

ILLUSTRATO FIAT

Anno XIII - n. 3

PERIODICO MENSILE

31 Marzo 1965

FIAT

ARRIVATE IN VI
E CONTRO
STORICO



SALONE DI GINEVRA 1965 (vedi pag. 2)

(Foto Fiat)

SALONE DI GINEVRA



Al Salone dell'Auto di Ginevra (11-21 marzo) lo stand della Fiat ha visto un enorme afflusso di pubblico. Vedette dell'intera rassegna, le Fiat 850 coupé e spider, la cui eleganza di linea e brillantezza di prestazioni è stata sottolineata da tutta la stampa internazionale. Durante il Salone, una giu-

ria composta da giornalisti di ogni Paese, ha attribuito alla Fiat il «Champion d'or», per la cortesia con cui la Fiat, durante il 1964, ha intrattenuto i propri rapporti con la stampa ed ha assolto i suoi doveri verso l'opinione pubblica.



Il Presidente della Confederazione Svizzera, sig. Hans Peter Tschudi, accolto sullo stand Fiat dal dr. Berruti, Vice presidente della Fiat Suisse e dal Direttore Ing. De Bernardinis.



Al Salone dell'Automobile di Amsterdam (18-28 febbraio) lo stand delle vetture Fiat, in cui era esposta una ricca gamma di modelli, è stato fra i più affollati. Durante il periodo del Salone si sono avute numerose ordinazioni di vetture. Nella fotografia: una panoramica dell'ampio settore riservato alla Fiat.

Il Ministro dei Trasporti olandese, Ecc. Van Aartsen, visita lo stand della Fiat accompagnato dal comm. J. L. Lang, Concessionario Fiat per l'Olanda.

FIERA DI VERONA



Lo stand della Federconsorzi dove è stata presentata la produzione trattoristica Fiat-OM. In particolare evidenza i nuovi trattori serie «Diamante».

LA FEDERCONSORZI ALLA FIAT PER I NUOVI TRATTORI



Direttori di tutti i Consorzi Agrari Provinciali ed i maggiori esponenti della Federconsorzi alla Fiat Mirafiori. Al centro: il Rag. Leonida Mizzi, Direttore Generale della Federconsorzi e il Dr. Corrado Cluti, Direttore della Divisione Meccanizzazione Agricola ed Affari Speciali Fiat.



Il cordiale saluto del Prof. Valletta al Rag. Mizzi, Direttore Generale della Federconsorzi.

Per il battesimo dei nuovi trattori serie «Diamante», la Fiat ha invitato a Torino, per una visita ai suoi stabilimenti, gli Agenti di vendita dei Consorzi Agrari Provinciali di tutta Italia, quale segno di riconoscimento per la loro valida opera nella diffusione e nell'affermazione della produzione trattoristica Fiat. La presentazione dei nuovi trattori, a cura della Divisione Meccanizzazione Agricola e del Centro Tecnico Trattori, ha avuto luogo presso il Centro Storico Fiat con una serie di conversazioni alle quali hanno preso parte successivamente i vari gruppi di Agenti degli Interregionali di Milano, Padova, Bologna, Roma, Napoli e Palermo.



Nel padiglione della Federconsorzi, alla Fiera di Verona, si è svolta una semplice cerimonia: Don Alberto Scaramuzza, parroco di Ramiano Montagnoso, piccolo paese del Parmense, ha concluso il contratto per l'acquisto di un trattore Fiat 352 C «montagna». Questo trattore sarà da lui messo a disposizione degli agricoltori di Ramiano. Per l'acquisto, Don Scaramuzza ha beneficiato di una particolare facilitazione concessa dalla Fiat e del contributo del Consorzio agrario di Parma.



PORTOGALLO - La sala d'esposizione della nostra Sub-Filiale di Oporto e quella della Somave a Lisbona, in occasione della presentazione della 350 sul mercato portoghese. A sala de exposição da nossa Sub-Filial de Porto e a da Somave de Lisboa, na ocasião da apresentação do novo modelo 350 no mercado português.



«LA FIAT ALL'AVANGUARDIA»

Il «Corriere della Sera» del 23/3 ha pubblicato questo articolo di Giancarlo Masini, che fa testo sugli indirizzi e le realizzazioni Fiat. Lo riportiamo quasi integralmente.

Una selva di antenne dalle fogge più singolari e ardite fa da tetto ad un nuovo edificio del Centro elettronico avio-Fiat, a Torino Caselle. Da qui partiranno le apparecchiature destinate a recare una sigla inconfondibilmente italiana al satellite che le nazioni europee, riunite in un comune organismo, lanceranno fra breve nello spazio. Il Centro avio è dotato delle attrezzature tra le più moderne esistenti nel mondo. Chi scrive ha avuto la possibilità di vederle e di osservare alcuni prestigiosi esperimenti in atto, come quelli per mettere a punto nuovi sistemi di trasmissione fra i veicoli in orbita e le basi di terra.

«La nostra azienda — mi dice uno studioso che mi sta illustrando un nuovo tipo di antenna ideata qui — offre ormai la possibilità di coprire tutti gli aspetti tecnici e scientifici di un satellite artificiale». C'è da esserne sicuri. Non solo per la perfezione e la complessità delle apparecchiature che i laboratori torinesi posseggono, per la eccellente capacità operativa delle officine e di tutto il potenziale industriale che vi sta dietro, ma soprattutto per il materiale umano che anche in questo settore la Fiat è riuscita a creare.

Quando, proseguendo la nostra inchiesta sulla ricerca scientifica e l'industria in Italia, riferisco questa impressione al Professor Valletta e gli dico che da uno sguardo sommario, la schiera dei giovanissimi studiosi — fisici e ingegneri — che lavora al Centro avio mostra un'età media che non supera i trentacinque anni e che pur tuttavia costituisce una formidabile ed affiatata squadra per gli studi e le ricerche d'avanguardia, gli vedo passare un lampo negli occhi. Avrei voluto porre una serie di interrogativi al presidente della più grande industria metalmeccanica italiana, che fra l'altro dedica alla ricerca quaranta miliardi di lire all'anno, ma Vittorio Valletta ha anticipato le domande.

«Siamo una nazione povera, non bisogna dimenticarlo. L'unica nostra ricchezza è il lavoro e quindi l'uomo, ed è a questo che noi dedichiamo il massimo sforzo. Noi facciamo le ricerche anche nel settore spaziale non per motivi di gloria, ma perché i risultati ottenibili sono importanti per chi resta a terra».

E' infatti evidente che dalle nuove tecniche che emergono e che si sviluppano dalle attività spaziali deriveranno formidabili applicazioni anche per le altre attività industriali comuni.

Si pensi ai vantaggi che si sono avuti nella produzione delle auto quando si è cominciato ad applicare ad essa i risultati di certi studi di aerodinamica e di strutturistica fatti per l'aviazione: si pensi all'impiego delle tecniche di automazione, all'uso dei calcolatori, eccetera e si avranno chiare le ragioni del continuo miglioramento nella fabbricazione degli autoveicoli. Ma non sono che pochi esempi dei moltissimi che si potrebbero fare. Comunque, a parte queste considerazioni, il fattore più importante resta proprio la formazione degli uomini nuovi, perché soltanto coloro che si saranno adeguati potranno farci reggere il passo con il progresso del mondo e contribuire ad esso.

La ricerca scientifica di base ed applicativa e quindi la preparazione del prezioso materiale umano sono le condizioni, prescindendo dalle quali, qualunque attività industriale diventa precaria nel mondo d'oggi, tanto più precaria o forse impossibile in quello di domani. Anche su ciò Vittorio Valletta ha idee d'una chiarezza perentoria. La sua industria, del resto, non solo dedica il corrispettivo di circa il 4 per cento del fatturato alle spese per la ricerca, ma una parte cospicua di questi mezzi è impiegata per la formazione del personale. L'attività in tale settore va dalla scuola professionale «G. Agnelli» sotto le dirette dipendenze della Fiat, che prepara gli operatori e i tecnici di domani, ai corsi di specializzazione post-laurea, all'istituzione di cattedre universitarie convenzionate, all'invio dei propri studiosi nei migliori istituti scientifici e tecnologici in Europa ed in America. Anzi, si può ben dire che a questo proposito la Fiat vanta come ben poche altre aziende italiane una grande tradizione. Va rilevato che molti dei successi ottenuti provengono proprio dall'aver visto le cose in questo modo, con estrema lungimiranza. Ecco come sorge la necessità di un sempre più stretto legame fra scuola e industria. Non per nulla i due nostri maggiori politecnici, mi ricorda Valletta, sono sorti e si sono sviluppati nelle due città più industriali d'Italia, Milano e Torino. «Ogni costruzione di ingegneria — fu scritto tempo fa dal professor Giuseppe Gabrielli — rappresenta sempre un compromesso tra le leggi della scienza pura, le capacità della tecnologia, l'economicità della produzione industriale e dei costi d'esercizio».

Alla luce di questo insostituibile interscambio tra scuola e industria i responsabili della Fiat vedono con compiacimento il piano Gui specie per quanto riguarda la riforma dell'università come pure il potenziamento del CNR.

La proposta di istituire due diversi livelli di laurea risponde a precise esigenze dell'industria, della società e della economia moderne. La distinzione, poi, tra laurea e diploma favorisce inoltre l'elevazione di livello della laurea attuale che dovrebbe essere più che mai a carattere di base; infatti, data la continua e sempre più esasperata specializzazione, si pensa che l'università non sia più in grado di seguirne la vertiginosa evoluzione. La specializzazione quindi dovrebbe essere compito dell'industria che ha i mezzi di svolgerla secondo le proprie esigenze e con reali possibilità. Da tale alleanza tra scuola e aziende industriali, per la quale sono stati superati i timori di quanti vedevano un pericolo per il livello degli studi e per la libertà della scienza, consegue la possibilità di creare e potenziare istituzioni di ricerca e laboratori, sia internamente che esternamente all'industria stessa. Si considerino a tal proposito la sezione nucleare Fiat, o la Sorin (con la centrale atomica di Saluggia) e la Saga, create in collaborazione, rispettivamente con la Montecatini e la Pirelli. Qui trova impiego e si perfeziona un gran numero di ricercatori italiani, come dimostrano le sempre più numerose pubblicazioni scientifiche e tecnologiche, i brevetti acquisiti, la partecipazione sempre più fattiva ai congressi e ai seminari internazionali, al massimo livello.

Nel suo interno la Fiat ha creato una vasta rete di laboratori che risponde alla sua multivalente attività. Le numerose aziende del gruppo, hanno ciascuna uno o più laboratori secondo le varie esigenze: nel campo aerospaziale, nella motoristica, nella trazione terrestre, nella propulsione navale, nel campo nucleare, nella fisica dei solidi, eccetera. I singoli laboratori specializzati fanno capo al laboratorio centrale ricerche e controlli auto-avio, che sorto inizialmente al servizio dell'auto, oggi studia i più svariati problemi, connessi alla produttività. A questo scopo accanto ai vari servizi — chimico, metallurgico, fisico-meccanico — sono stati creati un gruppo ricerche avanzate ed un centro applicazioni materiali avanzati. Il primo ha il compito di affrontare i problemi della ricerca fondamentale e di comprendere il linguaggio della scienza in evoluzione; il secondo ha progettato e realizzato, fra l'altro, speciali scudi termici per il vettore spaziale europeo Eldo. Nel panorama dell'attività della Fiat sono compresi i più disparati settori dalle materie prime alla loro trasformazione, all'emissione in serie dei prodotti finiti. Ecco perché il lavoro di ricerca spazia in tutto il campo della scienza e della tecnologia.

Per molti, soprattutto in Italia, la sigla dell'azienda torinese significa solo automobile. Ed è vero che quel nome e quella industria hanno consentito agli italiani di raggiungere nel settore della motorizzazione il livello delle nazioni più progredite, ma in effetti, una visita, sia pure rapida, ai suoi settori principali mostra un colosso superiore a qualunque ragionevole immaginazione. Accanto alle tremilacinquecento automobili sfornate ogni giorno — con tutto quello che consegue per la corrispettiva produzione dei singoli pezzi, dei ricambi, degli accessori, con l'evidente impostazione delle grandi catene di montaggio dove i sistemi di automazione sono sviluppati al massimo grado ed il cui perfetto funzionamento è regolato da una serie di potenti e prestigiosi calcolatori elettronici — stanno gli stabilimenti dei grandi motori, quelli dell'aviazione, dei veicoli industriali, delle fonderie, delle ferriere, del materiale ferroviario, delle macchine utensili, eccetera. Vi lavora un esercito di centoventiseimila persone.

Si pensi quale complesso di problemi scientifici e tecnici deve essere affrontato ogni giorno per far procedere qualitativamente e quantitativamente i prodotti di un'impresa di queste dimensioni. Solo per vedere con una certa attenzione i laboratori della ricerca pura e di quella applicativa, dove si studiano e si collaudano i prototipi, occorrerebbero almeno dieci giorni di tempo. Che dire poi delle immense officine di montaggio la cui superficie si misura in numero dell'ordine di milioni di metri quadrati? Alla «Grandi Motori» ho visto in fase di montaggio un colosso alto come una casa, in cui i tecnici svolgevano un lavoro che richiede la precisione di un orologiaio. Quel colossale «Diesel» svilupperà trentamila cavalli di potenza e sarà in grado di spingere velocemente una grossa nave. Che dire della sezione nucleare dove un piccolo ma agguerritissimo esercito di fisici, di chimici, di ingegneri ha messo a punto e sperimentato nuovi tipi di elementi di combustibile ad uranio per reattori ato-

IL CARDINALE FOSSATI

Mentre questo numero d'«Illustrato Fiat» va in macchina si annuncia il decesso dell'Arcivescovo di Torino, Cardinale Maurilio Fossati. Lutto della Chiesa e della Città. Perdita dolorosa, stante le alte virtù morali e religiose dell'eminente Cardinale, che fu tanto vicino anche al lavoro della Fiat.

«Illustrato Fiat» si associa al profondo cordoglio. Il Professor Valletta se ne è reso interprete per tutta la Fiat con questo telegramma a S. E. Monsignor Tinivella, Vescovo coadiutore: «Lunga vita pastorale Cardinale Fossati lascia nel cuore di Torino stupendo retaggio fede e carità attraverso anche terribili anni di guerra. Lo avremmo vicino alla Fiat dove mai tralasciò occasione di celebrare nelle nostre officine associando sue preghiere ai nostri lavoratori e famiglie. Personalmente e per tutta la Fiat presidenza direzioni impiegati operai inchiniamoci memoria illustre prelie che onorò la tradizione torinese del Cottolengo e Don Bosco. Voglia unirci al cordoglio della Archidiocesi con commosso animo». Firmato Vittorio Valletta.

mici destinati a centrali elettriche ed alla propulsione navale? A questo proposito, entro la fine dell'anno, i tecnici della Fiat che hanno lavorato in collaborazione con quelli dell'Ansaldo, presenteranno all'EURATOM un progetto di massima, ma dettagliato, per una petroliera di sessantamila tonnellate a propulsione nucleare.

Un altro grande successo deve registrarsi per quanto riguarda l'aviazione. Mentre continua la fabbricazione dei vari tipi di «G 91» (l'aviogetto che vinse il concorso bandito dallo SHAPE e viene prodotto per i Paesi della NATO), si stanno facendo le prove preliminari per la creazione di un prototipo di aeromobile getto-sostenuto, che sia in grado di sollevarsi da terra verticalmente e poi sfrecciare per le vie del cielo come i normali jets. Ma di tutto questo dovremo parlare in un altro articolo. Impossibile sarebbe ora tentare anche una semplice elencazione.

Tutto il complesso delle ricerche scientifiche nell'ambito della Fiat fa capo ad un comitato. Ne è animatore il professor Giuseppe Gabrielli, titolare della cattedra di progetto di aeromobili al Politecnico di Torino e direttore della divisione Fiat-aviazione. Al suo nome è legata buona parte dello sviluppo aeronautico del nostro Paese, come indica la sigla «G» della maggior parte degli aerei prodotti in Italia dal '31 ad oggi. Egli rappresenta anche quel legame indispensabile fra scuola e industria cui si è accennato.

Il lavoro di ricerca si svolge a gruppi.

perché così — mi dice il Professor Valletta — «si ha la possibilità di sbagliare meno. Si ascolta il parere di tutti e ci si vale dell'esperienza di tutti prima di prendere le decisioni, poiché qui nessuno è despota». E fa impressione che questi concetti ultramoderni dell'impresa scientifica, tecnica e industriale vengano proprio propugnati da un uomo che, per quanto mostri l'energia e la vitalità di un trentenne, non può dirsi certo della generazione di oggi. «Del resto, anche il Centro elettronico avio, di cui si è detto all'inizio e che rappresenta l'ultima creatura della Fiat, e tutte le altre ricerche di avanguardia che si compiono nell'ambito della azienda sono propugnate da Valletta — mi dice il professor Gabrielli. — Io mi limito a fare il coordinatore della punta avanzata di questa cooperativa di uomini che è la nostra industria».

Dal 1° aprile si ripristina alla Fiat l'orario pieno — 48 ore settimanali — negli stabilimenti collegati con la produzione autoveicoli: Sezioni Auto, Fonderie, Officine Ausiliarie Auto, Avigliana.

Questo ritorno alle 48 ore — che la Fiat aveva fiduciosamente preconizzato — interessa circa 55.000 operai della maestranza Fiat.

TARGHE ALTE

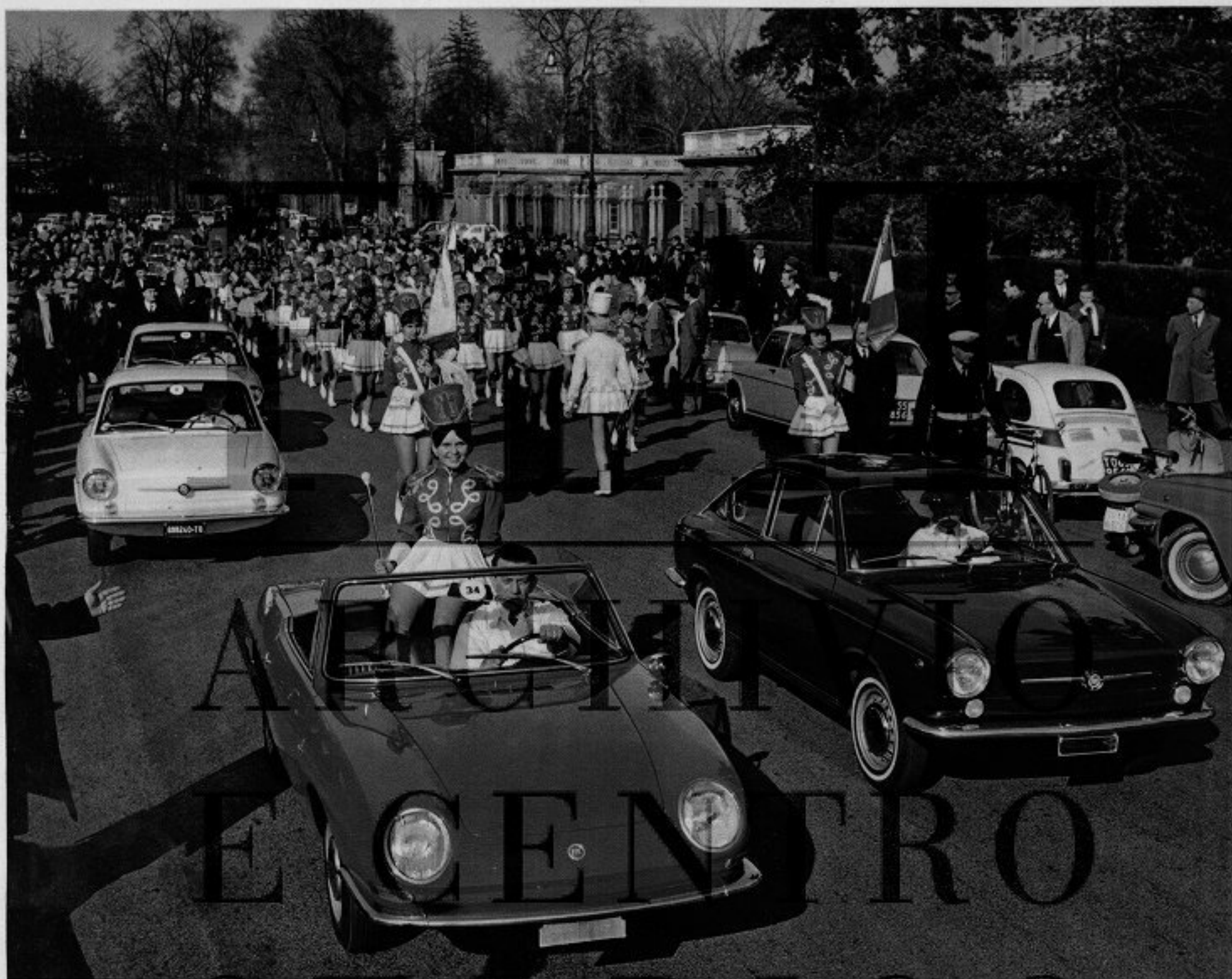


PISTOIA — Assegnata la targa PT 50.000 ad una 600 D del locale Automobili Club. La consegna è avvenuta alla presenza del Prefetto della Provincia di Pistoia, del nostro Direttore della Filiale di Firenze con i Commissionari di zona Morescalchi, Salvestrini e Lotti.



TRAPANI — La targa TP 40.000 è stata assegnata ad una 600 D immatricolata al nome del locale Automobili Club, che la adibirà a scuola-guida. Il Presidente del Sodalizio, Notaro Giuseppe Di Vita, ha consegnato al suo Direttore dr. Francesco Giannitrapani la targa.

