

ILLUSTRATO FIAT

Anno VI - n. 10

PERIODICO MENSILE

Torino, 27 Ottobre 1958

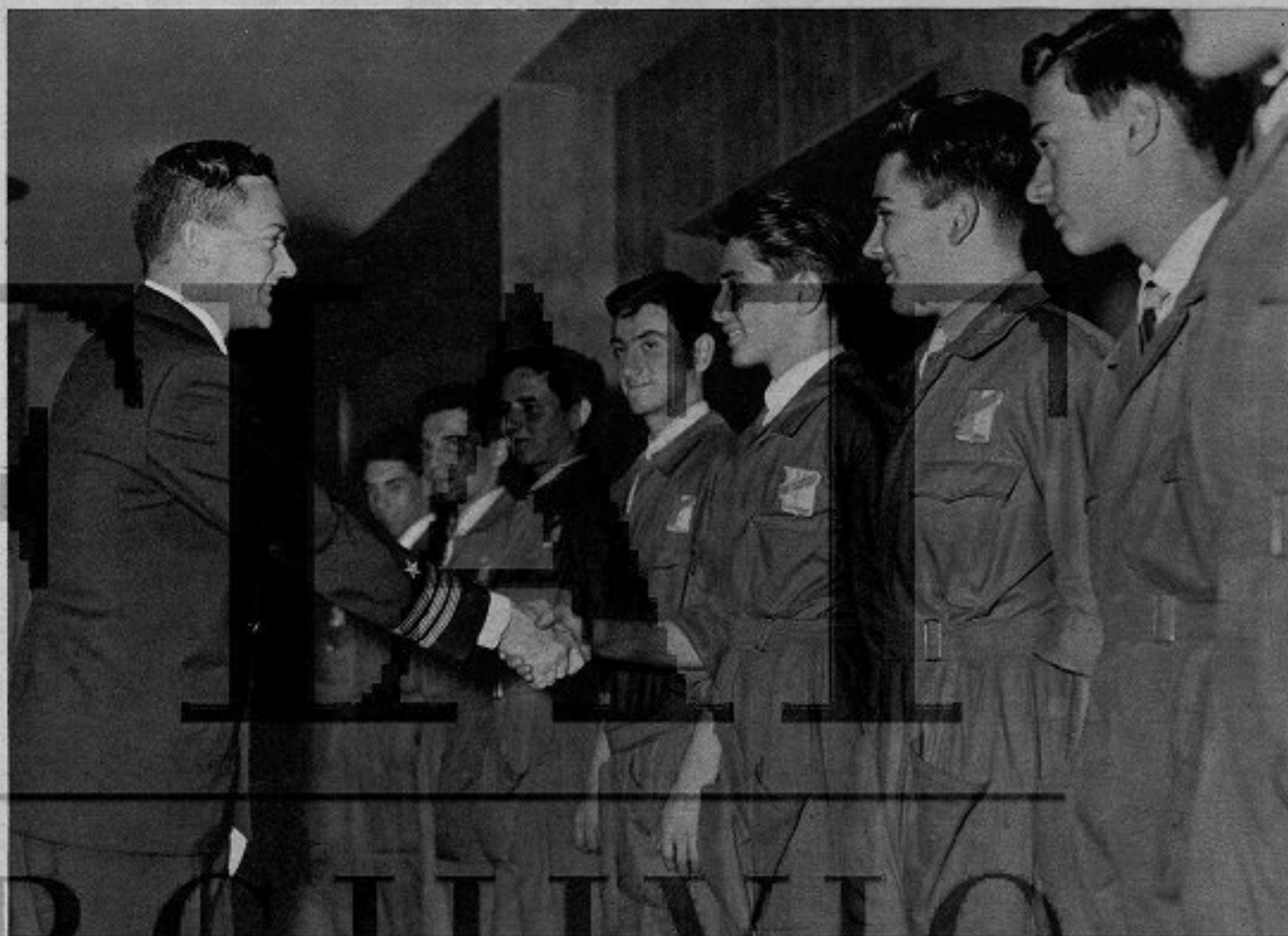


ANDERSON ALLA FIAT (vedi in 2ª pagina)

HA STRETTO LA MANO A TUTTI GLI ALLIEVI

Il Comandante del «Nautilus», l'eroe della traversata sottomarina polare, ha onorato la Fiat con una sua visita cordialissima (il 13 ottobre) alla Mirafiori e alla Scuola Allievi. Ricevuto e salutato dalla Presidenza e dalla Direzione Generale il Comandante Anderson ha avuto nelle officine accoglienze entusiastiche trattenendosi tra gli operai con una affabilità commovente. Alla Scuola «Giovanni Agnelli» di cui si è detto ammirato, ha voluto stringere la mano ad ogni allievo. Saputo delle costruzioni della Fiat in fatto di sommergibili, fin dai primordi, il Comandante Anderson ha tenuto a rilasciare questa dichiarazione: «Quale Comandante del sommergibile statunitense NAUTILUS ho il piacere, a nome di tutti gli uomini del NAUTILUS, di iscrivere questa fotografia che simbolizza le costruzioni della Fiat — fin dai primordi — nel campo dei sommergibili, costruzioni che hanno contribuito nel corso degli anni allo sviluppo del NAUTILUS e alla riuscita del viaggio dal Pacifico all'Atlantico via il Polo Nord».

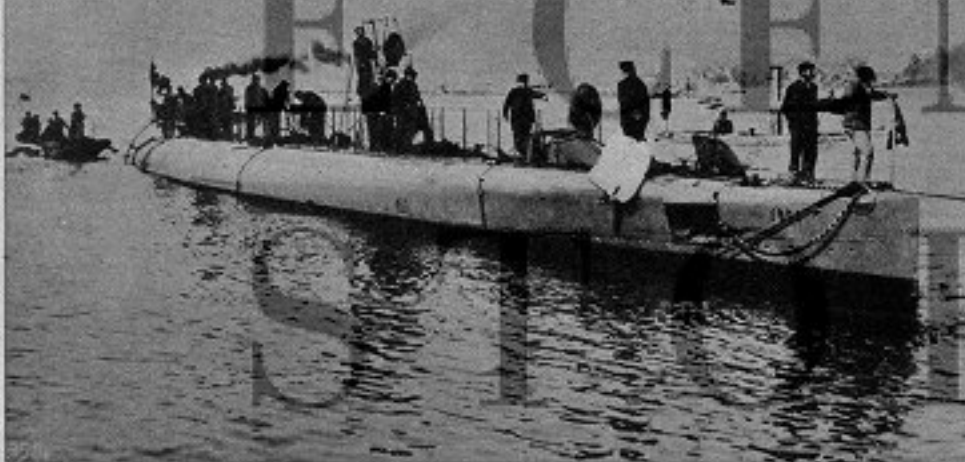
A handshake for every Trainee - The commander of the «Nautilus», the hero of the submarine voyage under the polar ice cap, honoured Fiat with a visit (October 13th) to the Mirafiori Works and the Training School. Greeted by the Presidency and the General Management, Comandante Anderson was most enthusiastically received in the Works, where he lingered among the worker with touching affability. At the «Giovanni Agnelli» School, for which he expressed great admiration, he insisted on shaking hands with each trainee. Having been informed of Fiat's early work in the field of submarine building, he kindly wrote this declaration: «As Commanding Officer, U.S.S. NAUTILUS it is my pleasure on behalf of all the men of the NAUTILUS to inscribe this photograph symbolizing the early work in submarines by Fiat, which contributed throughout the years to the development of the NAUTILUS and the successful voyage from the Pacific to the Atlantic via the North Pole».



13 October 1958

As Commanding Officer, U.S.S. NAUTILUS it is my pleasure on behalf of all the men of the NAUTILUS to inscribe this photograph symbolizing the early work in submarines by Fiat which contributed throughout the years to the development of the NAUTILUS and the successful voyage from the Pacific to the Atlantic via the North Pole.

Commander W. R. Anderson



In suffragio di Pio XII

La Fiat ha partecipato commossa all'universale cordoglio in morte del Santo Padre Pio XII. Alla Mirafiori è stata celebrata, il 13 ottobre, una Messa di Requie officiata dal Vescovo Mons. Arduino. Presente la Presidenza e la Direzione della Fiat. La fotografia dice l'imponenza e il raccoglimento dell'uditorio.

Al telegramma di condoglianza indirizzato dal Prof. Valletta, personalmente ed a nome della Fiat, il Cardinale Camerlengo, S.E. Aloisi Masella, ha così risposto:

«Nome Sacro Collegio vivamente ringrazio S.V. collaboratori e dipendenti Fiat per devote espressioni commosse omaggio venerata memoria compianto Sommo Pontefice Pio XII e per fervida partecipazione gravissimo lutto Santa Chiesa».



DONIZETTI



Gaetano Donizetti

La prima metà dell'800 operistico italiano fu dominata, oltre che dalle personalità di Rossini e di Bellini, dal genio drammatico e vario di Gaetano Donizetti.

Egli nacque a Bergamo nel 1797 da poveri genitori: il padre era portinaio e la madre tessitrice. Incominciò a studiare musica a 9 anni, dapprima nella sua città con Simone Mayr e poi a Bologna con il padre Mattei. Progredì in tutte le materie, superò brillantemente tutti i saggi e gli esami: ma pare che gli insegnanti non lo considerassero che una buona promessa. Uscito dal Liceo Musicale di Bologna, il primo periodo della sua attività non fu dei più felici: pareva fosse suo destino l'esser confrontato con Rossini e Bellini, che il pubblico gli preferiva. Esordì a Venezia con « Enrico di Borgogna » (che fu schiacciata nel confronto con l'« Italiana in Algeri » rappresentata la sera seguente), « La follia farsa », « Pietro il Grande », « La zingara », « La lettera anonima », « Il Pirata » che cadde a Milano. Dopo vari fiaschi, finalmente un successo: « L'ajo nell'imbarazzo ». Ma a quest'opera altre ne seguirono e tutte negative. Recatosi a Napoli, vi trovò un formidabile concorrente in Bellini, la cui « Bianca e Fernando » oscurò la sua « Elvida ».

Intanto, nel 1828, si era sposato con Virginia Vasselli, che gli diede una bambina. A Milano, dove si era trasferito, compose « Anna Bolena » — un successo che varcò subito anche il confine — e indi « L'Elisir d'amore » (1832) che tenne il cartellone per ben trentadue sere.

Ora il suo domicilio era a Napoli (pur recandosi spesso a Roma presso la famiglia della moglie, e qui compose « La Parisina », « Tasso », « Lucrezia Borgia », « Maria Stuarda ») e a Napoli scrisse la « Lucia di Lammermoor » (1835) che fu subito un magnifico successo, tanto che gli fu affidato il posto di insegnante di contrappunto a quel Conservatorio.

Il 1836 fu anno di sventure per Donizetti: perdette i genitori e la figlia e in seguito anche la moglie. Egli era disfatto. Scriveva al cognato: « La penna mi cade, non so far nulla, ma devo far tutto perché tutto è promesso. Ah, Vita mia, come mi ha reso triste, abbandonandomi solo su questa terra! ».

Quasi a reagire spiritualmente al dolore, aveva composto due farse: « Il campanello » e « Betly » cui seguirono « L'assedio di Calais » e la « Pia del Tolomei ».

Sperava intanto di succedere allo Zingarelli quale direttore del Conservatorio di Napoli, ma dopo molte discussioni il posto fu ceduto al Mercadante, perché napoletano. E allora si recò a Parigi, dove però non si trovò a suo agio: « Ah, se sapessi — scriveva ad un amico napoletano — cosa si soffre qui per fare un'opera! Gli intrighi, le inimicizie, il giornalismo... » Sempre dirigendo sue opere, si spostò in Svizzera, torna a Bergamo, poi

nuovamente a Parigi, a Bologna, a Milano, a Vienna. E scrive « La Favorita », « Il duca d'Alba », « Linda di Chamonix » — uno dei migliori successi — « La figlia del Reggimento » e il « Don Pasquale » che è l'opera più bella, il « Falstaff » dell'epoca.

Ma frattanto la sua salute pareva scossa, le lettere lo rivelano ora triste ora gaio, disuguale nell'umore e nello stile. Agli amici appare estenuato, invecchiato, sempre irrequieto. I primi sintomi di una paralisi si rivelarono nel 1845, a Parigi, dove subito lo raggiunse il nipote Andrea. La pronuncia era impacciata, il sistema muscolare atrofizzato, la mente non lucida. Riconferato in un manicomio, poi in un alloggio privato, fu ricondotto a Bergamo dove visse ancora qualche tempo, in completa assenza di volontà. Morì l'8 aprile 1848. L'autopsia rivelò una infezione celtica. Uno dei medici che effettuò l'autopsia, portò via il cranio del musicista. Di tale violazione si ebbe notizia soltanto nel 1874, quando la salma fu dissepoltata per trasportarla a Santa Maria Maggiore. E si dovette rintracciare gli eredi del medico per ottenere la restituzione della reliquia.

La casa nativa di Donizetti a Bergamo, divenuta monumento nazionale, è stata acquistata dal Comune che vi ha costituito un museo.

