

ILLUSTRATO FIAT

Anno III - n. 4

PERIODICO MENSILE

Torino, 30 Aprile 1955



FOTO F. PAVILLANI

TORINO - Salone internazionale dell'automobile, protagonista la 600. In questa fotocolor la novità Fiat 1100 TV 2 posti trasf.
 TURIN - Salon international de l'automobile, dont la 600 a été la protagoniste. Cette photo en couleurs illustre la nouveauté Fiat: le 1100 TV Cabriolet 2-places.
 TURIN - The international Motor Show, leading feature the 600. This colour photo shows the Fiat novelty: the 1100 TV Roadster — TURIN - Salón internacional del automóvil: protagonista el Fiat 600. La foto en colores muestra la última novedad Fiat: el roadster 1100 TV — TURIN - Internationaler Automobli-Salon, auf dem der 600 die "Sensation" war. In diesem Farbphoto die letzte Fiat-Neuhelt: Zweisitzer-Cabriolet 1100 TV.



LA FIAT AL SALONE DI TORINO - Il Presidente della Repubblica Luigi Einaudi e Donna Ida Einaudi, con il Ministro dell'Industria on. Villabruna - ossequiati dai Dirigenti Fiat - sostano dinanzi al gruppo dimostrativo della 600.



La 1100 TV trasformabile, 2 posti.



La imponente mostra di autocarri Fiat.

PAGINA DI CULTURA

MONUMENTI TORINESI

LAGRANGE

Saper girare nella propria città è una cosa. Sapere di ogni cosa che in essa si vede è un'altra. In piazza Lagrange a Torino c'è il monumento a Lagrange. Ma quanti sanno con precisione chi egli fu? Pensiamo che a molti nostri lettori riuscirà istruttivo qualche notizia, di tanto in tanto, di questa o quella gloria cittadina. Per esempio: Giuseppe Luigi Lagrange, il grande matematico. Il suo monumento in marmo è lì sulla piazza dal 1867 ed è opera dello scultore Albertoni. Dalla bella Rivista della SIP «Elettricità e vita moderna» riproduciamo quanto del Lagrange ha scritto Giovanni Cenato. Biografia di un genio, ma che sa di avventura e di poesia.

La famiglia.

Giuseppe Luigi Lagrange, nacque a Torino nel 1736 da famiglia originaria francese. Forse per questo e forse anche per gli alti onori che attinse anche in Francia, il di lui nome si corruppe, nel parlar comune, in quello di Lagrange e tale è tradotto sul basamento del monumento che Torino ha eretto al suo gloriosissimo figlio, come sulla targa della lunga strada che porta il suo nome.

Gloriosissimo nel campo delle scienze, e per questo di fama non molto popolare; ma se si pensa che egli fu conteso dai più importanti istituti di cultura del mondo, chiamato da Federico II, reclamato dal re di Sardegna, invitato da Luigi XVI su consiglio di Mirabeau e di D'Alembert, bisogna ben riconoscere che egli fu uno dei geni matematici più fulgidi e limpidi, uno degli acrobati più miracolosi che mai siano saliti sulla vertiginosa scala dei numeri. La storia della matematica lo annovera infatti tra gli indagatori più geniali, scopritore di teorie nuove, come quella dei massimi e dei minimi, che superò quella di Eulero; fisico insigne, geometra ed astronomo.

Luigi Lagrange ebbe il nonno nativo della Turenna, già soldato sotto Luigi XIV, che lasciò per venire a Torino, dove diventò capitano di cavalleria. Nonno e padre suoi divennero poi degli oscuri statali, e quando nacque Luigi lo seguirono altri dieci figli, e in sì numerosa famiglia non brillava che il titolo di conte, giacché le finanze erano ridotte allo zero, cosa assai ironica per il nido di un matematico. Tuttavia non era l'indigenza, se il piccolo Luigi poté studiare e raggiungere l'università e iscriversi nella facoltà di legge. Studiava, appassionandosi, i classici, e forse fu per sentieri della poesia che gli giunse, improvvisa, la vocazione per le matematiche.

Rivelazione e rapimento.

Fu una rivelazione, un annuncio quasi divino, che gli venne in chiesa, e aveva della santità. A diciotto anni era già così nutrito di scienze esatte, che poteva scrivere al conte De Fagnano, matematico celebre, narrandogli certe sue intuizioni,

destandogli una clamorosa ammirazione. Avendo appreso che i risultati di certe sue investigazioni nel calcolo erano già state raggiunte da Leibniz, ne fu tanto atterrito che per poco non svenne: segno del vero rapimento della passione. La fantasia algebrica lo esaltava al punto che, assorto nei suoi calcoli, nelle sue meravigliose astrazioni, nel contrappunto dei numeri, non sapeva cosa faceva: una volta non s'accorse di aver spezzato accidentalmente un termometro e d'averle le mani sanguinanti; altre volte lo trovarono con la fronte imperlata di sudore, interrotto il pasto perché il suo pensiero aveva raggiunto una cima del mondo del calcolo. Vuolsi che ascoltando le volute sonore dell'organo, complesse l'accennata sua teoria dei massimi e dei minimi.

Da Berlino a Parigi.

Divenuto professore alla regia scuola di artiglieria, chiamato da Carlo Emanuele III, la sua fama attirò l'attenzione di Federico II di Prussia, sovrano ideale per gli intellettuali e gli artisti d'ogni arte, che gli offrì un posto all'Accademia di Berlino, ove Lagrange si stabilì nel 1766 e vi rimase per venti anni, ammirato per

nessa ne soffrì, declinò d'improvviso. Lagrange desiderò di passare a Parigi. Il re di Sardegna gli fece scrivere dal padre perché tornasse a Torino, ma Lagrange declinò l'invito dicendo che s'era impegnato ormai col re di Francia. In realtà, benché il grande matematico fosse lusingato che Mirabeau avesse detto a Luigi XVI che ottenere da Berlino un uomo come Lagrange «sarebbe stato una rivincita della sconfitta subita sui campi di battaglia», la vera ragione di preferire Parigi era quella di avere intorno una accolta di uomini dotti, di vivere in un centro di attrazione e di divulgazione della cultura, e in questo campo Torino non poteva competere con Parigi. Berlino si adontò di quella partenza, ma il nuovo re, concedendogli, gli assegnò una pensione di trecento talleri all'anno, perché collaborasse sempre alle Memorie dell'Accademia di Berlino.

A Parigi, a cinquantasei anni, riprese moglie: sposò la figlia dell'astronomo Le Monnier. Nè questa era la sola stella che l'attirasse, perché, come dicemmo, fu anche un grande astronomo, uno dei più profondi cultori della meccanica celeste. Laplace lo eguagliò quasi a Newton per la fecondità e la originalità del suo genio analitico. Quattro dei satelliti del pianeta Giove, le famose stelle medicee di Galileo, sotto il punto di vista meccanico, furono profondamente studiate dal Lagrange e dal Laplace: sulle ricerche di questi sommi si fondano le tavole ancor oggi in uso.

Passò incolore attraverso la rivoluzione francese. Napoleone, che ebbe una particolare inclinazione a proteggere e ricompensare più gli uomini di scienza che non quelli di lettere, più inclini, secondo lui, alla piaggeria cortigiana, ebbe per Lagrange grandi attenzioni: lo nominò senatore e conte. Vita mirabile di questo «pacifico inventore di calcoli», vita fortunata perché sorretta da una operosità straziata da tutte le ambizioni di carattere materiale con le quali noi ingombriamo i nostri giorni.

«Un'ultima funzione della vita».

Al letto di morte, perdendosi il vigore vitale ma non la lucidità della mente, Lagrange poteva dire questa grande parola d'una quiete spirituale eroica: «La morte non ha nulla di terribile. Quando viene senza dolori è un'ultima funzione della vita».

È un pensiero quadrato come un teorema.



la sua scienza, simpatico per la dolcezza del carattere e il garbo dei modi. Colà aveva sposato una sua cugina, una Contessa di Roma. Era amabile e giocondo, lieto della sua tranquilla vita familiare che gli permetteva studi sereni. Divenne presidente della sezione matematica dell'Accademia di Berlino con 1500 scudi di stipendio, e gli anni passarono lieti, ma furono ad un tratto funestati dalla perdita della diletta moglie. Era intanto mancato anche Federico II, e tutta la vita berli-

EINSTEIN

La morte di Albert Einstein è tutto del pensiero umano. «Non vi è nessuno nel ventesimo secolo che abbia più di lui contribuito ad estendere il sapere dell'uomo»: così il presidente Eisenhower ha sintetizzato la grande figura dello scienziato, che con la teoria della Relatività ha trasformato l'intero campo della fisica, così radicalmente come fece ai suoi tempi Newton.

Era nato a Ulm (Germania) nel 1879, aveva studiato a Monaco ed anche a Milano dove la sua famiglia si era trasferita, e poi a Zurigo. In seguito alle persecuzioni razziali del regime nazista emigrò negli Stati Uniti, che lo accolsero con grandi onori poiché la sua teoria della Relatività (1909) lo aveva già reso famoso. Fu il sole, a dare ragione ad Einstein: l'eclisse solare del 29 maggio 1919 comprovò l'esattezza della teoria, da cui è derivata anche la scoperta dell'energia nucleare.

Com'è generalmente di ogni genio, la vita di Albert Einstein fu di uomo semplice, modesto, probo. Nell'Illustrato Fial del luglio scorso dicemmo di alcuni tratti del suo costume, delle sue abitudini. Il suo vestire trasandato (maglione, pantaloni di tela kaki, sandali, e d'inverno un berrettone di lana) poteva a prima vista parere eccentrico: ma chi lo conosceva si rendeva subito conto che esso corrispondeva a una consegna di uomo che ha ridotto al minimo le esigenze esterne. Dopo la mattinata al suo studio nell'Istituto, egli trascorrevano il pomeriggio a lavorare in casa o in giardino. Nel salotto era un pianoforte Bechstein: Einstein era appassionato di musica. La biblioteca era quella di uno scienziato della grande tradizione europea del diciannovesimo secolo, in cui la cultura umanista si accompagnava a quella scientifica.

IL SONNO

Dice Macbeth: «mi hanno ucciso il sonno...». In questa potente espressione scapigliata c'è tutto il significato del sonno, guardano della salute morale e fisica. La privazione del sonno porta alla morte più rapidamente che la fame. In un opuscolo — di cui leggiamo in *Semaine du Monde* (Parigi) — l'inverosimile quantità di sonniferi e di ipnotici che si consumano oggi è denunciata come un indice della vita moderna nemica del sonno. Meglio certo, dormire prendendo un sonnifero che non dormire affatto; ma il sonno ottenuto artificialmente è spesso il nemico del sonno naturale: il meccanismo del riposo cerebrale cessa di funzionare naturalmente e l'insonnia è obbligata a rincarsare le dosi del sonnifero rischia d'intossicarsi.

Dormire normalmente è un'arte così difficile come quella della nutrizione razionale. Si acquista con una educazione metodica

della volontà. Il timore dell'insonnia è il peggiore nemico del sonno. Gli insonni si recitano soprattutto tra gli emotivi e gli alcolici, che invece di lasciare l'organismo compiere le sue funzioni si mettono in testa che non saranno capaci di dormire. Ora, salvo in casi eccezionali, il sonno si insedia automaticamente. Non bisogna né spiarlo né provocarlo. Perciò è necessario evitare cause di innervamento prima di coricarsi. Dormire significa anzitutto staccarsi dalle preoccupazioni, evitare anche gli eccessi dell'alcol e del caffè. Bisogna, andando a letto, tagliare il filo delle proprie riflessioni e anche delle fantasie; poiché la fantasia, l'immaginazione obbligano il cervello ad un lavoro così intenso come l'attività creatrice.

Una perfetta padronanza dell'arte di dormire è la migliore assicurazione contro la malattia e la vecchiaia. Fu chiesto un giorno ad un vecchio prelato il segreto della sua sorprendente attività: «Semplice... (egli rispose). Ogni sera pensai sulla pedana del letto...».

LA NOTTE DELL'INNOMINATO

Da «La Scala - Rivista dell'Opera»; articolo di Salvatore Pintacuda.

Nella casetta di Sant'Agata, modesta, disadorna e quasi nascosta tra gli alti piovpi, il Maestro, carico di onori, di ricchezze e di anni, compiuta la parabola del suo lungo viaggio artistico, trascorre tranquillo i lenti giorni della sua serena vecchiaia.

È il crepuscolo; tutto è silenzio dintorno. Boito è col grande vegliardo nello studio e tenta ancora una volta, con la sua forza di persuasione, di indurre il Maestro, quasi ottantenne, a scrivere, dopo il folgorante successo dell'*Otello*, un'ultima opera: il *Falstaff*, di cui ha già tracciato il libretto. Ma Verdi, titubante, persiste nella sua ostinata riluttanza:

«Sono vecchio, caro Boito, e i miei occhi, la mia mano, non sono più quelli d'una volta; forse non potrei nemmeno reggere alla fatica. Finché si spazia nel mondo delle idee tutto è bello e tutto sorride, ma in pratica nascono i dubbi, gli sconcerti. No, no, non riuscirete a convincermi... A me-

no che non troviate la maniera di levarmi dalle spalle una decina d'anni.

E sorride, accarezzandosi con le dita irrequiete la bianchissima barba. Boito però non desiste dal suo nobile tentativo:

«Caro Maestro, ma chi pensa alla sua età? Età, forza, fatica non valgono e non possono costituire degli ostacoli ad un nuovo lavoro. Abbiamo l'esempio dell'*Otello* che ha scritto appena due anni fa, e già corre trionfalmente per il mondo. E poi, sono sicuro che scrivere il *Falstaff* non lo affaticherà molto; lo scherzo, il riso della commedia saranno per lei un dolce svago, una «fatica senza fatica», un confort dello spirito. Il Foscolo, se non abbagliato, asserì che «un sorriso aggiunge un filo alla trama della vita», e scrivendo un'opera comica lei ringiovanirà davvero di dieci anni. Infine, non è stato il desiderio di tutta la sua vita comporre un'opera buffa?

«Sì, è vero; dopo il tremendo fiasco della mia prima opera giocosa *Un giorno di regno*, scritta col cuore straziato, in giorni disperati, tra due culle vuote ed una bara, ho sempre desiderato di ritornare, con più sereno spirito, alle grazie capricciose dell'opera

buffa italiana. Ma è tardi ormai per realizzare questo vecchio sogno; come è troppo tardi per poter realizzare un altro mio sogno più bello, più caro, più sfiorante!

— Un sogno? Quale sogno?

«Un sogno ispiratomi dall'immortale Manzoni, dal mio grande Santo; un ideale che non ho cessato mai di vagheggiare e che ha sempre tormentato il mio cuore: «La notte dell'Innominato». Comporre un poema sinfonico ispirato a questa pagina di sublime bellezza; descrivere la disperazione, la crisi spirituale, il turbinio dei pensieri che sconvolgono, nel «covile dei pruni», l'animo di quello scellerato dopo il rapimento di Lucia; l'idea del suicidio, il pensiero della morte, e poi l'aurora, lo scampanio festoso annunziante quasi la rinascita di quell'uomo convertito al bene; il trionfo della Fede, il trionfo della Grazia... Come sarebbe bello poter descrivere tutto ciò con la mia musica!».

Il Maestro, in piedi, quasi trasognato, lo sguardo fisso in un lontano orizzonte, si lascia trasportare da una viva commozione, da una soave beatitudine. Il vago e lento rintocco dell'*Ave maria* si diffonde nell'austero si-

lenzio dei campi e sulla quiete, profonda armonia delle cose.

Sulla soglia in penombra, come se recitasse l'*Angelus*, Verdi, rapito ed assorto, recita a memoria il brano dei «Promessi sposi»: «Ed ecco appunto sull'albeggiare, pochi momenti dopo che Lucia s'era addormentata, ecco che, stando così immoto a sedere, senti arrivarsi all'orecchio come un'onda di suono non bene espresso, ma che pure aveva non so che d'allegro. Stette attento, e riconobbe uno scampanare a festa lontano...».

Boito ascolta, commosso e intenerito:

«Scriva, Maestro, scriva questo Poema...».

Ma Verdi si riscuote:

«No, è tardi, son vecchio ormai! Tutto dilegua e svanisce come un sogno... Ma quella musica di campane tra il biancheggiare dell'alba, quel dolce canto che squilla di valle in valle ed acqueta la tempesta nell'animo dell'Innominato, rimarrà sempre scolpito nel segreto del mio cuore, come un ideale mai raggiunto, come un desiderio inappagato...».

Attraverso i vetri, sul cielo spento, si vedono brillare le prime stelle.