LE FIAT 850 COUPÉ E SPIDER ALLA TESTA DELLE "MAJORETTES" DI NIZZA



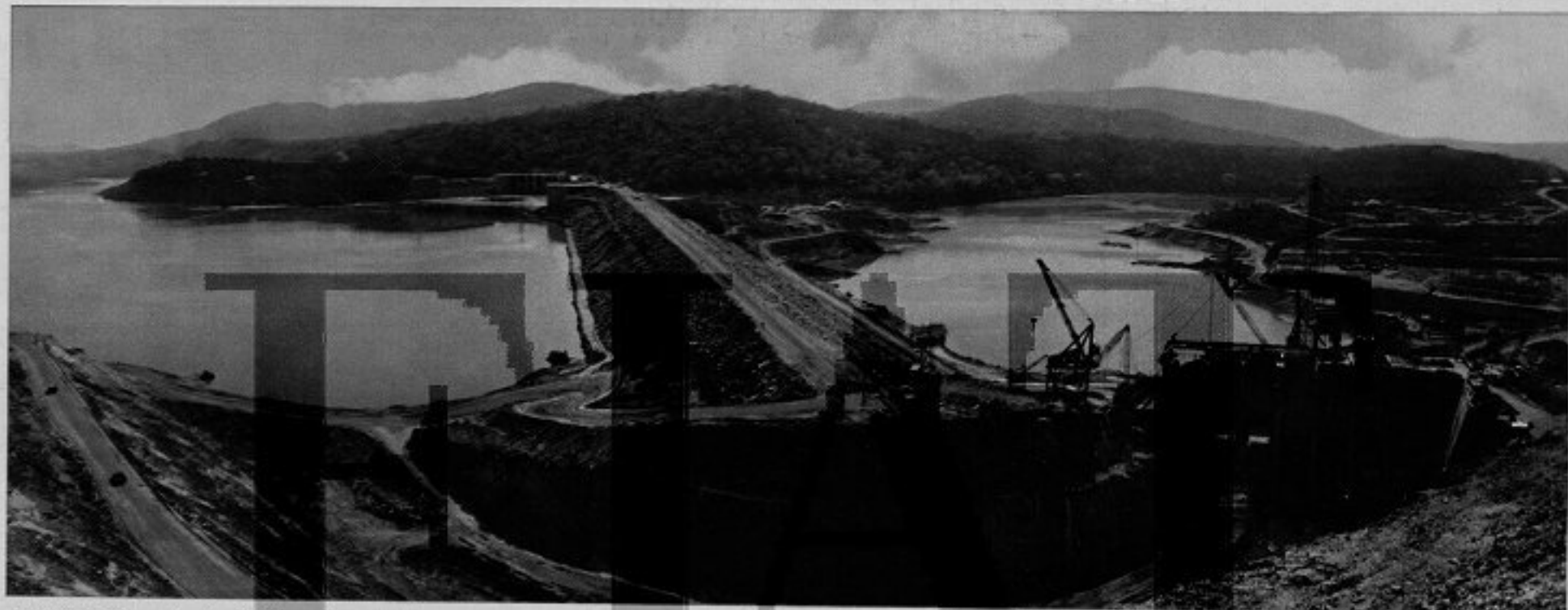
I cortei di graziose ragazze in variopinte uniformi, marcianti in parata al suono di allegre marce, sono una tipica istituzione americana. La Città di Nizza ha creato due anni fa una versione europea di questi pittoreschi «battaglioni» di grazia e bellezza. Le «majorettes» di Nizza con alla testa la loro «capitana» hanno compiuto evoluzioni, per le vie di Torino, precedute dalle nuove Fiat 850 coupé e spider. Le 60 ragazze francesi avevano in precedenza visitato gli stabilimenti della Fiat Mirafiori.

(Foto Fiat)



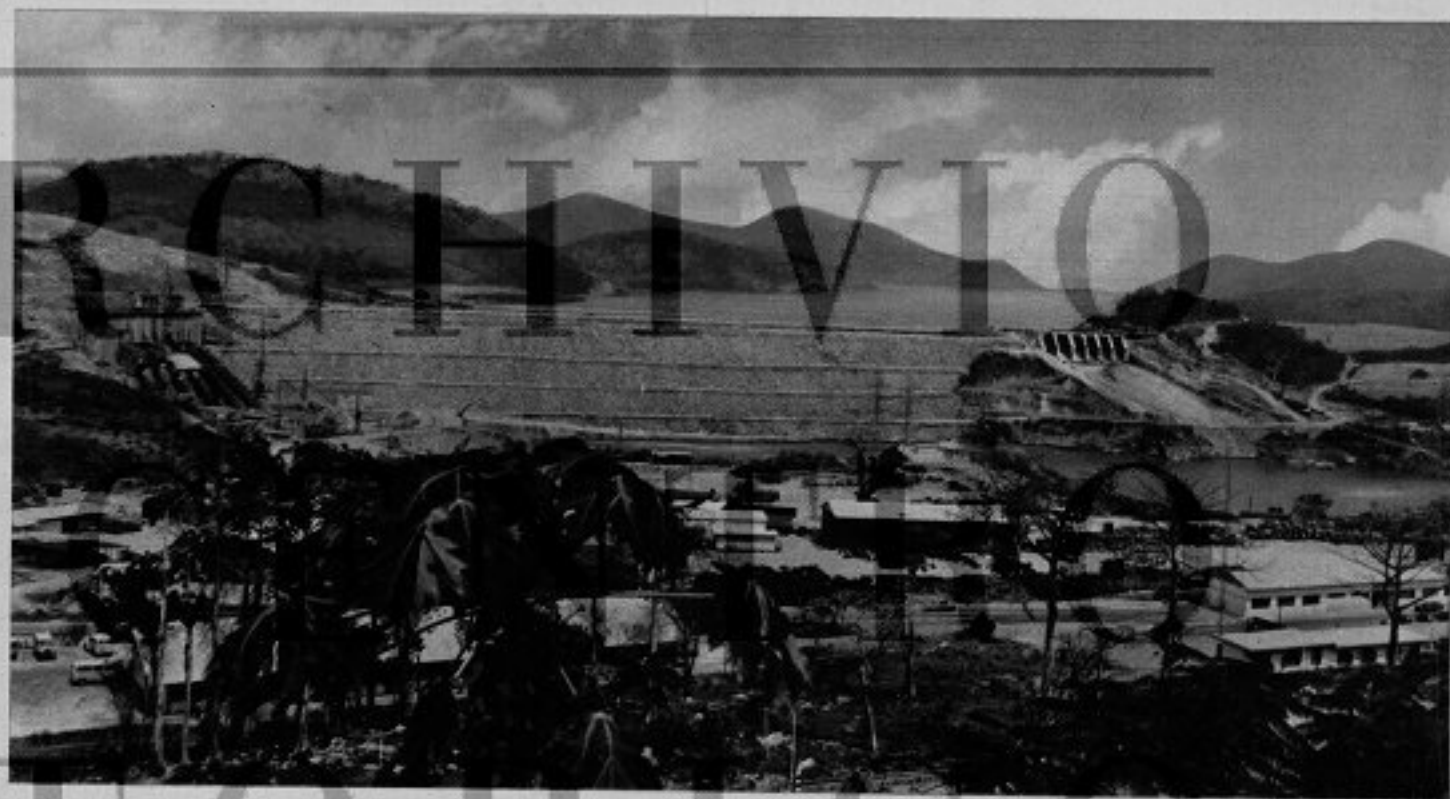
MONZA (18-19 marzo) - Le «majorettes» di Nizza con le vetture Fiat, durante la sfilata sulla pista dell'Autodromo, in occasione del Criterium Challenge Europeo per vetture da Turismo «La 4 Ore del Jolly Club». La manifestazione sportiva, organizzata in collaborazione, tra l'Automobil Club di Milano, l'Autodromo Nazionale di Monza e il Jolly Club, ha visto l'affermazione delle Fiat-Abarth nelle classi 850 e 1000, nonostante il massiccio intervento di vetture estere.

LA GRANDE DIGA DEL GHANA



La grande diga costruita ad Akosombo, nel Ghana, è del tipo in scogliera con nucleo centrale di argilla; è alta 113 metri e lunga 640 metri con un volume di ben 8 milioni e 300.000 metri cubi. La diga creerà un lago artificiale con un invaso di 145 miliardi di metri cubi d'acqua.

La grande diga di Akosombo (Ghana) sul fiume Volta, la cui costruzione è stata eseguita dal gruppo « Impresit-Girola-Lodigiani » in associazione con l'impresa « Ing. E. Recchi », è stata ultimata. Nel corso di una suggestiva cerimonia svoltasi l'8 febbraio scorso, presenti le maggiori autorità del Ghana, è stata effettuata la posa in opera dell'ultimo quantitativo di pietra necessario a completare lo sbarramento. Per l'occasione era appositamente giunta dall'Italia una missione comprendente, oltre all'ing. Pennacchioni, al comm. Girola, all'ing. Lodigiani e al dott. Giuseppe Recchi quali massimi esponenti delle imprese costruttrici, l'Ambasciatore Egidio Ortona, direttore generale degli Affari economici del Ministero degli Esteri, il prof. Gaetano Stammati, direttore generale del Ministero del Tesoro, il dott. De Paolis, direttore generale delle valute al Ministero del Commercio Estero. Per la Fiat erano presenti il dr. Agnelli con il rag. Giov. Destefanis, Direttore della Divisione Amministrativa. L'ing. Lodigiani, a nome del gruppo imprenditoriale, ha ricordato l'opera svolta dalle maestranze italiane e indigene sotto la guida dell'ing. Mario Baldassarrini, che fu già direttore del cantiere della diga di Kariba sullo Zambesi. Con il completamento di questa nuova grande costruzione è stata realizzata l'opera principale e più difficoltosa dell'impianto idroelettrico di Akosombo, il cui collaudo, si prevede, potrà essere effettuato entro il prossimo autunno allorché saranno terminate le co-



struzioni della grande centrale e degli scarichi di superficie. Tale impianto sarà uno dei maggiori del mondo e rivestirà una funzione determinante nel quadro del programmato sviluppo economico del Ghana.



Alcuni componenti la missione italiana presenti all'inaugurazione. Da sinistra a destra: l'Ambasciatore italiano Egidio Ortona, il Dott. Agnelli, il dr. G. De Paolis, il dr. Giuseppe Recchi, titolare dell'impresa « Ing. E. Recchi », e l'ing. Francesco Pennacchioni, Amministratore delegato e Direttore generale dell'Impresit.



L'on. Bensa, Ministro delle Comunicazioni assiste con altre autorità del Ghana, alla conclusione dei lavori della diga. In secondo piano, da sinistra a destra: il dr. G. Recchi, l'ing. A. Pasta, segretario generale dell'A.N.C.E., il dr. M. Cristiani, delegato dell'I.C.I.P.U. e il prof. Gaetano Stammati.

LA "500" AGLI OLIMPIONICI



ROMA

S.t. Paolo Angioni e Sig. Alessandro Argenton (completo equitazione a squadre); Franco Micheli (ginnastica corpo libero).



GENOVA

Sig. Abdon Pamich (atletica leggera) e sig. Giuseppe Ravano (completo equitazione a squadra)



FIRENZE

Sig. Fernando Atzori (pugilato pesi mosca).



NOVARA

Sig. Cosimo Pinto (pugilato pesi medio-massimi).

Si è svolta recentemente presso alcune nostre Filiali la consegna delle Fiat 500 messe a disposizione dal C.O.N.I. agli atleti azzurri vincitori di medaglie d'Oro ai recenti Giochi Olimpici di Tokio. Le vetture sono state donate dalla Fiat all'Ente che dirige e coordina con maestria l'attività sportiva nazionale.



BOLOGNA

Sig. Mauro Checcoli (completo equitazione individuale e a squadra) e Sig. Ennio Mattarelli (Tiro a volo).



MILANO

Sig. Giovanni Pettenella (ciclismo).



PADOVA

Signori Sergio Bianchetto e Angelo Damiano (ciclismo tandem).



Sig. Mario Zanin (ciclismo corsa su strada individuale).

Il 2 marzo scorso, nelle officine Fiat Aviazione di Caselle Sud, si è svolta la cerimonia della consegna del primo di una serie di 25 aviogetti super-sonici «F. 104 G» costruiti dalla Fiat per l'Aeronautica olandese nel quadro di produzione integrata europea. Il segretario di Stato per l'Aeronautica olandese, ministro Van Den Toom, rappresentante del Governo dell'Aja alla manifestazione, è stato ricevuto dall'ing. Gabrielli e da altri dirigenti. Il ministro ha preso in consegna il primo «F. 104 G» in una grande aviorimessa pavesata con bandiere olandesi e italiane; tutt'intorno vi erano tecnici, operai, allievi della Scuola «G. Agnelli». Presenti il Console d'Olanda a Torino, conte Bocca, e il direttore europeo per il programma «F. 104» Mr. Roha, della Lockheed. Per l'Italia, in rappresentanza del Mini-



stro della Difesa, il generale Fiori, segretario generale dell'Aeronautica militare, con i generali Zatonni, Fanello e De Cristofaro.

Nel corso della cerimonia l'ing. Gabrielli, a nome dei seimila lavoratori della Fiat impegnati nella costruzio-

LA CONSEGNA DEL PRIMO «F. 104 G» ALL'OLANDA



ne dell'aviogetto, ha porto il saluto alla missione olandese ringraziando tutti coloro che, pur nelle gravi difficoltà, hanno dato vita a tale collaborazione industriale. Prendendo la parola, il ministro Van Den Toom ha espresso vivo elogio per questa «pro-

ficua collaborazione, che tutti noi speriamo di veder continuata».

In precedenza l'illustre ospite aveva visitato la Fiat Mirafiori, accolto cordialmente dal Prof. Valletta con l'ing. Bono e i suoi collaboratori. Nel consegnare al ministro un modellino

dell'«F. 104», il Prof. Valletta ha ricordato come «il programma stabilito per la produzione dell'aviogetto in cooperazione con Olanda, Belgio e Germania abbia avuto pieno successo, la consegna avvenendo nei tempi e modi prestabiliti».

200 VIAGGI AEREI GRATUITI TORINO-ROMA E RITORNO

OFFERTI DA «ILLUSTRATO FIAT»

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

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

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

I voli Torino-Roma e ritorno si compiono in giornata: convocazione all'Air Terminal in via Gobetti 18, Torino, alle ore 06.00. Partenza dall'aeroporto di Caselle alle ore 07.00, arrivo a Roma (Piumicino) alle ore 08.00. Ritorno: convocazione all'Air Terminal in via Giolitti alle ore 19.50. Partenza dell'aereo da Piumicino alle ore 21.10, arrivo all'aeroporto di Caselle alle ore 22.15. Un servizio di autobus trasporterà i viaggiatori dagli Air-Terminal agli aeroporti. La franchigia di bagaglio per ogni passeggero è di kg. 15. Al ritorno cena offerta dall'Alitalia a bordo dell'aereo.

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

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

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

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

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

I dipendenti Fiat, impiegati ed operai, i quali vogliano concorrere per il viaggio aereo, devono spedire a «Illustrato Fiat» (Torino, corso Marconi 10), con cartolina postale, entro il 30 aprile il sottostante taloncino, scrivendovi chiaramente le indicazioni richieste.

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



Il birotore «Caravelle» dell'ALITALIA che, per la prima volta, effettuerà in collegamento regolare i voli Torino-Roma-Torino.



Cognome e nome

Anno di nascita Paternità

Impiegato ☐ Operaio ☐ Sez. di appartenenza

Indirizzo di casa - Via

Celibe o coniugato (cancellare la voce che non interessa)

Se coniugato, intenda valersi della facoltà di farsi accompagnare dalla moglie o da un figlio (o figlia)! (Rispondere sì o no e indicare nome e età del congiunto)

.....

Data preferita per il viaggio

[Da spedire, su cartolina postale, entro il 30 aprile 1965].

FAR - WEST LA PUBBLICITA' A CAVALLO

Nel mito della «frontiera americana» *Far West*, la pubblicità ha avuto anch'essa un ruolo determinante. Palmiro Baschesi così ne scrive su «Sipradue», mensile della Sipra, rievocando momenti ed episodi di curioso interesse.

Nessun popolo, quanto l'americano, ha la sua storia così documentata dalla pubblicità: la pubblicità è nata e cresciuta negli Stati Uniti come esigenza eminentemente pratica per la non facile convivenza di un popolo in formazione, con un preciso carattere strumentale per facilitare i suoi rapporti, le sue comunicazioni e le sue iniziative commerciali sempre condizionate alle enormi estensioni dei suoi territori. Certo è che la pubblicità fornisce una documentazione ricchissima alla storia per immagini degli Stati Uniti. La leggenda del favoloso *Far West* e l'epopea della «frontiera» possono essere narrate, infatti, attraverso la pubblicità forse come nessun altro evento storico: i manifesti delle taglie sui banditi, gli avvisi per i «pony express», quelli per le diligenze verso la California e l'Oregon, quelli per la «febbre dell'oro», le cronache e le inserzioni dei giornali dell'epoca che registrarono una per una e giorno per giorno il sorgere delle nuove attività commerciali dalle maggiori alle più piccole e, tanto per limitarci alla «coreografia», le variopinte e smaglianti facciate delle baracche di legno sulle «main streets» della città-avamposto, tutte ripiene fino all'inverosimile di scritte pubblicitarie.



La sede del giudice di pace Roy Bean dove si poteva anche gustare un'ottima birra fresca.

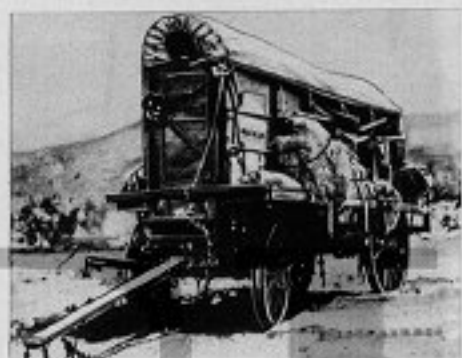
Ray Allen Billington nel suo libro *The Far Western Frontier* (apparso in Italia a cura di Mondadori con il titolo *La conquista del Far West*) si pone il problema di portare un contributo all'annosa questione dell'ipotesi della «frontiera»: se cioè le circostanze ambientali nelle quali si vennero a trovare gli europei affluiti nell'America settentrionale abbiano influito in modo decisivo sulla formazione psicologica e sociale della civiltà americana. Le teorie più moderne sull'ipotesi della «frontiera» tendono a considerare tra i fattori formativi della civiltà americana anzitutto l'eredità europea con il contributo di diversi gruppi nazionali ed etnici e quindi il costante influsso delle circostanze ambientali.

Nel 1704 apparvero sul *The Boston News-Letter* i primi annunci pubblicitari. La data storica è il 18 maggio: sotto il «sincero» titolo «Advertisements», ci furono tre avvisi commerciali di tutto testo che, apparentemente, si confondevano con le altre notizie del giornale.

Sulla stessa testata, il 1 agosto, apparve il primo vero e proprio annuncio pubblicitario pagato da un fornitore marittimo che offriva in vendita cordami. Bastarono pochi anni e la pubblicità sulla stampa divenne un ingrediente indispensabile ad ogni iniziativa commerciale. Già nel 1710 Richard Addison, famoso saggista inglese, scrisse un breve saggio sulla pubblicità: «La grande arte del creare avvisi pubblicitari consiste nel trovare il metodo appropriato per catturare l'occhio del lettore; senza questo la pubblicità di un buon prodotto può passare inosservata e confondersi con gli avvisi di fallimento».

Incominciava l'avanzata verso il *Far West* e Hall Jackson Kelley fu uno dei primi propagandisti del pionierismo. Fin dal 1831 diede alle stampe la «Circolare generale a tutte le persone di buona moralità che desiderassero emigrare nel territorio dell'Oregon».

A St. Louis, dove aveva fissato l'appuntamento, si ritrovò però solo: il Governo che avrebbe dovuto accollarsi le spese del viaggio aveva infatti bocciato le proposte. Quello di Kelley fu soltanto il primo esempio dell'ondata pubblicitaria che avrebbe



Il caratteristico e quasi leggendario carro dei pionieri.

indotto quanto prima i pionieri a prendere il via. Verso il 1840 era stata già fatta al *Far West* una tale pubblicità che le popolazioni della valle del Mississippi guardavano a quelle terre come al paradiso.

Giornali importanti ospitavano, giorno dopo giorno, lettere di pionieri entusiasti che dall'Oregon e dalla California raccontavano meraviglie. Edward H. Lenox ricorda che un oratore disse un giorno che nell'Oregon «i maiali corrono qua e là sotto i grandi alberi delle ghiande, tondi e grassi e già cotti, trafitti da coltelli e forchette in modo tale che se ne possa tagliare una fetta ogni volta che si ha fame».

John Bidwell riferisce invece che, in-

terrogato sul pericolo delle malattie nel West, un altro oratore rispose: «C'è stato un solo uomo che ha avuto un raffreddore in California ed è stata una cosa così strana e rara che c'è stata della gente che ha fatto fino a 18 miglia per andarlo a vedere». Dietro tutta questa pubblicità c'erano naturalmente degli interessi, quelli delle società che organizzavano le migrazioni mettendo insieme molte persone cullate dalle illusioni degli oratori e dalle lettere ottimistiche apparse sui giornali.

Anche il governo incoraggiava l'avanzata nel West. Un manifesto della ferrovia «Chicago and North-Western Railway» annunciava che nel Dakota Settentrionale c'erano a disposizione ben trenta milioni di acri di terreno («tra il più fertile e produttivo del mondo») pari a ben due milioni di fattorie. «Mettetevelo in mente — dice il manifesto, che è tra i più belli di quel periodo — non potete andarci in ferrovia se non prendete la Chicago & North-Western Railway».

Per quanto riguarda la diligenza a cavalli, altra grande protagonista della conquista del *Far West*, la storia della pubblicità ci ha tramandato eccellenti cartelli anche in questo settore.

Promettevano un trasporto sicuro (anche se gli attacchi degli indiani e dei banditi non si contavano più), coincidenze precise e soprattutto comodità: «In sei giorni da Portland a Sacramento!».

Divennero famosi anche i «Pony Express», istituiti a partire dal 1860, cioè il trasporto postale celere tra le grandi città dell'Atlantico e quelle del Pacifico. Ogni cavaliere percorreva ogni giorno oltre cento chilometri a cavallo portando una decina di chili di posta; il cambio del cavallo veniva effettuato in pochi attimi e questa gigantesca staffetta che prendeva il via due volte alla settimana da St. Joseph raggiungeva puntualmente ogni volta San Francisco in poco più di nove giorni.

Gli storici dell'advertising parlano in quel periodo di «space brokers» (comissionari di spazio); si trattava di veri e propri commercianti che dominarono la scena pubblicitaria americana particolarmente nel decennio 1865-1875; essi acquistavano

a forfait blocchi di spazio dagli editori dei giornali, rivendendoli poi agli utenti pubblicitari per il prezzo più alto possibile consentito dal mercato.

In effetti il moltiplicarsi dello spazio pubblicitario offerto sul mercato era in continuo aumento, anche per la pressione che l'industria stava incominciando a esercitare con la stampa specializzata. Nel gennaio 1848 incominciava la «febbre dell'oro». Non appena la voce che nelle «sierras» si annidava l'oro si sparse, San Francisco si vuotò improvvisamente e i negozianti appesero sulle porte cartelli con l'avviso «Partito per le miniere», anziché il solito «Torno subito». I più, tuttavia, tornarono; i meno, invece, fecero fortuna.

Anche la pubblicità «ufficiale» ebbe la sua parte in questa gigantesca migrazione. «Durante l'inverno 1848-1849 — riferisce Billington — quasi tutti i giornali della valle del Mississippi furono pieni di inserzioni che chiedevano "a tutti coloro che sono interessati alla spedizione per la California" di riunirsi "la sera nel tribunale". In queste riunioni venivano nominate commissioni incaricate di stendere leggi e regole e di consigliare l'equipaggiamento da portare».

La «febbre dell'oro» ebbe una sua pazzia seconda edizione dieci anni dopo, quando nel 1859, John H. Oregon trovò l'oro anche nelle Montagne Rocciose. Questa volta il mondo commerciale e industriale non si fece cogliere impreparato a sfruttare a fondo la follia dei nuovi cercatori. Con uno sgargiante manifesto datato 1865, J. Eager (41 Broad Street, New York) prometteva un rapidissimo trasporto via acqua verso la zona delle miniere.

