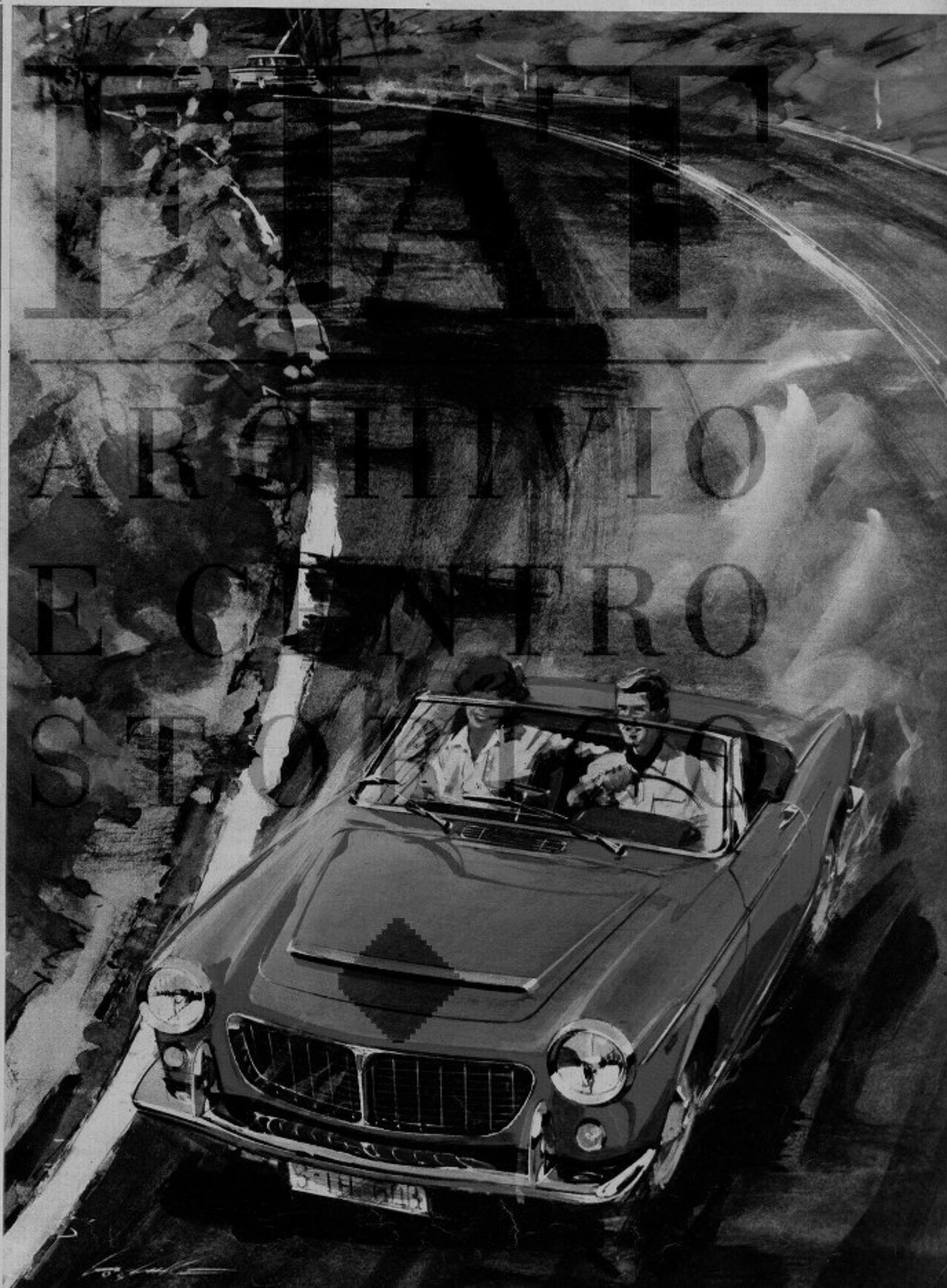


ILLUSTRATO FIAT

Anno VIII - n. 6-7

PERIODICO MENSILE

Torino, Giugno-Luglio 1960



Una originale
pagina artistica
del cabriolet
"Fiat 1500"
« Motor Revue »
di Stoccarda

Tavola del pittore
W. Gotschke

PREMIO AL MOTORE FIAT 7512 S

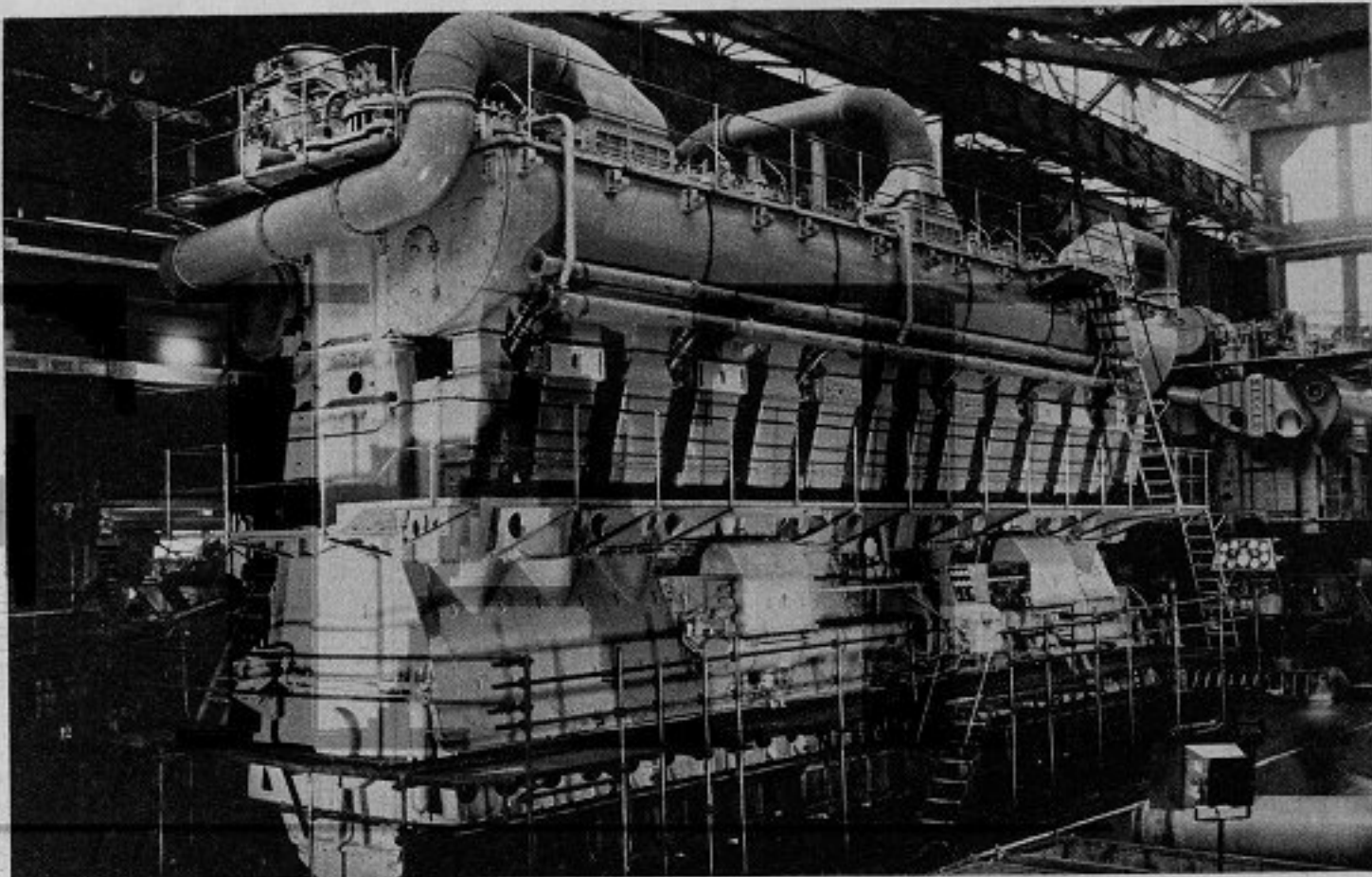
Il premio ANIAI (Associazione Nazionale Ingegneri e Architetti Italiani), per la più meritevole realizzazione nel campo della meccanica, nel periodo 1952-1958, è stato assegnato al motore Diesel sovralimentato tipo 7512 S della Fiat Stabilimento Grandi Motori.

Questo motore, della potenza massima di circa 17.000 Cv. rappresentava fino a poco tempo fa il motore di maggior potenza costruito in Italia ed uno dei più grandi nel mondo. Esso appartiene ad una serie la cui costruzione era stata iniziata attorno al 1950. A quell'epoca la tecnica non aveva ancora consentito la introduzione della sovralimentazione nei motori di grande potenza, e la potenza dei singoli cilindri di questo tipo di motore era di 750 Cavalli. I miglioramenti tecnici e tecnologici dal 1950 al 1958 hanno consentito di aumentare gradualmente questa potenza, prima nei motori ad aspirazione naturale e successivamente nei motori sovralimentati, fino ad ottenere oggi una potenza alle prove di 1400 Cavalli per ogni cilindro.

I motori di questa categoria servono per la propulsione di grandi e grandissime navi mercantili. Oggi circa 200 navi battenti bandiera praticamente di tutti i paesi del mondo solcano i mari, azionate da motori di questo tipo costruiti dalla Fiat o dai suoi Licenziatari.

Il motore premiato è alto 10 mt., lungo 20 mt. e pesa quasi 700 tonn.

Il premio al motore 7512 S rappresenta pertanto un ambito riconoscimento dato a tutto l'assiduo lavoro svolto negli scorsi anni dalla Fiat «Grandi Motori». In simili realizzazioni il contributo e l'apporto non è di pochi ma di tutti: dirigenti, ingegneri e tecnici dell'Ufficio Studi, maestranze dello Stabilimento, delle Prove, e reparti di produzione che, con la loro preziosa opera, hanno concretiz-



Il motore Fiat 7512-S.

zato questo motore colossale e perfetto.

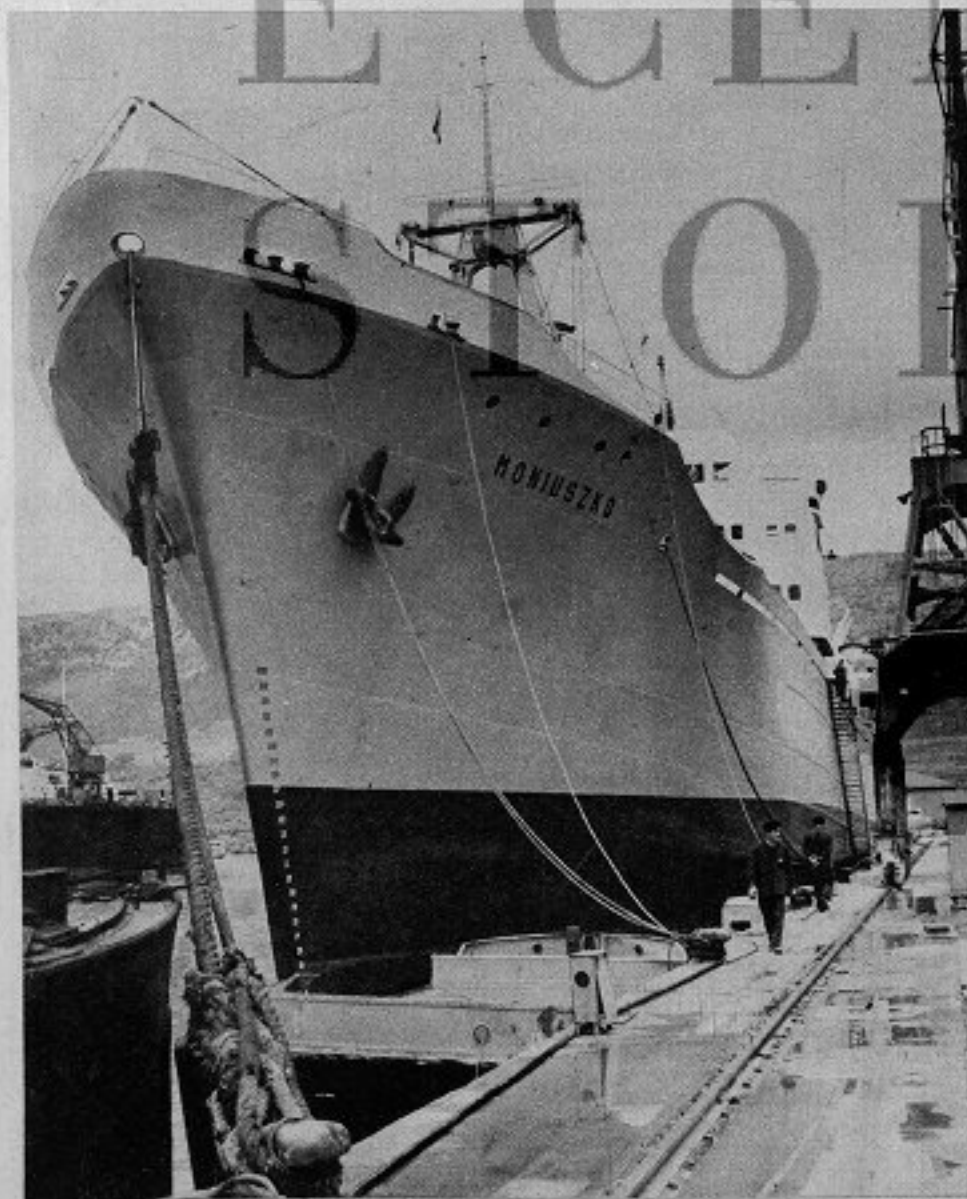
Ma il motore 7512 S non è già più la maggior realizzazione della «Grandi Motori»; da esso infatti è derivato, nel 1959, il motore più grande del mondo, cioè il motore 900 S (con 900 mm di diametro di cilindro e 1600 mm di corsa di stantuffo), che ha svilup-

pato la potenza massima al banco di oltre 3000 Cavalli per cilindro; ciò significa che una unità composta di 12 cilindri di questo nuovo tipo può sviluppare una potenza massima di circa 36.000 Cavalli. Il nuovo motore 900 S fu presentato lo scorso anno ai tecnici ed all'armamento italiano ed estero, in occasione del Convegno in-

ternazionale celebrato a Torino per il cinquantenario della Fiat «Grandi Motori» ed alla Fiera di Milano.

Attualmente numerosi motori di questo nuovo tipo sono in costruzione presso gli Stabilimenti Fiat ed i loro Licenziatari e quanto prima verranno installati a bordo di grandissime navi cisterna e «bulk-carrier».

NAVI CON MOTORI FIAT



Il 24 u.s. è stata consegnata alla Società Armatrice Polacca «Polskie Linie Oceaniczne Gdynia» da parte del Brodogradiliste Split la M/V «Moniuszko» da 10.600 tonn., dotata di motore Fiat tipo C756S da 7200 CV.

Alla cerimonia erano presenti: per il Cantiere il Direttore Generale sig. Ante JURJEVIC e il Direttore Tecnico Ing. Otokar KOHOUT, per la Società Armatrice, il sig. Eugeniusz PERZYCZ e, per l'Ambasciata Polacca, il sig. Maciej JAWOROWICZ, oltre a personalità della Provincia e del Comune di Spalato ed altre autorità navali jugoslave.

"Città degli uomini" è oggi l'universo

LE CONQUISTE SPAZIALI

L'Unione internazionale delle Telecomunicazioni, la quale raggruppa 101 paesi, ha previsto per il 1963 una Conferenza per regolare i problemi tecnici delle comunicazioni spaziali. Già sono state riservate certe frequenze dello spettro radio.

Sulla superficie terrestre il mondo degli uomini continua ad agitarsi per altre Conferenze, pericolosamente diviso su grossi problemi politici economici sociali; ma intanto i problemi dello spazio, la scienza e la tecnica spaziali sono realtà della nostra era atomica. La soglia dello spazio, anche extra-atmosferico, è stata varcata mentre si scoprivano le possibilità dell'atomo.

Nel 1492, quando Cristoforo Colombo scopriva il nuovo mondo, egli piantò sulla terra delle Antille una bandiera, fece qualche rilievo cartografico, lasciò dietro di sé alcuni uomini del suo equipaggio per giustificare le rivendicazioni del re di Spagna. Nel 1959 il Lunik II piantava idealmente la bandiera sovietica sulla Luna ed il Lunik III ne fotografava la faccia sconosciuta. Satelliti creati e lanciati dagli uomini, russi e americani, proseguono la loro corsa lungo orbite di differenti forme, a velocità fantastiche, e ci trasmettono messaggi e informazioni. Questi satelliti esplorano le cinture di radiazioni cosmiche, fanno rilievi, captano micrometeoriti, determinano le condizioni di trasmissione radiofoniche alle altitudini più elevate, utilizzano l'energia di migliaia di batterie solari per le emissioni, tessono nell'universo una rete di orbite e di traiettorie a maglie sempre più numerose e fitte. Un nuovo linguaggio è stato creato per tutto l'universo. Il «Pionier V», filante a 109.000 km. all'ora e a 1 milione di km. al di là della Terra, continua il suo monologo informativo a qualche sapiente ed osservatore, ma a vantaggio della conoscenza universale dei fenomeni e leggi ancora ignote del Cosmo.

Giorno e notte il telescopio gigante dell'Università di Manchester (a Jodrell Bank nello Cheshire) scruta le sorgenti radiofoniche dello spazio. Questo telescopio, divenuto famoso, ha seguito senza difficoltà la marcia dei satelliti artificiali disponendo di un «orecchio» enorme composto di lamine di acciaio saldate e che pesa 750 tonnellate. Gli Americani parlano

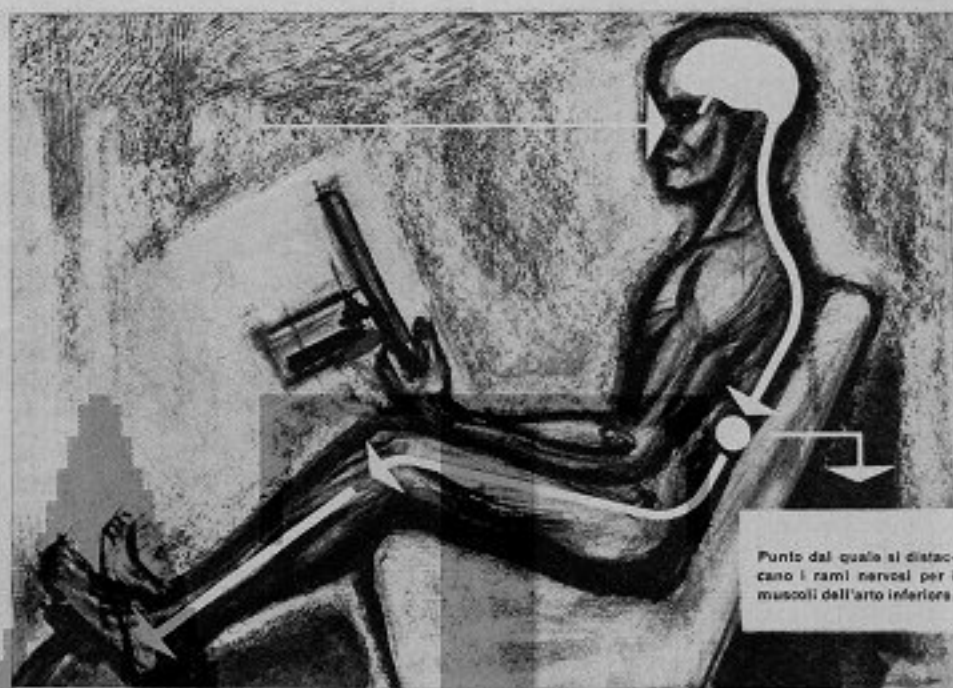
di lanciare, su un'orbita a 805 km. dalla Terra, un telescopio a luce infrarossa (2500 tonnellate) destinato ad informarci, durante 200 anni, di ciò che accade su certi corpi celesti troppo freddi per emettere luce e situati a dieci anni-luce dalla Terra.

C'è ormai anche una «industria dello spazio», fantastica impresa del nostro tempo. Il primo presidente della Federazione Astronautica Internazionale, Andrew J. Halevy, dichiarava recentemente che tutte le somme investite e tutte le spese oggi fatte per le industrie delle ferrovie, dell'automobile, dell'aviazione non rappresenteranno ben presto che una piccola frazione delle spese già previste per l'industria astronautica. Ciò dà a riflettere anche a chi non voglia annettere eccessiva importanza a sensazionali annunci di giornali circa viaggi interplanetari.

Il direttore dell'Istituto di Propulsione a reazione della Università tecnica di Stoccarda prevede che entro 40 anni l'uomo potrà circolare a velocità superiore al miliardo di km-ora. Verso la fine di questo secolo i veicoli lanciati nello spazio toccheranno certamente la velocità della luce. Razzi postali permetteranno, per es., ad un uomo d'affari a New York di scrivere la mattina a suoi corrispondenti a Parigi, Roma, Londra e di ricevere la risposta entro il mezzogiorno. Tutto fa presumere che tra qualche anno i viaggi interplanetari stratosferici saranno più sicuri che non lo fossero i viaggi in aereo nel 1910.

Queste ed altre prospettive si leggono in un articolo di Léon Boussard sulla *Revue des deux Mondes*. La conquista dello spazio è appena cominciata. Nonostante gli stupefacenti progressi compiuti in questi ultimi dieci anni la nostra conoscenza della navigazione aerea e spaziale è ancora inferiore a quella che i Fenici avevano della navigazione marittima. Siamo tuttora in fase di cabotaggio aereo-spaziale.

Per definire la città antica Platone diceva che i suoi limiti erano determinati dalla portata della voce di un oratore. Nel tempo in cui ora noi viviamo, grazie alla utilizzazione della propagazione delle onde radio-elettriche, non c'è più limite alla voce dell'uomo. Non più la Terra, ma l'universo intero è divenuto «la città dell'uomo».



Punto dal quale si distaccano i rami nervosi per i muscoli dell'arto inferiore.

