

ILLUSTRATO FIAT

Anno VIII - n. 2

PERIODICO MENSILE

Torino, 29 Febbraio 1960
(19 Marzo)



FIAT MARE - Due motonavi, con motori Fiat, varate nello stesso giorno (vedi 2ª pagina)

(Foto Fiat)

PROPULSIONE NAVALE FIAT

LA "PORTOVADO" TRASPORTERÀ AUTOMOBILI FIAT NEL PACIFICO

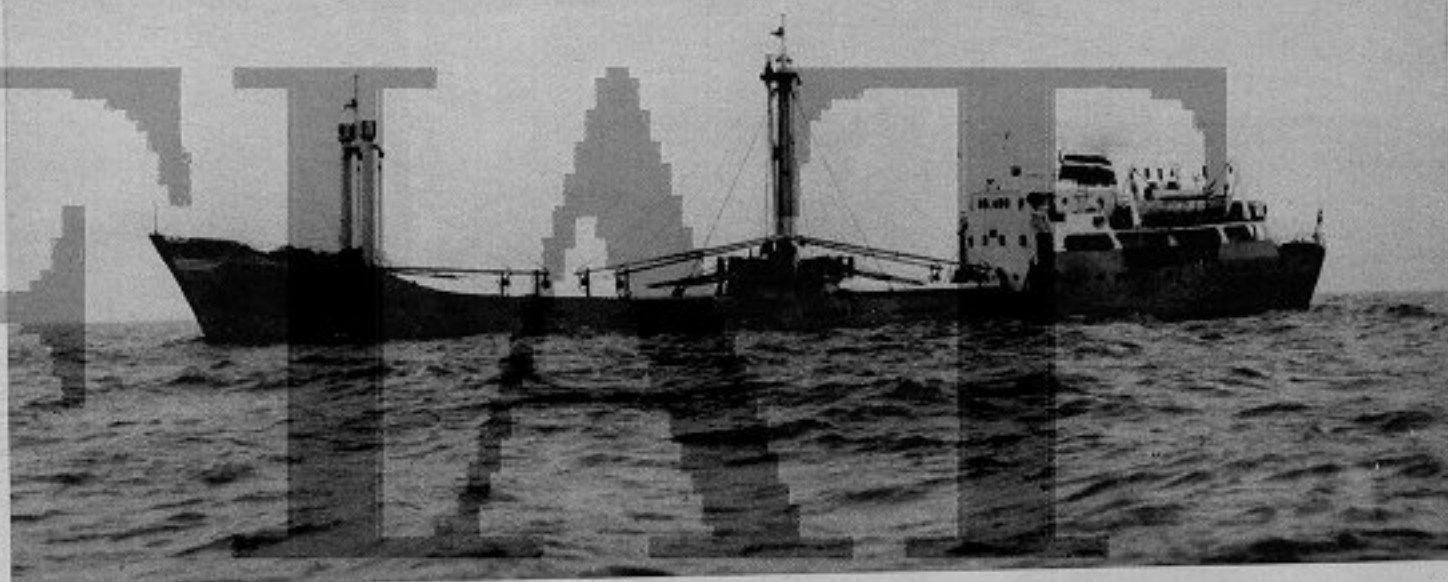
In prima pagina le fotocolor del due vari 28 febbraio 1960 di motonavi con motori Fiat. Nello stesso giorno, da cantieri diversi, scendono in mare due navi i cui apparati motori vengono da Torino (Stabilimento Fiat Grandi Motori). Di questi due vari — della «Portovado» dal Cantiere Breda a Porto Marghera e della «Nando Fassio» dal Cantiere Ansaldo di Genova Sestri — la stampa ha pubblicato ampia cronaca, come di ogni varo festoso.

Le due motonavi (la «Portovado» della Soc. di Navigazione Sicilnaviglio di Genova, la «Nando Fassio» della Soc. Villain e Fassio e Compagnia Internazionale di Genova) hanno lo stesso tipo di motore Fiat-Diesel: motore modernissimo del tipo sovralimentato C 757 S costituito di 7 cilindri del diametro di mm. 750, corsa mm. 1320, potenza 8400 CV. - Velocità di queste motonavi: 16 nodi.

La «Portovado» è del tipo autostivante, munita di 12 verricelli per il carico e di tutte le attrezzature atte a renderla, oltreché un bulk-carrier, anche adatta per i carichi generali. Verrà dotata di speciali sistemi ed innovazioni per il trasporto di automobili Fiat per il Pacifico. Munita di tutti gli strumenti di navigazione dei tipi più moderni: radar, girobussola, giropilota, ecometro, ecc. Gli ambienti della motonave (cabine, mense, corridoi, ecc.) hanno caratteristiche lussuose, essendo rivestiti di Plastirivmel.

Ma i motori Fiat vanno, sempre di più, anche su navi di bandiere estere. In questa pagina pubblichiamo un fotoreportage che attesta la continua espansione della propulsione navale Fiat.

PER L'ALBANIA



MOTONAVE DA CARICO «TEUTA» (1650 tonn.) della Soc. Albimporti di Tirana, costruita dal Cantiere di Marina di Carrara. Motore Fiat tipo B 365 S da 1200 CV.

PER L'INDIA



MOTONAVE «VISHVA USHA» (12.500 tonn.) della Società Indiana Western Shipping Co. di Bombay, costruita anch'essa dal Cantiere Navale Apuania di Marina di Carrara. Motore Fiat tipo C 756 S da 7200 CV.

PER LA JUGOSLAVIA



MOTONAVE «GUNDULIC» della Soc. jugoslava Atlantiska Plovidba di Dubrovnik (Ragusa). La nave è stata costruita dal Cantiere di Split (Jugoslavia) ed è fornita di motori Fiat C 756 S da 7200 CV. Erano presenti alla cerimonia del varo il Presidente della provincia di Dubrovnik sig. Nikola Ivanovic, il sig. Spiro Savin Direttore generale e il sig. Petar Bronzan della Soc. Armatrice, il sig. Ante Jurjevic Direttore generale del Brogradiliste «Split» e altre Autorità jugoslave.

MOTONAVE «ZAMENHOF» recentemente consegnata alla Soc. polacca Polish Ocean Line da parte del Cantiere di Split (Jugoslavia). La nave è dotata di motori Fiat C 756 S da 7200 CV. Nelle due foto piccole: 1) La firma del verbale di consegna a bordo della nave. Il sig. Jurjevic Direttore generale del Brogradiliste «Split», il sig. Peric del Ministero dei Trasporti polacco e il sig. Svalinski della Soc. Armatrice polacca. 2) Il sig. Javorovic dell'Ambasciata polacca di Belgrado e il Direttore generale del Cantiere sig. Jurjevic.

PER LA POLONIA



ADRIANO OLIVETTI



Illustrato Fiat si associa commosso al plebiscito di cordoglio per la morte dell'ing. Adriano Olivetti, avvenuta improvvisamente il 27 febbraio.

Se il padre di lui, ing. Camillo Olivetti, ebbe il merito di dotare l'Italia di una nuova industria fondando ad Ivrea la prima fabbrica di macchine per scrivere, al figlio Adriano la «Olivetti» deve i suoi grandi progressi tecnici industriali e commerciali, che ne hanno fatta non soltanto un'azienda esemplare di modernità, ma anche una delle insegne industriali più reputate nel mondo. Alle macchine per

scrivere si aggiunsero le macchine calcolatrici contabili, prodigio della elettronica.

Gli sviluppi del lavoro Olivetti hanno dato ad Ivrea forti impulsi di prodotta vita, e alla esportazione italiana nuovi prestigii, anche verso l'America.

Ma se l'opera industriale Olivetti è considerevole, la personalità di Adriano Olivetti trascende i valori tecnici di una produzione altamente qualificata e assume ad alti significati anche morali e sociali. Fu un umanista nelle idee, nella cultura, nella pratica quotidiana della vita e del lavoro. Uomo di pensiero, portava in volto il segno della continua meditazione. Ricercatore ansioso di ogni progresso, racchiuse nel suo concetto di «Comunità» gli essenziali principi della collaborazione, così nell'ambito aziendale come nella politica del Paese e tra le Nazioni. Questo Piemontese, di salda tempra, ebbe vasta visione del divenire sociale del mondo moderno.

Aveva il senso dell'arte, l'amore del libro; scrittore ed editore. Le pubblicazioni della «Olivetti» sono belle e autorevoli. Fu un appassionato della architettura e dell'urbanistica, non meno che della sociologia.

E partì all'intelletto ebbe l'animo generoso, il cuore benefico. Il rimpianto che Egli ha lasciato anzitutto nei lavoratori della sua Azienda attesta il gran bene che ha fatto ad Ivrea, che gli ha reso onoranze funebri solenni, veramente di popolo commosso e riconoscente.

La Fiat ha partecipato al lutto della Olivetti con fraterna solidarietà nel dolore e con reverente omaggio alla memoria del suo caro Estinto. Adriano Olivetti ha onorato il lavoro e l'industria italiana.

Cechov

La Russia celebra quest'anno il Centenario della nascita di Anton Cechov. Nel 1960 si compie anche il cinquantenario della morte di Tolstoj. Due geni universali della letteratura russa, le cui opere sono tenute in grande onore nell'U.R.S.S. con edizioni nazionali imponenti ed edizioni popolari.

Per il centenario di Cechov 27 Teatri in Russia rappresentano le sue opere, e anzitutto il Teatro artistico di Mosca, che consacrò la gloria artistica dell'autore del *Giardino dei ciliegi*, delle *Tre sorelle*, de *Il Gabbiano*, dello *Zio Vanja*.

Taganrog 100 anni fa

Cechov nacque il 29 febbraio 1860 nella cittadina di Taganrog, sul Mar d'Azov (Ucraina), già celebre per esservi morto misteriosamente nel 1825 lo zar Alessandro I. Il nonno di Cechov era ancora un servo della gleba. Il padre si emancipò, poté farsi una certa posizione e mandare a scuola i figliuoli. Teneva nella città natale un negozio di drogheria. Il figlio Antony Pavlovic si laureò in medicina; ma sebbene continuasse ad amare questa scienza, dovette tralasciare di esercitarla e incominciò a scrivere racconti. La sua prima opera letteraria uscì nel 1884 e lo affermò subito scrittore.

Misere erano le condizioni di vita a Taganrog a metà del secolo scorso. Lo stesso Cechov ha lasciato scritto che si vergognava di ricordarle. «Quant'è vuota Taganrog, oziosa e ignara e annoiata! Non c'è una insegna senza errore di ortografia...». Allora Taganrog contava 65.000 abitanti, oggi ne ha più di 200.000 ed i Sovietici la vantano città animata e prospera, centro di parecchie industrie.

Come morì...

Cechov era affetto dalla tisi. Andò a curarsi a Biarritz e a Nizza, e ritornato in Russia nel 1893 si stabilì per consiglio dei medici in Crimea, ad Yalta. Aveva avuto un grande amore: l'attrice Kommissazjevokaia, prima interprete de *Il Gabbiano*. Ma era una fiamma troppo ardente per lui, e Cechov sposò nel 1901 un'altra attrice: Olga Knipper, la quale ha lasciato di lui commossi ricordi.

«Forte spiritualmente e sempre più debole fisicamente, Cechov accettava in un modo straordinariamente semplice, saggio e bello, il disfacimento del suo corpo, perché — diceva — il diavolo ha messo in me dei bacilli. Il ricordo di quegli anni di Cechov è d'irrequietudine e di inquietudine, proprio come un gabbiano sopra l'oceano, che non sa dove posarsi».

Cechov morì nel 1904 a Badenweiler (Germania). Aveva 44 anni. La moglie racconta che l'ultimo sogno di Cechov era di viaggiare in Italia, che lo attraeva con i suoi colori, con la sua intensità di vita, soprattutto con la musica e i fiori... Ma quell'ultimo sogno si spense così:

«Badenweiler, 2 luglio 1904. Dopo tre giorni penosi e inquieti verso sera si sentì meglio. Mi mandò a passeggiare per il parco, poiché non mi ero mai allontanata da lui in quei giorni. Quando rientrai, cominciai a inventare un racconto, descrivendo in maniera straordinaria una stazione termale alla moda, dove erano molti banchieri grassi e ben nutriti, rubicondi inglesi e americani, in buona salute e tutti abituati a mangiar forte. Eccoli lì tutti insieme, in attesa di mettersi a tavola per una bella mangiata; ma all'improvviso si apprende che il cuoco è fuggito e non c'è niente per cenare. Un tale colpo allo stomaco si riflette su tutta quella gente viziosa... Ridevo di cuore a sentirlo raccontare così (dice la moglie) e non pensavo certo che qualche ora dopo mi sarei trovata davanti al corpo di Cechov morto!».

«Venne il dottore, ordinò di dargli dello champagne. Anton Pavlovic sedette e, in un certo qual modo significativo, disse a voce alta, al dottore, in tedesco: «Ich sterbe» (Io muoio). Poi prese la coppa, voltò il viso verso di me, sorrise con il suo meraviglioso sorriso, disse: «E' un pezzo che non bevevo dello champagne...», tranquillamente vuotò la coppa, si sdraiò con calma sul fianco sinistro, e poco dopo tacque per sempre... Nel terribile si-

lenzio della notte turbinava nella stanza una falena nera, di dimensioni enormi, che aveva fatto irruzione, e che penosamente si dibatteva contro le lampadine elettriche ardenti...».

Sarah Bernhardt

I primi racconti di Cechov furono di genere comico. I soggetti comici gli sgorgavano così abbondanti «come il petrolio dal terreno di Baku». Ma nella vena comica scorreva il senti-



Antonio Pavlovic Cechov da giovane

mento del tragico quotidiano, solitudine, umiltà, carità. Lo esprimeva cogliendo gli aspetti comici delle persone più umili, delle situazioni più banali, magari buffe. Metteva a nudo le debolezze umane senza sermoneggiare, destando il sorriso piuttosto che il riso. Tolstoj diceva di Andreiev: «spaventa senza metter paura». Di Cechov si potrebbe dire: «senza spaventarci fa paura», tanto profondo in lui è il sentimento doloroso della vita.

Celebrato in Russia come grande novellista, Cechov ha conquistato l'Occidente soprattutto come autore di teatro. Aveva il teatro nel sangue. A 13 anni assistette per la prima volta ad uno spettacolo teatrale, nella sua cittadina (si rappresentava *La bella Elena* di Offenbach). Ne uscì affascinato. Pur di andare a teatro risparmiava sul suo borsellino. Ci andava due ore prima per assicurarsi un buon posto. Le severe regole scolastiche di quegli anni a Taganrog interdicevano il teatro agli scolari, e l'adolescente Cechov si metteva una barbetta finta e gli occhiali per entrare. Con i suoi compagni organizzava spettacoli e incominciò a scrivere scene satiriche. A 17 anni, trasferitosi a Mosca per frequentare l'università, aiutava la famiglia caduta in miseria collaborando a piccole riviste dove scriveva preferibilmente cronache teatrali, critiche anche mordaci. Ci si sentiva il medico... Ecco, ad esempio, un suo ritratto di Sarah Bernhardt, che nel 1881 recitava a Mosca:

«Seno piatto... Sistema muscolare insufficientemente sviluppato... Collo così lungo e magro che si vedono le vene jugolari e fin la carotide. Ogni volta che deve piangere le sue lacrime cadono goccia a goccia e il suo naso presenta una iperemia... Il giuoco scenico di Sarah Bernhardt riflette meno il genio che un travaglio possente, gigantesco».

La sua arte

La grandezza dell'arte di Cechov è soprattutto nelle sue opere di teatro, dove non tanto si sviluppano azioni quanto vivono personaggi, caratteri. Il teatro di Cechov è senza «eroi», ma il suo dialogo trova eco nell'anima universale. Vi arde la fiamma della carità umana. L'ineluttabile aveva per Cechov cento volti, bisognava rassegnarsi e continuare... Nel dramma *Le tre sorelle* Irina, mentre la musica militare si allontana, rende così questa suprema musica del cuore: «Il tempo passerà e noi pure ce ne andremo per sempre... Saremo dimenticate, dimenticati i nostri visi, la nostra voce e come si era... Ma le nostre sofferenze si trasformeranno in gioia per chi verrà dopo di noi. La felicità e la pace discenderanno sulla terra...».

L'AUTOMOBILE HA IMPIEGATO 50 ANNI A CONQUISTARE L'ITALIA

«Il Gatto Selvatico» (periodico aziendale del Gruppo ENI) ha dedicato diverse pagine del suo numero di febbraio a «l'automobile in Italia» dal 1895 alla seconda guerra mondiale. Pagine interessanti, scritte da Eraldo Sentati, illustrate da Carlo Dasso, nelle quali la storia italiana dell'automobile si rifà dalla fondamentale invenzione del motore a scoppio Barsanti e Matteucci (1854).

Naturalmente la Fiat (nata nel 1899) è in primo piano, con notizie prese dal volume «I 50 anni della Fiat» e con la riproduzione delle figurine a colori dei modelli Fiat 1899-1937.

Da Barsanti a Giovanni Agnelli

Scrivere pittorescamente lo Sculatti:

«Dopo una breve preistoria nella città di Firenze (motore Barsanti), al vecchio Pignone, l'automobile nasce a Torino ancora oggi centro principale di questa industria. I primi anni vedono gentiluomini e chauffeurs impegnati duramente a far marciare le nuove vetture senza cavalli, spesso di una eleganza anche troppo ricca d'aggeggi decorativi. Via via però l'auto si fa più funzionale, veloce e insieme democratica, contribuendo a trasformare profondamente il costume degli italiani...».

«Dilettanti che si improvvisano industriali e pionieri che sfidano la diffidenza generale aprono la storia dell'automobilismo italiano, qui raccontata nei suoi fatti essenziali, nelle sue curiosità, e documentata da immagini singolari e suggestive».

Da oggetto di lusso a veicolo utilitario

«L'automobile per molti anni fu un oggetto di lusso, o uno strumento per fare dello sport. Soltanto ultimamente è diventato un veicolo utilitario, addirittura indispensabile per molti di noi. In quegli

anni non poi lontanissimi ma per molti versi favolosi e remoti, le case costruttrici s'impegnavano in una pubblicità il più possibile pittoresca, tale da colpire l'immaginazione sia delle signore eleganti che degli uomini baldanzosi ed audaci. Nulla di più evocativo del tempo passato che le vecchie réclames e le vecchie canzoni, opera le une e le altre di disegnatori e musicisti mediocri, ma, appunto per questo adattissimi a rispecchiare l'età in cui essi vivevano, nei suoi lati più appariscenti».