E' con l'era dei cercatori d'oro che il *Far West* assunse la sua veste definitiva.

Gli uomini della «frontiera» incominciarono a costruire le loro città, a occupare i territori, a iniziare le coltivazioni, a recitare i pascoli.

Questa società nuova si esprime con le città dalle baracche di legno allineate sui due lati della vecchia pista tortuosa, con una precisa divisione dei compiti, sicché anche il centro più piccolo aveva il suo onnipotente «saloon», il suo barbiere, il suo supermercato, il suo fabbro, la sua banca, il suo albergo, la sua prigione. E tutte queste entità sociali e commerciali si esprimevano con il loro nome ben chiaramente tracciato sopra la porta, per non confondersi tra loro, per farsi vedere subito, per dare al passante l'immediata sensazione di trovare al primo colpo d'occhio quello che cercava in un posto organizzato, preciso, funzionale.

Il «frontier man» amava comunicare e si preoccupava di comunicare con chiarezza e con tempestività, consenso delle difficoltà. Comunicare, informare: i manifesti del West rispondevano a questa necessità. La società si difendeva dai banditi con i manifesti delle taglie, comunicava gli avvenimenti grandi e piccoli con manifesti, perfino l'arrivo del Vescovo: («The Bishop is

The Bishop Is Coming!

LET US ALL TURN OUT AND
HEAR THE BISHOP

Services in George and Herman's Hall
tomorrow, Sunday, at 11 A.M. and 8 P.M.

PLEASE LEAVE YOUR GUNS
WITH THE USHER

Willam, Idaho, March 1890

Coming! Please leave your guns with the usher — Sta per arrivare il Vescovo. Per favore lasciate fuori dalla chiesa le vostre pistole e quando mancherà la carta il tipografo comunicava cantando.

Le canzoni del West, con i loro testi così stringati, eseguite su poche e famose arie, furono anch'esse un modo di comunicazione.

Il contributo della «frontiera» alla storia della pubblicità americana è decisivo, insostituibile. Del resto anche il *Far West*, come leggenda, come realtà e come mito della nascita degli Stati Uniti, è pure esso frutto della pubblicità e Buffalo Bill, Bill Hickok, i cow-boys, gli scouts, i cacciatori di bisonti, gli sceriffi e i pionieri dovettero interamente alla pubblicità la loro fama.

Nel 1875 Ayer sviluppò il sistema dell'«open-contract» con il quale l'agenzia si rendeva responsabile verso il cliente della creazione degli annunci e della selezione dei «media», contro una specifica commissione basata sul costo effettivo dello spazio. I passi diventavano a questo punto sempre più veloci.

Nacque il «powerismo» dal nome di John Powers che proclamò la necessità che la pubblicità si valesse di testi dallo stile vigoroso, con titoli brevi, bozzetti nitidi, caratteri grandi e leggibili.

Mentre a New York era ormai nata l'era degli «ad-men», nel *Far West* la «frontiera» continuava la sua marcia inesorabile con lo stesso spirito dei primi avventurosi pionieri. Ormai alle soglie del ventesimo secolo a sera i cow-boy strimpellavano ancora il «banjo» intorno al fuoco cantando le epiche del leggendario West.

“LA GRANDE SOCIETÀ”

Duecento anni or sono gli americani degli Stati Uniti erano circa 2 milioni e mezzo. Oggi più di 190 milioni. Con il medesimo invincibile spirito, con la stessa energia e inventiva che caratterizzavano i primi pionieri, gli americani hanno trasformato la loro terra in un paese fertile e produttivo. Ma per molti cittadini — dice una nota giornalistica dell'United States Information Service — questa ricchezza e questa produttività costituiscono tuttora un ideale non raggiunto. Disoccupazione, povertà, «slums» sussistono anche se l'economia del paese continua nella sua rapida ascesa. Ovviamente gli aspetti negativi del sistema sociale non potranno sparire a colpi di bacchetta magica, ma il loro sussistere finirebbe per avvelenare e colpire l'intera struttura del paese.

I Sindacati all'avanguardia

Le persistenti richieste e gli appelli che provengono dai giovani, dai negri, dai poveri, quale che sia la loro razza o la loro fede, per una maggiore partecipazione ai dividendi distribuiti dall'economia e dai progressi tecnologici e sociali, meritano una risposta positiva. Questa è la sfida che tutti indistintamente gli americani debbono raccogliere. Le armi sono costituite dal coraggio, dalla determinazione, dall'immaginazione, dalla volontà di realizzare tutto ciò che dev'essere fatto; e che i sindacati hanno da tempo chiesto e sollecitato.

I sindacati credono nella totale eliminazione della povertà negli Stati Uniti; ritengono che ciò richieda, innanzitutto, possibilità di impiego per tutti coloro che possono, e vogliono, lavorare; credono in un programma di sicurezza sociale che protegga giovani ed anziani da rischi di natura economica per i quali non hanno alcuna responsabilità; credono nella piena

ed assoluta parità di diritti per qualsiasi americano, in ogni fase della sua vita, senza riguardo alcuno alla sua razza, religione, origine nazionale, colore; ritengono che la libera contrattazione collettiva sia un elemento indispensabile per ottenere giustizia economica e libertà personale per tutti gli americani; ritengono che il governo, strumento del popolo, dovrebbe impiegare il suo potere per attaccare, e risolvere, i problemi del popolo; credono che effettivi progressi per il raggiungimento degli obiettivi possono trasformarsi in realtà pratiche.

Guerra alla povertà

La dichiarazione di guerra che il Presidente Johnson ha lanciato alla povertà negli Stati Uniti è in piena aderenza coi principi e le direttive del movimento sindacale americano, poiché la povertà è stata il primo nemico dei sindacati, dal loro primo apparire. Il programma per la guerra alla povertà è in pieno sviluppo, ma richiede costanti ed ulteriori appoggi, particolarmente finanziari.

I sindacati americani credono nella «Grande Società» invocata dal Presidente Johnson; non la considerano un sogno, bensì come una realtà possibile ed attuabile. Essi non auspicano la «Grande Società» soltanto per favorire i propri iscritti, o per particolari categorie di cittadini, ma al contrario la desiderano per tutti indistintamente gli americani e per l'intera umanità. Gli Stati Uniti sono ricchi, prosperi e producono come mai è avvenuto in passato. Le conoscenze umane si allargano, ogni giorno, nei più disparati settori dello scibile. Il traguardo della «Grande Società», le aspirazioni degli uomini che hanno vissuto in duemila anni, sono ormai a portata di mano.



AUSTRALIA - La grande versatilità e manovrabilità del trattore Fiat «211 Rb» appaiono chiaramente in questa bella fotografia scattata a Melbourne durante le regate veliche «Inter-Dominion Championship» nella classe «Flying Dutchman Yacht». The diversity of employment and easy handling of the Fiat tractor «211 Rb» Factotum are evident from this fine shot of the Inter-Dominion Championship regatta of the class Flying Dutchman Yachts held in Melbourne. (Photograph by courtesy of Herald and Weekly Times - Melbourne)

CURIOSITÀ



Il corpo gigantesco di questo coccodrillo è stato appeso su una parete della sede della Polizia di Khartoum (Sudan), come monito per gli automobilisti e per i pedoni. Il coccodrillo, infatti, raggiunto non si sa come un ponte su cui il traffico era molto intenso, è stato travolto e ucciso sul colpo da un autocarro di passaggio. Raccomandando maggior prudenza, la Polizia afferma: «Se un coccodrillo non può resistere alla forza d'urto di un'auto, come può farlo un essere umano?».

Stanley Matthews, il primo calciatore inglese che abbia ricevuto il titolo di «Sir», ha recentemente compiuto 50 anni. L'intramontabile ala destra, che indossò oltre 50 volte la maglia della nazio-

nale britannica, non ha ancora appeso le scarpe al chiodo: è ancora una valida colonna della sua squadra d'origine, il Blackpool. Matthews è forse l'unico calciatore al mondo invitato in molti Paesi a tenere corsi teorici e pratici sul più perfetto stile di football. Eccolo ritratto con la torta del suo 50° compleanno.



Questo grattacielo dall'insolita forma è il progetto del nuovo edificio che nel 1969 accoglierà la «First National Bank» di

Chicago. Avrà 60 piani e si eleverà per circa 240 metri con una forma pressoché conica. Alla base misurerà circa 5000 mq, mentre alla sommità la sua superficie non sarà che di 2600 mq circa. Architetti sono «C. F. Murphy Associates» e «Perkins and Will Partnership».

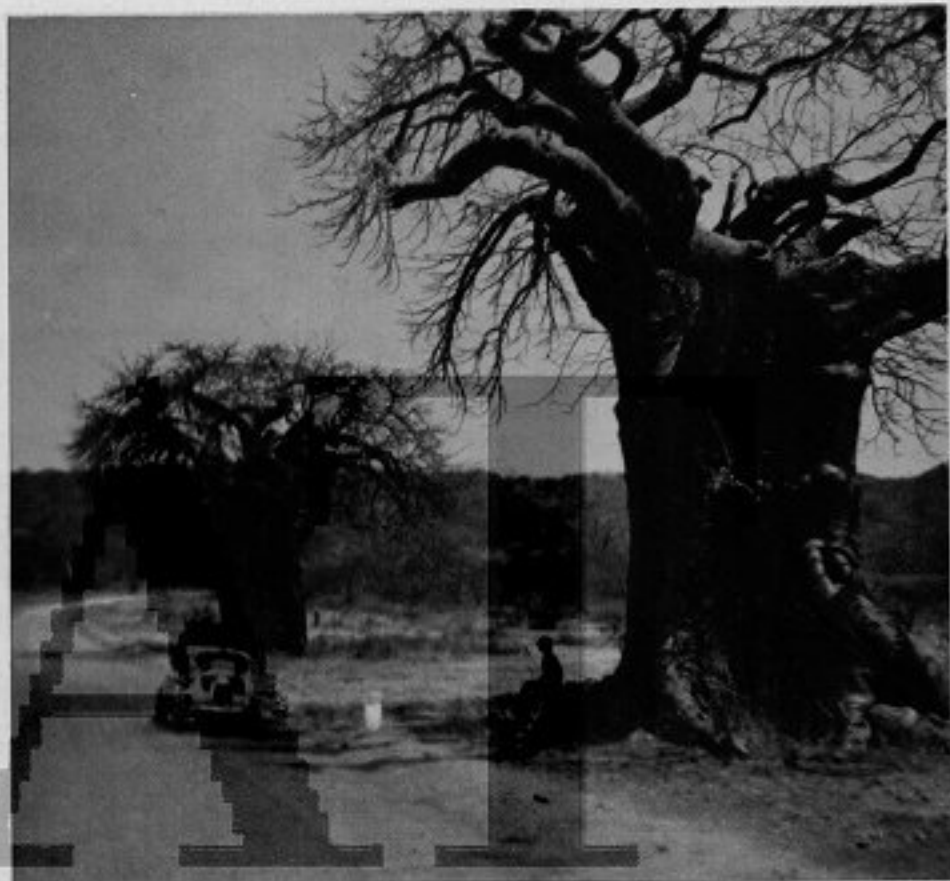
CIVILTÀ DEL GRATTACIELO

Noi europei — si domanda Mario M. Rossi sul «Resto del Carlino» — possiamo davvero tollerare i grattacieli? Ma non è soltanto il grattacielo, bensì è tutta l'architettura moderna che pone il problema dell'assimilabilità del nuovissimo all'antico, in cui pure viviamo respiriamo. Noi europei siamo eredi del Medioevo cristiano e del Rinascimento, eredi delle cattedrali gotiche. La tendenza a costruire verso l'alto, l'architettura verticale del gotico, risale in Europa alla fine del secolo XII; ma era ispirata da un tentativo di esprimere spiritualità, l'anelito religioso dell'uomo verso il cielo. Il grattacielo americano, invece, risponde ad una necessità moderna dell'economia: ristrettezza della base dato il costo del terreno. Tutto sta, dunque, nella natura dei luoghi. Grattacieli provinciali, nelle piccole città con ampio territorio intorno, non sono necessari e stonano.



Il Capitano T. G. Usher, del famoso reggimento scozzese The Black Watch, è proprietario di una Fiat 2300 S coupé rossa fiammante. Ecco ciò che egli ebbe a dire di questa automobile: «Una superba vettura! Signorile nell'estetica e perfetta nelle prestazioni». Nella foto la 2300 S di fronte al Castello Balhousie a Perth nella Scozia, quartier generale del reggimento.

Capt. T. G. Usher of the famous Scottish regiment The Black Watch is the owner of a bright red Fiat 2300 S coupé. This is what he had to say of this model: «A superb car! Perfect in every respect and very gentlemanly in looks and behaviour». The picture shows the car outside the Balhousie Castle, head-quarters of the regiment.



SUD-AFRICA - Con una Fiat 600, acquistata con un già lungo chilometraggio, i coniugi Carey, di Dar es Salaam (Tanzania), hanno percorso la notevole distanza di 8448 km, da Mombasa nel Kenia sino a Città del Capo. Il sig. Carey entusiasta della 600 acquisterà una seconda vettura Fiat di maggiore cilindrata, mentre la fedele «600» verrà usata dalla signora Carey. Nelle fotografie: la 600 presso due giganteschi «baobab», e presso un cartello indicatore delle distanze dai principali centri del Sud-Africa.

With a Fiat 600 purchased second hand, Mr and Mrs Carey from Dar es Salaam have covered the impressive distance of 5250 miles from Mombasa in Kenya to Cape Town in the Republic of South Africa. Mr Carey is planning to purchase soon a second, larger Fiat, while the 600 will be used by Mrs Carey, as they want to keep the car with them «for ever». In the picture: the 600 near two huge baobab trees and next to a road sign indicating the distances to the main South African towns.



CANADA - La signora Maureen J. Shipton, dipendente della nostra Distributrice per la California «Hoffman Motors Corporation», ha compiuto con la sua Fiat 800 un viaggio di 8300 km, spingendosi sino alle Montagne Rocciose nel Canada. Eccola lungo le rive del lago Louise presso Banff (Canada). Nello sfondo il famoso monte «Rundle».

Mrs Maureen J. Shipton employed with our Californian distributors, Hoffman Motors Corporation, has journeyed over 4,000 miles with her Fiat 800, reaching as far as the Canadian Rockies. Mrs Shipton is seen here near the banks of Lake Louise at Banff, Canada. In the background, the famed Mount Rundle.

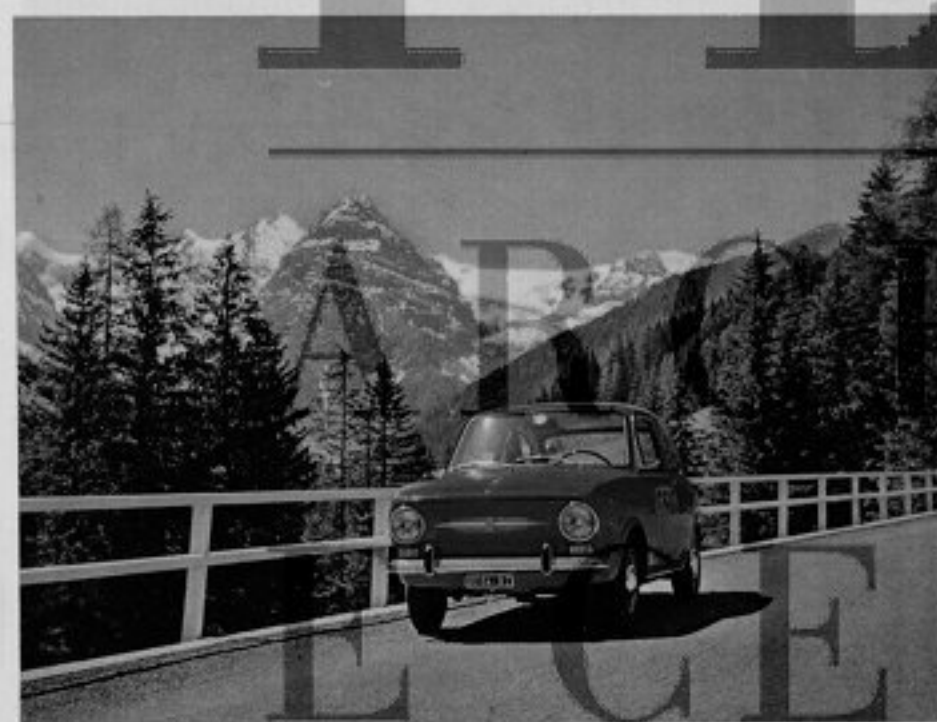


Questa Fiat 1100 del 1958 ha già percorso oltre 200.000 chilometri. Appartiene al Centro Assistenza Trattori della Moto Agricola. Eccola di fronte alla sede della nostra affiliata brasiliana per la vendita e assistenza dei trattori.

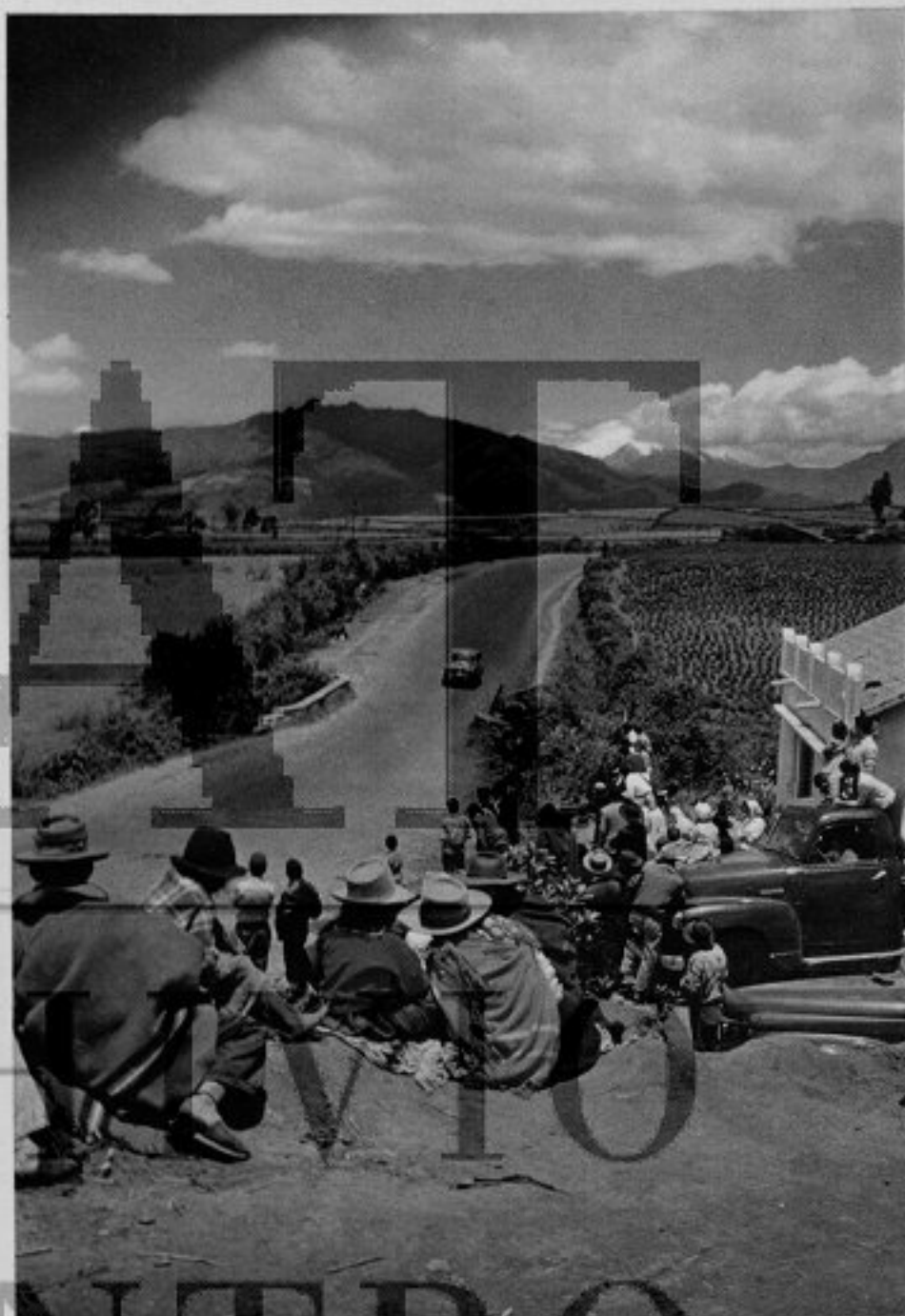
Esta Fiat 1100, produzido em 1958, percorreu mais de 200.000 kilometros. O carro pertence ao Centro de Assistência Técnica Tratores da Moto Agricola. Ei-lo em frente da sede da nossa Filial brasileira para a venda e assistência de tratores.



Un saluto giunto all'«Illustrato Fiat» dalla «Costa Brava» (Spagna). Presso la spiaggia una Fiat 600. Com'è noto la produzione di vetture Fiat in Spagna è effettuata su licenza dalla SEAT di Barcellona.

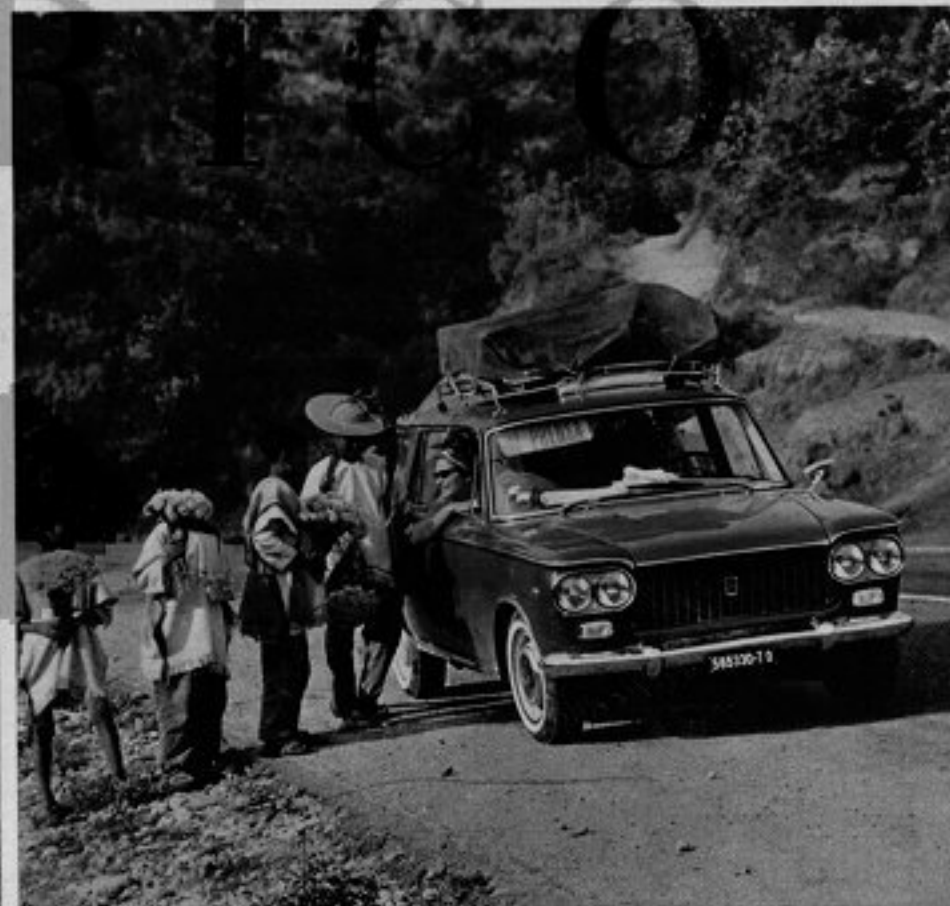


La 850 nei pressi del gruppo dell'Ortles, uno dei più imponenti ed elevati massicci delle Alpi centrali.