L'opera. Oltre alle tre o quattro opere che ancora oggi vivono abitualmente sul teatro, molto della invenzione donizettiana è da guardare in frammenti isolati, con un criterio antologico: una bellezza di squarci solitari nei quali si vedranno nella miglior luce le reazioni fantastiche del musicista di fronte a sentimenti, contemplanze poetiche o paesaggi. E saranno pezzi di dramma, ma non il dramma intero, a vivere nel pensiero di chi li ascolta. Infatti la straordinaria fecondità della produzione (73 opere, di cui quattro famose, in 36 anni!) sempre rapida e spesso quasi improvvisa, lo condusse alla trascuratezza, sì che nella sua opera si nota una certa ineguaglianza. Tuttavia egli occupa un posto importante nella storia dell'arte perché segna un nuovo passo nell'opera drammatica, spingendo il melodramma in quella corrente romanzesca e borghese che fu tanta parte del teatro italiano e inserendo d'altro canto nell'opera comica di stampe settecentesche una sua vena sentimentale, alternando così al buffo quel patetico che Rossini arromantico aveva escluso.

Prima che nella integrità dei tre capolavori — Lucia di Lammermoor, Elisir d'amore e Don Pasquale — i caratteri musicali di Donizetti si rivelano ancor più in questi frammenti di opere ineguali, al di fuori di un criterio strettamente cronologico. Poiché — dato il ritmo della sua produzione — accade di ricordare molti nomi di opere minori, mentre alcune delle ultime sono cadute in oblio. E quei caratteri sono la pronta accensione melodica, l'incisione netta degli accenti drammatici — che sembra precorrere la espressività di Verdi, come anche nella semplicità dell'accompagnamento — un pessimismo non sconcolato, non tragico né ironico, ma rassegnato e fiducioso, un linguaggio accorato, la cantilena, forse un po' enfatica, ma ampia e commossa. Sono gli stessi spiriti lirici di Bellini, pur distinguendosi la sua espressione da quella belliniana per difetto di purissima lirica.

Potremmo dire che il suo canto ha un fervore romantico che lo distingue dalla classica melodia belliniana: c'è qui come una seconda vista, che scarta le evidenze consuete e piomba nelle anime e le assume alla sua invenzione musicale e determina un moto, un disegno di verità e di cronaca. Donizetti è realtà piena, realtà viva, che si realizza attraverso il cupo di una parola, la curva di una melodia, il colore di una sequenza armonica.

Un altro carattere tipicamente donizettiano — il più originale — è il modo come la melodia prende luce, prende ombra nel disegnare i perso-

naggi del dramma o della commedia. Sono proprio personaggi vivi, rilievi di figure, che nascono da un giro melodico, da un accostamento di note, con tutto l'imprevisto, con tutto l'incanto che esse comportano. Quel sorridere tra un improvviso nodo di lacrime, quella emozione data per allusioni, per tocchi lievisimi — sentendo appena la materia sonora fissarsi, determinarsi verso un particolare indirizzo espressivo — è un linguaggio che rappresenta l'intimismo, che sembra annunciare la maniera di esprimere se stessi, con sentimenti, vibrazioni d'uomini di fronte alle cose, mediante un minimo di mezzi, usando il tratto sfumato, addirittura il simbolo qualche volta.

Così dal gran lavorare, dal gran produrre — senza volerlo, senza saperlo — viene ai personaggi donizettiani una loro individualissima umanità. E nasce inoltre la più personale formazione artistica di Gaetano Donizetti: quella della commedia lirica: appunto l'Elisir d'amore, il Don Pasquale, e le altre.

Il quarto atto della Favorita porta già allo stadio della invenzione asso-

luta. Dopo questo frammento siamo immediatamente all'esistenza indiscussa di tre capolavori: L'Elisir d'amore, la Lucia, il Don Pasquale.

Lirica e dramma, nella Lucia, si compenetrano in un solo linguaggio poetico. Il colore del borgo lombardo, nell'Elisir d'amore, è reso con l'acutezza di un Gogol.

E il realismo del Don Pasquale — forse l'opera donizettiana più bella — ha la verità d'un pezzo di mondo borghese del suo tempo. Persone, nel Don Pasquale, che Donizetti conosce, incontra durante la giornata (potremmo definirlo un Flaubert fatto musicista). Commedia poetica tuttavia, poiché il notturno « Tornami a dir che m'ami » tra i lauri del giardino di Don Pasquale, ha una bellezza melodica, un altissimo spirito messo in poche note che non cede davanti a un'aria di Mozart.

Tre capolavori, dicevamo. E non occorrono rivalutazioni di settanta melodrammi, bastano tre opere come queste della stagione perfetta, per definire il ruolo, l'importanza di Donizetti nel romanticismo italiano dell'Ottocento.

amb



L'attrice Alessandra Panaro ha acquistato a Roma una « 600 » e ha gentilmente fatto omaggio di questa sua fotografia a « Illustrato Fiat ».

Pensierini di un portafoglio che recapita «Illustrato Fiat»

Il sig. Eugenio Borra, postino e figlio di un dipendente Fiat, ci ha mandato alcuni suoi « Pensierini di un portafoglio », che riguardano anche il nostro giornale da lui recapitato con la posta.

Lo ringraziamo della spontanea cordialità che ci esprime per la Fiat.

Dell'« Illustrato Fiat » dice: « Noi lo leg-

giamo tutti in famiglia. A vedere e leggere quel che fa la Fiat restiamo commossi. Se in quei momenti guardiamo il nostro papà ci sembra quasi più grande, più forte. Ricordo quando recapitavo i primi numeri dell'« Illustrato Fiat ». Bisognava spiegare che era gratuito a qualcuno che esitava a prenderlo. Ora tutti lo ricevono con piacere. Molti lo dispiegano salendo le scale di casa. Spesso mi sento domandare: — Com'è che l'« Illustrato » non è ancora arrivato?... ».

TURIN RALLYE 1958

Il «Newsletter» del «Fiat 600-500 Club di Londra» ha dato ai soci un grazioso resoconto del viaggio a Torino nel settembre scorso. Ne stralciamo le parti più significative per l'omaggio reso dagli ospiti londinesi alla città della Fiat.

Il 31 agosto, Jimmy e Beryl James (500 C), Dave e Georgie Hughes (600), John, Dorreen, Stephen e Graham Carter (600), Geoff, Margaret e Gillian Bolton (600), Ron Tilley con il suo passeggero, Myra Young (600) si sono incontrati al Ponte Vauxhall alle 8 del mattino per iniziare le 750 miglia che ci separavano da Torino. Dopo aver attaccato sul vetro la scritta London-Turin Rally, partimmo salutati dal signor Morris e dal suo fotografo. La prima fermata fu a Teynham per il caffè e raggiunsemmo Dover a mezzogiorno dove si univano a noi Leslie e Doreen Price (500) e David Carpenter con il suo compagno (600).

Dopo le necessarie formalità, caricammo le vetture sul ferry-boat francese s. s. Compiègne. Dopo aver parcheggiato la nostra vettura sul ponte superiore a prua, arrivarono tre marinai francesi che, sollevando la parte anteriore della vettura con noi ancora dentro, ci spostarono nel posto a noi riservato. Fu una traversata felice e sbarcammo a Calais alle 3,30 circa del pomeriggio e alle 4 partimmo diretti a Pontolise (ricordando di guidare a destra) dove la maggior parte di noi aveva deciso di passare la notte. Raggiungemmo la nostra destinazione alle 9 circa di sera dopo 156 miglia. Il mattino seguente, dopo colazione, partimmo presto diretti a Versailles, Nevers, Roanne, Lyons e Chambery. Questa è stata la giornata più lunga, avendo percorso 394 miglia, con le ultime quattro miglia rinviate dal dover aspettare che i gendarmi liberassero la strada da una frana che era caduta per la pioggia. Dopo che i gendarmi ebbero scavato per circa venti minuti proseguimmo attraverso un torrente d'acqua che correva lungo la strada, balzando da una pietra all'altra.

Arrivammo a Chambery alle 11,30 e trovammo la maggior parte dei viaggiatori in un caffè che aspettavano gli esploratori inviati in cerca di cibo e stanze. Trovammo un caffè dove ci servirono un ottimo pranzo, e mentre stavamo cenando apparve il sig. Formichi in rappresentanza della Fiat. A causa del tempo e dell'ora tarda pensava non giungessimo più. Egli aveva attraversato la frontiera per darci il benvenuto.

Alle 10 del giorno dopo iniziammo le 75 miglia che ci dividevano da Lanslebourg ai piedi del Passo del Moncenisio. Dopo pranzo attraversammo il Passo e scendemmo verso Molaretto, il posto di dogana italiana. Qui ci venne incontro il signor Gavuzzi ed altri della Direzione Stampa Fiat. Proseguimmo verso Susa scortati da due 1400 della Fiat. A Susa altre fotografie, sotto l'Arco di Augusto. Quindi verso Torino. Qui incontrammo Mike Proctor e Brian Harris (600), Richard e Margaret Rogers (600), Frederick Bothamley (600) e Cyril Piggot (nuova 500). Dopo aver scaricato nell'albergo i nostri bagagli andammo alla Filiale Fiat per lasciarvi le vetture.

Il nostro primo giorno intero a Torino, il mercoledì, s'iniziò con la sorpresa, con un regalo sul tavolo della colazione, di

omaggi pubblicitari dell'Ufficio Stampa. I nostri tre bambini ebbero per ciascuno un magnifico modellino in scala della nuova 500 azionato da una batteria; e altri omaggi alle signore e ai signori. Anche interessanti opuscoli e pubblicazioni sull'organizzazione Fiat. Abbiamo notato, divertiti, che finito il breakfast, non erano solo i bambini a giocare sul pavimento con i modellini. Dopo colazione, un veloce giro in 1400 ai negozi, accompagnati da una interprete. In pullmann visita alla città e a Superga, la bella storica basilica del Juvara che domina Torino.

Nel pomeriggio visitammo anzitutto il nuovo Stabilimento Fiat Ricambi, modernissimo per le sue attrezzature automatiche. Qui una sorpresa: il pullman entrò negli stabilimenti e andò in su e in giù lungo i corridoi, fermandoci a vedere le cose tecniche interessanti. Visitammo anche la Ditta De Marchi, di accessori d'auto, ricevuti molto gentilmente; poi cena al «Cambio» (storico ristorante) e quindi a letto.

Giovedì mattina le signore andarono per conto loro — qualcuna dalla pettinatrice, altre in negozi, altre ancora al mercato armate di dizionario e di una carta per calcolare il valore della lira. Gli uomini e i bambini visitarono le Ferriere Fiat, dove seguirono l'intero procedimento di fabbricazione dei fogli di acciaio. Nel pomeriggio ricevimento allo «Sport Club», dove ci unimmo ai soci del «Fiat Register». Infine visita alla grandiosa «Mirafiori». Nord e Sud, dove vedemmo costruire motori e carrozzerie e le linee di montaggio. Questa visita terminò con un giro in pista, che ha una curva di 45°.

Nella sala del Consiglio alla Mirafiori, il Direttore della Direzione Stampa ci dette il benvenuto a nome della Direzione della Fiat. Firmato il libro dei visitatori ritornammo alla Filiale per riprendere le nostre vetture, che trovammo pulite, lucidate e fornite di belle bandiere italiane ed inglesi.

Le nostre vetture Fiat e quelle dei soci del «Fiat Register» fecero colonna attraverso il centro di Torino. Fu una traversata trionfale. Una scorta di motociclisti apriva la strada. Tutto il traffico era stato bloccato per noi, mentre sulle nostre teste un elicottero andava in su e in giù. Dopo aver lasciato le vetture in una delle tante belle piazze di Torino godemmo di altra ospitalità. Alla sera partecipammo al «non plus ultra» della nostra visita: un magnifico banchetto al Grand Hotel Principi di Piemonte, dove alle signore venivano offerti bouquet di rose. Al cordiale saluto del Direttore Stampa Fiat, Dr. Pestelli, risposero calorosamente Mr. Rogers e il Capitano Liston Young.

Il giorno dopo la maggior parte di noi riprese la via del ritorno, altri andarono a Milano, a Monza, sui laghi.

Pensiamo che tutti coloro che hanno goduto della magnifica ospitalità Fiat vorranno unirsi a noi nel ringraziare tutti coloro che hanno contribuito a rendere memorabile questa visita.

Il Club Fiat 500 ha rivolto un caloroso ringraziamento alla Fiat England, che assistette la organizzazione del bel viaggio. A questo ringraziamento «Illustrato Fiat» si associa cordialmente.

I SUCCESSI DELLA 500

I 23 Records internazionali della 500 versione Abarth



Le qualità della 500 normale, di serie, sono state collaudate nella gran prova di resistenza dei 100.000 Km. effettuata nel maggio-giugno scorsi ad iniziativa di «Quattroruote». Una prova che ha avuto vasta eco nel mondo automobilistico.

La versione 500 Abarth — che pur con motore adattato da Abarth e con carrozzeria aerodinamica Pinin Farina è fondamentalmente Fiat 500 — già stabilì nel febbraio scorso clamorosi primati all'autodromo di Monza. Ora, in successive prove di resistenza il svoltesi dal 27 settembre al 7 ottobre, ed il 21 ottobre 1958, essa ha battuto nuovi records internazionali della classe 1° (da 350 a 500 cmc.).

