

ILLUSTRATO FIAT

Anno VI - n. 1

PERIODICO MENSILE

Torino, 31 Gennaio 1958

FIAT

ARCHIVIO

E CENTRO

STORICO



Fiat G 91

1957-1958 SALDEZZA E SVILUPPO DEL LAVORO FIAT



Nelle riunioni di fine d'anno — dei Capi delle officine, reparti e servizi di tutta la Fiat, e dei Direttori di ogni Divisione e Sezione — il Presidente Prof. Valletta ha parlato con franchezza ed energia per fare il punto della situazione aziendale. Il saluto, il ringraziamento, l'augurio della Presidenza e della Direzione Generale della Fiat a tutti i dipendenti, di ogni grado e qualifica — una compagine di lavoro di oltre 77.000 persone — hanno preso efficacia, nella parola del Prof. Valletta, dalla constatazione dei risultati 1957 e dalle prospettive 1958.

Il '57 non è stato un anno facile: situazioni di ordine finanziario internazionale e contingenze varie hanno portato difficoltà non lievi anche all'andamento produttivo Fiat; ma tutte sono state superate con la ferrea volontà del ricercare e ottenere sempre più lavoro e di attuarlo bene, con quello spirito di collaborazione che unisce tutti i lavoratori della Fiat: dirigenti, tecnici, impiegati, operai.

A malgrado delle difficoltà il fatturato Fiat 1957 supera quello dell'anno precedente, anche se il risultato economico dell'esercizio presenta un margine minore poiché pur di avere lavoro si è dovuto prenderlo anche sotto costo o con

un minimo margine di profitto. Ma margine sempre sufficiente a corrispondere agli azionisti e obbligazionisti la remunerazione al risparmio da essi investito nell'Azienda, e a mantenere le remunerazioni al lavoro, salari e stipendi.

Forte impulso delle esportazioni Fiat, in circa 100 mercati esteri ed ora anche negli Stati Uniti d'America. Produzione automobilistica, per l'Italia e per l'Estero, ad alto livello europeo: si va verso le 1500 unità al giorno. La 600 e la 500 fanno un blocco vitalissimo di produzione delle piccole utilitarie.

Imponenti lavori Fiat all'Estero con la cooperazione di altre importanti imprese. Successi di prestigio internazionale quali quello del velivolo «G 91», affermatosi nella gara mondiale NATO.

La solidarietà morale aziendale e la piena efficienza di modernissimi mezzi produttivi sono sempre più garanzia di sviluppo del lavoro Fiat in Italia e nel mondo.

Nelle riunioni in cui il Prof. Valletta — unanimemente acclamato — ha riassunto la situazione Fiat con dati e notizie altamente confortevoli, erano attorno a lui presenti tutti i componenti della Presidenza e della Direzione Generale, e tutti i Direttori Fiat.

1957-1958 Solidité et développement du travail Fiat

Dans les réunions de fin d'année — des Chefs d'Usines, de rayons et de services de toute la Fiat, et des Directeurs de toutes les Divisions et Sections — le Président Prof. Valletta a parlé avec franchise et énergie pour faire le bilan de la situation de l'Entreprise. La salutation, les remerciements, les souhaits de la Présidence et de la Direction Générale de la Fiat à tous les salariés, de tous les rangs et de toutes les qualifications, un ensemble de plus de 77.000 travailleurs, ont pris de l'efficacité, dans le discours du Professeur Valletta, de la constatation des résultats 1957 et des perspectives 1958.

L'année 1957 n'a pas été une année facile: des situations d'ordre financier international et des contingences diverses ont porté des difficultés assez graves aussi à la marche productive de la Fiat; mais toutes les difficultés ont été vaincues par la volonté de fer de chercher et obtenir toujours davantage de travail et de l'exécuter bien, dans cet esprit de collaboration qui unit tous les travailleurs de la Fiat: dirigeants, techniciens, employés de bureau, ouvriers.

Malgré les difficultés les ventes Fiat en 1957 ont dépassé celles de l'année précédente, même si le résultat économique de l'exercice présente une marge moindre puisque pour qu'on ait du travail il faut parfois l'accepter à des prix inférieurs à ceux de revient ou avec un très petit bénéfice. Mais un bénéfice toujours suffisant pour pouvoir verser aux actionnaires et aux porteurs d'obligations la récompense de leurs économies placées dans l'Entreprise, et pour maintenir les récompenses au travail, salaires et appointements.

Il y a une forte impulsion aux exportations Fiat en environ 100 marchés étrangers, et maintenant aussi dans les États Unis d'Amérique. La production automobile, pour l'Italie et pour l'Étranger, est à un haut niveau européen: nous nous approchons aux 1500 unités par jour. La 600 et la 500 forment un bloc très important de production des petites utilitaires.

Avec la co-opération d'autres importantes entreprises italiennes, la Fiat s'est engagée dans de grands travaux à l'Étranger. Il y a aussi des succès de prestige international, comme celui de l'avion «G 91» qui s'est affirmé dans la compétition mondiale de l'OTAN.

La solidarité morale de l'entreprise et la pleine efficacité des très modernes moyens de production sont toujours de plus en plus une garantie du développement du travail Fiat en Italie et dans le monde.

Dans les réunions où le Prof. Valletta — acclamé à l'unanimité — a résumé la situation Fiat avec données et notices fortement con-

fortantes, il était appuyé par la présence de tous les membres de la Présidence et de la Direction Générale et de tous les Directeurs de la Fiat.

1957-1958 Soundness and development of Fiat Work

At the end-of-the-year meetings of the heads of Works, Departments and services of the whole of Fiat, and of the Directors and Managers of every Division and Section, the Chairman, Prof. Valletta spoke with frankness and force to make a survey of the state of the firm. The thanks and good wishes of the Presidency and the General Management of the Fiat to all its employees of every grade and qualification, a working force of over 77,000 people, were rendered more real, in Prof. Valletta's speech, by the results obtained in 1957 and the prospects for 1958.

1957 was not an easy year: international financial situations and various other contingencies caused some hindrances to the run of Fiat's productive work; but every difficulty was overcome by the iron will to seek and procure still more work and to do it well, in that spirit of co-operation that unites all Fiat workers: executives, technicians, clerical staff and workmen.

In spite of the difficulties, Fiat's sales in 1957 surpassed those of the previous year, even although the economic result of the year's working shows a smaller margin because in order to have work it had sometimes to be accepted even at below cost prices or with a minimum margin of profit. But a margin still big enough to give the Shareholders and Bondholders a return for their savings invested in the Company, and to keep up remunerations to labour, wages and salaries.

There is a strong upward trend in Fiat's exports to about 100 foreign markets and now also to the United States of America. The motorcar production for the home and export markets is at a high European level; we are nearing 1500 units per day. The 600 and the 500 form a most vital factor in the production of small utility cars.

Fiat has undertaken, with the co-operation of other important Italian undertakings, large contracts abroad. Among successes of international prestige is that of the «G 91» aircraft successful in the world-wide NATO competition.

The moral solidarity within the Company and the full efficiency of the ultra-modern means of production guarantee the future developments of Fiat work in Italy and the rest of the world.

At all meetings in which Prof. Valletta — unanimously cheered — outlined the Fiat situation, citing highly encouraging figures and

data, he was supported by the presence of all the members of the Presidency, the General Management and all the Fiat Directors.

1957-1958 Stärke und Entwicklung der Fiat-Arbeit

Im Rahmen der traditionellen Versammlungen zur Jahreswende der Betriebe-, Abteilungs- und Hölleleiter sämtlicher Fiat-Betriebe, sowie der Direktoren der verschiedenen Divisionen und Werke, hat Präsident Prof. Valletta mit Offenheit und Energie, Ansprachen gehalten und die Lage der Arbeit bei den Fiatwerken geschildert. Die Worte der Begrüßung, des Dankes sowie die Glückwünsche der Präsidenz und der Generaldirektion von Fiat an die Angehörigen der Werke, jeden Ranges und Faches — die eine Arbeitsgemeinschaft von über 77.000 Menschen bilden — gewannen sehr an Wirksamkeit in der Ansprache von Prof. Valletta, auf Grund der Schilderung der Ergebnisse des Jahres 1957 und der Aussichten für das Jahr 1958.

Das Jahr 1957 war kein leichtes Jahr. Auswirkungen finanzieller Art auf internationaler Ebene und die Entwicklung der Marktlage haben bedeutende Schwierigkeiten, auch bei der Entwicklung der Fiat-Produktion, mit sich gebracht. Sämtliche Schwierigkeiten wurden jedoch in dem eisernen Bestreben nach neuen Arbeitsmöglichkeiten und in dem Willen diese Arbeit gut in dem Zusammenarbeitsgeist durchzuführen, überwunden, der sämtliche Fiat-Angehörigen, Leiter, Techniker, Angestellte und Arbeiter verbindet.

Trotz der Schwierigkeiten ist im Jahre 1957 der Gesamt-Faktorenwert für Lieferungen und Leistungen von Fiat höher als im Vor-

jahre, auch wenn das finanzielle Geschäftsergebnis eine niedrigere Verdienstmarge und infolge der Notwendigkeit gewisse Arbeitsprogramme unter den Selbstkosten bzw. mit einer minimalen Verdienstmarge zu übernehmen, aufweist. Es ist jedoch immer eine Verdienstmarge, die ausreichend ist um den Inhabern von Aktien und Obligationen die Entgeltung für die von ihnen in der Firma investierten Ersparnisse zu gewähren und um den Arbeitnehmern die Aufrechterhaltung von Löhnen, Gehältern und sonstigen Zuwendungen zu sichern.

Die Ausfuhr von Fiat in etwa 100 ausländischen Märkten und nun auch in den Vereinigten Staaten von Amerika ist im Anstiegen begriffen. Die Automobilproduktion hat ein für Italien und auch für das Ausland hohes europäisches Niveau erreicht und nähert sich an die 1500 Pkw. täglich. Die Typen 600 und 500 bilden eine auserwählte lebenswichtige Sparte des Produktionsprogramms auf dem Gebiet der Kleinwagen.

Eindrucksvolle Arbeitsvorhaben werden von Fiat im Ausland, in Zusammenarbeit mit anderen bedeutenden Unternehmungen durchgeführt. Prestige-Erfolge auf internationaler Ebene wurden ebenfalls erreicht u.a. mit der glänzenden Bewährung des Flugzeuges Type «G 91» beim NATO Weltwettbewerb.

Der moralische Betriebsgeist und die volle Zweckmäßigkeit der modernsten Produktionsmittel bieten immer mehr eine Gewähr für die Entwicklung der Fiat-Arbeit in Italien und in der Welt.

Bei den Versammlungen, in welchen Prof. Valletta, unter allgemeinem Beifall, die Lage bei Fiat auf Grund von sehr zufriedenstellenden Daten und Nachrichten schilderte, waren sämtliche Mitglieder der Präsidenz und der Generaldirektion und alle Fiat-Direktoren, anwesend.

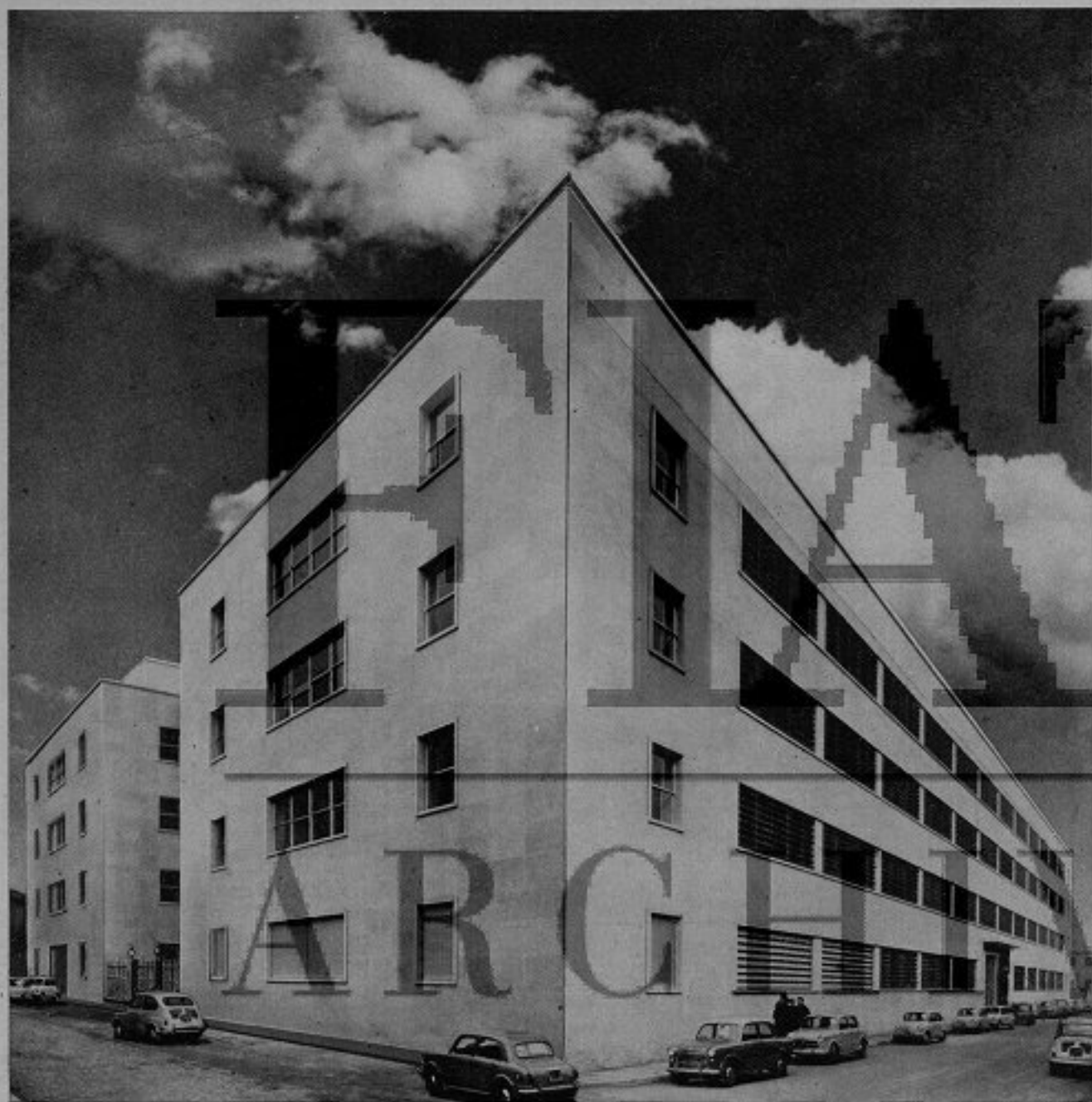
Visite d'augurio: DAGLI ALLIEVI AGLI ANZIANI

Come di consueto ad ogni fine d'anno, la Presidenza e la Direzione Generale della Fiat hanno portato il loro saluto ed augurio alle maggiori istituzioni sociali dell'Azienda: la Scuola Allievi Giovanni Agnelli, il Gruppo Anziani ed il Gruppo ex-Allievi, la Mutua, il Convalescenziario e Casa di Riposo, Centri culturali e sportivi. Non visite di prammatica, bensì affettuosi incontri.

Anzitutto la Scuola Allievi, che durante il 1957 ha avuto numerosi visitatori tra cui eminenti autorità e personalità italiane e straniere, europee ed americane, che si sono dichiarate ammirate della magnifica Istituzione la quale onora Torino e l'Italia.

Negli sviluppi continui delle opere sociali — per l'istruzione dei giovani e per l'assistenza a lavoratori e familiari — si rafforzano e si espandono quello «spirito di corpo» e quel sentimento umano del lavoro, che sono forze morali della Fiat.

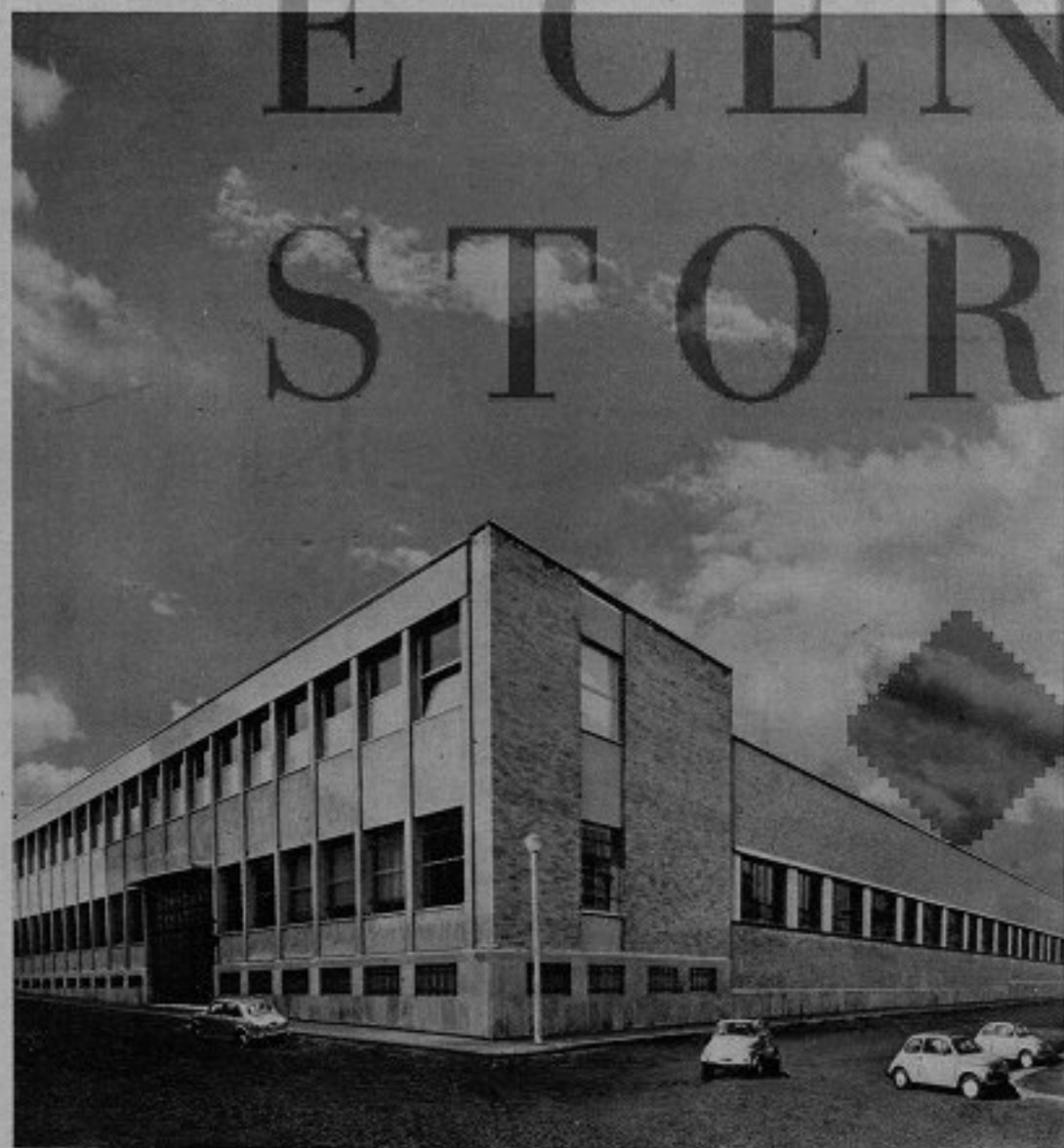
SEDI NUOVE DI ISTITUZIONI SOCIALI FIAT



Nuova Sede della Mutua Aziendale Lavoratori Fiat



La Sede Anziani ed Ex-Allievi Fiat



Il Centro d'Orientamento professionale

PREMI CAMERANA



Al teatro Carignano, nel dicembre scorso, con solenne cerimonia sono stati premiati gli insegnanti e gli istruttori di scuole professionali torinesi particolarmente distinti per impegno e disinteressata passione di contributo alla formazione tecnica e specifica dei lavoratori.

