

ILLUSTRATO FIAT

Anno XIII - n. 5

PERIODICO MENSILE

31 Maggio 1965

FIAT

ARCHIVIO

E CENTRO

STORICO



(Foto Fiat - Pino Maesani)

Una formazione di quattro aviogetti Fiat G. 91 T della « Scuola Volo Basico Avanzato Aviogetti » di Amendola (Foggia).

IL PORTALE DI MANZU'

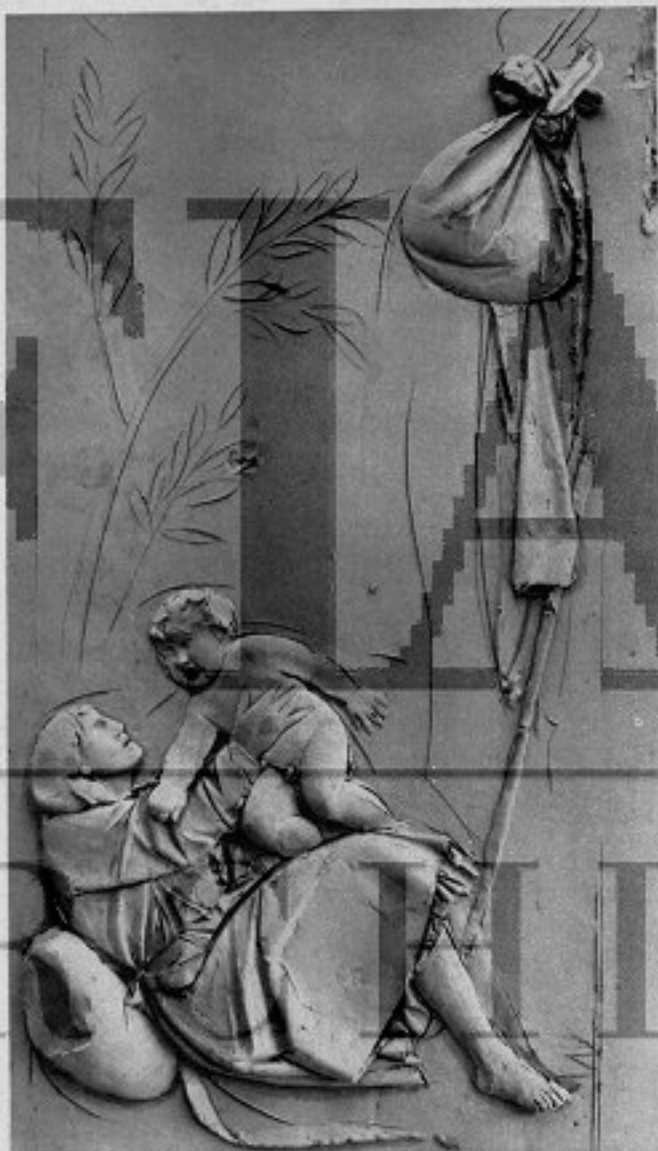
AL "ROCKEFELLER CENTER" DI NEW YORK - DONO DELLA FIAT

Al «Rockefeller Center», nel cuore di New York, sono stati inaugurati il 18 maggio due bassorilievi in bronzo dello scultore Giacomo Manzù per il Palazzo Italia. L'opera, di vasta risonanza mondiale perché di grande valore artistico, è stata offerta dalla Fiat alla grande istituzione culturale americana.

Questo lavoro, ideato ed eseguito dall'insigne scultore, ha impegnato Manzù per circa un anno, subito dopo avere mirabilmente eseguito le Porte di S. Pietro. Sia nel modellato che nei temi, e nella concentrazione poetica, è evidente di questo bassorilievo la parentela con quelle porte.

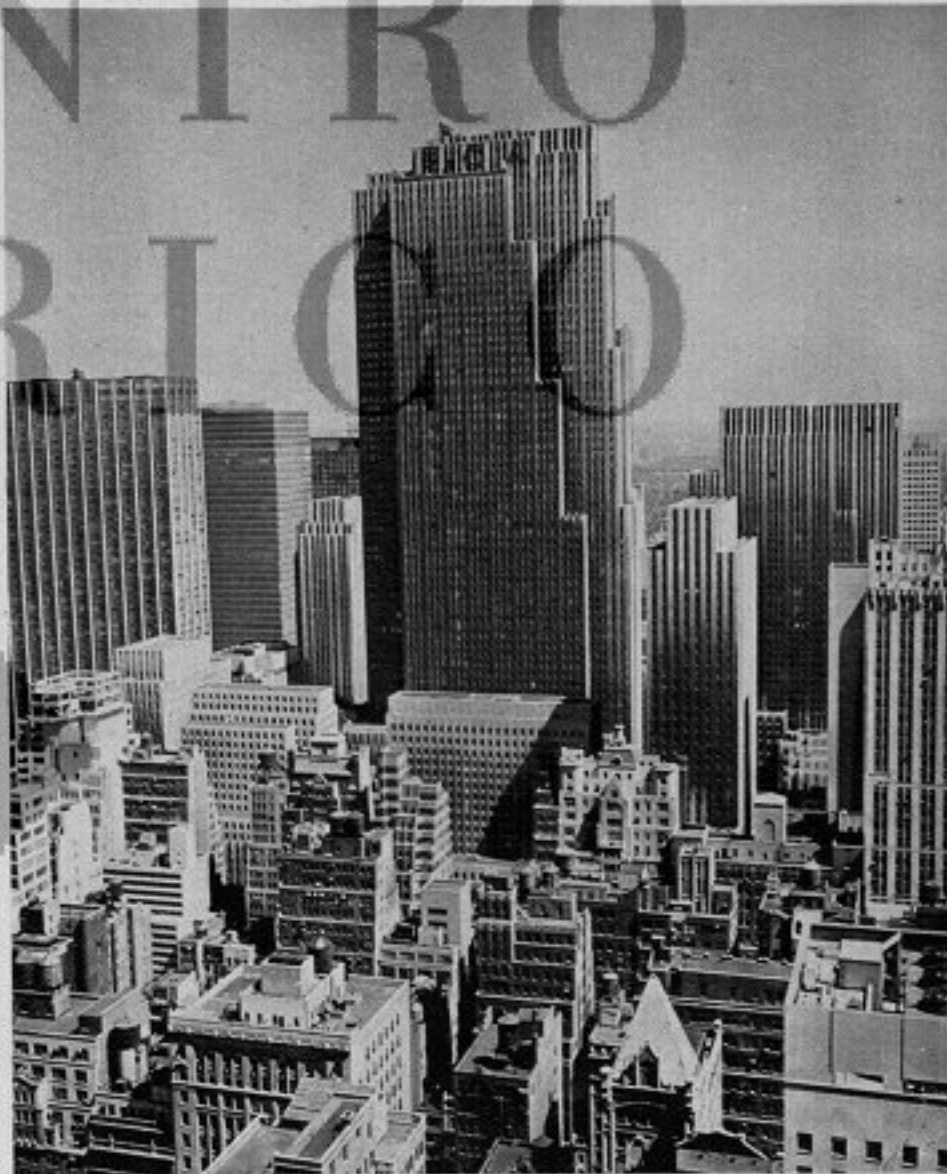
Manzù ha svolto su due grandi pannelli un tema umanissimo, che racchiude il cuore delle relazioni tra Italia e Stati Uniti. Nel primo è una madre col bambino, immaginata e idealizzata nella vicenda del viaggio di emigrazione verso l'America: la madre solleva il bambino in segno di speranza e di fiducia verso l'avvenire nella seconda patria. Nel secondo pannello, un tralcio di vite e spighe di frumento rappresentano il pane e il vino, lo scopo e il frutto del lavoro di ogni uomo.

Alla solenne cerimonia inaugurale, che a New York ha fatto festa d'arte italiana ed avvenimento di amicizia italo-americana, è intervenuto, con il direttore del Centro, David Rockefeller, il Dr. Gianni Agnelli che in una sua eloquente improvvisazione ha illustrato il significato dell'opera e ribadito i saldi vincoli di amicizia e collaborazione che uniscono i due grandi Paesi. Presenti allo scoprimento delle due opere erano anche l'ambasciatore d'Italia, Sergio Fenoaltea, il Console generale d'Italia Vittorio Cordero e il Comm. Garibaldi Presidente della Fiat Motor Co.



Fotografia dei bozzetti in creta per i due pannelli del portale fusi in bronzo.

(Foto Oscar Sarto)



NEW YORK - Dagli uffici della Fiat Motors Co., nella «Quinta Strada», così appare il «Rockefeller Center», sulla destra. Al centro, la vertiginosa mole del grattacielo RCA (235 metri), il più spettacolare del grande complesso.

(Foto Mario Pestelli)

Un momento dello scoprimento del nuovo portale d'ingresso del Palazzo Italia del «Rockefeller Center».

(Foto «United Presse»)

VII° CENTENARIO DI DANTE

Le celebrazioni che quest'anno onorano il settimo centenario della nascita del grande poeta (1265-1965) hanno fatto convenire nella nostra Penisola autorevoli studiosi danteschi di ogni nazione. L'eco delle manifestazioni, che si susseguono a Roma, Firenze, Verona e Ravenna, organizzate dal Comitato Nazionale per le celebra-



Dante Alighieri in un affresco di Andrea Del Castagno.

zioni, giungono non solo nei Paesi d'Europa vicini a noi per tradizione umanistica e culturale, ma in ogni parte del mondo, toccando ogni civiltà e restituendo così alla poesia la sua vera dimensione di patrimonio comune di tutti gli spiriti che ne sentano il fascino.

Anche a Parigi verrà allestita una

Mostra Dantesca; le manifestazioni organizzate dal Comitato Nazionale all'estero hanno il loro centro nella sede parigina dell'UNESCO. A Roma, in giugno, si terrà una Mostra Nazionale Dantesca che mostrerà anche quanto il poeta sia conosciuto all'estero.

Durante la solenne apertura delle celebrazioni, in Campidoglio, il Presidente della Repubblica Saragat ha ricordato al mondo e a tutti gli italiani l'universalità della poesia dantesca, ponendo l'accento sull'esempio di onestà intellettuale, di coraggio civile, di sottomissione alle supreme leggi della morale e della giustizia che hanno accompagnato la travagliata vita del poeta, fissando la «perenne attualità della sua opera».

Nel campo editoriale, durante il 1965, vedranno la luce 40 edizioni in lingua straniera della «Divina Commedia»: praticamente un po' tutte le lingue del mondo. Tra le edizioni ufficiali, curate dal Comitato Nazionale, è prevista una ristampa del classico e ormai introvabile volume del Wasserman «Le orme di Dante in Italia», stampato nel 1908; sono inoltre allo studio una grande Enciclopedia Dantesca e un Nuovo Dizionario Dantesco.

Noi, oggi, non possediamo un solo rigo vergato dalla mano di Dante, ma la forza del suo genio lo rende eterno e presente a tutta l'umanità.

GIOTTO E DANTE

Dante mise all'inferno, nella bolgia degli usurai, il padovano Reginaldo degli Scrovegni, il cui figlio Enrico, ad espiazione della molta ricchezza accumulata dal padre con l'usura, fece erigere la famosa Cappella resa gloriosa dalla pittura di Giotto. Siamo negli anni 1305-306. Giotto aveva allora 40 anni. Aveva già superato il suo maestro Cimabue. Affreschi giotteschi sono ad Assisi, a Roma, a Firenze (in Santa Croce, la Cappella dei Bardi, la Cappella Peruzzi); ma la perfezione è nelle trentotto scene della vita di Cristo dipinte nella Cappella degli Scrovegni, a Padova. Un capolavoro che da secoli è meraviglia dell'arte di Giotto.

Dante, nell'11 canto del Purgatorio compendia in questi versi la sua ammirazione a Giotto: «Credette Cimabue nella pittura, tener lo campo, e ora ha Giotto il grido, - sì che la fama di colui oscura».

Il Poeta già aveva sentito parlare anni prima di Giotto. Un fiorentino, infatti, si era recato da Giotto mentre questi stava conducendo a termine il ciclo di affreschi nella chiesa superiore di Assisi. L'entusiasmo del fiorentino — rimasto anonimo — dinanzi alla nuova interpretazione pittorica figurativa stimolò in Dante il desiderio di ammirare da vicino il nuovo modo di vedere e interpretare la realtà. Esule



Giotto, Cappella degli Scrovegni: particolare del Giudizio universale.

da Firenze, Dante visitò Giotto a Padova, mentre dipingeva nella Cappella, e rimase impressionato dalla plasticità e realismo di quelle figure giottesche. Scrive Raffaele Capomasi ne «L'Osservatore Romano»:

«Ne deriva una rappresentazione pittoricamente grandiosa nella figura che non rivela più né staticità né anonimato, ma sa esprimere plasticamente sensazioni umane: stati d'animo. Ad esempio, la drammaticità che si rivela nel bacio di Giuda è forse la dimostrazione più eloquente di questa rivoluzione pittorica. Qui l'aspetto sinistro, fosco, di Giuda contrasta con la luminosa suadente serenità del Cristo. Attraverso l'arte giottesca, Cristo si umanizza e questa umanità si spande come macchia d'olio, d'intorno, su tutto il contesto pittorico, uomini e cose; e al di là di quella superficie, si riversa sullo spettatore, lo afferra con dolcezza; come si riversò e afferrò con dolcezza l'Alighieri convogliando le sue riflessioni, la sua sensibilità verso una valutazione che superava i limiti di una improvvisa momentanea esaltazione».

Piccole città stupende

URBINO

La chiamano «la Oxford italiana» per la sua università umanistica, che d'estate è tanto frequentata (anche dall'estero) da raddoppiare la popolazione cittadina. C'è anche un nuovo bel «College» di 200 stanze degradanti lungo il colle, l'una indipendente dall'altra, simili alle camere di un grande albergo, con servizi e telefono. Lì vivranno i ragazzi e le ragazze che

avranno vinto le borse di studio necessarie per essere ammessi; vivranno all'inglese, cioè mescolandosi senza paura nella vita in comune. Gli studenti, in prevalenza ragazze, condizionano la vita di questa cittadina di antica storia romanica e medioevale. Città vecchissima, la fluttuante popolazione goliardica le conferisce giovinezza d'oggi.

A parte il «College» studentesco, Urbino manca di alberghi. Nella magnifica regione marchigiana la città di Raffaello è delle più sacrificate dall'isolamento per deficienza dei collegamenti stradali. C'è la casa di Raffaello, ma poco o niente delle pitture del glorioso artista, sparse per il mondo.

Gloria monumentale di Urbino è il Palazzo Ducale, che peraltro è in pessimo stato, rovinato da infiltrazioni d'acqua, mal conservato e manutenzione quasi nulla per mancanza di soldi. Anche le antiche mura della città stanno male e molte chiese chiuse. Ma il fascino di Urbino è sempre vivo, aperto alla mente e all'animo di chi visita questa romantica città marchigiana.

PREGHIERA INDIANA

Dalla rivista aziendale «Brollo» questa preghiera del Capo indiano Sioux «Yellow Lark» (che vuol dire «allodola gialla»).

O GRANDE SPIRITO, la cui voce sento
[nei venti
ed il respiro dà vita a tutto il mondo,
[ascoltami.

Vengo davanti a Te, uno dei tuoi tanti
[figli.

Sono piccolo e debole.

Ho bisogno della tua forza e della tua
[saggezza.

Lasciami camminare tra le cose belle
e fa che i miei occhi ammirino il

[tramonto rosso e oro.

Fa che le mie mani rispettino ciò che
[Tu hai creato,

e le mie orecchie siano acute nell'udire
[la tua voce.

Fammi saggio, così che io conosca le
[cose

che Tu hai insegnato al mio popolo,
le lezioni che hai nascosto in ogni

[foglia, in ogni roccia.

Cerco forza, non per essere superiore
[ai miei fratelli

ma per essere abile a combattere il mio
[più grande nemico: me stesso.

Fa che io sia sempre pronto a venire
[a Te,

con mani pulite ed occhi diritti,
così che quando la vita svanisce come

[la luce al tramonto
il mio spirito possa venire a Te senza
[vergogna.



1° Maggio 1965 - Il gruppo dei nuovi maestri del lavoro Fiat.



IL PREMIO «IN-ARCH» AL PROF. DARDANELLI

Nel salone dell'Istituto San Paolo di Torino si è tenuta l'8 maggio la cerimonia ufficiale per la consegna dei Premi regionali «In-Arch», per gli anni 1963 e 1964. Tra gli ingegneri e architetti premiati, il prof. Giorgio Dardanelli, progettista del traforo del Gran San Bernardo, qui all'atto della premiazione. Il sen. Battista, Presidente dell'Istituto nazionale d'Architettura, l'assessore ing. Garabelli, e l'ing. Richieri, Presidente della sezione piemontese dell'«In-Arch» hanno ricordato l'importanza dell'opera del prof. Dardanelli e quale proficuo legame tra cultura ed economia sia alla base di simili ardite realizzazioni.

COSE LETTE

IL PERGAMO DI NICOLA PISANO



Questo groviglio di mani, di dita, è una delle tante meraviglie del pergamo di Nicola Pisano nel Battistero di Pisa. Una recente mostra fotografica a Roma ha messo in evidenza questo ed altri particolari del capolavoro, grazie all'arte di Cesare Berzocchi, un fotografo d'eccezione.

LA CRUSCA

Avremo nel 2021 un nuovo vocabolario della Crusca. Lo ha annunciato il Prof. Giacomo Devoto, attuale Presidente dell'Accademia della Crusca e titolare di filologia nell'Università di Firenze. Sarà un'impresa «ciclopica», un lavoro per oltre mezzo secolo.

La «Crusca» risale alla seconda metà del '500: era un'accademia come tante altre, di spiriti giovani e scanzonati. Leonardo Salviati (1583) le diede un nuovo impulso e sin dal marzo 1591 si discusse sulla opportunità di realizzare un vocabolario degli Accademici della Crusca. Uscì infatti nel 1612 in Venezia; nel 1623 se ne pubblicava la seconda edizione e la terza fu pubblicata, con aggiunte, a Firenze in 3 volumi (1648-1691).

Soppressa nel 1783 da Pietro Leopoldo, la «Crusca» risorse nel 1819. Nel 1842 si iniziò la quinta edizione del vocabolario, che arrivò soltanto alla lettera «O». Il vocabolario nuova edizione conterà di 26 volumi in due serie: la prima, fondata sugli spogli completi dei testi dei primi due secoli, uscirà abbastanza presto (entro dieci anni...); la seconda seguirà più lentamente. Decine di studiosi, non soltanto facenti parte della «Crusca» e nemmeno soltanto italiani, daranno la loro collaborazione.

IL... BERNOCOLO DELLA MATEMATICA

«Da duemila anni si dice: quello che ha il bernoccolo della matematica, e con ciò si riconosce che per capire la matematica ci vuole un tipo speciale. Ma oggi la matematica entra dappertutto, un pilota di jet, l'addetto a un calcolatore, l'operaio che deve programmare il lavoro della macchina utensile, la casalinga che deve programmare il bucato sulla lavatrice, tutta questa gente che vive schiacciando bottoni e sorvegliando quadranti deve saper di conto anche se non ha un bernoccolo speciale.

Fino a un secolo fa si studiava la geometria sui testi di Euclide, ora si studia sui libri più moderni, ma sempre ispirati al metodo di Euclide: gli studenti delle medie si immolano sui triangoli, si am-

malano di triangolite acuta, non riescono a considerare questi dogmi che scendono dal cielo in un loro insieme, in una realtà unitaria, non si accorgono che algebra e geometria sono le due facce di un Giano bifronte. Quindi bisogna staccare l'occhio dal particolare, allontanarlo, offrirgli una prospettiva più larga e completa». Leggiamo queste riflessioni sul «Resto del Carlino» (articolo di Luca Goldoni) a proposito del convegno a Milano Marittima per migliorare l'insegnamento della matematica. Vi hanno partecipato professori venuti da ogni parte del mondo. Della commissione internazionale, che ordina questi convegni, è presidente il Prof. Papy e membro importante il prof. Angelo Pescarini, che insegna al Liceo classico di Ravenna ed è incaricato di algebra alla università di Ferrara. Egli dice: «Il mondo in cui viviamo oggi è profondamente mutato rispetto a quello di cento anni fa ed è destinato a nuove rapide rivoluzioni tecnologiche: noi dobbiamo permettere all'uomo del futuro di farsi una mentalità adeguata, dobbiamo dargli i mezzi per partecipare, possedere questo mondo: e i mezzi per integrarsi in questo nuovo ambiente, sempre più condizionato da chimica, elettronica, fisica nucleare, astronautica, è un completo dominio della matematica. Se non gli diamo questa preparazione l'uomo del futuro diventerà matto. Come sarebbero impazziti nella solitudine cosmica gli uomini delle capsule spaziali se per anni e anni non li avessero preparati a questo tipo di esistenza». Al bambino bisogna dare, fin dalle elementari, delle strutture astratte perché, col passar del tempo, esse diventino qualcosa di naturale, di istintivo.

Perché un bambino non sa allacciarsi le scarpe? Perché non ha dimestichezza con i movimenti geometrici che deve compiere, perché non ha l'istinto dello spazio, perché non sa «introspezione» lo spazio», dicono i professori.

Sembrano discorsi strani, ma la scienza dei numeri e delle formule, quando deve ricorrere alle parole, incorre spesso in questi inconvenienti. Non abbiamo il bernoccolo per assimilare sorridendo questi concetti. Ma il mondo va avanti con questi numeri e queste formule che troppo pochi capiscono. Perciò hanno ragione i professori quando dicono che i bambini di domani dovranno imparare ad allacciarsi le scarpe a pochi mesi.