IL GUIDATORE PERFETTO

Più gli automobilisti si moltiplicano e più raro diventa il «guidatore perfetto», anche se gli esami per la patente si facciano severi. Oltre i requisiti fisici contano quelli psicologici. Il guidatore perfetto deve essere un uomo psicologicamente a posto: deve dimenticare durante la guida i suoi problemi di lavoro e i suoi affanni familiari; deve essere sempre cosciente dell'atto che compie e del pericolo che corre; deve rispettare i diritti altrui e giustificare con benevolenza gli errori e le manchevolezze dei suoi simili.

Questa è la conclusione essenziale di un articolo del dr. Adriano Cecchetto pubblicato nella «Rivista Shell Italiana» sotto il titolo *Fisiologia dell'uomo alla guida*. Il dr. Cecchetto, specializzato in medicina legale, si è dedicato al fenomeno della guida dal punto di vista medico ed è anche consulente dell'Automobile Club Italiano. Ecco alcuni punti fra i più istruttivi dell'articolo.

Anzitutto, la posizione del guidatore. Deve essere di «vigile abbandono». Tenere la testa eretta; chi guida con la testa vezzosamente inclinata impegna nella posizione scorretta masse muscolari più numerose e con maggiore facilità va incontro alla stanchezza.

La figura mostra come il riflesso più comune nella guida di un autoveicolo è la frenata improvvisa per una qualunque causa d'emergenza. L'occhio percepisce l'immagine esterna e la trasmette ai centri cerebrali della visione, che la identificano e la interpretano esattamente. Per la coscienza del pericolo, dai centri motori della corteccia cerebrale parte immediatamente un impulso nervoso, che percorre il midollo spinale fino al punto dal quale si distaccano i nervi che comandano i muscoli dell'arto inferiore, determinando l'energica pressione del piede sul

pedale del freno. Questo riflesso, che dopo una certa pratica della guida diviene pressoché automatico, si realizza in un tempo velocissimo, calcolato in pochi millesimi di secondo.

Posizioni scorrette vengono assunte spesso dal guidatore soltanto a scopo esibizionistico. A tale proposito si deve ricordare la posizione degli arti superiori e particolarmente delle mani, che debbono poggiare sul diametro del volante, orizzontali rispetto al piano della strada. Chi afferra il volante con le mani in alto o in basso, oltre che stancarsi, riduce la possibilità dei movimenti rotatori del volante stesso.

Se le posizioni del tronco e del bacino sono corrette e la distanza del sedile normale, le gambe si troveranno lievemente flesse e addotte e i piedi saranno poggiati, con la pianta, sulle leve di guida. L'accelerazione, la decelerazione e la forza centrifuga nelle curve verranno compensate da un minimo lavoro muscolare con scarso sperpero di energia.

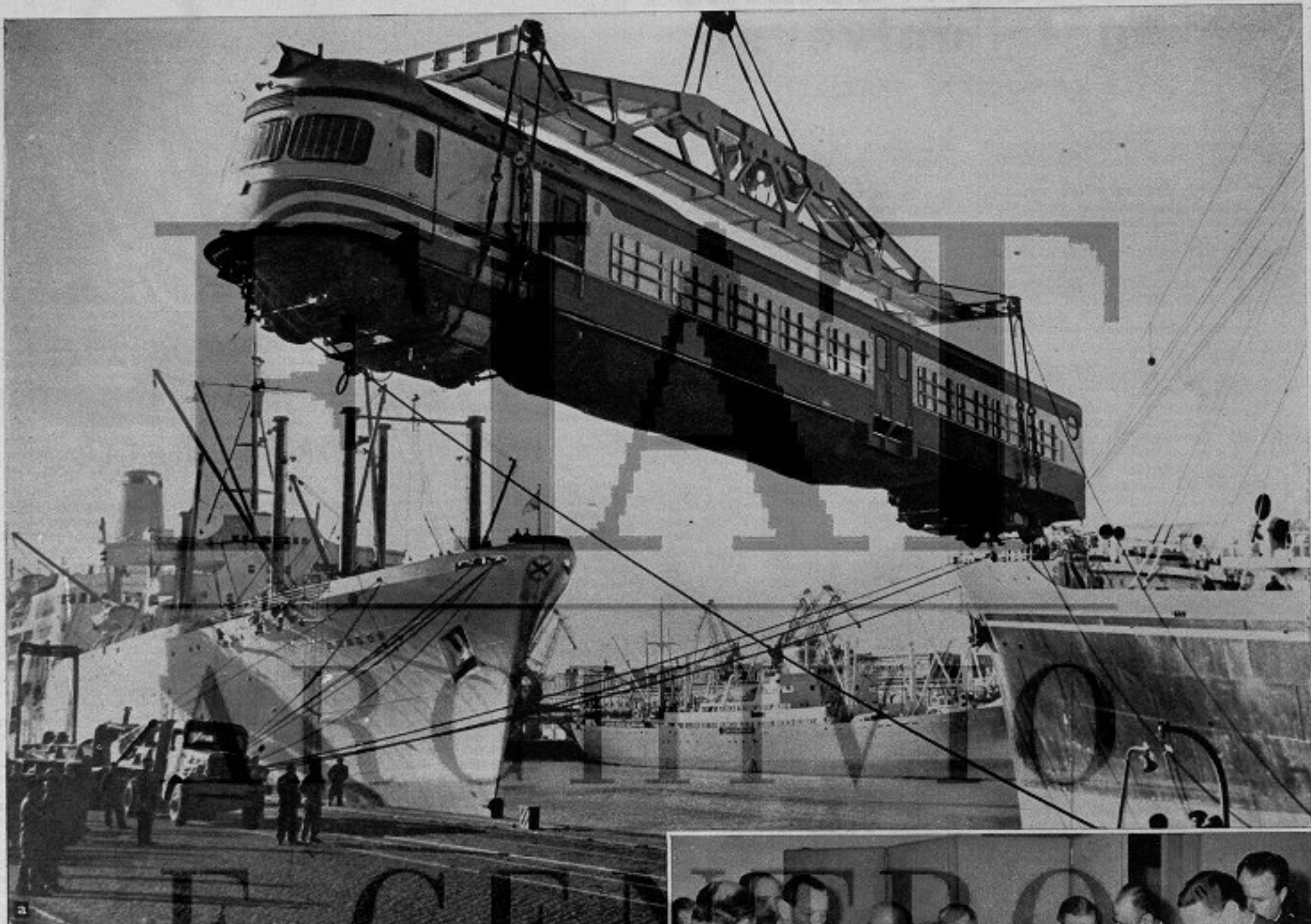
Nel buoni guidatori, oltre la posizione corretta, va presa in considerazione la funzione del sistema nervoso, con i suoi riflessi, strettamente legata al sistema muscolare, e la funzione degli organi di senso: vestibolare, ottico, acustico ed olfattivo, dai quali partono gli stimoli che, trasformati in sensazioni coscienti, provocano le reazioni utili ad un buon meccanismo di guida.

Oltre il senso ottico, è di primaria importanza quello vestibolare (o, come oggi si dice, dell'accelerazione), al quale si deve l'equilibrio. Questa funzione è svolta da un minuscolo meraviglioso organo situato nella parte ossea dell'orecchio, vicinissimo quindi all'organo dell'udito. Il buon automobilista deve sentirsi bene.

ROMA - "CENTRO FIAT DELL'EUR": VISITA DI FAMILIARI DEI DIPENDENTI



AUTOMOTRICI FIAT PER LE FERROVIE ARGENTINE



BUENOS AIRES - Il Governo argentino ha firmato a Buenos Aires un nuovo contratto con la Fiat, grazie al quale il numero delle nostre automotrici e rimorchiatori per le ferrovie argentine salirà a 330. Di esse 240 verranno costruite nel Centro Industriale Fiat di Córdoba della «Materfer». - (Foto a): Sbarco di una automotrice; (foto b): Il Presidente delle Ferrovie Argentine ing. Francesco Bustelo e il Direttore Generale delle Imprese Fiat in Argentina dr. Oberdan Sallustro firmano il contratto. Presenti il ministro di «Obras y Servicios Públicos» ing. Alberto Costantini, il Segretario dei Trasporti ing. Manuel Castello, l'Ambasciatore d'Italia in Argentina dr. Francesco Babusio Rizzo e membri della delegazione presieduta dal Ministro On. Andreotti, che ha rappresentato l'Italia alle cerimonie del 150° anniversario della indipendenza argentina.

AUTOMOTORES FIAT PARA LOS FERROCARRILES ARGENTINOS

BUENOS AIRES - El Gobierno Argentino ha firmado en Buenos Aires un nuevo contrato con la Fiat, por el cual la cantidad de nuestros automotores y remolques para los ferrocarriles argentinos ascenderá a 330. De los mismos, 240 serán construidos por el Centro Industrial Fiat de Córdoba del «Materfer». - (Fot. a): Desembarco de un automotor; (fot. b): El Presidente de los Ferrocarriles Argentinos, Ing. Francisco Bustelo, y el Director General de las Empresas Fiat en la R. Argentina, Dr. Oberdan Sallustro, firman el contrato. Se hallan presentes el Sr. Ministro de Obras y Servicios Públicos, Ing. Alberto Costantini, el Sr. Secretario de Transportes, Ing. Manuel Castello, el Embajador de Italia en la R. Argentina, Dr. Francesco Babusio Rizzo, y miembros de la Delegación presidida por el Sr. Ministro Andreotti, que ha representado a Italia en la celebración del sesquicentenario de la Revolución de Mayo.



Il ministro on. Andreotti, a capo della delegazione italiana in Argentina per le celebrazioni del 150° anniversario dell'indipendenza, visita il Centro industriale Fiat di Córdoba. El Sr. Ministro Andreotti, al frente de la Delegación italiana en la R. Argentina para la celebración del sesquicentenario de la Revolución de Mayo, visita el Centro Industrial Fiat en Córdoba.



L'Ambasciatore d'Italia in Venezuela dott. Giovanni De Astis e il Console generale dott. Rabbly si felicitano con l'ing. Enrico Sassoli, della Fiat, consegnandogli nella «Casa d'Italia» una onorificenza al Merito della Repubblica. Nel corso della stessa cerimonia al nostro Concessionario ing. Giacomo Di Mase è stata conferita la Stella di Solidarietà.

DAL TORCHIO DI GUTENBERG ALLA ROTATIVA MODERNA

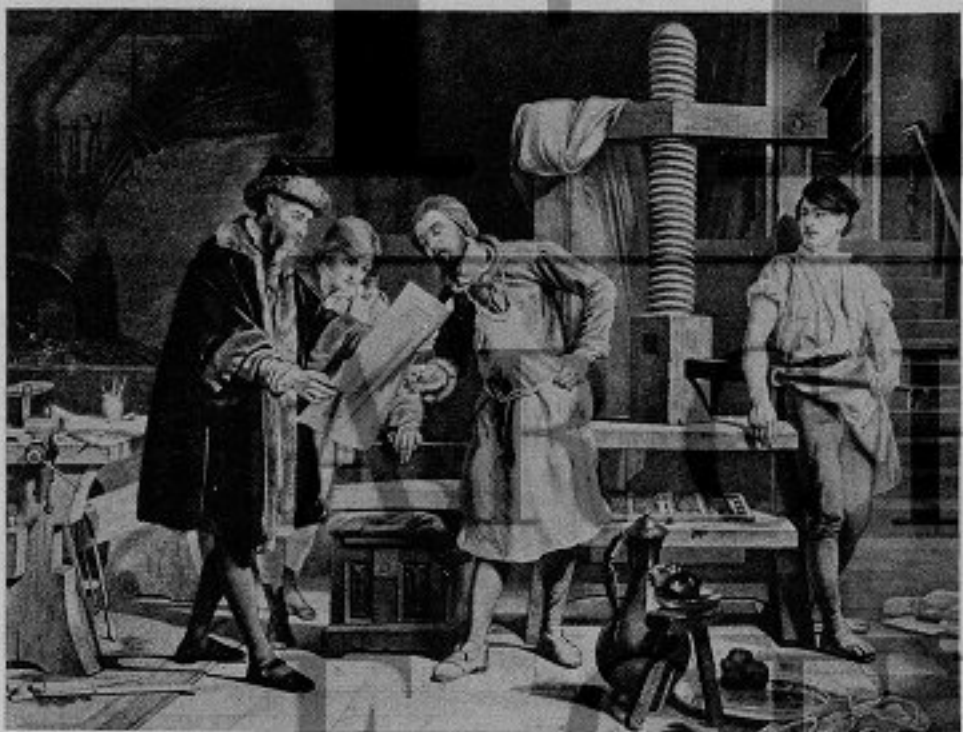
Anche «Illustrato Fiat», che ogni mese stampiamo in 125.000 copie e più, viene fuori da macchine che sono tra le meraviglie della meccanica moderna: dalla linotype e la monotype, che fanno la composizione tipografica, alla rotativa che stampa il giornale. E' sempre uno spettacolo assistere in un grande stabilimento poligrafico o nella tipografia di un grande quotidiano al prodigio di precisione e di rapidità di questi mezzi meccanici. L'atmosfera tipografica è sempre — da Gutenberg in poi — piombo ed inchiostro; ma nella tipografia moderna il ticchettio della linotype scandisce un ritmo come di pensiero operante e la rotativa romba come un locomotore.

Le prime macchine compositrici risalgono agli ultimi anni del secolo scorso. Prima si componeva tutto a mano: dalle «casse tipografiche» contenenti i caratteri, che il tipografo metteva insieme, uno ad uno, riga per riga, nel regolo compositore. Da ciò l'esercizio continuo di attenzione e d'intelligenza del tipografo, mestiere nobilitante anche come conoscenza culturale. Oggi, con la linotype o la

La prima macchina da stampa fu il torchio di Gutenberg, l'inventore della tipografia a caratteri mobili (Magonza, sul 1450). L'idea gli venne da uno strettoio da uva. Il primo capolavoro di Johann Gutenberg fu la composizione della Bibbia Mazarina, su 2 colonne di 42 linee; donde s'iniziò l'arte della stampa, che fu gloria di maestri tipografi anzitutto italiani attraverso tre secoli di edizioni meravigliose.

Dal torchio di legno (poi metallico) a mano di Gutenberg passano quasi 400 anni prima di arrivare al torchio meccanico. Fu un editore del «Times», John Walter, assillato dalla necessità di stampare in fretta, a promuovere questo progresso assumendo nello stabilimento del giornale due tedeschi che stavano concependo la prima vera macchina da stampa: Koenig e Bauer. La loro prima macchina è del 1811.

Sulla rivista «Graphicus» (Torino) si rievoca la storia di questo famoso binomio Koenig-Bauer, che è all'origine dello sviluppo costruttivo delle rotative. Nella industria delle macchine da stampa si

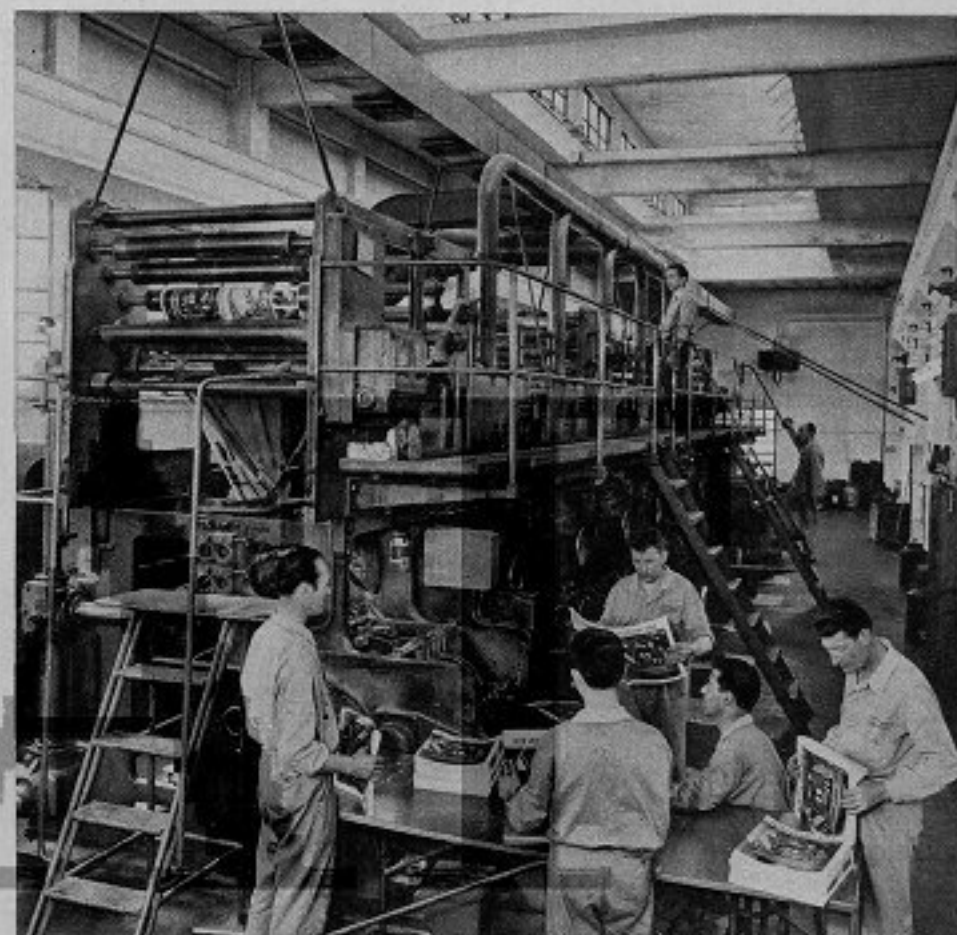


Gutenberg visitato nel 1465 nella sua officina dall'elettore Adolfo di Nassau il quale lo nominò Gentiluomo di Corte.

monotype, l'intelligenza del tipografo si esercita su una tastiera come di macchina per scrivere. La linotype compone da speciali matrici (lastrine di bronzo, di forma particolare), che portano su una costola incisa la lettera o il segno, le quali per mezzo di una tastiera, i cui tasti sono mossi appunto dall'operatore, scendono automaticamente e in perfetto ordine in un raccoglitore detto compositore. Quindi, nelle matrici regolarmente disposte a formare la linea, viene fatta la fusione dei relativi segni e lettere in modo da costituire un lingotto di metallo, già nella giusta misura di linea voluta e pronto a essere adoperato.

distinguono oggi anche importanti Case italiane, specie del Piemonte; ma per tutto un secolo il primato è tedesco. Il brevetto della prima macchina da stampa Koenig-Bauer porta la data 29 marzo 1810.

Il Bauer era nato a Stoccarda il 18 agosto 1783. Rimasto orfano di entrambi i genitori, non per questo lasciò gli studi che persegui fino al dottorato in scienze naturali e nelle discipline matematiche. Ma nel corso di questo curriculum scolastico vi è una parentesi di esperienza pratica molto significativa; la permanenza presso il celebre ottico e meccanico Baumann. L'apertura mentale di Bauer aveva



La rotativa che ogni mese stampa 125.000 copie e più dell'«Illustrato Fiat».

una rispondenza anche nella sua sete di conoscenza e nel suo coraggio di iniziativa. Infatti egli dimostrò la sua naturale audacia fin dai primi anni dopo la laurea, quando intraprese il viaggio verso l'Inghilterra che per i tempi non era impresa da poco. Questo viaggio fu il fatto occasionale che avvicinò i due tedeschi in terra inglese e diede corso alla storia della «Koenig & Bauer». Le due personalità si completavano tra loro. Il Koenig era l'uomo delle idee, delle concezioni, dell'inventiva; Bauer era il tecnico esperto che poteva tradurre in schemi, migliorando assai spesso, le intuizioni del suo amico e collaboratore.

Nel 1817 i due esuli rientrarono in Germania e fondarono presso Würzburg la prima fabbrica di macchine da stampa Koenig & Bauer. I locali furono quelli della antica abbazia d'Oberzell, presso la città di Würzburg. Inizialmente enormi furono le difficoltà da superare, specie per buone maestranze capaci. Bauer capì che il problema doveva essere risolto ricorrendo a un criterio che avrebbe potuto sembrare irrazionale: assunse dei contadini del luogo e diede inizio a una vera e propria scuola di formazione professionale, nella quale egli fu l'insegnante, pedagogo, maestro. Occorsero naturalmente degli anni, ma alla fine la sua fabbrica possedeva degli esperti montatori tratti dalle fatiche dei campi.

Nel 1830, già 70 macchine da stampa erano state collocate in Germania, Francia, Inghilterra, Olanda, Danimarca, Belgio e Russia. Ma mentre tutto sembrava andare per il meglio scoppiò in Francia la rivoluzione di luglio, l'assalto alle tipografie, la distruzione dei macchinari,

il diffondersi dei moti in vari altri Paesi, una lotta insomma che sembrava aver preso di mira proprio le macchine che contribuivano a diffondere il pensiero e le idee.

La crisi si abbatté sulla Koenig & Bauer, e abbatté fisicamente Friedrich Koenig, spentosi nel gennaio del 1833. Andreas Bauer si ritrovò solo a sopportare il peso della incertezza e a dar poi nuovo avvio al lavoro e alla ripresa vitale dell'azienda. Nel 1838 la centesima macchina della Koenig & Bauer usciva dalle officine ritornate al pieno ritmo produttivo. Due anni più tardi, nel 1840, veniva presentata una nuova macchina da stampa, che stupì i tecnici di allora per i concetti costruttivi introdotti. Al piano portafornice veniva impresso un movimento di va e vieni da delle ruote dentate a giro circolare. Questa macchina fu costruita secondo un progetto ideato proprio da Bauer. Questo tipo di macchina ebbe grande successo, e fu imitato da molti altri costruttori, che le esigenze del mercato avevano fatto sorgere un po' dovunque. Anche quando sulla fine del secolo l'industria della costruzione di macchine grafiche era saldamente costituita (e successivamente nella evoluzione di questi nostri anni) la Koenig & Bauer ha saputo tener alto, in mezzo ai numerosi concorrenti, il prestigio di un nome che si è imposto fin dagli albori della nuova tecnica.