LE 4 PRIME VETTURE 600 SORTEGGIATE

tra operai e impiegati Fiat



Come annunciato nell'«Illustrato» del mese scorso, la Direzione Generale della Fiat ha stabilito di sorteggiare tra i dipendenti (operai tutti ed impiegati di 1°, 2° e 3° categoria di ogni Sezione, i dirigenti esclusi) due 600 al mese, dal marzo al dicembre di questo anno: in totale 20 vetture. Questo atto della Fiat ha il significato aziendale di rendere partecipi operai ed impiegati del grande successo della 600, al quale tutti contribuiscono. 20 dipendenti avranno la 600 in dono, per sorteggio. Per i mesi di Marzo e di Aprile (4 vetture) il sorteggio è stato fatto il 22 corr. tra tutti i nominativi operai ed impiegati di 1°, 2° e 3° categoria, con l'assistenza del Notaio avv. Remo Morone che ne ha redatto il verbale. Ecco i 4 favoriti dalla sorte (3 operai ed un'impiegata), qui fotografati accanto alle 4 vetture (da sinistra a destra): **Umberto Desini** (Sezione Automobili), **Emma Cordella Viale** (Sede Centrale), **Guglielmo Barberis** (Sezione Materferro), **Dino Petazzo** (Sezione Automobili). Felicitazioni ed auguri dell'«Illustrato Fiat».



Impiegati ed operai della Devon Motors di Melbourne, Concessionaria Fiat, salutano con entusiasmo l'arrivo della prima 600. (Marzo 1955).



La Commissionaria Fiat Bolgeri e Clocchiatti di Udine ha presentato la "600" al Polisportivo Moretti durante la partita Udinese-Fiorentina.



Un cliente indiano della Fiat, di passaggio a Torino, è venuto alla Fiat Mirafiori. Si tratta del signor Dinesh K. Mehta qui ripreso mentre gira una scenetta ricordo con la «600».



Kampala (Uganda) - L'arrivo per via aerea della prima «600», avvenuto nel marzo scorso.

RITORNO DAL COLLEGIO FIAT

Il 6 aprile sono ritornati a Torino 1.427 bambini e bambine Fiat, che avevano trascorso tre mesi nella Colonia di Marina di Massa funzionante anche come Collegio invernale. Prima di lasciare la Colonia uno dei piccoli ospiti aveva detto alla direttrice, dottoressa Anita Allario: «Non si potrebbe fare una breve gita a Torino, salutare i genitori e poi tornarsene qui, al mare?...».

Questo è lo stato d'animo dei ragazzi ospitati dalle Colonie Fiat, tanto ci si trovano bene. Scoppiettanti di salute, i 1.427... reduci dal mare furono accolti alla stazione di Porta Nuova dai commossi abbracci dei familiari e dal saluto dei dirigenti dei Servizi sociali e sanitari Fiat. Una folla festosa, uno spettacolo gioioso. Ordinati in squadre marciarono fino alla palestra Fiat in Via Magenta per depositare l'uniforme della Colonia.

E quanti precipitosi racconti! Ognuno ha la sua specialità. Al piccolo Roberto Benappi, di 6 anni, piace tanto raccogliere conchiglie per regalarle ai compagni. Guido Contraffatto, 10 anni, è specialista nel costruire castelli di sabbia. Roberto Bessone, 7 anni, detto «birillo» per la rotondità del suo ilare volto, è già bravo nell'inventare fiabe. Giorgio Barabini, 11 anni, ma già alto quasi come un uomo, è sempre pronto a proteggere i più piccoli. Tamburini Claudio, 10 anni, è lieto quando può disegnare paesaggi o fare il ritratto ai compagni. Giancarlo Battaglia, 11 anni, è un canterino dall'orecchio portentoso. Claudio Comotto, 7 anni, è pronto ad affezionarsi ai condiscipoli tanto da

mettersi a piangere se li vede nei guai. Giancarlo Baldi, il pugilatore dall'animo tenero. Francesco Degani, 11 anni, simpatico discoloro.

E tra le bambine, tante amiche del canto. Bella la voce di Bianca Bausano, di 8 anni; e di Silvana Chiaberga, nata in Francia da genitori italiani e che canta anche in francese. Ha reso popolari nella Colonia *Au clair de la lune*; *Trois petits lapins*, e altre canzoni. Enrica Pritoni, 8 anni, detta «Chicca» per la sua dolcezza, recita volentieri. Ottina Angela, 8 anni, con le amiche si diverte a «fare la signorina». Giulia Carmelato, 9 anni, gioca alla casa, prepara il pranzo, inventa bravure da massai. Marilena Isoardi, 8 anni, disegna con le compagne. Paola Borroni, undicenne, sollecita caposquadra, trasfonde nelle altre il suo amore per la lettura. Sono pochi esempi, scelti a caso, ma sufficienti a indicare come la vita di colonia tonifichi anche lo spirito dell'infanzia.

Nella palestra abbiamo assistito alla «vestizione a comando». I piccoli, disposti per schiere, si tolgono l'uniforme e si rivestono del loro abito ubbidendo ai comandi della direttrice, con l'altoparlante. La disciplinata esattezza avrebbe dovuto conferire un che di militare alla scena; ma la grazia dei piccoli protagonisti, la sollecitudine delle giovani insegnanti (amorevoli come sorelle maggiori), gli stessi accenti della voce della direttrice, affettuosa pur nella garbata energia, suscitavano un'atmosfera di dolcezza: i ritmi seguiti dai fanciulli parevano quelli di una danza.



FIRENZE - L'avvenimento della 600 in Piazza della Signoria

LA 600

"UN FATTO DI VITA"

Nel primo numero della nuova Rivista di cultura e di poesia, intitolata «Situazione», e che esce a Torino, abbiamo letto in copertina una originale brillante presentazione della 600:

«... La Seicento. Un concreto dono di primavera, finalmente, dopo tanto incrociarsi di confuse ed incerte stagioni. Cento cmc. di cilindrata in più per gli italiani medi. Centotrenta, per l'esattezza. E se è vero che in una vettura l'aumento di cilindrata equivale ad aumento di potenza e brillantezza, c'è da credere, trattandosi nel caso della «Seicento» di una tipica vettura di massa, che anche il coefficiente di potenza e brillantezza degli italiani medi sia destinato ad aumentare. Il fatto è che i primitivi cinquecento cmc. non bastano più. Da parte nostra confessiamo di avere maggiore dimestichezza con le carte letterarie — un'abitudine acquisita da tempo — che non con quelle dei tecnici; ...ma nel caso del lancio della nuova utilitaria italiana crediamo proprio si tratti di un appassionante e sintomatico fatto di vita. Sul volto di tutti coloro che affollano i saloni d'esposizione della vetturina, abbiamo scorto un dolce riverbero. Né si tratta, siamo convinti, dei freschi riflessi delle verniciature nuove. Dovunque, poi, un solo tema: focolai di argomentazioni si sviluppano intorno alla carrozzeria della nuova vettura, alle sospensioni, al motore retrocesso (secondo taluni) al rango di ruota di scorta...».



Mogadiscio - La «600» presentata al Segretario Generale dell'Amministrazione fiduciaria della Somalia, Ministro Pier Pasquale Spinelli. In piedi il Dott. Chirighin, Direttore Fiat Somalia.

Come in un vecchio film...

Di tutti i racconti sui primordi della Fiat troviamo interessante quelli che ci hanno fatto i fratelli Domenico e Giovanni Masino. Domenico, settantenne, fu collaudatore presso gli allora «garages Fiat» in corso Valentino, e partecipò a varie corse. Giovanni è tuttora addetto al collaudo meccanico nell'officina 20, a Mirafiori. Essi possiedono un ricco album di vecchie fotografie, alcune delle quali inedite, interessanti. Le pubblichiamo con qualcuna scelta nelle nostre raccolte.

Attraverso tali immagini, un po' sbiadite dagli anni, si possono ricostruire tappe ed epoche dei mirabili progressi del lavoro, della tecnica e dell'automobilismo. Si ha l'impressione di ombre proiettate da una lanterna magica. Per di più queste «istantanee» hanno un senso domestico, che le rende particolarmente gradite, come cimeli e ricordi della nostra grande famiglia.

La foto più notevole è quella in cui si vede il Senatore Giovanni Agnelli (allora «cavalier Agnelli») al volante, anzi al manubrio, di un caratteristico quadriciclo a motore; sul seggiolino anteriore, somigliante a una poltrona ortopedica, appare Luigi Storero, che fu concessionario Fiat, sagace organizzatore di vendite, e anche pilota. Non sarebbe difficile tradurre in note di psicologia quell'immagine giovanile di Giovanni Agnelli. Era allora sulla soglia della trentina. Egli aveva intuito l'avvenire dell'automobile e si accingeva alla grande opera che è la Fiat. Nel volume «I 50 anni della Fiat» il conte Carlo Biscaretti (figlio del sen. Roberto Biscaretti di Ruffia, uno dei fondatori) ha narrato storicamente e aneddoticamente l'avventurosa vicenda che portò Giovanni Agnelli a tanta impresa; suo costruttore

massimo, animatore indefesso durante tutto il resto della sua lunga vita.

Di sapore esotico è la fotografia, con la data del 1905, che ritrae Tersilio Bergese (di recente scomparso) al volante e Domenico Masino appoggiato al cofano della 28/40 Fiat. Il Masino è in tenuta da... eschimese, o pressapoco, impellicciato e con le enormi selvagge scarpe di pelo. Si direbbe che il gruppo sia ai piedi della scala di un tempio tibetano. Non è invece che la familiare gradinata della basilica di Superga.

In questi album che documentano pateticamente la «preistoria» o quasi della nostra industria automobilistica, si prospetta una folla galleria di pionieri, di tecnici e di piloti. Così rivivono, negli atteggiamenti della loro giovinezza, Vincenzo Lancia, Felice Nazzaro, Pietro Bordino, Lampiano, Giaccone; s'incontrano, entro vecchi scenari, Cagno e Salamano; ricompaiono gli antichi luoghi di Torino, come Corso Dante, Corso Valentino di allora. E' un po' come l'atlante «sognato» dei prototipi dell'automobile, con le prime avventure e i trionfi della Fiat fuori d'Italia, sulle piste europee e d'America, come Indianapolis. In questo viaggio attraverso mezzo secolo e più incontriamo altre figure di precursori: Virginio Bordino, Enrico Bernardi, Michele Lanza, Giovanni e Matteo e Ernesto Celirano, Emanuele di Bricherasio, Cesare Goria-Gatti, il conte Roberto Biscaretti di Ruffia, Ludovico Scarfiotti, Michele Ceriana...

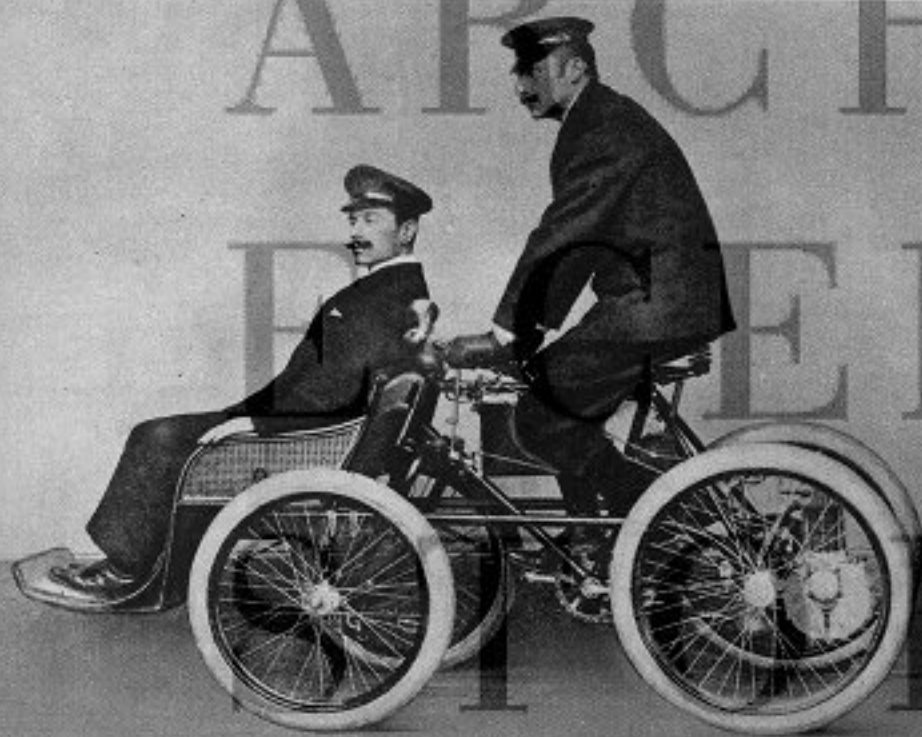
Nel racconto di Domenico Masino e del fratello Giovanni questi personaggi ricorrono tutti, fedelmente, assieme ai primi direttori: ingegneri Enrico Marchesi, Aristide Faccioli, Giovanni Enrico; e poi Carlo Cavalli, avvocato e progetti-

sta, l'ing. Guido Fornaca. Ritorna anche la figura dell'indimenticabile Edoardo Agnelli. E della famiglia dei carrozzieri: Sala, Diatto, Locati, Bersanino ed in primo piano Alessio, i quali adattarono solleciti all'automobile la loro magistrale elegante produzione di *cabriolets*, *phaetons*, *limousines*. Furono i pionieri di quello stile d'autentica moda torinese, che oggi ha un suo innegabile primato fra i carrozzieri del mondo.

Tra le altre curiosità, Domenico Masino ci parla delle prime corse dei «Chari-d-banc» Fiat (gli antenati dei pullman funzionali, cromati odierne) da Torino a Chieri e da Aosta a Courmayeur. Erano viaggi avventurosi, da arca di Noè, o carovana zingaresca. L'anziano collaudatore dice: «Quelle vetture non avevano vetri o parabris. Le gomme erano piene, beccheggianti ed impennate da mare in tempesta. Chauffeurs e viaggiatori — che furono subito numerosi — dimostravano virtù eroiche...».

La parola *chauffeur* definisce, ormai tutto un costume ed un'epoca; e torna spesso in quel discorso; le vecchie, morte parole sono come le canzoni d'un tempo, che basta accennarle perché risvegliano un intero mondo e sentimenti lontani. Il Masino parlava della sua antica vettura, che si avviava mediante la strana machiavellica del «bruleur», al quale veniva appiccato il fuoco con un fiammifero o con un normale accendisigaro. A tale punto, meravigliati, e per chissà quale analogia, noi abbiamo ricordato Pietro Micca nell'atto di avvicinare la torcia alla mina, e ad alcuni eroi quarantotteschi... Ma, davvero, gli albori dell'automobilismo torinese hanno fascino e impronte risorgimentali. Il nostro interlocutore, come in

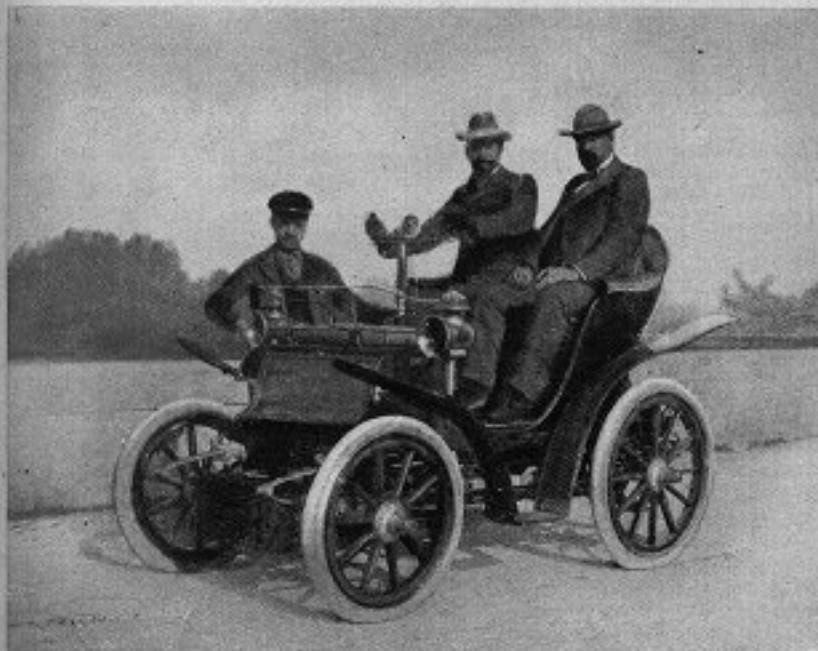
uno svelto gioco di carte, porgeva al fratello le stinte, care fotografie; e intanto noi pensavamo ad un film con quelle stesse immagini. Sarebbe il film storico della nascita dell'automobile in Italia; un film vero, dedicato al genio del lavoro e al romanticismo di Torino.