Alla distribuzione dei premi, dedicati alla memoria del Conte Gian Carlo Camerana, presenziavano la contessa Laura Camerana, il Sindaco, il Prof. Valletta, l'ing. Bono ed altre autorità del mondo industriale.

Il dottor Gurgo Salice, presidente dell'Unione Industriale, sottolineò i fini dell'iniziativa presa dall'U.I. e dall'Associaz. Industria Meccanica lo scorso anno, e vi aderirono poi la Camera di Commercio e il Consorzio per l'Istruzione Tecnica.

Tra i premiati due uomini della Fiat: Riccardo Quaglia (Fiat Avio) con venti anni di insegnamento, ed Edmo Meschiati (S.I.M.A.) con ventinque. Ad essi le nostre congratulazioni per l'alta distinzione che si sono meritata nel campo della istruzione professionale.

La Medaglia d'Oro di fedeltà al lavoro a 145 dipendenti Fiat



Nel dicembre scorso, a Torino, si è effettuata la consegna della medaglia d'oro per fedeltà al lavoro ai lavoratori con oltre 35 anni di anzianità presso la stessa azienda.

Presenti alla cerimonia erano il Ministro dell'Industria e Commercio, Sen. Gava, le Autorità cittadine, la Presidenza e la Direzione generale della Fiat.

Dopo i discorsi del Presidente della Camera di Commercio, dott. Vitelli, del Sindaco di Torino, avv. Peyron, del Vice Presidente dell'Associazione Naz. dei Lavoratori Anziani, dott. Guzzeloni, e del Ministro Gava, è stata effettuata la premiazione dei 482 lavoratori anziani, 145 dei quali sono dipendenti Fiat.

Eccone i nomi:

Sede Centrale:

Valeria Albertazzi Caudana - Gaetano Bertoldi - Angelo Caprioglio - Mario Casale - Ugo Denoyer - Riccardo Ferrero - Luigi Galdano - Giuseppe Manfredi - Alberto Orefice - Eduardo Rizzardi - Ilda Tempia.

Stabilimento Automobili:

Lorenzo Accossato - Vincenzo Accumoli - Marco Alcardi - Antonio Aragno - Giuseppe Bertolina - Cristoforo Benazzo - Luigi Boggio - Giovanni Bonetto - Mario Carpaneto - Secondo Casetta - Paolo Colla - Giovanni Colombo - Ferdinando Coscia - Attilio Crociani - Maria De Piceis Polver - Giovanni Ella - Luigi Fattori - Giacomo Ferrero - Stefano Ferrero - Giuseppe Gagliardi - Lorenzo Garrone - Giacomo Groppi - Andrea Laccattini - Attilio Manoni - Mario Nizia - Giuseppe Oliviero - Paolo Oriceo - Guglielmo Pagliotti - Giuseppe Pecchinino - Vittorio Pereno - Simone Piovano - Luigi Quaranta - Luigi Robino - Pietro Roggiere - Giovanni Sarù -



Il Ministro Gava e il Prof. Valletta si congratulano con una delle premiate.

Domenico Savore - Serafino Testa - Benvenuto Torre - Carlo Vaenti - Giuseppe Verone - Giuseppe Vietti - Beniamino Zeppegno.

Stabilimento Fonderie:

Felice Morello - Antonio Sobrero.

Stabilimento Produzioni Ausiliarie:

Giovanni Boero - Giuseppe Bosio - Giuseppe Castagneri - Michele Colombo - Pietro Gambino - Eugenio Garino - Alfredo Gianoni - Alberto Moretti - Giovanni Origlia - Antonio Pioletti - Ottaviano Silvestri.

Officine Sussidiarie Auto:

Pietrino Cabras - Annibale Chiavazza - At-

tilio Cima - Giovanni Gariglio - Enrico Pizzarelli - Michele Pont - Modesto Re - Giovanni Rubiola.

Stabilimento Motori Avio:

Edoardo Abrate - Giuseppe Botello - Angelo Franciotti - Oreste Giuliano - Giovanni Nicola - Angelo Prato - Giovanni Ruffinengo.

Stabilimento Velivoli:

Paolo Gandini - Giuseppe Giuliano - Fernando Lusso - Umberto Re.

Sezione Ferriere:

Luigi Alganon - Francesco Amateis - Luigi Beltrand - Antonio Bigano - Giuseppe Cau-

dana - Pietro Cavallito - Giuseppe Coppo - Pietro Daziano - Giacomo Fasano - Andrea Ferrero - Giuseppe Mattioda - Felice Moncalvo - Ernesto Piccinin - Giuseppe Protti - Carlo Stanzani - Leone Sulli - Vittorio Talariol - Antonio Vaj.

Stabilimenti Avigliana:

Vincenzo Bertolotti - Francesco Bottino - Costantino Cavagliato - Francesco Goghero - Felice Maritano - Ernesto Molinero - Alfredo A. Ruffinatti.

Sezione Grandi Motori:

Francesca Bertollina ved. Caneparo - Giovanni Battista Tessa - Giunio Tosi.

Sezione Industrie Metallurgiche:

Giovanni Amedeo - Pietro Berna - Giorgio Cerva Bert - Giuseppe Gatto - Silvestro Marsaglia - Alvaro Proietti - Pietro Raineri - Giovanna Olga Stella - Carlo Tanzi - Emilio Versetti.

Sezione Materiale Ferroviario:

Mario Bellini - Angelo Brenna - Francesco Dondo - Mario Ganio - Emilio Massimino - Domenico Novaresse.

Sezione Ricambi:

Luigi Gafda - Pietro Papetti - Ferdinando Sani.

Sezione Costruzioni e Impianti:

Margherita Dini.

Sezione Metalli:

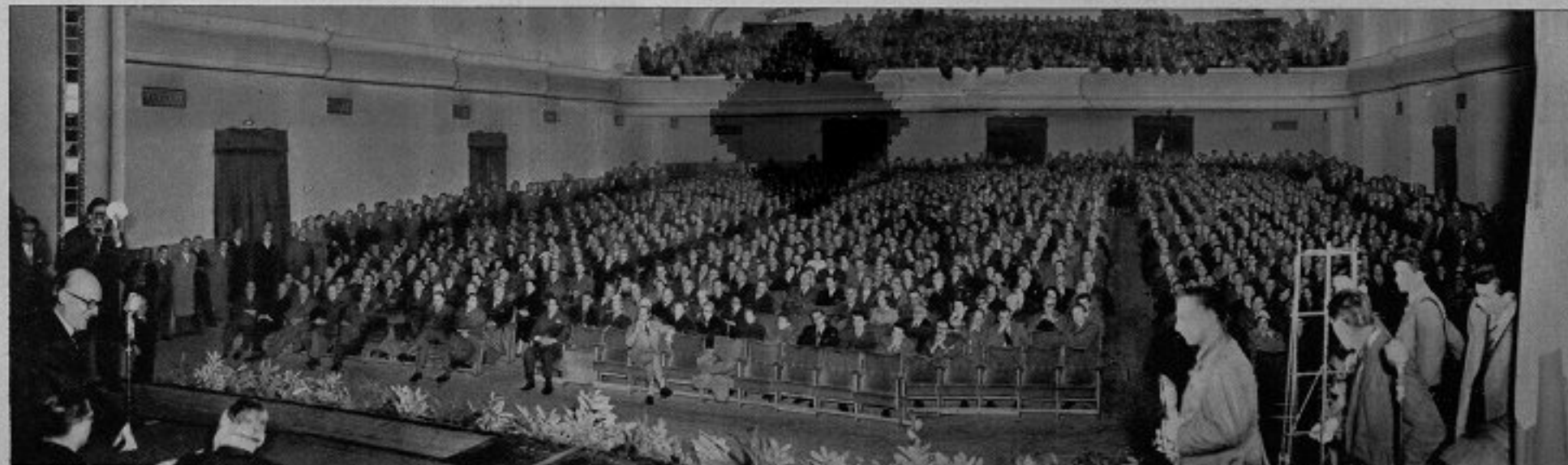
Ambrogio Leoni.

Sezione S.P.A.

Mario Argentero - Carlo Borgna - Alessandro Francesco Busti - Caterina Cesa - Martino Davito Gara - Oreste Forneri - Roberto Grassi - Aurelio Silimbani - Giuseppe Simeoni - Giovanni Zanino.

Filiale di Torino:

Michela Citterio.



Parla il Sindaco di Torino.

BRUXELLES 1958

L'Esposizione universale di Bruxelles sarà il grande avvenimento Europeo del 1958 (aprile-ottobre). Un richiamo mondiale all'Europa. Il piccolo grande Belgio — nazione tra le più avanzate in ogni progresso tecnico e sociale della civiltà moderna — sta allestendo l'Esposizione nella ridente zona di Lacken ai margini della metropoli con grandiosità di mezzi, idee ardite, opere imponenti e fervido spirito di cooperazione internazionale. L'Italia sarà presente con un suo padiglione nazionale, dove anche la Fiat porterà talune espressioni del suo complesso di lavoro.

Le esposizioni a carattere universalistico — ognuno se ne rende conto — sono divenute ardue imprese, e perciò sempre più rare. Alla fine del secolo scorso e nel primo decennio del nostro il rendere in una Esposizione internazionale lo spettacolo del progresso della scienza della tecnica del lavoro era cosa relativamente facile e sempre sorprendente. Le Esposizioni internazionali di Torino e di Milano di quel tempo sono rimaste memorabili. Tutto allora sapeva di novità agli occhi del grande pubblico e come espressione coreografica del progresso principio del secolo il « ballo Excelsior » era già teatrale sintesi. Oggi il progresso va alle stelle, ogni giorno scoperte e rivelazioni inaudite e formidabili applicazioni scientifiche e industriali trasformano la vita del mondo sotto gli occhi della gente e nella mente di tutti; e il sintetizzare in una esposizione l'essenziale del nuovo, che prepara un diverso domani, è compito di alta responsabilità e di grande impegno di energie e di mezzi. Le più recenti Esposizioni universali furono quelle del 1938 a Parigi e quelle del 1939 a New York.

Su « Le Figaro » lo scrittore Guermantes scriveva di recente, a proposito di Bruxelles '58: « Le parole "esposizione universale" risvegliano alla mente di un figlio del secolo attraenti ricordi. L'esposizione del 1900 fu, alla età di dieci anni, la nostra scoperta del mondo. Un globo terrestre rappresentava alla nostra giovane curiosità la pienezza di una terra che si era appena finito di scoprire. Il secolo nasceva tra miracoli che stavano per mutare la nostra vita quotidiana. Poco più di mezzo secolo è da allora trascorso e i miracoli, questa volta, sono capaci di cambiare il destino dell'umanità. Ad essa lo scegliere: una vita migliore o la morte ».

Tema della Esposizione di Bruxelles è appunto questo: per un mondo più umano. A svolgere questo gran tema concorreranno 50 nazioni di ogni continente. Una Esposizione universale non può essere infatti che appuntamento di nazioni, di popoli, in un solido intento di emulazioni.

Simbolo dell'Esposizione sarà non più il globo terrestre, ma il gigantesco Atomium, ardita originale costruzione a sfere: nove enormi sfere di acciaio e cristallo del diametro di 18 metri, collegate tra loro ed innestate su uno stelo centrale alto 110 metri con tubi d'acciaio di 3 metri di diametro. L'Atomium peserà 1500 tonnellate. Si salirà alle sfere (ciascuna sede di mostre dell'atomo) per mezzo di una scala mobile.

Lo scrittore del « Figaro » si è incontrato a Bruxelles con il Commissario generale dell'Esposizione: il barone Moens de Fernig, eminente personalità belga, già più volte ministro, uomo di provata esperienza e di signorile prestigio internazionale. Egli ha così riassunto l'entità della organizzazione a cui presiede:

« Abbiamo dovuto prevedere l'accoglienza, l'alloggio, l'ingresso, il trasporto la circolazione di 50.000 visitatori all'ora. Abbiamo chiesto la soluzione matematica di questi problemi a due ordinatori elettronici, che ci hanno informato in pochi istanti, mentre ci sarebbero occorse settimane di calcoli per risolverli. L'Esposizione è essa stessa una creazione di ciò che deve mostrare; non può ispirarsi ad alcun precedente, per lo meno nella estensione e varietà che le diamo ».

Bruxelles prevede per la sua Esposizione una affluenza di 30-35 milioni di visitatori.

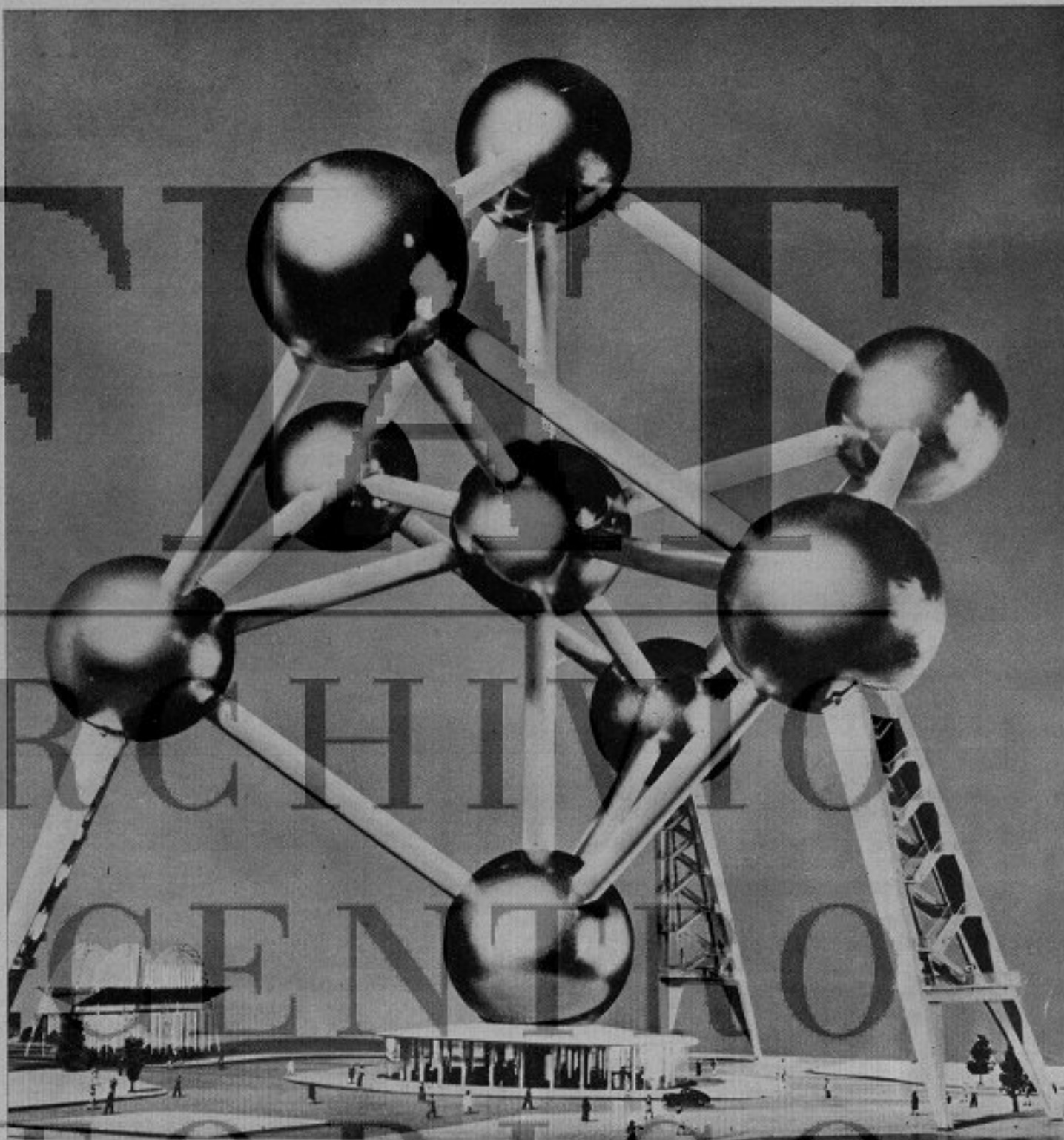
Dagli uffici del Commissario, rue de la Putterie a Bruxelles, si scorgono lontano, nella direzione di Anversa, le linee bianche dei padiglioni che sorgono, lo scintillante stelo dell'Atomium. S'intuisce il ritmo di lavoro che ferve nell'immenso cantiere dell'Esposizione.

Le 50 nazioni partecipanti danno al loro sforzo espositivo il senso di una affermazione creatrice; non di una concorrenza, bensì di una emulazione. Uno stile — stile 1960 — troverà nella Esposizione del '58 le sue linee essenziali.

« La pace non potrebbe anch'essa riconoscerci e per lungo tempo il suo volto? Il nostro mondo occidentale dovrebbe essere fiero di essere stato invitato dal Belgio a questa creazione di un mondo più umano ».

Il Guermantes annota infine, nel suo articolo, che l'arte non sarà assente dalla Esposizione del '58. « Per ben amare la pace bisogna sapere quali tesori essa custodisce sotto la sua ala. L'appuntamento di Bruxelles riunisce considerevoli impegni, che segneranno profondamente il ricordo del nostro tempo ».

All'appuntamento mondiale di Bruxelles l'Italia sarà presente — pur nei limiti dei suoi mezzi — con degne espressioni del genio della sua civiltà mille-



L'ATOMIUM

naria, delle sue tradizioni di cultura e di arte; ed insieme del moderno lavoro italiano, costantemente indirizzato, per virtù di popolo, al progresso umano e sociale. Lavoro italiano che va oltre i confini della nazione ed opera nel mondo con spirito di solidarietà internazionale.



Una veduta parziale dei cantieri e dei « Grands Palais » su l'Avenue de Belgique.



**1000 vetture ogni viaggio
sulle navi-garage Fiat per l'America**

L'«Italmare» la seconda delle tre navi-garage addette al trasporto delle autovetture Fiat destinate al mercato americano ha compiuto il suo primo viaggio. L'«Italmare» si viene così ad affiancare alla «Italterra» la prima nave-garage capace di 1000 unità, che da tempo già trasporta i prodotti Fiat oltre l'Atlantico. Le fotografie sono state riprese nel porto di Genova il 20 dicembre scorso durante le operazioni di carico.

