

ILLUSTRATO FIAT

Anno XII - n. 6-7

PERIODICO MENSILE

Giugno-Luglio 1964
(20 Luglio)



All'Esposizione Nazionale Svizzera di Losanna che ha un successo magnifico, la Fiat è presente con questa dominante insegna luminosa alta 32 metri.

(Foto Yves Debraine - Losanna)

DATI FIAT 1° SEMESTRE 1964

Incremento del fatturato complessivo, ma flessione del mercato auto per la « congiuntura ».

Nel primo semestre 1964 i risultati del lavoro Fiat sono stati ancora in progressivo rispetto al primo semestre 1963:

- **fatturato complessivo del semestre** (compresa la OM): 488 miliardi di lire, 19 di più che nel primo semestre 1963, dei quali 14 miliardi per maggiori esportazioni;
- **costruiti e venduti nel semestre 502.000 autoveicoli** (veicoli e veicoli industriali), 30.000 di più che nel primo semestre 1963 per maggiori fatturazioni in gennaio e febbraio e all'esportazione;
- **costruiti e venduti nel semestre 23.900 trattori**, 500 di più che nel primo semestre 1963;
- **produzioni siderurgiche**: convertito nel semestre l'equivalente di 880.000 tonn. di lingotti, presso a poco lo stesso quantitativo del primo semestre 1963.

Ma il « Notiziario Fiat » 10 luglio 1964 spiega che il maggior fatturato 1° semestre 1964 è dovuto al forte incremento verificatosi — tanto nell'auto quanto in tutti gli altri settori di attività Fiat e OM — nei mesi di gennaio e febbraio, prima cioè del provvedimento anticongiunturale; incremento che purtroppo è stato quasi completamente assorbito nel periodo successivo. La Fiat ha reagito alla situazione dapprima con l'utilizzazione del carnet di vecchi ordini, fortunatamente abbastanza nutrito, poi con il lancio, che ha avuto un esito molto felice, del nuovo modello 850. Ma tutto ciò, anche se ha rappresentato un efficace correttivo, non ha mutato la struttura generale del mercato, la cui flessione continua. Purtroppo la caduta delle vendite si verifica fortemente anche nei settori autocarri e trattori industriali pesanti, sebbene ad essi non si estendano i provvedimenti anticongiunturali. La flessione nei trasporti e nelle costruzioni è sempre indice non buono, e attualmente esso lascia molto perplessi sulle condizioni di lavoro nella intera Nazione. Provvedimenti anche di ordine finanziario sono indispensabili per riattivare prontamente questi settori, soprattutto quello dell'edilizia. Comunque la Fiat spinge con la massima intensità le sue esportazioni.

Ma sempre ferma la fiducia della Fiat nel superamento delle attuali difficoltà della « congiuntura » economica, poiché salde sono le virtù di lavoro del popolo italiano, il lavoro Fiat in prima linea.

Données Fiat du premier semestre 1964

Augmentation du chiffre d'affaires total, mais flexion du marché automobile en raison de la conjoncture.

Au cours du premier semestre 1964 les résultats du travail Fiat ont marqué encore un progrès par rapport au premier semestre 1963:

- **chiffre d'affaires total du semestre** (y compris la OM): 488 milliards de lire, 19 de plus que pour le premier semestre 1963, dont 14 milliards d'augmentation à l'exportation;
- **502.000 véhicules automobiles ont été construits et vendus** au cours du semestre, 30.000 de plus que pour le premier semestre 1963; augmentation des ventes en Janvier et en Février et à l'exportation;
- **23.900 tracteurs construits et vendus**, 500 de plus qu'au cours du premier semestre 1963;
- **productions sidérurgiques**: l'équivalent de 880.000 tonnes de lingots a été converti au cours du semestre, c'est-à-dire à peu près la même quantité qu'au cours du premier semestre 1963.

Mais le « Bulletin Fiat » du 10 Juillet 1964 précise que l'augmentation du chiffre d'affaires au cours du premier semestre 1964 est due à la très forte augmentation qui s'est vérifiée — aussi bien dans le secteur automobile que dans tous les autres secteurs d'activité Fiat et OM — pendant les mois de Janvier et Février, c'est-à-dire avant l'application des mesures anticongestionnelles; augmentation qui toutefois a été presque absorbée pendant la période successive. La Fiat a réagi à cette situation tout d'abord par l'utilisation des carnets d'ordres déjà enregistrés et heureusement assez nombreux, puis par le lancement, qui a obtenu un résultat excellent, du nouveau modèle 850. Mais tout ceci, bien que représentant un correctif très efficace, n'a pas changé la structure générale du marché dont la flexion continue. Et malheureusement la chute dans les ventes se vérifie très fortement même dans les secteurs des poids lourds et des tracteurs industriels bien que ceux-ci n'aient pas été touchés par les mesures anticongestionnelles. La flexion dans les transports et dans le bâtiment est toujours un indice négatif, et à l'heure actuelle elle laisse quelque perplexité sur les conditions de plein emploi du Pays tout entier. Des mesures d'ordre financier sont également indispensables pour réactiver promptement ces secteurs, surtout celui du bâtiment. La Fiat pousse toutefois ses ex-

portations avec le maximum d'intensité.

Mais la confiance de la Fiat reste toujours ferme pour surmonter les difficultés actuelles de la conjoncture économique, parce que les vertus de travail du peuple italien restent solides. Et en première ligne, le travail Fiat.

Fiat data 1st semester 1964

Increase in total sales but decrease in the automobile market on account of the inflationary trends.

In the first semester of 1964 the results of Fiat operations have further improved as compared to the corresponding period of 1963:

- **total sales for the semester** (including OM): 488 thousand million lire (19 thousand millions more than in the first semester of 1963), of which 14 thousand millions from additional exports;
- **built and sold during the semester 502,000 vehicles** (cars and commercial vehicles), 30,000 more than in the corresponding period of 1963, thanks to greater sales during January and February and to exports;
- **built and sold during the semester 23,900 tractors**, 500 more than in the corresponding period of 1963;
- **converted into iron and steel products the equivalent of 880,000 tons of ingots**, about the same quantity of the corresponding period of 1963.

However, the « Fiat Newsletter » of the 10th July, 1964 explains that the higher sales recorded in the first semester of 1964 are due to the strong increase occurred — in the automotive as well as in the other fields of activities of Fiat and OM — during January and February, i.e. prior to the introduction of the anti-inflationary measures; unfortunately, this increase in sales has been taken up in the subsequent period. Fiat has reacted to this situation firstly by clearing its books of all outstanding orders which, luckily, had been accumulating to a high degree, then with the launching, which has proved very successful, of the new « 850 » model. Although representing an effective remedy, the steps taken by Fiat have not altered the general outlook of the market, whose downward trend continues. Regrettably, the fall in sales is also strongly felt in the field of trucks and heavy commercial tractors, though this section is exempt from all anti-inflationary measures. The decrease in transports and in the building industry is always an unfavourable sign, causing a current deep concern for the country's state of employment. To bring,

about a quick recovery in these fields, particularly in the building industry, also measures of a financial nature are indispensable. At any event, Fiat gives the maximum thrust to its exports.

Fiat's confidence in the ultimate overcoming of the present difficulties caused by the inflationary cycle remains unshaken, as it rests upon the proved hard-working qualities of the Italian people with Fiat in the forefront.

Geschäftsergebnisse der Fiat im ersten Halbjahr 1964

Steigerung des Gesamtumsatzes, aber konjunkturbedingter Rückgang auf dem Automobilsektor.

Im ersten Halbjahr 1964 weist die Fiat-Tätigkeit einen weiteren Fortschritt gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres auf:

- **Gesamtumsatz des ersten Halbjahres 1964 von Fiat und OM**: 488 Milliarden Lire. Das bedeutet 19 Milliarden mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres, davon 14 Milliarden durch Steigerung der Ausfuhr;
- **502.000 Kraftfahrzeuge gebaut und verkauft** (PKW und Nutzfahrzeuge); d.h. 30.000 mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres zufolge erhöhter Verkäufe im Januar und Februar und der gesteigerten Ausfuhr;
- **23.900 Traktoren gebaut und verkauft**; d.h. 500 mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres;
- **Hüttenproduktion**: im ersten Halbjahr 1964 wurde zu Stahlprodukten eine Menge, die 880.000 Tonnen Stahl entspricht, verarbeitet, u.z. ungefähr die gleiche Menge wie im selben Zeitraum des Vorjahres.

In einer Veröffentlichung vom 10. Juli 1964 betont aber die Fiat ausdrücklich, dass der erhöhte Umsatz des ersten Halbjahres 1964 ausschließlich der starken Zunahme der Monate Januar und Februar, sowohl auf dem Automobilsektor als auch auf den übrigen Tätigkeitsgebieten der Fiat und OM zurückzuführen ist, als die konjunkturdämpfenden Massnahmen noch nicht eingeführt waren. Bedauerlicherweise wurde diese Zunahme im Laufe der darauffolgenden Monate wieder absorbiert. Fiat reagiert darauf, indem sie zuerst auf die glücklicherweise reichlichen Auftragsbestände zurückgreift und dann mit der erfolgreichen Vorführung des neuen Modells 850 aufwarten konnte. Dies alles aber konnte die Struktur des Marktes nicht verändern, dessen Flaute anhält. Leider hat sich die Stagnation auch auf dem Gebiet der Lastkraftwagen und der schweren Industrietraktoren spürbar gemacht, obwohl diese Gebiete von den konjunkturdämpfenden Massnahmen nicht betroffen worden sind. Ein Rückgang auf dem Gebiete des Transport- und Bauwesens ist immer ein schlechtes Zeichen für die Beschäftigungsmöglichkeiten des ganzen Landes. Es sind daher auch finanzielle Massnahmen notwendig, um diese Tätigkeitsbereiche, und vor allem das Bauwesen, zu beleben. Jedenfalls steigert

Fiat ihre Ausfuhr im höchsten Masse.

Fiat aber ist fest überzeugt, dass es dank der Entschlossenheit des italienischen Volkes und der Fiat in erster Linie, gelingen wird, die Schwierigkeiten der jetzigen Konjunktur zu überwinden.

Datos Fiat del primer semestre 1964

Incremento de las ventas totales, pero flexión del mercado automovilístico a causa de la « coyuntura ».

Durante el primer semestre de 1964 los resultados del trabajo Fiat han aumentado con relación al primer semestre 1963:

- **venta total del semestre** (comprendida la OM): 488 mil millones de lire, 19 mil millones más que en el primer semestre 1963, de los cuales 14 mil millones por aumento de exportaciones;
- **fabricados y vendidos en el primer semestre 502.000 vehículos** (coches y vehículos industriales), 30.000 más que en el primer semestre 1963 por mayores ventas en enero y febrero y exportación;
- **fabricados y vendidos en el primer semestre 23.900 tractores**, 500 más que en el primer semestre 1963;
- **producción siderúrgica**: se convirtió en productos siderúrgicos el equivalente de 880.000 toneladas de lingotes, más o menos la misma cantidad del primer semestre '63.

Pero el « Notiziario Fiat » del 10 de Julio 1964 explica que el aumento de las ventas del primer semestre 1964 se debe al fuerte incremento que tuvo lugar — tanto en el automóvil como en todos los demás sectores de las actividades Fiat y OM — durante los meses de enero y febrero, esto es, antes de las disposiciones anticongestionales; incremento que desdichadamente ha sido absorbido casi completamente por el periodo sucesivo. Fiat ha reaccionado a esta situación primero utilizando el « carnet » de órdenes pasadas, por suerte bastante abundante, luego con la puesta en venta del nuevo modelo 850, que tuvo un éxito felicísimo. Todo esto, empero, aunque haya sido un correctivo eficaz, no ha cambiado la estructura general del mercado, cuya flexión continúa. Muy a pesar nuestro, la caída de las ventas se verifica fuertemente también en los sectores de los camiones y tractores industriales pesados, a pesar de que los mismos no hayan sido alcanzados por las provisiones anticongestionales. La flexión de los transportes y de las construcciones es siempre un índice negativo, y actualmente el mismo nos deja muy perplejos sobre las condiciones de trabajo en toda la Nación. Para reponer sin demora en actividad estos sectores, sobre todo el de las construcciones, son indispensables provisiones, aún de orden financiero. De cualquier modo, Fiat da el máximo impulso a sus exportaciones.

Fiat mantiene, sin embargo, siempre firme su confianza de vencer las actuales dificultades de la « coyuntura » económica, porque las virtudes de trabajo del pueblo italiano, del trabajo Fiat en primer lugar, son sólidas.



ARGENTINA - Il Presidente della Repubblica Argentina Dr. Arturo Illia, accompagnato da numerose autorità di governo e personalità, ha presenziato al festeggiamento indetto per la ricorrenza del 60 anni della città di Rufino. In visita alla locale centrale elettrica, ha messo in moto un grande motore Diesel Fiat di 3020 Cv, fabbricato negli stabilimenti « Fiat G.M.D. » di Cordoba. Motori Fiat di analoga potenza sono in funzione anche in altre centrali della Provincia di Santa Fe.

“ILLUSTRATO FIAT” non esce in agosto, mese delle ferie. Il prossimo numero a settembre

LA FIERA MONDIALE DI NEW YORK

Dati essenziali della gigantesca manifestazione

Giornali di ogni paese sono pieni di articoli corrispondenze illustrazioni sulla Fiera di New York, che il Presidente Johnson ha inaugurato il 22 aprile scorso. Durerà quest'anno fino ad ottobre per riaprire nel 1965 per altri 6 mesi. Anche i giornali italiani ridondano di pubblicità della Fiera per il richiamo a New York, agli Stati Uniti. Previsti nei due anni più di 70 milioni di visitatori alla Fiera, da ogni parte del mondo. Chi visitò la World's Fair di New York del 1939 ha ancora negli occhi quel grandioso spettacolo. A 25 anni di distanza esso si rinnova. «Mondo Occidentale», rivista dell'U.S.I.S., ha pubblicato questo articolo di Ario Liuti. Lo riproduciamo ampiamente perché interesserà anche i lettori del nostro «Illustrato».

Un mondo effimero su 260 ettari

Dal 22 aprile il panorama notturno su cui si spazia dall'alto dell'Empire State Building ha acquistato ad oriente una inconsueta luminosità. In quella che era la fascia buia del Flushing Meadow Park è comparsa una immensa forma tondeggiante che sembra trapunta da una miriade di candeline: è infatti la mirabolante "torta" che i newyorchesi hanno regalato alla loro città per il suo trecentesimo compleanno. E' la New York World's Fair, l'Esposizione da oltre un miliardo di dollari; un'imponente rassegna delle realizzazioni umane ambientata in un mondo favoloso, e pur tuttavia reale, ricco di arditissimi architettonici e di temi avveniristici.

L'organizzazione e la realizzazione di questa colossale «Olimpiade del progresso» si debbono ad un Ente fieristico privato appositamente costituito e operante sotto il patrocinio e in collaborazione con le Amministrazioni del Porto e dello Stato di New York. Questo Ente è presieduto da Robert Moses, famoso costruttore di centrali elettriche, ponti, trafori, autostrade e parchi; e la vicepresidenza per i rapporti internazionali è stata affidata all'ex Governatore dello Stato di New York, Charles Poletti, che fu Commissario del Comando Alleato in Italia nel 1944 e 1945.

La zona fieristica, di oltre 260 ettari, si trova proprio al centro della metropoli, nel quartiere di Queens, fra Brooklyn e Long Island. Essa è servita, oltre che da un braccio della metropolitana e da una linea ferroviaria, anche da quattro grandi arterie, opportunamente ampliate e sistemate: la Grand Central Parkway, che attraversa su di un lungo viadotto; la Whi-



L'«Unisphere», l'immenso globo in acciaio che si erge all'ingresso della Fiera Mondiale di New York a simboleggiare il tema: «Pace attraverso la comprensione». Il grande mappamondo, che misura un diametro di 36 metri e pesa 330 tonnellate, sorge al centro di una grande fontana ed è stato donato dalla U. S. Steel Corporation.

testone Expressway, che la collega con il popoloso quartiere di Bronx; la Van Wyck Expressway, che viene dal sud, ossia da Brooklyn; e la Long Island Expressway, che unisce Manhattan a Long Island. Ma alla Fiera si può accedere direttamente anche dal mare, approdando in un piccolo porto con strutture in materia plastica, espressamente costruito nel punto in cui l'area è bagnata dall'East River. Proprio a ridosso di questo porticciolo si trova l'aeroporto La Guardia, ed egualmente a poca distanza è l'aeroporto internazionale Kennedy. Un servizio continuo di elicotteri consente ai viaggiatori più frettolosi di scendere nel cuore dell'Esposizione, in una spaziosa terrazza-eliporto sotto la quale funziona un grande ristorante.

L'esposizione si articola su 5 settori: Internazionale, Industriale, Trasporti, Federale e Statale, e Parco dei Divertimenti. Vi hanno lavorato 300 progettisti.

Nel settore internazionale sono presenti ufficialmente 62 fra nazioni e territori. Assenti tutti i paesi comunisti; mentre alcune nazioni euro-occidentali, pur non avendo aderito ufficialmente alla manife-

stazione (per il fatto che la Fiera non ha potuto ottemperare alle regole stabilite dal Bureau International des Expositions), sono egualmente presenti con mostre industriali allestite in padiglioni multipli.

Da Michelangelo alla General Motors

Il Padiglione della Città del Vaticano costituisce una delle principali attrattive, presentando, oltre al raro tesoro artistico della Pietà di Michelangelo, anche la fedele riproduzione in scala naturale degli scavi effettuati attorno alla tomba di San Pietro, ivi compreso l'antico santuario cristiano che contrassegnava il luogo di sepoltura dell'Apostolo.

Tra gli altri padiglioni stranieri più interessanti spiccano quello della Spagna, nel quale sono esposti celebri dipinti di Goya, El Greco e Velazquez; quello del Belgio, che riproduce alla perfezione un villaggio del XV secolo; il Padiglione dell'America Centrale, che ricalca fedelmente lo stile architettonico degli antichi Maya; e il Padiglione della R.A.U., dove sono esposti preziosi tesori della civiltà egizia, tratti dalle tombe della Valle dei Re. Egualmente caratteristici, per i tradizionali stili architettonici locali, sono i Padiglioni del Sudan, della Thailandia, di Hong Kong e della Cina.

Nel settore dell'Industria la più moderna produzione statunitense è presentata in 47 padiglioni di altrettante ditte singole, ed in quattro grandi padiglioni multipli — denominati «Padiglione della vita migliore», «Salone della cultura», «Casa del buongusto» e «Mondo degli alimenti» — che nell'insieme ospitano le mostre di 275 aziende. Nel settore dei Trasporti sono illustrate, in 15 padiglioni singoli, le attività delle maggiori compagnie americane del ramo, mentre nel gigantesco «Palazzo dei trasporti» (tutto in vetro e alluminio) è narrata l'avventurosa storia dei mezzi di trasporto, con una diffusa presentazione degli ultimi progressi conseguiti dall'America in questo campo. Nello stesso settore figurano un grande Padiglione Aerospaziale, che allinea le conquiste già realizzate ed i programmi in corso negli Stati Uniti, il Padiglione dell'Ente Portuale di New York ed il Centro Marittimo.

Fantastici i padiglioni della General Motors e della Ford, della Eastman Kodak, del Bell Telephone System, delle Compagnie di Assicurazioni, dell'Industria del Gas e delle macchine elettroniche (IBM).

Gli spettacoli

Per tutta la durata dell'Esposizione, l'Ente fieristico ha predisposto un intenso

programma di manifestazioni. Per tale programma saranno disponibili, oltre agli impianti realizzati nel Parco dei Divertimenti, anche alcune attrezzature del costruendo «Lincoln Center», destinato a diventare il maggior centro artistico-culturale del mondo.

Nell'ampio Parco dei Divertimenti, che si affaccia sul Lago Meadow, la fantasia degli organizzatori della Fiera si è veramente sbizzarrita per offrire ai visitatori infinite possibilità di svago. Spettacoli in continuazione si succedono nel grande Circo, nell'Anfiteatro e nel Teatro, mentre il modernissimo Museo delle Cere suscita la più viva curiosità del pubblico. Fra le tante attrattive di questo settore campeggia una riproduzione al naturale della «Santa Maria», la caravella con la quale Cristoforo Colombo approdò nel nuovo mondo. Il vascello, giunto in America nello scorso dicembre dopo un'avventurosa traversata atlantica lungo la medesima rotta percorsa dal grande navigatore italiano, è sistemato in un vasto piazzale dove figura anche la fedele ricostruzione di un castello e di un porticciolo spagnolo del XV secolo: tutto l'ambiente vuol rappresentare i preparativi di Colombo per il grande viaggio.

Uno spettacolo altamente suggestivo viene offerto, in questo settore, dal «Villaggio preistorico», ideato e costruito da Walt Disney, e nel quale spiccano giganteschi animali antediluviani riprodotti in plastica con accurata precisione di dettagli, compresi alcuni movimenti e la voce. Il parco è fiancheggiato dai padiglioni delle Hawaii e della Florida, dove sono ricostruiti in vivaci tinte gli ambienti subtropicali che caratterizzano i due Stati. Nello stesso parco, infine, funziona una ferrovia monorotaia sopraelevata la quale, lungo un percorso di 1200 metri, compie per i visitatori un'ampia carrellata panoramica sull'Esposizione. Sparsi nei cinque settori, si trovano inoltre i padiglioni singoli di quattro confessioni religiose, della Fondazione Fratellanza Massonica, dell'Organizzazione dei Boy Scouts e del Quartiere di Long Island.

Fra le opere più imponenti e spettacolari realizzate da architetti americani figurano: l'immenso «Unisphere», globo terrestre tutto in acciaio, di 36 metri di diametro e del peso di 330 tonnellate, simboleggiante il tema centrale della Fiera; la Fontana dei Pianeti, con una colonna d'acqua alta 22 metri, cui fanno corona ricchi getti multicolori; il surrealistico «Palazzo della Luce»; l'arditissimo «Arco delle Americhe», che simboleggia l'unione dei popoli del continente americano.

La pace attraverso la comprensione

Queste le caratteristiche salienti della Fiera Mondiale di New York del 1964-65 e delle manifestazioni ad essa connesse. Nel 1939, l'altra Esposizione mondiale americana, allestita nel medesimo Flushing Meadow Park, sviluppò felicemente il tema «Costruendo il mondo di domani». Oggi il tema è: «La pace attraverso la comprensione». La imponente rassegna vuole dimostrare che l'umanità ha saputo raccogliere e perpetuare quel messaggio della precedente generazione, materializzandolo in opere e imprese eccezionali, frutto della comprensione e collaborazione fra tanti popoli e paesi riuniti e solidali nel cammino pacifico della civiltà.

LIBRI

NUOVE EDIZIONI «EINAUDI»

L'Editore Giulio Einaudi (Torino) contribuisce al diffondersi della cultura in Italia con sempre nuove interessanti edizioni. Tra le recentissime nella collezione «Saggi»:

VANCE PACKARD «Gli arrampicatori aziendali» (vol. di circa 270 pag., L. 2500). Autore americano di fama internazionale per i suoi precedenti libri «Persuasori occulti» e «Cacciatori di prestigio». In questo nuovo volume punta la sua lente sulla lotta per il successo all'interno delle grandi aziende d'America.

W. VON HAGEN: «La grande strada del sole» (300 pagine L. 3500). Viaggio archeologico alla ricerca dell'antica via degli Incas. Un'opera magistrale su quella che fu detta «la più grandiosa strada del mondo». Illustrazioni interessanti.

RAMÓN J. SENDER: «Cronaca dell'alba» (396 pagine L. 3000). Stupendo racconto del grande scrittore spagnolo.

PAUL GOODMAN: «La gioventù assurda» (235 pagine L. 2000). Libro sulla «gioventù disadatta»: nel labirinto, a cui viene paragonata la società americana, individui equilibrati e integrali corrono senza senso come topi per vie sempre uguali...

