOGHI; LUISA, di Giorgio GUERZONI; ALESSANDRA, di PARIDE IORI; EDERA, di Angelo LUSSI; ROBERTA, di Nello PALTRINIERI; MASSIMO, di Ezio REGGIANINI; STEFANO, di Giorgio RONCAGLIA; ROBERTA, di Roberto TAGLIATI; EMANUELA, di Danilo TARABUSI; MONICA, di Ermanno TONELLI; DAVIDE, di Ezio VISINTIN; MASSIMO, di Bruno ZANETTI.

**Sez. Officine di Napoli** — VALERIO, di Vincenzo ZUINO.

## ITALIA

Il programma delle emissioni italiane per l'anno 1969, che era stato annunciato molto contenuto, si sta integrando con nuove emissioni.

Il 24 maggio è uscito un nuovo valore della serie «Siracusana» da L. 55 di colore viola su carta filigrana fluorescente; e in effetti un nuovo valore in quanto il L. 55 era apparso soltanto nella serie «Michelangiolesca».

Il 7 giugno sono stati emessi due francobolli uno da L. 50 (verde bluastro e nero) e uno da L. 90 (rosso granata e nero) celebrativi del 50° Anniversario dell'Organizzazione Internazionale dei Lavori (O.I.L.); sono stampati in rotocalco su carta filigrana fluorescente.



Il 26 giugno, in concomitanza con la giornata inaugurale della Manifestazione Filatelica TORINO '69 è stato emesso un francobollo da L. 50 celebrativo del cinquantenario della Federazione fra le Società Filateliche Italiane.

Riproduciamo infine le vignette di due francobolli di cui all'annuncio dato nel nostro precedente notiziario.



## SAN MARINO

Il 25 giugno è stata emessa la serie detta «Storia delle Carrozze»: è composta da 7 valori (per un complessivo facciale di L. 400) le cui vignette rappresentano altrettante vecchie carrozze.

## VATICANO

Non sono pervenute segnalazioni di novità prossime: è dato per certo che, contrariamente a quanto effettuato in occasione di altri viaggi, per la visita di Paolo VI a Ginevra le Poste Vaticane non emetteranno alcuna serie celebrativa.

## SERVIZIO NOVITA'

Si richiede ancora una volta la cortese attenzione degli iscritti al Servizio affinché abbiano a ritirare con tempestività le Buste relative alle singole distribuzioni.

Si avverte inoltre che da martedì 3 giugno 1969 è iniziata la terza distribuzione dell'anno contrassegnata col bimestre Aprile-Maggio 1969.

## LE RUBRICHE VARIE

## consigli del medico

## Guida prolungata e stanchezza

Ricerche recentemente condotte in Gran Bretagna hanno dimostrato che vi è un rapporto causale tra la stanchezza del guidatore di una autovettura ed il rischio d'incidente stradale, e che la stanchezza non dipende soltanto dalla lunga durata del percorso, ma anche da altri fattori che possono così sintetizzarsi: lo stato fisiologico in cui si trova il guidatore; la densità degli stimoli ambientali (tipo del percorso, intensità del traffico, ecc.), la uniformità e monotonia della strada (ad es. autostrade).

La buona stagione, l'ora legale, le ferie estive, l'automobile a portata di tutti, sono circostanze che favoriscono indubbiamente le gite di fine settimana e le escursioni di più lunga durata. Il desiderio di raggiungere località climatiche, o di interesse artistico distanti dal luogo di residenza, è naturale, e tende ad intensificarsi una volta che quelle più vicine sono già state visitate e considerato che il tempo

libero è aumentato. Giungono pertanto a proposito alcuni consigli che derivano dalle conclusioni alle quali sono giunti gli studiosi inglesi.

La guida prolungata è sconsigliata quando il soggetto si trova in stato fisiologico che favorisce la stanchezza. Non si dovrebbe pertanto guidare a lungo durante la notte, perché l'uomo ha un ciclo biologico, nel quale la notte è fisiologicamente destinata al riposo; non dovrebbe chi guida iniziare un lungo viaggio dopo la fine dell'orario di lavoro, dopo una notte insana, dopo un pasto copioso, ed ovviamente dopo aver superato una malattia anche di modesta entità. A chi fosse costretto a farlo nelle circostanze sopra indicate si consiglia di interrompere il viaggio di tanto in tanto con soste di almeno 20-30 minuti.