Nel 1854 la fabbrica di Bauer occupava 130 persone, nel 1856 vi si ultimava la 500ª macchina da stampa e nel 1860 le macchine costruite dalla Koenig & Bauer toccavano le 600.

Il Bauer morì a 76 anni, il 27 febbraio 1860.



NORDISK-FIAT - Esposizione di vetture e trattori Fiat a Roskilde.



SARDEGNA - Costumi sardi (Siniscola) attorno alla 1800-2100.

I CATTIVI SENTIMENTI NON BASTANO...

Che il mondo sia mal fatto non c'è dubbio; ma per quale strana avventura il cinema mondiale si accanisce a piombarci continuamente nella tristezza? Vorremmo anche un po' ridere, sorridere, come bene accade nella esistenza... Se, per caso, in mezzo a lugubri immagini che si ripartiscono tra la violenza e l'eroticismo nevrotico, una semplice storia d'amore o di tenerezza appare sullo schermo, si grida al miracolo. A dire il vero sono film dei paesi dell'Est o della Scandinavia che più spesso ci portano toni di bontà umana... Rovesciando una famosa formula possiamo affermare che i cattivi sentimenti non bastano per fare del buon cinema. Non è tanto questione di morale o di pudore, quanto di noia...

Questa riflessione l'abbiamo letta in un articolo di Jacques Olivier, sul « Figaro ». Parrebbe — egli soggiunge — che il cinema mondiale, più specialmente quello occidentale, volendo dire tutto e tutto mostrare, soffra di una specie di masochismo che gli fa scegliere, nella verità umana, gli aspetti sistematicamente più scabrosi, più funebri.

I ragazzi non sono che delinquenti, gli amanti frenetici e morbosi, la gente si odia e finisce per uccidersi o uccidere, e tutto questo senza quella grandezza patetica, quel soffio di poesia di cui l'arte cinematografica ha bisogno più di ogni altra per farsi accettare, per toccare il cuore e la mente. L'immagine in movimento, si sa, ha una forza esplosiva particolare, va per scorci, per ellissi, e la sfumatura è difficile. Più che mai occorrono prudenza controllo, giusto tatto.

Perfino il vecchio Giappone, dagli squisiti colori e dalle grazie leggendarie, è ora... alla riscossa con film truci che ci mostrano fino a che punto si può arrivare con il disordine degli spiriti, con il mostruoso patologico.

Ma non c'è da disperare, poiché si fanno ancora film sereni, semplici di umanità e commoventi. Anche da noi abbiamo giovani che credono all'amore, alla bellezza, alla bontà, alla grandezza del vivere. C'è da ridere a sentire taluni cineasti rispondere che « non si usa », che « c'è da sembrare ridicoli », che si ha « una specie di pudore nei buoni sentimenti ». Più pudore che nella espressione del cattivo?...



Il campione olimpionico di sci Roger Staub acquistando la 1800-2100 ha voluto gentilmente dedicare questa sua foto al nostro « Illustrato ».

UNA "MIRAFIORI" IN FORMATO RIDOTTO A BARCELONA



La "SEAT"

Panoramica dello Stabilimento

La sua luminosa Filiale



Visita alla "SEAT" (Barcelona) opera di

Nel giugno scorso il Presidente della Fiat, prof. Vittorio Valletta, ha visitato a Barcellona gli impianti SEAT (Sociedad Española Automóviles Turismo), che — com'è noto — è stabilimento automobilistico modello, realizzato su progetto Fiat con la collaborazione tecnica della Fiat. Il nostro Presidente era accompagnato dal Cavaliere del Lavoro Alessandro Genero (che con i suoi collaboratori dette tanta opera alla creazione e agli allestimenti degli impianti), dall'ing. Minola, dal dr. Focardi, dall'avv. Cherici dal cav. Rolfe ed altri delle Direzioni Fiat di Torino; e dal cav. Spartaco Boldori presidente della Fiat-Hispania (Madrid) unitamente al direttore dr. Braschi e al dr. Giacomelli, che dirige la Filiale Fiat in Barcellona.

Le accoglienze sono state cordialissime, con la signorilità propria della ospitalità spagnola. Il presidente della SEAT, ing. José Ortiz Echagüe, il presidente dell'INI don J. Antonio Suanzes, l'Alcalde di Barcellona, don José María de Porcioles, il presidente della Fiera internazionale don Félix Escalas si sono prodigati in questa accoglienza intesa ad attestare amicizia simpatia collaborazione di lavoro Spagna-Italia.

Di questa collaborazione lo stabilimento SEAT è un magnifico esempio. Questa fabbrica modernissima è come una « Mirafiori » in formato ridotto, ma perfetta, al margine della grande Barcellona. E' anche un esempio della espansione costruttiva Fiat all'estero. All'ingresso dello Stabilimento è stata scoperta — presenti le maestranze — una targa che dice, in spagnolo:

« Esta placa, que conmemora una eficaz y ejemplar colaboración hispano-italiana en el sector industrial y en los aspectos técnicos, económicos y humanos a través de las empresas FIAT-SEAT es descubierta solemnemente en la Factoría de Barcelona, fruto de dicha colaboración, en 15 de Junio de 1960 por los señores Excmo. Sr. Prof. Vittorio Valletta, Presidente de la Fiat y Excmo. Sr. Don Juan Antonio Suanzes, Presidente del Instituto Nacional de Industria y Excmo. Sr. don José Ortiz Echagüe, Presidente de la SEAT ».

Attorno alla fabbrica un degno complesso di opere assistenziali: case operaie, scuola, refettori. Più verso il centro cittadino la SEAT ha costruito un imponente edificio (che chiama « filiale ») in acciaio e vetro, e nella notte spettacolo di luce. E' una costruzione di grande effetto anche pubblicitario.

La stampa di Barcellona e di Madrid ha fatto simpatica cronaca della visita e della cerimonia. A giornalisti spagnoli che lo intervistarono, il Presidente della Fiat dichiarava:

« La Fiat è sempre lieta di poter mettere a disposizione di nazioni amiche la propria esperienza tecnica, uomini e mezzi;



e di questo risultato a Barcellona noi ci compiacciamo con sentimento di onore e di orgoglio. Nel salutare la famiglia di lavoro SEAT — dirigenti, tecnici, impiegati, operai — ho tenuto a dire il grande merito di due uomini che del successo della SEAT sono l'espressione più ragguardevole: il suo presidente José Ortiz Echagüe e il presidente dell'INI Juan Antonio Suanzes. Essi riassumono veramente i valori morali e tecnici dell'iniziativa che occorre per promuovere lavoro e progresso industriale in qualsiasi Paese. Auguro alla SEAT un avvenire degno di questi valori e delle capacità del lavoro spagnolo ».

Visitata anche la Fiera internazionale di Barcellona: notevoli stands della SEAT e della « Fiat Hispania », questo dominato da una grande diapositiva a colori della « Mirafiori »; e del padiglione dell'Italia. Visitati inoltre la Filiale Fiat di Barcellona, il grandioso stadio, il magnifico complesso « Pueblo Español », che raffigura architettonicamente e folcloricamente tutta la Spagna.

L'Alcalde aveva aperto agli ospiti i meravigliosi saloni della Casa de la Ciudad e del palazzo della Provincia: meraviglie di architettura e di storia.



Visita a la "SEAT" (Barcelona) obra de colaboración italo (Fiat)-hispana

En el mes de Junio pasado el Presidente de la Fiat, Prof. Vittorio Valletta, ha visitado en Barcelona las instalaciones SEAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo) que — como se sabe — es una planta automovilística modelo, realizada con proyecto Fiat y con la colaboración técnica de la Fiat. Acompañaban a nuestro Presidente el Caballero del Trabajo Alessandro Genero (quien con sus colaboradores no ha medido esfuerzos para la creación y la preparación de las instalaciones), el Ing. Minola, el Dr. Focardi, el Abog. Cherici, el Cav. Rolfe y otros directivos de la Fiat de Turin; el Com. Spartaco Boldori, Presidente de la Fiat-Hispania (Madrid) con el Director de la misma, Dr. Braschi, y el Dr. Giacomelli que dirige la Filial Fiat de Barcelona.

La acogida ha sido muy cordial, con el trato señorial propio de la hospitalidad española. El Presidente de la SEAT,

ing. José Ortiz Echagüe, el Presidente del INI, don Juan Antonio Suanzes, el Alcalde de Barcelona, don José María de Porcioles, el Presidente de la Fiera Internacional, don Félix Escalas, no han ahorrado esfuerzos para que esta acogida sirviera para afianzar la amistad y simpatía colaboración de trabajo entre España e Italia.

Un ejemplo magnífico de esta colaboración nos lo brinda la planta industrial SEAT. Esta fábrica, modernísima es una Mirafiori en pequeño, pero perfecta, en la periferia de Barcelona. Es, asimismo, un ejemplo de la expansión constructiva Fiat en el extranjero. En la entrada de la factoría ha sido inaugurada — presente la plantilla — una placa que dice:

« Esta placa, que conmemora una eficaz y ejemplar colaboración hispano-italiana en el sector industrial y en los aspectos técnicos, económicos y humanos a través de las empresas FIAT-SEAT es descubierta solemnemente en la Factoría de Barcelona, fruto de dicha colaboración, en 15 de Junio de 1960 por los señores Excmo. Sr. Prof. Vittorio Valletta, Presidente de

la Fiat y Excmo. Sr. don Juan Antonio Suanzes, Presidente del Instituto Nacional de Industria y Excmo. Sr. don José Ortiz Echagüe Presidente de la SEAT ».

Alrededor de la fábrica se levanta un interesante conjunto de obras asistenciales: viviendas para obreros, escuelas, comedores. Más hacia el centro de la ciudad, la SEAT ha levantado un edificio imponente (llamado « filial ») de acero y cristal: un espectáculo de luces durante la noche. Es también una construcción de mucho efecto publicitario.

La prensa de Barcelona y Madrid, con crónica simpática, ha comentado la visita y la ceremonia.

A los periodistas españoles que lo entrevistaron, el Presidente de la Fiat ha declarado:

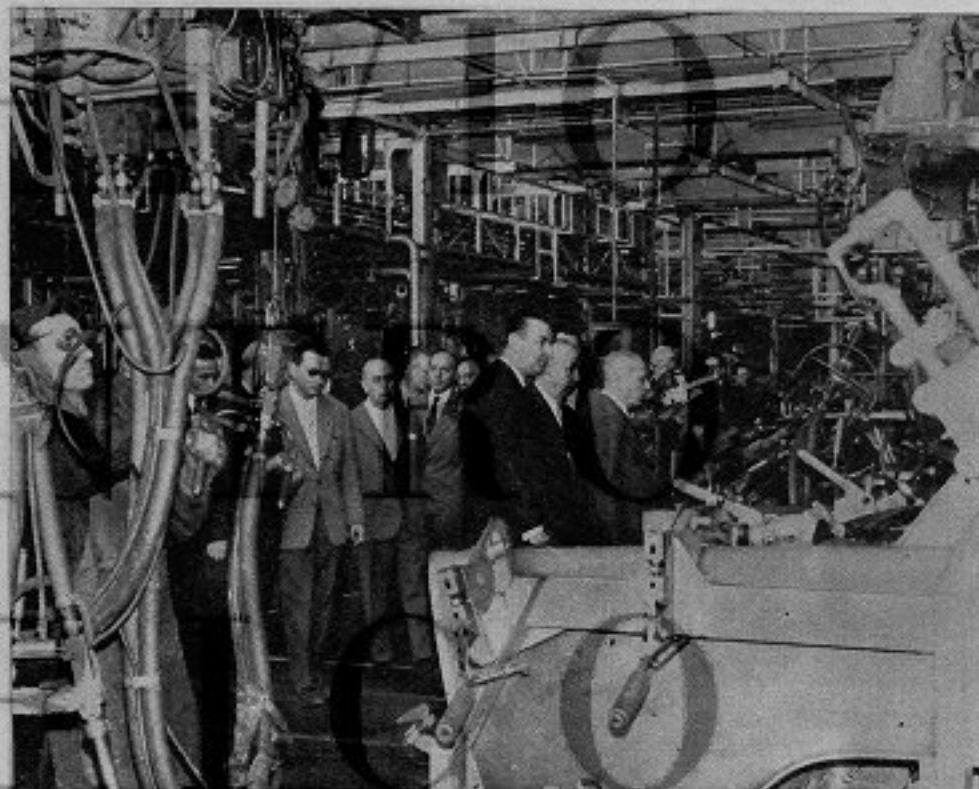
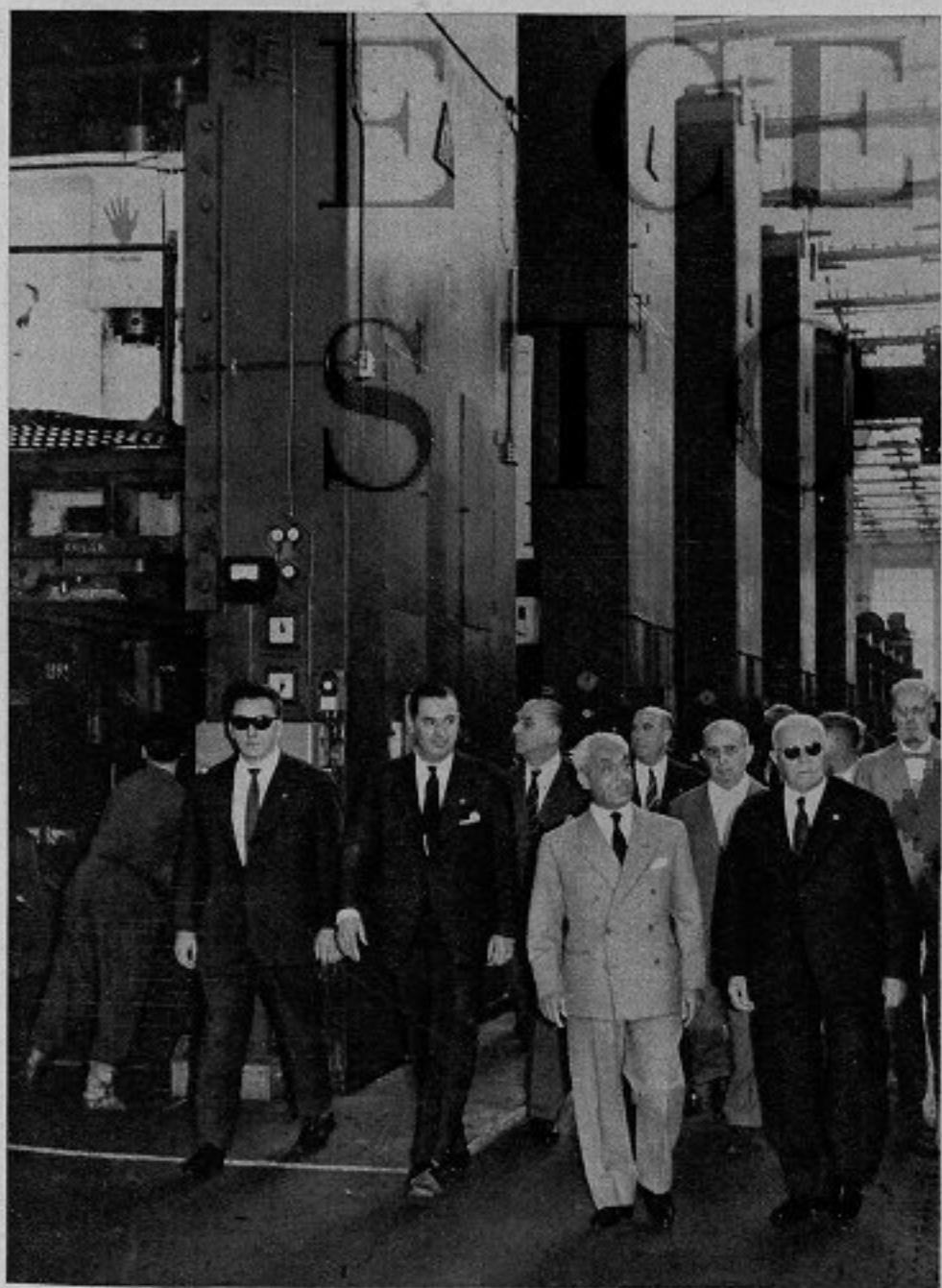
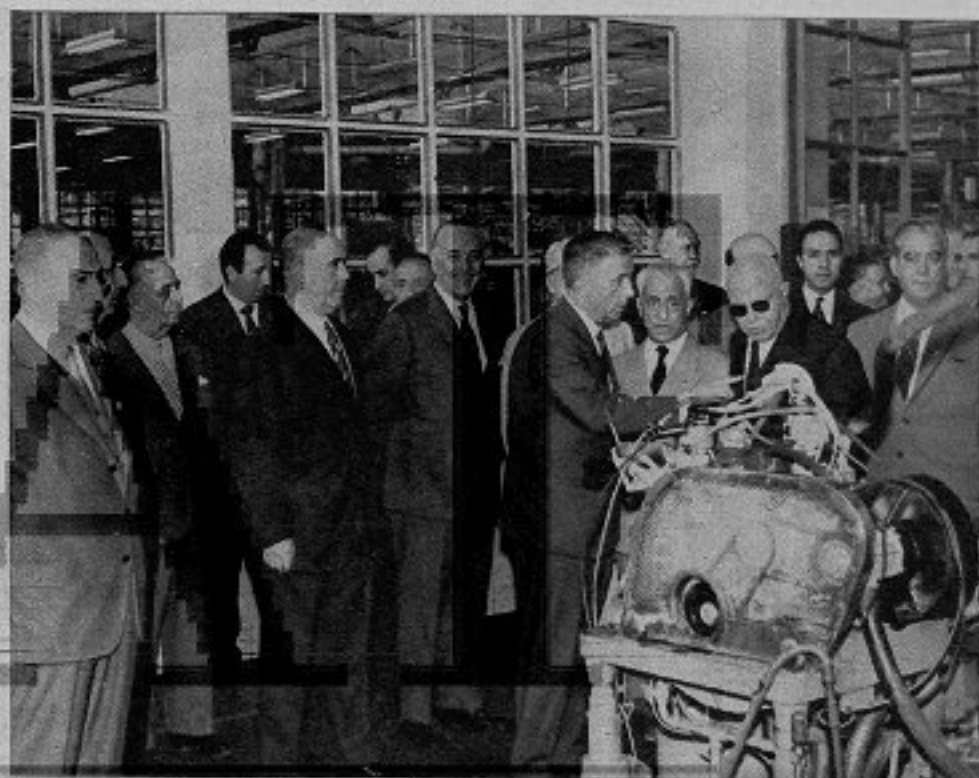
La Fiat pone siempre, con mucho gusto, a la disposición de las naciones amigas su propia experiencia técnica, sus hombres y medios; y de este resultado en Barcelona nos alegramos y nos sentimos honrados y orgullosos.

Mientras saludo a la familia del trabajo SEAT — directivos, técnicos y obre-

ros — es menester decir dos palabras acerca del mérito de dos personas que son la expresión más sobresaliente del éxito de la SEAT: su Presidente, José Ortiz Echagüe, y el Presidente del INI, Juan Antonio Suanzes. Ellos compendian verdaderamente los valores morales y técnicos de la iniciativa necesaria para promover trabajo y progreso industrial en cualquier país. Mi buen augurio a la SEAT por un porvenir digno de estos valores y de las capacidades del trabajo español ».

Visitada también la Fiera Internacional de Barcelona: dignos de mención los stands de la SEAT y de la Fiat-Hispania (este dominado por una gran diapositiva a colores de la « Mirafiori ») y el hermoso pabellón de Italia. Visitados, además, la Filial Fiat de Barcelona, el grandioso estadio, el magnífico conjunto « Pueblo Español » que representa la arquitectura y el folclore de toda España. El Alcalde había abierto a los huéspedes los maravillosos salones de la Casa de la Ciudad y del palacio de la Provincia: maravillas de arquitectura y de historia.

collaborazione italiana (Fiat)-spagnola





Gli stands Fiat e lo spiegamento pubblicitario OM.



Una imponente sfilata di trattori Fiat e OM organizzata in occasione della «Feira de Ribatejo» dalla nostra Concessionaria esclusiva per il Portogallo «Ditta Monteiro Gomes Ltd».



BELINDA LEE ha acquistato la 500. La bella e illustre attrice del Cinema è innamorata della piccola vettura Fiat.

LA DONNA AMERICANA NEL LAVORO E NEI CONSUMI

Una inchiesta americana sulla donna nel lavoro e nel mercato degli Stati Uniti — riferita dalla rivista «Panorama» di Milano — ci apprende dati e considerazioni interessanti.

«Le donne negli Stati Uniti sono oggi più numerose degli uomini e continueranno ad esserlo per venti anni almeno: si ritiene che nel 1980, se ne conterranno 89.171.000 in età superiore ai 14 anni contro 84.187.000 maschi. A questa preminenza numerica corrisponderà una vera e propria dominazione finanziaria, già sensibile oggi. Infatti, le donne controllano il 65 % del risparmio e una percentuale comparabile delle rendite di Stato e dei buoni del tesoro. Inoltre le donne, che in media sopravvivono di almeno 6 anni agli uomini, continuano ad aumentare il loro patrimonio come principali beneficiarie di vitalizi, polizze di assicurazione e pensioni diverse.

Le donne americane non attendono d'essere vedove per accrescere il loro capitale: circa 23 milioni di donne lavorano, occupano un terzo degli impieghi e detengono circa 1/5 delle tessere sindacali; 30.000 fanno parte di consigli municipali, 24.000 dell'esercito e quasi un milione partecipano ad organi direttivi delle aziende.

La maggioranza delle donne non lavorano per «vocazione»: il 58,8 % hanno una famiglia di cui si occupano; le nubili rappresentano il 24,4 %; le vedove o divorziate il 21,9 %. Una donna maritata su tre entra nei ranghi della «popolazione lavoratrice femminile», e perfino le mogli di uomini in posizione economica confortevole mostrano sempre più la tendenza a lavorare; il 15 % delle donne i cui mariti guadagnano 10.000 dollari all'anno (oltre 6 milioni di lire) o più, lavorano. Naturalmente, la percentuale aumenta quando i salari dei mariti diminuiscono,

e il livello più alto è raggiunto da donne i cui mariti guadagnano meno di 1.000 dollari (circa 600 mila lire) all'anno.

