

ILLUSTRATO FIAT

Anno XIII - n. 7

PERIODICO MENSILE

31 Luglio 1965



COURMAYEUR - Il Generale De Gaulle e il Presidente Saragat inaugurano il Traforo del Monte Bianco, grande opera di collaborazione e di amicizia franco-italiana. (Vedi a pag. 6-7)

(Foto Fiat)

RISULTATI FIAT 1° SEMESTRE 1965

Il « Notiziario Fiat » 10 luglio reca i più salienti dati per ora approssimativi sul primo semestre dell'esercizio in corso 1965. Le cifre principali del 1° semestre 1965 sono approssimativamente queste, con riferimento a quelle del 1° semestre 1964:

- fatturato complessivo del semestre (compresa la OM): 520 miliardi di lire, 32 di più che nel 1° semestre 1964, e dei quali 21 miliardi per maggiori esportazioni;
- costruiti e venduti nel semestre 532.000 autoveicoli (vetture e veicoli industriali), 30.000 di più che nel 1° semestre 1964;
- costruiti e venduti nel semestre 26.900 trattori, 3.000 di più che nel 1° semestre 1964;
- produzioni siderurgiche: convertito nel semestre l'equivalente di 930.000 tonnellate di lingotti, 50.000 tonnellate di più che nel 1° semestre 1964.

Il Notiziario afferma pertanto che « l'andamento della Fiat e OM nel 1° semestre di quest'anno — tenuto conto della situazione generale — può considerarsi discreto ».

In particolare sulla ripresa del mercato automobilistico vetture il « Notiziario » dice che la situazione è alquanto migliorata; ma avverte che questa tendenza più favorevole deve essere considerata con prudenza in quanto la situazione dell'economia nazionale si evolve con lentezza. Inoltre la produzione automobilistica della Comunità Economica Europea (i Sei Paesi della CEE) si è mantenuta pressoché stazionaria nei primi mesi di quest'anno. In Italia gli ordini di acquisto vetture sono affluiti in misura crescente mantenendo un sufficiente carnet. Sempre più richieste le vetture di minor prezzo (500, 600). Ragguardevole il successo della 850 da poco arricchita delle versioni coupé e spider. Molto bene accette alla clientela la 500 e la 1500 recentemente migliorate. Tutti gli altri modelli hanno dimostrato una buona resistenza.

Dipendenti Fiat-OM al 30 giugno 1965 124.600, dei quali 100.350 operai e 24.250 impiegati. In Torino lavorano 84.750 operai e 18.750 impiegati Fiat.

Il « Notiziario » 10 luglio così si conclude: « I dati del primo semestre 1965 stanno a confermare non soltanto che la ripresa automobilistica è in atto, ma altresì il generale incremento di tutte le attività Fiat. Naturalmente l'ulteriore andamento — secondo semestre di quest'anno e anni futuri — dipenderà dall'insieme delle attività economiche del Paese e delle provvidenze invocate specie per l'edilizia ed i lavori pubblici. Auguriamoci rapidità di soluzioni, così che la fiducia della Fiat nell'avvenire risulti fondata ».

Données Fiat du premier semestre 1965

Les données essentielles (bien qu'approximatives) les plus importantes sont les suivantes, comparées aux chiffres du 1er semestre 1964:

- chiffre d'affaires total du semestre (y compris la OM): 520 milliards de francs, 32 de plus que pour le 1er semestre 1964, dont 21 milliards d'augmentation à l'exportation;
- 532.000 véhicules automobiles construits et facturés (voitures particulières et véhicules industriels), 30.000 de plus que pour le 1er semestre 1964;
- 26.900 tracteurs construits et facturés au cours du semestre, 3.000 de plus que pour le 1er semestre 1964;
- productions sidérurgiques: l'équivalent de 930.000 tonnes de lingots a été converti au cours du semestre, 50.000 de plus que pour le 1er semestre 1964.

La marche des affaires des sociétés Fiat et OM au cours de 1er semestre 1965 — compte tenu de la situation générale — peut être considérée comme discrète.

En particulier, au sujet du marché de l'automobile, la situation s'est nettement améliorée.

Cette tendance plus favorable doit toutefois être considérée avec prudence et considération du fait que la situation de l'économie nationale évolue avec lenteur. En outre la production automobile de la Communauté Economique Européenne (les six Pays de la CEE) s'est maintenue à peu près stationnaire dans les premiers mois de l'année en cours. En Italie, cependant, les commandes de voitures particulières ont afflué d'une façon croissante maintenant ainsi un carnet suffisamment fourni. Les voitures économiques sont toujours plus demandées (500, 600). Toujours remarquable le succès de la 850 qui s'est enrichie depuis peu des versions coupé et spider. La clientèle a bien accepté les 500 et 1500 dans leurs nouvelles versions améliorées. Tous les autres modèles présentent une bonne résistance.

Au 30 Juin 1965 les salariés Fiat-OM étaient au nombre de 124.600 dont 100.350 ouvriers et 24.250 employés. A Turin: 84.750 ouvriers et 18.750 employés. A Turin: 84.750 ouvriers et 18.750 employés.

Les données approximatives contenues dans le Bulletin sur le premier semestre 1965 confirment non seulement que la reprise automobile est en marche, mais également une augmentation générale de toutes les activités Fiat. Naturellement l'allure du second semestre et des années futures dépendra de l'ensemble des activités économiques du Pays et des dispositions invoquées spécialement pour le

bâtiment et les travaux publics. Souhaitons une rapide solution de façon à ce que la confiance de la Fiat en l'avenir résulte réellement fondée.

Fiat data 1 st half-year 1965

These are the main results (still approximate) for the first half-year compared with those for the corresponding period 1964.

- Total sales (including OM): 520 thousand million lire, 32 more than during the first half-year 1964, of which 21 thousand millions were due to increased exports;
- Manufactured and sold 532,000 cars and commercial vehicles, 30,000 more than during the first half-year 1964;
- Manufactured and sold 26,900 tractors, 3,000 more than during the first half-year 1964;
- Steel production: converted the equivalent of 930,000 tons of ingots, 50,000 more than during the first half-year 1964.

Fiat and OM did fairly well during the first six months of 1965, considering the general economic conditions.

In particular, regarding the recovery of the car automotive market, the position has greatly improved.

The currently more favourable trend is, however, to be viewed conservatively, as the pace of national recovery is too slow. The Common Market's automotive production has remained almost stationary for the first months of the year. In Italy, however, orders for cars have been coming in at an increasing rate that kept the backlog sufficiently strong. Cars in the lower-price bracket (models « 500 » and « 600 ») are in ever stronger demand. The « 850 » continues to be a great success, particularly with the addition of the coupé and spider versions. The recently improved models « 500 » and « 1500 » are being very well accepted by the motoring public. All the remaining models in the range of Fiat cars have maintained their own against competition.

At 30th June, 1965, Fiat and OM employees numbered 124,600, of which 100,350 factory workers and 24,250 office workers. Of these, 84,750 workmen and 18,750 office personnel in Turin.

The approximate data and brief news contained in this Newsletter regarding the first six months of 1965 prove not only that the automotive industry's recovery is under way but that there is a general increase in all Fiat activities. It is evident that any further growth in the second half-year and in the subsequent years will depend on the country's economic conditions as a whole, and on the

measures advocated, particularly for the building industry and public works. It is our strong wish that speedy solution be reached so that Fiat's faith in the future may prove justified.

Geschäftsergebnisse der Fiat im ersten Halbjahr 1965

Hier nachstehend die wichtigsten (einstweilen ungefähren) Ergebnisse für das erste Halbjahr 1965, im Vergleich zum gleichen Zeitraum 1964:

- Gesamtumsatz im Halbjahr (einschliesslich OM): 520 Milliarden Lire, 32 mehr als im 1. Halbjahr 1964, wovon 21 Milliarden auf erhöhten Export entfallen;
- gebaut und verkauft im 1. Halbjahr: 532.000 Fahrzeuge (PKW's und Nutzfahrzeuge), das sind 30.000 mehr als im 1. Halbjahr 1964;
- gebaut und verkauft im 1. Halbjahr: 26.900 Traktoren, das sind 3.000 mehr als im 1. Halbjahr 1964;
- Hüttenproduktion: im 1. Halbjahr sind 930.000 t zu Barren verhüttet worden, das sind 50.000 Tonnen mehr als im 1. Halbjahr 1964.

Die Geschäftsentwicklung der Fiat und OM im 1. Halbjahr 1965 kann — in Anbetracht der allgemeinen Lage — als diskret bezeichnet werden.

Was die Lage des Automobilmarktes insbesondere anbelangt, hat sich sie erheblich gebessert.

Diese etwas günstigere Tendenz ist jedoch mit einer gewissen Vorsicht zu betrachten, da die inländische Wirtschaftslage sich allmählich entwickelt. Ausserdem verhielt sich die Automobilproduktion der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (die Sechs EWG-Länder) in den ersten Monaten dieses Jahres fast stationär. In Italien jedoch liefen die Kaufaufträge für Kraftfahrzeuge in ansehnlichem Masse ein und behielten diesen Rhythmus bei. Immer grösser wird die Nachfrage nach Fahrzeugen in der niedrigen Preislage (500, 600). Bemerkenswerter Erfolg verzeichnet der 850, seit kurzem mit den Ausführungen Coupé und Spider bereichert. Grossen Anklang fand bei der Kundschaft der erst kürzlich verbesserte 500 und 1500. Alle übrigen Modelle behaupten sich weiterhin ausgezeichnet.

Am 30. Juni 1965 betrug die Fiat-OM-Beschäftigung 124.600, davon 100.350 Arbeiter und 24.250 Angestellte, in Turin 84.750 Arbeiter und 18.750 Angestellte.

Die ungefähren Angaben und die allgemeinen Nachrichten, die im Mitteilungsblatt über das erste Halbjahr 1965 enthalten sind, bestätigen nicht nur, dass eine Wiederbelebung des Automobilmarktes im Gange ist, sondern auch den allgemeinen Aufstieg aller anderer Fiat-Tätigkeiten. Selbstverständlich hängt der weitere Verlauf — im zweiten Semester dieses Jahres und in zukünftigen Jahren — von der Gesamtheit der wirtschaftlichen Tätigkeit unseres Landes ab und von den Massnahmen, um welche zu Gunsten des Baugewerbes und der öffentlichen Arbeiten ersucht wurde. Wir wollen hoffen, dass die entsprechenden Lö-

sungen ohne Verzögerung getroffen werden, so dass das Vertrauen von Fiat auch für die Zukunft begründet erscheint.

Resultados Fiat del primer semestre 1965

En el « Notiziario Fiat » del 10 de Julio hallamos los datos principales, por el momento aproximados, del primer semestre del ejercicio 1965. Las cifras, comparadas con las del primer semestre 1964, son éstas:

- Venta total del semestre (comprendida la OM): 520 mil millones de Liras, 32 mil millones más que en el primer semestre 1964, de los cuales 21 mil millones por aumento de las exportaciones;
- fabricados y vendidos en el semestre 532.000 vehículos (coches y vehículos industriales), 30.000 más que en el primer semestre 1964;
- fabricados y vendidos en el semestre 26.900 tractores, 3.000 más que en el primer semestre 1964;
- producción siderúrgica: durante el semestre se convirtió el equivalente de 930.000 toneladas de lingotes, 50.000 más que en el primer semestre 1964.

El « Notiziario » afirma, por lo tanto, que « la marcha de Fiat y OM en el primer semestre de este año — si se considera la situación general — todo sumado es discreto ».

Por lo que se refiere al repunte del mercado automovilístico de los coches, la situación es bastante mejorada; pero, esta tendencia más favorable debe, sin embargo, ser ponderada con prudencia porque la situación de la economía nacional evoluciona con lentitud. Además, la producción automovilística de la Comunidad Económica Europea (los seis Países de la CEE) se mantuvo más o menos estacionaria durante el primer semestre de este año. En Italia los pedidos de coches han afluído cada vez más numerosos, de manera que el « carnet » de órdenes se halla siempre bien aprovisionado. Los coches económicos son los más solicitados (500 y 600). Notable siempre el éxito del 850, enriquecido poco ha con las versiones coupé y spider. Muy bien acogidos por los clientes el 500 y el 1500 recién mejorados. Todos los demás modelos han demostrado buena resistencia.

El personal Fiat-OM, el 30 de Junio 1965, era de 124.600 personas, de las cuales 100.350 obreros y 24.250 empleados. En Turin trabajan 84.750 obreros y 18.750 empleados Fiat.

El « Notiziario » del 10 de Julio concluye así: « Los datos del primer semestre 1965 confirman no sólo que el repunte automovilístico está en marcha, sino que lo están también todas las actividades Fiat. Es natural que la marcha futura — segundo semestre y años venideros — dependerá del conjunto de las actividades económicas del País y de las disposiciones invocadas sobre todo para la construcción y las obras públicas. Hagamos votos por una rápida solución del problema, para que la confianza que Fiat tiene en el porvenir sea realmente fundada ».

"FIAT-PORTUGUESA"



Gli stabilimenti della SOMAVE, a Vendas Novas (Portogallo), dove vengono attualmente montate le vetture Fiat 600 D, 850, 1100, 1300 e 1500, hanno ricevuto la visita del Senatore E. Battista, Sottosegretario Italiano al Commercio Estero, in occasione del Cinquantenario della Camera di Commercio Italiana in Portogallo. Nella fotografia, il Sen. Battista durante la visita degli stabilimenti, accompagnato dal Dr. Guarnero, Direttore della Fiat Portuguesa. Os Estabelecimentos da Somave em Vendas Novas (Portugal), onde actualmente vem feito o montagem dos automóveis Fiat 600 D, 850, 1100, 1300 e 1500, receberam a visita de S. E. o Senador E. Battista, Sub-Secretário Italiano para os Negócios Estrangeiros em ocasião do Cinquentenário da Câmara de Comércio Italiano em Portugal. Na fotografia, S. E. o Senador Battista, durante a visita aos Estabelecimentos, acompanhado pelo Dr. Guarnero, Director da Fiat Portuguesa.

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

PEYRON



La scomparsa improvvisa di Amedeo Peyron, che per oltre un decennio fu Sindaco di Torino, è stata grave lutto non soltanto per la Città. Ingegno, cultura, carattere, rettitudine, indefessa operosità, grande perizia amministrativa fecero di Lui un Sindaco esemplare, universalmente stimato anche all'estero. La Sua azione si estese vantaggiosamente anche in campo internazionale.

Alla Fiat tutti lo ricordiamo gentiluomo di antico stampo e moderno dinamico realizzatore. Ai suoi familiari lascia un retaggio di esemplari principi.

«Illustrato Fiat» rinnova alla Signora Cleme Peyron, ai figli, ai fratelli — particolarmente all'ing. Giovanni direttore aggiunto della Filiale Fiat di Torino — l'espressione del suo profondo cordoglio, che è il cordoglio di tutta la Fiat.

FILIPPO CARACCIOLLO

Il 16 luglio, a Roma, è immaturamente scomparso a 62 anni il Presidente dell'Automobile Club d'Italia, Filippo Caracciolo Principe di Castagneto.

Apparteneva ad una antichissima famiglia della nobiltà italiana. Dopo essersi laureato, nel 1934 per concorso entrò nella carriera diplomatica ricoprendo incarichi in diversi Paesi esteri. Prese parte alla guerra di Liberazione e fu Sottosegretario all'Interno del primo Ministero di Concentrazione Nazionale. Dal 1949 al 1954 fu Segretario generale aggiunto del Consiglio d'Europa e contemporaneamente nel 1951 venne eletto Presidente dell'ACI. A questa carica fu rieletto nelle successive consultazioni triennali, a conferma del suo alto impegno nel presiedere la massima associazione automobilistica italiana. Fu un Presidente attivissimo, consapevole di ogni problema da risolvere e a cui dava sempre un eminente contributo: profonda cultura, competenza, sentimento del dovere. Ai figli: Donna Marella Agnelli, Nicola e Carlo Caracciolo, le condoglianze sincere dell'«Illustrato Fiat».



ciechi, fatui, ed ebei, invalidi ed epilettici; quivi Congregazione de' preti, Monastero detto del Suffragio, Figlie della pietà, Provande, e Orfanelle; quivi Ospizio del Carmine, Eremiti, o romiti, Tomassini, Taldine, Orsoli, e Sale d'asilo; visitatori italiani e stranieri della pia Casa si domandavano — e tuttora ci si domanda — donde un sol uomo, donde un povero prete trasse il coraggio e trovasse i mezzi per sovvenire alle necessità di cotanto istituto.

«E' questo un segreto fra Dio ed il suo ministro. E' un prodigio della Provvidenza. E' la pietà del Creatore che ama scolpire un'immagine di se stesso in alcuna delle sue creature. La cristiana virtù del Cottolengo operava, quando la così detta filantropia del secolo ragionava; e il secolo stesso gli si mostrò devoto, e trovò per lui prove di ammirazione e parole di amore. La Francia gli consacrò la medaglia, che in certi periodi di tempo destina in premio ai benefattori dell'umanità; Carlo Alberto donò delle insegne di Cavaliere de' Santi Maurizio e Lazzaro, e gli

venne in soccorso colle sue reali munificenze. Ma l'uomo evangelico stupiva delle onorificenze e delle lodi. Egli obbediva ad un'arcanica potenza, spandeva benefici, e si stiliava in opere di carità, dirò così, senza saperlo, come la rugiada si versa sull'erbe inaridite, come l'aura marina accarezza l'adusta fronte del sudato nocchiero. Finché un giorno, stanco il buon Sacerdote delle sue lunghe fatiche, si riposò come il cultore che abbia compiuto i suoi solchi; e l'Angelo del Signore spiegò l'ali sopra il suo capo, e gli disse: «La bilancia che libra i tuoi meriti è traboccata, e Iddio te ne guiderdonerà colla gioia eterna del cielo». Sorrisse il giusto, e spirò. (Mori in Chieri, il dì 30 aprile, alle 8 di sera)».

Felice Romani aggiungeva:

«Chi lo vide dappresso ne rammenta la serenità del sembiante, la modestia dei tratti, la santità che gli traspariva dagli occhi e dal labbro; chi lo conobbe soltanto per le opere sue, ne benedice il nome, e si duole dell'amara sua perdita: stranieri e nazionali hanno tutti una lagrima per piangere, tutti una lode in tributo delle sue virtù».

Il Cottolengo Santo.

IL POLIGRAFICO DI STATO HA CENT'ANNI

Esattamente un secolo fa, l'11 maggio 1865, sorgeva a Torino quell'Officina Governativa delle Carte Valori che ha dato vita all'attuale Istituto Poligrafico dello Stato e cioè l'organismo che stampa, tra l'altro, la carta moneta italiana. La legge che ne sanciva l'istituzione era stata proposta dal ministro Quintino Sella e prevedeva uno stanziamento di spesa di 200 mila lire. Fino ad allora, nei primi quattro anni della sua esistenza, il Regno d'Italia aveva acquistato la propria carta moneta, le marche da bollo, i francobolli e tutte le carte valori che gli occorrevano da industrie cartotecniche e poligrafiche inglesi. Lo stabilimento aveva sede in un modesto palazzo di Via Carlo Alberto ed i suoi impianti, ai quali lavoravano complessivamente 18 persone, erano tutt'altro che imponenti perché si riducevano a due macchine da stampa a «double platen», sei torchi tipografici, due cilindri levigatori della carta e due macchine perforatrici. Tuttavia il rapido progresso industriale ed economico della Nazione promosse un costante sviluppo dell'Officina Gover-

nativa torinese, tanto è vero che poco più di mezzo secolo dopo (e cioè intorno al 1920, quando ormai essa aveva raggiunto una produzione annua di oltre sei miliardi di esemplari di carta valore) si pose la necessità del suo trasferimento. Le macchine erano andate invecchiando e riusciva difficile rinnovarle nell'angusta sede originaria; inoltre la distanza da Roma, divenuta da tanti anni capitale d'Italia, poneva complessi problemi e creava intralci e ritardi. Pertanto una legge, che porta la data del 12 ottobre 1924, decise il trapianto dell'Officina da Torino a Roma ed il suo passaggio alla diretta dipendenza del Provveditorato generale dello Stato, che era stato istituito da poco. Infine, quattro anni dopo, la gloriosa Officina, fusa con altri organismi, diede vita all'Istituto Poligrafico dello Stato, «persona giuridica» sottoposta alla vigilanza del Ministero del Tesoro con lo scopo sociale di esercitare le arti grafiche nell'interesse dello Stato e di gestire le pubblicazioni dello Stato destinate alla vendita.

VETERANE

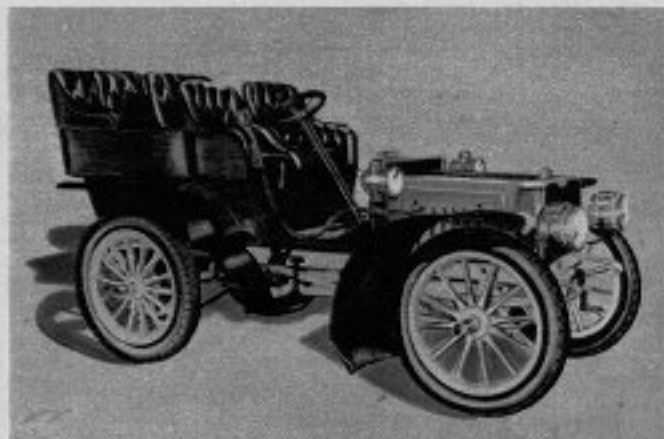
LA FIAT DEL 1902

In «Automobiltà d'Epoca», edizione Pininfarina 1965 (Pininfarina, cavaliere del lavoro, è il presidente del «Veteran Car Club d'Italia») è illustrata anche la Fiat 1902, modello 12 HP. Il testo dice:

«La Fiat era fondata da tre anni appena, e già il suo nome cominciava ad essere circondato di notorietà e simpatia. Dopo la «vetturina» 3½ HP del 1899 e il tipo 8 HP del 1901 (reso famoso dal 1° Giro automobilistico d'Italia di quello stesso anno), nel 1902 nasceva il modello 12 HP, progettato dall'ing. Giovanni Enrico, succeduto ad Aristide Faccioli alla direzione tecnica della Casa torinese. La 12 HP è stata la prima vettura Fiat con motore a 4 cilindri bialbero e potenza massima 14 cavalli a 1200 giri/minuto. Carburatore a polverizzazione e livello costante, con prese addizionali d'aria calda o fredda. Accensione a magnete bassa tensione. Regolatore di velocità a masse centrifughe. Lubrificazione co oliatore brevettato a pressione d'acqua. Cambio a 3 velocità e retromarcia racchiuso in carter di alluminio, con cuscinetti lubrificati da ingrassatore speciale a pressione. Trasmissione a catene. Freno a pedale agente sull'albero differenziale, freno a mano sulla corona dentata delle ruote motrici. Telaio di legno armato da rinforzi e traviature metalliche. Passo metri 2,100; carreggiata m. 1,200; peso del telaio kg. 700; peso

della vettura carrozzata tonneau kg. 1210; velocità massima 70 chilometri orari».

Con questa vettura il cav. Giovanni Agnelli, partito da Torino il 24 maggio del 1902 alla volta di Genova, Pisa, Roma, Napoli, Sorrento, Pescara, Forlì, Torino, copriva 2141 chilometri in 57 ore di marcia consecutiva. Sempre con una Fiat 12 HP modello 1902, il sig. Vincenzo Marsaglia lasciava Torino il 16 giugno alle ore 1,30 e per Alessandria, Piacenza, Bologna, Pistoia, Grosseto, raggiungeva Roma alle ore 4 antimeridiane del giorno 17, coprendo 831 chilometri senza mai arrestarsi. La stessa vettura ripartiva da Roma immediatamente e alle ore 1,30 del 18 mattina rientrava a Torino. La Fiat 12 HP partecipò, sempre nel 1902, anche a gare di velocità, vincendo tra l'altro, con Luigi Storero, la Padova-Bovolenta (raggiungendo sui 1000 metri lanciati la velocità di 80 km. orari), la corsa di Conegliano Veneto e la Susa-Moncenisio categoria vetture leggere.



