

ILLUSTRATO FIAT

Anno XII - n. 5

PERIODICO MENSILE

31 Maggio 1964
(15 Giugno)



STAMPA AZIENDALE EUROPEA

IL CONGRESSO INTERNAZIONALE DELLA "FEIEA" A TORINO

Oltre 400 rappresentanti della Stampa aziendale d'Europa, di 13 nazioni, hanno partecipato al Congresso internazionale FEIEA (« The Federation of European Industrial Editor's Association ») ai primi di giugno. Questo Congresso sta ad attestare la crescente importanza assunta dalla Stampa aziendale, che è sempre più strumento utile di informazione e di collaborazione nel mondo del lavoro moderno. Si pubblicano in Europa più di 2000 giornali d'azienda, ed anche in Italia lo sviluppo di questo giornalismo è in continuo incremento. Lo rappresenta l'Associazione Stampa Aziendale italiana (Torino), presieduta dal Prof. Silvio Golzio, segretario il Dr. Salvati, la quale ha organizzato alla perfezione questo Congresso internazionale facendo onore alla ospitalità torinese. Il lavoro organizzativo del Salvati e dei suoi collaboratori è stato magnifico.

I precedenti Congressi FEIEA si tennero a Parigi, Londra, Copenaghen, L'Aja, Vienna; e per la prima volta, questo VI Congresso, in Torino, dove la stampa aziendale italiana ha avuto il piacere d'incontrare colleghi eminenti dell'Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Olanda, Norvegia, Svezia, Svizzera. Un'assise imponente per numero di persone, personalità cospicue, discussioni proficue.

La introduzione del Prof. Golzio al Congresso, presenti le Autorità cittadine, è stata di concisa eloquenza. Il Gr. Uff. Giuseppe Ceccarelli, presidente internazionale della FEIEA, portando ai Congressisti il saluto della Federazione, ha detto tra altro: « In questi sedici anni, dal 1948 al 1964, abbiamo stabilito conoscenze sempre più rafforzate, si sono svolti lavori congressuali al fine comune di esaminare alla luce di nuove esperienze i mezzi migliori e più efficaci per contribuire a diffondere un genere di stampa ispirata, naturalmente, a fini particolari, ma anche aperta a cognizioni ed a considerazioni esterne. Torino è una delle più industriali città europee, dove la stampa aziendale italiana ebbe in passato i suoi promettenti inizi, perfezionati via via nel corso degli anni con tangibile risultato e con sicure garanzie per l'avvenire ».

M. René Arnaud, segretario generale del CIFE e personalità di prestigio europeo, ha pronunciato una prolusione di alta dottrina e di ricca esperienza; tra le numerose relazioni italiane e straniere si sono distinte quelle del Prof. Antonio Miotto dell'Università di Milano sul tema « la stampa aziendale nella prospettiva psicologica » e quella del Dr. Paolo Polese della « Pirelli », che ha sintetizzato nel suo « sguardo all'Italia » l'essenziale della vita economica-sociale della nazione italiana; una sintesi molto apprezzata dal pubblico cosmopolita del Congresso.

Un Congresso ben riuscito, impor-



TORINO - La riunione dei dirigenti dei giornali aziendali italiani, presieduta dal prof. Silvio Golzio.



CONCORSO PACCES 1963 - I premiati della Fiat: Carlo Maffiotti e Antonio Picchi

tante, svoltosi in un'atmosfera di viva cordialità e di utili conoscenze. L'Unione Industriale è stata larga di signorile ospitalità, l'Istituto bancario San Paolo ha ospitato nella sua splendida sede la Mostra della Stampa Aziendale; il Sindaco di Torino, Ing. Anselmetti, Cavaliere del Lavoro, ha ricevuto i Congressisti a Palazzo Madama; aziende enti associazioni hanno cooperato al successo della manifestazione che è valsa ad inserire più che mai la stampa aziendale italiana nel circuito internazionale special-

mente europeo. Perché se i problemi tecnici del giornale di azienda richiedono cure sempre più assidue, la finalità della stampa aziendale va sentita oltre le mura della fabbrica, oltre la informazione aziendale e le illustrazioni del lavoro comune e della vita familiare, per contribuire alla formazione in tutti i lavoratori di una sempre più consapevole coscienza internazionale dei compiti, dei doveri e dei diritti del lavoro. Europa, anzitutto, dev'essere il segno tendenziale degli sviluppi anche della stampa aziendale.

La Fiat ha largamente partecipato al Congresso FEIEA. « *Illustrato Fiat* » è tra i maggiori e più significativi periodici della stampa aziendale europea; va oltre le 170.000 copie mensili. I Congressisti hanno visitato la Mirafiori e molti di essi sono andati in gita al Gran San Bernardo.

Assegnati i Premi Paccès 1963. Abbiamo applaudito, tra i premiati, due della Fiat: i signori Antonio Picchi (Grandi Motori) e Carlo Maffiotti (Sede Centrale).

CONCORSI A PREMI

PREMIO PACCES 1964

« *Illustrato Fiat* » parteciperà al Concorso Premio Paccès, indetto dalla Associazione Stampa Aziendale Italiana, portando alla giuria del Concorso scritti, fotografie o disegni originali di dipendenti Fiat (impiegati e operai, non dirigenti) pubblicati sul nostro giornale durante l'annata in corso.

Sollecitiamo i nostri lettori dipendenti Fiat a mandarci quel che di meglio essi ritengono pubblicabile sull'« *Illustrato* ». Non cosette futili, frutto di ambizioni letterarie, ma scritti consistenti, vivi, che denotino sempre conoscenza e sensibilità di problemi interessanti: del lavoro, della cultura, della tecnica, della vita familiare e sociale. Anche relazioni di viaggi, ricordi, esperienze personali.

Tanti sono gli impiegati e gli operai che hanno cultura, idee, immaginazione e che si esprimono con linguaggio semplice ed efficace. A loro si rivolge essenzialmente il Concorso, che intende appunto premiare chi nel mondo del lavoro si distingue anche con la penna, la matita o la macchina fotografica.

Indirizzare a « *Illustrato Fiat* » - Concorso Paccès - corso Marconi 10, Torino, indicando con chiarezza il proprio nome, cognome, qualifica come dipendente Fiat, domicilio.

La Direzione del giornale sceglierà e pubblicherà quegli scritti o illustrazioni che essa ritenga insindacabilmente accettabili e idonei a concorrere. Il materiale non pubblicato non si restituisce.

La « *Gazzetta per i Lavoratori* » — settimanale di assistenza sociale di fabbrica della Confederazione Generale dell'Industria — ha istituito anche per il 1964 borse di studio e concorsi vari con cospicui premi. Concorsi letterari ed artistici (pittura, scultura, disegni in bianco e nero); premi agli alpinisti (alpinismo e sci-alpinismo); un concorso tra gli anziani (operai e impiegati), occupati da almeno 35 anni presso la stessa azienda. Tema di questo concorso: « La mia esperienza di lavoratore anziano di fronte alle nuove tecniche introdotte nella mia fabbrica ».

Quanti vogliono partecipare all'uno o all'altro di questi concorsi della « *Gazzetta per i Lavoratori* » devono indirizzarsi al giornale (Roma, piazza Madonna di Loreto 21), richiedendo tutte le modalità necessarie.

PREMIO MAZZALI

Il Premio « Guido Mazzali », istituito per iniziativa della rivista « *L'Ufficio Moderno* », è destinato al pubblicitista che durante l'anno si sia particolarmente distinto come direttore o redattore di una pubblicazione aziendale (house organ) o di categoria; come autore di testi per una campagna pubblicitaria; come ideatore e realizzatore di una campagna di Pubbliche Relazioni per Aziende private, Aziende

pubbliche o pubbliche Amministrazioni.

Le segnalazioni di nominativi ritenuti meritevoli devono essere inviate alla Segreteria del Premio (Milano, v.le Cassala 59) entro il 31 ottobre 1964.

Il Premio « Mazzali » è costituito da una grande medaglia d'oro che viene assegnata entro il mese di dicembre di ogni anno. Presidente della Giuria l'on. prof. Roberto Tremelloni.

QUANTE COSE DA VEDERE VISITANDO UN'AZIENDA INDUSTRIALE

La rivista «Le Stagioni», edita dall'Istituto bancario San Paolo di Torino, ha pubblicato la conferenza tenuta all'IPSOA (Istituto Post-Universitario per lo studio dell'Organizzazione Aziendale) dell'ing. Paolo Ragazzi, Direttore della Divisione Fiat Veicoli industriali e Trattori. La conferenza è intitolata «Come si visita un'azienda» e pur sottintendendo la Fiat, non nominata, è d'interesse generale. Ne riproduciamo questi passi concernenti il «processo tecnologico».

Poiché si può fabbricare qualsiasi prodotto in diversi modi, una delle osservazioni da farsi, e importantissima, visitando uno stabilimento industriale, è quella che appura se viene seguito un processo tecnologico corretto e il più economico possibile per il prodotto che deve eseguire. Il visitatore deve chiedersi: ha lo stabilimento un processo tecnologico antiquato, costoso, oppure moderno, superiore a quello che ho io nel mio stabilimento? Che cosa vi è di meglio in questo processo tecnologico? Quali sono i mezzi salienti che permettono di ridurre il mio costo di produzione? L'esame del processo tecnologico si associa all'esame del macchinario. Lo stabilimento che si visita ha macchinario moderno o no? Che percentuale di macchinario moderno vi è rispetto all'intera massa del macchinario dello stabilimento? I macchinari hanno superato già l'età concessa per gli ammortamenti normali, ammortamenti che variano naturalmente a seconda della intensità con cui il macchinario è sfruttato?

Si calcola per esempio che una macchina impiegata nella produzione automobilistica, dopo cinque anni deve essere ammortizzata. Perché? Perché dopo cinque anni si presume che il tipo subisca varianti tali da far considerare superate le macchine speciali ormai logorate e non più atte a dare la precisione richiesta. Nella siderurgia si calcola che i macchinari durino da dieci a quindici anni; nell'industria tessile operano ancora egregiamente delle cardé, dei fusi di età rispettabile. Tutto è quindi in funzione del prodotto e in funzione della capacità che ha la macchina di dare ancora un risultato economico.

Insieme al macchinario, naturalmente, bisogna notare tutti gli impianti interni. Sono proporzionati? Come sono i mezzi di trasporto? Il materiale viene messo per terra? Viene collocato su piattaforma? Viene sistemato su mezzi di trasporto tali che consentano un risparmio di manodopera? Quanto pesa il materiale? Quante tonnellate al giorno sono da trasportare in stabilimento? Quale è l'ammontare di produzione? Cos'è il materiale greggio che entra? Tutti i mezzi sono proporzionati, oppure capita di vedere manovali che girano con un piccolo pezzettino sottobraccio e fanno chilometri per portare un chilo di materiale?

Visti gli impianti, bisogna poi considerare l'organizzazione strutturale dell'azienda. Esaminando una delle aziende più complesse, una delle aziende che hanno tutti i servizi sviluppati, noi troviamo anzitutto un servizio di progettazione, cioè un gruppo di persone che debbono progettare il prodotto. E' bene allora che chi visita si domandi: l'entità di questo gruppo di progettazione è in accordo con la complessità del prodotto finale? Il gruppo progetta in proprio oppure traduce disegni su

licenza? Se progetta in proprio, come si articola per sperimentare i nuovi prodotti? Ha un ufficio di ricerche? Come si appoggia a queste ricerche? Ha dei laboratori per l'esame dei materiali?

Dal settore progettuale, si passa al settore produttivo. Questo settore produttivo, come è articolato? Come è composto? Abbiamo di solito una parte che predispose il lavoro, ed una parte esecutiva che guida gli operai, che dà loro il lavoro. Come viene affidato questo lavoro? Vi è un ufficio disposizioni che esamina prima come deve essere ripartito tra i vari comparti dell'azienda, o la ripartizione viene lasciata all'arbitrio di chi è nell'officina, direttamente a contatto dell'operaio? In altre parole, nel programmare un determinato particolare, prima di affidarlo allo stabilimento, vi è un ufficio disposizioni che lo esamina, ne stabilisce il peso, la natura e la forma del greggio, ne calcola preventivamente il costo, sceglie le attrezzature, consegna le disposizioni scritte al capo dell'organo che le eseguirà? Vengono calcolati i tempi preventivi e quindi i costi preventivi? Viene fatto un carico di lavoro sulle macchine? Chi dirige l'azienda dal lato produttivo sa quanto lavoro ha nei vari reparti? Per quante ore una macchina è caricata al giorno?

Di primaria importanza, visitando uno stabilimento, studiare non solo le macchine, ma anzitutto gli operai, il fattore umano del lavoro, il settore personale dell'azienda.

Circa i costi, questo è un argomento a carattere piuttosto riservato sul quale è ben difficile avere nel corso di una visita dati precisi. Però una delle cose osservabili è se l'azienda lavora controllando bene i costi. Ha dei costi predefiniti? Cioè si sa già in anticipo quanto un dato pezzo dovrebbe costare? E' rilevato a posteriori il costo di questo pezzo? Esiste un servizio che dica: «questo pezzo costa 10 lire o ne costa 9 o ne costa 11»? Come funziona questo servizio? Come è fatta questa rilevazione dei costi? Io cito sempre come esempio l'episodio cui assistetti visitando un'azienda negli Stati Uniti. Il direttore mi accompagnava, tutti erano gentili, mi stavano illustrando tutto quanto chiedevo; ad un tratto arrivò un foglio per il direttore e questi andò via immediatamente e con lui gli altri. Era capitato che il costo, in quel mentre, era salito di qualche centesimo. L'azienda aveva messo tutti in agitazione: bisognava verificare subito che cosa era successo giacché il costo doveva rimanere quello che era.

Tutto il comparto della contabilità di produzione è del massimo interesse. Per esempio: quanto è il costo orario medio dell'operaio e l'ammontare delle spese generali, e come sono ripartite? Quanto è l'ammortamento degli impianti e come sono ripartiti questi ammortamenti? Visitando una azienda vi trovate di fronte a operai attentissimi che hanno bisogno di pochi elogi, ma spesso notate una quantità enorme di materiali con interessi passivi fortissimi. Non è entrato nel concetto di molte aziende la necessità di accelerare il giro di questo materiale.

L'altro settore da osservare è quello commerciale. Come è articolato il settore delle vendite, come è l'organizzazione? Quanto costa la vendita rispetto al prodotto? Ecco un argomento importantissimo, specie da noi dove i costi di vendita sono talvolta, per cause diverse, troppo elevati.

TARGHE ALTE



NOVARA - Consegna della targa «NO 104.000» alla prima 850 immatricolata nella provincia.



NAPOLI - La targa «NA 300.000» è stata recentemente assegnata ad una Fiat 2300 «station wagon» fornita dalla Filiale al quotidiano «Il Mattino». Alla simpatica cerimonia di consegna hanno presenziato il Ministro dei Trasporti sen. Jervolino, S. Em. il Cardinale Castaldo, il Prefetto Bilancia, il presidente dell'A.C.I. Conte Tommaso Leonetti ed altre autorità cittadine.



FORLÌ - Nella sede dell'Automobile Club locale, presenti le autorità cittadine, è avvenuta la cerimonia di consegna della targa «Fo 100.000» assegnata ad una Fiat 500 D venduta dalla Commissionaria V. Antolini Ossi all'A.C.



SASSARI - La targa «SS 20.000» è stata assegnata ad una Fiat 600 D. Alla cerimonia della consegna hanno presenziato il Sindaco di Sassari, il presidente dell'A.C. e numerose autorità locali.



GINEVRA - Il primo trasporto merci Torino-Ginevra attraverso la Galleria del Gran San Bernardo è stato inaugurato da quattro furgoni 1100 T del «Servizio urgente ricambi originali Fiat». Nella fotografia: gli automezzi all'arrivo, davanti alla sede della «Fiat Suisse».



LA FIAT ALLA FIERA DEL MEDITERRANEO

Quest'anno la Fiat ha partecipato alla Fiera di Palermo (23 maggio - 8 giugno) allestendo nel proprio bel padiglione una mostra intitolata: « progresso tecnico e tecnologico delle produzioni motoristiche ». Modernissime apparecchiature funzionanti hanno vivamente interessato il pubblico palermitano. Grande successo del film Cinefiat 850 proiettato nel padiglione. Il Cardinale

Ruffini ed il Ministro on. Mattarella, ossequiati dalla Direzione Stampa Fiat e dal Direttore della Filiale Dr. Bizzarri, si sono compiuti dell'apporto Fiat alla Fiera; anche il Presidente dell'Assemblea Regionale Siciliana on. Lanza ed il v. Presidente on. Colajanni si sono particolarmente interessati, visitando il padiglione, alle produzioni Fiat.



HEILBRONN - La mostra Fiat « terra mare cielo » allestita per la « Ausstellung des Unterlandes », svoltasi in maggio ad Heilbronn, ha avuto il più lusinghiero successo. Oltre 340.000 visitatori. Nella fotografia: il Ministro dell'Agricoltura della regione del Baden-Württemberg, S. E. Eugen Leibfried, ed il Sindaco di Heilbronn Paul Meyle alla mostra Fiat.



CASABLANCA (Marocco) - Alla Fiera Internazionale di Casablanca, S. M. il Re Hassan II, accompagnato dal Ministro italiano per il Commercio Estero on. Bernardo Mattarella e da numeroso seguito, si è compiuto di visitare lo stand di prodotti Fiat allestito a cura della nostra Concessionaria « Afric-Auto ». Le Autorità sono state ricevute ed ossequiate sullo stand da Mr. Triplano, presidente delegato della Concessionaria.



GIAPPONE - Alla Mostra collettiva italiana organizzata dall'Istituto del Commercio Estero per la Fiera internazionale di Osaka la Fiat ha ben figurato con un'ampia rassegna di vetture e trattori; grandi diapositive luminose a colori hanno illustrato stabilimenti, impianti e prodotti nelle varie applicazioni. Il pubblico è affluito numeroso e molto interessato a tutto il settore espositivo Fiat.



LIPSIÀ - Un settore del grande stand Fiat vetture e trattori alla Fiera di Lipsia.



RHODESIA DEL SUD - Lo stand di vetture Fiat alla IV Fiera Internazionale di Bulawayo. Allestimento a cura della nostra affiliazione «Incar (Pvt) Ltd.» di Salisbury.



HOUSTON (Texas) - Il modellino della centrale elettrica di Chivasso, esposto alla Mostra delle turbine a gas a Houston. La centrale elettrica di Chivasso è azionata da turbina a gas Fiat TG 3090, della potenza di 37-42 MW. Lo sfondo dello stand illustra tre tipiche applicazioni delle turbine a gas Fiat: installazioni per impianti mobili su carri ferroviari, all'interno di centrale ed all'aperto. (Foto Ing. Locatelli)



SHERMAN OAKS (California) - Interesse alla Fiat 1500 spider, esposta alla Mostra dell'automobile ed alla Settimana della moda internazionale presso la Bullock's Fashion Square: in ogni manifestazione di auto e moda le vetture Fiat si impongono per la loro classe ed eleganza. (Foto Vanguard, Hollywood).



