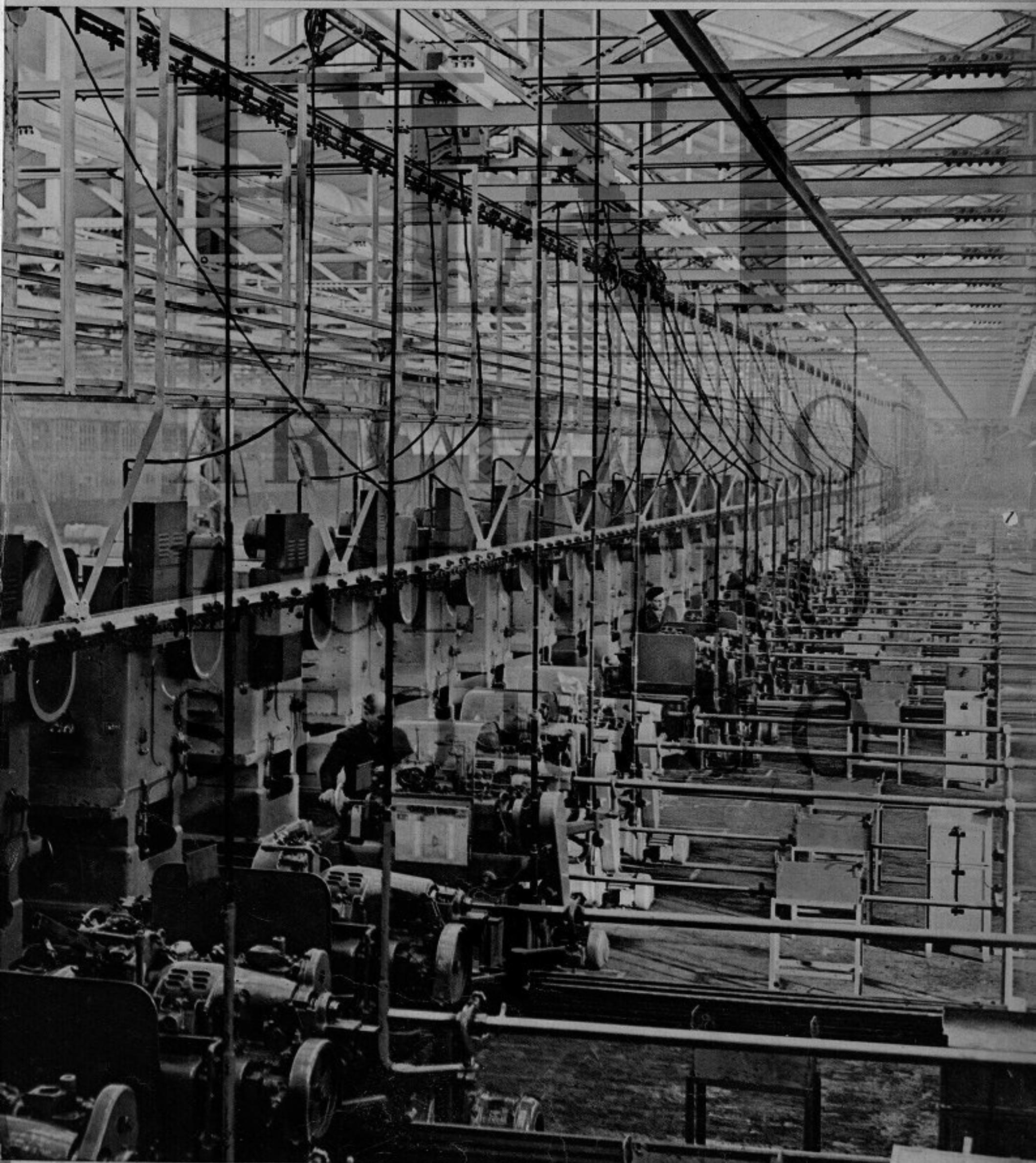


ILLUSTRATO FIAT

Anno V - n. I

PERIODICO MENSILE

Torino, Gennaio 1957



TORINO - Un interno della « Mirafiori Sud », grandioso moderno ampliamento della Mirafiori. — **TURIN - La nouvelle « Mirafiori Sud », magnifique moderne extension de la Mirafiori.** Un premier coup d'œil à l'intérieur. — **The new « Mirafiori Sud », a vast, modern extension to the Mirafiori Works.** A first glimpse of the interior. — **Das neue Werk « Mirafiori Sud », eine grossartige, moderne Ausdehnung der Mirafiori-Werke.** Ein erster Einblick in die Innenräume. — **El nuevo « Mirafiori Sud », ampliación grandiosa y moderna del establecimiento de Mirafiori.** Primer vistazo del interior.

(Fotofiat)

166 DIPENDENTI FIAT MEDAGLIE D'ORO DELLA "FEDELTA' AL LAVORO"



A Torino, nel dicembre scorso, è stata consegnata la medaglia d'oro ai lavoratori con oltre 37 anni di anzianità, istituita dalla Camera di commercio.

Erano presenti le autorità cittadine, la Presidenza e Direzione generale Fiat. Dopo i discorsi del Presidente della Camera di commercio, conte Marone e del Prefetto, dott. Saporiti, è seguita la premiazione dei 400 lavoratori di cui ben 166 appartenenti alla Fiat.

Eccone i nomi (in ordine alfabetico):

Con 38 anni di anzianità:

Domenico Almone - Matteo Allemanno - Giovanni Battista Amprino - Pietro Antonietta - Vincenzo Aresca - Pietro Balardi - Giovanni Barale - Giovanni Barletto - Michele Basili - Maria Berna Chiotto - Sergio Bertinetti - Giuseppe Camoletto - Celestina Canuto - Nicola Capuano - Andrea Carena - Pietro Cassaro - Angelo Cassiano - Dott. Pietro Chiarla - Carlo Comandone - Cesare Deifino - Giovanni Dogliero - Antonia Faletti - Giovenale Fenoglio - Giuseppe Ferrero - Adeodato Fochi - Giuseppina Fontana - Giuseppe Forin - Michele Gallino - Giuseppe Giaccone - Luigi Giraudi - Giuseppe Gorgierino - Pasquale Grifa - Felice Imberti - Giocondo Lanza - Pasquale Lotto - Emanuele Maglioli - Andrea Manassero - Giovanni Marelli - Pietro Martin - Amilcare Medri - Erminio cav. Miletto - Angelo Mistò - Giovanni Moia - Paolo Narboretto - Giuseppe Nicola - Carlo Oberto - Giovanni Oddonetto - Giuseppe Perello - Marino



Il prof. Valletta premia Giovanni Florio il più anziano della Fiat: 49 anni di servizio.

Pietravino - Roberto Polarolo - Francesco Ponta - Enrico Rocci - Clemente Rosignani - Ovidio Rossi - Riccardo Savio - Maria Scatena - Pietro Tricceri - Mario Ugoli - Augusto Valetti - Erminio Vecchi.

Con 39 anni di anzianità:

Carlo Allara - Giuseppe Cav. Allia - Giovanni Alpe - Antonio Cav. Barale - Pietro Barberis - Emilio Bestazzi - Maria Costanza Bogliani - Carlo Bosio - Emiliano Bosco - Pietro Brioni - Stefano Brunero - Aronne Buffoni - Edoardo Caldera - Giacomo Camino - Amilcare Capra - Serafino Cargnino - Mosè Casiraghi - Carlo Castagno - Mario Conti - Aristide Comoglio - Camillo Cremonesi - Carlo Denicolai - Domenico Fallo - Alfredo Ferrero - Giuseppina Ferrero - Alfredo Fogliano - Pietro Fontana - Mario Fornari - Edmondo Galdo - Giuseppe Garnero - Giuseppe Garrone - Francesco Gavuzzo - Er-

nesto Genta - Giuseppe Gerra - Domenico Gho - Giuseppe Gilardi - Raimondo Gindro - Giustina Irene Girodo - Giuseppe Lorenzatto - Pietro Magliana - Giacomo Magnetti - Umberto Merione - Ugo Mingazzini - Michele Moretta - Vincenzo Pereno - Stefano Perotti - Adriano Rave - Domenico Rolfo - Luigi Roscio - Mario Rosa - Pietro Rovetto - Virginio Salvamano - Angelo Schnitzler - Germano Scotti - Pietro Squazzini - Umberto Cav. Sighicelli - Giovanni Sinchetto - Angelo Tatangelo - Attilio Tommasino - Antonio Torazza - Battista Torchio - Giuseppe Tournand - Giuseppe Valentino - Giuseppe Violino - Ignazio Volpato.

Con 40 anni di anzianità:

Bartolomeo Bessone - Carlo Bonat Marchello - Antonio Cagliera - Carlo Calroia - Eugenio Castagneri - Francesco Castagnero - Giuseppe Como - Carlo Costa - Domenico Eyra - Gio-

Nel gruppo dei premiati Fiat, fotografato dopo la cerimonia dinanzi alla fontana di piazza Solferino erano presenti anche il prof. Valletta, l'ing. Bono e la rappresentanza del Gruppo Anziani.

vanni Faccio - Pietro Fazio - Giuseppe Faminotti - Francesco Floccone - Eraldo Galletto - Antonio Griva - Mario Guerri - Paolo Cav. Manfredi - Pietro Cav. Uff. Marocchino - Pietro Martinengo - Lazzaro Merione - Italo Negri - Antonio Tomé - Maggiorino Valenzano.

Con 41 anni di anzianità:

Vittorio Beccaria - Mattia Bogetto - Michele Bonino - Carlo Oletti - Carlo Cav. Sattanino.

Con 42 anni di anzianità:

Giovanni Benzo - Felice Girola - Vincenzo Orriano - Ferdinando Tallone.

Con 43 anni di anzianità:

Gennaro Martin - Prof. Vincenzo Prever - Oreste Rosignani.

Con 44 anni di anzianità:

Rinaldo Bulgaroni - Enrico Chiabodo.

Con 45 anni di anzianità:

Valerio Berardo.

Con 46 anni di anzianità:

Pietro Bardesino - Giuseppe Maschio.

Con 49 anni di anzianità:

Giovanni Florio.

A tutti i premiati e particolarmente agli appartenenti alla Fiat gli auguri e le congratulazioni dell'«Illustrato».

VISITE DEL PRESIDENTE DELLA FIAT



Sede Anziani



Scuola Allievi Fiat



Mutua



IL LAVORO FIAT IN C

La nuova grandiosa «Mirafiori Sud», nuovi impianti siderurgici, crescenti

In questo titolo e nel suo sommario abbiamo condensato, per i 100.000 lettori dell'«Illustrato Fiat» in Italia ed all'estero e per le loro famiglie, i tratti essenziali del consueto Rapporto di fine d'anno tenuto dal Prof. Valletta — il 28 ed il 29 dicembre scorso — ai Direttori, Dirigenti, Capi officina e Capi reparto di tutta la Fiat. È nello stile del nostro Presidente il sintetizzare dati e indirizzi di situazioni, rivolgendosi con calore umano agli uomini e alle donne del lavoro Fiat per informarli dei risultati conseguiti nell'anno e del più e del meglio da conseguire nel futuro.

Questo è infatti il costante ordine di marcia della Fiat: vincere le difficoltà per progredire. «Non ricordo — ha detto il Prof. Valletta — che nella storia della Fiat abbiamo avuto anni senza difficoltà, talvolta gravi, in tempi ardui e pericolosi. Ne abbiamo avute anche nel 1956. Ma come sempre sono state superate e siamo andati oltre. Ciò per questi motivi fondamentali: saldezza della Fiat nella sua organizzazione e nei suoi metodi, magnifica volontà di tutti i suoi uomini (dirigenti, impiegati, operai) nel creare e realizzare sempre

più lavoro, miglior lavoro; sentimento della solidarietà e spirito di corpo tra tutti i lavoratori dell'Azienda. I progressi tecnici sono e saranno sempre più importanti; ma ricordiamoci che al centro di ogni progresso produttivo è l'elemento uomo. Il fattore umano è poderoso alla Fiat».

Senza anticipare i dati dell'esercizio 1956, che saranno resi pubblici nella prossima Assemblea degli Azionisti, possiamo dire che al notevole risultato hanno contribuito tutte le produzioni «terra mare cielo», da quelle basilari (si-

COLLABORAZI

derurgia e metallurgia) alle produzioni terminali (auto, trattori, materiale ferroviario, grandi motori navali, aviazione). Principalmente le automobilistiche, dato il sempre maggiore naturale progresso delle piccole e medie autovetture utilitarie Fiat. Qualcuno ha scritto che «la vettura utilitaria ha vinto la battaglia del Canale di Suez».

Il prof. Valletta nel suo Rapporto, ha posto in evidenza che i continui rimodernamenti degli im-



LE TRAVAIL FIAT EN PROGRES CONSTANT

La nouvelle, imposante «Mirafiori Sud», de nouvelles installations sidérurgiques, des activités croissantes aussi à l'étranger résument les aspects principaux du développement général.

COLLABORATION ET CONFIANCE

Dans ce titre et dans son sommaire nous avons condensé pour les 100.000 lecteurs d'«Illustrato Fiat» en Italie et à l'étranger et pour leurs familles les traits essentiels de l'habituelle relation de fin d'année que M. le prof. Valletta a fait — le 28 et le 29 décembre — aux Directeurs et aux Chefs d'usine et de sections de toute la Fiat. Il est dans le style de notre Président de synthétiser données, tendances et situations en s'adressant avec une chaleur humaine aux hommes et aux femmes du travail Fiat pour les informer des résultats obtenus pendant l'année et pour établir ce qu'il faudra faire, et faire mieux, dans l'avenir.

Voilà en effet le constant ordre de marche de Fiat: vaincre les difficultés pour avancer. «Je ne me rappelle pas — a dit le prof. Valletta — que dans l'histoire de Fiat nous ayons eu des années sans difficultés, parfois sérieuses. Nous en avons eues même en 1956. Mais comme toujours elles ont été surmontées, et nous sommes allés plus loin. Et cela pour des raisons fondamentales: solidarité de Fiat dans son organisation et dans ses méthodes, magnifique volonté de tous ses hommes (dirigeants, employés, ouvriers) pour créer et réaliser toujours plus de travail, un meilleur travail: sentiment de solidarité et esprit de corps parmi tous les travailleurs de l'Entreprise. Les progrès techniques sont et seront toujours plus importants, mais rappelons nous qu'à la base de tout progrès productif il y a l'élément humain. Le facteur humain est puissant chez Fiat».

Sans anticiper les données de l'exercice 1956, qui seront rendues publiques dans la prochaine Assemblée des Actionnaires, nous pouvons

dire qu'au résultat remarquable ont contribué toutes les productions «terre mer ciel», des productions basilières (sidérurgie et métallurgie) aux productions finales (automobiles, tracteurs, matériel ferroviaire, gros moteurs marins, aviation). Principalement l'automobile, étant donné le constant progrès des voitures utilitaires Fiat petites et moyennes. Quelqu'un a écrit que «la voiture utilitaire a gagné la bataille du Canal de Suez».

Il prof. Valletta, dans sa Relation, a mis en évidence que les renouvellements continus des installations et les établissements nouveaux (aussi un grand établissement sidérurgique à Savone) poussent le progrès productif Fiat, qui est avant tout progrès ouvrier avec des méthodes de travail toujours meilleurs et davantage de sûreté sur le poste de travail. «Voyez — il a dit — la nouvelle Mirafiori-Sud, bâtie à temps de record près de la Mirafiori centrale. Un spectacle touchant pour la grandiosité et modernité de l'Établissement et de ses moyens».

L'action de travail Fiat se multiplie pas seulement en Italie, mais aussi à l'étranger. Mêmes dans des pays très lointains. Elle apporte partout de l'occupation outre que le prestige de la technique Fiat. Fiat s'intéresse aussi à résoudre le grand problème national des nouvelles routes et autostrades et des nombreux percements des Alpes. Directement et indirectement tout le travail Fiat contribue au progrès économique et social du Pays entier, dans toutes ses régions pour un meilleur standard de vie du peuple italien. Initiative privée, coopération et contrôle de l'État sont les forces vivantes de l'économie moderne.

Fiat croit dans les ultérieures développements de son travail puisqu'elle a confiance dans l'évolution de la situation internationale: une paix opérante, défense de la liberté et des civilisations humaines, co-opération économiques européennes et mondiales aptes à développer du travail pour tous les peuples.

Collaboration et confiance: voilà les énergies morales auxquelles encore une fois le

Président de Fiat nous a rappelés en exprimant à tous les dépendants et à leurs familles ses souhaits affectueux pour la nouvelle année.

FIAT WORK STILL FORGING AHEAD

The huge «Mirafiori Sud» Works, new Iron and Steel Works, increased business abroad the main factors in the general development.

CO-OPERATION AND CONFIDENCE

For «Illustrato Fiat's» 100.000 readers at home and abroad, and for their families, we have summarized in this title and sub-titles the essential points of Prof. Valletta's customary end-of-the-year Report, which he made on the 28th and 29th of last December to all the Fiat Managers, Works Managers and Shop Foremen. It is characteristic of our Chairman to sum up and present, with a warm human touch, data, trends and situations to Fiat's male and female employees to inform them of the results attained during the year and of the more and better work to be done in the future.

This is Fiat's constant guiding principle: overcome difficulties in order to move forward. «I cannot recall — said Prof. Valletta — any year in Fiat's history that was without its difficulties, sometimes, in hard and perilous times, even grave difficulties. We had some even in 1956. But as usual they were overcome and we went ahead on these fundamental basis: the soundness of Fiat's organization and methods, the splendid will of all the workers (executives, office staffs and work-people) to do ever more and better work, a strong «esprit de corps» uniting all the Company's employees. Technical progress has been and will be of ever growing importance, but let us not forget that at the root of all productive progress stands the human element, which is predominant in Fiat».

Without quoting the figures for 1956, which will be made known at the next Shareholders' Meeting, we can say that to the noteworthy result all the «land, sea, air» productions have contributed, from the processing of the

raw materials (iron and steel working) to the end products (cars, tractors, railway, rolling stock, marine engines, aviation). The biggest part was played, of course, by motor car production owing to the ever increasing natural development of Fiat's small and medium utility models. Someone said recently that «the utility car has won the battle for the Suez Canal».

In his Report Prof. Valletta stressed the fact that the continual modernization of Works and equipment (including a large Iron and Steel Works at Savona) promotes the development of Fiat production, which means, in the first place, improvement of the workers' lot by better manufacturing methods and greater personal safety. «Take — he said — the new «Mirafiori Sud» Works, built in record time alongside the central «Mirafiori» Factory. It is a thrilling sight by reason of the vastness and modernness both of the Works and the equipment».

Fiat work is developing and expanding not only in Italy, but also in other, even very remote, countries. Everywhere it brings employment and enhances the prestige of Fiat engineering. Fiat is also active in seeking a solution of the great national problem of building new roads, motor highways and tunnels under the Alps. Directly and indirectly all Fiat work helps, in each region, the economic and social advancement of the whole country, raising the standard of living of the Italian people. The main forces of modern economy are private enterprise and co-operation with Government agencies.

Fiat is relying on the further expansion of its work, because it is confident of the evolution of the international situation into an industrious peace, the defence of liberty, of human rights and economic co-operation tending to create employment for all the peoples of Europe and the world.

Co-operation and confidence: these are the moral forces which once again Fiat's Chairman asks of us, while cordially wishing all of us and our families a Happy and Prosperous New Year.

CONTINUO PROGRESSO

attività anche all'estero riassumono i principali aspetti del generale incremento

ONE E FIDUCIA

pianti e i nuovi impianti (anche un grande impianto siderurgico a Savona) assecondano e stimolano il progresso produttivo Fiat, che è anzitutto progresso operaio con sempre migliori metodi di lavoro e maggior sicurezza sul posto di lavoro. « Vedete — egli ha detto — la nuova Mirafiori Sud, sorta a tempo di record vicino alla Mirafiori Centro. Uno spettacolo che commuove per la grandiosità e modernità dello stabilimento e dei suoi mezzi ».

L'azione di lavoro Fiat si moltiplica e si estende non soltanto in Italia, ma anche all'estero. Anche in paesi lontanissimi. Porta dovunque occupazione, oltre che il prestigio della tecnica Fiat. La Fiat opera altresì per avviare a soluzione il grande problema nazionale delle nuove strade ed autostrade e di nuovi trafori alpini. Direttamente ed indirettamente tutto il lavoro Fiat contribuisce al progresso economico e sociale dell'intero Paese, in ogni sua regione, per un migliore standard di vita del popolo italiano. Iniziativa

privatistica e cooperazione e controllo statali sono le forze vive dell'economia moderna.

La Fiat conta sugli ulteriori incrementi del suo lavoro avendo fiducia nell'evolvere della situazione internazionale: una pace operante, difesa della libertà e delle civiltà umane, cooperazioni economiche europee e mondiali atte a sviluppare lavoro per tutti i popoli.

Collaborazione e fiducia: ecco le energie morali a cui ancora una volta il Presidente della Fiat ci ha richiamati facendo a tutti i

dipendenti e alle loro famiglie affettuosi auguri per il nuovo anno.

Qui sotto pubblichiamo una fotografia della riunione dei Capi Officina e Capi Reparto a cui il Prof. Valletta ha parlato in un salone della Mirafiori. Questa immagine riassume significativamente tutta la grande famiglia di lavoro della Fiat: sono gli uomini che stanno in quotidiano contatto con le maestranze e le rappresentano direttamente.

Con il Prof. Valletta erano presenti l'Ing. Bono Amministratore Delegato e Direttore Generale, i Vice-Presidenti Dr. Giovanni Agnelli e Gr. Uff. Gajal, il Condirettore Generale Gr. Uff. Ghiglione, tutti i Direttori Divisionali e delle Sezioni e Servizi Fiat.



DIE FIAT ARBEIT IN FORTSCHREITENDER ENTWICKLUNG

Das neue, grossartige Werk « Mirafiori Sud », neue Stahlwerke wachsende Tätigkeiten auch im Ausland sind die hauptsächlichsten Gesichtspunkte des allgemeinen Zuwachses.