STECCHETTI

La Zanichelli ha ristampato le Rime di Olindo Guerrini, che con lo pseudonimo Stecchetti fece chiasso come poeta di Postuma (1877), volumetto di poesie, presentato come opera di un Lorenzo Stecchetti morto di tisi. Il vero autore, invece, il Guerrini, visse fino a 71 anni, scrisse, in poesia e in prosa, fu anche giornalista. Nato a Forlì nel 1845, morì nel 1916 a Bologna dove trascorse quasi tutta la sua vita, diresse quella Biblioteca Universitaria, fu illustre all'ombra di Giosuè Carducci. Poeta minore, ma poeta anche lui. Poesie, versi arditissimi, anche di un verismo atroce. Lo stesso Croce lo riconfermò per rivalutare Mario Missiroli, in un suo «calendarietto» ne «Il Messaggero», così ricorda:

«Ma che uomo curioso era il Guerrini! Io l'ho conosciuto assai bene e non ho mai saputo spiegarci il contrasto assoluto fra la sua personalità e certi aspetti della sua poesia. L'uomo era di un riserbo aristocratico come di rado accadeva di avvertire in altri: di una eleganza sobria e signorile impeccabile; di una cortesia di modi rara, ma gelida; d'una educazione esemplare. La sua casa, nei pressi dell'Università, dove occupava l'ufficio modesto di bibliotecario, era la casa, lo si può ben dire, della virtù, di tutte le virtù familiari. Ed egli ne era l'esempio vivente come padre e come marito. Ricordo che un lumino era sempre acceso davanti a un quadro della Madonna situato in un corridoio che portava al suo studio e che quando il lumino stava per estinguersi, ne avvertiva la moglie: «Sposi, il lumino della Madonna...». La sua parrocchia era di quelle (allora) che per un antico privilegio affidavano ai parrochiani la nomina del parroco e il Guerrini, il poeta che disse tanto male dei preti, andava regolarmente a votare quando veniva l'ora di nominare il parroco.

«L'Ortani, che era amico del Guerrini, nonostante la radicale diversità delle opinioni, mi diceva un giorno: «Guerrini? Ma non ha mai conosciuto una donna; tutta blaga, la sua, tutta letteratura». Ma non è tutto. Questo uomo così serio e così severo, amava le burle. E quali burle, quali tiri giocava agli amici. Già incominciò la sua carriera letteraria, la sua fortuna letteraria con una formidabile burlesca, che ancora si ricorda, il famosissimo Postuma, la raccolta di versi attribuita a un povero giovane morto tifico e che fece piangere tutta Italia, altro non fu che una burlesca tesa al pubblico e alla critica letteraria».



TRIPOLI - Anche in Libia la 850 si è imposta all'attenzione generale, suscitando i più singolari giudizi della stampa locale. Nella fotografia, S. E. l'Ambasciatore d'Italia in Libia, Gr. Uff. Pier Luigi Alvera, si appresta a compiere un giro di prova sulla vettura.



THAILANDIA - Questa fotografia, di alcune Fiat 850 presso il Rex Hotel di Bangkok, è stata ripresa in occasione del lancio pubblicitario della vettura sul mercato locale, a cura della nostra Concessionaria «Karnasuta General Assembly Co. Ltd.».

A few Fiat 850's near the Rex Hotel in Bangkok during the launching campaign organized by our Concessionaire «Karnasuta General Assembly Co. Ltd.»



FINLANDIA - L'Istituto Nazionale finlandese delle Ricerche Tecnologiche è attualmente impegnato nello studio di diversi generi di sostanze antiruggine. La Fiat ha incoraggiato questa importante iniziativa di ricerca, mettendo a disposizione dell'Istituto una Fiat 1100 D. Le prove, che hanno avuto inizio nell'agosto scorso sotto la direzione dell'ing. P. Asanti, avranno la durata di un anno. Nella fotografia: l'ing. Asanti e l'ing. Fomi mentre eseguono una prova nel laboratorio di metallurgia dell'Istituto. La 1100 D è stata fornita dalla nostra Concessionaria Autonovo Oy.

A series of tests on the application of rust protection carried out by Finland's National Research Institute have received the backing of our concessionaire Autonovo Oy. A Fiat 1100 D was supplied and is shown here in the Institute's metallurgical lab with Dr. Eng. Asanti (in charge of the tests) and Dipl. Eng. Fomi, both from our organisation.



La storia cominciò così: il comico Joe Said (oltre 180 kg!), salito a bordo di un aereo di linea a Kuala Lumpur (Malaysia), si accorse che mai avrebbe potuto prendere posto sul normale sedile riservato ai passeggeri di taglia comune: occorreva assolutamente due posti vicini. La hostess dell'aereo mise allora a disposizione di Joe la propria vettura, una Fiat 400, per accompagnarlo dal comandante dell'aeroporto. Il prendere posto nella 400 non deve essere stato per mister Said impresa da poco, a giudicare da questa fotografia apparsa sulla stampa locale. Il giornale non precisa se il comico abbia potuto poi proseguire il suo viaggio in aereo...

MONUMENTO ALL'AUTIERE D'ITALIA



Quest'anno viene ricordato con manifestazioni in tutta la Penisola il cinquantenario della partecipazione dell'Italia al primo conflitto mondiale. Il glorioso Corpo degli Autieri ha scelto Torino, culla della motorizzazione, per le celebrazioni. Il 16 maggio, nei pressi del Museo dell'Automobile, è stato inaugurato il Monumento all'Autiere d'Italia. L'opera, pregevole nella sua geniale semplicità, consiste in una grande ruota di cemento armato, 16 metri di diametro, ispirata nella forma a quella del famoso 18 BL Fiat e poggiata orizzontalmente su di un ipotetico asse. Tutt'intorno un fregio plastico in bronzo racconta le gesta degli Autieri d'Italia, dal 1911 all'ultimo conflitto mondiale. Ideatori e realizzatori dell'opera, l'architetto Renato Costa e lo scultore prof. Goffredo Verginelli, con i quali ha collaborato, per la parte strutturale, l'ing. Enzo Giannini. Alla solenne cerimonia hanno presenziato il Sottosegretario alla Difesa Angrisani, il Capo di Stato Maggiore gen. Aloia, il Prefetto dott. Giuseppe Caso, il Sindaco prof. Grosso. Per la Fiat, l'ing. Nasi con l'ing. Bonadè Bottino e l'ing. Gioia. Un folto numero di dipendenti Fiat ex-Autieri e rappresentanze di Autieri in congedo giunte da ogni parte d'Italia, ha conferito, con un gruppo di giovani Allievi Fiat della «Scuola Giovanni Agnelli», significato di continuità allo spirito di Corpo di tutti gli Autieri d'Italia.



Nel salone Fiat di via Roma, a Torino, ha fatto bella mostra di sé questo veterano della Prima Guerra Mondiale. Si tratta di un autocarro Fiat 18 P, un modello dalla potenza di 40 CV prodotto dal 1915 al 1920, che venne impiegato con successo nelle condizioni più difficili e su terreni fra i più accidentati.



EVTUSCENKO ALLA FIAT

Il giovane poeta e scrittore russo Evgenij Evtuscenko, ospite a Torino dell'Associazione Culturale Italiana, ha visitato, accompagnato dall'addetto culturale Leone Kapalet, la Fiat Mirafiori e la Scuola Allievi Fiat «Giovanni Agnelli». Evtuscenko firma l'album delle visite. Si è dichiarato entusiasta di quanto ha visto ed ha avuto parole di elogio specialmente per la Scuola Allievi.

VETTURE PANORAMICHE FIAT ALL'EXPO DI NEW YORK



Queste vetture panoramiche che fanno servizio pubblico nella «World's Fair» di New York, sono Fiat. In queste foto il Vice Presidente dell'Esposizione, Com.te Poletti con il comm. Vincenzo Garibaldi, Presidente della Fiat Motor Company (New York). — These miniature buses running a public transport service at the New York World's Fair are Fiat-made. Shown in pictures are Commander Poletti, the Fair's Vice President and Mr. Vincent Garibaldi, President of Fiat Motor Company, New York.

"FIAT FRANCE."



FRANCIA - La nuova Concessionaria della Fiat France «Auto-Port» ha realizzato a Bordeaux questa accogliente e moderna sede, che si estende, con oltre 2.000 metri quadrati coperti, su un terreno di 16.000 mq. Presidente della Società «Auto-Port» è M. Aymar de Gultaut, Direttore generale M. Etienne. — La nouvelle Concessionnaire de Fiat France, la Société «Auto-Port», a réalisé à Bordeaux cet accueillant et moderne établissement, qui s'étend, avec plus de 2.000 m² couverts, sur un terrain de 16.000 m². Président de la Société «Auto-Port» est M. Aymar de Gultaut; Directeur général M. Etienne.



PARIGI - Situato lungo i celebri «Champs-Élysées», nel cuore della capitale francese, è di grande richiamo questo vasto e moderno salone di esposizione per vetture Fiat, di cui presentiamo due suggestive immagini. — Cette vaste et moderne salle d'exposition de voitures Fiat a été aménagée en plein centre de Paris, sur les Champs-Élysées. Parmi les autres modèles, aussi les dernières versions sportives, 850, 1500, 1600 S et 2100 S y ont été exposées.



VETTURE D'EPOCA AL «3° NASTRO AZZURRO DEL TIGULLIO»



Nei giorni 1 e 2 maggio, organizzato dal «Registro Fiat Italiano», l'Associazione fra collezionisti di vetture Fiat d'epoca, si è tenuto a Rapallo il «3° Nastro Azzurro del Tigullio», prova riservata alle vetture Fiat costruite fino al 31 dicembre 1935. Un ristretto numero di vetture d'altre marche, su invito del Comitato Organizzatore, ha pure partecipato all'interessante competizione; un nutrito stuolo delle nuove versioni sportive della 850 ha recato un tocco di brillante modernità. La gara, consistente in

una prova di precisione in salita sul percorso Rapallo-Santuario di Montallegro, di 10 km, è stata vinta dalla 525N dell'architetto Anselmi di Milano, con zero penalità. Delle 34 vetture partecipanti, 26 erano vetture Fiat e tra queste, di particolare interesse, la Fiat Zero del Conte Castelbarco, la Fiat 501 torpedo del Sig. Corino, la 521 C della Sig.ra Franca Vignale e la 512 torpedo del Sig. Barberis di Torino. Numerose le 508, tra cui spiccavano le versioni sport. Ecco due istantanee della manifestazione.

LA "850 FAMILIARE."



E' tempo di lunghe e piacevoli gite fuori città. Sempre più viva è pertanto, nell'automobilista di oggi, l'esigenza di un mezzo funzionale rispondente all'uso pratico e moderno della macchina. La nuova « 850 » familiare, che utilizza l'ormai affermata e brillante meccanica della berlina, trasporta agevolmente 7 persone, oltre a 70 kg. di bagaglio. La velocità massima è di oltre 100 km. all'ora.

LE "SPORTIVE" FIAT ALLE CASCINE (Firenze)



Le « vetture sportive » Fiat, qui ritratte con le indossatrici dell'Atelier Pucci, hanno partecipato, ammiratissime, ad un recente « Concorso di Eleganza Autovetture », nel vasto parco fiorentino. Tutte le « sportive » Fiat recano nel frontale l'emblema circondato d'alloro che contraddistinse le vetture Fiat da corsa protagoniste delle leggendarie competizioni degli anni 20. (Foto Novarese - Firenze)



BELGIO - Le Società «Catrabel» e «Van Hool & Fils» hanno esposto, nel corso di Saloni e Fiere, alcuni recenti modelli di veicoli industriali Fiat, nonché l'interessante versione pullman, da 17 a 22 posti derivata dal moderno autocarro Fiat 625 N, che vediamo nella fotografia di destra. — Les Sociétés «Catrabel» et «Van Hool & Fils» ont présenté au cours de divers Salons et Expositions, des modèles récents de véhicules industriels Fiat, et la très intéressante version car, de 17 à 22 places, dérivée du Fiat 625 N et illustrée dans la photo à droite.



DUESSELDORF - La Concessionaria Fiat, Haniel-Garagen-Gesellschaft, ha realizzato una modernissima sede di vendita e riparazione, dotata dei più razionali impianti. — Die Fiat-Händlerfirma in Düsseldorf, Haniel-Garagen-Gesellschaft hat moderne Verkaufsräume, sowie eine rationell eingerichtete Reparaturwerkstatt erstellt.



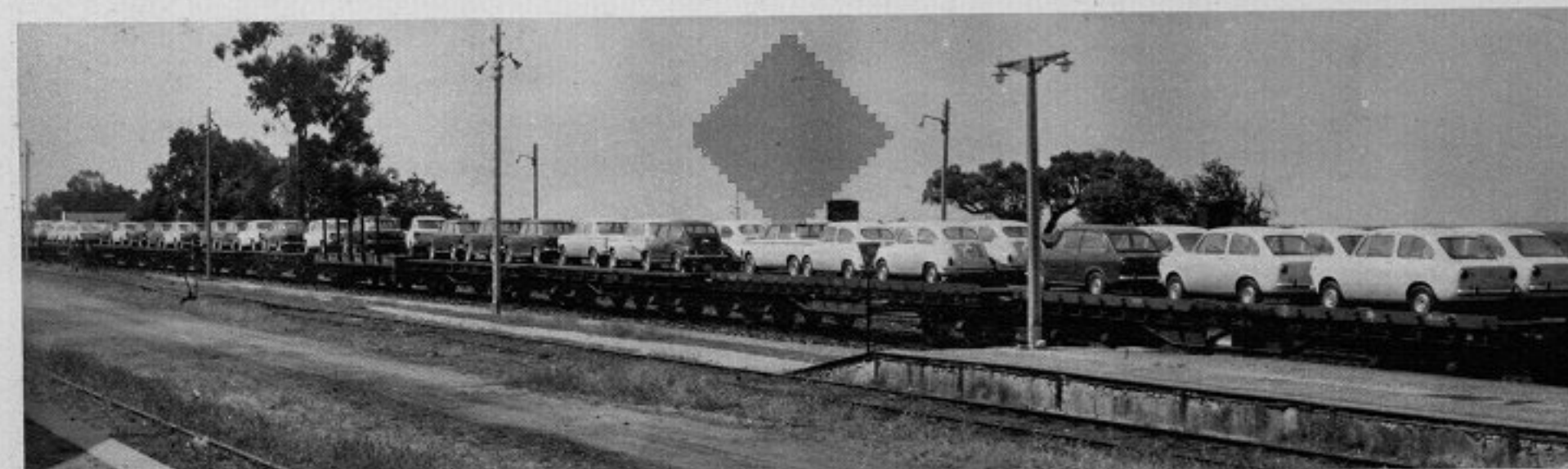
FINLANDIA - Il termometro segnava 39° sotto zero, in Lapponia al Circolo Polare Artico, quando è stata scattata questa fotografia durante le prove di resistenza al freddo di alcune vetture Fiat. Da sinistra: il sig. Elvio Aigotti e il sig. Vittorio Brinis del Dipartimento Esperienze Autoveicoli, e il sig. Rurik Lönnroth dell'Autonova Oy.



PORTOGALLO - Una visione notturna della sala di vendita della «Societade Portuguesa de Automoveis» a Lisbona. — Uma vista noturna do salão de vendas da «Societade Portuguesa de Automoveis» em Lisboa.



ST. VEIT (Austria) - La Ditta Thomas Bohrer, Concessionaria Steyer-Fiat, in occasione della proiezione dei film Fiat, «Terra-Mare-Cielo», «Tolleranza 0», «Fiat Ricambi» e «Fiat 850» ha organizzato, nelle vie di Klagenfurt e di St. Veit, la presentazione di alcuni modelli di nostre vetture, suscitando l'interesse del numeroso pubblico presente. — Die Steyr-Fiat-Vertrieb, die Firma Thomas Bohrer, hat eine Film-Matinee in Klagenfurt und St. Veit a.d. Glan mit grossem Erfolg organisiert. Dabei wurden die Fiat-Filme «Land See Luft», «Herstellungstoleranz Null», «Fiat-Ersatzteilelager» und «Fiat 850» vorgeführt.



PORTOGALLO - La stazione ferroviaria di Vendas Novas, ove ha sede la Società «Somave» per il montaggio di vetture Fiat nel territorio portoghese, ha recentemente raggiunto un record: su un convoglio diretto alle città di Lisbona e Oporto sono state caricate ben 35 vetture Fiat montate a Vendas Novas. — A estação ferroviária de Vendas Novas, sede da Sociedade «Somave» para o montagem de automoveis Fiat no territorio português, alcançou um record: sobre um comboio viajante para as cidades de Lisboa e Porto, foram carregados 35 carros já montados em Vendas Novas.

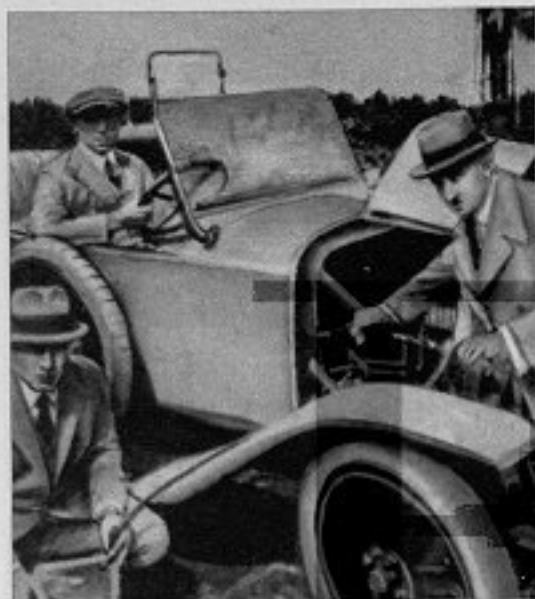


FILIPPINE - Queste fotografie, pervenute da Manila, si riferiscono alla cerimonia di consegna al « Board of Travel and Tourist Industry » della capitale, di 4 autobus Fiat 309/1 e di 4 OM « Tigrotto » carrozzati dalla Ditta « Orlandi » di Modena. Alla cerimonia della consegna ha preso parte anche la consorte del Presidente della Repubblica delle Filippine, Sig.ra Evangelina Macapagal, che qui vediamo durante il taglio del nastro inaugurale su uno degli autobus. Questi mezzi sono stati definiti, dalla stampa specializzata locale, all'avanguardia per quanto concerne il confort dei passeggeri, la velocità e la sicurezza di marcia. Sono in grado di superare i 95 km. orari. — These pictures, submitted to us from Manila, refer to the delivery to the Board of Travel and Tourist Industry of four 309-1 Fiat buses and four OM « Tigrotto » lorries (body by the Modena coachbuilders Orlandi). Lady Evangelina Macapagal, wife of the President of the Philippine Republic, attending the ceremony is seen here cutting the ribbon on the first of the buses that were delivered. Described by the local specialized press as outstanding in passenger comfort, swiftness and cruising safety, these means of transport can reach a speed of over 95 kmph (59 mph).



GINEVRA - La sede elvetica della Casa « Martini & Rossi » è da lungo tempo fedele cliente della Fiat Suisse. Nella fotografia: il rinnovato parco di vetture 1100 D della famosa Casa, durante la consegna avvenuta presso la sede della Fiat Suisse. — La succursale suisse de « Martini & Rossi » est depuis longtemps client fidèle de la Fiat Suisse. Dans la photo: le parc renouvelé de voitures Fiat 1100 D de cette Maison si connue, pendant la livraison advenue au siège de la Fiat Suisse.

ATTESTAZIONI



LOS ANGELES (California) - Il sig. Joseph Bozzani che emigrò negli Stati Uniti nel 1908 si è ritirato a vita privata dopo quasi mezzo secolo di attività nel campo della vendita di automobili di marca Fiat in tale Paese. Egli è stato infatti un agente Fiat dal 1920 ma già nel 1968 faceva parte della organizzazione Fiat di New York. In seguito entrò a far parte dello stabilimento Fiat di Poughkeepsie (New York). Durante la sua lunga attività prese parte a diversi « economy runs ». La foto lo ritrae al volante di una Fiat 501 con la quale si affermò vittoriosamente nel 1920 in una di queste competizioni.

Mr Joseph Bozzani who emigrated to the United States in 1908 has now retired after about half a century in the auto business, particularly with Fiat. He has been, in fact, a Fiat dealer since 1920 but his association with Fiat goes back to 1908 when he joined our Company in New York. Later he was with the Fiat plant in Poughkeepsie, N.Y. In the long years of his activity he participated to several economy runs. Mr Bozzani (in driver's seat) drove this Model 501 Fiat to victory in 1920.



CECOSLOVACCHIA - Questa Fiat « Balilla » spider, prodotta su licenza dalla firma Walter di Praga nel 1935, appartiene al sig. Mojmir Sovák, studente in ingegneria chimica della capitale ceca. La vettura si trova ancora nello stato originale, benché abbia già trent'anni; il suo motore è in ottime condizioni, tanto che il sig. Sovák verrà presto in Italia al volante della sua fida « Balilla ».

Dieser Fiat Balilla Spider, der im Jahre 1935 in Prag von der Firma Walter auf Lizenz gebaut wurde, gehört dem Prager Studenten rer-nat. Mojmir Sovák. Trotz seiner 30 Jahre befindet sich der Wagen noch im Originalzustand; der Motor läuft tadellos, so dass Herr Sovák am Steuer seines treuen Balilla bald nach Italien fahren wird.