Fiat 1902 - Modello 12 HP

IL CANONICO COTTOLONGO

Felice Romani, (del quale ricorre quest'anno il centenario della morte) oltre che letterato librettista di grandi musicisti, fu anche giornalista: direse dal 1834 al 1849, «La Gazzetta Ufficiale Piemontese», a Torino. «L'Osservatore Romano» esuma l'articolo che il Romani scrisse in morte del Canonico Cottolengo (30 aprile 1842 in Chieri). Dovette conoscerlo personalmente e questo articolo si legge anche oggi con commozione. «Anima prediletta, affidata al torrente d'amore, alla fiamma della carità».

Come incominciò.

«Una povera francese giungeva a Torino sul finire del 1827, in compagnia del marito, e di cinque suoi figliuoli. Repentinamente infermava in un albergo, situato nel distretto della parrocchia del Corpus Domini; e destituita, qual'era, di efficaci soccorsi, veniva guidata a parecchi spedali, ove in forza di alcuni rispettivi ordinamenti esser non poteva raccolta. Ricondotta all'albergo, spirava la misera oppressa da crudeli dolori, fra le lagrime della deserta famiglia, e nelle braccia di un prete misericordioso. Il Cottolengo, poiché era quel desso, appena ebbe chiuse le ciglia dell'infelice, e pianto col vedovo e cogli orfani, ormai più infelici di quella, meditò nel suo cuore come prevenire altre volte il miserevole caso; e con proposito degno di un ministro del Vangelo, diviso di aver pronti mai sempre alcuni letti, ove collocare altri infermi che si trovassero nella trista condizione dell'estinta francese. I Canonici della Congregazione del Corpus Domini entrarono nel divanamento del pio collega, e secondandolo, ad esso affidarono quest'opera di carità. Ed

esso, prendendo a pigione alcune stanze di una casa, situata nella corte della Volta Rossa, cominciò ad allogarvi due letti, poi tre, poi quattro, poi sei, fino a che, a forza di zelo, cresciuti di numero, a poco a poco ne venne a formare una piccola infermeria per gli infermi non ricevuti negli altri spedali.

«Da sì deboli inizi cresciuto il novello spedale, s'invigoriva e si faceva maggiore mercé le cure di caritatevoli persone che concorrevano all'opera del Cottolengo; ed esso, a somiglianza di San Vincenzo de' Paoli, di cui partecipava il fervore e lo zelo, chiamava dalla campagna giovani fanciulle a vegliare sugli infermi; fondava l'utile istituto delle Suore di Carità, che con tanta soddisfazione dei buoni vedesi prosperare negli Stati del re Carlo Alberto; trovava nella signora Marianna Nasi, nata Pullino, l'assistenza rinvenuta nella signora Legras dal sant'uomo che egli emulava; e vedeva così di mano in mano consolidarsi la Piccola Casa della divina Provvidenza che esso aveva istituita, e posta sotto gli auspici di S. Vincenzo de' Paoli. Né i timori del cholera morbus sopraggiunti nel 1831, per cui si dovette cercare altra sede, né le spese inevitabili per cotale mutamento, né i bisogni crescenti a proporzione delle circostanze più istanti, intepidirono un momento il fervido affetto del pio religioso, e valsero ad infeeblire la progrediente prosperità del suo istituto: imperocché la Piccola Casa, trasferita nella regione di Valdocco (sobborgo di Dora) fiorì più che prima, e fiorisce, e fiorirà tuttavia; tanti ha segreti la Carità per parlare al cuore degli uomini, e tenere aperte le sante sue vie».

Così sorse la grande istituzione del «Cottolengo», vanto ed onore della città di Torino. Infermiere, Suore di carità, Ospizio delle Orsoline e Genoveffe, e dei fratelli di S. Vincenzo e dei giovani detti Frattini, Scuola dei sordo muti, Orfanotrofio, Ospizio dei

PRODIGIOSO VIAGGIO "CAMPAGNOLA" IN ETIOPIA

11.000 Km. senza un guasto - L'esperienza di F. Bandini che ha fatto questo viaggio per la "Domenica del Corriere"

Franco Bandini, firma eminente del giornalismo italiano, un automobilista di alto valore tecnico e di vasta esperienza internazionale, ci ha mandato questo suo articolo scritto appositamente per «Illustrato Fiat». Documenta il servizio reso dalla Fiat «Campagnola» con la quale ha fatto per la «Domenica del Corriere» un grande viaggio in Etiopia. 11.000 km. senza un solo guasto! La «Campagnola» è famosa come Jeep italiana tuttofare e di grande resistenza, ma questa testimonianza di Bandini è davvero incomparabile.

Non credo siano molte le macchine che possano vantarsi di aver percorso 11.000 chilometri in Etiopia senza un solo guasto: molto più che il dieci per cento di questo totale riguarda il «fuori pista» più integrale ed assoluto. Altri 5.000 chilometri sono stati faticosamente addizionati su strade che di strade non hanno che il nome, e sulle quali la velocità di crociera non supera mai i trenta chilometri l'ora, massimo i quaranta. Questa eccellente performance è stata realizzata dalla «Campagnola» affidata a me ed al mio fotografo, Giuseppe Colombo, dalla «Domenica del Corriere» per un lungo servizio di tre mesi, appunto in Etiopia.

Per onestà debbo aggiungere che la macchina era stata appositamente preparata dalla Fiat per questo importante «raid»: tuttavia la preparazione non riguardava che alcuni dispositivi, per esempio quello di protezione anticacchia di certi organi del motore, per i guasti: ogni parte della carrozzeria e dei gruppi meccanici era assolutamente di serie. Per conto nostro, avevamo provveduto a scaricare, prima della partenza, i due sedili in pelle lunghi e stretti, che aumentano la comodità della «Campagnola»: a noi non servivano, mentre lo spazio così guadagnato si è rivelato prezioso per ospitare due grosse casse di pezzi di ricambio, la cui lista avevamo minutamente studiato con i tecnici della Fiat. Per fortuna, o sfortuna (dal momento che ci siamo portati a spasso le due casse per tutta l'Etiopia), guasti non se ne sono visti. Se la Dogana non avesse voluto dare un'occhiata ai due cofani, essi sarebbero rimasti sigillati come alla partenza. Alla dotazione normale della vettura avevamo però fatto aggiungere anche un piccone assai robusto: assieme alla pala, affiancata nella parte posteriore, esso ci è stato utilissimo nei passaggi particolarmente difficili.

UNA PISTA VERTIGINOSA

Sbarcati a Massaua, ci siamo trovati davanti le ottime strade dell'Eritrea, che si trovano nello stesso stato nel quale le abbiamo lasciate noi nell'infelice 1941. Esse sono asfaltate al sud sino alla vecchia frontiera di Adigrat ed Adi Quala; al nord sino quasi a Cheren. I raccordi tra i tronchi principali, naturalmente, sono un po' in mano di Dio: si tratta di piste a percorso tortuoso, con forti dislivelli, spesso a fondo ghiaioso, ma quasi sempre pietroso. Su queste strade abbiamo subito cominciato a sperimentare il grande valore conferito alla «Campagnola» dal differenziale, particolarmente alto, e dalla grembiolina inferiore che protegge il motore. Ogni tanto, sudati e morti di stanchezza, diventavo pallidi come stracci, al cupo rimbombo dell'ennesimo spuntone di roccia incastrato. Erano colpi laceranti, di quelli che per ogni automobilista suonano veramente a morto: ed invece ogni nuova ansiosa occhiata alla parte inferiore della macchina ci portava la consolante certezza che anche l'ultimo botto era stato superato.

Una volta passato il vecchio confine tra Eritrea ed Etiopia propriamente detta, sono cominciati i dolori veri e propri. Ricordo con raccapriccio i 90 chilometri tra Adua e Passo Uarieu, per una pista vertiginosa, nella quale abbiamo seriamente dubitato di poter ritornare a casa: e ricordo con spavento il terribile passo montano che domina Adigrat, nel quale anche le marce ridotte ti fanno pensare, a volte, di non farcela. E ricordo le fatiche veramente infernali del campo di battaglia di Adua, di quello dell'Amba Aradam, percorsi in lungo e largo, perennemente arrestati, nel nostro girovagare fuori pista, da profondi crepacci che si stendevano a perdita d'occhio per chilometri, e che quindi bisognava pazientemente aggirare alla ricerca di un passaggio: qui la «Campagnola» ha fatto veramente miracoli, caprioleggiando su terreni e fenditure che, obiettivamente, non si sarebbero dette superabili. Credo che il grande segreto sia consistito nelle prestazioni vera-



La «Campagnola» in un percorso fuori strada nelle zone di caccia dell'Auasc.

mente straordinarie che fornisce il blocco differenziale e l'uso delle marce ridotte. E non posso dimenticare qui il colossale vantaggio che si ottiene, di fronte ad un variare improvviso del fondo stradale, dall'inserimento in marcia della doppia trazione: molto spesso ci siamo trovati ad essere eccessivamente veloci in prossimità di una curva secca, improvvisamente decifrata come ricoperta da mezzo metro di polvere e ghiaietto fine. La doppia trazione sbattuta dentro con un minimo rilascio dell'acceleratore, ci ha salvato novanta volte su cento: le altre, abbiamo dovuto rassegnarci ad uscire di strada. Una fortuna eccezionale (questa sì) ci ha evitato che tale decisiva avventura ci accadesse per esempio al Passo di Uolcheft, con un dislivello tra strada e fondo del burrone, di soli mille metri. Quando siamo usciti, c'è sempre stato un provvidenziale prato ad accogliere.

NON ESISTE PROVA PIÙ DURA

Rinunzio a parlare dei mille chilometri che corrono tra Asmara ed Addis Abeba, anche a fare due tappe: si tratta di una impresa che può essere valutata nella sua pienezza solo da chi l'ha compiuta. Non esiste in Italia, e neppure in Europa, una prova così dura. Lasciata la zona di Mai Ceu, sull'altopiano, si scende al piano attraverso il crepaccio di Alomata, al cui paragono lo Stelvio fa ridere: poi si risale attraverso l'asprissimo Termaber, che riporta in pochissimi chilometri da 800 metri a 2.400, in una atmosfera tanto rarefatta che la respirazione diviene difficile. Nonostante questi dislivelli, e nonostante che non fosse possibile continuare a variare la portata degli ugelli, la «Campagnola» si è sempre comportata bravamente, secondo il suo temperamento generoso, starei per dire spartano.

Attorno ad Addis Abeba c'è una raggiera di qualche centinaio di chilometri di asfalto, ma la soddisfazione finisce presto: per Harrar e Dire Dawa, a 530 chilometri dalla capitale, occorre rassegnarsi ad una carrareccia interrotta da decine di guadi. Il percorso consente una velocità media non superiore ai 35 chilometri l'ora, ma occorre riflettere che i primi cento chilometri, fino a Nazareth, sono asfaltati: e perciò la media del resto scende attorno ai 30 e forse meno. In più, questa vitale arteria pone problemi abbastanza ardui da risolvere: si può dire che non vi si trovi un solo meccanico, o un «ponte». Vi sono solo due distributori, uno solo dei quali ha la «Super» (che del resto in Etiopia si trova solo in qualche punto). Ma può accadere che siano passati il giorno prima un paio di autocarri che ne hanno prelevate le scarse scorte: se non avete avuto la buona idea di viaggiare con almeno cento litri di riserva potete passare l'anima dei guai, anche perché nessuno può dirvi a quali consumi andrete incontro. Basta un'acquazzione per trasformare la pista in un pantano di terra nera grassissima, la famosa «cicca». Con la «cicca» può accadervi di impiegare un'ora, e dieci litri di benzina, per tre chilometri, e spesso per nessuno, se proprio siete impantanati sul serio: anche qui, doppia trazione e blocco del differenziale, usati con attenzione, e

se mi si permette, con intelligenza, hanno risolto tutte le difficoltà.

In questa zona la «Campagnola» ci ha rivelato uno dei suoi pregi più nascosti. La sua alta qualificazione per la caccia. Il discorso esige un piccolo preambolo.

L'Etiopia è uno sterminato campo di caccia, ben poco soggetto a leggi e disciplina. Vi sono zone così deserte che è difficile incontrare più di una o due persone in centinaia di chilometri: la caccia vi è ancora un'avventura e vi viene praticata col mezzo più semplice, cioè l'automobile. Raggiunti i campi di caccia, nel nostro caso la zona del fiume Auasc, nel cuore delle tribù Carajù, dalle quali, per varie ragioni, è opportuno tenersi a rispettosa distanza, ci si trova in una specie di immenso prato all'inglese, leggermente ondulato ed interrotto da corsi di acqua, forse, addensamenti di arbusti ed alberi, sul quale si corre come su una strada, ma in tutte le direzioni, in una ginkana inebriante e piena di sensazioni straordinarie: dall'odore forte del ginepro africano ai colori incredibili, agli incontri spettacolosi con una enorme varietà di selvaggina. Orix, gazzelle, «water-boox», tartarughe, struzzi, fagoceri di tutte le taglie, «nyala» e così via. Sparare a queste bestie da una vettura lanciata a sessanta chilometri all'ora, su un terreno che è liscio sì, ma che presenta insidie imprevedibili, come i buchi delle talpe, i termitai nascosti nell'erba, i tronchi caduti, non è cosa facile e si può dire che nessuna macchina vi sia del tutto adatta: l'unica, a mia scienza, è la «Campagnola». Quando la si è completamente decapottata, e si è abbattuto il parabrezza in posizione orizzontale, pare creata apposta per questa bisogna. Il cacciatore siede accanto alla guida ed ha davanti a sé un campo di tiro illimitato, sia lateralmente che verso l'avanti. Solitamente piantato coi piedi sul pavimento, bilanciato sul sedile per evitare al più possibile i contraccolpi, può realizzare colpi straordinari, impossibili con altre vetture, ivi compreso il «Land Rover», sia lungo che corto.

Prima di chiudere vorrei raccontare una delle prove più ardue alle quali, a puro scopo sperimentale, ho voluto sottoporre la «Campagnola». Ad ovest di Addis Abeba sorge la così chiamata «Collina isolata», sulla quale si trova un nostro vecchio fortino. La collina ha una storia, di estremo interesse, poiché era una posizione chiave della difesa della città. Non è molto alta, ma domina bene la conca, come una specie di pan di zucchero, scabro e di impossibile accesso. La vecchia strada non c'è più: ma io ho voluto salirla ugualmente, affrontandola di petto, con le ridotte. Come trainata da un invisibile ma potente filo d'acciaio, la «Campagnola» si è inerpicata sui fianchi della collina ed è giunta in cima, vincendo una pendenza che non saprei calcolare, ma che vista a colpo d'occhio sembra insuperabile. La discesa è stata forse peggiore: ad ogni istante c'era il rischio di partire e di rotolare sino in fondo. Il che, per fortuna, non è successo.

In conclusione, mi corre qui l'obbligo di porgere alla «Campagnola» un affettuoso ed anche commosso tributo: penso con raccapriccio a cosa sarebbe successo se ci



La «Campagnola» ad Axum. Alla sinistra Franco Bandini e il fotografo Giuseppe Colombo. Sullo sfondo la nuova chiesa di Axum con cupola in rame ed il campanile a forma di obelisco.



Un passaggio difficile in terreno lavico nella zona del vecchio campo di battaglia dell'Amba Aradam.



Su un tratturo, nella zona di Makallé, verso Sciafat.

avesse piantato, magari nella zona di Neghelli-Borana, o in quella del Ponte sul Nilo Azzurro, tra Scioa e Ginma. Vi sono cose che non posso scrivere qui, ma che mi rendono doppiamente grato alla «Campagnola» di averci permesso di raggiungere, ogni notte, al cader del buio, la destinazione prefissa. E questo è un merito che io e Colombo non dimenticheremo facilmente.

"ASSISTENZA VACANZE" ACI-FIAT



Il Servizio soccorso stradale ACI, d'intesa con la Fiat, ha predisposto, nei limiti e con le modalità ed obblighi previsti dai patti convenzionali stipulati con le Società Concessionarie Autostradali, un programma speciale denominato « Assistenza vacanze », riservato alle autostrade.

Esso integra il servizio di soccorso già operante ed i numerosi punti di assistenza che la Fiat stessa, come noto, ha già realizzato sulle autostrade e nelle immediate vicinanze.

L'« Assistenza vacanze » si vale di un adeguato numero di furgoni Fiat 600 T, appositamente attrezzati, a ciascuno dei quali è affidato il pattugliamento di un tratto medio di 60 chilometri di autostrada. Il servizio è in funzione nelle ore diurne per il periodo luglio-settembre. L'assistenza dei furgoni ACI-Fiat che viene prestata a tutti gli utenti

sarà effettuata contro pagamento a prezzi listino Fiat del materiale di ricambio e nelle misure previste dalle tariffe ACI per quanto riguarda la mano d'opera. Per i clienti Fiat, che abbiano veicoli in garanzia, il servizio reso è completamente gratuito.

Gli interventi assistenziali consistono nella diagnosi del guasto e nella esecuzione di quelle riparazioni di piccola entità che possono essere effettuate in loco tenendo presenti la natura dell'inconveniente ed il limite di tempo (mezz'ora di attività riparativa su strada) stabilito dal regolamento delle autostrade.

L'iniziativa suddetta si inserisce nel generale potenziamento dei servizi assistenziali allo scopo di soddisfare con la massima prontezza ed efficacia alle accresciute esigenze del traffico automobilistico estivo, nell'interesse di tutti gli utenti.



Da oltre 40 anni l'Agenzia di viaggi « Martigny-Excursions », di cui è proprietaria e titolare la famiglia Métral, è fedele cliente della Fiat. Nella fotografia a sinistra, il primo autobus Fiat con cui il monno dell'attuale proprietario eseguiva audaci servizi turistici lungo strette e impervie strade di montagna; nella fotografia a destra, il più recente autobus Fiat acquistato dalla « Martigny-Excursions » per i servizi turistici in alta montagna: si tratta di un nostro 369, carrozzato dalla Ditta Orlandi di Modena.



Depuis plus de 40 ans, l'Agence de voyages « Martigny-Excursions » dont la famille Métral est propriétaire, est un client fidèle de la Fiat. Dans la photo à gauche nous voyons le premier autobus Fiat avec lequel le grand-père de l'actuel propriétaire effectuait des services touristiques, très audacieux pour l'époque, sur les routes de montagne alors très étroites et presque inaccessibles; dans la photographie à droite, le plus récent autobus Fiat acheté par la « Martigny-Excursions » pour les services touristiques en haute montagne: il s'agit de l'un de nos 369, carrossé par la Société Orlandi de Modène.



Mago Zurlo, il celebre personaggio della televisione, è sulle riviere Adriatica-Ligure-Tirrenica con una serie di spettacoli e giochi per i più giovani, organizzati dalla ODIP di Milano. Tra i giochi, una gara di abilità intitolata « Anche io ho la Fiat 850 », in cui i ragazzi sono invitati a riconoscere rapidamente, su dei quadri, vari modelli di vetture Fiat. I ragazzi si divertono e i vincitori ottengono in premio un bel modello di 850, con motorino elettrico. Per gli altri ci sono premi di consolazione vari. Nella foto, il simpatico amico dei ragazzi con il coupé Fiat 850, di cui si serve per girare l'Italia.

CONCORSO "FOTOGRAFIE VACANZE" 3 premi dell'«Illustrato Fiat» per complessive 100.000 lire

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

REGOLAMENTO

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

UNA GRANDE OPERA UMANA NE

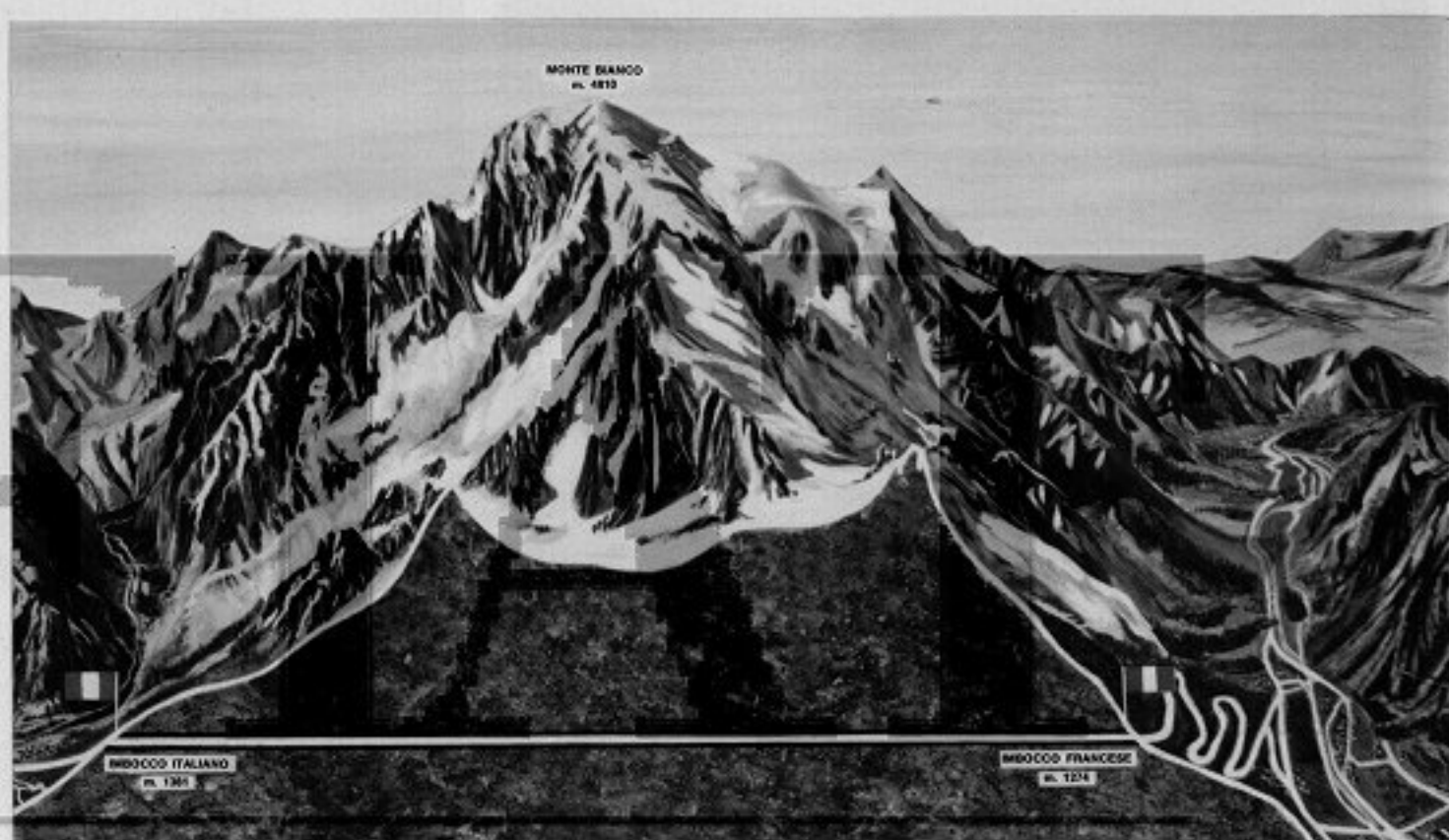
Dopo il traforo del Gran San Bernardo, il tunnel stradale del Monte Bianco, il Piemonte fu pioniere dei trafori alpini: la galleria ferroviaria del Frejus iniziata nel 1857 venne inaugurata il 17 settembre 1871. Se già dopo la «pace dei Pirenei» (1659), che mise fine sotto il regno di Luigi XIV a secoli di guerre franco-spagnole, poté esser detto che «non c'erano più Pirenei», a più forte ragione si può dire ormai che le gallerie ferroviarie e ora le stradali hanno annullato le Alpi. Prima il treno, ora l'automobile. Il solenne incontro De Gaulle-Saragat, il 16 luglio, a Chamonix e a Courmayeur ha consacrato storicamente il grandioso avvenimento, che *Le Monde* ha definito «il risultato di una intelligente cooperazione franco-italiana. Opere come questa, come già Suez e il Panama, fanno storia, restano spettacoli nel dominio delle comunicazioni».