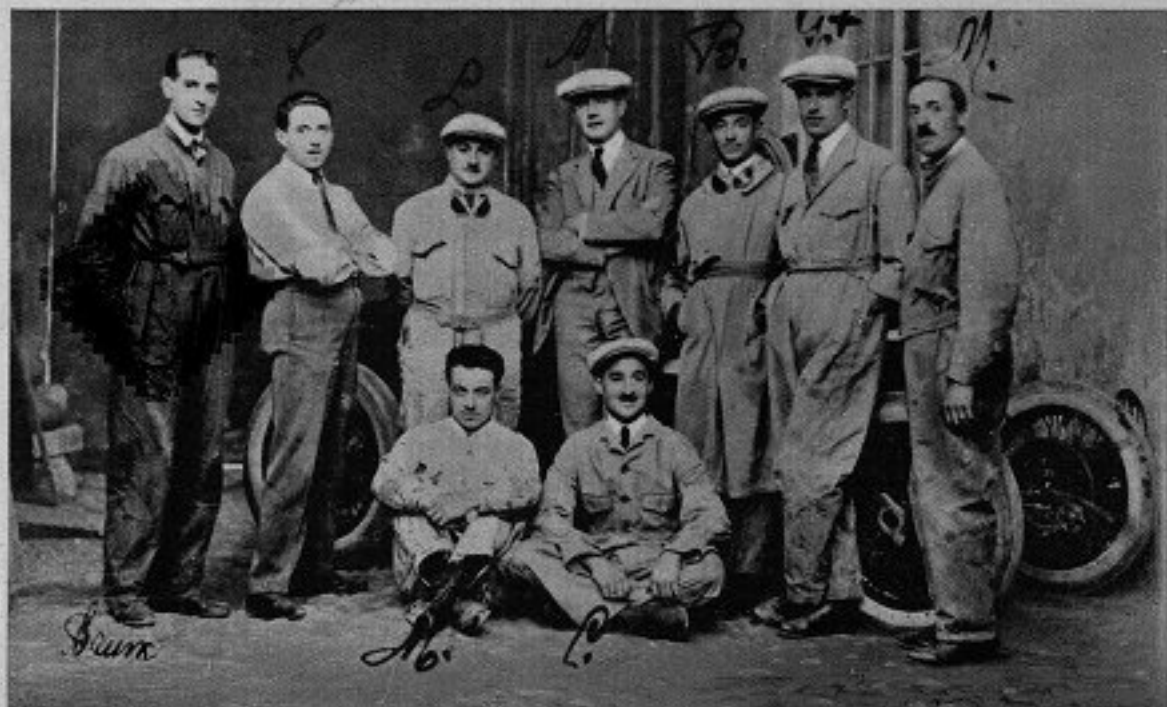
Questa fotografia è una delle più rare immagini di Giovanni Agnelli. La scena rappresenta una suggestiva partenza, che anche fuori di ogni simbolo tutti sanno a quale vittorioso traguardo ha portato l'industria automobilistica torinese.



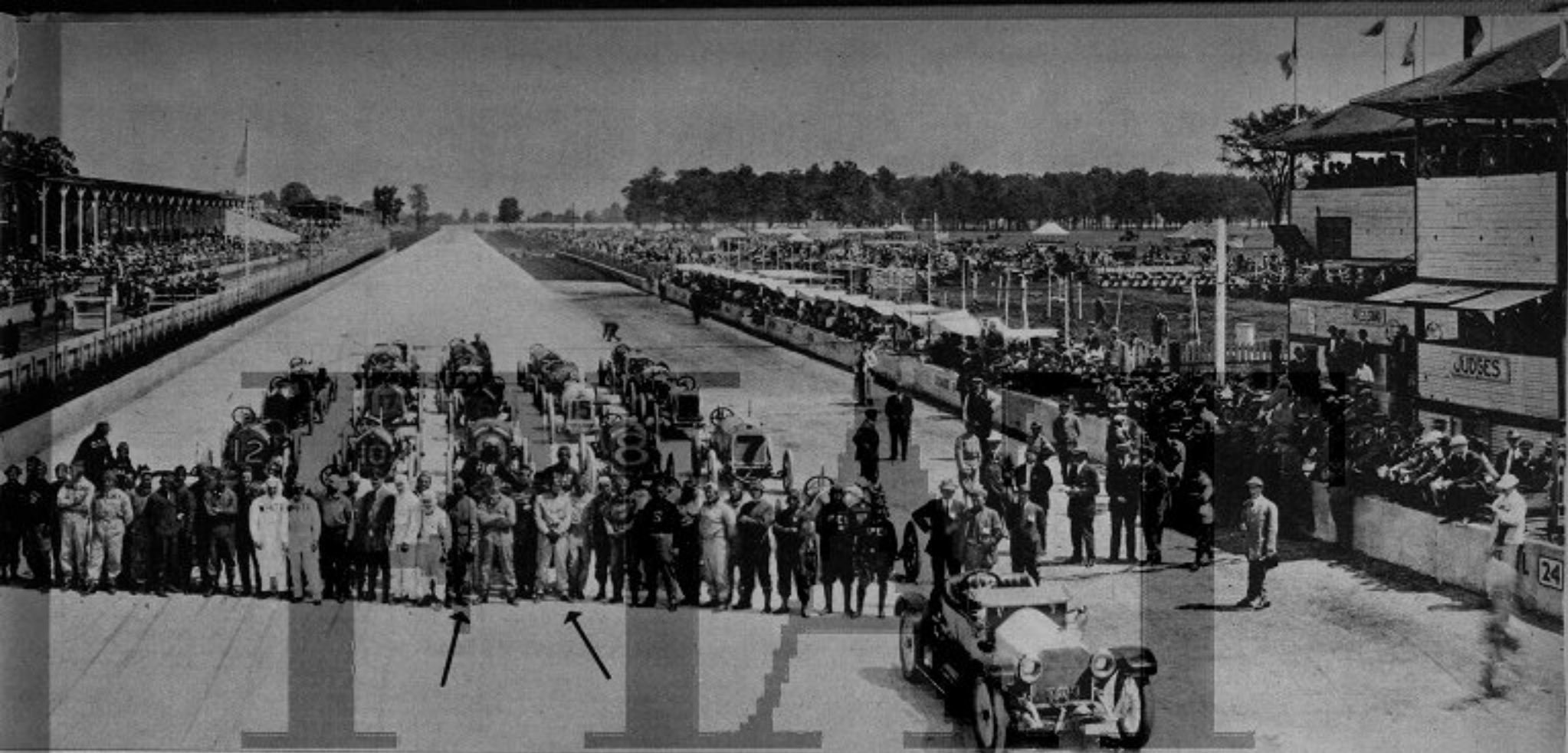
In questa foto del 1905 si vedono Tersilio Bergese al volante, e Domenico Masino appoggiato al cofano della veneranda «28/40 HP. Fiat». Il secondo è in tenuta da eschimese come s'è detto...



Giovanni Celirano, nativo della «Provincia grande», a destra, seduto sulla prima vettura Fiat, uscita nel 1900 e collaudata nei dintorni di Novara.



Un gruppo di valorosi piloti e pionieri della Fiat, con i «quattro moschettieri dei bolidi rossi»: Lampiano, Felice Nazzaro, Pietro Bordino e Giaccone, che hanno scritto pagine di leggenda negli annali dello sport del volante (da sinistra, rispettivamente terzo, quarto, quinto, sesto, in piedi).



Già nei primi anni del Novecento il nome della Fiat appare sotto tutte le latitudini. Ecco lo schieramento di piloti e macchine, tra le quali due vetture Fiat, partecipanti al Gran Premio d'America ad Indianapolis (30 maggio 1912). Lo scenario della celebre pista, con la « fuga » delle tribune pavesate, spettacolo imponente. Le frecce indicano i due piloti della Fiat.



La famosa massiccia «304 HP» Fiat, fotografata in uno sfondo della vecchia Torino, davanti al «Garages Riuniti Fiat» in Corso Valentino. Non sono trascorsi, da allora, cinquant'anni; ma nella fotografia macchina e uomini sembrano già in un costume storico, da carosello d'altri tempi.



Il primo « Caminaño » (corriera) Fiat in servizio nel Brasile nel 1912 sul tratto Barretos-Frutal. La sosta davanti ad una fazenda dopo un difficile percorso su trattori e carraie.



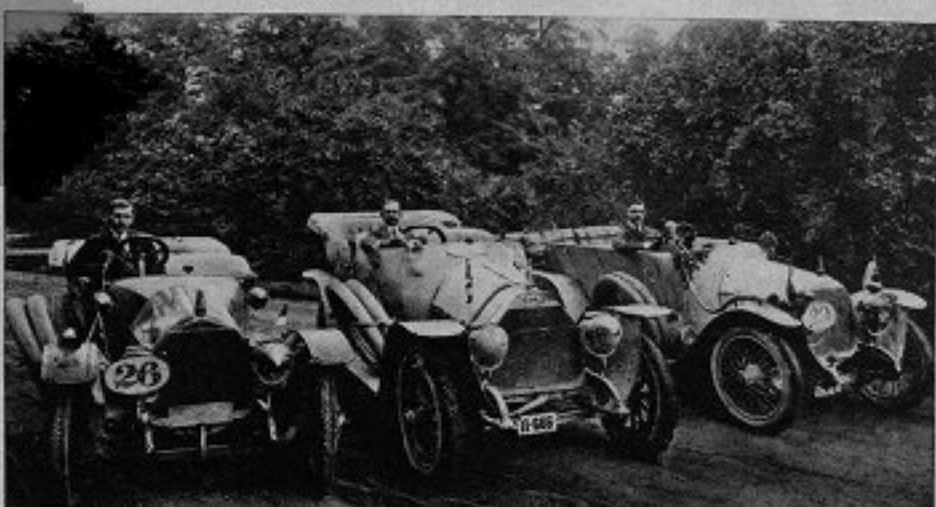
Vari tipi di vetture Fiat presentate al concorso di automobili nell'isola di Giava nel 1910. Il marajà ed i notabili giavanesi dimostrarono ammirato interesse per le auto torinesi.



L'obiettivo si sposta provvisoriamente dalle zone tropicali a quelle boreali. Ecco una Fiat, sullo sfondo di un bosco di betulle, partecipante alla corsa Göteborg-Stoccolma nel 1912. La tenuta invernale del pilota e dei passeggeri è pittoresca, veramente « ambientale ».



Passaggio... in curva di una Fiat ad uno dei primi combattutissimi « Grand Prix de France » (1906). La marca torinese si aggiudicò varie edizioni di questa importante corsa.



Tre piloti magiari concorrenti su Fiat al circuito dei monti Tatra, in Ungheria nel 1912. Nella difficile e accidentata corsa le macchine torinesi si affermarono brillantemente.

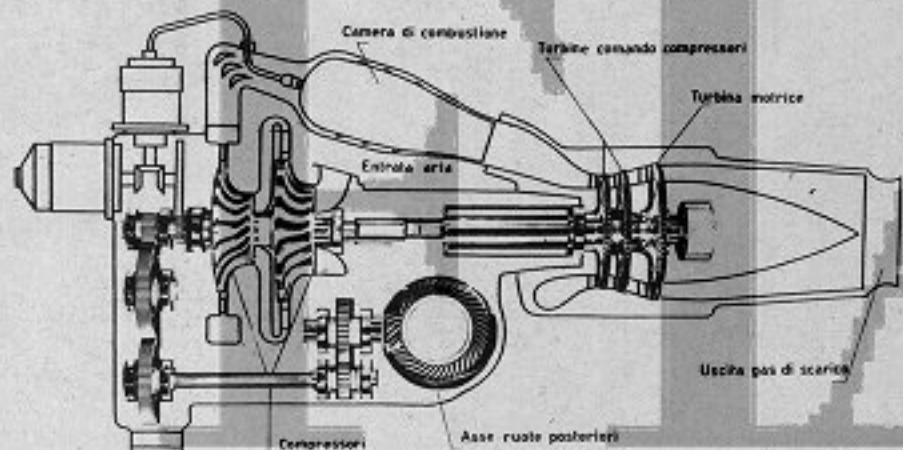
REALIZZAZIONI FIAT DI PROGRESSO TECNICO

LA TURBINA

La turbina a gas: tappa attuale del progresso motoristico. La Fiat l'ha realizzata tra le prime in Europa. Tutti ricordano che nella primavera del '54 la Fiat presentò in corsa velocissima sulla pista di Caselle la sua vettura sperimentale a turbina (turbo-motore Fiat 8001), alla quale s'interessò vivamente anche la stampa estera. Ora, alla Fiera di Milano di questo aprile, la Fiat ha dedicato alla turbina la mostra del suo grande padiglione, esponendo motori diversi ed illustrando dimostrativamente i concetti tec-

mosferici, la comprimono, la riscaldano bruciando del combustibile, la fanno espandere e la scaricano nuovamente nell'atmosfera. Le differenze si hanno invece nel modo in cui alcune di dette fasi, in particolare la compressione e l'espansione, vengono eseguite.

Nel motore a stantuffi l'aria viene aspirata nell'interno dei cilindri e gli stantuffi, dotati di moto alternativo, la comprimono o la lasciano espandere. La pressione dell'aria provoca una forza sugli stantuffi che attraverso le bielle e le manovelle si trasmette all'albero motore



nici ed i mezzi meccanici di questa costruzione d'avanguardia.

Riteniamo di fare cosa gradita ai lettori dell'«Illustrato» pubblicando una breve descrizione, in forma semplice, delle differenze tra il motore a stantuffo e il motore a turbina.

DAL MOTORE A STANTUFFO AL MOTORE A TURBINA

Tra questi due tipi di motori non esistono sostanziali differenze di principio. Infatti entrambi i tipi aspirano l'aria at-

mosfera, la comprimono, la riscaldano bruciando del combustibile, la fanno espandere e la scaricano nuovamente nell'atmosfera. Le differenze si hanno invece nel modo in cui alcune di dette fasi, in particolare la compressione e l'espansione, vengono eseguite.

Nel motore a turbina invece di comprimere l'aria riducendone il volume nel quale è contenuta, viene sfruttata la possibilità di trasformare la velocità in pressione. Che la velocità e la pressione di un gas siano due grandezze equivalenti lo si può constatare in molti casi ed uno dei più evidenti è quello del vento che talvolta sposta gli oggetti che investe, segno che la velocità dell'aria si trasforma in una pressione. Per comprimere

re l'aria sfruttando questo principio si imprime all'aria stessa una velocità altissima che viene successivamente trasformata in pressione. Per provocare la velocità viene usato un dispositivo rotante che funziona allo stesso modo dei ventilatori comuni, la trasformazione della velocità in pressione viene eseguita nella parte fissa che circonda quella rotante e tutto l'insieme si chiama: compressore.

Per l'espansione si ricorre al fenomeno inverso: si trasforma la pressione in velocità e quindi si utilizza la velocità per azionare la turbina. Questa parte del motore funziona in modo simile alle comuni girandole per bambini che sotto l'azione del vento si mettono a ruotare. La turbina sfruttando l'energia dei gas riscaldati è in grado di sviluppare della potenza che in parte serve per trascinare il compressore ed in parte a trascinare la macchina utilizzatrice. Questa potenza è disponibile direttamente sull'albero della turbina. Per completare la descrizione del motore a turbina è sufficiente dire che tra il compressore e la turbina sono poste una o più camere di combustione nelle quali viene riscaldata l'aria che le attraversa passando dal compressore alla turbina.

Per esporre i principi sfruttati del motore a turbina si è fatto riferimento a fenomeni ed a macchine molto semplici, ma per impedire qualsiasi equivoco è bene dire subito che la similitudine esiste solo nel principio. In realtà il vento che viene provocato nell'interno dei motori a turbina può superare i 2000 km/h e le pressioni corrispondenti spesso sono superiori alle 5 atmosfere, inoltre i gas che passano attraverso alla turbina non hanno la temperatura atmosferica, ma talvolta raggiungono i 900 gradi.

VANTAGGI DELLA TURBINA

Da quanto precede si possono subito mettere in evidenza alcune caratteristiche vantaggiose del motore a turbina. L'aria e i gas che attraversano i motori a turbina non devono fermarsi in volumi

definiti come i cilindri dei motori a stantuffi; essi attraversano con continuità tutti gli organi del motore e portando al massimo valore la velocità dell'aria e dei gas è possibile rendere detti organi molto piccoli. Il fatto di poter avere la potenza utile direttamente sull'albero della turbina permette una notevole riduzione di peso perché non sono più necessarie le valvole di aspirazione e scarico il che aggiunto alla mancanza delle bielle semplifica ulteriormente la struttura del motore. E poiché tutti gli organi principali sono dotati di moto rotativo mancano le notevoli perdite per attrito dovute allo strisciamento degli stantuffi contro le pareti dei cilindri. Il circuito elettrico viene ad avere una funzione meno gravosa perché esso deve intervenire solo nella fase di avviamento.