Da D'Annunzio a Panzini

L'articolo riassume anche illustri pagine letterarie sull'automobile quand'essa... faceva impressione.

Gabriele D'Annunzio in «Forse che sì, forse che no»: «Il furore gonfiò il petto dell'uomo chino sul volante della sua rossa macchina precipitosa, che correva l'antica strada romana con un rombo guerresco simile al rullo d'un vasto tamburo metallico... Poi ella chiuse gli occhi: fu scossa dalla violenza dello sterzo, udì gli urli dei bovini ed un mugugno lugubre come se la macchina micidiale passasse sopra le bestie stritolate... la macchina correva, muggendo dalla sua sirena, lungo il margine erboso del canale dove le ninfee galleggiavano innumerevoli».

Alfredo Panzini in «Io cerco moglie»: «L'avvocato aveva fatto sgombrare, in fretta e furia, una rimessa, dove la mia automobile entrò a pena a pena. Vedo la signora che fa due occhi, stringe la labbra in giù; e l'avvocato dice: "Perbacco!". Anche la signorina Oretta guarda la mia automobile. "Come è bella, è vero, papà?". "Dicotto-ventiquattro HP, signorina — dico io — nuovo modello, messa in moto automatica, illuminazione elettrica"».

SALONE DI GINEVRA

Questo numero di «Illustrato Fiat» va in macchina mentre si apre a Ginevra il Salone internazionale dell'Automobile. La Fiat vi partecipa ampiamente nei settori vetture, veicoli industriali, trattori; e come sempre i suoi stands sono di vivo forte richiamo al gran pubblico cosmopolita di Ginevra. Li illustreremo nel prossimo numero.

L'AUTOMOBILE SENZA RUOTE

Al centro di New York, in quella caratteristica Rockefeller Plaza che sta all'ombra del più gigantesco grattacielo, si è potuto ammirare — così abbiamo letto nell'«Osservatore Romano» — uno strano spettacolo: si trattava di un curioso veicolo a quattro posti, che, pur avendo una certa affinità esteriore con l'automobile, era inspiegabilmente privo di ruote. E' l'«Air Car» della Curtiss Wright, l'auto che poggia dolcemente sopra una «bolla d'aria» può viaggiare su qualsiasi superficie, solida o liquida; strade, aperta campagna, spiagge, distese ghiacciate o campi di neve, paludi e specchi d'acqua.

CUSCINO D'ARIA

L'«Air Car» si basa sull'applicazione del cosiddetto fenomeno del «cuscino d'aria», noto nell'aerodinamica come «effetto del suolo». Negli elicotteri il fenomeno fa sì che la guarnizione di aria con una pressione superiore a quella atmosferica tra il rotore ed il terreno agevoli ed acceleri l'ascesa nella fase iniziale del decollo.

Peraltro, questo tipo di «bolla d'aria», che si fa sentire soltanto ad un'altezza di qualche decina di centimetri da terra, viene impiegato nelle automobili a cuscino d'aria esclusivamente per liberare i veicoli dalla servitù delle ruote e quindi per eliminare l'attrito di rotolamento, che assorbe buona parte della forza sviluppata dai motori a scoppio nelle automobili normali. Liberato dall'attrito, il veicolo galleggia sul cuscino di aria compressa sviluppata dal rotore di bordo e, mediante una corrente di aria diretta in senso orizzontale può spostarsi in qualsiasi direzione e senza eccessivo sforzo, raggiungendo velocità elevate. Con l'«Air Car» sarà possibile di avventurarsi in zone prive di ponti e di strade senza alcun timore. Le famiglie potranno inoltre disporre di una vettura adatta nello stesso tempo come mezzo quotidiano di trasporto o come battello per le gite di piacere sul mare nel periodo delle vacanze estive.

Secondo gli scienziati americani, il nuovo autoveicolo sarà estremamente economico, dato che il suo motore svilupperà potenze molto modeste, specialmente in rapporto a quelle disponibili sulla maggioranza delle attuali automobili americane. Sulle aerovetture a due motori si registrerà un consumo di carburante inferiore a quello di un'automobile o un motoscafo, mentre la durata dei motori, dato il sistema di propulsione e di sostentazione molto elastico, sarà notevolmente superiore a quella dei veicoli a ruote.

PROBLEMI DA RISOLVERE

Prima di giungere alla costruzione in serie delle autovetture, si dovranno peraltro risolvere non pochi problemi in sede di laboratorio e nelle gallerie aerodinamiche. Lo stesso fenomeno del cuscino d'aria adottato nella sostentazione del nuovo mezzo si presenta con caratteristiche tutt'altro che chiare, come ne fanno fede le diverse soluzioni tecniche allo studio presso la Curtiss Wright Corporation, la Ford Motor Company, la Spacetronek Incorpora-

ted, la Facoltà d'Ingegneria Aeronautica dell'Università di Princeton e la National Research Association Incorporated di Washington. Ad esempio, fuori strada, gli aeromobili a cuscino d'aria possono essere danneggiati dagli spruzzi del mare o dal terriccio sollevato dalla ventola orizzontale di sostentazione, mentre si è accertato che sui terreni in pendenza la bolla d'aria sottostante al veicolo tende a scivolare lungo il pendio.

L'«Air Car» della Curtiss Wright, il veicolo sperimentale che ha fornito le prove più soddisfacenti sino ad oggi negli Stati Uniti, dispone di due motori a benzina che azionano altrettante eliche sovrapposte verso il basso, collocate orizzontalmente ai due estremi della carrozzeria. La sostentazione del veicolo è assicurata dal cuscino d'aria a pressione che viene a stabilirsi tra il fondo della vettura e la superficie di appoggio, mentre alla sua propulsione ed ai suoi movimenti laterali provvedono getti di aria che fuoriescono dai quattro lati della vettura.

L'aerovettura della Curtiss Wright, collaudata con successo su strada e su uno specchio d'acqua, è riuscita a rimanere sospesa a circa 30 cm. dalla superficie «sorrivola» ed ha raggiunto una velocità massima di 80 chilometri orari.

Peraltro, il primo veicolo a cuscino d'aria collaudato con successo negli Stati Uniti fu costruito qualche anno fa dallo scienziato Walter A. Crowley. Quell'aeromobile era rudimentale, ma le sue prestazioni impressionarono a tal punto da indurre Crowley a perfezionarne il principio e attualmente egli stesso collabora a realizzare una autovettura a due tipi di

chiatte da carico destinate ai servizi marittimi di trasporto, attualmente in fase di perfezionamento.

LE ESPERIENZE DELLA FORD

La Ford ha prodotto due veicoli, il «Levascooter» ed il «Levacar» (ossia una motoretta ed un'automobile), che sono stati collaudati in vista della realizzazione di veicoli di maggiori dimensioni. La sostentazione di questi due mezzi sperimentali della Ford è assicurata dai cosiddetti «levapads», specie di piastre circolari provviste di un foro centrale da cui esce aria compressa. A differenza degli altri veicoli a cuscino d'aria, le vetture sperimentali Ford restano sospese a circa 3 cm. dal terreno e quindi si prestano soltanto all'impiego su strada o su rotaia. Gli ingegneri della Ford già intravedono aerotreni monorotaia per il trasporto dei passeggeri, che potrebbero «volare» alla velocità di un aereo al disopra di una rotaia. La vettura ferroviaria, oltre a formare un cuscino d'aria compressa sul quale poggia, verrebbe guidata e stabilizzata dalla rotaia centrale. La continua iniezione d'aria nella superficie compresa tra la rotaia e la guida montata sotto la vettura dovrebbe impedire ogni attrito e quindi agevolare la rapida marcia dell'aerotreno.

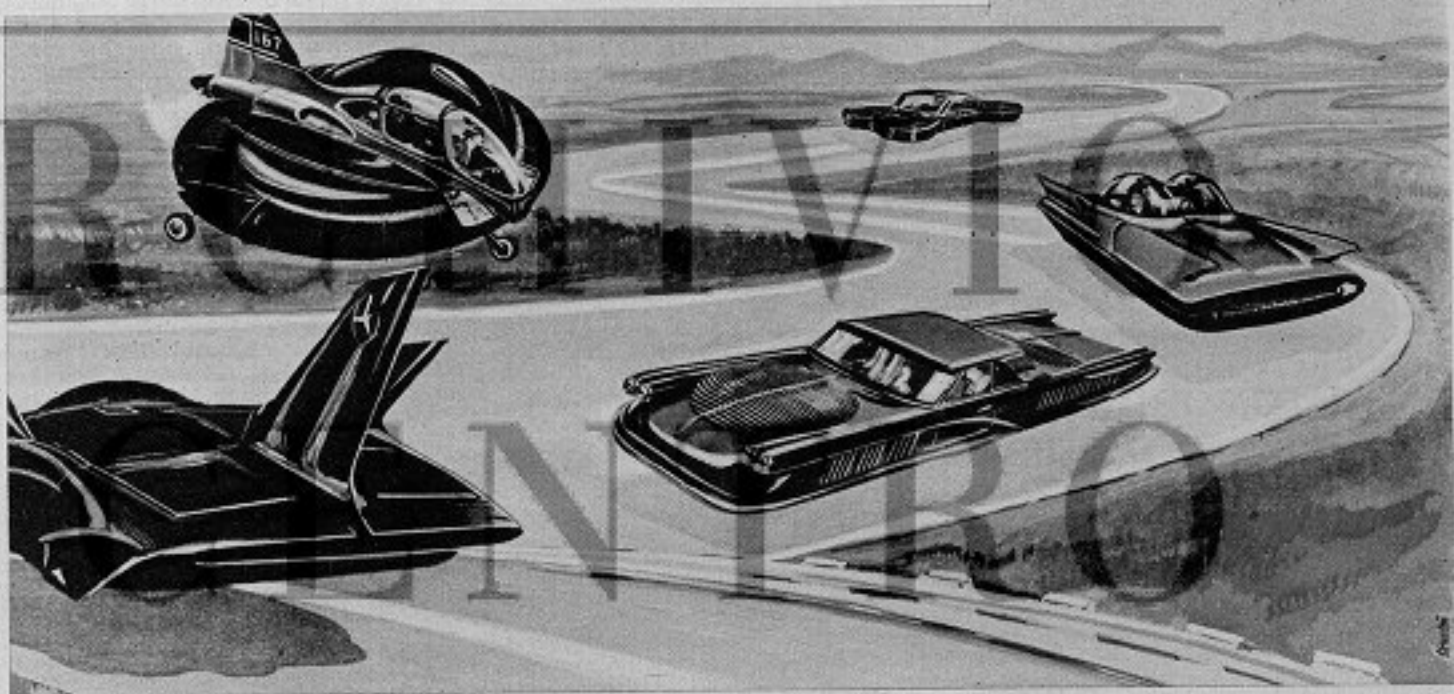
LA «SCHIUMAROLA»

Anche gli enti governativi di ricerca si interessano ai veicoli a cuscino d'aria. Interessante dal punto di vista tecnico la soluzione adottata dal Laboratorio Ricer-

che Navali della Marina statunitense in quello che può essere considerato il più utilitario dei veicoli a cuscino d'aria, lo «Skimmer» (ossia «schiumarola»). Questo aeromobile deve la sua sostentazione ad una serie di getti d'aria che si scaricano in basso dall'intera periferia del veicolo. In tal modo i getti d'aria, che sono rivolti verso l'interno, imprigionano completamente il cuscino d'aria sottostante e, ritornando verso l'alto, esercitano un'ulteriore spinta indiretta sul fondo del veicolo.

Il principio dello «Skimmer» è tra i più promettenti, in quanto consentirà di sollevare, a parità di spinta, un carico molto più elevato degli altri tipi di aerovetture. Peraltro, durante il collaudo in salita, i tecnici hanno rilevato che il cuscino d'aria imprigionato dai getti periferici tende a scivolare lungo il pendio, con l'inevitabile risultato di far ricadere a terra il veicolo.

Gli scienziati ritengono di poter eliminare l'inconveniente, ricorrendo all'adozione di alcuni accorgimenti suggeriti dalle esperienze attualmente in corso, per conto della Marina statunitense, presso le gallerie aerodinamiche dell'industria e delle università.



Queste automobili, che in un avvenire non lontano potrebbero divenire familiari ai nostri occhi, procedono scivolando su un cuscino d'aria sotto lo sguardo di un vigile che, da una minuscola piattaforma rotante, ha la visione panoramica della strada. Sulla sinistra vediamo un'aerovettura che può rimanere sospesa in aria, volare come un'aereo e muoversi sulla strada come una comune jeep. Al centro il primo modello di «Air-car» che la «Curtiss Wright» produrrà in serie. Dietro ad esso un modello basato sullo stesso principio ma di linea più evoluta, e in fondo, una macchina che si muove librando come le altre sulla strada per mezzo di 4 rotori.

(Dalla Rivista «TEMPO» di Milano)



Il signor Ugo Vazza, produttore di una grande Ditta di legnami dell'alto Cadore, ha così voluto esprimere la sua soddisfazione per le ottime prestazioni della sua Fiat 500: «Dall'ottobre 1957 ad oggi ho percorso complessivamente 104.000 km., sottoponendo spesso volte la vettura a grandi sforzi, particolarmente quando dovevo recarmi con tre operai per sopralluoghi attraverso boschi di alta montagna, su mulattiere a forte pendenza ove le ruote affondavano nel terriccio bagnato. Tutto ciò senza avere mai avuto bisogno della minima riparazione».



ROMA - La 1800 - 2100 presentata dalla Filiale Fiat di Roma alla Direzione Generale Servizi Antincendi.



CORONEL SUAREZ (Argentina) - Nuova Stazione di Servizio «Concord» della Concessionaria «Arfa S.A.», nella Provincia di Buenos Ayres.
CORONEL SUAREZ (R. Argentina) - Nueva Estación de Servicio «Concord» de la Concessionaria «Arfa S.A.», en la Provincia de Buenos Aires.



IRLANDA - La nostra organizzazione di vendita irlandese ha presentato in una recente Fiera tenutasi a Dublino la gamma delle vetture Fiat. Lo stand Fiat ha ottenuto il più vivo interessamento da parte dei numerosi visitatori.

IRELAND - At a Fair recently held in Dublin our Irish Sales Organisation presented the whole range of Fiat cars. The Fiat stand proved very interesting to visitors to the Fair.



WINDHOEK (Africa Sud Occidentale) - Un Ente di carità ha messo in palio come premi di una lotteria due vetture Fiat 500. Dentro la vettura si vedono i due vincitori: i sigg. T. J. La Grange e Aubrey Dare. Con loro è il sig. Dick de Goede, uno dei più dinamici collaboratori della «Capital Motors», Concessionaria Fiat per l'Africa Sud Occidentale.

WINDHOEK (South West Africa) - A charitable institution has offered as a prize in a raffle two 500 Fiats. Inside the 500 car you can see the two winners, Mr. T. J. La Grange and Aubrey Dare. With them is Mr. Dick de Goede, one of the most dynamic collaborators of «Capital Motors» who are the Fiat Distributors for South West Africa.



IRLANDA - Il sig. Goods, proprietario del Lee Garage e Concessionario Fiat di Cork, ha preso parte e con successo a bordo della sua Fiat 501 ad un Rally organizzato per vecchie vetture. Ecco la 501 in mezzo al traffico di una via di Cork.

IRELAND - Mr. Goods, proprietor of the Lee Garage and Fiat Concessionaire for Cork, took part, with his 501 Fiat, in a «vintage» car Rally in which he was successful. Here is the 501 in the traffic of a Cork street.

AL CIRCOLO POLARE ARTICO



«Piccola Italia». Così i giovani fiorentini Giorgio e Renzo Mariani e Giorgio Manfredini hanno battezzato la loro 600, con la quale hanno compiuto un lungo viaggio sino a Capo Nord. La 600 ha ora brillantemente superato i 100.000 chilometri e i giovani ci hanno espresso la loro piena soddisfazione per la vettura che non ha mai dovuto subire riparazioni degne di nota. La fotografia è stata scattata a Skaidi durante una sosta effettuata prima di raggiungere Capo Nord: due piccoli lapponi hanno tenuto a farsi fotografare accanto alla 600. Non solo della vettura ma altresì della Organizzazione Fiat sono tornati entusiasti i giovani fiorentini. «Per le auto Fiat si trovano stazioni fin oltre il Circolo Polare, sino a Tromsø, dove esiste anche un fornito magazzino ricambi». «Illustrato Fiat» rivolge ai giovani piloti le felicitazioni e il ringraziamento della Fiat.



CECOSLOVACCHIA - Una gita collettiva nella regione delle montagne ceche organizzata dal folto gruppo del Fiat Club di Praga.



COPENAGHEN - L'Ambasciatore degli Stati Uniti d'America in Danimarca, ha visitato il salone di esposizione della nuova Concessionaria Fiat (Ditta Garabill) interessandosi particolarmente al cabriolet 1200.
The American Ambassador to Denmark visited the showroom of the new Fiat Concessionaire Messrs. Garabill, showing special interest in the 1200 Spider.



CALIFORNIA - Il sig. Birley R. Gardner di Long Beach è veramente intenzionato a battere un singolare record. Nell'ultimo numero infatti pubblicammo una fotografia della famiglia Gardner con tre delle cinque vetture Fiat che possiede. Ora è nuovamente la volta del capofamiglia che due mesi fa ha acquistato una fiammante 2100. Al sig. Gardner ed alla sua famiglia le migliori congratulazioni dell'«Illustrato Fiat».
Mr. Birley R. Gardner has really in mind to beat a peculiar record. In the last issue in fact we published a photograph of the Gardner family with three out of the five Fiat cars they own. Now it is again the turn of Mr. Gardner who two months ago purchased a brand-new 2100 sedan. To Mr. Gardner and his family the best congratulations of «Illustrato Fiat».



BRUXELLES (Belgio) - L'ampio stand dei pullman Van-Hool Fiat al Salone dell'Automobile belga tenutosi il mese scorso. — The spacious stand of Van-Hool Fiat motorcoaches at the Belgian Motor Show which was held last month.