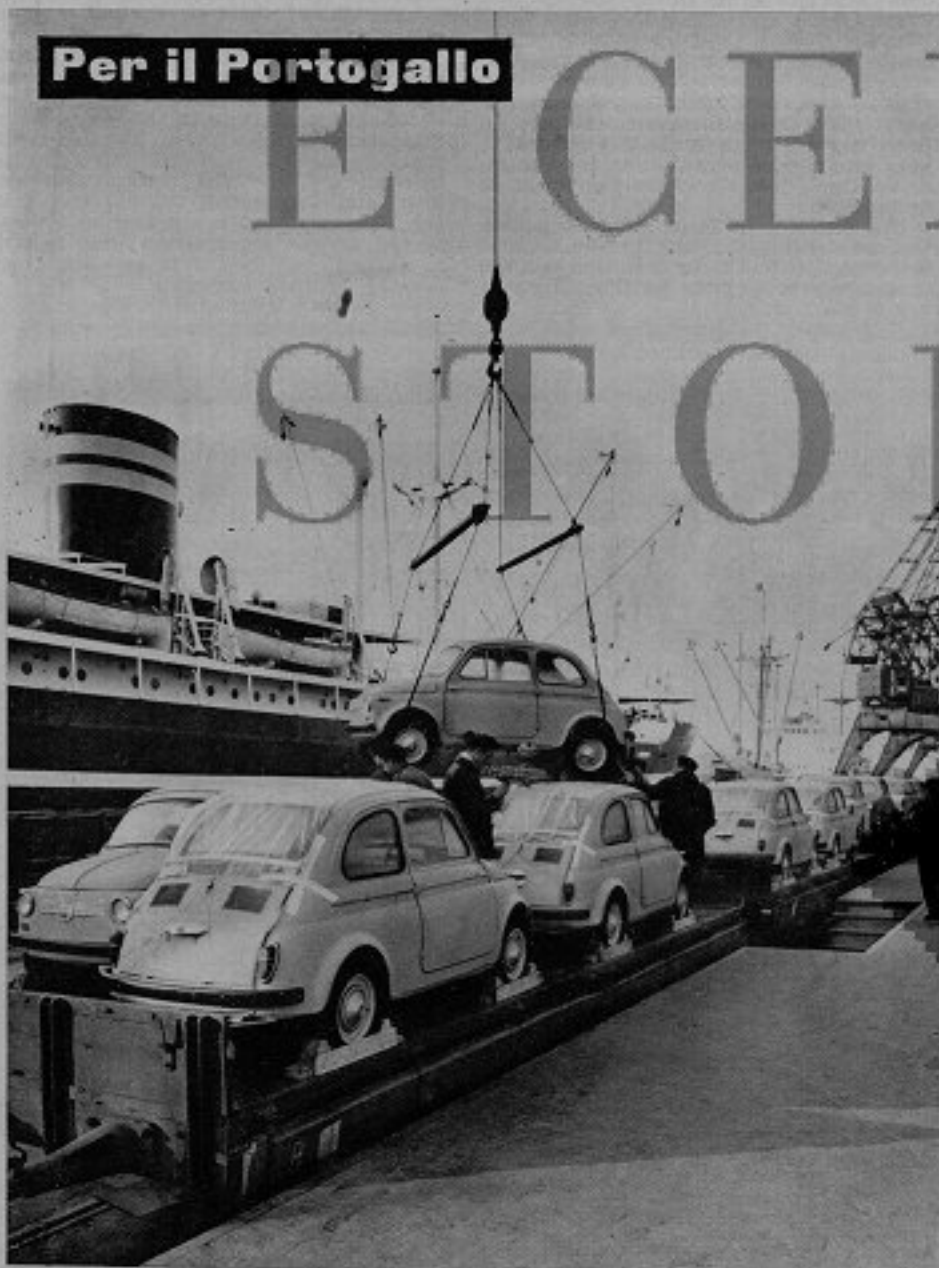


Per New-York e Filadelfia



Genova, dicembre 1957 - Imbarco sulla nave «Concordia Sky» di vetture 1100 Fiat destinate a New-York e Filadelfia.

Per il Portogallo



Genova - Il 30 novembre scorso un lotto di «500» è stato imbarcato sulla nave «Belem». Destinazione: Lisbona e Oporto.

Per l'Oriente



Imbarco a Genova sulla nave «Amasya» per l'Oriente di autocarri e «Campagnole» Fiat.

L'organizzazione di vendita ed assistenza tecnica Fiat all'estero sta ampliando la sua sfera di influenza anche nel cuore dell'Africa tropicale dove nuove strade si aprono attraverso foreste vergini e tra i «tukul».

Nel Congo Belga, paese dalle immense ricchezze naturali, in rigogliosa espansione industriale e commerciale, il cui territorio equivale ad 8 volte quello dell'Italia, il locale Concessionario Fiat, Garage du Pool, del quale presentiamo nella fotografia le attrezzature della sede centrale, ha saputo creare una brillante organizzazione di vendita ed assistenza dei nostri veicoli.

E' stato compito non certo agevole, date le avversità naturali da superare e l'enorme estensione del territorio. Per dare un'idea delle distanze basti considerare che la capitale politica del Congo, Léopoldville, dista in linea d'aria dalla capitale economica Elisabethville quanto Torino da Londra; mentre Stanleyville, centro industriale del nord, dista da Léopoldville circa 1800 km. per fiume navigabile.

Eppure, durante il raid e il record transafricano di Butti con la Campagnola, e il Rallye Algeri-Città del Capo effettuato dalla «Fiat 1900» di Martignoni, Rabazzana e Mazzucchelli, tutti realizzati con pieno successo, i nostri veicoli reduci da una epica galoppata attraverso i deserti ed i pantani africani, trovarono presso l'organizzazione Fiat nel Congo Belga una completa e capillare organizzazione di assistenza che ha contribuito, in non lieve misura, alle loro brillanti ed amate vittorie.

LE CONGO BELGE

L'organisation de vente et de service Fiat à l'étranger est en train d'amplifier son rayon d'action même dans le cœur de l'Afrique tropicale où de nouvelles voies s'ouvrent à travers les forêts vierges et parmi les huttes indigènes.

Dans le Congo belge, pays d'immenses richesses naturelles, en cours d'une vigoureuse expansion industrielle et commerciale, dont le territoire est 8 fois plus étendu de celui de l'Italie, le Concessionnaire local Fiat, Garage du Pool, dont notre gravure représente l'agencement du siège central, a su créer une excellente organisation de vente et de service pour nos véhicules.

Ce n'était pas certes une tâche facile, vu les difficultés naturelles à surmonter et l'énorme étendue du territoire. Pour avoir une idée des distances suffit-il de consi-



dérer que la distance en ligne d'air qui sépare la capitale politique du Congo, Léopoldville de la capitale économique Elisabethville est égale à celle entre Turin et Londres; tandis que Stanleyville, centre industriel du Nord, est séparée de Léopoldville par environ 1800 kms. de navigation fluviale.

Néanmoins, pendant le raid et le record transafricain de Butti avec la Campagnola, et le Rallye Algeri-Le Cap effectué par la Fiat «1900» de Martignoni, Rabazzana et Mazzucchelli, le tout réalisé avec plein succès, nos véhicules, rentrés d'une galopade épique à travers les déserts et les marécages africains, trouvèrent dans le Congo belge une organisation de service complète et capillaire qui a contribué en grand mesure à leurs brillantes et souhaitées victoires.

THE BELGIAN CONGO

Fiat's Sales and Service Organisation abroad is widening its sphere of influence even in the heart of tropical Africa where new roads are being driven through the virgin forests and among the native huts.

In the Belgian Congo, a country of immense natural resources, in vigorous industrial and commercial development and with an area eight times that of Italy, the local Fiat Concessionaire, Garage du Pool, has set up a brilliantly successful sales and service organisation for our vehicles. Our photo shows the equipment at headquarters.

The creation of such an organisation was no easy task owing to the natural obstacles that had to be overcome and the enormous extent of the territory. To gain

an idea of the distances involved, just consider that Léopoldville, the political capital, is as far from Elisabethville, the economic capital, by air, as Turin is from London; while the Northern industrial centre of Stanleyville is separated from Léopoldville by about eleven hundred miles of navigable river.

And yet, during Butti's record transafrican run in a Campagnola, and the Algiers-Cape Town Rally performed by a Fiat «1900» with Martignoni, Rabazzana and Mazzucchelli, all carried through with complete success, our cars, having come through an epic run through the deserts and swamps of Africa, found in the Belgian Congo a complete and widespread service organisation that helped, in no small measure, to bring about their coveted, brilliant successes.



LEOPOLDVILLE — Alla Gara internazionale di velocità e regolarità, nota sotto il nome di «24 Heures de Léopoldville», tenutasi recentemente nella capitale del Congo Belga le vetture Fiat hanno ottenuto una nuova brillante affermazione.

Categoria fino a 750 cc.: 1° classificata: 600 Abarth Fiat che è stata anche vincitrice del Premio per il consumo minimo.

Categoria fino a 1100 cc.: 1° classificata: Fiat 1100; 2° classificata: Fiat 1100.

Sulle 40 partecipanti solo 27 hanno portato a termine la durissima gara. Delle Fiat 5 su 6 sono arrivate al traguardo; e di queste, oltre alle 3 vincitrici, una era una 1400 del 1951, che ha sbalordito i tecnici per le sue ancora ottime prestazioni.

ESPORTAZIONE DI AUTOVEICOLI FIAT NEL NORD-AFRICA

Prodotti e azioni di lavoro dell'Italia sono bene accette nel mondo africano. Le possibilità italiane di cooperare alla razionale valorizzazione delle ingenti risorse naturali e delle insospettabili ricchezze apparse di recente nel sottosuolo africano potranno avere fecondi sviluppi.

Specialmente nei Paesi del Nord-Africa, con i quali la Fiat ha sempre mantenuto ottime relazioni di affari, gli autoveicoli di nostra produzione, da tempo affermati, stanno guadagnando la simpatia generale e si diffondono sempre di più, a malgrado della forte concorrenza cui debbono far fronte.

Le ragguardevoli forniture realizzate in questi ultimi tempi ad Enti e pubbliche Amministrazioni, forniture che si svolgono in regime di aperta concorrenza con tutta la produzione mondiale, sono la miglior conferma ed il più diretto riconoscimento della qualità della nostra produzione.

Recentemente sono stati forniti centinaia di veicoli ad Enti governativi egiziani. In Libia, oltre alle normali vendite che hanno già raggiunto cifre cospicue, sono state effettuate importanti consegne agli Enti che stanno valorizzando le risorse petrolifere del nuovo regno senussita. Nel Marocco, tramite il prezioso ausilio del nostro Concessionario comm. Triplano, e nonostante la concorrenza serrata di grandi marche estere, la Fiat è ora riuscita ad aggiudicarsi la fornitura di un lotto di 70 multiple 600 in allestimento speciale, destinate alla Polizia marocchina e che entreranno in funzione in questi giorni.

In una delle fotografie qui pubblicate appare il quadro caratteristico dello sbarco a Casablanca di un primo lotto di tali unità.

Riferendoci sempre al Marocco, ecco il ricordo fotografico della visita di S.M. il Sultano del Marocco Mohamed V allo stand Fiat alla Fiera di Casablanca 1957. Il Sultano del Marocco è accompagnato dall'Ambasciatore di Italia, S.E. Bova Scoppa, ed appare qui a colloquio con il comm. Triplano, da quarant'anni fedele Collaboratore Fiat, il quale già ebbe l'onore di accompagnare S.M. Mohamed V nella visita agli Stabilimenti Fiat di Torino, effettuata nel gennaio 1957.

L'EXPORTATION DE VEHICULES

AUTOMOBILES FIAT DANS L'AFRIQUE DU NORD

Les produits et les services du travail italien sont bien agréés dans le monde africain. Les possibilités italiennes de co-opérer à la mise en valeur des grandes ressources naturelles et des richesses imprévues récemment découvertes dans le sous-sol africain pourront avoir des développements féconds.

Particulièrement dans les pays de l'Afrique du Nord, avec lesquels la Fiat a toujours maintenu d'excellents rapports d'affaires, les véhicules automobiles de notre production, qui se sont déjà bien affirmés, se gagnent la sympathie générale et se répandent toujours davantage, malgré la forte concurrence qu'ils doivent vaincre.

Les considérables fournitures faites dans ces derniers temps à Corps et Administrations publiques, fournitures qui se déroulent en régime de libre concurrence avec toute la production mondiale, constituent la meilleure confirmation et la plus directe reconnaissance de la qualité de notre production.

Des centaines de véhicules ont été fournis récemment à des Départements du Gouvernement égyptien. En Libye, outre les ventes ordinaires, qui ont atteint déjà un chiffre considérable, d'importantes livraisons ont été effectuées aux Corps qui sont en train de mettre en valeur les ressources pétrolières du nouveau royaume senussite. En Maroc, par moyen de la précieuse activité de notre Concessionnaire M. le Comm. Triplano, et nonobstant la concurrence serrée de grandes marques étrangères, la Fiat est réussie à se faire décerner la fourniture d'un lot de 70 multiples 600 en version spéciale destinées à



la Police marocaine; ces véhicules entreront en service dans ces prochains jours.

Dans une de nos gravures on voit la scène caractéristique du débarquement à Casablanca d'un premier lot de ces voitures.

Toujours à propos du Maroc, voici un souvenir photographique de la visite de S. M. le Sultan de Maroc Mohamed V au stand Fiat à la Foire de Casablanca 1957. Le Sultan est accompagné par l'Ambassadeur d'Italie S. E. Bova Scoppa et on le voit ici en conversation avec le Comm. Triplano, qui depuis 40 ans est fidèle collaborateur de la Fiat; il est déjà l'honneur d'accompagner S. M. Mohamed V dans sa visite aux établissements Fiat à Turin en Janvier 1957.

THE EXPORT OF FIAT MOTOR VEHICLES TO NORTH AFRICA

Italian products and services are well received in Africa. Italy's possibilities of co-operating in the rational exploitation of the vast natural resources and of the unsuspected riches recently discovered beneath the soil of Africa, may well have fruitful developments.

Especially in the North African countries, with which Fiat has always maintained excellent business relations, our motor vehicles, long since highly esteemed, are now winning general favour and are becoming more and more common in spite of the strong competition they have to struggle against.

The considerable supplies made of late to Public Bodies and Administrations, supplies made in open competition with all the world's productions, are the best confirmation and the most direct acknowledgement of the good quality of our products.

Hundreds of vehicles have recently been supplied to Egyptian Government Agencies. In Libya, besides ordinary sales, which have already reached a conspicuous figure, important supplies have been made to petroleum prospectors working to develop the natural riches of the new Senussite Kingdom. In Morocco, through the valued assistance of our Concessionaire Comm. Triplano, and notwithstanding the severe competition of the leading foreign Makes, Fiat has been adjudicated the supply of a lot of seventy 600 multiples of a special version for the Moroccan Police. These cars will go into service very shortly.

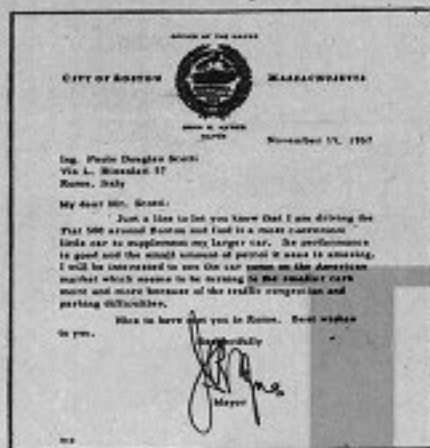
One of our pictures shows the landing of the first portion of this order at Casablanca.

Still on the subject of Morocco, here is a photographic record of the visit of H. M. the Sultan of Morocco Mohamed V to the Fiat stand at the Casablanca Fair of 1957. The Sultan is seen accompanied by the Italian Ambassador H. E. Bova Scoppa and is talking with Comm. Triplano, who has been a faithful collaborator with Fiat for over forty years; he had the honour of accompanying H. M. Mohamed V during his visit to the Fiat Works in Turin in January 1957.



MAROCCO — Incontro di una Fiat 1900 con una coppia di cammelli, le ormai detronizzate navi del deserto.

Il Sindaco di Boston soddisfatto della "500"



La lettera qui riprodotta dall'originale è del Sindaco di Boston, Mr. John B. Hynes, che ha tenuto ad attestare alla Fiat, scrivendone al nostro Direttore in Roma, la sua soddisfazione per la «nuova 500». Dice la lettera, gentilissima:

«Queste poche righe sono solo per farle sapere che guido la Fiat 500 in giro per Boston e che la trovo una comodissima vetturolina come supplemento alla mia vettura più grande. Le sue prestazioni sono buone e la sua economia di benzina è sorprendente. Sarei interessato di vedere questa piccola vettura entrare sul mercato americano, il quale sembra orientarsi sempre più verso le vetture di limitato ingombro a causa della congestione del traffico e le difficoltà del parcheggio.

«Lieto di averla incontrata a Roma, La saluto cordialmente».

John B. Hynes

TUTTO A MERAVIGLIA CON LA "500"

Il signor Giuseppe Mancini, domiciliato a Sava in provincia di Taranto, è possessore di una vettura «Nuova 500» acquistata dalla V.A.P.R. di Manduria (Commissionaria Fiat) l'8 agosto 1957. Ha percorso a tutt'oggi km. 20.000 ed è in perfetta efficienza, senza che abbia dato la minima nota. Per esigenze della sua attività, quale rappresentante di medicinali, il signor Mancini ha percorso il tratto Lecce-Milano ed immediato ritorno, attraversando il passo della Futa sulla Bologna-Pirenze. Tutto a meraviglia.

«Desidero esprimere — ci scrive il sig. Mancini, — il mio compiacimento per le doti non comuni della piccola vettura, che a mio avviso avrà brillante avvenire».



LA FIAT PER GLI ALLUVIONATI DI ANKARA

ANKARA - Con sentimento di solidarietà umana e di amicizia per il popolo turco, anche la Fiat ha partecipato all'azione di soccorso nella recente grave alluvione. Tra altro la Fiat ha offerto alla «Mezza Luna Rossa» (la Croce Rossa turca) casse di medicinali. La cerimonia della consegna si è svolta all'Ambasciata d'Italia, con l'intervento dell'Ambasciatore Conte Luca Pietromarchi e dei suoi Consiglieri.



TEHERAN — Visita della Missione Economica Italiana alla sede della KAVESH TRADING COMPANY, concessionaria Fiat per vetture e trattori. La Missione, con a capo S. E. Luigi Petrucci, Presidente e l'On. Quinto Quintieri, Vice-presidente era accompagnata dall'Ambasciatore d'Italia in Iran, S. E. Renato Giardini.



UNA FIAT 500 C A STOCOLMA - Il sig. Fulvio Trocchio ha effettuato un interessante viaggio attraverso l'Europa Centrale (Svizzera, Germania e Danimarca) fino a Stoccolma e ritorno, con una Fiat 500 C. Egli ha sempre guidato da solo nel 5.500 km. del viaggio, consumando soltanto 329 litri di benzina, cioè un litro ogni 17 km. Qui vediamo la 500 C del sig. Trocchio a Stoccolma, ai piedi dell'ascensore «Katarina» sul quale, all'altezza di circa 30 metri, è sospeso un famoso ristorante.

OLANDA - Da Amsterdam, centro dei commerci e del traffico olandese, irradia la sua organizzazione in tutti i Paesi Bassi la Casa Lang, che conta ormai quasi mezzo secolo di fattiva collaborazione Fiat, dedicata con tradizionale impegno e continuità alla sempre più vasta affermazione dei nostri prodotti sul mercato olandese. Una solida catena di sub-agenzie, a cui le vigili cure della Casa Lang assicurano un progressivo efficace perfezionamento, si distribuisce capillarmente su tutto il territorio. La fotografia che pubblichiamo mostra un particolare dei modernissimi locali recentemente inaugurati all'Aja, la Capitale, ad opera della Ditta G. Swart, apprezzata collaboratrice della concessionaria Fiat in Olanda e tra le principali esponenti della nostra Organizzazione di vendita olandese.