MELBOURNE (Australia) - Lo stand di vetture Fiat allestito dalla nostra Concessionaria «Willcastle Pty. Ltd.» al Salone internazionale dell'Automobile.

Torino ha ospitato dal 31 maggio al 7 giugno il Salone internazionale dell'Aeronautica. Presidente l'ing. Giovanni Nasi. Vi hanno partecipato oltre 300 espositori appartenenti a 12 Nazioni. Nel grande stand al Salone, la Fiat Aviazione ha presentato una rassegna imponente del suo ciclo completo di produzione — dalla progettazione al collaudo — di motori, aerei, elettronica. In altro settore la Fiat ha esposto attrezzature e mezzi aeroportuali: sgombrarive, elevatori, gru a cesto, allestiti su gruppi, e veicoli di normale produzione. Nel quadro del Salone dell'Aeronautica, sempre affollatissimo, si sono svolti il Giro aereo dei Castelli piemontesi, organizzato dall'Aero Club di Torino presieduto dal Dott. Giovanni Agnelli, ed una grandiosa « Festa dell'Aria » a Caselle. Duecentomila persone hanno ammirato le emozionanti esibizioni dei velivoli ed i virtuosismi dei piloti, tra cui bravissimi quelli della Pattuglia acrobatica italiana con i Fiat « G 91 P.A.N. ».

Su Torino, culla dell'Aeronautica italiana, anche numerosi raduni, congressi, manifestazioni e cerimonie hanno attirato l'attenzione internazionale. Convenuti a Torino i Presidenti nazionali delle Associazioni aeronautiche della Riserva dei Paesi della NATO ed i Superstiti della Coppa Schneider. Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale Aldo Remondino, ha consegnato al Prof. Valletta la targa ricordo degli Aviatori d'Italia alla Fiat, recante l'emblema della Pattuglia acrobatica italiana: significativo riconoscimento del contributo dato dalla Fiat, fin dalle origini, allo sviluppo ed al prestigio della nostra Aviazione. Al Presidente della Fiat, all'ing. Bono e al Prof. Gabrielli sono inoltre stati consegnati dal Generale della Squadra aerea della Riserva e presidente della Associazione Nazionale Arma Aeronautica Aldo Urbani i distintivi di Socio benemerito.

La « Settimana dell'Aria » a Torino si è conclusa con la consegna alla nostra città — da parte dei pionieri dell'aviazione e di una folta delegazione di ex piloti — di un cippo eretto sul luogo dove un tempo era il campo d'aviazione di Mirafiori, la prima e principale fucina dell'Aeronautica in Italia. Nel corso della cerimonia il Sindaco Ing. Anselmetti ha esaltato la tradizione aviatoria di Torino. Inaugurato anche, con solenne cerimonia, alla quale intervennero autorità e personalità cittadine, il Mausoleo dei Caduti dell'Aeronautica.



S. E. il Generale Remondino consegna al Prof. Valletta la targa ricordo degli Aviatori d'Italia alla Fiat.



Inaugurazione del Mausoleo dei Caduti dell'Aeronautica.



Il Cippo eretto a Mirafiori.



Lo stand Fiat al Salone internazionale dell'Aeronautica.

IL FILM DEL "G 91"

"biografia di un aereo"

1° premio assoluto alla Rassegna nazionale del film industriale a Bologna.

A Bologna ha avuto luogo, dal 9 al 12 giugno, la 4° Rassegna del film industriale italiano. Presentati 55 films. Vittoriosissimo il film Fiat « biografia di un aereo », fatto dalla Fiat e con la collaborazione di Giannarelli e Nelli per il Salone Aeronautico a Torino: ha conquistato il 1° posto assoluto, ha vinto il primo premio. Questo riconoscimento da parte di una giuria autorevole suggella il successo avuto subito dal documentario a Torino. « Magnifiche immagini e impegno dei registi nel rappresentare con semplicità nuove tecniche di ricerca e di produzione », hanno scritto i giornali.

Applauditissimo anche il nostro Cinefiat della 850, che ha vinto la Coppa Associazione Commerciali perché « efficace esempio di illustrazione di un nuovo prodotto, progettazione sperimentazione e collaudo ».



CASELLE - Sfrecciano i Fiat G 91 P.A.N. della Pattuglia acrobatica italiana.

(Foto Fiat)

SERENI NEI CIELI SERENI

Con questo titolo Mario Palmieri, agente della « Air Transport Association » e titolare di agenzie di viaggio in Valle d'Aosta, ha tenuto al Rotary Club di Aosta una interessante conferenza sulla aviazione civile, conferenza che abbiamo letta nella rivista rotariana « Realtà Nuova ».

« La storia del nostro secolo — si domanda il conferenziere — da che cosa è caratterizzata? Dalle Human Relations o dall'automazione? Dalla bomba « H » o dalla Brigitte Bardot? Dall'uranio, dai voli interplanetari o dalla Coca-Cola? E' più probabile che venga ricordata per aver ideato la più grande rete stradale esistente al mondo priva di pavimentazione: parlo delle strade del cielo, le velocissime azzurre strade, che si possono percorrere in tutte le dimensioni, incrociare in tutti i sensi, moltiplicare all'infinito. Con l'avvento dell'aereo sono bastati pochissimi anni per trasformare le abitudini del nostro mondo e non par vero che solo 25 anni fa iniziavano i primi, incerti, avventurosi servizi aerei quasi regolari tra l'Europa e gli Stati Uniti. Allora il passeggero dell'aerolinea era, se non un privilegiato, certamente un isolato temerario. Ma oggi, nel 1964, circa 130 milioni di individui, vale a dire 1.300.000 passeggeri-chilometro, sorvolano rapidi e sicuri i luoghi più lontani, i paesi meno conosciuti, le zone più misteriose di questo ormai troppo piccolo mondo, dal quale con i voli interplanetari si tenta già di evadere.

« L'aviazione civile è in fase sempre cre-

scende. Si costruiscono aeroporti su tutto il globo, in cima alle montagne e rubando spazio al mare; tra il più alto ed il più basso corre una differenza di ben 4085 metri di altitudine: il più alto è quello di La Paz nelle Ande Boliviane, a quota 4080, dove si distribuiscono le maschere di ossigeno ai passeggeri che sbarcano dalle cabine pressurizzate alla quota fissa di 1500 metri, ed il più basso è quello di Schiphol, in Olanda, dove i passeggeri possono vedere i piroscafi che navigano a 5 metri sopra il livello della pista. L'ostile freddo silenzio delle zone polari è ormai infranto quotidianamente dal frastuono dei reattori; l'Oceano Glaciale, di cui l'Unione Sovietica e gli Stati Uniti sono due popoli rivieraschi, va popolandosi di stazioni radar, di stazioni meteorologiche, di posti di osservazione ed intorno ad essi sorgono villaggi ed agglomerati. Non passerà molto tempo che queste acque diventeranno un mare interno, una specie di Mediterraneo con il conto della temperatura alla rovescia. Un importantissimo aeroporto che collega l'America e l'Europa con l'Estremo Oriente, Anchorage, nell'Alaska, è ormai l'avamposto di un futuro centro di sviluppo urbano.

« In verità gli uomini si sono liberati dalla servitù del tempo e ne hanno perso la misura del computo. Non è questa una frase fatta. Quando si pensi che i passeggeri di un moderno Jet, che voli da Ovest verso Est intorno alla terra, vedranno sorgere il sole per ben tre volte in sole 48 ore, e coloro che effettueranno il volo in senso inverso vedranno una sola, unica alba in due giorni di viaggio, allora si è costretti a concludere che il tempo ed i chilometri non hanno più lo stesso senso di una volta ».

Paura di volare?... Ma tutto sta a vincere l'apprensione del primo volo. Oggi si computano a circa 150.000 i voli giornalieri delle compagnie aeree occidentali sulle loro linee regolari, il che vuol dire 6250 voli all'ora, 104 voli al minuto, 5 voli ogni 3 secondi. Si obietta che in qualche caso i viaggi aerei, specie se brevi, hanno il grave difetto della perdita di tempo e del fastidio del lungo tragitto sino all'aeroporto. Spesso il gioco, dicono, non vale la candela. « In qualche caso può essere vero, ma è già ormai in fase sperimentale il nuovo Jet, che si alzerà ed atterrerà verticalmente con la semplice rotazione dei quattro reattori sui loro assi: basteranno le piazze periferiche per imbarcarci... ».

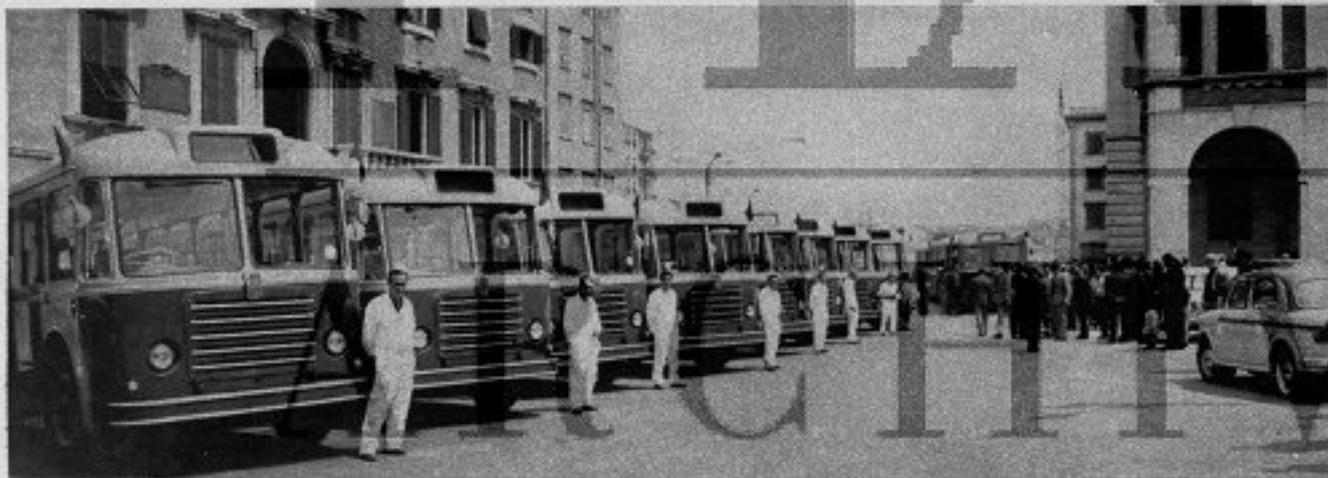
Inoltre il conferenziere descrive il possente enorme Boeing Intercontinentale americano. Anzitutto la sua grandezza: tra il muso e la coda corre una distanza maggiore di quella coperta in volo dai fratelli Wright nell'exploit di Kittewark, in deriva di direzione è più alta di una casa di tre piani: ha una apertura d'ali per cui non sarebbe possibile posarlo in una piazza di almeno 50 metri di lato; la potenza dei suoi quattro reattori solleva agevolmente i suoi 141.000 chili sino a 13.000 metri d'altitudine, carica 190 passeggeri alla volta. Il Boeing riesce a trasvolare per 20 volte in un mese l'oceano, contro le due traversate di un transatlantico. La sua velocità di crociera è di circa 950 chilometri all'ora, il che vuol dire che è vicina a quella del suono; vola da New York a Parigi in meno di 7 ore, da Parigi a Rio de Janeiro in 11, a Tokio in 16 ore e 40 minuti. Il suo raggio d'azione di 8.000 chilometri gli permette di effettuare senza scalo la distanza Roma-Caracas.

Ogni pneumatico delle 10 ruote di un Boeing non costa meno di una piccola utilitaria (circa 600.000 lire) e deve essere sostituito dopo almeno 40 atterraggi, se non prima. Ed il carburante? Per riempire i serbatoi posti nelle ali occorrono quasi novantamila litri di kerosene. Con il carburante contenuto in questi serbatoi delle ali si potrebbe fare il pieno ad almeno 2.500 automobili di media cilindrata.

Il conferenziere ci dice infine le sue sensazioni di viaggio sul Boeing Intercontinentale: « Viaggiamo sereni nei cieli sereni. Dal mio oblò posso quasi vedere la curvatura della terra, abbracciare in un solo sguardo montagne, pianure, mari dai baleni d'argento... Vien sera. Dall'altezza dei diecimila metri osservo il manto della notte stendersi sulla terra sotto di me prima ancora che l'oscurità raggiunga l'aereo; poi entriamo lentamente, anche noi, nel buio. Fuori le stelle brillano, fisse, senza tremolii, stupendamente luminose. Signore e signori, stiamo per atterrare. Si prega di non fumare e di allacciare le cinture di sicurezza. Grazie... La voce morbida della hostess risuona dolcemente nell'atmosfera ovattata della cabina. Al posto di pilotaggio, alla estrema prua del bolide d'acciaio, che sta divorando la notte, il comandante sarà intento alle manovre d'atterraggio. Scruto attraverso i finestrini le mille luci che mi vengono incontro. Ai miei piedi risplende la città e tinge il cielo di una aureola fosforescente. Ormai vicine le piste tracciano scintillanti arabeschi, gialli, rossi, bianchi, blu, che si intrecciano sui nastri scuri dell'asfalto. E l'aereo, come una immensa farfalla notturna, irresistibilmente attratta da tante luci, scivola sul nastro nero e si posa dolcemente ».



PADOVA - Lotto di vetture Fiat 500 D, fornite recentemente dalla Filiale al locale Automobile Club per il nuovo servizio « Cessione in uso autovetture ai soci A.C.I. ».



LIVORNO - Autobus Fiat 411 forniti dalla Filiale all'ATAM, Azienda Trasporti Autofluviali Municipali di Livorno



MOGADISCIO - Fornitura di un lotto di vetture 2300 « lusso » commissionate dal Governo Somalo. Alla consegna hanno presenziato il direttore dell'Autoparco Civile, autorità somale ed il reggente la « Fiat Somalia » dr. Piantini.



HAIFA (Israele) - Il taxi modello 1500 B, versione Francis Lombardi, del signor Sullman Abu Akel. In otto mesi ha percorso oltre 107.000 chilometri, effettuando servizio sul percorso Haifa - Tel Aviv, con piena soddisfazione del suo proprietario. (Foto Maruffi)



« SERVIZIO TAXI » - La Filiale di Milano ha attrezzato questo speciale furgoncino « 690 » per l'assistenza Fiat ai tassisti milanesi. Un mezzo e un servizio bene apprezzati.

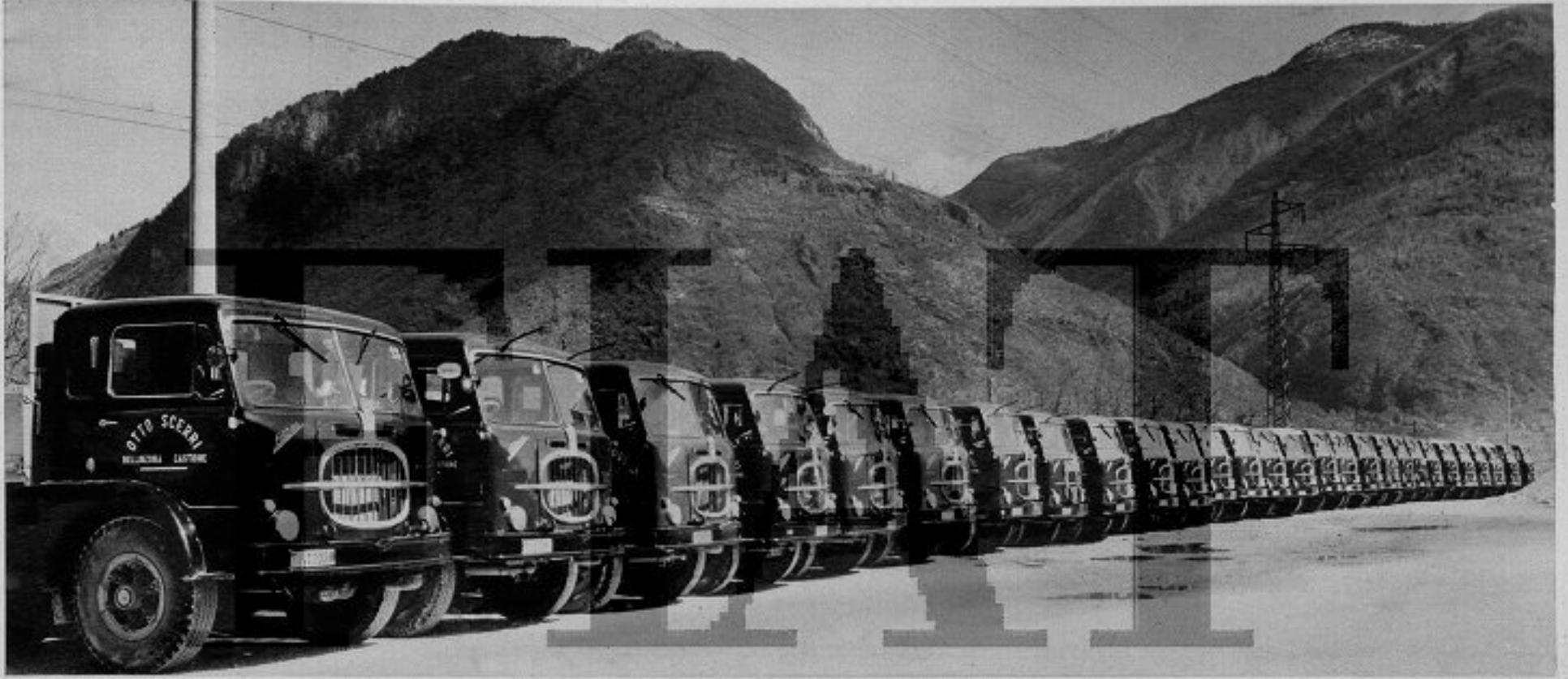


COSSATO (Vercelli) - Il corridore automobilista Umberto Maglioli e la sua Fiat 1500, da lui acquistata presso la Commissionaria « Cossauto ». A sinistra nella foto il titolare della Commissionaria Dr. Vittorio Casalegno.



MARSIGLIA - I fratelli Desbief, proprietari della Concessionaria Fiat « Auto Méditerranée » e Concessionari Fiat-OM nelle Isole di Riunione e di Madagascar rispettivamente per vetture, trattori e veicoli industriali. Una bella famiglia, nella quale ogni componente ha la sua Fiat.

OPIO FIAT



SVIZZERA - L'imponente parco di autocarri Fiat della Ditta Otto Scerri di Bellinzona.