CONGO - Esposizione di vetture Fiat presso la nostra Concessionaria «SOCAUTO» di Elisabethville. — A display of Fiat cars by our Concessionaire «SOCAUTO» of Elisabethville. — Une exposition de voitures chez la «SOCAUTO», notre Concessionnaire à Elisabethville.



BELGIO - In occasione del Salone di Bruxelles la Fiat ha organizzato in Belgio delle prove dimostrative effettuate con l'autobus Fiat 314 G.T. e l'autocarro Fiat 645N. I due veicoli sulla strada che scende dal Monginevro a Briançon (Francia) e l'autobus Fiat 314 G.T. alla periferia di Bruxelles. Analoghe prove dimostrative hanno avuto luogo in seguito anche in Olanda, Germania ed Austria.

A l'occasione du Salon de Bruxelles la Fiat a organisé en Belgique des essais démonstratifs de l'autocar Fiat 314 G.T. et du camion Fiat 645N. Voici les deux véhicules pendant leur voyage sur la route du Montgenèvre à Briançon (France) et l'autocar Fiat 314 G.T. aux alentours de Bruxelles. Les essais se sont déroulés en suite aussi aux Pays Bas, en Allemagne et en Autriche.

On the occasion of the Brussels Motor Show Fiat organized in Belgium a series of demonstration tests with the Fiat 314 G.T. motorcoach and the Fiat 645N truck. Here are the two vehicles on the road between the Montgenèvre Pass and Briançon (France), on their way to Belgium, and the Fiat 314 G.T. motorcoach on the outskirts of Brussels. Similar tests were subsequently made also in Holland, Germany and Austria. Gelegentlich des Automobilsalons in Brüssel organisierte die Fiat in Belgien Vorführungen mit dem Omnibus Fiat 314 G.T. und dem Lastkraftwagen Fiat 645N. Die beiden Fahrzeuge auf der Talfahrt von Montgenèvre nach Briançon (Frankreich) und der Omnibus Fiat 314 G.T. am Stadtrand Brüssels. Ähnliche Vorführungen fanden daraufhin auch in Holland, Deutschland und Österreich statt.



CHORRILLOS (Lima - Perù) - Autopompa Fiat 1922 della Compagnia Italiana dei Vigili del Fuoco Volontari «Garibaldi N. 1» durante un esercizio di addestramento agli ordini del Cap. Alfredo Vinazza Cecchi. La stessa autopompa davanti alla sede della Associazione.

CHORRILLOS (Lima - Perù) - Autobomba Fiat 1922 de la Compañía Italiana de Bomberos Voluntarios «Garibaldi N. 1» en pleno ejercicio de adiestramiento al mando del Capitán Alfredo Vinazza Cecchi. La misma autobomba delante de la sede de la Asociación.



La Società CIMELTA, nostra organizzata per il Madagascar, ha effettuato una tournée di vetture Fiat da Tananarive a Fianarantsoa, toccando vari centri dell'interno dell'isola. La tournée ha avuto il più vivo interessamento della popolazione locale. — La Société CIMELTA, notre Concessionnaire pour Madagascar, a effectué une tournée de voitures Fiat de Tananarive à Fianarantsoa, en passant par de différents centres de l'intérieur de l'île. La tournée a beaucoup intéressé les populations locales.

IL NUOVO STABILIMENTO FIAT DI NAPOLI



Il nuovo Stabilimento Fiat a Napoli (nella zona industriale di Poggioreale) ha iniziato la sua vita di lavoro. La sua denominazione è « *Sezione Fiat Officine di Napoli* ». E' uno Stabilimento di produzione (produzioni automobilistiche).

Con questo nuovo grande impianto la Fiat dà un suo ulteriore apporto agli sviluppi industriali del Mezzogiorno.

Lo Stabilimento copre circa 60.000 mq. su una area totale di 250.000. E' dotato di impianti ed attrezzature modernissime per tutte le produzioni previste. Linee razionali di lavorazione: lastratura, verniciatura, sellatura, carrozzature, finizione e ritocchi. E' dotato di una centrale termica, di una centrale di distribuzione dell'energia elettrica, di pista per il collaudo dei veicoli (dello sviluppo di 860 metri), di un raccordo ferroviario di 2 km. e mezzo. Completi servizi per le maestranze (refettori, spogliatoi, docce, parcheggi, ecc.).

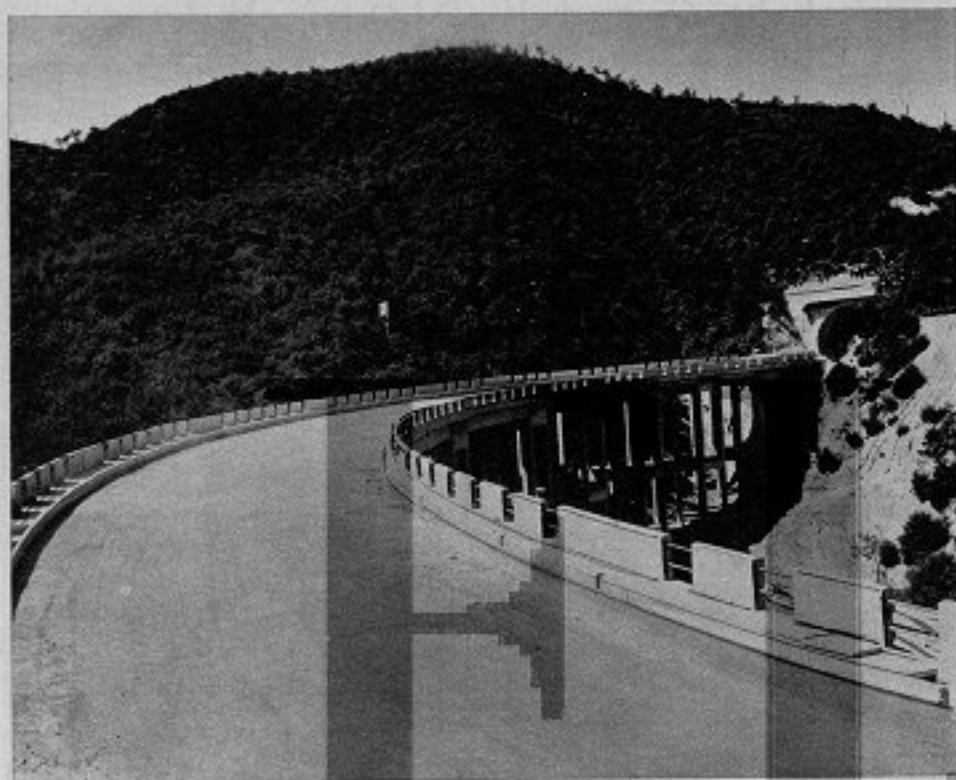
Per la realizzazione di tale complesso — il cui costo complessivo supera i 5 miliardi e mezzo di lire — la Fiat ha ottenuto dall'ISVEIMER (Istituto

Sviluppo Economico Italia Meridionale operante in collegamento con la Cassa del Mezzogiorno) un mutuo decennale di 3 miliardi a valere sui fondi del IV Prestito, che la BIRS (Banca Internazionale per la Ricostruzione e lo Sviluppo) ha concesso al Governo Italiano.

L'attività dello Stabilimento si è iniziata con la produzione, principalmente, di veicoli industriali del mod. 1100 T, della portata utile di 1 tonn., nelle versioni furgone, camioncino, cabinato ed autotelaio nudo. Attuale capacità produttiva giornaliera: 25 unità per turno di lavoro. Tale lavorazione è stata trasferita da Torino a Napoli per dar vita al nuovo Stabilimento. I primi autoveicoli finiti sono già usciti dalle linee di montaggio.

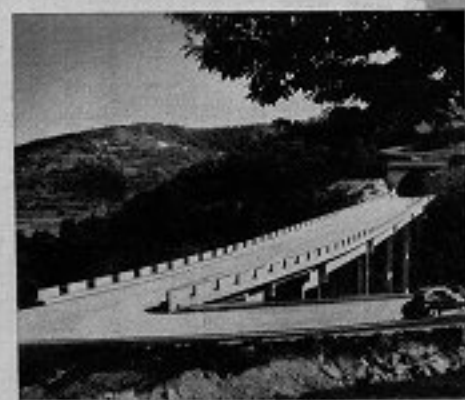
Le maestranze e gli impiegati sono stati assunti in loco ed una parte di essi ha già seguito un corso di addestramento in Torino. E' previsto che lo stabilimento di Napoli assorba, nel suo primo sviluppo, circa 300 persone tra impiegati ed operai.





LA "CEVA-SAVONA,,

Una nuova grande autostrada a cui la Fiat ha notevolmente contribuito. (Inaugurata il 27 gennaio dal Ministro Togni)



200 VIAGGI AEREI GRATUITI TORINO-ROMA E RITORNO

OFFERTI DA "ILLUSTRATO FIAT",



Uno dei modernissimi «Viscount» dell'ALITALIA adibiti al viaggio Torino-Roma e ritorno.

Anche quest'anno «Illustrato Fiat» mette a disposizione dei suoi lettori 200 voli gratuiti Torino-Roma-Torino, a sorteggio tra i nominativi dei dipendenti impiegati e operai (esclusi i dirigenti) che desiderano iscriversi.

Il biglietto andata-ritorno del viaggio è offerto dalla Fiat. Le spese di soggiorno a Roma sono a carico del dipendente.

I 200 viaggi si effettueranno nei mesi da maggio a settembre.

Il viaggio per Roma si compie nella giornata: partenza da Torino in autobus (da via Gobetti) per l'Aeroporto di Caselle, alle ore 6,50, partenza dell'aereo ore 7,40; arrivo a Roma (Ciampino) ore 9,15

e di lì in autobus al centro (stazione Termini, lato via Giolitti, ore 9,45). Ritorno: dalla stazione Termini in autobus alle ore 19,40 per Ciampino, partenza dell'aereo ore 20,40, arrivo a Caselle ore 22,20, in autobus al centro (via Gobetti). Al ritorno cena offerta dall'Alitalia a bordo dell'aereo.

MODALITA' - Un solo dipendente Fiat per nucleo familiare può compilare il taloncino d'iscrizione qui a fianco inserito: ritagliarlo e spedito ad «Illustrato Fiat».

Peraltro, il dipendente uomo o donna coniugato, che desidera fare il viaggio con la moglie o con il marito (o con un figlio o figlia conviventi a suo carico) può iscriversi nel taloncino anche il secondo nominativo, il che vale per due biglietti.

Tenere ben presente che il biglietto non

è cedibile in nessun caso. Pertanto il taloncino d'iscrizione va riempito e spedito solo da dipendenti che siano in condizione di fare il viaggio aereo.

La data del viaggio (nei mesi sopra indicati) sarà stabilita, per ciascun sorteggiato, dall'«Illustrato» secondo le possibilità; ma il richiedente può indicare nel taloncino la data che preferirebbe.

Naturalmente le assegnazioni delle date dovranno essere distribuite secondo le possibilità dell'aereo; e sempre con riserva per i casi di forza maggiore.

I dipendenti Fiat, impiegati ed operai, i quali desiderino prenotarsi per il viaggio aereo, devono spedire a «Illustrato Fiat» (Torino, corso Marconi 10), con cartolina postale, entro il 31 marzo, il sottostante taloncino, scrivendovi chiaramente le indicazioni richieste.

L'assegnazione dei 200 biglietti tra gli iscritti sarà fatta per sorteggio, con la assistenza del Notaio secondo le norme stabilite. I sorteggiati saranno avvertiti personalmente.

ALL'ILLUSTRATO FIAT

Data _____

presso Direzione Stampa Fiat - Corso Marconi 10 - Torino

Cognome e nome _____

Paternità _____

Sezione di appartenenza _____

Indirizzo di casa - Via _____

Celibe o coniugato (cancellare la voce che non interessa)

Se coniugato, intende valersi della facoltà di farsi accompagnare dalla moglie o da un figlio (o figlia)? _____

(Rispondere sì o no e indicare nome e età del congiunto)

Data preferita per il viaggio _____

(Da spedire, su cartolina postale, entro il 31 marzo 1960).



Lo stand Fiat al Salone dell'Automobile di Chicago (gennaio 1960) allestito dalla Ray Whyte Italian Motors, Inc. di Detroit. — The Fiat stand at the Chicago Motor Show (January 1960), arranged by Ray Whyte Italian Motors, Inc. of Detroit.

VISITE ALLA FIAT: DA O



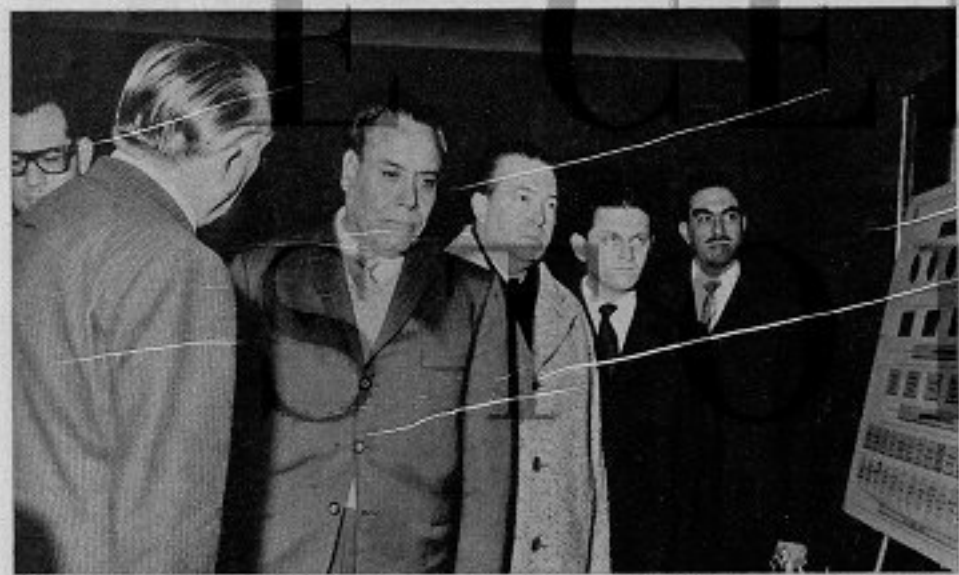
La Giornata dell'Apprendista, svoltasi in tutta Italia, ha avuto un particolare rilievo a Torino per la presenza di S.E. Zaccagnini Ministro del Lavoro. Il Ministro ricevuto dal Prof. Valletta e dall'ing. Bono, ha visitato nella mattinata di domenica 31 gennaio la Scuola Centrale Allievi Fiat «Giovanni Agnelli», rimanendo favorevolmente impressionato non solo dalla grandiosità e modernità delle attrezzature ma anche dallo spirito innovatore che guida i giovani che la frequentano, dalla loro serietà ed educazione morale.



Mr. A. H. Tandy, Ambasciatore di S. M. Britannica delegato a rappresentare il R. U. presso le Comunità europee Ceca, Euratom, Mec.



Dr. Justo Villar, Ministro della Difesa Argentina.



La Missione Parlamentare Messicana che ha compiuto un viaggio di studio e di informazione in Europa, Africa ed Asia ha visitato gli Stabilimenti Fiat.



Sig. Hermann S. ABS, Presidente della Deutsche Bank di Berlino e Francoforte.



Mr. Philip N. Buckminster, Direttore della Chrysler International S.A. di Ginevra.



Industriali Aeronautici Belgi ed Olandesi.



S. E. Abdullah Ibrahim, Presidente del Consiglio dei Ministri del Marocco.



Missione Economica dell'Arabia Saudita con a capo S. E. Mahgoub Hasamein, Ministro delle Finanze.



Sig. Louis Giusta, Direttore Generale della Sud Aviation di Parigi.



Agenti per la vendita di trattori e clienti della Fiat Suisse.



La squadra di calcio del «Torino».



Commissionari Fiat di Torino e della zona.



Dipendenti della Filiale Fiat di Roma, accompagnati dal Direttore ing. Enrico Ghirelli.

Ho smontato la "600"



Riproduciamo dalla rivista «*Quattroruote*» (numero di febbraio) questa illustrazione, che mette in evidenza tutte le parti componenti la «600». Interessante a vedersi e bene istruttiva. L'automobile è ormai nelle mani di tutti, ognuno se ne serve con confidenza; ma pochi sono coloro che nel quotidiano uso della macchina si rendono conto della complessità e delicatezza della costruzione automobilistica. Quante cose vi sono, quanta varietà di materiali e che perfezione di congegni! Un corpo meccanico non meno complesso del corpo umano fisico, organi e funzioni.

L'idea di scomporre un'automobile per evidenziarne le parti non è nuova. In una Mostra del 1939 a Torino la Fiat espose su un piano della «1100» sezionata i principali pezzi della vettura. Lo smontaggio della «600» fatto ora e fotografato da «*Quattroruote*» è il più completo possibile. La progettazione e la costruzione di una vettura piccola — e della qualità della 600 e della 500 — sono più difficili che per una grande vettura; e questa dimostrazione visiva è perciò particolarmente significativa.

«*Quattroruote*» ha accompagnato la sua illustrazione con dati interessanti. Smontata la «600» vi ha tro-

vato: 343 kg. di acciaio e di ferro, 47 di ghisa, 31 di leghe leggere, 6 di materiale plastico, 58 di gomma, 11 di tessuti.

Non sono compresi in questi pesi il gruppo dinamo, il gruppo di regolazione, il motorino avviamento, bobina, distributore di accensione, tergicristallo, batteria, strumentazione, fanaliera (in totale altri 31 chili e mezzo); e circa 49 kg. costituiti da cristalli, legnami, antirimbombi, collanti, vernici ecc.

Nell'impianto elettrico sono impiegati circa 90 metri di cavi e 22 lampadine.

Se si sommano tutti i particolari si arriva ad un totale di 3715 pezzi, dei quali 1780 appartengono alla carrozzeria.

«Chi volesse — aggiunge «*Quattroruote*» — costruirsi la 600 con le sue mani, solo il costo di tutti i pezzi gli andrebbe sul milione di lire (senza tener conto del locale, dell'attrezzatura, della mano d'opera meccanica). Ed invece la 600 al prezzo di 625.000 lire!».