In totale, ben 23 records internazionali dei quali 6 nuovissimi. Primati a velocità medie da 116,380 ad oltre 155 Km/ora. Eccone la tabella:

I 23 Records Internazionali (S.O.)

- 500 miglia: media km. 154,485 (record precedente Fiat-Abarth 150,100 km./h.);
- 6 ore: media km. 155,032 (r. p. Fiat-Abarth 150,180 km./h.);
- 1000 km.: media km. 155,296 (r. p. Fiat-Abarth 148,390 km./h.);
- 1000 miglia: media km. 155,303 (r. p. Fiat-Abarth 147,660);
- 12 ore: media km. 154,341 (r. p. Fiat-Abarth 147,930 km./h.);
- 2000 km.: media km. 153,319 (r. p. Fiat-Abarth 139,930 km./h.);
- 5000 km.: media km. 130,804 (r. p. Lloyd km. 123,360);
- 48 ore: media km. 131,978 (r. p. Lloyd km. 125,600);
- 5000 miglia: media km. 130,752 (r. p. Lloyd km. 127,950 km./h.);
- 72 ore: media km. 131,286 (r. p. Lloyd km. 124,590 km./h.);
- 10.000 km.: media km. 131,290 (r. p. Lloyd km. 125,140 km./h.);
- 96 ore: media km. 125,824 (r. p. Fiat-Abarth 108,940 km./h.);
- 15.000 km.: media km. 126,216 (r. p. Fiat-Abarth 107,690 km./h.);
- 120 ore: media km. 126,291 (r. p. Fiat-Abarth 108,280 km./h.);
- 10.000 miglia: media km. 119,041 (r. p. Fiat-Abarth 107,890 km./h.);
- 6 giorni: media km. 119,850 (r. p. Fiat-Abarth 107,860 km./h.);
- 20.000 km.: media km. 120,723 (r. p. non esistente);
- 7 giorni: media km. 120,854 (r. p. Fiat-Abarth 108,250 km./h.);
- 15.000 miglia: media km. 120,845 (r. p. non esistente);
- 25.000 km.: media km. 119,754 (r. p. non esistente);
- 8 giorni: media km. 120,580 (r. p. non esistente);
- 9 giorni: media km. 117,300 (r. p. non esistente);
- 10 giorni: media km. 116,380 (r. p. non esistente).

Alla riuscita di queste felici prove ha contribuito anche la perizia dei piloti Baghetti, Bassi, Cattini, Crivellari E., Crivellari N., Giuberti, Guarnieri, Poltronieri, Toselli ed «Uranio», i quali si sono alternati ininterrottamente giorno e notte al volante della prodigiosa vettura.

PREMIO PACCES

Note per uno studio in blu

I TORNITORI

Anni addietro, quand'ero ragazzo e poi apprendista in fabbrica, si poteva ancora sentire una frase che oggi apparirebbe perlomeno curiosa. La frase era questa, un'asserzione: «I tornitori sono i re della meccanica». E davvero essi amavano considerarsi un po' come degli aristocratici d'officina, anche se non lo esternavano spesso. A ciò li portava il senso interiore di svolgere un ruolo fondamentale, d'essere custodi e tramandatori della magia della ruota, protagonisti di primo piano nel campo della meccanica. Pur tuttavia la ingenuità della frase toglieva ogni tono di presunzione.

Ma negli stessi decenni la meccanica si andava sviluppando e consolidando su sempre più vasta scala industriale, fino a diventare una delle branche più importanti delle attività umane, e nel contempo scalfando quella che era la cornice artigianale ed empirica adatta a quelle compiacenze. Così, nelle grandi aziende moderne, il progresso tecnico del mez-

zi di produzione ha portato a specializzare sempre più ogni singolo compito delle maestranze, col risultato ultimo di riacciarli in una loro più stretta e quanto mai indispensabile complementarietà. Esigenze connaturali allo sviluppo incessante della tecnica hanno creato le premesse e quindi il sorgere e potenziarsi a tal fine di ben munite ed attrezzate «scuole-allievi», parallele ai reparti di produzione, e dove ogni attenzione è volta alla serietà e rigorosità di preparazione degli operai di domani. Ne consegue, evidente, che tutte indifferentemente le mansioni d'officina tendono ad un livello di alta qualità, richiedendosi per ciascuno, conoscenze tecniche e pratiche, spiccate attitudini di adeguarsi al ritmo dell'evoluzione tecnica. Insomma, soprattutto intelligenza.

In queste «scuole-allievi», e specie in quella modernissima della Fiat, tra questi giovani di cui molti saranno immessi a mansioni di grande responsabilità, la parola ed il significato di «automation» sono soggetti familiari, ed i relativi metodi d'applicazione sono materia di studio che li appassiona.

A parte quella che per me, dipendente, è una maggior possibilità di constatazione diretta, nel citare la Fiat come esempio di costante indi-

rizzarsi ad una sempre più alta qualificazione operaia, non ho a temere di mancare d'obiettività. Mi è facile rammentare in proposito ciò che ebbi a leggere in un'intervista concessa dall'on. ing. Olivetti ad un quotato settimanale di vasta tiratura. Alla domanda: «Qual è, secondo lei, l'industria più «americana» d'Italia?» (ovvio che il paragone all'America sottintende il riscontro di un più avanzato stadio di organizzazione, specializzazione ed applicazione tecnica), l'intervistato rispondeva senza esitare: «la Fiat». Dato non irrilevante, l'ing. Olivetti essendo egli stesso a capo di un'eccellente industria (sintomatico che un modello di quelle macchine da scrivere figuri nel Museo di Arte Moderna di New York).

Ma tornando dallo scorcio panoramico al discorso che l'ha originato è da aggiungere che, pur nel nuovo divenire industriale, volto come si è detto all'approfondimento e premienza della preparazione teorico-sperimentale, le specifiche incombenze restano pur sempre valide, e quelle del tornitore sono sempre di particolare delicata importanza.

Peraltro, conscio di ciò che gli si evolve attorno anche per merito suo, oggi il tornitore non accampa più le vecchie compiacenze, ma custodisce

riposto quel senso dell'aristocratico che è nella tradizione del suo lavoro. Sente il fascino della ruota, quasi una tenerezza per la vite-madre che crea il filetto, per l'avvolgersi delle spire, per il truciolo che s'aggroviglia tagliente o balza a scaglie bluastre, arroventato, come per indignazione di essere stato scalfito. E se domandate ad un giovane tornitore che mestiere faccia, egli non vi risponderà col dire «meccanico», che non gli potrebbe abbastanza, non tutto. Vi dirà proprio «tornitore».

Lavoro specifico. E così anche gli anziani, quelli che hanno trascorso una vita al tornio: essi potranno magari dirvi che «un tempo i tornitori portavano la sciabola». Ma questo attributo, a tutta prima sorprendente, non è che un modo d'enunciare in forma allusiva l'originaria qualità d'una specializzazione.

Comunque ammantato, dunque, senso istintivo ed intimo di ciò che è e ha da essere il proprio lavoro. E sotto questo aspetto della specializzazione, che è l'unico veramente positivo, l'antica compiacenza ritrova l'esatta giustificazione e si trasforma, si perfeziona riplasmandosi in dignità.

LUIGI DAVI
(Stab. Grandi Motori)



Queste vetture Fiat si sono distinte nei recenti Concorsi di eleganza organizzati a Touquet e a Malo-Les-Bains dalla Concessionaria Fiat di Lilla (Società «Flandres Automobiles»). Presentatrice la signorina Delpierre.



LONDRA - La «Nuova 500» ad una presentazione di modelli da sera.



La targa BO-100.000 alla Multipla del «Pane di Sant'Antonio»

BOLOGNA - L'auto immatricolata «Bo 100.000» è una Fiat «600 multipla» dei Frati dell'«Opera Caritativa di Sant'Antonio», che si servono della macchina per raccogliere dai panettieri pane destinato ai poveri. La chiamano «l'auto del pane di Sant'Antonio». Nella fotografia, dinanzi alla Filiale, la targa 100.000 è presa in consegna da Padre Domenico, che è l'autista dell'Antoniano. Erano presenti anche Padre Lombardi del Convento di Sant'Antonio e il comm. Zecchini presidente dei Comitati dell'Antoniano. La targa «Bo 1» (numerazione nuova serie) risale al 15 marzo 1927.

TARGA 60.000 - 1100 Fiat

PAVIA - La targa «PV 60.000» è toccata ad una Fiat 1100 acquistata da un noto industriale pavese. Questa targa è dell'agosto scorso; oggi il numero delle immatricolazioni nella Provincia di Pavia è più alto. Nel gennaio 1952 Pavia era alla targa 32.000. In gran maggioranza vetture Fiat.

“La donna e l'auto”



Questa originale insegna «Fiat 500», della cartellonista Céline Robellaz, che ha accostato una slanciata figura femminile alla «silhouette» della piccola vettura, ha fatto per molti giorni viva attrazione sulla facciata di un grande magazzino di Losanna («Grands Magasins Innovation»), il quale ha indetto una esposizione-concorso intitolato «La donna e l'auto», premio una «500». Un concorso che ha avuto grande successo. Alla inaugurazione della mostra intervennero il Console Generale d'Italia a Losanna e rappresentanti della «Fiat Suisse». Una manifestazione elegante e popolare sotto il segno dell'amicizia italo-svizzera.

“La femme et l'auto”

Cet original panneau «Fiat 500», dû au pinceau de Céline Robellaz, qui a associé heureusement une figure de femme élancée et fort allurée à la silhouette de la petite voiture, a été, pendant de nombreux jours, une vive attraction sur la façade d'un grand magasin de Lausanne («Grands Magasins Innovation»), qui a lancé une exposition-concours intitulée «La femme et l'auto», dont le premier prix était une «500». Le concours a été un grand succès. A l'inauguration de l'exposition ont assisté M. le Consul Général d'Italie à Lausanne et des représentants de la «Fiat Suisse». Ce fut une manifestation élégante et populaire sous le signe de l'amitié italo-suisse.



RIO TUNUYÁN



BUENOS AIRES - Questo bel transatlantico argentino, motonave della «Flota Mercante del Estado», ha ripreso il mare, diretto a New York, dopo essere stato rinnovato, a tempo di record, nel cantiere della «Fidemotor», azienda del gruppo Fiat-Argentina. Gli importanti lavori di rinnovo furono messi a concorso internazionale dalla Marina mercantile della Repubblica Argentina, e l'Azienda del Gruppo Fiat se li aggiudicò per il minor tempo impiegato e per il minor costo. In 110 giornate di lavoro (15 di meno che nel contratto) la «Fidemotor» portò a compimento l'opera e si meritò un premio che fu distribuito tra i partecipanti ai lavori. Il largo impiego di materiali di produzione argentina ha fatto risparmiare allo Stato una grossa cifra di dollari.

La capacità dei tecnici e delle maestranze occupati — un totale di mille — la completezza delle attrezzature messe a disposizione dal gruppo Fiat, la bontà del materiale usato hanno permesso di assolvere, per la prima volta nella storia delle riparazioni navali nazionali, un compito così impegnativo, il cui merito spetta a «Fidemotor» ed alle varie industrie associate il cui apporto è stato davvero degno di elogio. L'Amministratore della «Flota Mercante del Estado», capitano Carlos Bruzzone, ha affermato che l'opera svolta da «Fidemotor» dimostra che l'Argentina si trova ormai in condizioni di realizzare tutte le sue grandi riparazioni «in loco», non soltanto con enorme risparmio di valute pregiate e ad un minore prezzo che all'estero, ma anche con migliore qualità ed economia di tempo, che in materiali di navigazione è forse più importante del costo intrinseco del lavoro.

Da parte sua, il comandante del «Rio Tunuyán», capitano José M. Dodero, ha dichiarato che la ripresa dei viaggi a Nuova York avveniva con la



L'ing. Fogagnolo, il dott. Aurelio Peccet, gli ingegneri Giuliano Di Stefano, Ennio Dari e Umberto Montalenti, il comm. Torino Galanti ed altri tecnici della «Fiat Fidemotor» che sono intervenuti alla partenza della motonave «Rio Tunuyán».

più grande fiducia sulla qualità dei lavori eseguiti.

Pienamente soddisfatti del delicato compito portato magnificamente a fine da «Fidemotor», i dirigenti della «Flota Mercante del Estado» hanno deciso di far entrare in cantiere anche la motonave «Rio de la Plata», affidandone il ricondizionamento generale alla stessa «Fidemotor».

BUENOS AIRES — Este hermoso transatlántico argentino, motonave de la «Flota Mercante del Estado», reanudó sus viajes a Nueva York, después de haber sido renovado, en tiempo record, en el astillero de «Fidemotor», empresa del Grupo Fiat-Argentina. Los importantes trabajos de transformación y acondicionamiento fueron ofrecidos en licitación internacional por la Marina Mercante de la República Argentina, y la Empresa del

Grupo Fiat se los adjudicó cotizando menor tiempo y menor precio que los otros proponentes. En sólo 110 días (15 menos de lo que establecía el contrato), «Fidemotor» dió término a la importante obra, mereciéndose así un premio que fué distribuido entre todos los que participaron a los mencionados trabajos. El amplio empleo de materiales de producción argentina permitió al Estado de ahorrar una fuerte cantidad en dólares.