Contro questi vantaggi si hanno però alcuni svantaggi, il più importante dei quali è la difficoltà che si incontra nell'ottenere, a parità di potenza, consumi di combustibili paragonabili a quelli dei motori a stantuffi. Vi è inoltre la necessità di impiegare leghe metalliche molto pregiate specialmente per le turbine, nelle quali, come si è detto, si possono avere temperature continue molto elevate. Infine, specialmente nei motori a turbina di piccola potenza, si ha l'inconveniente della forte velocità di rotazione dell'albero della turbina per cui è necessario un riduttore ad ingranaggi per poter avere una presa di forza con velocità normale.

Per quanto riguarda il rendimento si deve tener presente che realizzando il motore in una forma un po' più complessa di quella qui descritta è possibile ridurre sensibilmente il consumo del combustibile. Aggiungendo a questa possibilità anche quella di poter impiegare qualsiasi combustibile liquido o gassoso, la differenza nel costo di esercizio tra i due tipi di motore viene ad essere ulteriormente ridotta per il minor costo dei combustibili impiegati nei motori a turbina.

L'UOMO-GETTO

Questa definizione americana — «jet man» — è ripresa da «Paris Match» in un suo originale servizio sull'aviazione. L'uomo getto è il pilota dell'aereo a reazione. Come il suo nome è di una



Questo volto del pilota dell'aereo supersonico esprime una sovrumana tensione.

specie nuova. La razza degli avventurosi del cielo è morta: l'uomo più veloce del suono è un tecnico sottoposto a strette regole di vita. Rappresenta l'ultima tappa dell'aviazione, prima che venga il robot.



E' lo stesso uomo, che in casa sorride al suo bel bambino.

VELOCITA' FERROVIARIA: 331 Km. ALL'ORA

In due giorni successivi, il 28 e il 29 marzo, le Ferrovie francesi hanno stabilito il primato mondiale della velocità ferroviaria con due locomotori diversi: il CC-7107 ed il BB-9004. Entrambi hanno realizzato la velocità-record di 331 Km/h, e così si sono guadagnati il «nastro bleu della rotaia».

Questo record è stato ottenuto su un rettilineo di 66 km. (il più lungo della rete francese) nel compartimento ferroviario di Bordeaux. Il locomotore trainava vetture del peso complessivo di 100 tonnellate. Il peso di questi locomotori è rispettivamente di 107 e di 83 tonn. Lunghezza, circa 19 metri. Motori di 4700 HP sotto la tensione di 1500 volts. Uno costa 81 milioni di franchi, l'altro 107.

I tecnici che hanno partecipato alle formidabili «performances» si sono così espressi: «A 320 all'ora non vedevamo più i pali telegrafici, non si sentivano più le giunture delle rotaie. Non si aveva l'impressione di andar forte... Appena un'impressione di leggero rullo...».

Si tratta, è evidente, di una velocità-record di carattere sperimentale. Ma le Ferrovie francesi detengono di già il record mondiale della velocità media di servizio con il famoso treno «Mistral», che fa la Parigi-Lione (512 Km.) in 4 ore e 10', unica fermata di 3' a Digione; cioè una media di 123 all'ora restando nel limite massimo di 140 all'ora fissato dal regolamento.



Da 50 anni la trazione elettrica detiene il primato della velocità ferroviaria. Nel 1903 una locomotiva tedesca toccò i 213 all'ora, e nel 1934 un elettrotreno italiano i 205.

Con la trazione a vapore, che 100 anni or sono già portò ai 100 Km. all'ora (locomotiva «Champion»), le Ferrovie inglesi detengono nel 1939 il primato di 202

all'ora. Dopo la seconda guerra mondiale il primato ha sempre più spiccatamente appartenuto alla trazione elettrica.

Ma la trazione elettrica sarà a sua volta superata dalla trazione atomica. Esiste di già in America un prototipo di locomotiva a propulsione nucleare, lunga 45 metri, 7000 cv, 360 tonn., 1.200.000 dollari! Potrà trainare treni di 10.000 tonnellate.

IL SUCCESSO DELLA 1100 TV al Rallye Soleil-Cannes

Il 5 aprile si è svolto il Rallye Soleil-Cannes, gara internazionale di regolarità, sulla distanza di 1160 km. La 1100 TV dei coniugi Dunod è risultata prima assoluta, senza alcuna penalizzazione, su un folto lotto di concorrenti e dopo una dura selezione determinata oltreché dalla difficoltà del percorso, dalla particolare severità della formula di gara. Il signor Dunod, che aveva già preso parte ad una precedente edizione del Rallye, è un noto editore-giornalista parigino: appassionato sportivo e anche un fedele apprezzatore della produzione Fiat. Felicitazioni e grazie!

L'americano vivente che detiene il maggior numero di brevetti, tutti concernenti innovazioni della radio e della televisione, è lo scienziato Lee De Forest. Ne ha fatto registrare più di trecento.



NUOVA ZELANDA - L'arrivo a Wellington della automotrice costruita dalla «Drewry Car», ed equipaggiata con motori Fiat 760. L'automotrice presterà servizio sulle ferrovie neozelandesi.

ESPANSIONE FIAT ALL'ESTERO

EXPANSION FIAT À L'ÉTRANGER — FIAT EXPANSION IN FOREIGN COUNTRIES — AUSBREITUNG DER FIAT IM AUSLAND — EXPANSION FIAT EN EL EXTRANJERO

LA "1400" IN JUGOSLAVIA



La fabbrica «Crvena Zastava», di Kragujevac (Jugoslavia), fa il montaggio della Fiat 1400 A. Ecco una veduta parziale della linea di montaggio.



Lo stabilimento della «Crvena Zastava» è stato visitato recentemente dal Ministro Miyalko Todorovic. Nella seguente fotografia, presa presso la linea di montaggio della 1400, egli è il centro (con cappotto e cappello nero). Alla sua destra il Col. Radic, Direttore generale della Fabbrica, il nostro verniciatore Siletti e l'Ing. Suica, Direttore della C. Z. A sinistra del Ministro il nostro tecnico del montaggio Falcioni ed il tecnico Ariengena, ambedue del SAT.



Il Ministro Jugoslavo a Roma Karabegovic ha nei giorni scorsi visitato la Fiat Mirafiori, gradito ospite.



L'Avv. Giovanni Agnelli, presidente della RIV e vice presidente della Fiat, ha compiuto di recente un viaggio in India. Qui (il secondo a destra) è in visita alla sede della «Premier Automobiles Ltd.» a Kurla (Bombay), Concessionaria della Fiat per l'India.



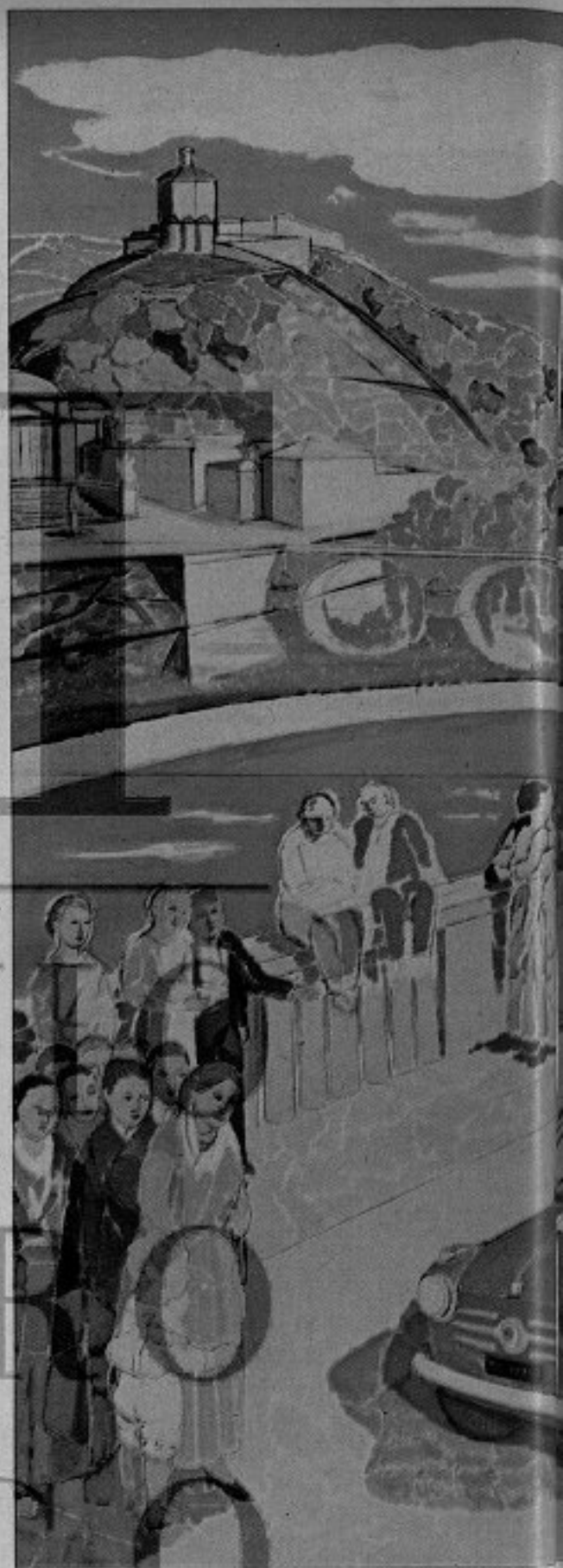
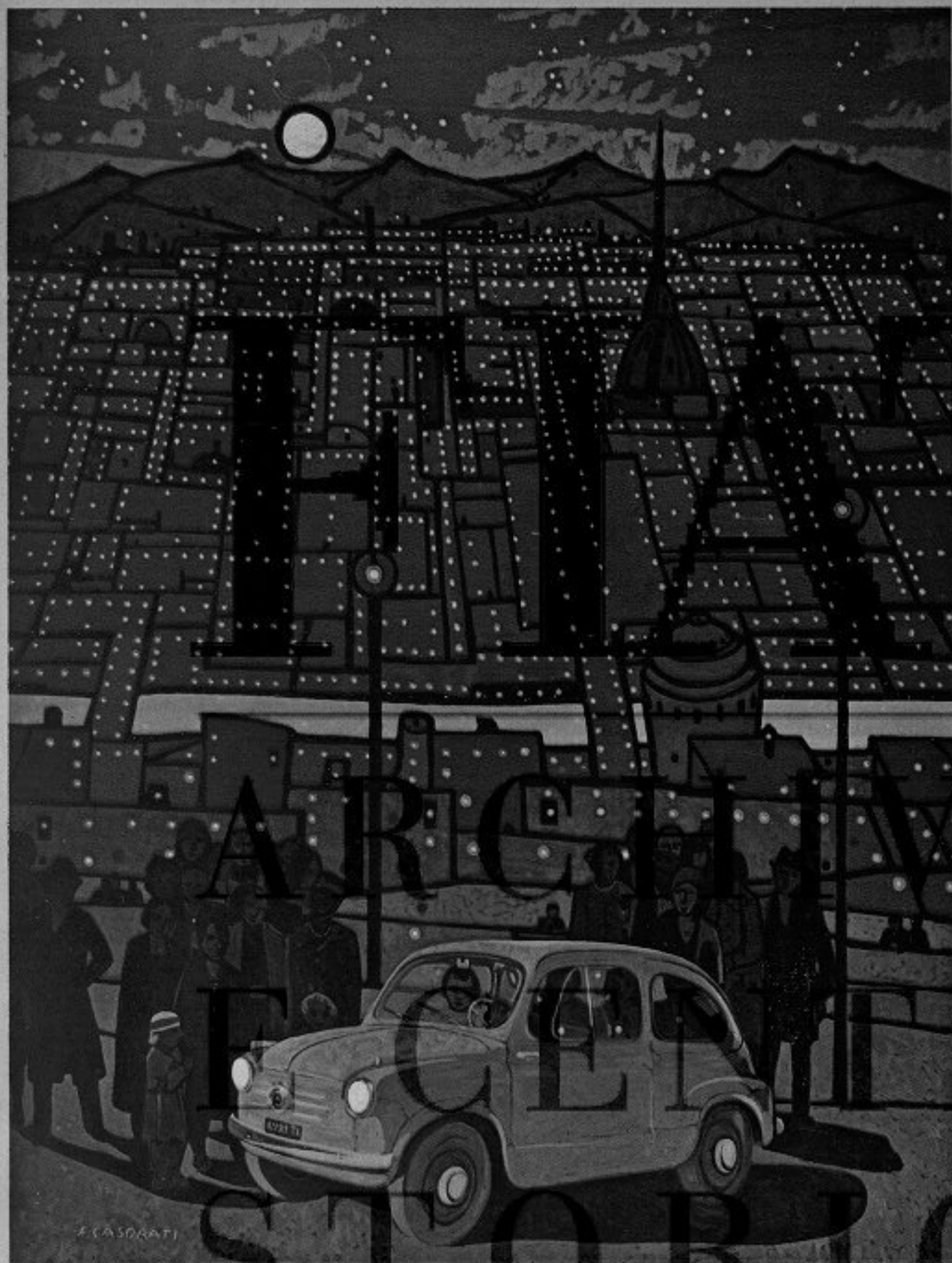
OLANDA - Il Governo olandese, dopo severe prove, ha deciso l'acquisto di 43 trattori Fiat 55 a cingoli, muniti di un'applicazione olandese (overheadloaders). La notizia è stata divulgata anche dalla radio olandese. I trattori saranno impiegati nei lavori di difesa delle dighe. Qui uno dei trattori nelle prove di collaudo all'Aia.



RANGOON (Birmania) - La sede della Concessionaria Fiat Ensign Motors Ltd. Presso la «1100» Mr. S. K. Kwon, Direttore della Concessionaria e il dottor F. C. Griccioli, Ispettore Fiat.

LARNACA (Isola di Cipro) - Una delle più anziane Concessionarie Fiat all'estero (il suo primo contratto con la Fiat risale al 1920) è la Ditta Cirilli & Pantelides. Nella fotografia, presa dinanzi alla sede, il signor Emile Pantelides, suo figlio John Pantelides ed il genero Leandros Zachariades. Felicitazioni ed auguri.





La "600" in tre quadri originali

Prodigi della fotografia

Al Grand Palais di Parigi (quello stesso dove in autunno ha luogo il Salone dell'Auto) si terrà dal 6 al 16 maggio la « Biennale della Fotografia e del Cinema ». Vi parteciperanno 40 paesi. « *France Illustration* » ha preannunciato l'avvenimento con interessanti pagine nel suo numero di aprile. Questa esposizione raccoglierà produzioni e macchine fotografiche di tutto il mondo e consentirà di fare il punto di progressi artistici e tecnici realizzati dalla fotografia.

Grandi progressi. Fino a cinquant'anni or sono fare della fotografia era una distrazione. Oggi è un'arte, una scienza, una passione. E' una meraviglia. L'obiettivo fotografico fissa immagini di cui l'occhio umano è incapace e che stupiscono come un prodigio.

I telescopi d'oggi sono apparecchi fotografici giganteschi, che registrano su pellicole ultra sensibili il tracciato di astri impercettibili all'osservatore. Nella metallurgia, nella geologia, nei laboratori di criminologia si utilizzano films sensibili ai raggi ultra-violetti o infra-rossi la cui

lunghezza d'onda è rispettivamente inferiore o superiore a quelle percepite dall'occhio umano. Questi procedimenti permettono di scrutare l'interno dei corpi e degli oggetti, o di fissare l'immagine di corpuscoli che sfuggono all'occhio.

La congiunzione di raggi X e dei microscopi elettronici ha permesso di fotografare il virus della poliomielite e anche di intuire la luce degli atomi. Oggi un buon apparecchio fotografa a 1/100 di secondo; i fotografi sportivi lavorano ad 1/1000. Il Dr. Egerton dell'Istituto di Tecnologia del Massachusetts ha messo a punto nuovi modelli capaci di fotografare a 10 millesimi di secondo.