Nous reproduisons de la revue automobile «*Quattroruote*» (numéro de février) cette illustration intéressante et bien instructive qui met en évidence toutes les pièces

dont est composée la «600». L'automobile se trouve désormais dans l'usage courant de tout le monde, chacun s'en sert avec confiance; mais peu nombreux sont ceux qui, même en usant la voiture tous les jours, se rendent compte de la complexité et de la délicatesse de la construction automobile. Combien de choses y a-t-il, quelle variété de matériaux et quelle perfection mécanique! C'est un organisme mécanique pas moins complexe du physique, du corps humain, organes et fonctions.

L'idée de démonter une automobile pour mettre en évidence ses parties n'est pas nouvelle. Dans une Exposition à Turin en 1939 Fiat avait exposé une «1100» en coupe et les parties principales de la voiture. Le démontage de la «600» fait maintenant et photographié par «*Quattroruote*» est le plus complet possible. La construction et la fabrication d'une petite automobile — de la qualité de la «600» ou de la «500» — sont plus difficiles que celles d'une grande voiture et pour cela cette démonstration visuelle est particulièrement significative.

«*Quattroruote*» a accompagné son illustration par des données intéressantes. Ayant démonté la «600» on y a trouvé 343 kg. d'acier et de fer; 47 de fonte, 31 d'alliages légers, 6 de matériaux plastiques, 58 de caoutchouc et 11 de tissus.

Ces poids ne comprennent pas la dynamo, le régulateur de tension, le démarreur, la bobine et le distributeur d'allumage, l'essuie-glace, les accumulateurs, les

instruments, les phares (un total supplémentaire de 31 kilos et demi); et encore environ 49 kg. de verre, bois, enduit antisonore, colles, peintures, etc.

Pour l'équipement électrique sont employés environ 90 mètres de câbles et 22 ampoules.

La somme totale de toutes les parties ammonta à 3715 pièces, dont 1780 appartiennent à la carrosserie.

«Celui qui voudrait — poursuit «*Quattroruote*» — construire la «600» avec ses propres mains, trouverait que le seul coût des pièces ammonterait à presque un million de lire (sans tenir compte de l'atelier, l'outillage et de la main d'œuvre nécessaire), tandis que la «600» se vend à 625.000 lire!».

This interesting and instructive illustration showing all the component parts of the «600» is reproduced from the February issue of the motoring magazine «*Quattroruote*». The motor car is nowadays in everybody's hands, everyone uses it with confidence; but few of those who use it daily realise the complicated and delicate nature of its construction. What a lot of things there are, what a variety of materials and what mechanical perfection! The human body, with its physique, organs and functions is hardly more complicated than this mechanical contrivance.

The idea of disassembling a car in order to reveal its component parts is not new. At an Exhibition in Turin in 1939 Fiat



showed a sectioned 1100 car, together with its principal parts. The disassembly of the «600» just done and photographed by «Quattroruote» is the most complete possible. The design and construction of a small car of the quality of the 600 and the 500 are more difficult than for a big car; and this visual demonstration is therefore peculiarly significant.

«Quattroruote» completes the illustration with some interesting figures. When disassembled the «600» was found to contain 757 lbs of steel and iron, 104 lbs of castiron, 68 lbs of light alloys, 13 lbs of plastics, 128 lbs of rubber and 24 lbs of fabrics.

These weights do not include the dynamo, voltage regulator, starting motor, ignition coil and distributor, screen wiper, battery, instruments, lamps (weighing all together a further 69 and a half pounds); and about 108 lbs of glass, wood, anti-drumming compound, adhesives, paint etc. In the electrical equipment there are about 300 feet of wiring and 22 bulbs.

The total number of parts is 3715, of which 1780 belong to the body.

«Anyone thinking — says «Quattroruote» — of building a «600» with his own hands, would find that the sole cost of the parts (not counting rental of workshop space, tools, equipment and labour) amounts to about a million liras, whereas the factory-assembled «600» sells for 625,000 liras!».

Wir geben hier eine Abbildung wieder, die in der Zeitschrift «Quattroruote» (Februarnummer) erschienen ist, in der alle Einzelteile der Type «600» deutlich und in lehrreicher Weise vor Augen geführt werden. Das Auto ist nunmehr zu Händen von Allen, jedermann ist damit vertraut; aber nur wenige haben beim täglichen Gebrauch des Fahrzeuges eine Vorstellung wie umfangreich und sorgfältig der Automobilbau ist. Wie Vielerlei gibt es da, welche Reichhaltigkeit an Material und was für eine Perfektion und Genauigkeit in dem Gefüge! Ein mechanischer Körper, der in physischer, organischer und funktioneller Hinsicht dem menschlichen Körper nicht nachsteht.

Die Idee, ein Fahrzeug zu zerlegen, um seine Teile besonders in Augenschein zu bringen, ist wohl nicht neu. Auf der Turiner Ausstellung von 1939 zeigte die Fiat einen zerlegten «1100». Die Demontage des «600», wie es von der Zeitschrift «Quattroruote» vorgenommen und fotografiert wurde, ist weitaus vollkommener. Der Entwurf und der Bau eines Kleinwagens — in der Art des 600 und 500 — sind schwieriger als bei einem grossen Wagen und ist daher diese Schauvorführung besonders bezeichnend.

«Quattroruote» hat zu ihrer Abbildung interessante Angaben veröffentlicht. In zerlegtem Zustand fand man: 343 kg Stahl und Eisen, 47 Gusseisen, 31 leichte Legierungen, 6 kg Kunststoff, 58 kg Gummi, 11 kg Stoff.

In diesen Gewichtsangaben sind Licht-

maschine, Regler, Anlasser, Zündspule, Zündverteiler, Scheibenwischer, Batterie, Instrumente, Scheinwerfer und Leuchten (insgesamt 31 einhalb Kilo) und ungefähr 49 kg Fensterscheiben und Holz. Antidrehmasse, Klebstoffe, Lacke usw. nicht mitinbegriffen.

Bei der elektrischen Anlage wurden ungefähr 90 Meter Elektrischer Draht und 22 Glühlampen verwendet.

Alles in allem zusammengerechnet kommt man auf eine Gesamtzahl von 3715 Teilen, davon kommen 1780 Stück allein auf die Karosserie.

«Quattroruote» fügt noch hinzu: «Wer sich den 600 selbst bauen wollte, müsste allein für alle Teile über eine Million Lire auslegen (ganz abgesehen von den Auslagen für das Lokal, die Ausrüstung und den Arbeitslöhnen). Dagegen kostet der 600 nur 625.000 Lire!».

Este grabado ha sido publicado por la revista «Quattroruote» del mes de Febrero y pone en evidencia todas las piezas que componen el «600». Muy interesante para los ojos y muy instructivo. El automóvil se halla, en fin de cuentas, en poder de todos; todos lo emplean con toda naturalidad; pero muy pocos, en el diario trajín con el coche, conocen la naturaleza compleja y delicada de la estructura de un automóvil. Cuántas cosas en su urdimbre, cuánta variedad de materiales y qué perfección en sus mecanismos! Un cuerpo mecánico que no es menos complejo del cuerpo humano físico, órganos y funciones.

La idea de descomponer un automóvil para poner en evidencia las partes del mismo no es nueva. En una exposición de 1939 en Turín, Fiat expuso un corte del «1100» con las piezas principales del coche. La descomposición actual del «600» hecha y fotografiada por «Quattroruote» es lo más completa posible. Proyectar y construir un coche pequeño — y con las cualidades del «600» y «500» — es más difícil que hacerlo con un coche grande; de aquí que esta demostración visual tiene un significado muy especial.

«Quattroruote» acompaña su grabado con datos interesantes. En el «600» descompuesto hallanse: 343 kg. de acero y hierro, 47 de fundición, 31 de aleaciones livianas, 6 de material plástico, 58 de caucho, 11 de tejidos. En estos pesos no se incluyen el grupo dinamo, grupo de regulación, motorcito de arranque, carrete, distribución del encendido, limpiaparabrisas, batería, instrumentos, proyectores (un total de 31 kg. y medio) y casi 49 kg. de cristales, maderas, barnices diversas, etc.

Para la instalación eléctrica se emplean casi 90 metros de cables y 22 bombillas. Si sumamos todos los detalles se llega a 3715 piezas, de las cuales 1780 pertenecen a la carrocería.

«Quien quisiera — añade «Quattroruote» — construir un «600» con sus manos, tendría que gastar un millón de liras para comprar todas las piezas (sin contar los gastos de taller, instalaciones y trabajo necesarios). Por el contrario, el precio de un «600» es de 625 mil liras!».



Con questa sua 2100 «station wagon» il signor Silvano Collina di Cervia ha fatto un viaggio di affari in Germania, Belgio, Olanda. Ne è ritornato entusiasta e ci ha mandato questa bella fotografia da lui scattata in un villaggio olandese.

Istantanee del tempo

Su «Le Figaro», ricco d'illustri «corvisisti», i quali toccano i temi più svariati della vita e del pensiero, abbiamo letto queste due curiose istruttive cronache, che qui riassumiamo.

CAPELLI LUNGI E CORTI

Il 20° secolo — dice la scrittrice Françoise Parturier — avrà visto cadere le capigliature femminili sugli altari delle Scienze, delle Lettere, delle Arti. E anche sull'altare della libertà. E' uno dei fenomeni sociologici più importanti del nostro tempo. Tutto cominciò, anche in questa rivoluzione, con delle canzoni: «Ella si era fatta tagliare i capelli — come una piccola fanciulla gentile...».

Sotto i sarcasmi, sotto le minacce, le donne le più oneste si spogliarono di una bellezza che le asserviva. Le «garçonnes», termine che oggi non ha più senso se non nei «cabarets». In pantaloni attillati, la nuca liscia, le ciocche corte e serrate come piume di passerotti, la sigaretta tra le labbra, le «garçonnes», le giovani donne, spingono oggi carrozzine con i bimbi. Le donne non sono divenute né peggiori né migliori da quando si sono tagliati i capelli; sono divenute semplicemente più intelligenti... Hanno ancora bambini, fanno ancora la cucina, ma parlano di altre cose. Con il taglio dei capelli le idee sono loro spuntate, quasi che le lunghe capi-

gliature si mettessero tra esse ed il mondo come uno schermo.

Il vecchio modo di dire, capelli lunghi idee corte, è superato. Il taglio dei capelli favorisce l'attività intellettuale della donna. Ne favorisce l'attività per se stessa. Si lavora meglio con i capelli corti, che con i lunghi. La donna si sente più forte, più libera, più leggera. Ora il pensiero occidentale, che volta le spalle alla contemplazione, è anzitutto pensiero attivo, pratico. Liberata dalle trecce le donne in Occidente non sono più languide. Tagliandosi i capelli le donne hanno rinunciato al loro adornamento più bello; meno seducenti, sono più libere di agire. Inoltre, non aver più tanti capelli da pettinare fa guadagnare ad ogni donna un'ora e mezzo al giorno: il tempo di leggere i giornali. Oggi le donne ne sanno tanto sul mondo quanto i loro mariti.

I signori uomini dovrebbero essere contenti. Niente affatto! E' nella natura umana rimpiangere un giorno ciò che deploriamo. Gli uomini si ricordano con melanconia del tempo in cui le donne non sapevano niente fuorché essere belle e tacere, cioè ascoltare. Nel 20° secolo gli uomini non sono felici che al cinema. La settima arte conserva loro, infatti, questa specie che va scomparendo: la donna dai capelli lunghi...

UN BALLO DEL 1860

Quest'altra istantanea di altri tempi è di Guermantes. Si riferisce alla cronaca di un ballo che lo stesso «Figaro» orga-

nizzò nel febbraio del 1860 a beneficio dei detenuti della prigione di Clichy.

Durante il Secondo Impero si danzava molto e anche «Le Figaro» volle dare il suo ballo, a profitto di coloro che non potevano ballare perché in prigione per debiti. Oggi ciò sembra inconcepibile, poiché siamo nel tempo del credito, cioè dei debiti organizzati, una delle basi dello sviluppo economico; ma allora, un secolo fa, la prigione per il debitore era una realtà ignominiosa. Anche Balzac ci andò per otto giorni nella primavera del 1836. Alcuni ci restavano per anni.

Il ballo indetto dal «Figaro» pro-detenuti per debiti ebbe luogo al «Casino Cadet» nel febbraio del 1860, che era un anno felice del regime Secondo Impero. Parigi s'ingrandiva, la Francia anche, e i Francesi sembravano in letizia. Sembravano, perché in realtà le condizioni della vita operaia erano generalmente miserabili. La prigione per debiti non ospitava soltanto figli dilapidatori di famiglie distinte, come quel brillante giovane gentiluomo più di una volta nel carcere di Clichy e che Balzac prese a modello in un suo romanzo. Costui era così di casa in prigione che fondò una società filantropica per migliorare un poco l'abitabilità del carcere per debiti: una sola stufa, d'inverno, per 400 detenuti e cibo insufficiente.

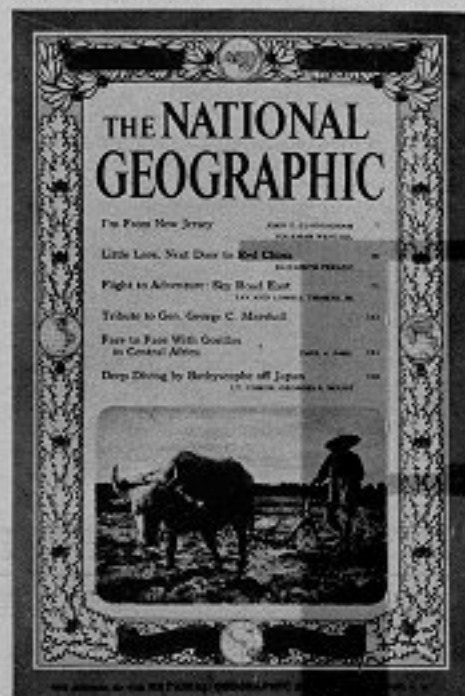
Biglietto d'ingresso al ballo 10 franchi. Le signore dovevano essere accompagnate. Ne intervennero 642. L'incasso, compreso il buffet, fu di 12.210 franchi,

con un profitto netto di 8200. Un Comitato di ripartizione provvide a destinarlo. Si trovò di fronte a casi pietosi. Quello di uno scienziato che, grazie al ballo, poté essere restituito ai suoi studi; quello del marchese... appartenente a nobile onorevole famiglia, in prigione da mesi, nonostante lo sforzo della sorella che per migliorare la sorte del detenuto lavorava dalla mattina alla mezzanotte per 30 centesimi all'ora. Il Comitato del ballo votò 100 franchi di soccorso alla vecchia madre e 579 franchi per liberare il marchese. Un letterato, un commerciante, dodici altri incarcerati per debiti furono sollevati grazie a quel ballo.

Non fu certo un ballo che commovesse la mondanità parigina. Ben altri successi ebbero, in quello stesso periodo di tempo, un ballo in casa del signor Fould, un altro in casa della principessa della Moskova. Balli in cui s'indossavano costumi da 10.000 franchi. A nessuno venne in mente di confrontare l'introito del ballo «Figaro» per i debitori detenuti con il prezzo di quel costume. Se i privilegiati del Secondo Impero vi avessero posto mente!...

In un secolo — conclude Guermantes — se ne è fatto del progresso per la dignità e per un più giusto senso d'equità sociale! Meglio organizzare dei «galas» per studenti meritevoli di aiuto, che dover salvare qualche disgraziato incarcerato per debiti... imprevidenza o cattivo costume.

STORIA DELLA PIÙ GRANDE RIVISTA GEOGRAFICA DEL MONDO



Questa testata di rivista è ben nota anche in Italia. È la rivista della Società geografica più famosa del mondo: "The National Geographic Society" di Washington, che conta 2.440.000 soci appartenenti a più di 160 paesi. Che cos'è che li unisce? La Geografia. La rivista "Mondo Occidentale" dell'U.S.I.S. ha riprodotto dal periodico "America Illustrated" un articolo di Evelyn Peterson dal quale riferiamo queste interessanti notizie.

I corrispondenti ed i fotografi di "National Geographic Magazine" percorrono instancabilmente tutto il mondo e riferiscono ai lettori innumerevoli episodi che attestano la immensa popolarità della Rivista. Uno di loro, ad esempio, che era stato a Cipro, narrò di aver fatto colazione in un ristorante la cui proprietaria era una appassionata lettrice del "National Geographic". Quando chiese il conto, la donna non volle nemmeno sentirne parlare. «Attenta a quello che fa!» egli le disse allora, scherzando. «La Società Geografica Nazionale conta più di due milioni di soci, e se scrivo che Lei offre colazione gratuita, può capitare che vengano tutti a trovarla». La donna sorrise e aprì le braccia: «Sarebbero tutti i benvenuti!».

Come nacque questa Società Geografica? Nel 1888, un piccolo gruppo di scienziati americani, che avevano intrapreso lo studio delle risorse naturali degli Stati Uniti, istituiva a Washington la National Geographic Society con il proposito di favorire "l'incremento e la diffusione delle conoscenze geografiche". Contemporaneamente, essi presero a pubblicare anche una rivista come mezzo per documentare i loro studi e le loro attività. La pubblicazione aveva un tono elevato ed erudito, ma in complesso risultava arida e il numero dei lettori rimaneva molto limitato. Ben presto i soci fondatori si resero conto che se volevano realmente diffondere la conoscenza della geografia, la rivista doveva assumere un tono più vivace e leggero. Occorreva innanzitutto un direttore giovane e intelligente e il dott. Alexander Graham Bell, l'inventore del telefono (secondo gli stessi e lui), che allora era presidente della Società, sapeva dove trovarlo.

Il Bell scrisse ad un suo vecchio amico, il professor Edwin A. Grosvenor, chiedendogli se uno dei suoi due figli sarebbe stato disposto ad assumersi tale incarico. Entrambi i giovani Grosvenor — che erano gemelli — amavano la geografia, ma uno di essi amava anche la figlia del dott. Bell, Elsie May. Così Gilbert Grosvenor riuscì a procurarsi nello stesso tempo un lavoro ed una moglie, moglie che, tra l'altro, fu la sua fedele e intelligente collaboratrice in tutti i 55 anni in cui egli tenne la direzione del National Geographic Magazine. Quando il ventitreenne Gilbert nel 1899 giunse a Washington, la Società Geografica Nazionale contava 900 membri. Grosvenor nei primi tempi scriveva personalmente a mano i 900 indirizzi e portava personalmente le copie all'Ufficio Postale. Oggi, la Società conta 900 membri nel solo Congo Belga, ha 900 impiegati nei suoi uffici di Washington e la tiratura del National Geographic Magazine è la più

alta che un mensile del suo prezzo (un dollaro) registri in tutto il mondo.