Quanto all'azione degli stimoli esterni, le ricerche degli studiosi inglesi hanno rilevato che le difficoltà della strada, la densità del traffico, l'eccessivo numero delle indicazioni segnaletiche, gli ostacoli dovuti al percorso fanno ovviamente aumentare la stanchezza, però essi hanno una azione positiva nel richiamare la attenzione del guidatore ad una guida più accorta e costantemente vigile. Pertanto, se alla lunga favoriscono la stanchezza,

questi stimoli ambientali rendono di fatto, entro certo limite, meno pericolosa la guida e meno probabile l'incidente.

Al contrario, la monotonia di una autostrada libera da ostacoli, con un traffico ordinato e senza particolari attrattive panoramiche, non solo determina, se il viaggio è di lunga durata, stanchezza, ma riduce l'attenzione, sicché può diventare doppianamente pericolosa.

Si deduce da queste considerazioni come sia molto prudente, quando si programmano viaggi in auto a lungo percorso, stabilire degli itinerari vari, in parte in autostrade o superstrade, in parte in strade secondarie. Chi guida può così permettersi dei rilassamenti temporanei e può anche essere sollecitato da stimoli validi a tenere desta la sua attenzione.

In sostanza, fermo restando che le lunghe tirate di guida sono da condannare, l'automobilista può ridurre al minimo gli effetti della stanchezza con una scelta accurata degli orari di viaggio e delle strade da percorrere ed anche modificando, quando si avvertono i primi segni di stanchezza, le influenze ambientali con delle opportune soste e con variazioni degli itinerari stradali.

Dr. Enzo

## moda

## La moda per l'estate

Il ruolo di best-seller nel guardaroba estivo spetta di diritto ai modelli in tessuto stampato. Vestiti, tailleur, «due pezzi», saranno in seta pura, in cotone o in originali unioni di fibre nuove. Le caratteristiche più evidenti degli stampati 1969 riguardano i disegni: si nota infatti una netta suddivisione tra due tendenze principali. Da un lato disegni molto piccoli a tratto soffuso dedicati alle ore del giorno, dall'altro vistosi bozzetti per abiti da sera o per le tuniche da indossare sui pantaloni. Esiste inoltre l'interessante possibilità di unire il medesimo tessuto nell'interpretazione stampata in positivo ed in negativo. La parte chiara servirà per esempio per il bustino e le maniche, quella scura con stampa chiara per la gonna e per la sciarpa.

Con i tailleur in seta di cotone unito (bianco, beige, verde pistacchio, giallo, azzurro) si porteranno camicette di seta a falce di fiori bianchi stampati su fondo giallo, tabacco, bleu o verde.

La linea dell'abito stampato sarà semplice, ma freschissima: gonna tutta a pieghe e casacca con maniche lunghe e cintura annodata, oppure stile «chemise» completato con un gilet slanciato del medesimo tessuto.

Per le giovani sono stati studiati modelli in shantung o in tussor unito con maniche e collo-sciarpa in seta stampata a pois o a piccoli disegni geometrici. Sono abiti molto facili, ma che si staccano completamente dai soliti schemi ormai troppo sfruttati.

Sempre per le giovani in vacanza, gli abiti in cotone stampato con colletto a listello e polsini di picché bianco. Molti bordi bianchi sottolineano anche le tasche e l'allacciatura degli chemisiers con abbottonatura centrale. I modelli stampati con

maniche lunghe si potranno anche indossare con blousotti o lunghi gilet in tela di cotone unito, scelto nel tono di colore dominante dello stampato. Se riuscirete a trovare seta a piccoli o grandi disegni scozzesi bianchi su fondo scuro, potrete invece indirizzarvi verso una simpatica camicetta di stile maschile da portare su gonne bianche o scure in città, su gonne-pantalon e su pantaloni di tela o di seta unita, al mare. Queste eleganti camicette si adattano ai raffinati

tailleur di seta bianca o ecru con giacca tipo blazer, senza risvolti. Sono nuovi ed eleganti anche i tailleur di seta stampata con giacca simila e cintura posata su gonna a pieghe.

Nelle boutiques si possono trovare oggi innumerevoli soluzioni di ottimo gusto, offerte a prezzi più che accessibili. Confezionisti e creatori di «alta moda pronta» hanno posto in vendita modelli veramente indovinati, in tessuti e colori di notevole interesse: da tempo la moda italiana, anche in questo settore, è diventata un ottimo «marchio di fabbrica».