La capacidad de los técnicos y de los obreros ocupados — por un total de 1000 —, como así también las bien equipadas instalaciones puestas a disposición por el Grupo Fiat, y la calidad del material empleado permitieron realizar por primera vez en la historia de las reparaciones navales nacionales, una empresa de magnitud, cuyo mérito se debe a «Fidemotor» y a las industrias asociadas, cuyo aporte fué digno del mejor elogio. El Administrador de la «Flota Mercante del Estado», capitán Carlos Bruzzone, declaró que las obras realizadas por «Fidemo-



Il dottor Oberdan Sallustro, l'ing. Mario Dagna e l'ing. Ennio Dari, accompagnano a bordo della nave alcuni alti funzionari argentini.

tor» demuestran que la Argentina se halla desde ya en condición de efectuar las grandes reparaciones «in loco», no sólo con enorme ahorro de divisas y a menor precio que al exterior, sino también con mejor calidad y economía de tiempo, que en materia de navegación es quizás más importante del valor intrínseco del trabajo.

Por su parte, el comandante del «Rio Tunuyán», capitán José M. Dodero, declaró que la reanudación de los viajes a Nueva York se realizaba con la más grande confianza sobre la calidad de los trabajos efectuados.

Pienamente satisfechos por la delicada obra llevada a su fin en forma brillante por «Fidemotor», los dirigentes de la «Flota Mercante del Estado» decidieron confiar a «Fidemotor» también el acondicionamiento de la motonave «Rio de la Plata», por cuyo motivo el mencionado transatlántico se encuentra ya en el astillero de la Empresa del Grupo Fiat-Argentina.

TRAFORO DEL GRAN SAN BERNARDO



Viadotto della lunghezza di m. 140, altezza m. 40, eseguito per la costruzione del traforo del Gran S. Bernardo. Società concessionaria SITRASS. La costruzione, iniziata recentemente, viene realizzata sotto la direzione del Prof. Dardanelli della Divisione Costruzioni e Impianti Fiat con la collaborazione dei servizi tecnici della stessa Divisione. Si prevede il completamento del traforo per la primavera del 1961.



All'Istituto Agrario Bonafous di Torino, la Fiat ha organizzato una attrezzatissima Scuola per Trattoristi meccanici agrari che comprende numerose ed ampie aule ed officine dotate di tutte le attrezzature necessarie per l'addestramento completo dei giovani.

PAROLE, FRASI, ERRORI

EL DORADO

La favolosa « Terra Dorata » che gli spagnoli conquistatori dell'America del Sud ritenevano esistesse presso le sorgenti dell'Orenoco. Si diceva che la capitale Manoa fosse costruita tutta in oro e fondata su un lago le cui sabbie erano oro. Centinaia di avventurieri perirono nella vana ricerca. Ora ha solo più il significato di fantastiche ricchezze e perfetta felicità. Esiste tuttavia in California un distretto con miniere d'oro che si chiama appunto El Dorado.

ZIO SAM

Nomignolo sorto negli Stati Uniti al tempo della Guerra d'Indipendenza, quando qualcu-

no avendo chiesto quale fosse il significato della sigla « US » (United States) impresa su di un collo di merce importata, ebbe come risposta scherzosa che la sigla significava Uncle Sam (Zio Sam) che era il soprannome di un certo Samuele Wilson popolarissimo Ispettore di Dogana del luogo. Il nome prese piede e rimase come appellativo per gli Stati Uniti d'America che si vedono pertanto in varie illustrazioni raffigurati sotto forma di un rispettabile signore con cappello a cilindro dal nastro a stelle e barbetta a punta: il classico Zio Sam.

NELLE BRACCIA DI MORFEO

Dormire e sognare. Morfeo, leggendario personaggio greco era figlio di Hypnos (sonno) ed era dio dei sogni. Il suo nome è derivato dal greco morphè (forma); difatti: amorfo = senza forma, perché si credeva che fosse

lui a dare forma alle visioni che appaiono nei sogni. Egli sarebbe quindi, più strettamente parlando, la deità che amministra i sogni anziché il sonno, ma popolarmente, quando si dice: è fra le braccia di Morfeo si intende dire: è bell'e addormentato.

RISO SARDONICO

L'aggettivo « sardonico » proviene, molto probabilmente, dal nome di una pianta che era chiamata in greco « Sardonion » e che si diceva avesse la proprietà, se propinata sotto forma di infuso, di provocare una contrazione dei muscoli facciali, da dare in certo modo l'apparenza di un ghigno forzato. La frase è usata per descrivere un riso cinico o mefistofelico.

SABOTAGGIO

Viene dal francese « sabot », un tipo di zoccolo di legno un po' meno massiccio dei noti

zoccoloni portati dai contadini olandesi. Atto di sabotaggio fu chiamata la distruzione volontaria di cose (vetri, finestre, macchine, ecc.) per esempio da parte di malintenzionati o ribelli, distruzione che veniva effettuata con l'uso del mezzo più facilmente a disposizione del malfattore e precisamente il sabot del quale era calzato.

PASSARE IL RUBICONE

Il primo passo nella Guerra Civile fra Cesare e Pompeo fu fatto da Cesare col varcare, in armi contro Roma, il fiume Rubicone (fra Cesena e Rimini) che separava allora la Gallia dove Cesare comandava, dall'Italia. Nel varcare il fiume Cesare pronunciò il detto famoso: Il dato è tratto! Varcare il fiume Rubicone significa, da allora, accingersi ad una impresa rischiosa dalla quale non sarà possibile tornare indietro.

GRAN PREMIO CICLISTICO DI GINEVRA

I 12 ciclisti, che hanno partecipato a questa corsa a cronometro, corsa di risonanza europea, hanno avuto ciascuno l'assistenza di una vettura Fiat 500 e «bianchina». Inoltre, 4 «600 multipla» erano al seguito della corsa per il servizio ruote e biciclette.

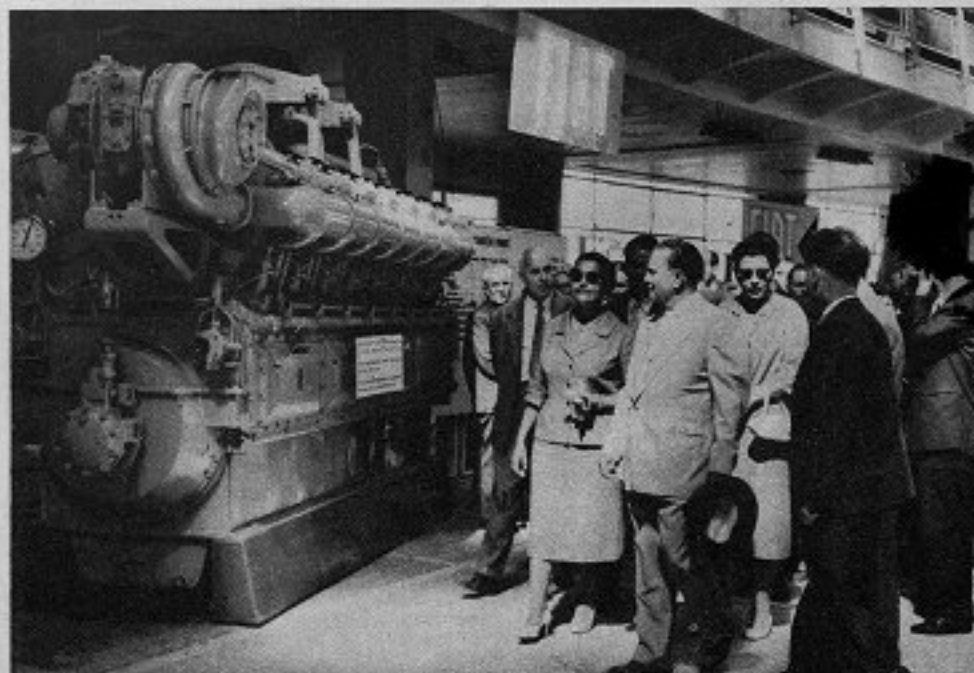


IMBARCATE PER IL TEXAS



Le vetture Fiat vanno in America principalmente con le navi-garage Fiat «Italterra», «Italmare», «Italvega». Ma vanno anche con navi di linea. Qui vediamo un imbarco, a Venezia, sulla motonave «Mondor». Queste vetture sono destinate alla nuova Concessionaria Fiat «Italian South West Car Co.» di Fort Worth (Texas), Porto di sbarco Houston (Golfo del Messico).

ALLE FIERE DI JUGOSLAVIA

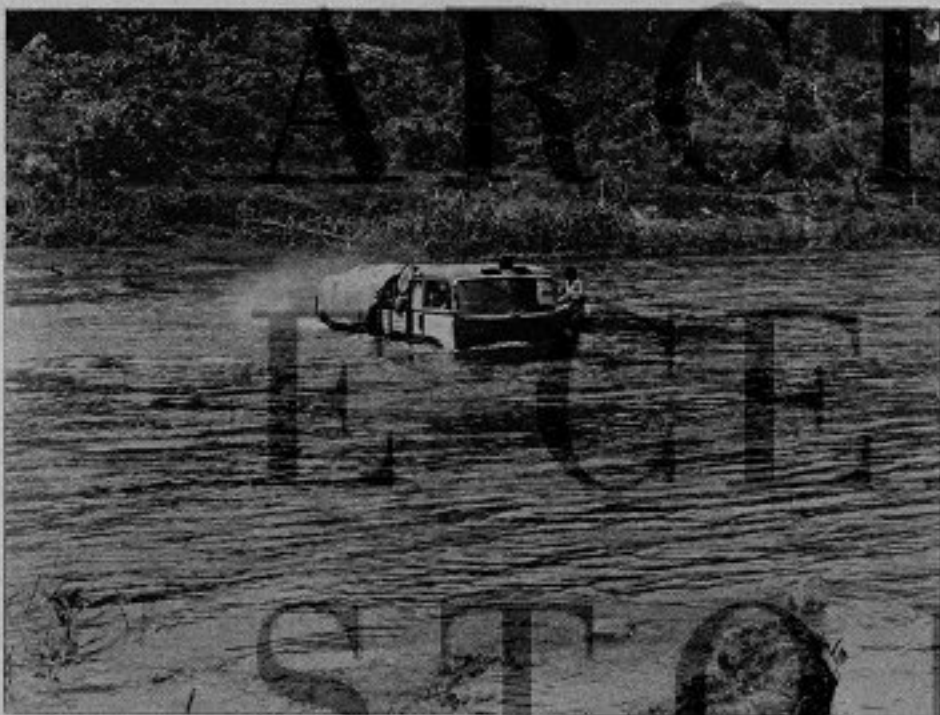


Il Presidente della Repubblica di Jugoslavia Maresciallo Tito ha visitato con la Consorte gli Stand Fiat alla Fiera di Belgrado e a quella di Zagabria.



TORINO - SPAGNA - PORTOGALLO IN « 600 »

I dipendenti Fiat Vigoni Abramo e Vigoni Zanotto Luciana delle Ferriere e Beretta Giuseppe della SPA hanno fatto con la « 600 » un bel viaggio, Torino-Gibilterra attraverso la Spagna e il Portogallo. « Abbiamo percorso la strada più alta d'Europa — essi ci scrivono — e precisamente la "carretera" della Sierra Nevada, che da Granada (mt. 12 sul l. m.) sale fino al Pichaco della Veleta a quota 3400 sul l. m. La carretera presenta molte difficoltà, per la sua strettezza, per il fondo e per la notevole pendenza (fino al 25 %). La nostra ammirabile 600 è stata all'altezza della situazione, superando cammin facendo altre macchine di più grossa cilindrata. Al nostro ritorno a Granada siamo stati complimentati, anche da parte di turisti stranieri, per la bravura dei coniugi Vigoni alla guida e per la sorprendente vettura. Temperature fino a 40/45° (6000 km.). Non abbiamo avuto la minima noia al motore ».



ADDIS ABEBA - Un autocarro Fiat 682 di proprietà del sig. Riccardo Vignoli al guado di un fiume etiopico.



DAL BRASILE — Il Signor Jonas Souza Carvalho, un affezionato automobilista Fiat, ci ha mandato da Salvador (Bahia) questa fotografia della sua vecchia ma sempre buona « 521 ».

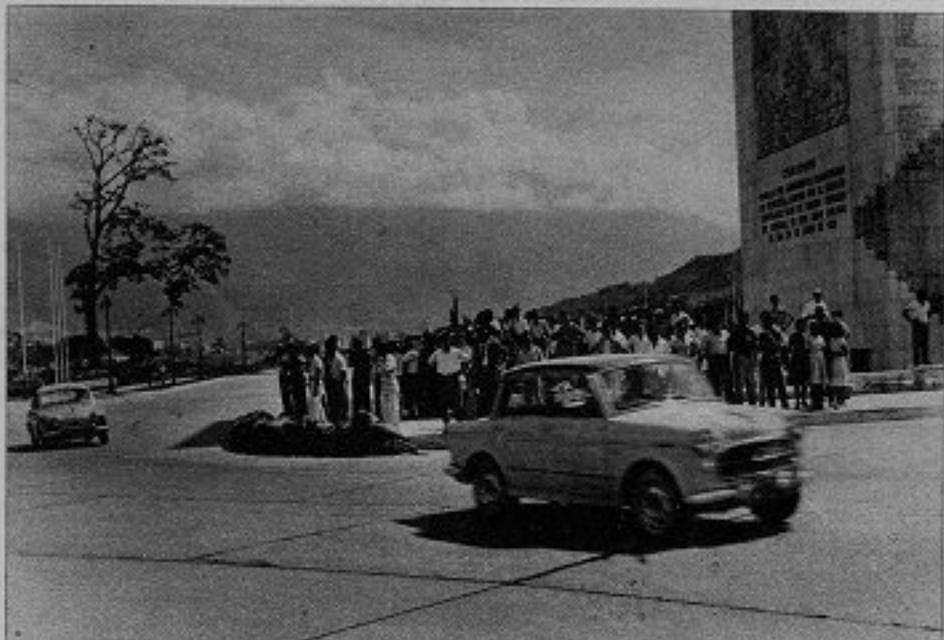


OLANDA - Nella provincia olandese di Zeelandia ha luogo ogni anno la sfilata della frutta. Ecco uno dei carri folcloristici trainato da una Fiat 18 « La piccola ».