Allorché nel 1899 Grosvenor si accinse da solo a rialzare le sorti del National Geographic, egli non aveva che il suo entusiasmo e il suo spirito di iniziativa per tradurre in atto la rivoluzionaria idea del dott. Bell, che voleva che i lettori della rivista ne fossero anche i finanziatori. Inoltre, Bell e Grosvenor insieme speravano che una volta resa più attraente e vivace la rivista, il numero dei lettori sarebbe progressivamente aumentato, in maniera da consentire alla Società di utilizzare le quote di sottoscrizione per pubblicare carte e bollettini geografici e per finanziare esplorazioni e ricerche, sempre naturalmente nel campo della geografia. Gli esperti di imprese editoriali erano convinti che una simile idea fosse affatto utopistica, e non meno scettici erano molti membri del consiglio di amministrazione della Società stessa. Costoro non credevano affatto alla bontà dell'idea e ancora quando la rivista aveva già superato i 150 mila abbonamenti annuali, avrebbero voluto che essa pubblicasse soprattutto materiale tecnico. Questi degni studiosi si opponevano particolarmente all'uso di fotografie, facendo un'eccezione solo per quelle di carattere strettamente "scientifico".

Una mattina del dicembre 1904, Grosvenor giunse in ufficio piuttosto di cattivo umore, preoccupato di come avrebbe riempito le varie pagine bianche che gli restavano per il numero di gennaio. Era così scoraggiato che per parecchio tempo non fece alcuna attenzione ad una grossa e voluminosa busta che giaceva sul suo tavolo. Sempre sovrappensiero, l'apri macchinamente e non credette ai suoi occhi quando ne vide sbucare fuori 50 splendide fotografie. Si trattava di immagini del tutto inedite della "città proibita" di Lhasa, la misteriosa capitale del Tibet, che erano state riprese dall'esploratore buriato Tsbikoff e dal calmuco Norzunov e venivano ora gentilmente offerte alla Società Geografica Nazionale dalla Imperiale Società Geografica Russa. Seduta stante, Grosvenor prese la decisione di utilizzarle per riempire le undici pagine ancora vuote, poi se ne andò a casa e dichiarò alla moglie che si aspettava da un momento all'altro di essere licenziato.

Invece, la comparsa delle fotografie fece sensazione e pochi giorni dopo Grosvenor veniva eletto all'unanimità a far parte del consiglio di amministrazione. L'anno dopo, egli pubblicò in un solo numero 74 istantanee — le prime fotografie del genere mai scattate — di belve riprese nel loro habitat naturale. E cinque anni dopo, nel 1910, ancora una volta la rivista fu all'avanguardia del progresso tecnico pubblicando alcune tra le prime illustrazioni a colori. A quell'epoca, peraltro, il "National Geographic" disponeva di un proprio gruppo di esperti fotografi, i quali fecero i primi a fare fotografie a colori naturali nella stratosfera, sotto terra e sotto acqua. Oggi, un numero della rivista contiene normalmente 72 pagine di illustrazioni in quadricromia, e complessivamente le foto, sia a colori che in bianco e nero, occupano più spazio del testo.

Se l'intuito di Grosvenor in fatto di fotografie era eccellente, non meno pregevoli si dimostrarono le sue doti di amministratore. Sotto il suo attento controllo, la Società Geografica Nazionale divenne solubile nel giro di tre anni, e nel 1906 essa disponeva già di fondi sufficienti per effettuare il suo primo finanziamento nel campo delle esplorazioni geografiche. Tre anni più tardi essa dava un sostanziale contributo finanziario alla prima spedizione del Comandante Robert E. Peary al Polo Nord. La bandiera della Società Geografica Nazionale dovea inoltre più tardi sventolare su entrambi i Poli con le spedizioni dell'Ammiraglio Richard E. Byrd. Nel 1935, issata a bordo del più grande aerostato del mondo, essa saliva alla maggiore altezza fino ad allora raggiunta dall'uomo — 22.065 metri — e col battistero di William Beebe scendeva nelle profondità dell'Atlantico fino a 922 metri, record di profondità che doveva rimanere imbattuto per circa 20 anni. Una delle prime spedizioni finanziate dalla Società Geografica esplorò 1560 kmq dell'Alaska e scoprì il Monte Logan, la più alta vetta del Canada, e la seconda del Nord America. Un'altra disseppe nel

Messico la più antica testimonianza scritta dell'uomo fino ad allora scoperta nel Nuovo Mondo, una lastra di pietra su cui era tra l'altro rozzamente graffiata una data decifrata poi come corrispondente al 291 a.C. nel 1957 la Società acquistò la caverna Russell nell'Alabama per preservarla a scopo di studio, poiché una spedizione effettuata l'anno precedente vi aveva scoperto molteplici tracce di una serie di successive civiltà autoctone, di cui la più antica risaliva al 6200 a.C. In complesso, la bandiera della Società Geografica Nazionale ha accompagnato ben 160 spedizioni scientifiche, di cui più di 100 fuori del territorio degli Stati Uniti.

Molto più lontano, e cioè alla fantastica distanza di mille milioni di anni-luce nello spazio, la Società si avventurò poi con la sua colossale esplorazione della volta celeste. Questo progetto richiese ben sette anni e culminò nel 1956 con la pubblicazione di un Atlante celeste contenente 1758 fotografie che abbracciano i tre quarti dell'universo conosciuto, cioè, un'estensione spaziale almeno 25 volte maggiore di qualsiasi altra fino ad allora esplorata. Questo atlante, che è la cosa che più di ogni altra si avvicina ad un'immagine della Creazione, ha veramente modificato tutta la concezione che si aveva dell'universo. Difatti, gli astronomi dell'Istituto di Tecnologia della California, che ripresero le foto con il gigantesco fototelescopio Big Schmidt dell'Osservatorio di Monte Palomar, hanno scoperto che l'universo, con tutta probabilità, è due volte più vecchio (quattro anziché duemila milioni di anni) ed otto volte più vasto di quanto si ritenesse in precedenza. Essi hanno scoperto nuove comete ed asteroidi, migliaia di galassie finora ignote e milioni di stelle e altri corpi celesti. Le cento copie dell'Atlante, ora distribuite nei principali osservatori del mondo, serviranno di guida agli astronomi probabilmente per almeno un secolo.

La Società Geografica Nazionale ha inoltre patrocinato anche progetti cartografici e di esplorazione riguardanti le profondità degli oceani. Per questo scopo essa si è valsa dell'opera di due tra i più famosi esploratori ed inventori in questo campo, il capitano di vascello Jacques-Yves Cousteau, uno degli inventori dell'apparecchio respiratore detto "Acqua Lunga" e il professor Harold E. Edgerton dell'Istituto di Tecnologia del Massachusetts. Grazie a finanziamenti forniti dalla Società, il dottor Edgerton ha costruito speciali attrezzature per le riprese fotografiche sottomarine che il comandante Cousteau e i suoi sommozzatori, nonché talvolta lo stesso Edgerton, hanno usato più volte nelle loro esplorazioni del fondo dei mari. Nel corso di una di queste, effettuata nel 1956 con l'appoggio dell'ex-dragamine "Calypso" Edgerton nei pressi della "Fossa Romanche" nell'Atlantico scattò le fotografie sottomarine fatte a maggiore profondità. Gran parte del film *Il mondo del silenzio* realizzato da Cousteau e che ha ottenuto tanti premi internazionali, fu resa possibile da una spedizione patrocinata dalla Società Geografica Nazionale nell'Oceano Indiano. Lo stesso Cousteau presentò il film alla sua prima negli Stati Uniti con una conferenza stampa nella sede della Società Geografica Nazionale, a Washington.

La presentazione del film di Cousteau e le sue conferenze sono un esempio tipico del livello delle manifestazioni culturali organizzate dalla Società. Sin dal 1888, tali conferenze, illustrate da diapositive o proiezioni, hanno rappresentato un elemento caratteristico della vita intellettuale di Washington. Esse hanno luogo generalmente nella più grande sala di riunione della città e sono sempre affollatissime. Il pubblico — nel quale figurano varie persone che vi assistono regolarmente da 40 anni — ha avuto attraverso di esse modo di ascoltare molti dei più famosi esploratori del mondo, ed anche le registrazioni del canto degli uccelli e dei ruggiti delle fiere. Una volta, tra le risate generali, una "Mamma parlante", specie di stornello indiano che un conferenziere ornitologo aveva portato con sé, gli sfuggì e andò ad appollaiarsi proprio sotto il soffitto, lanciando di lì un affettuoso richiamo: «Ciao, tesoro, ciao tesoro!».

Quattro Presidenti degli Stati Uniti

Alla notizia che l'Unione Sovietica si accinge ad esportare "utilitarie" negli Stati Uniti, gli americani hanno commentato: «Se i russi veramente vogliono vendere qualcosa, perché non ci mandano un po' di spazio per parcheggiare?».

hanno preso la parola alla Società Geografica Nazionale e William Howard Taft vi tenne almeno una decina di conferenze. Si racconta che in occasione di una di esse, al momento di cominciare a leggere i suoi appunti, Taft si accorse di avere lasciato gli occhiali a casa. Si rivolse allora al pubblico e chiese se qualcuno poteva prestargliene un paio. Gli uscieri fecero circolare dei cappelli e nel giro di pochi minuti una piccola montagna di lenti si accumulò sul tavolo dinanzi al Presidente. Egli ne provò alcune paia e trovò una che andava bene, iniziò la conferenza.

Il "National Geographic Magazine" è particolarmente apprezzato per la sua precisione e serietà scientifica. Prima che un articolo venga passato in tipografia, ogni affermazione e ogni dato in esso contenuto vengono accuratamente controllati e ricontrollati da un gruppo di specialisti, che talora si concentrano anche per sei settimane su un unico articolo. Uno di questi, recentemente, è arrivato a mettersi in comunicazione radiofonica con il Polo Sud per controllare un unico dato.

Il senso di responsabilità della redazione della rivista si estende fino agli annunci pubblicitari. Una volta che alcuni abbonati scrissero alla Società per lamentare che una falciatrice da prato che essi avevano comprato in seguito ad un annuncio comparso sulla rivista, non funzionava bene, il Consiglio direttivo non solo annullò il contratto con l'inserzionista, ma rimborsò anche agli abbonati il costo dell'apparecchio difettoso.

Tenendo conto del fatto che il pubblico dei suoi lettori abbraccia un gran numero di ragazzi in età scolastica, il "National Geographic" non accetta inserzioni pubblicitarie riguardanti bevande alcoliche o sigarette. La pubblicità, comunque, non supera mai il 25 per cento del numero delle pagine ed è tutta concentrata all'inizio e alla fine della rivista. Peraltro, sembra che essa sia piuttosto efficace e che i suoi effetti siano di lunga durata. Non molto tempo fa, infatti, il fabbricante di una crema da barba americana ricevette una lettera dall'Inghilterra in cui un lettore del "National Geographic" chiedeva un campione gratuito del prodotto, come annunciato nella pubblicità. Il fabbricante effettuò l'invio, per tener fede all'impegno, nonostante che l'annuncio pubblicitario inviato fosse stato ritagliato da un numero della rivista del dicembre 1922.

Il fatto che gli annunci pubblicitari siano collocati all'inizio e alla fine consente di eliminarli facilmente ove si voglia rilegare la rivista; difatti moltissimi lettori del "National Geographic" usano rilegare ogni annata per conservarla, e quasi tutte le biblioteche pubbliche degli Stati Uniti e migliaia di scuole e di privati ne possiedono la collezione completa, che occupa almeno cinque metri di scaffalatura.

Gli insegnanti considerano come un prezioso ausilio didattico non solo la rivista, ma anche i bollettini che il Servizio Scolastico della Società Geografica Nazionale pubblica periodicamente. Si tratta di brevi chiari ed interessanti articoli sui più vari argomenti, dalla famosa cosiddetta "Operazione Deep-Freeze" nell'Antartide e dai mulini olandesi, a come si fabbricano le matite. Essi sono simili nella forma ai bollettini che un altro organo della Società, il Servizio Notizie, dirama durante la settimana. Questo notiziario viene inviato a 2300 quotidiani, riviste e stazioni radio-televisive in tutto il mondo. Ogni qualvolta, per una qualsiasi ragione, gli avvenimenti del giorno portano alla ribalta il nome di una località, i giornalisti sanno di poter contare sulle informazioni precise ed interessanti che il prossimo notiziario della Società Geografica recherà al riguardo. Generalmente, le notizie in esso contenute sono di vario argomento e carattere e riguardano i temi più disparati, come il ripopolamento ittico, il battito del cuore delle balene, la cattedrale di Colonia o gli uomini più alti del mondo che, tra parentesi, si trovano sulle rive del Nilo Bianco. Uno degli ultimi notiziari smentiva clamorosamente un vecchio luogo comune — "mangiare come un uccello" — rivelando che nello spazio di 13 ore la femmina di uno scricciolo era stata vista imbeccare i suoi piccoli per ben 1217 volte!

La stampa in genere dà tanto credito alla serietà ed autorità del "National Geographic" che quando durante la seconda guerra mondiale i rappresentanti delle principali agenzie di stampa americane si incontrarono per mettersi d'accordo su una grafia uniforme dei nomi geografici esotici che di giorno in giorno diventavano

di attualità, essi decisero unanimemente di adottare la nomenclatura e la grafia usate dalla rivista.

La guerra mise inoltre in rilievo il valore dell'opera cartografica della Società. Il "New York Times" ebbe a scrivere: «Le carte della Società Geografica Nazionale si trovano al fronte, sugli aerei, nelle Ambasciate e nei Consolati, negli uffici commerciali, nelle redazioni, nelle scuole. In complesso, esse costituiscono il più vasto ed esauriente atlante che sia mai stato compilato». Lo stesso gruppo di carte della Società Geografica Nazionale che pendono oggi dal muro nell'ufficio del Presidente Eisenhower alla Casa Bianca si trovava al suo comando durante la vittoriosa offensiva sferrata nel 1945 per la liberazione dell'Europa.

E le truppe americane che avanzavano in territorio tedesco disponevano di speciali ingrandimenti di una carta della Società Geografica come guida nella loro avanzata. Tali carte sono generalmente così accurate che, sebbene non siano preparate a tale scopo, possono essere anche usate come carte nautiche.

La Società Geografica Nazionale usa in-

viare ai suoi soci, ogni anno, quattro o più nuove carte geografiche a colori. Tali carte, che hanno notevoli dimensioni e vengono non di rado usate sotto vetro come coperture per tavoli, vengono spedite insieme alla rivista. Inoltre, la rivista stessa pubblica molto spesso piccole carte in bianco e nero ad illustrazioni degli articoli.

Difficilmente si troverebbe una regione del globo della quale la rivista non si sia occupata più o meno largamente nei circa sei decenni trascorsi da quando Gilbert Grosvenor ne assunse la direzione. «Per correndo il mondo con un cuore assetato», il "National Geographic" ha trattato gli argomenti e le materie più disparate, come l'aerodinamica, gli elefanti, le libellule, la società dell'antica Roma, la vita familiare a Okinawa, il mais ibrido negli Stati Uniti, le tracce di vita vegetale sul pianeta Marte, il cancro nelle piante, i ciarlatani più famosi, le previsioni del tempo, gli ebrei in Cina, gli orsi giganti dell'Alaska e i vari gruppi etnici d'Europa, argomento questo di un importante saggio scritto dal fratello gemello di Gilbert Grosvenor, Edwin P. Grosvenor, cui ven-

ne dedicato un intero numero della rivista.

L'unico limite che Grosvenor abbia posto a questa interpretazione piuttosto ampia della geografia è che qualsiasi articolo pubblicato debba avere carattere di tempestività e validità e che si debbano evitare ogni esaltazione personale o notizia di scarso rilievo, oltreché qualsiasi spunto partigiano o polemico, e qualsiasi cosa che possa suonare offensiva per un dato paese o un dato popolo.

Sebbene Grosvenor abbia abbandonato le redini della rivista nel 1954, i criteri da lui fissati sono stati fedelmente seguiti dal suo successore, John Oliver La Gorce, e, dopo il ritiro di questi nel 1957, da Melville Bell Grosvenor, l'unico figlio di Gilbert. Attenendosi alla formula tradizionale e confortato dal suo costante successo (più dell'80 per cento dei soci rinnovano di anno in anno l'abbonamento), Melville Grosvenor procede con sicurezza nel suo lavoro, seguendo la via tracciata dal padre, l'uomo che è riuscito a svegliare e diffondere l'amore per la geografia fra genti di ogni paese, creando fra loro un vincolo di comune interesse che praticamente abbraccia tutto il globo.

FIAT ARGENTINA

Visita del Ministro dell'Economia al centro industriale Fiat di Córdoba

Il Ministro dell'Economia della Repubblica Argentina, ing. Alsogaray, accompagnato da alti funzionari del governo, ha visitato in febbraio il centro industriale della Fiat situato nella località di Ferreyra, alla periferia di Córdoba.

Ricevuto dal dirigenti dell'azienda, il Ministro ha percorso lo stabilimento dei Grandi Motori Diesel accompagnato dal Vicedirettore ing. Bruno Saltini e si è interessato alla fabbricazione dei gruppi elettrogeni destinati alle ferrovie argentine e di altri paesi sudamericani. Successivamente si è recato alla fabbrica dei trattori dove è stato ricevuto dai Direttori cav. Riccardo Planarosa ed ing. Eugenio Bernini. Anche qui l'ing. Alsogaray ha visitato accuratamente le varie installazioni, e così pure quelle della «Materfer», in corso di allestimento e destinato alla costruzione di materiale ferroviario.



AUSTRIA - La «1800» davanti alla porta dello storico Castello Porcia a Spittal (30 km. da Villach-Carinzia). (Foto Wedam). — La Fiat 1800 devant le château historique Porcia à Spittal (30 km. de Villach en Carinthie). — The Fiat 1800 in front of the historical Porcia Castle at Spittal (30 km. from Villach-Carinthia). — Der «1800» von den Toren des historischen Schlosses Porcia in Spittal (30 km. von Villach-Kärnten entfernt).