La Fiat, che tanto ha contribuito tecnicamente e finanziariamente al precedente traforo del Gran San Bernardo, partecipa con gioia e con spirito europeo a questa nuova conquista del lavoro umano, per gran parte lavoro italiano. 23 uomini perirono nello scavo: 5 francesi e 18 italiani.

La galleria del Monte Bianco, cioè dentro la più alta montagna d'Europa, è la più lunga del mondo: Km. 11,600. Quasi 2000 metri di più del tunnel giapponese Kammon tra le isole Honshu e Kyushu, che deteneva il record della lunghezza.

La convenzione Francia-Italia del tunnel Monte Bianco fu firmata nel 1953 e da essa nacquerò le due Società — la francese e l'italiana — che hanno realizzato la galleria. L'ultimo diaframma cadde il 14 agosto 1962: il 15 settembre i ministri Pompidou e Fanfani percorsero ufficialmente il tunnel.

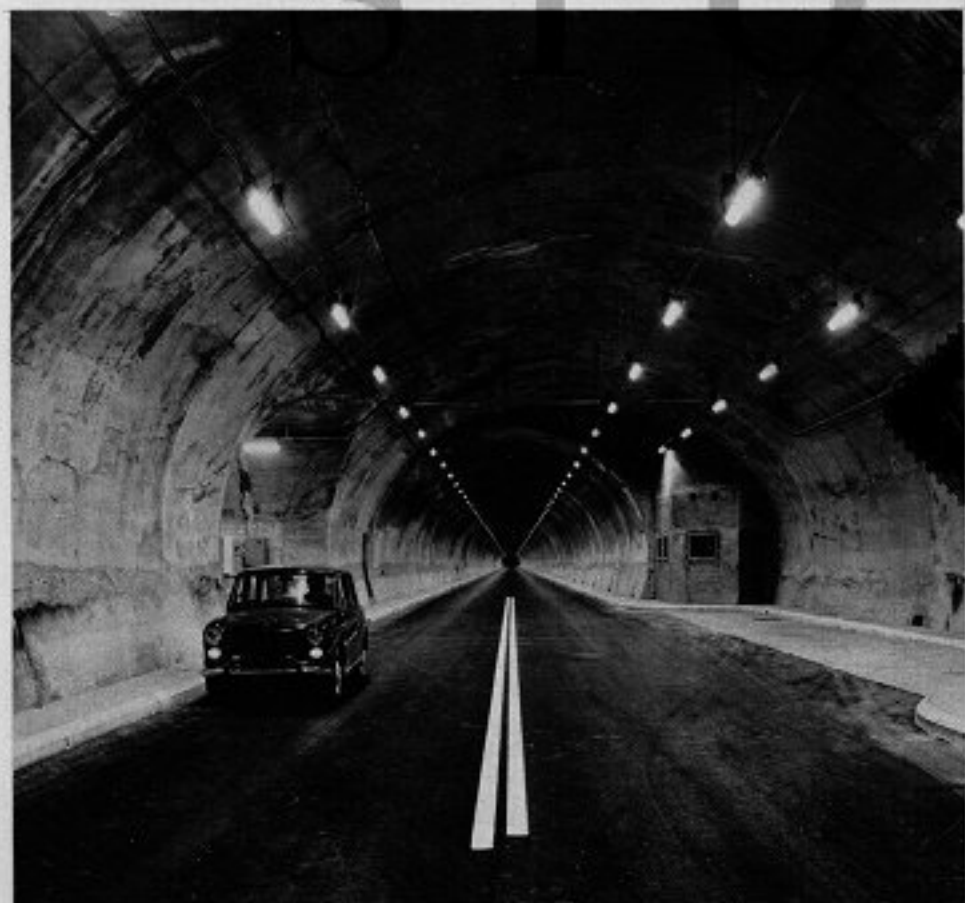
L'importanza dei trafori Gran San Bernardo e Monte Bianco è di dimensioni europee. Italia, Francia, Svizzera si avvantaggiano enormemente di vie di comunicazioni perenni, estate ed inverno. Ginevra e la Savoia non sono più tagliate dalla Val d'Aosta. Lione Ginevra Torino Milano sono ormai ravvicinate. La Parigi-Roma si scorcia di circa 200 km; 100 km. sulla Ginevra-Milano, una cinquantina sul-



la Ginevra-Torino. Ma perché ciò sia occorre che, fatto il tunnel, venga attuato il piano delle strade d'accesso all'entrata e all'uscita tanto sul versante francese che su quello italiano. Previsto un transito con punte di almeno 1200 autoveicoli all'ora.

Il parigino «L'Express», illustrando la gigantesca opera dell'amicizia franco-italiana, conclude scrivendo: «In attesa della sistemazione delle vie di accesso, si può partire, per le vacanze di questa estate, attraverso il tunnel. Se l'accesso dal lato francese può sembrare per ora penoso, ci si consoli: dall'altra parte la vista sulla Val d'Aosta è ammirevole. E per Torino è tutto dritto. Autostrada».

La galleria è a doppio senso, 3 metri e 50 ognuno, sotto una volta alta 6 metri. 450 autoveicoli all'ora. Previsti 450.000 all'anno. Velocità massima consentita 70 km/ora. La traversata non dura più di un quarto d'ora. Sul torrente di macchine nelle viscere del Monte Bianco gravano 2480 metri di rocce e ghiacciai.



L GIGANTE DEL MONTE BIANCO



(Foto Fiat)



(Foto Fiat)

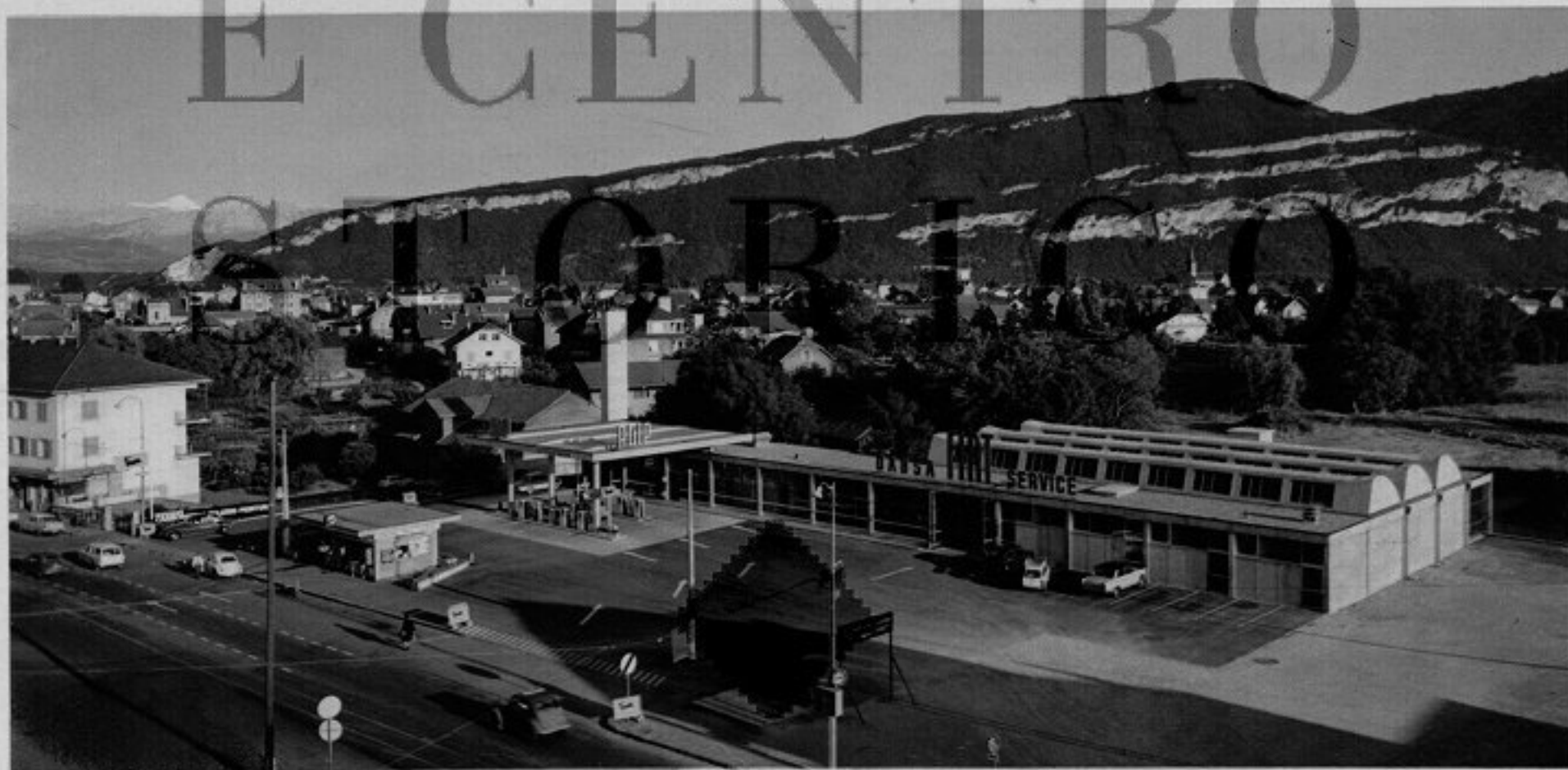
« RAID » VETTURE FIAT ATTRAVERSO IL MONTE BIANCO E IL GRAN SAN BERNARDO (17 luglio 1965)

Una ventina di vetture Fiat — 1600 S cabriolet, 850 coupé e 850 spider — sono andate in Francia attraverso il tunnel stradale del Monte Bianco, passando successivamente in Svizzera e rientrando in Italia attraverso il traforo del Gran S. Bernardo. Di questo raid, organizzato dalla Direzione Stampa Fiat, ha scritto tutta la stampa italiana. La lunga colonna di vetture, partita da Torino alle ore 7 e rientrata verso le 22 dello stesso giorno, comprese fermate a Chamonix e a Martigny, dove si è fatta colazione e si è visitato una mostra. Inoltre, essendo un primo transito, c'è stato un lungo controllo doganale. Autorità, personalità, giornalisti erano a bordo delle vetture sportive Fiat. Tra gli altri il Vicepresidente della Provincia, Borgogno, l'Assessore avv. Guglielminetti, il progettista del traforo del Gran San Bernardo prof. Dardanelli e l'ing. Sella.

Festosamente salutata da folle di turisti italiani e stranieri, sotto lo sguardo di giornalisti, fotografi, operatori della televisione. Sul piazzale del traforo si sono unite alla colonna le guide del Monte Bianco. Percorso il traforo in circa 12 minuti, la carovana è giunta a Chamonix, e attraverso il colle della Forclaz è giunta in Svizzera, a Martigny; da qui il veloce rientro in Italia attraverso il traforo del Gran San Bernardo.

Nelle fotografie — La colonna vetture Fiat sosta a Chamonix, presso l'imbocco del traforo, versante francese. A destra, Adolfo Rey, un tempo famoso scalatore e decano delle guide del Monte Bianco, si appresta ad attraversare il « tetto d'Europa » a bordo di una Fiat 850 spider.

IL NUOVO CENTRO «SERVICE FIAT» DI MOILLESULAZ (Svizzera)



Con l'apertura del tunnel stradale del Monte Bianco il traffico automobilistico internazionale avrà espansioni grandiose, attraverso la Svizzera verso l'Italia. Torrenti di macchine di ogni nazionalità sfoceranno da Chamonix a Courmayeur, e viceversa, d'estate e d'inverno.

Era pertanto naturale che la Fiat si preoccupasse di potenziare il suo Service creando un nuovo Centro di Assistenza automobilistica sulla grande strada svizzera che da Ginevra conduce al tunnel del Monte Bianco. E' il Centro Fiat di Moillesulaz. Imponente, modernamente attrezzato per tutti i servizi dell'automobilista. Per costruirlo, allestirlo, gestirlo la Fiat ha formato una apposita Società di cui è presidente il Dr. Luigi Berruti, che è pure vicepresidente della « Fiat Suisse » alla quale ha dedicato tanti anni della sua attività direttiva in Svizzera.

Il nuovo Centro è già in funzione. Dispone di una vasta area di stazionamento; comprende due completi gruppi di distributori di benzina, 16 posti di lavoro per il lavaggio, la lubrificazione, il cambio dell'olio e tutte le altre operazioni di assistenza. Dispone inoltre di un reparto speciale, che si occupa dell'impianto elettrico delle vetture. Anche il servizio dei ricambi è assicurato in grande.

Del vasto complesso fanno parte, tra l'altro, anche impianti sanitari e un ufficio per il cambio della valuta.

Nella fotografia, una veduta generale del Centro Fiat di Moillesulaz. A sinistra, all'orizzonte, il Monte Bianco, che con il tunnel automobilistico non è più massiccio invalicabile, bensì strada sicura di comunicazione internazionale.

«Life» ha pubblicato questa curiosa inserzione pubblicitaria della Fiat 600, con Monna Lisa alla guida.

[illegible]

Dice la inserzione: — Se fosse vissuto nella nostra epoca, Leonardo da Vinci avrebbe potuto disegnare la 600 Fiat? ... Certo, poiché Leonardo era artista e ingegnere anticipò gli aerei e i sottomarini, e chissà che non abbia immaginato anche la prima automobile... La linea dell'utilitaria Fiat è così indovinata sotto il profilo tecnico e artistico che anche il divin Leonardo avrebbe potuto apporre la propria firma al progetto.

E che al volante della 600 la Gioconda sorrida (il suo indefinibile enigmatico sorriso) niente di più naturale stante la qualità ed il prezzo della utilitaria italiana.

THE NAME
Barchino
THE SHAPE

AND
THE VALUE

WHAT'S NEW WITH BARCHINO? ☐ LEATHER SEATBELT SYSTEM ☐ POWER WINDOWS ☐ RELIABILITY
New easy-access doors, floor, includes 1000cc 1000cc 1000cc 1000cc 1000cc 1000cc 1000cc 1000cc 1000cc 1000cc
1000cc 1000cc 1000cc 1000cc 1000cc 1000cc 1000cc 1000cc 1000cc 1000cc

La Concessionaria Fiat in Nuova Zelanda — la «Torino Motors», sede ad Auckland — ha pubblicato questa inserzione che dice: «tre cose distinguono la Fiat 500 dalle altre piccole vetture: il nome «bambina» (infatti in Nuova Zelanda la Fiat 500 è denominata **bambina**), la linea e il costo».

FREMURA

« Sipradue », illustrando l'opera pubblicitaria di Alberto Premura, in un articolo di Romano Maccario su « gli umoristi e la pubblicità », riproduce anche questa vignetta sulla Fiat.



ta del babbo e il giornale la firmò con il nome paterno; ma questo infortunio non ritardò il successo del giovane disegnatore. Andò a Londra via mare, una nave lenta come una lumaca, pareva viaggiasse con la marcia indietro. Ci mise tre settimane per arrivare a destinazione e Premura ebbe tutto il tempo per ripassare la grammatica inglese e per riempire un intero album di vignette. L'accoglienza che ebbe dalla redazione di *Punch* lo ricompensò della paziente navigazione: un ottimo contratto, che gli fu di lancio internazionale.

CURIOSITA'

L'infinitamente piccolo

Termini scientifici come « molecola » e « atomo » sono entrati da tempo nel linguaggio comune, ma ben pochi riescono ad immaginare le dimensioni di questi corpuscoli infinitesimi il cui ordine di grandezza è inferiore al milionesimo di millimetro. L'unico mezzo per raffigurarli è di ingrandirli al punto di portarli nell'ordine delle nostre capacità visive. Vediamo dunque come, per distinguere ad occhio nudo una molecola, ci apparirebbe un mondo ingrandito un milione di volte. Nella proporzione di un milione ad uno, l'altezza del colossale Empire State Building di New York, il più alto edificio del mondo, giungerebbe quasi alla Luna; un uomo di media altezza diventerebbe alto 1700 chilometri (e quindi la sua statura gli permetterebbe di emergere con la testa ben al di là dei limiti della nostra atmosfera); un topolino sarebbe lungo 100 chilometri ed una mosca sarebbe un mostro di 7 chilometri di lunghezza; un capello umano avrebbe 100 metri di spessore ed il filo di una ragnatela 5 metri; i globuli rossi del nostro sangue sarebbero pallottole di 7 metri di diametro ed i comuni batteri che infestano l'aria ed il nostro corpo raggiungerebbero un metro. E le molecole? Avrebbero circa un millimetro di diametro ed in quanto agli atomi figurerebbero ai nostri occhi come pulviscolo. E ciò teniamo presente, sempre con un ingrandimento di un milione di volte.

I misfatti della mosca Ise-Ise

Cinquant'anni or sono un'invasione di mosche tse-tse (portatrici del tripanosoma, a cui si deve la letale malattia del sonno) decimò letteralmente la popolazione del Sudan ed infurto anche sugli animali selvaggi e domestici, che dovettero essere abbattuti a migliaia per impedire all'epidemia di dilagare ancor più tra gli uomini. Dovevano passare 33 anni da quel giorno prima che venisse trovato un farmaco di sicura efficacia: il cosiddetto «antitrida» che da allora è diventato l'inseparabile compagno di ogni cittadino britannico, militare o civile, inviato in missione o residente nelle colonie africane. Si calcola che prima di quella conquista della scienza medica, il danno sofferto dall'Inghilterra ogni anno per la distruzione del bestiame, al fine di contenere il morbo, ammontasse ad 1 milione di sterline.

Ghiacciai

Le forze della natura che hanno lasciato la traccia più imponente sulla faccia del nostro pianeta non sono state sprigionate da vulcani né da fenomeni tellurici (anche essi dovuti al fuoco che cova nelle viscere della Terra), ma dal ghiaccio. La testimonianza più evidente ci viene offerta dagli enormi massi erranti che giacciono in mezzo a zone desertiche od a sterminate praterie del vecchio e del nuovo mondo; essi raggiungono infatti il peso di parecchie centinaia di tonnellate ed hanno un'origine che risale all'epoca

quaternaria, quando i ghiacciai in movimento sgretolarono la roccia delle montagne e ne trasportarono come fucilli questi massicci frammenti a migliaia di chilometri di distanza.

Vecchie fotografie

Le più vecchie fotografie esistenti hanno pochi mesi di vita. Non si tratta di un paradosso ma di quanto è avvenuto qualche tempo fa negli Stati Uniti, dove gli astronomi dell'osservatorio di Monte Palomar (California) sono riusciti a riprendere con l'obiettivo ed a fissare sulla lastra la configurazione di galassie localizzate a una distanza di oltre 10 mila miliardi di miliardi di chilometri. Si tratta quindi di un'immagine che risale ad un miliardo di anni fa, poiché la luce emessa da quei lontanissimi corpi celesti ha impiegato appunto tale periodo di tempo per giungere fino a noi. Questo straordinario record è stato ottenuto impiegando il telescopio di quell'osservatorio che, per le sue dimensioni, è considerato il più potente del mondo.

Monete d'oro

Cento anni fa, secondo una rilevazione statistica francese, le monete d'oro esistenti nel mondo (che oggi sono totalmente scomparse dalla circolazione) avrebbero formato tutte insieme un enorme dado del peso di circa 260 mila chilogrammi e del volume di oltre 13 metri cubi.



FRANCIA - I cosmonauti sovietici Gagarin ed Egorof, hanno recentemente compiuto un trionfale viaggio attraverso la Francia, visitando anche la città di Clermont Ferrand. Il sig. Auchatralre, Direttore della nostra Concessionaria locale « Grands Garages d'Auvergne », ha messo a disposizione del corteo, organizzato in onore dei due cosmonauti, 5 vetture Fiat. Nelle fotografie, Gagarin ed Egorof a bordo di due Fiat cabriolets.

ATTESTAZIONI

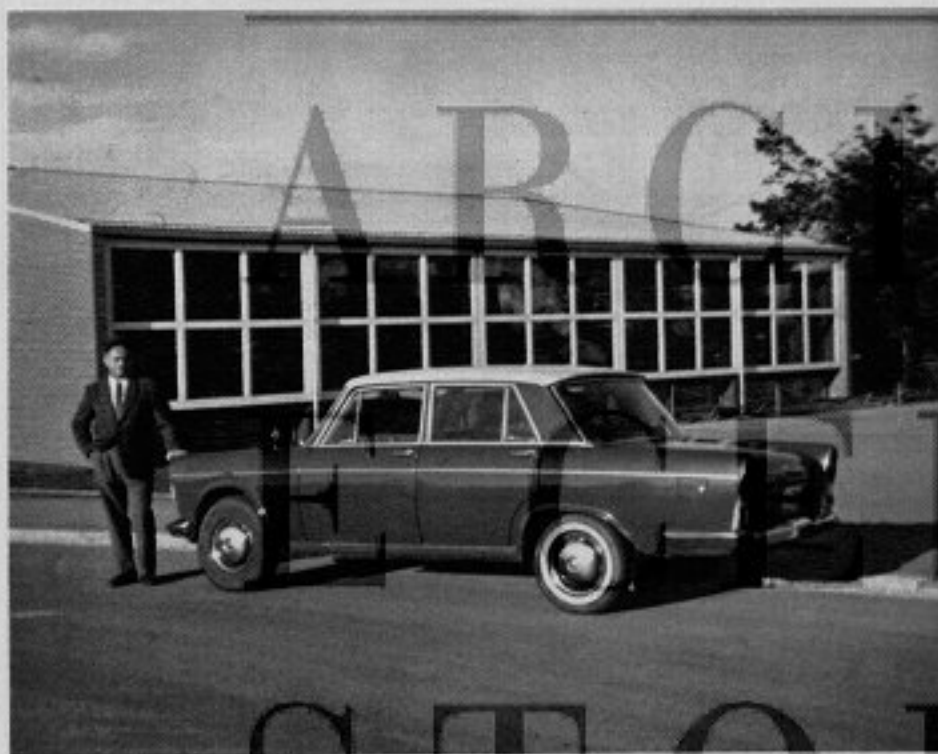


AUSTRALIA - Questa Fiat 2300 familiare, ritratta presso Woomera (South Australia), è stata acquistata tre anni fa dal sig. Robert Loveday; la vettura ha già percorso oltre 50.000 miglia (oltre 80.000 km.) nelle più difficili condizioni d'impiego senza alcun inconveniente. This Fiat 2300 station-wagon, the setting is Woomera, Southern Australia, was purchased three years ago by Mr. Robert Loveday. In this period the car covered 50,000 miles under the most difficult road conditions without any trouble.



GERMANIA - Il sig. Horst Rothnik, di Berlino, ha già percorso oltre 80.000 chilometri con la sua Fiat 500 senza effettuare alcuna riparazione e con un minimo costo di esercizio. Il sig. Rothnik ha, tra l'altro, compiuto un lungo viaggio sino ad Istanbul con la sua 500, di cui è entusiasta.

Herr Horst Rothnik, Berlin, hat mit seinem Fiat über 80.000 km ohne Reparaturen und mit minimalen Wartungs- und Betriebskosten zurückgelegt. Unter anderem hat Herr Rothnik mit dem 500 eine lange Reise nach Istanbul unternommen.



SVIZZERA - Il sig. Rudolf Moharos, di Schlieren, ha percorso felicemente oltre 275.000 chilometri al volante di questa Fiat 2100 del 1959. Herr Rudolf Moharos, Schlieren, hat mit diesem Fiat 2100, Baujahr 1959, über 275.000 km ohne wichtige Reparaturen zurückgelegt.



GERMANIA - Il sig. Horst Simon, di Hersel, possiede questa Fiat 600 del 1939; con essa ha raggiunto i 100.000 chilometri senza dover ricorrere a notevoli riparazioni. La vettura, el scrive il sig. Simon, non consuma più di mezzo litro d'olio ogni 1000 chilometri.

Herr Horst Simon, Hersel, besitzt diesen Fiat 600, Baujahr 1939. Mit seinem Wagen hat Herr Simon ohne bemerkenswerte Motorstörungen die 100.000 km Grenze erreicht. Herr Simon schreibt, dass seiner Wagen nur 1/2 Liter Öl je 1.000 km braucht.