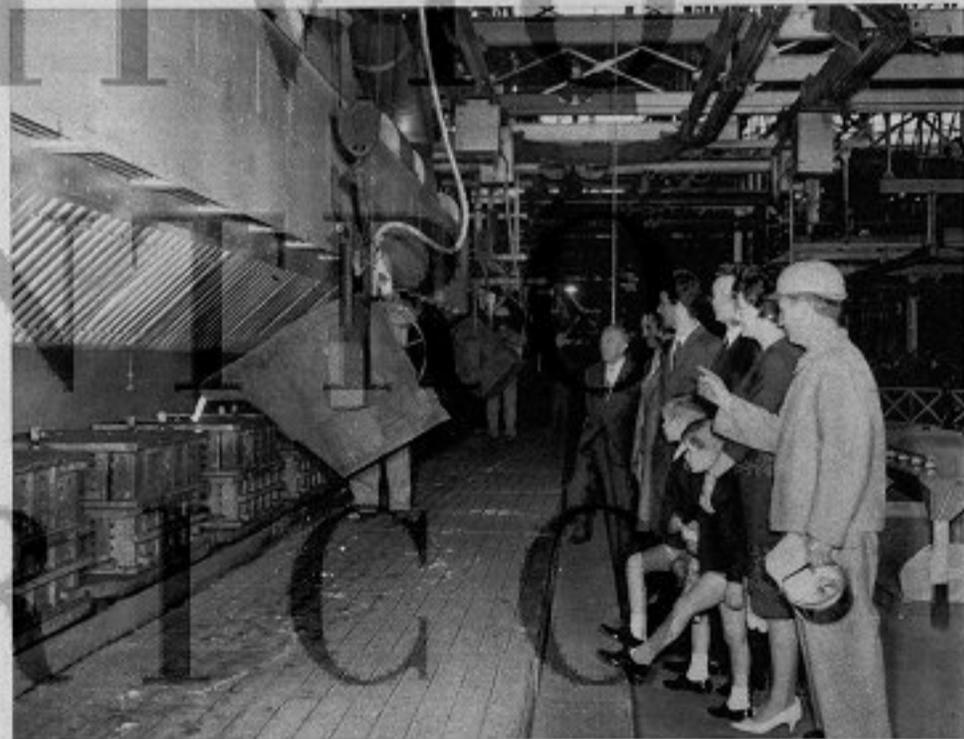


FIRENZE - Lotto di furgoni Fiat 500 T con carrozzeria OM, forniti dalla nostra Commissionaria Soc. Giancarlo Scotti & C. alla Società Mercantile produttrice del Caffè Bourbon.



OKINAWA (Giappone) - Sfilata pubblicitaria di modelli Fiat per le vie di Naha.

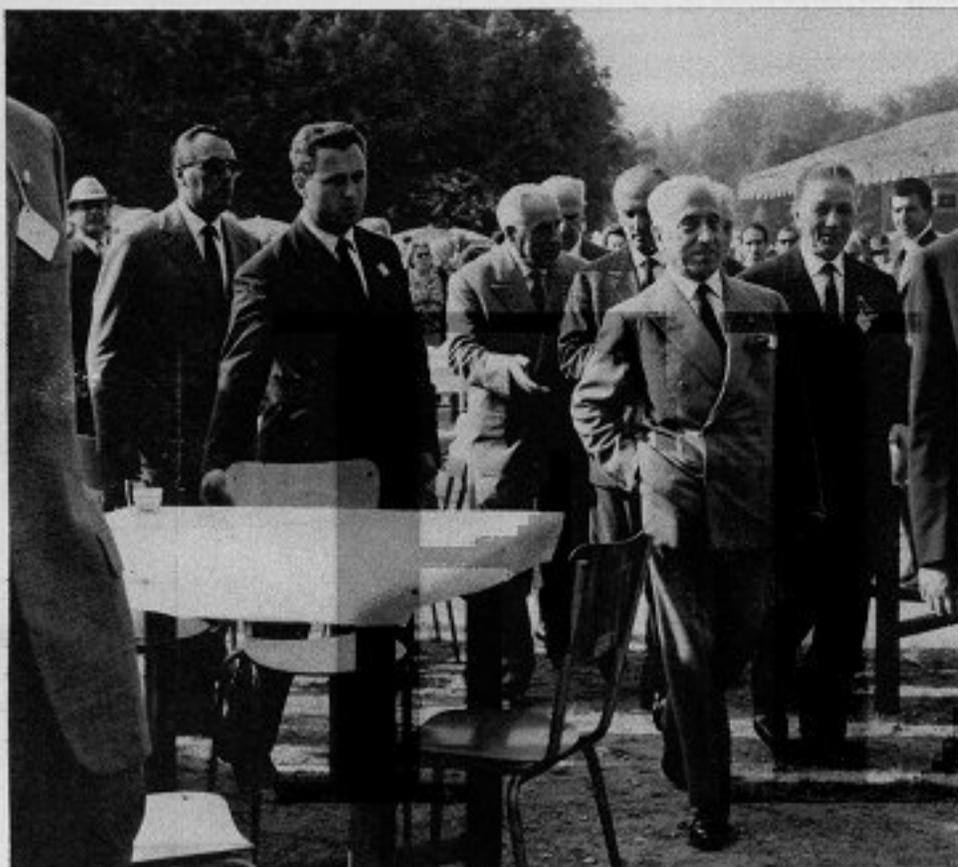
VISITA DI OLTRE 5000 DIPENDENTI E FAMILIARI ALLE



NUOVE FONDERIE FIAT DI CARMAGNOLA (31 Maggio)



GIORNATA NAZIONALE DELL'ANZIANO



Oltre 5000 persone tra Anziani e dipendenti Fiat hanno festeggiato al Castello di Racconigi la «Giornata Nazionale dell'Anziano». Nel parco del magnifico Castello un complesso bandistico ed un'orchestra con cantanti hanno rallegrato la vacanza degli anziani lavoratori Fiat. Molti di loro hanno voluto esibirsi al microfono dell'orchestra in allegre canzoni e sono stati cordialmente applauditi. La festa si è conclusa con una lieta merenda tra numerosi trattenimenti, giochi e pista da ballo, predisposti all'aperto. Di vivo interesse la visita al Castello. Il Prof. Valletta ha rivolto a tutti un affettuoso saluto. Presenziavano alla manifestazione, con il direttivo del Gruppo Anziani Fiat, il presidente del comitato piemontese per la Giornata dell'Anziano Dr. Bergera ed il sovrintendente al Castello di Racconigi Dr. Speca.



SIANO (Racconigi, Domenica 17 Maggio)



AFFERMAZIONI DI VETTURE FIAT DAPPERTUTTO



Brillanti affermazioni sono state ottenute dalle vetture della gamma Fiat partecipanti alle « Economy Run » italiana e francese svoltesi recentemente. Le automobili Fiat hanno dimostrato spiccate doti di regolarità nei consumi, soprattutto dal punto di vista della economia e dello sfruttamento del carburante. Nella classifica finale della « Economy Run » disputata in Italia figura al primo posto nella classe fino a 700 cmc. la Fiat 500 D pilotata da Simonetta e Molteni, con una media km/litro di 25,936, seguita dalla Fiat 500 D di Massoni e Bussolino; nella classe fino a 850 cmc. al posto d'onore la Fiat 600 D di Gaidano e Portigliotti, con una media km/litro di 20,373; nella classe fino a 1300 cmc. al primo posto la Fiat 1100 D di Morre-Bossola (media km/litro 16,478), seguita dalla Fiat 1100 D di Balduzzi-Dominis (media km/litro 16,135); nella classe fino a 1600 cmc. primi Sabini e Verdelli su Fiat 1500 (km/litro 15,031), secondi Meregalli e Bertinasco su Fiat 1500 (km/litro 15,035). All'ultima tappa della gara italiana ha partecipato anche, fuori classifica, una Fiat 850 con prestazione ottima. Nella « Mobil Economy Run » di Francia successo della Fiat 560 D e dell'equipaggio italiano composto dalle signore Renata Angiolini e Maria Teresa Meneghelli, esperte guidatrici, non nuove a simili affermazioni. Stupefacente anche la prova della Fiat 1500 di D'Espouy-Segonne.



AUSTRALIA - Due fasi della prima « motorkhana » disputata tra il Fiat Car Club of Victoria ed il Fiat Car Club of New South Wales. La competizione ebbe luogo su un percorso erboso nei pressi di Wagga Wagga e fu costituita da gare di slalom, staffetta e manovra. Vinta di misura dal Fiat Car Club of New South Wales, che deterrà per il 1964 la « Fiat of Italy Cup » in pallo. Le 25 vetture Fiat partecipanti alla motorkhana hanno percorso una lunghezza complessiva di 22.040 chilometri. Nella classifica individuale al primo posto Allan Phillipot, 2. Graeme Shephard, 3. Peter Minett, 4. Ian Fulton, 5. Alf Benson, 6. Bruce Wortley.



MONTEVIDEO (Uruguay) - La « 100 Giri » svoltasi recentemente all'Autodromo « El Pinar » secondo lo stile Indianapolis si è conclusa con un gran successo della squadra equipaggiata con le vetture Fiat. Prima assoluta la 1500 pilotata da Juan Carlos Gutiérrez, quattro vetture Fiat nei primi otto posti in classifica, conquista del Gran Premio « Alberico Passadore ». Tempo impiegato dal vincitore a coprire i 270 chilometri complessivi: 2 h 44' 45" alla media di oltre 97 chilometri all'ora. Nella fotografia: all'uscita di una delle curve più difficili Gutiérrez passa in testa, seguito dalla Giulietta di Carlos Bellini e dalla Fiat 1500 di Roberto Larghero, che si classificherà al terzo posto.



AUCKLAND (Nuova Zelanda) - La « Torino Motors Ltd. » ha vinto, con 3 vetture Fiat, il premio della corsa internazionale Willis, di sei ore. A sinistra nella foto il sig. R. W. Elliott, direttore della Società; alla destra il rappresentante della H. D. & W. O. Willis Ltd. che organizzò la corsa.



QUEENSLAND (Australia) - Tre vetture Fiat 2300 di serie si sono classificate rispettivamente prima, seconda e quarta nella loro categoria alla competizione australiana « 4 ore di Lowood ». Alla classica corsa hanno partecipato 20 macchine di marche diverse, 17 delle quali sono giunte al traguardo dopo un'appassionante contesa seguita con grande interesse dal folto pubblico. Nella foto: Mr. Spencer Martin (in piedi), vincitore di categoria, e la sua Fiat 2300.

L'IMPRESA BANCARIA DEI MEDICI

L'on. Fanfani, nella sua rivista «Economia e Storia» (Milano), recensisce il nuovo volume di Raymond De Roover sul Banco dei Medici («The rise and decline of the Medici Bank»), pubblicato dalla Università di Harvard. L'illustre storiografo dell'economia fiorentina al tempo dei Medici tratta particolarmente del declino del famoso Banco; e le note di Amintore Fanfani — professore di Storia economica nella Università di Roma — integrano con interessanti istruttivi commenti le pagine più significative dell'opera.

Dell'impresa bancaria dei Medici scrisse anche Nicolò Machiavelli. L'espansione del Banco terminò nel 1464 con la morte di Cosimo e il declino toccò il fondo nel 1478, l'anno della congiura dei Pazzi.

A Cosimo succedette Piero dei Medici, il quale non aveva sufficiente pratica negli affari; ed essendo occupato nelle cose pubbliche, affidò la cura del banco a Francesco di Tommaso Sasseti, Lorenzo, che successe a Piero nel 1469, recò al Banco la propria inesperienza, aggravando così la situazione della impresa, che entrò in una fase di palese manchevole direzione. Espedienti nuovi furono tentati, come quello riorganizzativo dal 1482-1485, ma senza successo. E i colpi avversi (politici, come la congiura dei Pazzi, nel 1478, economici come il collasso dell'agenzia di Lione nel 1488, o personali come la morte del Sasseti nel 1490) finirono per creare una situazione insanabile. Il De Roover si domanda se a produrla non contribuì l'impegno politico di Lorenzo il Magnifico, che in Firenze e fuori impigliò per riguardi politico-diplomatici la libertà del banco, e l'on. Fanfani dice che la risposta non può non essere affermativa, pur con tutte le cautele del caso.

«Più pertinente ci sembra il dubbio che anche il Banco risenti dell'appesantimento che alla finanza familiare dei Medici arrecarono i grandi immobilizzi improduttivi, che furono fatti nella costruzione del palazzo mediceo in Firenze, della villa a Careggi, della chiesa di S. Lorenzo, del completamento del monastero di San Marco, dell'allargamento della Basilica di Fiesole, del rinnovamento della chiesa di S. Spirito in Gerusalemme, ed infine della messa insieme delle raccolte di manoscritti per la biblioteca laurenziana. Dal 1434 al 1471 per tali immobilizzi i Medici spesero la somma complessiva di 663.755 fiorini. E se il De Roover, dopo averci ricordato l'ammontare di tali immobilizzi, fosse tornato per un momento alle tabelline dei profitti conseguiti dai Medici dal 1397 al 1480, avrebbe constatato che immobilizzando dal 1434 al 1471 663.755 fiorini i Medici investirono più di circa un terzo del totale dei profitti ottenuti per 441.822 fiorini dalla loro partecipazione al Banco: gli investimenti immobiliari dei Medici furono veramente sproporzionati ai loro guadagni bancari, e forse anche a quelli di altra specie».

Già lo stesso Fanfani, nella sua «Storia del lavoro in Italia» osserva che l'immobilizzo improduttivo fatto dai potentati finanziari italiani tra il XI ed il XVI secolo è una cosa seria, imponente, diffusa e grave: essa attesta il «nuovo spirito economico» che pervade le élites italiane del Rinascimento; ed essa, deviando immense ricchezze dal canale degli investimenti produttivi a quello dei consumi, contribuisce a ridurre le fonti di reddito, la capacità di risparmio, e la resistenza del complesso economico italiano di fronte alle nuove difficoltà.

«Nell'attuale fiorire in Italia ed all'estero di studi congiunturali per epoche passate, è auspicabile — aggiunge l'on. Fanfani — che qualcuno si soffermi ad imbastire un inventario ed un calcolo degli immobilizzi avvenuti nel XV-XVI secolo nelle massime città italiane. Ad occhio e croce la storia dice che furono immensi. Né giungono smentite dalle preoccupate statuizioni dei legislatori, o dalle esortazioni dei predicatori. Non sembra un caso che

S. Bernardino da Siena, aprendo un varco nella tenace secolare freddezza della scolastica verso il risparmio, già nel primo quarto del Quattrocento si ponga il problema della liceità dello stesso e lo risolva affermativamente, purché quanto è risparmiato si destini ad imprese produttive.

«Questa argomentazione di S. Bernardino è stata giudicata una concessione allo spirito capitalistico ed allo spirito d'intrapresa. Il che è vero. Ma non dimenticando il quadro storico ed ambientale per cui essa è fatta, la innovazione bernardiniana deve essere valutata come il suggerimento di un rimedio alla inclinazione agli immobilizzi ed alle spese di lusso, ritenute sul piano morale dannose per i costumi, e sul piano economico dannose per lo sviluppo della società senese ed italiana, sviluppo che l'Albizzeschi auspicava per dare lavoro e quindi mezzi di sussistenza a tutti.

«Questi rilievi non sono contraddetti da quanto, per spiegare il declino del Banco dei Medici, il De Roover ricorda a proposito del declino di altri Banchi, quali quelli dei Pazzi, dei Rucellai, per non citare che i massimi esempi di una ecatombe alla quale seppero sottrarsi solo gli Strozzi. E così il volume, ora presentato, si chiude con il rinnovato dubbio che non basti un difetto direzionale — quale quello imputato a Cosimo, al Sasseti, allo stesso Lorenzo — a spiegare il declino del Banco dei Medici; ma occorra rivalutare, proprio come fa il De Roover, l'importanza delle difficoltà di ordine generale nelle quali nella seconda metà del Quattrocento venne a dibattersi l'economia italiana in genere e fiorentina in specie. Noi non possiamo non insistere che in una fase e in un'epoca in cui i massimi esponenti incoraggiano i giovani a cantare "quanta è bella giovinezza che si fugge tuttavia, chi vuol esser lieto sia, di doman non v'è certezza", i consumi si dilatano — e magari con essi certe manifestazioni artistiche —, ma non si sviluppano le attività produttive. Il problema è vecchio, ma è consistente, e poiché sembra passato di moda tra gli storici, conviene ricordarlo, per inserire in esso i nuovi rilievi, capaci di precisarne meglio i termini, ma non certo capaci di eliminarlo. E quanti credono che esso esista e persista debbono essere grati al prof. De Roover di averlo fatto riaffiorare, quasi senza dirlo, con certe pagine del suo dotto volume sul Banco dei Medici».

AMERICAN CLUB OF ROME



ROMA — «L'American Club of Rome» ha conferito, nello scorso maggio, al Prof. Vittorio Valletta il suo Premio annuale per il 1963 per avere il Presidente della Fiat promosso e favorito l'amicizia e la comprensione reciproca tra Italia e Stati Uniti. Il Premio (una medaglia d'oro e una pergamena) è stato consegnato al Prof. Valletta dal presidente del Club, Anthony J. King, della Pan American Airways. Il Sig. King ha ricordato l'importante attività svolta e i numerosi ed efficaci contributi dati da Vittorio Valletta alla causa dell'amicizia e della solidarietà italo-americana fin dai primi tempi del Piano Marshall e successivamente attraverso varie iniziative e progetti nell'ambito della NATO. Alla cerimonia era presente l'Ambasciatore degli Stati Uniti, Frederick Reinhardt, che si è congratolato col festeggiato.