IN AEREO A NEW YORK OLTRE 100 DIPENDENTI FIAT



Mercoledì 1° luglio, per iniziativa del C.S. Fiat e tramite l'organizzazione della «Transitalia», è decollato da Caselle alla volta di New York un quadrimotore Douglas appartenente alla «Saturn Airways» con a bordo 104 dipendenti Fiat. Grande attrattiva la Fiera Mondiale. E' la prima volta che da Torino parte per gli Stati Uniti un gruppo così folto di turisti impiegati ed operai dell'Industria.

"ALLA RICERCA DEL TEMPO LIBERO"

L'ESEMPIO DI DOGLIANI

(Biblioteca Einaudi)

Tempi di « congiuntura » economica, come gli attuali (non soltanto per l'Italia), non sono certo propizi a discutere il tema del « tempo libero » poiché è ora necessario preoccuparsi della essenziale necessità di mantenere la piena occupazione superando le difficoltà temporanee delle produzioni e dei mercati. Ma è pur sempre un grande tema del divenire sociale della vita moderna. Le fasi della difficoltà e contrazione sono transitorie. Il progresso scientifico e tecnico opera incessantemente per una sempre maggiore produttività del lavoro, in definitiva per la elevazione e diffusione del benessere generale e principalmente dei ceti popolari. Migliore produttività, minor fatica, più tempo libero per tutti i lavoratori.

Ma è proprio del mese scorso il volume « Alla ricerca del tempo libero » dell'editore Tamburini di Milano (Lire 2000), curato da Ettore Albertoni, Leone Dina, Adriano Guerra, presentazione di Dino Gentili presidente della 13ª « Triennale » di Milano. Hanno collaborato al volume numerosi scrittori, ed anche il Presidente della Fiat è stato l'anno scorso invitato ad esprimere il suo pensiero.

Il pensiero di Vittorio Valletta

« Il tempo libero — ha detto il Prof. Valletta nel suo messaggio — costituisce un traguardo di progresso. Le conquiste della tecnica e dell'economia non avrebbero senso umano se non portassero a un sempre più alto livello di vita le masse dei lavoratori, cioè la generalità della popolazione. Meno ore di lavoro più tempo libero significano certamente elevazione del benessere anche morale e spirituale. Ma tutto sta nel rendere sempre più produttivo il lavoro e nel creare un costume di vita atto ad impiegare profittevolmente il tempo libero.

« Su questo direttrice di progresso la Fiat ha sempre camminato nel suo sessantennio di sviluppo industriale. Fin dal 1932 il Senatore Agnelli poneva internazionalmente il problema, allora nuovo, della riduzione delle ore di lavoro aumentando proporzionalmente il salario. Tutto il movimento Fiat in campo sindacale si è svolto su questo principio fondamentale di progresso sociale.

« Ma per essere costruttivi, non demagogici, occorre tener presente questo dato di fatto: l'Italia ha tuttora una produzione globale annua — a parità di popolazione — metà circa, o poco più, di quella degli altri paesi del MEC; il che significa che siamo più deboli dei nostri concorrenti.

Va dunque tenuto presente il grado di competitività dei diversi settori industriali in confronto degli altri paesi del Mercato Comune. Infatti, se non si salvaguarda il potenziale produttivo — anzi se non lo si accresce sempre di più — non alla settimana corta si arriva, ma alla disoccupazione.

« In quanto all'impiego del tempo libero — per sé e per la propria famiglia, entro e fuori casa — l'italiano non ha certo bisogno di spinte. Forte come è della propria natura sentimentale, che lo lega alla famiglia per promuoverne con il lavoro il benessere, gli può bastare la propria immaginativa, quello spirito di sana vita morale e intellettuale che è innato nel nostro popolo ».

Il libro, la lettura

Tra gli altri interlocutori nel volume anche l'editore Giulio Einaudi, che tratta di uno degli elementi preminenti per il tempo libero: il libro, la lettura, la cultura.

« Non è che il boom del libro abbia caricato di nuove responsabilità il lavoro editoriale. Fare l'editore è di per sé stesso contraddittorio, perché vuol dire essere un imprenditore privato che opera in un settore di grande interesse pubblico e che fa commercio di idee, compra e vende beni

morali. Il boom ha semmai fatto da lente d'ingrandimento, aumentando la portata quantitativa di certi fenomeni. Così, ad esempio, si è venuta sensibilmente allargando l'area d'influenza dell'editore: più larghi e più fitti strati sociali risentono oggi del suo lavoro, la sua attività è seguita con curiosità dagli organi di informazione.

« Non bisogna neppure mitizzare il clima di crescente favore che circonda l'attività editoriale negli ultimi anni. Certo in Italia si legge di più di quanto non si leggesse nel '45; ma il pubblico è sostanzialmente lo stesso. Vi è in realtà ancora oggi una situazione di stasi della quale ci si potrà muovere solamente prendendo atto che esiste un vastissimo bisogno insoddisfatto di cultura da parte di tutti gli strati di popolazione non appartenenti tradizionalmente all'ambito dei normali acquirenti di libri. Uno degli esempi più clamorosi a riprova di questa affermazione è l'attuale successo del libro-dispensa e delle enciclopedie che vengono acquistate con l'illusione di potersi impossessare rapidamente, quasi magicamente, di tutto lo scibile.

« Ora, se è indiscutibile che esiste un effettivo "bisogno culturale", viene spontaneo chiedersi quali debbano essere i mezzi più efficaci per soddisfarlo. E a questo punto si chiede di solito all'editore di abbassare i propri prezzi di copertina e di impostare collane di libri più economici. Ma la possibilità di produrre il libro economico è in stretta relazione con la esistenza di un vasto mercato composto non di autodidatti potenziali — come accade oggi in Italia — ma di un pubblico già inserito in un processo di sviluppo culturale organizzato.

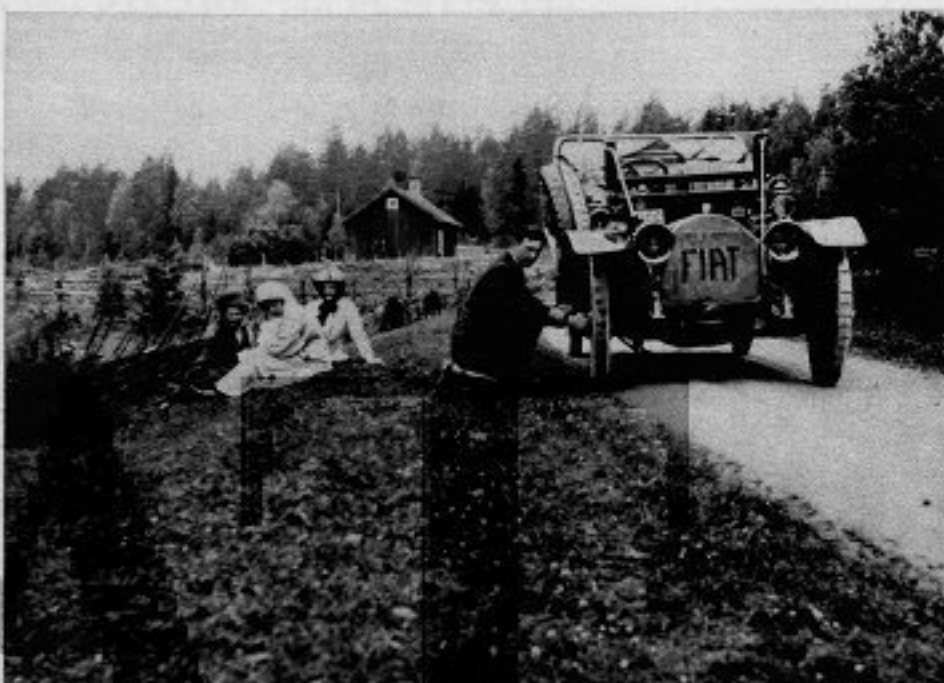
« Come avviare questo processo? Sviluppare e migliorare la scuola? Certo. Occorre ricordarsi però di tutta la popolazione adulta che ha già adempiuto all'obbligo scolastico e per la quale, tranne poche fortunate eccezioni, non esiste oggi una possibilità di informazione costante, di aggiornamento, in una parola di partecipazione organica alla cultura. Nei paesi più progrediti questo tramite è rappresentato da un sistema bibliotecario efficiente, da un'intensa rete di biblioteche concepite come centri vivi di cultura nelle quali la popolazione delle zone più sperdute del paese può sempre trovare il libro o il disco che vuole, ha sempre il modo di partecipare ad attività culturali ed educative serie e programmate. E' evidente il legame tra lo sviluppo di una struttura siffatta e la diffusione del libro; è evidente inoltre che la presenza di un centro vivo di cultura in ogni luogo abitato rappresenterebbe una valida possibilità di utilizzazione del tempo libero, un antidoto ai larghi fenomeni di involuzione culturale (e quindi sociale) il cui sviluppo — qualora dovesse persistere l'attuale lacuna — sarebbe direttamente proporzionale al ritmo di espansione economica e demografica del paese. Si tratta in sostanza di fare un salto qualitativo e quantitativo, di ricollocare nella graduatoria delle priorità un intervento finora trascurato e che dovrà essere alieno da ogni sospetto di paternalismo ».

La Biblioteca Einaudi

E qui Giulio Einaudi ci richiama alla esperienza di Dogliani, cioè alla istituzione della Biblioteca Luigi Einaudi generosa offerta nel nome dell'insigne Maestro, che tanto onorò l'Italia con la dottrina, l'insegnamento, l'azione governativa e a Capo dello Stato.

« Si è parlato molto in questi ultimi tempi della nostra esperienza di Dogliani. In questo comune delle Langhe, che per numero di abitanti e tipo di stratificazione sociale può essere considerato un esempio di medio comune italiano rurale, abbiamo creato una biblioteca moderna ed efficiente, sia sotto il profilo architettonico sia per quanto riguarda la dotazione di libri. I risultati dimostrano in maniera inequivocabile quanto indispensabile debba essere l'estensione di una iniziativa del genere: su 5000 abitanti circa 2000 sono iscritti alla Biblioteca; il ritmo medio dei prestiti giornalieri è di 40 volumi; gli interessi di tutta la comunità si stanno polarizzando intorno alla Biblioteca che sta gradualmente assumendo il ruolo di vero e proprio centro di cultura.

« Quello di Dogliani mi sembra un esempio utile per proporre il problema della diffusione della cultura. Questo problema non è solamente legato a una migliore occupazione del tempo libero: se non viene risolto, buona parte del pubblico potenziale dell'editoria di domani resterà chiuso alla lettura, irraggiungibile dai libri. Con danno grave, s'intende, non solo dell'editoria, ma dell'intera società ».



SVEZIA - Il signor Gunnar Samuelson, di Linköping, è un ammiratore delle vetture della gamma Fiat, cliente di antica data lui e la sua famiglia. Ci ha gentilmente inviato questa fotografia. La vettura Fiat fu acquistata dalla famiglia Samuelson nel 1910, una data importante nella storia della motorizzazione. L'automobile infatti, uscita in quell'anno dalla fase artigianale, si affermava sempre più come prodotto industriale. Landulet, coupés e torpedo Fiat portarono in tutta Europa un fatto di costume nuovo: anche in Svezia l'autoveicolo Fiat per la città e la campagna, il lavoro ed il week-end familiare.



Miss Carol Maude, sorella del segretario del « Fiat Club of New South Wales », che conta in tutta l'Australia soci entusiasti utenti di vetture Fiat, sta effettuando in compagnia di tre amiche una lunga suggestiva tournée turistico-culturale per l'Europa. A Torino le graziose signorine australiane hanno visitato la « Mirafiori », attestandoci la loro ammirazione per il lavoro Fiat. Nella fotografia, da sinistra: Robyn Stainlay, Maude, Purzer e Margaret Stainlay ai bordi della pista di collaudo.



ETIOPIA - Una Fiat 1100 Familiare alla traversata della Dancalia tra le più torride e desolate regioni d'Africa. Sullo sfondo è la « Piana del sale » sovrastata da montagne con caratteristiche erosioni. (Photolite, Addis Abeba).



La Steyr-Daimler-Puch AG, licenziataria e concessionaria Fiat per vetture ed autocarri leggeri, festeggia quest'anno con una interessante mostra retrospettiva 100 anni della sua intensa attività, che l'ha portata ad occupare uno dei primi posti nel settore industriale del proprio Paese ed in Europa. Oggi, con le sue tre grandi fabbriche, numerose officine e ditte associate, si presenta infatti come imponente corpo industriale, di forte incremento per tutta l'economia austriaca, annoverando tra i suoi fornitori oltre 4000 imprese ed esportando in tutto il mondo. La sua produzione è essenzialmente indirizzata verso il settore dei veicoli, un'ampia gamma che va dalle biciclette alle moto, dalle automobili agli autocarri e trattori. Alla inaugurazione della Mostra storica, che la Casa ha ordinato per il centenario, hanno presenziato il Cancelliere austriaco Dr. Klaus, ministri e personalità del mondo economico internazionale. Presente il Direttore Divisionale Fiat Gr. Uff. Piero Bonelli, presidente della Camera di Commercio italo-austriaca. Per la Fiat anche una rappresentanza della «Oesterreichische Fiat» di Vienna. Alla Mostra migliaia di visitatori.

Le origini del complesso Steyr-Daimler-Puch risalgono all'aprile del 1864, quando Josef Werndl, nella ridente regione mineraria di Steyr, fondò la fabbrica d'armi «Josef und Franz Werndl & Co.». Nel 1890 la fabbrica occupava già 9000 operai e quattro anni dopo allineava alla sua produzione tipica quella delle biciclette. Nel 1920 uscì dagli stabilimenti Steyr la prima automobile: iniziava una nuova e fortunata produzione. Nel 1927 la fabbrica, ampliando la ragione sociale, mutava la propria denominazione in «Steyr-Werke AG».

La crisi economica degli anni 30 incise anche sulla «Steyr», ma essa, con felice intuizione, si unì nel 1934 all'«Austro Daimler-Puchwerke». Dalla unione derivò nuovo vigore, si estesero programmi e capacità produttive: biciclette, motociclette, automobili, autotreni. La Mostra storica presenta, di quel periodo e degli anni suc-

cessivi, numerosi modelli, tra cui il «tipo 30», la «Steyr Baby» e la berlina di rappresentanza «220» che fu prodotta fino al 1941.

Con la ricostruzione e la ripresa dalle rovine della seconda guerra mondiale, la Steyr-Daimler-Puch ebbe massimo impulso dalle capacità direttive dei suoi quadri e dal lavoro altamente qualitativo delle sue maestranze. E' del 1948 il contratto di rappresentanza con la Fiat. A partire dal 1949 furono montati nella fabbrica principale di Steyr i particolari delle vetture Fiat importate in Austria, montaggio che ora attiene esclusivamente alla preparazione degli autocarri. Dal 1953 al 1958 venne costruita la «Steyr 2000», una variante della Fiat 1900 dotata di motore Steyr.

Complessivamente la Steyr-Daimler-Puch ha venduto in Austria oltre 85.000 vetture Fiat-Steyr ed oltre 3000 autocarri Fiat ed OM-Steyr. Una collaborazione efficace, un apporto ben valido agli sviluppi della motorizzazione Fiat anche in Austria. La Fiat rinnova alla «Steyr-Daimler-Puch» le congratulazioni del centenario, augurando successi sempre maggiori e significativi.

Die Steyr-Daimler-Puch-A.G., Alleinvertreterin in Österreich für Fiat-PKW und leichte LKW, feiert in diesem Jahr mit einer historischen Ausstellung das Jubiläum ihrer 100-jährigen Tätigkeit, die ihr verholfen hat, eine erstklassige Stellung in der österreichischen und europäischen Wirtschaft zu erreichen. Heute präsentiert sie sich mit ihren drei grossen Werken, den zahlreichen sonstigen Betriebsstätten und den Konzernfirmen als ein mächtiger Wirtschaftskörper, von dem starke Impulse auf die Wirtschaft ganz Österreichs ausgehen. Sie zählt mehr als 4.000 vor allem österr. Firmen der verschiedensten Branchen zu den ständigen Zulieferanten und führt ihre Produkte in alle Länder der Welt aus. Das Schwestergewicht ihrer Produktion liegt vor allem auf dem Gebiet der Fahrzeuge, und zwar vom Fahrrad zu den Motorrädern, den Personenkraftwagen sowie den Lastkraftwagen und den Traktoren. Bei der Eröffnung der historischen Ausstellung der Steyr-Daimler-Puch AG waren der österr. Bundeskanzler, Herr Dr. Klaus, und massgebende Persönlichkeiten des internationalen Wirtschaftslebens anwesend, u.a. auch der Divisionaldirektor der Fiat-Werke, Herr Gr. Uff. Piero Bonelli, Präsident der österr.-italienischen Handelskammer, und eine Abordnung der «Österreichischen Fiat». Tausende von Besuchern haben die Ausstellung besichtigt.

Die Ursprünge der Firma Steyr-Daimler-Puch A.G. gehen auf den 16. April 1864 zurück, als Josef Werndl die Waffenfabrik «Josef und Franz Werndl & Comp.» in Steyr gründete. Schon 1890 wurden 9.000 Arbeiter beschäftigt. 1894 wurde zusätzlich die Fertigung von Fahrrädern aufgenommen. Im Jahre 1920 brachten die Steyr-Werke ihr erstes Automobil heraus und begannen damit eine neue und erfolgreiche Produktion. 1927 wurde das Unternehmen in Steyr-Werke AG umbenannt.

Die Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre beeinträchtigte auch ihre Produktion. Damals nahm Steyr jene erspriessliche Ar-

UN CENTENARIO

LA «STEYR-DAIMLER-PUCH»



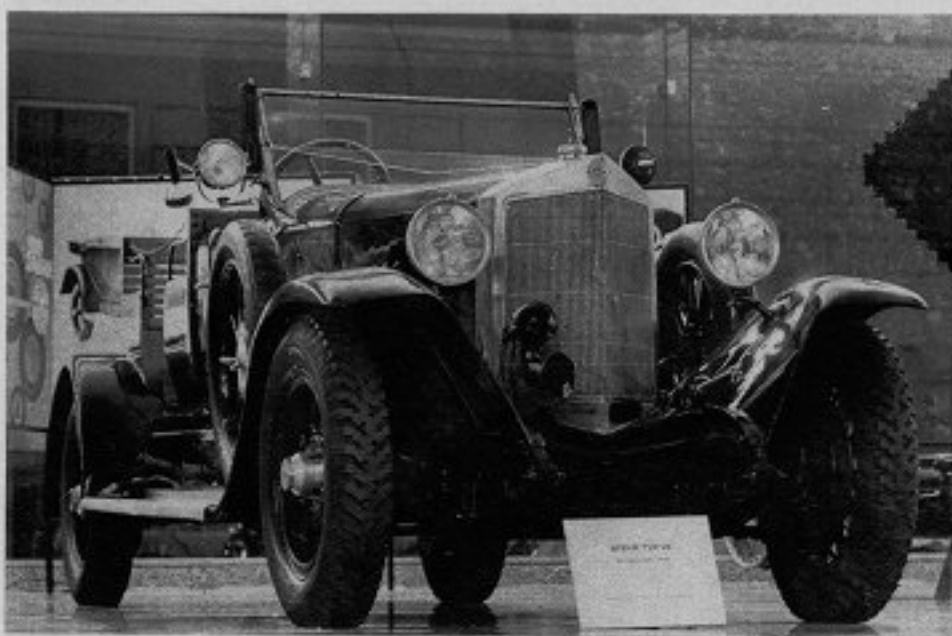
Il Direttore Generale della «Steyr-Daimler-Puch», Herr Richard Ryznar, tiene il discorso d'apertura alla Mostra storica allestita in occasione del centenario della Ditta. Presenti il Cancelliere austriaco Dr. Klaus, il Ministro per il Commercio Dr. Bock e numerose autorità.

beitsgemeinschaft mit der Austro-Daimler-Puch-Werke AG auf, die zur Verschmelzung dieser beiden Kraftfahrzeugwerke führte. Diese Verschmelzung gab neue Impulse dem Unternehmen; Produktionsprogramme und Produktivität wurden gesteigert: Fahrräder, Motorräder, Personenkraftwagen und Lastkraftwagen wurden hergestellt. Aus diesen Jahren stammen zahlreiche Automobilmodelle, die auf der historischen Ausstellung zu sehen sind, u.a. der Typ «30», der «Steyr Baby», und die Limousine «220», ein äusserst repräsentatives Fahrzeug, welches bis 1941 gebaut wurde.

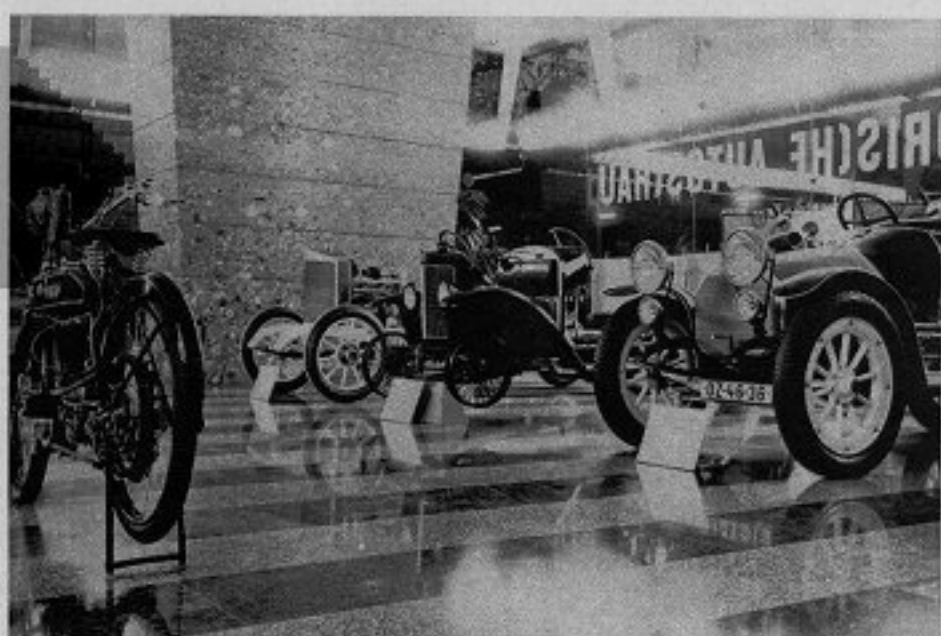
Dank der unternehmerischen Leitung der Männer an der Spitze ebenso wie der Qualitätsarbeit seiner Belegschaft entwickelte sich die Steyr aus den Trümmern des zweiten Weltkrieges zu einem Unterneh-

men ersten Ranges. Auf das Jahr 1948 geht der Assemblingvertrag mit den Turiner Fiat-Werken zurück. Seit 1949 wurden im Hauptwerk die nach Österreich in Teilen eingeführten Fiat-PKW assembled; heute ist dieses Assembling auf die Fertigstellung der Fahrzeuge eingeschränkt worden. In den Jahren 1953 bis 1958 wurde in Steyr eine Variante des Fiat 1900 mit einem Steyr 2-Liter-Motor, der Steyr «2000», gebaut.

Insgesamt hat Steyr mehr als 85.000 Steyr-Fiat-PKW und über 3.000 Steyr-Fiat- und Steyr-OM-LKW in Österreich vertrieben, was einen tatkräftigen Impuls der Motorisierung Österreichs gegeben hat. Die Fiat-Werke gratulieren der Steyr-Daimler-Puch AG zu ihrem 100-jährigen Bestehen und wünschen ihr einen stetigen Erfolg.



La Steyr «tipo 1», prodotta dal 1925 al 1929.