AUSTRIA - L'autocarro Fiat 642N6R sul passo del Wurzen al confine austro-jugoslavo. A pieno carico supera una salita del 26%. (Foto Wedam). — Le camion Fiat 642N6R au Pas du Wurzen, près de la frontière austro-yougoslave. A pleine charge il vient de franchir une pente du 26%. — The Fiat 642N6R on the Wurzen Pass at the Austro-Yugoslavian border. Fully loaded the truck climbed a 26% gradient. — Der Fiat-LKW 642N6R auf dem Wurzen-Pass an der österreichisch-jugoslawischen Grenze. Bei voller Belastung überwindet er eine Steigung von 26%.



SQUAW VALLEY - Ai Giochi Olimpici invernali, recentemente disputati in America ha partecipato, com'è noto, anche la rappresentativa italiana. Ecco le vetture Fiat in servizio durante le giornate di gara. — In the Winter Olympic Games recently held in America Italy was also represented. Here are some Fiat cars in service during the competitions.



La nuova moda primavera si è imposta in un mese di continue sfilate che si sono svolte a Roma, a Firenze e a Parigi.

Da questo «festival dell'eleganza» è nata la donna 1960. Si parla di linee «candelebrato», di abiti «bam-bù», di stile «allungato». Tali denominazioni hanno in comune la silhouette slanciata. Per la primavera avremo ancora gonne corte, perché i sarti le ritengono «giovani» e le donne adorano apparire eterne adolescenti. Cappelli con ca-

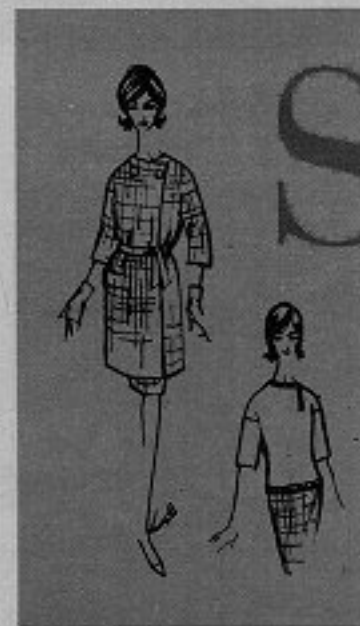


La tendenza 1960 del «due pezzi» pratico (disegno di Ata).

lotta alta, spalle ben ricurve, busto lungo, fianchi sottili danno l'aspetto nuovo alla donna ideale per la primavera.

Chi segue la moda, troverà assai eleganti le «princesse» con busto esile e gonna un po' sfuggente (a calice rovesciato). Sul tema «tailleur» esistono due tendenze assai differenti: giacchette molto corte (stile «spencer») con doppia abbottonatura e giacche con falde lunghe.

Cappotti corti e giacche lunghe sono i modelli «urgenti», da eseguire subito, in attesa delle prime belle giornate di sole. Scegliete un bel tessuto di lana leggera a quadri irregolari bianco e blu. Con-



Un completo primaverile in tela di lana con quadri irregolari. Modello di Fausto Sarli (disegno di Enrico Ruffini).

fezionare il modellino che vi pubblichiamo. Ve lo consiglia Sarli, un giovane sarto di Roma, che ha presentato una collezione pratica ed elegante.

Chi ama il «Principe di Galles», potrà confezionare il completo con questo tessuto classico, scelto però nella tonalità bleu marine. La camicia è di tessuto unito ed è bordata nella lana fantasia del cappotto corto.

Altri capi interessanti sono l'abito di flanella grigio chiaro portato con una redingote del mede-

LE RUBRICHE VARIE

CONSIGLI DEL MEDICO

L'affetto materno per lo sviluppo della personalità dei bambini

Quante sono oggi le giovani madri che lasciano i loro bambini interamente alle cure di estranei o di lontani familiari per occupare le loro ore disponibili in distrazioni o divertimenti? Quante sono quelle che, oltre alle normali ore di lavoro inerenti alla loro professione, rubano agli obblighi dell'affetto materno altre ore per dedicarsi a lavori straordinari o peggio ad altri problemi extra-professionali ed extra-familiari?

E fanno esse quanto sia grave il danno che procurano ai loro figli? Ogni bambino, per poter bene superare le prime tappe della sua vita, ha bisogno di un ambiente favorevole, costituito non solo dall'insieme delle condizioni ambientali fisiche, ma soprattutto da quelle affettive che sapranno creargli intorno le persone che lo hanno in cura.

La formazione della personalità propria del piccolo dipende dalla possibilità che egli avrà di procurarsi le necessarie soddisfazioni istintive attraverso le persone che si interessano e si dedicano a lui. E chi più della mamma può procurare al bambino il soddisfacimento naturale dei suoi istinti?

Studi antichi e recenti hanno dimostrato che in questa funzione educatrice della prima infanzia l'affetto della madre è insostituibile.

La carenza di affetto materno incide sullo sviluppo del bambino così da poterli procurare, quando sarà adulto, una personalità alterata.

La difficoltà che taluni giovani incontrano nell'adattamento sociale, l'insorgenza di comportamenti viziosi ed antisociali e talvolta anche la comparsa di veri e propri disturbi psicotici a carattere di asocialità, sono l'espressione di un insufficiente apporto affettivo da parte dei genitori e più specialmente della madre.

I danni causati alla personalità dalla mancanza dell'affetto materno non sono compensabili e molto difficilmente sono guaribili, poiché l'individuo con l'età diventa sempre meno capace di modificarsi.

Da qualche studioso è stato anche osservato che la mancanza di affetto materno nella prima infanzia può essere dannosa anche per lo sviluppo mentale del giovane; l'assenza o la deficienza dell'assistenza materna possono infatti rallentare ed arrestare lo sviluppo della sfera mentale affettiva del bimbo e in conseguenza incidere lo sviluppo di quella intellettuale.

Si tratta, come vedete, di danni che possono essere anche gravi, e provocare non solo conseguenze

preoccupanti per le nuove giovani vite, ma anche per la stessa felicità futura dei genitori.

Occorre che le mamme sappiano valutare il grave compito che a loro compete nell'allevamento e nella educazione dei figli e quanto grande sia la loro responsabilità nella formazione del carattere e del comportamento morale e sociale di essi.

Taluni episodi di teppismo, che oggi vanno dilagando sono dovuti alla carenza di affetto materno, di cui sono stati vittime molti dei giovani di oggi.

Ogni donna dovrebbe conoscere queste cose già prima del matrimonio. E dovrebbe saper valutare fino a che punto sarà capace di poter dedicare il suo affetto e le sue cure al futuro figlio, contemporaneamente la necessità della sua eventuale professione con gli obblighi che le derivano dall'educazione delle sue creature.

Il matrimonio per le donne lavoratrici esige una preventiva cosciente preparazione e l'accettazione, come atto di intima soddisfazione e di consapevole sacrificio, dei doveri relativi alle cure verso i figli.

Se vorrete, madri o future madri, che il vostro bambino sia socialmente e moralmente sano non basta nutrirlo bene, ma bisogna innanzi tutto dargli un'insostituibile affetto, dedicandogli con gioia tutto il vostro tempo disponibile.

Dott. ENZO

PER IL FILATELISTA

ITALIA

Nessuna novità da segnalare.

S. MARINO

E' stata emessa una serie posta ordinaria a soggetto «avicolo». La serie è composta di dieci francobolli riproducenti soggetti a colori nei valori da L. 1, 2, 3, 4, 5, 10, 25, 60, 85, 110.

SOMALIA

E' stata emessa una serie di 5 valori per celebrare l'Istituto Universitario della Somalia.

Le serie sopra indicate sono in corso di distribuzione ai filatelisti prenotati.

VATICANO

Verso la fine del corrente mese saranno emesse due serie: Sinodo comprendente due valori per complessive L. 75 e S. Antonino di 3 valori per complessive L. 210.



Una cloche primaverile di shantung verde germoglio con cuciture in verde più scuro. Modello Zacco di Torino, presentato a Firenze (disegno di Silvana Sardi).

simo tessuto, il «due pezzi» di lana «pied-de-poule», la principessa di flanella blu con la gonna a campanula ed il busto allungato.

Per i modelli classici, molti tweeds fiammés bianco e pastello; per gli abiti pratici, shantung di lana di ogni colore, shetland, tele di stoffa e molte varianti del tipo stoffa. Il tessuto «composé» offre numerose interpretazioni: si consiglia la gonna in tono scuro e la giacca «fantasia» a righe o a quadri.

Tra i colori della tavolozza 1960, vi segnaliamo il bianco «alabastro», il grigio «marmo», il beige «gelato al caffè», il rosa salmone, il giallo agata, il rosa azalea. Molto azzurro



L'impermeabile bianco portato con un cappellino e una sciarpa di lana bleu a righe bianche. Modello Pirelli (disegno di Ata).

«cielo d'Italia», molto rosa e molto verde tenero, definito germoglio.

Per l'estate, i colori saranno intensi. Corallo, turchese, giallo «sole», bleu fiordaliso, smeraldo e rosso «folgorante» faranno la loro apparizione quando la stagione ci consentirà di uscire con gli abiti di tela ed i sandali leggeri.

Occorre pensare in tempo alla moda estiva. In fondo è passatempo piacevole, perché ci dà la sensazione di anticipare le vacanze.

ANNA VANNER

L'ANGOLO DEL FOTOGRAFO

Corso di Fotografia

Numerosi allievi seguono con attenzione le lezioni del Corso. Mercoledì 10 febbraio a tutti i presenti è stato distribuito del materiale sensibile e delle pubblicazioni offerte dalla Ferrania. Si prevede che per la prossima Mostra per l'Obiettivo d'Argento alcuni allievi possano già presentare dei loro lavori.

Serata di Proiezione di Fotografie a Colori

Le fotografie della Mostra Sociale saranno proiettate al Teatro Fiat di Corso Moncalieri 18 la sera di mercoledì 23 marzo alle ore 21. Tutti i Dipendenti Fiat con i loro familiari sono invitati ad intervenire.

VI Mostra di Fotografia Artistica OBIETTIVO D'ARGENTO

La consegna delle fotografie deve essere effettuata alla Sede del Gruppo Fotografici in Via Carlo Alberto 59 entro il 9 aprile p.v.

Partecipazione a Mostre Nazionali ed Internazionali

Il Gruppo Fotografici intende partecipare a diverse Mostre; gli interessati possono vedere i vari programmi in Sede.

Biblioteca del Gruppo Fotografici

E' stata riordinata la biblioteca: per il prelievo e la consegna dei libri occorre presentarsi il venerdì dalle 21 alle 23.

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COMMITATO DI REDAZIONE

DIREZIONE STAMPA E PROPAGANDA FIAT

Torino, Corso Marconi, 50

(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino

in data 7-12-55 - Respons. Emesto Defourny

Stampato il 3 Marzo 1960

Rotocalco Caporetto C. Torino - Via Villaz, 2

PRINTED IN ITALY

PROBLEMA N. 59
Inedito di E. Defourny



NERO 10
BIANCO 7

Il Bianco muove e dà matto in 2 mosse.

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

CRUCIVERBA



ORIZZONTALI - 1. Automobile... a due ruote - 11. Fa andare avanti la nave - 12. Misura di liquidi - 13. Le abbiamo nelle mani - 14. L'insieme degli animali - 16. Nome d'uomo - 17. Rimane - 18. Taranto - 19. A noi - 20. Carne bollita - 21. Fabbr. Essenze Naturali - 22. Sovente è pettegola - 23. Città del Canavese - 24. Si fa grattare - 25. Si chiede a fine di pasto - 26. Città sul Verbano - 27. Inviare (tr.) - 28. Viene fuori dai vulcani - 29. Dicono che non nuoce mai - 30. Animale da lavoro - 31. Fu un celebre tenore - 32. Unione Militare - 33. Le vende il farmacista - 35. Strumento musicale - 36. Ferrovie dello Stato.

VERTICALI - 1. Cura i malati - 2. Pianta che danno olio - 3. Imperatore Romano - 4. Non ha fama di essere intelligente - 5. Cagliari - 6. In ferrovia c'è la prima e la seconda - 7. Antico strumento musicale - 8. Mongibello - 9. Preposizione - 10. Torino - 14. Si santifica - 15. Il Petrarca fu di Laura - 17. Animale delle regioni polari - 18. Come il 29 orizzontale - 20. E' da ardere - 21. Le navi ne hanno bisogno per non arenare - 22. Il padre degli Dei - 23. Serve per imbarcare - 24. Lesione - 25. Porto della Cina - 26. Contiene in genere fotografie - 27. Uccelli col becco giallo - 29. Un celebre Guglielmo - 31. Devoto - 33. Padova - 34. Come il 36 orizzontale.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE

D	E	N	T	I	C	A	M	I	N	I
I	D	E	A	C	A	P	I	T	A	N
S	E	I	S	O	P	I	R	E	C	
T	N	C	O	L	I	C	A	S	U	
R	R	U	M	O	R	E	L	T	D	
I	S	O	B	A	R	E	P	A	R	I
B	A	D	A	R	E	R	U	B	A	N
V	L	A	N	O	R	E	G	A	L	I
T	A	N	A	V	E	N	I	R	E	
O	M	O	S	O	N	A	L	O	S	
R	E	P	A	T	A	T	E	A	P	
I	S	O	L	I	N	O	F	R	A	

1-Del - cl (minaccia De4 - matto)

Se Nero risponde:

A x D 2 Cb6 - C3 matto

C x D Te4 - d4 matto

Ta6 - c6 Del x c6 matto

R x T Dh1 matto

Cb1 - d5 Cg4 x f6 matto

SORTEGGIATI PER IL PREMIO

PROBLEMA N. 57

Casubolo Pietro, Filiale Fiat, Bari

- Anna Maria Niada Jacopi, Auto.

Anche quest'anno sono stati ospiti della Colonia Invernale Fiat a Marina di Massa 429 bambini (230 bimbe e 199 bimbi) figli di dipendenti Fiat che partiti l'8-1-'60 rientreranno dopo tre mesi di permanenza nella Colonia.

Particolari accordi sono stati presi da parte della Direzione Fiat con il Provveditorato agli Studi di Torino il quale ha autorizzato la Colonia a continuare per i bambini il corso delle lezioni, impartendo disposizioni affinché le scuole a cui erano iscritti i bimbi stessi prima della partenza ne giustificassero la assenza mantenendo l'iscrizione alle rispettive classi. Durante il soggiorno in Colonia i piccoli studiarono, amorevolmente assistiti dalle brave educatrici e maestre che allietandoli con trattenimenti e con molti giochi istruttivi ne resero piacevole il soggiorno e lo studio.



COLONIE INVERNALI FIAT DI MARINA DI MASSA





Alpinismo - Escursionismo

13 marzo - Pietra Borgia (mt. 926) da Trana Val Sangone
27 marzo - Monte Lera (mt. 1314) Givoletto Val della Torre

Atletica leggera

28 febbraio - Torino - Campionati Piemontesi femminili corsa campestre
13 marzo - Pinerolo - Campionati Italiani Assoluti femminili corsa campestre
13 marzo - Viareggio - Campionati Italiani Assoluti maschili corsa campestre
20 marzo - S. Vittore Olona (Milano) - Corsa campestre internazionale maschile del «Cinque Mulini»

Caccia e Tiro

28 febbraio - Torino - Campo della Pellerina: Prima gara di tiro al piattello

Cine

5-6-7 febbraio - ore 21,15 - Testimoni di accusa (Dear Film)
12-13-14 febbraio - ore 21,15 - Amore a prima vista (Cei-Incom) - a colori
14 febbraio - ore 10 - Il grande giorno (Lux) - per ragazzi
16-17 febbraio - ore 21,15 - Fuochi nella jungla (Warner Bros) - documentario
19-20-21 febbraio - ore 21,15 - Policarpo De' Tappetti ufficiale di scrittura (Titanus) a colori
26-27-28 febbraio - ore 21,15 - Gigi (M.G.M.) - a colori
4-5-6 marzo - ore 21,15 - Io e il colonnello (Ceiad)
8-9 marzo - ore 21,15 - Soledad (Luc) - a colori - documentario
11-12-13 marzo - ore 21 - La chiave (Ceiad)
18 marzo - ore 20,30 - 19-20 marzo - ore 16 e 20,30 - Il ponte sul fiume Kway (Ceiad) - a colori
19-20 marzo - ore 10 - Le diavolerie di Till (Lux) - a colori - per ragazzi
25-26-27 marzo - ore 21,15 - L'uomo di paglia (Lux)

Concerti

24 febbraio - ore 21,15 - Concerto del pianista Giuseppe Terracciano
16 marzo - ore 21,15 - Concerto del Trio Pierangeli - Egadi

Conferenze

9 febbraio - ore 21,15 - Conferenza, con proiezioni, tenuta dal dott. Silvio Curto, sul tema: «Chale - Capo operaio in Egitto 3.000 anni fa»
15 marzo - ore 21,15 - Conferenza, con proiezioni, tenuta da Piero Ghiglione sul tema: «Le tre valli a sud dell'Everest»
29 marzo - ore 21,15 - Conferenza sul pittore «Francisco Goya» tenuta dal dott. Luciano Tamburini

Gite

Gite di un giorno

Mese di marzo - continuano tutte le gite sciistiche nelle stazioni invernali (come febbraio).