Il sig. Giovanni Stufesser, di Ortisei, ha acquistato nel 1955 questa Fiat 600, presso la Ditta «Ernesto Primo», mostra Officina Autorizzata di Ortisei. La vettura ha percorso oltre 210.000 chilometri senza alcuna riparazione o modifica. La «performance» acquista maggior valore se si tiene conto che è stata realizzata esclusivamente nella zona dolomitica.



Al volante di questa Fiat 1800 B del 1962, il sig. Pietro Celotto, taxista di Brunico ha già totalizzato oltre 181.000 chilometri attraverso ogni tipo di strada, in estate ed in inverno. Il sig. Celotto così ci scrive della vettura: «Ho portato i miei clienti dappertutto, anche ai rifugi alpini, quando la strada lo permetteva. Il motore della mia macchina ha sempre funzionato perfettamente, grazie anche gli scrupolosi controlli di manutenzione ordinaria che ho fatto eseguire presso il «Garage Dolomiti», Concessionario Fiat di Brunico.

Premi di frequenza

Ad ogni dipendente che abbia terminato, ottenendo la promozione alla classe successiva o il diploma, corsi relativi alle scuole qui sotto specificate, la Fiat assegnerà premi di frequenza nella misura qui indicata:

a) Scuole Professionali e Scuole Medie superiori

1) Licenza scuola avviamento o scuola media	L. 10.000
2) Corsi professionali per operai	" 10.000
3) Corsi per disegnatori	" 12.000
4) Istituto Tecnico Industriale	" 40.000
5) Istituto Tecnico Commerciale	" 30.000
6) Istituto Tecnico per Geometri	" 30.000
7) Ginnasio-Liceo Classico o Scientifico	" 35.000

Sono esclusi dai benefici di cui sopra i dipendenti la cui anzianità Fiat sia inferiore ad un anno alla data prevista per la presentazione delle domande, oppure siano ripetenti.

b) Facoltà universitarie

1) Politecnico o Facoltà di Ingegneria	L. 80.000
2) Facoltà di Chimica	" 80.000
3) Facoltà di Fisica	" 70.000
4) Facoltà di Scienze Matematiche e Scienze Economiche e Commerciali	" 60.000

Per concorrere a questi premi, i dipendenti iscritti alle facoltà universitarie di cui sopra, dovranno aver sostenuto e superato almeno i 3/5 degli esami previsti dal piano di studi dell'anno in corso ed aver riportato una votazione media non inferiore ai 21/30; nei confronti degli studenti universitari fuori corso (sino a due anni), la misura dei premi sarà pari alla metà degli importi sopra indicati, purché abbiano sostenuto almeno la metà degli esami residui, con votazioni non inferiori a quelle previste per l'ottenimento del premio di frequenza. Qualora gli anni fuori corso siano superiori a due, la Direzione Fiat si riserva di esaminare i singoli casi.

Sono esclusi dai benefici di cui sopra i dipendenti la cui anzianità Fiat sia inferiore a due anni alla data fissata per la presentazione delle domande, od abbiano ottenuto votazioni inferiori ai 18/30 nell'anno accademico per il quale concorrono al premio di frequenza.

c) Autodidatti

Ai dipendenti che compiono gli studi per conto proprio o in scuole private e che sostengono favorevolmente prove di esame riconosciute agli effetti di legge, ad avvenuta promozione saranno estesi i premi di frequenza di cui al punto a), naturalmente dello stesso ammontare ed alle stesse condizioni.

I dipendenti che intendono concorrere all'assegnazione dei premi di frequenza per l'anno 1965 potranno inoltrare domanda, su apposito modulo, alla Direzione del Personale - Servizio Relazioni col Personale, Ufficio Borse di Studio - Via Saluzzo n. 37.

Le domande dovranno essere corredate da un certificato in carta libera della segreteria della scuola o della facoltà universitaria presso cui lo studente è iscritto, certificato che riporti le votazioni conseguite nell'anno in corso.

Il termine utile per la presentazione delle domande è il 31 Dicembre 1965. Tale data è tassativa anche per gli iscritti alle facoltà universitarie, salvo la possibilità di far seguire la richiesta documentazione quando saranno esaurite le sessioni di esami o di laurea previste nell'anno accademico in corso.

Indennità esami

La Fiat allo scopo di aiutare i dipendenti, operai ed impiegati in attività di servizio, che, frequentando in ore post-lavorative corsi di studio, ottengono la promozione mediante esami sostenuti presso scuole (pubbliche, legalmente riconosciute e parificate) o università, corrisponde le seguenti indennità esami:

- Licenza di scuola media: un'unica indennità di L. 15.000.
- Esami di idoneità classi intermedie di corsi scolastici medi superiori non previsti ai punti seguenti: L. 1500 per ogni materia d'esame sino ad un massimo di L. 15.000 per anno.
- Licenza di scuola tecnica o di istituto professionale (a tipo industriale e commerciale): un'unica indennità di L. 20.000.
- Esami di licenza di istituto magistrale, esami di idoneità classi intermedie istituto tecnico per geometri, per ragionieri, ginnasio-liceo classico e liceo scientifico: L. 2000 per ogni materia d'esame, sino ad un massimo di L. 20.000 per anno.
- Esami preliminari all'abilitazione tecnica industriale (primo triennio) e di idoneità classi intermedie istituto tecnico industriale: L. 2500 per ogni materia d'esame, sino ad un massimo di L. 25.000 per anno.
- Diploma di geometra: un'unica indennità di L. 35.000.
- Diploma di perito industriale (nelle specializzazioni diverse da quelle di cui al punto seguente), diploma di ragioniere e diploma di maturità classica o scientifica: un'unica indennità di L. 40.000.
- Diploma di perito industriale (specializzazioni di meccanico, elettronico, elettrotecnico, aeronautico, radiotecnico, chimico industriale): un'unica indennità di L. 50.000.
- Esami di facoltà universitarie, escluso il Politecnico o facoltà di ingegneria: L. 4500 per esame superato, sino ad un massimo di L. 45.000 per anno.

i) Esami presso il Politecnico o la facoltà di ingegneria: L. 5000 per ogni esame superato, sino ad un massimo di L. 50.000 per anno.

m) Esami di laurea presso il Politecnico o la facoltà di ingegneria: un'indennità di L. 50.000.

n) Esami di laurea presso una delle facoltà previste al punto i): un'indennità di L. 30.000.

Tutte le indennità sono sostitutive della retribuzione per i permessi chiesti ed ottenuti sia per sostenere gli esami, sia per un'eventuale preparazione antecedente. La durata minima del permesso non retribuito deve essere di almeno mezza giornata per ogni esame.

Per fruire delle indennità di esami, i dipendenti interessati dovranno presentare domanda alla Direzione del Personale (Servizio Centrale Retribuzione Operai - Corso Marconi 20 per gli operai; Servizio Personale Centrale - Corso Marconi 10 per gli impiegati) su apposito modulo da ritirarsi presso l'Ufficio Mano d'Opera o Personale della Sezione o Ente di appartenenza.

Al modulo di domanda, debitamente compilato a cura del richiedente e vistato dall'Ufficio che lo ha rilasciato, dovrà essere allegato un certificato in carta semplice della scuola, istituto o università sede d'esame, con riportati l'indicazione delle materie e delle date degli esami nonché le relative votazioni.

Le richieste, sotto pena di decadenza, dovranno essere presentate entro il 31 dicembre 1965 per gli esami relativi a corsi d'istruzione media di ogni ordine e grado, ed entro il 31 marzo 1966 per esami relativi a corsi universitari.

Borse di studio per figli di dipendenti

Per l'anno scolastico 1965-66, la Fiat mette a concorso borse di studio a favore dei figli dei dipendenti, per i corsi di istruzione media e universitaria sotto specificati:

- Scuola Media**
Borse di studio da L. 10.000 (per media di votazione di 7/10)
- Istituto Professionale Industriale o per il Commercio**
Borse di studio da L. 20.000 (per media di votazione di 8/10)
Borse di studio da L. 10.000 (per media di votazione da 7 a 7,9/10)
- Istituto Tecnico Industriale**
Borse di studio da L. 40.000 (per media di votazione di 8/10)
Borse di studio da L. 25.000 (per media di votazione da 7 a 7,9/10)
- Istituto Tecnico Commerciale**
Borse di studio da L. 30.000 (per media di votazione di 8/10)
Borse di studio da L. 20.000 (per media di votazione da 7 a 7,9/10)
- Ginnasio - Liceo classico e Liceo scientifico**
Borse di studio da L. 35.000 (per media di votazione di 8/10)
Borse di studio da L. 25.000 (per media di votazione da 7 a 7,9/10)
- Università**
 - Politecnico o Facoltà di Ingegneria**
Borse di studio da L. 80.000 (per media di votazione di 27/30)
Borse di studio da L. 50.000 (per media di votazione di 24/30)
 - Facoltà di Scienze Economiche e Commerciali, Matematica, Fisica e Chimica**
Borse di studio da L. 60.000 (per media di votazione di 27/30)
Borse di studio da L. 40.000 (per media di votazione di 24/30)

Le borse di studio relative alle scuole di istruzione media sono messe a concorso fra tutti i figli degli operai e impiegati Fiat che non siano ripetenti ed abbiano riportato nella sessione estiva una votazione media di almeno 7/10.

Le borse di studio relative alle facoltà universitarie sopra specificate sono messe a concorso fra tutti i figli degli operai e degli impiegati Fiat che non siano mai stati e non siano fuori corso e che siano in regola, entro le sessioni di esami previste, con gli esami contemplati dai piani di studio della facoltà a cui sono iscritti. Per concorrere alle borse di studio di importo maggiore, oltre alla votazione media di 27/30, è richiesto che in nessun esame la votazione sia inferiore a 24/30; per concorrere a quelle di importo minore, oltre alla votazione media di 24/30, è richiesto che in nessun esame la votazione sia inferiore a 21/30.

Le borse di studio per gli studenti che frequentano il primo anno dei corsi di istruzione media e universitaria sopra specificati, saranno messe a concorso sulla base dei voti riportati, rispettivamente, allo scrutinio dell'ultimo anno delle scuole elementari (per la scuola media), all'esame di licenza professionale o di scuola media (per gli istituti professionali, gli istituti tecnici, il liceo classico o scientifico) ed all'esame di maturità classica o scientifica (per le facoltà universitarie).

Alle borse di studio di cui sopra possono concorrere esclusivamente i figli di dipendenti che frequentano scuole pubbliche.

I dipendenti che intendono concorrere all'assegnazione delle borse di studio per i propri figli debbono avere un'anzianità Fiat non inferiore ai due anni, alla data del termine utile di presentazione della domanda. Le domande, compilate su apposito modulo, dovranno essere inviate alla Direzione del Personale - Servizio Relazioni col Personale - Ufficio Borse di Studio - Via Saluzzo 37.

Le domande dovranno essere corredate da un certificato in carta libera della segreteria della scuola o della facoltà universitaria presso cui lo studente è iscritto, certificato che riporti le votazioni conseguite nell'anno precedente (suddivise per materie o esami) e l'iscrizione al corso attualmente frequentato.

Il termine utile per la presentazione delle domande è il 31 dicembre 1965. Tale data è tassativa anche per gli iscritti alle facoltà universitarie, salvo la possibilità di far seguire la richiesta documentazione quando saranno esaurite le sessioni di esami o di laurea previste nell'anno accademico in corso.

BORSE DI STUDIO "LUIGI GAJAL DE LA CHENAYE", ANNO 1965-66

Pubblichiamo, come già l'anno scorso, il regolamento 1965-66 delle borse di studio che la famiglia del compianto Consigliere di Amministrazione Grand'Uff. Luigi Gajal de la Chenaye, congiuntamente alla Fiat, hanno istituito per onorare la Sua memoria, a favore di giovani meritevoli ma con ridotte possibilità economiche:

a) per il conseguimento della laurea in Ingegneria - civile, meccanica, aeronautica, elettrotecnica, elettronica, nucleare - presso il Politecnico di Torino, e in Economia e Commercio presso l'Università di Torino;

b) per la frequenza all'estero di corsi post universitari di perfezionamento in Ingegneria e in Economia e Commercio.

Per l'anno accademico 1965-66 verranno assegnate, con giudizio insindacabile, da un apposito Comitato di Sovrintendenza:

- 4 borse da L. 750.000 per la laurea in Ingegneria;
- 2 borse da L. 500.000 per la laurea in Economia e Commercio;
- 1 borsa da L. 1.500.000 per il corso di perfezionamento.

L'assegnazione avrà luogo mediante concorso tra i giovani che si trovino nelle seguenti condizioni:

- Conseguimento della laurea**
 - dipendenti - operai e impiegati - in servizio da almeno due anni, di età non superiore a 25 anni, che abbiano dovuto interrompere gli studi per insufficienza di mezzi familiari;
 - figli di dipendenti o di ex dipendenti - operai e impiegati - con almeno 30

anni di servizio, le cui disponibilità economiche non consentano loro il proseguimento degli studi;

- orfan di dipendenti deceduti per infortunio sul lavoro, qualunque fosse la loro anzianità di servizio.

b) Corso post universitario di perfezionamento

- dipendenti - operai e impiegati - in servizio da almeno due anni;
- figli di dipendenti o di ex dipendenti operai e impiegati - con almeno 30 anni di servizio;
- orfan di dipendenti deceduti per infortunio sul lavoro, qualunque fosse la loro anzianità di servizio;
- che abbiano età non superiore a 30 anni, abbiano conseguito da non oltre quattro anni la laurea in Ingegneria o in Economia e Commercio con votazione non inferiore a 100/110 e siano, essi e la loro famiglia, in modeste condizioni economiche.

Per l'anno 1965-66 le domande di partecipazione al concorso, redatte su apposito modulo e corredate di certificato attestante gli studi compiuti con le relative votazioni, dovranno essere presentate al Comitato di Sovrintendenza entro il 15 ottobre 1965. Il Comitato di Sovrintendenza si riserva di chiedere ogni altra documentazione utile per un più completo giudizio sui candidati.

Gli aspiranti alla borsa per il corso post universitario di perfezionamento sono tenuti a presentare il programma di studio che intendono svolgere e ad indicare il paese e l'istituto preferiti, ferma restando la facoltà del Comitato di Sovrintendenza di adottare altra decisione.

I moduli di domanda sono in distribuzione presso la Direzione del Personale - Servizio Relazioni col Personale (corso Marconi n. 10) e presso i Servizi Personale delle Sezioni, che tengono a disposizione degli interessati il testo del regolamento e che, a richiesta, forniranno ogni ulteriore informazione o chiarimento.

IL CENTRO INTERNAZIONALE A TORINO PER L'ISTRUZIONE TECNICO-PROFESSIONALE

Sta per entrare in funzione, dando vita in Torino ad un'opera di vitale importanza internazionale. Si chiama esattamente «Centro internazionale di perfezionamento tecnico e professionale per i Paesi in via di sviluppo». Sorge nel comprensorio dell'ex Italia '61 avendosi adibito il grandioso Palazzo del Lavoro e altre costruzioni diverse al nuovo scopo. Il Comitato italiano, che in stretto contatto e d'intesa con il «Bureau International du Travail» (B.I.T.) ha provveduto alla realizzazione del Centro, illustra in un sintetico opuscolo organi e funzioni. Presidente del Comitato (costituito nel 1963) è l'Ambasciatore Giustino Arpesani; vice-presidenti il Sindaco di Torino, il presidente della Amministrazione Provinciale, il dr. Giovanni Agnelli. La Fiat ha molto contribuito alla grande opera, e così altre importanti aziende. Segretario generale il dr. Chiusano.

In sostanza si tratta di una delle più feconde iniziative attuate sul piano dell'assistenza tecnica ai Paesi che giungono alla soglia della civiltà industriale. Il ruolo di tali Paesi diviene ogni giorno più importante nella storia contemporanea: i rapporti fra nazioni ricche e nazioni in via di sviluppo, fra zone industrializzate e zone depresse danno luogo ad evoluzioni storiche di cui si comincia a valutare l'importanza politica ed economica.

Il Centro di Torino si configura in modo sensibilmente diverso da una «scuola» di tipo tradizionale, sia pure ad alto livello; appare piuttosto come istituzione di studi e ricerche, capace di formare degli esperti, coordinare la loro azione organizzando colloqui e riunioni in materia di formazione e perfezionamento professionale. E' un fatto nuovo, rispondente alle nuove realtà del mondo d'oggi.

Il Centro si articola in tre Divisioni: Studi, Vita sociale e attività culturali, Amministrazione e finanze, incaricate tutte dell'esame sistematico dei proble-



Il Palazzo del Lavoro, opera di Pier Luigi Nervi che ospita il Centro didattico della istituzione internazionale.

mi di cooperazione tecnica in materia di perfezionamento professionale, organizzando colloqui, seminari, inchieste, e rispondendo alle richieste di studi finanziari e tecnici o di progetti particolari che pervengano dai Paesi in via di sviluppo. Particolare cura è rivolta, da un'apposita «sezione istruzione», all'apporto di coloro che usufruiscono delle borse di studio; ad essi, con età compresa fra i 25 e i 40 anni, sono riservati ventun padiglioni costituenti una vera e propria zona residenziale dotata di servizi completi di tipo alberghiero, comprese attrezzature sportive. La selezione e la scelta dei titolari delle borse di studio si svolgono a mezzo di inchieste con il sussidio di questionari e colloqui. La preparazione presso il Centro di Torino viene completata da corsi pratici (stages) presso un'azienda di un Paese



Una veduta panoramica di uno dei ventun padiglioni costituenti la zona residenziale dei titolari delle borse di studio: in ogni padiglione sono ricavate da venti a trentacinque camere dotate dei più completi servizi. Ogni padiglione ospita più sale di riunione. La zona residenziale è dotata di ristoranti, self-service, servizi sanitari, attrezzature sportive ecc.

se europeo. La formazione pedagogica ricevuta permette ai detentori delle «borse» di trasmettere nel loro ambiente, al ritorno nel proprio Paese, le conoscenze acquisite. Le aziende, nelle quali essi passeranno in media tre mesi, sono scelte in funzione dell'importanza dell'azienda, del programma offerto e del livello dell'allievo.

Le installazioni del Centro comprendono laboratori di perfezionamento pratico e pedagogico, di esposizione e di dimostrazione dei macchinari più recenti, di metodologia. I locali per il perfezionamento dei quadri dirigenti comprendono sale di riunione, di dimostrazione e laboratori per applicazioni pratiche. Visite periodiche ad officine torinesi e delle vicinanze permetteranno di completare lo studio delle macchine più recenti non comprese nei laboratori del Centro. Le prospettive per le industrie italiane, che collaborano con il Centro, sono chiaramente intuibili: si tratta di

elementi ad ogni livello, destinati a formare l'ossatura delle future industrie dei vari Paesi.

Il Centro che entrerà in funzione nel prossimo autunno ospiterà all'inizio da 150 a 200 titolari di borse di studio ripartiti, per provenienza, fra Africa, Asia e America Latina; si prevede, dopo il periodo di rodaggio, di arrivare alla cifra «standard» di circa 2000 titolari di borse di studio all'anno.

L'iniziativa del Centro di Torino pone il nostro Paese in una posizione di avanguardia per quanto concerne i programmi di assistenza tecnica ai paesi in via di sviluppo. Completando o affiancando l'azione svolta dagli esperti dell'O.N.U. e delle sue Organizzazioni specializzate nei paesi in via di sviluppo, il Centro di Torino offrirà alle nazioni industriali europee un valido mezzo per coordinare mete e sforzi in stretta e reciproca relazione con gli esperti di tali Paesi.

CORSI BIENNALI DI PERFEZIONAMENTO PROFESSIONALE FUORI ORARIO DI LAVORO PER OPERAI FIAT

Sono stati istituiti dalla Direzione della Fiat per consentire agli operai di 3ª categoria addetti a lavorazioni su turni, muniti di licenza di avviamento od equivalente, liberi da obblighi di leva ed in età compresa fra i 22 ed i 35 anni, di migliorare la propria preparazione professionale in modo da poter giungere alla 2ª categoria.

Dato il successo dei precedenti corsi, che hanno portato molti allievi a superare il «capolavoro», è stato deciso di riorganizzarli anche per il 1965-66 con le stesse modalità: lezioni nei mesi da ottobre a maggio in ogni giorno lavorativo — sabato escluso — su due turni giornalieri (mattino 9.30-11.30 - pomeriggio 16-18) da frequentarsi a settimane alterne a seconda del turno di lavoro.

Il corso, che è a partecipazione volontaria e gratuita, inizierà il 18 ottobre p.v. e sarà diretto a preparare agiustatori, tracciatori, tornitori, fresatori, rettificatori, affilatori, piallatori, trapanatori, saldatori, elettricisti.

Gli operai interessati dovranno inoltrare domanda presso i Servizi Mano d'Opera entro il 15 settembre p.v.

Maggiori particolari sono contenuti nel comunicato affisso nelle officine.



Particolare delle costruzioni interne al colonnato, ove sono sistemati gli uffici, le aule, le officine ed i laboratori sperimentali.

fa parte del paesaggio italiano

Da «Fascinating Italy», (Roma), rivista del turismo e delle arti, edita in italiano e in inglese, direttore Amedeo Avallone, riportiamo questo interessante articolo del noto giornalista e scrittore Francesco Rosso.

Quasi sempre, viaggiando all'estero, la domanda che mi sento rivolgere con maggior frequenza è: «In quale città vive?». Migliaia di volte ho risposto: «A Torino», ed altrettante volte l'ospite, con un sorriso che gli illuminava il volto di sapienza, commentava: «Ah, la Fiat». Un po' di orgoglio, sia pure improprio, me lo sentivo vellicare dentro; dunque, non siamo conosciuti soltanto per i maccheroni, o per Sofia Loren, c'è un aspetto della nostra civiltà più attuale e concreta che si affaccia in ogni angolo del mondo a confermarci (e come, e in quale misura) della manifestazione più rivoluzionaria della nostra epoca, la diffusione del motore, quindi delle comunicazioni. Provate ad ascoltare quella esclamazione: «Ah, la Fiat», non dico a Madrid, New York o Buenos Aires, dove il progresso ha inciso netto il suo segno sul costume, e dove la Fiat è presente con la sua complessa, ciclopica organizzazione, ma negli angoli più desolati della terra, nel vulcanico squalore di Aden, nel silenzio primordiale di Cochín, avvolta dal tropicale abbraccio della giungla indiana, sugli altipiani dell'Africa nera, con le belve che si affacciano alle soglie delle case, e sfido qualsiasi che venga a dirmi di essere rimasto impassibile, di non aver sentito dentro un piccolo moto incontenibile; appunto l'orgoglio, anche se peccato luciferino.

Questo lo volevo dire, quasi in confessione, anche per lavarmi da quel peccatuccio, e per avviare dalla lontana questo breve discorso sulla Fiat non più all'estero, ma in casa nostra. E' un argomento un po' scabroso, si ha sempre la sensazione di fare dell'apologia retorica e ci si riduce così guardandosi con le parole che alla fine si risulta sciatti, ed anche ingiusti. Se una cosa vale mille, perché usare parole da cento? Il prodotto è quello che è, tutti lo possono vedere, toccare, valutare, e le ritrosie risultano fuori posto. Che cos'è la Fiat in Italia? Basta guardare nelle strade, ovunque, in città e campagna, nel Nord e nel Sud, ad Est ed a Ovest della Penisola. In un certo senso direi che la Fiat è l'Italia come espressione di unità nazionale. Prendiamo una vettura qualsiasi, la «500», la più popolare: sta bene ai piedi del Monte Bianco come nelle riarie saline di Trapani. Il siciliano che viene a Torino, o a Milano per lavorare, deve subire un periodo di ambientazione; la vettura Fiat no, è subito a casa sua ovunque le dicano di circolare.