JUGOSLAVIA



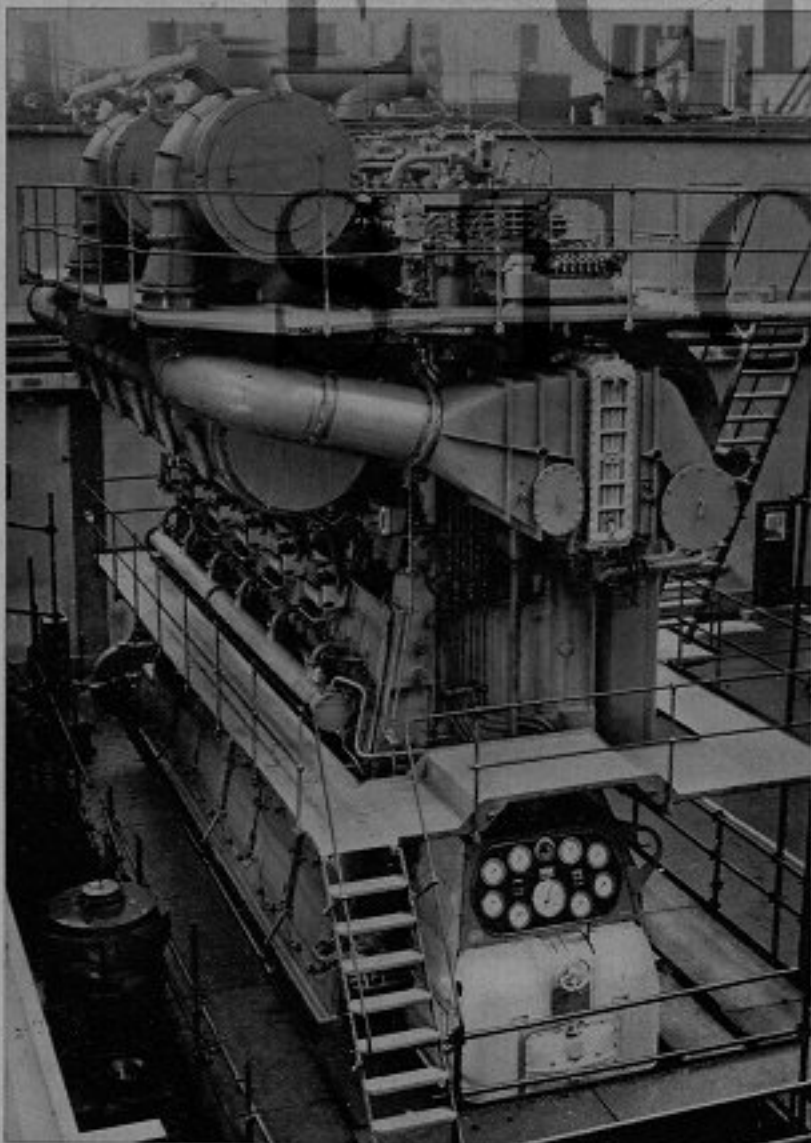
NOVOGRADSKA BR. 112
TAKO
M/S. WASABORG
MARUČIOG STOCKHOLM REDERIMTEBOLAG SVEA
PUZINA PREKO SVEGA 152.90. GLAVNI STROJ FIAT
C 756 S
SIRINA 18.80. TAP 6000
VISINA 12.00. o min 125
GAZ 8. UGOVORENA 44.5
BRZINA 14.5

SPLIT (Jugoslavia) - Dagli scali del «Brodogradiliste Split» di Split è scesa in mare il 24 novembre scorso la M/n «Wasaborg» da 12.800 T.dw., destinata alla Stockholms Rederi AB Svea di Stoccolma, del Gruppo Armatoriale Hoegberg.

Il Gruppo Hoegberg è una delle più importanti società svedesi del ramo. Ben 15 navi sono dotate di motori Fiat (di cui tre attualmente in costruzione: due presso il Brodogradiliste Split ed una presso il Cantiere Fimboda Varf di Stoccolma).

Queste tre navi saranno tutte dotate di motore Fiat tipo C 756 S a 6 cil. di 750 mm. di diametro e di 7200 Cv di potenza a 132 giri/l'. Alle prove questo motore è in grado di sviluppare una potenza massima di 8400 Cv.

Al varo della M/n «Wasaborg» erano presenti le massime autorità di Spalato, esponenti del Governo Jugoslavo, della Società Svedese Hoegberg, e dirigenti del Cantiere. Madrina è stata la signora Paggy Hoegberg.

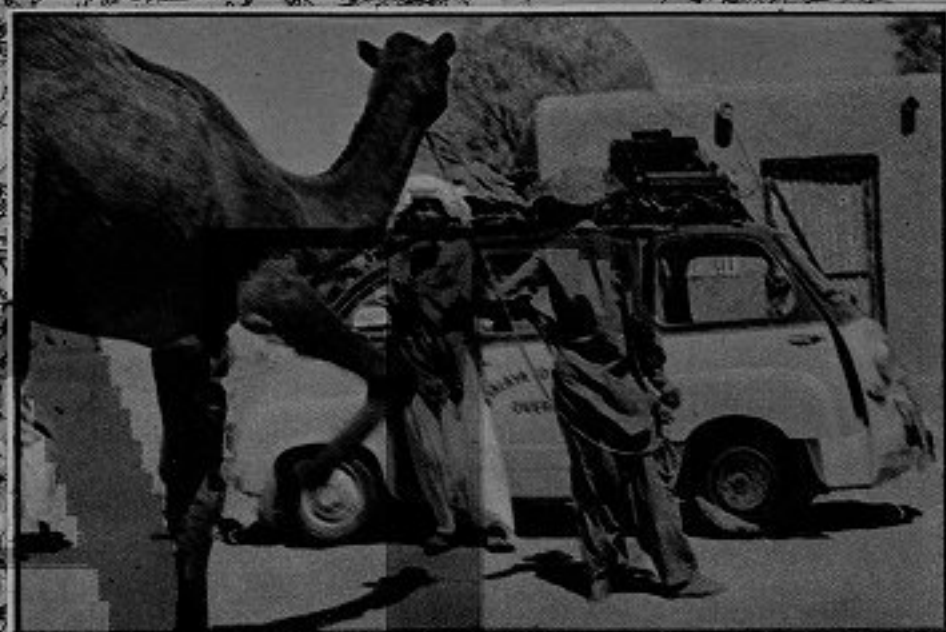


Motore Fiat tipo C 756 S

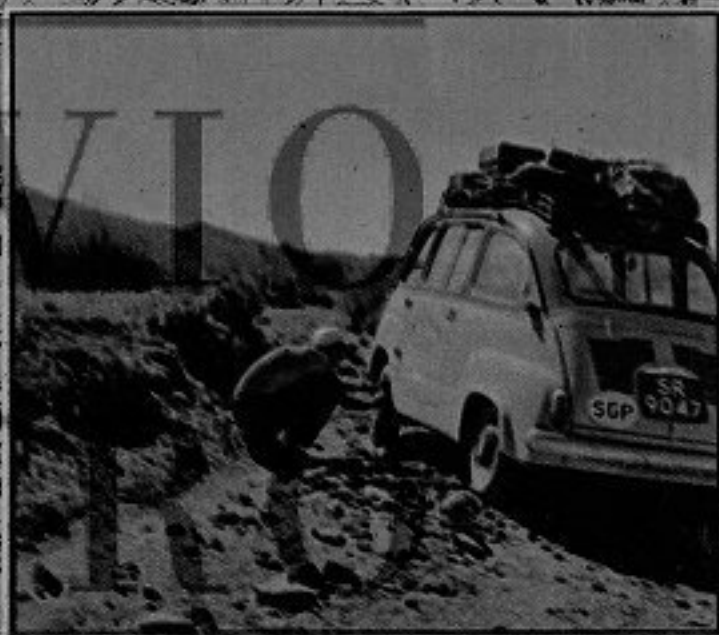


BOCCHIE DI CATTARO (Jugoslavia) - Un autobus Fiat 640 RN della Soc. «Tara-Cetinje» in servizio sulla Cetigne Cattaro. Ognuno di questi autobus ha superato una percorrenza media di oltre 1 milione di chilometri. Numerosi autobus Fiat espletano in Jugoslavia servizi urbani ed interurbani.

ATTRAVERSO DUE CONTINENTI CON UNA



L'antico e il moderno mezzo di trasporto.



Strade massacranti.

Con una « 600 Multipla » di serie — acquistata presso l'Agente Fiat di Singapore — la sig.a Connie M. de Vries ed il signor Jimmy R. Kniphorst hanno compiuto un lungo raid di tre mesi attraverso l'Asia e l'Europa, coprendo complessivamente una distanza di 24.000 chilometri.

Essi ci hanno mandato cortesemente un bel resoconto del loro intrepido viaggio. Qui, per rendersi conto della difficoltà dell'impresa compiuta, basti pensare all'itinerario seguito dai due viaggiatori olandesi: partendo da Singapore, essi hanno percorso la Malesia, Ceylon, l'India meridionale, occidentale e settentrionale, il Pakistan, la Persia, la Turchia, la Grecia ed il Peloponneso, Corfù e l'Italia in tutta la sua lunghezza.

In qualsiasi condizione meteorologica, dalle piogge tropicali delle foreste malesi al gelo intenso degli altipiani asiatici e dell'inverno europeo, su qualsiasi terreno, dalle piste di Persia alle ardue mulattiere di scoscesi passi montani, sempre ed ovunque la « Multipla » si è comportata in modo impeccabile.

Attraverso l'Azerbeijan, poi, la vettura è stata impiegata anche nel guado di piccoli fiumi, il cui livello d'acqua raggiungeva la griglia-mascherina anteriore. Ma non una goccia è mai filtrata all'interno della Multipla.

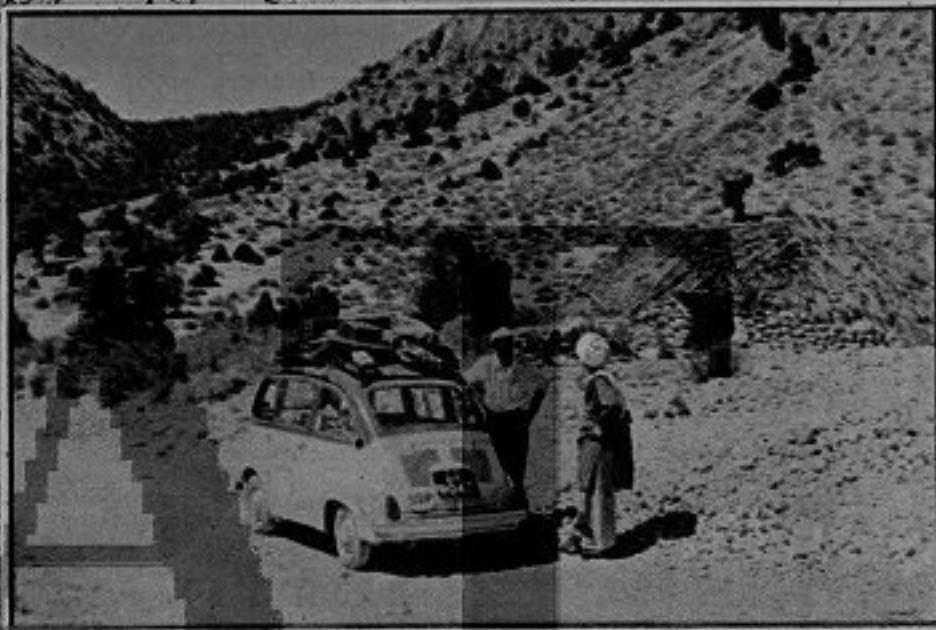
Passati da Torino, prima di andare in Olanda, i nostri ospiti hanno manifestato la loro più viva soddisfazione per la macchina Fiat e la più grande ammirazione per i nostri stabilimenti.



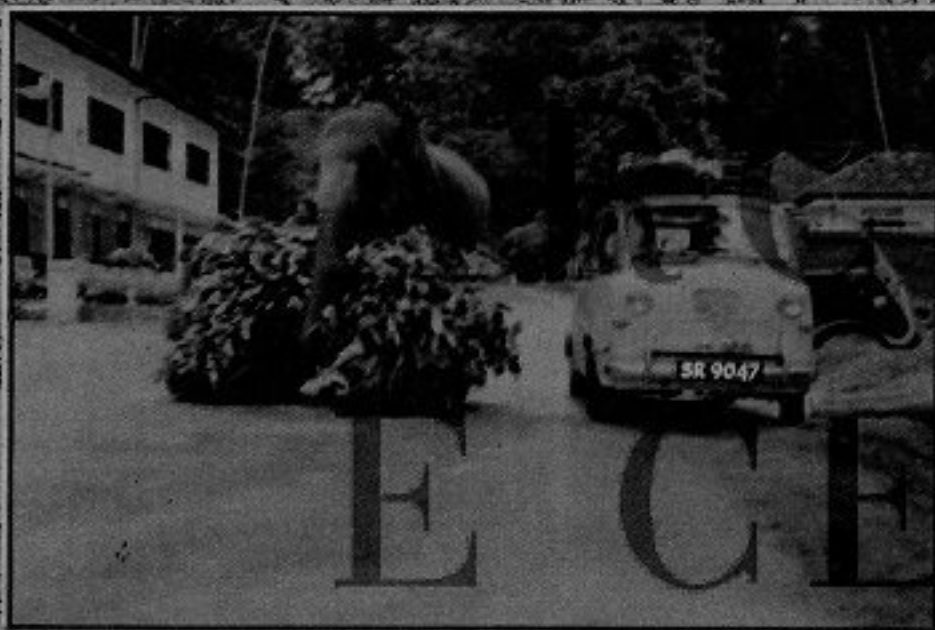
A "600 MULTIPLA" • A TRAVERS DEUX CONTINENTS AVEC UNE "600 MULTIPLA". • ACROSS TWO CONTINENTS WITH A "600 MULTIPLA".



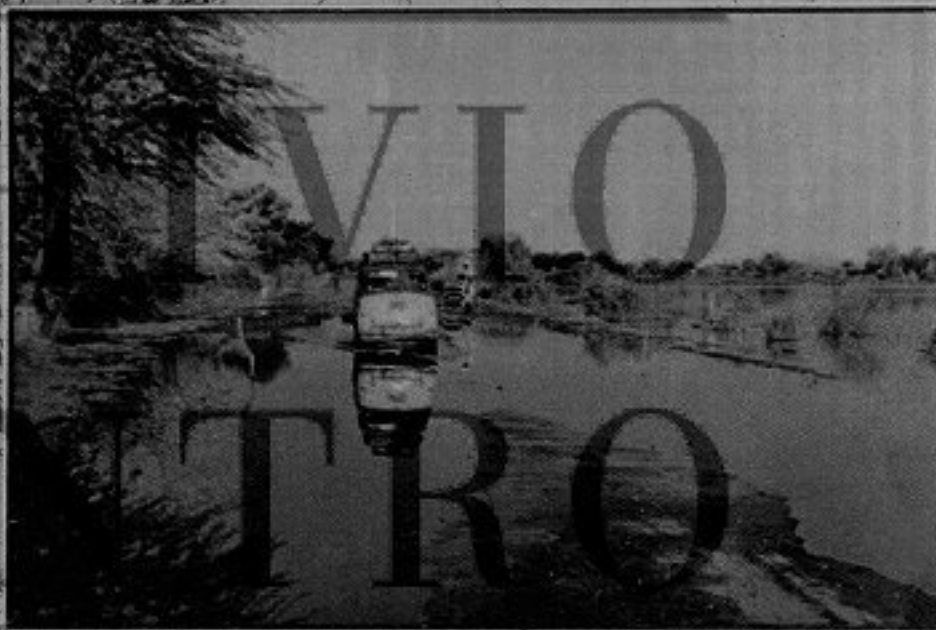
Preparazione del pranzo lungo la strada.



Nel desolato Batuchistan la « multipla » era osservata dagli indigeni con sguardo diffidente.



Incontro con l'autocarro a... 4 zampe.



Le frequenti inondazioni hanno reso difficile in alcuni tratti, la traversata del Pakistan.



Sulle pittoresche strade della Malesia.



La sig.ra Connie M. de Vries e il Signor Jimmy R. Kniphorst fotografati a Torino durante la loro visita alla Fiat, prima di proseguire il loro viaggio per l'Olanda.

LA BAMBOLA

Piccola frazione in Val d'Ayas, ai piedi del gruppo del Monte Rosa, imbiancato dalle nevi perenni.

Poche case ed una piccola chiesa dedicata a Saint Jacques, che dà il nome alla frazione. Chiesetta che per la devozione dei suoi montanari, pare grande come un Santuario in un giorno di festa.

E lì presso, a due passi dalla piazza, corre l'Evançon. Nasce più a monte, dal bianco neval e tra sasso e sasso canta la sua canzone, giù, giù, fino al piano.

Lassù, abbarbicato alle rocce, si vedono le baite di Saint Jacques, abitate da famiglie che vivono così, alla meno peggio, con quel poco che può dare loro la montagna: il taglio dei pini, il trasporto di essi sino alla carrozzabile. Qualche guadagno lo realizzano offrendosi come portatori a quelle comitive amanti dell'alta montagna, e poi quasi più nulla. Il frumento per il pane bisogna comperarlo; lassù non

lo si può seminare, perché non matura. La montagna è bella, ma è anche tanto avara verso i suoi figli!

In una di quelle baite, una famiglia è raccolta serenamente. Il padre prepara la legna, per il lungo inverno, ed i bimbi, seduti su rozzi sgabelli, guardano incuriositi il lavoro che sta facendo la mamma, con dei piccoli pezzi di stoffa inservibili a rattoppare e che ora si trasformano in qualche cosa che essi cercano di scoprire. Irrequieti non riescono più a stare seduti; i volti sorridono e lieti bisbigliano fra loro. La mamma finge di non sentire e continua indifferente il suo lavoro. Il padre, anche lui sorride per non farsi notare, si passa la mano sulla fronte, come per asciugarsi il sudore.

Adesso quello che sta facendo la mamma, prende forma. Le braccia e le gambe sono fatte, un piccolo nastro rosa segna la vita ed una pezza bianca è quella che diventerà la faccia. Non v'è più dubbio: il nodo che stringe quelle piccole gole per la lunga ansia si sfoga in grida di giubilo: la bambola, la bambola! Tutti pretendono le

mani verso la mamma per impossessarsi di quella bambola fatta di stracci, ma non è ancora finita e la donna alza quel bamboccio come un trofeo, affinché nessuno dei piccoli se ne impossessi.

Il babbo frattanto lascia i suoi arnesi e pure lui, come i suoi figliuoli, si diverte con quella piccola cosa fatta di niente. S'impadronisce lui di quella nuova venuta, studia un istante e subito si dà da fare per le ultime finiture. I bimbi ritornano al loro posto. Quegli sgabelli in quel momento sembrano poltrone di un teatro. Con gli occhi fissi su quella bambola di stracci quei bambini sono come spettatori in una attenta platea.

Il babbo inumidisce con le labbra la punta di una matita copiativa ed un largo segno scuro gli rimane sulle labbra. Deve avere un certo senso artistico l'uomo, perché con piccoli tratti sicuri incomincia a segnare la bocca, poi il naso e così via, e la bianca pezza va prendendo vieppiù maggior risalto.

Il volto è fatto. L'uomo pensa ancora e svuota una scatola di sardine,

ora piena di chiodi: serviranno a rinforzare gli zoccoli appena le rocce avranno consumato il loro fondo. Un po' d'acqua, una polvere gialla e mescola il contenuto. I bimbi domandano, desiderano sapere; anche la mamma ora si incuriosisce, mentre il babbo pensoso ma impassibile esce un momento e torna con una pannocchia di granturco.

La mamma ormai ha capito e ride sonoramente; i bimbi ancora no. L'uomo stacca il ciuffo di stili dalla pannocchia, dà una spalmata di colla sulla testa di quel bamboccio, ed ecco i capelli. Ormai il gioco è scoperto. Quanta gioia in quella baita di Saint Jacques, dove adesso irrompe la luce rosa del tramonto! Quanta felicità in quella famiglia per una bambola di stracci!