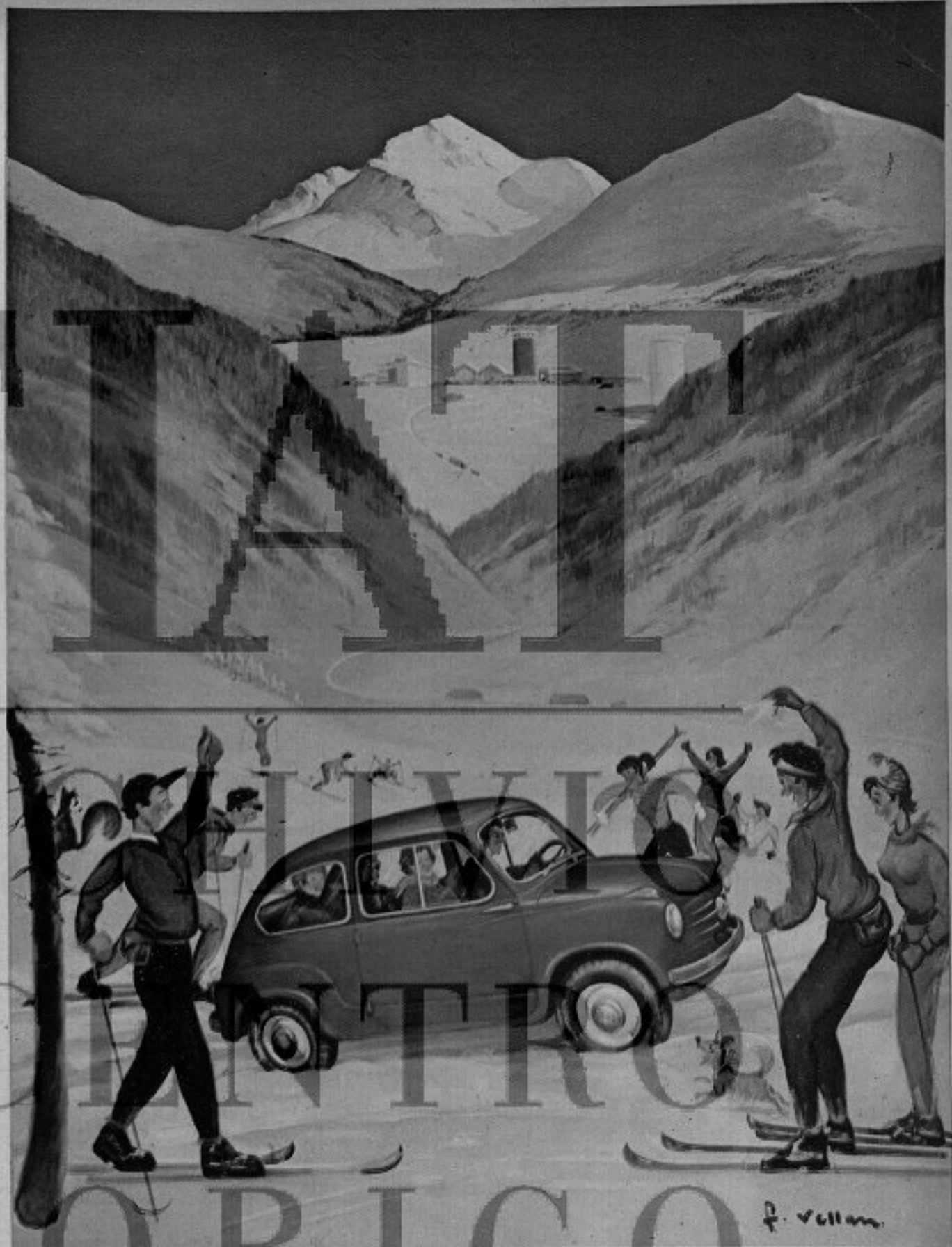
Nell'industria si sono potute prendere fotografie dell'interno delle macchine più complicate grazie ai raggi X e sotto angoli differenti allo stesso tempo ottenendo films in rilievo del funzionamento del meccanismo.

Procedimenti recenti hanno permesso di stampare libri, anche con tavole a colori, per mezzo della fotografia. L'esercito americano utilizza un metodo, detto « fotografia elettrostatica », che permette di avere stampata una foto un secondo dopo che è stata presa.

IL NOSTRO "ILLUSTRATO" A TRIPOLI



L'Ambasciatore d'Italia a Tripoli, S. E. Conti, visitando la sede Fiat, insieme ad Autorità del Governo della Libia, s'interessa ad « *Illustrato Fiat* ».



ali di Casorati, Menzio, Vellan

MAESTRI DEL LAVORO



Si sono riuniti a Palazzo Bricherasio i decorati della Stella al merito del Lavoro di Torino e Piemonte per la costituzione del Comitato regionale della Federazione Nazionale dei Maestri del lavoro. Il Cav. Agino, chiamato alla carica di Console, rivolge il suo saluto ai Maestri del Lavoro facenti parte del Comitato, per la maggior parte dipendenti o ex dipendenti Fiat.

La 600 fa anche poesia...

Giungono da ogni parte poesie sulla 600, anche da dipendenti Fiat. Tra gli altri: il signor Luigi Corradino, dell'Officina 9 Sezione Auto, ci ha mandato una canzone, parole e musica sue, molto ispirata; il signor Silvio Pilatone, anziano Fiat dell'Off. 12 e il signor Albino Chiapasco ci hanno inviato un sonetto, essi pure di felice ispirazione. Nella impossibilità di pubblicare tante poesie, ecco questo sonetto composto da un autista Fiat, che firma L. P.

*Sei tanto bella che mi sembri nata
Non già fra i macchinari d'officina,
Ma dalle mani d'una buona fata
Oppur nell'atelier d'una sartina.*

*La tua apparizione, vanne fiera,
Ebbe un successo ed un trionfo, quale,
In tutta la brillante sua carriera
Non ebbe mai la Gina nazionale.*

*I macchinoni che, con pompa magna,
Ti sovrastan per prezzo e per statura,
Invitati a venir con te in montagna.*

*Facendoti sfuggire su per l'erta
Salita lor farai la vita dura,
E tu prima sarai, è cosa certa.*

AMLETO

A scopo didattico — racconta la rivista «Elettricità» — un maestro conduce la propria scolaresca una volta al mese al cinema, di mattino. Il pomeriggio gli allievi descrivono in classe — come un vero e proprio compito — ciò che hanno visto e capito e quali impressioni ne hanno ricevute. Visto il film «Amleto», ecco stralci dai compiti:

«A me personalmente, — scrive la tredicenne Marisa, — i film d'avventure non piacciono, ma questo è diverso dagli altri perché almeno non si rincorrono a cavallo e non sparano. Ofelia poi mi ha commosso addirittura, che bei riccioli biondi e che abiti vaporosi! Anche la regina Gertrude è assai elegante e non dimostra gli anni che ha. Ma come erano poche ammobiliate le case di allora.

Risposta dell'alunno Giuseppe: «Amleto è un cannone! che salti fa e come sa maneggiare la spada! la scena del duello mi ha proprio elettrizzato. Questo Scepir è uno che ci sa fare».

Infine, Luigi ha scritto: «Bel film, non c'è niente da dire che gli attori sono davvero cannoni. Ma lo l'ho trovato un po' lungo e mi è venuta una fame che non ne potevo più, e benché ci siano tanti morti, l'intreccio non è divertente».

NOVITA' DEL MESE

Nessuna novità da segnalare per l'Italia. Viceversa finalmente è stata emessa la serie illustrante la flora somala composta di 7 valori di posta ordinaria e di due espressi. Trattasi di una serie abbastanza ben riuscita, emessa in data 27 febbraio.

Successivamente in data 12 aprile è stata emessa in Somalia la serie aerea «Gazzelle». Sono 6 bei francobolli raffiguranti teste di antilopi e gazzelle somale.

Al prenotati per le serie di Somalia la distribuzione è in corso.

PRENOTAZIONI

Si fa viva preghiera ai prenotati per le nuove emissioni di provvedere al ritiro delle serie per loro accantonate al fine di evitare inutili giacenze.

A termine di regolamento i francobolli non ritirati entro 30 giorni sono ceduti ad altri e la prenotazione al Servizio Novità annullata.

CONCORSO FILATELICO

«Chi ha inventato il francobollo ed in che anno? Indicare almeno un francobollo raffigurante l'inventore».

Fra coloro che avranno inviato al Centro Culturale Fiat entro il 31 maggio la soluzione esatta verranno sorteggiati dei premi messi in palio dall'Illustrato Fiat.

RISULTATO DEL CONCORSO FILATELICO

Risposta - Lo stato Europeo che per principio non indica sui francobolli il nome dello Stato è: la Gran Bretagna.

Hanno risposto con esattezza n. 11 dipendenti; tra questi la sorte ha favorito il sig. Gino Rosazza.

Antichi oroscopi cinesi

L'Editore Bianchi-Giovini di Milano col presentarci le «YI KING» (il libro delle mutazioni) a cura di Nunzio Jacone, alza un lembo dell'antichissimo pensiero cinese (più di 3.000 anni fa), che mediante il sortilegio cerca di comprendere la situazione e quindi il futuro pur sempre determinato dalle forze del presente.

A titolo di curiosità diamo riassunto uno dei 64 segni, formato di 6 linee tra spezzate ed intere. Le linee si contano dal basso verso l'alto, cosicché la prima è quella che per noi sarebbe l'ultima.

SCIONG.
IL SALIRE VERSO L'ALTO

Significato: grande progresso e successo; procedere verso il sud porterà fortuna.

- 1) La prima linea, spezzata, mostra il soggetto che sale verso l'alto con il benvenuto di coloro che sono sopra di lui.
- 2) La seconda linea, intera, mostra il soggetto con la sua sincerità.
- 3) La terza linea, intera, mostra ancora l'ascesa verso l'alto del soggetto.
- 4) La quarta linea, spezzata, mostra il soggetto impiegato dal re.
- 5) La quinta linea, spezzata, mostra il soggetto fermamente costante, perciò pieno di buona fortuna.
- 6) La sesta linea, spezzata, mostra il soggetto che sempre sale verso l'alto. Vantaggio potrà trovarsi nell'essere costantemente e fermamente corrette.

Commento: l'ascesa è la tendenza di tutti gli uomini, che per essa lottano e faticano; dalla persona comune, che cerca il proprio utile e benessere, al saggio che tende alla suprema saggezza.

NOTERELLA ASTRONOMICA

Abbiamo dato, nelle note precedenti, un rapido sguardo ai pianeti che, insieme con la Terra fanno parte della famiglia solare; vogliamo ora dire qualche parola sul pianeta che noi abitiamo e cioè sulla Terra. E siccome una delle prime domande che si rivolsero gli uomini, quando incominciarono a interessarsi di queste cose è stata: «quanto è grande questa Terra?»; vediamo come fin dall'antichità si è cercato di risolvere la questione.

Un sapiente dell'antichità, Eratostene (circa 250 anni a. C.) che era bibliotecario d'Egitto, e in tale qualità aveva accesso agli Archivi dove si teneva nota degli avvenimenti importanti in rapporto con le feste del Calendario, venne a sapere che in un certo giorno dell'anno, il sole a mezzogiorno si rifletteva nell'acqua di un pozzo profondo presso Siene (ora Assuan, proprio al limite della zona tropicale). Questo significava che in quel momento il sole si trovava proprio sulla verticale passante per quel punto, e cioè che un palo piantato verticalmente non farebbe alcuna ombra.

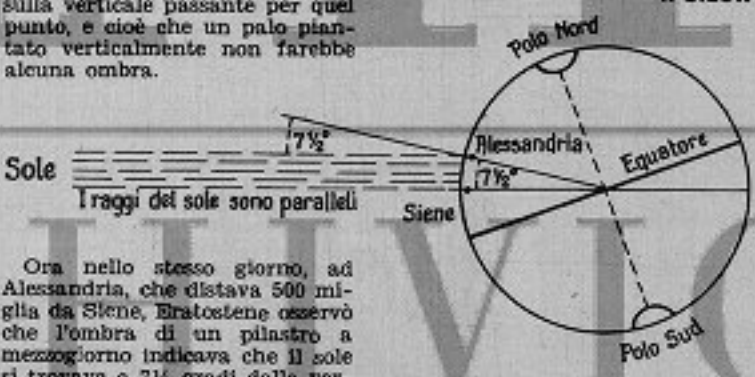
Ora nello stesso giorno, ad Alessandria, che distava 500 miglia da Siene, Eratostene osservò che l'ombra di un pilastro a mezzogiorno indicava che il sole si trovava a 7 1/4 gradi dalla ver-

ticale. Dato che i raggi del sole sono paralleli, come la figura che pubblichiamo fa vedere, l'angolo di 7 1/4 gradi è lo stesso angolo che fanno al centro della Terra le verticali passanti per i due punti che interessano.

Questo voleva dire che a tale angolo di 7 1/4° corrispondeva la superficie della terra un arco di 500 miglia; e per conseguenza la circonferenza della terra doveva essere tante volte 500 miglia quante volte 7 1/4° sono contenuti nel cerchio intero che è 360 gradi. Ora, 7 1/4 sta in 360 circa 50 volte e perciò Eratostene trovò che la circonferenza della terra era 50 volte 500 miglia ossia 25.000 miglia, una misura vicinissima a quella di 40.000 km. che è stata poi misurata con metodi più precisi, cifra che si ricorda facilmente perché è stata adoperata per definire la lunghezza del metro che — come ci hanno insegnato nelle elementari — è la 40 milionesima parte del meridiano terrestre.

Ad una prossima volta; come si misurano le distanze nel cielo.

IPSILON



GIOCHI

PROBLEMA DI SCACCHI

N. 14 - Inedito di E. Defourny
NERO (pezzi 4)



BIANCO (pezzi 7)

Il Bianco muove e dà matto in due mosse.

Mandare la soluzione a: Ing. Defourny, presso Illustrato Fiat, corso Giovanni Agnelli 200, Torino, entro il 15 maggio. Specificare indirizzo e Sezione di appartenenza. Fra i solutori saranno sorteggiati premi.

CRUCIVERBA



Orizzontali: 1. Congiunzione inglese - 4. La Romagna del Fascio - 11. Verso di undici sillabe - 14. Asti (sigla) - 15. Brescia (sigla) - 17. Messina (sigla) - 18. E' tra il dir e il far - 21. Livorno (sigla) - 22. Iran (sigla int.) - 23. Imperia (sigla) - 24. Cuneo (sigla) - 25. Francia (sigla int.) - 26. Antica lingua - 27. Officine Industriali - 28. Salerno (sigla) - 29. Poligono con 40 angoli - 39. Strumento a fiato - 40. Prefisso che vale per sei.

Verticali: 1. Ancona (sigla) - 2. Norvegia e Germania (sigla int.) - 3. Particella nobiliare - 4. Società anonima - 5. La bocca di Cicerone - 6. Livorno (sigla) - 7. Rianima a Pasqua - 8. La Lituania (sigla) capovolta - 9. Il sì a Berlino - 10. Austria e Belgio (sigla int.) - 11. Materiale leggero per tettoie - 12. Rivestire... di difesa - 13. Dimenticare... per il poeta - 14. Vale più di un teodoro... se è vero! - 16. Fabbrica d'auto in Francia - 19. Messico (sigla int.) - 20. Gibilterra (sigla) - 30. Spagna e Cuba (sigla int.) - 31. Territorio Libero - 32. Argentina (sigla) - 33. Germania e Italia (sigla int.) - 34. Enna (sigla) - 35. Como (sigla) - 36. Genova (sigla) - 37. Simbolo dell'osmio - 38. Napoli (sigla).

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE

SCACCHI - PROBLEMA N. 13

1. B. Cd2 - e4
Se il Nero risponde:
Pg6-g5 (o P x T) sc. - 2C d4 x T f6 m.
R x C e4 - 2C b7 x c5
qualunque altra - 2C d4 - f2

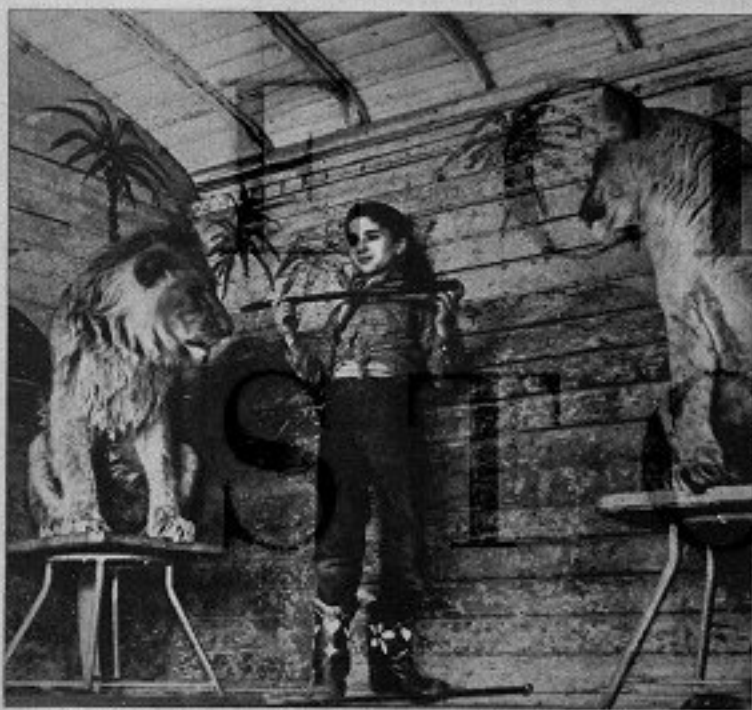
Sorteggiati per il premio:
Romero M., Direzione Affari Speciali - Racc. Giuseppe, Mirafiori - Sili Nello, Grandi Motori - Volontà Giovanni, Lingotto.