USA - La rete dell'organizzazione Fiat si va estendendo sempre più anche in USA. Ecco la nuova moderna sala di esposizione del Distributore Corder di Vancouver, nel Washington.

SFIDA A CARACAS: LA 1100 VITTORIOSA



La stampa venezuelana ha dato vivace risalto alla vittoria della « 1100 » nella « sfida Fayen » (14 settembre). Il pilota francese Lino Fayen su Renault, aveva sfidato altre macchine su un percorso di 120 km. a Los Proceres. Ne è uscita vittoriosa la Fiat 1100 pilotata dal sig. Guido Lollobrigida. Al secondo e al terzo posto altre due vetture Fiat, pilotate dai sigg. Sauro Ballardini e Freddy Brandt. Alla gara assisteva grande folla, specie d'italiani. Cavalleresamente il sig. Fayen volle egli stesso consegnare la Coppa al vincitore Lollobrigida, presenti dirigenti, tecnici, piloti delle Case concorrenti e autorità.





Il Museo dell'Automobile di Torino

Cesare Goria-Gatti e Roberto Biscaretti di Ruffia lanciarono nel 1930 l'idea di un Museo dell'Automobile a Torino. L'Associazione dei Costruttori di Automobili, allora presieduta da Giuseppe Acutis, affidò successivamente l'incarico di allestire una prima Mostra Retrospettiva a Carlo Biscaretti. E fu questo il germe da cui maturò la decisione di riunire, in forma permanente e in una sede adeguata, i cimeli e la documentazione degli albori della motorizzazione.

L'opera lunga, minuta e paziente di Carlo Biscaretti, condotta dal 1933 a oggi ha dato i suoi frutti: 130 vetture ed autoveicoli, 145 motociclette, motori, tricicli e parti staccate, 200 modelli e modellini, una ricchissima serie di quadri, stampe, fotografie, disegni ed autografi, un'ampia collezione di volumi tecnici ed illustrativi e di riviste ne sono il prezioso risultato.

L'appoggio e la comprensione del Comune che ha messo a disposizione il terreno, il concreto apporto delle Case Costruttrici, della famiglia Agnelli e di varie Aziende del settore tra cui in primo piano le fabbriche di pneumatici, hanno reso possibile la creazione, su progetto dell'architetto Albertini, della splendida sede in cui la collezione, che si può classificare tra le prime del mondo, verrà conservata.

Sono già in corso i lavori, che nel giro di poco più di un anno, dovrebbero vedere l'opera ultimata: dei 14.000 mq. a disposizione, 6.000 circa verranno sistemati a cortili, piazzali e zone verdi, mentre i rimanenti 8.000 saranno occupati dall'edificio. Una imponente facciata di 107 metri di sviluppo per 12 metri di altezza s'alza di fronte al Po e alla collina: un ampio salone, una balconata, due gallerie sono previste per l'esposizione delle vetture da competizione e da turismo, dei motori e dei modelli; in altre sale trovano posto le Sezioni destinate al motociclismo, all'aviazione, all'automobilismo militare; ed ancora verranno sistemate opportunamente le mostre del pneumatico, del carburante, degli accessori e di quanto è attinente alla vita dell'autoveicolo.

In un secondo corpo di fabbrica troveranno posto la biblioteca, le sale dei quadri, della moda, dei disegni; l'imponente archivio di dati, biografie, avvenimenti, fotografie: una sala capace di 500 posti potrà accogliere conferenze, riunioni, manifestazioni.

Saranno inoltre a disposizione del pubblico un ristorante ed un bar, mentre i servizi verranno sistemati nei sotterranei dell'edificio.

Nell'intento dei promotori il Museo dovrà costituire un centro di documentazione, una sede di incontri tra tecnici e appassionati del motore, un organismo propulsore insomma per tutto quanto ha attinenza alla motorizzazione.



CONCESSIONARI FIAT A WASHINGTON



Anche a Washington la « Fiat Motor Coy. » ha una sua sede di rappresentanza e di vendita. Essa è stata inaugurata di recente, onorata dall'intervento dell'Ambasciatore d'Italia S. E. Manlio Brosio: il secondo a destra nella fotografia; alla sua sinistra Mr. Franklin Delano Roosevelt jun., distributore della « Fiat Motor »; alla sua destra il Comm. Vincenzo Garibaldi, che di essa è il Presidente.



Altre personalità di Washington intervenute alla inaugurazione.

QUASI MEZZO SECOLO DI GUIDA

Ricordi e passione di un pioniere sempre attivo dell'automobile: Giovanni Menardi Sello

Il sig. Giovanni Menardi Sello, di Cortina d'Ampezzo, è un veterano del volante, del volante Fiat. Già Concessionario della Fiat, ora a capo di una sua Azienda Trasporti e Noleggi, egli ha un suo diario storico ricco di memorie, di chilometri, di intrepide esperienze. E' sempre un appassionato collaboratore della Fiat, lui e i suoi figliuoli.

Incominciò diciottenne nel 1910. Presa



anche a Cortina, dove fui accolto con gioia da familiari e conoscenti. Comprai la benzina dal farmacista; i fratelli mi aiutarono a pulire la macchina. Ma fu una breve sosta, che ben presto ripresi la via per Dobbiaco, Brennero, Innsbruck attraverso la comoda Pusteria tra nugoli di polvere.

Nel 1913 iniziò, come militare, il servizio postale Cortina-Bolzano sulla nuova strada delle Dolomiti, attraverso i passi del Pordoi e del Falzarego; « Stretto nella divisa, i soliti occhiali, nel taschino il fischietto. Quest'ultimo serviva in curva ad avvisare i cavalli, che al nostro passaggio saltavano e nitivano; il più delle volte era necessario fermarsi e spegnere il motore. L'era delle vecchie vetture postali trainate da cavalli stava per finire: il vecchio glorioso tiro a tre, che collegava Cortina a Dobbiaco, aveva i giorni contati ».

Terminata la guerra, il Menardi Sello trovò occupazione a Tai di Cadore come autista presso una ditta di trasporti: guidò vecchi ma fieri « Fiat BL » e « Fiat BLR » e, finalmente, con i soldi risparmiati, comprò due « Fiat BL » iniziando l'attività di autotrasportatore in proprio.

« Nel 1924, con mio fratello ed altri soci, fondai il Garage Centrale F.lli Menardi Sello & C. L'Azienda ben presto si ingrandì. Comprammo, a mano a mano che uscivano dalla fabbrica, tutte le nuove vetture Fiat fino ad averne una quindicina per noleggio da rimessa. Erano le vecchie 501, 509, 503, 507, 510, 512, 520, 618 autobus, il vecchio ma sempre in forma carro attrezzi « Fiat 15 Ter ». Percorsi centinaia di migliaia di chilometri su tutte le strade d'Europa senza il minimo incidente ».

Poi la prima topolino, la 1100, la 1400;

e finché non si sciolse la sua Società fu sub-concessionaria della Fiat.

« Ed oggi... 1958... percorro ancora queste strade sulle mie vetture e sugli autocarri della mia Azienda Trasporti e Noleggi, sia esso il Super Taurus OM o la 600, il Leoncino o la 1400. Ripenso agli anni passati, rievango i ricordi di 48 anni e più, di guida ininterrotta, le notti insonni dei lunghi viaggi, le ansie, le paure, le soddisfazioni. Quando, sotto il sole del nostro bel cielo, al volante della simpatica e veloce 600, percorro l'asfalto della strada delle Dolomiti, allora rivivo tutta una vita e gioisco al pensiero di poter dire che nessun incidente ha interrotto un mio breve o lungo viaggio. Unico verbale e ultimo fino ad oggi: Merano, 15 ottobre 1910, per eccessiva velocità. Pagai 40 corone con iscrizione all'albo penale, poi cancellata l'11 giugno 1921. E raggiunsi i rifugi su strade impervie e ripide, là dove i nuovi « chauffeur » non arrivano o per paura del vuoto o perché la macchina non ce la fa; e guardo il contachilometri della mia 600 (52.000 in due anni), guardo il motore che gira e sento in me l'ebbrezza del volante come ai tempi della « Sizère Naudin ».

« ... Passano veloci le macchine lungo la strada asfaltata e forse nessuno di chi le guida sa che, seduto sotto un vecchio albero, uno della vecchia guardia li osserva e li critica ».

Vecchia guardia sempre valida. Al signor Giovanni Menardi Sello le felicitazioni e gli auguri dell'« Illustrato Fiat ».



la patente di guida su una vecchia potente « Sizère Naudin » ad un cilindro, che ad ogni scoppio procedeva di parecchi metri, si presentò come autista presso una ricca famiglia di Merano.

« Ebbi subito in consegna una bellissima Fiat 30/36 HP acquistata a Vienna alla fine del 1909. In due anni percorsi circa 30.000 km. Carico di esperienza arrivai



HEILBRONN — L'ambasciatore italiano a Bonn, Pietro Quaroni (terzo da sinistra) visita il reparto « produzione » della « Fiat-N.S.U. » di Heilbronn, con il direttore generale della Fiat per la Germania, comm. Piero Bonelli (alla sua sinistra).

PREMI INTERNAZIONALI ALLA FIAT

ALLA ESPOSIZIONE UNIVERSALE DI BRUXELLES — chiusasi il 19 ottobre: 42 milioni di visitatori da ogni parte del mondo — la Fiat ha meritato questi premi per le sue presentazioni nel Padiglione Italia ed in altri settori:

- Un diploma d'onore
- Una medaglia d'oro, una d'argento ed altre.

IN FESTIVAL INTERNAZIONALI DI FILM TECNICI E INDUSTRIALI documentari «Cinefiat» ottengono riconoscimenti significativi. A quello di Vancouver (Canada) e a quello di Rouen (Francia) il nostro film «Alcune applicazioni di automatismi alla Fiat» è stato premiato con diploma di merito e con medaglia.

A MOSCA, in una pubblica proiezione di documentari, il film «Fiat terra mare cielo» ha avuto un vivo successo. Esso era stato mandato, con altri, dall'Istituto per la cinematografia educativa scientifica e sociale, di Roma.

PRIX INTERNATIONAUX DÉCERNÉS À LA FIAT

À L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE BRUXELLES — qui a fermé ses portes le 19 octobre, ayant été vue par 42 millions de visiteurs de toutes les parties du monde — la Fiat a mérité les prix suivants pour ses présentations dans le Pavillon Italie et dans d'autres Sections:

- Un diplôme d'honneur
- Une médaille d'or, une d'argent et d'autres encore.

A DES FESTIVALS INTERNATIONAUX DE FILMS TECHNIQUES ET INDUSTRIELS, des documentaires «Cinefiat» ont obtenu des succès significatifs. Au Festival de Vancouver (Canada) et à celui de Rouen (France) notre film «Quelques applications de l'automatisme chez Fiat» a suscité grand intérêt.

A MOSCOU, dans une projection publique de documentaires, le film «Fiat terre mer ciel» a eu un vif succès. Il y avait été envoyé par l'Institut pour la cinématographie éducative scientifique et sociale, de Rome.

INTERNATIONAL AWARDS TO FIAT

AT THE BRUSSELS UNIVERSAL EXHIBITION — which closed on October 19th after having been seen by 42 million visitors from all parts of the world — Fiat gained the following awards for its displays in the Italian Pavilion and in other Sections:

- A diploma of honour
- A gold medal, a silver medal and others.

IN INTERNATIONAL TECHNICAL AND INDUSTRIAL FILM FESTIVALS «Cinefiat» documentaires won significant successes. At the Vancouver (Canada) Festival and at that of Rouen (France), our films «Some applications of automation at Fiat» was awarded a diploma of merit and medal.

IN MOSCOW, during a public showing of documentaries, the film: «Fiat Land Sea Air» evoked great interest. The film was sent there, with others, by the Institute for educational scientific and social welfare films, of Rome.