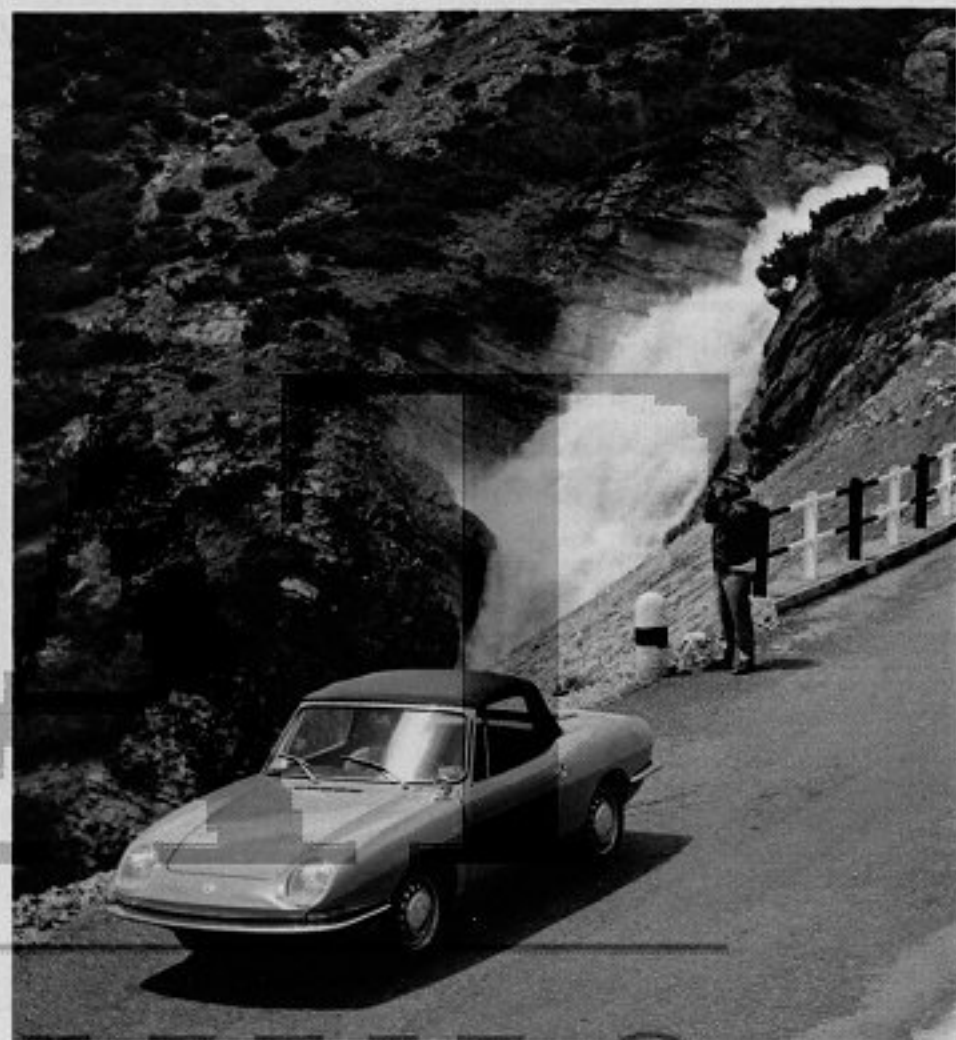
In un certo senso ancora, direi che ormai fa parte del paesaggio italiano, essendo impensabile di viaggiare attraverso una regione della Penisola senza incontrare bracci sciampanti di vetture Fiat di ogni tipo, dall'utilitaria più utilitaria del mondo, al modello di gran turismo, o di rappresentanza. Ma queste sono osservazioni superficiali, di colore, come si diceva un tempo di certo giornalismo. Vediamo più da vicino, ed in forma concreta, che cos'è la Fiat in Italia (senza parlare dell'estero). Intanto il lavoro, la tranquillità economica, il benessere per 125.000 fra maestranze e tecnici, cioè un complesso di uomini e donne che, con le loro famiglie popolerebbero una città come Bologna, se non una ancora più popolosa. E questo complesso, pur con le divergenze d'opinione che ci sono in ogni famiglia, risponde ad una tipologia umana inconfondibile: c'è un modo di pensare, organizzarsi, discutere, in definitiva, uno stile Fiat, che però non soltanto è spirito di corpo, cioè un'organizzazione chiusa ed esclusiva, ma una scuola di civismo che imprime il proprio segno a categorie umane sempre più vaste e differenziate.

Faccio un esempio: in questi ultimi anni, migliaia e migliaia di uomini sono giunti da ogni regione d'Italia per lavorare a Torino, e la maggior parte sono entrati alla Fiat, o nelle industrie collaterali del grande complesso. Bene, c'è voluto un po' di tempo, ed è naturale che così sia, perché tutta questa gente si inserisse nel nuovo contesto sociale, ma vi è giunta più rapidamente che altrove, e proprio per merito del modo di vivere che alla Fiat è ormai diventato «uno stile». Questa facilità di trapianto e di inserimento è, penso, il sistema più idoneo per smantellare quelle strutture regionalistiche, anzi, quelle prevenzioni campanilistiche che ci affliggono fin dai tempi della caduta dell'impero romano, ed è su questo piano, oltre che su quello economico, che bisogna proiettare certe realtà. Assicurare all'uomo il necessario è molto, ma non è tutto; bisogna anche dargli quella sicurezza sociale, cioè la garanzia di vivere con altri uomini con cui ha in comune i gusti, il costume, le aspirazioni, pur nella disparità delle tradizioni, cioè dargli quel-

la coesione nazionale intima, spicciola, senza la quale va a farsi benedire quella più solenne dell'amor di patria.

Che cosa c'entra tutto ciò con la Fiat? Fate un pochino i calcoli, e vedrete che non è esagerato parlare di un risorgimento tecnologico. Più che di risorgimento, bisognerebbe parlare di nascita tecnologica, ma per molti aspetti questo nascente più tardivo, ha completato ed accelerato il risorgimento politico. Quando dico nascita tecnologica, intendo soprattutto la motorizzazione dei trasporti, un fenomeno che gli storici della unità d'Italia dovrebbero tenere nella dovuta considerazione perché l'Italia ha cominciato davvero ad unirsi dal giorno in cui fu possibile percorrerla in lungo ed in largo rapidamente, ma toccandola, cioè dal giorno in cui le autostrade hanno consentito spostamenti agevoli e repentini. Anche qui alcuni si domanderanno che cosa c'entra la Fiat in questo nascente nazionale-tecnologico, ma la risposta è facile, addirittura elementare. Perché sono state costruite le grandi autostrade e le vie di facile scorrimento? Alcuni sociologi ed economisti affermano che le strade nascono per esigenze proprie dell'umanità, ed è vero, specialmente in determinati paesi; ma sarebbe mai venuta alla luce l'Autostrada del Sole, la Torino-Milano, la Milano-Laghi, la Serravalle-Genova, e sarebbero state progettate tutte le altre autostrade in via di costruzione se non ci fosse stata la spinta davvero imponente e sorprendente della motorizzazione dei trasporti?

Oggi si va da Torino a Napoli, ed anche oltre, in poche ore; tra qualche tempo, con un supplemento di altre poche ore, si giungerà a Reggio Calabria, a Palermo, a Bari, Foggia, Lecce; si è cioè formato quel tessuto connettivo di grandi arterie che consentono il fluire da Nord a Sud, da Est a Ovest, di masse sempre più imponenti di uomini, facilitando quei contatti e scambi che davvero favoriscono l'unità psicologica di un Paese. L'Italia, così com'è emersa dal mare, è fatta decisamente male, ed è scomoda, ma è anche bellissima in ogni suo punto, dall'Alpi al Lillibeo, come si diceva un tempo in termini retorici.



E' ingolfata a Nord, ma ci sono ancora ampie possibilità di scoperta nel Centro e nel Sud, scoperte che possono oggi avvenire nel volgere di poche ore d'automobile. La motorizzazione, quindi, ha facilitato a grandi masse la scoperta dell'Italia con il turismo, e sarebbe già grande merito se non ci fosse quell'altro, importantissimo aspetto della unificazione nazionale. Si va più rapidamente in aereo, certo, ma l'aereo unisce due punti estremi, non permette le soste, la visione, il discorrere, cioè il contatto umano che è il presupposto, anzi il cemento di ogni unità nazionale. Già da gran tempo si percorreva l'intera Penisola in treno, ma i regionalismi e le diffidenze connesse, sopravvivevano rigogliosi. Poi ci fu l'avvento dell'automobile, e molte mura crollarono proprio per i contatti che si potevano stabilire sul piano umano e della conoscenza diretta fra la gente che prima si era ostilmente ignorata. Oggi ci scambiamo ancora gli epiteti «terrone» e «polentone», ma quasi affettuosamente, non più in termini di acre polemica. Tutto ciò è merito del risorgimento, o nascita tecnologica, anzi, della motorizzazione dei trasporti e, in stragrande misura, della Fiat, che fu la prima genitrice di quel vasto rivolgi-

mento industriale automobilistico destinato a cambiare il volto sociale, ed anche panoramico dell'Italia.

Certo, vi sono anche altre industrie automobilistiche italiane, ma nessuna ha contribuito in misura così determinante a rivoluzionare un'epoca ed una società come ha fatto la Fiat, e proprio per l'intenzione di creare un tipo di vettura per ogni italiano, dall'utilitaria alla macchina di lusso. Così, come c'è uno stile Fiat anche per le strade di città e campagne d'Italia perché in nessuna parte della Penisola, dalle falde del Monte Bianco all'Etna, dal Tirreno all'Adriatico, manca quella pennellata al paesaggio italiano dato da una vettura Fiat. Ma questo discorso, fatto con toni lievi, di colore, potrebbe indurre nell'errore di una facile valutazione; ciò che bisogna tenere in conto sommo, a mio avviso, è l'attività concreta della grande industria automobilistica torinese; con la sua ingente, massiccia produzione di vetture popolari, ha creato in Italia il problema della circolazione e della viabilità, un problema che doveva essere risolto per far sentire tutti i suoi benefici, primo fra tutti, e di gran lunga il più importante, l'accelerazione di una autentica unità nazionale.





Questa bella immagine, di sapore britannico, mostra una Roll Royce modello «Silver Ghost» del 1910, restaurata e dotata di carrozzeria cabriolet. E' di proprietà del sig. Jack Barclay, il quale non solo è Concessionario della Roll Royce e della Bentley, ma è anche il principale Concessionario della Fiat nell'importante zona di Londra. — This 1910 «Silver Ghost» Roll Royce, restored and mounted with a cabriolet body shell is owned by Mr Jack Barclay who is the Roll Royce and Bentley as well as Fiat concessionaire for the important London area.



GERMANIA - Due belle istantanee colte dal sig. Wisniewski, capo del servizio tecnico della Ditta «Karl Keidler», durante la «Settimana Italiana di Monaco», svoltasi recentemente nella città bavarese. — Diese schönen Bilder wurden von Herrn Wisniewski, dem Chef des technischen Kundendienstes der Firma «Karl Keidler», während der «Italienischen Woche in München», die vor kurzem in der Hauptstadt Bayerns stattfand, aufgenommen.



Presentiamo ai lettori del nostro «Illustrato Fiat» il sig. Duilio Truffo, nella foto con la maglia rossa, ed il fratello Armando. Appassionati sportivi, sono due autentici campioni di «karting»: detengono il primato nazionale di «karting» ed un ottimo piazzamento europeo (3° posto). La loro attività è molto intensa, sia in Italia che all'estero; essi viaggiano sempre con la loro Fiat 2300, sul cui tetto trasportano i loro «go-karts». Anche noi li abbiamo notati, un giorno, sfrecciare a Porta Nuova e ci



siamo compiaciuti di questo insolito «carico» della vettura, che si presentava magnificamente. Nella seconda foto vediamo la partenza del Circuito di Mondovì (4 luglio), in cui i fratelli Truffo si sono classificati primi. Nell'inviare un cordiale saluto a questi campioni e graditi clienti della Fiat, ringraziamo anche l'amico De Filippi, attivissimo Commissionario Fiat a Savona, che ci ha procurato le fotografie e le informazioni.



OLANDA - Questa Fiat 2300 S coupé è stata molto ammirata ad una recente manifestazione svoltasi, davanti al Palazzo Soestdijk, in onore della Regina d'Olanda.

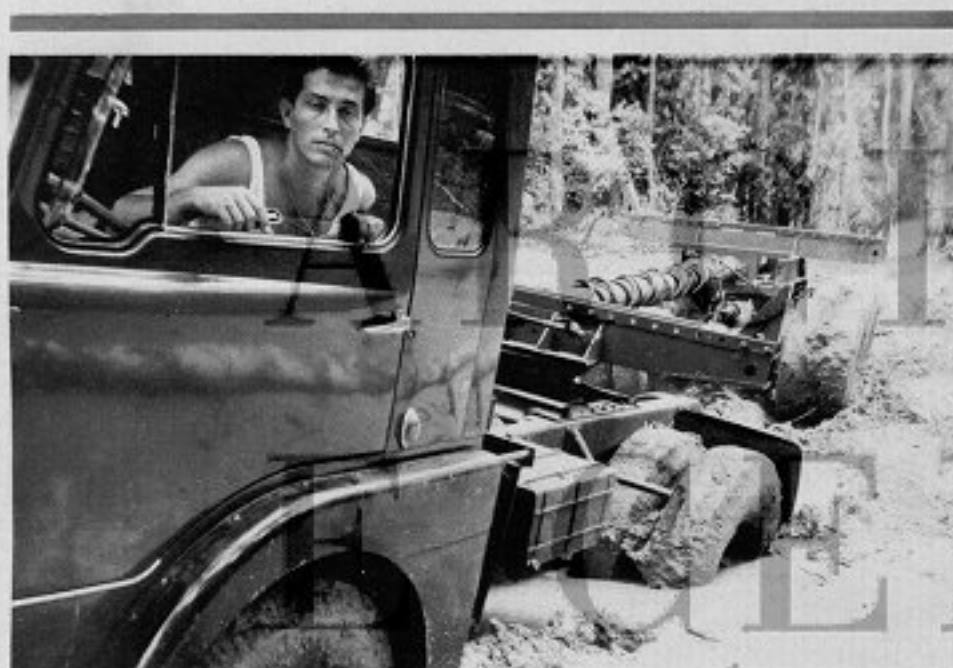
This Fiat 2300 S Coupé was very much admired at a celebration recently held in front of Soestdijk Palace in honour of Queen Juliana.

(foto Broedelet)



COSTA D'AVORIO - Questa foto mostra due degli autocarri Fiat di cui si serve la Società «Sans Pareil»; titolare è il sig. G. Maniaco. La «Sans Pareil» utilizza 6 autocarri Fiat 682 N2 e 682 T3, nonché una ventina di taxi Fiat 1100.

Cette photo montre deux des camions Fiat dont se sert la Société Sans Pareil; le propriétaire est M. Maniaco. La Sans Pareil utilise 6 camions Fiat 682 N2 et 682 T3 ainsi que une vingtaine de taxis Fiat 1100.



COSTA D'AVORIO - In tali proibitive condizioni di viabilità, operano spesso gli autocarri Fiat, nel continente africano. Queste due istantanee, riprese dal sig. Maruffi della Direzione Assistenza Tecnica Fiat, ritraggono due nostri 682 T3 adibiti al trasporto di legname presso la Società «Gasco Ivorienne» di Abidjan. Il sig. Taftan, che ne è titolare, si serve di tre autocarri Fiat. Telles sont les difficiles conditions de viabilité où souvent roulent les camions Fiat en Afrique. Ces deux photos prises par M. Maruffi de la Direction d'Assistance Technique Fiat, représentent deux des nos camions 682 T3 destinés au transport du bois par la Société Gasco Ivorienne d'Abidjan. M. Sabitan qui en est le propriétaire se sert de trois camions Fiat.



SVIZZERA - Le vetture Fiat sono sempre molto apprezzate dai giornalisti sportivi al seguito delle grandi corse ciclistiche. Ecco alcune Fiat 850 che, per conto di grandi quotidiani e settimanali europei, erano al seguito del recente «Tour de Suisse», vinto dall'italiano Franco Bitossi.



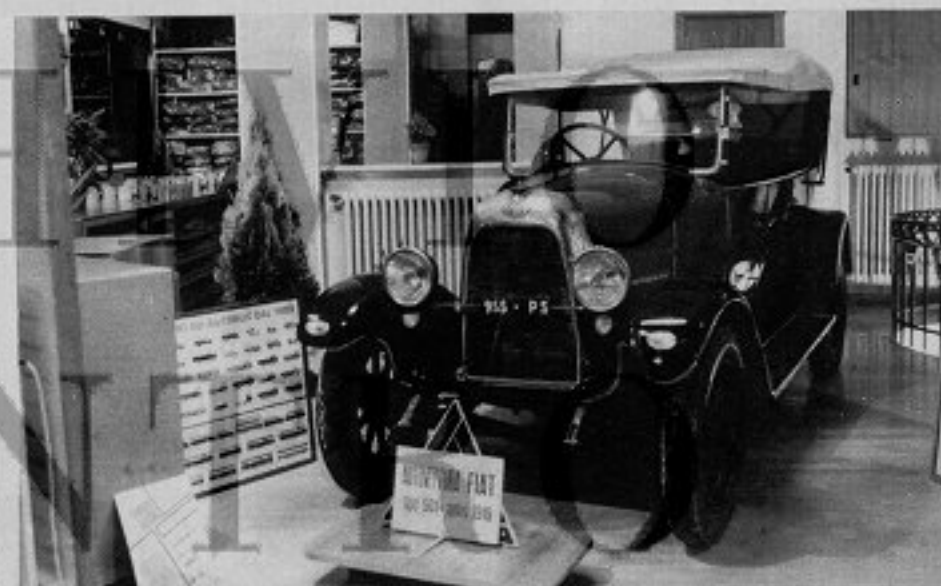
AUSTRALIA - Nella città di Fremantle svolge intensa attività assistenziale Fiat la «Cecchele Motors», di cui mostriamo una immagine. This is a shot of Cecchele Motors, a busy Fiat service centre in the town of Fremantle.



ARGENTINA - I trattori Fiat arrivano fino alle desolate terre dell'Antartide. La fotografia mostra un 331 C consegnato dall'Agromecánica SACIP, che cura anche l'assistenza tecnica. Altre unità della stessa marca sono state adibite a compiti di trasporto e lavori generali, fra cui l'eliminazione della neve nelle piste d'atterraggio costruite dall'Argentina in quel territorio. Il trattore qui ritratto appartiene alla «División Antártica del Servicio de Hidrografía Naval». Della guida, e del mantenimento dei trattori impiegati in tale zona, si occupano uomini esperti, addestrati dall'Agromecánica, che distribuisce i trattori Fiat in Argentina. Hasta las desoladas tierras antárticas llegan los tractores FIAT, como este que muestra la foto, un 331 C entregado y periódicamente asistido por Agromecánica SACIP, como otros de la misma marca destinados a tareas de transporte y trabajos generales, especialmente la eliminación de nieve de las pistas de aterrizaje, en la Antártida Argentina. Es propiedad de la División Antártica del Servicio de Hidrografía Naval. El personal al que se ha encomendado en la Antártida el manejo y mantenimiento de los tractores, ha sido previamente adiestrado por Agromecánica, distribuidora de los tractores FIAT en la Argentina.



POLONIA - Una veduta panoramica dell'ampio settore riservato alla Fiat in occasione della Fiera internazionale di Poznań (13-27 giugno).



PESARO - Nella città marinara si è tenuto il Concorso «Vetrine 1965». La Commissione giudicatrice ha assegnato il primo premio alla Ditta «Accessauto», nostra locale Concessionaria Specialistica Ricambi, che ha esposto questa Fiat 501 del 1919.



L'imponente parco di vetture e autocarri Fiat di cui si serve il pastificio «Ghigi», di Morciano di Romagna, affezionato cliente Fiat da lunga data.

PROBLEMA N. 107
Inedito di E. Defourny

CONSIGLI DEL MEDICO

PER CHI VA AL MARE

Scarse sono le controindicazioni mediche ad un soggiorno marino, e maggiori sono le possibilità di svago che esso può offrire. Da qui deriva il maggior favore che in genere godono le vacanze al mare.

I benefici per la salute sono molti, e dipendono, dalla vita all'aria libera che il soggiorno al mare consente per lunghe ore della giornata, dalla possibilità di svolgere una discreta attività muscolare (mediante le passeggiate, il nuoto, il remare, ecc.), dalla insolazione cui il corpo può essere esposto, dalla azione dei fattori atmosferici (purezza dell'aria, vapori salsoalcalici, pressione barometrica, ecc.), dall'azione tonificante del bagno marino, dalle distrazioni che le stazioni balneari offrono, e che indubbiamente hanno, se limitate nella forma e nel tempo, notevole influenza benefica e dal lato psicologico e da quello psichico.

Le controindicazioni mediche per una vacanza al mare riguardano essenzialmente: i sofferenti dell'apparato digerente (coliti, ulcersi) per le sfavorevoli ripercussioni che il caldo ha sui processi della digestione; i malati di gravi affezioni nervoso-mentali (psiconevrosi, psicosi, ecc.) per l'azione eccitante che il clima marino può esercitare; gli anemici per la relativa deficienza di ossigeno che l'atmosfera marina può presentare per questi ammalati; gli affetti da tubercolosi attiva polmonare per l'a-

zione sfavorevole del clima marino. Per possibili altre controindicazioni meno frequenti è opportuno che ciascuno senta, prima di recarsi al mare, il proprio medico curante. Del resto è buona norma che, in ogni caso, sia consultato il medico prima di fissare il luogo della vacanza estiva.

L'età non costituisce controindicazione per un soggiorno al mare; però può essere motivo di controindicazione per il bagno o per l'insolazione.

In linea di massima per chi va al mare debbono essere tenuti presenti i seguenti consigli igienici:

— la permanenza in spiaggia non ha praticamente limitazioni, purché siano rispettate le ore dei pasti e quelle del riposo notturno e pomeridiano, e sia evitata l'ingestione di cibi non freschi e non controllati igienicamente (frutti di mare e simili), e quella smodata delle bevande, soprattutto se ghiacciate;

— l'insolazione deve essere praticata per gradi, incominciando con l'esporre il corpo al sole, il primo giorno, soltanto per pochi minuti (cinque-sei), e successivamente aumentando il tempo di esposizione di cinque minuti per volta. È opportuno tenere il capo coperto, specie per i bambini e per i vecchi; — il bagno deve essere praticato a stomaco vuoto (almeno tre ore dopo il pasto), a corpo non sovriscaldato e non in traspirazione. Prima è necessario asciugarsi bene dal sudore e, se si è stati esposti al sole, far raffreddare il corpo, per il tempo necessario, in zona di ombra. La durata dell'im-

mersione deve essere breve nei primi giorni (cinque-dieci minuti) e nei giorni seguenti non superare in genere i 30 minuti. Durante l'immersione, anche per chi non sa nuotare, il corpo deve essere tenuto in movimento. Al primo brivido di freddo è prudente ritornare in spiaggia. In linea di massima ai bambini al di sotto dei tre anni il bagno di mare aperto deve essere proibito, per i vecchi e per i sofferenti di disturbi cardiaci e circolatori il bagno deve essere di breve durata e fatto sotto controllo, in prossimità della spiaggia;

— il nuotare ed il remare sono molto utili, purché praticati senza aforza e per tempo proporzionati all'età, alla costituzione fisica dei soggetti ed alle condizioni di salute;

— la doccia fredda deve essere preferibilmente fatta subito dopo il bagno e mai a corpo sovriscaldato o sudato. Dopo la doccia, o dopo il bagno, è consigliabile asciugarsi bene il corpo e possibilmente cambiare il costume da bagno;

— quanto infine agli svaghi ed ai divertimenti, devono essere preferiti quelli che si svolgono sulla spiaggia, a corpo libero ed all'aria aperta. Gli altri, specie quelli serali, devono essere contenuti, perché non rubino del tempo destinato al riposo. Il sonno è quanto mai necessario per chi soggiorna al mare ed è l'insostituibile mezzo per ritemperare l'organismo e rendere la vacanza proficua per la propria salute.

Dott. Enzo



Bianco 9

Il Bianco muove e dà matto in 2 mosse.