ILLUSTRATO FIAT

Direttore a Compreso di Rassegne: SERVIZIO STAMPA FIAT
Torino, Corso Giovanni Agnelli 200
(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino in data 3-12-51 - Resp. Giovanni Delucchi
Stampato nello stabilimento tipografico SATET - Torino, via Villar, 3



Freda Lambert, decenne, è la più giovane domatrice di belve nel mondo. Figlia del proprietario di un circo ed anche lui cacciatore di belve ed esploratore, Freda è cresciuta tra le bestie feroci, delle quali conosce gli umori. Eccola qui tra Shaw e Bella, due leoni del Circo Lambert. (Foto Vagn Hansen - Agenzia BIPS - Londra).

IL CARATTERE RIVELATO
dal come si guida l'automobile

Dopo lunghissimi studi, un professore americano, diplomato in psichiatria, non dubita minimamente che si possa scoprire il carattere di chiocchessia dal come guida l'automobile. Per esempio, chi tiene il volante con le dita contratte è «timoroso, poco sicuro di sé, incline alla collera»; il torace chinato in avanti denota «un uomo avaro, puntiglioso, brontolone e mediocre»; una donna che guida tenendo le sbarre del volante è probabilmente «dolce, di spirito fine, distinta, alquanto voluttuosa, superstiziosetta, un tantino bugiarda, sicura di sé». Tutti i casi sono previsti. Scegliamone qualcun altro:

— mani poggiare sul semicerchio inferiore del volante: infatuato, rassegnazione, scarsa combattività, malinconia, molta tenerezza, indifferenza per le cose dello spirito;

— mani poggiare sul centro del volante: temperamento istintivo, innamorabile, geloso, testardo, ambizioso, attaccato alle cose concrete;

— una mano sopra una sbarra e l'altra sul volante: spirito instabile, negligenza, intelligenza, cultura;

— mani sotto il volante, con le palme rivolte in alto: ottimismo, dolcezza, gola, nessuna attitudine a combattere, specialmente contro le donne;

— guidare con il dorso bene appoggiato alla spalliera: equilibrio, sicurezza di sé, con qualche possibile venatura d'orgoglio.

CONSIGLI DEL MEDICO

Gli occhiali da sole

La larga diffusione che hanno avuto gli occhiali da sole, durante i mesi estivi, ed anche in quelli non estivi, giustifica alcune domande che vien logico di porsi:

Si tratta di moda o di una pratica veramente utile?

Rispondiamo a questa domanda col dire che l'utilità dell'occhiale da sole consiste nel proteggere l'occhio dai raggi di notevole intensità luminosa. Questo si verifica quando la sorgente luminosa è troppo viva, come è il caso del sole, e più specialmente quando ci si espone ad essa in modo repentino, passando improvvisamente dall'ombra alla luce intensa.

Si può dire che la moda ha favorito l'uso degli occhiali da sole, talvolta anche quando la utilità non è proprio giustificata.

Qual è la tinta da preferire?

L'occhiale da sole, per essere utile, deve mitigare la luce solare, diminuendo l'intensità luminosa, senza modificare la percezione dei colori. In realtà non vi è colore che non modifichi, sia pure minimamente, la percezione cromatica. Tuttavia le tinte preferibili sono rappresentate da queste due: l'affumicata (quella tendente al grigio) e quella neutra (tendente al grigio azzurro). Entrambe attenuano la luce ed alterano solo minimamente la percezione dei colori.

La tinta affumicata assolve un po' meglio a questi compiti, però quella neutra ha il vantaggio di lasciare passare in minore quantità i raggi colorifici.

Gli altri colori sono da sconsigliare, perché irritano l'occhio e modificano la percezione cromatica. Il verde è troppo luminoso, lascia passare molti raggi colorifici ed esalta le tinte complementari; l'azzurro ha gli stessi difetti, in misura minore; il giallo lascia passare i raggi gialli e quelli colorifici, e così via, sempre peggio, per gli altri colori, i quali modificano profondamente le tinte naturali,

facendo assumere ad esse le sfumature relative al colore adoperato.

Sono sempre indicati gli occhiali da sole?

Sono indicati nelle giornate molto soleggiate e nei giorni nei quali, pur essendo il cielo coperto, vi è un riflesso solare assai fastidioso.

Negli altri giorni e nelle altre ore portare gli occhiali colorati, non solo non è necessario, ma può essere anche dannoso.

Quali individui debbono farne uso?

Le persone che abitualmente vivono e lavorano in locali chiusi a luce debole o temperata; chi è esposto spesso ed a intervalli brevi alla viva luce del sole; chi è costretto a passare rapidamente dall'ombra alla luce solare; chi infine ha scarsa protezione naturale (iridi chiare, scarse ciglia e sopracciglia), gli individui di carnagione molto chiara, gli albin.

Per chi vive normalmente all'aria libera, gli occhiali da sole non sono necessari, perché l'occhio possiede l'adattabilità occorrente alla luce. Non sono quindi necessari al contadino, né a chiunque altro lavori o soggiorni a lungo all'aria aperta.

La luce è per l'occhio quello che è l'aria per i polmoni. Come nell'aria non è l'ossigeno né l'azoto che servono alla respirazione, ma l'aria tutta, così per l'occhio non è il verde, né il rosso né un altro colore che serve, ma la luce del giorno, tutta così come essa è.

Dott. ENZO

Afflitto da reumatismi, uno di Birmingham va a Londra, su consiglio del suo medico, per consultare un eminente specialista. Il viaggio gli è costato 25 sterline (oltre 40 mila lire). L'eminente specialista gli scrive una vecchia ricetta zingaresca: «Prendete un cucchiaino di grani di senape al giorno in tre quarti di bicchiere d'acqua». Tornato in città, un po' sorpreso della semplicità della ricetta, apprende che le drogherie vendono quel semi soltanto in sacchi da 25 a 50 chili. L'uomo di Birmingham ha tolto il saluto al suo medico-consigliere.

Moda di primavera

Le collezioni di modelli primaverili ed estivi hanno ormai rivelato tutte le novità della stagione e converrà quindi dare una sollecita occhiata al nostro guardaroba per tentare almeno di aggiornarlo secondo i suggerimenti dei grandi sarti. Tutte, ad esempio, o quasi tutte, possiedono un vecchio vestito, semplice e dall'aspetto addirittura insignificante; per renderlo « alla moda » sarà sufficiente tagliargli le maniche cortissime e arricchirlo di un grande collo, ingenuo e rotondo, in piqué bianco.

Anche i tailleur della scorsa stagione possono acquistare un aspetto nuovo sacrificando le « pinces » che stringevano la vita, riducendo l'imbottitura delle spalle e accorciando leggermente le gonne. Dal canto loro, gli abiti con grandi gonne arricchite si trasformeranno in modellini con gonne a pieghe profonde, montate un po' basse su uno sprone liscio.

Per dare un nuovo aspetto alla classica tenuta formata da gonna e camicetta, dovete portare morbide casacche semiadrenti su gonne pieghettate. E' questa una specie di divisa, tipicamente 1935. Vedremo quindi casacche di taglio sportivo per mattino e casacche prive di maniche per pomeriggio. Queste ultime saranno in tela o in tussor, in shantung o in seta alpaga.

Beige, rosso, azzurro sono i colori più adatti per questi modelli un po' audaci, ma molto moderni. Essi contrastano con gonne blu scuro, grigio o beige.

L'abito grigio della scorsa stagione si completerà con un particolare bianco: un collo a nastro semplicemente incrociato, un nodo piatto di « piqué », una cravatta di tessuto rigato in giallo o in grigio o in azzurro.

Il modello più portato sarà naturalmente quello di color bleu marin, uno dei toni più femminili. Si rischierà con colletti e polsini bianchi, si indosserà con un piccolo berretto azzurro e rosso.

E non dimenticate nell'armadio i giovanili abiti a piccoli quadri bianchi e neri o bianchi e blu. Essi muteranno stile con



Due semplici modelli primaverili in tela di lana color corda (due creazioni di Ata per le gentili lettrici dell'«Illustrato»).

la semplice applicazione di candidi davanti o di colletti inamidati.

Nei modelli più eleganti le gonne sono leggermente in forma, il busto un po' più lungo, la scollatura rotonda e profilata da un bordo chiaro.

Come potete constatare la nuova moda è in fondo piuttosto « tranquilla ». Ma è necessario saper dare un tocco nuovo ad ogni abito, interpretare le tendenze secondo il proprio tipo, e semplificare al massimo gli abiti da mattino e da lavoro.

Per le donne moderne l'abito sweater sarà ancora il preferito: il tessuto della giacchetta segnerà appena le linee del corpo, e sarà jersey o tela di lana, con bordi lavorati a maglia. Questi modelli, di stile americano, hanno incontrato molta fortuna anche presso le indossatrici che, stanche dei capricci della moda, finiscono per scegliere i loro abiti tra le creazioni più semplici e meno vistose.

ALU'

ANCHE IL «TAILLEUR 600»...

La Casa di alta Moda Mary Matté, di Torino, ha presentato nella sfilata dei suoi modelli di primavera anche un tailleur battezzato «Fiat 600». L'originale modello, di tipo sportivo, elegantissimo, è molto piaciuto ed è stato applaudito. Così il successo dell'eleganza si associa al successo della popolare piccola 4 posti.

VIAGGIARE... LENTAMENTE

«ORIENT-SLOW»

Da Bombay abbiamo ricevuto questo interessante articolo, che il signor Nicolas Bouvier, giornalista svizzero, ci ha mandato per l'«Illustrato Fiat». Egli ha compiuto a bordo di una 500-A il viaggio da Ginevra a Bombay. Ci ha impiegato due anni, perché il suo scopo non era di compiere un rallye, ma di vedere e conoscere i luoghi attraversati. Ha perciò voluto viaggiare «lentamente». Da Bombay, sempre con la fedele Topolino, è già proseguito per Ceylon, Indonesia. Andrà poi in Giappone e in America per tornare in Europa.

«Io penso che si deve viaggiare lentamente». Viaggiare è questione di comprendere e il comprendere è un processo lento. Così, chi fa tante miglia non è un viaggiatore. Se ci preoccupiamo della velocità e delle distanze preferisco le cicogne e le anguille, che fanno ogni anno il giro del mondo con discrezione e senza pubblicità.

Partimmo da Ginevra due anni fa con il necessario per dipingere ad olio, con

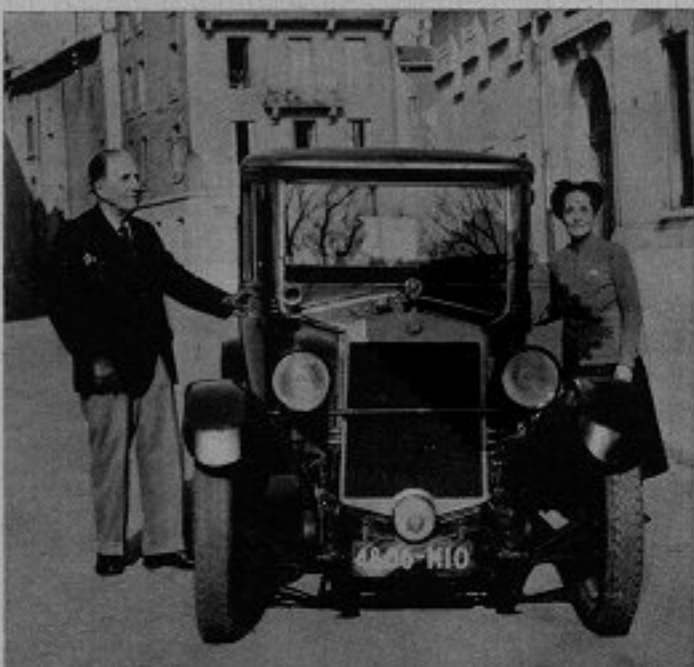


un registratore a nastro, con una macchina da scrivere, una armonica, una chitarra, 200 sigarette francesi e una somma di denaro sufficiente per i primi tre mesi. In tutto 300 libbre di bagaglio. Destinazione: Giappone e America. Per «noi» intendo: Thierry Vernet, pittore svizzero, io, e soprattutto la nostra Topolino Fiat 500.

La nostra «topolino» è nata nel 1948. Il suo primo padrone è stato un truffatore, ancora in carcere. Il secondo un famoso ginecologo che correva sempre per arrivare in tempo presso le partorienti, incurante del motore. Per 2000 Fr. Sv. in contanti ne sono diventato il terzo proprietario.

Per anni abbiamo scoperto insieme deliziose vecchie chiese, locande, villaggi in Svizzera, Francia, Spagna e Italia. Per anni e per 40.000 miglia, essa è servita a parenti, innamorati, amici e cani...

Quindi partimmo per l'Oriente. La Topolino ha salvato la vita di un uomo, in Slovenia, trasportato famiglie di zingari, donne Kurde, selvaggi pastori Kashkai dall'Iran del Sud, mendicanti Braoui, colonnelli scozzesi ed anche agnelli. Seguendo la nostra sorte essa ha parcheggiato in capanne, fattorie, e raramente in rimesse decenti.



Questa è la «500» del sig. Sylvain Jacquin, di Valence (Francia), acquistata nel maggio 1927. Il sig. Jacquin (a sinistra) nell'inviare questa fotografia scrive: «è in perfetto stato, sia all'esterno che all'interno, e non ha mai avuto incidenti».



Il nostro viaggio non è stato né un rallye di sei settimane né un viaggio turistico, è stato un duro viaggio per la maggior parte solitario, su strade secondarie.

Lasciando la Svizzera chiedemmo alla Topolino di assisterci in questa vita dura e meravigliosa; attraverso il fango, la neve, la sabbia, gli uragani e i passi di montagna. Ed essa ci assisté. E' stata la prima macchina Fiat nel Kurdistan, la prima Topolino sul passo Khyber. Quindi giungemmo in India: essa incontrò i suoi primi pappagalì vicino ad Ambala, le

sue prime scimmie vicino a Gwalior, e un po' stanca mi lasciò a Bombay. Grazie.

Ma con un autista attento e riguardoso una Topolino non può morire. Adesso grazie ai lavoratori della «Premier's», l'Agente Fiat di Bombay, la Topolino si è di nuovo rimessa. Proseguiremo il viaggio verso Oriente, Ceylon, l'Indonesia, il Giappone, l'America per tornare in Europa. Quindi con l'aiuto di Dio e della Fiat, oltre alle altre prove, la Topolino sarà stata la prima Fiat 500 a fare il giro del mondo.

NICOLAS BOUVIER



I coniugi K. N. Macaulay e figli (di Rosanna, Melbourne, Australia) nella loro 1100B con la quale hanno felicemente compiuto, nello scorso febbraio, il viaggio Melbourne-Perth e ritorno (3600 km.). La vettura era molto carica di bagagli, acqua potabile, ecc., ma faceva circa 95 km/ora con un consumo di 7,43-7,06 litri/100 km.



E' deceduto nel marzo scorso l'ing. Giulio Baroni, già Direttore degli Stabilimenti Fiat di Avigliana e quindi consulente dell'Azienda. L'ing. Baroni, nativo di Roma, aveva conseguito la laurea in ingegneria industriale presso il Politecnico di Torino e nel 1912 entrò alle Ferriere Fiat. Per oltre un quarantennio prodigò un'attività esemplare. Era il decano dei direttori di Sezione della Fiat. Alla vedova e alle figlie «Illustrato Fiat» rinnova l'espressione del sincero cordoglio.



A seguito di infortunio sul lavoro, è deceduto il signor Giovanni Garino, di 45 anni, appartenente alla Centrale termoelettrica della Fiat Mirafiori. Operaio di ottime qualità, marito e padre esemplare, lascia un caro ricordo di sé. Alla moglie, ai figli e ai genitori la nostra affettuosa condoglianza.

E' deceduto in Torino, il 14 aprile, l'ingegner Marco Massobrio, vice Direttore Servizio Assistenza Aviazione Fiat. Aveva 54 anni, ed era entrato alla Fiat appena laureato in qualità di operaio. Era Anziano Fiat. Per ragioni di lavoro era stato anche all'estero e in ogni compito aveva sempre prodigato l'opera sua di tecnico scrupoloso e competente. Alla signora e ai figli le nostre commosse condoglianze.

Nella sua abitazione a Cavoretto è deceduto nel marzo scorso l'ing. Alessandro Marchetti, capo servizio alla Sezione Smobilizzi e Ricupero. Aveva 55 anni ed era un Anziano Fiat. Nel ricordare la sua lunga e valida attività di lavoro rivolgeremo alla vedova e ai figli il nostro sincero rimpianto.

Il 23 aprile è mancato improvvisamente il rag. Giuseppe Camerano, capo servizio alla Divisione Amministrativa. Aveva 47 anni. Era un lavoratore appassionato e valente e lascia profondo rimpianto. Alla signora Camerano, ai bambini, l'espressione commossa del nostro cordoglio.

Un gravissimo lutto ha colpito l'ingegner Roberto De Pieri, Direttore Fiat, con la repentina scomparsa della sua diletta figliuola Anna, di 18 anni, studentessa liceale. I funerali sono stati un commosso affettuoso tributo di compianto per questa giovane vita recisa. Ai genitori, ai fratelli e alle sorelle, il nostro profondo cordoglio.