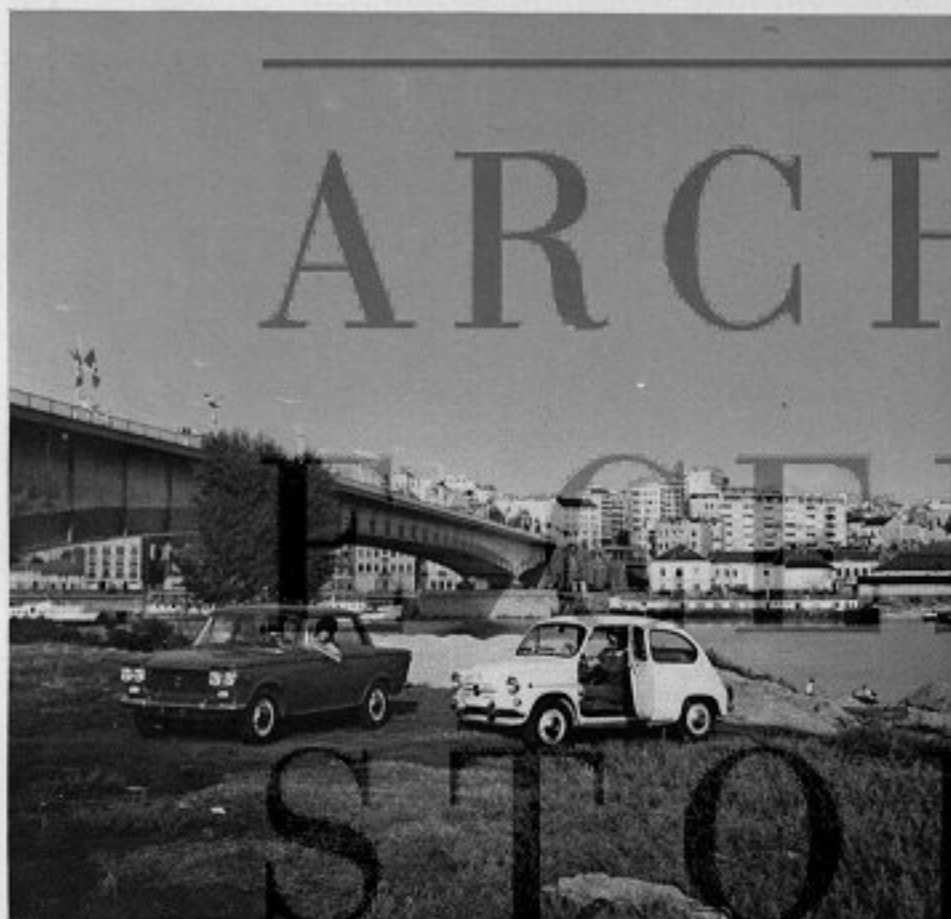
Un settore della Mostra: dalle motociclette alle automobili.



CANADA - Il cabriolet Fiat 1500 al villaggio indiano nei pressi di Montreal.



ISOLE RYUKYU - La «1300» all'ingresso del Castello di Shuri.



JUGOSLAVIA - Il ponte sulla Sava a Belgrado e un tipico chalet serbo, sfondi suggestivi alle vetture Fiat.



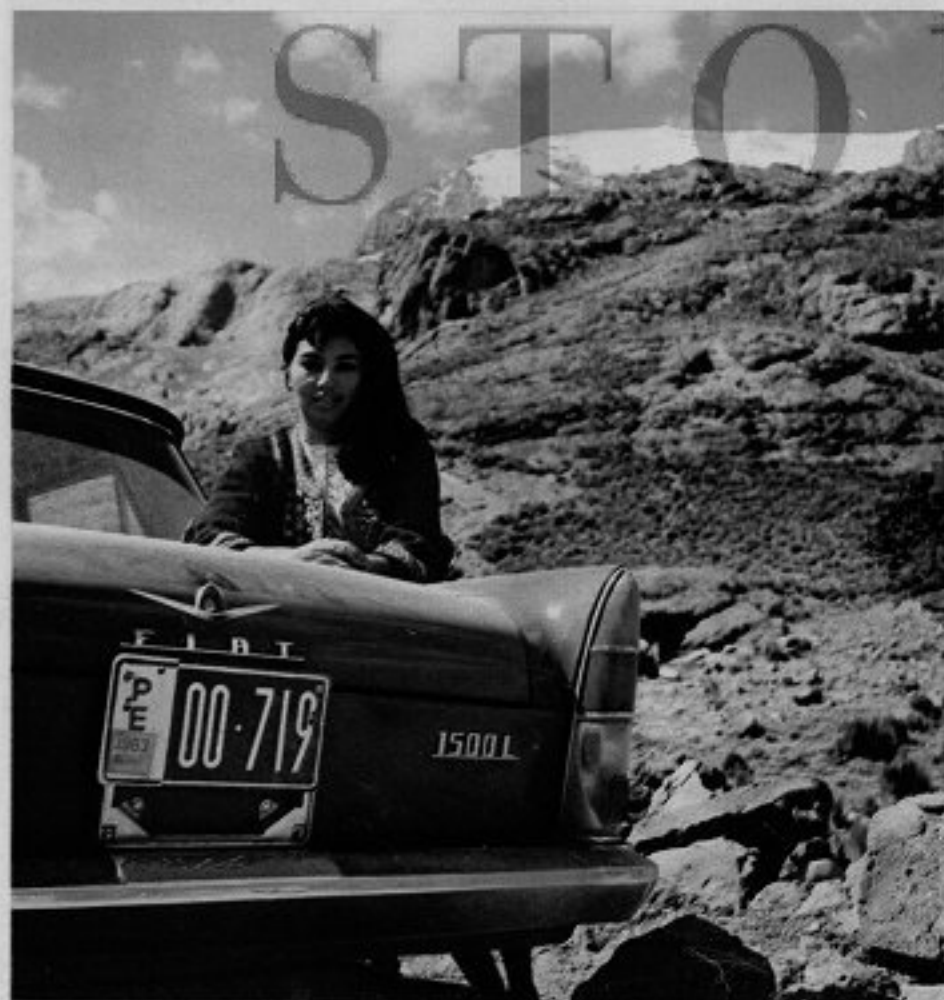
ANDE PATAGONICHE - La «1500» nell'incantevole scenario del Nahuel Huapi e la «2100» al campo base delle Torri del Paine. Questa seconda vettura, pilotata dai signori Brigando e Bottino, Concessionari Fiat a Punta Arenas, ha brillantemente superato le prime asperità patagoniche, si è inerpiata per erti sentieri e ha vittoriosamente raggiunto la piana da dove parti la spedizione di Guido Monzino e quella del C.A.I. di Monza alla conquista delle Torri del Paine. Impresa messa bene in evidenza dalla stampa argentina e cilena.



FIAT A COLORI



PALMA DI MAIORCA - La bella Susan Holmquist è stata incoronata Miss Nazioni Unite per il 1964 al Concorso di bellezza svoltosi a Palma di Maiorca. Ecco la reginetta ritratta accanto alla sua vettura Fiat 500 D.



PERU' - Costume indigeno e stile Fiat in piena Cordigliera delle Ande.



FILIPPINE - Rosanna Schiaffino a Manila, in visita alla nuova sede della Concessionaria Fiat «Capitol Motors Co.».

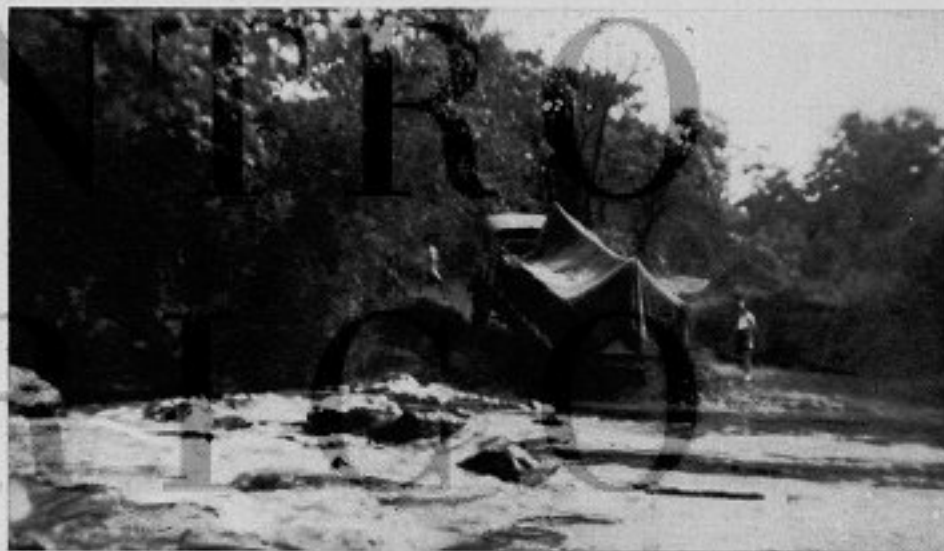
ATTESTAZIONI



COSTA D'AVORIO - M.me Akouli e la Fiat 2300 in una piantagione di hevee, gli alberi del caucciù, nei pressi di Abidjan. Inviandoci questa fotografia, il sig. Akouli, ispettore delle dogane locali, ci ha scritto ammirato delle prestazioni della vettura.



CECOSLOVACCHIA - Il sig. Stanislav Srbek, di Pilsen, è da anni entusiasta utente della Fiat 690. «E' una vettura prestigiosa — ci scrive — che consente a me ed alla mia famiglia viaggi davvero confortevoli e sicuri». Nella fotografia: la 690 sui monti Tatra, a quota 1800, nei pressi di Popradské Pleso.



Il signor Giovanni Chiotti ci ha inviato questa fotografia come attestato della soddisfazione sua e di numerosi agricoltori delle zone di Fossano, Saluzzo, Dronero e Cuneo per i trattori Fiat. «Con trattori Fiat, sempre felici!».



ETIOPIA - Il sig. Arturo Romani, di Lokemti, cliente della Concessionaria Sacafet di Addis Abeba, ci ha inviato queste fotografie che illustrano le condizioni di impiego dell'autocarro Fiat 682N, da lui acquistato dieci anni fa. Ecco l'autocarro nei pressi di Ghimbi, durante la traversata del fiume Gabba nel tratto Gimma-Gore, all'uscita del fiume Giocher e lungo una pista rocciosa. In dieci anni il veicolo ha percorso oltre 300.000 chilometri, spesso con ponderosi carichi, sui percorsi più malagevoli del Uollegga, dell'Ilubabor e del Gimma, richiedendo una sola revisione del motore.

John Rockefeller

Oggi il più ricco uomo del mondo è Paul Getty, inglese. Ma fino al 1937 era l'americano John D. Rockefeller, del quale Hans-Georg Merten ha pubblicato una biografia di cui si occupa un collaboratore del «Journal de Genève». Per il sig. Rockefeller il dollaro era la misura di ogni cosa e la «Standard Oil» il centro del mondo. Morì nel '37 a 98 anni. Ma non bisogna inoltre dimenticare che la «Fondazione Rockefeller» distribuisce in donazioni milioni di dollari all'anno.

Strabiliante la storia di questo piccolo contabile di Cleveland, figlio di modesti contadini, che riuscì ad ottenere l'intima associazione della sua personalità con quella cosa sotterranea che costituisce l'alimento del mondo tecnico: il petrolio. Quando Henry Ford, tra il 1908 ed il 1927, fabbrica il suo primo modello (Tin Lizzie) in quattordici milioni di esemplari, la benzina della Standard Oil serve da propulsione per tutte le «Lizzies».

Senza dubbio Plutarco avrebbe ravvisato in Rockefeller i caratteri propri di quei predatori d'alto volo, il cui tipo, prima dell'era industriale, raggiunge la perfezione nei militari e negli uomini di Stato, quali Lucullo Crasso Pompeo Cesare. Fino al momento dello scioglimento del trust costituito da Rockefeller, le società concorrenti rappresentavano per lui ciò che i barbari rappresentavano per i capitani romani: «spoglie facili e sicure e preda alla portata di chiunque voglia impossessarsene per primo», come dice Amyot traducendo Plutarco. Rockefeller non presenta la dualità che Plutarco ha notato nel milionario Lucullo, del quale ci dice: «Quando raggiunse la vecchiaia, abbandonò le sue occupazioni per lo studio della filosofia, risvegliando la parte contemplativa della sua anima e mortificandone la parte ambiziosa ed attiva...».

In Rockefeller niente contemplazione che non serva all'impresa. Fin dall'infanzia egli è persuaso che l'uomo virtuoso diventa ricco. Suo padre, avventuriero bevitore e giocatore, dava a domicilio (quando c'era) la dimostrazione pratica che la leggerezza non rende. John D. dimostrò invece che la serietà, la Bibbia e la contabilità rendono miliardari. Nessuno gli avrebbe mai domandato ciò che egli pensasse di Socrate, né perché Cristo non avesse fatto fortuna. La domanda sarebbe stata indiscreta.

Gli «Uffizi» più grandi

E' allo studio l'ampliamento della Galleria degli Uffizi, che da Firenze manda luce d'arte nel mondo. Il ministro della Pubblica Istruzione ha autorizzato la elaborazione del progetto di cui ha dato notizia il Prof. Procacci in apposita conferenza stampa.

Il Palazzo degli Uffizi fu iniziato dal Vasari nel 1560, nelle forme del tardo rinascimento e completato, sul progetto vasariano, da Alfonso Parigi e dal Buontalenti nel 1580 per volere di Cosimo I. Questi vi voleva accentrare gli uffici amministrativi, dei tribunali, degli archivi ecc., dello Stato fiorentino. Poi vi trovò sede la «Galleria», che offre un immenso panorama della pittura fiorentina, numerosi capolavori, cospicui complessi di dipinti di altre scuole italiane (notevole quella veneta), preziosi fiamminghi, la celebre raccolta di autoritratti, nonché un nutrito nucleo di sculture antiche di notevole interesse. Con il passar dei secoli la Galleria degli Uffizi si è arricchita sempre di più, fino a non avere più spazio: tante opere hanno dovuto essere ammassate nei magazzini.

Il progetto è di grandiose dimensioni. Oltre al ripristino del corridoio vasariano che sovrasta il Ponte Vecchio e che permette di raggiungere da Palazzo Vecchio il Palazzo Pitti al di là dell'Arno, si pensa di spostare l'Archivio di Stato (anch'esso il più importante d'Italia, dopo quello di Napoli) nell'ex-convento di Santa Verdiana (attualmente adibito a carcere femminile) una costruzione delle più belle della Firenze del tardo 500, ove si trovano ancora intatti il convento, il chiostro trecentesco e numerosi affreschi da molti anni nascosti al pubblico ed agli studiosi. Così, con l'aggiunta dei locali attualmente occupati dall'Archivio di Stato avremo i «Grandi Uffizi» ed i «Grandi Pitti» uniti dal corridoio vasariano: un complesso di proporzioni maggiori del Louvre, della Galleria Nazionale di Londra e del Prado di Madrid.

La vasca da bagno

La città inglese Bath fa onore al suo nome (bagno) con una mostra delle tinocce attraverso i secoli. Bath è dotata di sorgenti termali calde (come Acqui), che indussero i Romani a costruirvi nel primo secolo dopo Cristo una piscina. Di questa mostra singolare, del costume, ci ha dato notizia un corrispondente de «Il Giorno», che visitando quella esposizione, ci riporta nientemeno che al tempo dei



INGHILTERRA - E' stato ufficialmente inaugurato a Dover il nuovo grande stabilimento e deposito per la messa a punto delle vetture Fiat. Hanno presenziato alla cerimonia il Sindaco ed il Consiglio comunale della città, autorità diplomatiche e consolari, i rappresentanti di tutte le Concessionarie Fiat in Gran Bretagna. Le nuove attrezzature consentiranno di effettuare i servizi con la migliore efficienza.

Cretesi, 4000 anni or sono. Costruivano le loro vasche da bagno in terracotta. Una fu trovata a Knosso, nel palazzo di Minosse, appartamento della regina.

Nel Medioevo la consuetudine del bagno fu meno praticata che nell'antichità. Si usavano i «mastelloni», magari imbottiti per non guastarsi la schiena. Fu la Francia aristocratica e pre-rivoluzionaria a rompere la tradizione medioevale del poco lavarsi: nel suo sforzo di introdurre gran lusso in ogni aspetto della vita, quella società gaudente e doviziosa fece della stanza da bagno un salotto, con drappaggi, baldacchini, vasche di marmo rivestite di merletti perché erano fredde. Un architetto di Luigi XV, certo Blondel, aveva addirittura due bagni: uno per lavarsi ed uno per risciacquarsi. Maria Antonietta, che compiva l'operazione puntualmente ogni giorno, era considerata un'eccentrica perché usava un bagno solo. Quando arriva l'acqua corrente, l'Inghilterra vittoriana risponde con discrezione e pudore ai fasti francesi: lavarsi era considerato un fatto intimo, che richiedeva decenza. Così, nelle grandi stanze trasformate in bagni, si cercava di mimetizzare ogni cosa il più possibile con rivestimenti di legno, ripiani ribaltabili, finti divani e finte poltrone con il sedile che si alzava solo quando ce n'era bisogno.

La rivoluzione industriale cambia gusti e costumi: i procedimenti tecnici permettono la fusione delle vasche in un pezzo solo, e tali suppellettili cominciano a mostrarsi in tutta evidenza nelle loro forme funzionali (a quel tempo) assieme ai rubinetti, manopole, manovelle e così via. Le classi meno abbienti, d'altro canto, dovevano accontentarsi della bagnarola di zinco, che accomuna tutti i popoli, portata in cucina davanti al fuoco ed usata a turno da tutta la famiglia il sabato sera.

Usanza tutt'altro che prossima ad estinguersi, malgrado le ottimistiche anticipazioni di quello che potrà essere il bagno del 2000, esposto alla mostra di Bath.

La farmacia nei secoli

A Strasburgo, nel Museo dell'Opera Notre Dame, in occasione di un Congresso di farmacisti è stata allestita una mostra storica della farmacia. Esposti anche strumenti farmaceutici dell'epoca romana per la preparazione di pomate e colliri, un cachet da oculista del III secolo, il Codice Gustz-Sintrom del 1154 primo documento scritto sulla farmacia e la medicina in Alsazia, documenti d'archivio con i nomi dei farmacisti di Strasburgo (1268) e di Colmar (1298), documenti farmaceutici del Rinascimento.

La più antica farmacia alsaziana si chiamava Farmacia del Cervo, che organizzava dimostrazioni di chimica alle quali assistette anche il giovane Goethe quand'era studente a Strasburgo. Ci s'incontra, in questa mostra, anche con Cagliostro il quale aveva entrata nel vicino castello del cardinale di Rohan. Collezioni di mortari e ceramiche del secolo XVIII; scultura e pittura di santi protettori dei farmacisti e santi guaritori, ex voto, manoscritti con preghiere scongiuratorie. Antica l'arte farmaceutica e ognuna presente in ogni tempo.



CHIETI - La Commissionaria Fiat «Ugo Giansante & Figlio» ha recentemente portato a termine i lavori di ampliamento e rinnovamento della sua sede di Chieti Scalo in località Madonna delle Piane. Alla inaugurazione ufficiale hanno presenziato l'Arcivescovo Mons. Bosio, autorità e personalità chietine.



JOHANNESBURG (Sud Africa) - Per la «June Bride Competition» (il Concorso per la sposa di giugno), organizzata dal settimanale Sunday Express, è stata quest'anno messa in palio come primo premio una berlina Fiat 1500. La manifestazione ha fatto avvenimento cittadino, dandone la stampa locale ampio rilievo. Vincitrice Miss Roxanne Walshe, che qui vediamo ritratta accanto al fidanzato, Mr. J. Kridge, e ad una suggestiva immagine della Fiat 1500, definita la vettura adatta per ogni sposa.

GALOPPATA FEMMINILE SU 850 DA TORINO A SALERNO E RITORNO



La «équipe» Torino-Roma e ritorno.



Sull'Autostrada del Sole nella zona di Orte.



Su un tratto non ancora asfaltato dell'Autostrada del Sole.



La «équipe» Roma-Salerno e ritorno.

La rivista *Quattroruote*, numero di luglio, ha presentato così una sua originale iniziativa di «lunga passeggiata su 850 compiuta da quattro ragazze in gamba»:

«Nella edizione 1930 della prestigiosa Mille Miglia, la grande corsa che entusiasmava le folle e laureava i campioni, il leggendario Tazio Nuvolari, su Alfa Romeo 1750 cc. a 6 cilindri, raggiunse sulla distanza di circa 1600 km. la media, allora prodigiosa, di 100,450 chilometri all'ora. L'anno successivo era Caracciola, su una Mercedes di 7,2 litri di cilindrata, che trionfava toccando i 101,147 di media.

«33 anni dopo a bordo di due Fiat "850", su un percorso autostradale di

1952 chilometri (più lungo quindi delle Mille Miglia), quattro ragazze di "Quattroruote" hanno fatto una passeggiata più veloci di Nuvolari e di Caracciola».

1952 km. (Torino-Salerno e ritorno) alla media di 101 e più all'ora. Una prova che dimostra anzitutto quanto progresso automobilistico e stradale si è fatto in Italia in trent'anni, ed anche le qualità della «850» e il valore delle bravissime guidatrici non corridrici di professione. Ricordiamole a loro lode:

— Le due guidatrici, partite da Torino all'alba di martedì 9 giugno, erano: Lisi Vallardi, giovane moglie dell'ing. Giuseppe Vallardi, madre di 4 figli e collaboratrice di «Quattroruote»; e

Roberta Mezzanotte che regge la segreteria romana di «Quattroruote».

Hanno guidato da Torino a Roma e poi da Roma a Torino con una sosta di circa quattro ore e mezzo, e perciò con un riposo effettivo di circa 3 ore. Nel frattempo le vetture compivano il percorso da Roma a Salerno e ritorno.

— Le due guidatrici che hanno condotto da Roma a Salerno e ritorno erano Françoise Torlonia (madre di due figli), collaboratrice di «Quattroruote», ed Elena Sutti (madre di una bambina), segretaria alla presidenza della Editoriale Domus.

Entrambi gli equipaggi avevano due compagni di viaggio. Complessivamen-

te hanno compiuto l'exploit in 19 ore e 18 minuti da Torino a Salerno e ritorno: percorrenza 1952 chilometri effettivi alla media lorda di km/h 101,140.

«Oltre all'abilità delle guidatrici ed alla precisa organizzazione — ha scritto "Quattroruote" — l'impresa è stata possibile grazie alla sede autostradale in cui si è svolta (le autostrade moderne sono un formidabile elemento di progresso) e grazie alla efficienza dell'industria italiana, che si è dimostrata capace di costruire una vettura economica e modesta, ma pur così confortevole, veloce e sicura, tanto da resistere alla prova più severa di quasi 18 ore di funzionamento al massimo regime».



ROMA - I coniugi Nazzari sorridenti al volante delle loro vetture Fiat 850 e 1300, acquistate presso la Filiale.

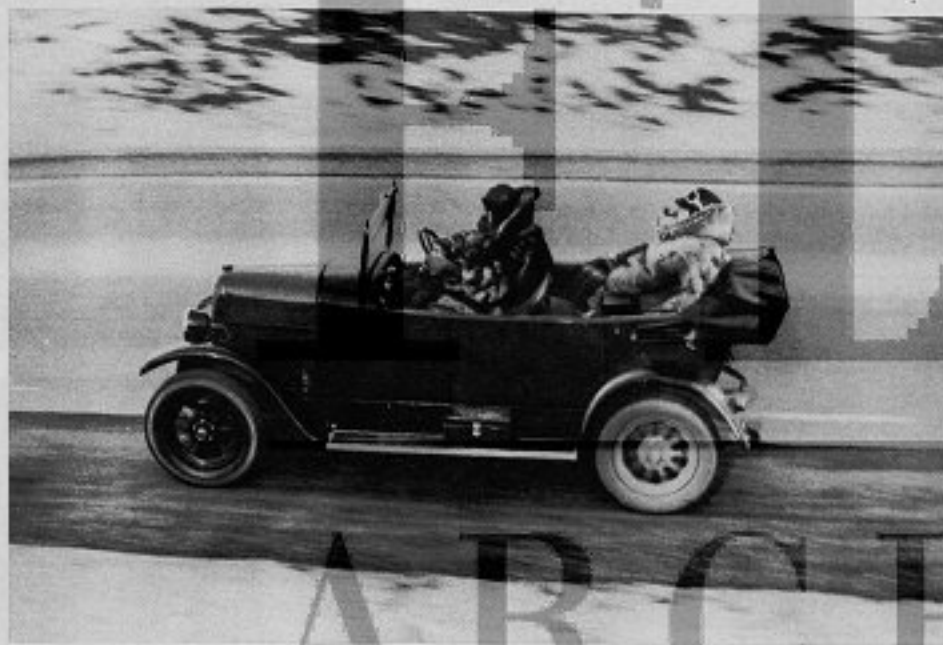


ROMA - L'attore comico Franco Franchi, protagonista con Ingrassia di numerosi film divertenti, ha ritirato presso la Filiale Fiat il coupé 2300 S.