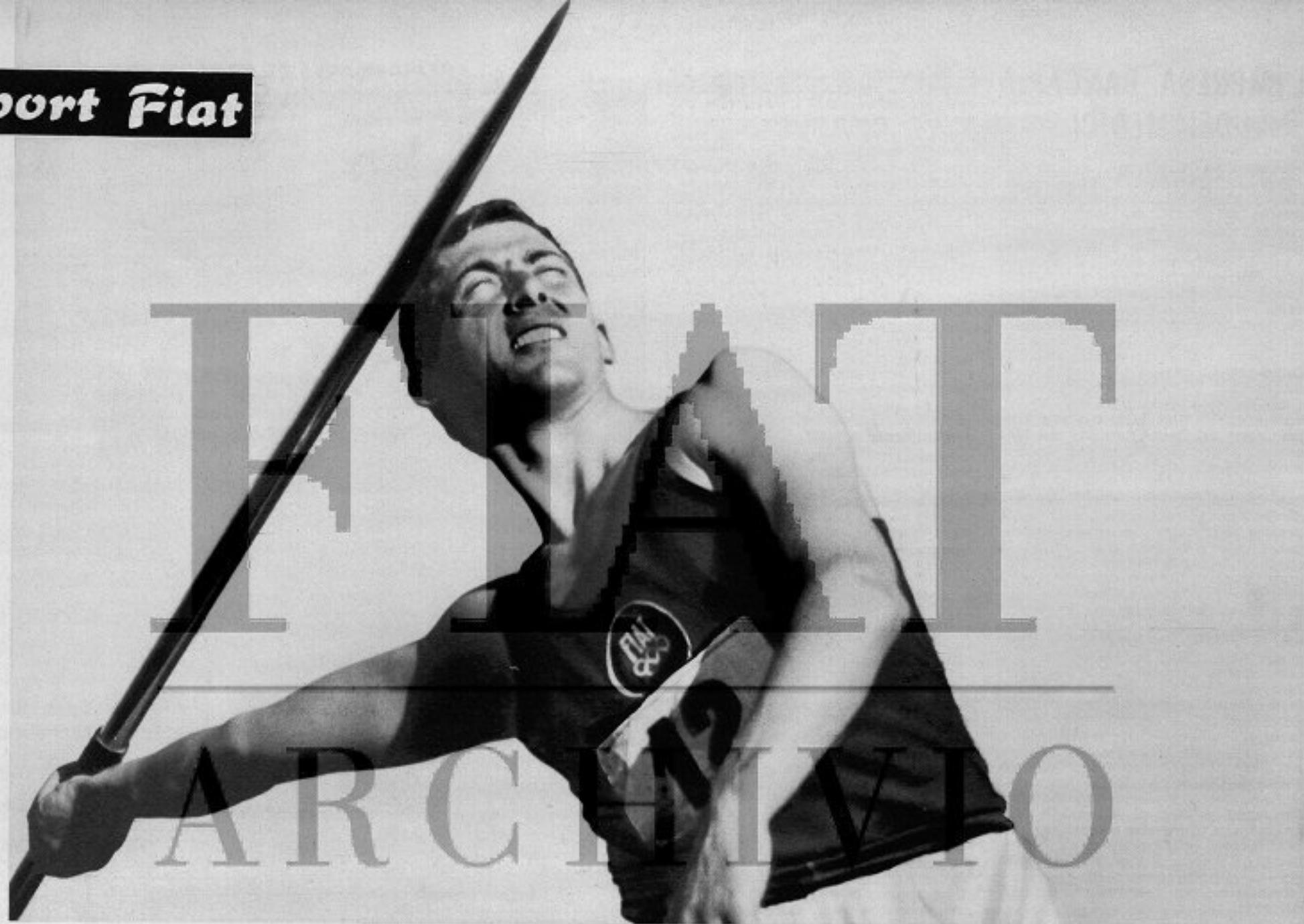
Durante la riunione, l'Ambasciatore Mario Mondello, Direttore Generale Aggiunto per gli Affari Economici al Ministero degli Affari Esteri, ha pronunciato un discorso in cui ha illustrato ai membri dell'«American Club of Rome» i problemi e le prospettive dell'economia italiana.

FEDELTA' AL SERVIZIO RICAMBI



I Concessionari Specialisti Ricambi Fiat che hanno raggiunto ed oltrepassato il trentennio di fedeltà collaborativa sono stati premiati con diplomi e medaglie d'oro nel corso di cerimonie svoltesi recentemente nelle città italiane sedi di Filiali. Gli attestati sono stati consegnati personalmente dai Direttori delle Filiali, che hanno espresso a tutti i premiati a nome della Direzione Ricambi auguri e fervide congratulazioni per i trenta anni di attività prestata al migliore svolgimento del Servizio. Le fotografie che pubblichiamo sono state eseguite in occasione del conferimento dei premi presso le Filiali di Roma, Genova, Bologna, Palermo, Bari.





GIAVELLOTTO

Nella vita di Carlo Lievore, impiegato alla SPA, lanciatore di giavelotto e serio candidato ad un piazzamento ai giochi olimpici di Tokyo, le maggiori difficoltà sono sorte nelle situazioni in cui altri avrebbero invece trovato un vantaggio.

Carlo è venuto all'atletica nella scia del fratello Giovanni, un inizio apparentemente invidiabile, nessuna discussione in famiglia, abitudine all'ambiente, entusiasmo. E oltre a tutto un parente che apre la strada, sia pure nella carriera sportiva, fa sempre comodo. Il guato è che il « pivello » in breve tempo, forse troppo presto, diventa bravo. Quasi all'insaputa degli interessati la spinta fraterna di Giovanni, il più anziano, e l'attenzione ammirata di Carlo, il « bocia », si trasformano in dualismo.

L'episodio più famoso della rivalità in famiglia si ha nella famosa gara del '58 a Padova. I due Lievore vi migliorarono parecchie volte consecutive il record italiano nell'ansia di strapparsi l'un l'altro la vittoria. Incomincia Carlo con 74 metri, gli risponde il fratello con 74,01, ribatte Carlo (74,98) e finalmente il « vecchio » si arrabbia e scaglia l'attrezzo a 79,99, un centimetro meno del sospirato traguardo degli 80 metri che lo stesso Giovanni, primo in Italia, doveva superare poco dopo a Roma.

Carlo, allora, aveva 21 anni e tutto sommato non poteva certo continuare a chiedere a Giovanni quale fosse il modo migliore per cercare di batterlo. Va a finire che il ragazzo si mette ad allenarsi per suo conto nei prati di Carré, a pochi passi dalla casa dove è nato. Progredisce fino a diventare lui il numero uno in famiglia, poi in Italia, poi nel mondo.

Le Olimpiadi di Roma del '60 offrono al giavelottista la sconcertante opportunità di poter scorgere nello stesso tempo i due rovesci della stessa medaglia. Sulla facciata positiva la sod-

disfazione di prendere parte alla più grande rassegna sportiva del mondo, con la speranza magari di far meglio di Giovanni, sesto classificato nei Giochi di Melbourne del '56. Sul lato negativo una maledetta distorsione alla caviglia che capita pochi giorni prima della competizione romana. La disavventura blocca nello stesso tempo la potenza e il morale dell'azzurro.

Pazienza. Si riprende da capo ed arriva il primato del mondo. Primo giugno 1961, a Milano. Il giavelotto sembra spinto da Nembo Kid. Volò a 85 metri, quindi a 86,74. C'è poca gente quel pomeriggio allo Stadio dell'Arena, ma in meno di mezz'ora Carlo Lievore diventa famoso in ogni parte della terra, giusto il tempo perché le agenzie possano diramare nei cinque continenti la notizia di un record assoluto conseguito da un italiano.

Tutto adesso sembra andar bene per l'atleta. Perfino i tradizionali rivali Sidlo, il polacco, e Macquet, il francese, non lo preoccupano troppo per quanto concerne il campo europeo. Ma nuovamente la sorte attende Carlo al varco. Non passano molti mesi che nei campionati europei di Belgrado in una gara apparentemente facile per il primatista mondiale, la sfortuna si fa avanti. In uno dei primi lanci di finale Carlo sente un dolore alla spalla. Nelle fasi precedenti aveva già toccato gli 80 metri. Al momento buono non arriva che a 76,5. Riceve molti applausi perché con una spalla scassata riesce ugualmente a piazzarsi sesto. Gli applausi però non consolano e soprattutto non fanno guarire i muscoli rotatori « strappati ».

Occorrono cure, massaggi, marconiterapia, fanghi; occorrono soprattutto forza d'animo per non scoraggiarsi e pazienza, pazienza poi ancora pazienza.

Lo strappo muscolare è un malanno vigliacco: si mimetizza, sembra scomparso ma è pronto a ripetersi al mo-

mento del massimo impegno. Anche se il dolore è passato chi si sente di assicurare che il guano non si ripeterà? C'è un solo modo per essere assolutamente certi della guarigione: tentare il tutto per tutto.

Carlo Lievore trascorre un brutto inverno nel '62 (mi rimetterò?, non mi rimetterò?) ed una peggior primavera nel '63. Poi, finalmente, a Torino, in giugno, gioca la sua carta. Al diavolo ogni dubbio. Il corpo si protende nello sforzo, la spalla viene sollecitata al massimo: 70 metri di lancio, nessun dolore, soprattutto nessuna conseguenza. La vita atletica può riprendere.

Carlo è oggi un uomo felice e sereno. Ha 26 anni, è sposato da pochi mesi, lavora, si allena, prepara le grandi gare internazionali.

Giovanni, il fratello maggiore, è sempre un maestro per lui, ma non più un rivale. Ha smesso l'attività agonistica ed è diventato collaboratore di Pagani come trainer dei biancorossi. Sotto l'occhio esperto di Pagani e Giovanni Lievore, Carlo tutti i giorni si reca al campo Fiat, avverte tutti quelli che affollano il prato di « stare un po' più in là » per non essere minacciati dalla punta aguzza dell'attrezzo e ripete lanci su lanci. Cinquanta sessanta tiri sui 60-70 metri. In totale chilometri e chilometri percorsi in volo dal giavelotto. E poi le corse le passeggiate e tutti gli altri esercizi che aiutano l'eccezionale fisico dell'atleta. L'azzurro del Fiat ha una apertura di braccia di metri 2,05. (Un uomo normale alto come lui si accontenterebbe di 1,85).

In questa stagione i tecnici della Fidal hanno giustamente invitato i P.O. ad andare piano con gli allenamenti. I Giochi saranno in ottobre ed occorrerà trovarsi al massimo della forma in autunno, non ora.

Lievore sta agli ordini; comunque in una delle prime gare stagionali ha già toccato metri 77,67.

E' già sulla buona strada che porta a Tokyo.

CALENDARIO GIUGNO-AGOSTO

ALPINISMO-ESCURSIONISMO

- 13-14 giugno - Monte Avic (m. 3008) - Valle Champ de Prax
- 27-28-29 giugno - Pizzo Zupò (m. 3966) - Valle Malenco - Gruppo Bernina
- 11-12 luglio - Monte Velan (m. 3708) - Val d'Entremont
- 25-26 luglio - Monte Leone (m. 3532) - Val Divedro

ATLETICA LEGGERA

- 2 giugno - Torino - Meeting Internazionale maschile
- 2 giugno - Sede da destinarsi - Riunione Regionale femminile
- 6-7 giugno - Torino - Campionati Piemontesi maschili juniores
- 7 giugno - Bergamo - Meeting Internazionale maschile e femminile
- 13-14 giugno - Bologna - Campionati Italiani juniores maschili
- 14 giugno - Asti - Campionati Piemontesi femminili juniores
- 14 giugno - Sede da destinarsi - Riunione Regionale maschile
- 21 giugno - Sede da destinarsi - Riunione Regionale allievi
- 27-29 giugno - Milano - Campionati Italiani Assoluti maschili e femminili
- 4-5 luglio - Genova - Criterium Nazionale allievi
- 5 luglio - Terni - Coppa dell'Industria
- 5 luglio - Sede da destinarsi - Riunione Regionale femminile
- 11-12 luglio - Torino - Campionati Piemontesi Assoluti maschili
- 12 luglio - Sede da destinarsi - Riunione Regionale allievi
- 19 luglio - Sede da destinarsi - Riunione Regionale maschile
- 19 luglio - Sede da destinarsi - Riunione Regionale femminile
- 26 luglio - Sede da destinarsi - Riunione Regionale allievi

ATLETICA PESANTE

- 7 giugno - Sede da destinarsi - Campionato Italiano Assoluto sollevamento pesi
- 14 giugno - Torino - Campionato Regionale Assoluto lotta greco-romana
- 21 giugno - Torino - II prova Torneo Propaganda III Serie lotta greco-romana
- 28 giugno - Sede da destinarsi - Campionato Italiano Assoluto lotta greco-romana
- 5 luglio - Torino - II prova Torneo Propaganda Regionale sollevamento pesi
- 12 luglio - Torino - III prova Torneo Propaganda III Serie lotta greco-romana

AUTOMOBILISMO

- 14 giugno - Champoluc (gita)
- 27-28-29 giugno - Ginevra (gita)

29 giugno - X rallye dei rododendri - Torino (regolarità nazionale)
12 luglio - Colle della Maddalena (Cuneo) (gita)

BOCCE

6-7 giugno - Genova - Incontro Internazionale Italia-Francia
7 giugno - Alessandria - Gara Nazionale a coppie «B»
7 giugno - Rivoli - Gara Provinciale a coppie «C. Prop»
14 giugno - Novara - Gara Nazionale a coppie «A e B»
21 giugno - Ferrania - Gara Nazionale a quadrette «A»
27-28-29 giugno - Genova - Criterium Internazionale ad invito
28 giugno - Ivrea - Gara Regionale a quadrette prom.
5 luglio - Arquata Scrivia - Gara Nazionale a coppie «A e B»
12 luglio - Roma - 1ª giornata Campionato Italiano Società a quadrette «A»
19 luglio - Torino - Gara Nazionale a coppie «A»
26 luglio - Ivrea - 2ª giornata Campionato Italiano Società a quadrette «A»
26 luglio - Alpiagnano - Gara Provinciale a coppie «C. Prop»

CINE

5-6 giugno - ore 21 e 7 giugno - ore 16 e 21: «La grande attrazione» - (M.G.M.) - a colori

GITE IN AUTOPULLMAN (ATTIV)

Gite di un giorno: tutte le domeniche e festivi
Lugano L. 1300
Stresa » 1000
Lago d'Orta » 950
Como » 1100
Rapallo » 1300
Genova » 1350
Cervinia » 1600
Oropa » 1100
Sestriere » 950
Crisollo » 950
Ceresole » 1000
Gressoney » 950
Champoluc » 1050
Cesana » 900
Clavière - Monginevro » 1050
Bardonecchia » 950

Gite con effettuazione quindicinale

Ginevra L. 3700
Losanna » 3700
Champex (Svizzera) » 1950
Nizza (Francia) » 2700
Locarno » 1300
San Remo » 1500
Alasio » 1400
Savona » 1250
Varazze » 1300
Spotorno » 1350
Moncenisio » 1950
Gran S. Bernardo » 1250
Macugnaga » 1250
Plan della Muusa » 1650
Pray (13 laghi) » 950
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) - Alasio » 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 » 1000
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 (giovedì) - 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 - Portofino - 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
Savona - Vallese - 15-16 agosto - Torino - Aosta - Piccolo S. Bernardo - Mégève - Chamonix - Martigny - Traforo Gran S. Bernardo - Torino (con soggiorno completo in albergo) L. 13.950

Gite di tre giorni

Cinque Terre - 27-29 giugno e 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 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 13-14 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. 18.900

Venezia - 13-15 e 28-30 agosto - Torino - Novara - Brescia - Sirmione - Desenzano - Venezia - Padova - Vicenza - Verona - Brescia - Torino (con soggiorno completo in albergo) L. 17.800

Ginevra - 14-16 e 27-29 agosto - Torino - Moncenisio - Aix les Bains - Ginevra - Losanna - Montreux - Gran S. Bernardo - Aosta - Ivrea - Torino (con soggiorno completo in albergo) L. 17.800

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. 27.900

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 - Casrate del Reno - 13-16 agosto - Torino - Traforo Gran S. Bernardo - Aigle - Basilea - Baden Baden - Stoccarda - Schaffusa - Zurigo - Andermatt - Lugano - Varese - Torino (con soggiorno completo in albergo) L. 33.300

Jugoslavia - 27-30 giugno e 13-16 agosto - Torino - Verona - Mestre - Trieste - Fiume - Postumia - Lubiana - Tarvisio - Udine - Vicenza - Brescia - Bergamo - Torino (con soggiorno completo in albergo) L. 23.650

Isola d'Elba - 13-16 agosto e 10-13 settembre - Torino - Genova - La Spezia - Livorno - Piombino - Portoferraio - Piombino - Pisa - Bologna - Piacenza - Torino (con soggiorno completo in albergo) L. 24.300

Gite di cinque giorni

Parigi - 25-29 giugno e 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 - Schaffusa - Berna - Losanna - Montreux - Gran S. Bernardo - Torino (con soggiorno completo in albergo) L. 35.100

Le Cinque Nazioni - 13-19 agosto - Torino - Coira - S. Gallo - St. Moritz - Vaduz - Lindau - Monaco - Innsbruck - Torino (con soggiorno completo in albergo) Lire 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. 48.800

Vienna - 26 settembre - 1º 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 13-20 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 - 23-30 agosto e 13-20 settembre - Torino - Avignone - Gerona - 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 - Dusseldorf - 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 - Mesina - Cefalù - Palermo - Napoli - 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. 80.550

Benelux - partenze: 4, 18 luglio - 1º, 8, 15, 29 agosto e 12 settembre - (con soggiorno completo in albergo) L. 85.500

CROCIERE-SOGGIORNO (SAVET)

Crociere settimanali con m/n «Anna C.» (12.000 tonn.) 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 Lire 65.000 a Lire 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, 31-8 - L. 75.000

Bruxelles e Londra in 10 giorni - partenze 26-6, 5-7, 12-7, 19-7, 26-7, 2-8, 9-8, 12-8, 16-8, 30-8, 13-9, 27-9 - L. 105.000

Londra e Parigi in 13 giorni - partenze 28-6, 12-7, 26-7, 9-8, 27-9 - 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 Seozia in 14 giorni - partenze 5-7, 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, 6-9 - 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 27-8, 11-7, 25-7, 1-8, 8-8, 22-8, 5-9 - L. 72.000

Europa del Nord in 11 giorni - partenze 28-7, 9-8 - L. 122.000

Olanda in 6 giorni - partenze 27-4, 13-7, 27-7, 3-8, 10-8, 13-8, 24-8, 7-9, 21-9 - L. 55.000

Grecia in 10 giorni - partenze 4-7, 1-8, 15-8, 29-8, 12-9 - L. 110.000

Crociera - Soggiorno a Rodi in 13 giorni - partenze 15-7, 27-7, 19-8, 31-8 - L. 125.000

Grecia - Cipro - Israele in 13 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. 195.000

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 per cento della quota stabilita.

MOTOSCOOTERISMO

7 giugno - Raduno nazionale a Luserna San Giovanni.

14 giugno - Raduno nazionale ad Aosta.

28-29 giugno - Raduno nazionale ad Imperia.

5 luglio - Raduno nazionale a Barge.

11-12 luglio - Raduno internazionale a Nizza (Francia).

28 luglio - Raduno internazionale «Madonnina dei Centauri» ad Alessandria.

NUOTO

8-9 giugno - Amburgo - Meeting internazionale.

28-29 giugno - Roma - Incontro internazionale femminile Italia-Spagna.

4-5 luglio - Sede da destinarsi - Iª prova Campionato di Società di categoria.

11-12 luglio - Sede da destinarsi - Iª prova Campionato di Società assoluti.

18-19 luglio - Sede da destinarsi - IIª prova Campionato di Società di categoria.

18-19 luglio - Sanremo - Incontro internazionale Italia-Spagna-Gran Bretagna.

25-26 luglio - Sede da destinarsi - IIª prova Campionato di Società assoluti.