In media le donne guadagnano 2.210 dollari (1 milione e mezzo di lire) l'anno: il reddito medio delle famiglie in cui la donna lavora oscilla intorno ai 6.141 dollari (circa 4 milioni di lire), e i 2/3 raggiungono o superano i 5 mila dollari (3,3 milioni di lire). In complesso, i guadagni femminili rappresentano attualmente una cifra pari a 45 miliardi di dollari (oltre 30.000 miliardi di lire), che sono per metà consacrati alla casa e per metà a spese personali.

Ne risulta che la donna non è più un semplice anello nella catena dei consumatori: essa è una forza economica autonoma, che dispone da sola del denaro che amministra e che guadagna. Difficile stabilire in che misura l'influenza femminile si eserciti sulle spese del marito: ma è certo che, indipendentemente dal maggior peso economico della donna, questa esercita un «potere» crescente nella scelta e nell'orientamento degli acquisti. Nel campo dell'abbigliamento, un'inchiesta di fabbricanti di fibre sintetiche ha stabilito che, secondo la maggioranza dei mariti, spetta alla moglie vegliare sul loro abbigliamento, e negli ambienti operai è la donna che compra i vestiti o sceglie la camicia o la cravatta dell'uomo.

Le donne che lavorano hanno più vestiti, ne comprano di più e li pagano più cari rispetto alle casalinghe: la media per le «lavoratrici» è 8,1 abiti da giorno contro 7,1 per le casalinghe; le prime spendono in media 13,43 dollari per vestito, le seconde 11,35. Fatto curioso, le abitanti del Sud sono più ricche in abiti da giorno (8,3) che quelle del Nord o del Centro (7), e così quelle delle città con meno di 250.000 abitanti in confronto a quelle di 500.000. Altre constatazioni interessanti: le giovani, naturalmente, possiedono un guardaroba più completo che le donne al disopra

dei 35 anni, ma meno calze; le donne che consumano più prodotti di bellezza non sono le più ricche ma quelle con reddito familiare medio. La consumatrice-tipo di rossetto ha meno di 25 anni, lavora, ha frequentato per un certo tempo l'università, e abita in una città del West con oltre 500.000 persone.

Nell'insieme degli USA il 28 % delle donne riconoscono di fumare in media 15 sigarette al giorno: la proporzione delle don-

ne che fumano cresce con l'importanza della città di residenza, coi redditi familiari, con la situazione sociale e il grado di istruzione; prevalgono le donne dai 25 ai 35 anni con un consumo medio di 13 sigarette giornaliere.

Tutte queste cifre dimostrano che non si possono più classificare le famiglie soltanto in base all'attività dell'uomo. Contano anche le abitudini e le tendenze di consumo della donna.



La 1800 presentata da due graziose sorelline nel giorno della loro Prima Comunione. Le bimbe sono le nipotine del Dott. Roberto Priore, alto funzionario della Confindustria, che ci ha inviato la fotografia esprimendoci tutta la sua soddisfazione per la vettura. Lo ringraziamo vivamente.

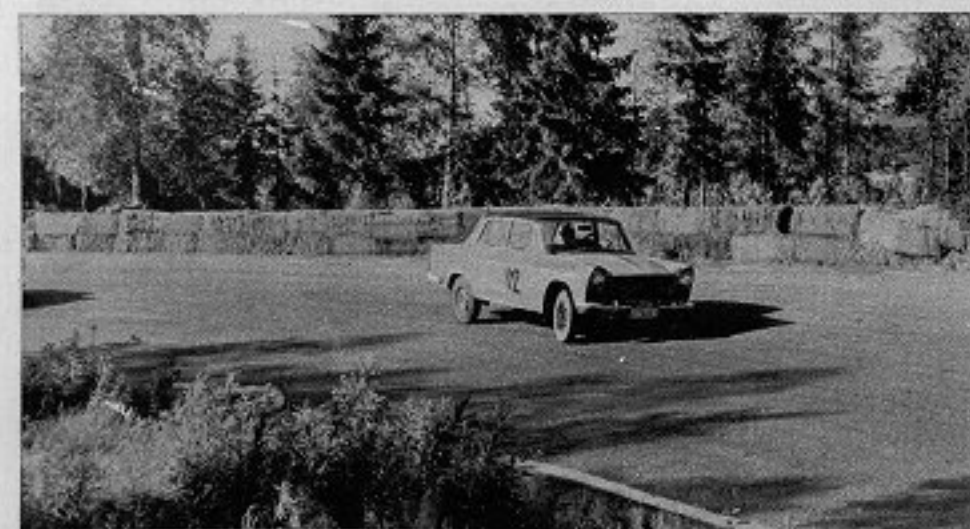
OLTRE 5200 Km. SULLE PISTE AFRICANE



Sulle strade accidentate del Kenya, Uganda e Tanganyika, per un percorso di oltre 5200 Km., ha avuto luogo l'East African Safari 1960 di automobilismo. Erano presenti tre vetture Fiat, due 1800 e una 2100, le quali hanno messo in evidenza sul difficilissimo percorso le superiori doti del motore, delle sospensioni e della carrozzeria, piazzandosi nei primi posti. Su ottantaquattro partecipanti soltanto venticinque hanno portato a termine la dura prova e il successo delle Fiat è stato molto apprezzato dal pubblico.



The East African Safari 1960 took place on a route of over 3230 miles through Kenya, Uganda and Tanganyika. Three Fiat cars, two 1800 and one 2100, took part in it, showing off the superior qualities of their engines, suspensions and bodies on those gruelling roads and obtaining very satisfactory results. Only twenty-five competitors out of eighty-four succeeded in completing such a severe test, and the success of Fiat cars was highly appreciated by the public.



Nel Midnattsolrallyt (« Rally del sole di mezzanotte ») conclusosi ad Ostersund in Svezia la Fiat 2100 guidata dal sig. Erik Berger di Bongfors ha riportato la vittoria nella propria categoria, vittoria tanto più significativa data la durezza del percorso e l'alto numero dei partecipanti. Nella classifica generale la 2100 del sig. Berger, qui fotografata sul percorso chiuso di Karlskoga, si è piazzata settima davanti a molte vetture di maggior cilindrata.



SCORTERANNO LA FIACCOLA OLIMPICA

ROMA - Il Direttore della Filiale Fiat ha consegnato al Comitato delle Olimpiadi le « 2100 » destinate alla scorta d'onore della Fiaccola olimpica. Il Presidente del CONI, dr. Giuseppe Onesti ha scritto all'ing. Ghirelli: « Il Comitato organizzatore della XVII Olimpiade desidera esprimere alla Fiat la sua riconoscenza per la valida collaborazione dimostrata sempre verso ogni manifestazione sportiva, ed in particolare per la signorile partecipazione alla organizzazione delle Olimpiadi in Roma ».

Il Rotary Internazionale ha indetto quest'anno un grande concorso di fotografia, ed in questa occasione l'ing. Adriano Guidugli ha tenuto al Rotary di La Spezia una interessante conversazione sulla fotografia a colori. Eccone alcuni passi tra i più istruttivi:

IL «BIANCO E NERO» E IL COLORE

Grazie alla perfezione degli apparecchi fotografici d'oggi è possibile per chiunque si attenga ad alcune poche regole fondamentali fare buone fotografie. Ciò è vero senza che occorra arrivare alla esagerazione di un grande fotografo artista quale Richard Avedon il quale pretende di non essere molto più abile del suo bambino di sei anni...

Il campo d'azione più immediato per il dilettante che si accosta alla fotografia è quello del bianco e nero, palestra per il gran balzo verso il colore. Opportuno tuttavia precisare che la fotografia in bianco e nero non va posta in posizione subordinata rispetto a quella a colori. Ciascuna ha i suoi grandi maestri, ma gli uni hanno perfezionato la complessa tecnica del chiaro scuro e gli altri sono invece particolarmente sensibili all'armonia della composizione cromatica.

Esiste una differenza sostanziale anche nel tipo di pellicola impiegato, per cui il film per bianco e nero ha maggiore «latitudine di posa», tollerando cioè meglio gli errori di esposizione. Nei limiti della propria latitudine, una foto a bianco e nero potrà riuscire più o meno chiara a seconda che è sovra o sottoesposta, perdendo così parte dell'effetto fornito dal tempo di posa esatto, ma tuttavia il gioco dei rapporti chiaroscurali non varierà di molto salvando l'interesse della composizione.

Per la pellicola a colori le cose vanno molto diversamente. La luce è co-

LA FOTOGRAFIA A COLORI

lore e una latitudine di posa limitata fa sì che un eccesso per quanto lieve nell'uno e nell'altro senso alteri irrimediabilmente i colori sovvertendone le relazioni tonali.

E' indispensabile dunque l'uso accorto di un buon esposimetro. Inoltre l'emulsione a colori è molto più lenta del normale preparato per bianco e nero e si rende pertanto necessario operare con tempi di posa più prolungati ed apertura di diaframma maggiore. Questa necessità limita un poco l'impiego delle fotografie a colori per riprendere scene di movimento o dove vi sia necessità di avere a fuoco il primo piano e lo sfondo, cosa quest'ultima molto importante nella fotografia a colori. Infatti nella fotografia in bianco e nero, se lo sfondo è parzialmente sfuocato, essendo formato solamente di chiari e scuri, non solo non disturba ma può creare degli effetti particolarmente efficaci mettendo il soggetto più in evidenza in modo da staccarlo nettamente dallo sfondo che risulta ammorbidito. Nelle foto a colori, al contrario, una tale caratteristica comporta la formazione di aloni colorati intorno alle figure in primo piano e si ha l'impressione, specialmente se lo sfondo conserva un minimo di disegno, che il fotogramma sia mosso.

Un raggio di luce che passi attraverso un prisma viene raccolto da uno schermo scisso nei suoi colori componenti che formano il cosiddetto spettro. Le moderne pellicole a colori possono riprendere l'arcobaleno: esse risultano capaci di fissare il più brillante e il più delicato dei colori, sia nella piena luce solare che a qualunque ora

del giorno e della notte con l'uso di lampi e di riflettori.

E' intuitivo però che l'uso di luci di colore tanto diverso quali quelli dell'alba o del tramonto fa sorgere svariati problemi tecnici. Problema caratteristico della fotografia a colori è poi l'eliminazione degli effetti dovuti alla luce riflessa perché la pellicola sensibile registra anche quei colori riflessi che l'occhio vede, ma difficilmente rivela.

A questo proposito è interessante notare che l'occhio umano non ha il potere di distinguere con precisione tra le luci di diversa lunghezza d'onda dello spettro visibile; invece esso reagisce in modo diverso a tre regioni differenti di lunghezza d'onda che corrispondono rispettivamente al rosso, al verde, al blu. Quando le luci di questi tre colori sono della stessa intensità ne risulta il bianco; variando le aliquote di luce verde o rossa o blu si possono comporre tutti i colori che il pittore più esercitato e sensibile sa riconoscere.

La fotografia a colori scinde i colori nei tre fondamentali e li imprime sulla pellicola nella loro giusta proporzione.

LA PELLICOLA A COLORI

Da queste osservazioni, tratte dalla complessa indagine scientifica che Ostwald fece al riguardo, si è partiti per realizzare tutti i metodi finora conosciuti per fotografare a colori. Il primo processo suscettibile di buoni risultati pratici fu il processo Autochrome, sviluppato in Francia intorno al 1904; esso presenta ancora un notevole interesse storico. Tre quantità

tivi di amido ridotti in minuti granuli sferici furono imbevuti di tintura rossa, verde e blu ordinatamente, poi accuratamente mescolati, quindi il miscuglio disteso e pressato su una lastra fotografica a sali di argento. Un raggio di luce rossa, passando senza intoppi oltre i granuli verde e blu impressionava la zona della lastra interessata di modo che in quel punto si depositava dell'argento dopo lo sviluppo e la luce del proiettore veniva assorbita. I granuli rossi invece dovevano arrestare la luce rossa impedendole di impressionare la lastra dietro di essi cosicché in seguito allo sviluppo non si depositava argento in quella regione e la luce del proiettore appariva rossa. Effetti consimili producevano i granuli di amido verdi e blu esposti alla luce verde o blu, in modo che la lastra riproduceva approssimativamente il colore della luce incidente.

Le moderne pellicole a colori sono formate di tre strati sensibilizzati ai tre colori fondamentali. A seconda che gli strati contengono o meno in sé il copulante che produce i colori definitivi durante il procedimento di sviluppo, si ha il tipo di pellicole prodotte ad es. dalla Agfa, Ektachrome, Ferrania, Kodak.

Il conferenziere rotariano ha spiegato il processo tecnico delle pellicole a colori (e qui noi possiamo dire che quella Ferrania è di alta qualità); e ha concluso il suo dire con questo consiglio a chi si diletta di fotocolori: «Non lasciatevi trascinare dalla fretta che è nemica dei buoni risultati. Non basta l'entusiasmo destato da un soggetto che vi colpisce per realizzare buone foto a colori. Evitare l'improvvisazione e studiare il soggetto per inserirlo nell'ambiente in una vera composizione cromatica, che non sia solo una tavolozza di colori. Prima di scattare fotografie ricordate che il colore è luce e la luce è colore».

TV AMERICANA

«Il ponte di San Luis Rey»

Un imponente spettacolo televisivo è sempre forte impegno di lavoro e di spesa, specie quando si tratta di trasmissione in ripresa diretta, cioè all'atto della esecuzione e non già di scene filmate con comodo.

Si tratta di mettere insieme un gruppo di attori capaci, di fare innumerevoli prove per sincronizzare testo azione, e ripresa; ricercare gli arredi, far costruire e decorare le scene; superare infinite difficoltà tecniche per ottenere che attori e tecnici, pur la-

vorando davanti alle macchine da presa, diano vita a uno spettacolo che abbia l'immediatezza e l'intensità di una rappresentazione teatrale.

La TV americana è abituata ad allestire e trasmettere grandi spettacoli di successo artistico e successo di pubblico: milioni di spettatori in centinaia di migliaia di case. In questi anni la Televisione U.S.A. è salita ad un alto livello; ma raramente una produzione televisiva, anche in America, ha avuto qualità d'arte ed effetto drammatico così sensazionali come *Il ponte di San Luis Rey*.

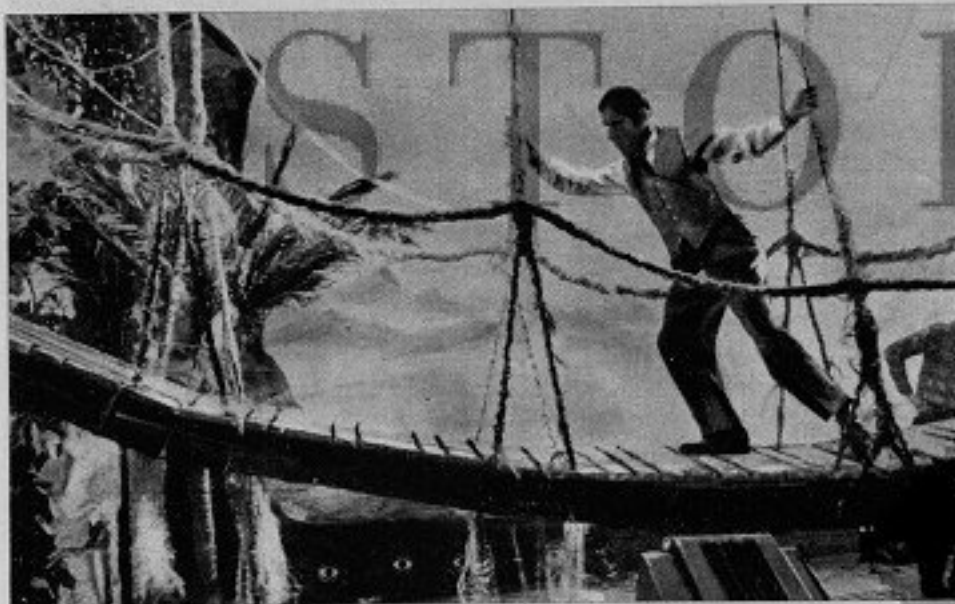
Si tratta dell'adattamento del noto romanzo di Thornton Wilder, *The*



Bridge of San Luis Rey. Questo romanzo, ambientato nel Perù del XVIII secolo, uscì nel 1927 e divenne ben presto popolarissimo in tutto il mondo, collezionando una ventina di traduzioni. Il pubblico della televisione cerca soprattutto svago. *Il ponte di San Luis Rey* gli ha offerto un intreccio interessante un'azione drammatica trovandosi anche un profondo studio dei rapporti umani e dei movimenti psicologici dei personaggi. Quale dramma pone una domanda alla quale sembra che non vi sia risposta: è per caso o per deliberata volontà che proprio quelle cinque persone, piuttosto di altre, trovano la morte nel crollo del ponte? Perché

proprio un ponte domina la scena. Se ne sono dovuti costruire due come quello nella foto a fianco: uno di dimensioni normali, l'altro in miniatura per gli effetti di sfondo.

La trasmissione TV durava 90 minuti; ma la preparazione ha richiesto 18 giorni d'intenso lavoro. Non meno di 26 prove da parte non soltanto degli attori, ma prima ancora degli operatori, tecnici, fonici, elettricisti, senza contare la preparazione della messa in scena. Nella foto qui sopra, quattro dei cinque interpreti del dramma: da sinistra a destra Viveca Lindfors (Camilla), Judith Anderson (la marchesa di Montemayor), Rita Gam (Doña Clara), Hume Cronyn (zio Pio).



UNO... SCIOPERO DEL 1810

L'evoluzione sociale del mondo del lavoro è avvenimento precipuo del nostro secolo. A guardare indietro, nel secolo scorso, ci s'imbatta in situazioni ed episodi che sembrano oggi incredibili. Un collaboratore di «Le Monde» rievoca questo caso di... mancato sciopero nel 1810:

Marzo 1810, 150 anni or sono, a Parigi, Napoleone voleva che si elevasse un simulacro di arco di trionfo all'Etoile per festeggiare l'arrivo della

sua imminente sposa imperatrice Maria Luisa. Furono ingaggiati 400 operai. Non appena al lavoro essi reclamarono un aumento di salario minacciando uno sciopero. Il prefetto di polizia, sig. Veirat, andò per le spicce. Disse loro: — Carpentieri! Sono indignato della vostra condotta. Avete abusato della bontà del governo... Esigete 18 franchi al giorno, e qualcuno di voi ha osato dire che ne chiederebbe 24... E' tempo che un tale abuso finisca... Non riceverete più che 4 franchi al giorno... Il governo vi requisisce,

quelli di voi che abbandoneranno il lavoro saranno arrestati e non sarà più permesso loro di lavorare a Parigi...

Questa esumazione cronistica non dice se lo sciopero vi fu. L'arco per Maria Luisa dovette essere costruito e l'imperatrice vi passò sotto per andare a sposare Napoleone a Saint Cloud (1° aprile 1810). Ma il documento cronistico resta: pochi anni dalla Rivoluzione francese ed una infinità di tempo rispetto alla sensibilità sociale di oggi.

L'OSPITE E IL VISITATORE

Berkeley — dice Giovanni Ansaldo in un suo «Serraglio» su «Tempo» — è uno dei tanti castelli storici inglesi, che aperti al pubblico, come musei, dai proprietari che si servono dei quattrini dell'ingresso per il loro mantenimento. Il proprietario di Berkeley è il capitano R. P. Berkeley, il quale dev'essere un uomo di spirito, perché ha fatto apporre alla entrata un cartello che avverte: «Spetta all'ospite fare in modo che il visitatore si senta a casa sua. Spetta al visitatore ricordarsi che ciò non è vero».



POZNAN (Polonia) - Alla Fiera internazionale che ha avuto luogo nel mese di giugno la partecipazione Fiat ha suscitato grande interesse di pubblico e di tecnici. Nella foto, durante la cerimonia inaugurale, Wladyslaw Gomulka e il Presidente del Consiglio Jozef Cyrankiewicz con altre personalità polacche visitano lo stand Fiat. Anche la stampa polacca ha dedicato alla Fiat ampi servizi sulla sua produzione automobilistica. La rivista «Motor» nel suo numero speciale della Fiera ha messo in risalto la Fiat 500 Giardiniera.



La Filiale Fiat di Trieste ha avuto la gradita visita del Prof. Jacques Piccard, ricevitore dal Direttore Cav. Zanetti. Il Piccard è «il re degli abissi marini». Con lo scafo Piccard egli è sceso — com'è universalmente noto — alla profondità sottomarina di 11.000 metri circa.



LONDRA - Questa «600» è stata vinta, per sorteggio, dalla signorina Judith Powney di Drenhan (Cumberland), al Concorso indetto dalla rivista diffusissima femminile «Modern Woman».



COPENAGHEN - Concorso d'Eleganza: premio al cabriolet Fiat 1200.



A Brighton, la famosa località balneare inglese, ha avuto luogo in giugno un Concorso di eleganza. Il «Brighton Trophy» è stato assegnato al cabriolet Fiat 1500 guidato dal Conte Czernin, ispettore della Fiat England. Nella prima foto la consegna della Coppa al vincitore, consegna fattagli personalmente dal Sindaco della Città.



LUBIANA - Il Presidente Tito e il Presidente Nasser visitano lo stand OM alla Fiera di Lubiana.

CONCORSO AUTOBUS



Al Concorso Internazionale per Autobus 1960 svoltosi recentemente a Nizza il veicolo Fiat 309-Van Hool di proprietà della Soc. Voyages Pullman di Liegi (foto 1), ha conquistato il «Grand Prix d'Excellence», e l'autobus Fiat 306 carrozzato dalla Ditta Orlandi (foto 2) ha vinto il concorso «La Rosa d'Oro».