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

CRUCIVERBA



ORIZZONTALI

1. Grossa fibra tessile - 6. Cittadina vicino a Como - 11. Aureola luminosa - 12. Abitazioni - 13. Andate - 14. Senza intonazione - 16. Napoli - 17. Scolpare, perdonare - 19. Adesso - 20. E' compresa nel peso lordo - 21. Cagliari - 22. Filibustiere - 24. Prep. articolata - 25. Finezza d'ingegno - 27. Non è a pezzi - 28. Gioco da tavolino - 31. E' cardinale... ma non sacro - 32. Cittadina in prov. di Trento - 33. Piatte milanesi - 36. Modena - 37. Vi fa molto freddo - 39. Si vede raramente in cielo - 40. Torino - 41. Non ferita, salva - 42. L'antica Persia.

VERTICALI

1. Uno dei primi uomini - 2. In chiesa - 3. E' quello dell'Arca - 4. Ancona - 5. Sport... distensivo - 6. Grande stato asiatico - 7. Voler bene - 8. Sono musicali - 9. Numero perfetto - 10. Vocali in due - 12. Giusti nelle dosi - 15. Lo fa il turacchio - 17. Buona considerazione - 18. Generalmente è da pranzo - 21. Non è lungo - 22. Il leone d'America - 23. Ancona - 24. Canestro - 25. Il primo uomo - 26. Diminuzione - 28. Dea del mare - 30. Piante dalle piccole bacche rosse - 33. Versi - 34. Ai tempi di M. Polo diede il nome a una celebre... via - 35. Adesso - 37. Nota musicale - 38. Prepos. semplice - 39. Caltanissetta - 40. Taranto.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



SOLUZIONE PROBLEMA N. 105

1-B C d4-e6 (min. C x e5 matto)

Sorteggiati per il premio: ENRICO ANNONE (Ferriere) - FRANCESCO VACCA (Fonderie).



Due pezzi in cotone. Casacca con tasche a soffietto e gonna con sfondo. Modello Hettermarks.

cordate che la camicetta ideale per questi modelli è a piccoli quadri. Per i calzoncini in twill di cotone si scelgono camicie tipo maschile in Madras a grandi disegni. Le giacche di spugna possono avere la parte esterna in cotone scozzese nel medesimo disegno del costume da bagno.

Giocare tra unito e scozzese significa cercare il tessuto unito nella tonalità dominante dello scozzese. Beige, senape, corallo, grigio-azzurro sono i fondi preferiti per gonne, casacche e shorts. Anche con il bianco il tessuto a quadri si intona a meraviglia. Bianco e beige, bianco e giallo nespola, bianco e turchese, bianco e caracò, sono i colori suggeriti dai confezionisti per i loro completi semplici d'ispirazione classica.

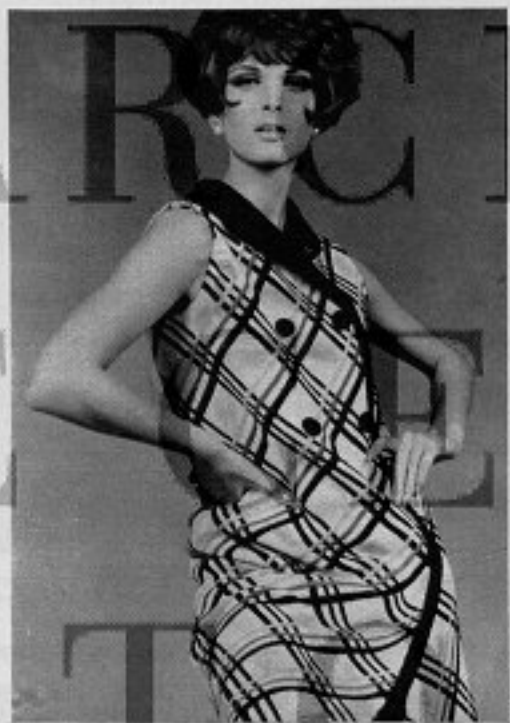
Abbiamo notato tailleurs in grosso picche bianco con bluse bianche a quadri marrone scuro e corallo; giubbotti di gabardina di cotone beige con camicette senza maniche a disegno scozzese beige, giallo e verde; pantaloni di panama azzurro con camicette « pied-de-poule » azzurro, bianco e nero.

Due o tre capi in tessuto Madras potranno offrire al vostro guardaroba un tono di alta novità. Troverete questi modelli persino nei grandi magazzini. Avrete anche modo di trovare cappelli uniti e fantasia, borse capaci a tinte allegre, costumi da bagno con disegni di ottimo gusto.

Ormai vestire è facile, occorre però saper scegliere i modelli semplici, realizzati con i tessuti più nuovi.

Queste brevi notizie potranno aiutarvi nel cercare i capi di maggiore attualità, ai quali le donne parigine hanno decretato il trionfo.

Anna Vanner



Abito di maglia scozzese bianco, nero, rosso e giallo. Modello Pierluigi Tricò (foto 1). Due pezzi in mussola di lino stampato a mano in bianco e azzurro. Modello Livio De Simone presentato al « XII Congresso nazionale del lino » (foto 2).



PER IL FILATELISTA

ITALIA - Il 18 luglio in occasione dell'inaugurazione del traforo del Monte Bianco, le Poste Italiane hanno emesso un francobollo del valore di L. 30 in commemorazione dell'avvenimento.

Sembra quasi certo che entro luglio dovrebbe anche essere emessa la serie commemorativa del 7° centenario della nascita di Dante Alighieri. Il valore facciale di tale serie dovrebbe essere piuttosto elevato: 715 lire.

VATICANO - Le Poste del Vaticano hanno emesso il 2 luglio una serie di due valori da L. 40 e da L. 300 in commemorazione di S. Benedetto, patrono d'Europa.

SAN MARINO - La serie « Animali della preistoria » che avrebbe dovuto essere emessa il 24 giugno, è stata invece emessa il 30 giugno. La serie si presenta assai attraente sia per quanto riguarda il soggetto trattato, decisamente inconsueto, sia per la riproduzione molto accurata e nitida.

Le Poste Sanmarinesi emetteranno nel corso del mese di luglio un francobollo a ricordo della visita che il Presidente della Repubblica Italiana farà alla Repubblica di San Marino. Il valore facciale dovrebbe essere di L. 115.

DISTRIBUZIONE NOVITA' - Come negli scorsi anni, l'attività del Servizio filatella verrà sospesa nel corso del mese di agosto. Di conseguenza le novità più recenti verranno comprese nella distribu-

zione del mese di settembre unitamente alle « buste primo giorno ».

EMISSIONE DI ALTO VALORE FACCIALE - Notizie non ancora ufficiali segnalano che, con molta probabilità, subito dopo le ferie estive, il Vaticano emetterebbe due francobolli di Posta aerea del valore facciale complessivo di ben L. 6.800 (Lire seimila).

In considerazione che non tutti gli iscritti al Servizio novità desiderano acquistare questa serie nel quantitativo consueto, il Servizio filatella non ne farà oggetto di distribuzione automatica come di consueto. Chi intenderà acquistare tale serie dovrà darla in nota in settembre al segretario incaricato, versando nel contempo l'importo corrispondente al quantitativo di serie desiderato.



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 5-12-51 - Respons. Enrico Defourny
Stampato il 3 agosto 1965
Roberto Capozzi & C. Torino - Via Villar, 2
PRINTED IN ITALY

PESCANO I PESCI NEI MARI DI TUTTO IL MONDO

La « Genepesca » è una delle maggiori compagnie specializzate nella pesca oceanica — Navi modernissime, attrezzate per la lavorazione immediata del pesce e la perfetta conservazione — Lunghi viaggi, al polo e all'equatore, finché le stive sono piene.

« Comandante, quanto tempo resta in mare questa nave? »

« Due mesi, anche tre, se occorre. Dipende dalla pesca. »

« Ma, non tocca mai terra? »

« Una volta sola, all'andata, facciamo provvista di carburante e viveri alle Canarie. »

Dunque, c'è ancora qualcuno che naviga per 60 e 90 giorni ininterrottamente, come ai tempi di Colombo e Magellano. Sono gli uomini della « Genepesca », partono da Livorno sulle navi attrezzate per la pesca oceanica, vanno al nord lungo le co-

sbucare improvvisamente un iceberg, tra la nebbia, davanti alla prua della sua nave (ed è una visione che mette un brivido nelle ossa); in un altro viaggio, è stato « inseguito » dall'uragano per decine di miglia sull'Atlantico, riuscendo ad evitare per poco l'occhio del ciclone dove le navi mulinano come foglie secche. E conosce a fondo i problemi della pesca.

Infatti, questi comandanti, questi marinai non basta che sappiano navigare. Debbono buttare le reti, tirare su i pesci, lavorarli. Riempire le stive nel tempo più breve e con il prodotto più pregiato è il traguardo ideale di ognuno. Ecco perché un bravo capitano della « Genepesca » è anche un buon amministratore del capitale nave-uomini che gli è affidato. E' anche un « cercatore » di nuovo genere: la fortuna che insegue non è l'oro, né i diamanti; sono i pesci lucenti che le reti gigantesche alzano dalle profondità dell'oceano. Enormi sacchi gozzolanti che imprigionano, eccezionalmente, anche 20 tonnellate di pesci!

Si pesca giorno e notte

« Genepesca X », 1370 tonn. di stazza lorda, varata pochi mesi fa, è la terza di una serie di tre navi gemelle che costituiscono le unità più grandi e moderne della flotta. Appena tornata dal viaggio inaugurale, già si accinge a ripartire. E' diretta in Atlantico, lungo le coste del Senegal, alla ricerca di calamari, cernie, dentici, saraghi. Concepita e realizzata secondo i più aggiornati concetti della pesca oceanica, può operare indifferentemente in qualsiasi zona, sia polare che equatoriale.

Visitando la nave ci si rende conto della sua estrema funzionalità e si capisce come avviene tutta questa faccenda della pesca, della lavorazione e conservazione del pesce.

La pesca è continua, giorno e notte. La nave si muove lentamente e trascina la lunghissima rete che insacca via via i pesci: ogni retata dura in media tre ore. Quando la rete è sufficientemente piena, viene tirata a bordo, dalla parte poppi della nave, che finisce in mare con un grande scivolo, e viene rovesciata in una fossa che è a livello del reparto di lavorazione.

Tutto il ciclo di lavoro si svolge con la massima rapidità, grazie alla razionale centralizzazione e meccanizzazione dei servizi. Il pesce viene immediatamente pulito, privato della testa e della coda per mezzo di una specie di ghigliottina automatica, lavato (teste e code sono convogliate in un impianto che le macina e le trasforma in farina). Intanto su un nastro trasportatore, giungono le cassette vuote: vengono riempite e introdotte negli armadi di rapida congelazione. Dopo 5-6 ore di permanenza ad un freddo che sfiora i 40° sottozero, il pesce così « surgelato » e che conserva intatte le sue caratteristiche e proprietà nutritive, è avviato allo stivaggio finale.

Nel ventre della « Genepesca X » c'è posto per 275 tonn. di pesce; 15.000 cassette conservate per tutto il viaggio a 22 gradi sottozero. Quando verrà sbarcato, il prodotto passa nei magazzini frigoriferi della Società a Livorno e Gaeta: da Livorno il pesce è avviato alla distribuzione, mentre a Gaeta si provvede, per certe qualità, ad una successiva lavorazione ed al confezionamento.

L'apparato motore della nave è del tipo diesel-elettrico, risponde ai più recenti indirizzi al fine di ottenere il più razionale ed economico rendimento di servizio. E' costituito da tre motori Diesel Fiat a 6 cilindri (produzione « Grandi Motori » di Torino) accoppiati ad alternatori elettrici, sistemati a prora; mentre a poppa si trovano i due motori elettrici di propulsione. I motori Diesel oltre ad alimentare i motori elettrici che muovono l'elica, forniscono pure l'energia per tutti i servizi di bordo: traino delle reti, azionamento degli argani, impianto di lavorazione e congelazione.



« Genepesca X » è la più recente unità della flotta. Adatta alla pesca in ogni latitudine, può lavorare e immagazzinare nelle stive frigorifere fino a 275 tonnellate di pesce ogni viaggio.



Enormi sacchi gozzolanti che imprigionano, eccezionalmente, anche 20 tonnellate di pesce.



Si imbarcano le 15.000 cassette vuote destinate a contenere il pesce « surgelato ». Tra due giorni si parte per il Senegal.

Il « clima » della partenza

Una nave, grande o piccola che sia, è un mondo. I preparativi della partenza sono pieni di colore, hanno un fascino particolare. Il via vai continuo dei marinai su e giù per le scalette i ponti, i boccaporti, voci che si rincorrono e si incrociano, fiamma ossidrica e colpi di martello, chi pittura e chi lustra, il cigolio dei paranchi che sollevano grappoli di casse, lo scroscio di una pompa che lava il ponte, un motore che gira da qualche parte e fa vibrare sommessamente la nave. Nel generale trambusto, ora sulla plancia di comando, ora sul ponte, ora a terra, il comandante della nave capitano Ferruccio Ferretti (30 anni, sardo), risponde alle domande che tutti gli rivolgono in continuità, gri-

da un ordine, prende un appunto, accorre a risolvere un problema. Non c'è pace per lui e i suoi ufficiali: per loro il viaggio è già cominciato.

« Capitano, che cosa si mangia a bordo? »

« Pesce, naturalmente. Ma abbiamo un cuoco abilissimo, lo cucina in cento modi diversi. Però c'è anche la carne, per chi la voglia. »

« Andate lungo le coste d'Africa. Fa molto caldo? »

« No. In mare c'è quasi sempre una buona ventilazione. Penso che di notte io dormo con la coperta di lana! »

La cabina del comandante è un gradevole salottino azzurro, ha l'aria condizionata (come tutte le cabine). Ma certo, da quelle finestre, per settimane e settimane, non si vedrà che mare, e cielo, e gabbiani.

e. n.



Ernio Dobosz (a sinistra nella foto) è il capo dei Servizi Marittimi della Genepesca: sovrintende a 10 navi e 400 uomini. A destra, il cap. Ferretti, comandante della « Genepesca X ».

ste del Labrador a cercare merluzzi, al sud, in Argentina, a pescare naselli. La « Genepesca » è tra le maggiori compagnie specializzate d'Europa, in attività dal 1936. Pesca, lavora e distribuisce nell'anno 6000 tonnellate di pesce « surgelato » d'ogni provenienza. Dispone di materiale moderno e personale addestrato: giovani e valorosi comandanti, e marinai-pescatori, provenienti in gran parte dall'Abruzzo.

Ernio Dobosz è il giovane capo della flotta: 10 navi, 400 uomini. E' capitano di lungo corso; ma, secondo le migliori tradizioni della marineria, egli si è trovato anche a fare il mozzo. Una brillante carriera (ha 35 anni), con esperienze, emozioni di ogni mare. Una volta, al nord, ha visto



La poppa caratteristica delle moderne navi da pesca: il grande scivolo facilita l'alzata delle reti a bordo.

Si va a visitare le Colonie Fiat (a Salsicce d'Ulzio, a Marina di Massa, a Igea Marina e a Rovigno, ove 8200 bimbi in turni successivi si avvicendano dalla fine di giugno a settembre) e subito al primo incontro si prova sempre la medesima impressione di gradevole meraviglia. Si è portati ad esclamare: « Pare impossibile trovare tante centinaia di bimbi e bambine, tutti così floridi, sereni, contenti ».

Quest'impressione si rafforza nell'osservare i piccoli villeggianti nei vari momenti della loro giornata, dalle 7.30 ore della sveglia alle 21, ora del riposo. Le passeggiate in montagna, gli svaghi sulla spiaggia, le ore della ricreazione sono altrettante occasioni per il manifestarsi dell'affiatamento e dell'amicizia che lega i bimbi di ciascuna squadra.

E si resta meravigliati anche nello scoprire la quantità e la varietà dei giochi che praticano: giochi antichi e notissimi e giochi inventati dagli stessi fanciulli che, anche in tali iniziative, trovano l'amorevole, immaginosa collaborazione delle loro vigilatrici; queste brave educatrici, anche per il fatto di essere giovanissime, danno ai bimbi l'impressione di giocare con sorelle maggiori, guidandoli verso le sorprese di divertimenti intelligenti e ingegnosi, dalla recitazione alle più svariate forme di lavori manuali. Per esempio con cortecchia d'albero o con

pigne vengono costruiti casolari di montagna, vascelli, piroghe polinesiane con bilanciere; d'altra parte le vicende più disparate, dalla fiaba di Biancaneve agli episodi dei film d'avventure ammirati appunto in colonia, offrono lo spunto a improvvisati spettacoli, nei quali gli stessi piccoli villeggianti sono i protagonisti.

Questo trionfo della salute e della serenità non è soltanto il frutto dell'atmosfera delle vacanze trascorse in bellissime località climatiche, ma anche e soprattutto dell'intelligente meticolosa organizzazione che si indovina in ciascun momento della giornata dei piccoli ospiti. Riposo, svago, nutrimento, condizioni ambientali: tutto è studiato in modo da produrre i risultati migliori; ogni particolare è controllato con esattezza, mediante un'orchestrazione che tiene conto fin delle più piccole sfumature.

Particolare cura è riservata alla parte sanitaria, affidata in continuità e per tutto il periodo di permanenza dei bimbi in colonia, a valenti pediatri ed abili infermiere.

In ciascuna colonia abbiamo notato che alla Direttrice piace esprimersi con dati concreti, come questo: « Dopo poco più di un paio di settimane in colonia, nei bimbi si registra un aumento di peso di circa due chili ». E' una frase più eloquente di un lungo discorso.

(Foto Fiat)



Tiziana Cesellato è ormai convinta di essere una grande navigatrice.

MARINA DI MASSA



Sprizza gioia e allegria dai visi di Silvana Beltrame, Claudio Tassinato, Walter Bianchi e Bartolomeo Angelillo.



Che faranno di questa pigna Lucia Merzanotte, Wilma Bocca e Mirella Rapalino? La doreranno per l'albero di Natale, o ne faranno una navicella?



E' il gradito momento della merenda: i fratelli Walter e Franco Zagallo, Giorgio Pagliarino, Walter Biaggio e Gianluigi Fantato lo trascorrono insieme, prima di riprendere i giochi.



Dobbiamo giocare a « palla schiava » o a « palla a volo »? Così chiede Giovanna Benozzi a Maria Luisa Bucci, porgendole la sfera. Gabriella Brusco e Gabriella Piovano stanno a guardare.



Un pallone, un salvagente e molta fantasia per la felicità di queste bimbe.



Pesca facile per questi bimbi a Marina.



La vigilatrice signorina Maria Luisa Ponte svela a Lucia Perottino, Anna Massasso, Wanda Rossetto e Manuela Lanzi nuovi giochi da compiersi con un pallone e un salvagente.



Sole, mare e un pallone: il divertimento è assicurato.

IGEA MARINA



Salvagente di ogni forma e colore per i bimbi di Igea Marina.



Primi gioiosi contatti con l'acqua... salata.



Massimiliano Rossi, Piero Ferrero e Sergio De Petris, tre allegri amiconi, sorridono all'obbliettivo di «Illustrato Fiat».



Tutti attenti al racconto di pesche straordinarie.



Costruire castelli di sabbia è uno dei giochi preferiti: Bruna Ferrio è cruciata per il crollo della costruzione, ma Graziella Baldo riedifica con serenità e pazienza.

SALICE D'ULZIO



Cesare Roberto Fausone non ha ancora risolto il dubbio: gli scarponi incitano alle ascensioni o incoraggiano al riposo?



Molte attrezzature divertenti sono nel campo dei giochi. Questo grande scivolo si chiama «l'elefante» perché la pista di discesa ha quasi il disegno di una proboscide. Pronto a scivolare giù è Antonio Manzin.



Premurose e gentili cameriere servono in tavola i bimbi e le bimbe.



L'aria di Salice dà più energia per colpire i birilli.



Il «girotondo» piace e diverte anche nell'epoca dei missili.



Si è spenta in Torino il 10 luglio la signorina Caterina Locati che fino al 1958 fu Cassiera principale di tutta la Fiat, incarico che tenne per un sessantennio.

Infatti Caterina Locati fece il suo ingresso alla Fiat nel 1899 provenendo da una Azienda che Fallora nascente « Fabbrica Italiana Automobili Torino » aveva assorbita, per cui la sua anzianità di lavoro era anche anteriore alla Fiat stessa. Un esempio ammirevole di fedeltà, una dirigente preziosa. Molti dei nostri lettori hanno conosciuto questa donna esemplare, che nonostante le forti responsabilità aveva saputo e voluto restare semplice e nell'ombra.

Servendo ora di Lei ci viene da pensare alla sua lunga coscienziosa vita di lavoro, raramente vissuta da chiunque, specialmente da una donna. Basti ricordare che la signorina Locati aveva cominciato a curare le paghe dei 50 operai Fiat del 1899 per arrivare agli 80.000 dipendenti del 1958: naturalmente aveva una cerchia di ottimi collaboratori e collaboratrici sia del Centro che nelle Sezioni.

Era sempre presente, con un ordine e una precisione inappuntabili: noi la vediamo ancora al suo posto di lavoro. Minuta d'aspetto, sempre gentile, ma forte. Neanche durante la guerra i pagamenti al personale subirono ritardi: La vedemmo con il suo personale nei « rifugi antiaerei », in uffici improvvisati, lavorare serena e fiduciosa.

Ai funerali, per rendere omaggio a questa valorosa collaboratrice, intervennero il Prof. Valletta con l'ing. Bono e altri dirigenti, che portarono alla sorella signora Carlotta Viarengo il commosso cordoglio di tutta la Fiat. E noi dell'« Illustrato » abbiamo voluto ricordare la cara signorina Locati, come se fosse ancora tra noi.

DUE GRAVI SVENTURE



ANNA MARIA MARTINOLICH



ROBERTA RONCO

I lutti sono sempre penosi; ma quando poi si tratta di bambini morti, i lutti diventano atroci. Vogliamo qui ricordare con commosso animo e affettuosa solidarietà per i genitori e i parenti così duramente provati, Anna Maria Martinolich, 10 anni, figlia di Nicola Martinolich della Direzione Assistenza Tecnica; e Roberta Ronco, 14 mesi, figlia di Romano Ronco del Servizio Rimessa Vetture. Anna Maria, terminata brillantemente le scuole, per una caduta dalla bicicletta, morì all'ospedale per gravi lesioni interne; e la piccola Roberta per un destino crudele cadendo col viso in poca acqua.

NOTIZIE DI CASA

CULLE

Sez. Automobili — ORIANA, di Giuseppe AGOSTO; GERMANA, di Riccardo ANSERMIN; ROBERTO, di Giovanni BARBESINO; GIUSEPPE, di Stefano BAUDUCCO; GRAZIELLA, di Aldo BAZZEGA; SAVINA, di Giuseppe BELLÌ; DARIO, di Ferruccio BERGOGGIO; SILVANO, di Ernesto BIANCO; GIUSEPPE, di Donato BIANDRINO; VITO, di Antonio BOICO; GIOVANNI, di Ezio BOLONESI; FEDERICA, di Mario BOROATELLO;

TORE, di Gian Carlo CRUDO; MARIA, di Pietro DALBO; LUCIA, di Giacomo ESPOSITO; GIOVANNI, di Luigi FORNERO; DANTE, di Carlo GELOSO; e di Maria CHIAPPA; NADIA, di Giovanni GHIGLIA; ANTONIO, di Nicola LANGELLA; LUCA, del dr. Giuliano LONARDI; ENRICO, di Everellina LUPOTTI; PIETRELLI, FRANCO, di Giacomo MAESANI e Lella MOLINO; MASSIMO, del p. ch. Sergio MARTINI; BERNARDINA, di Giuseppe MARTINIS; PAOLA, di Francesco MASTROFRANCESCO; MARINA, di Dante MITTICA; MORENO, di Fernanda MORRA ALESSO; STEFANO, del p. ch. Vittorio NASINI; RENATA, di Adolfo NEGRI; ENRICO, di Luciana NEGRIOLLI; CIARLATANI; CARLO, dell'ing. Luciano PARODI; BARBARA, del dr. Gian Carlo PASTORE; ANNAMARIA, di Lilliana PAVANELLO;

ILLUSTRATO FIAT

SANTUCCIO; STEFANIA, del p. l. Gian Carlo PESCI; GIUSEPPE, di Napoleone PRIMO; ALFREDO, del geom. Enrico PROCHET; MARINA, di Ulderico TACCOLI; ENRICO, di Carmine TARABONELLI; FABRIZIO, di Giulio TIERAN; MARCO, di Franca VASARIO BARBARA; SIMONA, dell'ing. Carlo Vittorio VILLATA; MICHELE, di Tommaso VINO.