Elogio svizzero all'«Illustrato Fiat»

L'autorevole quotidiano «Neue Zürcher Nachrichten», di Zurigo ha pubblicato il 14 ottobre questo simpatico stellino a riguardo del nostro giornale:

«L'«Illustrato Fiat» si pubblica ormai da sei anni. Non ha mai cessato di svilupparsi e di migliorarsi. Ciò che lo distingue da altre pubblicazioni del genere è che esso indipendentemente dalle notizie Fiat, sa anche intrattenere i suoi lettori sugli argomenti più diversi. Così, per esempio, nel numero 7 — come sempre reso più gradito dalle illustrazioni a colori — si imparano molte interessanti notizie sulla nascita del Parlamento italiano. E al tempo stesso ci è dato di penetrare nel mondo meraviglioso e nuovo della speleologia.

«Poi si ritorna agli albori dell'automobile, attraverso una reminiscenza romantica, cara a qualsiasi americano d'oggi, dei tempi eroici dei pionieri. Che anche una Fiat vi sia presente ci pare tanto naturale quanto l'incontrarla in altre manifestazioni importanti.

«L'«Illustrato Fiat», dove si trova naturalmente anche il resoconto di tutti gli avvenimenti importanti della vita e dell'attività della Fabbrica e del suo personale, si occupa anche di films, di moda, di parole incrociate, di scacchi. In una parola, «Illustrato Fiat», intrattenendo il lettore, sa mettere in ogni sua pagina l'accento sul valore del lavoro della Fiat».



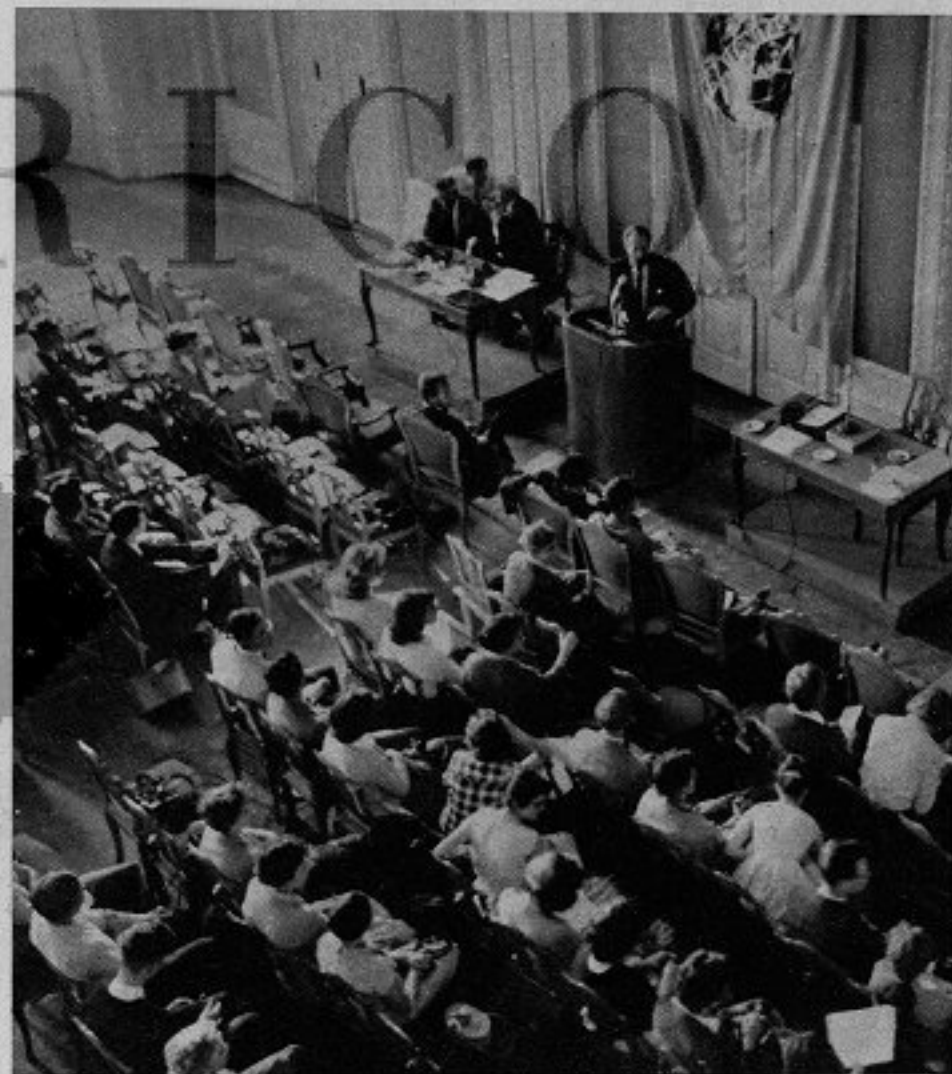
PARIGI - Il Presidente della Repubblica Ciano allo stand Fiat durante l'inaugurazione del Salone dell'Automobile.

ALLIEVI FIAT AL CONGRESSO DELLA GIOVENTÙ A COPENAGHEN

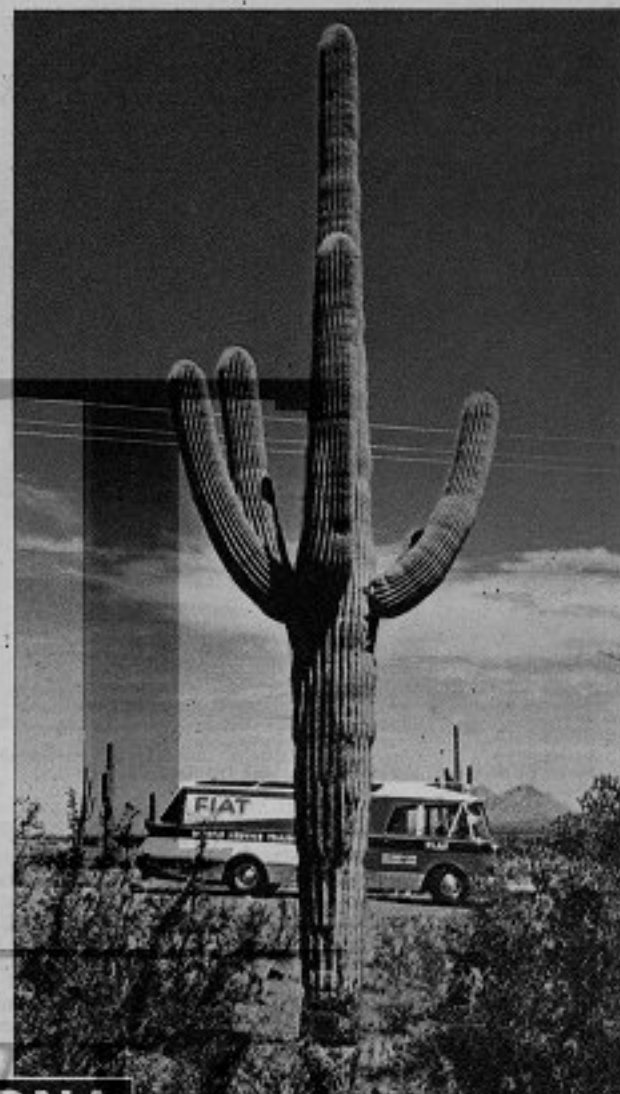
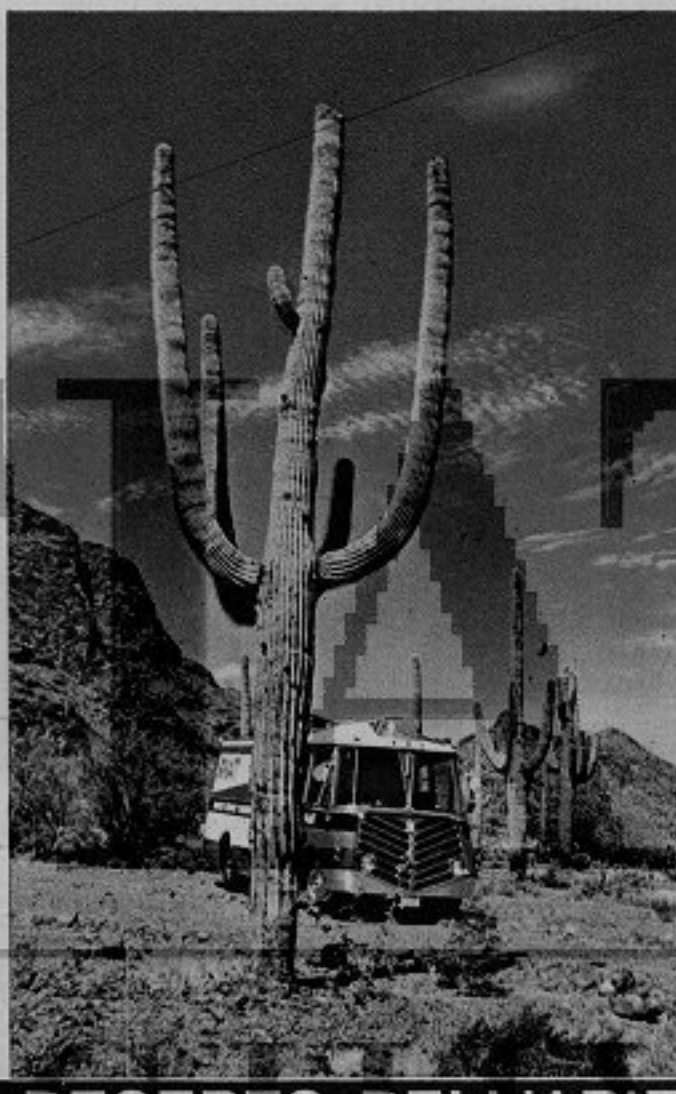
Gli allievi Fiat Corrado Cennamo e Giulio Garza hanno partecipato al Congresso internazionale della Gioventù a Copenaghen.

I due Allievi hanno fatto una entusiastica relazione del loro viaggio e delle accoglienze avute a Copenaghen. I lavori del Congresso si svolsero nella sede del Parlamento danese. Note personalità internazionali tennero istruttive conferenze. Mr. Petersen, Presidente (egli fu già a Torino e visitò la Scuola Fiat, di cui serba un particolare ricordo), aprì il Congresso proponendo il tema centrale: «L'uomo di fronte ai problemi dell'era atomica». I nostri Allievi proposero, a nome della Scuola Fiat, il tema: «I pregiudizi razziali, nazionali e religiosi causa determinante dell'incomprensione tra i vari popoli».

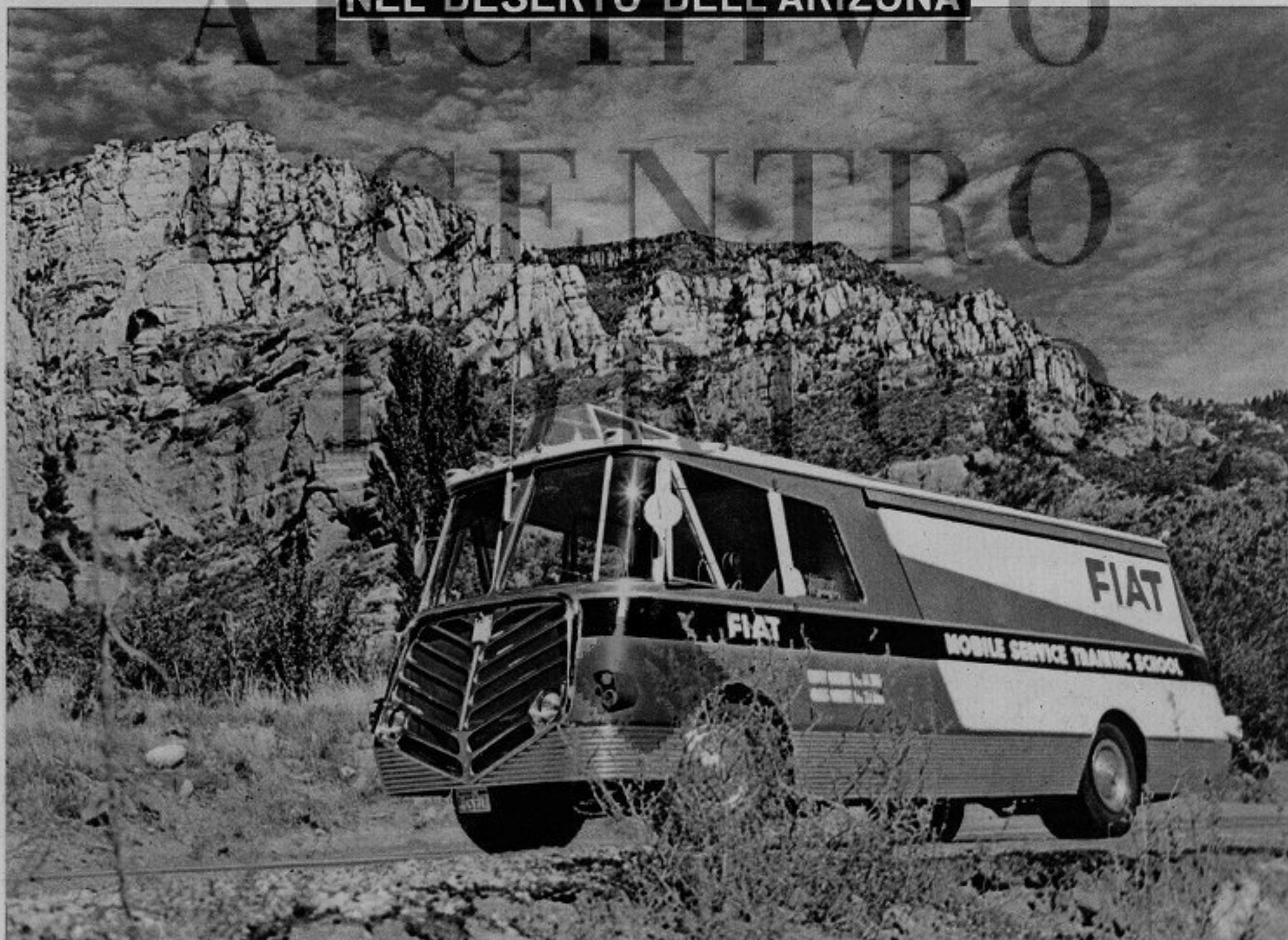
Viva cordialità e scambio di simpatiche conoscenze tra i giovani convenuti al Congresso. Impresione conclusiva: «Splendida, splendida Copenaghen!».