DA STOCCOLMA A GÖTEBORG E RITORNO AL VOLANTE DI UNA "VETERANA" FIAT

Una «Fiat Torpedo 501», costruita nel 1925, è stata brillante protagonista di un'impresa sportiva che ha avuto larga eco in tutta la Svezia: in pieno inverno, sfidando gli elementi climatici avversi e temperature sino a 20 gradi sotto zero, ha percorso il classico rally Stoccolma-Göteborg e ritorno, coprendo l'intera distanza (esattamente 990 chilometri) in 30 ore e 41 minuti. Al ritorno nella capitale svedese la vettura, esaminata dai tecnici, è stata giudicata in perfette condizioni di marcia e senz'altro capace di ri-

stata ai concorrenti attenuava in parte le difficoltà: per timore infatti che qualcuno gelasse... vivo, l'Automobile Club organizzava numerosi posti di ristoro dove i poveri guidatori potevano raccogliersi intorno al fuoco e riattivare la circolazione nelle membra intorpidite. La Fiat Torpedo 501 che ha effettuato questo inverno lo stesso rally faceva invece affidamento soltanto sulle proprie risorse e... sul sangue caldo dei due piloti. L'ottimo motore ed i congegni meccanici non vennero mai meno alla loro fama.



partire, se necessario, per un'altra impresa del genere.

La serie dei rallies Stoccolma-Göteborg-Stoccolma fu inaugurata nel 1907 dall'Automobile Club di Svezia. Il percorso congiunge le due maggiori città svedesi snodandosi su un territorio ricco di boschi e di laghi, famoso per la sua bellezza naturale. Il primo rally si svolse d'inverno e vi parteciparono automobili capaci di raggiungere, quando erano ben lanciate, i 30 chilometri all'ora.

Anche se le strade erano in quei tempi in ben altre condizioni di quanto non lo siano oggi, l'assistenza pre-

Ritornando per un attimo ai tempi eroici dell'automobilismo, un rally rimase famoso in Svezia: quello del 1921. Proprio nei giorni della prova si scatenò una tempesta di neve con folate di vento alla velocità di circa 110 chilometri all'ora. Si decise che su ogni vettura partecipante dovesse prendere posto un passeggero oltre ai due piloti: aveva il compito di spalare la neve davanti alla macchina nei tratti in cui il vento aveva cancellato la strada ed accumularla sulla carreggiata, effettuando anche piccole ricognizioni a piedi ed interrogando i contadini dei dintorni per assicurarsi sul-

la direzione giusta. In quei rally numerosi concorrenti furono bloccati nelle salite a causa del ghiaccio che faceva slittare le ruote: riuscirono a superarle grazie all'ingegnosa idea di collegare con funi le vetture ai pali del telegrafo posti sulle sommità e tirare quindi con sforzi indicibili fino a raggiungere i successivi pendii.

L'idea di ripetere la gara è venuta quest'anno a due giornalisti, i signori Gits Olsson e Roland Andersson. Come hanno dichiarato sia all'arrivo sia alla partenza, la preoccupazione minore era costituita dal mezzo motorizzato, la Torpedo 501 che Olsson acquistò due anni or sono in uno sperduto villaggio ai limiti della Lapponia. Primo proprietario della macchina fu un banchiere di Stoccolma, ancora vivente, che ne parlava come di un amore che non si può dimenticare. La vettura passò quindi in diverse mani e fu persino adibita a servizi vari in uno dei primi reparti motorizzati dell'esercito svedese. Attorno al 1950 fu acquistata da un lappone ed usata nel trasporto delle renne. In un villaggio lappone Gits Olsson l'acquistò, più che altro perché è appassionato di vecchi modelli. Andersson lo spinse a tentare la prova.

I due ardimentosi, avvolti in pellicce di pelle d'orso, partirono un giorno dalla piazzetta antistante lo Stadio Olimpico di Stoccolma. Faceva talmente freddo da rimanere sgomenti, ma i battiti regolari del motore che sembrava non tener conto dei 10 gradi sotto zero erano quanto mai rassicuranti.

La vettura dimostrò in pianura di potere raggiungere e superare gli 80 chilometri orari, ma i piloti, di comune accordo, stabilirono di tenersi alla media dei 55-60 km/h anche per non correre il rischio di rimanere congelati. Dappertutto le vetture moderne salutavano l'intrepida veterana Fiat che superava con baldanza le colline ed attraversava i villaggi. Durante i rifornimenti di benzina, gli addetti alle stazioni si precipitavano contendendosi il favore del servizio: un meccanico, pur di poter osservare da vicino il motore della Torpedo, si offrì di fare gratuitamente un controllo generale alla vettura.

Esattamente 12 ore e 25 minuti dopo la partenza, la Fiat 501 entrava in Göteborg: il nemico n. 1 era stato sempre il freddo, non per la macchina ma per i guidatori. Nelle campagne infatti il termometro segnava i 20 gradi sotto zero e, nonostante le pellicce d'orso,



Olsson e Andersson arrivarono tutti intirizziti.

Le regole dei vecchi rallies Stoccolma-Göteborg-Stoccolma (abbandonati dagli organizzatori agli inizi dell'ultima guerra) prevedevano una sosta obbligatoria di 12 ore all'arrivo a Göteborg, ma i due giornalisti-piloti preferirono fermarsi qualche ora in più per ritenerli meglio. Anche al ritorno la Fiat si dimostrò all'altezza della situazione. La notizia dell'impresa si era talmente diffusa che numerosi giornali svedesi mandarono inviati speciali a seguire il rally. Ogni tanto la Fiat accelerava, toccando anche i 90 chilometri all'ora e lasciando stupefatti i cronisti seduti al caldo delle loro vetture coperte.

L'arrivo a Stoccolma ha avuto l'aspetto di un trionfo. La Fiat Torpedo 501 ha attraversato la città seguita da un corteo di veicoli. Tutti hanno commentato l'impresa. Intervistati al termine del rally, Olsson e Andersson hanno detto: «Una sola cosa ci dispiace: essere già arrivati!». La Torpedo è stata esaminata dagli esperti dell'Automobile Club di Svezia, i quali si sono dichiarati ammirati della prestazione compiuta ed hanno affermato: «Fare, come in Inghilterra, i 60 chilometri della Londra-Brighton è un conto, ma percorrere 990 chilometri in condizioni climatiche decisamente avverse dimostra che la Fiat ha davvero doti eccezionali di capacità e di resistenza».

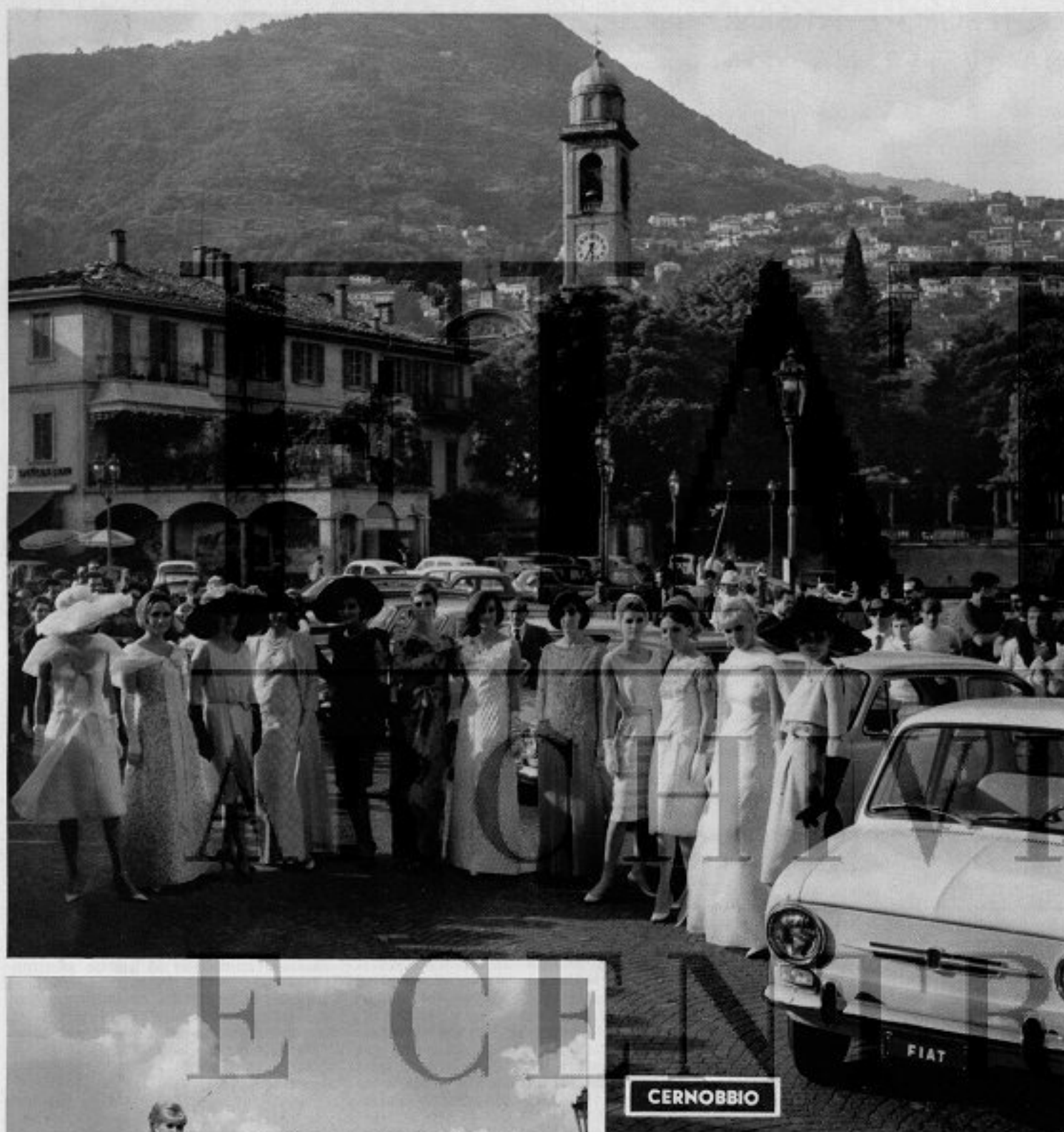
Walter Rosboch



WELLINGTON (Nuova Zelanda) - Mr. A. Cook, di Petone, a 36 anni suonati non aveva ancora mai provato la gioia della guida. Innamoratosi della «500 D», l'ha di recente acquistata presso la Olympic Motors Ltd. di Nae Nae, poi ha conseguito la patente ottenendola al primo esame e dopo quattro ore di lezione soltanto. Ecco l'anzillo signor Cook accanto alla Fiat 500, che egli pilota con l'entusiasmo ed il brio di un ventenne.



ROMA - La signora Jenni Pia Lindstrom, figlia dell'illustre attrice Ingrid Bergman — e lei stessa bella e brava attrice — ha acquistato la «500».



FIESOLE



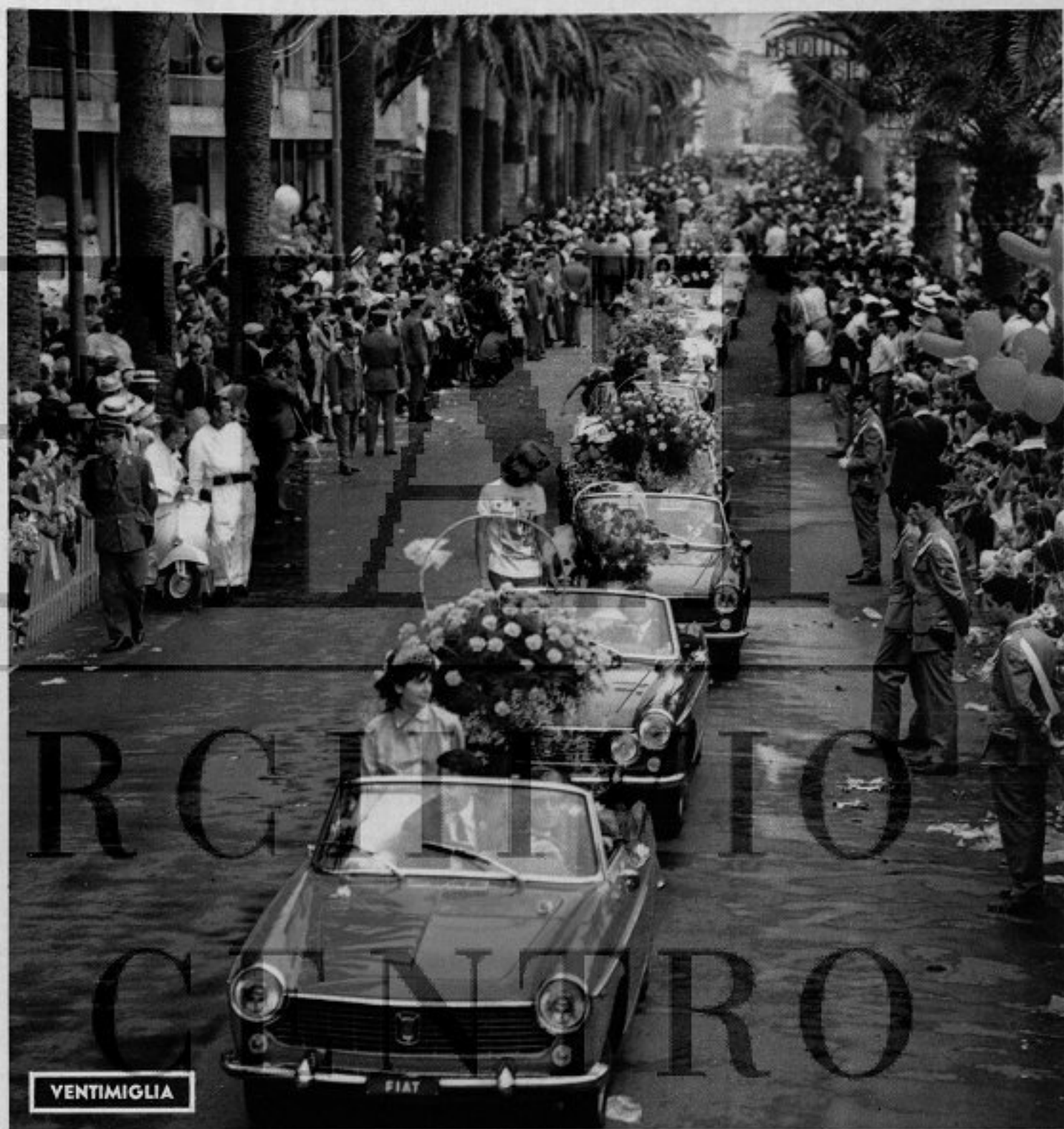
CERNOBBIO

I modelli della gamma Fiat sono stati le « vedettes » di primavera e di mezza estate a tutte le principali sfilate d'automoda, manifestazioni mondane e concorsi di stile in Italia. Anzitutto il « Cantagirol », che ha richiamato anche quest'anno milioni di spettatori di ogni regione: un carosello canoro di prestigio e di popolarità aperto ad Ancona dall'orchestra di Gorni Kramer ed altri complessi famosi inneggiando al successo con berrettini pubblicitari Fiat. Molto ammirati, nella suggestiva carovana conclusasi con il Trofeo d'oro a Fiuggi, i cabriolets 1500 e 1600 S, le « 6 cilindri », la novità 850. A Fiesole e ad Allassio, per i Concorsi internazionali d'eleganza autovetture, le berline di classe superiore, i cabriolets, i coupés e le « familiari » Fiat sono sfilati con i modelli dell'Alta Moda Pucci e Santolorenzo imponendosi con primi premi, premi speciali e d'onore. A Ventimiglia dodici cabriolets Fiat infiorati, sui quali erano altrettante indossatrici, hanno aperto la sempre spensierata e cordiale « Battaglia dei Fiori » tra vivaci carri allegorici e lanci di garofani. Ormai tradizionale il successo negli incontri con la Moda a Cernobbio (Parco Villa Erba - Visconti di Modrone) e a Toscolano Maderno a conclusione di classici Concorsi ippici: riconosciuta eleganza e signorilità dell'automobile Fiat e delle originali creazioni di Case di Moda torinesi. Altre sfilate applaudite da numeroso pubblico alla Mostra dell'Artigianato Canavesano di Castellamonte ed al Castello Visconteo di Somma Lombardo conferendosi le « Noci d'oro » ad attrici ed attori di teatro, cinema e televisione.



« CANTAGIRO »





TOSCOLANO MADERNO



ALASSIO



CASTELLAMONTE

SOMMA LOMBARDO



NEL GIRO DI FRANCIA GIULIO CESARE FU LA PRIMA MAGLIA GIALLA

(Dal settimanale «LE ORE» di Roma)



Il giro ciclistico che percorre ora la Francia viene a ricordarci con i nomi delle città di tappa i luoghi dove sono nati, hanno amato o patito i cento grandi della letteratura francese. Seguire il Tour diventa così anche un'altra specie di tifo, e ci fa rendere conto del fatto che tutto ciò che è rimasto serbato nei libri famosi cominciò dalla vita, e che la prima maglia gialla del «Tour de France» la vinse Giulio Cesare con il suo «De Bello Gallico».



Cornelio

LISIEUX — il paese dove nacque nel 1873 una santa famosa, Teresa del Bambino Gesù — è il centro di una zona in cui Flaubert si ispirò per scrivere il suo racconto «Un cuore semplice».



Flaubert

Il via al «Tour de France» è stato dato il 22 giugno a Rennes. Proprio da qui, verso la fine del maggio 1847, partivano alla scoperta della Bretagna tre amici: Louis Bouilhet, Maxime Du Camp e Gustave Flaubert. Nel 1851 quest'ultimo, certo in ricordo di quel memorabile «Tour», pubblicava sulla «Revue de Paris», fondata da Maxime du Camp, l'inizio di un romanzo dal titolo «Madame Bovary», dedicandolo a Louis Bouilhet.



Mauriac

BORDEAUX è la patria di Ausonio e di Paulino vescovo di Nola, di Eleonora d'Aquitania, di Catulle Mendès, di George de Porto-Riche, di Jacques Rivière e di François Mauriac.



De Vigny

A PAU, nei Pirenei, nasce nel 1492 Margherita di Navarra, autrice dell'«Heptaméron». Soggiorni di Margherita di Valois, moglie di Enrico IV che ne parla nelle sue «Mémoires», nelle «Lettres» e ne canta i luoghi nelle «Poésies». Nei dintorni, La Rochefoucauld capitano di un reggimento di stanza a Pau, scrive una parte delle sue «Maximes». Alfred de Vigny si sposa qui con Lydia Banbury l'8 febbraio 1825. E' qui che meditò anche alcune delle sue maggiori opere: «Stello», «Chatterton», «Le Cor». Victor Hugo vi lascia scritto: «I Pirenei sono dinanzi a me... Non smetto di pensare che per scrivere».



Hugo

Dopo la puntata ad Andorra, il giro rientra in Francia e sosta a Tolosa, dove Guido Cavalcanti incontrò la sua Mandetta, patria della Gaia Scienza ereditata dai provenzali. «No, mai tacerò della mia nutrice Tolosa, con i suoi muri di mattoni rossi...», dice di lei il poeta Ausonio. Ricordata da Rabelais, Montaigne, Stendhal, da Belley, Benjamin Crémieux, Jean Jaurès vi fu professore di lettere al liceo. Victor Hugo vi fu premiato per la poesia con il «giglio d'oro» (in ricordo, nel «Miserabili» c'è il vecchio studente Tholomès, tolosano). Vi abitò padre Lacordaire e il poeta contemporaneo André Chamson presiedette i Giochi Floreali.



Petrarca

A MONTPELLIER, studiò legge Francesco Petrarca, dal 1317 al 1324, e divennero medici Nostradamus e Théophraste Renaudot, il cui nome vive oggi in quello di un noto premio letterario parigino. Il naturalista e stilista Buffon definì la città «un magazzino in disordine di belle cose». Madame de Staël che vi arrivò da ragazza, la trovò una delle più belle città del mondo. Jean-Jacques Rousseau vi soggiornò per recuperare la salute. Vi nacque, nel 1798, Augusto Comte, padre del positivismo, e in suo ricordo sorge una statua nel giardino pubblico di Campo di Marte. Paul Valéry fece qui il liceo e cominciò a scrivere «Le Soirée avec Monsieur Teste». Soggiornò anche di Gide e Conrad. Il primo ne parla in «Si le grain ne meurt», il secondo vi compose in parte «L'Agente segreto».



Rousseau

Il «Tour» penetra in territorio svizzero, fino a Friburgo, e rientra per l'importante tappa di Besançon, patria di Victor Hugo e di Jean Maitre, rivale di Pierre Corneille. Vi abitò Jean-Jacques Rousseau che qui venne a prendere lezioni di musica dall'abate Blanchard, «uomo di merito e di grande talento, che in quell'epoca era maestro di cappella nella cattedrale», come è detto nelle «Confessioni». Nel corso di una serata in società, l'autore della «Nuova Eloisa» cantò davanti a un pubblico di dame, notabili della città e ufficiali della guarnigione delle strofette da «Piramo e Tisbe», opera allora alla moda. Poi partì precipitosamente da Besançon per raggiungere in Svizzera l'amata Madame de Warens, ma alla visita di frontiera fu trattenuto dai gendarmi: nel suo bagaglio erano stati trovati certi fascicoli seditiosi.

Altro illustre figlio della capitale della Franca Contea è Proudhon (1809-1845) che qui fece anche i suoi studi, conseguendo la maturità classica a 29 anni, e scoprì che «la proprietà è un furto».



Verlaine

A METZ, capitale del dipartimento della Mosella, è nato nello scorso secolo colui che con evidente esagerazione fu chiamato «l'Ibsen francese», François de Curel, il fondatore del cosiddetto Teatro Libero. Il 30 marzo 1844, al numero due di Rue Haute-Pierre, dal capitano aiutante maggiore del Secondo Reggimento Genio Nicola Augusto Verlaine, cavaliere della Legion d'Onore e di San Ferdinando di Spagna, e da Elisa Giulia Giuseppa Stefania Dehée di lui sposa, nasce il poeta Paul Verlaine.

Verlaine

Dopo un'escursione in Belgio e Lussemburgo, il Tour rientra in Francia per far tappa a Metz.

Verlaine



Tabet

Nel dipartimento delle Alpi: Briançon, soggiorno di Max Jacob, Jean Giono e dello storico della letteratura francese Gustave Cohen, che ne parlano nei loro libri. Immortalata da Rabelais nel «Terzo Libro», la mamma di Briançon, miele distillato da una speciale famiglia di confiere, era un tempo una delle sette meraviglie del Delinato.

Dopo la tappa nel principato di Monaco, il «Tour» è a Tolosa, centro di poesia e luogo di nascita del gesuita Amiot, autore, nel Settecento, della prima «Vita di Confucio» apparsa in Occidente.

Il giro di Francia finisce nel cuore letterario del mondo, fino a ieri. O forse ancora fino ad oggi. Non è ingiusto consegnare qui la maglia gialla a Giulio Cesare che, anticipato omaggio alla città adottiva del buon re Enrico IV, «il verde galante», appena arrivato assegnò in premio ai suoi legionari le celebri donne parigine.



APELDOORN (Olanda) - Un carico di trattori Fiat davanti alla fabbrica della Concessionaria J. Leonard Lang N.V.



VALENCIA (Spagna) - Presentazione di trattori Fiat-OM agricoli ed industriali alla Fiera Internazionale. Allestimento a cura della S.A. Campomec.

DOVE TRASCORRERE LE VACANZE?

L'aria viziata e povera di ossigeno, triste appannaggio delle grandi città industriali, diventa con il caldo dell'estate ancora meno sopportabile. Per questo motivo e perché l'organismo ha in realtà il bisogno di ritemperare le forze dopo un lungo periodo di lavoro, comunque svolto (nelle officine o entro le stesse pareti domestiche), diventa impellente la necessità di sfuggire per qualche tempo all'aria deprimente ed all'ambiente consueto in cui si svolge la propria attività.