TRE MESI SOTTO NEVE E GHIACCIO

La signora Livia Jenkner — Public Relations Representative della « Pan American » a Roma — ci ha scritto una lettera a elogio della Fiat 1100 D, dimostrata una macchina veramente superiore ad ogni previsione. Dice che in una nevicata del tutto eccezionale la macchina (che è del dicembre 1962) rimase bloccata, con tante altre, il giorno di Natale, a quota 2000. La strada restò impedita per nevicate continue e la macchina rimase lì all'aperto, nemmeno coperta dalla neve a causa del gran vento. Soltanto all'inizio di aprile, quando fu finalmente riaperta la strada, la 1100 poté essere recuperata.

Dice la signora Jenkner: « Andammo subito a prelevarla muniti di tesserine di soccorso stradale dell'ACI. Ma che lieta sorpresa! Alla prima prova la macchina si mise in moto come se fosse rimasta abbandonata la sera prima! Le batterie non si erano scaricate e tutto funzionava a perfezione. Unico danno subito, un po' di ruggine qua e là. Credo che sia una cosa veramente eccezionale e ritengo che vi farà piacere sapere di questa particolare resistenza della Fiat 1100 D. Non so quante altre macchine avrebbero funzionato così bene, dopo essere state esposte a 2000 metri per oltre tre mesi alle inclemenze del tempo. Sono certa che quando verrà il momento di cambiarla, ne prenderò un'altra dello stesso tipo ».

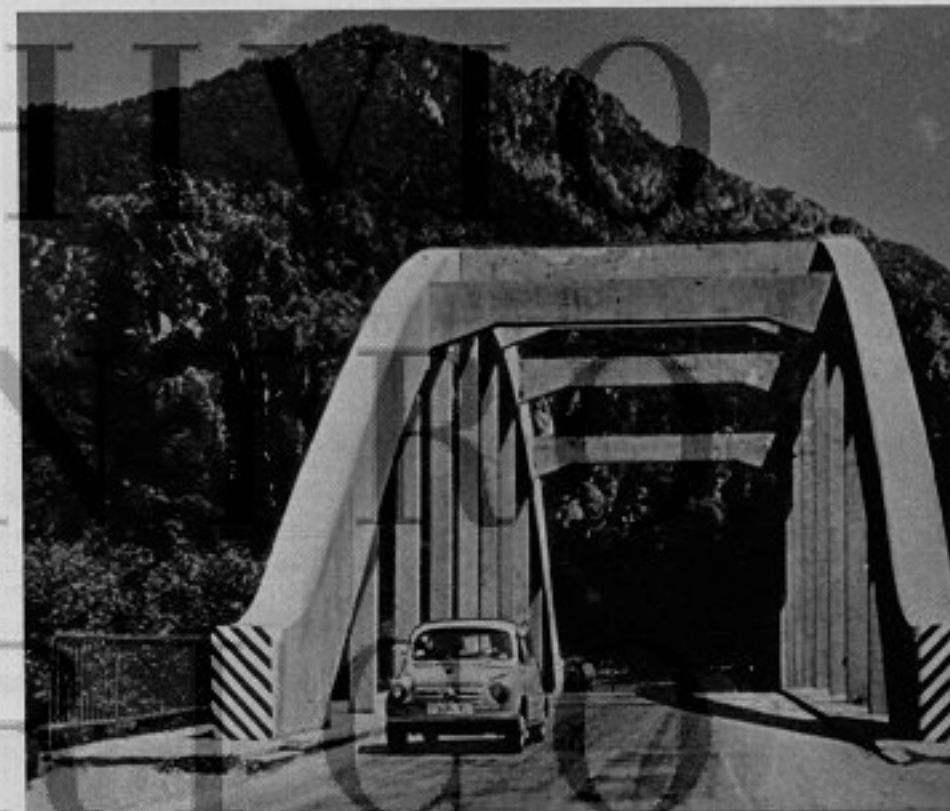
Siamo grati alla gentile signora Jenkner di questa sua spontanea attestazione che torna ad onore del lavoro Fiat; e pubblichiamo volentieri queste fotografie che ella ci ha mandate a documento visivo della sua lettera.



La signora Jenkner, con la figlia, accanto alla « 1100 » presso il rifugio A. Sebastiani, alla Sella Leonessa (quota 1950).

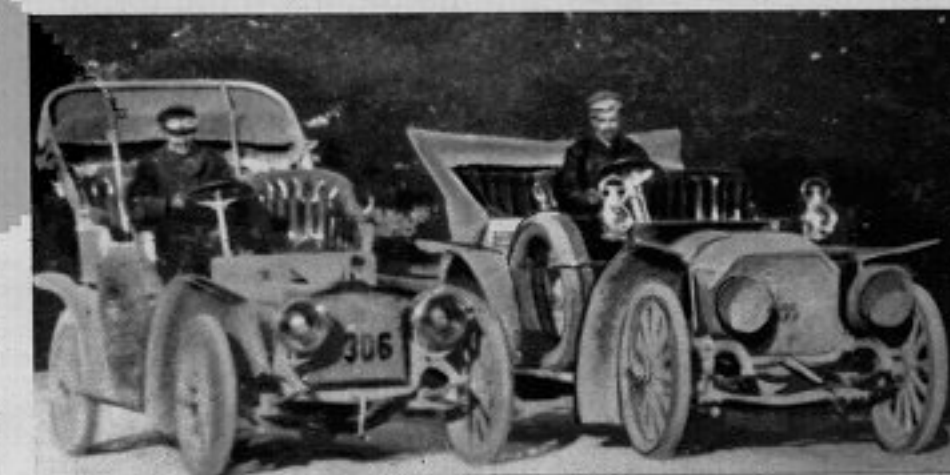


La « 1100 » all'inizio della bufera.



JUGOSLAVIA - Il dr. Ivan Franc Lenart, di Lubiana, da otto anni possiede la Fiat 600 che vediamo nella fotografia. Attraverso strade non sempre in buone condizioni, la vettura ha già percorso 140.000 chilometri senza alcuna riparazione. Il dr. Lenart che, essendo medico, usa la sua 600 quotidianamente, ce ne ha scritto entusiasta.

Le dr. Ivan Franc Lenart, Ljubljana, possède la Fiat 600 illustrée dans la photo. A travers des routes parfois difficiles, la voiture a déjà parcouru 140.000 km. sans aucune réparation. Le dr. Lenart, qui dans sa qualité de médecin emploie sa 600 continuellement, s'en déclare enthousiaste.



Il sig. Antonio Grandi, Commissionario Fiat di Trieste, ci ha inviato un documento fotografico sui trascorsi automobilistici della sua famiglia. La foto ritrae appunto, a destra, l'ing. Giovanni Grandi, fratello del nostro Commissionario, al volante di una Fiat 24 HP da lui acquistata nel 1905 per diciassettomila lire. A sessanta anni di distanza la linea della 24 HP può farci sorridere, ma è a tali vetture e a pionieri come l'ing. Grandi che si deve gran parte del progresso realizzato dall'automobile in oltre mezzo secolo di vita.

IL PADRONE DELLE FERRIERE

Le Stagioni — la elegante rivista culturale dell'Istituto Bancario S. Paolo di Torino — ha pubblicato questa originale varietà di Manlio Lupinacci sul «Padrone delle Ferriere». Il Lupinacci è eminente scrittore e saggista. Il tema del romanzo di Giorgio Ohnet, ancora popolarissimo, non ha bisogno di essere rammentato al pubblico d'oggi, tante lacrime e sospiri femminili esso ancora suscita nelle platee teatrali e cinematografiche.

Se diventassi Cavaliere del Lavoro proporrei alla presidenza di quell'associazione di benemeriti di erigere nell'atrio della sua sede una bella statua a Filippo Derblay. E chi è Filippo Derblay? Non lo cercate fra gli inventori della dinamo, dei cuscinetti a sfere, dei telai a macchina, fra gli Stephenson ideatori della locomotiva o i Meucci padri del telefono; e nemmeno fra i grandi fondatori di industrie gigantesche. Il Derblay non è un superuomo della tecnica; è un industriale anche lui, ma di statura media, proprietario di uno di quei grossi opifici che ottant'anni fa rappresentavano il culmine della potenza industriale, ma rimanevano tuttora raccolti sotto l'occhio di un solo padrone, al modo di quegli eserciti dei quali il maresciallo di Sassonia diceva che, per essere veri eserciti e non orde dirette dal caso e dalla fortuna, debbono poter essere sorvegliati tutti interi, dall'ala destra all'ala sinistra, dal loro generale situato su una collinetta. E Filippo Derblay, come tutti gli industriali di quell'epoca, poteva infatti seguire tutta la vita della sua azienda standosene nel proprio ufficio con un paio di segretari e senza nemmeno un citofono.

Aggiungiamo che Filippo Derblay ha una sua particolare dote che rende immune da qualsiasi rischio di polemica la sua candidatura alla statua: la dote di non essere mai esistito, e di non poter quindi inciampare nelle rivelazioni postume di qualche memorialista che lo riveli sovvenzionatore di crumiri o finanziatore di giornali reazionari. Onorare la memoria trascurata di questo collega imprenditore non presenta pericoli di sorta nemmeno da parte delle più stizzose sinistre, e non si può neanche escludere, anzi, che non debba ottenerne il plauso: giacché Filippo Derblay è stato l'unico datore di lavoro che la letteratura ha scelto come protagonista non per farne un esoso tiranno padronale il cui passo suscita soltanto echi di imprecazioni e di auguri pessimistici fra i suoi operai; ma per farne un personaggio che ha fatto piangere, sì, sartine e operaie, ma di simpatia commossa e di tenerezza sospirata.

Filippo Derblay è infatti «il padrone delle ferriere». C'è chi ricorda ancora il romanzo di Giorgio Ohnet, che fino negli «anni trenta» il teatro e il cinema travevano dall'oblio dove giaceva il libro e portavano sulla scena e sullo schermo? Attrici di buona fama e attori importanti non sdegnavano di impersonare l'altera Clara di Beaulieu, il suo spensierato e affascinante cugino il duca di Bligny, e colui che l'anemia del patrimonio familiare imponeva di darle in sposo invece del cugino: il signor Derblay il padrone delle grandi ferriere che macchiavano con il fumo incessante delle loro ciminiere il paesaggio feudale intorno al castello avito.

Certo, quando la vicenda veniva presentata al pubblico dopo la prima guerra mondiale nessuno ci si commuoveva più, né in platea né in loggione: in platea nessuna delle superstiti signorine de Beaulieu riusciva a capire tanta riluttanza a sposare un milionario, quale che fosse l'origine dei suoi milioni; e in loggione lo stesso astio accomunava Clara, il duca e l'industriale sotto la qualifica ostile: «i signori». Qualche decennio prima, però, quando il romanzo era stato il *rient-de-paraitre* dell'anno e poi aveva continuato a fiutare edizioni nuove e riduzioni per teatro, non era stato così; e se le fanciulle del Faubourg Saint-Germain continuavano ad approvare l'iniziale ribellione di Clara alle nozze con il roturier, le sartine, le cucitrici in bianco, le modiste dai cappelli civettuoli e dai geloni alle dita, le domestiche e le operaie dei sobborghi, sulle pagine loggione del libro usato o davanti alla scena vista a perpendicolo dal livello del lampadario, erano state tutte dalla parte dell'industriale; erano arrabbiate del suo stesso sdegno quando lo avevano sentito proclamare, la sera delle nozze non consumate: «donna orgogliosa, saprai spezzarti!» ed avevano versato lacrime di gioia commossa quando alla fine, nella scena del duello all'alba, la donna orgogliosa, ma spezzata dall'amore sopravvenuto, si getta davanti al petto del marito e riceve nel suo la palla della pistola del duca.

E si noti che Derblay non si raccomanda per nessuna qualità eccezionale: fra tutti

i protagonisti e gli eroi della letteratura, patrizi o plebei, apostoli del dovere o farabutti, semplici fino alla santità o torbidi fino al demonismo, lui se ne sta solitario su un piedistallo di sobrietà e austerità borghesi, simile ai monumenti di statisti dell'Ottocento che sono così brutti sulle piazze. Non è patrizio e non è plebeo, non ha il prestigio della tradizione e il fascino della rozzezza; è un galantuomo, e l'oscura attrazione del male non si sprigiona da lui: ma dell'onestà non fa un apostolato gratuito, giacché dalla puntualità nei pagamenti e dall'esattezza nelle forniture estrae larghi fidi in banca e ordinazioni copiose; non è uno di quei semplici che piacciono a volte alle donne risvegliando in esse tenere vocazioni materne, perché negli affari si muove con intuizioni rapide ed esecuzioni pronte; e non è un complicato, giacché assorbito dall'azienda non ha tempo per vaste letture e ancor meno per quelle oziose contemplazioni di se stessi dalle quali nasce la convinzione vanitosa di essere misteriosamente diversi dagli altri. E' insomma l'industriale-tipo; ed è prodigioso, agli occhi di generazioni tutte pruriginose di lotta e rancore sociali come le nostre, che entro questi suoi connotati esatti, fotografati dal romanziere con la grossolana precisione dei vecchi ingrandimenti, abbia avuto accanto a sé la solidarietà delle popolane.

E val la pena, mi pare, di cogliere l'attimo, ahimè così fuggente, di questa solidarietà e di fermare l'immagine così presto svanita di una società in cui la borghesia e il proletariato non furono in antagonismo, o almeno non lo furono in tal maniera, da escludere l'istintiva percezione di certe comunioni. Infatti la solidarietà che stringe sartine e operaie al padrone delle ferriere non va al dramma d'amore dello sposo disprezzato e respinto, ma va invece proprio al dramma sociale che fa da sfondo a quello sentimentale: è solidarietà non di classe, ma solidarietà di lavoratori; è il riconoscimento che di fronte alla alterigia vuota dei duchi di Bligny, proprietari assenteisti di terre, capaci solo di giocare al club e di cacciare in riserva, il padrone delle ferriere rappresenta anche lui il Lavoro, con la maffuscola che gli assegna la morale del secolo. Di fronte al castello dove si stempera nelle ipoteche l'antica funzione sociale dell'aristocrazia terriera, sta la fabbrica; e nella contrapposizione al castello la fabbrica è un tutto, dove l'ufficio padronale e la sala delle macchine si collegano proprio nel senso di «colleganza». Respingo dagli oziosi, il padrone delle ferriere con la sua prefettura, i suoi guanti grigi, il colletto e i polsini inamidati, appare alle spose e alle fidanzate degli uomini in blusa molto più simile a questi che non a quelli, perché avvertono che ciò che lo rende inaccettabile dagli oziosi e dagli eleganti di mestiere è il fatto che lavora; a questa stregua lo sentono compagno, e le ore che passa al suo scrittoio nello stesso edificio dell'officina diventano anch'esse ore di lavoro, come quelle che sfilano lente davanti alle leve e agli ingranaggi.

Appare perciò, in questo romanzo mediocre che oggi nemmeno sulle bancarelle si trova più, e che se fosse preso da qualche soggettista di cinema sarebbe certamente traviato da interpretazioni lontanissime dal suo assunto modesto, il breve incontro fra due mondi. O meglio: la breve e ultima visione di un mondo unico, appena sorto dal caos della Rivoluzione francese e non ancora rassodato, tanto che la imminente esplosione dell'odio di classe lo scinderà in due pianeti collocati, come direbbero gli astronomi, in perpetua opposizione rispetto al sole.

Curiosità della moda di un secolo

IL SECOLO DEL «PRINTEMPS»

«Printemps», il grande magasin parigino ha cent'anni. Nacque nel 1865. Colette Gueden, direttrice degli *ateliers* «Primavera», ha allestito una esposizione ricca di curiosità attingendo alla rinfusa alle varie epoche del centenario, da Napoleone III al 1925. Ne scrive il corrispondente della moda del «Journal de Genève» da Parigi.

La Gueden è risalita alle origini. Innanzitutto che cosa successe nel 1865, l'anno di nascita del «Printemps»? Uno scandalo artistico, pieno di conseguenze; al Salon des Indépendants il Comitato d'Onore rifiutò l'Olympia di Manet. Confusione. Tumulti. Reazioni violente. E improvvisamente, pensando a quella fanciulla dorata, mollemente sdraiata, Colette Gueden ha visto sorgere un intero corteo di personaggi nati dall'immaginazione dei «pittori d'urto» vissuti negli ultimi cent'anni: impressionisti cubisti divisionisti «fauves» e surrealisti; tutti le son serviti come «stilisti».

Ad esempio, la «Colazione allo studio»



ISOLE EOLIE - Questa suggestiva istantanea, scattata in una delle più belle isole d'Italia, Vulcano, ci è stata gentilmente inviata dal sig. Roberto Del, di Roma. Vi appare un apripista Fiat AD 4 che sta scavando nel fango bollente del terreno vulcanico per dar luogo ad una piscina naturale di acque radioattive terapeutiche. Il sig. Del ci ha scritto a proposito della fotografia: «Sono rimasto meravigliato di come il mezzo meccanico riuscisse a lavorare con estrema facilità in simili condizioni». (Foto Roberto Del)

dello stesso Manet. In primo piano un giovane pittore con pantaloni di velluto color mastiche, giacca di velluto orlata di nero e paglietta. Ora i giovani d'oggi ritroveranno questi indumenti all'esposizione del «Printemps» e potranno adottarli. A disposizione anche la stessa cravatta a righe. Il celebre «Déjeuner des canotiers» di Renoir ha ugualmente suggerito alla Gueden altre piacevoli idee, come la riproduzione delle canottiere e dei panciotti sfoggiati dai giovanotti e gli stupendi cappellini ornati di nastri e fiorellini portati dalle fanciulle. Un altro quadro del Manet, il «Bar des Folies-Bergère», fa tornare di moda i medaglioni e i nastri di velluto nero a collare ed i giubbetti di velluto guarniti di pizzo bianco.

Ma è Toulouse-Lautrec che ha costituito, più di ogni altro, una abbondante sorgente d'ispirazione a Colette Gueden per la sua esposizione. Ha preso a prestito le calze rosse e le calze nere della «Goulue»; i lunghi guanti neri a bottoncini di Yvette Guilbert; le bombette grigie dei signori del Moulin Rouge; i ventagli di piume di struzzo, di pizzo o di Chantilly delle modelle dei suoi manifesti; i bastoni col pomo d'argento dei «dandies» della Belle Époque; gli stivaletti delle ragazzine che gli *ateliers* «Primavera» hanno oggi trasformato in porta-penne, vasi porta fiori o, semplicemente in deliziosi giungili di metallo dorato.

La direttrice dei «Primavera» ha esaminato, inoltre, migliaia di archivi riviste giornali del secolo. In tal modo ha scoperto e fatto riprodurre il berretto di Luigi Blériot, il pigiama di Rodolfo Valentino; gli adorabili completi per bicicletta con

calze e calzoncini a righe; i pantaloni di tela nera, stile knickerbocker; i giubbetti a righe e le larghe cravatte da pittore; ombrelli raffinati e borsette dalle mille fogge; bauli per diligenza, come piacevano a Philéas Fogg quando si accingeva ad intraprendere il suo giro del mondo in 80 giorni.

La Gueden ha chiesto a due delle più antiche profumerie di Parigi — Roger & Gallet e Lubin & Pinaud — di riprodurre tutti i loro flaconcini ed etichette dell'epoca per la durata della esposizione. Anche la biancheria da tavola e da bagno ha fornito il pretesto per una splendida ricostruzione: tovaglie e copripiedi di cotone rosso con disegni persiani, divertenti completi da bagno stampati con disegni del 1909. E moltissimi piatti. Alcuni commemoranti l'inizio dei grandi sconvolgimenti del secolo, dall'automobile ai bagni di mare; altri che ricordano gli avvenimenti di maggiore importanza. Anche uno stand di balocchi: vi si trovano giochi di meccanica smontabili e tavole di figurine Epinal che hanno fatto felici generazioni di giovani.

Per l'antiquariato Colette Gueden si è richiamata a specialisti dell'epoca di Napoleone III, presentando mobili e giungili che seducono gli intenditori. Infine, ha recuperato e fatto inquadrare una cinquantina di documenti che, oltre a dare una panoramica della fine del Secondo Impero, rappresentano altresì indiscusse opere d'arte: si tratta delle copertine a colori della «Eclipse» e del «Rire», due giornali satirici. Celeberrimi gli illustratori: André Gill, Steinlen, Forain, Juan Gris, Toulouse-Lautrec, Galanis, Benjamin Rabier, Albert Guillaume.

“NON È MAI TARDI”

Concorso riservato ad artisti debuttanti di mezza età.

Largo ai quarantenni. Questo può essere lo slogan della rassegna che si terrà a Sanremo nella prossima estate ed alla quale possono partecipare tutti gli artisti debuttanti di mezza età (dal 30 anni in avanti) che desiderano esordire nel campo della musica leggera, della musica lirica, della prosa, del fantasma, della commedia.

La prova di selezione dei concorrenti si svolgerà a Sanremo, in due serate, nei giorni 12 e 13 giugno p.v. La finalissima si svolgerà la sera del 9 agosto, al teatro estivo del Parco Marsaglia.

Per informazioni rivolgersi all'Assessorato al Turismo del Comune di Sanremo o all'organizzazione «Sanremo-Show», via privata Flesia 15, Sanremo.