MESSICO - Vivissima è la passione per le competizioni automobilistiche presso ogni strato sociale della popolazione: gruppi di contadini messicani assistono al passaggio in corsa di una Fiat 1100. In numerose gare e rallies locali le vetture Fiat hanno ripetutamente ottenuto lusinghiere affermazioni, spericolatamente condotte attraverso le strade dell'altipiano, famose per le loro difficoltà.

La pasión por las carreras de automóviles es muy viva entre la gente del pueblo: un grupo de campesinos mejicanos asiste al pasaje de un Fiat 1100. Los coches Fiat han alcanzado repetidas veces halagüenos resultados en numerosas competiciones, guiados sin miedo por las carreteras del altiplano, famosas por sus dificultades.



MESSICO - Il celebre fotografo Antonio Halik, che al volante di una Fiat 1500 familiare sta compiendo un viaggio di 200.000 km. attraverso 61 Paesi di 4 continenti, ci ha cortesemente inviato queste pittoresche inquadrature riprese sull'altipiano del Messico.

L'INSEGNAMENTO DI BONATTI

Il noto giornalista Guido Tonella, di cui pubblichiamo nel numero di febbraio la bella fotografia di Bonatti con dedica a «Illustrato Fiat», ci ha cortesemente illustrato questo interessante articolo sullo scalatore monzese.

Benché ci si lamenti spesso negli ambienti di montagna che l'alpinismo è un po' la *Cenerentola degli sport*, non si può fare a meno di constatare come raramente siano stati tributati tanti onori ad un atleta come a Walter Bonatti dopo la sua recente sensazionale impresa sulla parete Nord del Cervino: dalla medaglia d'oro al merito civile della Repubblica Italiana, assegnatagli all'indomani della sua vittoria dal Presidente Saragat, alla medaglia del Consiglio d'Europa, attribuitagli esattamente un mese dopo a Strasburgo.

Uno dei tanti benintenzionati che si sfogano nelle lettere ai giornali, si è chiesto sul *Corriere della Sera* come si possa giustificare una tale esaltazione per un'impresa che, tutto sommato, non apporta nessun beneficio al progresso sociale dell'umanità. La risposta è peraltro ovvia: a parte il fatto che non si devono considerare meritevoli dal punto di vista civile soltanto gli uomini che compiono imprese utili ai loro simili sul piano materiale e sociale, è evidente che nell'assegnare le suddette distinzioni a Bonatti le alte personalità che ne hanno preso l'iniziativa sono state sostenute dalla certezza d'interpretare il sentimento popolare, accessosi d'entusiasmo di fronte alla prodezza di un atleta d'eccezione: una prodezza appunto tanto più stupefacente in quanto, secondo le abituali valutazioni, supremamente inutile.

Tanto meglio, ci sia consentito di aggiungere, se per una volta tanto l'atleta capace di sollevare l'entusiasmo della folla è un cultore di quell'alpinismo che per il fatto di svolgersi lontano dalle arene, dagli stadi e dalle piste, non è quel che si suol dire uno sport di massa. Sotto quest'ultimo aspetto quello di Bonatti è un caso si può dire unico negli annali alpinistici: mai uno scalatore ha raggiunto una tale popolarità sul piano mondiale. Al punto — e non è un paradosso — che il suo nome è più conosciuto di quello dello stesso Cervino!

Ne ho fatto personalmente l'esperienza a diverse riprese: una prima volta telefonando da Zermatt ad un giornale francese, allorché la stenografa mi dichiarò di non aver mai sentito nominare una tale montagna e mi chiese perentoriamente di compilare, lettera per lettera, la parola *Cervino*. Salvo poi, quando m'accinsi a fare lo stesso col nome di Bonatti, ribattermi sdegnosa «per chi mi prendete? credete che non lo conosca...?». Un'altra volta, in questi ultimi giorni, scorrendo i ritagli dei giornali d'oltreoceano, che nel dare notizia dell'avvenimento hanno storpiato spesso il nome del Cervino, così da farne, come per esempio un grande quotidiano di Montreal, un fantasioso «Mont Carvin», scrivendo sempre esattamente, in tutte le lettere, il nome dell'italiano protagonista di tanta impresa.

La deduzione logica l'hanno fatta a Zermatt, dove si è immediatamente compreso quale *atout* fosse il nome di Bonatti per il lancio pubblicitario dell'annata delle Alpi, quella del 1965, imperniata appunto sul centenario della conquista del Cervino, vinto per la prima volta, dal versante svizzero, il 14 luglio 1865, e tre giorni dopo dal versante italiano.

A proposito dell'entusiasmo sollevato da Bonatti e dall'apertura della sua *direttissima* (una via da lui concepita, è bene sottolinearlo, quale suo personale contributo alle celebrazioni del centenario che si svolgeranno nei prossimi mesi, sui due versanti, svizzero e italiano, del Cervino) è legittimo che si sollevi un altro quesito: se cioè delle grandi imprese di montagna compiute come questa da uno scalatore solo, siano alpinisticamente giustificabili. In un messaggio che ebbe lo stesso l'onore di trasmettere a Bonatti al suo ritorno a Zermatt, il presidente dell'Unione internazionale delle associazioni d'alpinismo, dott.

Ed. Wyss-Dunant di Ginevra, ha fatto espressamente allusione ad un tale quesito, sottolineando come non sia certo intenzione né dell'Unione internazionale, né dei clubs alpini ad essa associati, propagandare l'alpinismo solitario. Ma l'eminente alpinista che è stato e che è tuttora il dott. Wyss-Dunant, ha tenuto nello stesso tempo a precisare come l'alpinismo, proprio per poter meglio svolgere i suoi compiti educativi nei confronti delle masse, abbia bisogno di uomini come Bonatti, di uomini che personifichino il fuori classe, il campione, autentici «specimen» dell'eroe.

Si preferisce cercare la spiegazione dell'inimmaginabile resistenza fisica di cui Bonatti ha dato prova, in chi sa quali diavolerie... leggi, modernamente, in chi sa quali accorgimenti tecnici. L'ho sentito con le mie orecchie, mentre il terzo giorno stavo scendendo a Zermatt dal mio posto d'osservazione della Stafelalp, ai piedi della parete Nord, un operaio del cantiere idroelettrico di Zmutt così spiegare ai suoi compagni il segreto di Bonatti: «E' tutto quanto imbottito di pile elettriche per resistere al freddo; ne ha nelle scarpe, nei pantaloni, nella giacca a vento, e beninteso nel sacco da bivacco. Tutta roba che naturalmente aumenta il suo carico. In compenso Bonatti ha con sé un minimo di provviste per alimentarsi: si tratta unicamente di concentrati di alto potere energetico, delle pillole americane ultrapotenti che fanno di lui lo scalatore-razzo...!»

E' vero che Bonatti, per quanto dotato di una straordinaria capacità di resistenza, soprattutto al freddo, non è affatto un superuomo. E' vero che è un uomo come tutti noi, soggetto anche lui a delle crisi, a dei momenti di prostrazione. (Al punto che durante questa sua scalata — fu egli stesso a confessarmelo — non poté fare a meno di abbandonarsi, a più di una ripresa, al pianto: per effetto, sia della terribile tensione nervosa, sia del selvaggio isolamento della parete Nord, acuito dal contrasto con le lontane luci dei grandi alberghi di Zermatt).

Ma pur rifuggendo da tutti i mezzi tecnici troppo perfezionati, che snaturano il significato della lotta impegnata dall'alpinista («bisogna affrontare la montagna — sono parole sue — coi mezzi dell'alpinismo classico, corda, piccozza, ramponi e chiodi normali, così da riprodurre, questione d'esperienza a parte, le condizioni ambientali in cui hanno lottato i nostri predecessori») Bonatti ha lo stesso un suo segreto. Consiste, oltre che in una estremamente accurata preparazione delle prove che intende affrontare, il che sottintende soprattutto preparazione del suo fisico, in una perfetta conoscenza di ciò che al suo fisico può demandare, in modo da mantenere costantemente il controllo di questa sua prodigiosa macchina umana. Tale controllo significa equilibrio mentale assoluto, da cui dipende in definitiva l'equilibrio *tout court*.

Conoscere se stesso. Sotto questo aspetto la vittoriosa impresa di Walter Bonatti assume davvero il valore di una permanente lezione di vita.

GUIDO TONELLA

DUE BAMBINI AL QUIRINALE

In «Amica», (il settimanale femminile del «Corriere della Sera»), Vittorio Lojaceo ci ha portati nelle stanze dell'appartamento familiare del Presidente Saragat al Quirinale.

Vi si arriva da una porticina a vetri che si apre sull'anticamera della palazzina del Fuga. Una porticina stretta; al di qua si è nel Quirinale, al di là si è in casa Saragat. Parlando con la figlia del Presidente e col Presidente stesso si ha la sensazione netta che questa porta significhi molto per la famiglia. Al di qua il Quirinale con i suoi agenti, i suoi corazzieri; al di là Saragat, con le due inserienti Elena e Anna, addette più che altro ai nipotini del Presidente: Augusto, detto «Augustariello», e Giuseppina, detta «Cina». Una distinzione netta, marcata. Se Saragat, nella sua prima visita al Quirinale dopo l'elezione, non avesse trovato un appartamento «così», separabile «così», e abitabile dalla figlia e dai nipotini, una casa borghese e intima insomma, molto probabilmente avrebbe continuato a risiedere in lungotevere Flaminio dov'era da diciotto anni. Nei saloni,

«BONTÀ DI NAPOLI»

Con questo titolo l'iniziativa filantropica organizzata dal quotidiano di Napoli «Il Mattino», impegna ogni anno il cuore generoso di grandissima parte della città partenopea nell'offrire conforto materiale oltre che morale a tanti poveri. La gara di solidarietà, a cui la Fiat ha preso parte offrendo quest'anno una 1300 berlina, è stata suggellata, com'è nella tradizione, da una manifestazione artistica, tenutasi nella serata del 15 febbraio scorso nella fastosa cornice del Teatro San Carlo, cui hanno preso parte i più bei nomi della lirica, della prosa, della rivista, del cinema e della televisione. La Fiat 1300, sorteggiata tra gli spettatori che hanno gremito il «S. Carlo», è stata vinta dal dr. Pio Oliva di Napoli.



Le attrici Liana Orfei, Valeria Moriconi, Irene Genna e Antonella Steni procedono all'estrazione dei numeri vincenti. Allo spettacolo hanno preso parte, tra gli altri, anche Renato Rascel, Della Scala, Walter Chiari, Anna Moffo, Alberto Lupo, Alighiero Noschese e il «Quartetto Cetra».



Il Dott. Pio Oliva vincitore della 1300 offerta dalla Fiat.

un uomo come lui, non avrebbe abitato mai.

I due bambini, «Augustariello» e Giuseppina, sono i veri padroni di questo angolo del Quirinale. Nella stanza per i giuochi dei piccoli, divani comodi, coperti di cretonne forte. «Sapesse quanta roba rompono» dice la signora Ernestina. «Ho dovuto mettere quei divani lì, togliere quelli che c'erano stile Impero, perché i due piccoli potessero giocare liberamente». Sullo stesso lato, una cucina con il mobile bianco, ampio, a piena parete, con la cucina a gas incorporata.

Poco prima, nel Salone delle Colonne, nonno Saragat era venuto a vedere, per un attimo, che cosa combinassero i bambini alle prese con i fotografi. «Cina», più remissiva, aveva subito l'assalto dei «flash» con discreta disinvoltura, ma «Augustariello» non aveva voluto sentir ragioni. Aveva detto no anche al nonno. E Saragat s'era stretto nelle spalle, arrendendosi a così ferma determinazione. Perciò «Augustariello», il «cocco» del Presidente, non abbiamo avuto modo di ritrarlo.

La camera da letto del Presidente Saragat, al Quirinale è una stanza dal soffitto basso, le pareti in carta da parati d'un verde tenue. Alla destra della porta il letto matrimoniale: «Quello di mio padre da anni» dice la figlia signora Ernestina. Un crocifisso sopra la testiera. Un letto in ottone, una coperta di pelliccia, due cuscini sul lato sinistro. Il letto di un uomo solo. Le lenzuola sono piegate, aperte, disposte per la notte. A terra le pantofole, sulla poltroncina, ai piedi del letto, la vestaglia del Presidente, a righe verticali molto scure. Sull'altra poltrona è posata la sovracoperta: di un cretonne verde con una riga bianca. In un angolo una scrivania antica, piccola, illuminata da un abat-jour giallo a due lampade. Dietro, una minuscola libreria: con i volumi al Presidente più cari. Su un ripiano la vecchia foto della moglie,

signora Giuseppina, scomparsa quattro anni fa — con la quale Saragat ha vissuto in perfetto accordo anni anche amari e duri, di esilio e di persecuzione — e una del nipotino «Augustariello». Su un'altra mensola un orologio da polso. La finestra dà sui giardini del Quirinale. Siamo al di sopra dei pini del parco. Al di là della macchia verde cupa è la visione splendida di Roma illuminata. Sullo sfondo si stagliano la cupola di San Pietro e il colle di Monte Mario.

LIBRI

Di Severo Boschi, autorevole firma del «Resto del Carlino», commediografo e critico d'arte, vincitore di numerosi premi letterari nel campo giornalistico, è apparso recentemente un bel volume di oltre 200 pagine: «Maserati - Storia di una grande Casa». Con una narrazione fluida e incalzante vengono tracciate le tappe di sviluppo e la viva cronaca delle numerose affermazioni sportive raggiunte dalla Casa nei suoi ormai quasi quarant'anni di vita. Con una precisione e una dovizia di particolari encomiabili, il libro di Boschi avvince con il ritmo serrato della cronaca; basterebbe citare la descrizione del Gran Premio di Monza nella sua drammatica edizione del 1933, in cui persero la vita i piloti italiani Campari e Borzacchini e il polacco Czaykowski. Una caratteristica di quest'opera è quella di comprendere una cornice molto più vasta della sola storia della Maserati: riferimenti di costume politico, economico, culturale di quegli anni, offrono un vivo quadro del tempo. Molte fotografie di eccezionale valore storico, unitamente ad una moderna impostazione tipografica, fanno del libro di Boschi un «classico» dello sport automobilistico. (Edizione «Il Borgo»).

DA OLTRE MEZZO SECOLO SULLE STRADE DELL'INDIA

Un uomo di 74 anni che guida una vettura di 54 anni? Lo potete vedere tutti i giorni al volante per le vie di Bombay: è Drabasha Paliolij Bathena.

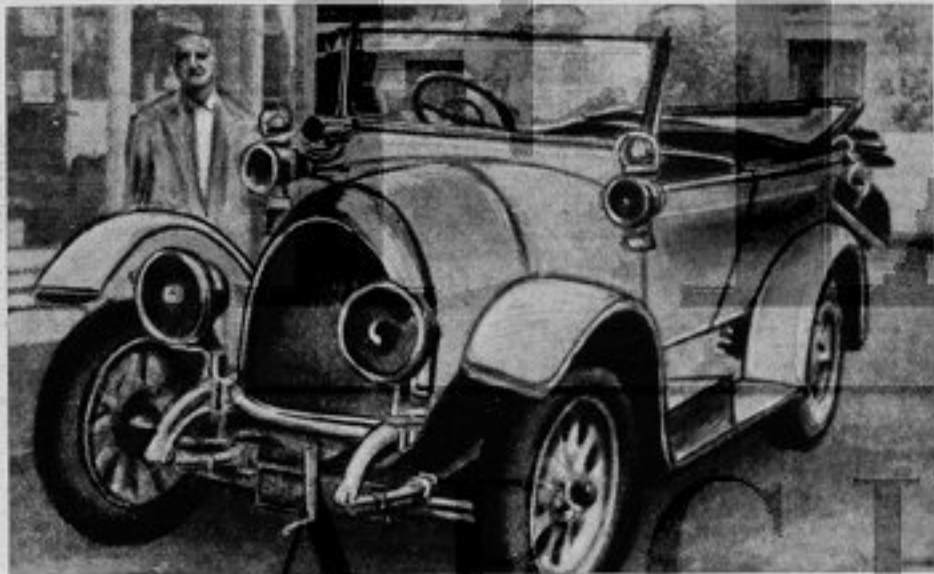
La sua vettura è una Fiat del 1909, forse la più vecchia in India ancora in grado di marciare, ed ha una sua storia. Quando il Duca di Windsor nel 1917 visitò l'India in qualità di Principe di Galles, Tukoji Rao, Maraja di Dhar, affittò la macchina per accompagnarlo. La vecchia Fiat fu mandata a prendere a Poona e trasportata per ferrovia.

I reali del Nepal sembra avessero in grande simpatia la vettura. Infatti ogni volta che un membro reale del Nepal giungeva a Bombay, la veterana Fiat veniva ritirata fuori ed affittata per loro. Mr. Bathena ricorda che essi, quando usavano la vettura, respingevano ogni cibo se durante i loro giri qualche appar-

freni della macchina erano efficientissimi, e che non c'era bisogno di sistemi medioevali per fermare la macchina. Quando il viaggio fu concluso, nessuno degli uomini preposti a dar manforte alla vettura era stato in grado di esibirsi in qualche intervento.

Fra gli altri usarono la vecchia Fiat: il Maharaja di Udaipur e la presidentessa del British Women Council. Alcuni anni or sono un rappresentante degli industriali andò in India e si interessò molto alla macchina. La vettura fu filmata da tutte le parti ed alla fine Mr. Bathena ricevette in premio una coppia di diari ed una penna a sfera.

Mr. Bathena guida la vecchia Fiat come se fosse su una moderna vetturella, con scioltezza ed agilità e, grazie agli anni di «amicizia» trascorsi fra il mezzo meccanico ed il suo guidatore, è nato



tenente a caste inferiori aveva l'infelice idea di toccare la macchina.

Nel 1918, il Nizam incaricò Mr. Bathena di portare l'allora Vicere Lord Chelmsford, da Khurdabad Hill Dak Bungalow fino a Ellora Caves (miniere di Ellora) e ritorno. Erano tempi di politica incerta e difficile e durante il viaggio, che si protrasse per 15 giorni la macchina fu sottoposta a continui controlli e perquisizioni nel timore che nascondesse esplosivo di qualche attentatore.

Circa 200 uomini erano di guardia lungo la strada, alcuni toglievano i sassi e i detriti man mano che avanzavano, per poi metterli dietro le ruote nel caso di guasti imprevisti. Altri erano pronti a spingere o soccorrere la vettura ogni volta che questa fosse stata costretta a fermarsi.

Le autorità dicevano che era meglio mettere i sassi dietro le ruote posteriori, anche se Mr. Bathena assicurava che i

un connubio perfetto che dura ancora.

Il segreto della lunga vita della vettura forse risiede nella perfetta manutenzione di cui è fatta oggetto. Sempre pulita e con i fari lucidi, il motore lavato e dall'aspetto semplice, privo di tutti quei fili e tubi che si trovano sui motori odierni.

Mr. Bathena sembra forse un po' preoccupato per il futuro della sua automobile. Spesso, anzi quasi sempre, tutti gli stranieri che vedono la sua vettura, anche quando circola per strada, la fermano e cominciano a fotografarla. Ma Mr. Bathena dice che la venderà soltanto a chi ne avrà cura come lui, poi potrà andare felice nel puranwalla (paradiso).

Ma la vita e le avventure della macchina forse non sono ancora finite: sembra infatti che una ditta inglese, interessata alle vecchie vetture, abbia iniziato negoziati per il suo acquisto.

(M. G. Shrivani)

"THIS FIAT IS FINER"



La rivista australiana «Wheels» che si pubblica mensilmente a Sydney, nel suo numero di gennaio 1963 ha pubblicato su quattro pagine un esauriente test della «Fiat 1500». E' detto tra l'altro: «il tocco latino si perfeziona ulteriormente: solo gli Italiani potevano costruire una vettura con tanto carattere». L'articolo — intitolato «This Fiat is finer» — comincia così: «Ci si azzuffa sempre tra noi per essere i primi a provare un nuovo modello Fiat. Non siamo mai stati delusi dalle vetture della gigantesca fabbrica torinese, né dalla eccellenza con cui la concessionaria Fiat di Sydney, la «Turin Distributors», ci appronta il "road test"».

«Veloce e silenziosa, la Fiat 1500 è... la vettura per tutti». Così il «The Bangkok Post» inizia un ampio servizio sulla vettura italiana, montata anche in Thailandia. Le prestazioni vengono definite «ottime», particolarmente per quanto concerne la tenuta di strada, mentre la linea della carrozzeria è giudicata attraente. Tra le principali caratteristiche positive, riscontrate durante la prova su strada della vettura, il notevole confort e l'estrema silenziosità del motore. «Ho guidato lungo la costa, da Bangkok sino a Pattaya e ritorno, — scrive l'articolista — e dopo quasi un giorno di viaggio ero ancora tanto riposato da poter andare al cinema».



RHODESIA DEL SUD — Il sig. G. E. Bagg, di Gwelo, è un automobilista affezionato alle vetture Fiat: proprietario di una Fiat 1100, ha acquistato la 500 «topolino» della fotografia e l'ha ripristinata con le proprie mani. Ci scrive di essere entusiasta delle prestazioni e della robustezza di questa piccola vettura, che «dopo quasi vent'anni resiste al tempo e funziona meravigliosamente».

Mr G. E. Bagg from Gwelo, Southern Rhodesia, is a motorist very attached to Fiat cars: an owner of a Fiat 1100, he has recently purchased a 500 «Topolino» (shown in picture) and restored it by himself. He has written to us of his enthusiasm for the car's performance and sturdiness, stating that after twenty years of life she is still resistant to the wear of time, in addition to working at perfection.



CECOSLOVACCHIA — L'ing. O. Najman, di Praga, ci ha inviato la fotografia della vettura di sua proprietà: una Fiat 514. Dopo quasi 40 anni di vita e dopo aver percorso mezzo milione di chilometri, la vettura rende ancora ottimi servizi. Le prestazioni della «514» sono infatti eccellenti: la sua velocità media è di 70 Km. orari, ma può raggiungere facilmente i 90 Km. all'ora.

Eng. O. Najman from Prague, Czechoslovakia, has kindly submitted us a photo of a Fiat «514», owned by him. After almost 40 years of existence and having covered a distance of 500,000 Km — about 311,000 miles — the car can still be used for shopping requirements. To this day, the performances of the «514» «vintage» are excellent: averaging 70 km/h she may reach a speed of 90 Km/h.