BRUXELLES — La visita di Umberto di Savoia al Padiglione Italia dell'Expo, accompagnato da S. E. il Ministro Giuriati e ricevuto nello stand Fiat dal Rag. Brayda.

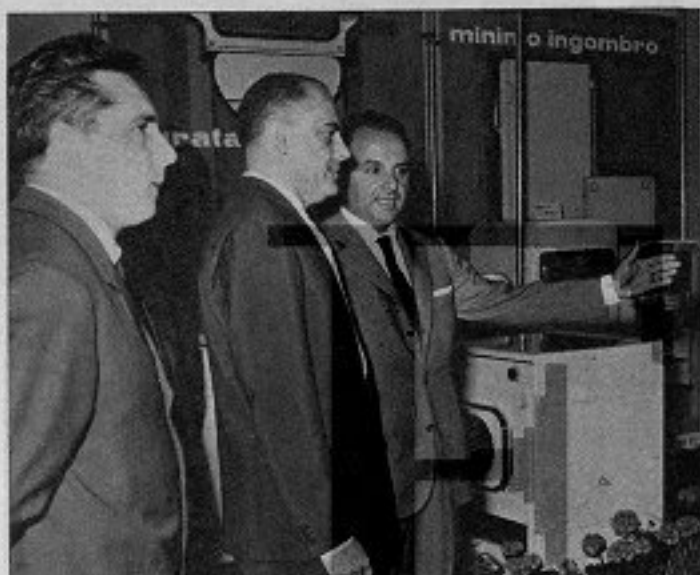


NEL DESERTO DELL'ARIZONA



Autoveicolo-scuola Fiat, per la istruzione Assistenza tecnica operante sulla costa ovest degli Stati Uniti, fotografato nel deserto dell'Arizona.
A mobile Fiat service personnel training school operating on the West coast of the United States, photographed in the Arizona desert.

STANDS FIAT



BOLZANO - Il Ministro Bo visita lo stand elettrodomestici Fiat alla Fiera di Bolzano, accompagnato dal Direttore della Filiale.



L'IMMORTALITÀ NEL FRIGORIFERO

Sul «Corriere d'Informazione» Giuseppe Dal Monte ha pubblicato questo interessante lungo articolo:

Secondo quanto hanno riportato, in questi giorni, non soltanto i periodici specializzati, ma anche i giornali d'informazione, la relazione scientifica che ha destato maggiore interesse al recente Congresso dell'«Associazione Britannica per il progresso delle Scienze», che si è tenuto a Glasgow, è stata quella del dottor A. S. Parkes dell'«Istituto Nazionale di Ricerche Mediche».

L'argomento, oggetto dei suoi studi, è stato definito, non solo dai congressisti, ma anche dalla stampa, «la ricerca dell'immortalità nel frigorifero».

Il Parkes, prendendo le mosse dal dato

di fatto che alla temperatura di zero gradi i mammiferi, raffreddati artificialmente, hanno tutto l'aspetto di essere morti e, per usare le sue parole, «in base a tutti i normali criteri clinici sono morti, ma in condizioni appropriate possono essere riportati alla vita» ha concluso che «anche se il biologo non è ancora vicino a ottenere la morte apparente di un animale a sangue caldo, a una temperatura tale da consentire la necessaria stabilità di questa condizione, potrebbe raggiungere inaspettatamente questo risultato in qualsiasi momento con un colpo d'ingegno», e la conseguenza sarebbe che gli esseri umani, purché conservati in uno stato di morte apparente in una specie di frigorifero, potranno periodicamente essere richiamati in vita e vivere così, se non in eterno, almeno per qualche decina di secoli.

Sembra che la notizia di questa specie di immortalità raggiunta nel frigorifero abbia fatto colpo sui congressisti. Per me invece la sorpresa più grossa è che nes-

suno dei tanti scienziati presenti alla conferenza si sia alzato per dire al Parkes che egli stava, in quel momento, inventando... l'ombrello.

Di un'immortalità raggiunta attraverso la congelazione non si è parlato per la prima volta — come molti potrebbero credere — oggi al Congresso di Glasgow, ma più di due secoli fa, per merito di un grande anatomico inglese, Giovanni Hunter, nato nel 1728 e morto a Londra nel 1793.

Non si creda che fosse un pazzo o un visionario, anche se i suoi contemporanei lo presero per tale: era uno scienziato di chiara fama, oggi ricordato in tutte le enciclopedie, per i suoi interessanti ed originali studi di anatomia, embriologia, fisiologia, venereologia e patologia chirurgica e per aver legato il suo nome a due scoperte embriologiche: il «Gubernaculum di Hunter» ed il «Canale di Hunter».

Lo Hunter, studiando la vita della tartaruga, che è uno degli animali che vive più a lungo pur nutrendosi meno di tutti,

fece press'a poco questo ragionamento: «Perché le tartarughe vivono tre o quattro secoli? Perché passano in letargo metà della loro esistenza, e cioè tutti i mesi invernali. Quindi se io riesco a mantenere nel ghiaccio un uomo e lo lascio dormire per 90 anni nella sua... ghiacciaia e lo ridesto dal letargo per dieci anni e lo lascio di nuovo dormire per 90 e per altri dieci lo tengo sveglio, e così di seguito per molti secoli, io lo mantengo in vita più a lungo di Matusalemme e gli offro il modo di poter godere, sia pure a rate così lunghe, di tutti i progressi che ogni secolo porta con sé».

Il ragionamento, almeno in teoria, sembrava non fare una grinza, ma in pratica le cose non si dovettero mettere troppo bene per il nostro fantasioso anatomico quando, scongelato il blocco di ghiaccio dove — a titolo di esperimento in corpore vili — aveva racchiuso 48 ore prima due malcapitate carpe, s'accorse, con malcelato disappunto, che i poveri pesci non davano più alcun segno di vita e da quel giorno venne deriso da tutti.

Come si vede, egli affermava, più di due secoli fa, quel che ha spacciato, in questi giorni, come se fosse farina del suo sacco, il Dottor Parkes. Con questa differenza, che mentre i contemporanei di Hunter lo prendevano a gabbo quando, con la parola e con gli esperimenti cercava di convincerli della possibilità e dell'utilità della sua scoperta, i congressisti di Glasgow hanno preso la cosa con grande serietà.

D'altra parte, non assistono forse, questi scienziati, al miracolo quotidiano di tessuti «vivi» prelevati dall'uomo o dall'animale, che si mantengono inalterati per anni ed anni se conservati a basse temperature e che riprendono vita e funzione quando vengono, per i trapianti e gli innesti, nuovamente utilizzati?

Se si riesce a mantenere vivi e inalterati, purché a temperatura sotto zero, tessuti umani, perché non dovrebbe essere possibile domani conservare vivo ed allo stato di letargo quel complesso di tessuti ed organi che è l'organismo umano?

Non deve quindi sorprendere la serietà con cui è stata accolta la relazione di Parkes; al tempo di Hunter chi avesse affermato che l'uomo avrebbe potuto volare con una velocità superiore di quattro volte a quella del suono, parlare dall'America all'Europa, vedere a Roma una manifestazione che si svolge a Rio de Janeiro, far ruotare un satellite attorno alla Terra, scatenare un apocalittico cataclisma disintegrando l'atomo, sarebbe stato preso per pazzo. Tutte queste scoperte, che ieri sembravano un parto della fantasia e che oggi sono già attuate e con possibilità di ulteriori sviluppi, hanno ormai abituato, sia gli ignoranti sia gli scienziati, a non sorprendersi più di nulla.

NOTIZIARIO MUTUE FIAT

Nuovi Servizi di ortodonzia istituiti presso gli Ambulatori MALF

Il servizio di ortodonzia, istituito presso l'ambulatorio N. 2 nel 1957, ha incontrato largo favore presso gli assistiti, che sempre più si rendono conto dell'importanza di esso per l'avvenire dei loro bambini.

Per regolare l'affluenza dei richiedenti si è reso in breve necessario ricorrere al sistema delle prenotazioni, ma queste si sono fatte negli ultimi mesi a così lunga scadenza da compromettere la tempestività della cura: è noto infatti che questa

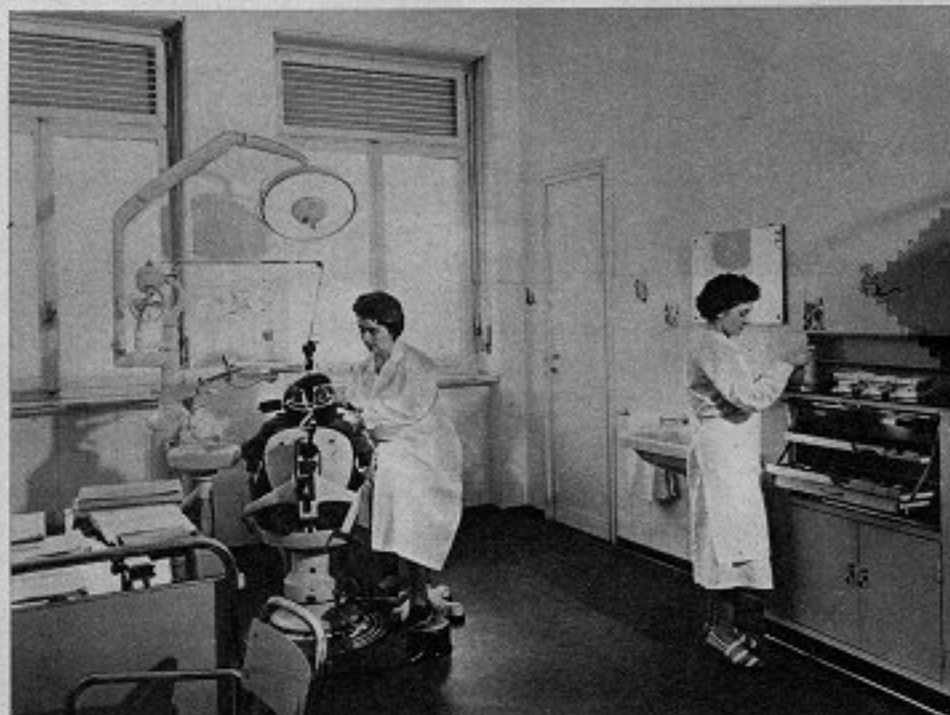
può dare ottimi risultati solo se iniziata precocemente.

Allo scopo di migliorare ulteriormente questo servizio, pur non rientrando esso fra le prestazioni che la Legge impone agli Enti assistenziali, si è provveduto da parte della MALF, non appena ciò si è reso possibile, oltre ad aumentare l'orario di quello esistente all'ambulatorio N. 2, ad allestire altre tre sale di ortodonzia negli ambulatori 1-9-17 con i seguenti orari:

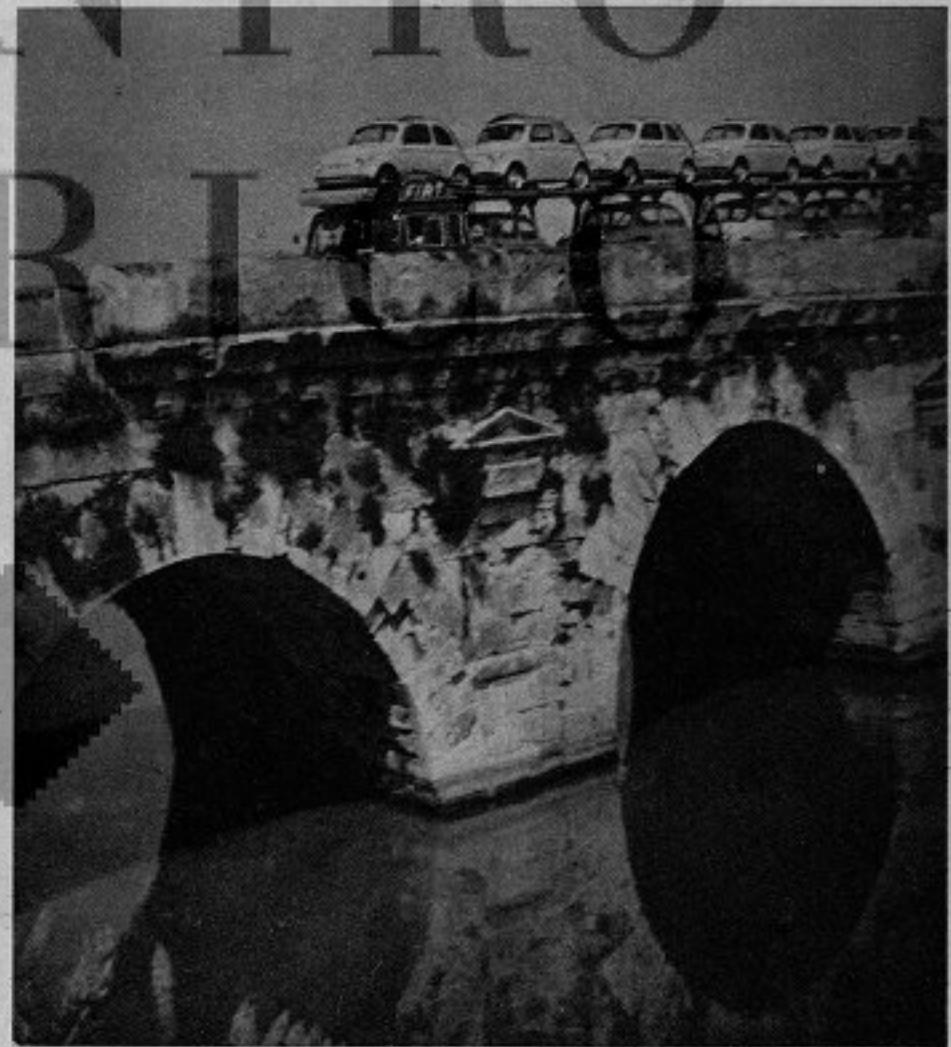
Ambulatorio N. 1 - Martedì 14,30-17; Sabato 9-12.