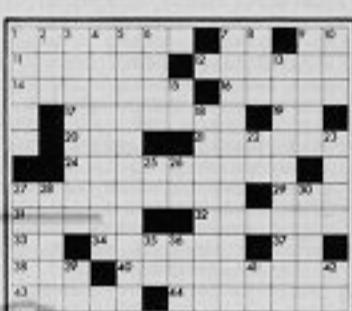
Anna Vanner

Fotografia dell'Esie Italiano della Moda.



Inviare la soluzione all'«Illustrato Fiat», Corso Marconi 10, 19100 Torino, entro 20 giorni dalla data di questo «Illustrato». Fra i solutori saranno sorteggiati premi.

## Parole crociate



ORIZZONTALI: 1. Strumento musicale a corde - 7. Iniziali di Pindemonte - 9. I due prenomi di Cesare (iniz.) - 11. Lega metallica per maniglie - 12. Power, miseria - 14. Un piacevole passatempo - 16. Orgogliosi - 17. Un mese - 19. Consonanti di raro - 20. In nessun tempo - 21. Canzonatura - 24. Un oceano - 27. Misura la presione - 29. Lo zio della capanna - 31. Voler bene - 32. Attrezzi agricoli - 33. In mezzo al manico - 34. Immoti, privi di vita - 37. Targa di Asti - 38. Nome di donna - 40. Pubblici locali - 43. Sponsali - 44. Due inseparabili fratelli.

VERTICALE: 1. Il maggior fiume europeo - 2. Andate - 3. Un mobile imboldito - 4. Robusti atleti - 5. Senza scopo - 6. Un mare - 7. Allo scocciotto dispiace riconoscere la propria - 8. Dopo - 9. Nuvolette bianche - 10. Allegri - 13. Trascorrere la notte - 15. Musicò il «Mefistofele» (iniz.) - 18. Li fanno i pittori - 22. Antica lingua - 23. Sono pericolose - 25. Le vocali in pace - 26. Iniz. di Tommaso - 27. Un cel. Daniele - 28. Lo usa la stiratrice - 30. Un cel. Jacopo - 35. La fine di Chénier - 36. L'inizio del raso - 39. La prima e l'ultima - 41. Il centro di Como - 42. Pronome personale.

Da «La Settimana Enigmistica». Diritti riservati.

## SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



## ILLUSTRATO FIAT

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

Registrazione presso il Tribunale di Torino  
in data 3-12-63 - Resp. Giuseppe Arduino  
Stampato il 20 giugno 1969  
Ritocco Capelli & C. Torino, Via Villar 2  
PRINTED IN ITALY

# ILLUSTRATO FIAT NELLE FAMIGLIE

## NOZZE

Sede Centrale — Marirossa TORCHIO; p.i. Paolo CELEDONI; p.i. Roberto BERNARDIS; p.i. Giuseppe SINDACO; rag. Anna ALAIMO; p.i. Gianni BALDI; Secondo BARO; Elsa PANERO col p.i. Franco BUCCI; dr. Pier Giorgio CAPPELLINI; Maria Gracia NEGRO con Giorgio CARAMASCHI; Lorena FILIPPI; ing. Renato GARBARINO; p.i. Alberto GIORGINI; p.i. Francesco MELIGA; geom. Claudio OSTONI; p.ch. Luciano PIEDDE; rag. Laura POLIZZI; dr. Francesco PONTI; rag. Maddalena RAMBAUDI; Laura REINERI; dr. Francesco SCALISE; geom. Sergio TREVISO; p.i. Luigi AIMONE MARIOTTA; p.i. Dario BRANDINO; Giuseppina RESTO; Giordano PAVANELLI; Anna Maria AIELLO; Marisa GALLINA col p.i. Aldo AMIONE; ing. Enzo VERONA; rag. Bruno VITALI; rag. Gronzo ARDITO; Massimiliano CAVALLARI; p.i. Enzo MATTIS; rag. Anna Franca TARICANI; Giovanni BELTRAMINO; dr. Gian Luigi AROASIO; ing. Gian Mario AVAGNINA; geom. Alberto DA CORTE; rag. Emilio ERRICO; dr. Ercolé MAGALDI; p.i. Giovanni MANDRILE; dr. Giuseppe SALERNO; Marchina FIORA; Giuseppe STACCHINI; Gioia TOMASI col p.i. Sergio FERRERO; Francesca RABELLINO col p.i. Paolo MARTEA (Auto Mirafiori).