Una sosta di alcune settimane in campagna, al mare od in montagna, le distrazioni di un viaggio fatto in località ove si possa respirare aria pura è quanto occorre al nostro organismo per riprendere ritemperati la fatica quotidiana. Ma dove trascorrere queste vacanze, perché si possa ottenere il maggiore vantaggio per la salute?

Il primo obbiettivo deve essere quello di sottrarsi alle condizioni del clima abituale e perciò è indispensabile che la scelta cada su una località climaticamente diversa da quella in cui si vive durante l'anno: chi vive al mare dovrà preferire la montagna o la campagna, chi vive in montagna dovrà scegliere preferibilmente il mare e così via. Per chi vive in una città come Torino, le possibilità di scelta sono maggiori. Si potrà andare al mare, in montagna, in campagna (collina o pianura) od infine fare un viaggio in paesi o in regioni che accoppiano alle possibilità di distrarsi e di istruirsi quelle di un soggiorno all'aria pura.

Per le persone sane ogni soluzione tra quelle sopra indicate può considerarsi utile ai fini di trarre dalle vacanze un vantaggio per la propria salute.

Non è così per le persone che non sono sane; per queste è opportuna una scelta accurata della località climaticamente adatta.

Non si può prendere a caso una qualsiasi stazione climatica, ritenendo che l'aria pura ed il sole siano sempre in grado di influenzare benevolmente qualsiasi malattia. Il parere del medico è indispensabile per le persone ammalate; ed è anche consigliabile per chi soffre di disturbi cronici, od è portatore di qualche invalidità o di alterazioni costituzionali di qualsiasi grado.

La conoscenza tuttavia dei benefici che il nostro organismo potrà ritrarre dal soggiorno nell'una o nell'altra località climatica, e delle principali indicazioni e controindicazioni può essere utile guida.

Clima marino - Le caratteristiche principali del clima marino sono: elevata e relativamente costante pressione atmosferica, temperatura ed umidità costanti, elevata insolazione,



purezza dell'aria ricca di ossigeno e contenente vapori salini (tra cui tanto noti quelli di iodio).

Il soggiorno al mare è in genere tonificante di tutte le funzioni dell'organismo e favorisce la fissazione dell'ossigeno nel sangue; è indicato quindi in tutte le anemie secondarie ed emorragie, infezioni ed intossicazioni. Facilita la assimilazione degli alimenti, i processi del ricambio interno e l'eliminazione delle scorie attraverso la traspirazione cutanea e la funzione escretoria del rene, e per questi motivi trova indicazione nelle malattie del ricambio (gota, obesità, diabete), nelle affezioni renali croniche, nei disturbi della digestione dovuti a deficienza di succhi digerenti.

Per la costanza della temperatura e della pressione atmosferica, il relativo alto grado di umidità e di ossigenazione svolge azione sedativa benefica per i malati di cuore, gli ipertesi, gli arteriosclerotici, i bronchitici cronici, gli affetti da rinite, faringite e tonsillite cronica, i sofferenti di asma bronchiale, i soggetti affetti da tubercolosi ossea, articolare, ghiandolare e quelli con postumi clinicamente e sicuramente guariti di tubercolosi polmonare, o pleurica o peritoneale, i bambini rachitici e linfatici.

Le controindicazioni principali al clima marino sono le affezioni organiche dell'apparato digerente (più specialmente le ulcere gastriche e duodenali e le coliti), gli stati ipertroidici, le affezioni funzionali nervose (psicoasteniche, distonie neurovegetative ecc.), i reumatismi acuti e quelli cronici in fase attiva, la tubercolosi polmonare attiva.

Bisogna ricordarsi inoltre che soggiornare al mare non significa esporsi comunque all'azione del sole e dell'acqua di mare. L'esposizione al sole deve essere fatta con gradualità, cominciando da pochi minuti (non più di 5-10 minuti al primo incontro) e coprendo il capo. Anche il bagno di mare deve essere fatto con molta cautela: un bagno freddo può scatenare un accesso di gotta, od una riacutizzazione improvvisa della sintomatologia dolorosa dell'artrosi, per chi soffre di queste malattie; un bagno prolungato o molto freddo può essere fatale per un cardiopatico.

L'immersione nel mare deve essere di norma breve e graduale, non deve mai essere fatta a corpo caldo (dopo cioè un'esposizione prolungata al sole) né dopo aver ingerito abbondante cibo (bisogna lasciare passare almeno 2 ore dopo il pasto).

Clima montano - Le caratteristiche principali di questo clima sono: la temperatura non elevata, la secchezza dell'aria (almeno per le altitudini maggiori), la bassa pressione atmosferica,



la intensa luminosità, la grande purezza dell'aria, l'irradiazione solare particolarmente ricca di raggi ultravioletti. In montagna l'aria è più rarefatta e contiene meno ossigeno nei confronti della pianura e del mare; di conseguenza per riuscire ad introdurre la quantità necessaria di ossigeno, i polmoni sono costretti ad aumentare gli atti e le escursioni respiratorie, con il risultato di areare anche quelle porzioni di polmone che abitualmente non si riempiono di aria. Questa ginnastica respiratoria provoca una migliore ossigenazione dell'aria e l'introduzione di aria fresca pura e balsamica nei polmoni. E' questo il motivo per il quale la montagna trova la sua indicazione principale nelle forme croniche di tubercolosi polmonare. Se ne giovano per le stesse ragioni gli anemici ed i sofferenti di affezioni croniche dell'apparato digerente.

La quiete, il silenzio, la maestosità del paesaggio, il verde delle pinete esercitano una benefica azione tonica e sedativa nei confronti del nevastenico, degli esauriti, dei depressi e degli eccitabili. La possibilità di esercitare i muscoli con dosate escursioni favorisce il ricambio materiale e perciò giova agli obesi ed anche ai gottosi e ai diabetici non gravi.

Controindicazioni classiche: le malattie di cuore e dei vasi, l'ipertensione

arteriosa di notevole entità, le nefriti, l'epilessia e le malattie mentali che si accompagnano a grave ipereccitabilità.

Per un benefico soggiorno in montagna non sono consigliabili, per i sani, località alte oltre i 2000 metri e, per le persone comunque sofferenti, località oltre i 1500 metri.

Un periodo iniziale di acclimatazione, durante il quale si possono avere dei lievi disturbi (irregolarità, insonnia, cefalea ecc.), è la regola. Perciò è consigliabile che una vacanza in montagna duri almeno 10-15 giorni.

Clima di collina o di pianura - Comprende le località comunemente indicate come «campagna». Si tratta di un clima intermedio, le cui caratteristiche sono costituite dalla purezza e dalla luminosità dell'aria, dalla notevole insolazione, dal silenzio e dalla quiete dei campi, dalle emanazioni balsamiche della vegetazione.

Il soggiorno in campagna non ha controindicazioni: giova a tutti, sani ed ammalati. Si potrebbe ben considerare come l'ideale dei soggiorni per una vacanza di vero riposo. Ma poiché

non è solo il riposo quello che si desidera dalle ferie, ma anche (e giustamente) la distrazione, non è certo il soggiorno preferito dal più.

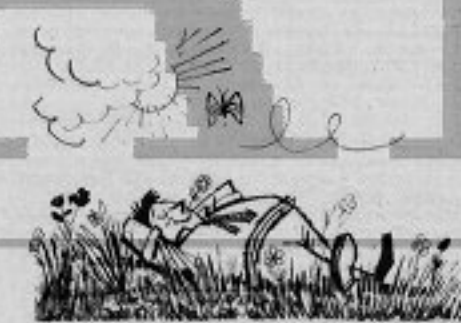
Vacanze in viaggio - Gli elementi che possono consigliarlo sono il bisogno di distrazioni e il desiderio di conoscere il paese. Motivi certamente



validi per chi ha lavorato un anno intero e sente la necessità di una evasione.

Dedicare le vacanze ad un viaggio può essere salutare; ma una condizione è certo necessaria ed è quella che le condizioni di salute siano se non perfette, almeno in stabile equilibrio.

Gli affollamenti, le difficoltà della circolazione stradale, i cambiamenti di clima, le diverse abitudini alimentari cui si va incontro, ed altri disagi del genere, sono fattori che debbono essere bene valutati da chi non gode di una buona salute.



CONCORSO "FOTOGRAFIE VACANZE"

3 premi dell' "Illustrato Fiat" per complessive 100.000 lire

Anche quest'anno l'Illustrato bandisce il Concorso per le tre più belle fotografie eseguite durante le vacanze. Possono parteciparvi tutti i dipendenti Fiat che si dilettono di fotografia.

REGOLAMENTO

- 1) Ogni fotografo può concorrere con tre fotografie sia in bianco e nero sia a colori, nel formato di cm. 18x24, stampate su carta bianca. Deve allegare i relativi negativi a dimostrazione di esserne l'autore.
- 2) Le fotografie consegnate per il Concorso devono essere inedite, cioè non ancora presentate a Mostre o pubblicate su Riviste.
- 3) Il tema è libero.
- 4) Le fotografie devono portare sul retro il titolo o la località del soggetto ed un motto o numero che possa in seguito individuare l'autore. Verranno consegnate in busta chiusa, sulla quale comparirà il motto od il numero. Unitamente a tale busta dovrà essere consegnata un'altra, all'interno della quale dovrà trovarsi il nominativo dell'autore, il suo indirizzo e la Sezione Fiat di appartenenza, mentre all'esterno sarà indicato il motto o numero riportato sulle fotografie. Inviando diapositive a colori, queste devono essere corredate con analoghe indicazioni.
- 5) Le buste dovranno pervenire alla Sede del Gruppo Fotografi Fiat (Torino, via Carlo Alberto 59) entro, e non oltre, il 10 ottobre c.a.
- 6) Una giuria di esperti, nominata dalla Direzione dell'Illustrato Fiat, esaminerà le fotografie e farà la graduatoria delle prime tre appartenenti ad autori diversi. Verranno quindi aperte soltanto le buste contenenti i nominativi dei tre primi classificati.
- 7) Al primo classificato verrà assegnato un premio di L. 50.000, al secondo classificato un premio di L. 30.000, al terzo un premio di L. 20.000.
- 8) Le fotografie premiate saranno pubblicate sull'Illustrato Fiat. La Direzione si riserva il diritto di pubblicare o acquistare eventualmente altre fotografie presentate, compensando gli autori con L. 10.000 ciascuna.
- 9) Le fotografie potranno essere ritirate presso il Gruppo Fotografi Fiat non appena avvenuta la pubblicazione sull'Illustrato Fiat.

CULLE

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

Sezione Automobili - LAURETTA, di Giuseppe ALLERINO; **DANIELE**, di Giovanni ALTAMORA; **WANDA**, di Giorgio AMPARONE; **LOREDANA**, di Alessandro ANSOLA; **SIMONA**, di Maria Luisa ATTANASI ZUCARELLO; **LUIGI**, di Sabato AVAGNANO; **DANIELA**, di Umberto BACCIGA; **MARISA**, di Pietro BARBERO; **CORINNA**, di Giuseppe BARRERA; **PATRIZIA**, di Luigi BATTAGLIA; **LIVIO**, di Filippo BATTAGLIO; **DONATA**, di Giacomo BELLAFEMINA; **SERGIO**, di Massimo BELTRAMO; **MARGHERITA**, di Luciano BENEDETTI; **ENZA**, di Pietro BENZI; **MARILENA**, di Franco BERTOLIN; **MIRELLA**, di Giovanni BERTERO; **GIORGIO**, di Angelo BRESSA; **MARIO**, di Giuseppe BROSI; **MAURO**, di Giovanni BRUSCO; **ASSUNTA**, di Leonardo BUONGIORNO; **GIULIO**, di Domenico BURZACCA; **MONICA**, di Rosamaria BUSSO SCAGLIOTTI; **RENATO**, di Ezio BUZZI; **MASSIMO**, del p.i. Andrea CARPO; **VALTER**, di Armando CAVALLARI; **PAOLA**, di Giuseppe COLLO; **TERESA**, di Nicola CAPUCCI; **ROBERTO**, di Luciano CARATTONI; **ALBERTO**, di Antonio CARIA; **BRUNO**, di Giovanni CAVAGLIA; **SILVIA**, di Alcide CHINELLATO; **MARINA** e **DOMENICO**, di Giorgio CHIOSSO; **DAMIANA**, di Michele CITO; **STEFANO**, di Giuseppe CONVERTINI; **DANILO**, di G. Battista CORDERO; **ELVIO**, di Giuseppe CORREGGIA; **ROBERTO**, di Giovanni CORVINO; **GABRIELLA**, di Agostino COSTELLA; **DONATELLA**, di Arturo COVERCIA; **GUGLIELMO**, di Vincenzo CUCCO; **ANALISA**, di Giuseppe CUCCU; **PAOLA**, di Teodoro CUNLETTI; **DANIELE**, di Luigi DALL'ANGELO; **MARCO**, di Carlo DAMERIO; **MARIAHITA GRAZIA**, di Antonio D'ANTONA; **FRANCO**, di Raffaele DE CESARE; **MONICA**, di Michele DE STEFANO; **ANTONIO**, di Francesco DI MARCO; **DIANA**, di Agostino DOMENICHETTI; **DORIANO**, di Silvio DONETTI DONTIN; **PATRIZIA**, di Luciano D'ORAZIO; **MARCO**, di Primo ECHINO; **GIAN CARLO**, di Giovanni FAVRO; **GIUSEPPINA**, di Lino FERRANTE; **MARIA GRAZIA**, di Aldo FERRARI; **CLAUDIO**, di Angelo FERRERO; **ALBERTO**, di Michele FERRERO; **CINZIA**, di Sergio FERRO; **UGO**, di Otello FONTANILI; **MARINA**, di Paolo FORNERA; **PAOLO**, di Franco FORNO; **ANNA NADIA**, di Gerardo FORTE; **MARIANGELA**, di Filippo FUCARINO; **BARBARA**, di Giancarlo FUREGATO; **FRANCA**, di Giovanni FUSELLO; **ANNA**, di Fernando FERRARI; **ANTONELLA**, di Secondo FERRIO; **PAOLA**, di Rossano GALLI; **MARCO**, di Zaccaria GABBATORE; **DARIO**, di Giuseppe GALLIANO; **GIUSEPPE**, di Adolfo GALLO; **ANGELO**, di Luigi GANDOLFI; **ROSELLA**, di Luigi GARBERO; **PIERANGELA**, di Giovanni GARETTO; **CARLO**, di Francesco GARIGLIO; **ANTONELLA**, di Ermenegildo GAUDENZI; **ROSA**, di Giuseppe GAVELLO; **STEFANIA**, di Mario GAZZOLA; **CINZIA**, di Domenico GHIAZZA; **ENRICO**, di Emanuele GHIRAVELLO; **SERGIO**, di Nevio GIACOMINI; **MAURO**, di Ferruccio GIORDAN; **DORA**, di Antonio GIRARDI; **MIRCO**, di Giorgio GRANZOTTO; **GIUSEPPE**, di Benito GRAVINA; **FLORIANA**, di Dante GREGORIANO; **FULVIO**, di Franco GREGORIO; **SUSANNA**, di Mario GREMO; **ROBERTO** e **MASSIMO**, di Giuseppe GROSSI; **ANTONELLA**, di Giovanni GUERINO; **VALERIA**, di Vincenzo IACOPINELLI; **VITTORIA**, di Ernesto LA MORGIA; **LIDIA**, di Bartolomeo LANFRANCO; **LUCIANA**, di Antonio LEONE; **DIEGO**, di Albino LERDA; **ITALO**, di Secondo LEVO; **MARIA CRISTINA**, di Elio LOI; **DOMENICO**, di Nicola LOMBARDO; **GIUSEPPE**, di Francesco LOVASCO; **GIOVANNI**, di Sergio MAGLIANO; **ROSELLA**, di Mario MORINO; **NICOLA** e **ROSANNA**, di Vincenzo MACRI; **MANUELA**, di Giovanni Battista MAERO; **GIUSEPPE**, di Mauro MAGLIONE; **LUCIANO**, di Luigi MARASSO; **PIERANGELO**, di Mario MARAZZINA; **LOREDANA**, di Pasquale MARTINO; **CLAUDIO**, di Porfirio Lucio MASELLA; **CINZIA**, di Silvano MASIER; **FRANCO**, di Angelo MA-

STROPIETRO; **LAURA**, di Francesco MAZZILI; **VINCENZO**, di Battista MERLETTI; **ENZO**, di Ernesto MONNET; **MAURO**, di Piero MULASSANO; **RENATO**, di Luciano NAVE; **LUCIA**, di Antonino NICOSIA; **GIANCARLO**, di Giacomo NOCERA; **DOMENICO**, di Giuseppe NOTA; **ANTONELLO**, di Francesco PALERMO; **ALESSANDRA**, di Pier Gianni PAMPURIO; **ANGELA**, di Umberto PERACCHIA; **WALTER**, di Claudio PONS; **LAURA**, di Cesare PACINI e Maria Copasso (Prod. Ausiliarie); **ROBERTO**, di Onorato PORPORATO; **STEFANO**, di Stefano PRANDINI; **MASSIMO**, del p.i. Giorgio ROCCI RIS; **CLAUDIO**, di Aldo RUFFA e Gemma Negro (Sez. Ferriere); **ALBERTO**, di Matteo RAISE; **LUCETTA**, di Italo REFOURN; **MAURO**, di Matteo RIPOLI; **CARMEN**, di Rocco RITORNO; **MAURO**, di Germano ROBBIA; **G. FRANCO**, di Rosalino RORATO; **MAURIZIO**, di Antonino ROSSELLO; **CAROLINA**, di Giuseppe RUSSO; **MARIO**, di Franco SANGUINETTI; **ANTONIO**, di Matteo SABATINO; **MICHELE**, di Ciro SALSANO; **RENATO**, di Nicolò SANDRO; **SANDRO**, di Antonio SARDU; **ROBERTO**, di Lodovico SAVIO; **WALTER**, di Francesco SECHI; **PAOLO**, di Angelo SORDO; **PIETRO**, di Giorgio SPATARO; **FABRIZIO**, di Mario TAGLIATI; **MARIO**, di Luciano TEDDE; **LIVIO**, di Giacomo TESIO; **CLAUDIO**, di Bruno TOFFANO; **LIDIA**, di Antonio TOLOSANO; **ALESSANDRA**, di Francesco TOMAINO; **GABRIELLA**, di Eugenio TOSCO; **MASSIMO**, di Renato TROVÒ; **CARLO**, di Enrico TRUFFO; **SERGIO**, di Guido USSEGLIO; **NANOT**; **ROSELLA**, di Agostino VAISITTI; **CRISTINA**, della rag. Giuseppa VALENTE FRAZZETTA; **STEFANIA**, del geom. Giovanni VERDE; **MARCO**, del rag. Giuseppe VIGNANI; **ENZO**, di Francesco VALSANIA; **CLAUDIO**, di Giovanni VERRA; **EMILIA**, di Lorenzo VERRIELLO; **RITA**, di Ermando VESSA; **RAFFAELLA**, di Giacomo VIBERTI; **MARCO**, di Luigi VINCENZI; **ROSANGELA**, di Giuseppe VITALE; **PIETRO**, di Mario VOLPATO; **WALTER**, di Ugo ZAGO; **GABRIELE**, di Guido ZAMBOLIN; **DANIELA**, di Michelangelo ZOPPETTO.

Sede Centrale - ERNESTO, di Emilio ALBANESE; **LAURA**, di Riccardo BESUSSO; **ANNA ROSA**, di Costanzo BOSCO; **MASSIMO**, di Valter BOZZANO; **MAURIZIO**, del dr. Francesco BUSSOLO; **ENRICA**, di Francesco BELLEZZA CAPELLA; **ANGELA**, di Luigi BELLONI; **VIOLET**, del dr. Gino CAPRA; **MARIA ROSA**, della rag. Carla CASTELLI BAVA; **PIERO**, del p.a. Bartolomeo CAVIGLIASSO; **MASSIMO**, di Armando CARELLA; **FABIO**, di Mario CAVANA; **PAOLO**, di Dario CHEINASSO; **MONICA**, di Magda DALLA BENETTA GALLO; **CLAUDIO**, di Vincenzo FARNESI; **MARCO**, dell'ing. Vincenzo FISSAULI TEODORO; **DOMENICO FURFARO**; **LUCA**, di Luciano MARIUCCI; **GIOVANNI** e **GIUSEPPE**, del geom. Candido MARTINACCI; **ROSELLA**, di Imperio NOVIELLO; **ISABELLA**, di Giuseppe PAGLIERO; **VILLI**, di Dario PILLOT; **FRANCA**, di Benito RIZZO; **ANGELO**, di Francesco ROSSETTI; **PAOLO**, di Bruno SCOLERI; **ROBERTA**, di Giancarlo SPINA; **FLAVIA**, di Vito SANFELICI; **SILVIA**, di Sergio STABILI; **MARCO**, di Vincenzo TONIN; **MAURO**, di Dante TEOFILO; **ALBINA**, di Tommaso VINO; **CLAUDIA**, di Giuseppe VECCHI; **RENATO**, di Oreste VIOLA.

Fonderie e Fucine - TONINA, di Francesco AIELLO; **EDOARDO**, di Luigi BALBI; **CLAUDIO**, di Alessandro BONO; **ALDO**, di Celso BOSTICCO; **FRANCO**, di Marco BIANCIOTTO; **ROCCO**, di Salvatore BRUA; **FRANCESCA**, di Mauro CASULA; **MARISA**, di Nicola CAVIGLIASSO; **LAURA**, di Tommaso CRISCUOLO; **MARINA**, di Vittorio D'ACUNTO; **LIVIO**, di Giovanni FARAUD; **MARIA**, di Ferdinando FERRAVANTE; **LUIGI**, di Cesare FLORIO; **GIOVANNA**, di Francesco GALLO; **ANGELO**, di Giuseppe GENTILE; **GIACOMO**, di Domenico GILLI; **ROSSANA**, di Domenico GIORDANINO; **ROSANNA**, di Battista GIBBALDI; **PAOLO**, di Giovanni GONNETTI; **GIOVANNI**, di Antonio GRAZIANO; **DANIELE**, di Nedo GRILLANDINI; **MARITELLA**, di Francesco GROSSO; **LUCIA**, di Battista MAERO; **ENEA**, di Ulisse MARCATO; **ANTONELLA**, di Giovanni MASSOLI; **DANIELA**, di Michele MINA; **MARCO**, di Battista MIRETTI; **LUCA**, di Costantino MONTEVERDI; **FRANCESCO**, di Giuseppe NERVO; **ORNELLA**, di Serafino PALLARO; **SANTA GIOVANNA**, di Giovanni PARASILITI CARRUBINA; **ROBERTO**, di Piero PERRELLI; **MARIA**, di Salvatore ROMANO; **LUCIANO**, di Arnaldo SCALENGHE; **STEFANIA**, di Carlo

ILLUSTRATO FIAT



NOZZE

Hanno festeggiato le nozze di diamante Maria e Spirito Bravi (Premio Fedeltà Fiat), foto 1; le nozze d'oro Teresa e Domenico Averono (Premio Fedeltà Fiat, Sez. Auto), foto 2. - Valeria e Pietro Scotti (Premio Fedeltà Fiat, Sima), foto 3; le nozze d'argento Maria e Giuseppe Collovati (Sez. Auto), foto 4.

Nella Chiesa dei Santi Angeli Custodi in Torino si sono uniti in matrimonio il sig. Aldo Farrello (Osa) e la sig.ra Marinella Guglielminetti, figlia del V. Presidente della Provincia di Torino Comm. Avv. Andrea Guglielminetti, foto 5. A tutti felicitazioni e fervidi auguri.

STELLA, di PIERA MARIA, di Claudio STELLA; **FRANCO**, di Sergio TASSO; **RIPALTI**, di Antonio TOMACELLI; **RITA**, di Pietro TRUDU; **ENZO**, di Gao Battista VARETTO; **MARINA**, di Antonio VERNASSA; **ROSELLA**, di Mario VETTORI; **DANIELA**, di Giovanni VIGLIANCO.