19 marzo (S. Giuseppe):

Lugano	L. 1200
Locarno	> 1200
Stresa	> 800
Como	> 1000
Genova	> 1000
Rapallo	> 1240
Cervinia	> 850
Oropa	> 960

Gite speciali

19 marzo (S. Giuseppe) a S. Remo per la corsa ciclistica «Milano-S. Remo», in autopullman - L. 1200
19 marzo (S. Giuseppe) a Nizza (Costa Azzurra) in autopullman - (eventualmente pranzo L. 1300) - L. 2560

Gite di due giorni

19-20 marzo (S. Giuseppe)
La Gardesana - Torino - Brescia - Desenzano - Gardone - Riva - Trento - Rovereto - Bardolino - Sirmione - Desenzano - Torino, in autopullman e soggiorno completo in albergo - L. 9.540
Nizza (Costa Azzurra) - Torino - Tenda - Sospel - Nizza - Montecarlo - Principato di Monaco - Mentone - Cuneo - Torino, in autopullman e soggiorno completo in albergo - L. 9.450
Ginevra - Torino - Moncenisio - Lanslebourg - Chambery - Aix les Bains - Ginevra - Albertville - S. Jean de Maurienne - Torino, in autopullman e soggiorno completo in albergo - L. 9.700
Venezia - Torino - Brescia - Verona - Mestre - Venezia - Padova - Peschiera - Desenzano - Torino, in autopullman e soggiorno completo in albergo - L. 10.600

Gite di tre giorni

19-20-21 marzo (S. Giuseppe) - con partenza alle ore 13,30 del primo giorno
Nizza (Costa Azzurra) - Torino - Tenda - Sospel - Nizza - Cannes - Montecarlo - Principato di Monaco - Mentone - Cuneo - Torino, in autopullman e soggiorno completo in albergo - L. 13.000
St. Moritz - Torino - Lecco - Castasegna - Passo Maloja - St. Moritz - Chiavenna - Monza - Autostrada Milano, in autopullman e soggiorno completo in albergo - L. 13.500

N.B. - Le gite di due e tre giorni verranno ripetute durante le festività Pasquali.
Chi non avesse il passaporto individuale potrà fruire del passaporto collettivo versando la tassa di L. 300, ed in tal caso l'iscrizione alla gita dovrà essere effettuata almeno quattro giorni prima del viaggio.

Nuoto

21 febbraio - Torino - Terza prova «Coppa Inverno» - maschile e femminile
6 marzo - Torino - Quarta prova «Coppa Inverno» - maschile e femminile
20 marzo - Torino - Quinta prova «Coppa Inverno» - maschile e femminile

Visite Culturali

14 febbraio - Visita alla Galleria d'Arte Moderna
13 marzo - Visita al Museo Egizio

NOTIZIE IN BREVE

Aletica leggera

Si è aperta la stagione agonistica con i Campionati di corsa campestre. Da segnalare le vittorie di Peppicelli e di Lo Russo del C.S. Fiat, rispettivamente nei Campionati Piemontesi Assoluti e Juniores che si svolsero il 7 febbraio a Mondovì.

A Biella il 14 febbraio le atlete del Fiat hanno riportato una notevole affermazione nei Campionati Juniores, classificando ben sette atlete nelle prime otto. Tra esse ha primeggiato e vinto la Tacciarina.

Pallacanestro

10 gennaio - Torino - C.S. Fiat - Fontana Bologna 37-25
17 gennaio - Torino - C.S. Fiat - Talmone Autonomi 38-25
24 gennaio - Torino - C.S. Fiat - Cestistica Montecatini 41-29
31 gennaio - Mantova - C.S. Fiat - Lubiam Mantova 37-25
7 febbraio - Torino - Stock Trieste - C.S. Fiat 49-44

Corsi di taglio e confezioni

Presso la Biglietteria del Centro Sportivo Ricreativo Culturale - via Carlo Alberto 59 - si ricevono le adesioni ai corsi di taglio e confezioni della Scuola Wilma Cavazzini.

Scuola guida

Si porta a conoscenza degli interessati che questo Gruppo Automobilistico ha rinnovato anche per il corrente anno le particolari condizioni, per il conseguimento della patente di guida, riservata ai Dipendenti Fiat regolarmente iscritti al Centro Sportivo Ricreativo Culturale e loro Familiari.

Coloro che ne intendono fruire sono pregati di darsi in nota alla Biglietteria di via C. Alberto 59.

Si ricorda che le lezioni, sia teoriche che pratiche, saranno tenute fuori del normale orario di lavoro.

CONCERTO DELLA VIOLINISTA MARY ZEZEJ MAYER

Al Centro Culturale - martedì 19-1-1960.
Rappresentante dell'arte violinistica jugoslava, la concertista Mary Zezej Mayer ha trattenuto gli appassionati frequentatori dei concerti del Centro Culturale Fiat in una serata dove figuravano, fra le altre musiche del programma, composizioni di autori contemporanei jugoslavi a noi poco noti, quali Mokranjac, Novacek, Slavenski, portandoci un soffio del folklore serbo e croato, caratterizzato da ampie e nostalgiche melodie, alternate a frenetici ritmi di danze. In queste musiche, come nell'interpretazione di Corelli, Grieg, Mozart e Wieniawski, la violinista, validamente sostenuta dalla giovane pianista Amelia Careggio, è emersa soprattutto per la pastosa e bellissima voce dei cantabili, snodandosi in frasi morbide e modellate.



Inaugurazione dei Corsi di Arti figurative al Centro culturale Fiat. Il prof. A. Sicbaldi della Accademia Albertina illustra il programma d'insegnamento.



I pescatori del C.S. Fiat affilano le lenze... a tavolino in previsione dell'imminente stagione sportiva.



Renata Tacciarina, Peppicelli e Lo Russo rispettivamente campioni piemontesi di corsa campestre nei campionati femminili Juniores - maschili assoluti e Juniores.



Una fase del Campionato piemontese femminile assoluto di corsa campestre: guida la gara la Vaglio che si aggiudicherà la vittoria davanti alla compagna di squadra Genovese.



Campionato piemontese assoluto di corsa campestre: la partenza.



gila in tutto le nostre

Dopo lunga malattia è mancato a 56 anni, il 23 febbraio, il signor Rosmiro Sodano, capo officina 5 Sezione Auto. Attivissimo, tecnico di valore, lascia largo rimpianto di sé tra quanti lo hanno conosciuto. Entrato alla Fiat giovanissimo, ha dato all'Azienda la sua apprezzata opera per un trentacinquennio. Alla famiglia sincere condoglianze.

GUIDO ZECCHI



E' mancato il 25 gennaio il Capo Officina della Filiale Fiat di Roma Cav. Guido Zecchi che per 35 anni ha, con esemplare attaccamento al dovere, prodigato alla Azienda la sua opera operosa e apprezzatissima. Alla famiglia il cordoglio dell'«Illustrato Fiat».

Il 22 febbraio è scomparso l'ing. Atanas Portocalschi, Dirigente Fiat, appartenente alla Sezione Minerale. Alla Fiat dal 1941 l'ingegner Portocalschi diede la sua attività dapprima alla Sezione Ferriere, passando poi alla Sezione Minerale, portando sempre il valido con-

tributo della sua seria preparazione e della sua apprezzata competenza. Vive condoglianze ai familiari.

VINCENZO CRIVELLO



Per infortunio sul lavoro avvenuto alle Ferriere Fiat il 23 gennaio, è mancato all'Ospedale Maria Adelaide il signor Vincenzo Crivello di 48 anni, nativo di Montebelluna. Era un ottimo lavoratore e la sua scomparsa ha destato vivo rimpianto. Alla famiglia le nostre sentite condoglianze.

GIOVANNI FIRINO



Come i giornali cittadini hanno dato notizia, per incidente stradale è deceduto l'8 febbraio il signor Giovanni Firino di 43 anni, del Servizio Rimessa Vetture. Era alla Fiat dal 1939 ed era espertissimo nella sua professione di autista. Serio e volenteroso lavoratore, ottimo padre di famiglia, lascia largo rimpianto di sé. I funerali sono stati imponente tributo di affetto per lo scomparso. Ai familiari tutti, così duramente colpiti, le nostre affettuose condoglianze.

ILLUSTRATO FIAT

CARO (Sez. Costruz. e Impianti); GABRIELLA, figlia di Mario BARATTA (Osa); ANNA MARIA, figlia di Marco MIOSSO (Ferriere) - 30 dicembre, DANIELA, figlia di Giovanni BARONETTO (Spa); SUSANNA, figlia di Enzo ALERINO (Sez. Auto); MARCO, figlio di Luigi CARLEVARO (Sede Centrale); ANDREA, figlio dell'ing. Pier Ugo GHELMIA (Sede Centrale); PIETRO, figlio dell'ing. Ettore MORETTO (Sima); MAURO, figlio di Palmiro TIENGO (Sez. Auto) - 31 dicembre, LUIGI, figlio di Gaetano SIVIERO (Spa); GIAN CARLO, figlio di Luigi BOTTIZZO (Ricambi); ANNA, figlia di Giannetto BENDETTO (Sede Centrale); CARLA, figlia di Pasquale GIURATO (Ferriere); TIZIANA, figlia di Franco MIGLIARINI (Sez. Auto); MICHELE MARIO, figlio di Giuseppe MALVICINO (Sez. Auto); LORIEDANA, figlia di Livio PAGLIARINO (Sez. Auto) - 1° gennaio 1960, SILVIA, figlia di Roberto SERMATTEY (Divisione Materiale Ferrotranviario); CLAUDIO, figlio di Luciano MOLLAR (Ricambi) - 2 gennaio, ROBERTO, figlio di Egidio GENTILINI (Grandi Motori); ADA, figlia di Agostino NOVARA (Sez. Auto) - 3 gennaio, MARILENA, figlia di Mario FOIERI (Officine Caselle); FRANCO, figlio di Primo VIGNA CIT (Ricambi); MAURA, figlia di Attilio PELLEGRINI (Ferriere); PIERA, figlia di Giuseppe PIANTA (Sez. Auto); PAOLO, figlio di Fulvio VETTURINI (Sez. Auto) - 4 gennaio, MAURO, figlio di Renato CASTAGNO (Spa); OTTAVIO, figlio di Cesarina RAVINALE ATTI (Proidea - Ricupero Metall.); MAURO ANTONIO, figlio di Luciano CHIABBAUDO (Sez. Auto); MANUELA, figlia di Nino BELLINETTI (Sez. Auto) -

LUISA, figlia di Angelo BERTOLIN (Officine Caselle); ALBERTO, figlio di Bernardo BERTOLA (Spa) - 15 gennaio, BRUNO, figlio di Ugo BATTISTON e rag. Mary CAMERAN (Sez. Costruz. e Impianti e Sede Centrale); ROSA, figlia di Ernesto MASSA ROLANDINO (Ferriere) - 17 gennaio, ANDREA, figlio di Guido MITTE (Sez. Auto); GABRIELLA, figlia del p.i. Franco UBERTINO (Sez. Auto) - 21 gennaio, MARCO, figlio del p.i. Giuseppe BRUNETTI (Sez. Materferro); GIORGIO, figlio di Riccardo GAIA (Osa) - 22 gennaio, MARCO, figlio di Pompeo MUZZO (Ferriere) - 23 gennaio, ESTER, figlia di Lino MUTTA (Spa) - 23 gennaio, DARIO, figlio del p.i. Franco BACCHINI (Sez. Auto) - 30 gennaio, LAURA, figlia di Giuditta CASTELLI VEGETABILE (Ferriere); FLAVIO, figlio di Lorenzo SERRA (Sez. Auto) - 3 febbraio, PAOLO, figlio di Pietro CORRADINI (Sez. Officine di Modena).

NOZZE

Della Sede Centrale: Mariangela TICOZZI; ing. Giuseppe PREVITI; p.i. Fernando ABA; ing. Francesco ASSO; Giuseppe BUTTIGLIERO con Bartolomeo MARIONE; p. ch. Gian Mario PIOTTO; Carla ALIBERTI; geom. Bartolomeo PITTATORE; geom. Enrico PROCHET.

Della Sezione Automobili: ing. Raffaele PARODI; Raffaele MARCACCIO.

Della Sezione Fonderie: Carlo MORETTI.

Della Sezione Officine Sussidiarie Auto: Gian Mario MUSSO.

Della Sezione Velivoli: rag. Iride FACCHINETTI.

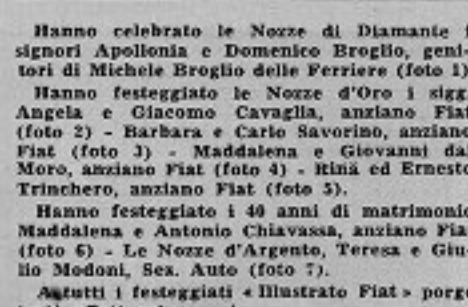
NOTIZIE DI CASA

CULLE

23 novembre 1959: PATRIZIA, figlia di Cella MUSSO LA GUARDIA (Spa) - 28 novembre: GABRIELLA, figlia di Carlo PRETI (Sez. Ricambi) - 27 novembre: FULVIA, figlia di Giuseppe CARLINO (Sede Centr.) - 28 novembre, MAURIZIO e PATRIZIA, figlie di Giuseppina PANISERA CASALEGNO (Sede Centrale) - 1° dicembre, MARIO, figlio di Vincenzo FERRERO (Sez. Auto); RENATO, figlio di Egidio SEREN (Sez. Auto); ALESSANDRO, figlio di Caterina DOGLIANI GILLETTA (Sede Centrale) - 3 dicembre, PAOLO, figlio di Silvana CRIVELLO (Fonderie); FLAVIO, figlio di Salvatore CHISSA (Sez. Auto); MASSIMO, figlio di Franco GERLONI (Sez. Auto) - 4 dicembre, MAURO, figlio di Adriano RINAUDO (Sede Centrale); PIER-PAOLO, figlio di Giorgio CARNATO (Sez. Auto) - 5 dicembre, ALESSANDRA, figlia del dr. Luigi ONNIS (Filiale di Genova); GRAZIELLA, figlia di Alberto BOMPARD (Sez. Auto) - 6 dicembre, ALFREDO, figlio del geom. Riccardo AJASSA (Sez. Costruz. e Impianti); BARBARA, figlia di Mirella ZANGARINI MERLO (Sede Centrale); LOREDANA, figlia di Luigi ESPOSITO (Ferriere) - 7 dicembre, MASSIMO, figlio di Michele DELL'UTRI (Sede Centrale); RENATO, figlio di Emilia PROIETTI FIORETTA (Osa); MASSIMO, figlio di Gaetano SEPE (Spa) - 8 dicembre, NICOLA, figlio di Rita CONTENTO (Fonderie); BARTOLOMEO, figlio di Marina ALLASIA (Fonderie) - 9 dicembre, GIACOMO, figlio di Maurizio RONCHIETTO (Fonderie); MAURIZIO, figlio di Pietro GODINA (Ferriere); LORELLA, figlia di Gian Carlo GHIANDELLI (Ferriere) - 10 dicembre, ALESSANDRA, figlia di Pietro DEZZANI (Fonderie e Fucine); ANNA, figlia del rag. Egidio PANIZZOLO (Spa) - 11 dicembre, DOMENICO, figlio di Mario BIASON (Stab. Velivoli); MARINA, figlia di Raffaele BELLINI (Ferriere); BRUNA, figlia di Serafino BASSETTI (Ferriere) - 13 dicembre, ALBA, figlia di Pietro BASSINI (Sez. Auto); GABRIELLA, figlia di Maddalena BERTINO GROSSO (Sede Centrale); SILVIO, figlio di Cesare SERAFINO (Sez. Auto); STEFANO, figlio del rag. Augusto ZUCCA (Sede Centrale); ADRIANO, figlio di Gaetano GENNARI (Sez. Ricambi); GABRIELLA, figlia di Luigi BERTINO (Sima); PATRIZIA, figlia di Luigi LOMBARDI (Sez. Auto) - 14 dicembre, SERGIO, figlio di Fiorenzo GOGGIO (Sez. Auto); ELIO, figlio di Dario PRIOTTO (Materferro) - 15 dicembre, MAURO, figlio di Giuseppe CORTESE (Spa); GIOVANNI, figlio di Graziella SACCO (Fonderie); GIANCARLO, figlio di Secondo SCAGLIA (Sez. Auto); GIORGIO, figlio di Aldo BULLIO (Sez. Auto); SILVIO, figlio di Cesare JERARD (Sez. Auto) - 18 dicembre, MARIO, figlio di Luigi ALTIERI (Sez. Metall.); PAOLA, figlia di Ennio BERNARDI (Sez. Auto); MARIA GRAZIA, figlia di Antonio SCANU (Spa); RENATO, figlio di Roberto ARBINI (Fonderie); RENATO, figlio di Eugenio BOLLITO (Sez. Auto);

ALBERTO, figlio di Marialba GARIS ROSSO (Grandi Motori) - 17 dicembre, MARINA, figlia di Francesco GASTALDI (Sez. Produz. Ausiliarie) - 18 dicembre, ALFONSO, figlio di Guerrino RIGHI (Sez. Off. di Modena); PATRIZIA, figlia di Andrea ERCOLE (Stab. Velivoli); SILVIA, figlia di Benito COABIANCO (Spa); GIUSEPPINA, figlia di Salvatore TESTA (Ferriere); FRANCA, figlia di Giovanni VENIR (Ferriere); MARCO, figlio di Enrico NOVARA (Sez. Auto); LAURA, figlia di Italo FORNASARI (Sez. Auto) - 19 dicembre, JOLANDA, figlia del p.i. Luigi RIZZI (Grandi Motori); NADIA, figlia di Livio ZOPPEGNO (Osa) - 20 dicembre, DANIELA, figlia di Pietro ZORGNO (Sez. Auto); LAURO, figlio di Salvatore VALENZA (Sez. Auto); ENRICO, figlio di Walter CAMPORELLI (Osa); PAOLA, figlia dell'ing. Piero MACARIO (Sez. Auto); MARISTELLA, figlia di Gianni TROMBETTA (Sez. Metall.) - 21 dicembre, FULVIA, figlia di Mario CAPELLO (Sede Centrale); ALBERTO e ANNA MARIA, figli di Giuseppe BASSO (Sede Centrale); VALERIO, figlio di Gastone DE GRANDIS (Osa) - 22 dicembre, ROBERTO, figlio di Antonio CORRENDO (Spa); MARIO, figlio di Giovanni FAUSONE (Sez. Auto); FRANCO, figlio di Donato SILVESTRI (Sez. Auto) - 23 dicembre, MARIA, figlia di Pierino CROCE (Stab. Velivoli); MAURIZIO, figlio di Giacomo PALMI (Sez. Auto); ANNA, figlia del p.i. Carlo CAGNINA (Sez. Auto) - 24 dicembre, BRUNA, figlia di Mario DE MARIA (Officine Caselle); MAURIZIO, figlio di Giuseppe MARASSO (Sez. Metall.); MILENA, figlia di Mario BUGATTI (Sez. Auto); BRUNO, figlio di Maggiorino FININO (Sez. Auto); MARCO, figlio del p.i. Duilio BORGHI (Spa); GIANMARCO, figlio del geom. Renato MASSUCCO (Spa) - 25 dicembre, PAOLA, figlia di Paolo SEGHI (Sez. Auto); STEFANO, figlio di Tommaso UNGARO (Osa); RICCARDO, figlio di Benito PESCI (Sez. Auto); ALBERTO, figlio di Geremia TAZZI (Sez. Auto) - 26 dicembre, MARIA TERESA, figlia di Raimondo ABBATE e Teresa AUTINO (Sez. Auto e Sede Centrale); ENRICO, figlio del p.i. Giovanni PIAZZA (Ferriere); PAOLO, figlio di Giacomo PETOVELLO (Ferriere); ANTONIETTA, figlia di Mario UZZI (Sez. Auto); CLOTILDE, figlia di Camillo GIANCAGLINI (Sez. Auto); GUGLIELMO, figlio di Stefano DALLERE (Sez. Auto) - 27 dicembre, DANIELA, figlia del dr. Bartolomeo ALFONSI (Sede Centrale); GIULIANO, figlio di Bruno CORINO (Spa); ANNA MARIA, figlia di Giovanni TAGLIANI (Spa); MARINA, figlia di Guido GRINZA (Osa); CARLO, figlio di Aldo TRAVERSO (Sez. Metall.); GIOVANNI, figlio di Roberto LINGIARDO (Fonderie); MARIA FELICITA, figlia di Giuseppe BOLATTO (Sez. Auto); DANILLO, figlio di Salvatore MANCINO (Sez. Auto); GIOVANNI, figlio di Tommaso ROSATI (Sez. Auto); PAOLO, figlio di Fortunato IPPOLITO (Sez. Auto) - 28 dicembre, DONATELLA, figlia di Giuseppe GARIBALDI (Stab. Velivoli); FLAVIO, figlio di Eraldo MONTALBETTI (Grandi Motori); FULVIO, figlio di Costanzo MORRA (Ferriere); MARIA TERESA, figlia del geom. Carlo SEMINO (Sede Centrale) - 29 dicembre, ANNA MARIA, figlia dell'ing. Franco CON-

NOZZE DI DIAMANTE, D'ORO E D'ARGENTO



Hanno celebrato le Nozze di Diamante i signori Apollonia e Domenico Broglio, genitori di Michele Broglio delle Ferriere (foto 1).