E sì, che non parla, non chiama mamma, come le costose bambole moderne; ma quei bimbi, sanno giocare felici con la loro bambola, come tutti i bimbi del mondo.

EMILIO BOCCO

(Impiegato alla Sezione Fiat SIMA)

VARIETÀ ISTRUTTIVE

Dalla Rivista "Elettricità e Vita Moderna" - Torino

FREDDO E CALDO

Da quando l'uomo inventò il fuoco ebbe subito a portata di mano il mezzo di difendersi dal freddo. Contro il freddo, in fatto di riscaldamento delle case non è da credere che si siano compiuti grandi progressi rispetto all'antico. I caminetti cari ai romantici galotti dell'Ottocento non sono molto diversi, se non per lo stile, dai fuochi di ramaglie e sterpi nelle caverne abitate dai nostri avi remoti. Perfino i pavimenti e i soffitti radianti non sono che una tardiva imitazione di certi impianti che ritroviamo nei ruderi romani di duemila anni fa. Potremmo vantarci soltanto dei termosifoni; ma, a parte il vantaggio del focolare centralizzato che ci permette di non aver né stufe né carbone né cenere tra le pareti dell'alloggio, il sistema oggi così diffuso non merita pieni

L'aria condizionata — dove c'è e funziona bene — ha detronizzato il ventaglio. Che serviva a poco, è vero, ma che come oggetto di eleganza e civetteria femminile serve ancora...

IL LATTE

Il latte è alimento universale. Esso accompagna, com'è nell'ordine provvidenziale e vigoroso della natura, il primo periodo di sviluppo del bambino, e nella sua struttura complessa e ancora in parte misteriosa, reca un perenne segreto di vita. Dall'infanzia alla vecchiaia accompagna il cammino dell'uomo.

C'è tutta una scienza e una tecnologia del latte. Dall'allevamento degli animali che ce lo danno (la mucca, la pecora, la capra, l'asina, e anche la renna e la cammella) alla pastorizzazione e all'im-



Buon sonno nella camera ad aria condizionata.

elogi; dal punto di vista igienico, anzi, ha più di un difetto, offre un ricambio d'aria insufficiente, rende troppo secca l'atmosfera delle stanze, arrostitisce il pulviscolo.

Ma per la difesa dal caldo tutti i ritrovati sono moderni (a parte l'acqua fresca, il ghiaccio naturale, la neve). Dal frigorifero al ventilatore all'aria condizionata si tratta d'invenzioni che presupponevano i progressi della fisica, della chimica, della meccanica, della elettricità. La fabbricazione del freddo, la refrigerazione, il ghiaccio artificiale partono dal Faraday, che nel 1823 realizzò la liquefazione del gas. Il primo frigorifero è del 1834 (J. Perkins). Nel 1845 un certo signor Gorrie brevettò in America una macchina per rinfrescare d'estate le sale degli ospedali. Nasceva «l'aria condizionata». Oggi possiamo produrre e dosare scientificamente, per gli ambienti in cui viviamo, l'atmosfera adatta ad un soggiorno piacevole e salutare. «Climatizzazione», «condizionamento» dell'aria.

Non è questione soltanto di temperatura, ma anche di ossigeno, di purezza, circolazione e grado di umidità dell'aria. I moderni sistemi di condizionamento servono ad assicurare un sano ricambio dell'ambiente con un adeguato afflusso di aria esterna, filtrata e depurata; inoltre garantiscono, indipendentemente dalle variazioni esterne, il mantenimento entro limiti stabiliti della temperatura e del grado di umidità in ciascun locale.

bottigliamento — senza parlare di tutti i derivati caseari, — quella del latte è oggi una grande industria sempre più meccanizzata. Le «Centrali» del latte sono oggi nelle grandi città come dei templi della salute. Il trasporto del latte è una impresa formidabile. Bisogna vedere che cos'è nelle metropoli americane, dove in ogni casa la bottiglia del latte è sull'uscio di tutti.

Ma è spiacevole constatare che il consumo di latte nel nostro Paese è fra i più bassi, in confronto a quello delle altre nazioni europee. Risulta, in media, di 36,3 litri all'anno per abitante (73,4 nell'Italia settentrionale, 26,5 nell'Italia centrale, 10,7 nell'Italia insulare e 8,9 nell'Italia meridionale); e ciò malgrado che il latte sia un alimento ottimo e di poco costo, da tenersi in particolare considerazione in un paese di modeste risorse economiche come è il nostro.

Anche in Italia gli igienisti, gli studiosi, gli uomini di governo e gli enti industriali hanno fatto e fanno tuttora il possibile per segnalare l'importanza della diffusione e del consumo del latte; ma occorre che questa propaganda non sia limitata alla stampa specializzata o destinata a particolari categorie di persone. E' necessario, invece, organizzare una intensa azione propagandistica spicciola, e diretta soprattutto alle classi meno abbienti, agli operai ed ai contadini, che costituiscono, in definitiva, la grande massa dei consumatori italiani.

Il Re delle carte da gioco

Monsieur Jean-Marc, terrore delle dogane e dei Casinò

Se mai cercate un partner per una partita a carte, non rivolgetevi a lui. Pur essendo il più abile dei cartomagici, il re incontestato delle carte da gioco, il signor Jean-Marc ignora ogni regola di bridge, di canasta o di poker, non ha mai giocato alle carte in vita sua...

Egli ha imparato il suo mestiere da solo. Già da piccolo preferiva i giochi di prestigio ai calcoli. Fece le sue prime apparizioni in pubblico a 18 anni e subito fu il successo: impegni e tournées in tutto il mondo. Ha visitato i 5 continenti, sa fare il suo numero in 4 lingue. Fa parte di un trio di maghi che hanno ricreato il loro mestiere, lavorando con le carte a contatto del pubblico e non più sulla scena inaccessibile e lontana, come si fa abitualmente.



Le carte incantate volano tra le dita dell'illusionista.

te. A Jean-Marc è interdetta l'entrata ai casinò. Non può avvicinarsi al tappeto verde che in compagnia di un ispettore.

Queste curiose notizie le abbiamo lette in un articolo di Denis Lefèvre-Toussaint e Michel Brodsky pubblicato da «Point de Vue-Images du Monde» di Parigi. Ne riproduciamo anche qualcuna delle foto-



grafie. Da ogni paese che visitò, Jean-Marc portò un gioco di carte. Ora ne ha 15.000, i più insoliti, i più inverosimili. Ne ha perfino fatta una esposizione a Parigi: carte giganti, nane, trasparenti, concave, convesse, rotonde, ovali, in rilievo per i ciechi, a cassetti, fosforescenti, di carta-giornale. Carte antichissime, di ogni paese, che gli hanno richiesto prodigi di immaginazione per farle passare alla dogana, specie nei paesi in cui le carte da gioco sono monopolio statale. Come riesce a passarle? Semplicissimo. «Sono illusionista — egli dice alle guardie di frontiera — se volessi nascondervi qualcosa mi sarebbe facile». E la visita termina con una piccola dimostrazione nell'ufficio doganale.



Carte antiche del XVI secolo: Tarocchi di Oriente.



Carte d'oggi: dalle «pin-up» ai calciatori.

IL MATRIMONIO E LA PENTOLA

Ad un venerando dotto cinese di San Francisco fu domandato che cosa pensasse del sistema matrimoniale adottato in Oriente, per cui la sposa viene scelta dai genitori dello sposo e i due giovani si uniscono soltanto se le rispettive famiglie lo reputano saggio, in confronto al sistema matrimoniale dell'Occidente, per cui i due

giovani decidono in piena libertà del loro avvenire.

«Il matrimonio in Cina — rispose il vecchio Wong-Li — è come porre sul fuoco una pentola d'acqua fredda. Dopo un po' l'acqua bolle e rimane comunque calda. Ma in Occidente il matrimonio è come porre su un fornello spento una pentola in cui l'acqua sia in pieno bollore. A poco a poco il bollore cessa e l'acqua diventa fredda».

« Siparietto »

L'auto e la donna

Di recente, alla Radio, nella rubrica « Siparietto », Paolo Cesarini ha parlato della donna automobilista così brillantemente come qui si legge.

UNA DELUSIONE DI PANZINI

In una pagina del 1924 di Alfredo Panzini (l'illustre letterato e romanziere romagnolo) si leggono queste linee: « A dire il vero mi parve che il mio arrivo a quell'albergo non fosse notato con particolari segni di deferenza. Eppure ero disceso da una automobile! ». Una delusione così, ed espressa con tanto esclamativo rammarico, pare oggi inconcepibile, eppure era giustificata per quei tempi di rarefatta e polverosa circolazione. Ma come, arrivo in automobile e nessuno ci fa caso? L'episodio è pieno di suggestione, ricrea un ambiente preciso e un ben noto tipo di vita.

Nel 1924 aveva un anno l'ultima automobile di serie che considerava indispensabile l'autista in livrea e lo relegava fuori dell'abitacolo chiuso della carrozzeria, la Fiat « 519 »; e mancava un anno alla nascita della prima macchina d'uso più utilitaria, la « 509 ». Una data dunque a cavallo di una trasformazione motoristica e anche sociale. Già nel 1925 il Panzini non avrebbe più potuto immergersi nella mancata emozione per il suo arrivo in automobile all'albergo. Ora viene da domandarsi in che data dovremmo fissare un episodio dello stesso genere, ma con qualche mutamento; a quale anno cioè dovremmo assegnare la delusione di una signora che giunge ad un albergo e nessuno fa caso al fatto che ella ha guidato fin lì l'automobile. Insomma: quando ha smesso di meravigliare la donna automobilista?

Il problema è arduo. Per accennare soltanto ad uno degli elementi di difficoltà penso che basti dare in contrapposizione queste due notizie: la prima patente di guida rilasciata in Italia ad una donna porta la data del 1907, ma nel 1933 (quarantasei anni dopo) c'era ancora una provincia, quella di Potenza, dove nessuna donna aveva la patente. I due termini sono evidentemente inconciliabili anche se il caso della prima patente vogliamo considerarlo eccezionale, com'è giusto del resto, una specie di simpatica e coraggiosa bravata compiuta da una ragazza torinese, nel clima di vero e proprio entusiasmo automobilistico che più d'ogni altra città agitava Torino e proprio in quell'anno che le macchine della sua grande industria avevano vinto la Targa Florio, il Gran Premio di Francia e la Coppa dell'Imperatore. Vittorie da levarsi di cappello anche oggi, perché il prode Nazzaro, che fu il pilota in tutte e tre le corse, marciò sulle strade d'allora e con Fiat spericolate, alte da terra, con ruote più strette di quelle che si montano oggi sulle motociclettoni, a velocità intorno ai 150 chilometri orari. Ne fece l'anno successivo 197.300; e sia detto infine come curiosità da far riflettere, nel 1911 il corridore Hemery toccò su una Fiat 300 HP la velocità di 211.661 chilometri all'ora!

ERNESTINA

Ma riveniamo alle donne e a quella prima automobilista, la signorina Ernestina Prola, poi sposata Macchia, che nel 1907 si guadagnò dall'Automobile Club di Torino la patente n. 3 di quell'anno. Delle vittorie entusiasmanti s'è detto, ciò non toglie che fuori della cerchia dei patiti, gli automobilisti fossero ancora considerati con sospetto e talvolta con ostilità: gli uomini, figurarsi le donne! Tuttavia è forse proprio per il gusto d'andare contro corrente e dimostrare che anche lì la donna non era da meno



Fac-simile del duplicato della patente di guida rilasciata nel 1907 alla signorina Ernestina Prola.

dell'uomo, secondo una polemica vivissima in quel tempo, Ernestina, che era anche una magnifica ragazza, decise di diventare « chaffeuse » e siccome era impulsiva, ma non avventata, cominciò col seguire un corso tecnico sul motore a scoppio. Quando ebbe il suo brevetto con 99 punti su 100,



La signora Macchia-Prola esamina il motore della « Topolino » da lei vinta nel '34.

a scuola di pittura da Giacomo Grosso. Morì a 75 anni e ancora nel '54 le capitò di vincere una « Topolino », che andò lietamente a ritirare pilotandosela fino a casa.

IL GIOCO È FATTO

Ma siamo d'accordo che questa storia non serve per trovare una risposta al quesito del quando la gente cessò di meravigliarsi delle donne al volante. Come non serve ricordare una Mimi Aymer, che fa le Mille Miglia. Non interessa l'eccezione, ma la norma, per trovare la quale non ci sono regole, ma credo soltanto intuizione e pazienza d'osservazione. Soggettive naturalmente. E allora io sono del parere che la donna automobilista ha smesso di far caso, tra noi in Italia, da pochissimi anni. Si potrebbe accennare a tre elementi che sono stati decisivi, oltre il naturale progredire dell'emancipazione femminile: la guerra che ha fatto sfilare per le nostre strade mac-

chine d'ogni tipo e impegno guidate dalle ausiliarie inglesi e americane; lo spettacolo pacifico, ma altrettanto imponente, delle turiste motorizzate, e infine la fortunata formula delle vetturine utilitarie per la doppia ragione che hanno annullato quel poco di timore reverenziale che ancora faceva considerare le automobili come pesanti e pericolose macchine da lasciare agli uomini, e che per linea leggerezza e facilità di manovra hanno incontrato il gusto delle donne come un apparecchio domestico molto bene indovinato.

Ora il gioco è fatto: nessuno si sogna più di far caso se l'automobile che passa è guidata da una signora. Ci sono certe ore del giorno, e direi la mattina fra le 10 e le 12 e il pomeriggio intorno alle 5 e alle 6, che nelle grandi città sembra che il numero delle donne automobiliste superi quello degli uomini, anche perché molte approfittano per fare le loro commissioni delle ore in cui il marito lavora e non usa la macchina. Non meraviglia più nemmeno vedere suore di qualche Istituto religioso guidare disinvoltamente la camionetta dei rifornimenti.

DUE STORIE

La donna automobilista ha fatto le spese di molto umorismo, intere fortunate serie di vignette hanno rallegrato per anni i lettori. Su questo punto conviene citare due storielle che sono un po' le matrici di tutto quello che si è detto in argomento. La prima è la storia di un automobilista che seguiva una macchina guidata da una donna, il quale, nonostante che la signora avesse segnalato di star per girare a sinistra, tentò il sorpasso e provocò una collisione. L'uomo cercò di giustificarsi dicendo: « Secondo me è stata la prima donna che realmente abbia voltato nella direzione segnalata ». L'altra storia racconta di un automobilista che, citato in tribunale per un incidente, dichiarò che la signora al volante dell'auto che lo precedeva aveva chiaramente segnalato di voler voltare allungando il braccio fuori del finestrino. Al che la signora ribatté che la circostanza era assolutamente falsa: ella non si era mai sognata di fare segnali e la mano l'aveva messa fuori soltanto per



far asciugare lo smalto delle unghie...

Il preconcetto della scarsa capacità delle donne come guidatrici è ormai superato. Imperscrutabile, eccitabilità e facile distrazione sono le accuse principali che si rivolgono loro. In realtà l'esperienza e le statistiche stanno dimostrando che la donna guida come l'uomo; anzi, c'è chi sostiene meglio dell'uomo, perché va meno velocemente, è più paziente e più prudente. Fatte le debite proporzioni numeriche, le donne hanno sulla coscienza molti meno incidenti dell'uomo e ciò è tanto vero che le compagnie d'assicurazione americane offrono alle automobiliste tariffe sensibilmente inferiori a quelle stabilite per gli uomini. Un buon psicologo ha detto che la donna al volante è un'ottima massaia; ed un altro ritiene che essa guidi con prudenza perché del suo senso materno beneficiano tutti i pedoni.

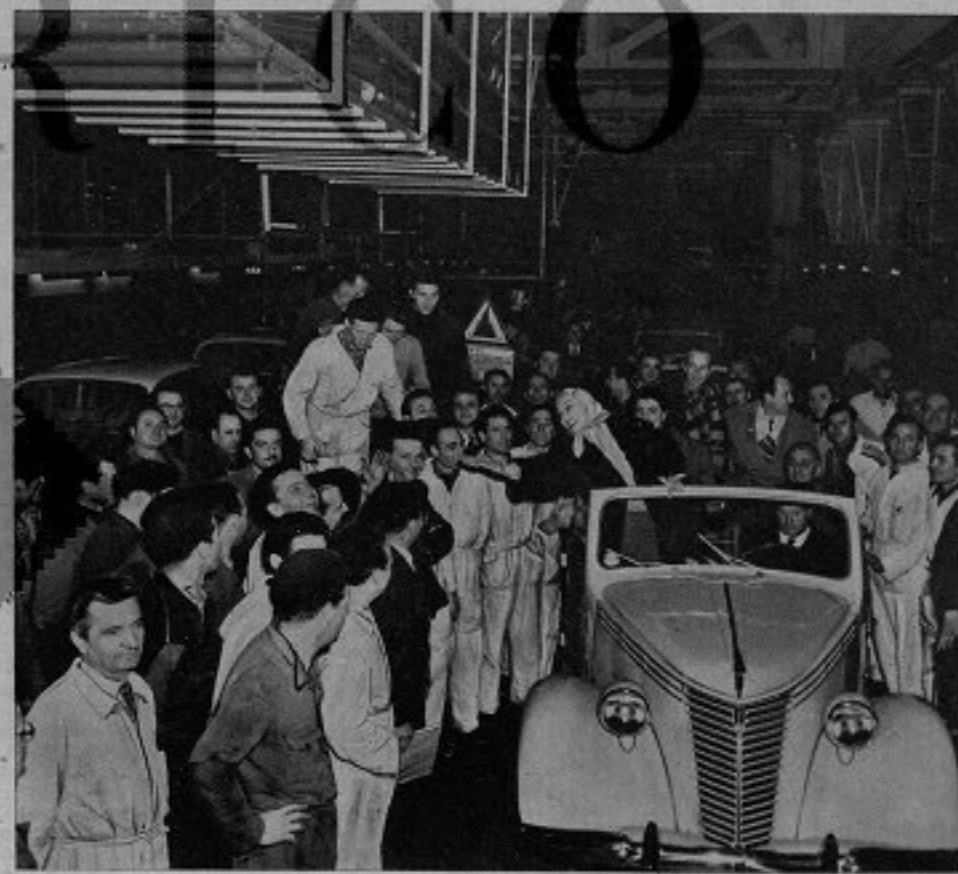


pagnie d'assicurazione americane offrono alle automobiliste tariffe sensibilmente inferiori a quelle stabilite per gli uomini. Un buon psicologo ha detto che la donna al volante è un'ottima massaia; ed un altro ritiene che essa guidi con prudenza perché del suo senso materno beneficiano tutti i pedoni.

L'AUTO È FEMMINILE

Ma decaduta nell'interesse degli umoristi, la donna ha fatto un cambio vantaggioso destando l'attenzione dei costruttori di automobili. L'industria cura la clientela femminile. Alcune vetture sono di sana pianta dedicate alle donne, fatte apposta per svegliare il loro desiderio preciso e si possono citare certe macchine da servire in villeggiatura con l'interno di vimini, estrose come cappellini da spiaggia. Ma in generale, nella produzione automobilistica italiana e straniera, appare evidente l'intenzione di far piacere le automobili prima alle donne che agli uomini. Sarà perché c'è un mercato femminile da conquistare o perché al fianco di quasi tutti gli acquirenti c'è una donna che l'uomo non vuole scontentare, o meglio per tutte e due le ragioni insieme. Il fatto è che le automobili d'oggi hanno civetterie da figurini di moda femminile. Le linee flessuose delle carrozzerie, i freschi colori delle vernici, le cromature, le stoffe o i cuoi degli interni, tutto insomma (meno i motori, che interessano soltanto agli uomini) denunciano l'impegno di colpire la fantasia delle donne. Il risultato direi che è oltremodo piacevole; e anche se per il sesso maschile si tratti di una abdicazione, l'aria di festività che queste elegantissime macchine multicolori portano nelle strade ci ripaga largamente.