O.S.A. - PIERO, di Guido BALLAURI; **DANIELA**, di Remo BRUNETTI; **GIUSEPPE**, di Vincenzo BONAFFINI; **CORRADO**, di Giuseppe BORDONARO; **LUCIANA**, di Cesare BOSTICCO; **ANTONINO**, di Giuseppe CATTANIA; **FERDINANDO**, di Patito D'ADESSA; **ALFREDO**, di Luciano DE TOMMASI; **DAVIDE**, di Augusto FOCHI; **CLAUDIO**, di Giovanni GUGLIELMOTTO; **LORELLA**, di Antonio GALLO; **PATRIZIA**, di Michele LA BRACA; **ANTONELLA**, di Michele LEONE; **FRANCESCO**, di Antonio LOMBARDO; **ALFREDO**, di Irma MAURI PICCHIO; **GUIDO**, del p.i. Massimo MICETTI e Franca Ricci (Vellivoli); **ERNESTO**, del p.i. Giuseppe MOGNI; **ELDA**, di Felice MARITANO; **MAURIZIO**, di Giacomo MISENTI; **ANGELO**, di Salvatore PORCU; **PIERGIORGIO**, di Mario REVALOR; **ANTONELLA**, di Pasquale SPERANZA; **PATRIZIA**, di Luigi TONNI; **VITO**, di Tommaso VATALARO; **VALERIA**, di Giulio VERGA.

Produttori Ausiliarie - DANIELA, di Teobaldo ALLARA; **GIUSEPPINA**, di Franco

BONFINI, di Carla, di Giovanni BRACCO; **EMMA**, di Silvio RIZZATO.

Grandi Motori - LIVIO, di Ferruccio BORELLO; **MARIA**, di Nicola COLANGELO; **PAOLO**, di Mario CREPALDI; **GIOVANNI**, di Armando DEMARIE; **SANDRA**, di Franco FALETTI; **VALERIO**, di Claudio GIOTTO; **ANTONELLA**, di Giovanni LOCHI; **PAOLA**, di Carlo MARTINENGO; **ROBERTO**, del p.i. Alfonso MORESCO; **BRUNO**, di Giuseppe MUSCATELLO; **LUCIANO**, di Gian Carlo PARSINI; **MARCO**, di Stefano ROBINO; **SILVANA**, dell'ing. Giorgio SACCHI; **ROSANNA**, di Battista TOMASINO; **MARCO**, di Giuseppe VENTURA; **STEFANIA**, di Salvatore ZAGAMI.

SPA - ORNELLA, di Severino AGGIO; **CLAUDIO**, di Vincenzo ALFANO; **MARIA PAOLA**, di Lorenzo ARNELLI; **MARIA**, di Fiorenzo BERTOLOTTO BIANCO; **ANDREA**, di Aldo BRAGHIERI; **WALTER ATTILIO**, di Egidio CALCIO GAUDINO; **MARCO**, di Giovanni CANALE; **GIOVANNI**, di Luigi CAVALLIERE; **MASSIMO**, di Giuseppe CERRI; **ALBERTO**, di Pasquale COLETTA; **MARIA GABRIELLA**, di Leonardo D'ANGELO; **SANDRA**, di Franco DE MARCHI; **MARIA ROSA**, di Sebastiano FERRARI; **GABRIELLA**, di Giuseppe FILIPPI; **FULVIO**, di Floriano FRASSATI; **TERESIO**, di Lodovico GILLIO; **LAURA**, di Pietro MANZIN; **MARIA LUISA**,

IN AEREO A ROMA

Un gruppo di dipendenti Fiat vincitori dei viaggi aerei offerti dal nostro giornale si appresta al volo Torino-Roma e ritorno. Partenti, domenica 28 giugno, i signori Zulema e Giuseppe Abrate (Sezione Motori Avio), Silvia e Dante Arlandi (Sez. Motori Avio), Antonietta e Angelo Barberis (Sez. Ferriere), Claudio Bottari (Sez. Auto), Rosaria e Aldo D'Errico (Sez. Auto), Maria Lena ed Emilio Dispensieri (Sez. Auto), Maria e Pietro Ghio (Sez. Auto), Piera e Pier Luigi Mesturino (Filiale di Torino), Maria Ausilia Moglia (Sede Centrale), Graziella e Renato Mondino (Sede Centrale), Bruno Morelli (Sezione Ricambi), Renato Paolino (Sez. Vellivoli), Lucia Santuccio (Sede Centrale). Volti sorridenti e felici, prima che il potente apparecchio di linea dell'Alitalia si librì nel cielo.

Numerosi vincitori ci hanno indirizzato, da Roma o al termine del loro viaggio, cartoline di ringraziamento e saluto. Chi non aveva ancora intrapreso un viaggio aereo ci ha fatto partecipi delle sue impressioni entusiastiche. «Dall'oblio abbiamo potuto ammirare un panorama d'incanto — ci ha scritto una coppia di coniugi. — Bellezza del volo e di Roma. Per noi è stato come un secondo viaggio di nozze». Il signor Ernesto Raccia, della Sezione Osa, e signora ci hanno anche mandato una fotografia-ricordo presa in Piazza San Pietro: «Grazie alla vostra simpatica iniziativa — ci hanno scritto — abbiamo potuto soddisfare un nostro grande desiderio».

I voli offerti da «Illustrato Fiat» si concluderanno a fine settembre.



NELLE FAMIGLIE

di Vincenzo MARIA; GIOVANNI, di Angelo MONIALE; PAOLO, di Mario QUARONE; MARCO, di Benito RULENT; PAOLO TULLIO, di Nello SILVETTI; FABRIZIO, di Luigi VIGLIONE; ANTONELLA, di Giuseppe VIGNOLA; RAFFAELE, di Giuseppe ZAZA.

Sezione Ricambi - GIANCARLO, di Bruno BOLDRINI; CRISTIANO, di Carlo CARPO; FULVIO, di Livio CHERVATIN; SERGIO, di Teresa CAMPAGNA DE PASQUALE; FABRIZIO, di Giancarlo GASPARELLA; GIUSEPPE, di Giovanni TORASSO; MAURIZIO, del geom. Luciano VINCENTI.

S.I.M.A. - SANDRA, di Arnaldo GALVANI; ALDO, di Francesco GHIOTTI; CRISTINA, di Eugenio MAISANI; SIMONETTA, di Giacomo NERVO; ANTONELLA, di Michele PELLINO; GUIDO, di Elio PELISSERO e Caterina Malna.

Stabilimenti di Avigliana - MAURIZIO, di Remo ALA; OSCAR, di Luigi BAUDUCCO; TIZIANA, di Vittorio BONACINO; SANDRO, di Virgilio BRUNATTI; ERMELINDA, di Elio BUGGIO; PAOLA, di Dante CARNINO; MAURIZIO, di Giuseppe LUSIATTI; MARIA, di Aldo PICONE; WALTER, di Elio POGNANTI GROS; LAURA, del p.i. Carlo RAMELO; CINZIA, di Giuseppe VALETTO.

Motori Avio e Velivoli - PAOLA, di Edoardo ACCOSSATO; ALBERTO, di Virgilio ALBERTIN; ROBERTO, di Vincenzo ALPOZZO; MASSIMO, di Giuseppe ABBA; LIDIA, di Francesco ABELE; ENRICO, del dr. Renzo BOCCALATTE; GRAZIELLA, di Ferdinando CRESENZO; GUIDO, del geom. Giuseppe GIANNOTTI e Franca Capelli (Produt. Ausiliari); LUISA, di Sergio GHEDIN; ROSANNA, di Alfredo GIOVANNINI; EUGENIA, di Antonio GALIMI; ROSELLA, di Settimo GOGO; RENATA e ROBERTO, di Aldo MARENGO; MONICA, di Osvaldo MARESCOTTI; GUALTIERO, di Dario OSSOLA; FABRIZIO, di Erminio PENE; FAUSTO, di Giovanni VERDE; ANGELA, di Giuseppe VALIN; PAOLA, di Franco ZANOLLI.

Metalli - PAOLA, di Benito DALLA MOLA. Materiale Ferroviario - ROBERTO, dell'ing. Gianfranco BELLETTI; MARIA GRAZIA, di Francesco LIGUORI; ROSA, di Michele LO DESERTO; SERGIO, di Pietro PARIS.

Ferriere - ELENA, di Renata BELCI PRETTI; GIANNI, di Giuseppe GILLI; ERALDO, di Tarcisio GIOVANNINI; ROBERTA, del p.i. Luciano SCAGLIOTTI; ARIANNA, di Ennio VANNINI.

Costruzioni e Impianti - SILVANA, del geom. Piero BORELLI; LAURA, del geom. Aurelio GIANI; LIVIO, di Candido GIRIVETTO; STEFANIA, di Renato MEDDA; ANDREA, del p.i. Adamo SIMONCINI; LAURA, di Giovanni TUFFANELLI.

Direzione di Roma - FABIO, di Pia CONCARRELLA POSSENTI; EUGENIO, del prof. Danilo PASTORBONI.

Ufficio di Firenze - FRANCESCO, dell'ing. Ugo BERNINI.

Officine di Napoli - MASSIMO, del rag. Sergio TOSCANO.

Officine di Modena - PAOLA, di Fernando BEDOGNI; GINO, di Mario CALZOLARI; DANIELA, di Giuseppe CORNIA; CLAUDIA, di Carlo Alberto CASARI; ROBERTA, del p.i. Alberto CATTANI e Franca Volta; ANGELA, di Angelo FORINI; CRISTINA, di Enzo GOZZI; CORRADO, di Ermanno ORRÌ; ERMES, di Tazio SALA; EUGENIO, di Attilio SIGHINOLFI; DAVIDE, di Benito VACCARI.

NOZZE

Sede Centrale - Virginia BENTIVOGLI con Giorgio CAPRIOLO (Ses. Auto); PIERA GRANDOTTI; dr. Anna Clara FRONGIA; Lucia DELLABERNARDINA; Clementina BORSELLI; Michelangelo MACCARIO; Ornella GUARILE con Orlando MADRISAN; Francesco LOVISOLO; Ada FRASCIONE; Pier Luigi MONZEGGIO; Enzo TAVERNARE; rag. Rita VINAY con p.i. Giuseppe PETTI; Carla Maria DEMARIE; Bruno GUAGLIONE; Maria Giuseppina BANTI; Pier Giorgio SCANAVINO; ing. Giovanni TACCONE; rag. Romano CRAVERI; Alice PELLIZZARI; Giancarlo LANZA; Silvana PIZIO; Renato FRISIERO.

Sezione Automobili - Silvio CONDIO; p.i. Silvano SAVIOLO; Antonio PAGLIASSOTTO; Marco DEMARIE; Franco CECCHIN; Giovanni RISSO; p.i. Cesare RIGOTTI; Claudia MANAVELLA; Gabriella MUSSO; rag. Anna ARONNE; Teresa BAY; Domenico MERLINO; rag. Nicola BASSI; Mario FRANCONE; Carla BOANO; Germana GARUTI; Domenico BOLLINI; Armando CALDARA; Domenico BONELLI; rag. Bruna CARTA.

Renato MASOERO; p.i. Pier Franco GHEZZI; p.i. Paolo GHIONE; Renzo PATRITO; Franco VILLA; Lorenzo CAZZOLA.

Ferriere - Elda AMBROSIO; p.i. Giuseppe BERSISA; Franco GIUSTI; p.i. Piercarlo MAINERO.

Stabili, di Avigliana - PIERA ALLAIS; p.i. Pier Giorgio GAGNOR; p.i. Giovanni GIACOBINO.

S.I.M.A. - Giovanna ALMONDO.

Fonderie e Fucine - Egle ANGOGNA; Giuseppe CANALE.

O.S.A. - Silvana BUSCAGLIA; Ferdinando CAVALLERO; Giuseppe ALENE; Romano PIRAMIDE; Ottavio VALENTE; Sergio MAGLIANO; Roberto BERTONE.

Ricambi - Giovanni CHIAVASSA; Giampiera GIACOMELLI; Aldo MENEGHEL; Giancarlo PENTOLILLO; Gianfranco VASCONI.

Motori Avio e Velivoli - Geom. Gerardo MARSICO; p.i. Ignazio CASASSA MONT; Mario MASSOLI.

Grandi Motori - P.i. Augusto ANTONUCCI; Graziella MAGNI; Anna GIOVINETTI; ing. Giulio ZAPPA.

Materiale Ferroviario - P.i. Giacinto GAUDINO.

Produttori Ausiliari - Luigi SANERO.

Costruzioni e Impianti - Giorgio SOLLI; geom. Giancarlo TESTA.

SPA - Vittorio MALIN; Carla PAGLIERO; Lorenzo GERBINO; Onorato CAVALLI; p.i. Claudio RONCO; Dario CHIARLE.

Prosidea - Vittorina GARETTO.

Filiale di Torino - Lodovico MICHELETTI.

Officine di Modena - Vincenzo AIELLO; Gian Carlo BERNABEI; Giovanni MASELLI; Martino PAGLIA; Romeo SIGNINOLFI.

LUTTI

P.i. Francesco CARNINO (Sede Centrale); Enrico ANTONUCCI; Francesco GROSSO; geom. Teo TRAFELI (Ferriere); Tommaso

VASSAROTTO (Fonderie e Fucine) - Umberto BALLARIN; Domenico BENEDETTO (Sima) - Francesco CASALE (Gestione Fatt. Centrali) - Guido BOSCHERO; Giacomo MASUTTI (Gr. Motori) - Aldo FERRERO (Ses. Auto).

La madre del com.te Giorgio BERTELOTTI; il padre di Luisa BOCCARDI; la madre del p.i. Franco e Cesare SANDIANO; il padre di Secondo TORCHIO; la madre di Pietro ROBELLA; il padre di Angelo SUSA; la madre di Oreste GALEAZZO; il padre di Umberto PADOVAN; il padre di Giulia PACE AMERIO; il padre di Rosa PESCARONA GOLA; la sorella di Ildo BURIZZI; il padre di Tino LUPARIA; il fratello di Attilio BERARDI; il padre di Maria VIROVELLO TEMPORINI; il padre di Elena PISANTI; la madre del p.i. Mario BRACCO; il padre di Dina GALEAZZI; la madre di Teresa FOLLASTRI; il padre di Gino FRACASSO; il padre di Maria MAGNETTI FONTANA; la madre di Michele CARTA (Sede Centrale); il padre dell'ing. Vincenzo MACCHIAVELLO; la madre di Michele BERGERO; la madre di Edoardo BONINO; la madre del rag. Francesco CHIARIACO; il padre del geom. Michele MANFREDI (Ferriere); la madre di Domenico Nina MAINA; la madre di Nicola PECCI (Sima); la madre di Benito RAVAGNAN; la madre di Domenico FRUS (Fonderie e Fucine); la madre di Florina ALOY FIASCHI (Ses. Auto) e Genny BERTONE FIASCHI (Osa); la madre di Michele RECROSIO; il padre di Vittorio LONGO; il padre di Ottorino ZOLA; la madre di Mario VIBERTI; il padre del p.i. Albino PIUMARTA; la madre del p.i. Albino CALDARA; la madre di Romano LANFRANCO; il padre di Giuseppe CAVAGNERO; il padre di Emilio JARRE; il padre di Pierino BOCCA (Ses. Auto); il padre di Maria BOCCU SARTORI BOROTTO (Osa); il padre di Carlo GIROTTI; la madre di Flavio LADETTO (Motori Avio); la moglie di Vasco DOTTI; la madre di Renato SAVOIRARDI; la madre di Gustavo RANDINGHIERI; la madre di Gian Franco GUERRA; la madre di Egidio MALAGOLI; la madre di Francesco TRICHES; la madre di Pierino RIGHI; il padre di Danilo e Ferruccio BERTESI; il padre di Ideo BOCCEDI; il padre di Nicola MEZZADRI (Officine di Modena); il padre di Silvia OBERT FANTIN; il padre del geom. Carlo DUNAND (Grandi Motori); il padre di Franco POVERO (Produt. Ausiliari); la sorella di Giorgio ACQUARONE; la madre di Letizia MARCA (Costruzioni e Impianti); il padre del dr. Carlo ALESSIO; il padre di Renata SIMONETTI (Filiale di Torino).



Sabino Cozzarelli, ex allievo Fiat e figlio del dipendente della Direz. Ricambi Andrea Cozzarelli, presta attualmente servizio militare di leva presso il 2° Rgt. Alpini di Cuneo. Ci ha inviato questa sua fotografia ripresa durante una escursione al Ghiacciaio del Rutor, pregandoci di salutare superiori e colleghi di lavoro. Lo ringraziamo, contraccambiandogli a nome di tutti il più caro ricordo.



Cordiali saluti a superiori ed amici tutti, della Sezione Grandi Motori, da parte dell'ex dipendente Carlo Anninchiardi. Presta attualmente servizio militare di leva in qualità di marinaio silurista. E' imbarcato sul sommergibile «Leonardo da Vinci».

L'Illustrato Fiat gli perviene sempre regolarmente, portandogli notizie della nostra grande famiglia di lavoro: ore interessanti e piacevoli. Lo ringraziamo.



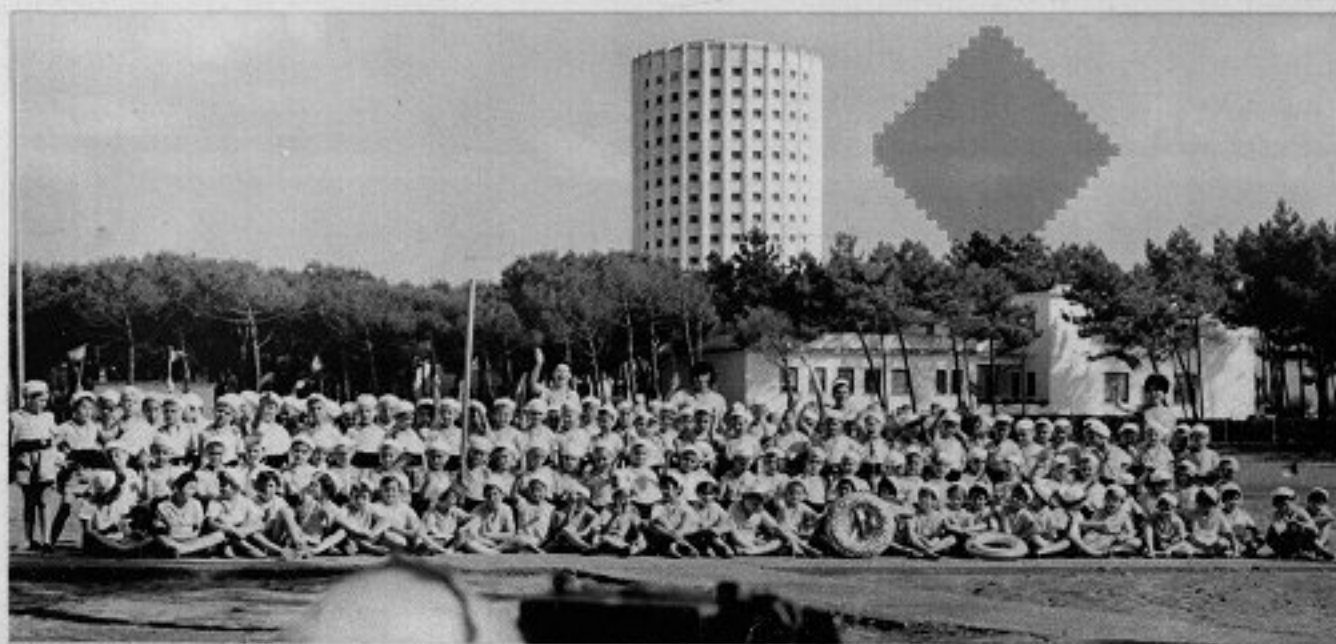
Anziani Fiat della Ses. Auto in gita a Cuneo.



Anziani Fiat della Ses. Fonderie in gita a Farigliano.



A MARINA DI MASSA

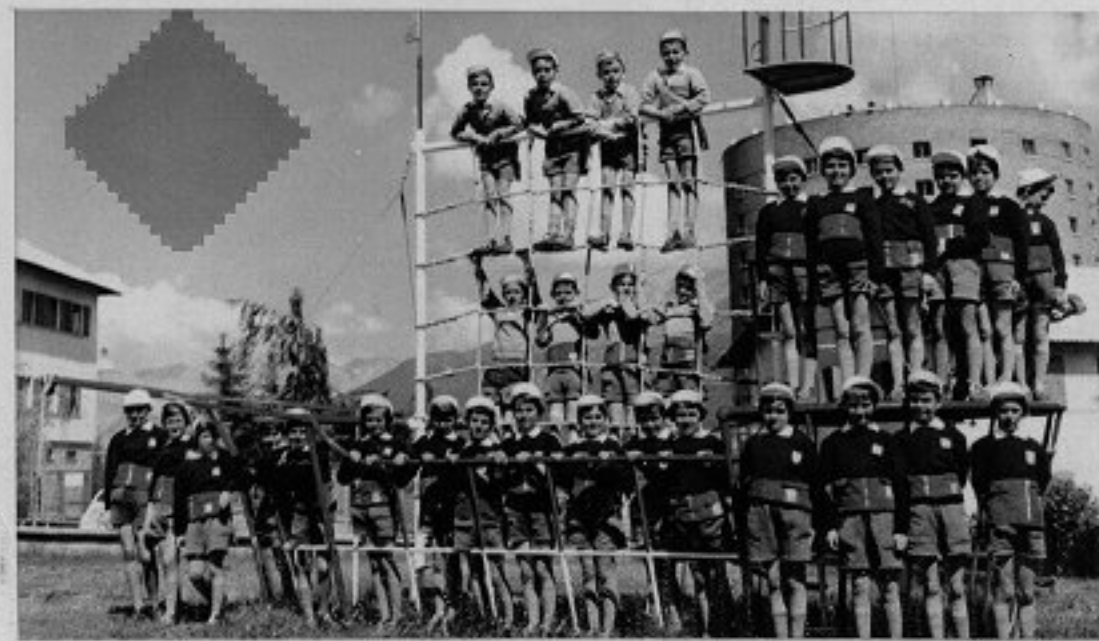




A IGEA MARINA



A SALICE D'ULZIO





"REGULARISMO", CHE PASSIONE!

Si estende come una macchia d'olio tra i milioni di piloti della Penisola - Il C. S. Fiat è presente in tutte le gare di regolarità piemontesi - Il "super regolarista" Palisca e l'"economista" Meregalli - Per le ferie lo slogan è: "Rallies strettamente privati".

In ogni stagione si svolgono in Piemonte da 10 a 15 gare automobilistiche di regolarità; in Italia il numero cresce in proporzione. Le importanti prove classiche nazionali ed internazionali hanno poi luogo in pratica ogni domenica.

La più dolce e consigliabile malattia degli appassionati dell'auto, quella del regolarismo, con la sua complicazione (regolarità più gara al consumo minimo) può dunque estendersi quale una benefica macchia d'olio tra i milioni di piloti della nostra penisola a tutto vantaggio di chi guida (ed anche di chi va a piedi).

I regolaristi, già è stato detto più volte, sono tecnici della guida e della pazienza portata fino a sfiorare la pignoleria. Spaccano il minuto, i centesimi di secondo, il litro di benzina in centilitri, i chilometri in metri e talvolta in centimetri. Per raggiungere tale tecnica devono portare la loro automobile pilotandola senza rischi e con media adeguata. Così già al via raggiungono il più importante traguardo, quello della sicurezza.

Il C. S. Fiat ha una quarantina di propri iscritti che prendono parte attiva a queste competizioni, vera aristocrazia dei numerosissimi appassionati di tutto il gruppo. E' forse la società più compatta in Italia. Nella regione è presente a tutte le gare (fino al 30 giugno complessivamente 123 equipaggi del Fiat hanno disputato 9 prove oltre a quelle sociali conquistando altrettante coppe).

In Piemonte i regolaristi biancorossi sono presenti a tutte le manifestazioni e proprio di recente due di essi sono stati premiati rispettivamente quale primo e terzo classificato nel campionato della regione.