ZUSAMMENARBEIT UND VERTRAUEN

Unter diesem Titel haben wir für die 100.000 Leser von « Illustrato Fiat » in Italien und im Ausland und für dessen Familien die wesentlichen Züge des gewöhnlichen vor den Direktoren, den Werkstätte- und Abteilungsleitern der ganzen Fiat am 28. und 29. Dezember von Herrn Prof. Valletta gehaltenen Berichts zusammengefasst. Es geht um die Art und Weise unseres Präsidenten das Zusammenfassen der Tatsachen und Richtlinien. Er hat sich an die Menschen der Fiat Arbeit mit Freundlichkeit gewandt, um sie über die während des vergangenen Jahres erlangten Erfolge und über was man mehr und besser in der Zukunft erlangen muss zu benachrichtigen.

Es ist nämlich Sitte der Fiat, die Schwierigkeiten zu besetzen, um fortzuschreiten. « Wir haben in der Fiat Geschichte kein Jahr ohne Schwierigkeiten gehabt — so hat Prof. Valletta gesagt — manchmal grosse Schwierigkeiten, in beschwerlichen und gefährlichen Perioden. Auch im 1936 haben wir Schwierigkeiten gehabt. Aber wie immer haben wir sie überwunden und wir sind weitergegangen. Und das kann wegen dieser wesentlichen Gründe geschehen: Festigkeit der Fiat in ihrer Organisation und in ihren Methoden, grosser Willen ihrer Menschen (Direktoren, Angestellten, Arbeiter) beim Schaffen und Ausführen von immer mehr, immer besserer Arbeit; Solidaritätsgefühl und Korpsgeist von allen Arbeitern. Die technischen Fortschritte sind und werden immer bedeutender sein, aber wir sollen nicht vergessen, dass der Mittelpunkt jedes Produktionsfortschrittes das « Mensch » Element ist. Die Menschlichkeit ist sehr stark bei Fiat ».

Ohne die Ergebnisse des Geschäftsjahres 1936 im voraus bekannt zu geben, können wir sagen dass alle Erzeugnisse « Land See Luft »

und besonders die Automobilproduktion mit der immer grösseren Verbreitung der Fiat wirtschaftlichen Kleinwagen zu diesem bemerkenswerten Erfolg mitgewirkt haben. Irgend einer hat geschrieben: « Der Kleinwagen hat die Schlacht des Suez Kanals gewonnen ».

Prof. Valletta hat in seinem Bericht hervorgebracht, dass die fortlaufenden Modernisierungen der Anlagen und die neuen Anlagen (auch ein grosses Stahlwerk in Savona) helfen und beleben den Fiat produktiven Fortschritt, der vor allem ein Fortschritt der Arbeiterschaft mit immer besseren Arbeitsmethoden und grösserer Sicherheit beim Arbeiten ist.

« Betrachten Sie — hat er gesagt — das neue Werk Mirafiori Sud: ein Einblick, der uns für die Grossartigkeit und die Modernität des Werkes und seiner Mittel ergreift ».

Die Wirkung der Fiat Arbeit vermehrt und verbreitet sich nicht nur in Italien, sondern auch im Ausland. Auch in den fernsten Ländern. Sie bringt überall Beschäftigung, ausser der Prestige der Fiat Technik. Ausserdem interessiert sich Fiat auch für die Lösung des grossen nationalen Problems der neuen Strassen und Autobahnen und der neuen Durchstiche der Alpen. Direkt und indirekt hilft die ganze Fiat Arbeit dem wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt Italiens für ein besseres Lebensstandard des italienischen Volkes mit.

Eigene Initiative und Mitwirkung und Staatskontrolle sind die lebendigen Kräfte der modernen Wirtschaft. Fiat rechnet mit der weiteren Entwicklungen ihrer Arbeit, denn sie hat Vertrauen in die Evolution der internationalen Situation: eine wirkende Friede, Verbreitung der Freiheit und der menschlichen Zivilisationen, wirtschaftliche Zusammenarbeit in Europa und in der ganzen Welt, um Arbeit für alle Völker zu verschaffen.

Zusammenarbeit und Vertrauen: auf diese geistigen Kräfte hat uns der Fiat Präsident aufmerksam gemacht und er hat allen Ange-

stellten und ihren Familien seine herzlichsten Glückwünsche für das Neue Jahr ausgesprochen.

EL TRABAJO FIAT EN CONTINUO ADELANTO

El nuevo y grandioso « Mirafiori Sud », nuevas instalaciones siderúrgicas, actividad creciente también en el extranjero sintetizan los aspectos principales de este incremento general.

COLABORACION Y CONFIANZA

En el título y resumen hemos sintetizado, para los 100.000 lectores del « Illustrato Fiat » y sus familias, los rasgos esenciales de la relación de fin de año — 28 y 29 de Diciembre ppdo. — del Prof. Valletta a los Directores, Jefes de Taller y Contramaestros de toda la Fiat. Es costumbre de nuestro Presidente sintetizar datos y momentos, cuando habla con calor humano a los trabajadores de ambos sexos de Fiat para hacerles conocer los resultados obtenidos durante el año y los resultados probables del porvenir.

He aquí en efecto el lema constante de Fiat: vencer las dificultades para ir siempre adelante. « No recuerdo — ha dicho el Prof. Valletta — haya habido en la historia de Fiat años sin dificultades, a veces graves, en épocas arduas y peligrosas. También las ha habido durante 1936. Pero, como siempre, han sido vencidas y las hemos dejado atrás. He aquí las causas fundamentales: Solidez de Fiat en su organización y métodos, magnífica fuerza de voluntad en todos (directivos, empleados, obreros) para crear y realizar siempre más trabajo, trabajo mejor; sentimientos de solidaridad y espíritu de cuerpo entre todos los trabajadores de la Empresa. Los adelantos son y serán cada vez más importantes; pero no olvidemos que el centro de todo adelanto productivo es el elemento humano. El factor humano es muy poderoso en Fiat ».

Sin anticipar los datos de 1936, que serán anunciados durante la Asamblea de los Accionistas, podemos decir que para alcanzar tan halagüeños resultados han contribuido todas

las producciones « tierra, mar, cielo », desde las basílicas (siderurgia y metalurgia) a las terminales (automóviles, tractores, material ferroviario, grandes motores marinos, aeronáutica). Sobre todo el automóvil, debido al desarrollo natural siempre creciente de los coches utilitarios pequeños y medianos. Alguien ha escrito que « el coche utilitario ha vencido la batalla del Canal de Suez ».

El Prof. Valletta en su relación, ha dado resalto a la renovación continua de las instalaciones modernizándolas y creando otras nuevas (nueva planta siderúrgica de Savona) que corren parejas con el progreso productivo de Fiat y le sirven de estímulo, dado que es, ante todo, progreso obrero con métodos mejores y seguridad creciente durante el trabajo. « Mirafiori — ha dicho — el nuevo Mirafiori Sud, surgido en tiempo récord al lado del Mirafiori central. Es un espectáculo que conmueve por lo grandioso y moderno del establecimiento y equipos ».

La acción del trabajo Fiat se multiplica y extiende no sólo en Italia sino también en el extranjero, en países muy lejanos. Lleva doquiera bienestar y el prestigio de la técnica Fiat. Otro asunto al cual se aboca Fiat es la solución del grave problema nacional de la creación de nuevas rutas y autopistas y de los túneles alpinos. Directa o indirectamente el trabajo Fiat por entero contribuye al adelanto económico y social de todo el País, en cada región, para que el pueblo italiano mejore su nivel de vida. Iniciativa particular y cooperación y fiscalización del Estado son las fuerzas vivas de la economía moderna.

Fiat espera incrementar más y más su trabajo, pues confía en la evolución de la situación internacional: paz activa, defensa de la libertad y civilización humana, cooperación económica europea y mundial que produzcan trabajo para todos los pueblos.

Colaboración y confianza: he aquí las energías morales que, una vez más, el Presidente de Fiat nos pide, mientras hace llegar a todos los dependientes y a sus familias sus afectuosos augurios para el año nuevo.

ONORE E PREMIO A BENEMERITI DELL'ISTRUZIONE PROFESSIONALE

Una significativa manifestazione nel Teatro Carignano di Torino nel nome di Gian Carlo Camerana - I premi istituiti dall'Unione Industriale e dall'AMMA - La relazione dell'avv. Gurgo Salice ed un magnifico discorso del Sindaco - L'istruzione professionale come fatto umano - Insegnanti che personificano l'entusiasmo, l'abnegazione, il disinteresse nel prodigarsi per la formazione morale e tecnica dei giovani - La Scuola Fiat tra le migliori del mondo.



Parla il Sindaco di Torino avv. Amedeo Peyron.

Nel nome di Gian Carlo Camerana, insigne anche nel campo della cultura e in quello della educazione dei giovani per la preparazione al lavoro, abbiamo avuto a Torino (domenica 23 dicembre) una manifestazione di alto significato morale e sociale volendosi onorare e premiare nomi di benemeriti dell'insegnamento professionale. Autorità, personalità ed invitati, che affollavano il Teatro Carignano (presenti anche il professor Valletta, l'ing. Bono ed altri Capi della Fiat) hanno onorato nei premiati tutte le scuole italiane del lavoro, tutta la numerosa schiera dei volenterosi che in esse insegnano con personale abnegazione, fuor di ogni ambizione accademica, eppure con valore di dottrina e di esperienza.

Spirito di solidarietà sociale

L'iniziativa è stata della Unione Industriale di Torino e della Associazione Meccanici Metallurgici Affini (AMMA), le quali hanno voluto dare « un doveroso riconoscimento a coloro che, con generoso slancio e grave impegno, si dedicano all'insegnamento professionale, ed addirittura come esempio di concreto spirito di solidarietà sociale ». Con tale intendimento sono stati istituiti cinque premi annuali in memoria del Conte Dott. Gian Carlo Camerana, per l'ammontare di lire 500.000 ciascuno, destinati agli insegnanti ed istruttori di scuole di avviamento o di qualificazione professionale dipendenti da aziende industriali della provincia di Torino.

Il Presidente dell'Unione Industriale, avv. Gurgo Salice, ha fatto una importante relazione, svolgendo i fondamentali concetti che abbiamo sintetizzati nel sommario di questa pagina ed illustrando con dati concreti i vitali problemi dell'istruzione professionale

in Italia. Alla loro soluzione l'industria dà cospicuo concorso di iniziative, di istituzioni, di mezzi; ma il compito di preparare i giovani al lavoro moderno è d'impegno nazionale, richiede sempre più larga partecipazione dello Stato, oltre che delle aziende.

Il discorso del Sindaco

Il Sindaco di Torino, avv. Amedeo Peyron, ha pronunciato il discorso ufficiale: un discorso magnifico, forte di idee e di sentimento. La sua eloquenza ha illuminato nel cuore di tutti la figura dell'insegnante delle scuole professionali; ha ricollegato la benemerita torinese per queste scuole, per questi insegnamenti del progresso del lavoro alla gloriosa tradizione del Risorgimento.

I premi sono stati personalmente distribuiti dalla Contessa Laura Camerana, man mano che il Presidente della Commissione giudicatrice legge le singole motivazioni.

Anselmetti e Peroni

Anzitutto, sono stati onorati due benemeriti « fuori concorso »:

« Ing. G. C. Anselmetti (Assessore Comunale) - Valente tecnico, si dedicò all'insegnamento professionale all'età di 18 anni, per irresistibile vocazione; ha perseguito la propria missione per oltre un trentennio, dapprima presso le scuole dei Fratelli Cristiani e in seguito alla Scuola pratica di elettrotecnica "A. Volta". Egli ha specialmente dedicato la sua opera appassionata all'insegnamento dell'elettrotecnica, con criteri pratici e risultati degni d'incondizionata ammirazione ».

« Prof. Aldo Peroni - Dipendente Fiat dal 1931, con 25 anni di insegnamento presso l'Istituto tecnico industriale statale "A. Avogadro" e presso le Scuole Officine Serali, di cui è Direttore didattico. Dal 1948 è Direttore delle Scuole Aziendali FIAT e dei corsi tirocinio per laureati, diplomati e tecnici, realizzati con mezzi imponenti e con un'organizzazione tecnico-

didattica assolutamente originale, seguendo metodi e criteri formativi degli allievi veramente rispondenti alle necessità dell'industria modernamente attrezzata ».

Le altre motivazioni

Ed ecco i 5 premiati:

« Vittorio Tosetto, « dipendente FIAT dal 1915, attualmente capo dei laboratori dei corsi di orientamento per meccanici della Scuola Allievi FIAT; con 30 anni di insegnamento pratico presso le Scuole Officine Serali di Torino, nei corsi per meccanici generici e di qualificazione ».

« Geom. Giovanni Viarengo, « dipendente delle Ferriere Piemontesi (Fiat) dal 1928; con 28 anni di insegnamento di matematica ed elettrotecnica presso la Scuola pratica di elettrotecnica "A. Volta", nei corsi biennali teorico-pratici ».

« Guglielmo Robetti, « dipendente della Società Remmert & C. dal 1933, quale operaio specializzato; con 19 anni di insegnamento nel laboratorio meccanico della Scuola serale operaia professionale "Luigi Perino" di Cirié ».

« Ing. Edezio Caimi, « dipendente della RIV dal 1944; con 12 anni di insegnamento di meccanica e di macchine presso la Scuola professionale tecnica serale e festiva "Piemonte" nei corsi per meccanici ».

« Licio De Pretis (Perito Industriale), « dipendente della Westinghouse dal 1928; con 11 anni di insegnamento di elettrotecnica, matematica, fisica, chimica e disegno presso l'Istituto tecnico industriale statale "A. Avogadro", nei corsi di qualificazione e perfezionamento; in precedenza, insegnante per qualche anno presso altre scuole professionali ».

Così parlano questi insegnanti

Il riconoscimento di cui sono stati fatti segno i nostri Proff. Peroni, Vittorio Tosetto e Giovanni Viarengo onora tutta la istruzione tecnico-pro-



La Contessa Laura Camerana si congratula con il prof. Aldo Peroni Direttore della Scuola Allievi Fiat « Giovanni Agnelli ».

fessionale Fiat: gli insegnanti, gli allievi, l'Azienda. Nei discorsi pronunciati al « Carignano » è stato detto: « le Scuole Fiat sono tra le migliori del mondo, e sarebbe interessante riassumere le impressioni di ammirazione delle 300 Missioni Italiane e straniere recatesi a visitarle nel corso

del solo 1956 ». E significativamente sono stati ricordati taluni dati di esperienza dell'uno e dell'altro Insegnante Fiat:

« Ogni allievo — diceva il prof. Peroni — costituisce un caso a sé. E' di fondamentale importanza conoscere i giovani a uno a uno e mantenere stretti rapporti con le rispettive famiglie. Da questa reciproca comprensione nasce il successo della scuola nell'ambito educativo; il resto, si può dire, viene da sé. Lavorare di giorno nell'industria, insegnare di sera nelle Scuole professionali ».

« Passione d'imparare e passione d'insegnare — dice Vittorio Tosetto. — La passione dell'insegnamento me la fece nascere Felice Bosco, un bravissimo capo tecnico della Fiat, ora in pensione, già mio insegnante alle Scuole Officine Serali di via Bidone. Mi chiamò quale supplente in quelle medesime scuole per insegnare ai ragazzi aggiustaggio, tracciatura meccanica in genere, tornitura. Accettai con piacere, subito mi appassionai e da allora non abbandonai più questa attività. E' difficile dire il piacere che si prova al vedere i giovani compiere rapidi progressi, diventare sicuri di sé. Poi passano gli anni e si ha via via notizia che gli ex-allievi di-



In prima fila da sinistra a destra, prof. Aldo Peroni, sig. Vittorio Tosetto e geom. Giovanni Viarengo.

ventano capo squadra, capo reparto, e allora si pensa che la nostra fatica è servita a qualcosa ».

« Nel 1928, e cioè nell'anno medesimo in cui entrò alle Ferriere Piemontesi — dice il Geom. Viarengo — cominciai ad insegnare matematica ed elettrotecnica nella scuola pratica di elettrotecnica "A. Volta". Tre volte la settimana mi dedicai a quegli allievi dalle 20,30 alle 22,30. Il piacere dell'attività didattica mi rendeva lieve questa fatica che concludeva una affollata giornata di lavoro e di responsabilità in ufficio. Spesso ricevo la visita di giovani che nel passato frequentarono le mie lezioni. Vengono a chiedermi aiuto per la soluzione di problemi sorti nel corso della loro attuale attività di artigiani o di tecnici. Nel rivolgersi a me dimostrano non solo fiducia, ma anche affetto ».

Sono espressioni semplici, ma di una schiettezza eloquente. Dicono l'animo che è in ogni insegnante di Scuole professionali, non soltanto delle Scuole Fiat. Dicono la nobiltà umana e sociale di questi uomini, che si prodigano nella istruzione dei giovani, i lavoratori di domani.

OMAGGIO DEGLI ANZIANI FIAT A DONNA CARLA GRONCHI



Durante una sua recente visita a Torino, Donna Carla Gronchi, Consorte del Presidente della Repubblica, ha ricevuto una delegazione di « Anziani Fiat » (presidente del Gruppo avv. Giuseppe Guida, segretario avv. Emilio Bordiga, signa Elisa Brochiero), la quale ha offerto alla signora Gronchi un artistico modellino della prima vettura Fiat del 1899 ed un distintivo d'onore del Gruppo.

L'AUTOMOBILE

NELLE VECCHIE CARTOLINE ILLUSTRATE E IN MARCEL PROUST

Su «Esso Rivista» Renato Giani rievoca vecchie cartoline illustrate principio di secolo protagonista l'automobile, quando essa era ancora «la vettura senza cavalli».

Eccone una del 1902 con i «ringraziamenti e saluti» di Maria Albertini. Allora



una automobile, al contrario della rondine, faceva primavera; grazia femminile e fiori.

Qui una bella donna, moda 1909, saluta l'ammiratore lontano che l'aspetta in cartolina, e pare avviarsi verso chissà quale avventura della... folle velocità. In quegli



anni le prime automobili non erano ammesse al Pincio (Roma) che... al piccolo trotto, velocità modestissime.

Quelle vecchie cartoline, nel fissare un piccolo idillio fra il paesaggio cittadino e il nuovo mezzo, ancora troppo nuovo, raro, e fino a vent'anni fa costoso, non accennano alla verità poco romantica che l'automobile si trascina come un peso alla ruota, non accennano alla polvere, al polverone. In compenso, l'immaginazione popolare sta per arricchirsi degli ex-voto di chi, mediante miracoloso intervento di santi celebrati e accreditati, salva la pelle dagli incidenti automobilistici.

Sembrava che non si viaggiasse più sulla terra, ma in distretti, dello spirito. Ogni strada della topografia era sempre troppo grande, e chi arrivava dal suo viaggio, con abiti che parevano una divisa, occhiali pari a una insegna professionale, portava un carico di fiori, secondo afferma questa coppia 1912.

Quando l'auto compariva già fotograficamente su rare cartoline illustrate esso non invogliava ancora i pittori, i quali continuavano a dipingere il treno, le stazioni, i paesaggi a livello. Ma poi la vedremo in quadri di Van Dongen, di René Le Long, ecc.

L'automobile interessava anche gli scrittori. Uno dei primi a raccontarla fu Marcel Proust, al tempo della sua Albertina

nel paesaggio di Balbec. Ne fa personaggio. «L'automobile da Quetteholme alla Raspelière non metteva più di trentacinque minuti. Lo capimmo da che la macchina, slanciandosi, superò in salti venti passi d'un eccellente cavallo. Le distanze non sono che il rapporto dello spazio al



tempo, e variano con lui. Noi esprimiamo la difficoltà che abbiamo a recarci in un luogo, con un sistema di leghe, di chilometri, che diviene falso appena questa difficoltà diminuisce. L'arte ne è pure modificata, poiché un villaggio che pareva in tutt'altro mondo che quell'altro, diventa



suo vicino in un paesaggio le cui dimensioni sono mutate».

Sono del Proust anche le forse prime descrizioni di una passeggiata, di una gita in macchina: «Arrivata al fondo della Cornice, l'auto salì d'un sol tratto, con un rumore continuo di coltello che si arrota, mentre il mare abbassatosi, si ingrandiva sotto di noi». Sono squisiti e affatturati momenti di Balbec, che Marcel Proust non rende come cartoline illustrate anche se, certe volte, il quadretto s'immobilizza e colora decisamente in un'atmosfera mondana snobistica. Ormai, a questo punto del romanzo, si può pensare che l'automobile non sia più una vera trovata da gran mondo; la buona società l'utilizza, l'usa regolarmente. Fa parte dei «servizi» della campagna, della vacanza; e Madame Verdurin, che «spingeva i suoi doveri d'ospitalità molto lontano», quando aveva gente a colazione, «subito dopo il caffè, i liquori e le sigarette (nonostante il primo appesantimento del calore e della digestione, che avrebbe fatto preferire, attraverso il fogliame della terrazza, di godersi il battello di Jersey passare sul mare di smalto), inseriva nel programma un seguito di passeggiate durante le quali gli invitati, installati a forza in una macchina, eran loro malgrado condotti verso uno o l'altro dei punti panoramici che abbondano attorno a Douville».

L'AUTO TRASFORMATORE DELLA CITTÀ

Ogni anno milioni di automobili si diramano dalle catene di montaggio delle fabbriche in tutti gli angoli della terra. La maggior parte va a finire nei centri urbani. Alla popolazione umana si è aggiunta una numerosa popolazione di esseri meccanici. Questa popolazione di automobili è legata indissolubilmente a quella degli esseri umani; la quota del suo aumento è più alta, in proporzione, di quella degli uomini stessi e lo spazio di cui ha bisogno a «testa» è molte volte maggiore.

L'automobile ha bisogno di molto spazio per la nascita (fabbriche, per trovare la compagnia umana (vendite e rivendite), per stare al riparo (autorimesse, parcheggi), per le cure igieniche e di bellezza (officine di riparazioni, lavaggi, lucidature e ripuliture), per essere alimentata (distributori di benzina) ed in qualche paese per essere sepolta dopo la morte (cimitero di automobili).