CONCOURS D'AUTOCAR - Au Concours International pour Autocars 1960, qui s'est récemment déroulé à Nice, ce Fiat 309-Van Hool appartenant à la Société Voyages Pullman de Liège (photo 1) a obtenu le «Grand Prix d'Excellence», et l'autocar Fiat 306 avec carrosserie Orlandi (photo 2) a gagné le concours «La Rose d'Or».

A black and white photograph showing a large group of men in military uniforms posing with a dark car on a dirt road. The men are arranged in several rows, some standing and some kneeling. The car is a dark, vintage model, possibly a Fiat 500. The background shows trees and foliage.

A black and white photograph of a modern, two-story building with a curved facade. The word "FIAT" is prominently displayed in large, bold letters on the roof. The building features large windows and a flat roof. A car is visible parked in front of the building.

A black and white photograph showing two men in white lab coats standing next to a white car on a road. The car has a license plate that reads 'ISS63 CE'. The background shows a road stretching into the distance with hills in the background.

Little Sir Wreck-o

↑ THIS little Fiat knocked the two heavy steel wheels off this truck loaded

[illegible]

**NEW
FOR
THE**

Partenze per la Colonia Fiat di Marina di Pesaro





Partenza per la Colonia Fiat di Marina di Massa (estate 1960)





Mirella, figlia di Angelo Vacca
(Sede Centrale)



Pier Lello, figlio di Alessandro
Traversa (Sez. Auto)



Adriano, figlio di Oreste Sacco
(Sez. Metall.)



Corrado, figlio di Cesare Capra
(Sez. Auto)



Nicolino, figlio di Antonio Cristiano
(Sez. Auto)



Enrico, figlio di Ernesto Peirone
(Sez. Fonderie)



Luigi, figlio di Gennaro Avella
(Sez. Officine di Napoli)

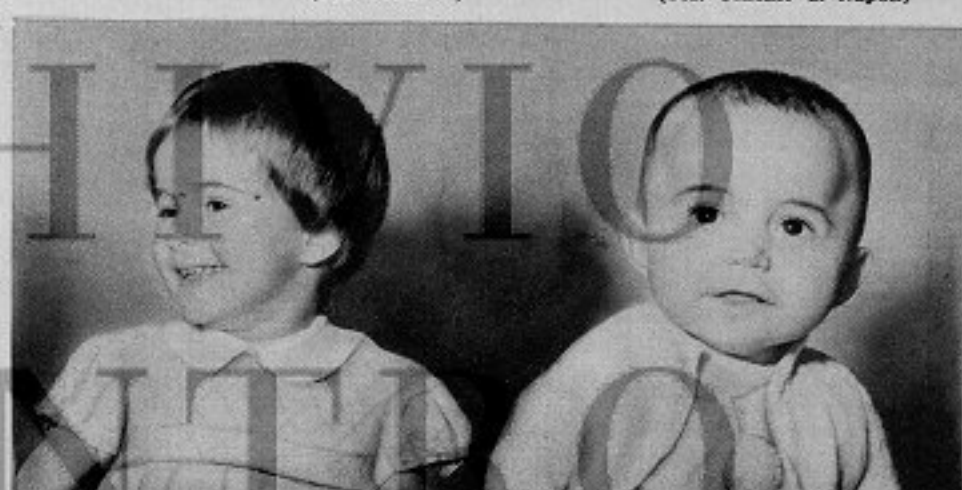
Bimbi Fiat



Sergio e Lucia, figli di Giovanni Vietti
(Sez. Auto)



Anna, figlia di Tommaso Filippi
(Sima)



Rossana e Gianpaolo, figli di Ettore Pittatore
(Sede Centrale)



Mauro, figlio di Luciano Serra
(Sez. Vellivoli)



Carla, figlia di Giovanni Adriano
(Sez. Auto)



Imelda, figlia di Luigino Marcati
(Sez. Auto)



Maria Adelaide, figlia di Alberto Russo
(Sima)



Maurizio, figlio di Mario Crespi
(Sez. Auto)



Mauro, figlio di Vito Manfrin
(Sez. Auto)



Cinzia, nipotina di Ignazio Togliatto
(Sima)



Maria, nipotina di Ettore Lupo
(Premio Fedeltà)

"LA CARICA DELLE SEICENTO"

Queste gustose figurine di Haem illustrano un originale articolo di Giovanni Arpino sulla «Rivista BP» (della «BP italiana»). E' intitolato «la carica delle Seicento» e sceneggia scherzosamente «l'amore per l'automobile comune a tutti i Torinesi» (e non soltanto i Torinesi...) intenti a lustrare la loro 600.

Antiche signore con piume nei vetusti caffè non parlano, all'ora del tè, di pel-



licce e di quadri, bensì dei cast della loro vettura personale...

Certe domeniche torinesi svelano il loro segreto: il ragioniere, l'impiegato, la moglie del geometra... eccoli lì, schierati in fila attorno al quadrato della piazza d'armi o in certi viali appena fuori dal centro, a far toeletta alle loro vetture.

I padri si son portati i ragazzini, i giovani mariti hanno persuaso le mogli, la fidanzata aiuta il fidanzato, ecco poi l'uomo «che fa tutto da sé», che evidentemente non s'è fidato di una qualche compagna casalinga.

Alla cima del viale, all'angolo della piazza d'armi, ci sono le fontanelle pubbliche. Serri, tranquilli, i piloti fanno la coda con il loro secchiellino di plastica, i padri hanno mandato i ragazzini, il marito la moglie. Riempiono il secchiello, a turno, attenti alle scarpe nuove della domenica, e ritornano dove la macchina è posteggiata.

Qui comincia il grande lavoro: stracci, giornali accartocciati, panni di lana e di pelle, guanti di corda, piumini, corrono su e giù, lavano e lustrano, asciugano e spolverano, accarezzano e lisciano.

Con i calzoni rimboccati gli uomini, con i guanti le donne, è un gran fregare di metalli, cromature, maniglie, borchie, vetri, targhe, fanali. Chi vanta le ruote a due colori, col bianco dentro così elegante, gli dà una sfregatina con la spugna, perché le macchie scompaiano; chi soffiava un alito ancora prima dell'ultima ripassata al parabrezza; qua un figliolino non smette di lucidare il paraurti, là una sposa cerca il tocco magico che darà splendore all'antenna della radio; più lontano un distinto signore batte con dolcezza il portafortuna di pezza pelosa prima di riappenderlo nell'interno.

E' tutto un fruscio, uno strofinio, un avvicinarsi di mani e di braccia: gli «uomini dal vestito grigio» proseguono nella loro evasione festiva come tante formiche, girano attorno alla «seicento» prima di individuare il punto da aggredire per l'ennesima volta con la spugna o la pelle di daino, la catena dei secchielli si riempie alla fontana e va su e giù come un lungo serpente.

Se appena è una domenica con un po' di sole saranno cinquanta o settanta le macchine in fila attorno a piazza d'armi, tra le nove e le undici del mattino: tante

se ne vanno, tante ne subentrano. E dieci, cinque, quindici macchine sostano nel viale dove si alza una fontana.

Le «seicento» conoscono in questo modo il loro momento di gloria. Patrimonio di famiglia, la macchina viene riverita come un puro sangue, esaminata in lungo e in largo.

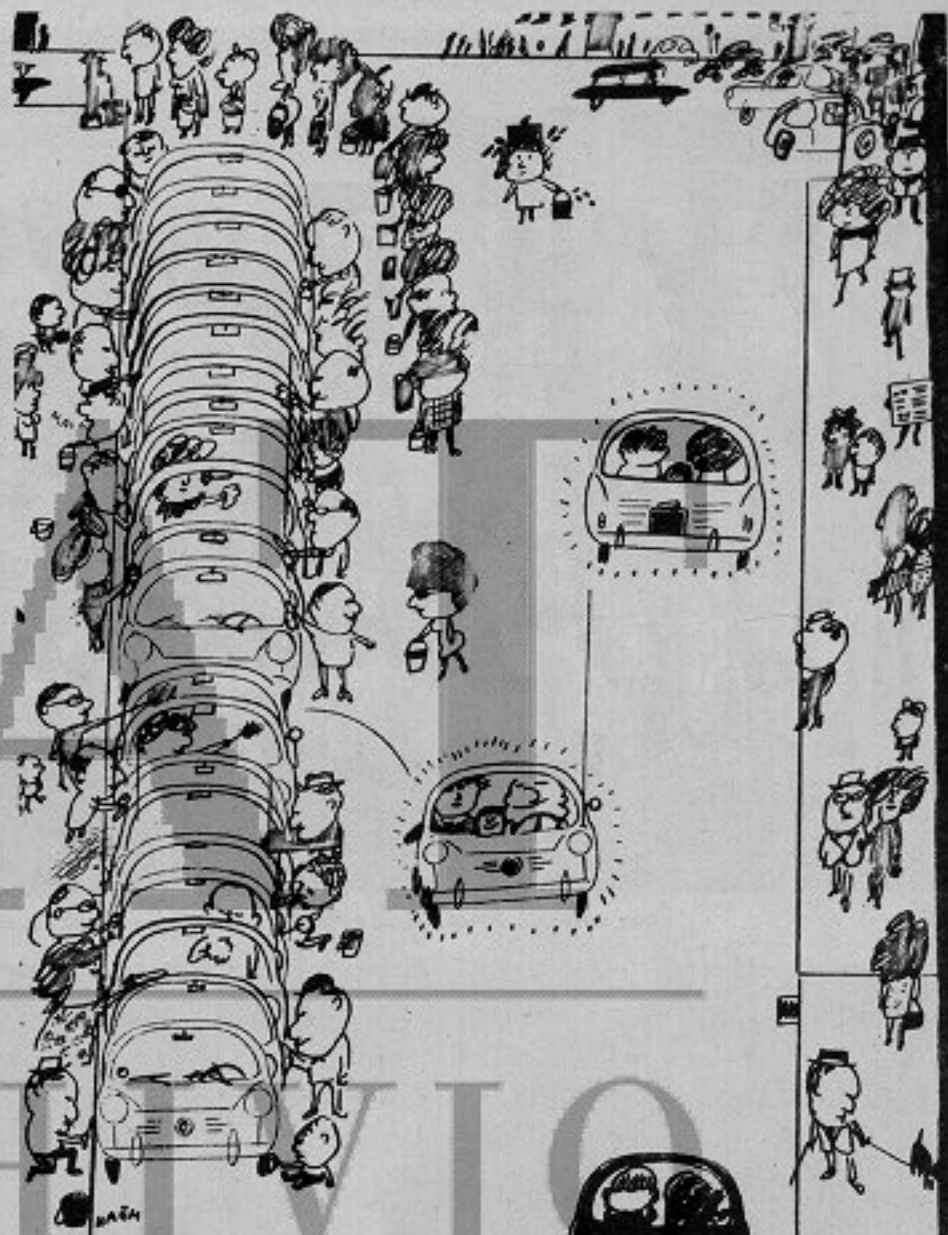
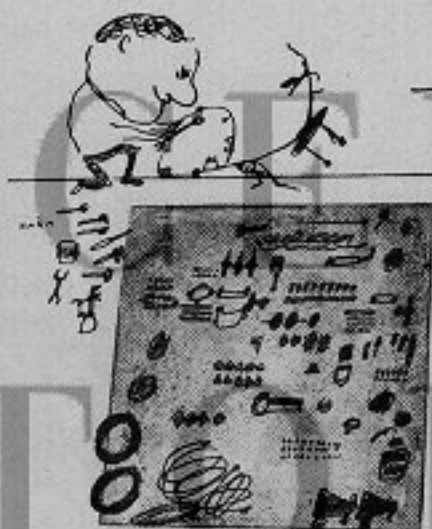
Il ragioniere lucida la sua «seicento» bicolore come il cavalletto di Pinerolo portava a spasso, con le ginocchiere ben lavate, il suo mezzosangue, cinquant'anni fa, per il «giro d'aria» tra le due prime colazione. E' un omaggio al motore, è un segno d'affetto per i tempi nuovi. Quando, tra un secchiello d'acqua e un colpo di guanto di crine, i due ragioniere vicini si confidano qualcosa, si può venir a sapere che in una delle loro «seicento» una marcia «tira troppo», e che nell'altra viene fuori, ogni tanto, un «colpo di tosse» di strana natura.

E' un colloquio vivace, uno scambio di opinioni che dà un tono particolare all'inizio di giornata (perché poi, lucidi e freschi, uomini e macchine andranno in giro per i viali, andranno al vermut o in campagna al pomeriggio con soddisfazione accresciuta).

Sarà bene non dimenticare ciò che un uomo assai esperto dei nostri tempi, André Siegfried, disse a proposito dell'auto: che è mezzo capace di ridare alla folla anonima della città, un senso di personalità, di indipendenza. La macchina restituisce cioè all'uomo un momento di libertà che la vita quotidiana non gli permetterebbe se non a prezzo di rinunciare ai vantaggi, agli obblighi e ai diritti della vita urbana. L'auto — prodotto di serie, tipico esempio del lavoro livellatore moderno — ha finito così per «liberare» dalla schiavitù dello standard colui che la impiega. Questo prodotto di serie, andando in mano a un uomo che è anch'esso appartenente a una serie, gli concede uno spazio di vita assolutamente personale, lo fa di nuovo «padrone».

E allora, si vuol sorridere ancora dell'impiegato «medio» torinese che in modo così altamente simbolico «sacrifica» un suo tributo di pochi minuti rituali alla macchina liberatrice?

In questa «pulizia» di metalli e cuccini, di aggeggi e di vetri noi possiamo



leggere un po' più in là: persino la primavera, leggiamo, un timido e cauto desiderio di essere pronti alla fatale gita del dopopranzo di aprile. Le antiche regole hanno fatto delle pulizie di Pasqua una tradizione completa: e anche questa della «seicento» va ormai a trovare, tra le tante rigovernature casalinghe, il suo posto. Dettato quasi dal concetto inglese del «fallo da te», a metà rito a metà hobby, l'impegno che l'anonimo proprietario mette nella sua operazione ha qualcosa di estremamente serio e singolare.

Perché un'altra cosa è da dire: non ci si allinea davanti alla fontana per risparmiare le cinquecento lire del garage. Infatti quasi nessuno tra coloro che consumano questa cerimonia svela la benché minima velleità motoristica. Nessuno si permette di alzare il cofano, di infilare un dito nell'intricata rete di fili che tiene il motore. Quest'ultimo, si sa, appartiene al tecnico, al responsabile. Quindi non lo si tocca. Il profano non ha da soddisfare che una esigenza estetica, la sola che gli compete e di cui è arbitro.

Quanto questa cerimonia sia torinese lo si può ancora di più scoprire se — sempre

alla domenica — si ha voglia di dare un'occhiata nei cortili di Torino, periferici o no.

Qui, invece che alle «seicento», ci si dà da fare attorno alle moto e agli scooter. E chi è impegnato nelle operazioni ha un piglio ancor più netto, un ventaglio di interessi e di capacità assai più largo. Si smontano ruote, gomme, motori, si allineano su un sacco, a terra, viti e bulloni, dopo un'ora o due l'intero mezzo è disteso in mille briciole come se avesse dovuto subire un intervento chirurgico al massimo grado.

Olio, stracci, pennelli: tutto viene unto, revisionato, controllato. Poi il mezzo ricomincia a venir su, pezzo a pezzo, vite contro vite, filo su filo. Secondo una statistica, pare che un proprietario di moto su tre si dedichi, alla domenica, a questa operazione. Che, come abbiamo voluto sottolineare, è un indice di ossequio alla libertà, e non una manifestazione di schiavitù. A coloro che però, malgrado tutto, vorranno ancora obiettare, i torinesi sapranno certo cosa rispondere: in fin dei conti la loro città è quella che vide, nel 1888, Nietzsche abbracciare un cavallo.



Il noto giocatore di calcio Nacka Skoglund, rientrato in Svezia ha acquistato una Fiat 2100 con la quale gira per i parchi di divertimento esibendosi nelle principali città come cantante. All'atto del ritiro della vettura il sig. Skoglund ha rilasciato alla Svenska Fiat una breve poesia in lode della 2100. Dice tra l'altro: «Klart som vatten — att man kör Fiat — bade på dagen och natten», che tradotto in italiano significa: «E' chiaro come l'acqua che si guida volentieri una Fiat sia di giorno sia di notte».



Il famoso campione svedese di sci, sig. Sixten Jernberg, ha acquistato recentemente una Fiat 2100. Sixten Jernberg è un idolo degli sportivi svedesi. Viene chiamato «Ski kung», cioè il re dello sci, e ha negli ultimi anni totalizzato nientemeno che dodici vittorie individuali nei campionati svedesi riportando altresì due medaglie d'oro e tre d'argento nelle gare di fondo alle Olimpiadi. Ecco con la famiglia, felice al volante della vettura.



Gita aziendale a Piano della Battaglia, organizzata dalla Filiale di Palermo. Oltre 200 i partecipanti, tra i quali numerosissimi i bimbi.



Gita aziendale alle Cascate delle Marmore organizzata dalla Filiale di Perugia.



Dipendenti della Filiale di Ancona con i loro familiari in gita a Ravenna.



Gita annuale a Camogli e a San Fruttuoso di dipendenti della Sede Centrale.



Il gruppo dei partecipanti al pranzo annuale dei dipendenti della Centrale termica della Fiat Mirafiori.



Gita annuale del Gruppo Anziani delle Ferriere.



Dipendenti dei Servizi generali della Sede centrale in gita a Finale Ligure.



Dipendenti del Reparto Collaudo Sez. Grandi Motori in gita a Moncalieri.



Il gruppo dei donatori di sangue della Sez. Ferriere in gita a Cavour.



Il Gruppo Anziani delle Officine Sussidiarie Auto in gita nella Valle di Lanzo.



Gita a Castellamonte (Torino) di dipendenti del Reparto utensileria e lavorazione media della Grandi Motori.



Le atlete del C. S. Fiat che per la 5ª volta hanno vinto il Campionato italiano assoluto di Società.

CALENDARIO LUGLIO-AGOSTO

Alpinismo-Escursionismo

2-3 luglio - Cismarella (mt. 3678) Rifugio Gastaldi (Val di Lanzo).
16-17 luglio - Testa del Rutor (mt. 3846) (Val Grisanche).
30-31 luglio - Breithorn (mt. 4131) (Val Tournanche).

Atletica leggera

2-3 luglio - Napoli - Campionati Nazionali maschili Juniores.
9 luglio - Brighton - Incontro internazionale femminile Gran Bretagna - Italia.
9-10 luglio - Firenze - Incontro internazionale maschile Italia - Jugoslavia.
24 luglio - Bologna - Incontro internazionale maschile Juniores Norvegia - Italia.
3-4 agosto - Oslo - Incontro internazionale maschile Norvegia - Italia.
31 agosto - Roma - Inizio gare di atletica leggera ai Giochi della XVII Olimpiade.

Caccia e Tiro

3 luglio - Campo della Pellerina - Gara allo skeet (ore 8).

Gite in autopullman

Gite di un giorno: tutte le domeniche e festivi:
Lugano L. 1200
Stresa L. 850

Orta L. 850
Como L. 1000
Rapallo L. 1200
Genova L. 1000
Cervinia L. 850
Orpè L. 950
Sestriere L. 850
Crissolo L. 850
Ceresole (Lago Serrà) L. 850
Gressoney L. 1000
Champoluc L. 1050
Courmayeur L. 1100

Gite con effettuazione quindicinale:

Locarno L. 1200
San Remo L. 1350
Nizza (Costa Azzurra) L. 2500
Cesana (con seggiovia M. Luna) L. 850
Alasio L. 1300
Savona L. 1100
Varazze L. 1200
Moncenisio L. 950
Gran San Bernardo L. 1100
Macugnaga L. 1100
Plan della Miasa L. 950
Prall (13 laghi) L. 850
Cogne L. 1100
Quattro Colli (Monginevro - Lautaret - Galibier - Moncenisio) L. 1350
Tre Colli (Moncenisio - Iséran - Piccolo San Bernardo) L. 1550
Usseglio (Vib-Lemie) L. 850

Gite per il periodo delle ferie (dall'8 agosto al 27 agosto):

8 agosto (venerdì) - Alasio L. 1200
9 agosto (sabato) - Varazze L. 950
10 agosto (domenica) - Ceresole L. 800

11 agosto (venerdì) - Courmayeur L. 1000
12 agosto (sabato) - Gressoney L. 800
13 agosto (domenica) - Prall L. 800
14 agosto (venerdì) - Orpè L. 800
15 agosto (sabato) - Sestriere L. 800
16 agosto (domenica) - Cervinia L. 800
17 agosto (venerdì) - P. della Miasa L. 850
18 agosto (sabato) - San Remo L. 1250
19 agosto (domenica) - Lugano L. 1100
20 agosto (venerdì) - Stresa L. 800
21 agosto (sabato) - Como L. 950
22 agosto (domenica) - Lugano L. 1100
23 agosto (venerdì) - Rapallo - Genova L. 1150
24 agosto (sabato) - Savona-Albissola L. 950

Gite di due giorni:

St. Moritz - Engadina: 30-31 luglio L. 10.800
14-15 agosto e 20-21 agosto
Ginevra - Losanna - Montreux: 9-10 L. 9.700
14-15 e 20-21 agosto
Nizza - Montecarlo - Cannes: 9-10, L. 9.450
14-15 e 20-21 agosto
Venezia: 14-15 e 24-25 agosto L. 9.900
Gardesana (Val Camonica): 14-15 e 27-28 agosto L. 9.550

Gite di tre giorni:

Ginevra - Losanna - Montreux: L. 13.700
24-25-26 luglio - 15-16-17 e 26-27 agosto
Cinque Terre: 24-25-26 luglio - 14 L. 12.400
15-16 e 26-27 agosto
Dolomiti: 24-25-26 luglio - 14-15-16 L. 14.350
e 26-27 agosto
Monte Bianco-La Vallée Blanche: L. 19.800
24-25-26 luglio e 19-20-21 agosto
Costa Azzurra: 13-14-15 agosto e L. 13.050
19-20-21 agosto

Venezia: 13-14-15 agosto e 19-20-21 agosto L. 13.950
Interlaken e la Jungfrau: 14-15-16 agosto e 21-22-23 agosto L. 13.950
Romagna - San Marino: 14-15-16 agosto e 19-20-21 agosto L. 13.950

Gite di quattro giorni:

Le quattro nazioni (Italia - Svizzera - Germania - Francia): L. 22.500
21-24 luglio - 14-17 agosto e 25-28 agosto
Corsica: 21-24 luglio - 11-14 agosto e 18-21 agosto L. 30.500

Le cinque nazioni (Italia - Svizzera - Principato di Liechtenstein - Germania - Austria):

24-27 luglio - 14-17, 18-21, 28-31 agosto L. 22.500
Umbria - Toscana: 24-27 luglio e 18-21 agosto L. 19.350

Gite di cinque giorni:

La Svizzera pittoresca: 24-28 luglio - 7-11, 11-15 e 18-20 agosto L. 26.000
N.B. - Informazioni dettagliate sui viaggi di cui sopra saranno fornite dalla Biglietteria del Centro Sportivo Ricreativo Culturale, Via Carlo Alberto 59.