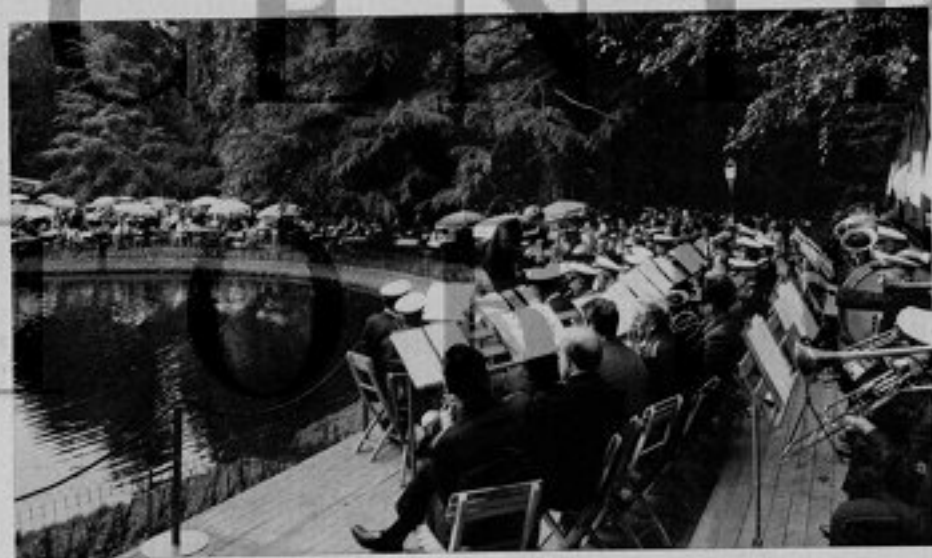
GIORNATA NAZIONALE DELL'



Circa 6.000 persone tra Anziani Fiat e familiari hanno festeggiato al Castello di Agliè la «Giornata Nazionale dell'Anziano». Nel verde parco si è rinnovato il grandioso spettacolo di serena letizia. Una banda, un'orchestra con cantanti, una pista da ballo, spacci per la distribuzione gratuita di bibite e merende, numerosi giochi e trattenimenti hanno allietato il cordiale incontro tra Anziani del lavoro Fiat. Gli ospiti sono stati accolti dal Sovrintendente ai Monumenti, prof. Chierici, dal Sindaco di Agliè, cav. Poggionetto e dal presidente della «Pro Loco», cav. Pellissero. Il Prof. Valletta ha porto a tutti un affettuoso saluto. Presenti anche il Cavaliere del Lavoro Soffietti e il presidente del Gruppo Anziani Fiat, cav. uff. Arduino, con il segretario generale, comm. Bordiga. Sull'ampia balconata del Castello, accanto a due fiammanti 850 coupé e spider, suscitava il commosso ricordo dei numerosi Anziani una ancor gagliarda «Balilla tre marce», classe 1932, della sig.ra Savina Fossati titolare della nostra Commissionaria di Monza, che dal lontano 1913 iniziò la vendita di vetture Fiat.



ANZIANO (Agliè - domenica 16 maggio)



MOSTRA ANNUALE FOTOGRAFICA DEL CENTRO CULTURALE FIAT



Sabato 22 maggio è stata inaugurata la Mostra delle fotografie artistiche eseguite da dipendenti Fiat e ordinata presso il Centro Culturale Fiat di Via Carlo Alberto. La rassegna è oggetto di vivo interesse tra i sempre più numerosi cultori della nuova arte. Centottantasei opere, in gran parte in bianco nero, alcune a colori, rappresentano il frutto dell'attività artistica di nomi affermati da tempo in campo internazionale. I Robino, Cavaglia, Priori, Kanati, Zappia sono nomi che appaiono sulle riviste italiane e straniere con sempre maggiore frequenza. Molti anche i nomi nuovi: grande è la passione con cui molti giovani seguono i corsi di tecnica fotografica tenuti dal Gruppo fotografico, e l'alto numero di frequentatori unitamente ai cospicui risultati artistici raggiunti, rappresentano il miglior premio alla appassionata attività del comm. Fulvio Giacomelli e dei suoi collaboratori. Tra le numerose opere, segnalate «Turisti in Sardegna» di Stefano Robino, «Volumi» di Gianni Kanati, «Danza rituale» di Rinaldo Priori.

VETTURE FIAT E CAMPIONI DELLO SPORT



L'ex Campione del Mondo di pugilato Duilio Loi ha ritirato presso la Filiale Fiat di Milano la sua nuova 1500 berlina. Le chiavi della vettura sono state consegnate dal dott. Renzo Bagnoli, Procuratore della nostra Filiale.



Il corridore di «formula 1» Giancarlo Baghetti si appresta a compiere una prova al volante della 850 coupé, messa a disposizione dalla nostra Filiale di Palermo.



Il calciatore Luisito Suarez, valente mezz'ala sinistra dell'«Internazionale», ha recentemente acquistato, presso la nostra Filiale di Milano, questa Fiat 850 coupé.



MONZA - Sulla pista del celebre Autodromo si tengono periodicamente corsi di pilotaggio per i futuri assi del volante. Il giovane pilota finlandese Mauri Salo accanto alla 850 berlina. (Pubbifoto)

LE NOSTRE MANI

Ogni momento, ogni epoca della storia dell'umanità, ha lasciato alle generazioni successive una serie di diverse e varie testimonianze che risalgono nel corso del tempo a ricordare civiltà, della cui storia, lingua, religione si è quasi perso ogni traccia.

Fra queste testimonianze, le selci e gli strumenti litici dell'età paleolitica, conservati gelosamente nei musei, stanno a testimoniare il primo carattere differenziante dell'uomo: la prima abilità esclusivamente umana: la capacità di costruire con le proprie mani.

E se, col progredire della tecnica e della civiltà, l'attività manuale è stata in massima parte sostituita dalla meccanizzazione, è pur sempre vero che rimangono attività che non potranno mai essere affidate ad una macchina.

Basti pensare all'artista che con le sue mani modella la creta o scolpisce un blocco informe di marmo infondendo di animismo ed anima all'inerte materia o al musicista che trae dal suo strumento le melodie che commuovono il nostro animo.

L'attività, il pensiero e la capacità creativa dell'uomo si estrinsecano in prevalenza per mezzo delle mani: sensibili ai pari di uno strumento magnetico quelle del chirurgo, aperte ed indurite dal sole quelle del contadino; possenti e decise quando battono il martello sull'incudine, contratte e lievi se segnano sulla lavagna le formule dello scienziato. Precise ed accorte ritmano il lavoro, suscitano un'emozione; calde e partecipi esprimono il muto affetto di un addio; dicono forza, violenza, abilità, pazienza, costanza, tenerezza, amore: battono il tempo della storia dell'uomo.

La meccanizzazione, togliendo all'uomo la parte più gravosa del suo lavoro, ha eliminato i rischi ad essa relativi, ma ha creato nuove condizioni di pericolo, insite nella natura stessa delle macchine.

Le statistiche confermano questo asserito e dimostrano anzi che le mani sono le parti del corpo più soggette ad infortuni: tagli, ustioni, abrasioni, causticazioni e schiacciamenti sono le conseguenze più ricorrenti di questi rischi.

Gli infortuni sono causati, nella maggior parte dei casi, dalla concomitanza di condizioni e di azioni pericolose ed è evidente che è meno difficile agire sui fattori ambientali e fisici che non sul comportamento dell'uomo.

La prima forma di prevenzione, la più ovvia ed efficace, consiste infatti nello schermare o segregare le parti pericolose della macchina.

Esistono però casi in cui non è possibile eliminare il rischio con l'adozione

di schermi o di dispositivi di sicurezza: si pensi ad esempio al maneggio di materiali o alle lavorazioni che espongono al contatto con sostanze liquide irritanti. Si ricorre allora alla dotazione di mezzi personali di protezione, nel caso specifico: guanti, palmari, copridita, creme barriera, ecc.

Quando esiste il pericolo di tagli ed abrasioni vengono impiegati guanti in cuoio, talvolta convenientemente sostituiti da tessuti di lana, cotone, nylon; nella manipolazione di prodotti chimici nocivi: guanti di gomma, in neoprene o in materia plastica e, ove si richieda la protezione dal calore, guanti in amianto.

In tutti i casi la superficie interna dei guanti deve essere liscia e morbida e non presentare asperità. Analogamente i margini e i punti di flessione debbono essere cedevoli e non comprimere o irritare meccanicamente la pelle.

Quando è necessario che il mezzo sia impermeabile ai liquidi e all'aria, la superficie impermeabile è ridotta al minimo e la forma è studiata in modo da assicurare la maggiore aerazione possibile.

Il guanto, per ovvii motivi di igiene, è un mezzo protettivo strettamente personale.

La dotazione dei guanti non è però così semplice come può apparire al profano ma deve essere stabilita caso per caso, tenendo conto di tutti gli elementi caratteristici delle singole lavorazioni, affinché il mezzo protettivo sia adeguato alle particolari esigenze e non costituisca di per sé stesso fonte di pericoli.

In talune lavorazioni si possono impiegare, al posto dei guanti, creme isolanti da applicare direttamente sulla cute: le cosiddette « Creme Barriera ». Queste eliminano il fastidio che può derivare dall'uso continuato di guanti e consentono nel contempo una migliore percezione tattile.

A seconda della loro costituzione, dette creme hanno la capacità di proteggere dall'acqua e dalle sostanze acide, basiche e saline sciolte in acqua (creme idroprotettive), o dagli oli minerali, petrolio, benzina (creme oleoprotettive).

La reale efficienza protettiva dipende in gran parte dalla corretta modalità di applicazione e di conservazione. E' bene però ricordare che il loro potere protettivo è insufficiente quando la lavorazione presenta notevoli caratteristiche abrasive.

In considerazione delle svariatissime condizioni di pericolo alle quali sono esposte le mani, il mezzo protettivo non può assicurarne in ogni caso l'incolumità: è condizione essenziale l'adozione di un comportamento intenzionale e consapevole, conforme alle esigenze della sicurezza.

Lo sforzo necessario per l'assuefazione a un tale comportamento, sarà di gran lunga ripagato perché costituirà la più valida difesa per le nostre mani.

R. SPAGNA
(Servizio Lavoro)

I QUARANT'ANNI DELLA «509»

Nel maggio 1925, al Salone di Milano abbinato alla Fiera Campionaria, la Fiat presentò il suo nuovo modello 509. Era « la vettura per tutti », facile di guida, di buon rendimento, che poteva dare notevoli soddisfazioni ad un prezzo abbastanza accessibile ed un consumo relativamente basso.

Fu questa la prima realizzazione Fiat di cilindrata inferiore al litro, con un motore a 4 cilindri a valvole in testa, che sviluppava una potenza di 22 cavalli e permetteva alla vettura di raggiungere una velocità massima di 80 km. all'ora, con un consumo di 8 litri ogni 100 km. La vettura venne costruita in serie nelle versioni torpedo, spider, cabriolet, coupé royal e berlina, ed il suo prezzo oscillava da 16.000 a 25.000 lire di allora, a seconda del tipo di carrozzeria.

Il lancio commerciale di questa utilitaria fece epoca: una carovana di cinquanta 509, nelle varie versioni e nei vari colori, fece il giro d'Italia, toccando tutte le città ed i centri più importanti, per dare modo al pubblico italiano di ammirare le ottime prestazioni e l'eleganza della carrozzeria. In un anno la 509 divenne la vettura più diffusa in Italia.

Questo successo commerciale e la grande diffusione della nuova macchina furono dovuti anche alla creazione, da parte della Fiat, di un ente specializzato per la vendita a rate delle vetture: la SAVA (Società Anonima Vendita Automobili). Con il pagamento di un acconto, il cliente veniva subito in possesso della vettura effettuando quindi il resto del pagamento con una dilazione fino a un massimo di 24 rate mensili. L'iniziativa della SAVA incontrò il grande favore del pubblico che usufruiva degli stessi diritti di coloro che effettuavano l'acquisto in contanti presso la Fiat.

Anche la 509 ebbe la sua versione sportiva, che si affermò in quasi tutte le competizioni nazionali ed internazionali a cui prese parte. Dalla Norvegia all'Australia ottenne in poco più di due anni eccezionali vittorie, battendo ogni volta vetture molto più potenti, sia nei « criterium » di velocità e nelle corse in salita, che nei lunghi percorsi, come in occasione della Oslo-Stoccolma di 1250 km che fu percorsa da una di esse in sole 63 ore e 05'.



1925 - Il manifesto del pittore Codognato per il lancio della «509».

Il successo della versione sportiva, indusse i tecnici della Fiat a progettare un tipo velocissimo, per gli appassionati dell'alta velocità: la 509 SM. Per le sue caratteristiche meccaniche, la ottima stabilità e maneggevolezza, riscosse viva simpatia tra i virtuosi del volante, che ottennero grandi soddisfazioni da questa macchina, soprattutto in quelle corse di velocità su brevi percorsi che negli anni 1927-1928 incominciavano a diffondersi sempre più in Italia.

La 509 è una delle automobili rimaste nel ricordo di tutti, segnando un'epoca nel campo dell'automobilismo, ed ancora oggi a quarant'anni dalla sua creazione, con immutate doti di vivacità e robustezza consegue sorprendenti affermazioni nelle competizioni di vetture veterane.

LA «509» ALLA FIERA DI RABAT (1928)



Il Comm. Francesco Tripano, Presidente delegato dell'Afric-Auto, Concessionaria della Somaica in Marocco, ci ha inviato queste fotografie apparse sulla rivista «L'Afrique du Nord Illustrée» del 1928, riprodotte nella «509» e lo stand Fiat alla Fiera di Rabat. In quell'occasione la Fiat presentò, insieme, la «509» e la «520» nelle varie versioni: berlina, torpedo, coupé e cabriolet.



VARENNA - In occasione del Raduno Sociale «Invito al Club Nautico Varenna», organizzato il 19 aprile sulle rive del lago di Como dalla Federazione Italiana Automotociclisti d'Epoca, la Fiat 501 del milanese Massimo Leto di Priolo ha ottenuto la coppa d'argento assegnata alla vettura Fiat più antica presente alla manifestazione. Nella fotografia, un gruppo di «veterane» partecipanti al raduno.



I canottieri del C. S. Fiat in allenamento sulla barca scuola.

I GIOVANI E LO SPORT

Sono prigionieri di un'isola. Non come i pirati di Morgan che venivano abbandonati con pochi viveri e poche bevande, non come naufraghi dell'ottocento scampati da un tre alberi inghiottito dalla bufera. Questi sono prigionieri volontari e la loro isola non si trova in mezzo al mare, ma sul Po a poche centinaia di metri da Moncalieri.

Li abbiamo riscoperti trovandoci ancora una volta con Oscar Siedler, l'appassionato delegato della sezione Canottaggio, alto, magro, scattante come un vogatore in allenamento per le olimpiadi (e invece ha passato la sessantina).

Con Siedler si doveva parlare dei giovani rematori del C. S. Fiat, un gruppetto di 50-60 ragazzi che si preparano alle gare sotto la guida di Bonetta, ex capovoga della marina militare, o sotto la sorveglianza del suo abile aiuto Nicola Bernardini.

I giovani ci sono; si allenano con tenacia, degni di figurare nel C. S. Fiat dove lo sport conserva il fascino sincero del dilettantismo. Ma prima di illustrare le gesta dei suoi allievi Oscar Siedler è stato trascinato quasi contro voglia a raccontare ancora del canottaggio torinese dei primi anni del 1900, della « sua isola », della voga intesa come turismo, scampagnata, vita serena all'aria aperta (allora, grazie al cielo, non era ancora noto il termine moderno di evasione). Siedler ha aperto davanti agli occhi di chi lo ascoltava uno scenario avventuroso e romantico: il vecchio Po, nelle sue parole, aveva toni da Far West o da festa paesana, era un fiume terribilmente casalingo e straniero nello stesso tempo.

La passione giovanile di questo maestro dei vogatori torinesi è stata il turismo fluviale, quello con « punta ferrata » o al massimo con la remata alla veneta.

Il raid Torino-Casale era la grande avventura dei navigatori del Po. Lungo i 106 chilometri essi dovevano affrontare le rapide del Ponte San Mauro quasi sull'uscio di casa, quelle di Crescentino, le famose « cavalle » che facevano ondeggiare le imbarcazioni al ritmo di un galoppo. Prima di Palazzolo occorreva superare la difficoltà di Rocca delle Donne. In quattro o cinque per barca si giocava d'equilibrio, l'occhio teso alla corrente ed ai suoi tranelli improvvisi.

E poi la classica gita da Villafranca, proprio vicino a Staffarda, fino a Torino: partenza alle sette, tappa a Faule per la colazione, pranzo a Carignano dove il ristorante Buona fama riecheggiava, nel nome di chiara origine francese, galanti avventure medioevali. Il cibo era abbondante, il vino ancora di più e gli ultimi chilometri in favore di corrente non pesavano anche se l'arrivo non avveniva mai

prima di sera.

Tempi di prima dell'altra guerra, tempi tra i due conflitti. Il canottaggio era allora sport di umili e di aristocratici; le sole barche da diporto del C. S. Fiat erano già un centinaio, gli iscritti circa 400. Sono anni che dopo l'ultimo conflitto si prolungano, una volta ritrovata la serenità della pace, ma che per i vogatori volano via presto, forse troppo presto. Il progresso avanza; è un gran bene, ma se ne vanno le gite a punta. Il fiume sembra accorciarsi: già da qualche tempo era caduto il ponte di Moncalieri (una disgrazia poco prima del '40, dice Siedler) ma i turisti del Po vi avevano trovato rimedio, organizzando trasbordi faticosi e in fondo divertenti con l'aiuto di asinelli e carretti. Ora gli ostacoli aumentano, sono ostacoli benedetti per una città industriale, dighe, sbarramenti che portano le acque alle fabbriche o agli impianti idroelettrici, sono sintomi dei tempi moderni, sono lodati, ma la poesia del turismo fluviale ne viene sommersa. L'ultimo colpo è dato dallo sbarramento delle centrali: Siedler ed i suoi amici sono ora bloccati « E allora — racconta — alla domenica, prendiamo una lunga barca piatta, vi carichiamo qualche vettovaglia e molte pinte di vino. Risaliamo il nostro fiume fin dove si può, cioè fino quasi a Moncalieri. Qui c'è un'isoletta situata dopo il torrentino del Cimitero. Ci fermiamo e restiamo sul Po. Non possiamo andare più in su, ma ci accontentiamo ».

Nella loro isola rimangono felici, prigionieri non del sogno, ma di ricordi romantici e affascinanti. Rivivono oggi le grandi avventure del fiume torinese.

Il salto da questi pionieri alla « Siedler » ai ragazzini che arrivano in scooter o in « 500 » e qualcuno già in « 850 », alla sede di corso Moncalieri parrebbe brusco. Ma in fondo non lo è. I giovani trovano il loro orizzonte turistico limitato alle dighe, ma quasi non se ne accorgono, perché ignorano il fascino lento della navigazione a punta. In compenso sono entrati di impeto nel filone del canottaggio. Amano le sottili imbarcazioni che tagliano le acque come spade affilate, amano e conoscono le fatiche oscure della preparazione.

Così nel 1965, come nel 1920, lo sport del remo viene praticato da gente solida e disciplinata, da gente che sa sacrificarsi e addirittura soffrire se è vero — come, confessiamo, abbiamo appreso con una certa meraviglia — che perfino i timonieri sostengono una fatica fisica eccezionale. Questi pesti piuma del canottaggio sono preda del nervosismo agonistico, eppure devono rimanere calmi, ma soprattutto sono obbligati a gridare, ad imporsi, a comandare senza pietà, fino ad insultare gli amici per spremere dai muscoli affa-

ticati l'ultimo grammo di forza e poi ancora gridare, gridare per imporre il ritmo sempre più sostenuto della vogata. Un timoniere bravo disputa talvolta consecutivamente tre o quattro gare durante una riunione. Alla fine è stanco morto anche lui.

Bonetta ricorda che un suo « pilota » dell'otto, alla fine di una corsa particolarmente attesa perdeva addirittura il sangue dalle orecchie. In questa specialità il migliore del C. S. Fiat è il diciannovenne Elio Laticignola, un tipino che pesa 50 chili ed arriva sì e no agli 1,60 di statura, ma energico ed abile come pochi. In gara copre di improprio i suoi vogatori, — per incitarli come si è detto — poi, appena sbarcato, deve darsi a gambe per sfuggire alle vendette dei corazzieri del remo.

Altri timonieri che diventeranno bravi sono Didedda, Cordero e Oliva, per non citare Mario Nilo, il quale ha tanta passione che ha voluto diventare pure canoista, infischiosandosi allegramente del suo fisico non da gigante. Nella sezione canottaggio del C. S. Fiat, più che agli assi consacrati si bada all'allevamento. Di gente già affermata vi è Sebastiano Pellegrini, campione italiano di canos in un equipaggio misto e vi è il « due » di punta formato da Francesco Berta ed Ettore Gia-

cosa (questi attualmente militare) insieme con il solito timoniere Laticignola.

Accanto ai nomi ormai noti in campo nazionale le promesse. Due « quattro con » formati da Ametis, Locatelli, Bernardini e Nicastri, l'uno, e Pelissa, Cavaliere, Zinti e Conti, l'altro; i giovanissimi Cavagnero e Moscardo (classe 1948) ed ancora Nigra, Montalenti, Vassia, i quali hanno ben due anni di pratica, e le « reclute » Manzoni, Colenghi, Cusi, Giorgio Casalegno, Torchio e Patelli oltre ai canoisti Nicola, Calia e Ferrari.