Così la popolazione delle automobili influisce sempre di più su quella umana raggruppata in città. Via via che il loro numero aumenta, le macchine combattono con la loro stessa specie per avere spazio, per avere via libera, per l'ultimo posto nel parcheggio, e per ogni metro di strada su cui avanzare. Se un tempo le vie erano come dei nastri in mezzo al paesaggio cittadino, le zone di abitazione potranno esse ridursi sempre di più a na-

Gli anelli più esterni del tronco divengono sempre più difficili a distinguersi. Sono più pallidi ed hanno poche linee caratteristiche. Se si osserva la sezione tagliata attraverso il tronco del vecchio albero si notano fessure che corrono a mo' di raggi dal centro in tutte le direzioni. Nei tratti che tagliano il centro queste fessure rappresentano le grandi arterie di comunicazione e le altre strade. Lungo di esse circolano migliaia di veicoli di tutti i tipi per usi e scopi diversi. Alcuni trasportano abitanti dei sobborghi che vanno in centro o ne vengono via. Essi si incrociano con autocarri e rimorchi provenienti da città distanti e da fabbriche vicine.

I clienti e le merci per i magazzini sfilano lungo le vie principali restringendo lo spazio stradale con i loro veicoli parcheggiati e creano nodi nel traffico quando entrano o escono dai parcheggi e dalle vie laterali. Ogni arresto della colonna di autoveicoli si trasmette per centinaia di metri lungo le arterie principali e le strade laterali come le onde che increspano la superficie di un lago per un sasso che vi è stato gettato. Più il traffico si avvicina al centro della città e più il polso del traffico batte irregolare e lento. Quando finalmente la corrente dei veicoli giunge ai punti dove questi confuiscono, essi rallentano il loro corso e si hanno lunghe pause e brevi spostamenti. E quando que-



Centro di negozi di una città americana: sono adattate le necessità dell'ambiente moderno di affari, alle esigenze del traffico di massa.

stri tra vie a libero accesso, viali, strade di gran transito e zone di parcheggio.

L'aumento della popolazione urbana ha gradualmente assunto una nuova forma. Nei precedenti periodi di crescita della popolazione le città divennero sempre più affollate e gli edifici sempre più alti. L'aumento successivo si ebbe nelle comunità suburbane, che crebbero come grappoli di foglie lungo gli steli ed i rami principali dei sistemi di transito pubblico di massa. Ognuno di questi grappoli ha mantenuto forme e confini ben definiti. Con l'avvento dell'automobile, come mezzo di trasporto di massa, questi grappoli si sono enormemente ingranditi. Grazie alla sua indipendenza da rotaie e stazioni, l'automobile si è infiltrata ovunque. Ha trasformato l'antico sviluppo organico delle città in un espandersi amorfo, creando quelli che ora chiamiamo «suburbia»: i sobborghi, con le loro distese senza fine di case identiche e isolate. Anche gli abitanti si sono isolati dal corpo della città.

Sotto la pressione della invasione automobilistica la città stessa cambia volto, assume nuove caratteristiche di struttura. La pianta di una moderna città, in cui abbia avuto ed abbia luogo uno sviluppo industriale notevole, potrebbe venire confrontata da una sezione tagliata attraverso il tronco di un vecchio albero. Vi si possono distinguere circoli concentrici che segnano i vari periodi di sviluppo. Nel centro di tali circoli troviamo la vecchia area del centro della città. Consiste di edifici quasi esclusivamente dedicati agli affari ed all'amministrazione. In tale area lo sviluppo è piccolo. Negli ultimi trent'anni sono stati costruiti pochissimi edifici o addirittura nessuno. Le costruzioni moderne si sono spostate alla periferia.

ste automobili si mettono alla ricerca di un parcheggio, vicino e non caro, le difficoltà aumentano.

Procedendo di questo passo si arriverà ad una paresi nel centro della città, poiché la linfa vitale non vi giunge più liberamente. Lo spostamento verso i sobborghi, che all'inizio aveva portato soltanto le persone fuori del centro della città, ora comprende negozi grandi e piccoli, uffici, luoghi di divertimento, industrie.

Naturalmente per porre riparo alle difficoltà create dalla crescente circolazione delle automobili, quasi ogni grande città costruisce e progetta una rete di strade automobilistiche a cui accedere da ogni punto. In molte città si stanno costruendo pubblici garage a molti piani e zone di parcheggio. In quasi tutte sono state introdotte varie regole di traffico rigidamente imposte. Ma benché l'attività intensa a trovare rimedi sia notevole, i problemi da risolvere restano gravi.

Gemma di saggezza orientale dalle «Cento e una storielle Zen»:

Ga-San ammaestrava un dì i suoi seguaci «Chi predica contro l'uccisione e desidera vedere in vita ogni essere cosciente ha ragione. E' bene proteggere persino gli animali e gli insetti. Ma che cosa dire allora di quelle persone che uccidono il tempo, che cosa di quelle che distruggono la ricchezza e di quelle che assassinano e dilapidano l'economia della società a cui appartengono?».

Una di Oscar Wilde: «Il dovere è ciò che ci aspettiamo dagli altri...».

31.000 bimbi Fiat felici



A Torino, per Natale, furono distribuiti 45.000 pacchi a bimbi di lavoratori dei quali oltre 31.000 figli di dipendenti Fiat. Ecco alcune foto della festosa distribuzione a «Torino Esposizioni», presenti S. E. il Prefetto, il Sindaco, l'avv. Gurgio Salice, Presidente dell'Unione Industriale, ed altre autorità e personalità cittadine.



Il sindaco di Torino avv. Amedeo Peyron consegna il dono ad un bimbo di dipendente Fiat.

Un autografo

Caro Fiat,
ho imparato a scrivere. Ti mando tante
auguri.
Cesario Casetti
Cisti - Genova - 1954



UNA DELLE TANTE LETTERINE

Torino, 2-1-57

Caro «Illustrato Fiat», sono una ragazzina di undici anni e mezzo e frequento la I media, e quest'anno il mio papà, mi ha informata che il prossimo Natale, non potrò più provare la gioia di aprire il pacco Fiat.

Tutti gli anni, mi recavo, accompagnata dal mio genitore a Torino Esposizioni per ritirarti sempre molto belli. Devi anche sapere, che io conserverò tutti i tuoi regali, (gli ultimi specialmente, mi saranno di tuo ricordo, perchè più utili anche da adulta). Sento perciò il dovere di ringraziarti, anche a nome dei miei genitori.

Campasso Claudia, figlia di Luigi.

Off. Suss. Auto Off. 11 rep. 25.



IL "FORMICHIERE ALATO"



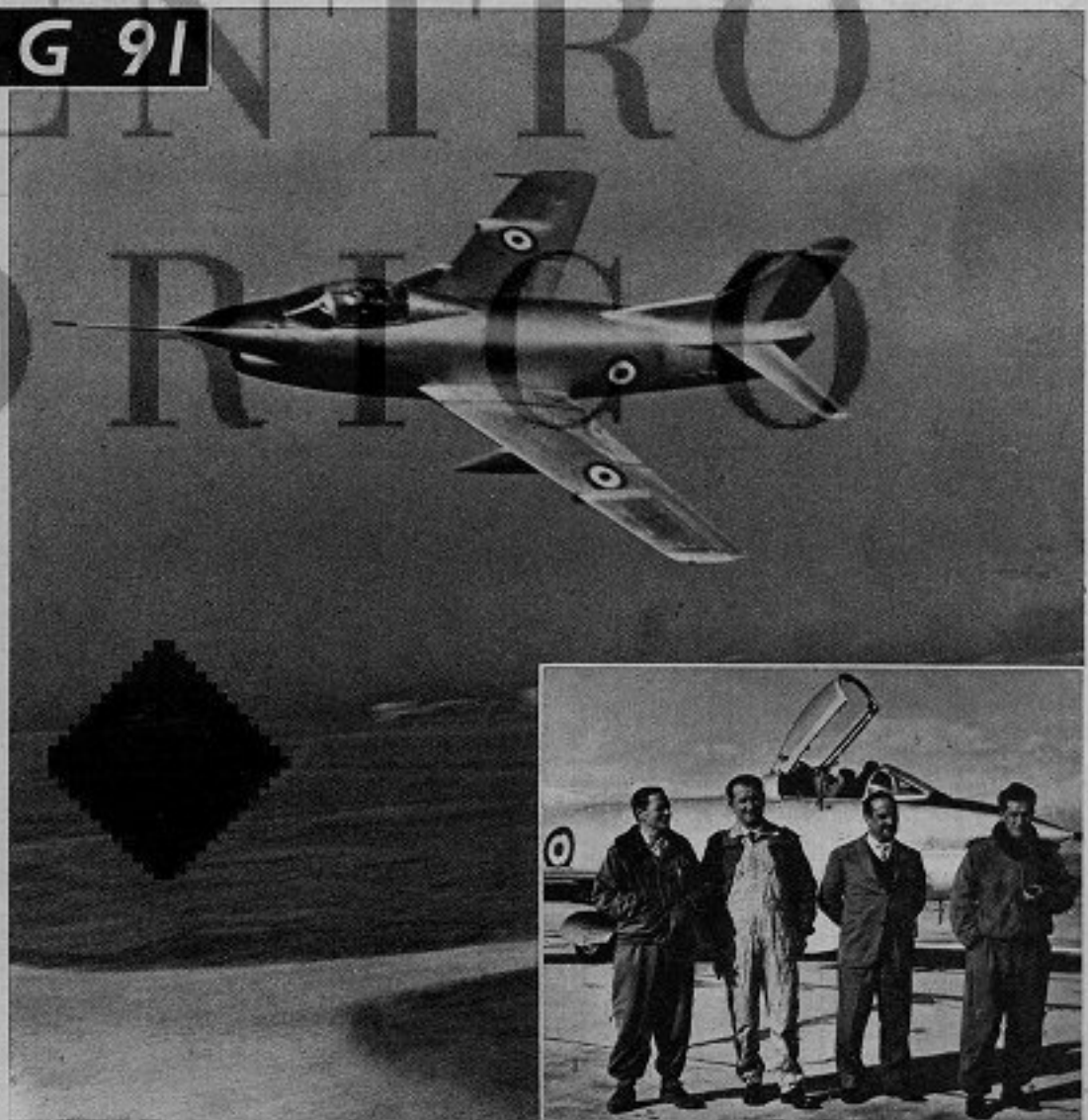
Questo bombardiere dalla curiosa forma di formichiere alato, viene usato per collaudi ad alta quota dei componenti del missile supersonico « Bomarc » della Boeing Airplane Company. La Boeing impiegherà questo singolare aeroplano, con finto « naso » del missile lungo m. 5,15, per collaudare parti componenti l'organo di guida del missile. Sistemi elettrici ed idraulici separati sono stati aggiunti al normale sistema di guida del missile, e si sono installati serbatoi di ammoniaca ed azoto per raffreddare e pressurizzare il « naso » del missile. Alcuni lanci di missili di prova Bomarc, comprendenti tiri contro apparecchi bersaglio, sono stati effettuati con successo al Centro di Prova dei Missili dell'USAF, in Florida.

(Fotografia della Temco Aircraft Corp.)

FIAT G 91



Il Pilota Statunitense, Magg. A. Murray, famoso per aver superato il doppio della velocità del suono, ossia 2500 Km. all'ora, ha volato l'11 gennaio sul campo volo di Caselle torinese sul velivolo Fiat G. 91. Il volo, svolto alla presenza del Col. Chapman e di Ufficiali superiori del Ministero della Difesa Aeronautica, è durato circa un'ora ed ha confermato le eccellenti caratteristiche del velivolo Fiat G. 91. Disceso dal velivolo il Magg. Murray si è vivamente complimentato con il Prof. Ing. Gabrielli progettista lodando le eminenti doti del velivolo. Un grande asso e un modernissimo aviogetto.



Sul campo di Caselle Torinese continuano i voli del G 91. Come noto, è questo l'aeroplano che la Fiat ha costruito affermandosi in un apposito concorso bandito dalla N.A.T.O. fra le Nazioni Europee aderenti al Patto Atlantico. Si tratta di un caccia leggero da appoggio tattico per la difesa dell'Europa. Pubblichiamo una foto in volo del velivolo e una vista da terra del medesimo con alcuni Ufficiali e nostri Funzionari. Da sinistra: Magg. Salvi, comandante Marsan, Ing. Bolis, cap. Vaudano.



IMPIANTI CALCOLATORI ELETTRONICI ALLA FIAT

La produzione industriale, quando è davvero ottima, ha per prima collaboratrice la scienza pura. Questa verità, ormai nota anche ai profani, si manifesta con aspetti da fantascienza a chi varchi la soglia di una delle sedi degli impianti dei calcolatori elettronici della Fiat. Ci si trova in una sala raccolta e linda ove si scorge un'apparecchiatura i cui aspetti esteriori non sono per nulla eccezionali: si ha l'impressione di essere di fronte a normali macchine da ufficio. E invece si è al cospetto di un cosiddetto «cervello elettronico», circondato dalle macchine che ne integrano il funzionamento. Diciamo «beninteso» perché per quanto prodigiosi questi cervelli meccanici non potranno mai sostituire il cervello umano capace di pensiero.

Questa «macchina» — ci spiega un ingegnere — in un minuto secondo può eseguire 1000 addizioni consecutive di numeri di dodici cifre; oppure 60 moltiplicazioni di due numeri di dodici cifre; oppure calcolare quattro radici quadrate o ancora risolvere due equazioni di secondo grado.

Queste possibilità di velocissimo calcolo sono preziose per l'industria. A ogni istante la produzione si trova di fronte a quesiti, cui soltanto la matematica è in grado di dare una risposta; ma per riuscire deve spesso eseguire un lavoro di calcolo che, per complessità e mole, è poco meno che proibitivo. Esempio: per accertare l'andamento della pressione e

delle temperature dell'intero ciclo di funzionamento di un motore a scoppio occorsero — prima della nascita dei «cervelli elettronici» — parecchi giorni di indagini da parte di un'intera squadra di ingegneri e matematici. Oggi, grazie all'impiego dei nuovi mezzi, sono sufficienti pochi minuti.

E' interessante osservare da vicino un tipo di «cervello elettronico». E' racchiuso in armadio di lamiera dalle dimensioni di m. 1,60 x 1,60 x 0,85. Nell'interno ci sono 36 cassette contenenti, tra l'altro, 400 valvole elettroniche e qualcosa come 6000 diodi al germanio, per non parlare di altri numerosissimi delicati congegni. Ogni cassetto (a somiglianza di quanto accade per ciascun centro nervoso del cervello umano) ha una sua funzione specifica: ad esempio, uno presiede all'addizione, un altro alla moltiplicazione, un altro alle operazioni di confronto tra due numeri per stabilire quale sia il maggiore, e così via. C'è anche un cassetto denominato «memoria», perché ha appunto la funzione di ricordare: gli si affidano numeri con l'incarico di «metterli fuori» al momento opportuno, ecc.

Quando si parla della prodigiosa abilità di queste macchine occorre tuttavia metter bene in chiaro un punto essenziale: non bisogna supporre che esse facciano tutto da sé e che rendano inutile il lavoro dei matematici. E' vero l'opposto. Allorché si tratta di risolvere un de-

terminato problema, tocca appunto ai matematici coglierne l'essenza e scomporlo in un certo numero di «passi di calcolo»; i quali, a loro volta sono studiati dagli ingegneri che preparano il programma di lavoro da affidare al «cervello elettronico». Quest'ultimo se la sbrigherà in pochi minuti e farà una brillante figura, ma il merito primo e maggiore toccherà — come sempre accade — all'intelligenza dell'uomo.

La Fiat possiede due di queste potenti modernissime attrezzature. Sono preposte rispettivamente allo studio di problemi inerenti a questioni tecniche e tecnologiche di particolari difficoltà matematiche e a studi aerodinamici sui voli e sui reattori. I «cervelli elettronici» costituiscono la più elevata perfetta espressione dell'automazione nell'ambito del lavoro contabile e amministrativo e dei rilevamenti tecnici; lavoro che con mezzi essi pure molto progrediti viene svolto dai centri meccanografici, ove si impiegano quelle medesime «macchine a schede perforate» le quali integrano il funzionamento dei «cervelli elettronici». Esse, basate sul principio della lettura elettrica di perforazioni su cartoncini, possono eseguire alla velocità di migliaia di schede all'ora tutte le operazioni necessarie alla preparazione dei dati richiesti. Vi sono macchine che ordinano le schede; altre, capaci di rintracciare una determinata scheda tra molte migliaia e rimetterla al suo

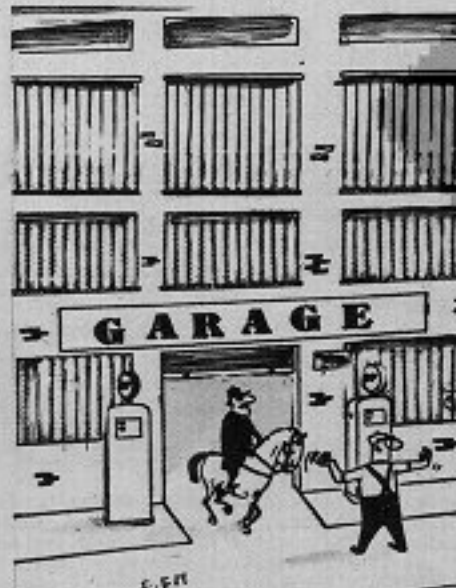
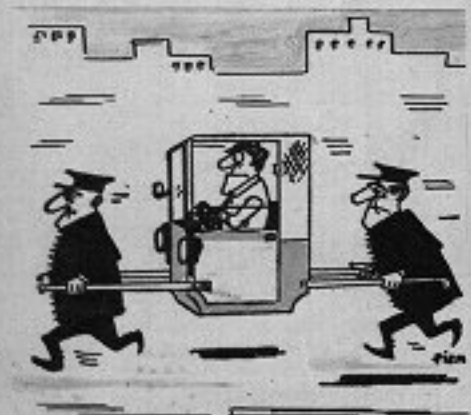
posto; altre ancora che leggono gruppi di dati su certe schede e li perforano su altre; infine vi sono macchine che stampano prospetti e tabelle alla velocità di 15.000 caratteri tipografici al minuto, leggendo i dati delle schede giunte alla fine del processo meccanico di elaborazione. I Centri meccanografici, con tale portentosa efficienza, a ragione possono essere definite officine ove la materia prima è costituita dai dati contabili e il prodotto finito consiste nei «tabulati» destinati alla direzione aziendale.

La Fiat è all'avanguardia anche in questi processi di automazione. Le Sezioni auto, la Sede Centrale, le Sezioni Spa, Ricambi e Marina di Pisa ecc. posseggono altrettanti Centri meccanografici, attrezzati non solo per svolgere lavori strettamente collegati alla produzione, ma anche altri di carattere più generale, come analisi statistiche di mercato, programmazioni, ecc.

I Centri meccanografici si sono dunque affiancati al tradizionale lavoro d'ufficio, senza soppiantarli, anzi sveltendolo e rendendolo più efficiente. 200 e più sono ora le persone impegnate presso i nostri Centri, mentre nuovi studi e realizzazioni tendono a ingrossarne le schiere. E' un personale con una preparazione tecnica specifica per l'impiego di un macchinario, di giorno in giorno più complesso e le cui prestazioni automatiche sono in continuo sviluppo.

CAROBENZINA

La crisi del petrolio (Suez), con le conseguenti restrizioni e rincari del carburante, ha eccitato la matita dei caricaturisti sulla stampa internazionale. Ecco alcune caricature tra le più carine. Le prime due, dal «Figaro».



Acquisti per Natale: a Bond Street, James! (Daily Mirror)



— Ah, gli uomini!... Per una volta che fanno la coda la fanno da seduti...

UN LIBRO UTILE

L'Editoriale Aurora Zanichelli (Torino) ha dato vita ad una collana di enciclopedie monografiche («AZ - Panorama») di grande interesse culturale e pratico, specie per i giovani.

Il primo volume fu dedicato a «La Terra in cui viviamo». Il secondo ora uscito, s'intitola: «L'Uomo e la Tecnica». Volumi stampati dalla Casa Zanichelli di Bologna.

«L'Uomo e la Tecnica» è un volume di quasi 600 pagine, riccamente illustrato. Contiene anche una cronologia delle Invenzioni e della Tecnica Produttiva, ed un prezioso Dizionario della Tecnica e della Organizzazione della Produzione.

Il piano dell'opera è di Giovanni Enriquez, insigne Ingegnere e maestro di discipline tecniche, e di sua penna il primo capitolo «Il lavoro produttivo». Eminentissimi esperti hanno collaborato al volume.

Ad indicare l'intendimento del libro ne riproduciamo qui la premessa:

Questo secondo volume di AZ PANORAMA ha per tema il mondo tradizionale dell'uomo faber. L'uomo è nato costruttore, ed è nel suo istinto alternare e combinare intelligentemente attività manuali e attività pratiche per il raggiungimento dei suoi fini: il bambino che accozza i suoi dadi nelle prime costruzioni e guarda con stupita apprensione le forme per lui tutte nuove della realtà, ripete ogni volta ataviche esperienze con nuovi mezzi. Quali sono allora i rapporti tra l'uomo contemporaneo e l'ambiente tecnicamente organizzato che, mettendo a frutto sempre meglio il lavoro e l'invenzione di intere generazioni, lo condiziona sempre di più? In quali modi egli può passare da «consumatore» a partecipe di una civiltà che il lavoro dei padri gli ha offerto e nella quale è chiamato a vivere e ad operare? Ecco l'interrogativo centrale a cui abbiamo cercato di rispondere disegnando il piano di questo volume.