NOTIZIE IN BREVE

ATLETICA LEGGERA

Il 10 maggio gli atleti e le atlete del C.S. Fiat sono stati impegnati in ben tre riunioni nazionali e due regionali. Buoni risultati in tutti i campi. Di rilievo, tra gli altri, i risultati degli atleti P.O., alla loro prima uscita stagionale: Carlo Lievore ha lanciato il giavellotto a mt. 77,67; Mauro Bogliatto ha saltato mt. 2,06.

A Madrid, il 15 maggio, l'atleta del C.S. Fiat Giovanni Cornacchia ha corso il mt. 110 ad ostacoli in 14", ad un solo decimo dal suo primato italiano.

ATLETICA PESANTE

Si è svolta a Pavia, il 3 maggio, la fase interregionale del Campionato Italiano IIª Serie di lotta greco-romana. La gara ha confermato lo stato di ottima preparazione degli atleti del C.S. Fiat nelle otto categorie di peso; hanno primeggiato in tre. Si sono aggiudicati la vittoria Valfrido Inglese (pesi mosca), Piero Bellotti (pesi piuma) e Guglielmo Citerri (pesi massimi). Il pesista del C.S. Fiat Lorenzo Viarengo, dopo aver vinto la fase interregionale del Campionato Italiano IIª Serie, svoltasi a Savona il 26 aprile, ha ottenuto un brillante terzo posto nella finale nazionale, effettuata ad Ancona il 10 maggio. Il Viarengo è inoltre classificato per la finale del Campionato Italiano di IIIª Serie.

AUTOMOBILISMO

Nuove vittorie dei regolaristi del C.S. Fiat, i quali si sono imposti, il 1º-2º maggio, nel Xª rallye Novara-St. Vincent-Sanremo, gara nazionale di regolarità, classificandosi al primo posto per merito di Canfora, Pasqualicchio e Bussolino.

Quattro equipaggi del C.S. Fiat hanno partecipato al 6ª Mobil Economy Run, ottenendo

CALENDARIO TROFEO AGNELLI

Athletica leggera: 4 giugno
Bocce, «Gara B», il giornata: 6 giugno
Tiro al piattello: 7 giugno
Tennis: giugno
Pallacanestro: giugno-luglio
Lotta greco-romana: 24-25 luglio

un 1º posto nella classe V (1300 cmc) con Morre-Bossola su Fiat 1100 D e 3 secondi posti rispettivamente nelle classi: I (700 cmc) con Massoni-Bussolino su Fiat 500 D, II (850 cmc) con Gaidano-Portigliotti su Fiat 600 D e VI (1600 cmc) con Meregalli-Bertenasco su Fiat 1500.

BOCCE

I boccisti del C.S. Fiat hanno conseguito, in quest'ultimo periodo, buoni risultati. La coppia Scaggion-Franco ha vinto a Genova la «Coppa Boccia d'Argento», gara nazionale di cat. B; la coppia Scaggion-Castagno ha vinto la gara nazionale «Coppa Provincia di Torino», e la coppia Maccoco-Motto si è imposta nei Campionati Provinciali.

Risultati gare nazionali:

Avio

22 marzo - fuori Torino - Sez. Velivoli-Traporti: 1º Bargetto-Dedonatis.

Ferriere

22 marzo - Campo Vittoria - Sezionale: 1º Agghemo-Fassino.

12 aprile - Campo Vittoria - Sezionale: 1º Rosini-Gianni.

Fonderie

15 marzo - fuori Torino - Sezionale: 1º Grazioso-Oliviero.

12 aprile - Campo Agnelli - Sezionale: 1º Lambra-Vaschetto.

25 aprile - fuori Torino - Servizio Forni: 1º Garino-Viale.

3 maggio - fuori Torino - Sorveglianti Carminola: 1º Allasia-Atassa.

3 maggio - fuori Torino - Vigili del fuoco: 1º Ceron-Vittone.

7 maggio - Campo Agnelli - Gruppo Anziani: 1º Maina-Verghano.

O.S.A.

11 aprile - fuori Torino - Uff. Materiali Ausiliari: 1º Brusasco Gigi.

12 aprile - Campo Agnelli - Sezionale: 1º Brusasco-Garzana.

Sede Centrale

4 aprile - fuori Torino - Collaboratori: 1º Canevari-Castelli.

1 maggio - fuori Torino - DAT Rimessa vetture: 1º Bertorello-Magliano.

CANOTTAGGIO

Ottimo esordio stagionale dei canottieri del C.S. Fiat. Il 10 maggio si è svolto a Lione il tradizionale incontro remiero Torino-Lione. L'incontro ha visto prevalere i canottieri torinesi, anche per merito del due-con del C.S. Fiat, formato da Berta, Giacosa e Lacitignola (Tim.).

MOTOSCOOTERISMO

I motociclisti del C.S. Fiat, nel primo raduno nazionale della stagione, a Solbiato Olona, si sono aggiudicati il primo posto assoluto, battendo ben 25 Moto Club.

NUOTO

Al Campionato Primavera di Milano il C.S. Fiat ha fatto da mattatore, ottenendo sette titoli, 4 secondi posti, 2 terzi, 3 quarti. Ha vinto la classifica maschile, è secondo in quella femminile, è largamente primo nella classifica complessiva. Se i piazzamenti sono stati buoni, ancor meglio si deve dire dei risultati tecnici, che sono, benché ottenuti in vasca piccola, i migliori fin qui registrati.

Menzione di merito naturalmente ai vincitori Dino Rora, Bruno Bianchi, Ezio Della Sava, Elena Camino, Laura Schiezzari, alla staffetta stile libero maschile (Rora-Bianchi-Della Sava-Bolzoni) ed alla mista femminile (Camino-Schiezzari-Anicich-Martinelli).

Un particolare riconoscimento all'allenatore Umberto Usmiani, ancora una volta puntuale all'appuntamento delle manifestazioni che contano.

PESCA

L'attività del 1964 si è aperta con una gara riservata ai «pieri». La gara, svoltasi il 3 aprile ad Avigliana, ha visto in Lizza 17 concorrenti ed è stata vinta per la categoria sino a 10 anni da Geranzani Patrizia, e per la categoria superiore ai 10 anni da Savio Marco. La prima gara del Gruppo, svoltasi sempre sul lago d'Avigliana il 1º maggio, ha visto in lizza 170 concorrenti. Negli adulti, vittoria di Cernuschi Domenico, seguito da Amalberto Vittorio, Tomaso Giovanni, Giberli Leopoldo e Bruni Angelo. Nella categoria «pieri», vittoria di Arduino Tiziana, Di-martino Corrado e Arduino Guido.

In campo agonistico nazionale, brillanti affermazioni del C.S. Fiat nelle seguenti gare: «Città di Verbania» (3 maggio), primo assoluto C.S. Fiat su oltre 120 squadre e 720 concorrenti. La squadra era composta da: Cerchio Giovanni, Zardini Aldo, Mossino Giorgio, Ruffi Violante ed Enrico Giorgio.

«Trofeo Missaglia-Pavia» (17 maggio), primo assoluto C.S. Fiat con la seguente squadra: Giovanini Leandro, Bedini Spero, Sganzerla Guido e Balista Benito; nella classifica individuale assoluta, su circa 700 concorrenti: 1) Giovanini Leandro; 2) Bedini Spero; 3) Zardini Aldo.

DA AMSTERDAM A NAIROBI IN FIAT 600

Mr. John Jagers, di Bossum (Olanda), e signora hanno portato recentemente a termine un lungo raid fino a Nairobi, attraverso Halaib e Port Sudan. A bordo della loro Fiat 600, un viaggio suggestivo ed entusiasmante di 8500 miglia. Il signor Jagers ha dedicato ad «Illustrato Fiat» queste sue impressioni. Lo ringraziamo.

Nel preparare un viaggio attraverso l'Africa, il lavoro burocratico che occorre oggi svolgere sembra molto più arduo che il viaggio stesso. Chi sia deciso a farlo, deve anzitutto compilare un gran numero di moduli, domande per visti, documenti per la vettura, per la valuta estera, ecc. Deve inoltre spendere per marche da bollo, firme e scritti che a poco a poco riempiono il suo passaporto. Fatto tutto questo, è stato con un sospiro di sollievo che mia moglie ed io siamo partiti da Amsterdam il 4 dicembre scorso. Marciando a tranquilla andatura, con varie tappe lungo il percorso, abbiamo raggiunto Torino tre giorni dopo. Qui la nostra Fiat 600D, con 21.200 miglia al contaghiometri, è stata verificata dalla Fabbrica. Si ha sempre una sensazione di suspense quando l'esperto è al lavoro, eppure non c'era niente di grave: a parte una messa a punto, la sola cosa che sembrava consigliabile era la sostituzione degli ammortizzatori, e ciò a causa del pesante sovraccarico che portava la vettura. Mentre ciò veniva fatto, noi ci siamo recati in visita agli stabilimenti di Mirafiori: un panorama spettacolare di lavoro.

L'autostrada è fatta per viaggiare velocemente. Mantenendoci costantemente sulle 60 miglia all'ora, non abbiamo impiegato molto tempo a raggiungere Trie-

ci siamo fermati quella sera in un piccolo villaggio, incontrammo un inglese che non era stato così fortunato: la sua grossa vettura americana fu scaraventata fuori strada quel giorno, dopo di aver urtato un autocarro che non gli dava il passaggio. Per fortuna era ancora sano e salvo.

Con gran piacere vedemmo la neve scomparire a circa 120 miglia dal confine con la Grecia. Le strade sdruciolevoli rendono scomoda la guida, anche per una 600. Tessalonica, in Grecia, è una piccola località pittoresca e vi fa decisamente più caldo che in Jugoslavia. Dopo tale località, Kavaala è l'ultima città greca prima della frontiera con la Turchia.

Le prime 120 miglia della strada oltre frontiera sono fangose. Siamo stati anche sfortunati quando, dopo una mezz'ora, fummo sorpresi da un acquazzone che durò per il resto del pomeriggio. La strada si è subito coperta di acqua, rendendo invisibili le buche. Gli autocarri pesanti che incrociavamo ci spruzzavano di fango, trasformando il viaggio in un vero tormento.

Le altre strade principali della Turchia erano tutte asfaltate ma quasi tutte in buone condizioni. Non fa quindi meraviglia se il turismo in Turchia è in espansione. Oltre alle grandi città come Istanbul e Ankara, ci sono molti altri luoghi attraenti come Adana, Antakya e il porto di Iskenderum. La questione della lingua rimane un problema in Turchia, sebbene le classi più elevate normalmente parlino il francese. Si dice che la Turchia sia la soglia del Medio Oriente; soglia che abbiamo avuto la sensazione di aver varcato quando siamo arrivati in Siria. Un'atmosfera completamente diversa era evidente appena attraversata la frontiera.



Alam trovammo la spiacevole sorpresa di un blocco stradale, per cui i soldati non volevano farci andar oltre senza un lasciapassare speciale. Siamo rimasti per tre giorni ospiti di un distaccamento militare egiziano sorvegliante il blocco. La mattina del quarto giorno arrivò il sospirato lasciapassare e ci rimettemmo in marcia. Dopo circa 50 miglia di asfalto, e molte altre fermate di controllo, la strada finiva e incominciava il deserto.

Guidare una 600D nel deserto è un'esperienza del tutto nuova. Il segreto sta nel mantenere la velocità, pur nei limiti del terreno consentiti per le sospensioni. Incontrando dei tratti di sabbia soffice occorre passare tempestivamente e rapidamente ad una marcia inferiore. Altro accorgimento degli autisti del deserto è quello di sgonfiare un poco le gomme: dicono che ciò aumenti la superficie di aderenza del pneumatico al terreno, impedendo così che si affondi troppo facilmente nella sabbia. Pur non negandolo, io ritengo però che il risultato scompensi largamente il maggiore sforzo richiesto al motore, alla trasmissione ed alle gomme stesse. Il tutto con perdita di velocità e conseguente maggior rischio di rimanere insabbiati. Teoria giusta o sbagliata, quasi tutti s'insabbiano, come è toccato a noi. Ma è qui dove la 600D mostra le proprie doti. Gli autisti di grosse macchine insabbiate spesso fanno estenuanti sforzi prima di riuscire a venire fuori. Qualcuno, non riuscendovi, ci ha anche lasciato la pelle.

Questo particolare tratto del deserto ha reclamato svariate vittime. Dobbiamo alla leggerezza della 600D — che le consente di liberarsi agevolmente — se ce l'abbiamo fatta. Ci eravamo insabbiati per la prima volta dopo 100 miglia! Ci volle un'ora per rimetterci in marcia, perciò decidemmo di proseguire dopo il tramonto per riguadagnare il tempo perduto. Una gran sacca di sabbia circa 50 miglia dopo ci affondò per la seconda volta. Ma qui ebbimo la fortuna di essere raggiunti da una pattuglia egiziana dopo un paio d'ore, durante le quali ci riposammo. Una spinta da parte di due beduini che si erano uniti alla pattuglia ci risparmiò un'ora di duro lavoro. Seguimmo la jeep guidando tutta la notte fino a quando il sergente maggiore che comandava la pattuglia confessò di aver smarrito la rotta. Il che ci sorprese alquanto, ritenendo che ogni indigeno trovasse senza fallo la propria direzione nel deserto. Sebbene non avessimo la bussola, osservando le stelle e la direzione del vento, tracciai una mappa sulla sabbia indicando quella che ritenevo fosse la rotta giusta. E tale si è dimostrata, poiché dopo due ore di forte andatura su sabbia compatta rivedemmo il Mar Rosso.

Il giorno successivo ebbimo una improvvisata battuta alla gazzella. Avvistato un branco, il sergente girò la jeep contro di esso a piena velocità; io feci altrettanto con la Fiat, unendoci all'inseguimento dello sfortunato esemplare prescelto per essere la nostra vittima: mantenendomi testa a testa con l'animale, il mio contaghiometri segnava esattamente 40 miglia orarie.

Subito dopo la caccia apparve un grosso esunio della pattuglia confinaria sudanese. Eravamo nel Sudan!

Ci vollero quattro ore di arduo procedere, attraverso un terreno impossibile, prima di giungere ad Abu Ramat, stazione mineraria di poche case sparse sulla costa. Le prime 400 miglia di deserto erano state felicemente superate! Dopo qualche giorno di riposo ad Abu Ramat coprimmo la seconda parte del viaggio: 300 miglia di deserto, da Abu Ramat a Port Sudan. Qui provvedemmo al completo lavaggio e ingrassaggio della 600D. Ne verificai le condizioni, rimanendone soddisfattissimo. L'unica cosa da fare era la sostituzione delle puntine del distributore: un affare di cinque minuti.

Ci era stato assicurato a Port Sudan che la strada per Karora, sulla frontiera etiopica, era buona. Macché! Anzi, non com-

prendiamo come i Sudanesi possano parlare di strada, che in effetti non c'è.

A Tokar, piccolo centro ad un'ora di macchina da Port Sudan (in Sudan le distanze si misurano dal tempo di percorrenza in macchina), il capitano della polizia ci diede una scorta per le ulteriori 16 miglia perché, come disse, «la strada era un po' difficilina». Constatammo ben presto che l'attenuazione non è una esclusiva inglese. Il camion da 5 tonni, della polizia, che ci seguiva, affondò due volte; ed anche noi. Quattro ore e mezzo per coprire le 16 miglia di quel tratto.

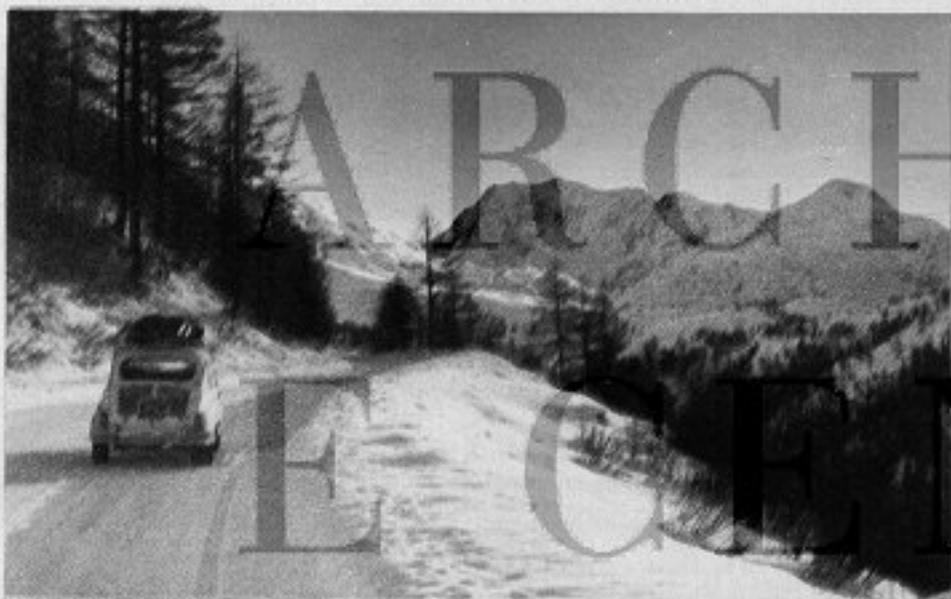
Subito dopo la scena incominciò a cambiare, più frequente vegetazione, meno sabbie mobili. Avvicinandoci all'Etiopia, il terreno si faceva più solido.

30 miglia dopo Karora, sul confine etiopico, entrammo nel tratto più arduo di tutto il nostro viaggio. Il camion ci precedeva sul letto secco e sabbioso di un fiume, talora intersecato da correnti d'acqua fra grossi macigni, su per scoscese erte con pendenze mai viste in Svizzera o in Italia. In nessun punto si poteva lanciare la macchina: lo sfiancamento che essa dovette subire era tale, che ebbi paura dovesse spezzarsi in due. Eppure ha resistito, comportandosi mirabilmente. Arrivati ad Asmara, a stento potemmo credere che la vettura avesse solo bisogno di una messa a punto e della revisione degli ammortizzatori. Tagliero, l'eccellente agente Fiat in Asmara, si mise subito al lavoro. Non credo che avessero mai visto una macchina più sporca di così: la polvere del deserto sudanese era penetrata dappertutto. Eppure, dopo due giorni, eravamo di nuovo in marcia, diretti ad Addis Abeba. Pur non certo confrontabile con le strade europee, quella per Addis Abeba ci faceva apprezzare il fatto di essere nuovamente su una strada.

L'ultimo cattivo tratto del viaggio fu quello da Addis Abeba a Nairobi. A causa del conflitto di confine tra Somalia, Etiopia e Kenia, la zona è pericolosa. Ecco perché siamo stati ricevuti con i fucili spianati dalle nervose guardie confinarie etiopiche quando siamo arrivati di notte. Più la buona sorte che il buon giudizio ci salvò in questo frangente.

Tirammo un sospiro di sollievo appena varcato il confine del Kenia, la mattina seguente. L'ultimo cimento alla nostra 600D fu il percorso da Moyale a Nanyuki, comprese 90 miglia di pietraia. Lo superammo! Quando entrammo in Nairobi avevamo totalizzato 8500 miglia, di cui 2200 di terreno senza strada o appena una pista. Durante l'intero viaggio abbiamo avuto tre forature e ci fermammo due volte per regolare le puntine platinato.