Il sig. Heinrich Joebges di Colonia ha percorso con la sua 500 del 1957 ben 214.786 Km senza avere noie al motore o al cambio. Ora, entusiasta delle vetture Fiat, ha acquistato una 850 con la quale si ripromette di percorrere altrettanti chilometri, con la sua bella famiglia.

Herr Heinrich Joebges aus Köln hat mit seinem Fiat 500 214.786 km ohne jegliche Störungen am Motor und Getriebe zurückgelegt. Nun hat er einen 850 erworben und er will mit dem neuen Wagen wieder so viele km fahren.



GERMANIA — Il sig. Johann Keindl, architetto di Göggingen, possessore di una Fiat 600 del 1958, ci ha scritto per esprimerci tutto il suo entusiasmo per le prestazioni della sua vettura. Ha già percorso oltre 100.000 chilometri senza disturbi degni di nota.

Herr Arch. Johann Keindl aus Göggingen besitzt einen Fiat 600, mit welchem er bereits 100.000 km ohne nennenswerte Schäden zurückgelegt hat.



I Signori Ursula e Hansjörg Dreiling di Wiesbaden hanno compiuto con la loro Fiat 500 un lungo viaggio nei paesi scandinavi, raggiungendo la punta estrema della Finlandia e percorrendo senza incidenti meccanici oltre 8.000 Km. Qui la loro 500 lungo una strada finlandese. Ursula und Hansjörg Dreiling aus Wiesbaden haben mit dem 500 eine lange Reise durch Skandinavien unternommen und über 8.000 km zurückgelegt.



Nella sala di vendita della «Soc. Lopes & Irmaos», di Quelimane, è esposta questa 600 con le coppe ottenute in varie competizioni: oltre 40 vittorie.

Na sala de vendas da «Soc. Lopes & Irmaos», de Quelimane, está exposto este carro mod. 600, com os prémios conseguidos em diversas competições: mais de 40 victórias.

SOLLEVAMENTO E TRASPORTO A MANO

Erodoto, nelle sue Storie, racconta che la costruzione della piramide di Cheope in Egitto durò trent'anni, e che a tale costruzione vennero adibiti 370.000 schiavi, metà dei quali ci perse la vita.

E' evidente che con questa notizia lo storico non ha voluto riferirsi alla mortalità degli schiavi egizi, in quanto è ammissibile che nel periodo di 30 anni il 50 % della popolazione lavorativa possa morire, ma abbia invece voluto mettere l'accento su una questione di base, che doveva denunciare la particolare gravosità del lavoro che questi schiavi erano obbligati a compiere. Evidentemente fin da allora il lavoro faticoso era considerato come fattore negativo sulla resistenza fisica e tale da abbreviare la durata della vita.

Oggi, per fortuna, nella evoluzione della tecnica, il trasporto esclusivo a mano sta diventando sempre meno frequente; esso è stato sostituito dai mezzi meccanici: gru, paranchi, convogliatori, o quanto meno alleviato da mezzi ausiliari.

Possiamo comunque affermare che anche in futuro il trasporto a mano, sia pure alleviato, perfezionato, resterà una forma di lavoro avente i caratteri dell'attualità.

Che il trasporto a mano possa risultare di danno all'organismo è stato riconosciuto non solamente nei tempi antichi, quando il lavoro manuale era svolto dagli schiavi, ma essenzialmente nei tempi più recenti, quando cioè il legislatore è intervenuto in tutte le Nazioni civili a regolare le modalità in funzione della possibilità degli individui e della loro età.

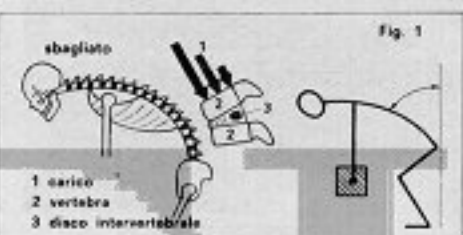
Il sollevamento ed il trasporto di carichi a mano è frequente causa di infortuni ed in particolare di lesioni alla schiena quali stiramenti e distorsioni dovute alla non corretta tecnica adottata.

In generale trattasi di infortuni per lesioni da sforzo nel sollevamento di pesi.

La causa predominante è da ricercarsi nella ignoranza molto diffusa del metodo razionale per sollevare un carico dal suolo o per depositarlo.

Se noi esaminiamo la struttura del corpo umano vediamo che gli arti superiori e quelli inferiori costituiscono un doppio sistema di leve aventi il loro fulcro nel tronco.

Nel sollevamento con schiena curva (fig. 1) i dischi intervertebrali cartilaginei vengono sollecitati da uno sforzo di compressione non uniforme e questa condizione diminuisce

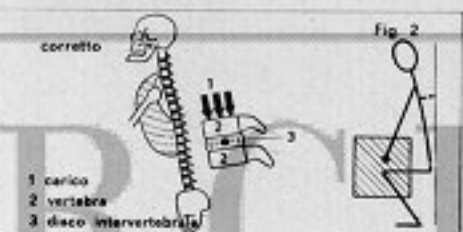


la facoltà di sollevamento con possibilità di lesioni anche gravi.

Nel sollevamento con schiena dritta (fig. 2) lo sforzo è uniformemente ripartito sui dischi intervertebrali, che non si deformano, ed il tronco s'incurva all'altezza delle anche.

La colonna vertebrale è sottoposta alla sola sollecitazione di compressione e tutti gli sforzi di flessione vengono assorbiti dai muscoli. Essa costituisce allora un unico sistema rigido sul quale possono inflettersi correttamente gli arti superiori ed inferiori.

Nel sollevare pesi si devono quindi piegare le gambe e fare lavorare



esclusivamente i muscoli delle cosce tenendo il busto in posizione eretta.

La colonna vertebrale sotto carico, non deve essere piegata né in avanti, né indietro, né sottoposta a torsione. Essa deve servire unicamente come elemento di trasporto e non come articolazione.

Nella maggioranza dei casi, per evitare infortuni è sufficiente l'osservanza di una norma molto semplice come quella che è stata qui descritta. Essa ha le sue basi in principi di tecnica e di fisiologia applicata e l'esperienza quotidiana ne ha confermato la validità.

A. Rima
(Servizio Lavoro)

MASSIME SUL LAVORO

Da «Nosotros Fiat», la bella e interessante rivista del personale delle imprese Fiat in Argentina, riportiamo queste definizioni dagli illustri nomi.

CONFUCIO (filosofo cinese 551-478 a.C.)

«Non c'è cosa di cui non si giunga alla fine per mezzo del lavoro. Ancorché tu ogni giorno portassi soltanto un cesto di terra, alla fine avrai innalzato una montagna».

CONFUCIO

«Iddio ha messo il lavoro a sentinella della virtù».

EPICARMO (poeta e filosofo siciliano 540-450 a.C.)

«Il cielo ci vende i beni al prezzo del nostro lavoro».

VIRGILIO (poeta latino 70-19 a.C.)

«Il lavoro improbo tutto supera; anche la necessità pressata dalle avversità».

TITO LIVIO (storico latino 59 a.C. - 17 d.C.)

«Lavoro e piacere, cose naturalmente dissimili, hanno un intimo vincolo naturale».

SAN BERNARDO (abate di Chiaravalle 1091-1153)

«Chi prega e lavora, innalza con le mani il suo cuore a Dio».

FRAY LUIS DE LEON (poeta spagnolo 1527-1591)

«Il lavoro è il sale che preserva la vita e l'anima dalla corruzione».

PIERRE CORNEILLE (drammaturgo francese 1606-1684)

«A misura che passa la vita, si fa più necessario il lavoro: finisce per essere il piacere più grande ed occupa il posto di tutte le illusioni perdute».

ALFRED DE VIGNY (poeta francese 1797-1863)

«Il lavoro è una dimenticanza attiva che conviene ad ogni animo forte».

ALFRED DE MUSSET (poeta francese 1810-1857)

«Giorni di lavoro, gli unici che ho visto...».

GUSTAVE FLAUBERT (romanziero francese 1821-1880)

«Il lavoro è il miglior modo per rubacchiare tempo alla vita».

JEROME KLAFFKA JEROME (umorista inglese 1859-1927)

«Mi piace il lavoro, mi affascina: potrei stare seduto delle ore guardando lavorare».

JOSE HERNANDEZ (poeta argentino, autore di «Martín Fierro»)

«Deve lavorare l'uomo / Per guadagnarsi il pane; / Perché la miseria vuole, / Nel perenne suo ferir, / Bussare a tutte le porte / E dal fannullone entrar».

«FIAT IRELAND»

La Fiat 850 è stata presentata sul mercato irlandese parallelamente ad una intensa campagna pubblicitaria sulla stampa locale e in televisione. Nelle principali città e cittadine, ove esisteva una rappresentanza Fiat, un Centro cinematografico mobile presentava in continuazione il documentario «Fiat 850». A questo Centro mobile appartenevano rappresentanti degli uffici di Vendita e Assistenza della Fiat Ireland coadiuvati da personale specializzato della nostra Assistenza Tecnica di Torino. L'intera campagna pubblicitaria della «850» sul mercato irlandese è stata un grande successo ed ha contribuito in notevole misura ad accrescere il numero di ordinazioni anche di altri modelli.

The «850» was introduced to the Irish market in conjunction with a heavy Press and Television advertising campaign. A film unit toured the country, and conducted performances of the «850» film in all principal cities and towns where Fiat is represented. This unit comprised of Representatives from the Sales and Service department of Fiat Ireland, assisted by specially trained staff of Technical Assistance Department, Turin. The entire launching campaign was a great success and has resulted in a substantial number of orders for the «850» and other models.



Un gruppo di dipendenti del nuovo stabilimento di montaggio a Chapelizod in Irlanda. A group of employees from the new Chapelizod assembly plant.



La prima 850 montata ed immatricolata in Irlanda: eccola di fronte alla Cattedrale di San Mel a Longford. Da sinistra: il sig. F. O'Shea, Ispettore Tecnico della Fiat Ireland; il sig. V. Prono della D.A.T.; il sig. E. Keating, Ispettore Commerciale della Fiat Ireland e il sig. B. Brady, Concessionario Fiat per la Contea di Longford.

The first foreign-assembled 850 registered in Ireland. There she is in front of St. Mel's Cathedral, Longford. From left: Messrs. F. O'Shea, Technical Adviser, Fiat Ireland Ltd.; Virginio Prono, Technical Representative, Fiat Company, Turin; E. Keating, Sales Representative, Fiat Co.; B. Brady, Fiat Main Dealer for Co. Longford.



La «850» in un tipico locale irlandese, denominato «il granaio», e facente parte dell'hotel White di Wexford, famosa locanda della vecchia Irlanda. Questa è la zona da cui emigrarono gli antenati dello scomparso Presidente John Fitzgerald Kennedy. Gli Agenti Fiat in Irlanda hanno offerto numerosi ricevimenti e rinfreschi alla clientela e alla stampa in locali caratteristici come questo.

Our picture shows an «850» in an Irish setting. This unusual background is known as «The Barn» and is in White's Hotel, Wexford - a well known hostelry in this historic corner of Ireland. It was from this part of the country that the ancestors of John Fitzgerald Kennedy originated. The Irish Fiat dealers provided refreshments for their clients and the Press in hostels such as the above.

PROBLEMA DI SCACCHI n. 103
Inedito di E. Defourny

NERO 9



BIANCO 11

Il Bianco muove e dà matto in 2 mosse.

Inviare la soluzione a Ing. E. Defourny, presso «Illustrato Fiat», Corso Marconi 10, Torino, entro 30 giorni dalla data di questo «Illustrato». Fra i solutori saranno sorteggiati premi.

CRUCIVERBA



ORIZZONTALI

1. Nè vecchio nè maturo (tr.) - 7. Cosa in latino - 10. In chiesa ce n'è almeno uno (tr.) - 11. Addobbato - 13. Il triangolo ne ha tre - 14. Meati della pelle - 15. Voce del verbo essere - 16. Bugia grossolana - 19. Prime in Rimini - 20. Panniere - 21. Capisaldi nel deserto - 22. Poste e Telegraf - 23. Son come le violette - 27. Numero dispari - 25. Riempiere fino all'orlo - 26. Il nome di un Capponi - 27. Cingono la fronte del vincitore - 28. Si lavorano a Carrara - 29. Nota musicale - 30. Dubitativo - 31. Lo chassis dell'automobile - 32. L'interno di Varese - 33. La protagonista di un'opera di Puccini e di Massenet - 37. Nota musicale - 35. Lo sono i fiumi che si gettano nei laghi.

VERTICALI

1. Ci vanno i malfattori - 2. Sorridenti, allegri - 3. Numeri pari - 4. Il loro pelo è prezioso per i pittori - 5. Andare in poesia (tr.) - 6. Il perno della porta - 7. Ravenna - 8. Ce n'è parecchi in un chilo - 9. Non ignoro - 11. Passerella per salire a bordo - 12. Ci sono nelle città - 14. Preti anglicani - 16. Trattenerne, arrestare - 17. Novara - 18. Precedenti, sul davanti - 20. Sono lì per piangere - 21. Un Leo musicista, autore di operette - 22. Si mettono in palio nei concorsi - 23. Dente mascellare - 27. Capitale dell'Albania - 25. Abbassare, ridurre (tr.) - 26. Il porto dal quale salpò Cristoforo Colombo - 28. Mente in latino - 31. Altro nome del Siam - 33. Duemila romani.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE

SCACCHI SOLUZ. PROBL. n. 102
1-B De3-b4 (min. De7 matto).

Se Nero risponde:

Dx D. 2 Cf2-e4, matto
Ce4-d6. 2 Dxc6, matto
Ac3-c5. 2 Ac1-g5, matto
Cb6-g8. 2 Db4-f8, matto
Cx pf5. 2 Tg1-g8, matto

SORTEGGIATI PER IL PREMIO

Antonio CIVITICO, Sez. Ricambi - Oreste BABINI, Anziano Fiat

CONSIGLI DEL MEDICO

Le diete dimagranti

Le diete dimagranti devono raggiungere lo scopo di ridurre l'apporto calorico del cibo senza far mancare all'organismo il minimo di alimenti che sono indispensabili per la sua vita e per la sua attività lavorativa.

Vi sono alimenti che, in un piccolo volume, hanno un valore calorico notevole, ve ne sono altri che invece hanno volume notevole e scarso valore calorico.

E' ovvio che nelle diete dimagranti debbono essere preferiti i secondi. Però vi sono alcuni alimenti, che indipendentemente dal loro valore calorico, contengono delle sostanze, senza le quali verrebbero compromesse le funzioni vitali: di tali elementi bisogna tener conto nello stabilire la dieta dimagrante.

Per questo motivo, e perché ogni dieta deve essere proporzionata all'età del soggetto, alla sua costituzione, al peso corporeo, alla attività lavorativa e ad altri fattori di minor rilievo, riesce difficile il poter predisporre delle diete che

vadano bene per tutti. In linea puramente orientativa si possono così dare alcune indicazioni:

Alimenti sconsigliabili: grassi animali (burro per cuocere, lardo, strutto, ecc.), grassi vegetali (margarina e simili), carni grasse (anitra, oca, tacchino, agnello, maiale, castrato), salumi, prosciutto, pesci grassi (anguilla, carpe, tonno, pesci sott'olio, ecc.), salse grasse, legumi secchi, barbabietole, frutta secca, condita o sciropata, marmellata, olive, datteri, formaggi grassi (parmigiano, gorgonzola, eccetera) panna, zucchero, miele, dolci in genere, bevande alcoliche di qualsiasi tipo.

Alimenti da usare in quantità limitata: pane, grissini, pasta, riso, semolino ed altri farinacei, prosciutto magro, burro crudo, patate, piselli ed altri legumi freschi, funghi, polli, pesci conservati (baccalà, acciughe, ecc.) uova, formaggi magri, latte intero, banana, uva, castagne, fichi freschi.

Alimenti consigliabili: latte magro, yogurt, carne bovina magra o pesce, brodi sgrassati, mozzarella, ricotta, verdure cotte e crude (specie quelle di cui si utilizzano le foglie), carote, finocchi, sedani, rape, ravanelli, carciofi, cavoli, olio

d'oliva o di semi (in qualità molto limitata) frutta fresca (salvo le eccezioni prima indicate), succhi di frutta non zuccherati.

Bevande: è raccomandabile bere poco specie durante i pasti, evitando bevande alcoliche e zuccherate.

Confezionamento pietanze: sono da evitare i fritti, le salse piccanti e quelle confezionate con oli, burro ed uova. Preferire come condimento l'olio d'oliva o di semi o burro crudo complessivamente non oltre i 50 gr. (pro die). Il succo di limone, l'aceto. Condire con poco sale di cucina.

Esempio di dieta dimagrante: per un soggetto di media età (alto circa 1,65 peso 85), che esplichi una attività lavorativa media.

1ª colazione - latte magro con caffè (gr. 100).

2ª colazione - carne magra (bistecca, arrosto, bollito) gr. 150 (pesata cruda), verdura cotta o cruda gr. 200, pane gr. 50, 1 mela ed una arancia.

Cena - brodo sgrassato una tazza, un uovo oppure gr. 50 di formaggio magro, verdura cotta o cruda gr. 200, pane gr. 30, 1 mela ed una arancia.

Dott. ENZO

PER IL FILATELISTA

NOVITA'

ITALIA

Il 25 aprile sarà emessa una serie di 6 francobolli in occasione del 20° Anniversario della Resistenza.

VATICANO

Il 16 marzo è stata emessa una serie di 6 francobolli (L. 15-20-30-75-100-160) per un valore complessivo di L. 400. Tale serie ricorderà la canonizzazione del 22 Martiri dell'Uganda.

La tiratura è stata di 1.500.000 serie complete e poiché attualmente vi è una fortissima richiesta di francobolli del Vaticano, è da prevedersi che questa serie sarà presto esaurita.

Un fatto del genere si è già verificato per la serie «Obelischi» le cui numerose richieste presso gli Uffici del Vaticano hanno fatto sì che ora la serie non è più disponibile completa.

Anche la serie Cusano e Natività, sebbene la loro validità sia stata stabilita fino al 31-12-65, dopo soli 4 mesi dall'emissione (16-11-64) non si trovano più in vendita completa presso gli Uffici del Vaticano, in quanto i valori alti non sono più disponibili.

E' quindi da prevedersi che presto il valore di queste due serie salirà assai sul mercato, fatto che d'altronde si verifica sui prezzi di tutti i francobolli del Vaticano, la cui richiesta è in continuo aumento.

S. MARINO

E' in corso di distribuzione il francobollo di P. A. da L. 500 che, come è stato preannunciato, è stato emesso in foglietti di 4 esemplari.

L'ANGOLO DEL FOTOGRAFO

Il Gruppo Fotografici Fiat organizza una Mostra Internazionale denominata «Salone di Torino» per stampe in bianco e nero e colori.

Le fotografie selezionate verranno esposte nel Salone di via Carlo Alberto 59 dal 30 ottobre al 14 novembre 1965. I soci del Gruppo interessati a questa manifestazione possono ritirare, presso la sede, l'entry form con le norme dettagliate.

Ricordiamo inoltre che l'8 maggio scade il termine di presentazione delle fotografie per la Ras. segna sociale annuale.

Il corso di fotografia procede con un alto numero di allievi che frequentano le lezioni sia teoriche che pratiche, ciò che dimostra l'importanza e l'interesse sempre maggiori riservati dalla scuola.

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COMITATO DI REDAZIONE
DIREZIONE STAMPA E PROPAGANDA FIAT
Torino, Corso Marconi, 10
(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 3-12-51 - Respons. Ernesto Defourny

Stampato il 31 marzo 1965
Rotocalco Cignotti & C. Torino - Via Villar, 2
PRINTED IN ITALY



indossarlo con un gilet di lino giallo «zucca» o rosso corallo.

Per le camicette sono adatte le sete stampate in disegni molto piccoli o a righe oblique di colore vivace.

Anche l'abito-mantello offre soluzioni vivaci ed attuali. Tra l'altro, è bene ricordare che la linea appena svasata tende a snellire la figura. Questi abiti, con chiusura a doppio petto, e piccolo colletto, si porteranno con scarpe di shantung bianco o di organza a piccoli pois.

Tra i tessuti di lana saranno particolarmente valorizzati quelli diagonali, le flanelle «pluma» e quelle «tennis». La medesima linea di «abito-mantello» si potrà interpretare in gabardine di cotone, in pesante shantung di seta o in lino inguicibile.

Anna Vanner

FOTO 1: Un tailleur di gabardine bianca con spalle ad arco e motivi di cuciture in rilievo. (Modello di Jacques Esterel, Parigi).

FOTO 2: Due tipici abiti di tela della ditta Rosier. A sinistra, un modello in cotone stampato, a destra un «abito-mantello» in fil a fil bianco e nero.

FOTO 3: Pratico tailleur in pieché di cotone bleu marine con motivo di doppie tasche e manica corta. (Modello Hettermarks).

SUCCESSO DEI NUOVI AUTOCARRI FIAT

I nuovi autocarri 616 N (portata 1750 kg.) e 625 N (portata 2500 kg.), che tanto successo hanno riscosso all'ultimo Salone di Bruxelles, testimoniano come la gamma Fiat, anche in questo settore dei veicoli industriali, sia una fra le più complete e varie d'Europa. Questi nuovi modelli, caratterizzati da una potenza elevata, una grande robustezza di tutti gli organi e una notevole economia di esercizio, sono dotati di motori ad iniezione diretta, il che si traduce in un ridotto consumo di carburante e in un pronto avviamento anche a basse temperature. Presentiamo alcune foto scattate in alcune nostre Filiali in occasione della presentazione in Italia dei due nuovi modelli.



CIACK PER IL FIAT 600 T, FURGONE DALLE 20 VERSIONI

Gino Bramieri, il simpatico attore comico del cinema e della televisione, ha recentemente preso parte ad uno short pubblicitario, sul nuovo furgone Fiat, dal titolo «Agente 600 T». Ne riproduciamo alcune caratteristiche inquadrature.



DA MILANO AD ADDIS ABEBA CON LA "CAMPAGNOLA"

Il giornalista Lino Pellegrini, inviato speciale del settimanale «Domenica del Corriere», ha compiuto recentemente, a bordo di una Fiat «Campagnola», un lungo viaggio di 15.400 chilometri attraverso il continente africano. Unico compagno di viaggio, la moglie, la coraggiosa signora Elena. Durante cinque mesi, Lino Pellegrini ha svolto una minuziosa indagine sui Paesi attraversati, Libia, Egitto, Sudan, Etiopia, riportandone per i lettori della «Domenica» impressioni e gustosi episodi. Diecimila fotografie, scattate attraverso percorsi spesso lontani dai normali itinerari turistici, testimoniano l'interesse del viaggio compiuto. La «Campagnola» si è comportata ottimamente durante l'intero percorso: unica sostituzione il pignone del motorino d'avviamento. Gli sforzi a cui il mezzo è stato sottoposto sono stati tra i più gravosi: basti pensare che il carico di tutte le attrezzature necessarie all'impresa ammontava a trentatré colli.