Tre ci appaiono le direzioni fondamentali su cui è possibile seguire il corso delle necessità produttive della società umana nei secoli e del loro soddisfacimento:

— il miglioramento continuo dell'efficienza lavorativa del singolo, con l'apporto di nuovi attrezzi, di macchine, e, in modo sempre più ampio, di energie esterne;

— il progresso nel grado di abilità dell'uomo come operatore tecnico, abilità alla quale il metodo scientifico ha aperto la via di grandiosi sviluppi;

— l'organizzazione del mondo della produzione in base a principi e regole che sono al tempo stesso tecniche, economiche e sociali.

Al fine di chiarire rapidamente ma compiutamente le complesse forze che hanno reso possibile e guidato tale sviluppo, la formula della «Enciclopedia monografica» si è rivelata anche in questo caso la più organica. La nostra Enciclopedia monografica, scrivevamo presentando il primo volume di questa collana, è un libro da leggere e da guardare, che non aspetta il lettore ma lo invita; e vorrebbe non solo soddisfarlo ma sollecitarlo, non solo attenderlo al varco delle sue particolari curiosità, ma accompagnarlo nel formarsi della sua cultura. Talora informa, talora spiega, talora commenta: suggerisce sempre la via per un interesse ulteriore. Ci basterebbe che, dopo averci letto, il lettore fosse in grado di eliminare le domande inutili, dispersive, che fosse più vicino all'essenziale dei problemi, alla parte viva della cultura, a una ragionevole verità.

Sono, questi, propositi e convincimenti che ci sembra oggi di dover confermare, in quanto stanno alla base del nostro lavoro. Il volume «L'Uomo e la Tecnica» non sarà dunque né un manuale né un quadro di precetti, ma intende offrire ai lettori il significato e gli aspetti più vivi di un grande capitolo della storia dell'uomo, che è sempre storia della ricerca. Nel nostro campo di osservazione, i limiti dei continui rapporti che la tecnica determina possono essere sempre superati da nuovi sviluppi, e, anzi, questa evoluzione è, in ultima analisi, la ragione stessa dell'esistenza umana. E tuttavia abbiamo in molti casi ritenuto essenziale, al fine di fissare in termini non equivoci le tappe di quella ricerca, mettere in luce i concetti fondamentali quali sono stati elaborati dalla scienza. Per alcune tecniche, ciò non è stato possibile senza far ricorso a espressioni rigorose, sintesi logiche della metodologia scientifica. Il lettore non si spaventi dell'apparente difficoltà. Potrà ritornare più tardi su queste parti del libro, e ci sarà allora grato di non avere indotto in surrogati e in pseudo-spiegazioni; è sempre preferibile non sapere piuttosto che credere di sapere senza aver capito.

«L'UOMO E LA TECNICA»

Chiariti, o riconfermati, questi nostri principi, sarà facile scorrendo l'indice individuare i tre tempi del nostro racconto. Il primo è una sintesi dei concetti fondamentali che informano il mondo della produzione e ne sono ancora oggi peculiari. Lo sviluppo dei fattori che si sono venuti ad aggiungere alla forza muscolare dell'uomo moltiplicandone la potenza ci conduce gradualmente al tempo presente, al mondo dei costruttori e degli ingegneri.

Il secondo è dedicato ai fattori generali di ogni lavoro produttivo: materie prime, mezzi di produzione, energia e trasporti. E qui il panorama è frazionabile all'infinito: ognuno di quei fattori è scomponibile in particolari tecniche, e ognuna di queste tecniche a sua volta, pur sorretta da una particolare metodologia, si giova di concreti apporti di altre tecniche, in un quadro economico ricco di legami, dipendenze, equilibri, squilibri e compensi. Ma, in sostanza, le necessità che esse sono chiamate a soddisfare sono le stesse necessità che impegnarono l'uomo sin dai primordi della sua storia: nutrirsi, ricoverarsi, coprirsi, spostarsi da un luogo ad un altro.

Infine, nella terza parte, il nostro racconto si sofferma su un ultimo ma non

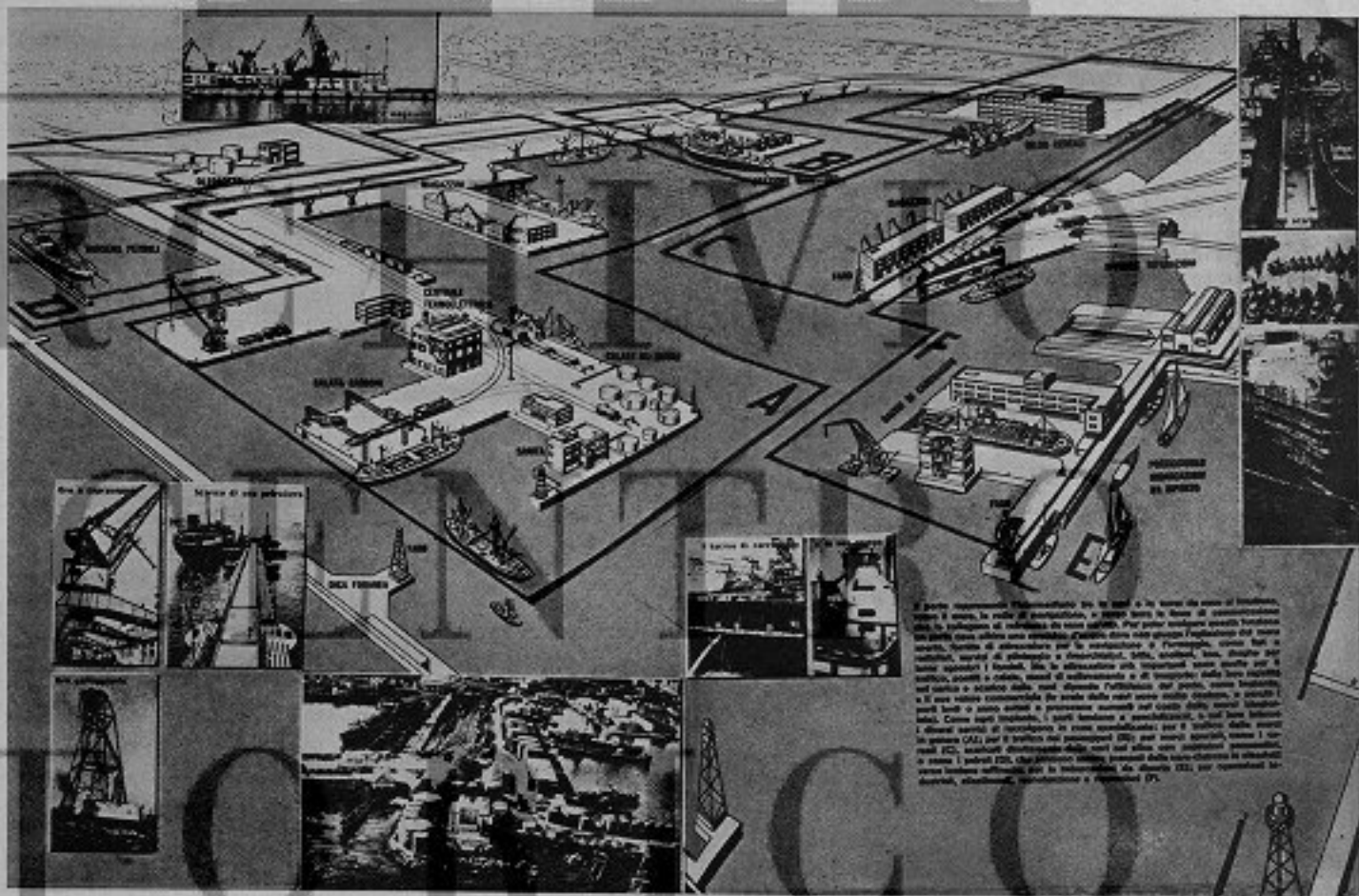
meno importante fattore della produzione: l'organizzazione. Benché l'organizzazione sia logicamente coeva alla produzione, l'accrescimento delle proporzioni dell'intera attività produttiva le ha dato nel mondo moderno un posto via via preminente; è nata una specifica scienza dell'organizzazione, e una parte non indifferente dello sforzo culturale che accompagna il progresso industriale le è destinato: così i problemi di organizzazione sono strettamente legati ai lineamenti del mondo di domani.

Presentando questo rapido schema del nostro lavoro, dobbiamo rendere ragione di alcune esclusioni e di alcune limitazioni. Non si troverà, in questo volume, l'esame dei fattori che pure si possono considerare essenziali alla attività tecnica intesa nel senso più largo. E precisamente di quei fattori che si riferiscono all'economia degli sforzi mentali richiesti dal produrre: l'abilità di vedere relazioni generali fra le diverse esperienze, acquisite attraverso le attività di ricerca, fino alle attività più generali ed astratte come la fisica teorica e la matematica; la capacità di rendere i risultati della ricerca comuni a sempre più larghe masse di uomini cointeressati nella produzione, mediante le tecniche della registrazione e

della comunicazione; l'abilità di utilizzare sistematicamente i risultati generali per controllare in ogni momento l'adeguarsi dei processi produttivi agli scopi voluti. «L'Uomo e la Tecnica» si limita a passare in rassegna le tecniche che portano al progresso umano attraverso l'amplificazione degli effetti del lavoro manuale e la riduzione della fatica fisica: un viaggio attraverso il mondo dell'ingegnere.

Il mondo dell'ingegnere è oggi, alla luce delle grandi scoperte degli ultimi quarant'anni, un mondo assai limitato: le sue unità fondamentali sono il metro, il chilogrammo, il secondo; la sua struttura è sempre tridimensionale, riferita sempre a tre assi ortogonali, rappresentabile graficamente ogni suo fenomeno. Rispetto al mondo rivelatosi dalla scienza più recente, gli strumenti dell'ingegnere sono inadeguati: non penetrano negli universi microscopici di cui è costituita la materia, non bastano più, nella loro fedeltà alle leggi della meccanica classica, a definire le relazioni reali tra massa, energia e velocità.

Le nuove generazioni hanno un grande compito davanti a loro. E tuttavia sembra giusto che, prima di procedere oltre, conoscano meglio le leggi e le forme del mondo della tecnica in cui ancora l'umanità si affaccia per il suo progresso. Potremo considerarci soddisfatti del nostro lavoro se il volume «L'Uomo e la Tecnica» raggiungerà questo scopo.



Fac-simile di una delle numerose tavole a colori che illustrano il volume «L'Uomo e la Tecnica».

ATTILIO PACCES

Il 17 dicembre è deceduto a Torino l'avv. Attilio Paccès, Presidente della S.I.P. e fondatore e presidente della «Associazione Italiana della Stampa Aziendale». Eminentissima personalità dell'economia industriale e societaria italiana, uomo di alto intelletto e coltissimo, ebbe nella sua versatilità umanistica anche la passione dell'arte e in tante occasioni promosse pregevoli opere artistiche.

Napoletano, d'illustre famiglia di giuristi, portò a Torino, nelle sue funzioni amministrative e tecniche, a capo della S.I.P. e di altre aziende ed istituti (fu pure vice-presidente della R.A.I.), la vivacità dell'ingegno ed il calore umano della gente meridionale.

Il cordoglio che la Sua scomparsa ha destato non soltanto a Torino è stato unanime, di sincera commozione. Ma qui vogliamo ricordare di Lui soprattutto la benemerita verso la stampa aziendale italiana. Senti tra i primissimi l'importanza che essa prendeva anche in Italia, come espressione del moderno clima sociale del lavoro, come mezzo di conoscenza e



di collaborazione tra i lavoratori e la azienda, come valorizzazione tecnica e morale delle pubbliche relazioni di vita aziendale. Questi concetti Egli volle realizzarli in primo luogo nei periodici per i dipendenti della S.I.P.; e a dare impulso a tutta la stampa aziendale ideò quella Associazione nazionale dei giornali d'azienda, che oggi costituisce una forza viva di questo nuovo giornalismo del lavoro.

Come fondatore e presidente della Associazione Attilio Paccès ebbe cordiale considerazione per il nostro «Illustrato Fiat» ed è con particolare sentimento di riconoscenza che noi rivolgiamo alla cara memoria di Lui il nostro reverente omaggio, l'espressione alla famiglia e alla S.I.P. del nostro cordoglio.

VITTORINO VIOTTI



Nel giorno di Natale è deceduto a Torino il commendatore Vittorino Viotti, titolare delle «Carrozzerie Viotti», che nel nome di lui e per l'opera sua è assunta

a reputazione internazionale. Uomo d'ingegno e forte lavoratore. Fu collaboratore ed amico della Fiat. Rendiamo omaggio alla sua memoria. Il suo nome resterà nella tradizione dei maestri della carrozzeria automobilistica italiana.

Il cinquantenario della Fiat... in Australia. Con il 1956 la Fiat ha compiuto mezzo secolo di sempre crescente successo e prestigio sul mercato australiano. Questa importante tappa nel continuo progresso del nostro lavoro è stata messa in rilievo, nella sua pubblicità e propaganda, dalla Concessionaria Fiat a Melbourne, Devon Motors Pty. Ltd.

i colori nell'obiettivo



RIO DE JANEIRO - Trattori Fiat montate nello Stabilimento «Fabrica Nacional de Motores».

Due fotocolors di Franco Segre

LAVORO FIAT





(Genova): Lago Rosso o di Tovel (Trento), e La Cattedrale di Ely (Contea di Cambridge, Inghilterra).



NEL VENEZUELA



CARACAS — Queste fotografie inviateci dalla «Delegacion para la America Latina», da Caracas, illustrano un aspetto dei vari incrementi del lavoro Fiat nel Venezuela. Autoveicoli militari Fiat e OM vengono forniti alle Forze Armate venezuelane unitamente alla collaborazione dei Servizi Tecnici della Motorizzazione dell'Esercito italiano e all'Assistenza Tecnica Fiat. Le prove effettuate hanno dimostrato la piena efficienza di quegli automezzi modernissimi.

Le 4 fotografie:

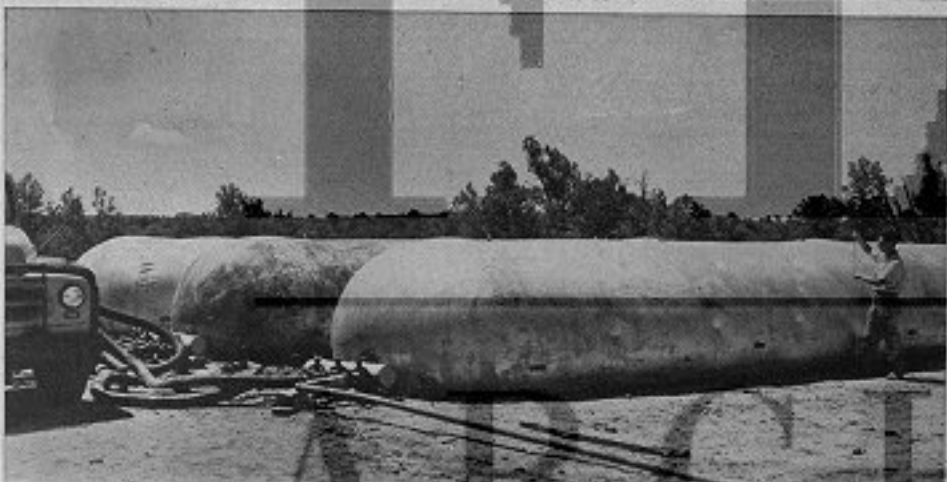
1) Il Ministro della Difesa del Governo di Venezuela, Generale Oscar Mazzei Carta (in primo piano) presenzia le dimostrazioni dei veicoli FIAT-OM nel campo di «La Carlota», alla periferia di Caracas, accompagnato da alcuni alti ufficiali (Col. Pulido Barreto e Comandante Albornoz). Il delegato della Fiat, ing. Enrico Sassoli, illustra le dimostrazioni. Alla destra dell'ing. Sassoli i due tecnici FIAT-OM che hanno brillantemente eseguito le dimostrazioni dei veicoli: sig. Stefano Ariengena della FIAT-SAT e sig. Alessandro Savoldi della O.M. Alla sua sinistra il Capitano Valentino Romano, incaricato dallo Stato Maggiore italiano di seguire le prove «Asmilit».

2) Il Ministro della Difesa assiste alle prove dei veicoli.

3) Sbarco nel porto caraibico di La Guaira dei veicoli. Il grande autocarro OM, modello 6600, viene calato sulla banchina dalla tonda della motonave «Francesco Morosini» della SIDARMA.

4) Sbarco dell'autocarro FIAT 639/N. 2.





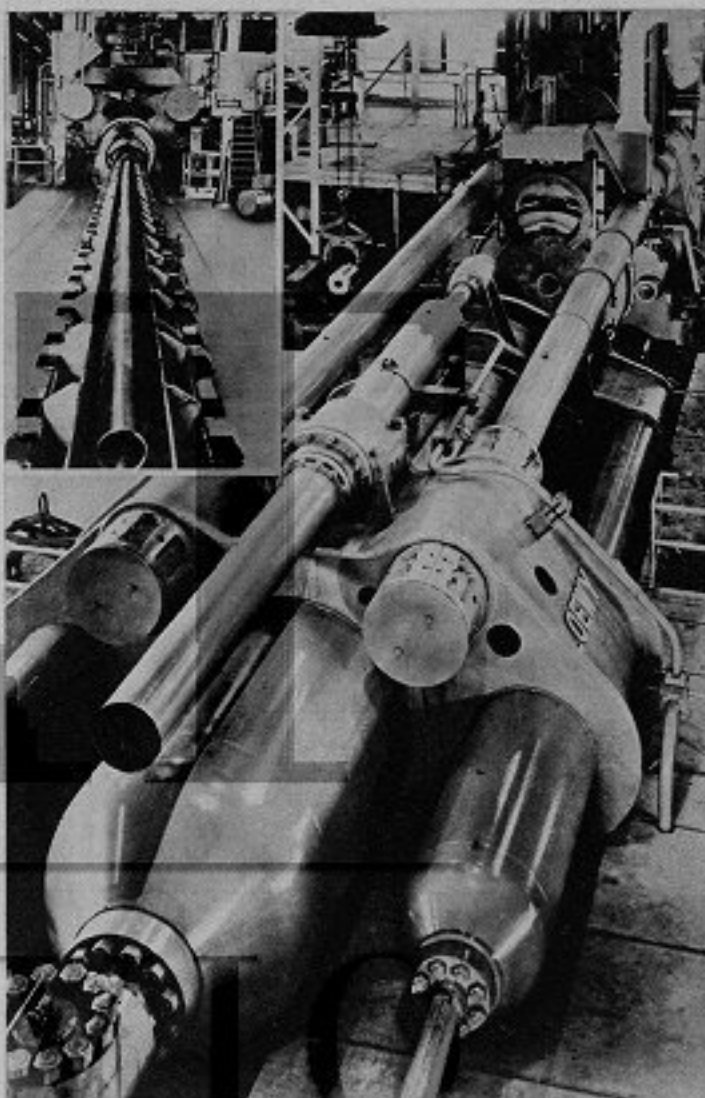
La «Firestone Tire and Rubber Co.» (Magnolia, Arkansas) ha collaudato per la prima volta nei campi petroliferi del Sud West serbatoi di sua fabbricazione in nylon gommato. Serbatoi di gomma, da vuoti avvolgibili, e che hanno una capacità fino a 60.000 litri. Questi serbatoi risolvono importanti problemi pratici di trasporto e di magazzinaggio, in confronto

ai serbatoi rigidi, di acciaio. Il serbatoio vuoto fa un rotolo di 2 metri e mezzo per un metro di diametro ed è trasportabile su autocarro, come si vede da una di queste fotografie. Il serbatoio pieno (nell'altra fotografia) risulta lungo 14 metri, largo 3 e mezzo, alto 1,80. Questi serbatoi di gomma sono provvisti di valvole di sicurezza per la pressione.

Gigantesca pressa in dotazione all'Aviazione militare americana per la produzione mediante estrusione (trafilatura) di grandi pezzi (per velivoli) in acciaio e titanio è ora in pieno funzionamento. In servizio presso la Divisione Lavorazione Metalli della Curtiss-Wright (Buffalo) questa gigantesca pressa orizzontale può esercitare una pressione massima di 12.000 tonnellate. È azionata idraulicamente, è lunga 38 metri e fu progettata e costruita dal Reparto Loewy-Hydropress della Società Baldwin-Lima-Hamilton. La stessa Casa ha pure costruito la più grande pressa per forgiatura.

Ci si può fare un'idea della velocità e potenza di questa pressa apprendendo che essa produce per estrusione, in soli 9 secondi, un tubo del diametro di 152 mm. e lungo 15 metri. 300 metri di vergella da 1/2 pollice per la fabbricazione di molle d'acciaio escono in 3 secondi. Grazie alla sua gamma di velocità e pressioni regolabili, la pressa può produrre parti importantissime in titanio ed in profilati rivestiti in acciaio inossidabile.

L'impiego di tali grandissime presse permette all'industria aeronautica di costruire velivoli sempre più robusti, più veloci e



capaci di volare sempre più in alto. Ciò si ottiene fabbricando elementi di un sol pezzo aventi maggiore resistenza, tolleranze più fini, ed a minor costo grazie ad una diminuzione del numero di operazioni di finitura e dello spreco di metallo.

NOTIZIARIO MUTUA FIAT

L'ASSISTENZA M.A.L.F. NEL 1956

Per dare un'idea ai nostri lettori dell'attività assistenziale svolta dalla M.A.L.F. nell'anno 1956, abbiamo chiesto agli organi competenti qualche dato numerico relativo all'assistenza malattie.

Siamo lieti di poter qui appresso riportare alcune cifre molto significative.

Il numero degli assistiti dalla Mutua Fiat ha già raggiunto i 180.000; cifra imponente che mostra quanto vasta sia l'opera assistenziale della Mutua Fiat. Basta considerare infatti che la popola-

zione da essa assistita è equivalente a circa un quarto degli abitanti della Città di Torino e, per riferirci ad un'altra città piemontese, è equivalente circa alla popolazione di quattro città, grandi quanto Asti, messe insieme.

Gli assistiti dal 1954 al 1956 sono aumentati di circa 8 mila unità, e dall'anno scorso a quest'anno di circa 3 mila unità.