J. Jagers



ste. Dopo tale città la strada assume un nome diverso: «Autoput». Sebbene molti si siano lamentati delle strade jugoslave, le loro critiche sono ingiustificate per quanto riguarda l'autostrada. La «Autoput» è adeguata per il suo traffico, e noi siamo riusciti a percorrerne 800 miglia, per tutta la lunghezza della Jugoslavia, in due giorni e mezzo: ciò nonostante che la neve coprisse 600 miglia di strada. Naturalmente è abbastanza preoccupante vedersi improvvisamente la strada bloccata da due grossi autocarri a circa 200 yards quando viaggiate veloci sulla neve con una vettura sovraccarica. Eppure questo è successo a noi due volte. Invece di usare il clacson ho cambiato marcia, ho tirato il freno, lentamente, sterzando a sinistra e tenendo il fiato... Ce l'ho fatta! Quando

Le continue agitazioni politiche e militari in taluni paesi del Nord Africa non mancano di creare spiacevoli conseguenze per il turista. Così la Siria è divisa in zone militari, il che significa che ogni 50 miglia, o circa, ci trovavamo improvvisamente di fronte ad un blocco stradale sorvegliato da soldati, con qualche ufficiale che attentamente esaminava i nostri passaporti prima di far sollevare le sbarre.

Le strade del Libano sono decisamente le migliori da noi sperimentate in quell'area del Nord Africa. Purtroppo Israele e i circostanti paesi arabi sono in cattive relazioni, col risultato di costringere il tormentato automobilista, che potrebbe fare un viaggio di sole 200 miglia lungo la costa fino a Port Said, ad imbarcarsi con la vettura a Beirut. Viaggio di 20 ore, ma sul peggior traghetto e il più costoso che abbia mai sperimentato.

Lo sbarco della vettura a Port Said, il suo passaggio attraverso la dogana costituiscono una grossa faccenda. Il turista che non parla arabo farebbe bene ad ingaggiare qualcuno che gli facesse da interprete. Noi abbiamo avuto fortuna di avere Mr. Shellal, che è di una eloquenza mai vista: egli si infilava direttamente in tutti gli uffici, compilava moduli, sbraitava con i funzionari, ci diceva quando dare le mance e quanto (un dettaglio che non dovrebbe mai essere trascurato).

Con sollievo lasciammo Port Said il giorno seguente, lieti di guidare lungo il Canale di Suez invece che di percorrerlo imbarcati. La 600D si comportò magnificamente, il che sorprende dopo il duro viaggio del giorno prima. Arrivando a Suez decisi che era tempo di fare scorta di latte di benzina, ciò che ci ha fatto perdere ben cinque ore: raggiungemmo Ras Charib, sulla costa del Mar Rosso, dopo le otto di sera. Passammo la notte del Capodanno con i tecnici inglesi della Shell che gentilmente ci invitarono alla loro festa.

Il primo dell'anno eravamo di nuovo in viaggio, volendo raggiungere Mersa Alam in giornata. Ce la facemmo agevolmente: la strada era ancora asfaltata. Ma a Mersa



La moda per le vacanze, giovani e vivace, è ricca di spunti nuovi e di trovate frizzanti che rinnovano ogni guardaroba, ma che devono essere sempre interpretati con cautela. Occorre infatti scegliere, tra gli svariati modelli estivi, i capi che si prestano maggiormente alla vita di città, sia al periodo delle ferie.

Riassumendo le tendenze più pratiche, per le lettrici che vogliono pensare in anticipo al corredo per i mesi caldi, segnaliamo in primo piano gli abiti in tela di cotone, in tutte le tonalità del beige. Sono abiti pratici, senza maniche e bordati con tela disposta a nastri bicolori (corallo e verde, bleu e rosso, azzurro e mandarino), che si completano con giacche classiche, con maniche corte e senza maniche. La formula di questo completo, utile per ufficio o per viaggio, divide il pieno successo con l'abito-mantello in gabardina di cotone, altrettanto pratico e moderno.

Sempre in gabardina, ma in trama «twill», sono le gonne sportive, da portare con le camicette tipo polo in cotone e con i sandali dal solido tacco di cuoio. Indispensabile per l'estate, il nuovo chemisier sarà in piqué bianco e alternerà tre cinture di stile diverso (la prima in stoffa di cotone a tre colori, la seconda in cotone nero a pois bianchi, la terza in raso di cotone

LE RUBRICHE VARIE

CONSIGLI DEL MEDICO

IL VITTO IN BIANCO ED IL ROSSO DEL POMODORO

Capita spesso che persone affette dai più svariati disturbi riferiscono al medico di essersi messi prudentemente a «vitto in bianco».

Se si va poi a chiedere in che consista questo «vitto in bianco» si constata che generalmente si tratta della abolizione, tra i condimenti abituali, di quelli contenenti succo di pomodoro. In poche parole viene chiamato «bianco» il vitto che manca del colorito rosso dovuto all'eccellente e, direi, innocente pomodoro.

Infatti questo frutto è non solo buono per il suo gusto, ma è anche innocuo, perché difficilmente può essere causa di disturbi. Sia fresco che conservato, non è controindicato in quasi nessuna condizione morbosa, perché non danneggia né il sistema digerente (fegato compreso), né il rene e le vie urinarie, come qualcuno crede, e neppure gli

altri sistemi ed apparati dell'organismo umano.

Se per «vitto bianco» si intendesse ad esempio una porzione di pasta (o riso) condita con abbondante burro, certamente questa, per il grasso contenuto nel burro, sarebbe più nociva della stessa quantità di pasta (o riso) condita con salsa fresca di pomodoro, od anche di conserva preparata con pochissimo olio.

Il pomodoro è frutto eccellente, ricco di vitamine e di elementi minerali, non contiene grassi, contiene pochissime sostanze proteiche e modeste quantità di sostanze zuccherine (per cui può essere consumato anche dai diabetici); può essere consigliato, sia crudo che cotto, per la alimentazione dei sani e dei malati di qualsiasi età.

Il pregiudizio di eliminazione della menza, quando non si sia bene, deriva dal fatto che il condimento di pomodoro suole essere accompagnato da altri prodotti e soprattutto da grassi, che, usati in eccesso, sono generalmente dannosi, specie

se si tratta di grassi animali quasi il lardo, il grasso di prosciutto, lo strutto.

In effetti è il bianco dei grassi che, se si aggiunge al rosso del pomodoro, fa diventare il condimento nocivo. E l'errore sta appunto nell'eccessivo uso che si fa di questi grassi nel preparare il condimento di pomodoro.

Questo frutto invece va usato il più possibile puro con il minimo indispensabile di olio d'oliva o di semi, il solo tra i grassi che può essere degno compagno sempre che non oltrepassi il ruolo di umile e modesto accompagnatore.

Il rosso del pomodoro non ha niente a che fare con tutte le diavolerie che possono immaginarsi finte di questo colore. Mangiate pure con tutta tranquillità il pomodoro e le gustose ed innocue salsette che possono ottenerne da esso. Però attenti ai cattivi compagni del pomodoro che si chiamano grassi, e non fidatevi del loro candore!

Dott. ENZO

PROBLEMA DI SCACCHI N. 96
Inedito di E. Defourny

NERO 11



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) L'ammiraglio italiano che nel 1912 forzò lo stretto dei Dardanelli. - 4) Clupeide dell'Atlantico Settentrionale. - 10) Non è mai davanti. - 12) Al principio dell'errore. - 14) Si solcano... con le navi. - 15) Ruminanti dalle corna ricurve, coda corta e barba sul mento. - 17) Circondate dalle acque. - 19) Debole e svanita. - 20) Covi di animali selvatici. - 21) Anese da calzolaio. - 22) Un inglese. - 23) Stanno in guardia o attaccano con diretti, ganci e montanti. - 25) Navarra. - 26) Nativi della Capitale. - 27) Lucca. - 28) Lo è il sorbetto. - 29) Signore sulla busta. - 30) Pianta erbacea o... improvvisa paura. - 31) Grande isola dell'Egeo. - 32) La inventò Volta. - 33) Fiore senza profumo. - 34) Prudente. - 35) Un punto cardinale. - 37) Moto di animo sincero.

VERTICALI

2) Idem come sigla. - 3) Destinato ad essere spremuto. - 4) Schietto ed onesto. - 5) Recipiente di pelle animale. - 9) Africa Orientale. - 7) Non destri. - 8) La cista di papà Martin. - 9) Si misurano a metri quadrati. - 11) Rieti. - 13) Un serpente. - 15) Vi si gioca alla roulette. - 16) Alberi con foglie aghiformi sempreverdi. - 18) E... come un pesce! - 19) Ambasciatore. - 21) Emblema della lentezza. - 23) In tutta la terra sono solo due. - 24) Precipitazione atmosferica nelle notti serene. - 26) Nome di uomo. - 27) Coste basse e sabbiose. - 28) Specialità pinerolese. - 29) Frazioni delle lire. - 30) Anagramma di Pisa. - 31) Non comuni. - 32) Piacenza. - 33) Titolo d'onore di ecclesiastici e principi. - 35) Inizia l'fondata. - 36) Napoli.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



SCACCHI: SOLUZ. PROBL. N. 96
1-B Cd7 - f6 - min. C d6 - f5, matto.

SORTEGGIATI PER IL PREMIO

Francesco De Angelis, Sede Centrale - Ing. Salvatore Comito, Filiale di Livorno.

PER IL FILATELISTA

Vaticano

Come precedentemente segnalato è stata emessa la serie «Esposizione Universale di New York 1964». Ne riproduciamo gli esemplari che compongono tale serie che è in corso di distribuzione ai prenotati.

Mostra Internazionale Filatelica di Varese

Il Circolo Filatelico di Varese ha allestito una Mostra Filatelica Internazionale a soggetto Sociale nei giorni 25-26-27 aprile con in palio un splendido trofeo costituito da



trofeo assegnatogli e gli auguriamo sempre maggiori successi alle sue partecipazioni in future Mostre.

«Europa a Montecatini», Mostra del francobollo turistico

A cura del Comitato organizzatore di «Europa a Montecatini, Mostra del francobollo turistico» è stato pubblicato il Regolamento della quinta edizione di questa manifestazione che è considerata tra le più classiche in campo nazionale ed internazionale. Alla Mostra, che avrà luogo quest'anno dall'11 al 18 ottobre, allestita nei saloni del Palazzo del Turismo, aderiranno numerosi espositori. Il Presidente della Repubblica, on. Segni, ha concesso ad «Europa a Montecatini» il suo alto patronato ed un suo tangibile riconoscimento sarà costituito da una medaglia d'oro di conio speciale, la quale verrà assegnata alla migliore raccolta presentata alla esposizione nella classe in concorso. L'on. Andreotti ha inoltre offerto al Comitato Organizzatore uno stupendo trofeo in bronzo, rappresentante il Bersagliere di Porta Pia, che premierà il migliore concorrente nella sezione tematica «Armi e battaglie».

L'ANGOLO DEL FOTOGRAFO

Proiezione di fotografie a colori

Il 18 maggio, presso il Teatro Fiat di Corso Marconi 18, ha avuto luogo la proiezione di diapositive a colori del Prof. Mario Carafoli della Ferrania.

Quest'anno il soggetto era «Venezia in campagna».

L'autore ha brillantemente commentato le fotografie originalissime ed è stato applaudito dal numeroso pubblico.

Mostra Fotografica Annuale

Si invitano tutti i dilettanti di fotografia appartenenti alla Fiat a preparare le loro opere per la Mostra Annuale.

Prossimamente sarà distribuito il regolamento con le modalità d'iscrizione. Le fotografie dovranno essere presentate entro la metà di settembre. Le opere migliori verranno pubblicate sull'«Annuario 1965 del Fotografo Fiat» che uscirà entro il mese di dicembre.

ILLUSTRATO FIAT

DIRETTORE E COMITATO DI REDAZIONE

WILHELM STAMPA E PROPAGANDA FIAT

Torino, Corso Marconi, 10

(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino

in data 3-12-53 - R. E. Defourny

Stampato il 15 maggio 1964

Rosolino Caporali & C. Torino - Via Vittoria

PRINTED IN ITALY



Abito estivo in pique di cotone «nido d'ape». Stampato in bleu su fondo bianco. Modello Emi Badolato di Torino, borsetta di paglia di Ebe pelletterie.



Copricostume estivo in seta stampata di Tiktiner. Questo modello è stato scelto dalle boutiques della Costa Azzurra.

giaccio sole o turchese «Capri».

Ottima, per i vostri «piani saggi», la moda del «tre-pezzi». Si tratta di completi formati da una gonna svasata, da pantaloni in slantung di cotone unito e da una giacca a piccoli disegni fantasia. La gonna, pratica in città, si alternerà ai pantaloni, indicati per gite e per serate al mare.

Per quanto riguarda la vita di spiaggia, sono stati lanciati costumi a grosse righe colorate disposte in senso verticale, modelli con zerbature bicolori e serissimi «olimpionici» scuri, allegrati da bordi rossi o bianchi. Il due-pezzi per barca, in cotone a disegni «cashmere», si completa con una tunica del medesimo tessuto, chiaro e soffuso. Un'altra pratica tendenza è rappresentata dal lungo «pareo» drappeggiato sui fianchi alla tabiana, eseguito nel medesimo tessuto floreale del due-pezzi prendisole.

Molto pratico il completo formato da shorts e blusone in spugna bianca, ravvivato da bordi di cotone a righe rosse e bleu. Motivi a righe vivaci si ritrovano anche sulle allegre «canottiere» di cotone, da portare sui pantaloni bleu e su casacche e «pull-overs» eseguiti all'uncinetto, in modo raffinato e rustico.

Una tunica copri-costume sarà utilissima per recarsi in spiaggia. Essa sarà in tonalità unita ed intesa su di un costume «fantasia», stampata sui due-pezzi o sui maillo, scuri ed uniti. Più elegante l'abito per albergo, che ricorda i cappottini con colletto scostato,



Una rosa d'oro massiccia finemente lavorata.

Grande è stato l'afflusso degli espositori e la sistemazione dei quadri negli splendidi saloni della Villa Mirabello ai Giardini Estensi è stata fatta con cura e buon gusto superiori ad ogni elogia. Di questo va dato atto agli organizzatori che si sono prodigati in mille modi per rendere la Mostra attraente, accogliente ed istruttiva.

Il nostro Servizio Filatelico ha partecipato con l'esposizione del Cav. Annibale Temellini, del Prof. Federico Enrico-Meina, della signora Amalia Penna, del sig. Romualdo Guazzo.

La Gloria, dopo esame di tutto il materiale esposto, ha dichiarato di assegnare l'ambito trofeo al nostro espositore Prof. Federico Enrico-Meina per la sua partecipazione con 36 quadri di cui ogni fiore illustrato sui francobolli era audiovisivo in famiglia, specie, sottospecie e varietà con ampia didascalia concernente sia il francobollo che l'illustrazione propriamente botanica del soggetto.

Ci compiacciamo vivamente con il Prof. Enrico-Meina per il prezioso

dalle tasche applicate e con la cintura annodata con trascuratezza.

Per le ore eleganti, il piqué scuro o bianchi, ed appare indicatissimo per i bustini di tipo «americano», da portare con gonne stampate in bianco su fondo nero o viceversa.

Una novità è costituita dai modelli che uniscono il medesimo stampato in interpretazioni differenti di «positivo e negativo». I risultati che si ottengono sono allegri e sorprendenti, ma occorre che la linea dell'abito, appena in forma, sia di proporzioni controllate e di una purezza assoluta.

Anna Vanner

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 piccini affettuosi auguri.

Sezione Automobili

CLAUDIO, di Giuseppe AIME; MARIA BASILIA, di Giovanni AIMO; MONICA, di Sergio AIRES; MARIANGELA, di Pietro AMANDOLA; CLAUDIO, di Giuseppe AMBROGIO; RITA, di Saverio AMEN; DANIELA, di Giuseppe AMPARONE; DOMENICO, di Rocco ANTONICELLI; ELISA, del p.i. Marcello ARGAZZI; SALVATORE, di Giovanni ATTANASI; PAOLA, di Agostino AZZALIN; GIANNI, di Giuseppe BACCAGLIONI; PAOLA, di Mario BAGATELLA; LOREDANA, di Luigi BAGNO; RENZO, di Pier Luigi BAIMA; LOREDANA, di Antonio BANCONI; ANTONELLA, di Michele BARNABA; CARLO, di Giovanni BENEDETTO; DANIELO, di Severino BENOZZO; MARIA TERESA, di Giovanni BERNAR; OMBRETTA, di Francesco BESSANI; PIERO, di Giovanni BERTOLLO; DANIELA, di Giov. Battista BERTOLLO; ITALIA ROSA, di Adriano BIANCO; LOREDANA, di Carlo BIFFO; ARMANDO, di Leo Luca BILLERI; EGLE, di Antenor BISCOGLIA; MARISTELLA, di Lino BOATTO; FRANCO, di Santo BOLLETTIN; MARIANGELA, di Carlo BONETTO; GIANFRANCO, di Vincenzo BONO; RICCARDO, di Giovanni BORELLI; EZIO, di Renato BORELLO; CARLA, di Enrico BOSCO; LILLIANA, di Ennio BOSCOLO; LIDIA, di Mario BOSCOLO; LUCIANA, di Antonio BRUNI; NADIA, di Crescenzo BRUNO; CARLA, di Giuseppe BRUNO; CARMELA, di Giuseppe BRUNO; MARGHERITA, di Alfredo BUSCA; GIUSEPPE, di Luigi BUTTOL; SUSANNA, di Bartolomeo CAGNOTTI; TIZIANA, di Riccardo CANAVESE; LIDIA, di Luigi CANTORE; GIUSEPPE, di Adamo CARANDO; SALVATORE, di Estadio CAVUOTO; LAURA, di Carlo CERUTTI; MAURIZIO, di Carlo CASALONE; LUCIANA, di Filippo CASINI; MARIELLA, di Domenico CAULA; ERMINIA, di Cataldo CHIEMENTI; PAOLO, di Simone CILLUFFO; FULVIA, di Elio COGOTTI; ANTONELLA, di Giuseppe COLAMATTO; ROBERTO, di Angelo CORDARA; ALESSANDRO, di Mario COMINO; SABRINA, di Giovanni COSTAMAGNA; CLAUDIA, di Giancarlo CREN; GIOVANNI, di Angelo CRESTO ALEINA LOBIA; VINCENTO, di Stefano CULOTTA; FULVIO, di Luigi DEBERNARDI; ALBINA, di Paolo DE LEO; DOMENICA, di Paolo DELSANT; LORENZO, di Antonio DE NARDI; RODOLFO, di Vittorio DE PALMA; BARBARA, di Severino DE POLLI; ROSA, di Pasquale DE RISI; GAETANO, di Francesco DI FAZIO; ANTONIO, di Giovanni DITALIA; LUIGI, di Aniello DI MATTEO; TERESA, di Pietro DI MAIO; MASSIMO, di Giuseppe DI MAT-