Gite in aereo

Torino - Parigi e ritorno (con visita della città in autopullman) durata del viaggio: due giorni - partenza tutti i giorni quota individuale (compreso soggiorno) L. 26.500

Milano - Bruxelles e ritorno (con visita alla città in autopullman) - partenza tutti i sabati e ritorno al lunedì pomeriggio quota individuale (compreso soggiorno) L. 43.500

N.B. - Per dette gite è necessaria la prenotazione almeno tre giorni prima; essa sarà accettata con riserva di conferma, previo versamento di anticipo (50%), presso la Biglietteria del C.S.R.C. in Via Carlo Alberto 59, ove verranno dati gli altri dettagli organizzativi.

Motoscooterismo

3 luglio - Motoraduno nazionale al Sestriere.
24 luglio - Motoraduno nazionale a Barlassina.
14-15 agosto - Rallye internazionale moto-alpinistico del Pasubio.

Pesca

3 luglio - Vercelli - Gara sociale per selezione Campionato provinciale.
10 luglio - Colerone (Parma) - Gran premio Città di Colerone.
31 - luglio - Torino - Campionato provinciale
7 agosto - Cuneo - Gara internazionale di pesca alla trota.

NOTIZIE IN BREVE

Atletica leggera

Si sono conclusi i Campionati di Società, sia maschili che femminili: le atlete del C. S. Fiat hanno riconfermato, per la quinta volta, la loro supremazia, mantenendo ben saldo sulle loro maglie lo scudetto tricolore, e conservando il titolo di Campioni d'Italia. La finale disputata a Padova ha visto in primo piano tutte le atlete del C. S. Fiat seguite dalle tenaci e tradizionali rivali dell'A.S. Roma. Nel Campionato maschile gli atleti del C. S. Fiat hanno riportato un onorevole secondo posto, superati soltanto dalle Fiamme d'Oro di Padova; anche qui, ottimi risultati che per la maggior parte degli atleti rappresentano il ripetuto conseguimento di primati personali.

Automobilismo

Il 26 maggio ad Asti, nel quarto Circuito di San Secondo (gara nazionale di regolarità) i regolaristi del C. S. Fiat si sono imposti, sia nella graduatoria individuale che in quella di Società, per merito di Covati (1° classificato), Copeta (3°) e Milone (3°). Discreti piazzamenti sono pure stati ottenuti nel quarto Giro dei Laghi Novaresi e nella Gara Internazionale di regolarità «2° Mobil Gas Economy Run».

Bocce

I bocceisti del C. S. Fiat hanno conseguito, in questa prima parte della stagione, ben 13 vittorie, tra le quali fanno spicco quelle riportate ai Tornei Internazionali di Annery, di Chambéry, di Lione, di Alasio e di Torino, per merito soprattutto dei giocatori Bauducco, Braggia, Colombino, Granaglia e Macocco, che si sono pure affermati nel Trofeo Cinquantenario Fiat, nel Trofeo Viale e nel Trofeo Michelangelo Furno. Affermazioni minori, comunque degne di rilievo, sono quelle

XXVI TROFEO AGNELLI CALENDARIO

Proseguono i Tornei di:

— Calcio
— Pallacanestro
— Tennis
17 o 24 luglio - Pesca.

CLASSIFICA

Dopo le gare di regolarità automobilistica e motociclistica:

SERIE A	
1. Automobili	punti 123
2. S.P.A.	99
3. Fonderie	73
4. Grandi Motori	43
SERIE B	
1. Ricambi	96,5
2. Sede Centrale	66,5
3. Ferriere	66
4. Avio	13,5
SERIE C	
1. Produzioni Ausiliarie	88,5
2. Materfer	42
3. O.S.A.	11
4. S.I.M.A.	8

le di Franci nella Cat. B nella Coppa Città di Torino, e delle coppie di Cat. C Mollo-Tarascio nel Trofeo San Rossotto, Mollo-Castagno nella Gara regionale di Ivrea, Aghemo-Orso nella Coppa Cinzano e Menzio-Rapetti nel Trofeo FAB.

Risultati gare sezionali:

Automobili
7 maggio - Campo Agnelli - Serv. Metodi Meccanica: 1. Basso Marcello.
7 maggio - Campo Agnelli - Serv. Impianti e Sistemaz.: 1. Puri Giuseppe.
7 maggio - Campo Agnelli - Serv. Mater. Ausiliari: 1. Chiosso-Giai.
8 maggio - Campo Agnelli - Off. 5-B Prova Stampi: 1. Abba-Bego.
8 maggio - Campo Agnelli - Off. 15: 1. Vio-glio - Caldera.
15 maggio - Campo Agnelli - Off. 9-M: 1. Bar-della - Mosso.
21 maggio - Campo Agnelli - Serv. Generali P.U.: 1. Gerbo-Dall'Agnola.
22 maggio - Campo Agnelli - Raper. Meccan. Carrozzeria: 1. Morino-Giulitti.
26 maggio - Campo Agnelli - Off. 18-M: 1. Bravin-Rasero.
26 maggio - Campo Agnelli - Off. 24: 1. Sola-Brachet.
29 maggio - fuori Torino - Serv. Metodi Car-rozzeria: 1. Cattana - Martino D.
5 giugno - Campo Agnelli - Off. 1: 1. Picco-Visconti.

CALENDARIO GARA BOCCE MESE DI LUGLIO 1960

2 luglio - Trofeo Agnelli (Gara B) - campo Agnelli, giochi tutti - ore 14,30.
3 luglio - Automobili Off. 11-M - cam-po Agnelli, giochi n. 64 - ore 7,30.
Ferriere - campo Vittoria, giochi n. 16 - ore 7,30.
9 luglio - Trofeo Agnelli (Gara B) - campo Agnelli, giochi tutti - ore 14,30.
10 luglio - O.S.A. (Serv. Ausili.) - cam-po Agnelli, giochi n. 64 - ore 7,30.
Automobili (Off. 11) - campo Agnelli, giochi n. 32 - ore 8,30.
Ferriere - campo Vittoria, giochi n. 32 - ore 7,30.
17 luglio - O.S.A. (Gr. Anziani) - cam-po Agnelli, giochi n. 32 - ore 7,30.
24 luglio - Ferriere - campo Vittoria, giochi n. 32 - ore 7,30.

Stabilimento Avio

30 aprile - Campo Agnelli - U.T.O. Mot.: 1. Maccario-Piccinini.
7 maggio - Campo Agnelli - Sez. Vellivoli Caselle: 1. Piovano-Cavallotti-Bertolo.
14 maggio - fuori Torino - Serv. M.O. Vellivoli: 1. Caccia-Servante.
21 maggio - Campo Agnelli - Off. 4: 1. Mer-lino-Caudana.

Ferriere

15 maggio - Campo Vittoria - Sezionele: 1. Felice-Merio.

Fonderie

22 maggio - Campo Agnelli - Gruppo Anzia-ni: 1. Savio-Cafasso.
12 giugno - Campo Agnelli - Sezionele: 1. Musso-Borgna.

Grandi Motori

14 maggio - Campo Vittoria - Off. Studi Pro-getti: 1. Barzanti-Abrate.
15 maggio - fuori Torino - Rep. P: 1. Fra-sinelli-Marengo.
15 maggio - fuori Torino - Rep. Montaggio Grande: 1. Tibaldi-Pelrolo.
22 maggio - Campo Vittoria - Sezionele: 1. Pasetti-Congola-Forse.
28 maggio - Campo Vittoria - Sala Prove: 1. Mela-Milano.
29 maggio - fuori Torino - Rep. 6-11 H: 1. Bucaglion-Bonade.
5 giugno - fuori Torino - Collaudo: 1. De Paoli-Turati.

Materiale Ferroviario

2 giugno - Campo Agnelli - Operai e Imple-gati: 1. Bombara-Rizzi.



La squadra maschile di Atletica leggera del C. S. Fiat, 2ª classificata nel Campionato Italiano assoluto di Società.

Off. Sussidiarie Auto

8 maggio - Campo Agnelli - Sezionele: 1. Oella-Pane.
15 maggio - Campo Agnelli - Fabbricaz. Car-rozzeria: 1. Cembalato-Bianco.

Ricambi

22 maggio - Campo Vittoria - Sezionele: 1. Gerardi-Giusta.

Sede Centrale

15 maggio - Campo Agnelli - Serv. Esperien-ze: 1. Soffietti-Chigietti-Tallone.
21 maggio - Campo Agnelli - Dip. Norme e Pubblicazioni: 1. Pistono Luigi.
22 maggio - fuori Torino - Davis. Off. Tecnico Aviaz.: 1. Baudino-Chevalier-Bertero-Pretti.
2 giugno - fuori Torino - SAT Rimessa Vet-ture: 1. Scalambrò-Barbero.
4 giugno - Campo Agnelli - Off. Tecnico Proz. Vescovi Ind.: 1. Cassina-Orazio.
7 giugno - Campo Agnelli - Serv. Studi Prog. Speciali: 1. Farinetto-Toniati.

S.I.M.A.

15 maggio - Campo Vittoria - Gruppo Anzia-ni: 1. Merlo-Battezzati-Prasso.
5 giugno - Campo Vittoria - Sezionele: 1. Vaghi-Scotto.

Ciclismo

Continuano le affermazioni del C. S. Fiat, vincitore ancora a Cuneo nel Gran Premio Maggio, con Rambaudo, a Lugano nel Gran Premio Pro Luzerna, con Fracchia, e a Crusinallo, con Barrera.

Lotta greco-romana

Tonnicchia (Ferriere), Gramellini (Ricam-bi), Pirazzoli e Bulgarelli (Fonderie) si sono aggiudicati a Treviso, nei giorni 28 e 29 mag-gio, il titolo di Campioni d'Italia Assoluti, rispettivamente nella categoria pesi mosca, gallo, medi e massimi. Ottima pure l'affermazione della squadra di lotta greco-romana, vittoriosa l'11 giugno, contro la Fratellanza Ginnastica Savonese.

Motoscooterismo

I motociclisti del C. S. Fiat hanno parte-cipato, il 29 maggio, al Raduno Motocicli-

stico Internazionale del Lago Maggiore, ag-giudicandosi il primo posto nella classifica generale e la vittoria nella categoria del Moto Club aziendali: l'11 giugno poi, nel Radu-no Nazionale Motociclistico «Stella Alpina d'Oro» gli stessi si sono aggiudicati un tro-feo e tre coppe di rappresentanza.

Pesca

Il 2 ed il 12 giugno i pescatori del C. S. Fiat si sono affermati nel Trofeo Val Bor-mida, nel Trofeo Val Padana, riportando non soltanto il primo posto nella classifica delle Società, ma pure il primo e secondo posto nelle classifiche individuali, rispettiva-mente per merito di Santin e Di Martino, a Calro Montenotte, e di Algotti e Dovo, ad Alessandria.

COMUNICATO

RIDUZIONE ESTIVA ORARI SEDE DI VIA CARLO ALBERTO 59.

Si portano a conoscenza degli iscritti al Centro Sportivo Ricreativo e Culturale le seguenti riduzioni di orario:

BIGLIETTERIA

Per il periodo compreso tra il 18 luglio ed il 28 agosto, la Biglietteria osserverà per il pubblico il seguente orario ridotto:
— giorni feriali: dalle 16 alle 19,30 e dal-le 21 alle 22,45
— giorni festivi: chiusura completa.

BIBLIOTECA

LOCALI CULTURALI - (Gruppo Foto-grafi - Filatelici - Arti Figurative).

SEDE DI RAPPRESENTANZA

Per il periodo compreso tra il 1° agosto ed il 31 agosto rimarranno chiusi e in tale periodo non si terranno riunioni e non sarà ammessa frequenza di iscritti.

ATTIVITÀ MUSICALE DEL C.C. FIAT

Siamo lieti di pubblicare uno stralcio dell'articolo di E. Bassi sull'attività musicale del Centro Culturale Fiat, apparso sul giornale «Arti».

Esattamente tre anni or sono, nel maggio 1957, il Centro Culturale Fiat dava l'avvio ad un nuovo ramo di attività nell'impegnativo campo della musica da camera. La prima riunione a carattere musicale fu a dire il vero una conferenza sulla vita di Schumann avo-lta dal M.o Zaffiri, mentre la serie dei con-certati veri e propri ebbe inizio nel dicembre dello stesso anno con un recital del violinista E. Pierangeli.

Il successivo concerto vide il ritorno del M.o Zaffiri, il quale curò l'inquadramento sto-rico della figura di Federico Chopin e l'illu-strazione di alcuni pezzi, scelti fra i più si-



Il dott. Sambuelli consegna alla Maestra Ste-lia Calcina una medaglia in ricordo del suo venticinquennio d'insegnamento presso il C. Culturale Fiat.

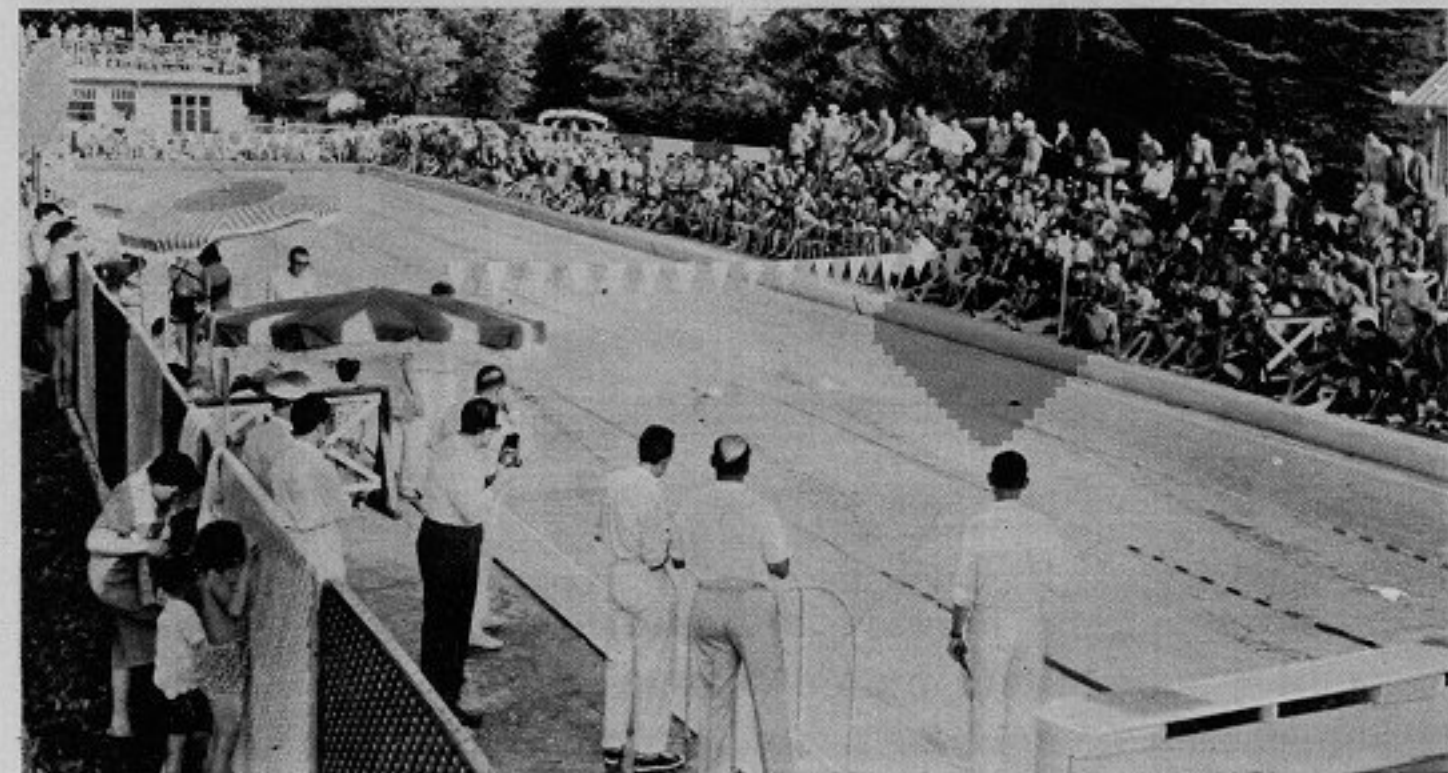
gnificativi del musicista polacco, che vennero poi eseguiti dal pianista Giambella.

La formula di questa serata musicale ci porta a parlare dell'analogo concerto svoltosi ultimamente e imperniato sulla figura di Claudio Debussy. La parte esecutiva era que-sta volta affidata al violinista Argeo Andolfi ed alla giovane pianista Mirella Suppo. Il M.o Zaffiri, il quale anche questa volta curava l'introduzione, tracciò una felice sintesi dell'estetica e della produzione debussiana, soffermandosi in particolare modo sui pezzi in programma, vale a dire la notissima «Suite Bergamasque», alcuni dei non meno celebri «Preludi» e la «Sonata per violino e piano-forte». Il folto pubblico sottolineò le ec-cellenti esecuzioni con calorosi e ripetuti ap-plausi.

La buona riuscita di questo concerto fece seguito all'altra magnifica serata offerta in precedenza, con la partecipazione di uno dei migliori complessi da camera esistenti: il quartetto Strauss. Gli esecutori diedero una chiara riprova delle loro capacità, mostran-do una grande bravura individuale conve-nientemente fusa in una perfetta armonia dell'insieme. Tali qualità ebbero modo di manifestarsi specialmente nell'esecuzione del quartetto di Ravel, scintillante nei tempi vivaci, soprattutto nei pizzicati, e melodio-sissima nei tempi lenti.

Non ci sembra qui il caso di soffermarsi più oltre sui singoli concerti; citeremo sol-tanto alcuni nomi scelti a caso tra quanti si esibirono durante i tre anni di attività del Centro Culturale: oltre i già citati, il violi-nista Vasa Prihoda, i pianisti Monacelli, Hel-fer, Pastorelli, Terraciano; e, tra i complessi, la corale Universitaria torinese diretta dal maestro Roberto Götze, il trio Pierangeli, il quartetto Viotti.

Il valore di questi e degli altri esecutori e la felice ed appropriata scelta dei vari pro-grammi che li vedevano impegnati, stanno a testimoniare validamente l'impegno con cui questa iniziativa è curata e i pregi indiscu-tibili di essa.



La piscina Fiat durante l'incontro internazionale di nuoto Primoire di Spalato - C. S. Fiat vinto dai nuotatori della Fiat.