La grafica riportata (N.° 1) mostra quale sia stato l'incremento del numero degli assistiti rispetto al 1945, all'anno cioè nel quale si verificò la fusione fra la Mutua operai e quella impiegati.

Le prestazioni mediche erogate nell'anno 1956 sono state complessivamente circa 2.600.000.

Negli ultimi due anni si è avuto un aumento di circa il 10%, dovuto principalmente al maggior numero di provvidenze sanitarie istituite a favore dei mutuatisti.

Sono state concesse circa 186.000 giornate di degenza ospedaliera, rispetto ai 182.000 dell'anno precedente; ed altre 24.100 giornate di convalescenza (per po-

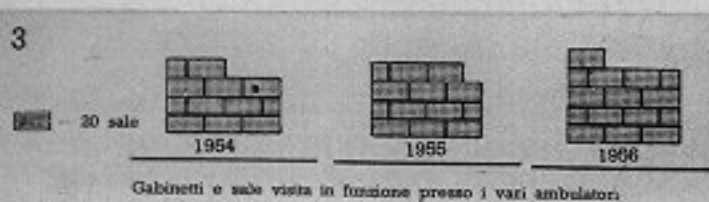
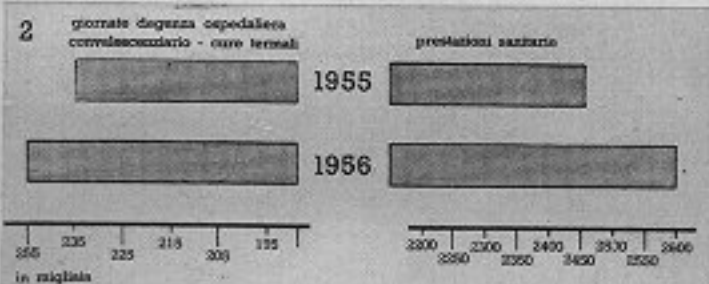
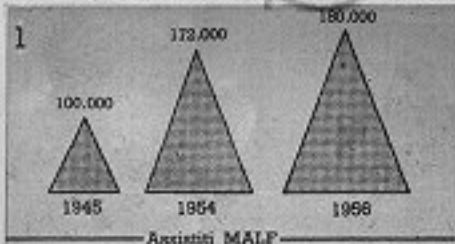
stumi di malattie o cure climatiche e termali), in confronto di 14.900 circa nell'anno precedente.

Complessivamente si è registrato nell'anno 1956 rispetto al 1955 un aumento di circa 14.000 giornate di degenza, pari al 65% (grafica N.° 2).

Il numero dei gabinetti medici ambulatori è parallelamente aumentato portandosi da 202 sale nel 1954 a 255 nel 1956 (grafica N.° 3).

Molti poliambulatori sono stati rinnovati ed ampliati nei locali ed attrezzati nella parte tecnica con impianti sanitari più moderni e più confortevoli al progresso della medicina. E per l'anno prossimo nuovi poliambulatori e nuove attrezzature saranno pronte ad entrare in funzione.

Le poche cifre citate sono espressive; se a questi dati numerici si aggiunge il miglioramento qualitativo della maggior parte dei servizi, non resta che augurare per il nuovo anno il raggiungimento di sempre maggiori mete nel campo dell'assistenza malattia dei nostri mutuatisti.



Nella foto: L'isolato dell'Ambulatorio N. 2 di via Giacomo Dina.



"ILLUSTRATO FIAT"

sul tavolo della signora Ivonne Foinant



Nell'«Illustrato Fiat» del 15 luglio riprendemmo da «L'Illustré» di Losanna notizia della «Association des femmes d'entreprise», fondata e diretta a Parigi dalla signora Ivonne Foinant. «Donne in testa», intitolammo. Infatti quella Associazione raduna donne eminenti, che in Francia stanno a capo di aziende industriali e d'impresa economiche, smentendo il pregiudizio del sesso debole. La più eminente di tutte è la fondatrice dell'Associazione: Madame Foinant dirige dal 1914 una delle più importanti Acciaierie delle Ardenne, le Officine di Charleville di cui ella è unica proprietaria.

Ora abbiamo visto sul settimanale «Oggi» (22 novembre) questa fotografia della signora Foinant con un particolare che ci fa piacere: sul tavolo ella ha quel numero dell'«Illustrato Fiat». Non fummo noi a mandarglielo, ma si vede che il nostro periodico arriva proprio dappertutto. Ringraziamo la Signora Foinant dell'attenzione.



COME MANGIANO GLI AMERICANI

Una corrispondenza da New York alla rivista *Opere e Giorni d'Italia* (Roma) spiega come sia errato credere che in America ci si nutra esclusivamente con alimenti conservati in scatola, per cui l'unico strumento necessario alla massaia statunitense per la preparazione del pranzo consisterebbe nel semplice apriscatole...

Tutto ciò è quanto mai inesatto: non che gli americani siano del tutto contrari allo scatolame in genere; ma i prodotti in scatola sono considerati quale necessario complemento, ed in certi periodi dell'anno addirittura insostituibile, della regolare riserva di prodotti freschi.

In Italia, ad esempio, i consumatori si sono abituati nell'ambito della normale alimentazione — e principalmente per quanto riguarda frutta e verdura — a rispettare il corso delle stagioni più che le esigenze ed i desideri personali. Ciò a causa della quasi uniformità del clima nelle diverse regioni. Tale problema è sentito in tono minore negli Stati Uniti ove, in un certo senso — data la grande estensione territoriale — le stagioni si susseguono in differente cronologia. Accade che mentre le campagne del Maine, al confine con il Canada, sono ancora ricoperte di neve, in Florida, nel golfo del Messico, le messi di granturco biondeggiavano sotto il sole quasi equatoriale. Alla stessa maniera dei piselli freschi, che invece di fare la loro fantomatica apparizione di poche settimane sono riversati sui mercati della nazione ininterrottamente dalla fine di gennaio al principio di ottobre, con provenienze latitudinali che vanno dalla Florida alla California, alla Georgia, Kentucky, Pennsylvania, sino ad arrivare agli estremi confini del nord.

La medesima situazione si ripete con tutti gli altri prodotti agricoli e naturalmente con la frutta, tanto che la massaia americana può mettere a tavola bei grappoli d'uva in quasi tutti i mesi dell'anno.

Vi sono peraltro due motivi che, lungi dal sopprimere, aumentano le necessità dell'espansione dell'industria dei prodotti in scatola. Uno di carattere puramente economico, l'altro di carattere qualitativo. La domanda di verdure fresche e frutta supera l'offerta nei periodi di produzione magra o extra-stagionali, mentre la produzione di stagione mette sui mercati una tale abbondanza di prodotti che le conserverie possono acquistare ad un ottimo prezzo ed offrire poi, in scatola, ad un prezzo reattivamente minore. In altri termini, in alcuni mesi dell'anno (da novembre a marzo) i fagiolini freschi costano di più di quelli congelati o scaturati; da aprile ad ottobre, la situazione si inverte decisamente con eventuali periodi di punta, causati da inattese condizioni del tempo.

Una fluttuazione simile ha necessariamente introdotto nelle cucine americane l'uso dello scatolame; ma sempre come sostituzione o complemento ai prodotti freschi per motivi economici o, e accade spesso, per motivi qualitativi. Infatti bisogna aggiungere che molti prodotti agricoli congelati e venduti in pacchetti da una libbra e mantenuti sotto refrigerazione sino al momento dell'uso (come asparagi, fragole, spinaci, broccoli, fagiolini, piselli) sono di gran lunga superiori per sapore e qualità nutritive agli stessi prodotti venduti freschi sui banchi dei vari mercati.

A ciò hanno contribuito naturalmente gli espedienti di una tecnica modernissima, nonché la praticità e la comodità di avere a vostra disposizione qualunque «primizia» che il vostro stomaco desideri.

Gli americani, dunque, non si nutrono esclusivamente di scatolame e di miscugli impacchettati. Potremmo invece dire che, per le loro possibilità economiche, essi hanno sviluppato un gusto e necessità alimentari che non si accontentano dell'offerta stagionale della natura ed hanno scoperto una via per cui non debbono attendere con ansia l'arrivo del mese di maggio per poter mettere a tavola delle nespole o delle ciliege. Perciò se mai, è una condizione di favore e non d'inferiorità.

"L'uomo dal palato d'oro"

Uno dei maggiori magazzini di New York — il «Macy & Co. Incorporated» — tiene aggiornato il suo pubblico sulle ultime novità dall'estero nel settore alimentare nonché in fatto di vini e liquori, per mezzo del proprio «assaggiatore ufficiale» William Titon. Questo «uomo dal palato d'oro» — come la stampa americana definisce il settantatreenne signor Titon — è recentemente rientrato dalla sua 37.ma «missione» all'estero, con una precisa relazione sulle ultime novità assaggiate nel corso del suo viaggio. Tra queste figurano un tipo di whisky derivato dalle ciliege, e vini speciali derivati da uve per cognac e rafforzati con brandy.

Nel corso dei 59 anni della sua carriera di «assaggiatore ufficiale» presso la ditta Macy, il Titon ha avuto una parte rilevante nell'acquisto di generi alimentari e di alcoolici per un valore complessivo di molti milioni di dollari.

Questa è la più grande incastellatura del mondo per laminatolo, fusa in un sol pezzo. E' destinata ad un laminatolo per grosse lamiere in costruzione presso le Acciaierie Vöest di Linz (Austria). Fu esposta alla recente Mostra della Fonderia di Düsseldorf. E' lunga m. 11,4 larga m. 4,43 ed ha uno spessore di testata m. 1,77. Per la fusione sono state versate nella forma 380 tonnellate di acciaio.

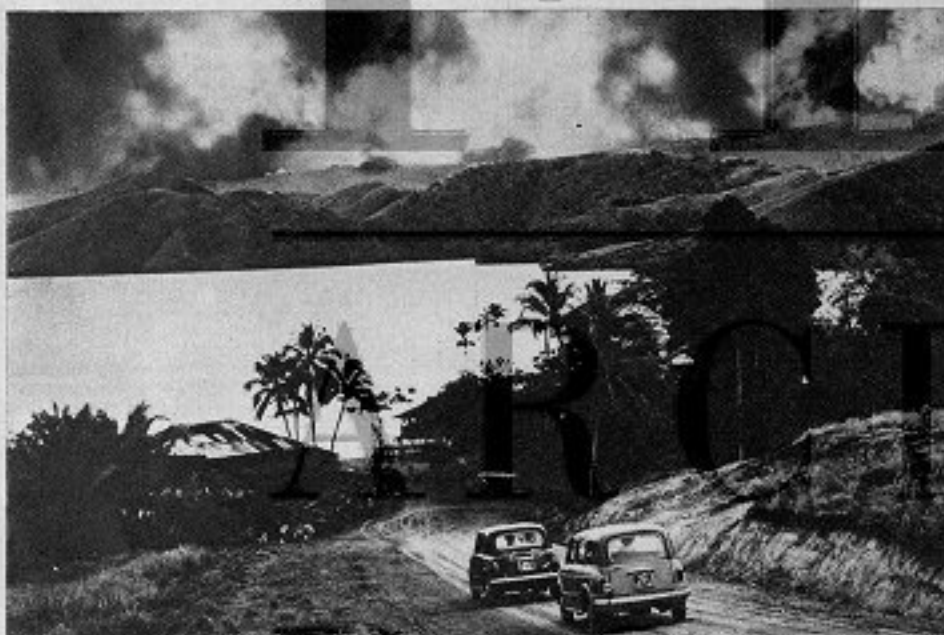
(Da «Dies Vöest» - Rivista aziendale delle «Vereinigten Österr. Eisen-u. Stahlwerke» di Linz-Donau - Austria).



GIOVANNI BRACCO, il noto corridore biellese, possiede per suo uso personale una 1100 TV. In pochi mesi ha già percorso 99.988 km con sua piena soddisfazione malgrado l'andatura e gli sforzi ai quali sottopone la vettura. Al suo fianco il sig. Itamy Sambuy, proprietario dell'altra 1100 con 99.719 km percorsi nello stesso periodo.



EUGENIO CASTELLOTTI, il valoroso campione del volante a tutti noto, ha acquistato dalla filiale di Pavia una nuova 1100. E' l'ottava vettura Fiat che egli ha preso in 7 anni. Lo ringraziamo di questo autografo che ha voluto destinare ad «Illustrato Fiat», e gli facciamo fervidi auguri per le sue vittorie automobilistiche.



HOLLANDIA (Guinea Olandese) - In occasione della creazione dell'Automobile Club locale è stata organizzata una competizione automobilistica. Ecco un passaggio di vetture Fiat in un caratteristico scenario dell'isola.



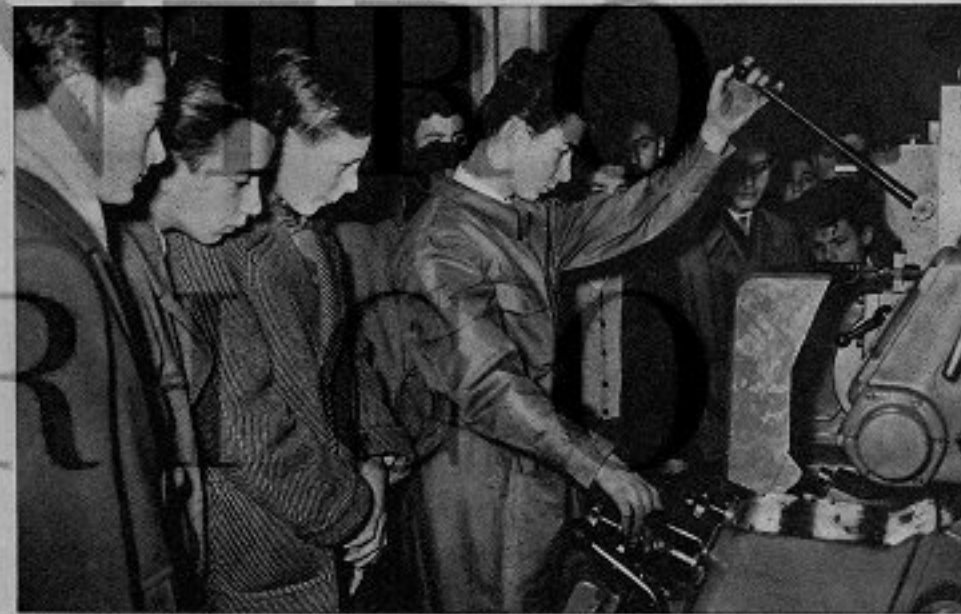
I FRATELLI LAPPONI IN POSA... - Istantanea di quattro studenti milanesi improvvisatisi gittanti fino a Capo Nord con una vecchia Balilla battezzata «Donna Prassede». 10.000 chilometri attraverso 6 Nazioni in 28 giorni. Sono Walter Pierpaoli, Lucio Marzano, Sergio Erba e Lucio Filippone i protagonisti di questo viaggio e di altri che seguiranno...



FIAT SEZIONE OFFICINE DI MODENA - La consegna dei nuovi distintivi agli Anziani Fiat della Sezione, ha dato luogo a una conviviale riunione cui hanno partecipato moltissimi dipendenti e loro familiari. Oltre 700 persone. Ha contribuito al successo della festa l'orchestra del Gruppo Ricreativo Fiat di Modena. Pubblichiamo un fotomontaggio delle varie fotografie scattate in quella occasione.



VISITA DEI FAMILIARI ALLA SCUOLA ALLIEVI FIAT



Sport Fiat

CALENDARIO DI GENNAIO - FEBBRAIO

Caccia e tiro al piattello

L'inizio della attività del tiro al piattello è stato fissato per domenica 27-1-57, gara nella quale è stata posta in palio una coppa per la Società o Gruppo avente il maggior numero di tiratori o allievi classificati nei premi in programma.

Per il mese di febbraio, mancando le notizie circa l'attività che sarà svolta in tale periodo, gli interessati potranno rivolgersi al loro delegato.

Cine

18-19-20 gennaio: La vita è meravigliosa - NIP.

25-26-27 gennaio: Napoleone Buonaparte (a colori) - CINE RIZ.

1-2-3 febbraio: Il carnet del maggiore Thompson - TITANUS.

8-9-10 febbraio: Il mondo del silenzio (a colori) - TITANUS.

15-16-17 febbraio: L'ultima volta che vidi Parigi (a colori) - MGM.

22-23-24 febbraio: Lo scapolo - CEI-INCOM.

Per ragazzi: 3 febbraio: Il giardino segreto - MOM.

Documentari: 18 gennaio: Film canadese - (Carnet de Voyage - La grande Maison - Vacanze in canoa - Piqueu canadien - Vegetable insect).

13 febbraio: Film gentilmente concessi dall'U.S.I.S. (Il Nevada e le sue riserve - Montagne del Vermont - S. Francisco, porta del Pacifico) - a colori.

Conferenze

29 gennaio: «Come furono costruite le piramidi» tenuta dal dott. Curto;

26 febbraio: «Le nuove Groenlandia» tenuta dal prof. Galgano.

Gite

Tutte le domeniche e giorni festivi:

	Dipendenti e familiari	Iscritti Sr. Iscritti
Claviere	L. 775	630
Cesana	725	580
Chiomonte	725	580
Cervin	1.100	880
Gressoney	885	710
Monginevro (*)	900	720
Peroulaz-Pila	1.200	950
Salice d'Adige	725	580
Sestriere	775	630
Serre Chevalier (*)	1.100	880

N.B. - (*) Per chi non avesse il passaporto individuale potrà usufruire del passaporto collettivo versando una tassa di L. 300. Per chi deve fruire del passaporto collettivo l'iscrizione alla gita va effettuata il martedì della settimana di partenza.

Hockey su ghiaccio

2-2 a Torino: C. S. Fiat - H. C. Bolzano;

9-2 a Torino: Italia - Germania;

13-2 a Torino: C. S. Fiat - Ortlisei;

22-2 a Torino: C. S. Fiat - S. G. Cortina;

28-2 a Torino: C. S. Fiat - Milan-Inter.

Pallacanestro

20-1 a Torino: C. S. Fiat - Maurizio Messina;

27-1 a Faenza: OMSA - C. S. Fiat;

3-2 a Torino: C. S. Fiat - Triestina;

10-2 a Torino: Autonomi - C. S. Fiat;

17-2 a Torino: C. S. Fiat - Standa Milano;

24-2 a Torino: C. S. Fiat - Marina Mercantile Trieste.

NOTIZIE IN BREVE

Hockey su ghiaccio - Risultati

22-12-1956 a Bolzano: C. S. Fiat - H. C. Bolzano 4-2;

23-12-1956 a Ortlisei: C. S. Fiat - Ortlisei 21-0;

26-12-1956 a Langnau: H. C. Langnau - C. S. Fiat 9-7;

27-12-1956 a Château d'Oex: C. S. Fiat - H. C. Château d'Oex 10-5;

28-12-1956 a Leysin: C. S. Fiat - H. C. Leysin 8-0;

28-12-1956 a Sierre: H. C. Sierre - C. S. Fiat 10-5;

30-12-1956 a Chamonix: C. S. Fiat - Chamonix 6-3;

31-12-1956 a Chamonix: Chamonix - C. S. Fiat 8-3;

5-1-1957 a Cortina: S. G. Cortina - C. S. Fiat 6-2;

6-1-1957 a Auronzo: C. S. Auronzo - C. S. Fiat 3-0;

9-1-1957 a Torino: C. S. Auronzo - C. S. Fiat 4-2.

Pallacanestro - Risultati

25-11-1956 a Torino: C. S. Fiat - Autonomi 37-38;

2-12-1956 a Milano: Standa - C. S. Fiat 34-37;

9-12-1956 a Trieste: Marina Mercantile - C. S. Fiat 55-63;

16-12-1956 a Torino: C. S. Fiat - Udinese 36-51.

Visite a Musei, conferenze e cine

Sono proseguite ininterrotte le visite a carattere culturale, delle quali la più recente quella al Castello di Stupinigi, e le conferenze presso il salone-teatro di corso Moncalieri. Sempre presso la stessa Sede prosegue settimanalmente la proiezione di film sia per adulti che per ragazzi. Tutte queste attività sono seguite con attenzione e simpatica adesione dai dipendenti e loro familiari.

Fotografia

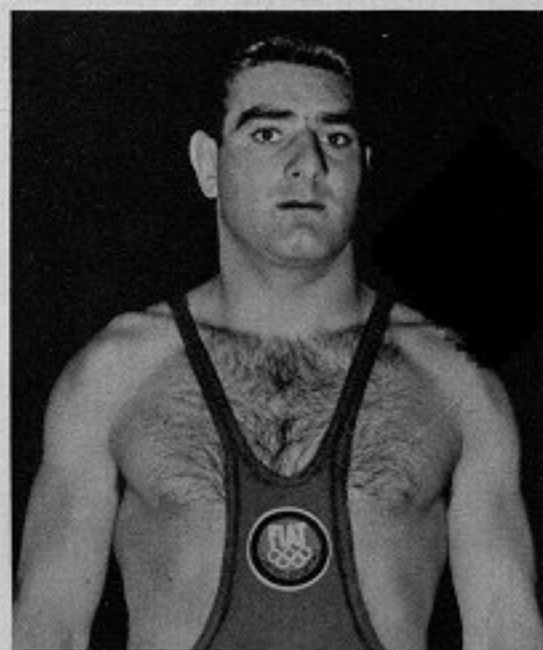
Si rende noto che il 27 febbraio p.v. scade il termine di consegna delle fotografie per il Concorso Interaziendale Fiat dell'Obiettivo d'Argento 1957.



Martedì 8 dicembre nel teatro del Centro Sportivo e Culturale Fiat ha avuto luogo la premiazione del XXII Trofeo Agnelli. Gli atleti sono stati premiati dai Direttori delle Sezioni partecipanti. Era presente molto pubblico, quel pubblico che ha seguito gara per gara questa imponente rassegna sportiva unica in Italia.



La consegna del Trofeo Agnelli vinto per il 1956 dalla Sezione Auto.