Il rag. Giorgio Maggiore, Direttore Fiat, ha avuto il dolore di perdere, il 29 marzo, la sua amatissima consorte, signora Ida Bernoulli Maggiore. «Illustrato Fiat» porge le più sentite condoglianze.

25 APRILE

Anche alla Fiat, rendendo omaggio alla memoria dei Caduti, è stata celebrata la ricorrenza decennale del 25 aprile.

Alla Mirafiori, d'innanzi alla grande lapide dei Caduti, tra corone di alloro, il sentimento dei lavoratori della Fiat è stato espresso con commosse parole dall'assistente tecnico d'officina Torreali.

Il prof. Valletta ha aggiunto il reverente omaggio delle Direzioni e di tutta la Fiat.

CULLE

25 gennaio, FRANCO, figlio del dr. Walter FENOGGIO (Sede Centrale) - 1° febbraio, GIUSEPPE, figlio di Alfonso BIUSO (Ferriere) - 2 febbraio, PAOLO, figlio di Rizzieri MILETTI (Sed. Auto); ARMANDA, figlia di Arturo BATTUELLO (Sed. Auto) - 6 febbraio, WALTER, figlio di Michele VISCONTI (Ferriere) - 7 febbraio, DANIELA, figlia di Giuseppe SICCARDI (Sed. Auto) - 8 febbraio, GIOVANNI, figlio di Flaminio GIULIANO (Sed. Auto) - 9 febbraio, VALERIA, figlia di Ernesto GILLI (Stab. Veicoli); MARCO, figlio di Anna Maria RABECCHI LAJOLO (Sede Centrale) - 10 febbraio, PIER CARLO, figlio di Sergio TENENTI (Sed. Auto) - 11 febbraio, LILIANA, figlia di Edigio BERRUTI (Sed. Auto); PAOLO, figlio di Marco PATRUCCO (Sed. Auto) - 13 febbraio, LUGIA, figlia di Donatello SCHIAVON (Sima); MARINO, figlio di Eugenio RISPLENDI (Fonderie) - 14 febbraio, BARTOLOMEO, figlio di Antonietta GRIPPA RUFFINO (Sede Centrale); RANIERI, figlio di Luciano REINERO (Sed. Auto); BRUNO, figlio di Martino CHIALE (Sed. Auto); MARCO, figlio di Walter PUGLIESE (Sed. Auto); MARCO, figlio di Raimondo ZERBINATI (Ricambi) - 15 febbraio, PATRIZIA, figlia di Antonio PANTONE (Ricambi) - 16 febbraio, ANNA, figlia di Aldo MINUTO (Ferriere); RICCARDO, figlio di Andrea SODERO (Sezione Auto) - 17 febbraio, DARIO, figlio di Giovanni DANESI (Ferriere) - 18 febbraio, TERESIO MARIO, figlio di Giuseppe AUDISIO (Sed. Auto); ERMANNINO, figlio di Mario TINTISONE CARIGNOLA (Sed. Auto) - 19 febbraio, ROMANO, figlio di Raffaele GRECO (Sed. Auto); LAURA, figlia di Lorenzo ANZIL (Sede Centrale) - 20 febbraio, MARIA GRAZIA, figlia di Matilde e Angelo POZZO (Sed. Auto e Motori Avio); GABRIELLA, figlia di Michele PERNACI (Ferriere); LAURA, figlia di Francesco RAMPI (Sed. Auto); PIA, figlia di Pasquale PETRARULO (Sed. Auto) - 22 febbraio, CRISPINO, figlio del p. i. Lorenzo GARDENAL (Sede Centrale); CARLA ANNA MARIA, figlia di Luigi DRAGO (Ferriere); CARLO, figlio di Renzo CAVRIANI (Sed. Auto); MARIELLA, figlia di Piero RACCA (Sed. Auto); VIRGINIA, figlia di Giuseppe PELLICONE (Sed. Auto); CLAUDIO, figlio di Franco RAVEZZA (Sed. Auto); ESTER, figlia di Lucio GIACHIN (Sed. Auto) - 23 febbraio, EVELINA, figlia di Lino RAGAZZI (Sed. Auto); GIOVANNI, figlio di Giuseppe PINEDA (Sed. Auto) - 24 febbraio, SILVIA, figlia di Ildo BURIZZI (Sede Centrale); MARIO, figlio dell'ing. Costantino VALLI (Sede Centrale); GIORGIO, figlio di Giuseppe CUMELLA (Sima); FRANCO, figlio di Candida DETTANI (Off. Suss. Auto); WILMA, figlia di Giordano DELLA BERNARDINA (Sed. Auto) - 25 febbraio, FELICE, figlio di Giovanni BANDO (Sed. Auto); IRENE, figlia di Mario MACINA (Sed. Auto) - 26 febbraio, PIERO, figlio di Francesco BOTTALE (Sima); GABRIELLA, figlia di Giovanna e Luigi BUSI (Stab. Avigliana); RODOLFO, figlio di Paolo LO GIUDICE (Sed. Auto) - 27 febbraio, SILVANA, figlia di Bruno BAVA (Sed. Auto); BRUNA, figlia di Carlo FERRERO (Motori Avio) - 28 febbraio, LUCIANO, figlio di Mario MIOSSO (Ferriere); GABRIELLA, figlia di Paolo GIANNECHINI (Motori Avio) - 1° marzo, MARCO, figlio di Walter CIRIMATTIO (Ferriere); ANNA, figlia di Giovanni DEFILOPPI (Fonderie); MARIA CARLA, figlia di Giovanni GEMMET (Sed. Auto) - 2 marzo, LUCIA, figlia dell'ing. Tullio PAMA (Stab. Avigliana); DARIO, figlio di Carlo FARINA (Ferriere) - 3 marzo, ISABELLA, figlia di Tommaso TORTA (Sed. Auto); PIERO, figlio di Giulio PEROTTO (Stab. Avigliana) - 4 marzo, FULVIA, figlia di Luciana e Sergio GUASSORA (Sed. Costruz.); IRENE, figlia di Vincenzo SCARANO (Motori Avio); GIANFRANCO, figlio di Virgilio TACCONI (Sed. Auto); MARIA TERESA, figlia di Spirito TROPINI (Ricambi) - 5 marzo, BRUNO, figlio di Mario ROSANO (Ferriere) - 6 marzo, ILIA, figlia di Ines e Mario FERRERO (Stab. Fonderie e Sede Centrale); TIZIANA, figlia di Severino FENOGGIO (Ferriere); MARIA TERESA, figlia di Donato DE PALMA (Ferriere) - 7 marzo, SILVANA, figlia di Oreste PAUTASSO (Spa) - 8 marzo, MASSIMO, figlio di Milena COLOMBO DOSSI (Sed. Auto); GIUSEPPINA, figlia di Livio PIOCININI (Ferriere); MASSIMO LUCIANO, figlio di Renato COLOMBO (Spa); CARLA, figlia di Armando D'AVENZO (Sed. Auto) - 9 marzo, CARLA, figlia di Benedetto ANDRA (Ferriere) - 10 marzo, ROBERTO, fi-

glio di Agostino MIOLA (Ferriere); FRANCO, figlio di Giovanni GABRIELLI (Ferriere); LIDIA, figlia di Riccardo BARBERO (Motori Avio); LUIGINA, figlia di Clemente ROSSOTTI (Spa); EMMA, figlia di Stefano RAVETTO (Sed. Auto) - 11 marzo, RICCARDO, figlio di Alessandro FRANCIA (Ferriere); PIER MICHELLE, figlio di Francesco MALAFARINA (Spa); ROBERTO, figlio di Marco DEMARIA (Fonderie); ESTELLA, figlia di Amos DALDI (Fonderie); DAVIDE, figlio di Luigi GODINA (Sed. Auto); GIOVANNI, figlio di Leonardo SANTORO (Sed. Auto) - 12 marzo, MARGHERITA, figlia di Bartolomeo PERLO (Sima); MARIO, figlio di Tullio STELLI (Sima); ALBERTO, figlio di Rosa e Oreste PESCARMONA (Sede Centrale e Sed. Auto); SILVANA, figlia di Giovanni FILIPPELLO (Fonderie) - 13 marzo, GIANCARLO, figlio di Giuseppe MUSSO (Stab. Veicoli); RICCARDO, figlio di Armando DELL'ANNA (Ferriere); ROBERTO, figlio di Giovanni GIANMUSO (Sed. Auto); ROSANNA, figlia di Giovanni CERRATO (Ricambi); MARIA, figlia di Oreste MASTRO (Ricambi) - 15 marzo, ALFREDDINA, figlia di Anna Maria CANEVARI BAILI (Fonderie); GABRIELLA, figlia di Luigi NICOLI (Motori Avio); LOREDANA, figlia di Elio GAEPARI (Fonderie); ENRICO, figlio di Armando PIACENTINI (Fonderie) - 16 marzo, ROBERTO, figlio di Francesco FLORIANO (Sed. Auto); GRAZIA, figlia di Natalino RAVERA (Off. Suss. Auto); CLAUDIA, figlia di Guido VASCHETTO (Fonderie); LAURA, figlia di Giuseppe PAROLIN (Sed. Auto) - 17 marzo, GIAN CARLO, figlio di Michele POVERO (Spa); ADRIANA, figlia di Domenico OSELIA (Off. Suss. Auto) - 18 marzo, VALERIA, figlia di Filippo BONAVENTURA (Stab. Avigliana); LAURA, figlia di Giovanni ASINARDI (Off. Suss. Auto); GIANFRANCO, figlio di Pietro BORNESE (Sed. Auto); MARIA FRANCA, figlia del dr. Luigi PIZZI (Sede Centrale) - 19 marzo, CARLO, figlio di Giovanna COLLA CUNIBERTI (Fonderie); MARINA, figlia di Giovanni CORREGGIA (Motori Avio); ARNALDO, figlio di Giuseppe MANAVELLO (Spa); LAURA, figlia di Teresa VALENZANO (Off. Suss. Auto); GIUSEPPINA, figlia di Forisio TASEO (Ricambi) - 20 marzo, MARCO, figlio di Ernesto TARDITO (Materferro); MASSIMO, figlio di Domenico CARIDDI (Off. Suss. Auto); CHIARA, figlia del geom. Gian Piero BARICCO (Sed. Costruzioni) - 22 marzo, CLAUDIO, figlio di Carlo USSEGLIO TOMASSET (Fonderie); SILVANA, figlia di Ettore SILVA (Ricambi) - 24 marzo, MICHELENA, figlia di Luigi CIULLA (Ferriere) - 25 marzo, PAOLA e MARINA, figlie di Francesco RAVIOLA (Fonderie); ANGELA, figlia di Attilio DEGIULI (Ferriere) - 28 marzo, LAURA, figlia di Pasquale FARRIS (Grandi Motori); MARCO, figlio di Giovanni ODDONE (Grandi Motori) - 29 marzo, GIORGIO, figlio di Carlo CERUTTI (Spa); GIULIA, figlia del rag. Dante SAN LORENZO (Fonderie) - 30 marzo, MAURIZIO, figlio di Giuliana VANA RAVASCHIETTO (Smobilizzi e Ricupero).

NOZZE

Della Sede Centrale: Mario CAPELLO; Pietro CHIPARI, arch. Sergio GIOVANNINI. Dello Stabilimento Automobili: Teresa BOLLEA; rag. Giuseppe BOSIO. Delle Officine Sussidiarie Auto: geom. Franco BORRA.

LUTTI

Ottavia BIJNO; Luigi CALOSSO (Sede Centrale) - Raffaele BASSI; Carlo BERTONE; Giovanni CHIARO; Cesare DIOTTO; Nicola DOMENICHINI; Carlo FAGA; Giovanni GROTTI; Eugenio GRASSO; Antonio NEPOTE POLA; Mario PORPORATO; Mario ZUCCA (Sed. Auto) - Ivano BULLEGA; Roberto NASETTO (Off. Suss. Auto) - Luciano SAVIO (Grandi Motori) - Angelo GASPARINI (Ricambi) - Antonio BERNARDI (Materferro) - Michele MAFFIODO (Ferriere) - Giuseppe MAINA (Fonderie) - Severino PASSIANO; Giovanni Battista RANABOLDO; Bartolomeo BERNARDI (Sima) - Ing. Alessandro MARCHETTI (Smobilizzi e Ricupero) - Giovanni CONTE; Tommaso GUGLIELMINOTTI; Mario ZANINI (Spa) - Romualdo ROMAGNOLI; Giovanni CIBRARIO; Giovanni DEMO; Giuseppe

MOGLIA: Giuseppe REJNERI (Premi di Fedeltà) - Bartolomeo ALAESA; Giovanni GIANOLIO; Alessandro VIVIANI (Anziani Fiat). Il padre di Maddalena ACCOMASSO; il padre di Carla e Domenico VIOIRA; il padre di Giovanni BERTONE; il padre di Emilio Teresa Giuseppina PIATTI; il fratello di Luigi MARILLI; la madre del rag. Giuseppe MOHRHOFF; il padre di Natale PELESSA; il padre di Giovanni FOGLIATTI; il fratello di Giuseppe AIRAUDO; il padre di Battista RUFATTO; il padre di Giuseppe RICCOMAGNO; la moglie di Natale BUSCAGLIA; la madre di Italo ZAVATTARO; la madre di Mario VAGANT; la madre di Aldo VIONE; il padre di Giacomo CHENHIT; la madre di Guerrino MARTIN; il padre di Giacomo MOSSO; il marito di Ciella PORTA; il marito di Angiolina ADORNO; la madre di Elena PIOVANO MUSSO; la madre della rag. Margherita FORNO; la madre del geom. Luigi FORNI; il padre di Virgilio GRANUZZI; il padre di Mario REGGE; il padre di Giuseppe MORRA; il padre di Ada PRETE FERNEX; la madre di Giovanni BARRA; il padre di Maggiorino AIMASSO; il fratello di Nicola PRANO; il fratello di Gastone Maria BERTINI; la madre di Celestino SESA; il padre di Dario PANICCO; il padre di Orazio e Sisto ASCHIERI; la madre di Bernardo TESTA; la madre di Attilio ANDRINI; la madre di Renato VARRONE; la madre di Pierino SIMMO; la sorella di Edoardo VIOTTI; la madre di Luigi MANGHI; la madre del p. i. Romano GIACOSA; la sorella di Giovanni FERRERO; il fratello di Piero CARASSIA; il padre di Carlo DENICOLAI; il fratello di Margherita DINI; il padre di Nea ARESCA FRANCHI; la moglie di Giovanni GONELLA; la madre di Lidia ELLENA; la madre di Giuseppe PERAUT; il padre di Giovanna RICCHETTO SURBONE.



Tosco e Dario Strobino sono venuti a salutare la redazione dell'«Illustrato Fiat» prima di tornare in Messico per il loro compito Fiat. Li abbiamo fotografati e abbiamo augurato buon viaggio e buon lavoro.

CONSEGNA E BENEDIZIONE BANDIERA DONATORI DEL SANGUE, SEZIONE MIRAFIORI

Domenica 3 aprile nel teatro dell'Istituto Internazionale «Edoardo Agnelli», gentilmente concesso, ha avuto luogo la consegna della Bandiera al Gruppo dei Donatori di Sangue della Fiat Mirafiori. Il teatro era gremito di Donatori appartenenti alla Fiat e il Drappo ha ricevuto la benedizione da Don Giovanni Biancotti, direttore dell'Istituto.



NELLE FAMIGLIE

PREMI DI FEDELTA'



In una conviviale riunione tra dirigenti capi e maestranze della Sezione Auto sono stati affettuosamente salutati, nella circostanza del congedo dall'attività lavorativa: Luigi Arosio, capo reparto, 36 anni di anzianità; Efrem Bellintani, capo squadra, 50 anni di anzianità; Vittorio Rampa, 40 anni di anzianità. Ad essi è stata offerta una medaglia d'oro ed una

artistica pergamena: le moltissime firme attestavano il ricordo che questi uomini Fiat, esemplari per il loro attaccamento all'Azienda, lasciavano tra quanti li avevano conosciuti ed apprezzati.

«Illustrato Fiat» porge ai signori Arosio, Bellintani e Rampa, le più cordiali felicitazioni.

NOZZE D'ORO



Alla Consolata, presenti i figli Luigi e Leonilda, nipoti, parenti e amici, hanno celebrato le nozze d'oro Caterina e Carlo Montabone. Il signor Montabone, dal 1° ottobre 1953, premio di fedeltà, ha lavorato alla Fiat per circa 35 anni. Auguri per le nozze di diamante.



I sign. Baldassarre e Ernesta Bechis hanno celebrato il 22 aprile le loro nozze d'oro. Rallegramenti e auguri dell'«Illustrato».