WANDA OSIRIS



La Fiat-Mirafiori è stata visitata da Wanda Osiris la popolarissima attrice del teatro italiano accompagnata da Raimondo Vianello, Gino Bramieri, Giustino Durano e Carlo Rizzo. I graditi ospiti, tutti notissimi per le loro interpretazioni nella Rivista o alla Televisione, riconosciuti ovunque, sono stati fatti segno a caldissime manifestazioni di simpatia.

Con la «600» alle Cascate dell'Iguazù

Il sig. Luis Ferrero (Capo squadra Fiat in trasferta presso la «Fiat-Somica-Concord») ci ha mandato da Cordoba (Repubblica Argentina) queste fotografie del suo viaggio, con la 600, alle Cascate dell'Iguazù: 3650 km., tra andata e ritorno, dei quali almeno 2600 di piste di terra battuta, attraverso le foreste tropicali del Nord-Argentina. Nuvoloni di polvere, fango, calore torrido. E' la prima 600 arrivata sulle montagne dell'Iguazù. Viaggio interessantissimo in paesaggi d'incomparabile bellezza.

Questa 600 del sig. Ferrero è la più gloriosa tra quelle che si trovano attualmente in Argentina: ha al suo attivo 28.000 km. in 9 mesi, e prima di andare alle famose Cascate era già stata al Cristo Redentor de Los Andes (4150 m.) a 1000 km. da Cordoba.



La 600 di fronte all'anfiteatro delle Cascate.



Le grandiose Cascate viste da un osservatorio.



Alle prese con gli «arenales»: 300 km di sabbia, media oraria 30 km.



Fra i salti che sono 450 circa.



Visita al Puerto Iguazù che si raggiunge in battello da Buenos Aires con 1931 km di navigazione.



Attraversando le foltissime foreste dello Stato di Misiones.

ATTESTAZIONI

Alla Direzione della Filiale Fiat di Cagliari il sig. Francesco Melis, Perito Agrario, ha indirizzato una spontanea e gentile lettera in cui tiene ad attestare: «il magnifico uso» che la 600 gli ha fatto in due anni circa di lavoro pressoché ininterrotto, svolto sulle strade della Sardegna.

«Ho percorso ben 75.000 km. senza aver effettuato la benché minima riparazione al motore, ed il mio meccanico di fiducia mi assicura che, nelle condizioni in cui si trovano la macchina ed il motore, potranno raggiungere tranquillamente i 100.000 km. Ho effettuato il cambio dell'olio ogni 3.400 km. e lubrificato la macchina almeno una volta la settimana. Per il resto mi sono scrupolosamente attenuto alle istruzioni riportate nel libretto consegnatomi unitamente al mezzo. Tanto ho voluto segnalarvi a testimonianza della bontà della 600, che ho avuto la fortuna di acquistare e che mi è stata di incalcolabile aiuto per la professione che esercito».

Lo Sherpa Tenzing



Lo scalatore dell'Everest — e per ciò detto «l'uomo più alto del mondo» — venuto di recente in Italia, possiede da due anni una Fiat 1100 della quale si serve nella sua residenza di Darjeeling (la Cortina d'Ampezzo dell'Himalaya). In una lettera indirizzata a Guido Tonella (Gine-

vra), che lo accolse cordialmente in Italia, il Tenzing ha espresso vivi ringraziamenti agli amici italiani e ammirazione per il nostro Paese. Della sua visita alla Fiat dice che l'aver visto la «Mirafiori» è stato per lui il compimento del suo sogno di automobilista, ed aggiunge:

«La mia residenza si trova ad una quota relativamente elevata: 2300 metri. Ora, per recarmi da Darjeeling nei centri vicini, a Siliguri, a Kalimpong, a Gangtok, bisogna sempre scendere sul fondovalle, a quota 300. Abbiamo certo delle buone strade anche noi; ma il dislivello è enorme. Lo sforzo richiesto alla mia 1100 è dunque considerevole, anche perché io sono conosciuto come un automobilista esigente, a cui piace bruciare letteralmente le salite. Devo però dire che la mia 1100 mi ha dato e continua a darmi la più ampia soddisfazione. Proprio la macchina che ci vuole per le strade himalaiane, come dire per le montagne più alte del mondo!».

Ringraziamo «l'uomo più alto del mondo» di questa sua cortese ed autorevole attestazione, e ci auguriamo di rivederlo presto a Torino, sempre, più alto! Nella fotografia che pubblichiamo — mandataci da Guido Tonella — lo Sherpa Tenzing figura in alta tenuta con decorazioni. Sorridente e solenne.

COMMISSIONARIE MODERNISSIME



A FIRENZE la Commissionaria Fiat C.A.R. ha inaugurato la sua nuova sede in via Ponte alle Mosse. Bellissima sede, per vastità di locali di lavoro e di servizio e per eleganza e comodità di uffici.



FIRENZE - Vetture Fiat e alta Moda all'Ippodromo delle Cascine.

IL CORSO MOTORISTI NAVALI ALLA FIAT

Fervido ringraziamento dei giovani che lo hanno frequentato



Su invito del Ministero della Marina Mercantile sono stati tenuti presso alcune Aziende italiane costruttrici di motori marini Corsi speciali destinati a giovani che intendono seguire la professione del «Motorista navale».

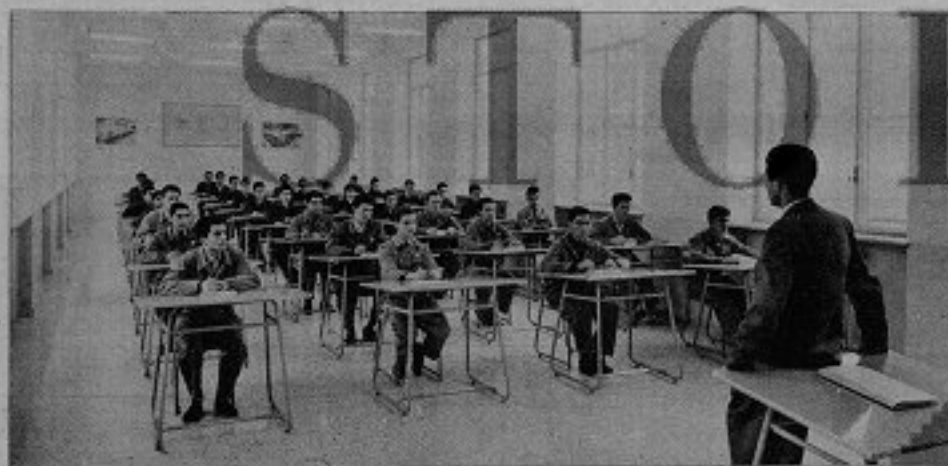
Al Corso organizzato dalla Fiat presso il suo Centro di Orientamento Professionale sono affluiti giovani designati dal suddetto Ministero. Il Corso ha avuto la durata di due mesi e si è chiuso il 6 dicembre con la

mai troppo viva la nostalgia delle nostre famiglie. Ringraziamo in modo particolare Ingegneri, Tecnici, Istruttori e Dottori, che tanto si sono prodigati per farci sempre più idonei nella conoscenza dei motori e sempre più padroni del nostro avvenire.

«Ai Dirigenti della grande famiglia Fiat vada il nostro grazie e la nostra riconoscenza. Noi oggi promettiamo che cureremo sempre con amoroso affetto i motori che ci verranno affidati in avvenire, contribuendo a tenere al-

dal profondo del cuore sale una parola sola grande e sincera: grazie! Su navi italiane, spinte da motori italiani, noi in un futuro più o meno prossimo porteremo con la benedizione di Dio la bandiera della Patria attraverso cinque Oceani con tranquilla sicurezza, poiché i nostri cuori batteranno un ritmo regolare come i nostri motori,

che qui saranno stati costruiti, e noi sappiamo con quanta passione e precisione. In mari lontani, sia nella calma che nella tempesta, noi ci sentiremo a voi vicini, uniti non solo dal vincolo della nazionalità, ma anche dall'affetto che ci unisce nell'amore del dovere compiuto nel nome di Dio e dell'Italia».



cerimonia di consegna dei diplomi, alla presenza del Dr. Carusi del Ministero della Marina Mercantile, dei Dirigenti della Fiat Grandi Motori e degli Insegnanti.

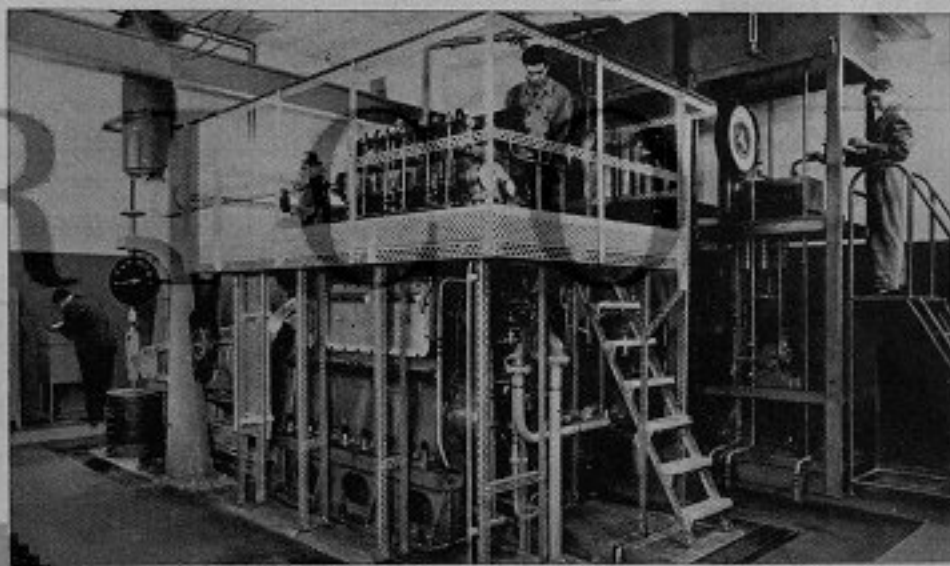
I giovani motoristi hanno espresso la loro riconoscenza ed il loro vivo ringraziamento per quanto la Fiat ha fatto per loro ed hanno indirizzato agli Insegnanti una simpatica lettera che merita di essere qui pubblicata:

«Alla conclusione di questo Corso durante il quale noi abbiamo perfezionato ed approfondito in modo speciale le nostre cognizioni tecniche pratiche, vogliamo esprimere a tutti il nostro grazie. Ringraziamo la bella Torino, che con la cortesia dei suoi abitanti ci ha reso lieto questo soggiorno e non ci ha fatto sentire

to il vanto dell'industria italiana, vanto che il nome Fiat diffonde sotto tutte le latitudini e in ogni contrada del mondo.

«Noi tutti ogni sera abbiamo elevato a Dio una preghiera, ed oggi una speciale preghiera si innalza dai nostri cuori all'Altissimo affinché sempre vegli sul lavoro della Fiat, dal suo massimo esponente al più umile dei suoi operai, perché sempre più prospera sia la sua ascesa nell'interesse delle sue maestranze altamente qualificate ed in quello dell'industria del nostro paese per un sempre alto prestigio della nostra Italia.

«Vorremmo dire tante cose ma non riusciamo ad esprimerle tutte. Diremo solo che saremo degni degli insegnamenti ricevuti, ed in questa occasione



“OPERATION AMBASSADOR”

I VINCITORI DELLE DUE “500”

Nel nostro numero precedente illustrammo la benefica iniziativa del Comando statunitense «Naval Air Facility» a Napoli per l'assistenza natalizia a bambini di famiglie bisognose. L'iniziativa ha avuto anche quest'anno un successo magnifico. La lotteria, che aveva per primo e secondo premio due vetture Fiat «nuova 500», ha dato un risultato cospicuo, che ha consentito al Comando americano di distribuire centinaia e centinaia di pacchi di derrate e di cose utili e confortevoli.

Le due vetture messe in lotteria (e che erano state prima esposte nella Galleria Umberto) sono state vinte dal sigg. Salvatore d'Agostino e Vincenzo Veneziano, entrambi di Napoli. L'estrazione dei premi ebbe luogo nel cortile del Palazzo reale durante un ricevimento a cui intervennero le Autorità cittadine, gli Ufficiali della Nato, numerosi invitati. Fu eletta anche «Miss Ambasciatrice 1957» (signorina Adriana Acquaviva D'Aragona). Il Comandante della «Naval Air Facility», Capitano di Vascello K. E. Hanson, nel suo discorso, ha tenuto a ringraziare la Fiat per l'apporto dato alla filantropica iniziativa.



Riproduciamo una fase dell'incontro di Pallacanestro tra le squadre «Puc Parigi» Campione di Francia e C. S. Fiat vinto da quest'ultima. Il trofeo internazionale «Città di Torino» di cui questo incontro fa parte è stato vinto dalla fortissima Squadra Campione di Jugoslavia dinanzi al C. S. Fiat, «Puc Parigi» e «U. S. Autonomi».

CALENDARIO DI GENNAIO-FEBBRAIO 1958

Cine

1 gennaio: *Lilli e il vagabondo* (a colori) - Dear.
3-4-5 gennaio: *Montecarlo* (a colori) - Titanus.
6 gennaio: *Il mio paradiso* (a colori) - Titanus.
10-11-12 gennaio: *L'anima e la carne* (a colori) - 20th Fox.
17-18-19 gennaio: *Sentieri selvaggi* (a colori) - Warner Bros.
24-25-26 gennaio: *Alessandro il grande* (a colori) - Dear.
31/1-1 e 2 febbraio: *Mister Roberts* (a colori) - Warner Bros.
7-8-9 febbraio: *Uomini e Lupi* (a colori) - Titanus.
14-15-16 febbraio: *Fermata d'autobus* - 20th Fox.
21-22-23 febbraio: *Tenda nera* (a colori) - Rank.
28 febbraio: *Il Cigno* (a colori) - MGM.

Documentari

21-22 gennaio: *L'incanto della Foresta* (a colori) - Cei-Incom.
5 febbraio: *Films di Montagna* (gentilmente concesso dall'Ente Nazionale Turismo di Milano).
11-12 febbraio: *Paradiso Terrestre* (a colori) - Cei-Incom.
19 febbraio: *Film e conferenza di Montagna*.

Per ragazzi

1 gennaio (ore 10-16): *Lilli e il vagabondo* (a colori) - Dear.
6 gennaio (ore 10-16): *Il mio paradiso* (a colori) - Titanus.
13 febbraio (ore 10): *Nulla è dovuto al fattorino* - Titanus.

Concerti

28 gennaio: *Concerto del pianista Luciano Giarbella* - Musiche di Chopin.
28 febbraio: *Concerto del pianista Gianfranco Monacelli*.

Visite a Musei

19 gennaio: Visita Museo Egiziano - Torino.
2 febbraio: Visita al Castello Sforzesco - Milano.

Gite

Tutte le domeniche e festivi

	Studenti e familiari	Isolati
Claviere	L. 775	630
Cesana	» 725	580
Cesana (compr. seggiovia di Sagna Longa)	» 850	705
Chiomonte	» 725	580
Cervinia	» 1100	880
Gressoney	» 775	630
Monginevro	» 900	720
Peroulaz-Pila	» 1200	960
Salice d'Ulzio	» 725	580
Sestriere	» 775	630
Serre-Chevalier	» 1100	880

Pallacanestro

12 gennaio: Torino, C. S. Fiat-Marina Trieste.
19 gennaio: Messina, Polisportiva Messina-C.S. Fiat.
26 gennaio: Torino, C.S. Fiat-Udinese.
1 febbraio (ore 21): Torino, C.S. Fiat - Chlorodont Milano.
9 febbraio: Torino, C.S. Fiat-Autonomi Torino.
16 febbraio: Pienza, Omsa C.A. - C.S. Fiat.
23 febbraio: Torino, C.S. Fiat-Fari Mantova.

NOTIZIE IN BREVE

Risultati di Pallacanestro

27-10-1957 - a Trieste: Marina Trieste-C.S. Fiat: 28-42.
3-11-1957 - a Torino: C.S. Fiat-Polisportiva Messina: 55-17.
10-11-1957 - a Udine: A. P. Udinese-C. S. Fiat: 53-45.
17-11-1957 - a Milano: Chlorodont-C. S. Fiat: 36-55.
24-11-1957 - a Torino: Autonomi-C. S. Fiat: 28-30.
1-12-1957 - a Torino: C. S. Fiat-Omsa C. A. Pienza: 38-27.
8-12-1957 - a Mantova: Fari Mantova-C. S. Fiat: 25-30.
15-12-1957 - a Torino: C. S. Fiat-Standa Milano: 53-41.
22-12-1957 - a Trieste: Stock Trieste-C. S. Fiat: 31-22.

Dati statistici relativi all'attività 1957 del Centro Sportivo Ricreativo Culturale

ATTIVITA' RICREATIVA

121 gare bocciolate sezionali con 12.437 giocatori
431 gite (varie) con 38.905 partecipanti
183 serate di proiezioni cinematografiche con 98.350 spettatori
30.000 biglietti, tessere, abbonamenti con riduzione di manifestazioni varie distribuiti presso gli uffici del Centro
27.281 frequentatori con riduzione al Palazzo del Ghiaccio
41.621 frequentatori delle Piscine Estive

ATTIVITA' SPORTIVE

1900 partecipanti al Trofeo Agnelli
1979 atleti tesserati
8366 atleti in 577 competizioni
Coppe e Trofei aggiudicati: 49
Vittorie individuali: 449
Titoli di Campione d'Italia individuali: 17
Titoli di Campione d'Italia di Società: 3
Atleti nazionali 17 con 33 presenze

ATTIVITA' CULTURALI

Partecipazione a 24 Mostre di fotografie con 254 autori (vinte 6 coppe ed aggiudicati 3 primi premi)
Organizzazione di 21 manifestazioni culturali varie (conferenze, mostre, concerti, gite, visite a musei) con migliaia di partecipanti o di spettatori.



Mercoledì 8 gennaio nel teatro del Centro Sportivo e Culturale Fiat ha avuto luogo la premiazione del XXIII Trofeo Agnelli. Gli atleti sono stati premiati dai Direttori delle Sezioni.



Le Squadre di atletica leggera femminile, lotta greco-romana e nuoto maschile del C. S. Fiat vincitrici nel 1957 dei loro rispettivi Campionati assoluti italiani di Società, vengono premiate dal Prof. Valletta.

TORINO ESPOSIZIONI PALAZZO DEL GHIACCIO

Riduzioni per Dipendenti Fiat, Riv e loro familiari.

Per tutti i dipendenti Fiat, Riv e loro Familiari, Torino-Esposizioni ha accordato i seguenti prezzi ridotti:

Giorni feriali: mattino L. 150 (anziché L. 200); pomeriggio e sera L. 200 (anziché L. 250).

Giorni festivi: mattino e sera L. 200 (anziché L. 300); pomeriggio L. 250 (anziché L. 350).

Abbonamenti annuali L. 8000 (anziché L. 12.000) - Tali prezzi danno diritto al servizio di guardaroba gratuito.