Adelmo Bulgarelli vincitore della medaglia di bronzo della categ. pesi massimi (lotta greco-romana) alla 15ª Olimpiade (Melbourne).



PALAZZO DEL GHIACCIO Torino - Esposizioni

Riduzione per Dipendenti FIAT, RIV e loro familiari

Per tutti i dipendenti FIAT, RIV e loro familiari, la Società concessionaria del Palazzo del Ghiaccio ha accordato i seguenti prezzi ridotti:

Giorni feriali: mattino L. 150 (anziché L. 180) — pomeriggio e sera L. 180 (anziché L. 230);

Giorni festivi: mattino e sera L. 200 (anziché L. 280) — pomeriggio L. 230 (anziché L. 330).

Abbonamenti annuali L. 8.000 (anziché L. 12.000) (tali servizi danno diritto al servizio di guardaroba gratuito).

N.B. - Gli abbonamenti potranno essere pagati dai dipendenti FIAT, ratealmente con trattenuta fino all'importo di L. 4.000; la rimanenza sarà pagata in contanti al ritiro della tessera.

I biglietti ridotti potranno essere acquistati direttamente alla Biglietteria del Palazzo del Ghiaccio dietro presentazione di uno dei seguenti documenti:

- 1) Tessera «Gruppo Ghiaccio» del Centro Sportivo FIAT;
- 2) Tessera FIAT, Tessera RIV;
- 3) Libretto sanitario Malf (per i familiari).

Gli abbonamenti ridotti dovranno essere acquistati unicamente presso la Cassa del Centro Sportivo FIAT in corso Moncalieri 18.

Importante - Si rende noto che la Biglietteria del Palazzo del Ghiaccio non potrà rilasciare che un biglietto per ogni documento valido presentato.

Abbonamenti ridotti all'Automobile Club Torino

Per un particolare contributo del nostro Centro, gli iscritti al gruppo Automobilismo del Centro Sportivo Ricreativo e Culturale potranno ancora effettuare l'abbonamento all'A.C.I. mediante il versamento di:

L. 5.500 (anziché L. 7.000)

Per informazioni e per il versamento di detta quota rivolgersi alla Cassa del Centro (c.so Moncalieri 18) nel normale orario di apertura.

Corsi di Addestramento al nuoto (secondo ciclo)

Continua la raccolta delle adesioni ai Corsi di addestramento al nuoto (secondo ciclo). Non appena si saranno stabilizzati gli orari di apertura della Piscina Comunale (sottordinata alla questione carburante) daremo comunicazione dell'inizio di detti corsi.



IL MONTE ROSA, LE SUE GENTI E LE SUE VALLI

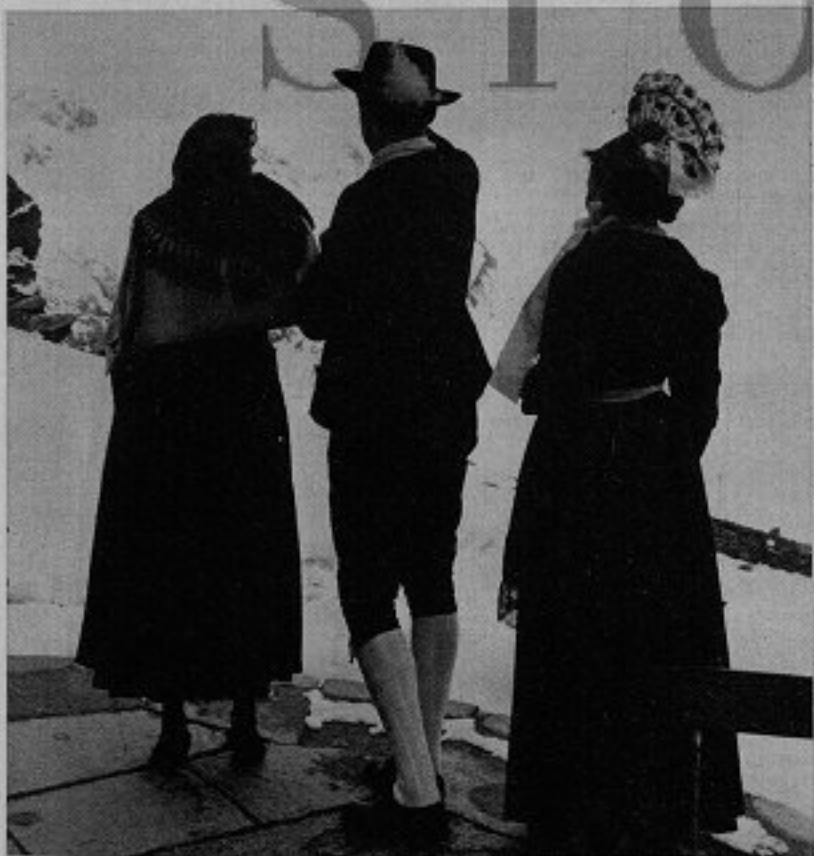
Natura e storia, arte e tecnica fotografica, folklore ed erudizione. Così Tita von Oettinger ha fuso in una conferenza tenuta al Centro Culturale Sportivo Fiat, gli elementi del problema che l'appassiona: *Il monte Rosa, le sue genti e le sue valli*. Non dissertazioni di etnologia: più di 300 proiezioni a colori ci han trasportati fra monti e montanari, fra usanze e tradizioni curiose e ci han fatto vivere un po' con loro. La conferenza, venuta a noi dal Vallese, dal pittoresco villaggio di Saas-Fee, ha studiato con amore un interessante fenomeno storico: nel sec. XIII — poi in alcune più tardive ondate —, migrazioni di montanari vallesani, scendendo i valichi che attorniano il monte Rosa, si spinsero nelle valli piemontesi di Gressoney, Alagna, Rima, Macugnaga e là, ancora oggi, il loro dialetto germanico le loro costruzioni caratteristiche, i costumi delle loro donne, le immagini sacre rimangono testimoni tenaci dell'avventura di queste stirpi di un tempo che fu.

I festeggiamenti della scorsa estate per il cinquantenario della linea del Sempione richiamarono il fatto: gruppi in costume, venuti da Gressoney e da Macugnaga e organizzati dalla Baronessa von Oettinger, si unirono a quelli Vallesani nelle manifestazioni di Briga, Zermatt, ecc.

Passato e presente, in faccia all'immutabile maestà dei nostri monti. Per le svariate immagini, la maestria della fotografia e la genialità dell'artista han saputo cogliere il meglio: l'attimo di luce, il gesto, lo scorcio, l'inquadratura che fermano in bellezza una visione di natura o di vita.

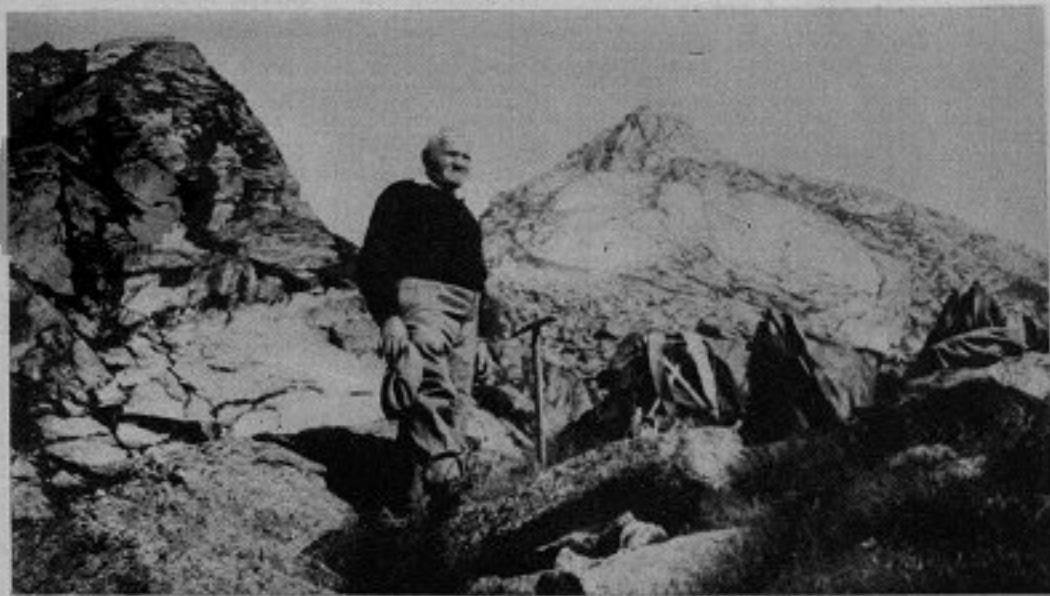


Le ragazze e i giovani di Gressoney alla processione del Corpus Domini a Zermatt.



Sulla terrazza del Gornergrat: Una coppia di Gressoney e una donna di Macugnaga cercano di scorgere fra la nebbia il profilo del Monte Rosa.

75° COMPLEANNO SUL MONTE COLOMBO



Salutiamo il sig. Antonio Francisetti, dal 1936 al 1951 ottimo calderais alla Fiat Materiale Ferroviario, padre del signor Giuseppe Francisetti impiegato della SPA, il quale ha celebrato il suo 75° compleanno scalando mesi fa il Monte Colombo nell'alto Canavese (m. 2948), insieme al figlio e ad un amico. Tutti i nostri auguri.



Cav. Rag. FRANCESCO GILARDI

Nel giorno di Natale un grave incidente stradale troncava l'ancora giovane vita del rag. Francesco Gilardi, di anni 46, Direttore Fiat presso la Divisione Meccanizzazione Agricola e Affari Speciali.

Entrato nel 1932 giovanissimo alla Fiat, Egli si dedicò in un primo tempo al lavoro organizzativo della Direzione Affari Speciali all'Estero; e nel 1935 assunse con non comune perizia il compito dell'organizzazione delle vendite e dell'assistenza in Africa orientale e nell'Africa del nord.

Nel periodo dell'ultima guerra il rag. Gilardi assunse la direzione degli Spacci Fiat, ma fu una breve parentesi; nel 1946 ritornò alla Direzione Affari Speciali. Alla creazione e allo sviluppo della Sezione Meccanizzazione Agricola, sotto la guida del Dr. Torazzi, egli dette l'apporto della sua collaborazione piena ed entusiastica e ne era il Direttore siccome competente.

La sua scomparsa lascia un grande e sincero rimpianto tra quanti lo hanno conosciuto; il rag. Gilardi sapeva sempre essere amato da tutti.

«Illustrato Fiat» rinnova alla famiglia le più sincere condoglianze.



Cav. PIETRO ALBERTI

Il 13 gennaio, dopo breve malattia, è mancato all'affetto dei suoi cari il cav. Pietro Alberti, di anni 47, vice Direttore del Servizio Progettazione Carrozzeria Vetture. Nonostante l'ancora giovane età, Pietro Alberti apparteneva alla Fiat da oltre un trentennio. E in questi anni dette all'Azienda una collaborazione apprezzatissima. Egli aveva la passione del suo lavoro, ed era un tecnico valente, un abile disegnatore, un competente, stimato dai Superiori e dai suoi collaboratori.

La sua immatura dipartita lascia un vuoto non soltanto nella famiglia.

Alla moglie, ai figli, ai parenti tutti, rinnoviamo l'espressione della nostra solidarietà nel dolore.

NOTIZIE DI CASA

CULLE

1° ottobre, GIANCARLO, figlio di Emilio BUSSOLINO (Stab. Auto) - 2 ottobre, GABRIELLA, figlia di Bartolomeo PERUSIA (Stab. Auto); MASSIMO, figlio di Giuseppe BIASI (Stab. Auto) - 4 ottobre, SILVANA, figlia di Pompilio MORO (Stab. Motori); SILVANA, figlia di Pietro BIANCO (Stab. Auto); EMILIO, figlio di Versino DEL PONTE (Ferriere) - 5 ottobre, VINCENZO, figlio di Domenico ABBA (Fonderie) - 7 ottobre, MASSIMO, figlio di Riccardo GARBARINI (Stab. Auto); RAFFAEL, figlio di Emanuele GERARDO (Officina Caselle) - 8 ottobre, LIVIO, figlio di Giovanni TOMASSONE (Grandi Motori) - 9 ottobre, FILIPPO, figlio di Ernesto ROZZO (Stab. Auto) - 10 ottobre, MARIA VITTORIA, figlia di Giovanni BRIGNOLO (Ricambi) - 11 ottobre, CORRADO, figlio di Renato RISSOLO (Sima) - 12 ottobre, CARLO CARLINI (Stab. Auto) - 12 ottobre, CARLA e GIOVANNA, figlie di Giuseppe MELE (Ricambi); ELENA MARIA, figlie di Ettore VET LIVA (Stab. Auto); GIOVANNI, figlio di Giuseppe BOASSO (Stab. Auto); PIER LUIGI, figlio di Pietro GOLLESSI (Stab. Produs. Ausiliari); GIOVANNI, figlio di Pietro MARCHETTI (Ferriere) - 13 ottobre, CARLO, figlio di Ernesto NICOLA (Stab. Auto) - 14 ottobre, ANGELO, figlio di Antonino DE BIASI (Stab. Auto); PIER LUIGI, figlio di Dino RULENT (Stab. Auto); CINZIA, figlia di Pantaleo FABIANO (Grandi Motori) - 15 ottobre, MARIA CRISTINA, figlia di Agostino REMONDINO (Stab. Motori); BRUNO, figlio di Angelo RIVELLA (Stab. Auto); ANGELO, figlio di Giuseppe REANO (Stab. Auto); PIERO MATTIA, figlio di Celestino AME (Stab. Auto); GIOVANNI, figlio di Giuseppe ARMANDO (Stab. Auto); CARMEN, figlia di Antonino CUTRONE (Ferriere); IVANA, figlia di Clemente GIUNETTO (Ferriere); MARCO, figlio di Antonio DESTUDDIO (Sede Centr.) - 16 ottobre, ALDO, figlio di Saverio MILLETARI (Stab. Auto) - 17 ottobre, EGLE, figlia di Eugenio DI PICCOLI (Ferriere); GIANCARLO, figlio del p.i. Mario MERLIN (Ferriere) - 18 ottobre, MARINA, figlia di Giuseppe PIATTA (Stab. Auto); CLAU-



SPOSI - Nella Parrocchia di S. Giovanni, si sono sposati: Romeo Ferro della Sez. Auto con la signorina Rosina Tordin (foto 1). Nella Parrocchia di S. Alfonso, Severino Marconato della Motori Auto, con la signorina Marisa Fidenzo (foto 2). NOZZE D'ARGENTO - Hanno festeggiato le nozze d'argento Lucia e Francesco Paganelli (Stab. Fonderie) (foto 3). Rina e Giuseppe Alemanno, anziani Fiat (foto 4). Rosina e Nicola Cravero, anziani Fiat (foto 5). Sofia e Maggiorino Fidenzo della Stabilimento Velivoli (foto 6).



VIAGGIO PREMIO IN AMERICA - Come i giornali hanno annunciato nei mesi scorsi, dieci giovani studenti torinesi, tra i migliori, hanno avuto come premio un viaggio in America per dodici mesi, ospiti di altrettante famiglie americane che hanno figli della stessa età e con essi frequentano la scuola. L'iniziativa è dell'«American Field Service». La permanenza si concluderà con un viaggio turistico di trenta giorni. Tra le studentesse di Torino è stata prescelta anche la giovane Grazia Schenone, figlia di Emanuele Schenone, capo reparto presso la Sezione Auto. Grazia si trova a Rapid City (South Dakota) e in questa foto inviata all'«Illustrato» la vediamo in un ranch in tenuta da amazzonia. Grazia è da oltre 4 mesi negli Stati Uniti e dalle notizie che manda a casa essa è entusiasta del suo soggiorno americano. Bene Grazia, arriverai!



Nel novembre scorso ha conseguito la Laurea in Economia e Commercio il dott. rag. Giulio Persico, figlio di Enrico Persico dello Stabilimento Fiat Produzione Ausiliari. Comprendiamo il giusto orgoglio del Padre e esprimiamo a lui e al figlio i più cordiali complimenti e auguri.

Recentemente ha conseguito la Laurea in Matematica pura la signorina Maria Cento Vella figlia del compianto col. Cento Vella, già Capo del Servizio Sorveglianza Sede Centrale. Tutti i nostri auguri.



SEZIONE AUTO - La ricorrenza di S. Barbara, protettrice dei Pompieri dà occasione ogni anno al Corpo dei Pompieri Fiat di riunirsi. Alla Mirafiori nella sede del Corpo Pompieri è stata celebrata la Messa cui hanno assistito, con tutti i Pompieri, il Prof. Valletta con l'ing. Bono, il comm. Fiorelli e altri dirigenti. Il cappellano del Lavoro Don Esterino Bosco ha commemorato la cerimonia con brevi applaudite parole. Pubblichiamo due fotografie: la prima mentre il prof. Valletta saluta il cav. Sereno primo comandante dei Pompieri Fiat, ora in pensione; l'altra con il gruppo dei Pompieri al completo, nelle nuove divise.

DIO, figlio di Michele SALUZZO (Stab. Auto); ROBERTO, figlio di Simone VERGNANO (Stab. Auto); CLAUDIA, figlia di Luigi GELLI (Ferriere); GRAZIELLA, figlia di Roberto MERLO (Ferriere); BRUNO, figlio di Umberto GAMBINO (Stab. Motori); ENRICO, figlio di Egidio SPEZZANI (Sede Centrale) - 20 ottobre, LUIGIA, figlia di Pietro LORUSSO (Off. Suss. Auto); ANNAMARIA, figlia di Domenico SIMONE (Sima); TINA, figlia di Carmelo DI PIETRO (Ferriere); MAURIZIO, figlio di Cesare REGIS (Ferriere) - 21 ottobre, PASQUA-LINA, figlia di Giovanni TIMPANARO (Sima); SIMONETTA, figlia di Florindo DUDAJ (Ferriere); GIULIA, figlia di Ambrogio SUQUET (Grandi Motori); PAOLO, figlio del geom. Gino TABBIA (Ses. Costruzioni) - 22 ottobre, PIERO, figlio di Bartolomeo CHIOLA (Off. Suss. Auto); GRAZIELLA, figlia di Aldo VACCARINO (SPA); LUIGI, figlio di Mauro MANICONE (Stab. Auto); ANTONELLA, figlia di Giovanni MASSENTI (Stab. Auto); ELISABETTA, figlia di Francesco ABLE (Sede Centrale) - 23 ottobre, LIVIO, figlio di Mauro SOLDANI (Off. Suss. Auto); GUIDO, figlio di Rino PIRON (SPA); SILVIO, figlio di Giuseppe ALLORA (Stab. Auto) - 24 ottobre, MARISA, figlia di Dino VANDINI (Ses. Off. di Modena); MAURIZIO, figlio di Giovanni RIGAT (Sede Centrale); MARCO, figlio di Celsid VITALE (Off. Suss. Auto); GUALTIERO, figlio di Gastone ARNAUDI (Stab. Auto); ANTONIETTA, figlia di Sabino FERRANTE (Stab. Auto); GIOVANNI, figlio di Eusebio BALZAROTTI (Stab. Auto); GIANNI e LIDIA, figlie del dr. Mario REMONDINO (Sede Centrale) - 25 ottobre, PIERO, figlio di Aldo FLUTTERO (Sima); ENZO, figlio di Pier Franco ROMANO (Stab. Auto); GABRIELLA, figlia di Calogero AMATO (Stab. Auto); ANNA, figlia di Maurizio BRIOLO (Ferriere); GIUSEPPINA, figlia di Francesco BRIGUGLIO (Ferriere); BIANCA, figlia di Gino GURATO (Stab. Auto) - 26 ottobre, GRAZIELLA, figlia di Giuseppino GAIA (Sima); ANNA LUCIA, figlia di Rodolfo VALENTINO (Stab. Auto) - 27 ottobre, CLAUDIA, figlia di Luigi MAGGIORA (Ferriere); ROSELLA, figlia di Amerigo RABUANO (Grandi Motori) - 28 ottobre, CLELIA, figlia di Aldo VANDINI (Stab. Motori); DANIELA, figlia di Gino FORESTI (SPA); MASSIMO, figlio di Emilio GIUNTA (Ferriere); FRANCO, figlio di Faustino ZAMBOLLO (Ferriere); PIERO, figlio di Michele