Sez. Fonderie e Fucine — MARIO, di Simone AIME; ROBERTO, di Bernardo BELLESA; FONTANA; CINZIA, di Giuseppe BELTRAME; UMBERTO, di Angelo BERTELLI; CHIARA, del p. l. Primo BEZZANTI; SILVIA, di Settimo CAPRA; MAURO, di Pietro CAVALLOTTO; LAURA, di Francesco COMETTO; MARA, di Gian Carlo COVANI; BRUNO, di Luigi CUCCINETTI; LAURA, di Roberto CUVELLATI e Franca BOSCO; ROBERTO, di Vittorio DENTIS; MASSIMO, di Carminantonio DE NUNZIO; DANIELA, di Bruno DESTRO; EMMO, di Emilio FERRONATO; ROSA, di Remo FINA; ROBERTO, di Rolando FOGLI; BRUNO, di Giorgio GAZZERA; MARIA LUI-



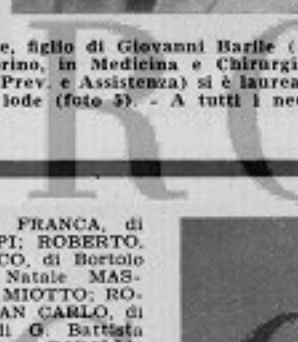
NOZZE

Si sono uniti in matrimonio il 4 luglio, Marisa Merlo (Sez. Fonderie) e Giovanni Maestripieri (Sez. Auto). Rallegramenti ed auguri di « Illustrato Fiat ».



LAUREE

La signora Franca Marola, figlia di Andrea Marola (Sez. Fonderie), si è laureata a pieni voti in Scienze Biologiche presso l'Università di Torino (foto 1). Giampaolo Pendino, figlio del Cav. Giuseppe Pendino (Servizio Consegne - Mirafiori) ha conseguito, a pieni voti, la laurea in Scienze Politiche presso l'Università di Torino (foto 2). Stefano Amadei, figlio di Ferdinando Amadei (Sez. Velivoli), ha conseguito la laurea in Scienze Economiche e Commerciali, presso l'Università di Torino, con una tesi sul Diritto Internazionale (foto 3). Carlo Barile, figlio di Giovanni Barile (Sez. Auto), si è laureato a pieni voti, presso l'Università di Torino, in Medicina e Chirurgia (foto 4). Stefano Sciuto, figlio del Cav. Giuseppe Sciuto (Sez. Prev. e Assistenza) si è laureato in Fisica Teorica all'Università di Torino con 110 su 110, con lode (foto 5). - A tutti i neolaureati, vive congratulazioni di « Illustrato Fiat ».



RAGAZZI IN GAMBA

Mario Galleana (11 anni), figlio di Giovanni Galleana (Sez. Auto), ha conseguito il 2° premio con medaglia d'argento presso il « Language School Centre ». Mario, che è veramente bravo, ha inoltre frequentato la 5° elementare, risultando promosso con la media del 9.

MAGAGNATO; MARIA MADDALENA, di Bruno MARCHELLO; SIMONETTA, di Giovanni MORONE; GERARDO, di Carlo NICOLETTA; MARIA CINZIA, di Giovanni ROLLE; ENRICO, di Artemio ROSSETTO; TERESA, di Giuseppe SCOLA; SONIA, di Giuseppe ZANARDO.

Sez. Produzioni Ausiliarie — ELISABETTA, di Pietro BALZARINI; STEFANIA, di Giorgio DE MARTINO; DARIO, di Franco GRIMALDI; DANIELA, di Mario LAZZARINI; CLAUDIO, di Italo MAISTRELLO; MARIA TERESA, di Domenico RATTI; LORELLA, di Vito SASSO.

Sez. Ricambi — SANDRA, di Lorenzo BERTOLACCI; MARCO, del geom. Salvatore DI STEFANO; MAURO, di Giovanni GRECO; GIANNI, di Francesco MARRAS; SANTINA, di Natalino MERLO; ANTONELLA, di Giancarlo MORELLI; PENTOLILLO; ANGELO, di Onofrio PELOSI; DAVIDE, di Alessandro PELOSI; ANTONIO, di Pietro PEROGGIO;

SA, di Giovanni IAVARONE; FRANCA, di Emanuela LA PICA GUADALUPI; ROBERTO, di Giovanni MANFREDI; MARCO, di Bortolo MARCHELLO; ALBERTO, di Natale MASBUCCO; PATRIZIA, di Onorino MIOTTO; ROSALBA, di Angelo MISINO; GIAN CARLO, di Michele MORIONDO; ELISA, di G. Battista PANERO; PASQUALE, di Rocco PAPALIA; CARLO, di Giuseppe PONTILLO; DARIO, di Giacomo POZZO; DANIELA, di Marco REINAUD; LAURA, di Claudio SALVINELLI; MARIA LORENA, di Michele SENSI; ADELE, di Italo STELLA; EMANUELA e CLAUDIA, di Adriana VESCOLOSA; PANCRAZIO, di Pietro ZANIN.

Sez. Spa — CARLA, del p. l. Gian Franco ANDER; LORELLA, di Renato ANDREATA; EMILIANA, di Aldo ANTONIAZZI; CARMELA, di Maria Anna ARNONE GUTILIA; SERGIO, di Mario BACINO; TIZIANA, di Ezio BIANCO; FIORELLA, di Francesco BIANCO; IGNAZIA, di Giuseppe CARDINALE; ROBERTA, di Giuseppe CENTORAME; LIDIA, di Carlo CHIESA; STEFANIA, di Lino DAL CERRO; SERGIO, di Aldo FORMENTO; DANIELA, di Carlo FROLA; FULVIA, di Domenico GAGLIARDO; IRENE, di Adriano GIACOMETTI; ROBERTO, di Pietro GIALLARA; ANGELA, di Aniello IOVINE; ROBERTA, di Davide JOLY; EMANUELA, di Ignazio LISA; GIOVANNI, di Vittorio PADALINO; CARMELA, di Riccardo PATRINO; LUCIANO, di Giuseppe RICCA; GIANFRANCO, di Giovanni ROLETTI; ENRICA, di Giovanni ROSSI; ANTONELLA, di Felice SERRA; LAURA, di Giovanni VARETO.

Sez. Officine Sussidiarie Auto — ALESSANDRO, di Luciano ANGIANO; BRUNA, di Antonio ANDREOSE; CINZIA, di Vincenzo BARTELLONI; CLORINDA, di Antonio BORSCI; ALBERTO, di Mario BOTALLA; OLIVIERO, del dr. Riccardo CAPELLINI; ANTONELLA, di Vittorio CUTELE; CLAUDIO, di Emanuele DELIA; MARIA, di Gioacchino DE PADOVA; DANIELE, di Giuseppe FERRARO; MARIA, di Calogero GIUSTO; ROBERTO, di Antenor MOZZO; PAOLO, di Guido PIOLATO; MARA, di Ernesto MALPASSUTO; CRISTINA, di Marino RUBINO; PATRIZIA, di Luigi SALVINO; ANTONELLA, di Luigi TOLANDO; MARZIO, di Giuseppe TIVANO; LOREDANA, di Alessandro ZARDIN.

Sez. Fonderie — ALDO, di Marisa BAGNIS TERZAGO; ANNA MARIA, di Domenico BARBERIO; CICCARELLI; LAURO, del rag. Bruno FONTANA; LORENZO, di Paolo GOTTI; PATRIZIA, del rag. Prosperino GRAZIANO; MARTA, del p. l. Sergio PICCOLI; LILIANA, di Lucia TIRONE ALTIERI.

Sez. Grandi Motori — PAOLO, di Antonio ACTIS GRANDE; MARIA CRISTINA, di Mario ANDREIETTI; MARINA, di Bruno

NELLE FAMIGLIE



MENARDI: Marilena MERLINO con Vincenzo RONCO; Gianfranco PORTO; Bruno UBINO.

Sez. Officine Sussidiario: Auto — Dina ANTONIAZZI con Alberto PAGLIERI; Ermanno BRIATORE con ing. Sergio TAVERNA (Sez. Auto); Giuliano LOSANO; Olga ROSSI.

Sez. Spa — Luigi LEO; rag. Giovanni LUVINO; Dante VISCA.

Sez. Velivoli — Rag. Maria Paola AGOSTO; Maria Teresa FORNASIERI; p.i. Duilio NIDEN.

Sez. Grandi Motori — Mirella CESTARO; rag. Laura MACCATROZZO; p.i. Alessandro MARTINOTTO; Ivana PACINI; p.i. Guido ROSSI.

Sez. Ferrerie — p.e. Carlo CERVETTI; p.i. Flavia LOCATELLI; Carlo MORANO con p.i. Pier Domenico VICO.

Sez. Fonderie e Fucine — Luciano BARBERIS; Vincenzo FROLA.

Sez. Ricambi — Silvia BATTUELLO; rag. Giuseppina DE FILIPPI; Rosina GRAVINA; Franca PATRIS con Giacomo ALLEMANI.

Sez. Costruzioni e Impianti — Alessandro CIRINA; Alfredo ROSATI.

Sez. Stabilimenti di Avigliana — Carla BERT con il rag. Claudio TADDIA; Pierino LAGRO.

Sima — geom. Gabriele LONGO.

Sez. Metalli — Enrico CALDIERO.

Sez. Officine di Napoli — Anna Maria SCOCIA; Maria Luisa GRASSI con il rag. Sergio LOZZI.

Filiale di Torino — Alessandro CALZA. Direzione di Milano — ing. Eugenio TRONCONI.

Sez. Officine di Modena — Erio ANNOVI; Mario ARLETTI; Gian Franco BERTOGGI; Francesco FERRARI; Carlo MALAGOLI; Settimo MARTELLI; Giuseppe SERENI; Alferi STEFRE; Ivano VESCOGNI; Ennio VEZZALI.

Il sig. Idulterio Antenucci, dipendente della Fiat SAMAP a Waterloo (Belgio), presta attualmente servizio militare presso il 3° Reggimento Savoia Cavalleria, 1° Squadra Carri Medici, di stanza a Merano. Invia un saluto a superiori, amici e colleghi della linea di montaggio «Garnissage» (foto 1). Il sig. Riccardo Pavin (Sez. Materiale Ferroviario) presta servizio militare in Marina, a Taranto. Ci ha pregato di salutare superiori e compagni di lavoro della sua Sezione (foto 2). «Illustrato Fiat» contraccambia i più fervidi saluti.

ALESSANDRA, di Maria SCIANCA GIULIANO.

Sez. Metalli — DANIELA, di Silvana BINELLI TESTA; RENATO, di Raffaele DE GIORGI; PIER GIORGIO, di Oliviero GIACHINO; MARISA, di Paolo MONDONI MARIN; ELISABETTA, di Tiziano TADDIA.

Sez. Materiale Ferroviario — LUCIA, di Rinaldi AIMONE; LUIGI, di Francesco DI MARZIO; MARCO, di Silvano FOSCHIANI; BRUNO, di Franco FRANCESCHI; PIER-PAOLO, di Domenico GATTI; MELANIA, di Salvatore GIGLIOTTI; ORNELLA, di Pasquale INDINO; SILVANA, di Silvano LEGNARO; FABRIZIO, di Domenico LUCCO NAVI; PAOLA, di Giovanni PIOVANO; CORRADO, di Oder SONCINI; SERGIO, di Pompeo TOSONI.

Sez. Velivoli — PAOLA, del p.i. Mario CORDEGLIO; PAOLA, di Romano GARRINO FEDERICO E CONSOLATA, dell'ing. Francesco GNAVI; FEDERICO, del p.i. Giovanni MARENGO; CLAUDIA, di Silvano SCAPIN; MARINA, di Cornelio ZAGHET.

Sima — PASQUA, di Palmantonio GARABOTTI; MARIO, di Mattia VAGLIENGO; GIOVANNA, di Verginio ZANANDREA.

Sez. Motori Avio — PAOLA, di Renato GIANI.

Sez. Stab. di Avigliana — MONICA, di Giuseppe BERGERO; LOREDANA, di Gianfranco CAMERA; TULLIO, di Domenico CHIABERTO; CRISTINA, di Ernesto GIACCONE; ALFREDO, di Pierfranco MARTINASSO; ENZO, di Adriana MILLONE; PIER PAOLO, di Giorgio POGNANT; MONICA, di Giorgio PORTIGLIATTI; FABRIZIO, di Carlo RIVETTA; CARLA, ed ELIO, di Pier Guido REGE GIANAS; MARIA LETIZIA, di Michele ROCCHI.

Sez. Officine di Modena — MORENA, di Angiolino BELLESIA; ELISABETTA, di Ciro GAMBÌ; LORENA, di Giovanni MASELLI; SERENA, di Ferdinando MELARA; ALESSANDRO, di Sergio SACCHETTI; PATRIZIA e ANTONELLA, di Augusto SILVESTRI.

Filiale di Torino — PAOLA, del geom. Giulio ASSELLE; MAURA, di Germana TORTOLLO BERTINO.

NOZZE

Sede Centrale — Giacomo AIMALE; Giancarlo ALBERTO; p.i. Medardo ARDUINO; rag. Maria Pia BERRUTI con il geom. Giuseppe LIGNANA (Sez. Costruzioni e Impianti); Mariangela BESENZON; Adriana BORTOLOTTI; dr. Giampiero BUSSOLINI; Carlo CALVO; Michele CANZIO; Vittoria CAPETTA; ing. Alfredo CAPUANI; p.i. Franco CARTELLI; Bruna CERINO; Adriana GALANTE; Maria Antonietta GIORDANO; Anna GIOVARA con il Dott. Piero MISSAU; Maria Grazia LIGORIO; ing. Rinaldi MAGISTRALI; Donatella MANCARDI con l'ing. Cesare FASSIO (Sez. Auto); Fernanda PELLERI; dr. Antonino PUCCIO; Bruno RAPETTI; Amalia REGALDO; rag. Lucia SANTUCCIO; Caterina VIBERTI; Carla VOTTA; p.i. Giovanni ZUCCA.

Sez. Auto — Rag. G. Battista BESSO; Lorenza BIGNONE; Giuseppe BOTTERO; Agostina BUZZETTI; p.eb. Pier Giorgio COTTURA; Adriano DAL FARRA; rag. Giacomo

FRANCO DUCI



Ricordiamo la improvvisa scomparsa del sig. Franco Duci, 33 anni, montatore al Dipartimento Esperienze Auto, avvenuta il 26 giugno. Era appena giunto in reparto che si è sentito male. Subito soccorso e trasportato alle Molinette decedeva sull'ambulanza. Egli era ben voluto da tutti e la sua scomparsa ha destato viva commozione tra quanti lo conoscevano. Lascia la moglie, due bambini, i genitori. Ai quali rinnoviamo affettuose sincere espressioni di cordoglio.

RINO SICURANI



Il 20 luglio è deceduto all'Ospedale delle Molinette a seguito di infortunio sul lavoro, il sig. Rino Sicurani di 33 anni, nativo di Montecatini Val Cecina, appartenente alla Sezione Fonderie Fiat. Bravo lavoratore, lascia un vivo rimpianto fra quanti lo conobbero. Dopo le esequie a Torino, la salma è stata inumata al paese natale. Alla vedova signora Fiorina, ai bambini, ai genitori, sorella, fratello, «Illustrato Fiat» rinnova espressioni di sincera solidarietà e di cordoglio.

LUTTI

Secondo CAPELLO; Walter COSTA; Vittorio FERRARI; Domenico MASSA; Bernardino NERIN (Sez. Auto); Antonio PAVAN; Giuseppe RECCHIA (Fonderie e Fucine); Gino RASIA (Sez. Gest. e Fatturazioni); Giuseppe CARTA (Grandi Motori); Franco BAIETTO; Umberto GALLINA; Pietro LUNARDI (Sez. Ferrerie); Vincenzo MARCHINO (Sez. Materiale Ferroviario); Domenico APPENDINO (Sez. Officine Sussidiarie Auto); p.i. Roberto RIGALDI (Sez. Velivoli).

Il figlio del rag. Francesco MARTINA; il padre di Cesare PIRRO; la madre di Angelo BRUNO; la madre di Rosa CALORIO ved. MAMELLI; il padre di Pina FRASSINETTI; il padre di Pier Giorgio CASSETTA; la madre di Luigi ROSSI; la madre di Maria Teresa FRANZA; la madre di Marina CERUTI; il padre di Santina RAGONE; FALCONE; la madre di Sossio MARINO; il padre di Anna Maria CHIAPPERO; la madre di Nello CAPELLA; il padre del p.i. Luciano PONZONE; il padre di Domenico DELGRAMMASTRO; la madre del geom. Salvatore LARROCCA; il padre di Pietro DANI; la madre di Francesco DEMARCHE; il fratello di Mario CARROZZO; la sorella di Eraldo CRESTO; la madre di Loredana AUDISIO; il padre di Felice CAM-

PRA; la madre di Antonio LAIOLO; il padre del cav. Giovanni e di Ettore CIOCCHELLI; il padre di Francesco BERTOLO; la madre di Elio SOTTOMANO; la madre di Federico TRUSSI; il marito di Maria MENEGHETTI; la madre del geom. Felice OCCHI; la madre del geom. Vincenzo CASTELLI; il fratello di Michele MASTRORILLI; la madre di Ugo VIETTO; il fratello di Ida LOIK SANTAROSA; il padre di Giuseppe NOVO; il padre di Marco CAVALLI; la sorella di Libero GRACIOTTI; il padre di Mario CHIOLERO; il padre di Edelvina BERTAGNINI PELLEGRINI; il padre di Grazia BRUNATI; il padre di Remigio PERINO; la moglie di Mario OPEZZO; la madre di Margherita GROSSO TIBALDERO; il padre di Luigi BOFFA; il padre di Bartolo CHILLEMI; il fratello di Eugenio CASTELLO; il figlio di Franco CASTAGNO; la madre del geom. Renato DUCO; la madre di Ferdinando VEGLIA; la madre del geom. Luigi CROLETTI; il padre di Elsa VALLINO; il padre di Vincenzo PONZIO; il fratello di Novarino RICCARONE; il padre di Santa BRUGHITTA GUIDOTTI; il padre del geom. Sergio FERRARI; il padre dell'arch. Flavio RUFFINENGO; il fratello di Rolando e Walter GOVERNATORI; il padre di Dino LEVONI; il padre di Corvalio SILVESTRI; la sorella di Ezio ZANOLI.



Gruppo di Mutuati Fiat in cura alle Terme di Chiavari.



Il gruppo di Mutuati Fiat alle Cure Termali di Acqui.



Silvana Forcellini del C.S. Fiat, seconda classificata nel getto del peso nei Campionati Italiani Assoluti di Atletica Leggera Femminile svoltisi a Torino, viene premiata dal Dott. Luigi Sambuelli, Consigliere della FIDAL. A fianco della Forcellini è la vincitrice della gara, Elvira Ricci, che negli stessi Campionati ha vinto anche la gara di lancio del disco stabilendo il nuovo primato italiano con la misura di m. 31,31.

CALENDARIO AGOSTO-SETTEMBRE 1965

ATTIVITA' SPORTIVE

ALPINISMO-ESCURSIONISMO

4-5 settembre - Ruitor (mt. 3488) - Valle del Piccolo S. Bernardo, da La Thuille (mt. 1441) - Rifugio S. Margherita (mt. 2424).
18-19 settembre - Monte Tagliaferro (mt. 2964) - Valsesia, da Rima (mt. 1417) - Rocca d'Ambin (mt. 3371) - Valle di Susa dal Rifugio Vaccarone.

ATLETICA LEGGERA

8 agosto - Francia - Incontro Internazionale maschile juniores Francia-Polonia-Italia.
25-29 agosto - Budapest - Universiadi.
12 settembre - Vercelli - Trofeo dell'Industria - riunione nazionale maschile.
10 settembre - Svizzera - Incontro Internazionale maschile Svizzera-Italia Nord, al limite di 20 anni.
19 settembre - Sede da destinarsi - Trofeo U. Aruga (5ª giornata) - riunione regionale maschile.
19 settembre - Bergamo - Meeting Internazionale maschile e femminile.
19 settembre - Annecy - Incontro Internazionale femminile Francia-Jugoslavia-Italia.
25-26 settembre - Napoli - Incontro Internazionale maschile Italia-Finlandia-Romania.
25-26 settembre - Torino - Campionato piemontese di pentathlon, eptathlon e decathlon.
26 settembre - Bari - Riunione Nazionale femminile.

Automobilismo

12 settembre - Giro delle Valli Biellesi.
19 settembre - XI Giro dei Laghi Novaresi.
19 settembre - Gita a Pallanza.

Boccie

8 agosto - Ferrara - Gara Nazionale a quadrette.
15 agosto - Trivero - Gara Nazionale a coppie.
29 agosto - Torino - Campionato Italiano a quadrette.
12 settembre - Asti - Campionato Italiano individuale coppie e bocciata.
26 settembre - Torino - Finali Campionato regionale a coppie.

Motoscooterismo

4-5 settembre - Raduno Internazionale Principato di Monaco.

Nuoto

7-10 agosto - Milano - Campionati Italiani Assoluti maschili e femminili.
11 agosto - Marsiglia - Incontro di nuoto maschile e femminile - C.N. Marseille - C.S. Fiat.
13-14-15 agosto - Milano - Campionato Società di tuffi.

19-24 agosto - Budapest - Universiadi.
21-22 agosto - Barcellona - Meeting Internazionale.
25-29 agosto - Sede da destinarsi - Seminale Campionato pallanuoto Serie «C».
26-29 agosto - Roma - Campionati Italiani di categoria maschili e femminili.
27-30 agosto - Torino - 3ª prova Campionato Società di categoria maschili e femminili.
3-4-5 settembre - Sede da destinarsi - Finale Campionato pallanuoto Serie «C».
4-5 settembre - Roma - Incontro Internazionale «Six Nations» maschile e femminile.
1 settembre - Catania - Meeting Internazionale.
12-13 settembre - Jugoslavia - Incontro Internazionale giovanile.
12-13 settembre - Torino - 3ª prova Campionato Società Assoluta maschile e femminile.
24-25 settembre - Londra - Incontro Internazionale maschile e femminile.