Autosabili Mirafiori — Dr. Giuseppe MONTANARO; Andreina SOLA; Ettore RICCHETTO; p.i. Mario MARETTI; Emilio LEVI; Anna MEINERDIO; Giuliano FRACCIA; Walter GRAMARI; Adalberto POZZI; p.i. Antonio SOLA; p.i. Giorgio DRIUSI; ing. Guido BAROLO; ing. Paolo TORCELLO; Pierino LOVERA; Riccardo BALMAS; p.i. Franco BELLORA; Armando CAVALLO; p.i. Francesco NICOLOTTI; Guido TAMINI; Maddalena VIAZZO; Radiana FURLAN con Giuseppe PETRANZAN; Giuseppe BONNETTA; Anna Maria BARBERIS; Leonardo PAVONI; rag. Anita MIELE; Anna RUBATO; p.i. Ezio FERRETTI.

Sezione Ferriere — Geom. Cesare BUSSI; p.i. Donato CLAPS; ing. Antonio BRUNO.

Sez. Stabilimenti di Avigliana — Geom. Aldo GELFI; p.i. Walter GOFFI.

Sez. Fonderie e Fucine — Giacomo MONTANARI; geom. Roberto MENTEGAZZI; Francesco BOTIGNOLE; Giuseppe GHIBERTI; p.i. Mario CARCINO.

Sez. Officine Suss. Auto — Rag. Luigino COMBETTO; p.i. Mario SIMONATO; p.i. Lorenzo ARRABITO.

Sezione Ricambi — Geom. Sergio D'URSO. Direzione Ricambi — Anita DE BERNARDI; Caterina SFLAZZI; Mariangela GERMONIO; Fausto ERRICO; Silvana VIOTTI.

Sedone SPA — Italo BELLOSTA; Marino BOERIS; Anna Maria BODDA; Osvaldo GRAMEGINA; Luigi SALUSSOGLIA.

Stab. Officine di Stura — Umberto POZZI; p.i. Vittorio CORDIE'.

Sezione Ages — Gian Paolo FERRERO; Anna Maria FORESTA con Mario CARAMAGNA.

Sez. Motori Avio — Donatella AGNOLETTO col p.i. Francesco MELIGA; rag. Cesare PUCCIONI.

Sezione Velivoli — ing. Massimo PIOVESANA; Rosanna OGNIARO.

Sez. Produzioni Ausiliarie — geom. Franco BETTONE; p.i. Francesco TOSCANO; geom. Ezio DE ANGELIS.

Grandi Motori — Marcello AVVISTI; p.i. Pierluigi VOTA; Gian Mario SAVIO.

Filiale di Torino — Umberto PINDIMONTE.

Sez. Officine di Marina di Pisa — Virginio SALTINI.

Sez. Officine di Modena — Giuliano ZACCHINI; Giovanni SOLIERI; Giuliano FRANCHINI; Franco ORLANDI; Antonio RONCAGLIA.

## 100 ANNI DI LAVORO



I coniugi Agricola e Antonia Merlo (Anziano Fiat con 47 anni di lavoro), hanno festeggiato le nozze di diamante; con loro sono i figli Primo, dipendente della Sezione Fonderie e Fucine con 30 anni di anzianità, e Secondo, dipendente alla Grandi Motori con 23 anni di lavoro. In totale 100 anni di lavoro.

Alla famiglia Merlo gli auguri più fervidi di «Illustrato Fiat».

## Geom. LEO ZUNINO



Il 21 maggio scorso è improvvisamente mancato a Genova il cav. uff. geom. Leo Zunino.

Era nato a Genova-Sestri nel 1901 ed aveva iniziato la sua attività alla Fiat nel 1930. Per circa un quarantennio prestò la sua opera presso l'Ufficio Fiat di Genova dove fu capo ufficio e successivamente Vice Direttore fino al 1951. In tale anno gli venne affidata la direzione dell'Ufficio che lasciò nel novembre del 1967 per raggiungere limiti d'età. Per la sua particolare competenza e preparazione nel campo industriale fu nominato consulente, incarico che assolse con l'abituale senso di responsabilità.