Il super regolarista per il 1963 è «Palisca e famiglia». Da sottolineare «e famiglia», perché Argeo Palisca, dirigente alla Metall, alla domenica, oltre alla moglie, porta in gara uno dei figli con l'incarico di coadiuvarlo nel controllo delle carte, dei cronometri e della segnaletica. Data la difficoltà del compito, non si sa se la gita-competizione costituisca per Palisca junior un premio di buona condotta o un castigo per eccesso di vivacità. La battuta maligna viene naturalmente mormorata a fior di labbra dai rivali del cam-

pione piemontese. In realtà, la famiglia dei regolaristi è soddisfattissima delle gite-rally cui partecipa sempre con buoni piazzamenti.

Il terzo classificato nel campionato piemontese è l'ing. Lorenzo Osella del reparto Fonderie, né va dimenticato il campione uscente ing. Covati, brillante vincitore con la sua 1100 D della Coppa d'oro di Alessandria.

Nelle gare svoltesi in questo principio di stagione si sono affermati inoltre Canfora, primo assoluto con la 600 D nell'Asti-Sanremo e lo stesso delegato del gruppo Guido Galeto, che si è aggiudicata l'autosciatoria di Monte-

moro in 1500 (sugli sci viaggiava il sig. Scanavino). Nella stessa autosciatoria è risultato primo per la parte puramente automobilistica Aldo Bussolino, attardato però in classifica dal coequipier sciatore del quale sportivamente egli tace il nome.

Aldo Bussolino, in coppia con Massoni e gli altri tandem del C. S. Fiat Gaidano-Portigliotti, Morre-Bossola e Meregalli-Bertenasco si sono tutti piazzati al primo o al secondo posto nelle rispettive classiche della Economy Run, svoltesi a metà maggio in tre tappe da Bari a Roma. Nel gruppo degli «economisti» uno degli elementi più interessanti è l'aviatore Enrico Meregalli, il quale nella sua carriera di pilota (d'auto) ha già portato a termine i celebri rallye del Sestriere (secondo assoluto dietro ad Ascari-Villoresi), Liegi-Roma-Liegi, Giro di Corsica e Deutschland Rallye. La pratica ottenuta in simili competizioni gli per-

mette di parlare della disavventura nella Economy Run 1964 conservando una calma invidiabile.

Enrico Meregalli, che gareggiava insieme con Bertenasco, ha perso il primo posto nella classe fino a 1600 per pochi decilitri di benzina consumata in più su una competizione lunga 970 km. La sua Fiat 1500 ha percorso km. 15,035 con un litro mentre quella dei milanesi Sabini-Verdelli (sempre su Fiat 1500) ha percorso km. 15,051 con un litro. Un soffio, un niente di differenza che tuttavia hanno privato il conduttore del C.S. Fiat del successo. Del resto nelle gare di economia gli scarti sono minimi e questo spiega perché la preparazione per simili prove sia tremendamente accurata. Occorrono ore e ore di esperimenti per scegliere l'optimum di velocità per perfezionarsi in una guida che tende ad usare quasi esclusivamente la presa diretta e ad abolire le frenate.

Con Carlo Gaidano, il quale si sta facendo le ossa nelle varie Asti-Sanremo, Novara-Sanremo, Rallye dei Rododendri, e con Aldo Bussolino che si è pure piazzato di recente bene nell'Appennino Toscano e con gli altri regolaristi, Meregalli e compagni preparano di settimana in settimana le competizioni e discutono al lunedì nella sede di via Carlo Alberto di tattiche, tracciando carte che sembrano elaborate da calcolatrici elettroniche.

Il gruppo automobilistico del C.S. Fiat ha svolto pure quest'anno parecchie manifestazioni sociali. Per Pasqua 44 equipaggi sono stati a Chiavari e successivamente si sono avuti i seguenti Rallyes: Boario Terme (50 vetture partecipanti); Bielmonle (107); Raccolte Rododendri ad Ala di Stura (34); Champoluc (103); Svizzera, per l'Esposizione di Losanna (35). Si è disputata pure l'autosciatoria sociale in cui si sono affermati Covati-Calandriello seguiti da Galeto Junior-Davico ed il Trofeo Agnelli che ha visto primi Canfora-Folco della Spa, nella classe fino a 850, e Briccarelli-Donna della Materfer nella categoria oltre 850.

Chiuderà la stagione una gimcana, quale penultima manifestazione collettiva. L'ultima sarà un pranzo festoso privo assolutamente di classifiche sull'Economy per quanto riguarda il consumo delle bevande.

E intanto in questi mesi estivi di week-ends e ferie lo slogan è «Rallies strettamente privati». Non gare ma gite turistiche con la famiglia. In esse, il «capo» potrà mettere in evidenza la abilità acquistata nelle varie competizioni di fronte al più caro dei pubblici, quello della propria moglie e dei propri figli.



CALENDARIO LUGLIO - SETTEMBRE

ALPINISMO-ESCURSIONISMO

11-12 luglio - Monte Velan (mt. 3708) - Val d'Entremont
25-26 luglio - Monte Leone (mt. 3552) - Val Divèdro
5-6 settembre - Rocca Nera (mt. 3177) - Val Varaita
19-20 settembre - Punta d'Arvola (mt. 3255) - Val Formazza

ATLETICA LEGGERA

4-5 luglio - Genova - Riunione Nazionale allievi
5 luglio - Terni - Coppa dell'Industria
3 luglio - Torino - Riunione Regionale maschile
5 luglio - Vercelli - Riunione Regionale femminile
12 luglio - Piacenza - Campionati Italiani juniores femminili (gruppo nord)
12 luglio - Novara - Riunione Regionale allievi
12 luglio - Cuneo - Riunione Regionale maschile
18-19 luglio - Torino - Campionato Piemontese pentathlon femminile
19 luglio - Aosta - Riunione Regionale maschile
25-26 luglio - Saronno - Trofeo Federale maschile (fase interregionale)
2 agosto - Biella - Riunione Nazionale maschile
6 settembre - Sede da destinarsi - Trofeo delle Province (fase provinciale)
13 settembre - Sede da destinarsi - Riunione Regionale maschile
27 settembre - Sede da destinarsi - Campionato Piemontese triathlon allievi
27 settembre - Sede da destinarsi - Riunione Regionale femminile

ATLETICA PESANTE

5 luglio - Torino - II prova Torneo Propaganda regionale sollevamento pesi
12 luglio - Torino - III prova Torneo Propaganda III Serie lotta greco-romana
13 settembre - Torino - IV prova Torneo Propaganda III Serie lotta greco-romana
20 settembre - Torino - III prova Torneo Propaganda regionale sollevamento pesi
27 settembre - Torino - Eliminazione regionale Trofeo Nazionale Propaganda

AUTOMOBILISMO

12 luglio - Colle della Maddalena (Cuneo) - (gita)
20 settembre - X giro Laghi Novaresi - (regolarità nazionale)

BOCCHE

5 luglio - Arquata Scrivia - Gara Nazionale a coppie «A» e «B»
12 luglio - Roma - I giornata Campionato Italiano Società a quadrette «A»
19 luglio - Torino - Gara Nazionale a coppie «A»
26 luglio - Ivrea - II giornata Campionato Italiano Società a quadrette «A»
2 agosto - Ferrara - Torneo Internazionale individuale «A»
5-6 settembre - Novara - Campionato Italiano a coppie «A» - «B» - «C»
13 settembre - Alessandria - III giornata Campionato Italiano Società a quadrette «A»
13 settembre - Saluzzo - Regionale a terne prom.
27 settembre - Torino - IV giornata Campionato Italiano Società a quadrette «A»

GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

Gite di un giorno: tutte le domeniche e festivi

Lugano	L. 1300
Stresa	> 1000
Lago d'Orta	> 950
Como	> 1100
Rapallo	> 1300
Genova	> 1200
Cervinia	> 1080
Oropa	> 1100
Sestriere	> 950
Crissolo	> 950
Ceresole	> 1000
Gressoney	> 950
Champoluc	> 1050
Cesana	> 900
Clavière - Monginevro	> 1050
Cardonèche	> 950

Gite con effettuazione quindicinale

Ginevra	L. 3700
Losanna	> 3700
Champex (Svizzera)	> 1900
Nizza (Francia)	> 2500
Locarno	> 1300
San Remo	> 1500
Alassio	> 1400
Savona	> 1250
Varazze	> 1300
Spotorno	> 1350
Moncenisio	> 1050
Gran S. Bernardo	> 1050
Macugnaga	> 1250
Plan della Mussa	> 950
Pray (13 laghi)	> 1200
Cogne	> 1200
Courmayeur	> 1250
Sauze d'Oulx	> 900

Gite per il periodo delle ferie: dal 9 al 30 agosto

9 agosto (domenica) - Tutte le gite festive	
9 agosto (domenica) - Rimini	L. 3050
9 agosto (domenica) - Cattolica	> 3050
10 agosto (venerdì) - Alassio	> 1300
11 agosto (martedì) - Varazze	> 1100
12 agosto (mercoledì) - Ceresole	> 900
13 agosto (giovedì) - Lugano	> 1250
14 agosto (venerdì) - Gressoney	> 900
15 agosto (sabato) - Tutte le gite festive	
16 agosto (domenica) - Tutte le gite festive	
17 agosto (martedì) - Pray	> 900
18 agosto (martedì) - Como	> 1000
19 agosto (mercoledì) - Cervinia	> 900
20 agosto (giovedì) - Oropa	> 1050
21 agosto (venerdì) - Genova	> 1100
22 agosto (sabato) - San Remo	> 1350
23 agosto (domenica) - Tutte le gite festive	
24 agosto (venerdì) - Courmayeur	> 1150
27 agosto (sabato) - Lugano	> 1250

29 agosto (sabato) - Spotorno - > 1150
30 agosto (domenica) - Tutte le gite festive

Gite di due giorni

Laghi Svizzeri e Italiani - 15-16 agosto - Torino - Arona - Stresa - Locarno - Bellinzona - Lugano - Porlezza - Menaggio - Como - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 12.600
Venezia - 15-16 agosto e 5-6 settembre - Torino - Verona - Mestre - Venezia - Padova - Vicenza - Brescia - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 12.600
Ginevra - 15-16, 18-19 agosto e 5-6 settembre - Torino - Susa - Chambéry - Aix les Bains - Ginevra - Montreux - Traforo Gran S. Bernardo - Aosta - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 12.600
Savola-Vallese - 15-16 agosto - Torino - Aosta - Piccolo S. Bernardo - Mégève - Chamonix - Martigny - Traforo Gran S. Bernardo - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 13.500

Gite di tre giorni

Cinque Terre - 20-22 agosto - Torino - Genova - Rapallo - La Spezia - Monterosso al Mare - Portovenere - Lerici - Parma - Piacenza - Alessandria - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 18.450
Dolomiti - 14-16 agosto e 16-18 agosto - Torino - Bergamo - Passo Tonale - Bolzano - Lago di Misurina - Cortina - Pordoi - Lago di Carezza - Trento - Bassano del Grappa - Vicenza - Verona - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 17.300
Nizza (Costa Azzurra) - 13-15 agosto e 12-14 settembre - Torino - Colle Tenda - Nizza - Montecarlo - Principato di Monaco - Cuneo - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 14.850
St. Moritz (Engadina) - 21-23 agosto - Torino - Monza - Castasegna - Maloja Pass - St. Moritz - Chiavenna - Lecco - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 16.900
Venezia - 13-15 e 23-25 agosto - Torino - Novara - Brescia - Sirmione - Desenzano - Venezia - Padova - Vicenza - Verona - Brescia - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 17.600
Ginevra - 14-16 e 27-29 agosto - Torino - Moncenisio - Aix les Bains - Ginevra - Losanna - Montreux - Gran S. Bernardo - Aosta - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 17.600

Gite di quattro giorni

Interlaken-Jungfrau - 15-18 agosto - Torino - Traforo Gran S. Bernardo - Aigle - Friburgo - Berna - Lucerna - Interlaken - Grimsel Pass - Briga - Domodossola - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 21.900
Dolomiti e Grossglockner - 15-18 agosto - Torino - Verona - Trento - Innsbruck - Dobbiaco - Bressanone - S. Martino di Castrozza - Pieve di Cadore - Bassano - Vicenza - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 27.900
Foresta Nera - Cascate del Reno - 13-16 agosto - Torino - Traforo Gran S. Bernardo - Aigle - Basilea - Baden Baden - Stoccarda - Sciaffusa - Zurigo - Andermatt - Lugano - Varese - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 23.300
Jugoslavia - 13-16 agosto - Torino - Verona - Mestre - Trieste - Fiume - Postumia - Lubiana - Treviso - Udine - Vicenza - Brescia - Bergamo - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 25.650
Isola d'Elba - 13-16 agosto e 10-13 settembre - Torino - Genova - La Spezia - Livorno - Piombino - Portoferrato - Piombino - Pisa - Bologna - Piacenza - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 24.300

Gite di cinque giorni

Parigi - 13-17 settembre - Torino - Digione - Parigi e ritorno (con soggiorno completo in albergo) - L. 35.100
Svizzera pittoresca - 12-16 agosto e 30 agosto - 3 settembre - Torino - Interlaken - Zurigo - Sciaffusa - Berna - Losanna - Montreux - Gran S. Bernardo - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 35.100
Le Cinque Nazioni - 15-19 agosto - Torino - Coira - S. Gallo - St. Moritz - Vaduz - Lindau - Monaco - Innsbruck - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 39.600

Gite di sei giorni

Sardegna - 18-23 agosto - Torino - Genova - Alghero - Sassari - Nuoro - Olbia - Tempio Pausania - Genova - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 46.800
Vienna - 26 settembre - 1 ottobre - Torino - Milano - Venezia - Tarvisio - Vienna - Graz - Venezia - Verona - Milano - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 43.200
Castelli di Francia - 11-16 agosto e 13-18 settembre - Torino - Losanna - Basilea - Parigi - Fontainebleau - Digione - Lione - Grenoble - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 45.450
Strasburgo - Colonia - 2-7 e 15-20 agosto - Torino - Traforo Gran S. Bernardo - Montreux - Basilea - Baden Baden - Colonia - Strasburgo - Digione - Moncenisio - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 48.150

Gite di otto giorni

Costa Brava - 21-30 agosto e 13-20 settembre - Torino - Avignone - Girona - Barcellona - Tossa del Mar - Marsiglia - Nizza - Cuneo - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 61.200
Austria - 9-16 agosto e 6-13 settembre - Torino - Brescia - Trento - Brennero - Linz - Vienna - Graz - Villaco - Pordenone - Verona - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 57.150
Amburgo - Francoforte - 15-22 agosto e 13-20 settembre - Torino - Gran S. Bernardo - Basilea - Colonia - Düsseldorf - Amburgo - Francoforte - Ginevra - Annecy - Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 61.200
Sicilia - 30 agosto - 6 settembre - Torino - Napoli - Palermo - Monreale - Segesta - Agrigento - Siracusa - Catania - Taormina - Messina - Cefalù - Palermo - Napoli -

I CINQUANT'ANNI DELLA «GIOVANE MONTAGNA»



La «Giovane Montagna», che conta oltre 2000 soci tra cui centinaia di dipendenti Fiat, ha cinquant'anni. Le celebrazioni del mezzo secolo si sono aperte domenica 28 giugno presso il Centro Sportivo e Culturale Fiat di corso Moncalieri con i discorsi commemorativi tenuti dal Presidente dell'organizzazione ing. Luigi Ravelli, direttore della Sezione Costruzioni e Impianti Fiat, e dal Sindaco di Arona Sen. Avv. Carlo Torelli. La «Giovane Montagna» invita tutti a conoscere meglio le nostre Alpi. Il 22 luglio saranno effettuate dalle sue dodici sezioni numerose scalate alpine di gruppo. Sempre nel quadro del cinquantenario verranno inoltre realizzati numerosi bivacchi e rifugi d'alta quota.

Torino (con soggiorno completo in albergo) - L. 61.200

Gite di dieci giorni

Palma di Maiorca - Barcellona - partenze: 5, 12, 19, 26 luglio - 2, 9, 16, 23, 30 agosto e 6 settembre - (con soggiorno completo in albergo) - L. 80.500
Benelux - partenze: 4, 16 luglio - 1, 8, 15, 29 agosto e 12 settembre - (con soggiorno completo in albergo) - L. 85.500
Crociere - Soggiorno (SAVET)
Crociere settimanali con m.m. «Anna C.» (12.000 ton.) attraverso il Mediterraneo (Genova - Bastia - Cannes - Barcellona - Palma di Maiorca - Tunisi - Palermo - Napoli), in partenza da Genova tutti i giovedì, a partire dal 25 giugno sino all'8 ottobre, a quote ridotte speciali (da L. 65.000 a L. 100.000).
Possibilità di soggiorni di una o più settimane nei porti sopracitati a quote particolari.
Per informazioni e prenotazioni rivolgersi alla SAVET - via Bruno Buozzi 10 - Torino.

GRANDI ITINERARI EUROPEI (SAVET)

in treno e nave
Londra in 7 giorni - partenze 27-7, 3-8, 10-8, 17-8, 24-8 - L. 75.000
Bruxelles e Londra in 10 giorni - partenze 5-7, 12-7, 19-7, 26-7, 2-8, 9-8, 16-8, 30-8, 13-9, 20-9 - L. 103.000
Londra e Parigi in 13 giorni - partenze 12-7, 26-7, 9-8, 23-8 - L. 130.000
Londra-Parigi-Nizza in 15 giorni - partenze 5-7, 19-7, 2-8, 16-8, 30-8, 13-9 - L. 150.000
Londra e Scozia in 14 giorni - partenze 6-7, 20-7, 3-8, 17-8 - L. 180.000
Palma di Maiorca e Barcellona in 10 giorni - partenze 5-7, 12-7, 19-7, 26-7, 2-8, 9-8, 16-8, 23-8, 30-8 - L. 82.000
Palma di Maiorca in 17 giorni - partenze 5-7, 12-7, 19-7, 26-7, 2-8, 9-8, 16-8, 23-8, 30-8 - L. 120.000
Germania-Svizzera-Austria in 9 giorni - partenze 11-7, 25-7, 1-8, 8-8, 22-8, 5-9 - L. 72.000
Europa del Nord in 11 giorni - partenze 26-7, 9-8 - L. 122.000
Olanda in 6 giorni - partenze 13-7, 27-7, 3-8, 10-8, 13-8, 24-8, 7-9, 21-9 - L. 55.000

TROFEO AGNELLI

CALENDARIO

24-25 luglio - lotta greco-romana
settembre - 2° prova atletica leggera
settembre - pesca.

CLASSIFICA T. A. (dopo le gare di automobilismo, nuoto, tamburello, foto, tiro al piattello e bocce)

SERIE A

1. Automobili	punti 65
2. Ferriere	> 63
3. Spa	> 56,5
4. Grandi Motori	> 32

SERIE B

1. Fonderie	punti 62,5
2. Osa	> 61,5
3. Sima	> 41,5
4. Sede Centrale	> 31

SERIE C

1. Materfer	punti 61,5
2. Ausiliarie	> 51
3. Ricambi	> 48,5
4. Avio	> 41

Grecia in 10 giorni - partenze 4-7, 1-8, 15-8, 29-8, 12-9 - L. 110.000
Crociere-Soggiorno a Rodi in 11 giorni - partenze 15-7, 27-7, 19-8, 31-8 - L. 125.000
Grecia-Cipro-Israel in 11 giorni - partenze 15-7, 27-7, 19-8, 31-8 - L. 140.000
Capitali Nordiche in 10 giorni - partenze 13-7, 27-7, 10-8 - L. 135.000
Fiordi e Bergen in 13 giorni - partenze 13-7, 27-7, 10-8 - L. 185.000
Finlandia-Svezia-Norvegia-Danimarca in 13 giorni - partenze 13-7, 27-7, 10-8 - L. 220.000

Le prenotazioni per tali gite si accettano esclusivamente presso la biglietteria del C.S.R.C. (via Carlo Alberto 50), e sono riservate agli iscritti al C.S.R.C., in regola con il tesseramento per l'anno in corso, almeno 15 giorni prima della data di partenza con versamento del 50% della quota stabilita.

MOTOSCOOTERISMO

5 luglio - Raduno nazionale a Barge
11-12 luglio - Raduno internazionale a Nizza (Francia)
26 luglio - Raduno internazionale «Madonnina dei Centauri» ad Alessandria
15-16 agosto - Raduno nazionale al Monte Grappa

NUOTO

2-3 luglio - Torino - 1° prova Campionato di Società di categoria.
9-10 luglio - Torino - 1° prova Campionato di Società assoluti.
16-17 luglio - Torino - 2° prova Campionato di Società di categoria.
18-19 luglio - San Remo - Incontro Internazionale Italia-Spagna-Gran Bretagna.
23-24 luglio - Torino - 2° prova Campionato di Società assoluti.
15-16 agosto - Incontro Internazionale Olanda-Italia.
27-28 agosto - Torino - 3° prova Campionato di Società di categoria.
29-30 agosto - Incontro Internazionale Francia-Italia.
5-6 settembre - Incontro Internazionale Italia-Jugoslavia.

NOTIZIE IN BREVE

ATLETICA LEGGERA

Nel mese di giugno si sono svolti, oltre alle numerose gare regionali, i Campionati Italiani Assoluti che hanno, ancora una volta, dimostrato il valore degli atleti del C.S. Fiat. Hanno conquistato il titolo di «Campione d'Italia» Carlo Lievore (lancio del giavellotto) e Giovanni Cornacchia (mt. 110 Hs.).

Nella classifica per Società il C.S. Fiat è al primo posto assoluto.

Inoltre si sono disputati a Bologna, il 13 e 14 giugno, i Campionati Italiani juniores che hanno visto la superba vittoria di Luigi Vallet, nei metri 200, e della staffetta 4x100 formata da Vallet, Roscio, Squassina, Remino.

ATLETICA PESANTE

I lottatori del C.S. Fiat hanno riportato una brillante vittoria nei Campionati Italiani Assoluti di lotta greco-romana, svoltasi a Modena nei giorni 23 e 29 giugno, imponendo la loro classe e superiorità tecnica. Si sono aggiudicati il titolo individuale: nei pesi mosca Armando Tonnicchia (Ferriere), nei pesi medio-massimi Adelmo Bulgarelli (Auto), nei pesi massimi Giuseppe Marucci (Filiale di Bologna).
Nella graduatoria per Società il C.S. Fiat si trova al primo posto con 27 punti, seguito dal C.A. Bologna (p. 10), C.A. Faenza e G.S. Fiamma Oro (p. 5).

BOCCHE

Continua l'attività dei boccisti del C.S. Fiat, i quali si sono imposti, a Ferrara, il 21 giugno, nella gara nazionale a quadrette «Bocce d'Oro», per merito di Val, Macocco, Quirico,

Motto. Inoltre la quadretta formata da Maccoco, Quirico, Braggia, Motto ha ottenuto un brillante secondo posto nel « Gran Premio di Belcour » a Lione.