Il 23 marzo scorso a Pistoletta (Biella) hanno celebrato in letizia e buona salute le nozze d'oro Vincenzo e Secondina Strobino, genitori di Dario Strobino (Spa), che ha trascorso con loro la lieta ricorrenza prima di partire per il Messico.



SPOSI

Domenica 17 aprile in Duomo si sono sposate 3 sorelle, Carina, Anna e Bruna Albarello. Due di esse con dipendenti Fiat: Carina con Armando Boeco (Sussidiarie) Anna con Antonio Divizia (Sez. Auto), e Bruna con Aldo Tesso (foto 1). Nella Parrocchia di S. Gioacchino, Carlo Chiappolino (Sima) con la signa Giuseppina Bergia (foto 2). Nella Parrocchia di S. Giuseppe, G. B. Seia (Sez. Auto) con la signa Mirella Ciuffaglione (foto 3). Nella Parrocchia Nostra Signora delle Grazie, Aldo Donetto (Sez. Ricambi) con la signorina Maria Salmasi (foto 4).



Giacomo Pertusati, collaudatore alla Sima. Egli è anche un appassionato scultore, come risulta dalla fotografia che pubblichiamo. La testa di bronzo è del defunto ing. Roberto Monti, già Direttore della Sezione Fonderie Fiat, e il Pertusati l'ha modellata per ricordare con gratitudine chi lo ha paternamente guidato anche nella sua passione artistica.



CARRARA - Un gruppo di ex Allievi Fiat, in gita a Carrara, visitano le cave di marmo.

PICCOLA POSTA

Remo Fracchia, Mondovì. - Grazie dell'affettuosa lettera che ci ha inviata. Dice: «Sono un ex-dipendente della Fiat. Da nove anni purtroppo sono ammalato e mi trovo tuttora ricoverato nell'Ospedale Civile di Mondovì. Ricevo regolarmente l'«Illustrato Fiat», che mi giunge caro e gradito come una lettera di casa. Mai come ora infatti ho sentito che la Fiat è una grande famiglia in cui ci si vuol bene. Bene non a parole soltanto: infatti, tutti i mesi ricevo degli aiuti preziosi per i quali appunto vorrei ringraziare da queste colon-

ne la Fiat e i miei ex-compagni di lavoro del Corpo Pompieri».

Al nostro ringraziamento per la cordiale lettera uniamo fervidi auguri per il ristabilimento in salute.

PICCOLI AVVISI

CICLOMOTORE, motorino nuovo, litro miscela km. 38, semestre garanzia, L. 45.000. Telefono 85.976 ore pasti.

AVVISO AI BIBLIOFILI

La libreria Treves (Via S. Teresa 6), riserverà la migliore accoglienza e trattamento al Personale Fiat (Impiegati ed Operai) regolarmente muniti di Tessera Fiat.



PALERMO - Piero Taruffi, l'asso del volante, vincitore del "Giro di Sicilia", si è compiuto di provare la 600.



È ritornata la primavera e con essa il risveglio di tutte le attività del Centro Sportivo Fiat. Particolarmente i giovani figli del dipendente Fiat accorrono numerosi ed entusiasti allo sport e lo praticano sui campi atletici con risultati apprezzabili, non soltanto dal punto di vista tecnico agonistico, ma anzitutto per il loro rinverimento fisico.

NUOTO - ATTIVITÀ 1955

Il lavoro metodico e razionale iniziato nel 1952 e proseguito fino ad oggi sempre in maggiori proporzioni, dovrebbe nel giro di un anno o due, al più tardi, cominciare a far vedere i risultati previsti. Nel nuoto non esiste improvvisazione, né valgono i risultati immediati. Tutto è frutto di lunga, paziente, scrupolosa fatica, di abnegazione, di preparazione da parte degli atleti e dei tecnici.

La particolare cura intesa a creare i giovani rincalzi per l'efficiente potenziamento della squadra, ha dato nel giro di tre anni risultati davvero superiori. Partiti nel 1953 con una situazione allievi fallimentare, oggi contiamo circa sessanta ragazzi preparati, tra cui almeno venti già su livello tecnico confortante e suscettibili di ulteriore graduale potenziamento agonistico.

Senza voler polemizzare, ci è di vanto constatare che tutti gli atleti, indistintamente, anche quelli già formati, hanno migliorato notevolmente le loro prestazioni conseguendo limiti che ci permettono fin d'ora di poter ben figurare in qualunque manifestazione nazionale ed internazionale.

Quest'anno tutta la nostra attività tende a due mete essenziali: il Campionato di Società ed i Campionati Assoluti.

La formula dei Campionati di Società, che prevede due atleti gara, sia negli assoluti che negli allievi per un complesso squadra di ben 24 nuotatori (12 assoluti e 12 allievi), più le inamovibili riserve, è talmente impegnativa da richiedere una preparazione di almeno due anni per poter aspirare ad un piazzamento di rilievo.

È pur evidente che già nella prima fase eliminatoria (fine giugno e luglio) non è ammissibile alcuna giornata di rilassamento; in ogni riunione si deve poter dare il massimo, affinché la classifica, calcolata a tabella di punteggi, permetta l'ammissione alla finale delle quattro società che dovranno contendersi il titolo italiano.

Se nella categoria assoluta non dovrebbero avervi grandi variazioni sulla prevista efficienza, anche per la notevole consistenza tecnica della nostra formazione, più problematico può apparire il rendimento medio dei ragazzi, che per la loro giovane età, e per la breve esperienza agonistica, sono più soggetti ad alti e bassi tecnicamente imprevedibili.

Nei Campionati Assoluti ci troviamo a dover difendere i sei titoli conquistati lo scorso anno a Genova e quindi la situazione è forse anche di maggior impegno. Oggi siamo ancora troppo lontani per poter sapere quanto si potrà fare.

Sappiamo che cosa valgono e a quale limite potranno all'incirca arrivare i nostri migliori, ma non a che punto potranno esattamente giungere gli avversari.

Certamente si tende ad ottenere il massimo risultato e potrebbe darsi anche il caso — non fortuito — che qualche notevole soddisfazione possa esserci riservata in questo anno 1955, e non solo da atleti già affermati. È questo il vero scopo del nostro lavoro nell'interesse dei colori che rappresentiamo e del nuoto italiano.

P. F.



XXI TROFEO AGNELLI Gara di regolarità auto



1° classificati classe fino a 600: Aldo Canfari e Carlo Cappa (Sez. SPA).



1° classificati classe 1100: Ettore Petrangelo e Giuseppe De Maria (Mater. ferroviario).

Sport

CALENDARIO DI MAGGIO

Alpinismo ed escursionismo

- 1 maggio: Testa Palan (m. 1856) - Vallata Lanzo.
- 15 maggio: Picchi del Pagliaio (m. 2250) - Vallata Sangonetto.
- 29 maggio: Floreale a Casteldelfino (metri 1296) - Vallata Varaita.

Atletica Leggera

Femminile

- 15 maggio: Torino - Campionato Società (Fase Regionale).
- 19 maggio: Torino - Triangolo C. S. Fiat-S. C. Bergamo-S. C. Italia.
- 29 maggio: Torino - Campionato Società (Fase Semifinale).

Maschile

- 1 maggio: Asti - Incontro a squadre.
- 7/8 maggio: Torino - Campionato Società (Fase Provinciale).
- 15 maggio: Asti - Riunione III Serie.
- 15 maggio: Modena - II Coppa Arata.
- 21/22 maggio: Torino - Campionato Società (Fase Regionale).
- 29 maggio: Biella - Triangolo U. G. Biella-C. S. Fiat-G. S. Lancia.

Atletica Pesante

- 1 maggio: Rovereto - Finale Campionato Italiano II Serie Lotta Greco-Romana.
- 1 maggio: Forlì - Finale Campionato Italiano II Serie Sollevamento pesi.
- 8 maggio: Torino (Palestra Ginnastica - ore 10) - Campionati Regionali Assoluti di Lotta Greco-Romana e Sollevamento pesi.
- 15 maggio: Torino (Palestra Ginnastica - ore 10) - 7° Gara di propaganda di Lotta Greco-Romana per III Serie.
- 22 maggio: Bari o Torino - Campionati Italiani Assoluti di Lotta Greco-Romana.

Bocce

- 8 maggio: Campo «Giovanni Agnelli» - Gara Sezionale «Metalli».
- 15 maggio: Campo «Giovanni Agnelli» - Torneo Nazionale «Cinquantenario Fiat».
- 19 maggio: Campo «Giovanni Agnelli» - Gara Sezionale «Off. Sussidiarie».
- 22 maggio: Campo «Giovanni Agnelli» - Gara Sezionale «Grandi Motori».
- 22 maggio: Campo «Giovanni Agnelli» - Gara Gruppo Anziani.
- 22 maggio: Campo «Giovanni Agnelli» - Gara Sezionale «Stab. Motori Avio».
- 29 maggio: Campo «Giovanni Agnelli» - Gara Sezionale «Automobili».
- 29 maggio: Campo «Giovanni Agnelli» - Gara Sezionale «Materferro».

Tiro a volo

- 1 maggio: Carmagnola - Gara di Tiro al piattello.
- 8 maggio: Torino - Gara Madonna di Campagna.
- 15 maggio: Torino (Campo Lancia) - Incontro Torino-Milano.
- 19 maggio: Torino - Gara La Selva.
- 22 maggio: Venaria - Trofeo dei Medici.
- 29 maggio: Ivrea - Gran Premio Olivetti.

Motoscooterismo

- 15 maggio: Torino - Concorso Nazionale del Silenzio.
- 29 maggio: Torino - Raduno «Mostra Internazionale dello Sport».

Nuoto

- 7 maggio: Torino (Piscina Stadio Comunale) - Incontro Genoa Nuoto e C. S. Fiat.

Pesca

- 8 maggio: Gita a Castel D'Agogna.
- 19 maggio: Gita a Rive (Vercelli).
- 29 maggio: Gita a Pieve del Cairo-Gambarana.

CLASSIFICA XXI TROFEO AGNELLI DOPO LE GARE DI SCI E REGOLARITÀ AUTOMOBILISTICA

- 1. Fonderie, punti 182 - 2. Sussidiarie, p. 106 - 3. Sede Centrale, p. 102 - 4. Auto e Gr. Motori, p. 100 - 5. Spa, p. 87 - 6. Ricambi, p. 34 - 7. Materfer, p. 46 - 8. Sima, p. 43 - 9. Ferriere, p. 36 - 10. Ausiliarie ED, p. 10 - 11. Avio, Metalli, p. 9.

Fiat

Trofeo Agnelli

- Calcio: Campo Genisa - maggio/giugno.
- Pallacanestro: Campo Corso Moncalieri - maggio.
- Regolarità Moto - 22 maggio.

Fotografia

Dal 28 maggio al 5 giugno p. v. sarà aperta al pubblico, presso il Salone «La Stampa», la Mostra di Fotografia Artistica in bianco e nero e gara per l'assegnazione dell'obiettivo d'argento fra le sezioni ed aziende Fiat.

Cine

- 1° maggio: «Scaramouche» (a colori) - M. G. M.
- 6-7-8 maggio: «La sposa sognata» - M. G. M.
- 13-14-15 maggio: «Squadra Omicidi» - Dear Film.
- 20-21-22 maggio: «Aria di Parigi» - Ocean Film.
- 27-28-29 maggio: «Deserto che vive» (a colori) - Dear Film.
- per ragazzi:
- 19 maggio (ore 10 e 16): «Dumbo».
- documentari:
- 26 maggio: (ore 21,15) - Film documentari concessi dall'U.S.I.S. e dal Centro Culturale Franco-Italiano di Torino.

Conferenze Culturali

- 24 maggio: (presso il Salone «La Stampa» - ore 21,15) Il Prof. Giuseppe Corradi dell'Università di Torino parlerà sul tema: «Aspetti di vita feudale».

Concerto Scuola di Canto

- 5 maggio (ore 21,15) - Salone Teatro in Corso Moncalieri n. 18.

GITE

Tutte le domeniche e i giorni festivi:

	Dipendenti e familiari	Iscritti al Gr. Turismo
— Lugano (*)	L. 1.500	1.300
— Rapallo	» 1.550	1.350
— Stresa	» 1.180	1.000
— Cervinia	» 1.100	950

Solo quindicinale:

— Locarno (*)	L. 1.500	1.300
— Como	» 1.250	1.050

Gita speciale

	Dipendenti e familiari	Iscritti Gr. Tur.
29 maggio: Ventimiglia		
Battaglia dei fiori	L. 1.600	1.300

(*) Per chi non avesse il passaporto individuale, potrà fruire del passaporto collettivo con un supplemento di L. 300. (In quest'ultimo caso è necessario iscriversi almeno otto giorni prima).



CICLISTI Ecco la squadra degli allievi del Ciclismo Fiat, pronti come puledri alle corde per lanciarsi in cerca d'allori sulle nostre belle strade. Tra essi Riccardo Tempo (contrassegnato da una stellina) che domenica 17 aprile a Settimo nel gran premio Edilfer, si è classificato ad un brillantissimo secondo posto, dopo una spettacolosa fuga a solo. La vittoria gli è mancata per un soffio: sarà per un'altra volta. Auguri!

Notizie in breve

Nuoto

Brillante inizio di stagione dei nuotatori del Centro Sportivo Fiat, vittoriosi a Genova sul Genoa Nuoto, a Basilea nel meeting internazionale del 2 aprile e dominatori incontrastati nei Campionati Regionali Indoor. Particolarmente confortanti i risultati tecnici conseguiti da Livia Nardi nel dorso — 50 mt. in 37 sec. — nuovo primato italiano — e 1.22,7 sul 100 — da Gavari 1.11,5 sul 100 dorso di Giorgio Perondini 1.01,3 sul 100 stile libero e di tutti gli allievi in promettentissimo stato di progresso.

Pallacanestro

Reggio Emilia (26-27 marzo 1955) - Liquidata 46-39 l'A. S. Roma e 35-35 la Standa Milano le cestiste del Centro Sportivo Fiat si sono laureate Campionesse d'Italia di Serie B e sono entrate a pieni voti nella massima serie della Pallacanestro Femminile.

Un elogi particolare oltre che alle atlete va a chi lavorando nell'ombra con l'unica soddisfazione di far bene, ha dedicato con passione e competenza due anni di attività: al Delegato del Gruppo Eugenio Korwin ed all'allenatore Sandro Pellegrini.

Rallegramenti ed auguri per le prossime più impegnative fatiche.

Lotta Greco-Romana

A Karlsruhe si sono disputati dal 21 al 24 aprile i campionati del mondo. Ad essi hanno partecipato i seguenti atleti del C. S. Fiat: Adelmo Bulgarelli, Giuseppe Pirazzoli e Umberto Trippa che si è classificato 4° nella sua categoria.



ATTIVITÀ DEL GRUPPO PESCA

Le prime gite dell'anno, a Valenza-Bassignana, nonostante le condizioni delle acque poco favorevoli, hanno avuto ottimo successo. Qualche buon cestello è stato fatto dai pescasportivi più esperti e i principianti, hanno provato le prime emozioni. Il rag. Cigera della Sede Centrale ha catturato nelle acque di Bassignana un barbio di kg. 0,600 aggiudicandosi il premio, per la cattura del pesce più grosso, messo in palio per ogni gita sociale.



PRIMAVERA PASQ



All'Istituto Suore Domenicane di Testona.

La Prima Comunione, nella ricorrenza della Pasqua, ha dato occasione al nostro reporter di scattare molte belle fotografie tra i bambini Fiat. Le pubblichiamo sicuri di fare piacere a tutti, perchè non c'è niente di più bello che ammirare il volto di un bimbo.



All'Istituto Don Bosco di Osasco.



All'Istituto Domenico Savio.



All'Istituto Immacolata Concezione.

GALE DI BIMBI FIAT



Mauro, di Carlo Frascisco (Sede Centrale).



Maria Beatrice, di Giuseppe Russo (Sede Centrale).



Gianni, 8 anni, figlio di Edelelmo Nebiolo (Sezione Auto).



Maria Dina, 8 anni, figlia di Giovanni Critelli (Sezione Auto).



Paolo, di Giorgio Bocchini - 22 mesi (Sezione Auto).



Laura, 20 mesi, figlia di Angelo Rocatti (Sez. Auto).



Laura, 3 anni, figlia di Luigina Giono Calveto (Prosidea).



Mariella, 3 anni, figlia di Rемо Mondino (Sima).



Franco, 5 anni, figlio di Antonio Longhen (Sezione Auto).

FIAT



LA FIAT ALLA FIERA DI MILANO 1955 - Il grandioso Padiglione dove la Fiat ha esposto le sue realizzazioni del motore a turbina. — **LA FIAT À LA FOIRE DE MILAN 1955** - Voici l'imposante Pavillon dans lequel la Fiat a exposé ses réalisations du moteur à turbine. — **FIAT AT THE 1955 MILAN FAIR** - The great Pavilion in which Fiat exhibited its achievements in the gas turbine field.