La scomparsa del geom. Zunino ha suscitato largo compianto alla Fiat e negli ambienti marittimi ed economici genovesi che avevano avuto modo di apprezzare le sue sperimentate capacità professionali espletate in tanti anni di intelligente e proficuo lavoro.

Ai figli, Pilli e Gian, l'«Illustrato Fiat» rinnova le espressioni di profondo cordoglio.

## Ing. GIUNIO TOSI



Il 21 aprile è mancato l'ing. Giunio Tosi già Vice Direttore presso la Fiat Grandi Motori.

L'ing. Tosi aveva lasciato il servizio nel dicembre 1964, dopo oltre 46 anni di lavoro prestati prima all'Ansaldo S. Giorgio e — senza soluzione di continuità — alla Grandi Motori.

L'attività dell'ing. Tosi si è sempre esplorata nel settore dei Servizi Acquisti dove competenza e operosità gli hanno consentito di raggiungere posizioni di responsabilità aziendale. Uomo esemplare per dedizione al lavoro e all'Azienda, dirigente dotato di chiari sentimenti di umanità e generosità, ha sempre saputo trasmettere la sua esperienza ed il suo entusiasmo in tutti coloro che hanno collaborato con lui.

La Direzione Divisione Mare e Grandi Motori si unisce ancora all'«Illustrato Fiat» per rinnovare alla famiglia sentimenti di profondo cordoglio.

## PIO MANZU'



Il 26 maggio è tragicamente scomparso in un incidente automobilistico, Pio Manzu. Figlio di Giacomo Manzu, lo scultore bergamasco di fama internazionale, Pio Manzu era da un anno al Centro Stile Fiat dopo essere stato consulente per oltre due anni ed aver collaborato a numerose ricerche tra cui quella che portò alla presentazione al Salone dell'Automobile di Torino del 1968 di due prototipi sperimentali: il City taxi e la vettura sportiva con motore centrale.

Nato nel 1939 aveva compiuto gli studi classici e si era poi diplomato alla Scuola di «industrial design» di Ulm, in Germania. Conosciuto in campo internazionale aveva partecipato e vinto due concorsi per una vettura sportiva e un autobus urbano.

La sua scomparsa ha destato profonda impressione in tutti coloro che, pur nella sua breve permanenza alla Fiat, ne avevano potuto apprezzare il talento e la semplicità.

«Illustrato Fiat» rinnova i sentimenti di sincero cordoglio alla Consorte, Signora Eleonora con i piccoli Giacomo e Francesca, ai Padri e ai parenti tutti.

## LUTTI

Primo FRASSINO (Sede Centrale); Gianfranca PACCHIANA; Angelo PEZZUTO; dr. Luigi CHIATTONE; Simone ALLOA-CASALE; Giuseppe ARTURO; Nicola BOANO; Antonio COBO; Vincenzo NOCERINO; Silvano PIZZATI; Armando ROSSI; Eugenio SETOLA; Franco Editore BOSIO; Alfredo FEO; Luigi FIORINI; Giovanni GAIDO; Giuseppe OSTELLINO; Antonino STILLITANO (Autosabili Mirafiori); Ernesto COLLAVINI; Oreste SIROTTI; Ercol PORCARATO; Armando VOLPE (Grandi Motori); Mario D'AVENIA; Antonio MINELLI; Franco TUA (Ferriere); Quirino POMA; Carlo VISCONTI (OSA); Giorgio GIACOMINI (Produzioni Ausiliarie); Stefano MARCOTULLIO; Giacchino NIVOLI; Maria OLIVERO (Gest. Fatt. Centrale); Luigi CHINEA (Ricambi); Marcello ATZENI VACCA; Giuseppe NOVARÈSE; Lorenzo SAINO (Motori Avio); Mario FIANDRA; Mario GALLO; Marino NINOTTI (Fonderie e Fucine); Giovanni ROBERTO (Velivoli); Alfonso MARCHIANI (Sez. Off. di Firenze); Olga BELLANTANI (Sez. Officine Modena).