(N. B. - Gli abbonamenti potranno essere pagati dai dipendenti Fiat, ratesalmente con trattenuta fino all'importo di L. 4000; 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 Fiat, Tessera Riv - 2) 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'A. C. I. DI TORINO

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

L. 5500 (anziché L. 7000)

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



REGGIO CALABRIA — I partecipanti ad una gara di « tiro al piattello » indetta tra impiegati ed operai della Filiale Fiat.



partecipanti. Era presente numeroso pubblico che ha calorosamente applaudito i premiati.



La consegna del XXIII Trofeo Agnelli per il 1957 alla Sezione Auto



COLONIA INVERNALE FIAT A MARINA DI MASSA - Anche quest'anno la Fiat ha organizzato nella sua colonia a Marina di Massa quanto è necessario per la permanenza nell'accogliente Torre Fiat, di 450 bambini bisognosi di cure marine. Durante il loro soggiorno che si protrarrà per tre mesi, ai piccoli ospiti sarà data la più completa assistenza sanitaria e scolastica. Nelle foto la partenza da Porta Nuova avvenuta in gennaio.

ILLUSTRATO FIAT NELLE FAMIGLIE

NOTIZIE DI CASA

CULLE

7 settembre, **VINCENZO**, figlio di Arrigo CAMPANA (Sed. Off. di Modena) - 30 settembre, **PAOLA**, figlia di Elio DONDI (Sed. Off. di Modena) - 5 ottobre, **PAOLO**, figlio di Athos PRIGNANI (Sed. Off. di Modena) - 7 ottobre, **PIER VALERIA**, figlia di Mario ROBAZZA (Sede Centrale) - 18 ottobre, **MAURIZIO**, figlio di Angelo GALLO (Sed. Auto) - 29 ottobre, **PATRIZIA**, figlia del geom. Mario RISSONE (Sed. Costruzioni) - 22 ottobre, **LAURA**, figlia del p.i. Ugo GIULIO (Sede Centrale) - 25 ottobre, **GIANNI**, figlio di Evidio BARBERO (Sede Centrale) - 26 ottobre, **DANIELA**, figlia dell'ing. Innocenzo BORTIGNONI (Sede Centrale) - 27 ottobre, **ANDREA**, figlio di Aldo NEPOTE (Sede Centrale) - 29 ottobre, **DARIO**, figlio di Sandra ACCATINO e Francesco GARBONE (Sede Centrale) - 2 novembre, **GIULIANA**, figlia di Renato PINNA (Sed. Auto) - 3 novembre, **LAURA**, figlia di Alfonso CASO (Sede Centrale) - **ALDA**, figlia di Albino FRACCHIA (Sed. Auto) - 4 novembre, **DANIELE**, figlio di Michele TEMPESTA (Sede Centrale) - **VALERIA**, figlia del dr. Fernando SCALZOTTO (Sede Centrale) - 5 novembre, **FRANCESCO**, figlio di Vincenzo CAGNETTA (Stabilimento Velivoli) - **MAURIZIO**, figlio di Bruno MOFFA (Stabilim. Auto) - **DANIELE**, figlio di Paolo GAY (Stabilim. Auto) - **ANNA MARIA**, figlia di Jolanda BRASCA (Stabilim. Auto) - **BARBARA**, figlia di Virginio PRONO (Sede Centrale) - **BIANCA**, figlia di Luigi Francesco VIANO (Sed. Auto) - **RENATO**, figlio del p.i. Giorgio SICCO (Sima) - 6 novembre, **ADRIANA**, figlia di Michele BRERO (Sede Centrale) - **MARINA**, figlia di Ferruccio MANETTA (Sed. Auto) - **GIAN CARLO**, figlio di Dario REGGIANI (Sed. Off. di Modena) - 7 novembre, **TIZIANA**, figlia di Pierino MARENGO (Sed. Auto) - **NICOLETTA**, figlia di Antonio FILONI (Sed. Auto) - **MARCELLA**, figlia dell'ing. Giovanni SARZOTTI (Sed. Velivoli) - **SERGIO**, figlio di Bernardo BAUDINO (Sed. Grandi Motori) - 8 novembre, **FLAVIA**, figlia di Marina TRAFFANO (Sed. Auto) e di Enzo FERRARESE (Sede Centrale) - **MARCO**, figlio del dr. Aldo MONNI (Sed. Motori) - **ROBERTO**, figlio del p.i. Guido BUORA (Sed. Auto) - 9 novembre, **ORNELLA**, figlia di Edoardo FERRERO (Sima) - 10 novembre, **FRANCESCO**, figlio di Giovanni NESTI (Sed. Auto) - **ORNELLA**, figlia di Carlo RAMELLA PAIRIN (Sima) - **GUIDO**, figlio di Settimo TRAMONTE (Sed. Auto) - **DANIELA**, figlia di Isidoro BOVO (Sed. Auto) - **ROMANA**, figlia di Pietro ROBALDO (Ferriere) - 11 novembre, **ROBERTO**, figlio di Tiziano GHIDDI (Sed. Off. di Modena) - **CESARE**, figlio di Giovanni CAVAGLIA (Off. di Caselle) - **MARCELLO**, figlio di Stefano FRANCESE (Ferriere) - **MARCELLO**, figlio del geom. Ercole GIANNOGLIO (Sed. Auto) - **STEFANO**, figlio di Pio PANNELLI (Sed. Auto) - 12 novembre, **UMBERTO**, figlio di Leopoldo PETERLONGO (Sima) - **ANITA**, figlia di Paolo COTTERCHIO (Sed. Velivoli) - **MAURIZIO**, figlio di Nicola OBINA (Sed. Auto) - **ANGIOLINA**, figlia di Salvatore MANCINI (Sed. Auto) - **AGOSTINO**, figlio di Antonio PANORMITA (Ferriere) - 13 novembre, **NADIA**, figlia di Gilberto BARONE (Sed. Auto) - 14 novembre, **GIAN PIERO**, figlio del p.i. Lorenzo GIACARDI (Sed. Velivoli) - **SUSANNA**, figlia di Antonio BETTINI (Sed. Auto) - **MADDALENA**, figlia di Giovanni LA ROSA (Ferriere) - 15 novembre, **MARIA**, figlia di Sebastiano ROBERTO (Sed. Auto) - 16 novembre, **ERNESTO**, figlio di Giuseppe BUFFA (Sed. Auto) - **GILBERTO**, figlio di Carlo BRUSETTO (Sed. Auto) - **ANNA**, figlia di Cesare ALLAI (Sed. Auto) - **SUSANNA**, figlia del geom. Lorenzo ALESSIO (Sede Centrale) - 17 novembre, **ENRICA**, figlia dell'ing. Guglielmo LOCASCIO (Sed. Grandi Motori) - **MARIA ROSA**, figlia

di Eugenio MAGNARELLO (Sed. Fonderie) - **GIORGIO**, figlio di Antonio PASSARIN (Sed. Auto) - **BRUNO**, figlio di Fortunato MAISTRO (Sed. Auto) - **GRAZIELLA**, figlia di Domenico SICCA (Sed. Auto) - **PIERO**, figlio di Carlo SUPERTINO (Sed. Auto) - **MAURIZIO**, figlio di Annibale GENTA (Sed. Auto) - 18 novembre, **RENATO**, figlio di Luigi MILAZZO (Sed. Auto) - **PAOLINO**, figlio di Edoardo MARASPIN (Sed. Auto) - **ENRICO**, figlio di Sergio MARINUZZO (Sed. Auto) - **GIUSEPPE**, figlio di Pietro GRECO (Sed. Metall.) - 19 novembre, **SILVANA**, figlia di Giuseppe BOERO (Sede Centrale) - **DANIELA**, figlia di Francesco EUSEBIO (Sed. Auto) - 20 novembre, **ROBERTO**, figlio del geom. Ildo LEVETTO PATRON (Sed. Auto) - 21 novembre, **GIANCARLO**, figlio di Paolo BOSCO (Filiale di Torino) - **ROBERTO**, figlio dell'ing. Sergio RIPAMONTI (Sede Centrale) - **MICHELINO**, figlio di Michelino FIORE (Sed. Auto) - **CLAUDIO**, figlio di Bortolo RIGON (Sed. Auto) - **SILVANO**, figlio di Antonio SPANO (Sed. Auto) - 22 novembre, **GRAZIELLA**, figlia di Luigi MILANINO (Sed. Auto) - **CONCETTA**, figlia di Felice SACCONI (Ferriere) - 23 novembre, **ROSANNA**, figlia di Renato TONELLO (Sima) - **GABRIELLA**, figlia di Aldo PANTANO (Sed. Ricambi) - **TERESA**, figlia di Marco BERUTTI (Sed. Ricambi) - **MAURO**, figlio di Giacomo FORTINI (Sed. Auto) - **DANIELA**, figlia di Bruno BOVOLIN (Sed. Auto) - **CLAUDIO**, figlio di Pietro CERIA (Sed. Auto) - **ANNA MARIA**, figlia di Biagio GAGLIARDI (Ferriere) - **MARIANGELA**, figlia dell'ing. Vincenzo TERLIZZI (Sed. Ricambi) - 24 novembre, **BRUNO**, figlio di Camillo BENENTE (Sed. Grandi Motori) - **ANITA**, figlia di Domenico DELZOTTO (Sed. Auto) - **ANNA**, figlia di Rinaldo NANO (Sed. Grandi Motori) - 25 novembre, **ALBERTO**, figlio di Tersilla FALCO PEZZANA (Sed. Ricambi) - **MAURIZIO**, figlio dell'ing. Carmelo MIRONE (Sed. Auto) - **LORENZO**, figlio di Francesco CAMPASSO (Sed. Grandi Motori) - **LUISA**, figlia di Luigi ROGGERO (Sed. Auto) - **MARILENA**, figlia di Ferruccio PELLARIN (Ferriere) - 26 novembre, **DANIELA**, figlia di Antonia BRUNATO (Sed. Grandi Motori) - **LO-**

REDANA, figlia di Ugo SANTI (Sima) - **MARIELLA**, figlia di Giuseppe MIRESSI (Sede Centrale) - **GRAZIELLA**, figlia di Francesco BAINOTTI (Sed. Auto) - **CINZIA**, figlia di Giuseppe BORGOGNO (Sed. Auto) - **PIERCARLO**, figlio dell'ing. Attilio AIMASSI (Sede Centrale) - 27 novembre, **FLORIANA**, figlia di Candido NAIROTTI (Sed. Velivoli) - **GIUSEPPINA**, figlia di Giacinto MELZO (Sed. Auto) - **WALTER**, figlio di Ferdinando BRUSA (Sed. Auto) - **MAURO**, figlio di Adriano AME' (Sed. Auto) - **LUIGI**, figlio di Pietro BERTELLO (Sed. Auto) - **ORNELLA**, figlia di Vincenzo CURARO (Sed. Auto) - 28 novembre, **CLAUDIO**, figlio di Giovanni MAROCCO (Sed. Grandi Motori) - **ANTONELLA**, figlia di Francesco CALVO (Sed. Auto) - **MAURIZIO**, figlio di Angelo CUTTAIA (Sed. Auto) - **GIANCARLO**, figlio di Sandro REMANI (Ferriere) - **MARGHERITA**, figlia di Giulio BERTANO (Ferriere) - **CARLO**, figlio di Giovanni BALLETTTO (Sed. Auto) - **FRANCESCO**, figlio di Sebastiano VENEZIANO (Sed. Auto) - **ALBERTO**, figlio dell'ing. Franco GIURA (Sede Centrale) - **LORENZO**, figlio dell'ing. Giulio SALA (Sede Centrale) - 29 novembre, **LIVIO**, figlio di Claudio FAUSONE (Sed. Auto) - **ALFONSO**, figlio del rag. Piero MAZZARINO (Sed. Fonderie) - 30 novembre, **ANTONELLA**, figlia di Giuseppe GIACCARDI (Sed. Motori) - **BENEDETTA**, figlia di Giuseppe GIUSTO (Sede Centrale) - 1 dicembre, **BARBARA**, figlia di Mario VARNA (Sed. Grandi Motori) - **GIUSEPPINA**, figlia di Mario UZZI (Sima) - **ELENA**, figlia di Luigi VALLERO (Sed. Ricambi) - **PAOLA**, figlia di Giovanni CATTANA (Sed. Ricambi) - **MARISA**, figlia di Michele MAGLIANO (Sed. Auto) - 2 dicembre, **CLAUDIO**, figlio di Giuseppe TONNATO (Sed. Auto) - **ROSA**, figlia di Giuliana MIRAVALLE (Ferriere) - **LUCA**, figlio di Luciano SERRETTI (Uff. di Firenze) - 3 dicembre, **ANTONETTA**, figlia di Pierino VIGLIONE (Sed. Auto) - **GIOVANNI**, figlio di Adriano SANTOVITO (Sed. Auto) - **ENRICA**, figlia di Giovanni VISCARDI (Sed. Auto) - **LIVIA**, figlia dell'ing. Franco ASTRATTI (Sede Centrale) - **LUISA**, figlia di Oreste TESTA (Sed.

Materferro) - 4 dicembre, **AGOSTINO**, figlio di Massimo CARLI (Sed. Grandi Motori) - **LUCIA**, figlia di Antonio VOLPE (Sed. Auto) - 5 dicembre, **ANTONIO**, figlio di Giuseppe VILLAS (Sed. Auto) - **PIERO**, figlio di Carlo FERRUA (Ferriere) - **CLAUDIO**, figlio di Alcide BAZZANI (Sed. Fonderie) - **GUIDO**, figlio di Mario MERLIN (Ferriere) - 6 dicembre, **ROBERTO**, figlio di Enrico CORVISIERO (Sed. Auto) - 7 dicembre, **CINZIA**, figlia di Sergio FRANCONI (Sed. Auto) - **PATRIZIA**, figlia del dr. Vittorino CIRIO (Sede Centrale) - 8 dicembre, **SERGIO**, figlio di Romano CHIERI (Sede Centrale) - **MARIA TERESA**, figlia di Francesco FRASSO (Sed. Auto) - **GIANNI**, figlio di Luca VERBO (Sed. Auto) - **GABRIELLA**, figlia di Fiorenzo RUSTICHELLI (Sed. Grandi Motori) - 9 dicembre, **GIUSEPPINA**, figlia di Armando LEONE (Sed. Auto) - **ROBERTO**, figlio di Francesco MILONE (Sed. Grandi Motori) - 10 dicembre, **GIUSEPPE**, figlio di Salvatore PARISI (Sed. Auto) - **CLAUDIO**, figlio di Giuseppe GALLO (Sed. Auto) - 11 dicembre, **GIANCARLO**, figlio di Antonio MORETTO (Sed. Costruzioni) - **SERGIO**, figlio di Gino FARRONATO (Sed. Auto) - **GIUSEPPE**, figlio di Rino TARENGHI (Sed. Motori) - 12 dicembre, **ANTONELLA**, figlia di Luigi MARCHISIO (Sed. Auto) - **GRAZIA**, figlia di Giovanni RUFFINENGO (Sed. Auto) - 13 dicembre, **ADELE**, figlia di Pasquale BATTISTA (Ferriere) - **DANIELA**, figlia di Antonio AVELLA (Sede Centrale) - **LOREDANA**, figlia di Elvira AJMAR BELLIA (Sed. Ricambi) - 14 dicembre, **LUCIANO**, figlio di Sergio CASTELLAR (Sede Centrale) - **MICHELE**, figlio di Felice ACCOMASSO (Sed. Motori) - **PIERO**, figlio di Claudia CORNAGLIA VERCELLI (Proidea-Ricuperi Metallici) - **RENATA**, figlia di Riccardo CARPINANO (Sed. Auto) - 15 dicembre, **ALBA**, figlia di Carla CAZZANI e Aldo PERI (Sed. Auto) - **MASIMO**, figlio di Luciana CALVINO MESIN (Ferriere) - **SILVIA**, figlia di Silvano FIORANI (Sede Centrale) - 16 dicembre, **ANNA MARIA**, figlia dell'ing. Carlo MARTINI (Sede Centrale) - **GIOVANNA**, figlia dell'ing. Mario ALBERGHINA (Sede Centrale) - 24 dicembre, **MARCO**, figlio di Anna GAIOTTINO (Sede Centrale) e Bruno FERRERO (Sed. Ricambi) - **MICHELANGELO**, figlio di Lucia DELU' VILLANI (Ferriere) - 27 dicembre, **CARLO** e **GRAZIA**, figli dell'ing. Stefano ABBA' (Sede Centrale) - **MARIA TERESA**, figlia di Adriana PIANIZZOLA (Sede Centrale) e del geom. Giuseppe SEGHESSIO (Sed. Auto) - 30 dicembre, **LUCIANA**, figlia di Guido MILAZZO (Ferriere) - 4 gennaio 1953, **DANIELA**, figlia di Adriana AMELOTTI GORRINO (Sed. Ricambi).

NOZZE

Della Sede Centrale: Dario BONAVERO; Edda BERTUZZI; p.i. Carlo FERRARIS; Maria Luisa ALLORA; Giorgio PREVER; Mario GERI; ing. Gustavo GALLO; ing. Renato CHIVILLO.

Delle Officine Sussidiarie Auto: Giovanni OCULE.

Della Sezione Stabilimenti di Avigliana: Roberto DAIMO.

Della Sezione SPA: p.i. Luigi TOSO.

Della Filiale di Torino: Maria Rosa GIOVANINETTI.

Dello Stabilimento Produzioni Ausiliarie: Maria Romana BEUX.

Dello Stabilimento Grandi Motori: Luigi ALBINI.

Dello Stabilimento Motori: p.i. Walter VECCHI.

Della Sezione Ferriere: Angelo SUCCO; Giuseppina RATTI con Giovanni RISSONE.

Della Sezione Ricambi: p.a. Antonio TAVELLA.

Della Sezione Officine di Modena: Carlo BORSARI; Domenico PELLICCIARI.

LUTTI

Luigi PERRELLA; Pietro VIANO; Ermanno VIDALI; Giuseppe CHIARIGLIONE; Francesco FIGINO; Aldo OGLIARO; Liliano BARBERIS (Sed. Auto) - Renato BURLANI; Giuseppe TURINO; Marcello MALANDRINO; Carlo ZANERO; Bartolomeo BROSSA; Luigi CHIABERGE; Romolo MOIZO (Ferriere) - Francesco BOSCO; Luigi DUCHINI (Sed. Fonderie) - Giovan Battista NEGRO; Alfredo ROSSETTI (Sed. Grandi Motori) - Angelo MARTINENGO; Virginio CINQUATTI; Edmondo PIOVANO; Mario ROLFO; (Sed. Materferro) - Carlo FIRM (Sed. Motori) - Luigi BIANCO; Felice BENEDETTO (Sed. Auto) - Tullio



A Torino, per Natale, nel Palazzo di «Torino-Esposizioni» ha avuto luogo la distribuzione di 59.764 pacchi a bambini di lavoratori dei quali 35.740 figli di dipendenti Fiat. Hanno presenziato alla gioiosa manifestazione S. E. il Prefetto, il Sindaco, l'avv. Gurgo Salice presidente dell'Unione Industriale, l'ing. Nati e numerose altre autorità e personalità cittadine.

PESCE (Spa) - Bernardo VENDRAMIN; Guido TRAVERSA (Stab. Velivoli) - Giuseppe GIBELLINO; Giovanni GAVELLO; Francesco USSEGLIO LAVIRETTA; Francesco DEL-
SEDINE; Antonio ELIA; Roberto ELIA; An-
gelo PORRO; Carmine RUGGIERO; Annetto
FRANCHINO; Giovanni GILARDI; Ulisse
MARENGO (Premio Fedeltà).