Questi giovani non inseguono « sogni impossibili ». Si preparano alle gare di Pallanza. Forse, se riusciranno particolarmente bene, parteciperanno ai campionati di Napoli (canottaggio) e di Castelgandolfo (canos). Vincano intanto in competizioni regionali e si sono già difesi bene in campo nazionale e talvolta anche all'estero.

Bonetta li guida con severa continuità. I ragazzi ascoltano l'ex campione, lo ubbidiscono ciecamente e non hanno fretta. Arriverà anche per loro il momento delle grandi soddisfazioni sportive.

Sanno comunque che il canottaggio è scuola di carattere. Chi arriva a praticarlo ha già tagliato un importante traguardo.

CALENDARIO GIUGNO - LUGLIO 1965

ATTIVITÀ SPORTIVE

Alpinismo-Escursionismo

- 6 giugno - Cima Bo (mt. 2556) Val Cervo (Biellese), da Predicavallo (mt. 1637)
- 19-20 giugno - Punta Traversette (mt. 3026) Valle del Po, da Pian del Re (mt. 2020)
- 26-27 giugno - Monte Palavas (mt. 2929) Val Pellice, da Bobbio Pellice (mt. 753) - Rifugio Jervis (mt. 1732)
- 10-11 luglio - Petit Combin (mt. 3672) - Val Isère (Svizzera), da Champsec (mt. 505) - Rifugio Cabane Brunette (mt. 2107)
- 24-25 luglio - Granta Paresi (mt. 3387) Val di Rhêmes, da Rhêmes - Notre Dame (mt. 1725) - Rifugio Benevolo (mt. 2335)

Atletica leggera

- 2 giugno - Torino - Meeting Internazionale Universitario Italia-U.R.S.S.
- 5-6 giugno - Torino - Campionati Piemontesi juniores maschili
- 6 giugno - Asti - Riunione Nazionale femminile
- 13 giugno - Milano - Criterium Nazionale femminile juniores (Nord Italia)
- 13 giugno - Vercelli - Riunione Regionale maschile
- 20 giugno - Novara - Riunione Nazionale maschile
- 20 giugno - Sede da destinarsi - Riunione Regionale femminile
- 27 giugno - Biella - Riunione Regionale maschile
- 4 luglio - Sede da destinarsi - Riunione Regionale femminile
- 9-11 luglio - Roma - Campionati Italiani Assoluti maschili

Atletica pesante

- 11 luglio - Torino - Campionati Piemontesi femminili
- 17-18 luglio - Torino - Campionati Italiani Assoluti femminili
- 18 luglio - Biella - Riunione Nazionale maschile
- 24-25 luglio - Bologna - Campionati Italiani juniores maschili
- 6 giugno - Torino - II prova Torneo Propaganda pesistica
- 20 giugno - Torino - IV prova Torneo Propaganda lotta greco-romana
- 4 luglio - Sede da destinarsi - Torneo Nazionale per allievi e juniores pesistica
- 11 luglio - Sede da destinarsi - Torneo Nazionale per allievi e juniores lotta greco-romana

Automobilismo

- 2 giugno - Criterium Regolarità (Scud. Jolly - A. C. Milano)
- 2 giugno - Gita al Lago della Ferrera (Susa)
- 13 giugno - Gita a Pontechianale
- 29 giugno - XI Trofeo dei Rododendri (A. C. Torino)
- 11 luglio - St. Vincent-Colle Joux (gita)

Bocce

- 2 giugno - Torino - Gara Nazionale a coppie cat. A e B
- 2 giugno - Torino - Gara Provinciale a coppie cat. C
- 6 giugno - Torino - Gara Nazionale a coppie cat. A
- 6 giugno - Asti - Gara Regionale a coppie cat. B

6 giugno - Torino - Campionato Provinciale individuale e bocce, cat. C
 11-12-13 giugno - Tolosa - Coppa Principe di Monaco
 13 giugno - Biella - Gara Nazionale a coppie cat. A e B
 17 giugno - Torino - Campionato Provinciale individuale e bocce, cat. A-B
 20 giugno - Torino - Gara Nazionale quadrette cat. A - coppie cat. B
 20 giugno - Alessandria - Gara Nazionale a coppie cat. B
 29 giugno - Torino - Gara Regionale a coppie cat. C
 27 giugno - Torino - Gara Regionale a coppie cat. B
 27-28-29 giugno - Genova - Gara Internazionale quadrette di propaganda
 29 giugno - Asti - Campionato Regionale a coppie cat. B
 29 giugno - Torino - Gara Provinciale a coppie cat. C
 4 luglio - Torino - Gara Nazionale a coppie cat. A
 4 luglio - Biella - Gara Nazionale a coppie cat. B
 4 luglio - Ivrea - Gara Regionale a quadrette cat. C
 10-11 luglio - Biella - 1ª giornata Campionato Italiano di Società quad. A
 11 luglio - Torino - Campionato Provinciale quadrette cat. B
 11 luglio - Torino - Campionato Provinciale quadrette cat. C
 18 luglio - Ferrara - Gara Nazionale a quadrette cat. A - coppie cat. B
 25 luglio - Biella - Gara Nazionale a quadrette cat. B
 25 luglio - Torino - Gara Provinciale a coppie cat. C
 31 luglio - Savona - 2ª giornata Campionato Italiano di Società quad. A

Motoscooterismo

13 giugno - Raduno Nazionale Valle d'Aosta (Aosta)
 19-20 giugno - Raduno Nazionale ad Imperia
 27 giugno - Raduno Internazionale di Legnano
 11 luglio - Raduno Nazionale Valsessera
 18 luglio - Convegno dell'Amicizia Motociclistica Sider-Auto Gomma a Cogne (Val d'Aosta)
 25 luglio - Raduno Internazionale Madonna del Centauro (Alessandria)

Nuoto

23-29 giugno - Roma - Meeting Internazionale maschile
 4 luglio - Belgrado - Meeting Internazionale maschile e femminile
 10-11 luglio - Parigi - Meeting Internazionale maschile e femminile
 17-18 luglio - San Remo - Incontro Internazionale maschile Italia-Francia-Svezia
 24-25 luglio - Italia - Incontro Internazionale giovanile Italia-Francia

ATTIVITA' RICREATIVE

Cine

2 giugno - ore 16 e 21 - «Il mio amico del fieno» (M.G.M.) a colori - per ragazzi
 4-5 giugno - ore 21 e 6 giugno - ore 16 e 21 - «Le astuzie di una vedova» (M.G.M.) a colori

GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

Gite di un giorno: tutte le domeniche e festivi:

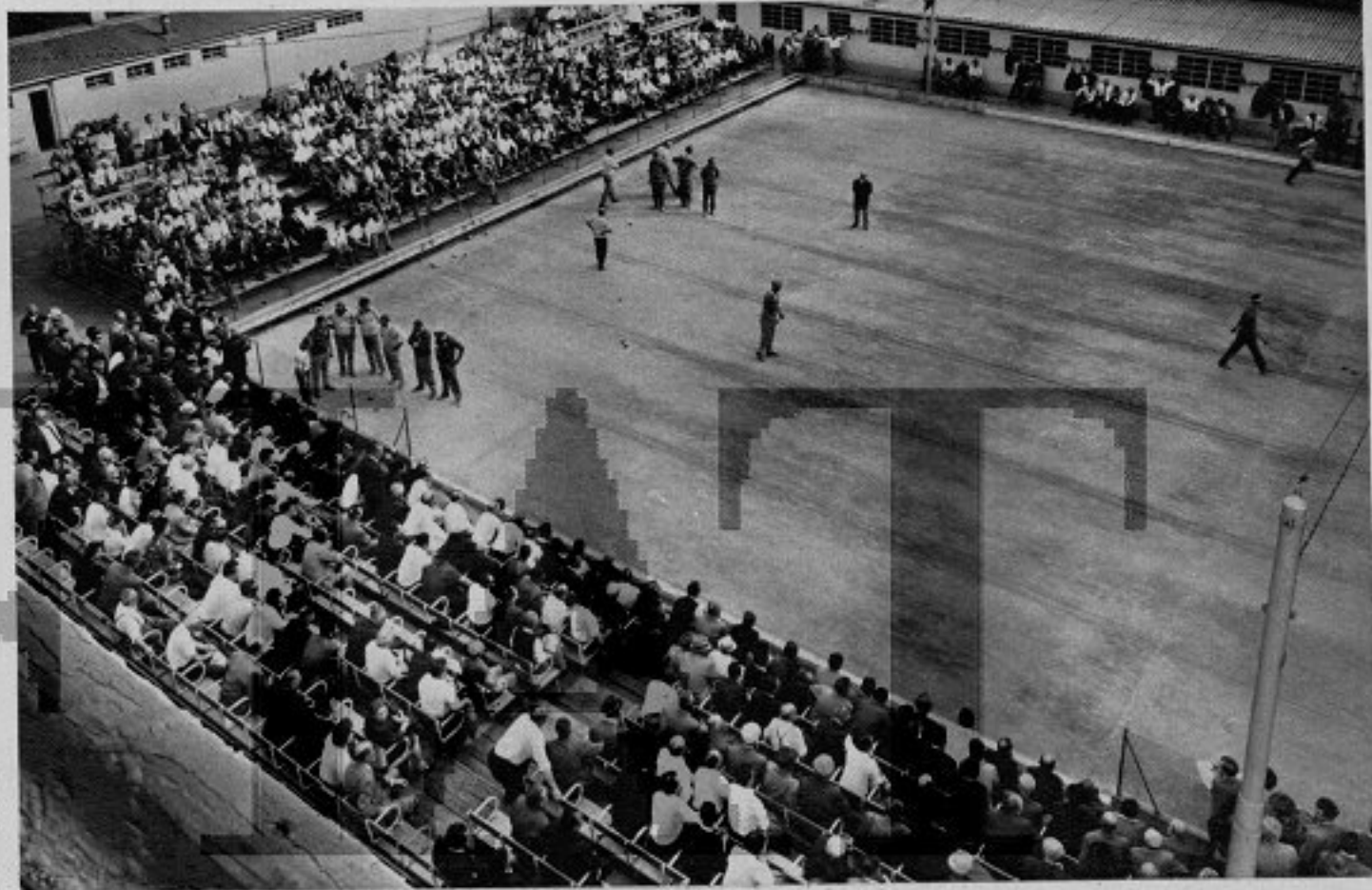
Lugano	L. 1.380
Lugano (escursione sul lago in battello e pranzo a bordo)	3.100
Stresa	1.000
Lago d'Orta	950
Como	1.100
Rapallo	1.300
Cervinia	1.000
Oropa	1.100
Sestriere	950
Crissolo	950
Gressoney	950
Champoluc	1.050
Cesana	900
Claviere - Monginevro	1.050
Bardonecchia	950
Ceresole	1.000
Courmayeur	1.250
Salice d'Uzile	900

Gite con effettuazione quindicinale:

Montreux e Traforo Gran S. Bernardo	L. 3.000
Lago di Champex e Traforo Gran S. Bernardo	1.900
Chamonix	2.700
Nizza	2.700
Lago del Moncenisio	1.050
Locarno	1.300
San Remo	1.500
Alasio	1.400
Varazze	1.300
Spotorno	1.350
Genova	1.200
Praly (13 laghi)	950
Briançon-Chantemerle	950
Pian della Mussa	1.050
Macugnaga	1.250
Cogne	1.200
Casteldelfino	950
Alagna	950

Gite di tre giorni: 27-29 giugno

Nizza (Costa Azzurra) - Torino - Colle di Tenda - Ventimiglia - Montecarlo - Nizza - Ponte San Luigi - Cuneo - Torino. Lire 16.300
 Provenza - Torino - Argentera - Gap - Orange - Avignone - Fontaine de Vaucluse - Arles - Orange - Valence - Grenoble - Briançon - Susa - Torino. L. 16.550
 Ginevra - Torino - Susa - Montcenisio - Chambery - Aix les Bains - Annecy - Ginevra - Montreux - Traforo del Gran S. Bernardo - St. Vincent - Torino. L. 18.700
 Zermatt - Torino - Stresa - Domodossola - Passo Sempione - Briga - Visp - Zermatt - Sion - Martigny - Traforo del Gran S. Bernardo - Aosta - Torino. L. 17.950
 Venezia - Torino - Novara - Brescia - Sirmione - Desenzano - Mestre - Venezia - Padova - Vicenza - Verona - Torino. L. 17.550
 Dolomiti - Torino - Bergamo - Lago d'Isèo - Passo del Tonale - Bolzano - Brunico - Lago di Misurina - Cortina - Faltzerego - Perdoi - Lago di Carezza - Bolzano - Trento - Bassano del Grappa - Vicenza - Verona - Brescia - Torino. L. 20.400



Una veduta dei Campi del C. S. Fiat durante la disputa del tradizionale torneo boccistico.

Gite di quattro giorni: 15-20 giugno

Castelli della Lora - Torino - Susa - Moncenisio - Modane - Chambéry - Nevers - Amboise - Tours - Loches - Chateauroux - Montluçon - Lione - Moncenisio - Torino. L. 32.350
 Foresta Nera e Stoccarda - Torino - Aosta - Traforo del Gran S. Bernardo - Friburgo - Berna - Basilea - Triberg - Baden Baden - Stoccarda - Sciaffusa - Zurigo - Zug - Altdorf - Andermatt - Passo S. Gottardo - Bellinzona - Lugano - Ponte Tresa - Varese - Torino. L. 35.150
 Tirolo e Grossglockner - Torino - Verona - Trento - Innsbruck - Kitzbühel - Dobbiaco - Canazei - Moena - S. Martino di Castrozza - Treviso - Bassano - Marostica - Vicenza - Torino. L. 29.450
 Interlaken-Jungfrau - Torino - Aosta - Traforo del Gran S. Bernardo - Aigle - Gstaad - Friburgo - Berna - Lucerna - Interlaken - Grindelwald - Grimsel Pass - Briga - Passo Sempione - Domodossola - Torino. L. 31.350
 Trieste-Postumia - Torino - Verona - Trieste - Castello di Miramare - Golfo del Carnaro - Fiume - Postumia - Lubiana - Lago Bled - Jesenice - Tarvisio - Udine - Grado - Treviso - Brescia - Milano - Torino. L. 27.550
 Isola d'Elba - Corsica - Torino - Genova - Sestri - La Spezia - Torre del Lago - Livorno - Piombino - Portoferraio - Marciana - Marina di Campo - Corsica - Pisa - Bologna - Piacenza - Torino. L. 25.630
 Toscana - Umbria - Romagna - Torino - Piacenza - Firenze - Arezzo - Perugia - Assisi - Gubbio - Urbino - S. Martino - Rimini - Ravenna - Bologna - Piacenza - Milano - Torino. L. 29.450
 Roma - Firenze - Torino - Firenze - Roma - Tivoli - Castelli romani - Arezzo - Bologna - Torino. L. 32.350

Gite di cinque giorni: 17-21 giugno

Svizzera pittoresca - Torino - Sempione - Grimsel Pass - Interlaken - Jungfrau - Zurigo - Casate del Reno - Basilea - Berna - Losanna - Traforo del Gran S. Bernardo - Torino. L. 37.000
 Monaco e Castelli Bavaresi - Torino - Lecco - Passo Spluga - Coira - S. Gallo - Brezzen - Lindau - Castelli di Neuschwanstein e Hohenschwangau - Monaco - Garmisch - Innsbruck - St. Moritz - Torino. L. 44.900

Gite di otto giorni:

Olanda - Belgio - Germania - 13-20 giugno - Torino - Traforo del Gran S. Bernardo - Basilea - Strasburgo - Lussemburgo - Namur - Bruxelles - Gand - Bruges - Rotterdam - L'Aja - Volendam - Diga Zuiderzee - Dusseldorf - Colonia - Francoforte - Baden Baden - Berna - Torino. L. 73.000
 Vienna - 4-11 luglio e 18-25 luglio - Torino - Brescia - Riva del Garda - Trento - Brennero - Innsbruck - Salisburgo - Linz - Vienna - Mayerling - Graz - Villaco - Pordenone - Treviso - Verona - Torino. L. 71.500

Gite di nove giorni:

Sardegna: partenze da Genova - mese di luglio: lunedì, venerdì, sabato - Passaggio marittimo Genova-Porto Torres e ritorno. Pernottamento ad Alghero - Cagliari - Nuoro - Olbia. L. 67.000 e L. 74.000

Gite per il periodo delle ferie - dall'8 al 29 agosto 1965

8 agosto (domenica) - Tutte le gite festive
 8 agosto (domenica) - Rimini - L. 3050
 8 agosto (domenica) - Cattolica - L. 3050
 9 agosto (venerdì) - Alasio - L. 1400
 10 agosto (martedì) - Saute D'Oulx - 900
 11 agosto (mercoledì) - Ceresole - 1000



La quadretta del C. S. Fiat capitanata da Bragaglia mentre disputa la partita vittoriosa contro i tradizionali rivali della Way-Assauto di Asti, nella gara nazionale svoltasi domenica 16 maggio a Torino sui campi del C. S. Fiat in corso Moncalieri.

12 agosto (giovedì)	Lugano	L. 1300
13 agosto (venerdì)	Gressoney	950
14 agosto (sabato)	Varazze	1300
15 agosto (domenica)	Tutte le gite festive	
16 agosto (sabato)	Praly	950
17 agosto (sabato)	Como	1100
18 agosto (domenica)	Cervinia	1000
19 agosto (sabato)	Oropa	1100
20 agosto (sabato)	Genova	1200
21 agosto (sabato)	San Remo	1500
22 agosto (domenica)	Tutte le gite festive	
23 agosto (sabato)	Courmayeur	1250
24 agosto (domenica)	Lugano	1300
25 agosto (sabato)	Spotorno	1350
26 agosto (domenica)	Tutte le gite festive	

NOTIZIE IN BREVE

Aletica leggera

Nel corso di riunioni nazionali, svoltesi a Napoli, Alessandria, Sassari, gli atleti del C.S. Fiat si sono imposti con ottimi risultati. Tra essi: Maria Cògo nel lancio del disco (mt. 43,30), Carlo Lievore nel lancio del giavellotto (mt. 78,91), Franco Grossi nel lancio del disco (mt. 34,18) ed il giovane Giacomo Puosi che ha corso i mt. 400 in 48,2.

Aletica pesante

Nei Campionati Italiani Assoluti di lotta greco-romana (Faenza 24-25 aprile) gli atleti del C.S. Fiat hanno conquistato i seguenti titoli di Campioni Italiani: Gilberto Gramellini nei pesi gallo, Adelmo Bulgarelli nei pesi medio massimi e Giuseppe Maruccci nei pesi massimi.

Inoltre i lottatori del C.S. Fiat hanno ottenuto dei piazzamenti nei primi sei d'ogni categoria con gli atleti: Tonnicchia (mosca), Guerrucci (gallo), Triccerri (medi), Inglesse e Calafiore (mosca), Torresan (piuma), Belotti e Canavera (leggeri), Cervai (medio leggeri), Gorret (medio massimi) e Piedinovi (massimi), contribuendo alla vittoria nella classifica di Società, che ha visto il C.S. Fiat al primo posto con punti 27, seguito dal G.S. Fiamme d'Oro di Roma, staccato di ben 18 punti.

Bocce

Significative vittorie ha riportato il Gruppo Bocce del C.S. Fiat, in quest'ultimo periodo, vincendo: a Savona la gara nazionale cat. B con la coppia Suini-Francesetti, a Bagnols-sur-Geze il Torneo Internazionale con la quadretta formata da Motto-Macocco-Quirico-Vai.

Inoltre nella quadretta azzurra, vincitrice del Torneo Internazionale quadrangolare Francia-Monaco-Italia-Svizzera di Borgoin, erano presenti due giocatori del C.S. Fiat: Macocco e Quirico.

Ciclismo

Buone affermazioni dei ciclisti del C.S. Fiat, nelle prime gare della stagione, con le vittorie di Adorno a Grosso Canavese e nella Torino-Biella.

Nuoto

A Napoli, a cavallo dei mesi d'aprile e maggio, hanno avuto luogo i Campionati Assoluti Primavera. I nuotatori del C.S. Fiat, sempre in linea con i migliori, hanno vinto: Bianchi i mt. 100 stile libero, Rora i mt. 100 e 200 dorso, Della Sava e Frattini, oltre che con i già detti Bianchi e Rora, la staffetta 4 x 100 stile libero.

Inoltre nei Campionati Universitari, svoltisi pure a Napoli immediatamente dopo i Primavera, Della Sava e Bianchi si sono affermati nel mt. 100 stile libero e dorso; essi, insieme a Cavallero e Bolzoni, hanno vinto le due staffette.

Nella ricorrenza della scomparsa di Aldo Oblato, iscritto al Gruppo Escursionismo del C.S. Fiat, avvenuta il 31 maggio 1964 alle falde del Monte Marzò, è stata dedicata alla sua memoria una targa, collocata sul luogo della sciagura nel corso di una funzione religiosa tenutasi il 30 maggio scorso e a cui hanno partecipato in gran numero dipendenti e familiari iscritti al Centro Sportivo Ricreativo Culturale Fiat.

STORIA DELLE VIE ROTABILI

È apparso ultimamente il IV volume della «Storia della Tecnologia», a cura di Charles Singer e nella edizione di Paolo Borghieri. L'opera si presenta pregevolissima per stile e informazione, spaziando in ogni settore del vasto e sempre più importante mondo della tecnica. Nell'arco di ottocento grandi pagine vengono trattati i problemi relativi all'evoluzione delle vie rotabili di comunicazione. Guglielmo Bonuzzi, sul «Resto del Carlino» così scrisse dell'interessante pubblicazione.