Durante il percorso per raggiungere il Cairo, sono state visitate le località teatro di numerose tremende batta-

de, su cui la «Campagnola» era stata fortunatamente sistemata. «Di giorno — racconta Pellegrini — il punto più fresco era l'interno della nostra vettura, e ci facevano 43°».

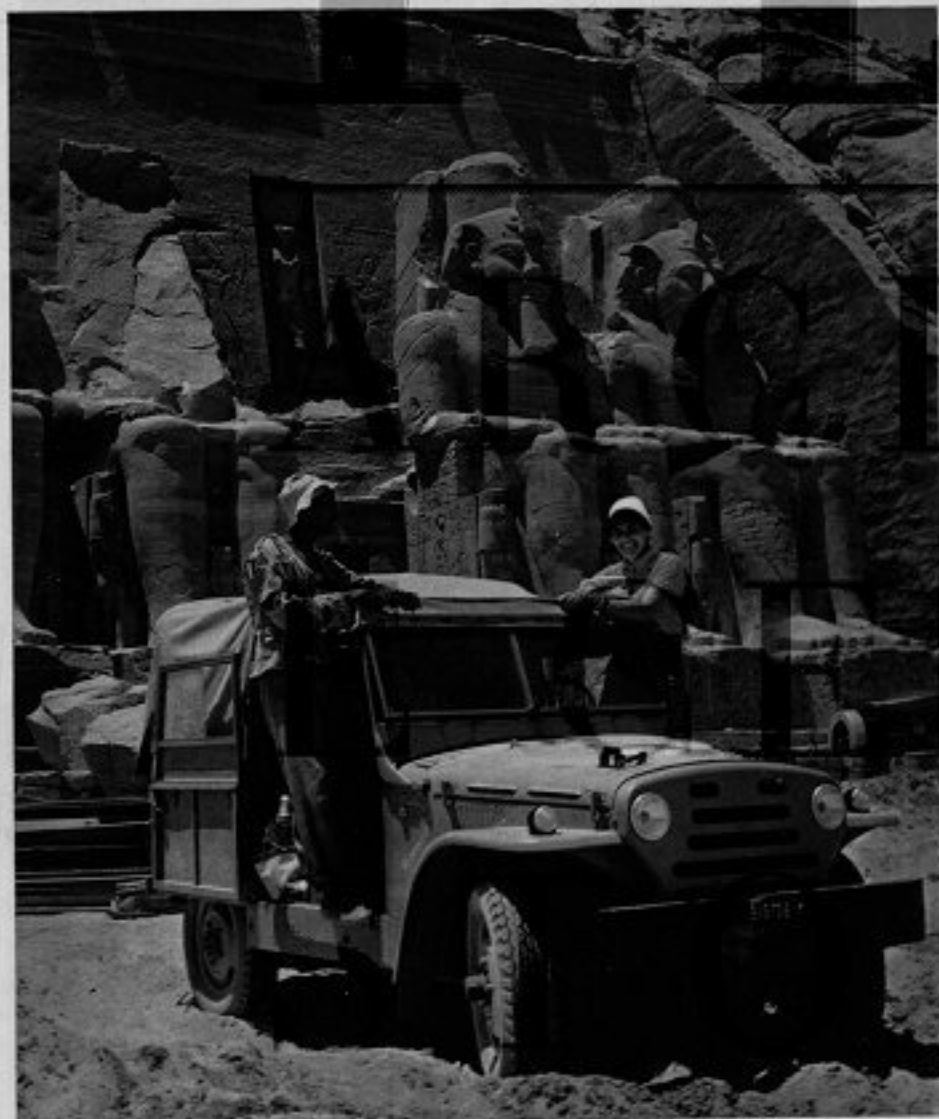
In Etiopia sono state attraversate le allucinanti piane salate della depressione della Danacalia. Percorrendole, l'acqua salata penetrava in continuazione nelle sospensioni e nel motore. «Al ritorno a Massaua, ho fatto lavare la macchina due volte per lunghe ore, e in parte l'ho fatta smontare: solo così si è ripulita davvero» ha riferito l'avventuroso giornalista.

Nella capitale etiopica si è concluso il lungo viaggio. Lasciamo all'arguta penna di Lino Pellegrini la descrizione dell'ultima avventura vissuta e felicemente superata, anche grazie alle doti della fida «Campagnola».

«Ad Addis Abeba, volevo fotografare la vettura dinanzi a qualcosa di tipicamente addisabebino: sarebbero andati benissimo due leoni del palazzo imperiale, che vivono incatenati ma all'aperto. Ebbi molte difficoltà per i permessi, e poi perché uno dei due leoni non voleva saperne di automo-



Nello sconfinato deserto di Gadames.



Davanti ai templi faraonici di Abu Simbel.

glie avvenute nel corso della Seconda Guerra Mondiale.

Tra le avventure di viaggio che maggiormente hanno messo a dura prova gli automobilisti e il mezzo, vi è la puntata effettuata da Pellegrini verso Gadames, nel cuore della Libia, attraverso deserti sparsi di acuminate rocce e lungo piste carovaniere dove la «Campagnola» affondava letteralmente nella sabbia, traendosi d'impaccio con l'obbligato uso delle marce ridotte.

Ad Abu Simbel, Lino Pellegrini è stato l'ultimo giornalista che abbia visto intatte le grandiose architetture dei templi faraonici, prima del loro innalzamento contro il procedere delle acque create dalla diga di Assuan. Anche qui la vettura è stata l'unica che abbia potuto aggirarsi nel grande cantiere in febbrile attività, sotto dove un tempo i turisti ammiravano le millenarie costruzioni.

Durante il tragitto da Uadi Halfa a Khartum, nel Sudan, sono stati percorsi 900 km, durante cinque interminabili giorni, a bordo di un carro merci ferroviario privo di tetto e di spon-

billi; riuscii ad avvicinarmi a motore spento, ma lo stesso il leone fece certe smorfie che non sapevo se preoccuparmi o sghignazzare. Il leone delle smorfie era quello buono; l'altro — più calmo — era cattivo. Si era radunato un gruppetto di persone, fra cui alcuni ufficiali etiopici; il custode disse che il leone buono si poteva accarezzarlo. Non ne avevo nessuna voglia, ma, con quella gente che mi guardava, che cosa volete che facessi? Accarezzai il leone; intanto Elena mi fotografava; il leone si comportò con bonomia. Venne la volta di Elena, zoffa anche più di me; il leone capì i suoi sentimenti, quando Elena lo accarezzò si mise pancia all'aria, mugolando di soddisfazione: non era nemmeno una cosa seria. Al momento di ripartire, dovetti passare con la «Campagnola» presso le due belve; entrambe ebbero un moto, un guizzo, nonostante la catena stavano per avventarsi, e la vettura aveva gli sportelli aperti; scartai con prontezza da corridore, diedi tutta barra a dritta e mi lasciai i leoni alle spalle».



Incontro, presso Kassala, con sudanesi della tribù «hadendana».



La signora Elena Pellegrini, la «Campagnola» e i leoni dell'Imperatore.



Le giovani promesse del Gruppo femminile di Pallacanestro del C. S. Fiat al lavoro per divenire... realtà.

I GIOVANI E LO SPORT

Esistono periodi di ogni attività umana, in cui affiorano i sentimenti nella loro realtà più netta. Erompono allora rivalità profonde, violente, senza remissioni. Lo sport, in tali momenti, vive di antagonismo. Binda e Guerra non erano fratelli che corressero in bicicletta. Gli universitari di Oxford, dimentichi di secoli di fair play britannico, sarebbero disposti a sbattere i loro remi poderosi sulla prua dell'otto di Cambridge, pur di affermarsi nella tradizionale regata.

Gli incontri calcistici di Milano o Torino non vengono considerate riunioni, in cui Rivera possa andare a braccetto con Picchi o Berzellino faccia complimenti a Meroni. Nel derby di Glasgow si mette di mezzo perfino la differenza di religione: quelli del Celtic sono cattolici, i Rangers protestanti, cosicché in nome di un superiore principio c'è doppio gusto a picchiare gli uni negli stinchi degli altri.

In genere nel vivace mondo dello sport la rivalità si limita a due elementi. Il C. S. Fiat, all'avanguardia in questo traguardo agonistico l'ha portata a tre, concentrando la lotta nell'ambito stesso della società. Il super-super-derby in casa si è avuto durante il recente campionato regionale giovanile di pallacanestro femminile, una manifestazione che per l'impegno con cui è stata disputata può essere avvicinata soltanto alla finale della Coppa dei campioni.

Le cestiste impegnate sono meno famose, almeno per ora, ma non ipotizziamo l'avvenire per delle ragazze esuberanti, diciottenni al massimo, brave, entusiaste e dotate tutte di parenti e ammiratori sportivi tifosi come si conviene.

Ora nei campionati piemontesi di

cui si è detto, fra le sei squadre partecipanti ben tre appartenevano al Fiat. La compagine di Ferrus, il club di Pellegrini (con figlia in campo), il gruppo di Masera — i nomi evidentemente sono quelli degli allenatori — si sono impegnati in un duello a tre che non conosceva soste. Pellegrini ha battuto Masera nell'andata, ma ne è stato sconfitto durante il girone di ritorno. Ferrus ha dominato contro Masera e Pellegrini, raccogliendo una massa compatta di scherzosi « All'arbitro quanto avete promesso perché vi facesse vincere? ».

Se correva voce che Fiorella Bey, colonna della squadra B, fosse incerta, la diciassettenne capitana della A, Franca Costa, o il pivot della B, Alda Giovannardi, non si abbandonavano a scene di disperazione. Aumentavano le probabilità di successo finale per la loro squadra. Lo slogan « vinca il migliore » è ritenuto giusto dalle ragazze dei tre gruppi, poiché ognuna di esse è sempre stata fermamente convinta che la formazione migliore fosse la propria.

E' andato a finire che le cestiste del prof. Ferrus sono risultate prime in classifica davanti al Makobi di Asti e al Lanco Torino, mentre le « bambine » di Pellegrini sono rimaste quarte e le ragazze di Masera quinte. Ora le vincitrici disputeranno la finale nazionale, pronte ad emulare le compagne della formazione maggiore, ancora una volta impegnate nella corsa al titolo assoluto. La rivalità continua.

Evviva questa allegra, simpatica e non certo fraticida emulazione esplosa sempre ai limiti dello scherzo in un torneo regionale per giovani atlete provate per la prima volta in gare di una certa importanza.

Riportando nei reali e meno scherzosi limiti la serie di partite recente-

mente concluse, ecco in sintesi quanto di esse hanno raccontato il delegato per la pallacanestro, dott. Korwin, ed il suo vice, altrettanto entusiasta, Cipriani.

La compagine preparata dal prof. Ferrus contava forse nelle cestiste più forti poiché da maggior tempo esse si allenavano con il C. S. Fiat. Essa ha per capitana Franca Costa ed è composta da un'altra diciassettenne, Grazia Teppati, una atleta alta 1,84 e pertanto di sicuro avvenire in questo sport, da Piera Volontè, terza promessa di diciassette anni, Carla Bianchi, Renza Graglia, Irene Sburlatti, Gabriella Ferroni, Renata Bigone, Alba Borione, Giuseppina Pirini, Maria Allais e Paola Gerbaz.

Nella formazione di Masera fanno spicco Fiorella Bey, Luciana Conti, Maria Giannetto, Piera Gaviglio, Manuela Lazzarini e Lia Occhipinti.

Alessandro Pellegrini, brillante allenatore della prima squadra, (quella dei tre scudetti consecutivi e, si spera, di quattro) aveva sotto il suo controllo le giovanissime, alcune delle quali appena tredicenni come Anna Consiglio (1,75 di statura, complimenti bimbetta, continua a crescere e il basket avrà in te una nuova campionessa). In questa formazione giocavano pure la figlia del tecnico del C. S. Maridda Pellegrini, una studentessa di diciassette anni che non fa sfigurare il papà in fatto di abilità, la quattordicenne Alda Giovannardi, Luigina Salvi, Mirrella Bellora ed altre.

Le gare sono risultate davvero combattute (su un piano di sportività autentica, è il caso di farlo notare) e interessanti. Dal torneo sono emerse la Costa, la Volontè e la Teppati, per le quali il traguardo di passare alla formazione maggiore è vicino.

Lo sguardo generale all'attività propagandistica del C. S. Fiat nella pallacanestro incomincia da una puntata sull'avvenire di tre brave atlete avviate sulla scia delle altre campionesse

« cresciute in casa », ma comprende un campo ben vasto che interessa lo sport italiano in tutti i settori.

La prima squadra innanzi tutto. Essa, come è noto ai suoi sempre più numerosi tifosi che la seguono ora anche in trasferta, ha vinto il titolo assoluto femminile nel 61, 62, 63. In questi giorni è impegnata in un duello testa a testa con il Portorico rinforzato, nella stagione, dalle azzurre Pausich, Gentilin e Persi. Uno spargimento tra le due « capoclassifica » è probabile: ad ogni modo le biancorosse possono fin d'ora ritenersi soddisfatte di essere state tra le prime per la quarta stagione consecutiva. Un gruppo di nazionali formatesi nelle file della società costituisce la forza del basket femminile Fiat. La capitana Giovanna Frola, conta su Franca Ronchetti, Giovanna Sesto, Marisa e Silvana Grisotto, Annamaria Del Mestre, Teresina Cirio, Fiorenza Lavia e sulle nazionali juniores Loredana Vincenzi ed Emilia De Rienzo.

Alle spalle, della formazione dominatrice da quattro anni nel massimo campionato stanno le tre squadre juniores di cui si è detto; quindi una decina di compagini sezionali. In tutto oltre 270 ragazze, dai dodici ai diciotto anni, si allenano due o tre volte alla settimana nelle palestre di Via San Secondo o di Via Madonna delle Rose.

Già è stata sottolineata a proposito di altri settori agonistici l'importanza di questa ammirabile attività di propaganda. Per la pallacanestro è interessante aggiungere che tutte le dieci squadre di allieve sono affidate a ex-giocatrici o ex-giocatori ad ex arbitri del basket e perfino a qualche azzurra in piena attività. Sarebbe come se nel football anche Ferrini o Facchetti o Menichelli curassero ognuno un undici di giovani calciatori (il che purtroppo è ben lungi dal verificarsi).

Nel settore pallacanestro tutti questi volontari della propaganda prestano

la loro opera per puro spirito sportivo, avendo per ricompensa al massimo un grazie, una medaglietta in rare occasioni e forse il ricordo mandato da una azzurra da qualche lontana città europea, quando l'allieva ha raggiunto la notorietà.

I nomi di tali appassionati meritano un rilievo ad incominciare dalle «nazionali» Teresina Cirio e Giovanna Froila, che oltre ai propri allenamenti curano le ragazze delle sezioni Sima e Ricambi. Un'altra cestista nota ai suoi tempi, Nadia Ogrizovic, allena le allieve della Sede Centrale; l'ex arbitro Romano prepara la Spa. Gli altri allenatori sono Bruno Ruggeri (Ferriere), Blecich (Auto), Grandi (Avio), Scutera (Fonderie), Antonin (Grandi Motori), e Bonini (Materferro).

I dieci gruppi sezionali sono permanentemente alimentati da leve che subentrano in pratica senza interruzione; ogni familiare dei dipendenti può presentarsi in palestra quando lo desidera. Una volta imparata la tecnica e la ginnastica del basket le allieve affrontano i tornei minori e soprattutto le gare del trofeo Agnelli manifestazione che sta alla base dell'attività sportiva generale del C.S. Fiat. E intanto giocatori o «ex», giocatrici tra una sosta e l'altra della loro attività di campionato, continuano ad avviare con tenacia e passione le ragazze ad uno degli sport più belli, veloci ed intelligenti: la pallacanestro.



Franco - Sulmi - Cinotti - Scaggion, quattro speranze per il Gruppo Bocce del C. S. Fiat.

ATTIVITA' RICREATIVE

Cine

- 2-3 aprile - ore 21 e 4 aprile - ore 16 e 21 - «Il braccio sbagliato della legge» (Dcar) bianco e nero.
9-10 aprile - ore 21 e 11 aprile - ore 16 e 21 - «Colpo grosso al Casinò» (M.G.M.) bianco e nero.
17-18 aprile - ore 21 - «Appuntamento fra le nuvole» (M.G.M.) a colori.
23-24 aprile - ore 21 e 25 aprile - ore 16 e 21 - «International Hotel» (M.G.M.) a colori.
30 aprile-1° maggio - ore 21 e 2 maggio - ore 16 e 21 - «Compagnia di codardi?» (M.G.M.) a colori.
7-8 maggio - ore 21 e 9 maggio - ore 16 e 21 - «Intrigo a Stoccolma» (M.G.M.) a colori.
14-15 maggio - ore 21 e 16 maggio - ore 16 e 21 - «La vergine in collegio» (M.G.M.) a colori.
18-19 maggio - ore 21 - «Mondo nudo» (M.G.M.) documentario a colori (vietato ai minori di anni 14) - «Serie Diamante».
21-22 maggio - ore 21 e 23 maggio - ore 16 e 21 - «Una domenica a New York» (M.G.M.) a colori (vietato ai minori di anni quattordici).
28-29 maggio - ore 21 e 30 maggio - ore 16 e 21 - «Il vendicatore del Texas» (M.G.M.) a colori.

Gite in autopullman (ATIV)

- Gite di un giorno: tutte le domeniche e festivi
Lugano (escursione sul lago in battello, pranzo a bordo) L. 1.300
Stresa L. 1.000
Lago d'Orta L. 950
Como L. 1.100
Rapallo L. 1.200
Cervinia L. 1.050
Oropa L. 1.100
Sestriere L. 950
Crissolo L. 950
Gressoney L. 1.050
Champoluc L. 950
Cesana L. 950
Clavière-Monginevro L. 1.050
Bardonecchia L. 950
- Gite con effettuazione quindicinale
Lago di Champex e Traforo Gran S. Bernardo L. 1.500
Losanna L. 3.700
Locarno L. 1.300
San Remo L. 1.500
Alassio L. 1.400
Varazze L. 1.300
Spertorno L. 1.350
Praly (13 Laghi) L. 950
Briançon L. 950

Gita speciale

- Milano - 18-19-25 aprile - per la Fiera Campionaria - L. 800.

Gite di due giorni

- Nizza (Costa Azzurra) - 18-19 aprile e 1-2 maggio - Torino - Colle di Tenda - Ventimiglia - Nizza - Montecarlo - Ponte S. Luigi - Cuneo - Torino - L. 11.700.
Ginevra - 18-19 aprile e 1-2 maggio - Torino - Aosta - Traforo Gran S. Bernardo - Martigny - Ginevra - Losanna - Montreux - Traforo Gran S. Bernardo - St. Vincent - Torino - L. 13.000.
Venezia - 18-19 aprile e 1-2 maggio - Torino - Verona - Mestre - Venezia - Padova - Vicenza - Brescia - Torino - L. 12.600.
Chamonix - 1-2 maggio - Torino - Aosta - Courmayeur - Traforo del Monte Bianco - Chamonix - Martigny - Traforo Gran S. Bernardo - St. Vincent - Torino - L. 13.950.

Gite di tre giorni: 17-19 aprile

- Nizza (Costa Azzurra) - Torino - Colle di Tenda - Ventimiglia - Montecarlo - Nizza - Ponte S. Luigi - Cuneo - Torino - L. 16.000.
Ginevra - Torino - Aosta - Traforo Gran S. Bernardo - Martigny - Ginevra - Montreux - Traforo Gran S. Bernardo - St. Vincent - Torino - L. 17.800.
Verbier (Alpi Svizzere) - Torino - Aosta - Traforo Gran S. Bernardo - Martigny - Verbier - Martigny - Traforo Gran S. Bernardo - Torino - L. 17.100.
Zermatt - Torino - Stresa - Domodossola - Passo Sempione - Briga - Visp - Zermatt - Sion - Martigny - Traforo Gran S. Bernardo - Aosta - Torino - L. 17.800.

Gite di quattro giorni

- Toscana-Umbria-Romagna - 30 maggio-2 giugno - Torino - Piacenza - Bologna - Firenze - Arezzo - Perugia - Assisi - Urbino - S. Marino - Rimini - Ravenna - Bologna - Milano - Torino - L. 29.500.

Gite di cinque giorni

- Svizzera pittoresca - 29 maggio-2 giugno - Torino - Sempione - Interlaken - Zurigo - Basilea - Berna - Losanna - Montreux - Traforo Gran S. Bernardo - Torino - L. 37.000.

Gite di sei giorni

- Parigi e Borgogna - 15-20 aprile - Torino - Traforo Gran S. Bernardo - Basilea - Parigi - Versailles - Fontainebleau - Digione - Chambery - Torino - L. 53.700.

NOTIZIE IN BREVE

Automobilismo

Domenica 28 febbraio si è svolta, come manifestazione d'apertura del Gruppo Automobilismo, l'autosciatoria Torino - Locana - La Ciama, alla quale hanno preso parte oltre cinquanta equipaggi.

La prova automobilistica è stata vinta da Gotta (Ferriere); quella scistica da Calandriello (Ricambi); la combinata da Pallasca-Emali.

Bocce

Netta vittoria dei bocceisti del C.S. Fiat che, nella gara internazionale boccistica d'apertura, svoltasi ad Alassio il 7-8 marzo con la partecipazione di 217 quadrette, si sono classificati ai primi due posti. Infatti, dopo aver superato brillantemente i primi cinque turni di gara, risultavano vincitori nelle semifinali: Braggaglia, Mollo, Remondino, Cagiano, che battevano la quadretta Campione d'Italia del Pianelli e Traversa, capitanata da Granaglia, e Vai, Macocco, Quirico, Motto, che eliminavano la Sampierdarenese.

Pallacanestro

- 14 febbraio - Torino - C.S. Fiat-Portofino Vicenza: 52-38
21 febbraio - Napoli - C.S. Fiat-Pallacanestro Napoli: 62-31
28 febbraio - Torino - C.S. Fiat-Mobili Bologna: 59-42
7 marzo - Milano - C.S. Fiat-Standa Milano: 55-50

CONCERTO DEL PIANISTA ALEXANDER UNINSKY

Il concerto del pianista Uninsky per il Centro Culturale Fiat, al Conservatorio «Giuseppe Verdi», ha costituito un avvenimento d'eccezionale importanza, data la fama mondiale di cui gode il concertista.

La serata è stata interamente dedicata a musiche di Chopin, interpretate con le adeguate proprietà stilistiche che distinguono questi grandi esecutori.

Anche se talvolta, per voler proprio sottolineare, si sarebbe desiderato un maggior rilievo dinamico, ossia un'incisività timbrica che valorizzasse maggiormente determinate frasi, il concertista ha reso meravigliosamente i delicati e commossi cantabili, l'impalpabile e sfuggente Finale della Sonata in si bemolle minore ed i brillanti arabeschi degli Studi.

Vivissimi e calorosi gli applausi del pubblico. (E. Z.)