TEO; ANTONELLA, di Armando DOMINI; ROSANNA, di Giacomo DOSIO; MARIANGELA, del p. agr. Mario DUTTO; ANTONELLA, di Stelio FAGGIAN; DANIELA, di Bruno FARINASSO; LORENZO, di Michele FASSETTO; MARIELLA, di Giuseppe FEDELE; SILVANA, di Giuseppe FERELLO; MASSIMO, di Remo FERRERO; DANILA, di Teobaldo FERRERO; ANNA MARIA, di Enrico FIAMMINGO; SERGIO, di Siro FILIPETTO; LUCIO, di Renzo FIORE; GIANFRANCO, di Antonio FOGGETTI; ROBERTO, di Giuseppe FOLIGATTI; DOMENICO, di Eugenio FOLINO; MASSIMO, di Giovanni FOLLI; ROBERTO, di Pierangelo FONTANI; DANIELA, di Giacomo FRAIKE; MARIA RITA, di Antonino FRANGIPANE; SIMONETTA, di Raffaele FUSCO; LUCIA, di Bruno GIARDINO; PAOLA, della rag. Piera GUGLIELMOTTO CANEPA; PIERA, di Salvatore GALLU; SILVIA, di Bernardo GARLO; SUSANNA, di Santino GARRO; MARIA PAOLA, di Carlo GAVITELLO; CLAUDIO, di Gaspare GAZZERA; GIUDITTA, di Giuseppe GECHELE; ROSELLA, di Giuseppe GEREMIA; CHIARA, di Mario GHEDDO; MARIO, di Augusto GHIGNONE; GAETANA, di Salvatore GIACCONI; SILVANA, di Giuseppe GILARDI; GUGLIELMINA, di Valentino GIUBLENA; CARLA, di Roberto GRATTAROLA; ELENA, di Alfredo GRECO; SIMONETTA, di Valentino GRIGOLETTO; LORETTA, di Biagio GUARIENTO; PAOLA, di Guido GUGLIELMINA; CINZIA, di Vittorio GENNARI; PAOLA, di Stefano GRANZIERA; GIANLUCA, di P. Luigi GIACONE; MARIENO, di Erminio GUALANDI; GIAMPIERO, di Renato GOZZINI; FRANCA, di Mario GIUNIPERO; GIUSEPPE, di Michele GIOVANELLO; DOMENICO, di Vincenzo GASPARRI; SABRINA, di Riccardo GALLO; MARIA TERESA, di Antonio GAETA; MARIA TERESA, di Domenico GERMANETTO; IVO, di Piero IMPINNA; ALBERTO, di Antonio INZALACCO; SILVIA, di Giuseppe IENNOICHO; ANGELO ANTONIO, di Martino LASORTE; ANTONELLA, di Guglielmo LEONE; CLAUDIO, di Martino LEONE; RICCARDO, di Savino LISO; GIUSEPPE, di Andrea LO CHIATTO; ANNA MARIA, di Noè LUBAN; SANTO, di Nobile LALA; FRANCA, di Eugenio LOCCISANO; MARIA, del geom. Francesco MOLIGNANI; GERMANO ORESTE, di Francesco MANFRIN; LAURA, di Giuseppe MANFRIN; BRUNO e MARIO, di Benedetto MANINA; TINO FABRIZIO, di Salvatore MANNINO; ORNELLA, di Vincenzo MARANO; MORENA, di Luciano MARCHETTI; ORNELLA, di Gerardo MARCHIONE; CINZIA, di Giuseppe MARENCO; GLORIA, di Paride MARINO; PATRIZIA, di Giuseppe MASTROMAURO; EMILIA, di Andrea MATRANGE; PIERPAOLO, di Luigi MENARELLO; DOMENICO, di Cosimo MESSERO; ZAIRA, di Agostino MICHELETTI; MARIA, di Domenico MIGNONE; STEFANIA, di Giovanni MINETTI; MARINELLA,



Antonella Psenda, di anni 7, figlia di Francesco Psenda della Sezione Automobili, è davvero una cara bambina, tanto brava. Frequenta la prima elementare a Foglizzo Canavese ed in occasione della « Festa della Mamma » è stata premiata per un disegno avente per tema l'affetto materno. Anche altri bimbi, figli di dipendenti Fiat, sono stati premiati nel corso della bella cerimonia a Palazzo Madama. Rinnoviamo a tutti i più vivi complimenti.



Ci associamo al lutto della Deutsche Fiat per la improvvisa scomparsa del suo collaboratore Günther Vogt deceduto il 10 giugno, a 32 anni, a seguito di incidente automobilistico. Il sig. Vogt da alcuni anni responsabile del Servizio Stampa e Relazioni Pubbliche della Filiazione tedesca della Fiat aveva per questa sua mansione frequenti contatti con la Fiat a Torino e anche per la presentazione giornalistica della 850 venne nella nostra città con i rappresentanti della stampa tedesca. Appassionato del suo lavoro, aveva dimostrato in questi anni di attività un grande attaccamento alla Fiat. Lascia la vedova signora Friedel e una bambina, alle quali rinnoviamo le più sentite condoglianze. (Nella foto: Günther Vogt, nell'aprile scorso a Torino).

Wir schliessen uns der Trauer der Deutschen Fiat A. G. an zu dem unerwarteten Ableben ihres Mitarbeiters Günther Vogt, welcher am 10. Juni 1964 infolge eines Verkehrsunfalls im Alter von 32 Jahren verstarb. Herr Vogt war einige Jahre Leiter der Abteilung Presse und public Relations der Deutschen Fiat und dieser Tätigkeit wegen hatte er häufige Kontakte mit der Turiner Muttergesellschaft. Anlässlich der Vorführung des neuen Fiat 850 kam er nach Turin mit den deutschen Journalisten. Er war ein begeisterter und tatkräftiger Mitarbeiter der Fiat. Herr Vogt hinterlässt die Witwe, Frau Friedel, und eine Tochter, denen wir erneut unser aufrichtigstes Beileid aussprechen. (Im Bild: Günther Vogt im April 1964 in Turin).

CADUTI IN MONTAGNA



Francesco Carnino 24 anni Aldo Oblato 21 anni

Domenica 31 maggio due disgrazie alpinistiche hanno portato grave lutto nella nostra famiglia di lavoro e colpito nei più cari affetti le famiglie Carnino e Oblato. I due giovani sono caduti nello stesso giorno, anche se in gite diverse. Francesco Carnino apparteneva all'Ufficio Assistenza Aviazione Fiat. Era Perito Industriale e pur così giovane era ben voluto da superiori e colleghi che apprezzavano in lui l'entusiasmo, la buona volontà, la serietà di applicazione. La Mamma, il Papà, il fratello più giovane lo ricordano in pianto. Frequentava la scuola di alpinismo « Giusto Gervasutti » e purtroppo in una ascensione in Valle Stretta precipitò a causa di un cedimento di un blocco di neve. Aldo Oblato lavorava alla Sezione Velivoli. Un ottimo collaboratore, aveva la passione della montagna. Quella domenica andò in gita con il Gruppo alpinismo Fiat per una facile escursione sulle montagne del biellese. Aveva un'ottima preparazione ed aveva fatto gite ben più impegnative. La fatalità volle che per uno scivolone sull'erba precipitasse da un dirupo riportando ferite purtroppo mortali. La Mamma, il Papà, il fratello Valerio (che frequenta la Scuola Allievi Fiat) piangono l'esemplare figlio e fratello caduto.

Alle Famiglie in lutto « Illustrato Fiat » anche a nome di tutta la Fiat e particolarmente degli appassionati della montagna rinnova le più sentite sincere condoglianze.

ULTIMO GIORNO DI SCUOLA



Con questa fotografia che « fotofiat » ha scattato a una classe della Scuola « Coppino » nell'ultimo giorno di scuola, il nostro « Illustrato » vuole porgere un affettuoso saluto a tutti gli scolari e a tutti gli studenti figli di dipendenti Fiat. Accanto alla Maestra signorina Giuseppina Baratta, dieci scolari hanno il Papà che lavora alla Fiat: Chiara Mattia, Laura Daniele, Marina Calleri, Erminia Gazzarin, Maria Borasi, Concetta Vizzari, Nadia Fanin, Maria Russo, Luciana Coraglio. Quel mattino una visita imprevista: la piccola Cristina, nipotina della Maestra, e anch'essa figlia di un collaboratore Fiat: l'ing. Luigi Zandonà.

NELLE FAMIGLIE



NOZZE D'ORO E D'ARGENTO

Hanno festeggiato le nozze d'oro: Francesca e Domenico Rovaretto, Anziano Fiat (foto 1). - Antonia e Raffaello Scassa, Anziano Fiat (foto 2). - Anna e Giuseppe Peirolo, Anziano Fiat (foto 3). - Luigia e Giovanni Camoriano, Anziano Fiat (foto 4). - Maria ed Ernesto Bianco, Anziano Fiat (foto 5). - Hanno festeggiato le nozze d'argento: Augusta e Francesco Fantuz, dipendente Sez. Spa (foto 6). - Margherita e Michele Trump, Anziano Fiat (foto 7). - Angela e Luigi Bergesio, dipendente Sez. Auto (foto 8). - A tutti le nostre felicitazioni e fervidi auguri.

NO; EMMA, di Basilio NEGRO; MARIO, di Romolo NEGROPONTE; ROBERTO, di Angelo NORDIO; TIZIANA, di Sergio ORZI; MARCO, di Sante PADOVANI; DAVIDE, di Pietro PAGLIETTI; SABRINA, di Francesco PARRINELLO; VITA, di Salvatore PARRINELLO; GRAZIELLA, di Nicola PATRINO; MASSIMILIANA, di Giovanni PES; ADDOLORATA, di Antonio PETRAROLI; MASSIMO, di Giovanni POLLIO; MARCO, di Bruno PONTONI; CALOGERO, di Vincenzo PORRELLI; GIOVANNI, di Domenico POSSIDENTE; ALBERTA, di Carlo PIPINO; ROBERTO, di Giovanni PALMA; ANTONIO, di Alfredo PUCCIARELLO; BRUNO, di Mario PICHEDDA; DANIELE, di Giovanni PONS; MARCO, di Agostino QUATTROCOLO; MARINA, di Angelo REGGIO; ANNUNZIATA, di Antonio RISE; GABRIELLA, di Giuseppe RISTALDO; PAOLO, di Celestino RIVOIRA; SALVATORE, di Ernesto ROCCAMATISI; MARISA, di Alessandro ROLFO; DAVIDE, di Mario ROMPIANESI; PATRIZIA, di Ottavio ROSMA; FAUSTO, di Giovanni RIZZO; ROSANNA, di Giuseppe REVELLI; VINCENZO, di Francesco RUVA; RICCARDO, di Blimber ROSSI; FABRIZIO, di Ilvo ROSSETTO; MATTHIAS, di Gertraud SCAGLIA SCHIEWERT; MILENA, di Lorenzo Carlo SEVERINO; FABIO, di Angelo SIGISMONDO; LOREDANA, di Mario SIVIERO; CARLO, di Nunzio SPITALERI; MORENA, di Mauro STOPPA; ROBERTO, di Raffaele SANTOMAURO; SAVERIA, di Luigi SINISI; GERARDA, di Mario SERRITELLA; SERGIO, di Giuseppe SICILIANO; GLORIA, di Ruggiero STELLA; MARISA, di Armando SERINO; LORELLA, di Luigi SERASSI; NICOLÒ, di Domenico SANSONE; LUCA, di Secondo SIVIERO; VALERIO, di Vittorio TOMATIS; GIOVANNI, di Michele TORRE; NADIA, di Carmelo TOSSANO; LUCIANO, di Noè TRAPELLA; ELISABETTA, di Carlo TRAVERSA; LUCREZIA, di Crescenzo TUFO; SILVIA, di Aurelio TURAZZI; STEFANIA, di Rino TISO; GIUSEPPE, di Domenico TOGLIATTI; ANTONIO, di Narciso ULIANA; OSCAR, di Virginio VAGLIENTI; ROSA, di Salvatore VANACORE; FRANCO, di Salvatore VARANO; LORELLA, di Antonio VASCHETTI; PASQUALE, di Michele VERNICE; MARCELLO, di Italo VICARE; SANDRA, di Fiorino VIOLA; NICOLA, di Raffaele VIRGALLITA; LAURA, di Pio VISENTIN; VINCENZO, di Giuseppe VURRO; CARLO, di Giovanni VAL-

LE; LUIGI, di Felice VOLANTE; MARIA LUISA, di Antonio VENEZIANO; GIUSEPPE, di Francesco VASCO; ANNA BISO, di Sede Centr.; STEFANO, di Enrico ZAIA; ELIO, di Luigi ZURLETTI; MAURO, di Giovanni ZANETTI; ALBERTO, di Aldo ZAINA.

Sede Centrale
MAURO, di Vincenzo BOERO; LUISSELLA, dell'ing. Adriano BOZZONE; FABRIZIO, del p.i. Pier Filippo BRENNER; LUCA, di Mario BERETTA; MARINA, di Giovanni BONARDI; ALESSANDRO, del dr. Domenico CAPODANNO; LORETTA, di Benito CARRARA; MAURO, di Roberto CODA ZABETTA; SERGIO, del rag. Luigi ARNABOLDI e Margherita Dassano; GIANFRANCO, del p.i. Paolo DUTTO; PAOLO, del dr. Aldo Carlo PEDRIGHINI; SIMONA, del p.i. Marco GIACHELLO; EDUARDO, del dr. Gennaro GUIDA; ANTONELLO, di Lazzaro NICOLA; MARIA, di Giacomo PIGNONE; RENATO, del dr. Andrea REMMERT; CARLA, del p.i. Fernando RODA; MARINA, di Mario RAMATELLI; ELENA, di Pietro RINAUDO; LUCA, di Giulia SATTI LANTIERI; GIOVANNI, di Giuseppe VENIA; ANNA MARIA, di Nicola ZABENA.

Ferriere
MASSIMO, del geom. Giuseppe AVEZZU; DARIO, di Piero BALDIZZONE; MARISA, di Sabino BECCARIA; DANIELE, di Giovanni BOETTO; LUCA, di Enrico BONINI; ANTONELLO, di Erminio BORDIGNON; CLAUDIA, di Felice BRIA; MASSIMO, di Mario BUFFA; ANTONELLA, di Giovanni CATTANEO; MARCO, di Valerio COLOMBANO; SILVANA, di Giovanni COZZOLINO; MARIA LUISA, di Giovanni CRISTAUDI; LUCIANO, di Salvatore DATTOLI; GUERRINO, di Angelo DAVIN; RENATO, di Paolo DHO; ANNA, di Sante ELMARENZI; LUISSELLA, di Francesco FORNO; PAOLO, di Giacinto GERON; ALESSANDRO, di Dante LONGO; CLAUDIO, di Umberto LICCIARDI; GIOVANNI, di Giuseppe LISO; MICHELE, del p.i. Giov. Battista MUSSO; MARCO, di Erminio MANZOLI; ENZO, di Roberto MARCHISIO; GRAZIELLA, di Felice MARCONI; MARIANGELA, di Francesco MERLO; GIGLIOLA, di Giuseppe MUSSO; MAOLA, di Evasio NERVO; MARIO, di Germano OCCELLI; MARIA CRISTINA, del p.i. Luciano PONZONE e Carla Nicola (Sede Centr.);

PAOLO, di Giovanni PAVANELLO; CATERINA, di Giorgio POMERO; LORIS, di Giovanni PORCELLATO; MARCO, di Marco RAMASSO; MARISA, di Angelo REMONATO; CINZIA, di Giulio RIVETTI; TOMMASO, di Francesco STASI; DANILO, di Giuseppe SUSSETTO; LILIANA, di Giovanni TESTA; RITA, di Nino VAIR; FULVIA, di Amedeo VELLAUDO; BARBARA, di Rino VERNETTI.

S.P.A.
CARLA, di Ernesto AIMASSO; GUIDO, di Giovanni ALLASIA; ELVIO e DOMENICO, di Primo ADRIANO; EMILIA, di Eugenio BLANCHETTI; PATRIZIA, di Walter BELLANI; ANNA, di Giov. Battista BELLEZZA; MARIA MARGHERITA, di Ernesto BIANCO; LOREDANA, di Francesco BIANCO; GIOVANNI, di Ferdinando BORLA; MARIA, di Luigi BRUNO; SIMONETTA, di Epifanio CANNARIATO; DONATELLA, di Mario CASTELLI; SILVIA, di Mario CISARO; MARIO, di Giorgio CORINO; GIROLAMO, di Salvatore COSTANTINO; STEFANIA, di Eugenio DE LORENZI; LUCIANO, di Renato FACELLI; MAURIZIO, di Vincenzo FIDALE; GIAMPIERO, di Pietro GIACCARDI; MAURO, di Ernesto Nello GONNET; STEFANIA, di Francesco GRECO; NICOLA, di Calogero IMPEDUGLIA; PATRIZIA, di Mario MUSSO; PATRIZIA, di Giuliano PERUZZI; GIORGIO, di Eido PAROLIN; MASSIMO, di Angelo PEGOLO; NUNZIA, di Ruggiero PIERRO; ANNALISA, di Tranquillo PILATI; GIUSEPPE, di Vincenzo QUASSIO; ROSANNA, di Rodolfo RIFESI; GRAZIELLA, di Rinaldo RONDOLETTI; ENZO, di Elvino ROSSETTI; GIANNI, di Giovanni RUZZA; PAOLA MARIA, di Michele SANINO; CARLO ALBERTO, dell'ing. Romeo SALA; ROSSANA, di Luciano SCRIGNA; MARIA LUISA, del p.i. Renato TARASCO; IUTA, di Erminio TRAVERSA; MASSIMO, di Ettore TROPEA; MAURIZIO, di Gian Piero VILLA.

S.I.M.A.
ELENA, di Rocco ANTONUCCI; FLAVIO, di Armando BADELLINO; LOREDANA, di Giuseppe BERGHESE; PATRIZIA, di Armando BORLA; VALERIA, di Andreino BRUSATIN; LUCIA, di Giuseppe DEMARCHI; MAURO, di Antonio DEMICHELIS; MASSIMO, di Bruno MARINI; PIERPAOLA, di Mario PAOLINO; ROBERTO, di Carmelo ZAPPARDINO.