DI MEO (Ferriere); ALDO, figlio di Mario SPOLACORE (Ferriere); ENRICO, figlio del- l'ing. Giovanni GIACOMINELLI (Sede Centrale) - 29 ottobre, DANIELA e MARIA, figlie di Luciano BONETTI (Stab. Auto); MAURO, figlio di Giovanni BASSAN (Stab. Auto); LOREDANA, figlia di Carlo BOSSI (Ferriere); NORENA, figlia di Oreste GUAGGIA (Metalli); GRAZIANO, figlio di Ernesto VITROTTI (Grandi Motori) - 30 ottobre, LUIGI, figlio di Giovanni SICIGNANO (Stab. Motori); DANIELA, figlia di Emilio DELPIANO (Ferriere); FRANCESCO, figlio di Remigio FIORE (Grandi Motori); GABRIELE, figlio di Salvatore TANNELLA (Stab. Auto); RENATA, figlia del dr. Franco CARPEGNA (Sede Centrale) - 31 ottobre, STEFANIA, figlia di Lino PASQUALI (Stab. Auto); SILVANA, figlia di Duilio PANTINI (Stab. Auto); DANIELA, figlia di Rino CORTESSE (Stab. Auto); SERGIO, figlio di Francesco MOSCATELLI (Stab. Auto); MARIO, figlio di Luigi VENTRIOLLA (Ferriere); MARIA ELVIRA, figlia di Carlo GIORDANO (Fonderie) - 1° novembre, CLAUDIO, figlio di Giorgio GIOVANNINI (Sima); PIER GIORGIO, figlio di Luigi BARBERO (Stab. Auto); FIORENZO, figlio di Virgilio ARMANDO (Stab. Auto); DANIELA, figlia di Vinicio INNOCENTI (Sede Centrale) - 2 novembre, GIANCARLO, figlio di Francesco BORDONE (Stab. Auto); SILVANA, figlia di Riccardo MATTIA (Stab. Auto); LUCIANO, figlio di Salvatore CATANZARO (Ferriere); ORESTINA, figlia di Igitio TORRERO (Fonderie); SUSANNA, figlia di Romano CONTI (Fonderie); LUCIA, figlia di Giuseppe PESCARA (Fonderie) - 3 novembre, LEOLUCA, figlia di Giovanni CAMPAGNA (SPA); PATRIZIA, figlia di Luciano CANNAVO (Stab. Auto); MARIO, figlio di Giacomo CRISCIONE (Stab. Auto); TIZIANA, figlia di Martino GEDDA (Sede Centrale); GIANFRANCA, figlia di Giuseppe RAMELLO (Stab. Auto) - 4 novembre, PAOLA, figlia di Vincenzo BARRACANO (Sede Centrale); MARCO, figlio di Battista AIME (Sede Centrale); LAURA, figlia di Giacomo DE BEI (Ferriere) - 5 novembre, MARINA, figlia di Alberto MAURO (Stab. Auto); WALTER, figlio di Aldo MORINO (Ferriere); FRANCESCO, figlio di Sergio MARIN (Off. Suss. Auto); CARLO, figlio di Angelo CAMINO (Ferriere) - 6 novembre, SILVIA, figlia di Virgilio MELILLI (Sima); FRANCA, figlia di Paolo BONELLI (Stab. Produs. Ausiliari); GIAN CLAUDIO,

figlio di Paolo SCIOLOTTI (Fonderie); MADDALENA, figlia di Settimo ALLARIA (Sede Centrale); ORLANDO, figlio di Giuseppe ROGGERO (Grandi Motori); ALFREDO, figlio di Matteo ALPORNIO (Fonderie); ROBERTO, figlio di Francesco BLIMO (Stab. Auto) - 7 novembre, GIOVANNA, figlia del dr. Ludovico FARELLO (Sede Centrale); PAOLO, figlio di Maria SARTORE e Mario RICOSSA (File di Torino e Sede Centrale) - 8 novembre, MARIA ANGELA, figlia di Aldo BOUVET (Sede Centrale); ANITA, figlia di Antonio PESCADOR (Grandi Motori) - 9 novembre, LOREDANA, figlia di Maria LO CONTE ALBESANO (Off. Suss. Auto); GIOVANNI, figlio di Sebastiano TARANTO (SPA); BRUNO, figlio di Giovanni BOTTO (Off. di Caselle); TERESA, figlia di Teresa BUSCAGLIA (Stab. Auto); SILVANA, figlia di Paride PERINO (Grandi Motori) - 11 novembre, AURELIO, figlio di Giovanni VAUDAGNA (Stab. Auto); NADIA, figlia di Osvaldo CAPRA (Ferriere); SERGIO, figlio di Guglielmo CANTINI (Grandi Motori); PATRIZIA, figlia di Remo GUAITA (Materferro); DONATO, figlio di Giuseppe GARIGLIO (Stab. Auto); GIUSEPPE, figlio di Eraldo SCOTTO (Stab. Auto) - 12 novembre, GIORGIO, figlio di Armando PALUMBO (SPA); FRANCO, figlio di Giovanni PAGLIASSOTTO (Stab. Auto) - 13 novembre, LEONARDO, figlio di Giuseppe TARRICONE (Fonderie); GIORGIO, figlio di Ugo CAPUSSOTTI (Stab. Velivoli) - 14 novembre, NADIA, figlia di Maria BOLESI FRACCARO (Off. Suss. Auto); CARLA, figlia di Carlo RASTELLO (Off. Suss. Auto) - 15 novembre, ROSALBA, figlia di Domenico RODI (Fonderie); ANDREA, figlio di Franco VANIA (Sede Centrale) - 16 novembre, RENATA e TERESA, figlie di Giuseppe MONFRINO (Stab. Auto); CARLA, figlia di Angela MIGLIASSO e Giuseppe SACCHETTO (Off. Suss. Auto e Spa) - 17 novembre, ANNELISA, figlia del dr. Mario GARATI (Sede Centrale); MARGHERITA, figlia di Pierino GARANELLO (Stab. Auto); CLAUDIO, figlio di Silvano CUCCIOLI (Grandi Motori); FABIA, figlia di Antonio RANCURA (Fonderie); ROSA, figlia di Michele VINCIGUERRA (Stab. Auto); SILVANO, figlio di Umberto MARCHESI (Stab. Auto) - 18 novembre, MARGHERITA, figlia di Lucia BOSETTI DETTONI (Sede Centrale); ALESSANDRO, figlio del geom. Annibale CHITTARO (Grandi Motori); RENATA, figlia di Agnese GIOVANETTI MERLO (Off. Suss.

FIAT NELLE FAMIGLIE

PICCOLA POSTA



Massimo Bernicchi ha scritto all'«Illustrato» una bella lettera per ringraziare «la Direzione Asili Fiat, la Direzione e le insegnanti che con la loro paziente opera mi hanno permesso di superare l'esame della prima elementare procurandomi ai miei genitori la soddisfazione di iniziare ora la seconda classe. Ricorderò sempre con gioia i lieti giorni dove ho avuto ogni conforto e gentili premure». Ringraziamo a nostra volta il caro Massimo e gli raccomandiamo di studiare volentieri.



Andrea Stroppolo ci scrive: «Ho compiuto i 12 anni, e i bei tempi della Colonia Fiat sono finiti. Non potendolo fare personalmente prego voi di ringraziare tutti per me, i dirigenti Fiat, i Medici, le infermiere, le signorine vigiliatrici, e pure le cuoche che mi preparavano dei cibi squisiti. Mi fa tanta tristezza il pensare che non rivedrò più la bella torre ed il bel mare di Marina, ma prometto che quando avrò finito le scuole e lavorerò anch'io alla Fiat, farò un bel viaggio e rivedrò i luoghi dove ho passato tanti bei giorni». Bravo Andrea, ti ringraziamo e siamo certi che i tuoi progetti per l'avvenire avranno tutti la più lieta realizzazione.

Giovanni Masino (Torino) - Grazie della cara lettera di auguri all'«Illustrato». La ricambiamo a lei e ai suoi fratelli, e alle loro famiglie cordialmente.

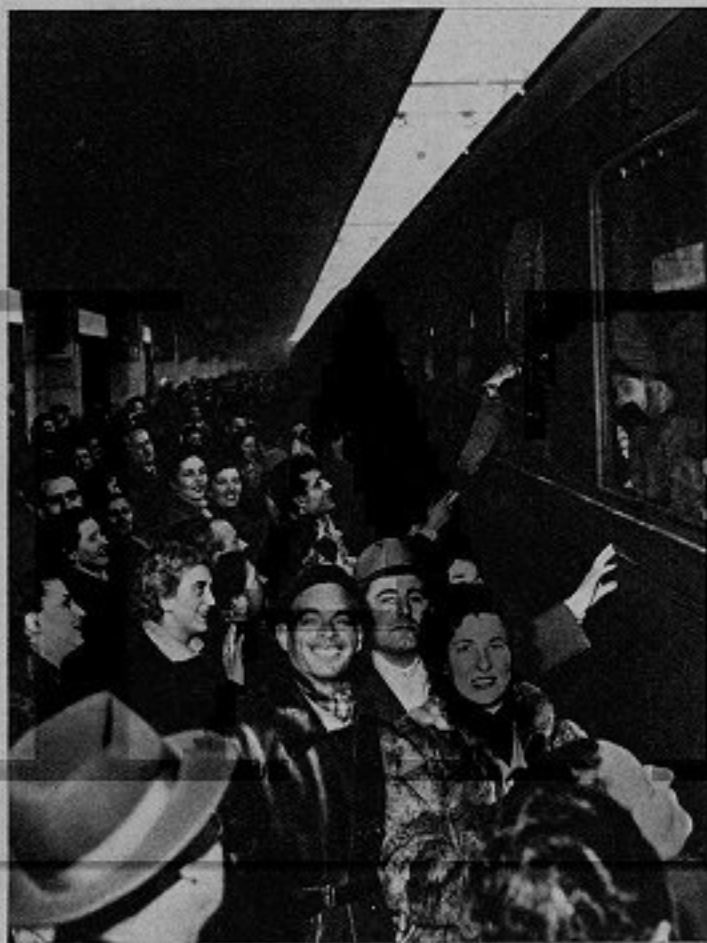
Franca, Giorgio ed Enrico Cortese (Plesasco) - Tra tante lettere di bimbi Fiat giunte per il Natale la vostra è particolarmente gentile per la semplicità e schiettezza del ringraziamento alla Fiat. Siamo lieti che i pacchi natalizi assegnati vi abbiano rallegrati e vi rinnoviamo qui i nostri auguri per voi e per i vostri genitori. Mandateci la fotografia di tutti e tre, e volentieri la pubblicheremo in un prossimo numero dell'«Illustrato Fiat». Indirizzateci al giornale (Corso Marconi 10).

Cesare Picco (Torino) - Grazie della affettuosa simpatia attestata al nostro «Illustrato».

Liliana Lorini (Firenze) - Figlia di un dipendente dello stabilimento Fiat di Firenze, ci ha scritto per ringraziare del premio-stregha dell'«Illustrato Fiat». A nostra volta la ringraziamo di quanto dice del nostro giornale con spontanea grazia: «Caro Illustrato Fiat, voglio unire al ringraziamento del babbo e di tutta la famiglia anche i miei, poiché seguo con molto interesse ciò che narrano le tue pagine, e mi considero quasi una componente della grande famiglia Fiat, sebbene soltanto il babbo vi lavori. Ma sono stata per molti anni nelle colonie di Marina di Massa e in quelle montane di Salice d'Ussio e il ricordo di come sono stata bene mi fa dire così. Ti prego di gradire tanti cari auguri per il prossimo anno, con affetto f.to Liliana Lorini».

Apprendiamo che il gr. uff. Spartaco Boldori, Direttore della Fiat-Hispania e Amministratore Delegato della «Simca-Española», su proposta dell'Ambasciata di Francia a Madrid, è stato nominato Cavalier della Legion d'Onore.

Cordiali rallegramenti dell'«Illustrato».



Anche quest'anno oltre 450 bambini bisognosi di cure marine fruiranno di una permanenza di tre mesi a Marina di Massa, nell'accogliente Torre Fiat, dove sarà loro data ogni assistenza sanitaria e scolastica. Nella foto, la partenza da Torino avvenuta il 19 gennaio.



FILIALE FIAT BOLOGNA - Un gruppo di dipendenti Fiat e loro familiari della Filiale di Bologna, con al centro il Direttore dott. Allegra, in gita a Pedavena.



Patrizia Barbi, figlia di Dipendente Fiat e stellina della TV. Ha 8 anni.

Auto) - 19 novembre, GIANCARLO, figlio di Ciro D'ANTONIO (Fonderie); EMILIO, figlio di Annibale SAVARESI (Stab. Velivoli); DANIELA, figlia di Luigi PASANO (Stab. Auto); STEFANO, figlio di Luigi ANSELMINO (Sede Centrale); MARIA ANGELA, figlia del dr. Antonino MASINO (Sede Centrale) - 20 novembre, ROSANNA, figlia di Valeria SILOMBRA CARPINANO (Grandi Motori) - 21 novembre, PIERA, figlia di Guido DUCATTO (Off. Suss. Auto); DANIELA, figlia di Edgardo BRAGLIA (Off. Suss. Auto); RICCARDO, figlio di Fioralba PILLARELLA AMEDEO (Sede Centrale); CARLO, figlio del dr. Ugo PROIETTI (Sede Centrale) - 23 novembre, PATRIZIA, figlia di Fernando BENASSI (Soc. Off. di Modena); FEDERICA, figlia di Francesca CAUDANA e Tullio BELLETTI (Stab. Motori e Off. Suss. Auto) - 24 novembre, PATRIZIA, figlia di Matteo CAVAGLIA (Stab. Auto); CARLA, figlia di Aldo DEBENEDETTI (Off. Suss. Auto); MARIA CECILIA, figlia di Gaetano MASERI (Sede Centrale) - 25 novembre, MARINELLA, figlia di Alberto BENEVENTI (Fonderie); RINA, figlia di Giuseppe DIAMERIA (Stab. Auto); FLAVIO, figlio di Guido POLIZZI (Stab. Auto); RENATA, figlia di Antonietta ABIETTI GARABELLO (Off. Suss. Auto); DONATELLA, figlia di Plinio CARANZANO (Sede Centrale); MARIA LAURA, figlia della dott.ssa Margherita GAGLIARDI e dr. Vittorio DELLA CROCE di DOJOLA (Sede Centrale); ALMA, figlia di Sira LESO e Santo MELI-SANTA (Off. Suss. Auto e Stab. Auto); DANIELA, figlia di Vincenzo BIGLIARDI (Stab. Auto) - 26 novembre, PAOLO, figlio di Santo NOVENTA (Grandi Motori); DANILA, figlia di Guido FAVRO (Stab. Motori); GIULIANA, figlia di Gastone BARISON (Stab. Motori); GIANCARLO, figlio di Osvaldo BORIO (Stab. Motori); ADRIANO, figlio di Mario OSSOLA (Off. Suss. Auto) - 27 novembre, MARCO, figlio di Ida LONGO DE GIULI (Fonderie); PATRIZIA, figlia di Amilcare FERRONE (Grandi Motori) - 28 novembre, MAURO, figlio di Celestina GIACOMAZZI POLI (Ricambi); WALTER, figlio di Fernando COMARIN (Stab. Velivoli); ANNAMARIA, figlia di Antonio ROCA (Stab. Auto) - 29 novembre, RENATO, figlio di Pietro MILANESE (Fonderie); GABRIELLA, figlia di Wladimir FIRMINI (Stab. Motori); MARIO, figlio di Carlo BOSIO (Stab. Auto) - 30 novembre, GIUSEPPE, figlio di Secondo BETTELLI (Soc. Off. di

Modena); CARLA, figlia di Renato BORDELLI (Sede Centrale); BRUNO, figlio di Domenico DONNA (Fonderie) - 1 dicembre, ROSSELLA, figlia di Lorenzo CAPRA (Stab. Auto) - 2 dicembre, CLAUDIO, figlio di Antonio SERRA (Stab. Motori); ETTE, figlia di Nittido BARDELLA (Stab. Auto); ELEONORA, figlia di Nello BASCHIERI (Stab. Motori) - 3 dicembre, ROSA, figlia di Luigi SARDELLA (Sede Centrale); ROBERTO, figlio di Mario PASTORE (Stab. Auto); LOREDANA, figlia di Mario FAVOR (Stab. Auto) - 4 dicembre, GIANCARLO, figlio di Secondino RIOLFO (Sede Centrale); GUGLIELMO, figlio di Luigi GUERNITI (Stab. Metall.); GIOVANNI, figlio di Francesco ACCOSSATO (Stab. Auto) - FRANCA, figlia di Giovanni Battista VENTIMIGLIA (Off. Caselle) - 5 dicembre, SILVIO, figlio di Eraldo CERRUTI (Stab. Auto) - 6 dicembre, ELENA, figlia di Ercole DE DONATIS (Stab. Velivoli); MARCO, figlio di Giovanni CERRATO (Sps); MARCO, figlio di Francesco RE (Stab. Auto); MANUELA, figlia di Giuseppe CARLESIO (Stab. Auto); PATRIZIA, figlia di Piero MAZZARINO (Stab. Auto) - 8 dicembre, MAURIZIO, figlio di Armando PICCHIOLATO (Sps); ENRICA, figlia di Mario GALVANI (Sps); PAOLA, figlia del p.l. Giuseppe MARAGNO (Ferrriere); LAURA, figlia di Paolo RISSONE (Ricambi) - 9 dicembre, BARBARA, figlia dell'arch. Franco LEMBOLE (Soc. Costruzioni) - 10 dicembre, PATRIZIA, figlio di Walter TREVISAN (Stab. Auto); PIETRO, figlio del p.l. Antonio CORNI (Sede Centrale) - 11 dicembre, LORENZO, figlio di Edmondo NEGRO (Fonderie); MARIO, figlio della dott.ssa Luisa GALLO e del geom. Pierangelo FERRERO (Stab. Motori e Soc. Costruz.) - 12 dicembre, ISABELLA, figlia dell'ing. Felice MARCHISIO (Soc. Smebilità e Ricupero); VITTORIO, figlio di Giovanni BERTELLI (Fonderie); GIOVANNI, figlio di Filiberto VIANO (Stab. Motori) - 13 dicembre, CARLO, figlio di Pietro GAUDAUD (Grandi Motori); DANIELE, figlio di Pietro PAPA (Stab. Auto) - 14 dicembre, DANILO, figlio di Natalino DELLACA (Off. Suss. Auto); MICHAELA, figlia di Ercole PORCELLINI (Stab. Prod. Ausili); ALDO, figlio di Domenico RUSCA (Fonderie) - 15 dicembre, CLAUDIO, figlio di Gaetano D'AGOSTINO (Grandi Motori); GIANPIERO, figlio di Giuseppe PIO (Stab. Velivoli) - 18 dicembre,

LUGIA, figlia del rag. Giuseppe PICO (Ferrriere).

ERRATA CORRIGE: Nel numero scorso per composizione di righe vennero confuse due nominativi che ripubblichiamo qui nell'esatta stesura:

23 ottobre, SILVIO, figlio di Maria Teresa CARMELINO ARAGNO (Materiale Ferroviario) - 25 ottobre, ROBERTO, figlio di Carla BIGGI e Luciano MORDENTI (Soc. Proidea Ricupero Metallici).

NOZZE

Della Sede Centrale: Luciana MAGOGA. Della Officina Sussidiaria Auto: Giuliana COLLAUTO. Della Sezione Ricambi: geom. Vincenzo BARIO.

LUTTI

Cesare FOGGI, Cap. Giovanni ALZATI, rag. Franco NEBBIA, fratello di Elsa NEBBIA (Sede Centrale) - Carlo MURATORE, Antonio MARITANO, Luigi PATACCHI, Maurizio MULLAZZANO, Carlo CASALONE, Giuseppe FRANZA, Antonio GALA, Pietro ROBIOLIO BOSE, Giuseppe BASSO, Benedetto FRAU, Alberto FONTANA, Manlio QUAGLIA, Mario TAMARINI (Stab. Auto) - Giuseppe FERRARESE, Sergio GAMBRO, Giovanni Battista SAVINO (Fonderie) - Giuseppe DONATO, Giovanni MULATERO, Stefano GATA, Carlo MORSELLI, Edoardo GROSSO, Luigi RIVIERA (Off. Sussidiaria Auto) - Tina GIOVINE DEMATTEIS, Paolo ROSSO, Lorenzo SALTARONE, Cesare VOLPI, Vittorio TREVISAN (Grandi Motori) - Luigi FIGIELLA, Felice GIANNINI (Sima) - Rita MORRA LABORANTI (Soc. Proidea-Ricupero Metallici) - Giovanni BORLA, Cesare FRANCESCHINI (Sps) - Costantino PADDEU (Stab. Velivoli) - Natale MARGARA, Egidio COSTANTINI (Ricambi) - Dante MANFRIN, Nicola DI MOLFETTA (Ferrriere) - Remo ORDANO (Soc. Costruz. e Imp.) - Carlo GRASSINO, Pasquale MONTANARO, Rosa BOSCHI, Giuseppe MOLINO, Michele RATTI, Felice TARDITI, Guglielmo BOSSO, Carlo MONTABONE (Premi Fedeltà) - Guglielmo POLETTI (Mater. Ferroviario).

La madre del p.l. Giovanni Battista FORMENTO; la madre del dr. Umberto DAMIANI; la madre di Giulia AMERIO; la

madre di Riccardo CRISTOFORI; la madre di Oscar NOTARI; il padre del dr. Andrea CHIAVAZZA; il padre di Gian Luigi GARRINO; il padre di Anna GIOVANETTO; il padre di Anna RACCA SECCO; il padre di Giovanna GAROGLIO ROBIOLIO BOSE; il padre del geom. Egidio GIACOSA; la madre del p.l. Giuseppe SILLANO; il padre di Pietro MOTTO; il figlio di Giovanni BONETTI; il padre di Alfredo CASINI; il fratello di Eleanora LIVERANI; il padre di Francesco QUAGLIENO; la madre di Giuseppina DE LUCA; il padre di Giuseppe MALABAILA; il padre del p.l. Piero ROSSO; la madre di Antonio BARONI; il fratello di Riccardo MARCUCCI; la madre di Angelo PRATO; la madre del p.l. Federico CUPPINI; il padre di Italo SALA; la madre di Alfa CIBRARIO; la sorella di Anna CERUTTI SAGLIO; la madre di Ettore FRANCESIA; il padre di Celestino NICOLA; il figlio di Giuseppe D'ANDREA; il fratello di Jolanda RAZZANO ZAMBERNARDI; il padre del geom. Matteo AMATTEIS; la madre di Emilia SPERTINO VERGNANO; il padre di Roberto ARDEMAGNI; la madre di Angiolina BROSSA ved. CODA; il padre di Luigi GRIBAUDO; il padre di Renato e geom. Carlo MARTINENGO; il padre di Adriano FRANCO; la madre di Arturo SEGHEDEONI; la madre di Marino ZANNI; il padre di Luisa SELMI; il figlio di Mario ANSALONI; la sorella di Augusto FIORINI; la moglie di Geminiano GUALTIERI; la moglie di Guido FERRARI; la madre di Carlo, Aldo e Luigi CAVALLO.

Il 27 dicembre è improvvisamente mancata la signora Luisa MAYER nata DELLAROLE, moglie amatissima dell'ing. Ferdinando MAYER della Divisione Materiale Ferrotraviario. Il 5 dicembre ha lasciato i suoi cari il cav. Giovanni DELICATA, padre del rag. Giovanni DELICATA, Procuratore Fiat.

Il 6 dicembre, in Vestignè, è mancata la signora Maddalena CHIVINO nata OCCEPPO, adorata Mamma del dott. Riccardo CHIVINO Direttore Fiat.