La storia della strada può trarre unicamente l'elemento più remoto, a puro titolo indicativo. Non di più. La strada destinata a collegare umani agglomerati, comporta in sé troppe funzioni agganciate al carro della civiltà, per catalogarla nel quadro della preistoria. Tracce di strade rotabili ci lasciarono i babilonesi, i greci e i cartaginesi (la ruota apparve nel 3500 avanti Cristo); grandi costruttori di strade si rivelarono i persiani, ma i più avveduti e i più famosi costruttori di strade furono, è noto, i romani dell'antichità. Infatti, dodici grandi arterie viabili, collegate da strade minori, si irradiarono dalla Città eterna per le varie regioni d'Italia e imponenti strade romane si prolungarono oltre le Alpi e mettevano in collegamento i Paesi d'oltremare del vasto Impero. Una superba rete arteriale, che però doveva cadere in rovina nell'epoca barbarica.

Il più caratteristico documento tecnico, che risale all'alba dell'Evo moderno, è rappresentato da un decreto di polizia del distretto di Jülich-Berg, nella Germania occidentale. Risale al 1554 e dichiara che per il restauro delle strade «potevano impiegarsi legname, pietre e fascine trovate per via». Il documento considera inoltre, con particolare attenzione, l'operazione di drenaggio mediante fossati e precisa che il centro dell'arteria dovrebbe trovarsi alquanto sopraelevato rispetto al livello dei fossati marginali. Nei secoli quindicesimo e sedicesimo, le sedi viabili subirono un rapido deterioramento. Alla loro manutenzione — e anche alla loro costruzione — erano addetti, mediante lavoro coatto, agricoltori inesperti e rozzi braccianti. Insufficienti risultavano i capitali destinati ai restauri e alle scarse arterie di nuova costruzione.

FASCINE DI LEGNA

Il primitivo e dannoso impiego di fascine di legna, sia nella costruzione e sia nella manutenzione, si doveva protrarre fino al XVIII secolo. Di esse ci si serviva, unitamente alle pietre, per colmare le buche; ma nell'Europa centrale, anche le nuove arterie venivano posate su strati di fascine. Successivamente, molti fattori contribuirono al miglioramento delle costruzioni stradali. Un risveglio favorevole ai sistemi scientifici di costruzione, l'avvento dei veicoli a ruote razionali e la creazione di corpi amministrativi che si occupassero della pubblica viabilità, elevarono il vecchio problema su di un piano di modernità. Famosi architetti del Rinascimento ovunque insistettero sulla necessità di costruire strade migliori. Per esempio, Andrea Palladio redasse un magnifico progetto di strade per città.

La creazione dei corpi amministrativi per le strade e per i trasporti, incontrò una vigorosa opposizione. Si era, fra l'altro, constatato che le guide, operanti spesso in combutta con i predoni, estorcevano denaro al viandante, allorché voleva percorrere le strade più agevoli. A loro volta, i locandieri ritenevano che, con l'apporto delle strade migliorate, i viaggi sarebbero risultati «troppo rapidi», con la conseguenza di un minor numero di soste per coloro che si trovavano

in bisogno di rifocillarsi. Infine, i proprietari terrieri si erano opposti a codesta affermazione di progresso, in quanto con il suo avvento non avevano più il diritto di prendere tutto ciò che cadeva al suolo in seguito ai frequenti ribaltamenti dei carri.

In Francia, mancavano pianificazioni autorizzate. Enrico IV audacemente tentò di fronteggiare la situazione creando, nel 1599, l'incarico di «Grand Voyer de France», al fine di centralizzare tutte le attività riguardanti la costruzione e la manutenzione delle strade. Molte delle quali furono pavimentate con lastre di pietra, che presero il nome di «pave du roi», auspice Colbert, il celebre ministro di Luigi XIV. Strade maestose in pietra furono costruite anche in altre zone di Europa, particolarmente in molti Stati tedeschi. Pure in Russia erano incominciate le costruzioni stradali. Scarse ancora, invece, le realizzazioni in Italia, a quel tempo politicamente divisa, sebbene molti papi si fossero impegnati a conservare l'antica rete delle strade romane. Le arterie internazionali alpine riguadagnarono importanza alla fine del diciottesimo secolo. Percorse da viaggiatori a piedi e da animali da soma, esse offrivano «ripari occasionali», ma provvidenziali, come il monastero sul San Bernardo e quello sul San Gottardo.

La «rivoluzione industriale», che richiedeva un trasporto di merci più rapido e più economico, doveva portare all'avvento della «età delle carrozze». In Inghilterra, i primi veicoli a vapore fecero le loro corse sperimentali, sorpassando le diligenze. Per quanto biasimati, i «trust delle barriere» contribuirono alla creazione di un migliorato sistema di costruzioni stradali. Le nuove superfici ideate da Metcalf, da Telford e da McAdam diminuirono la convessità delle strade e le prosciugarono rapidamente. È curiosamente interessante leggere oggi le proteste elevate nel 1837, in Gran Bretagna, contro la velocità delle carrozze: si diceva che il viaggiare era divenuto pericoloso come non mai! Il sistema di McAdam si rivelò fortemente idoneo anche per il restauro e la ricostruzione delle strade antiche; e così il suo nome divenne comune nell'espressione «strada macadam impermeabile», che dominò il diciannovesimo secolo.

DUE NOVITÀ

L'estendersi della ferrovia e l'espandersi delle automobili (due «novità» che portarono la rivoluzione nel traffico, dal 1830 al 1900) coincisero con l'era delle moderne costruzioni stradali, la qualcosa, tuttavia, non favorì completamente la costruzione della «buona strada»; e ciò per il conflitto distributivo delle pubbliche erogazioni. Comunque, in quella fase, si vide delinearsi il secondo tipo di strada, quello asfaltato. E la diffusione, seppur graduale, dell'automobile, si prestò a conferire impulso a nuove materie prime per la pavimentazione, fra le quali il calcestruzzo e il catrame. Un balzo in avanti verso quella strada del nostro secolo, che ha figliato il vertiginoso dinamismo dell'autostrada. La concorrenza fra rotaia e asfalto era aperta.

Con la «rivoluzione industriale», la storia dell'uomo «faber» moderno era entrata nel periodo in cui scienziati e società scientifiche, ingegneri e scuole, organi della pubblica cosa e industrie si erano schierati, praticamente oltretutto teoricamente, nei confronti delle risorse naturali, con una vigorosa presa di posizione senza precedenti.

Proverbia romeno: «Dio ha dato all'uomo due orecchie e una lingua soltanto, perché oda molto più che parlare».



ROMA - L'attore di teatro Giulio Bosetti, che ha interpretato «Le Notti Bianche» di Dostoevski, ha recentemente acquistato una Fiat 1500 Berlina.



Una vettura di successo si addice ad una «vedette» della musica leggera come Renato Carosone. Ecco il popolarissimo musicista e cantante ritirare la sua nuova 850 berlina presso la nostra Filiale milanese.



Le signorine Maria Antonia Rossetti e Laura Virgilio, rispettivamente regista TV e giornalista della Televisione argentina, sono attualmente nel nostro Paese per realizzare un documentario su «Come lavorano e vivono gli italiani». Per effettuare i loro spostamenti lungo le strade della Penisola hanno scelto questa Fiat 600 D.

Las señoritas Maria Antonia Rossetti directriz de la televisión argentina, y Laura Virgilio, periodista de la misma, quedarán unos tres meses en Italia para realizar un documental de «cómo trabajan y viven los italianos». Para trasladarse de un sitio a otro por las carreteras de la Península, han elegido este Fiat 600 D. (Publifoto)

VEETURE FIAT A LOS ANGELES



LOS ANGELES - I modelli di vetture Fiat importati negli Stati Uniti ritratti presso la «Space Sculpture», opera moderna dello scultore Norbert Kricke, donata dai coniugi Bright al Museo dell'Arte di Los Angeles. — Fiat models exported to the United States photographed next to the «Space Sculpture», a modern work of art by sculptor Norbert Kricke and donated to the Los Angeles Art Museum by Mr and Mrs David E. Bright.

«HOLIDAY ON ICE»



Il tradizionale spettacolo sul ghiaccio «Holiday on Ice», richiama ogni anno folle sempre più fitte di spettatori attirati dall'abilità dei pattinatori e dalla variopinta sfarzosa cornice che accompagna le esibizioni. Qui, sulla pista di ghiaccio del Palazzo dello Sport, a Torino, alcune graziose componenti di «Holiday on Ice» con le 1200 spider e coupé.

HONORÉ WAGNER



Il 23 maggio, in seguito ad un tragico incidente sul Circuito automobilistico di Nürburgring (Germania), è deceduto M. Honoré Wagner, titolare del «Garage Chany Wagner», Concessionario Fiat per il Lussemburgo. Honoré Wagner, Campione ufficiale automobilistico del Lussemburgo, era un grande sportivo e si distinse per numerose vittorie in gara. «Illustrato Fiat» si associa al cordoglio della famiglia, esprimendo ai genitori e ai tre figli dello scomparso le più commosse condoglianze.

NOTIZIE DI CASA

CULLE

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

Sez. Auto — ANTONELLA, di Mario AB-BATIELLO; NICOLINO, di Gaetano ALBERI; DAVIDE, di Giuseppe ALBICEUTI; ROBERTO, di Gabriele APOLLONI; ELENA, di Bartolomeo APPENDINO; BARBARA, di Antonio AUDIA; ROSANNA, di Giovanni BAL-SAMO; MICHELE, di Giuseppe BANCHIO; MARGHERITA, di Matteo BARBARO; MICHELE, di Domenico BARBUZZI; CRISTINA, di Carlo BASCHI; ANNA, di Ivo BAT-TEZZATI; GIOVANNI, di Giuseppe BAU-DUCCO; ANTONIETTA, di Melchiorre BEL-LANTUOMO; LAURA, di Ugo BERNAR; MA-RIO, di Antonio BERNARDI; GIOVANNA, di Romolo BERNARDONE; MICHELA, di Ar-mando BEROSE; PAOLA, di Gian Carlo BIANCHINI; ELDA, di Andrea BIANCO; MAURIZIO, di Adriano BONELLO; ANTO-NIO, di Tommaso BONINO; DAVIDE, di Antonio BORRA; FRANCESCO, di Giovanni BRANDI; LUCA, di Riccardo BRONZINO; LUCA, di Renato BUSSANO; FRANCA, di Franco BRUSCHI; FABRIZIO, di Benedetto BUTERA; ELENA, del p.i. Carlo CAGNINA; MARIA, di Giuseppe CALZONE; VINCENZO, di Antonio CAMPANA; TIZIANA, di Gra-ziano CANCEDDA; ANTONIO, di Amato CA-PODICASA; DANILO, di Prospero CAVAN-NA; ROSELDIA, di Domenico CERCHIO; CE-SARE, di Giovanni CIOGNA; GIOVANNI BATTISTA, di Armando COLOMBA; VIN-CENZO, di Francesco CORSARO; ANNA MA-RIA, di Giovanni CURCIULLO; GABRIEL-LA, di Mario DAL PRA; ROBERTO, di Po-lito DE CAROLIS; IGNAZIO, di Carlo DEID-DA; LAURA, di Ferruccio DELFITTO; VIN-CENZO, di Michele DELL'ORO; MARCO, di Severino DEMARCHI; RAFFAELLA, di Mi-chele DE ROSA; PAOLO, di Giovanni DE-DIER; SANDRO, dell'ing. Alessandro DO-GLIONE; EMILIO, di Dino DOVERI; ANNA MARIA, di Antonio FALZONE; LOREDANA, di Elie FASSIO; EMANUELE, di Giuseppe FA-VALE; MARIA CRISTINA, di Mario FA-VALETTA; GIOVANNA, di Giuseppino FER-RARO; MASSIMO, di Umberto FILOMENO; MIRELLA, di Sebastiano FIORITO; CLAU-DIA, di Michele FRANCINO; CINZIA, di Rino FRASSAN; MASSIMO, di Antonio GAI-DO; ANDREA, di Terenzio GARIGLIO; PIER LUIGI, di Giovanni GENNERO; ANNA, di Pietro GHIONI; e di Margherita ORLANDI-NE; ANTONIO, di Bruno GIARDINO; ALES-SANDRO, di Giulio GIBERTI; CLAUDIA, dell'ing. Pier Giorgio GILI; LUCIANO, di Giovanni GILLIO; FABRIZIO, di Giovanni Battista GIORTTI; FABRIZIO, di Maria Te-ressa GIUGIARO SERRA; PIER GIUSEPPE, di Stefano GONETTI; ANNA MARIA, del p.i. Francesco GRECO; MARILENA, di Se-verio GRECO; LUCIANO, di Giuseppe GROSSO; PAOLA, di Ermilio GUALANDI; ANTONIO, di Francesco JORIO; MAURIZIO, di Vito LA NOTTE; FERDINANDO, di Mario LESCHIERA; DONATO, di Giuseppe LILLO; BENIAMINO, di Nicolò LOMBARDO; CA-MERLINO, di Antonio LORE; PAOLO, di Alessandro LUISE; ALESSANDRA, di Fran-cesco MAGNANO; FRANCESCA, di Simone MALTESE; CARLA, di Paolo MANTELLI; CLAUDIO, di Alfredo MARCONI; ORNELLA, di Gian Carlo MARINO; ROBERTA, di Ma-giorino MARTINI; ALLIDA, di Albino MA-SERA; FRANCO, di Renato MASOERO; ISA-BELLA, di Roberto MASOERO; LUCA, di Giuseppe MASSE; MINOCA, di Giovanni MATIS; CINZIA, di Bartolomeo MAURINO; MARIA, di Giovanni MELE; CRISTINA, di Renato MELE; MASSIMO, di Lorenzo MI-GARONE; VALLI, di Manfredi MODA; MAURA, di Aldo MONDINA; GIUSEPPINA, di Mario NARDELLI; ANTONELLA, di Ore-ste NIBBIO; MARIA ANTONIETTA, di Do-ménico NIGRO; FILOMENA, di Giovanni NOTARNICOLA; LUCA, di Carlo NOVELLI; PAOLA, di Giuseppino OCCHETTI; MARIA, di Lorenzo PACE; FIORENTINO, di Arturo PADOVANO; GIOVANNI, di Mario PAGA-

NO; SILVIO, del p.i. Guido PAGLIANO; PIERO, di Domenico PARENA; LAURA, del Dr. Elvio PELLEGRINO; PAOLA, di Luigi PEROTTO; MARIO, di Armando PESCE; FRANCO, di Mario PETTI; GIUSEPPE, di Mario PIERRI; ALBERTO, di Angelo PIAN-TASSIDA; ANTONIO, di Antonio PIGA; EMANUELE, di Giulio PINAT; FLAVIANO, di Antiocho PINNA; MARIA MADDALENA, di Sebastiano PINNA; CATERINA, di Giu-seppe PISANO; MAURO, di Elia PIUMA; LUISA, di Giovanni PIUMATTI; WALTER, di Silvestro PODDA; FRANCO, di Giuseppe PORRO; ATTILIO, di Giuseppe PORTA; CE-CILIA, del p.i. Lorenzo PRANDINI; MAURI-ZIO, di Umberto PROPERZI e di Rita MAR-TINI; CARMELO, di Saverio PUGLIESE; ELENA, del p.i. Aldo RATTO; PAOLA, di Leone RIETA; GIOVANNI, di Giuseppe RI-NALDI; ANNAMARIA, di Filippo RIPERI; PAOLA, di Mario ROBINO; DONATELLA, di Ermanno ROLANDO; MICHAEL, di Gian Car-lo ROMAGNOLI; ENRICO, di Silvio ROSSO; MANUELA, di Luigi ROTELLA; CLAUDIO, di Giuseppe ROVERE; RENZO, di Cesare SANDRI; CRISTINA, di Francesco SCHIRRU; RENZO, di Giuseppe SOLA; DAVID, di Ezio STARTARI; FABRIZIO, di Carla TAGLIAN-TE BOANO; PAOLA, di Giuseppina TADDEI FONTANA; PAOLO, di Francesco TERLIN-GO; DARIO, di Teresio TESIO; SERGIO, di Giovanni TESSARIN; CLAUDIO, di Pietro TOALDO; GABRIELLA, di Tommaso TO-SCO; MARIA GIOVANNA, di Giacomo TRI-STAINO; VINCENZO, di Giuseppe TUMI-NELLO; DANIELE, del p.i. Cesare UBERTO; DANIELE, di Baldassarre ULRICO; MIREL-LA, di Salvatore VACCA; ILARIA, dell'ing. Silvano VALENTINO; CARMELINA, di Gu-glielmo VALSANIA; FABRIZIO, del dr. Giu-seppe VERARDI; ANNA MARIA, di Firmino VERGA; MONICA, di Umberto VIPIANO; OLGA, di Sergio VIERO; MARIA TERESA, di Giovanni ZAFFINA; CRISTINA, del rag. Giovanni ZENGA; FRANCESCO, di Nicolò ZIMMARDI.

Sede Centrale — RAFFAELLA, di Sebastia-no AMATO; SOFIA, di Paolo ARISIO; RO-BERTO, di Giacomo BALLELIO; PAOLO, di Primo BATTISTINI; GIOVANNA, di Cesare BERTOLO; PIERFRANCESCO, del dr. Fran-co BIZZARRINI; MARIA GABRIELLA, dell'ing. Giovanni BOLLANI; PAOLO, di An-gelo BOTTA; BARBARA, del rag. Giovanni BUONO; ANTONIO, di Vincenzo CAPOSEC-CO; GABRIELE, di Walter CASETTI; FA-BRIZIO, di Ferdinando COLOMBO; ANNA MARIA, della rag. Rosa Maria COTTONI REALE; LAURA, del rag. Romano CRAVE-RI; GIANCARLO, di Adolfo DEFILIPPI; MARCO, del Dr. Giorgio DELLA VELLA; ROSARIO, di Leopoldo DE ROSA; ARABEL-LA, del p.i. Luigi DI IORIO; MAURO, di Carlo EMIRANO; DANIELA, di Giuseppe FERRERO; FULVIO, di Ennio FIORINA; e di Maria Grazia JANO; ELENA, del dr. Carlo FIORITO; PAOLO, di Bonifacio GAMBELLI; BARBARA, del cav. Alberto GAFANI; SANDRO, di Vincenzo GRECO; ALBERTO, del rag. Edoardo LENTI; FRANCA, di Gi-sella MANUQUERRA CORCELLI; GIUSEP-PE, di Gino MARCATO; EUFEMIA, di Sos-sio MARINO; SILVANA, del p.i. Giorgio MEANTE; MASSIMO, del dr. Giampaolo MI-GLIORINI; ANNAMARIA, del dr. Vito MO-CIA; SIMONETTA, di Luigi MOGLIOTTI; MASSIMO, di Giovanni MONTI; DAVIDE, di Giacomo OGGERO; STEFANIA, del p.i. FRANCO PIANA; FRANCESCO, di Luigi PO-LIDORI; RITA, di Nino QUARESIMA; PAO-LO, di Silvio REY; PAOLO, del dr. Virginio RICCI; PAOLA, di Luigi ROLETTI; VA-LENTINO, di Enzo ROSSETTA; LAURA, di Edda ROSSI BERTUZZI; MANUELA, di Eze-chiele SACCONI; GIORGIO, della rag. Car-la TACCANI MARGARY; PAOLO, dell'ing. Pier Giorgio TRONVILLE; ANGELO, del-ling. Ernesto VALERIANI; FRANCO, di Giuseppe VICCHI; CHIARA, di Rosalia VEN-DE RIS; LAURA, di Sergio VILOTTI.

Sezione Fonderie e Fucine — MARILENA, di Lorenzo ABRATE; GERARDO, di Fran-cesco ARBORE; FRANCA, di Francesco CA-VALLO; MARCO, di Cesare CELI; LILIANA, di Domenico CHIAVAZZA; CORRADO, di Nicolò DE BORTOLI; LUIGI, di Antonio DE STASIO; PATRIZIA, di Adriano DURANDO; ANNA, di Giovanni EANDI; BRUNO, di Roberto FOSSATI; SERENELLA, di Arnido GHIRARDI; LAURA, di Fausto GIAMPAO-LETTI; GABRIELLA, di Gaetano GONZA-LES; SERGIO, di Giovanni LAFASCIANO; ELISABETTA, di Italo LAMBRA; ALESSAN-DRO, di Enrico LICCIARDI; ANTONIO, di Giuseppe LOCCISANO; BRUNA, di Guglielmo LUVIONE; ANNA MARIA, di Giuseppe MAINA; ROSA, di Vincenzo MALDERA; PIERANGELA, di Giacomo MANFREDI; CRISTINA, di Lino MARCOMINI; EMANUELA, di Emilio MARELLI; MARCO, di Luigi MA-RITANO; MAURO, di Silvio MARTELLOZZO; ELSA, di Luigi MASSARO; ELENA, di Giovanni MERLINO; LUIGI, di Domenico MORIELLI; MASSIMILIANO, di Luigi NOR-DIO; CLARA, di Mario PASQUINO; ARCAN-GELO, di Giuseppe PRISCINDARO; ALES-SANDRA, di Giuseppe RUFFINATTO; FE-DERICO, dell'ing. Dovan PETRUCCIOLI e dr. Angela BALZARI; DANIELA, di Rosario RUSSELLI; GIUSEPPE, di Mario SAGLIET-TI; LINO, di Angelo SALERNO; ANGELO, di Italo SALVATICO; PATRIZIA, di Riccar-do SOFFIATI; CINZIA, di Matteo SPINELLI; DENISE, di Egitto TAI; IVANO, di Fran-cesco TIRANTE; VINCENZO, di Michele VINO GIANCARLO, di Antonio VELONA; FER-RUCCIO, di Battista VIOLA.