Fonderie e Fucine
GIORGIO, di Giuseppe ALBANESE; NIVES, di Roberto ALLASINO; GIORGIO, di Giovanni ARIAUDO; ELISABETTA, di Carlo BESANA; NADIA, di Giuseppe BARBUI; GIOVANNI, di Francesco BAUDICIN; ANNA, di Bartolomeo BERTERO; LORENA, di Giacomo BOETTO; MARCELLINO, di Pietro BRUNA; MARIA GRAZIA, di Pietro BRUNOFRANCO; CRISTINA, di Giuseppe COSTELLI; ARMANDO, di Bortolo CADAMURO; UGO MARIO, di Nicola CAUDA; DANIELA, di Giovanni CAVAGLIA; GIORGINA, di Fulvio CERRI; FRANCO, di Filippo COLOMBATO; SIMONETTA, di Arnaldo CONTE; SECONDINO, di Giuseppe DELSANTO; ROSANNA, di Luigi DI BISCEGLIE; GIUSEPPINA, di Secondo DOGLIATTI; GIOVANNI, di Mario DORIA; MASSIMO, dell'ing. Piergiorgio FERRERO; PAOLA, di Pietro FAVARO; PATRIZIO, di Lino FERRO; MAURO, di Carlo FRIGATO; ENRICO, del p.i. Franco LUPA; MARILENA, di Angelo



Tre generazioni, 83 anni di lavoro Fiat. Vi presentiamo la bella famiglia Curbis: nonno Giuseppe è Premio Fedeltà con 38 anni di lavoro alla Fiat; suo figlio Domenico (a destra nella foto) è operatore al Reparto Collauda Funzionale della Spa con 35 anni di anzianità Fiat; il nipote Luciano (a sinistra) presta la sua opera come disegnatore all'Ufficio Ingegneria Avanzata di Mirafiori e ha raggiunto il primo decennio di servizio. Ai signori Curbis rallegramenti e auguri cordiali.

LAVAGNO; PAOLA, di Giancarlo LEGNARO; LEONARDO, di Luigi LIPARI; BRUNO, di Antonio MARCON; PATRIZIA, di Dario MARMO; ANTONIETTA, e MARIA CRISTINA, di Giuseppe MARSALA; ROBERTO, di Pietro MARSON; MAURO, di Narciso MASO; FLAVIO, di Augusto MILANESIO; DONATELLA, di Giacomo MOSSO; ANTONIO, di Giuseppe MINIERI; MAURO, di Luigi OBITO; FULVIO, di Piergiorgio PRIOTTI; MASSIMO, di Lorenzo PERI; GIANCARLO, di Francesco PEZZUTO; MAURO, di Tommaso POVERO; ROBERTO, di Pietro ROSSETTI; MAURO, di Ernesto RIBOTTA; WALTER, di Vincenzo RIZZO; ROBERTO, di Ernesto SEVESTREL; GIANFRANCO, di Domenico SEVERO; CLAUDIA, di Umberto SPEZZATI; MAURO, di Ernesto RIBOTTA; WALTER, di Giuseppe TARDITI; WALTER, di Nevio TESARIS; PAOLO, di Giuseppe TONINI; ROBERTO, di Mario TORASSA; ROBERTO, di Anastasio VAI; PIER GIORGIO, di Giuseppe VERGA; ILDA, di Guido ZAMBERNARDI.

O.S.A.
EMANUELE, di Carlo AMORE; MASSIMO, di Giovanni BORDONE e Maria Tuninetti (Sede Centr.); BRUNO, di Teresa BONINO; ALESSANDRO, di Savino BOMBARDIERE; GABRIELLA, di Giovanni BORDIGNON; ROSA, di Salvatore BORDONARO; ROSSANA, di Luigi BOI; TIZIANA, del rag. Carlo CANTORE; LAURA, di Eligio CAPOLICCHIO; SALVATORE, di Giovanni CRELSTRI; ANTONIO, di Matteo CACUCCI; IP-



Dipendenti Fiat alle Terme di Chianciano.



Gruppo di mutui Fiat a Montecatini per le cure termali.

(segue ILLUSTRATO FIAT NELLE FAMIGLIE)

PAZIO, di Ottavio CALORE; ALBERTO, di Adriano CARAVATI; ELVIRA, di Eugenio CHIAREGGATO; ANGELO, di Giuseppe DEL- L'ORO; DONATELLA, di Domenico DUCCO; PAOLO, di Giovanni GAMBÀ; CRISTINA, di Elio GRASSONE; VALERIO, di Giovanni LAMBERTI; LAURA, di Giovanni Battista LEONE; ANTONELLA, di Luigi MORINO; MAURO, del rag. Carlo MOSSINO; IVANA, di Domenico MAUNERO; GABRIELE, di Mario MARIANI; MARCO, di Vincenzo MENCUCCHINI; LAURA, di Angelo ORIGLIA; ENZO, di Giovanni PUGNO; PAOLA, di Carlo PALERMI; ANDREA, di Ettore PANNELLA; ELISABETTA, di Romano POLI; GIUSEPPE, di Renato PELLEGRINO; AURELIO, di Adolfo POLETTI; PAOLO, di Leone ROCCA; STELLA, di Francesco ROTONDO; CHIARA, del p.i. Giuseppe SILVESTRIS; FRANCA, di Giuseppe STALTAI; PATRIZIA, di Alessandro TOMBOLATO; CLAUDIO, di Nicola VOCALE.

Grandi Motori

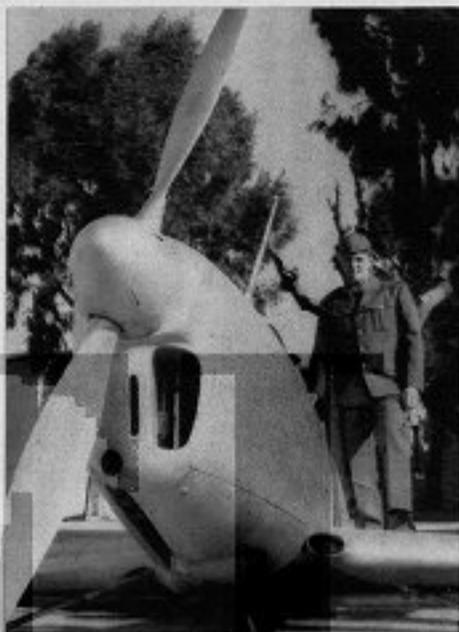
PATRIZIA, di Francesco AGOSTO; GRAZIELLA, di Cosimo ARONICA; LAURA, di Italo CHIARVISIO; CARLA, di Mario GUNETTI; CLAUDIO, di Giovanni SOBRINO; ANTONELLA, di Giancarlo VIOLI; SILVANO, di Sante ZURLO.

Ricambi

LAURA, di Gian Luigi FOGLI; Ettore, di Vittorino GALASSO; PIERA, di Concetto GIUFFRIDA; DAVIDE, di Giuseppe GUARISO; RAMONA, di Graziella MAESTRI; LODDO; SANDRO, di Irmino PRATO; MAURIZIO, di Giannino TREVISAN; PATRIZIA, di Piero TURINETTO.

Velivoli e Motori Avio

DOMENICO, di Bartolomeo BIANCO; GIANCARLO, della rag. Paola CARREGA RIBOTTI; FAUSTO, del p.i. Eugenio FERRITTI; BRUNO, di Luigi GROSSO; SALVATORE, del p.i. Gerlando LUPO; PAOLO, di Guglielmo LANDRA; DAVID, di Matteo LEMBO; ROSSANA, di Domenico LUCIANO; MANUELA, di Ettore MAENCO; GLORIA, di Francesco OBERTO e Idelma Dal Molin (Fonderie e Fucine); IRMA, di Pietro PAGLIERO; VIVIANA, di Carlo PASQUINO; GIUSEPPINA, di Giacomo PRIMAVERA.



Giovanni Campioli, dipendente Off. Fiat di Modena al reparto manutenzione, presta attualmente servizio militare di leva al Distaccamento dell'Aeronautica Militare di Abano Terme in qualità di aiuto radarista. Invia i migliori saluti ai superiori e colleghi di lavoro della Fiat. Lo ringraziamo, compiacendoci per la specialità alla quale è stato destinato, che attesta anche della sua preparazione tecnica.

Stabilimenti di Avigliana

AURORA, di Franco BERT; GIORGIO, di Orlando GUGLIELMINOTTI; BRUNELLA, di Pierino MARITANO; GIANLUCA, di Carlo MORRA.

Produzioni Ausiliarie

CLAUDIA, di Gennaro MIGLIETTO; CRISTINA, di Renato MATTIOTTO; CLAUDIO, di Attilio SACCARDO; MASSIMO, di Aldo STRADIOTTO; CATERINA, di Giovanni VENTURA.

Metalli - FLAVIO, di Carlo PIOVANO.

Costruzioni e Impianti - MARCO, di Benito BIANCHI; MONICA, di Pia MALETTA ESPOSITO.

Prosidea - GISELLA, di Francesco VILLATA. Officine di Napoli - FRANCESCO, di Luisa CARBONE VARRIALE.

NOZZE

Sede Centrale

Alessandro BIANCO; Roberto BRERO; Renzo CANCIANI; Francesco p.i. CERESKIO STIVE; Elisabetta ENRICO; Maria Teresa FROLA; Giuseppe FERRERO; Pier Giorgio MAGNETTI; Agostino ing. MANINA; Matilde MAGGIORA; Annamaria rag. NOVELLI; Fiorcarlo NAVONE; Cesare ROLFO; Silvana RAMPONE; Martino RAVIZZA; Massimo SEGLIE; Marco SCOTTI; Carla ZACCHEDDU.

Sezione Automobili

Giacomo BOLLINI; Walter ing. BERNAZZANI; Carlo CORINTO; Moss COPPA con Franco Giannuzzi (Sede Centr.); Pier Giorgio ing. GILI; Ugo GAZZONI; Elvio dr. PELLEGRINO; Lorenzo p.i. PRANDINI; Osvaldo VISTARINI.

Ferriere

Piergiorgio geom. BRUSASCO; Federico DI MARZIO; Carla GENEVRO; Vera rag. MARGUERETTAZ con Rosario rag. GRASSO; Pier Luigi rag. MAGONE.

Fonderie e Fucine - Adriana LOSA.

O.S.A. - Adolfo RIZZUTO.

Ricambi - Elio GARNERO; Pasquale MAGGIORA.

Grandi Motori - Giorgio ing. CAVALLO; Luigi p.i. MOSCONI; Marinella PEANO; Ennio p.i. SEGRADO; Alberto TATRIELE.

Velivoli - Andrea avv. FASSO.

Materiale Ferroviario - Giuseppina GORREA, S.P.A. - Carlo p.i. ACCOSSATO; Luciana CONTE; Giuseppe CORREGGIA; Piero LAVAGNA.

Prosidea - Carlo rag. DINI.

Stabilimenti di Avigliana - Bruna MARGAIRA.

LUTTI

Alberto ARDIZZONE; Ferdinando BERTOLLA; Giovanni FERRARIS; Giuseppe FOLLATO; Pasquale MORELLI; Crocissimo MONTMAGNO; Emilio PRIN CLARI; Michele TRIONE (Sez. Auto) - Pierino BELTRAMO; Pietro FOLLADOR; Giovanni TEMPO (Ferriere) - Alessandro GIORDA; Giovanni MALLONE (Grandi Motori) - Giuseppe PAMBIANCO; Giuseppe PASOTTI (Velivoli) - Giovanni Paolo CHAUVIE; Quintino ROSOTTI (Fonderie e Fucine) - Giov. Battista BERGERO (Materiale Ferroviario) - Umberto GALLO (Ricambi) - Antonio SURIANO (Gest. Fatt. Centrali) - Livio ZOLDAN (Sima) - Antonio PENENGO (Osa).

Il padre del p.i. Luigi POZZI; il padre del dr. Luigi MOSSO; il padre dell'ing. Giuseppe RUSSOLO; la madre di Olga ALENE GALLI; il padre del p.i. Eraldo FAVA; la madre della rag. Anna COTA; la sorella di Guglielmo CASADEI; il padre di Livio DAL-

MASSO; la madre del p.i. Loritana SPINA; il padre di Carlo MARESCOTTO; la madre di Gemma BURELLO; la madre del p. ch. Umberto SPINAZZOLA; la sorella del rag. Ettore DE PASQUALE; il padre di Bernardo PANUELLO; il padre di Marcella VISCONTI BAI; il fratello di Irene WEKENMANN ved. ZO; la madre di Giuseppe MAESTA; il padre del rag. Natalino FOGLI; il padre del dr. Fulvio ZANA; la sorella di Margherita GREGORIO ved. BRANDINO (Sede Centrale) - Il fratello di Silvio SPECCHIO; la madre di Maria BONARDI NAZZARI; il padre del p.i. Biagio BERTERO; la madre di Enrico ALLMONTA (Ferriere) - Il padre di Mario FALCOMBELLO (Stabilimenti di Avigliana) - La sorella di Achille FONTANA; il padre di Giovanni APPENDINO (Fonderie e Fucine) - Il padre di Margherita ARMANDO (Metalli) - La sorella di Margherita REGIS ved. RAVIZZA; il fratello di Alberto BERTINI; la moglie di Giovanni DELFINO; il padre di Piero GIANARIA (Sez. Auto) - Il padre di Benito Pietro e del rag. Mario SURIANO (Sez. Auto e Sez. Produzioni Ausiliarie) - La madre di Giovanni BONELLI (Officine di Napoli) - La madre di Oreste BERTERO (Ricambi) - La madre di Vittorio MICHELA (Motori Avio) - Il padre del geom. Attilio FAVERO (Velivoli) - La madre di Adamo BOSSANO (Materiale Ferroviario) - Il padre di Gabriella BOFFA; la madre del p.i. Franco e di Mario DE PAOLLI (Grandi Motori) - Il padre del geom. Giovanni GIRARDI; la madre dell'ing. Pietrino PALADINO (Costruzioni e Impianti).



Il signor Paolo Alessi, dipendente della Sezione Auto, ha inforecato all'alba del 1° maggio la sua bicicletta da corsa e con giovanile pedalata è volato alla 37ª Adunata nazionale delle Penne Nere, svoltasi a Verona dal 2 al 4 maggio. Alessi è un «vecio» della Cuneense, Divisione gloriosa, partecipò alla campagna di Russia, è decorato al valor militare. Al Raduno gli alpini gli hanno tributato una accoglienza entusiastica. Eccolo nella foto prima della partenza. Congratulazioni da «Illustrato Fiat».



TORINO - Anziani Fiat, appassionati giocatori di bocce, fotografati sul Campo sportivo di Corso Moncalieri.



Dipendenti della Sez. Grandi Motori, Serv. Controllo Esperienze, in gita a Monforte d'Alba.



PARIGLIANO - Gli Anziani della Fiat Sima, ritratti in gruppo in occasione del loro annuale convegno, presenziato dal Direttore della Sima Dr. Giuseppe Blasich e dai dirigenti della Sezione.

BIMBI FIAT



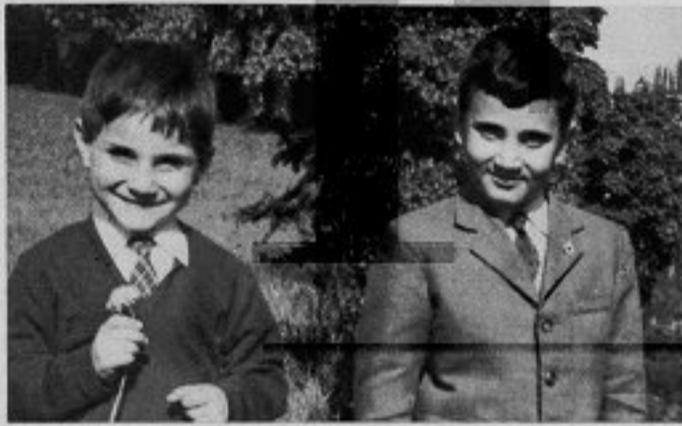
Alberto e Maurizio, figli di Angelo Yanni (Sez. Grandi Motori)



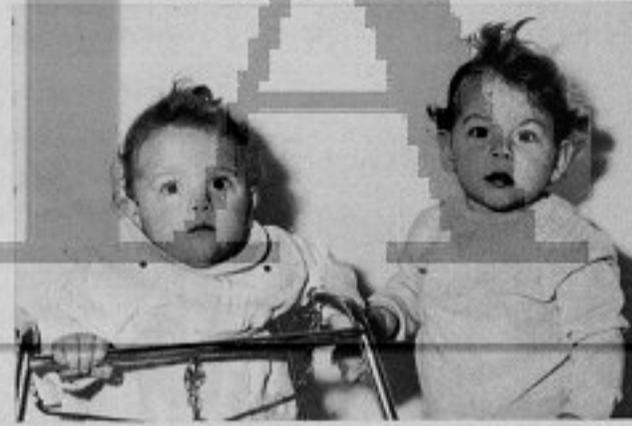
Carla e Ida, figlie di Franco Cappetti (Sez. Auto), il giorno della loro prima Comunione.



Ettore, figlio di Angelo De Rosa (Sez. Off. di Napoli)



Salvatore e Franco, figli di Luciano Andreazzi (Sede Centrale)



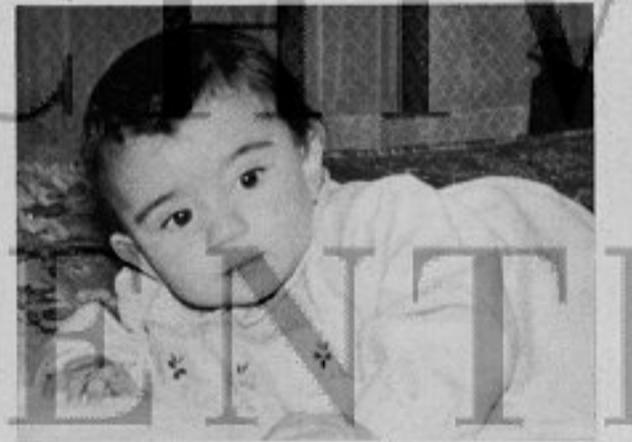
I gemelli Mariangela ed Ernesto, figli di Mario Zandonà (Direzione Ricambi)



Vittorio, figlio di Giulio Bottazzi (Sez. Auto)



Francesco, Paolino e Antonino, figli di Giuseppe Rubbio (Filiale di Palermo)



Antonella, figlia di Pina e Guerino Bertocco (Sezione Auto)



Matteo, figlio di Giuseppe Zullo (Sez. Auto)



Massimo, figlio di Alberto Scafa (Sede Centrale)



Franca, figlia di Emilio Seravese (Materferro)



Lello, nipotino di Andrea Di Nuzzo (Filiale di Napoli)



Bruna, figlia di Battista Beltramo (Fonderie e Fucine)



Moreno, figlio di Brunetto Freguglia (Sez. Auto)



Tiziana, figlia di Pietro Valerio Papa (Sez. Auto)



Cristiana, figlia di Giancarlo Zanad (Off. di Modena)



Pinuccio, cognato di Francesco Triolo (Ost)



(Floricoltura car. Quarto Manzano)

La 850 tra i fiori di Sanremo