CALENDARIO APRILE-MAGGIO '65

ATTIVITA' SPORTIVE

Alpinismo - Escursionismo

- 11 aprile - Lunelle di Traves (mt. 1384) Valle Stura di Lanzo, da Traves (mt. 600)
25 aprile - Punta Selassa (mt. 3036) Valle del Po, da Ostana (mt. 1282)
9 maggio - Picchi del Pagliaio (mt. 2250) Val Sangone, da Sangonetto (mt. 750)
23 maggio - Punta Quinzolina (mt. 2344) Val Soana, da Frassineto (mt. 1061)
30 maggio - Lago Mucrone - Posa lapide ricordo Oblato Aldo

Atletica pesante

- 3 aprile - Faenza - Campionato Italiano II Serie lotta greco-romana
11 aprile - Sede da destinarsi - Campionato Interregionale II Serie pesistica
11 aprile - Torino - Campionato Regionale Assoluto lotta greco-romana
11 aprile - Torino - II prova Torneo Propaganda lotta greco-romana
25 aprile - Bologna - Campionato Italiano Assoluto lotta greco-romana
25 aprile - Sede da destinarsi - Campionato Italiano II Serie pesistica
2 maggio - Torino - I prova Torneo Propaganda pesistica
16 maggio - Sede da destinarsi - Campionato Italiano Assoluto pesistica
16 maggio - Torino - III prova Torneo Propaganda lotta greco-romana

Automobilismo

- 17-18-19 aprile - Pasqua al mare - Varigotti
1-2 maggio - Gita a Lugano
2 maggio - X Coppa d'Oro - A.C. Alessandria
12-13-14 maggio - VII Mobil Economy Run - A.C. Genova
23 maggio - Gita a Forno Alpi Graie
27 maggio - IX Circuito S. Secondo - A.C. Asti

Bocce

- 16 maggio - Torino - Trofeo C.S. Fiat - Gara Nazionale

Caccia e Tiro

- 4 aprile - Gara interna di tiro al piattello
9 maggio - Gara interna di tiro al piattello

Nuoto

- 3 aprile - Milano - Campionati Primavera di categoria femminili
9-10-11 aprile - Milano - Campionati Primavera di categoria maschili
24-25 aprile - Torino - Campionati Primavera di tuffi
30 aprile-1-2 maggio - Napoli - Campionati Primavera Assoluti maschili e femminili

Pallacanestro

- 4 aprile - Venezia - U.C. Venezia-C.S. Fiat

ATTIVITA' CULTURALI

Concerti

- 14 aprile - ore 21.15 - presso il nostro salone-teatro di corso Moncalieri 18 - ripetizione della manifestazione corale eseguita dal Coro Edelweiss il 9 febbraio u.s., con programma variato.
26 aprile - ore 21.30 - presso il Teatro Carignano - concerto della «Corale Universitaria di Torino», in collaborazione con il Teatro Stabile. In programma: G.P. da Palestrina: Messa e Madrigale - Claudio Monteverdi: Selezione dal Secondo Libro dei Madrigali - Johannes Brahms: Selezione da «Weilliche a Cappella Gesänge» op. 93 - Anton Bruckner: Tre mottetti.

VOGATORI FIAT DI 30 ANNI FA



Erano tempi gloriosi per lo sport del remo; in Piemonte sotto la sagace guida del cav. Giacomini, componente della Federazione Italiana Canottaggio si lavorava sodo. A Torino era una continua gara tra le società canottiere per formare forti equipaggi atti a competere nelle gare nazionali e internazionali.

La società CEREA, memore del famoso «Scarronzoni» di Livorno formato da scaricatori del porto ebbe un'idea geniale: formò un «otto» con elementi reclutati tra i renalisti del Po, gente dal fisico eccezionale, abituata giornalmente a caricare grandi barconi di sabbia tirandola su dal fondo fiume con lunghe pale manovrate a mano.

In questa corsa al primato, il Fiat non volle restare indietro; sotto la guida degli sportivissimi Presidenti di allora, ing. Vandone e comm. Pollis, formò un equipaggio composto da operai e impiegati delle sue officine, selezionati fra una trentina di candidati, affidandolo all'allenatore dott. Delaude noto per la sua passione e competenza.

Nell'anno 1934 prese forma l'«otto» con timoniere che fece poi tanto parlare di sé. Tutte le sere gli atleti dovevano trovarsi per le ore 19 al C. S. Fiat e con pioggia e neve, caldo o freddo, sorbiva anche col fiume in piena chilometri e chilometri di allenamento intercalato dalle partecipazioni alle gare.

Il comm. Pollis aveva tracciato il programma per l'anno 1935: incontro Torino-Aix-les-Bains, Piemonte-Lombardia, campionati Piemontesi, campionati Italiani oltre a numerose gare nazionali e internazionali.

Era una parola; bisognava affrontare gli altri equipaggi torinesi, poi gli equipaggi piemontesi, uscirne vincitori e infine contendere ai Francesi e ai Lombardi gli ambiziosi trofei.

Maggio 1935, primo incontro impegnativo: Cerea contro Fiat, il morale dei vogatori del Fiat si abbassò di parecchi toni; i giornali poi montarono l'avvenimento: «I renalisti del Po» contro gli «operai della Fiat» «il gatto e il topo» ecc.

Mai vista tanta folla in quel pomeriggio festivo lungo le rive del fiume. Per 2000 metri, dalla partenza all'arrivo, fu una gara entusiasmante, bordo a bordo; vinse il Fiat grazie a un serrato entusiasmo e formidabile. Come fecero a piegare quell'equipaggio fortissimo? Con una ferrea volontà di vincere a tutti i costi.

Nella finale l'equipaggio del Fiat batté il forte «otto» dell'Esperia, allenato dal famoso campione europeo Luca Sconfiggendo poi i Francesi ebbe la soddisfazione di far vincere la prima volta al Fiat l'ambito trofeo. Vinsero ancora i campionati Piemontesi, la finale del Piemonte-Lombardia, e varie regate nazionali e internazionali.

Nella fotografia: L'otto con timoniere del Gruppo Sportivo Fiat che tante vittorie ottenne negli anni 1934, 35 e 36: Terzano (timoniere), Agnesi, Giuliano, Scalenghe (Grandi Motori), Gessolo, Ramondetti (Sez. Ricambi), Cassardo (Sez. Auto), Bossano (Mater. Ferr.) e Bottino della Riv.



Il 29 febbraio scorso è deceduto a Barcellona il Sig. Luis Villar Molina, Direttore Amministrativo della Seat. La sua figura è parte integrante della storia della grande Casa spagnola. Nel 1956 ne organizzò la Divisione Commerciale: Sua caratteristica principale fu lo sviluppo della collaborazione nel lavoro. Dal 1959, come Direttore Amministrativo della Società, ebbe modo di esplicare le sue capacità organizzative non solo nell'ambito della Seat, ma in molteplici attività economiche e giuridiche attinenti al mondo del lavoro. «Illustrato Fiat» porge, a nome di tutta la Fiat, il suo commosso cordoglio.

El día 29 de Febrero último falleció en Barcelona el Sr. D. Luis Villar Molina, Director de Administración de SEAT. Su figura forma parte entrañable de la historia de la Empresa. En el año 1956 organiza la División Comercial: su característica es el conseguir el trabajo en equipo. Desde 1959, como Director de Administración, evidencia su capacidad no sólo en el ámbito de la Empresa, sino fuera de ella, con múltiples intervenciones en materias económicas, jurídicas, fiscales y laborales. «Illustrato Fiat» da a SEAT, en nombre de toda la Fiat, su pésame más sincero.

NOTIZIE DI CASA

CULLE

Sezione Automobili — LIDIA, di Mario ABATE; GRAZIELLA, di Virginio ABELLONIO; ORAZIO, di Giuseppe ALABISO; WILMA, di Nicandro ALBANESE; MARGHERITA e MARIA AGNESE, di Luigi ALESSANDRIA; GASTANO, di Giuseppe ALIGNO; MASSIMO, di Emanuele ALONGI; ANTONELLO, di Benito AMORESE; TIZIANA, di Michele ANDREOTTI; MASSIMILIANO, di Vincenzo ANGELONE; MADDALENA, di Ignazio ARGENTO; CLAUDIO, di Giorgio ARGOLAS; LAURA, di Giovanni AVALLE; FAUSTO, di Filippo BALLAURI; DINO ROCCO, di Giovanni BALZAMA; PAOLA, di Mario BANDA; ROBERTA, di Remo BAR; ANDREA, di Salvatore BARENDI; ORNELLA, di Fernando BARISON; LAURA, di Giuseppe BAROLO; GIOVANNI, di Giuseppe BARONE; LUCIANO, di Matteo BASSO; GRAZIELLA, di Giacomo BASTINO; ALESSANDRA, di Nazzareno BAZZAN; GIUSEPPE, di Beniamino BELMONDO; DOMENICO, di Riccardo BELTRAME; CLAUDIO, di Lino BENFATTO; ANGELA, di Antonio BENINCASA; FRANCA, di Vittorio BENVENUTI; DANIELA, di Elio BERGO; LORENZA, di Giovanni BERNARDI; MARIELLA, di Angelo BERTOCCHI; PATRIZIA, di Piero BERTOGGIO; PIERO, di Giovanni BERTOLDO; MASSIMO, di Guido BIANCO; MAURO, di Salvatore BIASE; CLAUDIO, di Alessandro BISTRO; MASSIMO, di Luigi BOBBIO; NELLA, di Giuseppe BOCACCIO; ROSANNA, di Pietro BOFFA; MARINA, di Virginio BOLOGNO; PATRIZIA, di Giuseppe BONA; LAURA, di Severino BONNESSO; MARINA, di Michele BONETTO; IVO GIUSEPPE, di Vito BONO; MARIA CATENA, di Vincenzo BORGHESE; CRISTINA, di Maria Teresa BROVEDANI; DERNIO, di Walter, di Vittorio BRUNO; ANNA, di Claudio BUCCIROSSI; FULVIA, di Mario BUDA; PIETRO, di Antonio BURZIO; ANNA MARIA, di Severino BUSSOLINO; BRUNO, di Giuseppe CALVO; CARLA, di Aldo CANE; BRUNO GIUSEPPE, di Giovanni CAPOGNO; PASQUALE, di Gennaro CAPICOLI; CLAUDIA, di Mario CARIGNANO; CARLO, di Giuseppe CARTELLO; MAURA, di Vito CASETTA; ROBERTO, di Francesco CASETTA; GABRIELE, di Luigi CASTAGNO; CRISTINA, di Giovanni CASTEGNARO; MARCO, di Vittorio CASTELLI; GIANNI, di Antonio CASULA; ANGELO FAUSTO, di Diego CAVATON; LAURA, di Carmine CERABONA; ELISA, di Moreno CIANI; PATRIZIA, di Lorenzo CIVALLERO; ANTONELLA, di Giovanni CLEMICI; MASSIMO, di Bartolomeo COERO BORGIA; ALESSANDRA, di Lionello COSETTO; SARA, di Pier Carlo COSTANZO; ALBERTO, di Domenico DAINI; GIORGIO, di Vincenzino DAMOSSO; FILIPPO, di Nicola D'AURIA; GIUSEPPE, di Serafino DE FAZIO; DANIELE, di Antonio DEI ROSSI; PATRIZIA, di Giovanni DE LUCA; ROBERTO, di Sebastiano DE MARIA; ANGELICA, di Ettore D'ERME; PATRIZIA, di Bernardo DE SANTIS; MARIA ANTONIETTA, di Tommaso DE VANNA; MARINA, di Camillo DI GIORGIO; PAOLO, di Salvatore DI MARZO; DESIRE, di Franco DI NATALE; GIOVANNI, di Michele DI PERRI; MAURIZIO, di Alberto DI PIETRA; DANIELA, di Francesco DURANDO; GIORGIO, di Bruno ELIA; MASSIMO, di Angelo EPINOT; VINCENZO, di Francesco FARMOLI; DANILO, di Vincenzo FAUDELLE; FRANCESCO, di Vincenzo FEDELE; ELISEO, di Faustino FERRARI; MONICA, di Antonio

FERRO; DANIELA, di Davino FORMENTIN; LUCIANA TERESA, di Fedele FRANCONI; MASSIMO, di Antonio FRECCIO; IVAN, di Bruno FURLAN; FRANCA, di Leonardo GALEA; GIAMPAOLO, di Enrico GALTIERO; MARZIA, di Maurizio GATTI; GABRIELLA, di Giovanni Battista GEMERO; GENNARO, di Giovanni GENCHI; CORRADO GIORGIO, di Pietro GERBALDO; GIAMPIERO, di Stefano GERBALDO; PIERANGELO, di Luigi GERBOSIO; PIERPAOLO, di Fausto GHIONE; GRAZIELLA, di Santo GIACOFFO; FABRIZIO, di Eugenio GIACOSA; SALVATORE, di Eduardo GIANORIO; DANILO, di Giovanni GIORDANA; ANNAMARIA, di Francesco GIARDINI; GIOVANNI, di Guido GNES; CRISTINA, di Domenico GRASSO; GIUSEPPE, di Salvatore GUADAGNI; MATILDE, di Saverio IACOVIELLO; DANIELA, di Guido ISOARDI; GIANFRANCO, di Terezo ISSOGLIO; MARCO, della rag. Giuseppina LAGGET BOGGIATTO; CHIARA, di Giuseppe LAMBERTO; STEFANO, di Pietro LAZZERRO; ROBERTO, di Giuseppe LO BUE; VINCENZO, di Michele LO CASCIO; FILIPPO, di Antonino LO GIUDICE; GIORGIO, di Santo LORENZON; LUIGI, di Gavino LORIA; MARIO, di Lodovico LUCIANO; CARLA, di Carlo LUNGO VASCHETTI; MARIA FRANCESCA, di Luigi LUPO; ROSOLINA, di Pasquale MAIO; MASSIMO, di Giovanni MAIORANA; DIEGO, di Stefano MANISSERO; SANDRA, di Giovanni Battista MARCATO; MARZIANO, di Luciano MARCHESE; LORELLA, di Guido MARGARA; PAOLO, di Giovanni MAROVINO; LOREDANA, di Enrico MARTINI; SUSANNA, di Antonio MARTORIO; ALBERTO, di Luigi MASSAIA; MASSIMO, di Giorgio MASSELLO; FILIPPO, di Luigi MASTROMATTEO; PIERO, di Giuseppe MATTIS; GIANNI, di Giovanni MELIS; SANDRA, di Pietro MELONI; ROBERTA, di Luciano MILANESIO; ENRICA, di Geremia MINGONI; EMANUELA, di Sergio MODENNI; LORENZO, di G. Battista MOLLO; TONINA, di Domenico MORANO; RENATO, di Giuseppe MORO; MICHELE, di Mario MORRA; FRANCO, di Renato MORSIANO; SILVIA, di Dario MOSCA; ANGELA PIA, di Damaso MUSSUTO; ANNA, di Cesare NALINI; FRANCO, di Mario NEGRO; MARIO, di Giuseppe NICOLOSI; FILIPPO, di Vito NOTARICOLA; MARIA, di Giuseppe OCCHIONORELLI; CLAUDIO, di Benito OCCHIPINTI; MARTINA, di Domenico OLIVERO; LUCA, di Emilio ORMENTINI; FILIPPO, di Carmelo PADRELLANO; MARINA, di Biagio PAGLIANO; ADELE, di Giovanni PAPPACENA; MARIA PAOLA, di Albino PASCALE; ANNA MARIA, di Emilio PASSERA; CRISTIANO, di Mario PAVAN; CARLO, di Francesco PAVESIO; VILMA, di Eugenio PISINO; GIUSEPPE, di Vito PELLITTERI; DANIELA, di Giovanni PERCIVALLE; TIZIANA, di Mario PERRONE; EUGENIO, di Bernardo PIACENZA; FRANCO, di Michele PICCO; MARCO, di Firmino POMATTO; MAURO, di Angelo PONZATO; SILVANA, di Ippolito POTENZA; NATALIA, di Augustolino POZZA; SILVANA, di Guglielmo PRATO; GIANFRANCO, di Natale PRINETTO; ROBERTO, di Piero PRISCOTINO; TERESA, di Valentino QUAGGIOTTO; SANDRA, di Emilio RANIERI; LUCIANO, di Giuseppe REANO; VALERIO, di Luciano RIBET; FULVIA, di Giorgio RIGHETTO; MARIA ROSANNA, di Giuseppe RIZZO; ISIDORO, di Rodolfo ROBALDO; FRANCESCA, del rag. Andrea ROCCI e della rag. Bruna MARASCO; MARINA, di Pietro ROGGERO; GRAZIELLA, di Renato ROMERO; ROBERTO, di Ettore RONCONI; SALVINA, di Giovanni ROSA; LAURA, di Mario ROSSETTI; LUISA, di Pietro ROSSI; PATRIZIA, di Carlo RUBINO; ANTONIETTA, di Antonio RUGGIANO; MARIA, di Luigi SACCO; PAOLO, di Francesco SALUZZO; NICOLETTA, di Giuseppe SALVATORE; GIUSEPPINA, di Saverio SANARICA; SILVANO, di Michele SANMARTINO; ROSARIA, di Nuvilio SAONCELLA; CARLA, di Antonio SAPINO; DARIO, di Giuseppe SAPPINO; DORIANA, di Aldo SCAPIN; GRAZIA, di Giuseppe SCARANTINO; PIERA, di Carmine SCIOSCIA; CARMEN, di Calogero SCOZZO; DARIO, di Massimo SCUDELER; LAURA, di Alessandro SERRA; CARLA, di Giuseppe SPINA; PATRIZIA, di Calogero SPINELLO; FRANCESCO, di Mario SPISSO; PATRIZIA, di Enrico STELLA; LAURA, di Carlo STORARI; SILVESTRO, di Lucio STRIANO; STEFANO, di Antonino SURACE; LUISSELLA, di Franco TAMIATTI; VILMA, di Domenico TEALDI; GIOVANNA, di Raffaele TIZZANO; CRISTINA, di Giuseppe TOGNARELLI; CONCETTA, di Andrea TOLVE; TIZIANA, di Bruno TOMASI; PAOLA, di Luciano TONELLI; MARIA GRAZIA, di Adriano TOSCANO; GIOVANNI, di Giuseppe TOSCO; SARA, di Gian Franco TUMIATTI; LUCA, di Guglielmo VAGGIONE; CRISTINA, di Vittorio VALESANI; PIERFRANCO, di Andrea VALLNOTTO; GIANCARLO, di Amedeo VENDRAMINI; LUCIANO, di Pino VIARO; ANNA MARIA, di Michele VILLA; FULVIO, di Raul VINCENTI; ANGELA, di Benedetto VISCOGLIOSI; LUIGI, di Donato VIZZANO; EZIO, di Mario VOLPIANO; MARIA TERESA, di Assunta ZANETTI; BELLONO, DANIELA, di Bruno ZILLO; ELISABETTA, di Ernesto ZULIAN; CORRADO, di Antonio ZULIANI.

Sede Centrale — ANTONIETTA, di Franco ADRIANO; FRANCESCA, di Nicola ANGELINI; SERGIO, di Pier Mario AROENTERO; LAURA, dell'ing. Carlo AUDENINO; GIORGIO, di Giovanni BECHIS; NADIA, di Giuseppe BISPINI; MAURO, di Divo BLANDINO; GABRIELLA, del geom. Costantino BOCCARDO; COSIMO, di Giacomo BONO; ELISABETTA, dell'ing. Gianfranco BUCCIANINI; GIOVANNI, del dr. Oddone CAMERANO; ROBERTO, della rag. Miranda GIRARDI e del dr. Lorenzo CANAVESE; LAURA, di Adolfo CASSETTA; FRANCESCA, di Carlo CINQUEGRANA; BRUNO, del Geom. Giovanni CUNIBERTI; ANTONELLA, di Ettore D'ANTONIO; CLAUDIA, di Massimiliano D'INCA; CRISTINA, di Aldo ESU; FULVIO, di Emanuele FAIS; ELENA, di Federico GERMANO; PAOLA, di Teresa NASI GRISERI; MARIA GRAZIA, del p. Giuseppe LISBONA; MARCELLO, di Renato LOSI; DANIELE, di Bruno LUPIERI; DANIELA, di Renzo MANTOVAN; GIUSEPPE, di Giovanni MARCHISIO; GIOVANNI, di Francesco MARIGLIA; SERGIO, di Giancarlo MASCELLANO; DANIELA, di Aldo MAZZILLO; MARCELLA, di Ercole MORELLA; MASSIMO, di Giovanni MORETTI; PIER LUIGI, di Giovanni OLIVERO; DARIO, di Giulio PAGLIASSO; LUIGI, di Eolo PANTANI; MONICA, di Vasco PAVONI; EZIO, di Angelo PENNANO; MASSIMO, del dr. Pierpaolo POZZI; PAOLA,

ILLUSTRATO FIAT

NOZZE



ALESSANDRO CAGNO AL TRAGUARDO DELLE NOZZE DI DIAMANTE

Il valoroso pioniere dell'automobilismo e dell'aviazione, ha recentemente festeggiato le nozze di diamante.

L'allora ventiduenne pilota e «Mimi» (così era affettuosamente chiamata la coraggiosa signora Giuseppina compagna nella vita errabonda e un po' «bohème» tipica di tutti i pionieri del motore) si sposarono a Torino il 5 marzo 1905. Questa simpatica celebrazione ci offre l'occasione di ricordare alcuni momenti della vita avventurosa di Alessandro Cagno.

Nato a Torino nel 1883, egli divenne ben presto, grazie all'abilità per la meccanica e alla grande passione per le corse automobilistiche, capo della prima «equipe» di corridori Fiat, che annoverava nelle sue file campioni come Vincenzo Lancia e Luigi Storer. La prima impresa sportiva che lo rivelò alle folle entusiaste, fu il terzo posto conquistato al Circuito delle Ardenne del 1903 al volante di una Fiat 24 HP. Si affermò brillantemente nell'annata 1905: classificandosi terzo nella Coppa «Gordon Bennett», percorrendo oltre 540 chilometri alla media di 74,660 km. orari, alla guida della gloriosa Fiat 100 HP. Pochi giorni dopo, il 16 luglio, si classificò secondo, sempre con la Fiat 100 HP, nella corsa in salita Suse-Montenapio; infine, il 17 settembre, riportò una grande vittoria nella classica corsa in salita di Francia, quella del Mont Ventoux. Lungo i 21 chilometri di tormentata salita, Cagno vinse con il tempo di 19' e 30", battendo ogni record registrato in precedenza su tale percorso. Ma la passione per l'automobilismo era egualmente divisa con quella per i primi aeroplani. Come pilota, egli partecipava alle competizioni aviatorie con il nome di Umberto. Brevettatosi a Pordenone nel 1910 partecipò a numerosissime manifestazioni aeronautiche, collaborando anche attivamente allo sviluppo delle officine Avio a Cameri e a quelle della Scuola d'Aviazione di Pordenone. Prese parte alla guerra di Libia, compiendo le prime rischiose missioni di ricognizione e di guerra. Terminato il periodo bellico, vinse al volante di una Fiat 803, il Gran Premio Vetturiste a Monza, nel 1923, alla media di 129,272 chilometri orari. In questa occasione effettuò il giro più veloce della gara, alla media di 139,759 km. all'ora. In Russia, nel 1925, con la vittoria al grande «Concorso Automobilistico Panrusso» colse l'ultima grande affermazione sportiva.