Il padre di Pierino NINGHETTO; la madre
di Ila CINACCHI; il marito di Adalgisa MON-
GINO; la moglie di Giovanni FACTA; il pa-
dre di Italo MANTILARO; la madre di Gio-
vanni CARLEVERO GHOGNARDI; il marito
di Francesca VIOLA; il marito di Evasina
BARBERO; il marito di Amelia PODESTA';
il padre di Alcide BLANDINO; la madre del-
l'ing. Luigi RAPI; il figlio di Corrado CAR-
NINO; il padre di Ernesto e Gino BOUBEY;
la sorella di Giuseppe GAGLIARDI; il padre
di Sergio SCANU; il fratello di Walter CA-
VAGNA; il padre di Giuseppe NEGRO; la
madre di Olga DOSIO LAMI; il padre di
Angelo TERRANOVA; la madre di Giovanni
ALBERTELLI; il padre del geom. Carlo SE-
MINO; il figlio di Alfredo CARASSITI; il
padre di Carlo BERETTA; il padre di Luisa
e Maria Carla SBURLATI; la madre di Lu-
ciano BASSO; il padre dell'ing. Elio ORZA;
il padre di Giusto MELCHIORRI; la madre
di Mario LORENZI; il padre di Emilia AL-
SONATTI; la madre di Francesco TAMAGNO-
NE; il padre dell'ing. Lelio LANDO; il padre
di Ermanno ANNOVI; la madre di Ottavia
CARAMAGNA; il padre di Giorgio CURATO
il padre di Carlo BAGNA BALOCCA; la
madre di Eligia GOVEAN; il padre di Luisa
BALDINI; la madre di Guido PROCHET;
il padre di Stefano TRUCCO; la madre di
Alessandro e Giuseppe CENSON; la madre
del cav. Cesare SALASSA; il padre di Ar-
mando REGGIO; la madre di Renzo BIAN-
CHI; la madre di Luciana MONDINI; la
moglie di Pietro MIGLIORE; il padre di
Franca PERINO; il fratello di Giuseppe DU-
CHINI; la madre del p.i. Angelo FERRARA;
la madre di Lorenzo CARAMELLINO; il pa-
dre di Guido DELLA BIANCA; il padre di
Nazzarena Oriti BIGONI; il fratello di Guido
CARIGA; il fratello di Marcello GRATTA-
PAGLIA; la madre del cav. Guglielmo DO-
VIS; la madre di Agnese GROSSO FIORE;
la madre di Teresa BOFFA; la madre del-
l'ing. Felice CAGNIS di Castellamonte; il
padre della rag. Giuseppina BERTELLO; la
sorella di Aldo PORTICELLI; la madre di
Tiburzio MERLINI; la madre di Giovanni
TINELLI; il fratello di Riccardo PICCARI;
il padre di Luigina GILARDI ROSTINELLA;
il padre di Giuseppe MARAGNO; la madre

del p.i. Fiorentino PEROTTO; la madre di
Giovanni VALLE; il padre di Pierino MAR-
TINASSO; la madre di Giuseppe CAMANDO-
NA; il padre di Luigi Domenico COGGIOLA;
il padre di Ferio DAMIANI; il padre di Luigi
MOLGHEA; il padre di Maria BERNA-
CHIOTTO; il padre di Maria SICO FERRE-
RO; il padre di Giuseppe GAITO; la madre
di Caterina TETTI; la madre di Giuseppe
DE MARIA; il padre di Maria AUDENINO
MOLINO; il padre di Alfredo e Augusto
TABBIA; il figlio dell'ing. Savino VALLINI;
il padre di Aldo POLONI; il padre di Giusep-
pe CAVICCHI; la madre di Luigi GARELLI;
la madre di Attilio DEMAGISTRIS; il padre
di Rina CELTI; la madre di Raul BACCIGA;
il padre del rag. Aldo MORO; la madre di
Martino PELLICCIARI; la madre di Vasco
BERGAMINI; la madre di Giuseppe CAVAZ-
ZUTI; il padre di Mario CESARI; il padre
di Alina PANCALDI in BAVUTTI; la so-
rella di Festino TACCHINI.



NOZZE D'ORO - I coniugi Gioachino Almo-
netti (anni 85) e Margherita Monticone (74)
sono stati festeggiati al Gruppo Amiziani per
le loro nozze d'oro. Il sig. Almonetti, dipen-
dente Fiat dal 1902 ed ora in pensione, rice-
vette già dalle mani del sen. Giovanni Agnet-
ti, nel 1925, la « Stella al merito del Lavoro »,
e fu anche uno dei cinque lavoratori che nel
1929 presentarono al Santo Padre la prima
vettura Fiat 525.

Il prof. Valletta nel felicitarsi con i coniugi
Almonetti, ha scritto su una loro fotografia
questa affettuosa dedica: « Oggi come ieri e
come sempre plaudiamo a coloro che come
voi hanno dedicato tutta la vita al lavoro.
Affettuosamente Vittorio Valletta ».

PICCOLA POSTA

Sig. FRANCESCO NECCO, Torino - Grazie
della bella lettera indirizzata al nostro « Illu-
strato » nel preannunciarmi il suo prossimo
congedato dalla Fiat, per limiti di età, dopo
13 anni di lodato servizio. I sentimenti che
ella esprime per la Fiat, per gli uomini e
per le opere che ne sviluppano continuamente
il lavoro ed il prestigio, attestano uno spirito
di corpo che le fa onore.

Auguri altrettanto cordiali a lei e alla sua
famiglia.

Silvano Sportelli, figlio
di Michele Sportelli, di-
pendente Fiat, Sezione
Automobili, si è laureato
all'Università di Torino
in Medicina e Chirurgia.
Al neo-dottore le no-
stre congratulazioni.



'Saggio di danze classiche delle allieve del Corpo di ballo dell'Ente Autonomo del Teatro
Regio, eseguito il 5 gennaio nel Salone del Circolo Centrale Anziani Fiat.
Presenti: dr. Barbero, cav. uff. Guida, cav. uff. Bordiga, prof. Cavallari, avv. Parenti oltre a 300
soci e familiari.



"SORELLA RADIO"

Da Ville Roddolo « Sorella Radio » ha voluto sorreggere l'animo degli infermi. Nella confor-
tevole sede del convalescenziario Fiat il Cardinale Arcivescovo di Torino, S. Em. Maurizio
Fossati ha pronunciato alte parole di conforto accompagnate dalla sua benedizione. Ha for-
mulato i suoi auguri anche la voce registrata del Sindaco Peyron in quel momento a Roma.
Fol la rappresentazione: lo spettacolo si è svolto spigliato e divertente tra gli applausi dei
malati che gremivano il teatro. Presenziavano dirigenti della RAI e della Fiat.



Un gruppo di dipendenti della Filiale di Cagliari in gita a « Sa Spendula » (Villacidro).



S. C.A.R. ORVIETO - Gli ex Allievi Fiat, Agazzi, Alonco, Antolini, Battaglieri, Bertolino,
Boraso, Costa, Del Colle, Gena, Gerbalena, Ghiani, Giachino, Machetta, Millone, Rosso, Valla,
con la fotografia che pubblichiamo hanno mandato un cordiale ricordo e saluti. Glieli ricam-
biamo affettuosamente a nome di tutti gli amici.

LE 500 SORTEGGIATE TRA I DIPENDENTI FIAT



Come abbiamo annunciato, sono state sorteggiate 10 vetture 500 tra i dipen-
denti Fiat, a Natale. Dieci altre saranno sorteggiate a Pasqua. La sorte ha
favorito in questa prima estrazione 3 impiegati e 7 operai, di cui ecco i nomi:
Barrò Giuseppe (Sede Centr.), Astrua Cesarina (Sez. Ferriere), Pastore
Alessandro (Sede Centrale Aviaz.), Valente Luigina (Sez. Auto), Chiappino
Francesco (O.S.A.), Territo Francesco (Sez. Auto), Costantini Vittorio (Stab.

Grandi Motori), Bruno Francesco (Sez. Auto), Zanardi Giuseppe (Off. di
Cameri), Gelmi Mario (Sez. Ferriere). La consegna delle vetture è stata effet-
tuata dalla Filiale Fiat di Torino ancora prima del Natale. L'ing. Di Giuseppe,
direttore della Filiale, presenti i Direttori delle Sezioni a cui appartenevano i
nominativi sorteggiati, ha rivolto ai fortunati vincitori espressioni di compia-
cimento e di augurio.

Scienza spicciola

COME SI SVILUPPÒ IL RADAR

Il radar è stata un'invenzione della casa inglese Decca che ebbe rapido sviluppo durante la guerra. Esso era stato usato come difesa contro gli attacchi aerei, come uno strumento di punteria per l'artiglieria e come un aiuto alla navigazione. Naturalmente nella messa a punto degli apparecchi in tempo di guerra non si diede speciale importanza al costo e per conseguenza l'attrezzatura da installare sulle navi risultava costosa e ingombrante. Con la conclusione della pace i progettisti si ingegnarono a produrre dei gruppi Radar con le tecniche più moderne ma di metà costo e metà dimensioni degli apparecchi precedenti. Questo rese immediatamente possibile l'installazione del Radar su migliaia di piccole e medie navi.

Attualmente 6000 navi appartenenti a 4500 armatori sono dotate di Radar Decca: tecnici e ricambi sono disponibili in oltre 180 porti per assicurare un servizio regolare di assistenza agli utenti.

In aggiunta al Radar marino furono sviluppati dei Radar di controllo per campi di aviazione previsti per facilitare l'atterraggio di apparecchi a getto ad alta velocità. Questi sono in uso attualmente su più di 60 campi di atterraggio. È stato anche avviato l'uso del Radar per scopi meteorologici. Apparecchi per segnalare l'avvicinarsi di tempeste coprono aree fino ad una larghezza di 250 miglia e sono usati per i servizi meteorologici in molti paesi.

Il Radar era stato previsto solo per aiuto alla navigazione: non poteva essere usato per indicare esattamente la posizione della nave. Per mezzo di un'altra brillante invenzione, il «Decca Navigatore», le onde radio vengono usate per indicare la esatta posizione della nave. Il Decca Navigatore agisce in congiunzione con un gruppo o catena di stazioni trasmettenti a bassa frequenza situate a

una distanza di circa 80-100 miglia una dall'altra. Esse comprendono una stazione principale e tre dipendenti: rossa, verde e violetto. La stazione principale è nel centro e l'intera catena è disposta a forma di stella. Queste stazioni trasmettono onde-radio a bassa frequenza che vengono captate da uno speciale ricevitore che si chiama «Decca Navigatore».

Con questa attrezzatura si può individuare la posizione della nave in pochi secondi entro un raggio di circa 500 Km. intorno alle stazioni. Attualmente ci sono otto catene di Decca Navigatori con stazioni trasmettenti nel Nord Ovest dell'Europa. Il numero di navi di ogni tipo e classe dotate di tali apparecchi è di circa 4000.

Il sistema è usato non soltanto per la navigazione in genere ma anche per particolari operazioni. Uno dei suoi sviluppi consiste in un trasmettitore portatile a bassa potenza che può essere impiegato per fare carte geografiche e anche per esplorazioni dei campi petroliferi. Simili catene trasmettenti sono state usate in Norvegia, Svezia, Groenlandia, Pakistan ecc. Altre catene di navigazione sono in costruzione in altre parti del mondo.

Fu nel 1939 che la ditta costruttrice fu avvertita da un tecnico americano che questa invenzione poteva essere di grande valore per gli Alleati. Ecco quanto dice la Società stessa al riguardo.

«Nel febbraio 1944 vennero fatte prove molto estese dall'Ammiragliato sulle coste nord-est della Scozia. Queste prove furono così convincenti che l'Ammiragliato ordinò di costruire l'attrezzatura per una catena trasmettente completa e 27 ricevitori che dovevano essere pronti per la prima settimana di maggio 1944 (invasione della Normandia). Questo era un programma molto impegnativo per noi dato che avevamo limitate risorse di materiali ma arrivammo a completare la attrezzatura per la data voluta. La catena fu installata da personale dell'Ammira-

gliato istruito da noi e venne posta in opera per il giorno D (sbarco in Normandia). L'attrezzatura funzionò senza interruzione per dieci giorni e si dimostrò di importanza vitale per il successo della operazione. Era stata usata per dirigere i dragamine e i mezzi di sbarco.



Campo d'Aviazione di Caselle (Torino). Antenna di ricerca del Radar.

«Questi apparecchi furono accolti dagli utenti con tale entusiasmo da lasciar presagire le future grandi possibilità commerciali di questa invenzione. Appena l'ordinazione segreta fu sorpassata si ottenne il permesso e l'appoggio dell'Ammiragliato per l'impiego di una catena trasmettente nell'Inghilterra sud-orientale nella quale era interessato anche l'Ammiragliato per il dragaggio delle mine. Inoltre si ottenne l'appoggio del Ministero dei Trasporti per l'applicazione di apparec-

chi di prova su navi commerciali. Vennero equipaggiate 25 navi in servizio su 25 differenti linee di navigazione. In poche settimane si constatò che le prove avevano avuto completo successo. Gli armatori non volevano assolutamente più abbandonare il sistema una volta che l'avevano provato».

Il Decca Navigatore con la sua continua emissione di onde radio a bassa frequenza che creano dei sentieri nello spazio, non poteva naturalmente essere confinato soltanto alla navigazione di superficie. Però in un aeroplano viaggiante a velocità di centinaia di miglia per ora, il pilota non può avere tempo di fare letture e trasferirle su una carta, cosicché i tecnici idearono uno strumento chiamato il Log Ideale che automaticamente e continuamente indica l'esatta posizione dell'aereo. In qualsiasi momento il pilota dando un'occhiata sul Log vede la posizione del suo aereo in quel preciso istante.

La Compagnia si prefigge di coprire tutte le aree ad alta intensità di traffico con catene Decca e di collegare queste catene per mezzo di collegamenti speciali, chiamati Dectra. Il sistema Dectra è una modificazione del Decca per operazioni di lungo raggio. Delle prove combinate fra Navigatore e Dectra si stanno eseguendo ora per coprire le rotte basi dell'Atlantico. Un aereo da bombardamento ha volato dall'Inghilterra al Canada e ritorno navigando esclusivamente col Dectra.

La combinazione dei sistemi di lungo raggio e corto-raggio, qualora abbia successo, rivoluzionerà il flusso del traffico lungo le rotte aeree più importanti del mondo. Esiste in effetti una apparente strettezza di spazio aereo perché siccome per trovare la posizione si richiede un procedimento alquanto complesso, soggetto a errori umani e discrepanze, gli aerei devono essere tenuti molto distanziati uno dall'altro. Attualmente si richiede una separazione laterale di 120 miglia tra un aereo e l'altro.

Si prevede che il sistema Decca permetterà di includere almeno due sentieri separati in una strada di sole dieci miglia di larghezza.

E. D.

(da London Calling Europe)

NOTIZIARIO MUTUE FIAT

Il servizio di infermeria nei poliambulatori

Si tratta di un servizio in apparenza modesto, in realtà di notevole utilità ed importanza per il funzionamento dei poliambulatori e per l'assistenza dei mutui. Ad esso difatti compete:

1) la sterilizzazione e la preparazione del materiale sanitario per i vari gabinetti di Medicina generale e di specialità.

2) la somministrazione direttamente ai mutui delle varie prestazioni di natura infermieristica.

Con il primo compito il servizio di infermeria assolve tutto il lavoro preparatorio necessario per talune prestazioni del medico, quali le medicazioni, i piccoli interventi, le visite ginecologiche, le iniezioni endovenose ecc.

Con il secondo compito provvede a praticare al mutuo le iniezioni intramuscolari e le eventuali altre piccole prestazioni che possono essere eseguite dalle infermiere (medicazioni e simili).

Questo secondo compito è quello che più particolarmente interessa il mutuo in quanto gli consente di poter praticare tutte le cure per iniezione prescritte dai medici, senza alcuna spesa e con il massimo di garanzia per le modalità tecniche di esecuzione.

Difatti le sale di infermeria dei poliambulatori MAF sono dotate di sterilizzatrici a secco e ad ebollizione, dei tipi più moderni, capaci di poter assolvere ad un lavoro di «routine» notevolissimo.

Inoltre esse sono fornite di attrezzature (siringhe, aghi ed altri strumenti sanitari) rigorosamente controllati per qualità e continuamente rinnovati.

Anche il personale di infermeria è scelto tra il più capace ed il più adatto a tale tipo di lavoro.

Un'idea della mole di lavoro svolto dalle infermiere dei poliambulatori della MAF, dislocati in Torino, può aversi dalle cifre delle iniezioni intramuscolari eseguite negli ultimi anni.

1955 iniezioni	532.847
1956 »	527.132
1957 »	619.175

Cifre veramente notevolissime, che dimostrano non solo l'importanza delle sale di infermeria, ma anche l'utilità che ne deriva ai mutui.

Difatti si può dire, dividendo il numero delle iniezioni praticate per quello degli assistibili, che in media sono state praticate nel 1957 circa 5 iniezioni per ogni mutuo.

Circa l'attrezzatura le fotografie qui a fianco riportate mostrano alcuni aspetti di talune sale di infermeria dei poliambulatori.



Una Sala-tipo per le infermiere dei poliambulatori.



Una delle sterilizzatrici a secco e ad ebollizione di dotazione per le sale di infermeria.



Gli armadi per la conservazione e distribuzione delle scatole di sale.

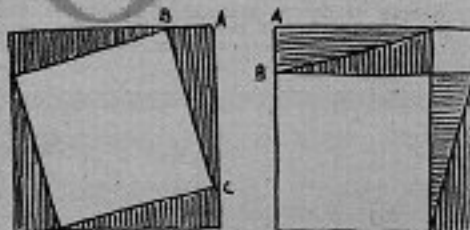
Dimostrazione indiana del teorema di Pitagora

Del famoso teorema di Pitagora (detto anche... il Ponte dell'asino) esiste una dimostrazione altrettanto precisa quanto semplice ed evidente, che una volta appresa non si dimentica più. Tale ingegnosa dimostrazione è stata ripresa da un collaboratore di «Elettrosip» da una vecchia pubblicazione: «L'Annuaire astronomique» del 1920.

Verso l'inizio di questo secolo alcune scoperte fatte in un manoscritto indiano (scoperte divulgate in Francia da Edoardo Lucas) permisero di affermare che il teorema di Pitagora era noto nell'India duemila anni circa avanti Pitagora, e che se ne possedeva la dimostrazione talmente semplice, da essere ridotta ad una sola parola.

Di ciò ci si può accertare mediante le due figure qui riprodotte dal manoscritto indiano.

Qui si vede che se si tolgono dal quadrato grande i quattro triangoli rettangoli



identici tratteggiati, rimane nella prima disposizione il quadrato (bianco) costruito sopra l'ipotenusa; del triangolo ABC e nella seconda i due quadrati (pure bianchi) costruiti sopra i cateti.

La parola «vedete» del geometra indiano appare, da sola, di un'eleganza convincente: egli si affida all'evidenza, accessibile a tutti, per la dimostrazione.

Avendo un po' di tempo a disposizione, si può ritagliare un pezzo di cartone bianco formando un quadrato di 17 centimetri di lato e quattro pezzi di cartone nero identici, aventi ognuno la forma di un triangolo rettangolo, i cui cateti siano l'uno di 12 centimetri e l'altro di 5 centimetri; questo materiale ci darà la dimostrazione pratica. Con queste dimensioni, l'ipotenusa risulterà di 13 centimetri: $12^2 + 5^2 = 144 + 25 = 169 = 13^2$.

Il poeta Fernand Gregli ad un amico angosciato dalla partenza del figlio: «L'assenza non esiste: non è che una presenza silenziosa».



AL SESTRIERE CON LA "500"

(Foto "Fast")