Il 7 dicembre, a S. Michele di Alessandria, è scomparso il M. Giuseppe NICOLA, carissimo Babbo del cav. Ernesto NICOLA, v. Direttore Fiat.

Ai familiari in tutto l'espressione del nostro profondo rimpianto per i loro cari scomparsi e le più sincere condoglianze.

Carnevale

Tra tutti i capi di vestiario venduti con buon successo in Italia le gonne fanno spicco soprattutto per il numero rilevante richiesto ininterrottamente dalle «boutiques» di ogni città.

Le belle gonne, si sa, sono particolarmente adatte per essere indossate al mattino con un caldo maglione per recarsi in ufficio. Più curate di linea si impongono per le ore eleganti: diventano allora scure, ampie e richiedono bustini un po' scollati.

La nota interessante della stagione invernale è rappresentata dalla camicetta di maglia lavorata con filato di seta pura. Unisce al rustico della trama la preziosa sontuosità della fibra impiegata per la confezione. La maglietta di seta si porta con ampie gonne di velluto dai toni molto cupi.

Anche le gonne di faille, assai ampie e ripiegate «alla zuava» ondeggiano durante le sfilate. Sono meno pratiche, ben inteso, ma as-



Gonna per «quattro salti in famiglia» eseguita in faille blu elettrico. Accanto gonna di pesante seta opaca beige tortora con bustino di velluto nero.

sai eleganti. Assomigliano alle antiche mongolfiere e con la loro ampiezza tendono a rendere sottile il busto.

Molti contrasti di tessuto lucido e opaco segnano la «novità» sulle gonne invernali. Lana morbida e velluto, lana «dallo» e raso, nastri serici su maglie laminate e così sul filo della più ardita fantasia.

Quando le gonne sono di velluto dal colore prezioso — rubino, zaffiro, topazio, smeraldo, tormalina — si intonano con le camicette di chiffon. E' originale il loro taglio «quasi sportivo» e l'applicazione prudente del tessuto a più strati per le timide che temono le trasparenze.

Un contrasto classico, ma sempre raffinato, è dato dal nero «onice» e dal bianco «ghiaccio». Occorre questa definizione per far ricordare il riflesso azzurrato di certi rasi, veramente bellissimi. Si porteranno quindi gonne di velluto nero e camicette di raso o broccato bianco-azzurro.

Dobbiamo ricordare che la maglia laminata è particolarmente adatta su gonne di velluto marrone. Sono infinite le tonalità del marrone. Le più tipiche ricordano i toni delle pellicce: martora, castoreo, visone. Romantiche camicette di «dentelles» del medesimo colore si accostano a queste gonne. Sono leggere, trasparenti, ma accollate e con maniche 3/4.

In vena di follie le potrete portare con un piccolo colletto di pelliccia ornato con un nodino di raso.

Un colore meraviglioso e raccomandabile a bruno e biondo è il «pompeiano». Non stonerà con il vostro mantello nero, con il cappotto grigio «di tutti i giorni» e vi permetterà un pizzico di fantasia durante le sere di Carnevale.

Testo di ANNA VANNER

Illustrazioni di ATA DE ANGELI



Una nuova pettinatura romantica e femminile creata da Guillaume di Parigi.

LE RUBRICHE VARIE

CONSIGLI DEL MEDICO

Prevenzione del Reumatismo

Il reumatismo è un'affezione che può colpire l'individuo in tutte le stagioni, però trova nell'umidità e nel freddo dell'inverno i migliori alleati.

Esso, come è noto, si manifesta con dolori articolari, dolori muscolari, inceppamento delle articolazioni e, nelle forme acute, con febbre anche elevata.

La sintomatologia, anche se grave, non è quella che più preoccupa: sono viceversa le conseguenze del reumatismo che sono preoccupanti perché possono portare a difetti, più specialmente a carico del cuore, che sono invalidanti.

Circa il 10% degli invalidi in Italia, Germania, Russia e Svezia è dovuto a progressivo reumatismo articolare, circa il 13% in Danimarca, circa il 17% in Olanda ed Inghilterra.

La prevenzione del reumatismo, sia acuto che cronico, è quindi di interesse notevole e pertanto non deve essere trascurata.

I punti fondamentali su cui deve essere basata la prevenzione sono i seguenti:

a) per forme acute di origine infettiva occorre vigilare le porte di ingresso delle eventuali infezioni.

Esse possono essere: le tonsilliti, i denti cariati e le gengive infiam-

mate, le infezioni intestinali, le infezioni della pelle (foruncoli, ascessi ecc.). Curare quindi tempestivamente queste affezioni significa prevenire l'insorgenza del reumatismo.

b) per le forme croniche di origine più specialmente tossico-degenerativa occorre tenere in maggior considerazione talune cause occasionali, che nelle forme acute hanno minore importanza.

Esse sono: le perfrigerazioni, la umidità e particolarmente quella dalle pareti di certe abitazioni malsane.

Norme comuni di prevenzione per ogni forma di reumatismo debbono essere considerate quelle di igiene generale e cioè la pulizia frequente della bocca, dei denti e della pelle, il giusto riscaldamento (né troppo caldo né troppo freddo) degli ambienti di abitazione e di lavoro, la protezione del corpo con indumenti adeguati possibilmente di lana.

Bisogna ricordarsi però che, anche adempiendo alle norme di igiene più comuni sopracitate, uno dei mezzi più efficaci per ovviare ai gravi danni del reumatismo è il correre a tempo al riparo, consultando il medico, anche se i primi sintomi dolorosi della malattia possono sembrare miti e trascurabili.

Dr. ENZO

NOTERELLA ASTRONOMICA

L'ultima volta abbiamo promesso di parlare un po' più diffusamente di quei fenomeni celesti chiamati bolidi, stelle filanti, cadute di stelle, e simili.

Come abbiamo già accennato, corpi vaganti negli spazi interstellari possono venire attratti dalla terra quando passano nelle sue vicinanze, oppure vi arrivano direttamente portati dalla loro traiettoria che per caso interessa la traiettoria percorsa dalla terra nella sua rivoluzione intorno al sole.

In entrambi i casi appena tali corpi penetrano nella corona formata dall'atmosfera si arroventano causa l'attrito che la loro enorme velocità (dell'ordine di 20 e anche 50 - 70 km. per secondo) genera contro l'aria, si disintegrano e generalmente si consumano in uno sfavillio di scintille che si sparpagliano lungo il breve percorso entro la coltre d'aria che circonda la

terra. In quella data notte la terra ripassa attraverso quella scia e noi vediamo stelle cadenti in molto maggior numero che non nelle altre sere, nelle quali si hanno solo cadute di stelle così dette «sporadiche».

Una caduta di stelle di una grandiosità veramente astronomica (decine di stelle filanti si accendevano in uno stesso istante: se ne stimò il numero complessivo in tutta la notte in molte migliaia) avvenne il 9 ottobre 1933. Chi ha veduto tale fenomeno non lo ha certo dimenticato. I giornali riportarono l'indomani di aver ricevuto nella notte delle telefonate da persone spaventate che chiedevano se ci fosse pericolo di un cataclisma mondiale.

Un bolide di grandi dimensioni cadde il 30 giugno 1908 nella Siberia centrale a nord di Vladivostok: testimoni oculari lo descris-



terra. E queste sono le normali stelle filanti.

Qualche rarissima volta un frammento più o meno grosso arriva a urtare contro il suolo. Chi scrive ricorda la descrizione fattagli dai suoi maggiori di un pezzo di metallo caduto dal cielo (verso il 1830) e affondatosi in un campo dell'astigiano e che, recuperato, aveva una forma appiattita e dimensioni di uno di quei vagli che servivano a vagliare il grano: probabilmente urtando contro la terra, il materiale quasi fuso aveva assunto una forma scavata, come di grande cucciolo.

Delle piogge di stelle, alcune si ripetono con più o meno intensità in determinate epoche dell'anno (10 agosto, 15 settembre, 20 aprile, 20 ottobre e altre). Il fenomeno viene spiegato con l'ammettere che questi corpuscoli o frammenti fanno parte di una, diciamo così, nuvola di polvere cosmica che gira anch'essa attorno al sole seguendo un'orbita che in un certo punto interseca l'orbita percorsa dalla terra. Siccome i corpuscoli (provenienti forse dalla disintegrazione di qualche cometa) sono sparsi lungo tutta la traiettoria che essi seguono, ogni

sere come un grosso globo di grandezza metà della luna piena: al momento dell'urto con la terra — se pure urto vero e proprio ci fu, perché la disintegrazione totale avvenne forse a poca distanza dal suolo — si produsse un'enorme frangere come lo scoppio simultaneo di molti cannoni e una luce sfiorante.

Il luogo fu ispezionato da varie spedizioni di scienziati nel 1927 — e poi ancora nel 1948 e 1950. Un esame approfondito del materiale prelevato fu compiuto solo nel 1955.

I crateri e le cavità trovate — scrive la rivista «Cosmos», da cui togliamo anche la figura — sommano a 200, la massa totale del meteorite prima di disintegrarsi fu stimata di circa 70 tonnellate, la composizione (dai frammenti rilevati) ferro circa il 93%, nickel 5% e cobalto, fosforo e zolfo in piccole percentuali.

La figura «d» sopra pubblicata mostra l'aspetto della foresta siberiana abbattuta dalle onde di esplosione dei meteoriti, fotografata dopo 19 anni dalla caduta, l'area di totale distruzione fu di circa 1,6 km. quadrati.

IPSILON

L'ANGOLO DEL FILATELICO

La sera del 15 dicembre alla sede del Gruppo Filatelia è stato festeggiato un altro anno di attività del Gruppo.

Il Delegato del Gruppo Rag. Bayer ha succintamente ricordato la attività svolta dal Gruppo durante l'anno 1956 e ha rivolto un particolare ringraziamento ai collaboratori che maggiormente si sono distinti per il funzionamento del Gruppo: Cav. Temellini, Sig. Arinetti, Sig. Musso, Sig. Diano, Signor Quazza e per la Sezione Giovanile: Sig. Petranca, Sig. Martinengo e Sig. Sapeili.

Il Rag. Bayer ha comunicato che risultano attualmente iscritti al Gruppo Filatelia ben 748 filatelisti, nonché 75 al Gruppo Giovanile ed ha reso noto che con il 1957 viene istituito il nuovo servizio di «Buste 1° giorno».

Alle ovazioni che hanno chiuso la breve rassegna è seguita la distribuzione di premi speciali ai diretti collaboratori e di premi a sorte a tutti i presenti.

La serata si è chiusa con la consueta block-party di fine anno.

Buste 1° Giorno

E' stato istituito questo nuovo servizio per gli iscritti al Gruppo.

Per ogni nuova serie emessa in Italia saranno edite delle buste stampate in litografia con un soggetto attinente all'emissione. Le buste saranno affrancate con il francobollo interessato e saranno bollate dall'Ufficio Filatelico di Torino con l'annullo del 1° giorno.

Il costo di tale busta sarà rappresentato dal francobollo usato per l'affrancatura più L. 40.

Coloro che intendono avere riservata una busta 1° giorno sono pregati di mettersi in lista presso i Segretari del Gruppo per non vedersi esclusi dall'assegnazione, stante che le buste 1° giorno saranno preparate solo per gli iscritti a questo servizio.

Il francobollo anafilico

Il giorno 29 dicembre è stata emessa la serie commemorante l'ingresso dell'Italia nelle Nazioni Unite. Trattasi di due esemplari da L. 25 colore rosa pallido e da L. 60



colore verde chiaro raffiguranti il globo terrestre.

I due francobolli sono anafilici. Infatti guardando il francobollo attraverso uno schermo rosso e verde, la stampa del globo terrestre si distacca nettamente dal fondo ed appare in rilievo. Un effetto ottico sorprendente si rileva se il francobollo viene posto orizzontalmente anziché verticalmente ed appare come una piccola sfera posta sul centro del francobollo. Chi generalmente porta gli occhiali è opportuno non li tolga per guardare il francobollo.

Nella storia della filatelia questo è il primo francobollo anafilico che viene emesso nel mondo.

Il risparmio postale

In data 31 dicembre è stato emesso l'ultimo francobollo dell'an-



no commemorante l'80° anniversario del risparmio postale (L. 25 colore grigio azzurro).

Entrambi i francobolli sono in distribuzione ai prenotati del Gruppo Filatelia.

Questo filatelico

Quali sono i francobolli d'Italia sui quali risultano visibili uno o parecchi aeroplani ma che non sono francobolli di posta aerea.

Fra coloro che avranno inviato al Centro Culturale Fiat entro il 31 gennaio 1957 la soluzione esatta verranno sorteggiati dei premi messi in palio dalla Direzione Stampa Fiat.

PROBLEMA DI SCACCHI

N. 32 - Inedito di E. Defourny
NERO (pezzi 6)



BIANCO (pezzi 9)

Il Bianco muove e dà matto in due mosse.

Mandare la soluzione a: Ing. Defourny presso «Illustrato Fiat», Corso Giovanni Agnelli 300, Torino, entro il 15 febbraio. Specificare l'indirizzo e Sezione di appartenenza. Fra i solutori saranno sorteggiati premi.

CRUCIVERBA



Orizzontali: 1. Eroina romana data in ostaggio a Persenna - 6. Nuvoletta - 8. L'aria in inglese - 9. Le ha il lupo - 10. Mortali - 12. Regola di vito - 16. Ricchezza - 17. Articolari parole (tr.) - 18. Messina - 19. Ha energia - 21. Fama - 22. Si getta nell'Ellesponto - 24. Parte superiore della scarpa - 27. Le ha il mare - 28. Altare - 29. Società Nazionale Elettricità - 31. Nel poker - 32. Direttissimo - 33. Città famosa per lo spumante - 35. Il principio del noviziato - 36. Devote - 37. Iruto - 38. Preposizione articolata - 39. Ribrezzo - 41. Possessivo - 42. Tiranno di Samo - 43. Pronome personale - 44. Ascoli Piceno.

Verticali: Ha la proprietà di attrarre - 2. Leggero - 3. Salite - 4. Uno degli Stati Uniti d'America - 5. Insetti laboriosi - 7. Aver ardimento - 11. Luogo di spettacolo - 12. Spada larga e corta - 13. L'arcobaleno - 14. Albero affine alla quercia - 15. Cittadina in provincia di Messina - 17. Un po' di prepotenza - 20. Esalare - 23. Nome di donna - 25. Macchinare - 26. Isola dell'Atlantico - 30. Punto cardinale - 31. Un po' timido - 34. Volume - 35. Il maggior fiume d'Italia - 37. Andare in poesia - 38. Divinità femminile pagana - 40. Lingua antica.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE

SCACCHI

Problema n. 31 (p. nero in c7 e non T nera)

1. pe2-e4 - (Problema di blocco)

Se Nero risponde:

Ab7 x pe4 - 2 Cd2 x Ae4 matto

Ab7 - c6 - 2 Cb8 - a8 matto

Ab7 - d5 - 2 D x Ad5 matto

pe7 x pd6 - 2 De4 matto

pe7 - c6 - Cb8 - d7 matto

Ca8 - b6 - 2 Aa5 - b4 matto

Ca1 - b3 - 2 Cd2 x b3 matto



SORTEGGIATI PER IL PREMIO
Segnan Alfredo, Fonderie (gruppo Scacchi, Lingotto); Sartori Modesto, Mirafiori (gruppo Scacchi, Lingotto); Mortara Ernesto, Ferrerie; Fruttarolo Luigi, Sede Centrale Fattorini.

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COMITATO DI REDAZIONE:

DIREZIONE, STAMPA E PROPAGANDA FIAT

TORINO, CORSO MARCONI, 89

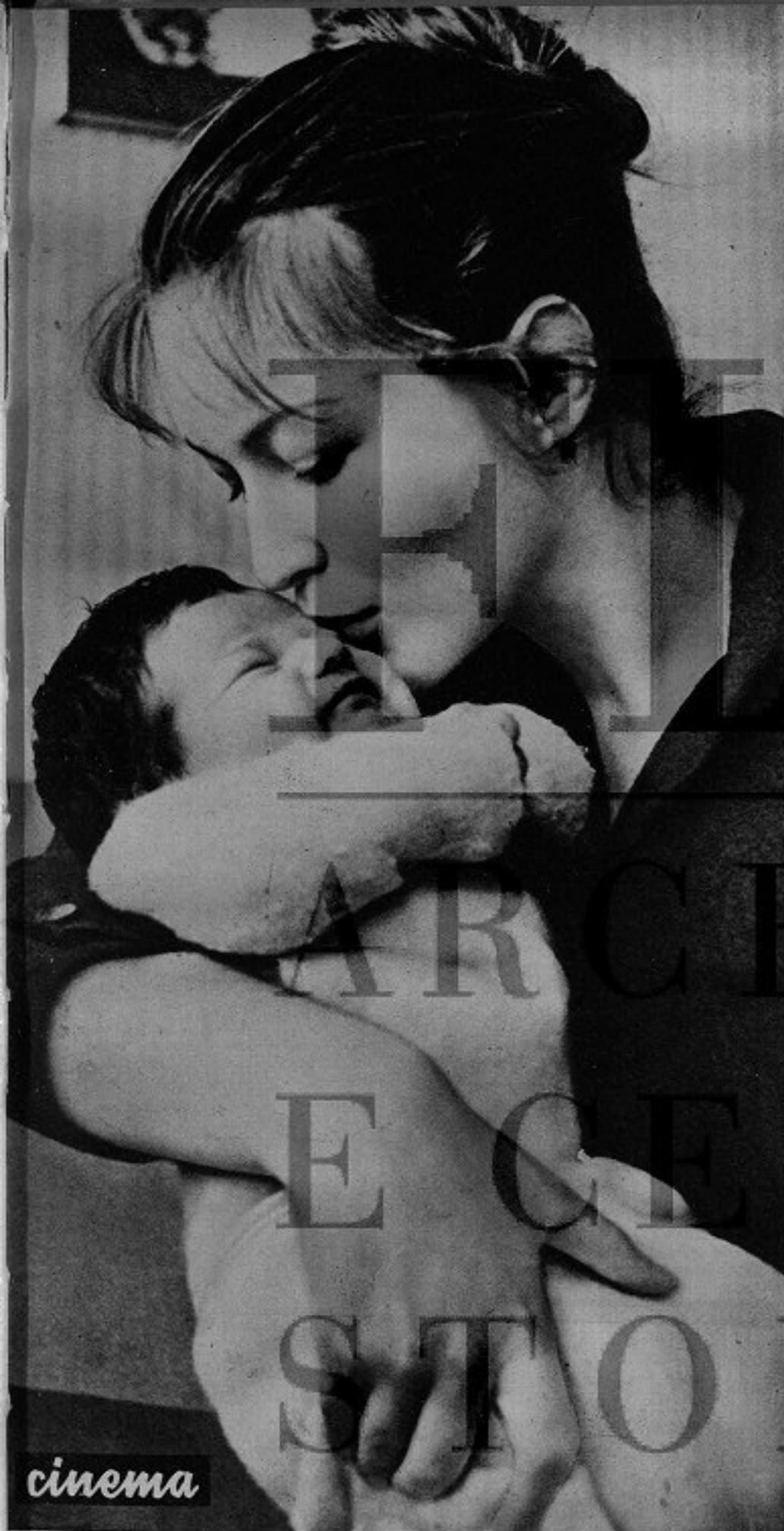
(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino

in data 3-12-53 - Risposta, Istituto Defourny

Stampato il 26 Gennaio 1957

SEL - Stabilimento di Torino - Via Viller, 3



Marina Vlady, la giovanissima «stella», è fiera del suo primo bambino, nato nell'ottobre scorso. Lo allatta lei. Lei gli ha fatto il corredo. Si chiama Igor, ma il soprannome è «Fasidonne». Il padre, Robert Hossein, è anche lui una personalità del cinema, scrittore e produttore. Abitano a Maison-La Fite. La nonna ha regalato a questo suo quinto nipotino un orso alto un metro.

(Da «L'Illustré» - Losanna)

Mimi si lava



Mimi ha un appuntamento e si fa bella.



Ma qui bisogna strusciare forte perché lo sporco scompaia.



Lavarai i denti... che secatura! Ma Mimi vuole avere per il suo Carletto il sorriso più radioso.



Ed ora un po' di «Make-up» non guasta...



Ammiriamoci. In abito da sera sarai splendente, piccola Mimi! Ma il tuo abito da sera non sarà per caso un morbido pigiama di flanella?...

(dalla rivista «CONSTANCE» di Amburgo)

LA MERENDA DI MUSCI



Nessuno guarda, puoi tranquillamente far la tua merenda...



Ma perché gli uomini cercano di far tutto così complicato?...



Chissà che non riesca ad aiutarmi con le zampe...



Ora sì che ragioniamo!... Il latte è odoroso e fresco, appetitosa merenda...

★ STRENNA DI CAPODANNO AGLI SCOLARI FRANCESI ★

Dal 1° gennaio gli scolari francesi delle Elementari non avranno più compiti da fare a casa. E' la strenna di Capodanno del Consiglio Sup. della Istruzione. E' probabile che gli scolari italiani si augurino un regalo simile anche a loro... Un grande quotidiano francese, «Paris Press-l'Intransigeant», ha preso a caso, all'uscita di una scuola parigina, questi ragazzi per avere qualche impressione spontanea. Le fresche ed ingenue risposte si leggono sotto le fotografie, che la cortesia di «Paris Press» ci ha consentito di riprodurre su «Illustrato Fiat».



André Bétier, 8 anni, giudizioso: «Non sarò più sgridato per i compiti».



Henri Vébel, 9 anni, scettico: «Impossibile. E' certo uno scherzo».



Gérard e Christian, 6 anni, sconcertati: «Ma allora, che cosa faremo?».



Josette Casius, 9 anni, flemmatica: «Bene... potrò leggere tutte le sere Topolino».



Andrea Casius, 7 anni, furioso: «La mamma non potrà insegnarmi più nulla!».



SESTRIERE

(Fotofiat)