Alessandro Cagno è rimasto legato al nome della Fiat collaborando attivamente per lunghissimo tempo come Concessionario, attività questa cessata da alcuni anni soltanto. Una sua nipote di vent'anni, Gigliola Scorta, è oggi la continuatrice delle sue brillanti imprese: è pilota acrobatica e ha già vinto venti tornei affrontando quotati assi del volo.

Ad Alessandro Cagno e alla moglie, signora Giuseppina, i più fervidi rallegramenti di tutta la grande famiglia Fiat per il nuovo felicissimo traguardo raggiunto.



Teresa e Angelo Traverso (Anziano della Sez. S.I.M.A.) hanno festeggiato le nozze di diamante (foto 1). I coniugi Usseglio, genitori di Giuseppe Usseglio (Sez. Auto) hanno festeggiato i loro 55 anni di matrimonio (foto 2). Felicitazioni e cordiali auguri.



di Maddalena SCAGNO ROBERTI; CLAUDIO, di Luigi ROMANELLI; CHIARA, di Agostino RUSSO; PATRIZIA, di Michele SACCO; RICCARDO, della rag. Giuseppina SCAGLIOLA SALOMONE; GIANNA, di Giuseppe SEGALINI; LUCIA, di Pietro SIGNORINO; ROSA, di Gaetano TERLIZZO; PIERGIORGIO, di Maria Carla CROSATTO e di Guido TOSONI; DELSO, di Romano TIBALDI; VALERIA, di Lisa MENSA TRUCCO; GIULIANA, di Carlo VICO; FORTUNATO, di Corrado VISENTIN; MASSIMO, di Antonio ZITO.

Fonderie e Fucine — DANIELA, di Angelo FOGLIZZO ACTIS; ADRIANO, di Giovanni AIMALE; FRANCESCO, di Rocco AMATO; DANIELA, di Mario ARDELLI; TIZIANA, di Carlo ARDUINO; CARLO, di Osvaldo BALBINOT; VALTER, di Giovanni BECHIS; SILVANA, di Giuseppe BEDINO; TOMMASO, di Duilio BELCI; DANIELA, di Valerio BELTRAMO; CARLA, di Biagio BERTERO; LAURA, di Osvaldo BOASSO; PIERPAOLO, di Gennaro BORRELLI; LUIGI, di Isidoro BRESCHIANINI; GIOVANNI, di Pietro BROVERO; GRAZIANA,

NELLE FAMIGLIE



LAUREA

Il geom. Giampaolo Nurchis, Addetto al Centro Regionale Distribuzione della Sezione Lubrificanti Fiat di Cagliari, si è brillantemente laureato in Economia e Commercio presentando una interessante tesi dal titolo «Indagine statistica sullo sviluppo dell'automobile in Sardegna nell'ultimo decennio».

di Damiano BRUGNOLO; LUCIANO, di Luigi Antonio CANU; ROBERTO, di Angelo CAPOLA; DANIELE, di Giuseppe CASTELLO; CARMINE, di Giuseppe COCCA; LAURA, di Giuseppe COLLO; PAOLO, di Luigi CONTI; ALESSANDRO, di Adolfo COSTA; ANTONINO, di Giovanni CIRACÒ; MILENA, di Vito CROVASCIO; BERNARDO, di Giuseppe CUSUMANO; ALDO, di Bartolomeo DEMARIA; MARIA TERESA, di Rocco DE PACE; LUCA, del p.l. Marco di GIANDONICO; MARINO, di Attilio DORETTO; LAURA, di Michele DOSIO; SABINA, di Tullio FACCIN; ANTONELLA, di Virginio FAVARO; FRANCO, di Pietro FEA; GIOVANNI e ANNALISA, di Adolfo FEDRIGO; GIUSEPPE, di Francesco FORTE; MAURO, di Emilio FRANCHETTI; BRUNO, di Domenico GHO; LUIGI, di Lorenzo GIANASSO; GIANCARLO, di Salvatore GIORDANO; ROBERTO, di Giov. Battista GOBBI; CARLA, di Michele GRAGLIA; STEFANO, di Antonio GRAZIO; ERCOLE, di Carmelo LIVOTTI; CLAUDIO, di Otilio LONGHINI; MONICA, di Gian Carlo LOVERA; PAOLA, di Giacomo LUCHINO; CARLO, di Aldo MACCHIARELLA; FRANCO, di Luigi MARENGO; DONATELLA, di Vittorio MILAN; CLAUDIO, di Francesco MURDOCCA; SANDRO, di Umberto NEGRI; WALTER, di Giuseppe NEMOUR; ROSANNA, di Luigi NERI; LUISA, di Pietro NOVO; BRUNO, di Angelo PAROLLO; MARIA LUCIA, di Salvatore PECORELLA; FLAVIO, di Giovanni PALISSERO; MAURO, di Sergio PIANA; MAURILIO, di Giuseppe PICOTTO; MARIA GRAZIA e LOREDANA, di Sergio PIUMETTI; CARMELA, di Stefano PRIVITERA; CRISTINA, della rag. Giuseppina DELPIANO QUAGLIA; ADRIANA, di Francesco QUARANTA; LIVIO, di Angelo RACCA; DANIELE, di Giuseppe RIGATO; ORNELLA, di Carlo SACCO; GIACINTO, di Giannino SARTORI; EMANUELA, di Dario SECCO; PAOLA, di Silvano SEVERIN; ALBERTO, di Antonio SOGGNO; CORRADO, di Mario TABOGA; ANTONIO, di Giovanni TODDE; GABRIELLA, di Otilio VIDALI; GIANFRANCO, di Pietro ZULIAN.

Spa — ADRIANO, di Leano ANDREASI; EZIO, di Giuseppe BALLARI; GIGLIOLA, di Teresa BIANCO; MASSIMO, di Francesco BRIZZI; MASSIMO, di Salvatore CAMBARAU; LUISA, di Corrado CASELLATO; SERGIO, di Angelo CASTELLAN; ALESSANDRA, di Domenico CATTANEO; ALESSANDRO, di Enzo COMBETTO; PAOLA, di Attilio CREMILLI; WALTER, di Alessio CRIVELLARI; MARGHERITA, di Carlo DEMURTAS; DAVIDE, di Lorenzo DI GIOIA; MASSIMO, di Vincenzo DI TONNO; PAOLO MARCO, di Giorgio GAJ; PAOLA, di Marco GENARO; GUALTIERO, di Marcello GIANNONI; LUCIA, del geom. Ercole GIANOGGIO; MARIO, di Antonio GRAUDO; ANTONELLO, di Mario GUGLIELMETTO; MAURO, di Giovanna LUSONA GUGLIELMINI; ROMANO, di Gualtiero MERLONE; GUIDO, di Gilberto MONES; NADIA, di Stanislao MOSCA; MARIA, di Natale PELAZZA; PIER LUIGI, di Guglielmo RIZZO; PAOLO, di Stefano SATTANINO; PIERO, di Giorgio URBAN.

Osa — MAURIZIO, di Gianfranco BALDESIN; MARIA, di Antonio BALBO; GIUSEPPINA, di Alfonso CAPPA; MONICA, di Nunzio CAPITANIO; MORENO, di Salvo CAVESTRO; MASSIMO, di Renato CERUTTI; MONICA, di Carlo CONDEMI; ROBERTA, di Maria Miroglio CUZZOLIN; FRANCESCO, di Mario DOTOLI; MARINA, di Francesco GANDINI; GIUSEPPINA, di Antonio GULLA; LUISSELLA, di Severino MARANO; ARLENE, di Salvatore MARCHESE; DAVIDE, di Norberto

MONTANARO; FRANCESCO, di Carlo MORSA; GAETANO, di Nicola MERRA; LIVIO, di Elio OLIVI; MARCO, di Giuseppe ROMANO; MONICA, di Rosanna MODA ROSSI; FLAVIO, di Lino SORIA; MARIA, di Roberto SANSONO; OSCAR, di Domenico VAIRA; DONATELLA, di Egidio VIGNAGA; MARIA, di Salvatore VENEZIANO.

Ricambi — ROBERTO, di Rosa ARCESI; MARINA, di Bernardo BERTA; DARIO, del rag. Secondo CANEPA e di Rosalba ARRIGONI; STEFANO, di Rino COGNOLATO; CATIA, di Vittorio DELLA BRUNA; ROBERTA, di Francesco FRANCESCONI DILOTTI; ELENA, di Armadina FRACCHIA FOSCHI; CRISTINA, di Franco GIOLIO TOS; IGNAZIO, di Calogero INOARGIOLA; GIUSEPPINA, di Raffaele PICCOLO; PAOLA, di Walter PLANCHON; PAOLA, di Carlo PORCELLI; FRANCO, di Luigi RISCALDINO; ANDREA, di Pietro SILVA; ANTONIO, di Vincenzo TORRACO.

Grandi Motori — LAURA, di Benito ANTONIN; SILVANO, di Zeffirino BERTETTI; MASSIMILIANO, di Pietro BERTINI; ANTONIO e NESTORE, di Spartaco BERTOLINO; ANTONELLA, di Giovanni BONALDI; FRANCESCO, di Giovanni BONFANTE; ANNA, di Domenico CALIENNO; EDMONDO, di Marco CAMPORELLI; CIRO, di Donato CHIAZZI; ATTILIO, di Guido CLEMENTE; LOREDANA, di Mario COMITANGELO; LUIGI, di Florentino CRAVERO; LEO, di Simone CRUCIANO; ANTONIO, di Antonio DEL SORDO; MARIA, di Pasquale ERRA; MARIA ANTONELLA, di Giuseppe FORNAR; CLAUDIO, di Luigi FRASSA; CLAUDIA, di Camillo GHINATO; STEFANO, di Claudio GIRARDI; WALTER, di Luigi KRANIGAR; RENZA, di Giovanni LUSO; RITA, di Salvatore MANZI; LORENZO, di Igino OMETTO; ROSSANA, di Francesco RATTI; GRAZIELLA, di Carlo SCAGLIONE; WALTER, di Franco TAGLIAVERRO; DENIS, di Gentile TASCHIS; SAVINO, di Luigi VURRO; GIANFRANCO, di Dino ZUCCA.

S.I.M.A. — MARIA, di Domenico ALBANO; VINCENZO e GIUSEPPE, di Antonio ANSELMA; ARIELLA, di Angelo BELLIGOLI; RENATO, di Giovanni PROLA; NADIA, di Guido GUARDAMAGNA; GIUSEPPE, di Luigi MARTINOTTI; FABRIZIO, di Angela GUIDA MEZZO; ELENA, di Urbano PERETTO; ELENA, di Armando ROSSO; GIUSEPPINA, di Emiliano TOSCHES.

Produzioni Ausiliarie — CRISTINA, di Filippo CONTI; CATERINA, di Luciano FAVARO; FABIO, di Edoardo FORTUNA; MIRELLA, di Remo FRANCO; GIUSEPPE, di Fedele FRONZONI; SILVANA, di Giacinto PALMIERI; GIUSEPPE, di Catino GIGNO; VIVIANA, di Pasquale MORELLI; MONICA, di Stefano SALES; PAOLO, di Secondo TENDERINI; PIER LUIGI, di Francesco ZAPPULLA.

Materiale Ferroviario — ALESSANDRA, di Alessandro BAGARELLO; MONICA, di Giuseppe BARASOLO; ANNA, di Davide CAMBIANO; WALTER, di Secondo CASALEGNO; MARA, di Virgilio CELLA; STEFANO, di Angelo CIUTO; ANNA, di Paolo FARAONE; DANIELA, di Giuseppe FIANOTTI; GABRIELLA, di Gabriele GOBBI; ANGELO, di Giovanni OGGERO; GRAZIA, di Antonio RIZZI; MAURO, di Battista TEALDI.

Ferriere — LAURA, di Rinaldo CAPOREALE ACTIS; PIETRO, di Giuseppe BERGAGNA; TIZIANA, di Mario BERNARDINI; LUISA, di Maria NAZZARI BONARDI; RENATO, di Bartolomeo BONARDI; DOMENICO, di Michele CARICATO; ADRIANO, di Antonio CARRERA; GABRIELLA, di Antonino CASTELLESE; LIVIA, di Battista CERUTTI; STEFANIA, di Michele CILLI; GIOVANNA, di Vito CATTONI; FEDERICO, di Bartolomeo CRAVOTTO; ROBERTO, di Carlo DE PAOLI; MARINELLA, di Antonio FACCIOLO; CRISTIANA, di Lina BALLA FILIPPI; DIEGO, di Lorenzo GHI- BERTI; MAURO, di Ivo GILETTA; FABRIZIO, di Giuseppe OLARAY; MARIA, di Sergio LAZZARIN; MARINELLA, di Pietro LINGUA; PAOLA e ROBERTA, di Nicandro LUCENTE- FORTE; DOMENICO, di Antonio LUPO; ANTONINA, di Salvatore MAIA; ANNA MARIA, di Adolfo MARTIGNETTI; SALVATORE, di Antonino MAUGERI; MARCO, di Renato MENON; ANTONELLA, di Dino MOLON; MAURIZIO, di Giuseppe MONTESIN; SILVIA, di Giorgio MONTI; SUSANNA, di Ettore NIVOLI; GIANCARLO, di Remo PANDINI; GIAN LUCA, di Giovanni PATERNO; MARCO ROBERTO, di Pasquale PERAZZOLO; ELENA, di Lorenzo

PERETTO; GENARO, di Antonio PIERRO; ELENA, di Giuseppe PITTON; MARCO, di Sergio PORTA; GUIDO, di Giuseppe PUTTO; UMBERTO, di Vincenzo RAIA; MARCO, di Florino RAPARI; ELENA, di Carlo RASTELLO; OSCAR, di Giovanni RAVETTO; ROBERTO, di Giovanni RISSO; IGOR, di Giuseppe RUVALI; ROSELLA, di Michele SANTOSUOSO; GEMMA, di Leonardo SARASCO; GIOVANNI, di Aristide SOTTIL; ANTONELLA, di Giovanni TROMBA; VITA, di Giuseppe TURITTO; IVO, di Paolo VIGLIETTI; FINA, di Tommaso XIMENES.

Velivoli — MARCO, di Giovanni BRAIA; BRUNO, di Bartolomeo BELMONTE; DIEGO, di Ernesto CARNIATO; ISABELLA, di Savino CORCELLI; GIULIA, dell'Avv. Andrea FASSO; DANIELA, di Venanzio FORNERIS; GIUSEPPINA, di Antonio GILBERTI; LAURA, di Erminio GROSSO; ATTILIO, di Ugo IULIANI; ATTILIO, di Elio MERLO; RICCARDO, di Arcangelo PADDEU; PAOLO, di Domenico PASQUALE; ANTONINO, di Paolo PUTORTI; ROSEANGELA, di Luigi RANDISI; LUCA, di Antonio ROLLE; GIORGIO, di Gabriele RUMIANO; SUSANNA, di Ermanno SPIGOLON; ROBERTO, di Pierino TURLETTI; MAURIZIO, di Ruggero VENERUSI; GLAUCO, di Riccardo VERSINO; PATRIZIA, di Francesco ZANOTTI.

Stab. di Avigliana — NIVES, di Michelangelo ALLAIS; ROBERTO, di Luciano ALLAIS; GIORGIO, di Ferruccio BENNA; DAVIDE, di Pier Giorgio BONAUDO; DOMENICO, di Antonio BUGGIA; VINCENZO, di Ernesto BUNONE; VALERIA, di Evasio CARELLO; VALERIA, di Augusto CASTAGNERI; CLAUDIA, di Nicodemo CONDO; MARCO, di Lorenzo DAVI; BRUNA, di Pietro DOSIO; ANNA, di Giov. Battista DOSIO; ROBERTO, di Ezio FORIN; DARIO, di Emilio GALLO; MARCELLO, del p.l. Giovanni GIACOBINO; MIRELLA, di Ferdinando GIRARDI; GIOVANNA, di Danilo GRIGGIO; PATRIZIA, di Maurizio LENTA; PAOLO, del p.l. Emilio MANNI; GIANCARLO, di Sergio MATTIEL; ELMO, di Francesco NICOTIERA; VANDA, di Luigi PARISIO; ANNA, di Clelio POLIBIO; EZIO, di Secondo REVELLO; AGNESE, di Otilio RIFFERO; LAURETTA, di Mario SOSELLO; PIETRO, di Luciano STEFANO; FABRIZIO, di Luigi TRAVAINI.

Sez. Metalli — GIANFRANCO, di Francesco MARZANO.

Sez. Motori Avio — GIOVANNI, di Bernardo TESTA.

Sez. Costruzioni e Impianti — GIORGIO, di Giulio BORELLO; LUIGI, del geom. Giovanni IMBERTI; ALESSANDRO, di Enzo PINCETTI; PIER PAOLO, del geom. Vincenzo TARANTINO.

Sez. Officine di Modena — CLAUDIA, di Marco CASOLARI; FABIO, di Marco FERRARONI; SILVIA, di Sergio GIBERTINI; ETTORRE, di Giancarlo MAESTRI; BARBARA, di Lino SERRAVALLE; SERGIO, di Ernesto SCHIPANI; PAOLO, di Silvio STANO.

NOZZE

Sede Centrale — Marisa DESSY; Rag. Franca CANONICO con il dr. Giovanni MAGLIONI; p.a. Angelo MARIOTTI; Maria Pia BERGESIO con Alberto MINATI.

Sez. Automobili — dr. Enrico AUTERI; Giancarlo BERSANO.

Ferriere — Bartolomeo BORIO; ing. Marco VENTURINO.

Fonderie e Fucine — Gilda BRATTÀ; Maria Anna RE.

Spa — Franco PONZETTO.

Produzioni Ausiliarie — Bianca GALLO.

Ricambi — Carla SARPERO.

Costruzioni e Impianti — Ing. Achille VILLA.

Sez. Officine di Modena — Giovanni BARBIERI; Giacomo BORGHI; Ferdinando VEGCHI.

LUTTI

Cav. Pietro RECLUTA (Sede Centrale) - Secondo ANSELMO; Gino BORGHI; Carmelo CANZONERI; Pietro CAVALIERI; Giuseppe



Il sig. Alberto Santagiuliana, Anziano Fiat (Sez. Velivoli), da un semplice frammento di lamiera ha costruito questa scultura, dedicata alla memoria del fratello, caduto tra le «Penne Nere» durante la Prima Guerra Mondiale. Al sig. Santagiuliana, i complimenti di «Illustrato Fiat».

CENA: Giovanni CORNETTO; Giorgio FASSIO; Angelo FISSORE; Lorenzo FISSORE; Francesca GATTA; Antonio GULMINI; Tommaso MARTINI; Luigi MONFORTE; Francesco MONTIGLIO; Luigi PARON; Giorgio PETRIDI; Luigi RACCA; Crispino RANZATO; Luigi VAY (Sez. Automobili) - Mauro AMOROSO; Armando BARBE (Fonderie e Fucine) - Giovanni MASSOCCA (Grandi Motori) - Antonio BENETTELLO; Domenico Vittorio COTTINI; Pietro di GAKTANO; Carlo VINAI (Ferriere) - Silvio BATTOCCHIO; Attilio MALENGO; Franca MARTINENGO TRAFFANO; Aldo PESCARONA; Francesco VITTONE (SPA) - Ioria CREMA; Luigi PARISE (Gest. Fatturaz. Centrali) - geom. Giuseppe AMIONE (Sez. Costruzioni e Impianti) - Francesco REALE (Osa) - Vincenzo BELMONTE (Sez. Produz. Ausiliarie).

Il fratello del cav. Oreste FACCARO; il padre del cav. Carlo MORETTI; il padre dell'ing. Luigi PONZIO; la madre di Clara FORTUNATO CALLEGARO; la madre di Ercolo, Giuseppe, Mario LANCI; il padre di Angela TURLETTI; il marito di Maria Luisa RE; il padre di Corrado VERO; il padre del geom. Guglielmo MESTURINI; la madre di Oreste TESTA; la madre di Ernesto BRUNO; la madre di Attilio GOIA; la madre di Alessandro PROLA; il padre di Isabella DAPAVO MONTI; la madre di Attilia CONTI; la madre di Enrico PROCHET; la madre di Rosalba MOLINERI; il padre del dr. Luigi CONIOLI; il padre dell'ing. Augusto CRESCENZI; il padre del p.l. Achille CANTORE; il padre del p.l. Giuseppe LISBONA; il padre del p.l. Stefano REVIGLIO; il padre del dr. Sergio BOLOGNA; la madre del p.l. Mario SALATO; la madre del p.l. Pier Domenico VICO; il padre di Giovanni AGNELLI; la madre del rag. Antonio e di Giovanni FADALTI; il padre dell'ing. Mario VALRANO; la madre di Lorenzo MARTINETTO; la madre di Francesco SUSSETTO; il padre dell'ing. Carlo BORROMEO; la madre di Giovanni Battista MAROCCO; la madre di Giovanna BERGANDI BON; la madre di Pietro e di Candido CURVETTO; il padre di Francesco FORMICA; il padre del p.l. Gianfranco ANNUNZIATA; il padre di Alberto MOCCA; il padre di Angelo TOSINI; la madre di Emma SALUZZO GARABUZZO; il padre del p.l. Teresio SAVIO; la madre di Armando DOMINETTO; il padre di Lido ENRIETTI; il padre di Vincenzo COMOGGIO; il padre di Enrico BOSSO; il padre di Romolo GIUBLENA; la madre di Luigi CURZIEL MAGLIANA; la madre di Mario FORZANO; la madre di Maria Vittoria GARZENA GALLA; il padre del dr. Alberto COLLINO; la madre di Morando CALLEGARO; il padre dell'ing. Enrico GIORDANI; la madre di Santino TOGNOLO; il padre di Clemente ALBERTINOTTI; il padre di Arrigo ALBERTINI; la madre di Giovanni BELLONE; il padre del Geom. Carlo MAROCCO; la madre di Oscar GARELLA; il padre di Marcello TESTA; il padre di Fioravante ATTI; la madre di Dino BAZZI; la madre di Sergio CASELGRANDI; la sorella di Renzo CHERSONI; il padre di Walter MASELLI; il fratello di Luigi NOCETTI; la madre di Salvatore PROCHILLO; il padre di Enrico RONCHETTI; il padre di Carlo e Quinto SOLA; il padre di Errero TONELLI; il fratello di Dante MORSELLI; la madre di Pier Giovanni MACERANDI.



I coniugi Alba e Libero Nomis, entrambi Anziani Fiat, qui a Housson di Cesana ritratti con la loro 550, di cui sono entusiasti.



Fulvio e Bruno, figli di Roberto Andreata (Sez. Spa Centro) sono i vispi automobilisti in erba sul cofano della 550 del papà.



THE

ARCHIVIO

THE

Dasqua

(Foto Fiat)