Sez. Spa — MARINA, di Giorgio ALBER-TO; GABRIELLA, di Giuseppe BERTON; MARCO, di Livio BIANCHINI; PAOLA, di Domenico BONASSIN; RICCARDO, di Gio-vanni BONIOLO; CLAUDIA, di Riccardo BRIA BERTER; PATRIZIA, del geom. Um-berto BRUNETTI; MAURO, di Flavio CA-PRA; MASSIMO, di Celestino CHIARTANO; CORRADO, di Giovanni Battista COMETTO; IVAN, di Antonio CULCASI; GIUSEPPE, di Nazareno CARNEVALE; PIERO, di Antonio GIACOSA; ROBERTA, di Pier Paolo GIOR-DANO; MASSIMILIANO, di Domenico GOIA; MARCO, di Domenico GOIA; ROSALIA, di Vincenzo LA GRECA; ANNUNZIATA, di Leo-nardo LO MONACO; MARCO, di Ezio MAZ-ZUCCO; MARIA MADDALENA, di Lorenzo PISSINIS; ROBERTO, di Girolamo PORCEL-LI; RICCARDO, di Giuseppe QUERCIA; PAO-LA, di Dante SBAIZ; DONATELLA, di Ge-

ILLUSTRATO FIAT

NOZZE



Francesca e Luigi Malandrone (Anziano Fiat, Sez. Fonderie e Fucine) hanno festeggiato 33 anni di matrimonio (foto 1). - Hanno festeggiato le nozze d'oro: Luigina e Luigi Quadro (Premio Fedeltà), (foto 2). - Rosina e Paolo Zanotti (Anziano Fiat, Sez. Ferriere), (foto 3). - Caterina (Premio Fedeltà) e Battista Vespa (Anziano Fiat) entrambi della Sezione Velivoli hanno festeggiato i 38 anni di matrimonio (foto 4). - A tutti le vive congratulazioni dell'Illustrato Fiat.

Sezione Rizzardi — GIUSEPPE, di Vincenzo SCHEMBRI; GRAZIA, di Giuseppe ZAZA; GIOVANNI, di Gaetano ZITO.

Sezione Osa — MAURIZIA, di Giovanni ACTIS; ELENA, di Giuseppe ALENE; ARIA-NO, di Luigi ARBOLETTI; MARIA PIA, di Vito AZZARITI; SUSANNA, di Piero AR-MELLINO; CINZIA, di Francesco BARA-VALLE; MARISA, di Giovanni BROSSO; LUCA, di Piero BORELLO; WALTER, di Vi-torino BOSCOLO; FRANCA, di Mario CA-PRA; CATERINA, di Giovanni CASERTA; BRUNA, di Angelo DOLCE; CRISTINA, di Gastone DE GRANDIS; GIAMPAOLO, di Vittorio DIAN; NUNZIO, di Salvatore FAR-BO; ADELE, di Remo FERRO; ORNELLA, di Giovanni FISSORE; OSVALDO, di Oddone FISSORE; FABRIZIO, di Armando GABBA; GIANGUIDO, del rag. Domenico GAGLIONE; STEFANIA, del rag. Michele GASTALDO; DAVIDE, di Giampiero GIRARDO; GIOR-GIO, di Giovanni GRIMALDI; FABRIZIO, di Ledovico LIMONE; SILVIA, di Giovanni MAGGIA; GIOVANNI, di Carlo MASSARI; CARLA LAI; ANNALISA, di Livio MINUZZI; PAOLA, di Virginio MONTICELLI; STEFA-NIA, di Dino MONTICONE; CINZIA, di An-tonio ORAZI; CINZIA, di Armando PORTU-LANO; SABRINA, di Lorenzo PESCE; MAR-CO, di Benito QUALIZZA; ADRIANA, di Lorenzo ROMANA; CRISTINA, di Cosimo SCORDARI; MARTA, di Antonio SCANAVI-NO; SILVIO, di Giorgio TALLONE; MONI-CA, della rag. Maria Savina ZAMARA CO-LOMBRI.

Sezione Ricambi — ANTONIO, di Gian-franco BORGIO; LAURA, di Carlo COMOL-LO; CARLO, di Alberto FONTANELLE; LU-CIANO, di Rocco MEOLA; LAURA, di Vin-zenzo ROBALDI; JACOPO, dell'ing. Roberto ROSSI.

Sez. Grandi Motori — LAURA, di Giovan-ni ALOI; ROSSANA, di Pietro BATTAGLI-NO; LUISSELLA, di Francesca BOSCOLO ZA-NELLATO; MASSIMO, di Biuccio BRAN-CHI MONDO; CRISTIANO, di Marinella CA-NEPA PRANO; CRISTINA, dell'ing. Giorgio CAPUTO; EMMA ANNA, di Michele Andrea CATTI; NICCOLO', di Vito CESARO; MA-RIA GRAZIA, di Calogero COLLURA; FRAN-CESCO, dell'ing. Vasco PERI; PIETRO, del-ling. Alfredo PASETTI; MARCO, di Dante RIPAMONTI; SILVANO, di Chiffredo RO-LANDO; LORENZO, di Giovanni SORO; GIUSEPPINA, di Calogero VIOLA; LUISA, dell'ing. Giulio ZAPPA.

Sez. Sima — GRAZIELLA, di Mario BO-GETTI; BARBARA, di Pietro BORDONE; GIANLUIGI, di Adolfo DAGNA; RENATO, di Sergio DURANDO; ROBERTO, di Lorenzo FALCETTA; SILVANA, di Felice GAMBINO; BRUNO, di Giovanni MASERA; WALTER, di Mario BACCHETTA; STEFANO, di Luigi CA-STELLI; STEFANIA, di Sebastiano GROSSO.

Sez. Ferriere — PINO, di Mario ANDRIO-LO; DAVIDE, di Piergiorgio ARDUINO; MAURO, di Vincenzo BARBERIS; CINZIA, di Guido BEDETTI; MARIA TERESA, di Ni-codemmo BELCASTRO; MAURIZIO, del p.i. Corrado BELLONE; LUCA, del p.i. Pier Au-

gusto BELLUCCI; ROSELLA, di Lorenzo BERTONA; BIANCA, di Dante BIANCO; GERMANIA, di Guerrino BIRLOLO; GIOR-GIO, di Giuseppe BODDA; GIORGIO, di Fe-lice BORELLO; ELENA, di Giovanni BOR-DIGNON; GRAZIANA, del p.i. Rosario BRU-NO; MONICA, di Luigi CARRETTA; MIREL-LA, del rag. Giuseppe CAVALLERO; LETI-ZIA, di Mario CHINAGLIA; ENRICO, di Al-fonso DE LUCA-LONDA; MAURO, di Lino DESTRO; ANNA MARIA, di Vito DI BICCA-RI; LAURA, di Mario DOVA; DARIO, del p.i. Enrico ELIA; ANNA MARIA, di Vin-zenzo FERRARESE; PAOLA, del geom. Tom-maso FIERMONTI; GIOVANNI, di Bartolomeo FONTANA; LUISA, di Aldo FORNACA; NICOLETTA, di Luigi GARIS; SALVATORE, di Maurizio GHESSA; M. CATENA, di Gio-vanni GIAMBARRESI; CLAUDIA, di Piero GUERRUCCI; MARCO, di p.i. Michelino GIANOTTI; DANIELA, di Valentino LINO; AN-NA MARIA, del p.i. Livio LUISETTI; GABRIELLA, di Luigi MANNINO; NATALE, di Ernesto MASSA ROLANDINO; LUCA, di Giu-seppe MARTINA; BARBARA, di Bruno MO-SCHINI; STEFANIA, di Antonio NINNI; CRISTINA, di Umberto ODORICO; ANTONIO, di Pietro PALLOTTA; CARLA, di Giuseppe PETTINATO; DANIELA, di Augusto PIAN-CA; GIOVANNI, di Irmo PICCINELLI; CA-LOGERO, di Filippo PIGNATA; ROBERTO, di Lorenzo PORTA; ANTONIO, del p.i. Giorgio PRATO; MARIANGELA, di Ettore RAIMONDO; MARINA, di Franco RIPPA; LOREDANA, di Romano ROSATI; DANIELE, di Rinaldo SCIOLLA; TOMMASO, di Giaco-mo SINIGAGLIA; FELICIA, di Francesco TALDONE; ILEANA, di Fabio VERONESE; GIANCARLO, di Giorgio VISSIO; STEFANO, di Achille ZANDONA.

Sez. Velivoli — GIUSEPPINA, di Sergio ABRARDI; FRANCO, di Michele BARUTEL-LO; MAURO, di Sergio BOSTICCO; ANNA, di Davide CIOCCA; PATRIZIA, di Bruno COVACCI; PAOLO, del p.i. Giuseppe DEN-TIS; NADIA, di Aldo FAVERO; FRANCO, di Ferdinando GIACOSA; CLAUDIO, di Ma-rio GOREA; LAURA, di Bruno GUERZONI; OLGA, di Matteo MINELLI e di Antonietta VITALE; WALTER, di Teresio PERACCHIOT-TI; RICCARDO, di Giovanni SIBONA; PIE-RA, di Mario VALINOTTI; GRAZIA, di Anna Maria RICCO LIPARTITI.

Stab. di Avigliana — MARIA ROSA, di Lu-ciano COMETTO; AUGUSTO, di Roberto DEMATTEIS; GIANNI, di Enzo DOSIO; LAU-RA, di Giovanni FASOLI; LUCIANO, di An-gelo FRANCHINO; LAURA, di Ugo FRANCO; GIORGIO, di Riccardo GALLO; MONICA, di Luciano MANTOVANI; MAURO, di Giu-seppe MARITANO; CRISTINA, del p.i. Ro-mano MARTIN; MAURO, di Domenico OSTO-RERO; ROSELLA, di Germano RUFFINAT-TI; PAOLA, di Pierfranco SOTTEMANO; MONICA, di Giuliano SUPPO; CRISTINA, di Virgilio UGHETTO PIAMPASCHET.

Sez. Produzioni Ausiliarie — WALTER, di Mario BACCHETTA; MAURIZIO, di Giovan-ni BELTRAMINO; STEANIA, di Sebastiano GROSSO; ERIC, di Maria Romana ODIN BEUX.

Sez. Costruzioni e Impianti — STEFANIA, di Alberto BERTOLDO; GIOVANNA, di Eu-genio FAVRO e di Marisa CASALEGNO.

Sez. Metalli — ALESSANDRA, del rag. Adriano CAMPIA e di Anna Maria DESTRO.

Sez. Motori Avio — CECILIA, di Fausto GORIA e di Maria Angela SPINA; ALBER-TO, del rag. Giovanni PEROGGIO LONGHIN; ALESSANDRO, di Carlo ROSSO.

Sez. Materiale Ferroviario — MONICA, di Pierino BIASIZZO.

Sez. Officine di Napoli — ROSA, di Ferdi-nando BASCO; STEFANIA, del p.i. Francesco DAVINO; ANNA, di Vincenzo DE MICHELE; ANNARITA, dell'ing. Piero GILI; CARLA, dell'ing. Sebastiano VASCHETTO.

Filiale di Torino — ENZO, di Pompeo PA-LADINO.

Bruno Appino e Fernando Francia sono due amici e compagni di lavoro alla Fiat-Osa.

Hanno l'hobby della canzone ed es-sendo prossime le vacanze dei figli dei dipendenti Fiat hanno composto per essi una canzone intitolata: «Fiat mon-ti e mare». Un allegro motivo, parole semplici, un pensiero amichevole.

Anche a nome dei bimbi e delle bimbe che saranno quest'anno in colo-nia e a nome della Sezione Previdenza e Assistenza Fiat, ringraziamo cordia-mente Appino e Francia a mezzo del nostro «Illustrato».

NELLE FAMIGLIE

NOZZE

Sede Centrale — Dr. Giovanni BALBO BERTONE DI SAMBUI; Pier Giorgio BOGGIO-SOLA; Rosa BOGLIONE; Giorgio BRICARELLO; rag. Francesco CAIANO; Mirella CALVI; Renato CAPOMAZZA; Dr. Giuseppe CLERICO; Carlo CORIO; Alberto DAL ZO; Maria Emilia DAMIANO; ing. Mario DEBERNARDI; p.i. Angelo DE BELLIS; rag. Vittoria DE STEFANIS; Norma FALSETTI; Margherita GAIDO; Margherita GONELLA; ing. Giovanni GRISERI; dr. Gerolamo GROPALLO; p.i. Piero GUGLIELMOTTO; Piero LUPANO con Pietro CLARICHETTI; dr. Serena MAGGI con l'ing. Vittorio GIRARDI; Mauro MANGOSIO; rag. Mariangela MARANZANA; Luigia MELLONI; dr. Franco MICHELA-ZUCCO; p.ch. Giorgio MONCERO; rag. Maria Paola NEGRO; p.i. Daniele NICASTRO; ing. Giovanni NUTI; Paola OCCHIE-NA con il geom. Ruffino CUTTICA (Sez. Osa); p.i. Celeste ODDENINO; Giovanni PICCO; d.i. Bruno PICCHETTO; geom. Giuliano POLLASTRELLI; Vittorio PRATO; p.i. Giovanni QUARELLO; rag. Bianca REVELLO con il p.i. Mario GRILLI (Sez. Ferriere); Adriana RESEGOTTI; ing. Andrea SESIA; ing. Glauco SEVAGGI; Sara SOSSI; Renato TREVISON; Teresa TOMALINO; p.i. Mario VIGNA.

Sez. Auto — Fernando BAROLO; Emilia BATTUELLO; rag. Enrico BOR; Michele CASTELLANO; Giancarlo FERRERO; Rosa LA-VEZZARI con il p.i. Luigi FIORE (Sede Centrale); Fernanda MACCIO; Augusto MALNATI; geom. Michele MONTU; Santina OLIVIERI con il p.i. Carlo ROMISCH; p.i. Angelo RAMEZZANA; Alberto RE; Leonardo SCHENONE; Gianfranco SECCO; Gianpiero SERAZZI.

Sez. Ferriere — Geom. Norberto COLONGO OLIVARIO; geom. Umberto DE MARIA; Giuseppe MAROCCO; Bruno PEINETTI; rag. Ettore SEIDITA; Enzo TARIZZO; Ada ZAPPATA con il rag. Eraldo VLACH.

Sez. Fonderie e Fucine — Carmela GAROFALO; Giuseppina GHIRARDI; Bruno OLMO; Luigi VIGHETTO.

Sez. Osa — Nicola ALBERY; Silvana MACCAGNO; Emilia MELGARA; p.i. Matteo PIOVANO.

Sima — Rosanna BONESSA; Germana CROSARA con Guido BORIO.

Sez. Ricambi — Adriana FABBIANI; Anna Maria GOI; Michele PANUNZIO; Giovanni ROVETTO.

Sez. Spa — Andrea BISTOLEI; Maurizio BRAMARDI.

Sez. Velivoli — Ing. Lorenzo CUGLIANDOLO; Margherita MARCHISIO.

Grandi Motori — Lorenzo BAVA; p.i. Giuseppe GALIZIA; ing. Fausto MASSAIA; Carla OTTINO; p.i. Mario PASQUINO.

Sez. Materiale Ferroviario — Maria Vittoria GIORSA; Alessandro PASQUALINI.

Sez. Motori Avio — Domenico CIBRARIO SENT.

Sez. Costruzioni e Impianti — Geom. Diego GIACCONE.

Filiale di Torino — Rag. Giovanni RACCA.

LUTTI



Con una anzianità Fiat di oltre 51 anni, è deceduto il sig. Costantino Salmoiraghi che ha prestato la sua attività anche come dirigente e consulente ai reparti di laminatoi della Sez. Ferriere (foto 1). Con una anzianità Fiat di 47 anni presso la Fiat Brevetti, la Fiat Lingotto e la Mirafiori, è deceduto il 7 maggio il « Maestro del Lavoro » Carlo Baratto, padre di Francesco Baratto (Sez. Fonderie), il quale conta già 28 anni di anzianità Fiat (foto 2). - Con una anzianità Fiat di 40 anni, è deceduto il sig. Giacomo Fasano della Sezione Ferriere (foto 3). « Illustrato Fiat » porge sentite condoglianze.

Giuseppe CIPRIANI; dr. Giulio ROSI; cav. Antonio VIALE (Sede Centrale); Domenico GALIZIO; Battista GENNERO; Dario GHERSINICH; Rinaldo GOARIA; Luigi LISA; Giuseppe MANACORDA; Carlo TARDINI; Giovanni TOMMASO (Sez. Auto); Giovanni BERTOLA; Michele BORETTO; Michele DENTIS; Elio RUFINATO; Eugenio VASCHETTO (Osa); Giovanni CASTELLANO; Benito MEIA; Giovanni OSELLA; Rino ZANTONIO (Sez. Ferriere); Giuseppe BERGESIO (Sez. Grandi Motori); Pietro REDOGGIO (Spa); Albino VILLANIS (Sez. Ricambi); Giovanni Oberto TOUSCO (Sez. Costruzioni e Impianti); Domenico MASSA (Sez. Velivoli).

Il padre del rag. Bruno Giovanni RUFFINO; il fratello di G. Battista MARGARIA; la madre di Primo FRASSINO; il padre di Ettore PAVESE; il padre di Luigi TONDA FILIPPONE e di Teresa DURANDO FILIPPONE; la madre di Antonio RAMASOTTO; il padre dell'ing. Mario BORRONI; il padre di Leone BATTIST; la madre della rag. Giovanna CARTA; il padre del dr. Alberto BARACCO; il padre del rag. Lorenzo CARTO-



Cento anni sono molti, ma non si direbbe, osservando l'immagine della signora Palmira Villani, nata esattamente il 7 luglio del 1863. E' madre dell'Anziano Fiat (Premio Fedeltà) Angelo Villani. Ad entrambi, « Illustrato Fiat » porge congratulazioni e saluti.

SIO; il padre del p.i. Giovanni ALBERTI; la madre del dr. Smeraldo CALOSSO; il fratello di Carlo BARATELLI; il padre del p.i. Leo MORANO; il padre di Oreste GROSSO; il fratello di Leone LEONI; il padre di Maria BERTOGLIO BOSIO; il padre di Giuseppe ELIA; la sorella di Gustavo GRISOTTI; il padre di Remolo GAZZOTTI; la sorella del p.i. Giovanni SACCANI; il padre di Armando BATTAGLIERI; la madre di Carlo BALDIZZONE; il padre di Ferrer COLIGIANI; il fratello di Delfo FLORA; la madre del cav. Armando GOZZELINO; il padre di Marco CIMELLARO; il padre di Paolo MARGARINI; la madre di Francesco BARRARO; la madre di Arturo GRAMAGLIA; la madre di Egidio LAUS; il padre di Osvaldo BORRIONE; il padre di Giovanni e Giuseppe ROERO; il padre di Bruno OLIVERO e fratello di Pietro OLIVERO; il padre del p.i. Giovanni ORECCHIA; la madre di Mario PRANDI; la madre di Angelo e del p.i. Lorenzo CAFFERATI; il padre di Guglielmo FABBRUZZO; la madre di Bruno GHIVARELLO; la madre di Giacomo VAGLIETTI; il fratello di Andrea CANE; la sorella di Anna Maria MATTINELLI MARCHIGIANO; la sorella di Luigi LONGO; il padre del geom. Angelo ORSO; la madre di Giovanni TAMAGNO; il padre di Bice VERONI BRACCAGNI; la moglie di Domenico MOSSO; la madre di Francesco FERRERO; la madre dell'ing. Abele Mario BERETTA; il fratello di Paolo TOMEL; la madre di Umberto CURLETTI; il padre dell'ing. Giuseppe PAPARELLA; il padre della rag. Lucia LEVIS; il marito di Sandra ACCATINO; la madre del geom. Alessandro AUDAGNA; il padre di Fiorentino AUTINO; la sorella di Mario BERRUTO; il padre della rag. Romana BIANCO FOGLIA RANIN; il padre del geom. Giovanni BRACCO; il padre di Paolo BRUSCIA; il fratello di Ettore CAPPUCCIO; la sorella di Francesco CARAVA-



Parte da Torino la statua del Bersagliere del Piave, che è stata inaugurata a Mutille di Piave dal Ministro della Difesa on. Giulio Andreotti, nella ricorrenza del cinquantenario della Prima Guerra Mondiale. Il trasferimento del monumento è stato effettuato su un gigantesco carrello della Ditta « Fratelli Elia ». Di scorta erano gli ex bersagliere ciclisti della pattuglia « Enrico Toti », combattenti della Guerra 1915-18. Faceva parte della pattuglia anche l'Anziano Fiat Vittorio Oggero.

LAUREE

Hanno brillantemente conseguito la laurea in Economia e Commercio, presso l'Università di Torino, i sigg. Lucio Fiore (Sede Centrale), Umberto Valra (Sez. Ferriere), Armando Bovio (Sez. Auto). Ai neolaureati le vive congratulazioni dell'« Illustrato Fiat ».



Il sig. Attilio Carosso, attualmente presta servizio militare nel 3° Artiglieria da montagna « Julia » — gruppo « Osop » — a Moglie Udinese. Ci ha pregato di inviare i suoi saluti a colleghi ed amici della Fiat Sezione Motori Avio. « Illustrato Fiat » li contraccambia.