RISULTATI GARE SEZIONALI:

Automobili

- 25 aprile - fuori Torino - Magazz. Infiamm. Off. 1 - 1. Ferrero-Scappini
9 maggio - Campo Agnelli - Serv. Mat. Ausiliari - 1. Vitali-Giordanengo
9 maggio - Campo Agnelli - SMES Off. 34-35 - 1. Fazzini-Gilli
16 maggio - Campo Agnelli - Serv. Imp. e Sistemaz. - 1. Zeppegno-Gerbi
16 maggio - fuori Torino - Serv. Metodi Carroz. - 1. Dessanti-Macco Martino F.
17 maggio - Campo Agnelli - Serv. Costruz. Sperim. - 1. Bianco-Fiano
17 maggio - Campo Agnelli - Off. 2 Sussid. Meccan. - 1. Rosso-Isabelle
23 maggio - Campo Agnelli - Serv. Contab. Prod. e Gener. - 1. Magistrello-Daffara
24 maggio - fuori Torino - Off. Produz. Off. 20 - 1. Gariboldi-Isola
28 maggio - Campo Agnelli - Off. 3 - 1. Alloatti-Accossato
28 maggio - Campo Agnelli - Off. 18 - 1. Migliore-Becchio
28 maggio - fuori Torino - Centrale Telefonica - 1. Balossino-Micheli-Crespo
31 maggio - Campo Agnelli - Off. 12 - 1. Torchio-De Gregorio
31 maggio - Campo Agnelli - Off. 11 - 1. Villani-Baiotto
2 giugno - Campo Agnelli - Off. 10 - 1. Bergia-Varetto
13 giugno - Campo Agnelli - Serv. Acquisti - 1. Giani-Marcelli

Avio

- 7 maggio - Campo Agnelli - Sez. Motori Avio - 1. Truccone-Gino
9 maggio - fuori Torino - Vel. Serv. Mano d'opera - 1. Bruschi-Giardin
16 maggio - Campo Agnelli - Off. 1 Veliv. - 1. Tuninetti-Serra
16 maggio - Campo Vittoria - Off. 2 Veliv. - 1. Cavallo-Bairo
23 maggio - Campo Vittoria - Sez. Velivoli - 1. Rainero-Castellano-Marino
28 maggio - fuori Torino - Off. 1 Sez. Motori Avio - 1. Grilbaudo-Serra
28 maggio - fuori Torino - Serv. Generali Sez. Motori - 1. Bolla-Bernardo
6 giugno - fuori Torino - Off. Impianti Sez. Motori - 1. Ferrarotti-Prandi
6 giugno - fuori Torino - Off. Mater. Prod. Sez. Motori - 1. Ostorero-Santiano
7 giugno - fuori Torino - Servizi Impianti Sez. Mot. Avio - 1. Toso-Fontana
10 giugno - fuori Torino - Coord. Prod. Sez. Velivoli - 1. Liberati-Maglionia
13 giugno - fuori Torino - Serv. Mano d'op. Sez. Motori - 1. Lavesio-Ferrero

Ferriere

- 24 maggio - Campo Vittoria - Sezionale - 1. Dabbene B.-Dabbene M.

Fonderie

- 10 maggio - fuori Torino - Magazzino Modelli - 1. Morlondo-Pola-Lozupone
16 maggio - fuori Torino - Fattorini - 1. Festa-Nizza
16 maggio - fuori Torino - Serv. Mano d'opera - 1. D'Arrigo-Turco
17 maggio - fuori Torino - Off. Autotrasp. Carmagnola - 1. Ariando-Demichella
17 maggio - fuori Torino - Off. Manutenz. Carmagnola - 1. Trucco-Bellis A.
24 maggio - Campo Agnelli - Sezionale - 1. Perlo-Sesia-Flandra
24 maggio - fuori Torino - Collaudo Arrivi Rep. 59 - 1. Porta-Vendramin
28 maggio - fuori Torino - Vigili del fuoco Carmagnola - 1. Moiso-Molineris
30 maggio - fuori Torino - Rep. 49 Collaudo off. 4 - 1. Savino-Emanuelli
21 giugno - fuori Torino - Fonderia Torino-Carmagnola - 1. Porta-Musso

Grandi Motori

- 10 maggio - Campo Vittoria - Sezionale - 1. Bosso-Culos-Garino
10 maggio - fuori Torino - Rep. Trasporti - 1. Monzeglio-Cane
23 maggio - Campo Vittoria - Rep. Sala prove - 1. Tibaldi-Nebbia
24 maggio - fuori Torino - Rep. « P » - 1. Macario-Demarie
24 maggio - fuori Torino - Repp. A-E - 1. Alice-Dassetto
24 maggio - fuori Torino - Rep. B/S Tubisti - 1. Culos-Croce
28 maggio - fuori Torino - Ricambi - 1. Fassiano-Bellino
31 maggio - fuori Torino - Manutenzione - 1. Riscaldina-Gobetti
7 giugno - Campo Vittoria - Gruppo Anziani - 1. Monaco-Bonadè-Rubin Valetto
14 giugno - fuori Torino - Rep. Calderai - 1. Carletti-Fiorio
14 giugno - fuori Torino - Rep. H/6/11 - 1. Giordano-Ovio
21 giugno - fuori Torino - Rep. C. Tempera - 1. De Paoli-Barbero
21 giugno - fuori Torino - Rep. Collaudo - 1. De Paoli-Parigi
21 giugno - fuori Torino - Serv. Sperim. Motori - 1. Arina-Barbaro

Materiale Ferroviario

- 24 maggio - Campo Agnelli - Gruppo Anziani - 1. Galli-Ronco

O.S.A.

- 14 giugno - Campo Agnelli - Sezionale - 1. Morinelli-Caciotto
14 giugno - fuori Torino - Serv. Amministr. - 1. Dagna rag. Giorgio
14 giugno - fuori Torino - Collaudo Funzion. - 1. Cerino-Sallusto

Produzioni Ausiliarie

- 24 maggio - Campo Agnelli - Sezionale - 1. Fasano-Baravalle

Sede Centrale

- 9 maggio - Campo Agnelli - Dipartim. Norme e Pubblic. - 1. Cerutti-Filipello

S.I.M.A.

- 31 maggio - Campo Vittoria - Sezionale - 1. Gerbaudo-Pilotto.

CACCIA E TIRO

In base ai risultati conseguiti nelle 4 gare interne, svoltesi nei mesi scorsi, sono risultati vincitori: per la categoria tiratori il Sig. Merlo Savio (Grandi Motori) con punti 58; per la categoria allievi il Sig. Villavecchia Roberto (Off. Sussidiarie) con punti 39.

CICLISMO

I ciclisti del C.S. Fiat hanno riportato nel mese di giugno, oltre a numerose vittorie nel campo regionale, un ottimo piazzamento nella gara internazionale a tappe « Nice-Matin », per merito di Bodrero.

CINEAMATORI

La giuria del 2° Concorso Cineamatoriale tra dipendenti Fiat, riunitasi le sere del 13, 19 e 20 maggio, ha assegnato i seguenti premi: Coppa Centro Culturale Fiat a Pierfrancesco Montinaro (Ferriere), a Ettore Francesia (Grandi Motori), ad Alessandro Pizzolato (Auto), a Giacomo Almo (Produz. Ausiliari), a Emilio Di Marco (Velivoli); Coppa Germano a Osvaldo Bonardi; Coppa Carrone alla Sig.ra Maria Grazia Torretta e la Targa De Petro a Pierfrancesco Montinaro, per i migliori film presentati.

La premiazione e la proiezione dei lavori vincenti hanno avuto luogo la sera del 25 maggio, nella sede di via Carlo Alberto.

MOTOCICLISMO

Nei mesi di maggio e giugno i motociclisti del C.S. Fiat si sono imposti in quattro importanti raduni: in quello internazionale di Aosta ed in quelli nazionali di Rho, Azzate e Luerna S. Giovanni, aggiudicandosi in tutti il primo posto assoluto.



ATTIVITÀ DI UN SEMESTRE

Assai promettenti sono state le attività svolte dall'Associazione ex Allievi Fiat durante il primo semestre 1964: attività culturali, ricreative, arte e sport, manifestazioni collettive varie.

In pieno svolgimento già durante i mesi invernali, i corsi di lingue estere (francese, inglese e tedesco), appositamente predisposti e curati dall'AexA, si sono protratti fino a maggio, come pure il corso di Oleodinamica svolto dal socio Ezio Tarasco. Di vivo interesse il ciclo di conferenze tenuto dal Presidente degli ex Allievi anziani Cav. Mario Tronville e avente temi di carattere tecnico: dal funzionamento del sistema meccanografico IBM al principio delle macchine con comando a nastro.

Organizzate, nel corso del semestre, visite a stabilimenti extra-cittadini e alla Fiera di Milano.

Numerosa la partecipazione dei soci alle gite ai campi sciistici e nella gara di slalom tenuta al Sestriere. Si sono classificati nell'ordine i signori Giovanni Negro, Alfredo Ungher, Leonardo Schenone, Erman-

no Salsa, Gian Carlo Ferrero Varsino, Claudio Cassol, Mario Mina, Giorgio Driusi, Bruno Sclafet, Franco Fogliazzo, Ezio Gaffoglio, P. Carlo Amprino ed altri 32 concorrenti.

La gara di bocce, che ha avuto luogo il 17 maggio sul Campo di corso Unione Sovietica, ha dato modo ai tecnici di sfoggiare la loro abilità nelle misurazioni di punti strenuamente contesi. Si sono classificati nell'ordine i signori Villa, Campanini, Teggi, Boalino, Ondolo, Cav. Nozzoli, Spagnolini, Pistone, Trivero, Barile, Cambrano, Oberti, Cravolatti, Lazzero Succo, Da Col, Grosso, Del Monte ed altri 43 partecipanti.

Regolarmente hanno avuto luogo in sede i ritrovi quindicinali di proiezioni cinematografiche, alternate dai trattenimenti mu-

Verneuli « Affari di Stato », rappresentata nel teatro del Collegio San Giuseppe. Lo spettacolo è stato piacevole ed il folto pubblico ha dimostrato di gradirlo con ripetuti applausi anche a scena aperta. La compagnia filodrammatica ha affrontato le difficoltà del testo brillante con molto impegno e ritmo sempre sciolto e vivace. Regia intelligente, pronta a cogliere soprattutto i mutamenti psicologici del personaggio che rovesciano, secondo un procedimento tipico di molto teatro americano, il proprio modo di sentire in virtù di una rivelazione sentimentale, cioè l'irruzione nella trama di un elemento nuovo: in questo caso l'avvenenza fisica, lo spirito, l'iniziativa di una donna che nella prima parte della commedia ha ruolo marginale, rappresentando un carattere chiuso umile



Il G.A.D. della Associazione ex Allievi Fiat nella commedia « Affari di Stato » di Louis Verneuli.

sicali con orchestra composta da volontari soci.

Sempre in funzione in sede i giochi di sala, con gare di Scopa, Tarocchi, Boccette e Ping-pong. Alle gare di Scopa si sono classificati nell'ordine i signori Manlio Cravolatti, Franco Valentini, Martino Castagnero, Luigi Tarantino, Danilo Gallarato, Giovanni Tarasco, Cav. Giovanni Cerutti, Luigi Grandis. Alle gare di Tarocchi i signori Cav. Colombo, Cav. Uff. Bertone, Masprone, Aloy, Cav. Armandi, Cravolatti.

La Biblioteca ha distribuito in lettura ai soci numerosi scelti volumi.

Applauditissima la Filodrammatica dell'AexA con la commedia di Louis

frustrato, e poi si rivela protagonista bella spiritosa intelligente. La parte di Irene Elliot era affidata alla signora Mariangela Boglione, che ha caratterizzato con verosimiglianza le due personalità, puntualizzando sfumature raffinate. Accanto a lei hanno ben figurato Franco Giustetto (Filippo Russel), Bruna Savi Tomassone (Costanza Russel), Luciano Buzzola (Giorgio Henderson), Riccardo Mignatta (Byron Winkler). La regia era di Aldo Mellano. Scenografia di Francesco Boglione.

Per le prossime ferie, l'AexA ha organizzato per i soci un corso di sci estivo ed ha favorito la partecipazione ad una crociera nel Mediterraneo con la motonave « Anna C ».



CORDOBA (Argentina) - La squadra di calcio della Fiat Concord, Sezione utensileria, ha vinto per ben tre volte su quattro il campionato interno che vede impegnate ogni anno numerose compagnie sezionali. Nella fotografia: i calciatori Toledo, Jarez, Cavallini, Gigena, Bergero, Arendagno, Caeres, Marasca, Biagioli, Pellegrina, l'allenatore Picco, l'istruttore Lasuardi e il massaggiatore.

Il « tutto bianco » rappresenta la tendenza novità della moda « stile solenne ». Abiti, tailleur, camicette, pantaloni, casacche sono stati creati in lino o in gabardina di cotone bianco « zucchero ». Durante le vacanze estive il bianco dominerà quindi nell'abbigliamento dal mattino alla sera. La formula gonna a piegioni e camicetta offre interpretazioni sportive con accostamenti di tessuti nuovi. Si è notata la gabardina di cotone per la gonna ed il velo o il « plumetis » per la blusa di taglio chemisier. L'abito bianco, che ricorda i modelli favoriti dalle debuttanti, avrà un piccolo colletto arrotondato, le maniche lunghe, i polsini a volant ed una cintura di capretto bianco, decisamente sportiva.

Cotone con righe lucide in rilievo, picché a motivi « nido d'ape » od a « squame », twill con sottili righe diagonali e mussola di cotone sono i tessuti favoriti per gli abiti da pomeriggio. La linea dritta è quella che più si adatta a questi modelli dal colletto formato da un volant piegettato o da collarete vaporose che valorizzano l'abbronzatura della scollatura e del volto. Una variante al « tutto bianco » è offerta dal cotone nero a pois bianchi, a righe od a piccoli quadri bianchi e neri con cui si otterranno gonne, pantaloni o shorts da portare con una camicetta bian-



Maquillage per l'estate « Fiori di Campo » lanciato da Pierre Robert a Parigi. I colori tenui e soffici armonizzeranno particolarmente con il bianco. Cappello di Jean Barthel.

ca e la cintura di cuoio giallo o turchese. La semplicità di questi completi viene sottolineata da accessori stile « sport ». Vedremo scarpe di tela tipo « tennis », scarpine di cotone « fantasia » con suola di corda, sandali con solido tacco di cuoio e borse di cotone lavato all'uncinetto. Nel campo maglieria molti nuovi risultati i tailleur in filo di Scozia lavorato all'uncinetto; le camicette di lana leggera lavorate a coste avranno il colletto alto e la scollatura all'americana e saranno scelte preferibilmente in bianco o bleu marine. Le più abili potranno prepa-



Casacca per il mare in piqué Legier. Modello Enzo in esclusiva per André.

LE RUBRICHE VARIE

CONSIGLI DEL MEDICO

I MEDICINALI DEVONO ESSERE PRESI E NON SOLO ASSAGGIATI

Può essere comprensibile che chi abbia una sofferenza speri di trovare il rimedio che nel giro di poche ore lo sani: si tratta di una umana e giustificata aspirazione! Ma purtroppo un simile rimedio nella realtà non esiste, se non raramente.

Si può far cessare una colica, una nevralgia, un disturbo intestinale ecc., ma è ben difficile che si possa guarire una malattia in brevissimo tempo.

Un qualsiasi farmaco perché possa svolgere la sua azione deve poter agire per un certo periodo di tempo.

Vi sono poi dei farmaci che devono essere somministrati per un lungo periodo di tempo prima di fare sentire la loro favorevole azione.

Accade sovente che il cosiddetto « paziente » invece di essere veramente paziente, presto si impazientisce; e così trascuri di continuare la cura, o peggio, la sostituisce con

altre, e poi con altre ancora, senza mai portarle a termine una.

E non è difficile, in tempi di mutualità, convincere il medico curante a farsi cambiare preparato, se a questo si attribuiscono disturbi più o meno reali.

Capita di visitare degli ammalati che nel giro di qualche settimana hanno già provato tutta, o quasi tutta, la gamma dei preparati farmaceutici ingeriti alla sua malattia: di un farmaco hanno preso tre o quattro compresse, dell'altro hanno fatto qualche iniezione, e così via; sicché hanno già l'armadio pieno di prodotti farmaceutici non utilizzati e ormai non utilizzabili.

Ma non è tanto l'inutile spreco del medicinale (che tuttavia in regime di mutualità pesa anche sul salario del lavoratore), quanto il danno che può derivarne per la salute.

Il farmaco, di qualunque tipo esso sia, è sempre una sostanza estranea, da cui l'organismo prima di tutto deve difendersi. Già da questa prima reazione possono derivare dei disturbi che comunque sono generalmente tollerabili, giacché ogni preparato del commercio è stato già ampiamente sperimentato e

controllato. Poi non vi è farmaco che, accanto alle sue specifiche e talora efficacissime proprietà terapeutiche, non abbia un qualche effetto secondario più o meno sopportabile.

Basta ricordarsi che anche gli antibiotici, che pur tante vite hanno salvate, possono dare dei disturbi.

Perciò, quando si ricorre all'aiuto del farmaco, si deve avere la piena fiducia nel rimedio, si deve continuare a prenderlo fino a che esso possa esplicare la sua piena azione terapeutica e bisogna saper sopportare gli eventuali effetti indesiderati, fino a che essi rientrino nei limiti previsti.

Il giudizio sulla reale efficacia terapeutica del farmaco deve essere dato solo quando si è raggiunto nel tempo un dosaggio sufficiente; i risultati che possono attendersi a distanza di tempo sono generalmente più sostanziali. Spesso si dimenticano i benefici reali, mentre si sopravvalutano gli eventuali molesti effetti secondari.

Questo grave errore può portare ad un dannoso ritardo della sperata guarigione.

Dott. Enzo

PER IL FILATELISTA

NOVITÀ DEL MESE

Italia

Per celebrare il 150° Anniversario della costituzione dell'Arma dei Carabinieri è stata emessa una serie di francobolli da L. 30 e L. 70. La vignetta del francobollo da L. 30 rappresenta un gruppo di carabinieri in alta uniforme, mentre sul valore da L. 70 è riprodotto il quadro « La carica di Pastrengo » del pittore De Albertis.



In data 16 giugno è stata emessa una serie di francobolli per celebrare il IV Centenario della morte

di Michelangelo. Tale serie è composta di 5 valori (L. 10, 25, 30, 40, 150). Tali francobolli riproducono un ritratto di Michelangelo, il Profeta Isaia, la Sibilla Delica, il Profeta Geremia ed il Profeta Gioele.

S. Marino

Il 25 giugno è stata emessa una serie per le Olimpiadi di Tokio di 10 valori e due francobolli (L. 30 e 70) per commemorare l'Esposizione « Verso Tokio ». Su tutti i suddetti francobolli sono riprodotti atleti delle varie specialità sportive.

I francobolli di cui sopra sono in corso di distribuzione ai filatelisti prenotati.

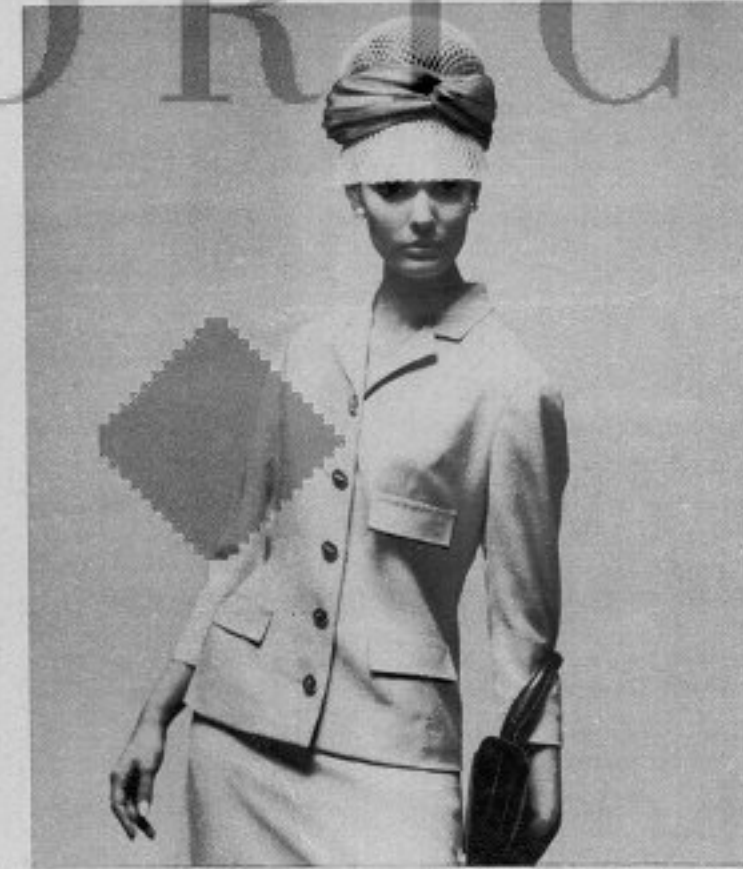
L'ANGOLO DEL FOTOGRAFO

Rassegna annuale di fotografie artistiche.

Si avvertono tutti i dipendenti Fiat appassionati di fotografia che nella prima quindicina di ottobre p.v. verrà allestita, nel Salone di esposizione in via Carlo Alberto, la Rassegna annuale di fotografie artistiche in bianco e nero e colori.

Contemporaneamente avrà luogo la serata sociale di proiezioni del fotografo.

Gli interessati possono ritirare gli « entri-form » con le modalità di partecipazione presso la Sede del Gruppo Fotografici Fiat, in via Carlo Alberto 59, nei giorni feriali dalle 21 alle 23 ed il sabato dalle 15 alle 19.



Un tailleur classico di Hermès in tela di seta pura. Risvolti sul taschino e sulle tasche. Bottoni di metallo dorato.

GIOCHI

PROBLEMA DI SCACCHI N. 97

Inedito di E. Defourny

Nero 9



Bianco 11

Il Bianco muove e dà matto in 2 mosse.

Inviare la soluzione a Ing. E. Defourny, presso « Illustrato Fiat », Corso Marconi 10, Torino, entro 20 giorni dalla data di questo « Illustrato ». Fra i solutori saranno sorteggiati premi.

CRUCIVERBA



ORIZZONTALI

1. Lacrime da... rettile acquatico africano - 10. Fu commissionata a Verdi per le feste indette all'apertura del Canale di Suez - 11. Celebri quelle di Michelangelo - 13. Tessono infaticabilmente tele d'insidia - 16. Gelsa - 17. Dossò di sabbia portata dal vento - 18. Opera idraulica - 20. Le parti estreme dell'esercito - 21. Fibra tessile - 23. La fine della vita - 24. Forma di energia di movimento posseduta dagli atomi e dalle molecole dei corpi - 25. Una estremità della zampa - 26. Il focolare caro ai nostri nonni - 27. Fiume d'Ucraina - 28. Ruderì - 29. In Sicilia - 30. Non lo fa l'abito - 31. Presso i Romani così si chiamavano le anime dei morti - 32. Sciolto nei movimenti - 33. Se ne lavò le mani - 34. Preposizione - 35. Quello pubblico è un ramo dell'amministrazione che presiede alla gestione e custodia dei valori di proprietà collettiva - 36. Sostanza detergente - 37. Società per la Pubblicità in Italia.

VERTICALI

1. La si forma nelle ascensioni alpinistiche - 2. L'ammiraglio italiano che comandò in seconda la spedizione del duca degli Abruzzi al Polo Nord - 3. Stato dell'Asia Orientale - 4. Quelle barbare sono di Carducci - 5. Particella... generosa - 6. Inizia la figura dell'ipallage - 7. Centro turistico... agro - 8. Il re degli animali - 9. Recipiente di pelle animale - 12. Africa Orientale - 14. Quella « magna » è destinata a riunioni accademiche - 15. Un serpente - 18. Il colletto che può essere staccato dalla camicia - 19. Luogo dove si giudica - 21. Veste di tela bianca - 22. Vanità e frivola - 24. Inforcatura del pantaloni - 25. Forbito, accurato - 26. Solidi geometrici anche... gelati - 27. Uno dei quattro semi delle carte da gioco napoletane - 28. Malattia cutanea pruriginosa - 29. Danza rapida, a passi saltati, in due tempi - 30. Granoturco - 31. Signorina inglese - 33. Pescara - 35. Pronome personale.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE

SOLUZIONE PROBLEMA N. 96

1-B CgA-e3 - min pe2-e3, matto

Premiati
Problema
N. 96

Cipriano Gabriele - Sez. Ferriere.

Crescio Attilio - Sede Centrale.

Sampò Giovanni - Sez. Ferriere.

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E CONTRASTO DI RASSEGNA

DIREZIONE: STAMPA E PROPAGANDA FIAT

Torino, Corso Marconi, 10

(Distribuzione gratuita)

Anteprima presso il Tribunale di Torino

in data 7-12-51 - Roma, Emico Defourny

Stampato il 25 luglio 1954

Rosario Caporali & C. Torino - Via Villar, 2

PRINTED IN ITALY



(Foto Fiat)

ESTATE 1964 ALLA COLONIA FIAT MARINA DI MASSA