ATTIVITA' RICREATIVE

GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

Gite di un giorno: tutte le domeniche e festivi:
Lugano L. 1.300
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
Orpè » 1.100
Sestriere » 950
Crissolo » 950
Gressoney » 950
Champoluc » 1.050
Cesana » 900
Clavère - Monginevro » 1.050
Bardonecchia » 950
Ceresole » 1.000
Courmayeur » 1.250
Salice d'Uzice » 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 » 1.380
San Remo » 1.500
Alassio » 1.400
Varazze » 1.300
Spotorno » 1.350
Praly (13 laghi) » 950
Briançon-Chantemerle » 950
Plan della Mussa » 1.050
Macugnaga » L. 1.250
Cogne » 1.300
Casteldelfino » 950
Alagna » 950

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 » 3050
9 agosto (venerdì) - Alassio » 1400
10 agosto (martedì) - Salice d'Uzice » 900
11 agosto (venerdì) - Ceresole » 1000
12 agosto (venerdì) - Lugano » 1300
13 agosto (venerdì) - Gressoney » 950
14 agosto (sabato) - Varazze » 1300
15 agosto (domenica) - Tutte le gite festive e gita speciale a Genova con la visita del supertransatlantico «Michelangelo».
16 agosto (venerdì) - Praly » 950
17 agosto (martedì) - Como » 1100
18 agosto (venerdì) - Cervinia » 1000
19 agosto (venerdì) - Orpè » 1100
20 agosto (venerdì) - Alassio » 1400
21 agosto (sabato) - San Remo » 1500
22 agosto (domenica) - Tutte le gite festive e gita speciale a Genova per la visita del supertransatlantico «Raffaello».
23 agosto (venerdì) - Courmayeur » 1250
26 agosto (venerdì) - Lugano » 1300
28 agosto (sabato) - Spotorno » 1350
29 agosto (domenica) - Tutte le gite festive

Gite speciali

Visita al supertransatlantico «Michelangelo» e «Raffaello».
Genova - date di effettuazione: 15-22 agosto e 4-12 settembre. Viaggio e visita L. 2.200

Crociera in Corsica

Durata 2 giorni - date di effettuazione: 4-5, 11-12, 18-19 e 25-26 settembre. Partenza da Torino, imbarco e sbarco a La Spezia. Visita a Bastia - L. 12.000

Gite di due giorni:

Nizza (Costa Azzurra) - 26-27 agosto e 11-12 settembre - Torino - Colle Tenda - Ventimiglia - Nizza - Montecarlo - Ponte S. Luigi - Cuneo - Torino - L. 12.400

Ginevra - 26-27 agosto e 4-5 settembre - Torino - Susa - Moncenisio - Chambéry - Aix les Bains - Annecy - Ginevra - Losanna - Montreux - Martigny - Traforo Gran S. Bernardo - Torino - L. 13.500

Venezia - 27-28 agosto e 4-5 settembre - Torino - Verona - Mestre - Venezia - Padova - Vicenza - Brescia - Torino - L. 12.800

Chamonix - 16-17 agosto e 4-5 settembre - Torino - Aosta - Courmayeur - Traforo Monte Bianco - Chamonix - Martigny - Traforo Gran S. Bernardo - St. Vincent - Torino - L. 13.950

Ravenna - S. Marino - Rimini - 9-10 agosto - 21-22 agosto e 4-5 settembre - Torino - Milano - Ferrara - Ravenna - Rimini - S. Marino - Bologna - Torino - L. 14.450

Gardesana - 15-16 agosto e 11-12 settembre - Torino - Milano - Bergamo - Gardone - Riva - Sirmione - Desenzano - Brescia - Milano - Torino - L. 12.600

Gite di tre giorni:

Nizza (Costa Azzurra) - 15-17 agosto e 11-13 settembre - Torino - Colle Tenda - Ventimiglia - Montecarlo - Nizza - Ponte S. Luigi - Cuneo - Torino - L. 16.900

Provenza - 15-17 agosto e 10-12 settembre - Torino - Argentera - Gap - Orange - Avignone - Fontaine de Vaucluse - Arles - Orange - Valence - Grenoble - Briançon - Susa - Torino - L. 16.850

Ginevra - 13-15 agosto e 15-17 agosto - Torino - Moncenisio - Chambéry - Aix les Bains - Annecy - Ginevra - Losanna - Montreux - Traforo Gran S. Bernardo - Torino - L. 18.700

Zermatt - 8-10 agosto - Torino - Stresa - Domodossola - Passo Sempione - Briga - Zermatt - Gornergrat - Sion - Martigny - Traforo Gran S. Bernardo - Aosta - Torino - L. 17.800

Venezia - 9-11 agosto e 15-17 agosto - Torino - Novara - Brescia - Sirmione - Desenzano - Mestre - Venezia - Padova - Vicenza - Verona - Torino - L. 17.350

Dolomiti - 13-15 agosto e 15-17 agosto - Torino - Bergamo - Lago d'Isco - Passo Tonale - Bolzano - Brunico - Lago di Misurina - Cortina - Falzarego - Pordoi - Lago di Carezza - Bolzano - Trento - Bassano del Grappa - Marostica - Vicenza - Verona - Brescia - Torino - L. 20.400

Gite di quattro giorni:

Castelli della Loira - 8-11 agosto e 9-12 settembre - Torino - Susa - Moncenisio -

Modane - Chambéry - Nevers - Amboise - Tours - Loches - Chateauroux - Montluçon - Lione - Moncenisio - Torino - L. 32.300

Foresta Nera e Stoccarda - 15-18 agosto e 8-11 settembre - Torino - Aosta - Traforo 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 - 12-15 agosto - Torino - Verona - Trento - Innsbruck - Kitzbühel - Lienz - Dobbiaco - Canazei - Moena - S. Martino di Castrozza - Treviso - Bassano - Marostica - Vicenza - Torino - L. 29.450

Interlaken-Jungfrau - 15-18 agosto e 8-11 settembre - Torino - Aosta - Traforo Gran S. Bernardo - Aigle - Gstaad - Friburgo - Berna - Lucerna - Interlaken - Grindelwald - Grimsel Pass - Briga - Passo Sempione - Domodossola - Torino - Lire 31.350

Trieste-Postumia - 15-18 agosto - Torino - Verona - Trieste - Castello di Miramare - Golfo del Carnaro - Fiume - Postumia - Lubiana - Lago Bled - Jesenice - Tarvisio - Udine - Grado - Treviso - Brescia - Milano - Torino - L. 21.550

Isola d'Elba-Corsica - 15-18 agosto e 2-5 settembre - Torino - Genova - Sestri - La Spezia - Torre del Lago - Livorno - Portofino - Portoferraio - Marcialla - Marina di Campo - Corsica - Pisa - Bologna - Piacenza - Torino - L. 25.850

Toscana - Umbria - Romagna - 19-22 agosto e 8-11 settembre - Torino - Piacenza - Firenze - Arezzo - Perugia - Assisi - Gubbio - Urbino - S. Marino - Rimini - Ravenna - Bologna - Piacenza - Milano - Torino - L. 29.450

Roma - Firenze - 19-22 agosto e 17-20 settembre - Torino - Firenze - Roma - Tivoli - Castelli romani - Arezzo - Bologna - Torino - L. 32.300

Gite di cinque giorni:

Svizzera pittoresca - 11-15 agosto - Torino - Sempione - Grimsel Pass - Interlaken - Jungfrau - Zurigo - Cascate del Reno - Basilea - Berna - Losanna - Traforo Gran S. Bernardo - Torino - L. 37.000

Monaco e Castelli Bavaresi - 15-19 agosto - Torino - Lecco - Passo Spluga - Coira - S. Gallo - Bregenz - Lindau - Castelli di Neuschwanstein e Hohenschwangau - Monaco - Garmisch - Innsbruck - St. Moritz - Torino - L. 44.000

Gite di sei giorni:

Parigi-Borgogna e Castelli - 15-20 agosto e 12-17 settembre - Torino - Traforo Gran S. Bernardo - Basilea - Belfort - Langres - Parigi - Versailles - Fontainebleau - Digione - Chambéry - Torino - L. 55.900

Gite di sette giorni:

Lourdes - partenze ogni mercoledì e domenica, sino al 30 ottobre - Torino - Grenoble - Avignone - Montpellier - Carcassonne - Lourdes (2 giorni di soggiorno) - Nîmes - Sisteron - Torino - L. 51.000

Gite di otto giorni:

Olanda - Belgio - Germania - 12-19 agosto - Torino - Traforo 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

Austria-Vienna - 1-3 agosto - 15-22 agosto - 29 agosto-3 settembre e 12-19 settembre - Torino - Brescia - Riva del Garda - Trento - Brennero - Innsbruck - Salisburgo - Linz - Vienna - Mayerling - Graz - Villach - Pordenone - Treviso - Verona - Torino - L. 89.500

Gite di nove giorni:

Sardegna: partenza da Genova - mese di agosto: lunedì-mercoledì-venerdì-sabato - mese di settembre: lunedì-venerdì-sabato - Passaggio marittimo Genova - Porto Torres e ritorno - Pernottamenti ad Alghero, Cagliari, Nuoro, Olbia - Quote: L. 87.000 e L. 14.000.

N.B. - Le gite di 2 e 3 giorni che si effettueranno dal 13 al 22 agosto subiranno, per esigenze logistiche, un aumento di L. 500 al giorno per persona.



NAPOLI - Si è svolta il 27 giugno, a Pomigliano d'Arco, una gara di tiro al piattello riservata ai dipendenti della Sezione Officine, della Filiale e delle Commissioni Fiat di Napoli. Nella fotografia, la squadra della Sezione Officine di Napoli risultata vincitrice nella seguente formazione: Luigi Operato, Gennaro Mangiacapra, Francesco Coppola, Giuseppe Castaldo, Gennaro Romano, Giuseppe Erpate.

NOTIZIE IN BREVE

ATLETICA LEGGERA

Le atlete del C.S. Fiat hanno vinto a Bolzano, il 17 giugno, il «Trofeo Città di Bolzano», riunione nazionale femminile, riportando ottimi risultati. Tra essi spiccano quelle di: Silvana Forcellini (peso mt. 13,55), nuovo primato piemontese, Maria Cogoi (disco mt. 44,03), Adriana Cremonesi (salto in alto mt. 1,58) e Maria Bruni (mt. 100 e 200 in 12,2 e 25,9).

Buone prestazioni degli atleti del C.S. Fiat nei Campionati Assoluti maschili, svoltisi a Roma il 9-10-11 luglio. Si sono laureati «campioni d'Italia»: Franco Grossi nel lancio del disco e Renato Dionisi nel salto con l'asta. Inoltre il giovane Giacomo Puosi nel mt. 400 ha migliorato il primato italiano juniores con il tempo di 47,9; Franco Ares e Franco Antonelli hanno poi dimostrato di essere vicini ai loro migliori limiti.

BOCCE

Buone affermazioni dei boccaiati del C.S. Fiat che hanno vinto le gare nazionali di Biella, il 13 giugno, e di Torino, il 4 luglio, per merito delle coppie Vai-Motto e Vai-Bragnaglia.

Risultati gare sezionali:

Automobili

2 giugno - Campo Agnelli - off. 11 - 1. Tartarini-Occhetto
dal 15 maggio al 4 giugno - Campo Agnelli - Serv. Met. Pabbrio. Meccanico. - 1. Bolito-Peyro
6 giugno - Campo Agnelli - off. 29 - 1. Barella-Vigilotti
12 giugno - fuori Torino - Serv. macchinario - 1. Milone-Rizzi
13 giugno - Campo Vittoria - off. 9 - 1. Bertolna-Mauro
13 giugno - Campo Agnelli - off. 34 - 1. Bogianchino-Grosso R.
13 giugno - Campo Agnelli - off. 35 - 1. Arduino-Brusa
15 giugno - Campo Agnelli - Serv. Mano d'op. - 1. Garrone-Bardone

CALENDARIO «TROFEO AGNELLI»

Settembre - atletica leggera - 2° prova gara B
settembre - pesca
settembre - tamburello

CLASSIFICA «TROFEO AGNELLI»

non ufficiale dopo le gare di automobilismo, motociclismo, bocce, fotografia, calcio, tennis e tiro al piattello.

Serie A

1. Automobili	punti 86
2. Ferriere	84,5
3. S.P.A.	79,5
4. S.I.M.A.	27

Serie B

1. Sede Centrale	punti 84,5
2. Fonderie	70
3. Grandi Motori	62,5
4. St. Avio	60

Serie C

1. O.S.A.	punti 66,5
2. Ricambi	54
3. Ausiliarie	50,5
4. Materfer	43

Avio

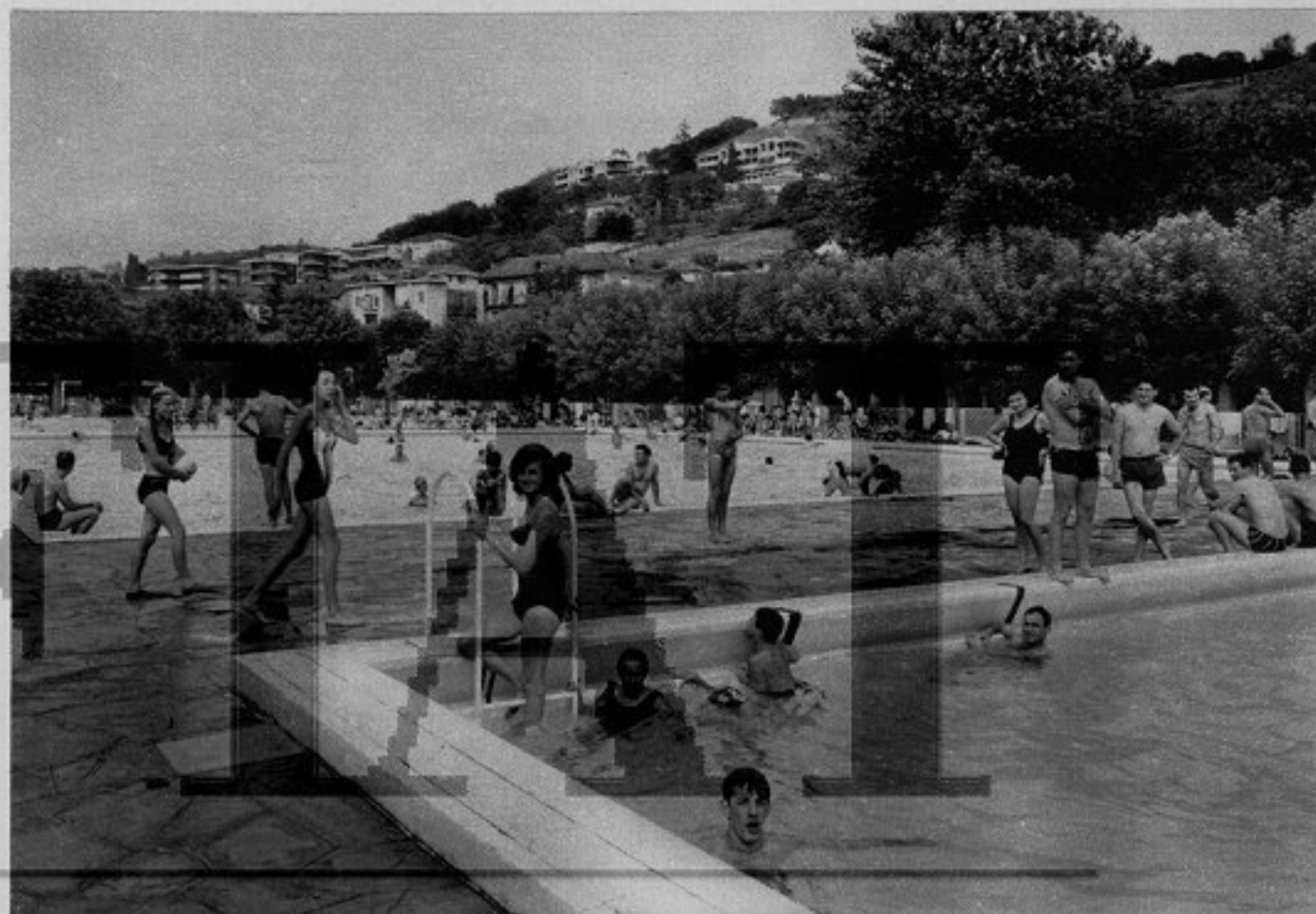
17 giugno - Campo Vittoria - off. 3 sez. Motori - 1. Bardo-Cavagnino

Ferriere

30 maggio - Campo Vittoria - Sezionale - 1. Miraglio-Rostini
6 giugno - Campo Vittoria - Sezionale - 1. Barberis-Giamé
30 giugno - Campo Vittoria - Sezionale - 1. Cavaglia-Vicario

Fonderie

6 giugno - fuori Torino - Vigili del Fuoco - Sez. Metall. - 1. Musso-Rosato



Sempre molto frequentate le piscine Fiat di corso Moncalieri.

12 giugno - fuori Torino - Collaudo Fonderie Carmagnola - 1. Malone-Avalle
27 giugno - fuori Torino - Rep. Manuten. Vol. - 1. Baltano-Filippi
1 luglio - fuori Torino - Serv. Anime Fonderie Carmagnola - 1. Marchisio-Bertero

Grandi Motori

5 giugno - Campo Vittoria - Sala prove - 1. Testa-Benestre
6 giugno - fuori Torino - Rep. calderai - 1. Bonomelli-Carignano
6 giugno - fuori Torino - Rep. H (6-10-11) - 1. Meneghelli-Tagliaferro

Materiale Ferroviario

20 giugno - Campo Agnelli - Gruppo Anziani - 1. Ciavatti-Cecilio

Off. Sussidiarie Auto

2 giugno - Campo Agnelli - Sezionale - 1. Sapino-Primon

Ricambi

2 giugno - Campo Vittoria - Sezionale - 1. Moretta-Berra

Sede Centrale

2 giugno - fuori Torino - Rimessa vetture e DAT - 1. Brandolo-Bigo
3 e 4 giugno - Campo Agnelli - Direz. Super. Tec. Autoveic. - 1. Forlai-Dalio
5 giugno - Campo Agnelli - Sez. Costr. Imp. - Centr. Term. - 1. Bertoldo-Gallesio
12 giugno - Campo Vittoria - Presidenza Ric. Metall. - 1. Canalis-Amprimo

CACCIA E TIRO

In base ai risultati ottenuti nelle gare interne, svoltesi nei mesi scorsi, sono vincitori: per la categoria tiratori il sig. Domenico Magliano (Sede Centrale) con punti 63 su 80; per la categoria allievi il sig. Sergio Colla (Fonderie) con punti 43 su 70. Ai suddetti che si sono distinti particolarmente esprimiamo il compiacimento dell'«Illustrato Fiat».

CICLISMO

I ciclisti del C.S. Fiat hanno partecipato dal 9 al 13 giugno in Francia alla gara internazionale a tappe «Trofeo Nice-Matin», classificandosi al 2° posto assoluto. L'11 luglio, a Clus, si è svolto il Campionato Piemontese dilettanti che ha visto la netta vittoria del ciclista del C.S. Fiat Vittorio Adorno ed un ottimo primo posto nella classifica per squadre.

MOTOCICLISMO

I motociclisti del C.S. Fiat hanno partecipato al 1° Congresso dell'Amicizia Motociclistica «Slider Auto Oomma», svoltosi a Cogne il 29 giugno. Il convegno è stato indetto dal Moto Club Fiat-Cogne-Ceat ai fini di rinsaldare i vincoli di amicizia tra i vari Moto Club Ardenali.

PALLANUOTO

Campionato «Serie C» - Fase eliminatoria - Girone A:

26 giugno - Torino - C.S. Fiat-Fanfulla	10-0
27 giugno - Torino - C.S. Fiat-Concardi	9-0
3 luglio - Cremona - C.S. Fiat-Bissolati	16-0
4 luglio - Mantova - C.S. Fiat-C. Minico	20-1
9 luglio - Lodi - C.S. Fiat-Fanfulla	14-0
10 luglio - Lodi - C.S. Fiat-Concardi	8-3

PESCA

I «Pierini Pescatori» del C. S. Fiat, vincendo l'annuale Trofeo regionale, hanno confermato il brillante successo conseguito lo scorso anno. La squadra del C.S. Fiat, composta da 17 concorrenti, ha vinto il Trofeo per merito di: Dalmo, Dimartino Tiziana, Amalberto, che hanno totalizzato in tutto 16.415 punti.

Nel giorno 20 giugno e 4 luglio si sono svolte le gare di selezione di pesca pratica e pesca al colpo, riservate ai dipendenti Fiat iscritti al Gruppo Pesca. Hanno vinto le rispettive gare i signori: Mario Garbero e Antonio Di Martino con punti 2665 e 1475.

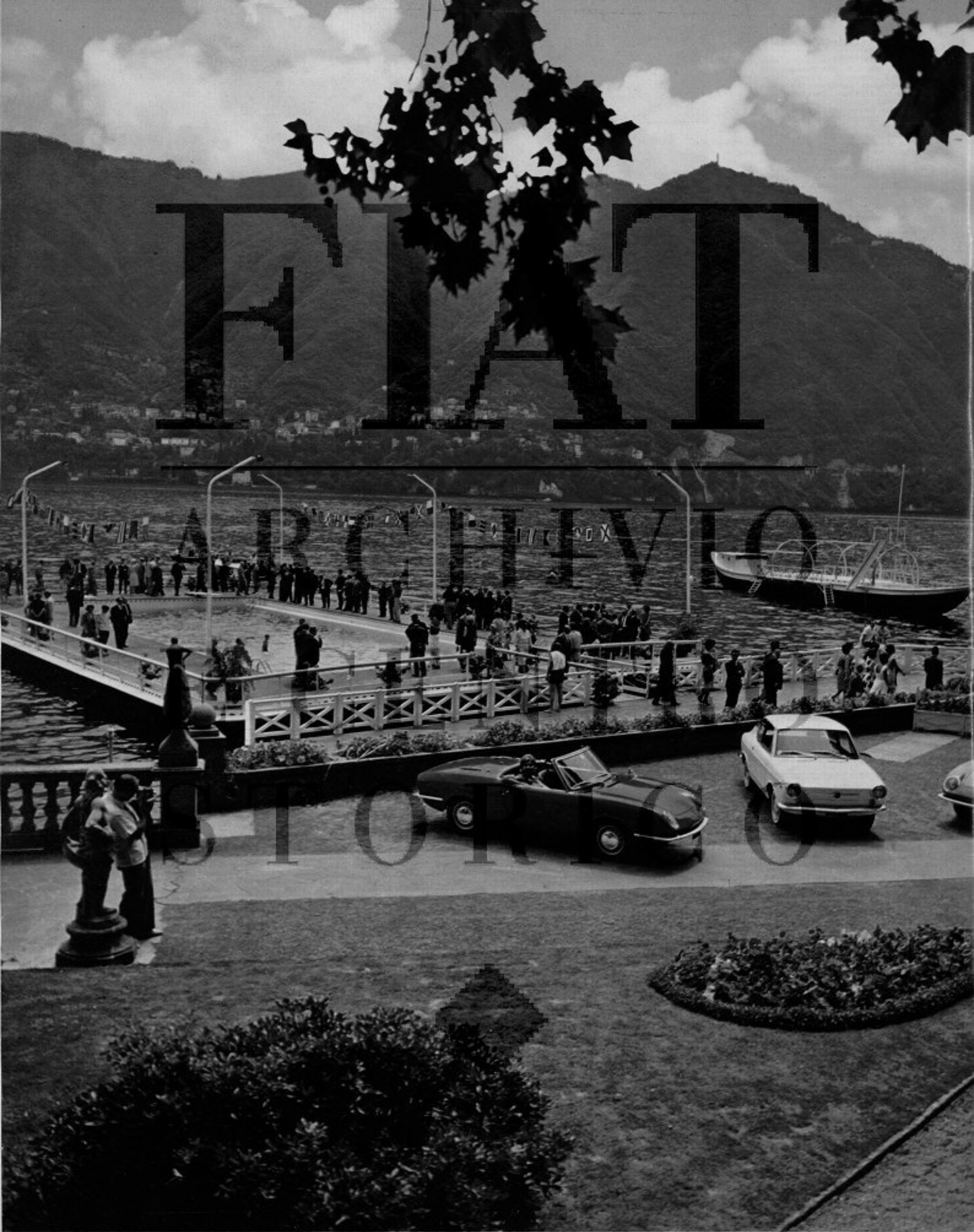


BARDONECCHIA - In occasione della gara estiva di slalom organizzata il 4 luglio al colle Sommeiller dall'Associazione ex-Allievi Fiat, si sono classificati 1°, 2°, e 3° Carlo Dattonechio, Leonardo Schenone e Vittorio Negro.



TORINO - Entrano in campo le squadre della Fiat-Avio e della Dornier-Reparaturwerft. L'incontro, disputatosi il 19 giugno sul campo della Fossata, è stato vinto per tre reti a uno dalla squadra Fiat. L'incontro di ritorno si disputerà il 25 settembre a Monaco di Baviera. Ai calciatori della Fiat-Avio, gli auguri di «Illustrato Fiat».

La squadra calcistica della Steyr-Fiat di Vienna.



CERNOBBIO - Le Fiat 850 spider e coupé presso la piscina galleggiante di Villa d'Este, realizzazione unica al mondo, destinata a suscitare l'interesse dei turisti sul nostro meraviglioso lago di Como.

(Publifoto)