Il padre del rag. Sergio PENNA; la madre di Corrado VERO; la madre di Giovanni FRANCOIS; il padre del geom. Aldo RONCO; il padre di Guido BRACCO; il padre di Angelo DEORSOLA; il padre della rag. Celestina PIUCCA BARALIS LUKSCH; il fratello di Maria BRUNO MARCHISIO; la madre del cav. Enrico CALCATERRA; il padre di Mariannina ALTMARE; la madre del rag. Giuseppe DAMAGINO; il padre del p.i. Gian Franco ANTOGNETTI; il padre del dr. Natale VALSESIA; la moglie di Rinaldo BARBERO; la madre di Francesca MARCHESE; il padre della rag. Madalena MOSCHETTI BO; il padre di Margherita PERINO GAIDO; il fratello di Pasquale BURDIZZO; la madre della rag. Maria Pia MASCHERPA BELLO; il padre dell'ing. Giacomo SELVAGGI; il padre di Leonardo GIANCURSI; il padre della rag. Lidia CARDINO BOCCA; il padre di Maria Grazia ALLAI; la sorella di Mario VITALI; il marito di Maria LEA; il padre di Gian Vito GRIEZATO; la madre del p.i. Giorgio GUANDALINI; la madre del p.i. Franco FASSI; la madre di Emma ROERO MORELLI; il padre di Nicola TORDELLA; il padre di Giancarlo CAGNANI; il padre del dr. Giuliano GRAMMATICA; la madre del p.i. Carlo GUOLIELMI; il padre del p.i. Mario BECHIS; la sorella di Spartaco BERNARDIS; la moglie di Riccardo CARPANERA; il padre del rag. Ludovico CAZZOLA HOFMANN; il padre di Osvaldo e Franca CAVAGNOLO (Sede Centrale); La moglie di Luigi SETTANNI; la sorella di Emilio GHIONE; il marito di Maria Luisa BARBETTA (Filiale Torino); La madre di Giovanni RUBATTO; la madre del p.i. Giuseppe PIANA; il padre del p.i. Agostino PIOPPO; il padre dell'ing. Antonio VANDONI; il padre della rag. Michela BOBBA; il marito di Gi-

seppe STERPONE; il padre di Natale BUSSONE; la madre di Piero CARDI (Sezione Ferriere). Il padre di Vittorio VECCHIO GARDA (Sez. Stab. Avigliana); la madre del p.i. Francesco RULFI; la madre di Elda SANTOSTEFANO TIZIANO e di Liliana SANTOSTEFANO (Auto Mirafiori); il fratello di Vittorio MARIOTTI; il padre di Argentina CORINO VIOLA; il padre del geom. Renato GORIA; la sorella di Severino CAPRI; il padre di Carlo REZZA; il padre di Giuseppe PELA'; il padre del p.i. Giacchino BERRINO (Sez. Fonderie e Fucine). La madre del geom. Bruno BRERO; il padre di Giuseppe ZULLAN; la madre di Attilio PERENCIN; la madre del p.i. Mario GIUSIO; il padre di Arnaldo ROSSINI; il padre di Aurora AIRES COLOMBARO; il padre di Mario FACONDO; il padre di Pier Quinto CASETTI; il padre di Attilio DAZZAN; il padre di Francesco GAUNA; la madre di Domenico FICARA; la madre del geom. Eugenio LUCHINO; la moglie di Armando DOMINETTO.

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

## MARCO ARRUGA



La stampa quotidiana ha riferito il commovente gesto di un giovane di 18 anni che, domenica 15 giugno, ha salvato un bambino dalle acque del Po e dopo è stato travolto dalla corrente. Si chiamava Marco Arruga e lavorava da appena un mese alla Sezione Fonderie. Aveva frequentato il corso triennale della Scuola Allievi. Era un giovane generoso e benvoluto e la sua scomparsa, avvenuta in così drammatiche circostanze per salvare un'altra vita, ha destato profondo rimpianto.

«Illustrato Fiat», anche a nome dei superiori e colleghi, rinnova ai genitori e familiari sentite condoglianze.



## LA GIORNATA DELL'ANZIANO AD AGLIE'

L'annuale « Giornata Provinciale dell'Anziano » è stata festeggiata domenica 15 giugno al Castello di Agliè, gentilmente concesso dalla Amministrazione Demaniale, da oltre cinquemila lavoratori anziani Fiat che sono stati accompagnati alla storica residenza da un migliaio di autovetture, appartenenti a colleghi in servizio e numerosi pullman. Alla manifestazione, che ha sottolineato ancora una volta i legami di solidarietà e considerazione verso i Lavoratori Anziani, sono intervenute la Presidenza e la Direzione Generale oltre ai rappresentanti del Gruppo Anziani.