CULLE

21 marzo, PATRIZIA, figlia di Gian Carlo BOCEDI (Sed. Off. di Modena) - 1 aprile, ANTONIO, figlio di Giacomo SAKTORE (Osa); MARINA, figlia di Pier Franco PICO (Sed. Vellivoli); SERGIO, figlio di Giacomo TRASSA (Sed. Vellivoli); ANTONELLA, figlia di Stefano REVELLI (Sed. Auto); FLAVIO, figlio di Enrico PONSSETTI (Sed. Auto - 2 aprile, SALVATORE, figlio di Angelo RIZZO (Fondere); PIETRO, figlio di Domenico DEL GOTTO (Sed. Auto) - 3 aprile, CLAUDIO, figlio di Giuseppe TIBALDI (Fondere); PAOLA, figlia di Milano MILIANI (Sed. Auto); MARCELLO, figlio di Claudio STOCCHI (Fondere) - 4 aprile, ALESSANDRA, figlia di Francesco BERARDO (Fondere); LUCIA, figlia di Giovanni RONCO (Sed. Auto); MARCO, figlio di Tullio SALUTARI (Sed. Auto) - 5 aprile, ALDO, figlio di Carlo PASERO (Fondere) - 6 aprile, ANTONIO, figlio di Giuseppe POLLINO (Fondere); LEOPOLDO, figlio di Francesco ACQUAVIVA (Fondere) - 7 aprile, LORENZA, figlia di Giovanni BAROLDI (Sed. Ricambi); PAOLO, figlio di Bernardo ABBA (Fondere); MARINA, figlia di USSELLO Luigi (Sed. Auto); ARTEMIO, figlio di Luciano CALDERAN (Fond.); PIETRO, figlio di Adriana DE GENNARO (Fondere) - 8 aprile, GIORGIO, figlio di Mario SUPPO (Sed. Vellivoli); ANNA, figlia di Francesco CENA (Fondere); PATRIZIA, figlia di Antonio FORNO (Sed. Auto); SIMONETTA, figlia di Odilio PENTENERO (Fondere) - 9 aprile, PATRIZIA, figlia di Domenico CAVAGNERO (Sed. Vellivoli); ALESSANDRO, figlio di Clemente RICOA (Sed. Vellivoli) - 10 aprile, MARINA, figlia di Antonio DI GIACOMO (Sede Centrale); FRANCA, figlia di Antonio BONOMO (Sed. Vellivoli); DOMENICO, figlio di Maria NOCITA (Fondere); PULVIO, figlio di Severino PERETTO (Grandi Motori); MARIO, figlio del rag. Giuseppe GIANOLIO (Sed. Automobili) - 11 aprile, DARIO, figlio del p.i. Secondo PIOLA (Sed. Motori Avio); LORENA, figlia di Antonio PIVOTTO (Sed. Auto); MAURO, figlio di Aurelio GROSSO (Sed. Auto); FLAVIO, figlio di Giovanni MESSINA (Sed. Auto); MAURIZIO, figlio di Antonio FOCO (Sed. Auto) - 12 aprile, ADRIANA, figlia di Francesco FALETTI (Sed. Auto); ADRIANA, figlia di Renato RICOSSA (Sed. Auto); PATRIZIA, figlia di Rinaldo CAMPO (Sed. Auto); BRUNO, figlio di Marina ALDICHIERI (Fondere) - 13 aprile, CLAUDIO, figlio di Franco TEDESCHI (Sed. Vellivoli); ROBERTO, figlio di Giovanni CORTESE (Sed. Vellivoli); MAURO, figlio di G. Carlo COPPO (Sed. Auto) - 14 aprile, SILVIO, figlio di Felice BRESSO (Sed. Auto); GIOVANNI, figlio di Marina RUBATTO (Fondere); GIUSEPPE, figlio di Patrizia ADRIANO (Fondere); PIETRO, figlio di Aurelio PELIZZOLI (Fondere); BRUNO, figlio di Ivano POZZANO (Fondere); MARIA CRISTINA, figlia del p.i. Giuseppe LISBONA (Sede Centrale); FABIO, figlio del dr. Giulio ROVAI (Sede Centrale) - 15 aprile, GIANCARLO, figlio di Omero ROSINA (Fondere); MARCO, figlio di Giorgio GERBALDI (Sed. Auto); PIERA, figlia di Pietro CONCA (Sed. Auto); GINO, figlio di Alfonso QUATE-

Domenico GARETTO (Sede Centrale); PATRIZIA, figlia di Luigi BERSANO (Sede Centrale); BRUNO, figlio di Giovanni BERTERO (Sed. Vellivoli); LORENZO, figlio di Emilio GONELLI (Sed. Auto) - 22 aprile, PATRIZIA, figlia di Giuseppe MIOLA (Fondere); ANGELO, figlio di Guido PIRA (Fondere) - 23 aprile, MAURO, figlio di Mario GIRLANDA (Sed. Auto) - 24 aprile, LUCIANO, figlio di Edoardo NICOLETTI (Sed. Vellivoli); MARINA, figlia di Renato NICOLIS (Sed. Vellivoli); ANGELO, figlio di Lorella MAGNETTI (Fondere); NICOLA, figlio di Edmondo MARESCO (Fondere); MASSIMO, figlio di Alberto SCAGLIA (Sede Centrale) e di Elena CALIGARIS (Fondere) - 25 aprile, GIANFRANCO, figlio di Battista CRUA (Osa); GIUSEPPINA, figlia di Lorenzo FRANCA BAUDIERA (Sed. Auto); PULVIO, figlio di Carlo MARTINA (Sed. Auto) - 26 aprile, MARIA, figlia di Antonio OLLANDO (Sed. Auto); ROBERTO, figlio di Carlo CHITTI (Sed. Auto); ROSA, figlia di Corrado SOMMAGAL (Sed. Auto); LUIGI FRANCESCO, figlio di P. Angelo GENA (Sed. Auto); GIOVANNI, figlio di Antonella SCABIA (Fondere) - 27 aprile, JOLANDA, figlia di Raffaele SCHERZA (Fondere); LAURA, figlia di Giovanni BOTTA (Sed. Auto); MICHELE, figlio di Rosanna VECE (Fondere) - 28 aprile, MARCO, figlio di Giuseppe MILAZZO (Osa); GIANFRANCO, figlio di Domenico GONELLI (Sed. Vellivoli); WALTER, figlio di Gian Carlo RAFFONI (Sed. Motori); PATRIZIA, figlia di Giovanni AVILA (Sed. Auto) - 29 aprile, GRAZIELLA, figlia di Domenico LISA (Sede Centrale); POMPEO, figlio di Sebastiano PANICO (Fondere); RENATO, figlio di Gabriella SCAGLIA (Fondere); GABRIELLA, figlia del p.ch. Giovanni Battista CARISIO (Sede Centrale) - 30 aprile, ROBERTO e PATRIZIA, figli di Giovanni GRILLO (Sed. Ricambi); MICHELE, figlio di Costantino CORSI (Sed. Auto); GIORGIO, figlio di Giorgio BONINO (Sed. Auto); MARINA, figlia di Riccardo SCIOGLIA (Sed. Auto) - 1 maggio, GIOVANNI, figlio di Antonio BOSIO (Sed. Auto); GIUSEPPINA, figlia di Michele CAMBIANO (Sed. Auto); MARINA, figlia di Giovanni RAMELLO (Sed. Auto); FRANCESCO, figlio di Laura FERRERO (Fondere) - 2 maggio, MASSIMO, figlio del geom. Livio BERTONE (Sede Centrale) - 3 maggio, FEDERICA, figlia dell'ing. Marco SPONGA (Fondere); IVANA, figlia di Giuseppe SOLA (Fondere); TARCISIO, figlio di Mauro DIONESE (Fondere) - 5 maggio, MARIA, figlia di Raffaele VISAGGI (Sima); WALTER, figlio di Giuseppe BELTRAMO (Sed. Auto); TOMMASO, figlio di Bartolomeo BERARDO (Sed. Auto) - 6 maggio, GIAN PAOLO, figlio del p.i. Pier Luigi RISTA (Sede Centrale) - 7 maggio, SERGIO, figlio di Giovanni BIFFO (Sed. Ricambi); DANILO, figlio di Franca GIACOBBE (Fondere) - 8 maggio, SILVANA, figlia di Mario CASSE (Osa); MARINA, figlia di Carlo BERTONE (Motori Avio); GIORGANO, figlio di Angelo ARMELLINO (Sed. Auto); VALENTINO, figlio di Lino PUSARO (Sed. Motori); MARCO, figlio del rag. Franco PIORRENTI (Sed. Auto); RICCARDO, figlio di Umberto QUARTO (Sed. Auto) - 9 maggio, CINZIA, figlia di Nella FORNASIERI QUARELLO (Fondere); FERDINANDO

ILLUSTRATO FIAT



NOZZE

Hanno celebrato le nozze d'oro i signori Maria e Gio. Battista Betrone, genitori del rag. Claudio Betrone della Sede Centrale (foto 1). Hanno celebrato le nozze d'argento: il sig. Attilio Gotta (Sed. Spa) con la consorte signora Rita Zanon (Sed. Auto) (foto 2); il sig. Giuseppe Grimaldi (Sede Centrale) con la consorte signora Severina Sopetti, contemporaneamente alle nozze del figlio Giovanni (Motori Avio) con la signa Maria Luisa Mora (foto 3). Si sono sposati: il sig. Redenzio Nicoletti (Sed. Fondere) con la signa Luciana Gili (foto 4); il sig. Gino Oldano (Grandi Motori) con la signa Miranda Lachello (foto 5). Ai festeggiati i più affettuosi auguri dell'«Illustrato Fiat».

Giuliana BALLADONE RICCIARELLI (Sima) - 18 maggio, ERMANNINO, figlio di Giovanni BON (Sede Centrale); OLGA, figlia della rag. Maria Grazia VIOLA (Sede Centrale) e del rag. Luigi DENTICO (Fondere) - 19 maggio, MARCO, figlio del p.i. Gian Carlo PRADA (Sed. Produz. Ausiliari) - 21 maggio, GIANCARLO, figlio di Maria CAMOLETTO MASSA (Grandi Motori); LAURA, figlia di Francesco SERRA (Grandi Motori); ROBERTO, figlio di Stefano CERUTTI (Sed. Vellivoli); ELENA, figlia di Domenico TARICCO (Sed. Auto) - 22 maggio, MARCO, figlio di Emilio PENO (Sed. Vellivoli) - 25 maggio, GRAZIANA, figlia di Giampiero GRANDI (Sede Centrale) - 26 maggio, SIMONA, figlia di Enzo GUERZONI (Sed. Off. di Modena) - 27 maggio, EUGENIA, figlia di Cesare LOCARNI (Fondere) - 29 maggio, ALBERTO, figlio di Guido CASELLA (Osa); GIUSEPPE, figlio di Giorgio TAGLIAVINI (Sed. Off. di Modena) - 31 maggio, LUCA, figlio del p.i. Luigi BONO (Sed. Ricambi) - 1 giugno, BARBARA, figlia del rag. Giuseppe STURA (Fondere); ALBERTO, figlio di Walter ZANASI (Sed. Off. di Modena).

Della Sezione Automobili: ing. Aldo ROCCA; Lucia Maria QUAGLIA; Felice RACCA; Enrico BRUNELLO; Caterina RICCIARDI con Simone FESSANA; PIERA BELLERO; p.i. Paolo ARBRILE; Angela PIERA BUFFA; geom. Piero PERUCCA; Pietro ROSSI. Della Sezione Officine Sussidiarie Auto: Armando GABBA; rag. Elena MASCHIO; Carla CARGNINO; Aldo BELLINO; Eligio CAPOLICCHIO; geom. Francesco PAVESIO; Federico RAINERI. Della Sezione Fondere: p.i. Ernesto PONZA; Lidia FRANCESCHI. Della Sezione Spa: p.i. Dario BIAMINO; Egidio CORTESE. Della Sezione Officine di Modena: rag. Milvia ANNOVI; Eraldo BORGHI; Ezio BRANDOLI; Luciano CRESPI; Giuseppe PELLICCIARI.

UN OPERAIO DELL'ANSALDO HA VINTO UNA "500"



GENOVA - Il Dopolavoro aziendale dell'Ansaldo ha sorteggiato una «Fiat 500» tra i suoi iscritti. E' stata vinta dall'operaio G. B. Bruzzone, qui sorridente nel prendere in consegna la vettura.



I partecipanti all'XI corso di Tirocinanti commerciali indetto dalla Direzione Vendita Italia.

LA (Sed. Auto); MASSIMO, figlio di Elio BOCCHI (Grandi Motori) - 16 aprile, SILVANA, figlia di Giovanni GALLARINO (Sede Centrale) - 17 aprile, MARINA, figlia di Silvio ALLUTO (Sed. Vellivoli); CARLO, figlio di Nadia ORIGLIA (Fondere); GIOVANNI, figlio di Luciana NOTA (Fondere); STEFANO, figlio dell'ing. Giorgio CAPUTO (Grandi Motori) - 18 aprile, NICOLA, figlio di Giuseppe D'ANDREA (Grandi Motori); MARINA, figlia di Domenico AIRALDI (Sed. Vellivoli); MARCO, figlio di Umberto BERTO (Sed. Auto); MARCO ANTONIO, figlio di Giacomo BONIFORTE (Sed. Auto); ADRIANO, figlio di Andrea CANE (Grandi Motori) - 19 aprile, GIUSEPPINA, figlia di Leonardo DI BONO (Sed. Vellivoli); GIORGIO, figlio di Mario BARBERO (Sed. Vellivoli); PIETRO, figlio di Dario REVELLO (Fondere); ALESSANDRA, figlia di Pier Carlo AIMEONE RONDO (Fondere) - 20 aprile, GIUSEPPINA, figlia di Carmine PAPA (Sed. Auto); FRANCA, figlia di Agostino BRUNATTI (Sed. Auto) - 21 aprile, LIVIA, figlia di

e ENRICO, figli di Luigi GARDETTO (Sima) - 10 maggio, BARBARA, figlia di Giovanni RUBIOLA (Sed. Auto); TEODALDO, figlio di Tiziano RINALDI (Fondere); NUNZIO, figlio di Donatella CAMERANI (Fondere) - 11 maggio, ROSSELLA, figlia di Luciano BASSO (Sede Centrale); GIORGIO, figlio di Amedeo BERNARDI (Sed. Auto) - 13 maggio, RAFFAELE, figlio di Gerardo LATTANZIO (Sed. Vellivoli); GABRIELLA, figlia di Luigi PORZIO VERNINO (Sed. Auto); FILIPPO, figlio di Santo CATALANO (Osa); ANTONIO, figlio di Berto TOMASI (Sed. Ricambi) - 14 maggio, MARCO, figlio di Mario AGOSTINO Fondere; FEDERICO, figlio del rag. Francesco MARTINA (Sede Centrale) - 15 maggio, LUIGI, figlio del geom. Angelo CAVALLERO (Sed. Auto); PAOLA, figlia del geom. Annitale CHITTARO (Grandi Motori) - 16 maggio, MARCO, figlio del p.i. Mario ALLEGRI (Sed. Auto); GIORGIO, figlio del dr. Mirco FERRARIS (Fondere) - 17 maggio, MARIA, figlia di Renzo GORIA (Sed. Auto); SANDRO, figlio di

«ILLUSTRATO FIAT» esce con questo numero di luglio nella imminente delle ferie estive. Augura a tutti i suoi lettori buone vacanze - Come di consueto «ILLUSTRATO FIAT» non uscirà in agosto. A settembre il prossimo numero.

NELLE FAMIGLIE



ANTONIO COSTANTIN

Il 13 giugno è purtroppo mancato il signor Antonio Costantin, di 49 anni, che si infortunò il 26 maggio alle Ferriere con il compianto Cordeiro. Nonostante le premure e sapienti cure dei sanitari del Maria Adelaide la sua fibra ha ceduto. Il Costantin era alla Fiat da 25 anni. Un ottimo lavoratore, che lascia vivo rimpianto di sé. Alla vedova, ai figli e ai parenti tutti l'espressione della nostra solidarietà e del rinnovato cordoglio.

LUTTI

Battista PIOLATTO; Domenico BOIOLI; Luigi GADO; Paolo MORCHIO; Carlo SAROGLIA; Giovanni BONETTO; Silvio MAISTRELLA; Carlo TURONE (Sex. Auto); Alberto LOBETTI BODONI; Svaldo SALVETTI (Ferriere); Giuseppe VENTURI; Primo BOSCO (Fil. di Torino); Carlo FERRERO; Bartolomeo ARLORIO; Bonifacio MICHELETTI (Fonderie); Roberto DAL PONT (Gestioni e Paturazioni Centrali); Giuseppe ZANATTA (Grandi Motori); Giorgio GILI (Osa); Carlo GUALFREDO (Sima); Domenico VIGNA; Lorenzo LA MANNA; Francesco PERO (Spa); Corrado MARIOTTI; Guglielmo MAGLIANO; Umberto MANFIERI; Emilio MARCHISIO; Ettore PAIUZZI; Ernesto MACCARIO; Giovanni FUMERO (Premio Fedeltà); Remo CALEFFI (Sex. Officine di Modena).

La sorella di Mario VIBERTI; la madre dell'ing. Ausonio ALACEVICH; la madre di Luigi GASCONI; il padre di Chiarina STUMENO GALBIATI; il padre di Ugo MARCHETTI; la madre del p.i. Sergio SCHIFF; il padre di Maggiorino RAPETTI; il padre del geom. Carlo QUARANTA; il padre di Francesco VIOLA; il padre di Carlo MACCARIO; il padre di Pietro VACCARINO; la madre di Emma GASTALDO DEBERNARDI; il padre di Ada MORELLO; il padre di Luciana MOLINERO GHERLONE; il fratello di Mario ROLFO; la madre di Maria Silvana CLERICO; la madre di Mario CAZZOLA; la sorella di Claudio BENNASCONI; il padre di Tommaso VANOTTO; il padre del cav. Leonida CENA; il padre di Umberto COPPO; il padre di Gemma RAMELLO; la madre del p.i. Benedetto FAVRO; la madre di Teresa BUTTAZZO VISETTI; la madre di Domenico MARUSCOTTI; la madre del geom. Walter VARETTO; la madre del geom. Franco MODONESE; la madre di Guido RO-STAGNO; il padre del rag. Luigi PERINO; la madre di Francesco FRANCHINI; la madre di Aulio GHELFI; il padre di Marino GRENZI; il fratello di Renzo MARCHETTI; il padre di Mario FUSCO.

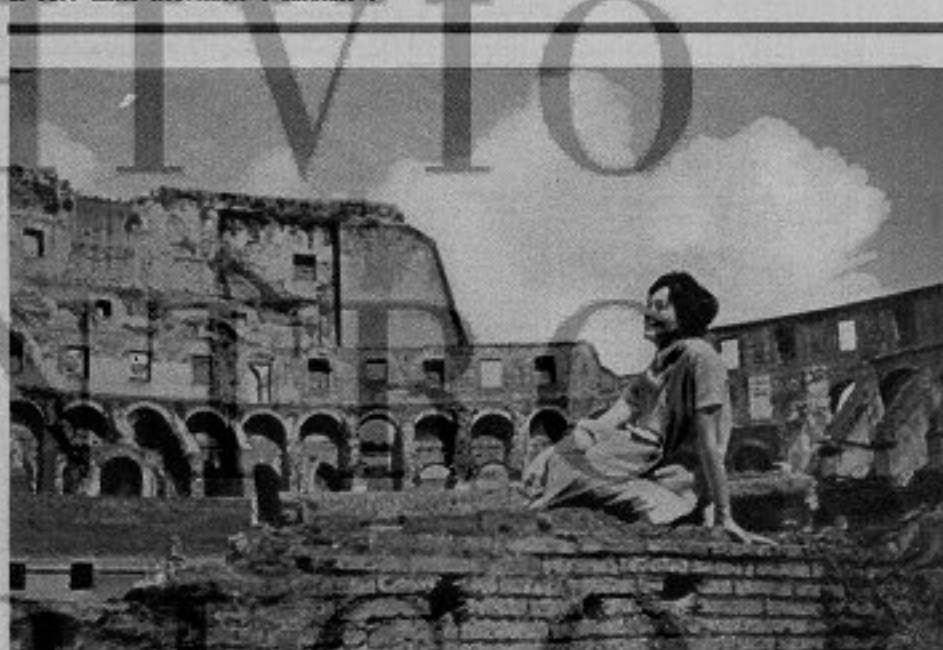


Segnaliamo alcuni nuovi acquisti di libri in lettura presso la Biblioteca circolante Fiat (via Carlo Alberto 59):

Canino E.: Clotilde tra due guerre - Fitzgerald J.: Sposiamoci anche noi - Frank A.: Il maggio magico - Gebler E.: Gli avventurieri di Plymouth - Gigli L.: Racconti di Lombardia - Goertz A.: Lasciateci sognare - Kantor M.: La polvere e la gloria - Lambert J.: Cinque sorelle d'America - La Mure P.: Moulins Rouge - Lockridge R.: L'Albero della Vita - Loftis N.: La signorina Kingaby - Luongo E.: Napoli com'è - Malaquais J.: Il venditore di lusso - Marshall B.: La ragazza di maggio - Motte A.: Infedele alla terra - McNelly M.: Il grande fiume - Namora P.: Medico di campagna - Miniere di S. Francisco - O'Hara J.: Appuntamento a Sanarra; Un pugno di polvere - Shaw L.: Ragazzo felice; Riscio; Eternità è il cammino del fiume - Shellabarger S.: Il principe delle Volpi; Per l'onore e per l'amore - Simmen G.: La scusa Condore; Margret's first case - Soderholm M.: Natale a Hellesta; Nozze svedesi - Spring H.: Dunkerly - Steen M.: Occhi d'argento; E' difficile esser donne - Wallace Ben Hur - Wellman P.: Carole nel sole - Williams F.: Fortuna sorridi ancora - Wilson E.: Equazioni d'amore - Woodhouse P.: Cocktail time - Wyck Mason P.: L'ammiraglio d'oro - Abecassis G.: 100 valises sur un toit - Abetti-Hack: La nebulosa e gli universi isolati - Carloni M.: La campagna di Russia - Day B.: Vita con gli orsi - Fether P.: L'albero del viaggiatore - Fauvet J.: La IV Repubblica - Garobbio A.: Dai Monti Pallidi alle Sette Montagne di vetro - Kuorenberg J.: L'amica dell'imperatore - Launay P.: Iles precques - Lacretelle J.: Le voyage de Grèce - Larousse: Petit Larousse - Mondolfo R.: Il pensiero politico nel Risorgimento italiano - Mosca G.: Il Re in un angolo - Ragon M.: L'onorevole Japon - Pavoni R.: Noi ragazze - Smith D. M.: Storia d'Italia - Steinert H.: La febbre dell'uranio - Terrile E.: Viaggiando a occhi aperti - Trochet G.: Assalto alla luna - Maughan B.: Point of view - Williamson H.: Enigmas of History - Baocani G.: Il gioco del calcio - Castelli A.: Mezzo secolo di atletica pesante - Canepile V.: Il tennis - Goggioli G.: Chimica 1952-50 - Haislet E.: Il pugilato - Trinajstic I.: Pallacanestro - Garzanti: Enciclopedia.



Dalle Terme di Chianciano e di Tressore gruppi di Mutuati hanno inviato queste fotografie all'«Illustrato Fiat» ringraziando sentitamente la Fiat che ha dato modo di poter usufruire di cure tanto necessarie e salutari.



Armando Monte, della Sezione Costruzioni Fiat, che venne sorteggiato per il viaggio aereo a Roma, ha scattato alcune belle fotografie in occasione del viaggio, da cui è tornato entusiasta. Pubblichiamo in bianco e nero alcune di queste fotografie.

II MOSTRA

DI ARTI FIGURATIVE

La seconda edizione della Mostra di Arti Figurative allestita nella sede del Centro Sociale di Corso G. Agnelli 138 ha raccolto opere molto espressive di pittori dilettanti e la giuria per la premiazione composta dai pittori: Piero Garino, Piero Ruggeri, prof. Sergio Saroni, e dal dott. Piero Lerda funzionario USIS e critico d'arte, ha attribuito il primo premio «Medaglia d'oro» a Giovanni De Agostini (dipendente Fiat) all'opera «Cristo in Croce» ed il secondo premio a Giovanni Varesio per l'opera «Il porto di Savona».