Hanno festeggiato le Nozze d'Oro i sign. Angela e Giacomo Cavaglia, anziani Fiat (foto 2) - Barbara e Carlo Savorino, anziani Fiat (foto 3) - Maddalena e Giovanni dal Moro, anziani Fiat (foto 4) - Itina ed Ernesto Trinchero, anziani Fiat (foto 5).

Hanno festeggiato i 40 anni di matrimonio Maddalena e Antonio Chiavassa, anziani Fiat (foto 6) - Le Nozze d'Argento, Teresa e Giulio Modoni, Sez. Auto (foto 7).

A tutti i festeggiati «Illustrato Fiat» porge i più affettuosi auguri.

ESTRAZIONE BUONI ENAL-PIEMONTE

Come annunciato nel nostro numero di ottobre, il 27 gennaio presso lo Studio del Notaio Morone, ha avuto luogo l'estrazione dei 15 premi da L. 30.000 ciascuno, costituiti da Buoni Enal, riservati ai dipendenti Fiat beneficiari dei Buoni Enal-Piemonte.

I nominativi sorteggiati sono i seguenti, i quali hanno già ricevuto diretta comunicazione per il ritiro del premio:

BROSIO Luigi della Sezione Ricambi - GOLIN Gino e GALASSO Giovanni della Sezione Velivoli - MERCANDETTI Roberto, NEGRO Carlo di Mitridate, CERESOLE Pietro e CIAIOLO Luigi della Sezione Automobili - TREVISAN Romano e PILATO Antonio della Sezione Fonderie e Fucine - COCCOLO Remo, SATTIN Romeo, ZANETTI Ercole e CALDARA Alessandro della Sezione Ferriere - FRATICELLI p.i. Umberto della Sede Centrale - BOSIO-FERILLI Vincenzo delle Officine Caselle.

5 gennaio, CINZIA, figlia del p.i. Rosario CAVALINI (Sede Centrale) - 7 gennaio, MAURO, figlio di Giovanni BECCHIO (Spa); LUCIANO, figlio di Vittorio ZAGALLO (Ricambi); RENATA, figlia di Augusto BASSO (Sez. Auto); GIANCARLO, figlio di Pietro ANGELERI (Sez. Costruz. e Impianti) - 8 gennaio, GIOVANNA, figlia di Claudio BLEYNAT (Osa); LUISSELLA, figlia del p.i. Vittorio CORRALINI (Sez. Auto); PAOLO, figlio del geom. Pierino FISSORE (Ferriere) - 9 gennaio, PIER LUIGI, figlio di Renzo AMISANO (Osa); NADIA, figlia di Agostino SETTIMO (Sez. Auto); MARIA, figlia di Perfetto MASON (Sez. Auto) - 10 gennaio, GABRIELLA, figlia di Giuseppe FRANCISSETTI (Spa) - 11 gennaio, ROBERTO, figlio di Enrico BORRO (Sez. Auto); RICCARDO, figlio del geom. Nello CAROSSO (Ricambi); EMANUELA, figlia del p.i. Biagio FINA (Sez. Auto) - 12 gennaio, FRANCO, figlio di G. Carlo RAVIOLA (Officine Caselle); MARIA

Della Sezione Ferriere: Rolando PERRONE; p.i. Dario RASTALDO.

Dello Stabilimento Grandi Motori: ing. Franco PRATI.

Della Sezione Spa: geom. Michele MARI; geom. Irma BECCHIO.

Della Sezione Officine di Modena: Teresa IMPALLOMENI; Giuseppe SEGANTINI; Ivo BORGHI.

LUTTI

Tristano MUSEI; Giovanni POZZATO; Carlo ALLIONE; Giovanni GAI; Antonio GRIFFA; Bernardo AIASSA; Gaetano BAGATIN; Tommaso CASTELLOTTI; Martino GENINATTI COSSATI; Giovanni Battista RIBORDINO (Sezione Automobili) - Severina BENCINI GERBINO (Materferro) - Getulio Osvaldo MACARIO; Luigi VACCANEO; Silvestro ROSSO (Sima) - Livio BRETTO; Romolo NATIVI (Ferriere) - Antonio CARPINELLO;

NELLE FAMIGLIE



Ci complaciamo vivamente con la dottoressa Sandra Novo, laureata a 23 anni in lettere presso la Università di Torino a pieni voti assoluti con lode e dignità di stampa. Sandra è figlia del signor Michele Novo, funzionario presso l'Ufficio Tecnico Aviazione Fiat con 38 anni di servizio.

Alla dott.ssa Novo e al suo Papà i più cordiali saluti e auguri.

Giuseppe GONELLA (Fonderie) - Francesco GIRAUDO; Paolo BOSCHETTI (Grandi Motori) - Ernesto VIOLINO (Osa) - Ermilio BONELLI (Spa) - Giovanni CHIAPPELLA; Antonino COMANDATORE (Stab. Vellivoli) - Giacomo DOMINIETTO; Giuseppe GARIMOLDI; Giovanni SCARRONE; Luigi CENNINI; Giovanni GIACHINO; Gualtiero MUCCHI; Giovanni PETTITI; Carlo GAINO; Giuseppe PERENO; Fortunato BIANCO (Premi di fedeltà) - Elio SERAFINI (Ses. Officine di Modena) - Antonio PEROGGIO, marito di Perlina SALTETTI (Grandi Motori).

La madre di Nicola VIAZZI; la figlia del dr. Alberto GIRALDI; la madre di Antonio ARDUINO; la madre del rag. Attilio SAMANICH; il padre di Luigi ROSSI; il padre di Luciana CORTESE PREGOSI; la madre di Maddalena DOSIO; il padre di Amalia DRISALDI ved. BOIERO; il padre di Aldo GUAZZOTTI; la madre del p.i. Ferruccio ENRICO; la moglie del p.i. Secondo POGGIANO; il fratello di Mario FEROSINO; la madre del p.i. Domenico LOMBARDI; il padre di Elena ROGINA ved. ROSSIN; la madre di Antonio LORENZON; la sorella di Gaetano COSTANTINI; la madre di Armida TESTI; il padre di Eustachio VASCO; la madre di Maria CORTE RESELLI; la sorella di Maria Rosa MORETTI; il padre di Eugenia VERME; il padre di Salvatore COCCHIO; il padre del p.i. Aldo MARCARINO; la moglie del dr. Carlo SCOTTI; il padre di Armando TARONI; il padre di Giuseppe BOERO; la madre di Marisa LAJOLO DI COSSANO CAPELLA; il padre del dr. Claudio GALOTTO; il padre del p.i. Luigi FOLLIS; il padre di Maria Giuseppina CAMERA; il padre del rag. Renato BERTAGNINI; la madre del geom. Giuseppe CERCHIO; la madre di Andrea MANUCCI; la sorella di Alfonso BALZANELLI; il padre di Pietro LAUNA DENTIS; la madre di Dora DESANI; il padre dell'ing. Giovanni SAN MARTINO; la madre di Ruggero MATHE; il padre di Ida FORNARI MUSSA; il padre di Emilia TONSO BRIGANTI; il padre di Romano PICCO ROSSETTO; la figlia di Antonio FRANCO; il padre di Spartaco Bruno MARINI; la madre di Cesare DUCH; il padre di Caterina PERONE GARELLI; il padre del p.i. Secondo ERCOLE; la madre del geom. Alberto FRE; il padre di Annibale BRUNO; il padre di Luigi BOBBIO; il padre di Franco ALBERTONE; la sorella di Luigi BERGERO; la madre di Eleda COGGIOLA BALESTRI; il

padre di Mario JANNON; la madre del p.i. Sergio MAINA; il padre di Giovanna TETTONI MACCARONE; il padre di Giovanni CROSIO; il fratello di Pietro CAVALETTI; la madre di Pietro CAPELLA; la madre di Serafino CARNINO; la madre di Alberto BERTONE; il fratello di Paolo JEVA; la sorella di Giovanni BARILE; la madre del p.i. Pietro BORGARO; la madre di Ettore CASTELLI; la madre di Laura GORLIER RETTAGLIATI; la madre di Ottavio FAGGIOLI; la madre di Romolo FOGLIA RANIN; il padre di Giuseppe DUCHINI; la madre di Leandro BADARELLO; il padre di Alessandro, Mario e p.i. Renato VERONESE; la madre di Giovanni RAVIZZA; il padre di Lino CASTELLARDO; il padre di Agostino ALESSIO; la madre di Silvana AIRAUDO PIATTINO; la madre del p.i. Silvio SESIA; la madre di Lodovico CONTI; la madre di Pietro BRIATORE; la sorella di Natale MOSSO; il padre di Aldo GHIONE; la madre di Sebastiano ODASSO; il padre di Luigi NEGRI; la madre di Antonio GIARDINI; la madre di Matteo CIRAVEGNA; la sorella di Tancredi VACCA; la madre di Elsa GRIFFA TESTI; il padre del p.i. Mario BARBIERI; il fratello di Oreste PRONO; la madre dell'ing. Giovanni DRAGHI; il padre di Maria ZAMPOLINI MARINI; la madre del geom. Secondo MARTANO; il padre di Vincenzo ZACA; il padre di Elsa ROSSO GILLIA; la madre del p.i. Gustavo MEDA; il fratello di Giacomo BARBERIS; il fratello di Eugenio Nicola DALMASSO; il padre di Pietro COMOTTO; la madre di Gioacchino CANCELAN; il padre di Ida AIMAR CAIROLI; il fratello di Michele LAURINO; il padre del p.i. Arturo BAZZANI; il padre dell'ing. Luciano TRABUCCO; il padre di Martino e Paolo AGRICOLA; il padre di Giovanni BERGADANO; la sorella di Livia DE NOHA CUMINATTI; il padre di Secondo BARAVALLE; la madre di Angelo GORRINO; la madre di Bruno TRENTINI; il padre di Temistocle GIANOLA; il padre di Antonio FASSONE; il padre di Francesco FILLIA; il padre del geom. Giovenale GARASSINO; il padre di Filippo RAPISARDA; la sorella di Giovanni RAZZETTO; la moglie del rag. Luigi MACCIONI; la madre di Luigi TURINETTI; il padre del geom. Mario CHIOLERO; la madre di Tullio BIANCHI; la madre di Attilio DEMAGISTRIS; il padre di Dino FERRERA; il padre di Pietro PICCHIO; il padre di Bartolomeo POVERO; il fratello di Giovanni PIGNATTA; la madre di Giuseppe BOLDI; il padre del rag. Giuseppe MARCER; la moglie di Luigi BASSETTO; il padre di Remolo GUAZZOTTI; la madre di Sebastiano LO MONACO; il padre di Ida MUSSA; la madre di Fernando BEDOGNI; la madre di Paolo FERRAGUTI; la madre di Luigi FERRANTI; la madre di Adelmo ZETTI; la madre di Lino BENNELLI; il padre di Mario BORGHI; il padre di Vasco MAGRI; il padre di Valerio LUCCO; il padre di Fulvio SELMI; la moglie di Peppino FERRARI.

Il 3 febbraio è mancata la carissima Madre della signorina Amalia Cavalea già Dirigente alla Contabilità Produzione; e il 22 è scomparso l'amatissimo Papà dell'ing. Luigi Vercelli Dirigente Divisione Aviazione Fiat.

«Illustrato Fiat» porge le più sentite condoglianze.



Accompagnati dall'ing. Fulcheri, direttore Fiat e Sindaco di Vicoforte, un gruppo di Anziani Fiat si è recato da Torino a Vicoforte, per festeggiare l'ottuagenario del Giuseppe Aigotti, che da tempo si è colà stabilito a godersi il ben meritato riposo dopo i trentacinque anni di solerte attività presso la Sezione Auto, dove suo figlio Francesco è ora capo officina 38.



Il gruppo bocce della Officina 16 di Mirafiori, fotografato in occasione della annuale festa di squadra.



Dal C.A.R. di Orvieto, mandano cordiali saluti gli ex Allievi Fiat: Vays, Costantino, Musso, Rovetto, Latini, Soteli, Tonelli, Vasino, Borca, Jannarelli, Samarotto, Borriano, Gallarato, Duca, Mainati, Ponzetto, Arduino anche a nome di Albini, Capraro e Rabaloli pure facenti parte del corso. A nome di tutti gli amici e colleghi, ricambiamo sinceramente i graditi saluti.



Il 15 gennaio scorso i componenti del Raggruppamento Pubblicazioni Tecniche della Mirafiori, hanno festeggiato in una simpatica riunione, i compiuti 35 anni di attività Fiat del loro Capo Servizio p.i. cav. Carlo Caffaro Rore. Al cav. Caffaro le più cordiali congratulazioni dell'«Illustrato».



Sandro Riboni è un operaio 25enne della Sadem che dedica tutto il suo tempo libero allo studio del canto. Egli ha esordito come «basso» in concerti provinciali e regionali affermandosi con successo. Nella foto, la RAI ha intervistato il sig. Riboni al suo posto di lavoro e l'«Illustrato Fiat» formula i migliori auguri per il suo avvenire artistico.

ATTENTI ALLE TRUFFE

Il Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni ha diramato il seguente avviso, che raccomandiamo all'attenzione degli Anziani Fiat:

«Varie persone, qualificandosi funzionari dell'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale, svolgono da tempo, in più province, attività delittuose, consumando truffe ai danni dei pensionati. Esse, per lo più, promettono, dietro compenso, un aumento delle pensioni o minacciano il ritiro del libretto di pensione qualora non vengano versate nelle loro mani le somme che dichiarano necessarie per sistemare pretese irregolarità. Nel rendere noto quanto sopra, l'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale:

- invita i pensionati a respingere qualunque richiesta da parte di qualsiasi persona;
- precisa che i propri funzionari non sono autorizzati a riscuotere, fuori dei loro uffici, somme di denaro comunque dovute all'Istituto, in quanto i versamenti debbono essere effettuati esclusivamente agli appositi sportelli;
- consiglia gli interessati, quando si verificano tentativi di truffe come quelli accennati, di denunciare immediatamente i responsabili alle autorità di polizia».

Per i dipendenti Fiat essi potranno segnalare al Gruppo Anziani quei casi che venissero a propria conoscenza.

NOTIZIARIO ASSOCIAZIONE EX-ALLIEVI FIAT

Giovedì 10 marzo - Proiezioni documentari

Saranno proiettati in Sede, in questa serata, con inizio alle ore 21.15, interessanti documentari turistici a colori.

Sabato 12 e 26 marzo - Trattenimenti musicali

Il complesso orchestrale della nostra Associazione terrà in Sede in queste serate un trattenimento musicale, riservato ai soci ed ai loro familiari. Le prenotazioni si ricevono, come di consueto, presso la nostra Segreteria a partire dal giovedì antecedente la serata fino ad esaurimento dei posti disponibili.

Domenica 20 marzo - Gita al Sestriere

Programma:
Ore 7.— partenza in autpullman da piazza Paleocapa

- > 9.30 (circa) - arrivo al Sestriere
- > 17.— ritorno al pullman per il ritorno
- > 19.30 - arrivo a Torino.

Quota di partecipazione L. 500 (familiari L. 800).

Iscrizioni presso la segreteria - Corso Dante n. 102 - a tutto martedì 15 marzo 1960.

Domenica 3 aprile - Gita a Cervinia

Programma:
Ore 6.30 - partenza in autpullman da piazza Paleocapa

- > 9.30 (circa) - arrivo a Cervinia
- > 17.— ritorno al pullman per il ritorno
- > 20.— arrivo a Torino.

Quota di partecipazione L. 600 (familiari L. 1000).

Iscrizioni presso la segreteria a tutto martedì 29 marzo 1960.

Corsi di fisarmonica e chitarra

Si rende noto ai Soci che sono iniziati in Sede i preannunciati corsi di fisarmonica e chitarra. Coloro che ancora intendessero parteciparvi sono pregati di far pervenire sollecitamente la propria adesione alla nostra Segreteria.



La piccola vettura della primavera

(foto fini)