VA; la madre del geom. Carlo e Renato MARTINENGO; il padre di Carla CAMOLESE ACCOSSATO; la moglie di Giuseppe BORDONE; il padre di Carlo CERUTTI; la madre di Giovanni FERRARIS; la madre del p.i. Franco MANOLETTI; il padre di Mario CARLETTI; il padre di Elio BERGESIO; la madre di Renato GIANI; il fratello dell'ing. Luigi CONESE; il padre del dr. Virgilio TANTARDINI; il padre di Franco RAMA; il padre di Bernardo MOSSO; la madre di Angelo VANNI; il padre di Caterina GENTILI ARMITANO; la madre del geom. Pietro BORRI; il padre del p.i. Pier Paolo QUARELLO; la moglie di Francesco PIOMBO e la madre del p.i. Pierluigi PIOMBO; il padre di Clementina CIPOLLA MIRMINA; la madre di Luigi CAMPODONICO; il padre di Maria ROSSI.



La Sezione Bersagliere in congedo delle Valli di Lanzo, intitolata alla Medaglia d'Oro Col. « G. Scognamiglio », in occasione del recente raduno nazionale del Corpo, ha inviato una propria pattuglia di dieci ex bersagliere ciclisti a Napoli. Sulle vecchie biciclette militari a gomme piene, seguendo la strada dei due mari, Adriatico e Tirreno, è stata percorsa la distanza di ben 1200 chilometri in soli sei giorni consecutivi. Della pattuglia, comandata dallo stesso Presidente della Sezione, cav. Vignio Carosi, facevano parte anche due dipendenti Fiat, i sigg. Enea Antolini (O.S.A.-Lingotto) e Lillo Arbrun (Sez. Ferriere). Agli intrepidi bersagliere, la cui dura fatica è stata dedicata alla memoria del loro colonnello e dei bersagliere ciclisti caduti sui campi di battaglia, « Illustrato Fiat » porge un cordiale saluto.



Parte da Torino la statua del Bersagliere del Piave, che è stata inaugurata a Mutille di Piave dal Ministro della Difesa on. Giulio Andreotti, nella ricorrenza del cinquantenario della Prima Guerra Mondiale. Il trasferimento del monumento è stato effettuato su un gigantesco carrello della Ditta « Fratelli Elia ». Di scorta erano gli ex bersagliere ciclisti della pattuglia « Enrico Toti », combattenti della Guerra 1915-18. Faceva parte della pattuglia anche l'Anziano Fiat Vittorio Oggero.



Fulvio, figlio di Livio Chervatin (Sez. Ricambi)



Fulvia, figlia di Sergio Saroglia (Sez. Prod. Ausil.)



Elisabetta, figlia di Massimo Giorda (Sez. Ferr. di Av.)



Graziella, figlia di Vincenzo Nichilo (Sez. Automobili)



Pier Domenico Grisanti, nipote di Eustachio Vaseo (Malf)



Monica, figlia di Giamberto Ramassotto (Sez. Ferriere di Avigliana)



Daniele, figlio di Bruno Luperi e nipote di Giovanni Gili (ambedue Sede Centr.)



Italo, figlio di Vittorio Erpetto (Sez. Auto)



Alessandra, figlia di Guido Amabile (Filiale di Napoli)



Daniela, nipote di Giacomo Almone (Sez. Auto)



Teresa, figlia di Nicola Imperatore (Sez. Officine di Napoli)



Paolo, figlio di Sergio Fantolino (Sez. Auto)



Mauro, figlio di Carlo Daffarra (Sez. Fond. e Fuc.)



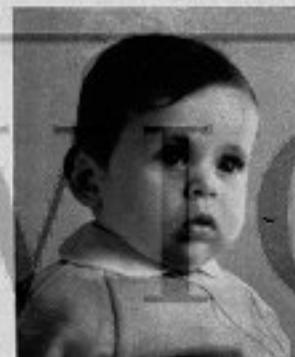
Tina, figlia di Andrea Saturnino (Sez. Fonderie e Fucine)



Marco, nipote dell'Anziano Guido Carraro (Sez. Auto)



Enrico, figlio di Carmine Morgano (Sez. Auto)



Mauro, figlio di Sabino Vioglio (Sez. Ferriere)



Claudio, figlio di Carlo Ruzzetti (Spa)



Roberto, figlio di Salvino Boscato (Sez. Auto)



Giambeppe e Giampaolo, figli di Giovanni Manassero (Fonderie di Carmagnola)



Silvio e Silvana, nipoti di Maria Abrate (Sede Centrale)



Silvia e Sergio, nipoti di Olympe Polidori (Sez. Osa)



Monica Ferro, pronipote dell'Anziano Pietro Ferrari (Sez. Grandi Motori)



Paola e Donatella, figlie del dott. Ferdinando Cinzano (Filiale di Roma)



Silvana e Guido, figli di Pierino Fantino (Sez. Auto)



Le gemelle Gabriella e Loredana, figlie di Saverio Annaloro (Sez. Ricambi)



I gemelli Silvio e Sergio, figli di Alberto Gauthier (Sez. Osa) con le cugine Ornella e Lorella figlie gemelle di Andrea De Luca (Sez. Auto)

Nel regno della moda il tema «vacanze» è quanto mai d'attualità. Le donne si rallegrano al pensiero di abbandonare l'abbigliamento composto ed inappuntabile che le ha accompagnate durante i lunghi mesi trascorsi in ufficio. Partire per le vacanze significa anche concedersi uno stile più femminile, cercare colori vivaci, divertirsi indossando qualche modellino coraggioso.

I costumi da bagno abbondano nei grandi magazzini e nei negozi specializzati. Nero, bianco, corallo, turchese, giallo, rosa peonia sono i colori più nuovi legati ai cappottini «copricostume» di taglio impermeabile o cappotto sportivo, ma eseguiti in spugna. Per l'estate casacche, giacche con cappucci o cinture annodate, blusoni, shorts e pantaloni saranno in spugna. Anche il jersey di cotone si presta alla bella stagione in una speciale lavorazione che pone in risalto la superficie vellutata. La tuta di spugna accompagna il costume a due pezzi o quello intero in colore scuro ed unito. Gli abiti «copricostume» sono in lino stampato a piccoli motivi o in misto cotone e canapa con curiose stampe che seguono lo schema dell'abito. Per le giovani un noto confezionista italiano consiglia gonna di lino nero e due giacche di piqué a coste senza maniche da portare sui pantaloni di cotone bianco o con una pratica gonna di tela color oro vecchio. Ritornano i gilet colorati sulle gonne bianche o beige, le magliette di cotone con i monogrammi ricamati a punto pieno, le cinte a righe colorate su fondo bianco. Le «gonne-pantaloni» di tela tipo coloniale si portano con le camicette di stile maschile di crepon colorato o a righe. Anche il crepon di cotone stampato a fiori ha successo sia nell'interpretazione classica, sia in quella romantica.



Freschissimo e giovanile completo in tessuto bianco di tela fiammata. La giacchetta cardigan a giro collo ha le maniche corte, taschine applicate in tessuto ricamato a rosette. Dalla giacchetta esce il collo arrotondato ricamato pure a rosette come tutto il davanti dell'abito. Modello Cori.



Foto 1: Due originali borse estive in fettuccia di cotone bicolore intrecciato. Modello di Ebe, Torino. Gioielli di Fratti. Abito della boutique Cose. (Servizio fotografico dell'Ente Italiano della Moda). — Foto 2: Da sinistra: due pezzi in cotone beige, tasche applicate, gonna con sfondo di plega; l'altro in gabardine di cotone azzurro di linea chemisier ha tasche applicate a soffietto e bottoni dorati. Modelli: Hettemarks in vendita nelle migliori boutiques.

CONSIGLI DEL MEDICO

LA CURA DEI FANGHI

Le stagioni più indicate per la cura dei fanghi sono, come è noto, la primavera e l'autunno, anche se molti, per motivi di lavoro, finiscono col recarsi alle stazioni termali in piena estate. Cade quindi a proposito il parlare di questa cura all'inizio della stagione primaverile.

Le infermità per le quali la fangoterapia ha una indicazione precisa sono essenzialmente due: i postumi di fratture e le affezioni artrosiche derivanti da cause diverse.

È facile delimitare il primo gruppo di infermità, quello cioè dei postumi di frattura; non altrettanto lo è il secondo — quello delle artrosi —, poiché molte malattie di altra natura ed origine possono simulare.

Gli insuccessi delle cure dei fanghi derivano molto spesso dal fatto che sofferenti di sintomatologie dolorose diverse, non dipendenti da un processo artrosico, insistono nel volersi sottoporre a tali cure, nella speranza (psicologicamente giustificabile) di ricavarne un vantaggio. Da ciò sorge l'opportunità che chiunque abbia in animo di praticare la cura dei fanghi debba preventivamente sentire il parere del

medico curante e sottoporsi ai necessari controlli ed esami atti a stabilirne l'indicazione. E' questo l'unico sistema per poter avere le maggiori probabilità di un successo terapeutico.

Il consiglio dell'amico, che dice di essere guarito dopo la fangoterapia praticata in questa ed in quella stazione termale, non è sufficiente, e può porre nelle condizioni di vedersi frustrate le speranze. Di fronte alle cure termali vi sono in genere stati d'animo diversi, ora miracolistici, ora preordinatamente scettici. Né l'uno né l'altro sono esatte: dalla fangoterapia non si devono attendere guarigioni impossibili, bensì vantaggi benefici, consistenti il più spesso nella remissione dei disturbi e nella stabilizzazione del processo patologico.

Non vi sono controindicazioni generiche per la fangoterapia; però i sofferenti di malattie di cuore e dei vasi sanguigni, dei reni, del fegato, i convalescenti di altre malattie, i portatori di difetti invalidanti ecc. debbono prima assicurarsi che lo stato della loro affezione sia compatibile con la cura. E' questo un altro motivo per il quale gli aspiranti alle cure di fanghi devono sottoporsi ad un controllo medico preventivo.

La durata della cura non deve essere di norma inferiore alle due settimane. La reazione dell'organismo all'azione del fango può es-

sere diversa. A distanza di qualche ora dalle applicazioni, anche se solamente circoscritte ad un arto, può verificarsi una reazione subfebrile, seguita da profusa sudorazione. Per questo motivo si consiglia il riposo assoluto dopo l'applicazione del fango e per la durata di circa un paio d'ore. Altra reazione di maggior rilievo può verificarsi dopo circa 8 giorni dall'inizio della cura: la cosiddetta crisi termale. In questo caso di solito si riacutizzano anche i dolori e può aversi un rialzo termico. In genere dopo questa crisi subentra un benessere continuativo; non sono però rari i casi nei quali i dolori persistono per qualche tempo anche dopo il rientro al proprio domicilio.

Questa persistenza dei dolori non deve indurre a scoraggiamenti: può l'azione benefica della cura tardare a farsi sentire. Il più spesso i reali benefici si avvertono dopo qualche tempo dalle applicazioni e s'ingolfano essere duraturi per molti mesi.

La fangoterapia è un utile mezzo di cura, quando vi è una precisa indicazione e se è praticata con le dovute precauzioni e con la scrupolosa osservanza dei suggerimenti dati dal medico. Il fango con iniziative personali ed incontrollate può portare all'insuccesso terapeutico, ed evidentemente ad una perdita di tempo e di denaro.

Dottor Enzo

con i piccoli volantini serpeggianti intorno alla scollatura ed ai polsini.

Il lino è il tessuto ideale per gli abiti da pomeriggio elegante o da sera. Potrete sceglierli bianchi, neri o sabbia nelle linee semplici, appena aderenti al corpo. Ravvivate questi vestiti con belle collane o con sciarpette di chiffon stampato a righe di colore intenso.

I pantaloni sono meno aderenti. I più eleganti sono in jersey bianco di linea 1939. Si portano con camicie a righe diagonali bianche e blu scuro o bianche e gialle. Il «due pezzi» sportivo tipicamente 1965 è formato da calzoncini e blusone (con taschini applicati e cintura inserita) in gabardine di cotone bianco. Sotto la giacchetta corta si vedrà una camicetta di cotone bleu a piccoli pois bianchi o una maglietta di cotone a righe vivaci. Gonne «a portafoglio», gonne a piegioni, gonne a spirale sono la base di intere collezioni pratiche. Vanno indossate con belle camicette di colore vivace. E' sempre valida la formula della gonna sportiva eseguita in tessuto di cotone stampato a piccoli fiori con la blusa di volte di cotone stampata nel medesimo disegno.

E non dimenticate i foulards di cotone nei quattro colori di attualità: corallo, turchese, giallo e bleu «porcellana».

Anna Vanner

L'Ente Italiano della Moda ha istituito un servizio fotografico per la propaganda e la diffusione della nostra moda in Italia ed all'estero. Una delle fotografie che pubblichiamo ci è già stata fornita dall'Ente Italiano della Moda.



PER IL FILATELISTA



NOTIZIA

ITALIA

Per commemorare decorosamente il ventesimo anniversario della Resistenza, le Poste Italiane hanno emesso il 24 Aprile una bella serie a soggetto allegorico. I valori componenti tale serie sono da L. 10 - 15 - 30 - 70 e 115.

Ricordiamo che dieci anni or sono, nel decimo anniversario della Resistenza, le nostre Poste avevano commemorato l'evento con l'emissione di un solo francobollo da L. 25, espressione a nostro parere troppo edigna per degnamente

ricordare fatti che sono passati alla Storia e i tanti valorosi Caduti.

La serie, le buste primo giorno ed il Bollettino Illustrato sono attualmente in distribuzione ai prenotati del Centro Culturale.

E' prevista entro il mese di Maggio l'emissione di un francobollo da L. 70 per commemorare il centenario dell'Unione Internazionale delle Telecomunicazioni.

VATICANO

Improvvisamente la serie «Martiri dell'Uganda» non è più ottenibile completa presso gli Uffici Postali del Vaticano. Sono infatti non più in vendita i due valori da L. 75 e L. 100. Stante che è arduo pensare che quasi due milioni di esemplari di questi due francobolli siano stati venduti in una ventina di giorni, acquistano un certo fondamento le «voce» correnti che i due valori siano stati esclusi dalla vendita a seguito di una protesta del governo ugandese in relazione al soggetto che raffigura dei negri incatenati.

Quale che sia il motivo, rimane accertato che la serie ha avuto un immediato aumento di prezzo ed è oggi venduta dai negozianti a Lire 1000 contro un valore facciale di L. 400 (il che equivale ad un aumento del 150 per cento in 20 giorni!) e tutto fa prevedere che il prezzo salirà ancora.

La serie è in distribuzione a tutti i prenotati, al valore facciale.

Le Poste Vaticane hanno emesso il 18 Maggio la Serie Dante, costituita da quattro valori: L. 10 - 40 - 70 - 200. Anche questa serie è già in distribuzione ai prenotati.

SAN MARINO

Il 15 Maggio è stata emessa la serie di tre valori in occasione della partenza dalla Repubblica di San Marino della prima tappa del Giro Ciclistico d'Italia.

Questa serie pure è in distribuzione ai filatelisti del Centro Culturale Fiat.

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COMITATO DI REDAZIONE

DIREZIONE, STAMPA E PROPAGANDA FIAT

Torino, Corso Marconi, 10

(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino

in data 3-12-61 - Registro Imprese Defensori

Stampato il 4 giugno 1965

Roma-Caprioli & C. Torino - Via Vilar, 2

PRINTED IN ITALY

GIOCHI

PROBLEMA DI SCACCHI N. 105
Inedito di E. Defourny

Nero 9



Bianco 9

Il Bianco muove e dà scacco matto in 2 mosse.

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

CRUCIVERBA



ORIZZONTALI

1. Treviso - 2. Arnese dello scultore - 10. Lo sono i sogni più belli - 12. Se sono molto fresche sono tiepide - 13. Quello del mento è la barba - 14. Parte del corpo umano - 15. Congiunzione telegrafica - 16. Antica moneta ungherese - 18. Sono sovente prima dei postumi - 19. Cittadina vicina a Parma - 21. Vergogna - 22. Come sopra - 23. Difetti graziosi - 24. Sono pagate dal nemico - 25. Pesce di mare - 27. Il nome di Micca - 29. Pastano più o meno veloci - 30. Lottarono a lungo contro l'Inghilterra - 31. Imposta generale sull'entrata - 32. Eva fu la prima - 33. Nota musicale - 34. Principio e fine del dovere - 35. Il nome di Santuzza - 36. Così (lat.) - 37. Corporazione - 39. La prima metà del Nilo - 40. Le gonfi il vento - 41. Città alpina - 42. Parte del corpo umano.

VERTICALI

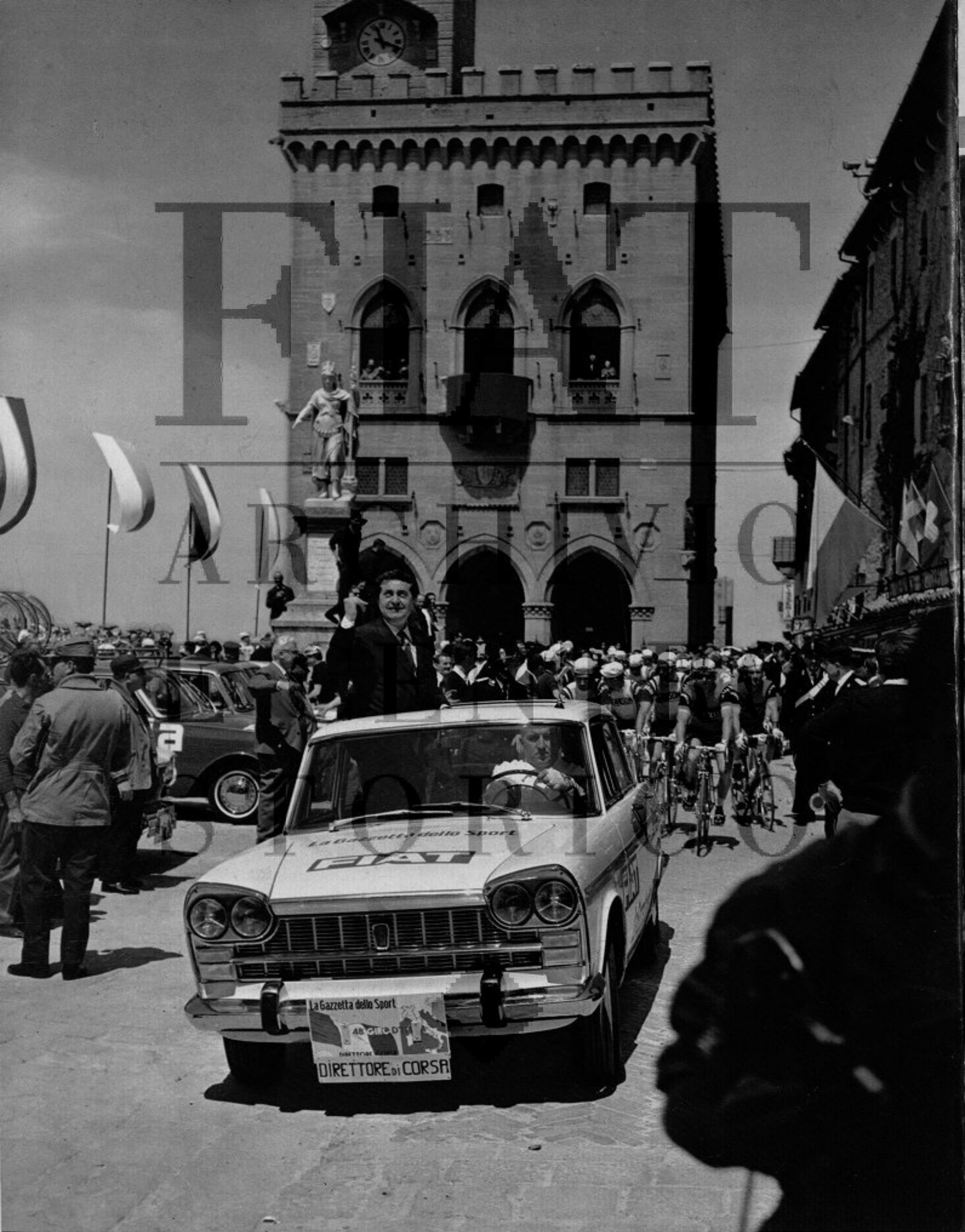
1. Gonfi di orgoglio, di albagia - 2. In tedesco particella nobiliare - 3. Il più sinuoso degli animali - 4. Particella pronominale - 5. Non breve - 6. Non molto - 7. Prima donna - 8. Nota musicale - 9. Il porto di Roma - 11. Sondrio - 14. Al contrario - 15. Nome di donna - 17. Figlio di Anchise - 18. Congiunti - 20. H in chimica - 21. Il teatro lirico di Parigi - 24. La città del Pado - 26. Altari - 27. Si gettano sui fiumi - 28. Cannone tozzo - 30. La capitale della Germania Occ. - 31. Può venire solo nella mente - 32. Preposizione - 33. Diede il nome a una celebre Venere - 35. In cinematografia - 36. Come il 35 - 38. Trieste - 40. Verona.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



SOLUZIONE PROBLEMA N. 104
1-B Cc5 - d7 (min. Dc4, matto).

SORTEGGIATI PER IL PREMIO:
Pietro Ferrero (Sede Centrale) -
Francesco Serra (Gr. Motori).



GIRO D'ITALIA - Il 48° Giro ciclistico d'Italia ha preso il via, quest'anno da San Marino. L'organizzatore e direttore della corsa, Vincenzo Torriani, a bordo dell'«ammiraglia», una delle 10 vetture Fiat della direzione del Giro.