La giuria ha inoltre dedicato al disegno due premi: il 1° all'opera «Natura autunnale» di Arnaldo Cagliero (dipendente Fiat); 2° premio all'opera «Studio» di Zeno Bonaguro e ha pure segnalato le opere di Renato Ferraro (anni 14), Mario Bonatto, Adriana Broglio, Enzo Bissacca. Ai premiati le più vive congratulazioni dell'«Illustrato Fiat».

CONCORSO FOTOGRAFICO DELLE FERIE

3 premi dell'«Illustrato Fiat» per complessive 100.000 lire

Fra i fotografi dilettanti dipendenti dalla Fiat, l'«Illustrato» bandisce un concorso per le tre più belle fotografie eseguite durante le vacanze di quest'anno.

REGOLAMENTO

- 1) Ogni fotografo può presentare tre fotografie nel formato centimetri 18 x 24 stampate su carta bianca e deve allegare i relativi negativi a dimostrazione di esserne l'autore.
- 2) Le fotografie consegnate per il Concorso devono essere inedite, cioè non ancora presentate ad altre Mostre o pubblicate su Riviste.
- 3) Il tema è libero.
- 4) Le fotografie devono portare sul retro il titolo o la località del soggetto ed un motto od un numero che possa in seguito individuare l'autore. Le fotografie verranno consegnate in busta chiusa sulla quale comparirà il motto od il numero. Con detta busta dovrà esserne consegnata un'altra all'interno della quale dovrà trovarsi il nominativo dell'autore, il suo indirizzo e la Sezione di appartenenza, mentre all'esterno sarà indicato il motto od il numero riportato sulle fotografie.
- 5) Le buste dovranno pervenire alla Sede del Gruppo Fotografi Fiat (in via Carlo Alberto 59) entro, e non oltre, il 30 settembre p. v.
- 6) Una Giuria di esperti, nominata dalla Direzione de l'«Illustrato Fiat», esaminerà le fotografie e farà la graduatoria delle prime tre appartenenti ad autori diversi. Verranno quindi aperte solitamente le buste contenenti i nominativi dei tre primi classificati.
- 7) Al 1° classificato verrà assegnato il premio di L. 50.000, al 2° L. 30.000 ed al 3° L. 20.000.
- 8) Le fotografie premiate saranno pubblicate su l'«Illustrato Fiat». La Direzione si riserva il diritto di pubblicare o acquistare eventualmente altre fotografie presentate compensando gli autori con L. 5.000 ciascuna.
- 9) Le fotografie potranno essere ritirate presso il Gruppo Fotografi Fiat non appena avvenuta la pubblicazione su l'«Illustrato Fiat».

Gli abiti più richiesti per le vacanze sono il tipo «grembiule» e la vestaglia sportiva. Questi vestiti pratici sono nati per ricoprire il costume da sole. Il tessuto è di cotone stampato a due o tre colori, mentre il «prendisole» si può scegliere nel tono che domina nello stampato.

Durante le gite domenicali o in «piena vacanza», l'abito che cela il costume è sempre assai utile. Potrete scegliere, per questi capi, lo stile che preferite. Esistono mo-



Grembiule per le vacanze di cotone scuro con motivi di tela di colore unito. Disegno di Ata. Modello di Lea Livoli.

delli di taglio sportivo ed altri più romantici e civettuoli. Le nostre preferenze si orientano sempre verso la semplicità e ci piacciono particolarmente i vestiti con maniche molto corte, busto slanciato e gonna un po' sfuggente. Tasche di taglio obliquo o «applicate» ornano la gonna. Le vestaglie estive si possono anche scegliere in tela unita. In tal caso si lardano con nastri bianchi disposti intorno al colletto e alle tasche.

Esistono poi i «giocli» dei vari pezzi, tutti eseguiti nel medesimo tessuto. Costume da bagno e camicia, shorts, pantaloni lunghi e gonna formano un vero e proprio corredo e sono interessanti perché pantaloni, gonna e shorts si possono portare anche con bustini scollati di tela di colore unito. Per le vacanze 1960 non occorre scegliere un guardaroba costoso. Bisogna anzi cercare abiti di indole pratica.

Prima di partire, preparate una piccola lista che riassume il contenuto delle valigie. Camicette, magliette, shorts e due o tre gonne possono risolvere ogni problema. Attenzione, piuttosto, all'accostamento dei colori e agli accessori che già possedete. Evitate le valigie rigate e pesanti e gli abiti che



Due pezzi di panama bianco con blusa a righe bianco e marrone. Disegno di Enrico Ruffini. Modello di Sarli.

LE RUBRICHE VARIE

CONSIGLI DEL MEDICO

Il sole delle ferie

Ovunque vogliate andare per trascorrere le vostre ferie vi imbatterete nel sole ed è per questo che desidero parlarvi dell'azione dei raggi solari.

Deve riconoscersi ai raggi solari un'azione tonica sui muscoli e una azione rigeneratrice del sangue. Ma l'esposizione alla non sempre tenue carezza del sole deve essere praticata con cautela e con metodo, altrimenti si possono anche verificare inconvenienti spiacevoli. Né la elioterapia, come con termine medico è qualificato l'uso curativo dei bagni di sole, può essere consigliata alla leggera.

Se vi avventurate a domandare ad una delle graziose naiadi che, spalle al sole, si trastulla col dito a far ghirigori sulla sabbia infuocata, quali vantaggi fisici se ne promettono forse non otterrete una risposta molto convincente. Esse offrono al vostro sguardo una schiena così graziosamente modellata che sarebbe indiscreto ed ingenuo esigere un argomento migliore, per risposta, dell'adorabile sorriso del quale vi hanno onorato.

Vi dirò io che l'azione del sole è dovuta essenzialmente, a due tipi di raggi: a quelli «ultravioletti» ed a quelli «infrarossi», entrambi invisibili all'occhio umano.

Gli ultravioletti sono raggi freddi, la cui azione curativa è notevolissima. Si trovano in maggiore intensità nel sole di alta montagna perché, meno assorbiti dal pulviscolo atmosferico e dal vapore acqueo; in montagna giungono in maggiore percentuale sulla superficie del corpo esposto. Provocano uno speciale imbrunimento della pelle dovuto alla formazione

di un pigmento nelle cellule cutanee; pigmento nel quale verrebbe, secondo ricerche moderne, immagazzinata una parte dell'energia solare. I raggi ultravioletti provocano anche un modesto abbassamento della pressione.

I raggi infrarossi sono invece dei raggi caldi che agiscono sull'organismo per la loro azione termica. Questa si manifesta essenzialmente alla superficie del corpo provocando una dilatazione dei vasi periferici ed un aumento della sudorazione. I raggi infrarossi sono stimolanti e disinfettanti.

La cura del sole va bene per tutti, se fatta con piccole esposizioni quotidiane, gradatamente progressive. Vi sono però delle indicazioni più precise in fatto di malattie ed esse sono: tubercolosi ossea, cutanea e ghiandolare, rachitismo, esiti di fratture ossee, convalescenze postoperatorie, altre convalescenze, anemie secondarie, ulcere varicose, eczemi cutanei, ed altre malattie della pelle.

Il pericolo è rappresentato unicamente da una brusca e prolungata esposizione al sole la quale può provocare delle scottature anche gravi e talvolta delle malattie della pelle che si prolungano per vario tempo.

Le controindicazioni più importanti da tener presente sull'esporre la pelle al sole sono rappresentate dalle seguenti malattie: tubercolosi polmonare attiva, affezioni psiconevrotiche gravi, alcune malattie della pelle (psoriasi, acne volgare).

Molti sono i benefici dei raggi solari e pochi gli inconvenienti. Se cercate di eliminare questi (e non è difficile) potrete giovarvi del sole per la vostra salute e anche per il vostro spirito per quanto di bello esso trasfonde nella natura.

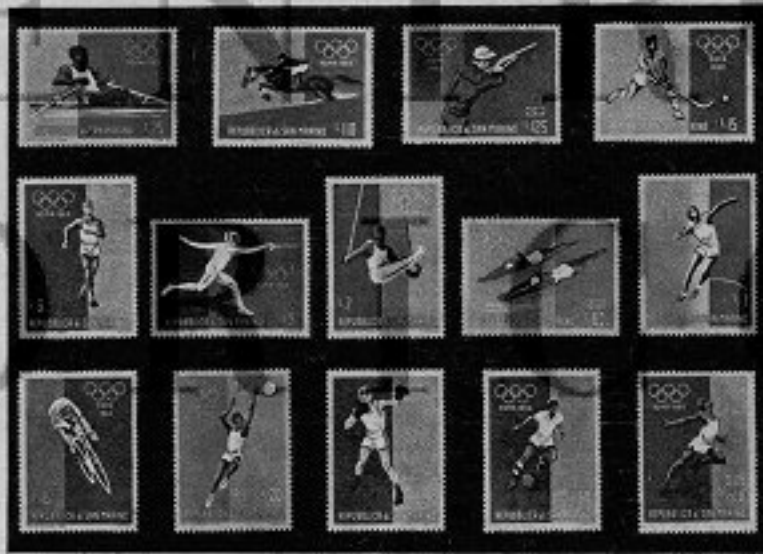
Dott. ENZO

PER IL FILATELISTA

NOVITA' DEL MESE

Italia
E' prevista l'emissione dopo il 15 giugno di una serie composta di 8 francobolli (10, 15, 15, 35, 60, 110, 150 e 200) commemorante il XVII Giochi Olimpici.

S. Marino
Come preannunciato il 23 maggio sono state emesse le serie di Posta Aerea di 4 valori e la serie P.O. di 10 valori a celebrazione dei Giochi Olimpici di Roma.



L'ANGOLO DEL FOTOGRAFO

Premiazione Mostre Sociali
Mercoledì 15 giugno ha avuto luogo, presso la Sede del Gruppo Fotografico, la premiazione delle Mostre di Fotografie a Colori (dispositive) e dell'Obiettivo d'Argento. Il dott. Sambuelli ed il comm. Giacomelli hanno consegnato il trofeo Obiettivo d'Argento all'ingegner Bagna, direttore della Sezione Fonderie alla quale è stato assegnato per merito del cav. Marco Rossi il quale ha ricevuto una medaglia d'oro.

A tutti gli autori che hanno avuto opere ammesse alle Mostre è stata consegnata un'artistica medaglia d'argento dorato. Sono state sorteggiate due macchine fotografiche: la fortuna ha sorriso al sig. Dante Ullo per la Mostra delle dispositive a colori ed al sig. Paolo Candelione per la Mostra dell'Obiettivo d'Argento.

Alla presenza del dott. Fioravanti Presidente della Federazione Italiana Associazioni Fotografiche è poi avvenuta la consegna dei Diplomi AFIAP (Artiste de la Fédération Internationale de l'Art Photographique) al sigg. Sergio Andol-

fato, Lino Pacchiotti, Lorenzo Quaglino e Gianfranco Spinardi che si aggiungono agli altri fotografi Fiat che già hanno ottenuto l'alta distinzione internazionale.

1° Biennale Internazionale di Fotografie a Colori.

Al Centro Culturale Fiat è in corso l'organizzazione della Mostra che la Fédération Internationale de l'Art Photographique ha affidato all'Italia.

La Mostra sarà inaugurata il 24 settembre e si chiuderà il 2 ottobre p.v.

Il Salone Fiat di Via Carlo Alberto 61 ospiterà le stampe a colori, mentre le dispositive a colori saranno proiettate nel Teatro di Corso Moncalieri 18.

L'ingresso alla Mostra è libero.

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COORDINAMENTO: ROBERTO

DIREZIONE, STAMPA E PROPAGANDA: FIAT

Torino, Corso Marconi, 10

(Rassegne grafiche)

Registrazione presso il Tribunale di Torino

in data 1-12-55 - R. Pizzoni, Editore Definito

Stampato il 24 Luglio 1960

Rotocalco Capotini C. Torino - Via Valler, 2

PRINTED IN ITALY

PROBLEMA N. 63

Inedito di Anna M. Teasone
(Fiat - Serv. A. T. Sede Cont.)



NERO 11

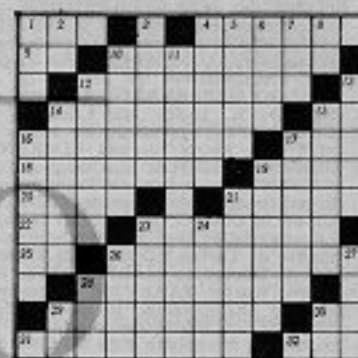
BIANCO 9

Il Bianco muove e dà matto in 2 mosse.

Siamo lieti di pubblicare questo problema, inviatici da una gentile dipendente Fiat, appassionata di scacchi.

Inviare la soluzione a Ing. E. Defourny, presso «Illustrato Fiat» entro 20 giorni dalla data di copertina. Fra i solutori verranno sorteggiati premi.

CRUCIVERBA



ORIZZONTALI

1. Numero dispari - 4. Importante canale Americano - 9. Non ignora - 10. Arrendevoli, non rigidi - 12. Ospedali per i matti - 14. Ombrellino estivo - 15. Nota musicale - 16. Di due tinte - 17. Una lode incompiuta - 18. Fu accusata di esserle Gioi. d'Arco - 19. Cibo universale - 20. Il nome della Bernhard - 21. E' fragile - 22. Profondo (in poesia) - 23. Lenzuolo funebre - 25. Africa Orientale - 26. Una estremità di percorso tranviario - 28. Spia - 29. Comporre il silenzio - 30. Le vocali di una Dea - 31. Tirare di nuovo - 32. Comandava in Russia.

VERTICALI

1. Abitudine, costume - 2. Napoli - 3. Le pagano gli inadempienti - 4. Un mite quadrupede - 5. Le nonne delle nonne - 6. Si impone ai neonati - 7. Servono per volare - 8. Nota musicale - 10. Radice nell'orto - 11. Donna senza lavoro - 12. Una vasca delle carriere - 13. Una parte del televisore - 14. Amò Tisbe - 15. Una famosa dottrina Americana - 16. Desiderare in poesia - 17. Le donne romane - 19. Morire in un incidente - 21. I titoli ne hanno uno nominale - 23. Montar - 24. Costituire la dote (tr) - 26. Legumi - 27. Voler bene - 28. Una data incompleta - 29. Pronome - 30. Come il 30 orizzontale.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE

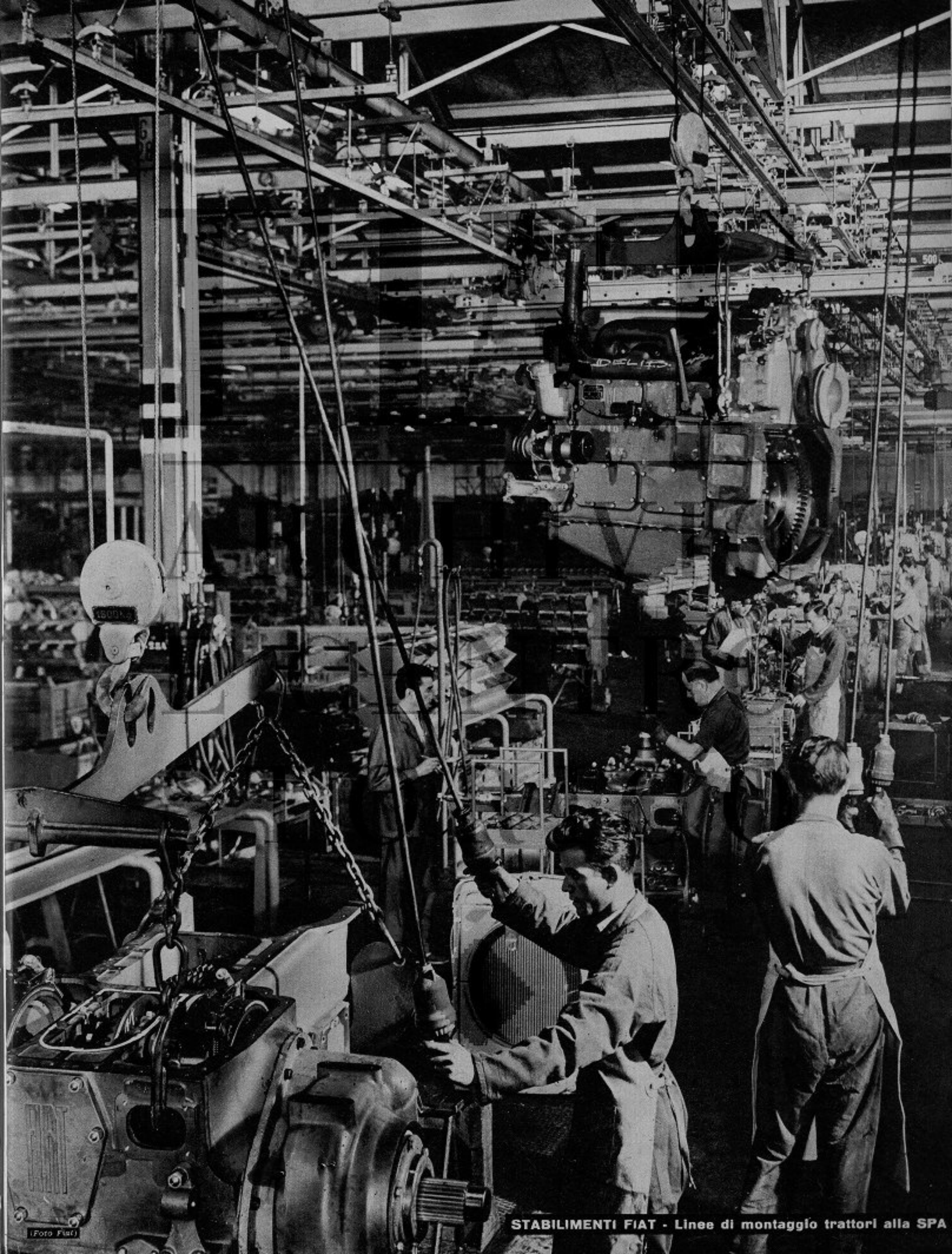


SCACCHI

SOLUZIONE PROBLEMA N. 62

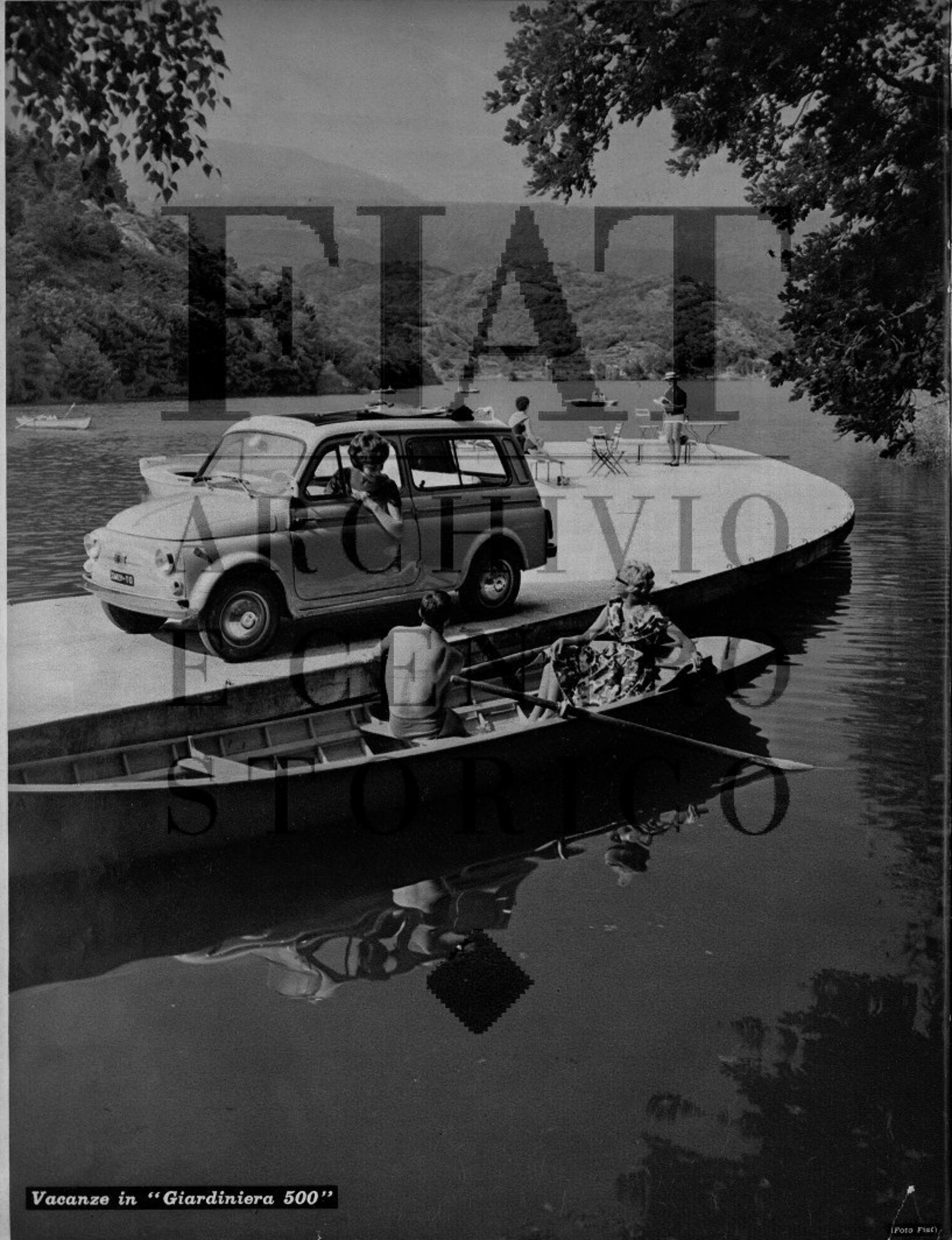
1 - Ce5 - g8 minaccia 2 - Cg3 - f5 matto.

Se Nero risponde:
pe7 - e6 - 2 pe4 - e5 matto
pe7 - e5 - 2 Aa3 - b2 matto
Ce8 - qual. - 2 D x pf6 matto
D x pe4 - 2 T x d matto
Td8 - d5 - 2 p x t matto



(Foto Fiat)

STABILIMENTI FIAT - Linee di montaggio trattori alla SPA



Vacanze in "Giardiniera 500"