Ambulatorio N. 9 - Martedì, Mercoledì, Venerdì 9-12.

Ambulatorio N. 17 - Lunedì, Giovedì, Venerdì 15-17,30.

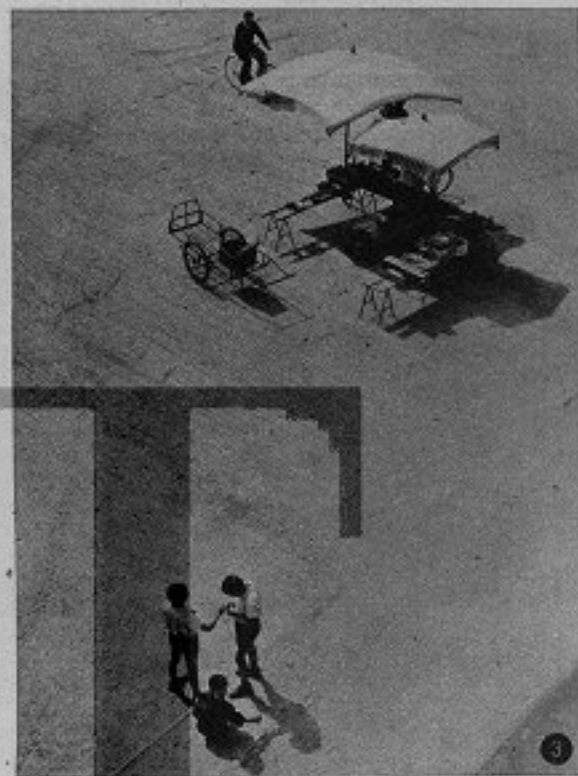


Una delle Sale di ortodonzia.



Una turista inglese, Mrs. Gladys R. Weller, ci ha mandato questa foto da lei scattata a Rimini cogliendo il passaggio di un trasportatore di vetture Fiat sul famoso ponte romano, Ponte Tiberia. Un gentile pensiero, una bella fotografia. — An English tourist, Mrs. Gladys R. Weller, sent us this photo, which she took at Rimini, of a lorry load of Fiat cars crossing the famous «Ponte Tiberia» the oldest Roman bridge still in use. A kind thought, a fine picture.

I PREMIATI DEL CONCORSO FOTOGRAFIE - VACANZE



MOSTRA FOTOGRAFICA DEL GRUPPO SPORTIVO E RICREATIVO DI AVIGLIANA



1° premio: « Piccolo altare » di Giorgio Oddemino (Sez. Stab. Avigliana).

2° premio: « Invito alla meditazione » di Luigi Gonella (Sez. Stab. Avigliana).

Successo di pubblico e apprezzamento di appassionati intenditori ha ottenuto l'annuale Mostra Fotografica svoltasi nelle sale del Gruppo Sportivo Ricreativo di Avigliana. Pubblicando le due fotografie che ottennero il 1° e 2° premio ci compiaciamo con gli organizzatori e gli espositori per le belle opere presentate.



Il signor John M. Knaud, dell'Automotive History Collection dell'Aja, è un appassionato collezionista di modelli di vecchie automobili, oltre che abile ed esperto costruttore di riproduzioni in scala. Avendo ricevuto i modellini della 500 e della 600 Fiat, egli ci ha inviato questa fotografia da lui stesso realizzata con la collaborazione di una bella signora olandese, che ha voluto gentilmente presentare i nostri modellini.

FESTA DELL'UVA - 6500 PARTECIPANTI



Il 28 settembre ha avuto luogo l'annuale tradizionale «Festa dell'uva» alla quale hanno partecipato 6500 dipendenti Fiat e loro familiari. La festa si è svolta quest'anno a Saluzzo (Cuneo) rallegrata da un programma di numerosi divertimenti tra cui il palio dei «borghi», il ballo campestre, la ginecena dei trattori ecc. Dopo il pranzo, che si è svolto in un'atmosfera di lieta cordialità, si è proceduto all'estrazione della lotteria dotata di ricchi premi. Tra i maggiori: 2 frigoriferi, una macchina da cucire, una bicicletta.





Sport Fiat

Calendario di Novembre-Dicembre

Cine

31 ott.-2 novembre: I GIGANTI TOCCANO IL CIELO (W. B. a colori).
7-8-9 novembre: LE AVVENTURE DI Mr. CORY (Universal a colori).
14-15-16 novembre: IL PRINCIPE E LA BALERINA (W. B. a colori).
21-22-23 novembre: SPOSA DEL MARE (20th Fox a colori).
28-29-30 novembre: INNO DI BATTAGLIA (Universal a colori).
5-6-7 dicembre: ORIZZONTI LONTANI (W. B. a colori).
12-13-14 dicembre: HUK, GRIDO CHE UCCIDE (Dear).
19-20-21 dicembre: LA LUNGA ESTATE CALDA (20th Fox a colori).
28-29-30 dicembre: AMAMI E NON GIOCARE (Dear a colori).

Per ragazzi:

4 novembre: L'AQUILA SOLITARIA (W. B. a colori).
8 dicembre: ADDIO LADY (W. B.).

Documentari:

19 novembre: Film gentilmente concessi dall'U.S.I.S.
2-3 dicembre: L'oceano ci chiama (Dear a colori).

Conferenze:

5 novembre: Tenuta dal Sig. Ghigo Luciano sul tema: Spedizione del Club Alpino Italiano alla «Cordillera Blanca» delle Ande Peruviane con proiezioni di diapositive a colori.

Concerti:

25 novembre: Saggio della Scuola di Canto diretta dalla M.a Calcina.
17 dicembre: del violinista Vasa Prihoda.

Visite a Musei.

14 dicembre: al Museo Egiziano.

Gite

Nel mese di novembre:
Tutte le domeniche e giorni festivi:

	Dipendenti e familiari	Iscritti al gruppo turistico
Cervinia (con sconto del 50% sulle funivie)	L. 1100	960
Nel mese di dicembre: Tutte le domeniche e giorni festivi:		
Bardonecchia	L. 775	630

	Dipendenti e familiari	Iscritti al gruppo turistico
Claviere	L. 775	630
Cesana (compreso seggiovia Sagnalunga)	L. 725	580
Chionone	L. 850	705
Cervinia	L. 725	580
Gressoney	L. 1100	880
Monginevro	L. 775	630
Peroulaz-Pila	L. 900	720
Salice d'Uso	L. 1200	960
Sestriere	L. 725	580
Serre-Chevalier	L. 775	630
	L. 1100	880

Pallacanestro

19 ottobre: a Torino - C. S. Fiat-Standa
28 ottobre: a Udine - Udinese-C. S. Fiat
2 novembre: a Torino - C. S. Fiat-Autovox
9 novembre: a Faenza - OMSA-C. S. Fiat
16 novembre: a Torino - C. S. Fiat - Santa Marinella
23 novembre: a Mantova - FARI-C.S. Fiat
30 novembre: a Torino - C.S. Fiat - Stock Trieste.

NOTIZIE IN BREVE

Atletica Leggera

Si è chiusa la stagione agonistica con la partecipazione di quattro atleti del Centro Sportivo Fiat in maglia azzurra: Piero Fassio e Piero Tizzoni in Germania-Italia e Avio Lucchi e Piero Scaglia in Francia-Italia.

Ottima infine la prestazione di Sergio Tomilato nel Campionato Italiano Assoluto del mt. 3000 slèpi ove con il tempo di 5' 21" 8/10 ha stabilito il nuovo record piemontese.

Bocce: gare sezionali

Automobili
7 settembre: campo Vittoria - Serv. Meccanografica: 1° Ruffinengo-Alessio-Iviglia.
7 settembre: campo G. Agnelli - Gr. Anziani: 1° Grabbio-Mosso.
14 settembre: campo G. Agnelli - Off. 10: 1° Bonino-Nobile.
20 settembre: campo G. Agnelli - Serv. Tecn. Amm.: 1° Leonard-Risso-Castagna.
21 settembre: campo G. Agnelli - Off. 5-53: 1° Del Mastro-Agnelli.
28 settembre: Campo G. Agnelli - Off. 12: 1° Arduino-Tealdi-Girola.
Avio
7 settembre: campo G. Agnelli - Gr. Anziani: 1° Scabari-Trinchero-Devoti.
21 settembre: campo G. Agnelli - Sezionale: 1° Bottione-Appendino.

XXIV TROFEO AGNELLI

Calendario

26 ottobre - Stenodattilocomptometria
8 novembre - Nuoto (2° prova giovanile)
15-16 novembre - Lotta Greco-Romana (Gara A)
29-30 novembre - Lotta Greco-Romana (Gara B)

28 settembre: fuori Torino - Trasporti:
1° Brack Lofeta-Demichellis.
11 ottobre: fuori Torino - Vel. Serv. M. O.:
1° Paoletti-Servanti.
11 ottobre: campo G. Agnelli - Sangone:
1° Piretta-Gruden.
Ferriere
14 giugno: campo Vittoria - Sezionale: 1° Angeleri-Marchisio.
22 giugno: campo Vittoria - Sezionale: 1° Allora-Gremo-Telli.
6 luglio: campo Vittoria - Sezionale: 1° Rubatto-Rosini.
13 luglio: campo Vittoria - Sezionale: 1° Meda-Girlanda.
20 luglio: campo Vittoria - Sezionale: 1° Salvetti-Cavagnero.
Materiale Ferroviario
21 settembre: campo G. Agnelli - Impiegati-Operai: 1° Forno-Ferrero.
Off. Sussidiarie Auto
6 luglio: campo G. Agnelli - Trasp. - Serv. Gen.: 1° Mallone-Secco.
13 luglio: campo G. Agnelli - Off. 1: 1° Cigna-Lissandrin.
20 luglio: campo G. Agnelli - Col. Funz. Acc. Arr. Mag. Gen.: 1° Moretti-Rena.
Produzioni Ausiliarie
26 settembre: campo G. Agnelli - Campionato Sez.: 1° Picco-Borello.
5 ottobre: campo Moncalieri - Gr. Anziani: 1° De Andrea-Bronzini.
Ricambi
13 luglio: fuori Torino - Sorveglianti: 1° Fasolo-Trova.
21 settembre: campo Vittoria - Sezionale: 1° Bonnin Livio.
Sima
7 settembre: campo Vittoria - Sezionale: 1° Rabazzana-Ritossa-Mottura.
14 settembre: campo Vittoria - Sezionale: 1° Morello-Balliano.
Spa
30 agosto e 6 settembre: campo G. Agnelli - Sezionale: 1° Bosio-Soardi.

Ciclismo

In fine di stagione da segnalare le vittorie di Bolognesi nel circuito notturno di Chieri e di Agnelli nel circuito della Crocetta, nonché la vittoria di Milesi, nella Coppa Demichellis e i suoi numerosi buoni piazzamenti nelle altre gare.

Lotta Greco-Romana

Sta per iniziare la nuova stagione agonistica con il Torneo Preolimpionico Internazionale che si svolgerà a Udine e a cui parteciperanno Germania-Austria-Jugoslavia-Italia. Gli atleti del Centro Sportivo Fiat: Gramellini, Trippa, Torresan, Pirazzoli e Marcucci sono stati convocati per rivestire la maglia azzurra; ad essi giunga l'augurio dell'Illustrato.

Scacchi

Continuano presso il C.S.R.C. le gare per la Coppa Fiat (triennale) e col prossimo novembre avranno inizio i nostri Campionati di Categoria. Serie di convegno: tutti i venerdì. Alla Soc. Scacchi «F. Germonio» (via M. Vittoria n. 28), lezioni pratiche e teoriche tutti i mercoledì sera. Il nostro Gruppo è invitato a partecipare.

XXIV TROFEO AGNELLI

Classifica

dopo le seguenti gare: canottaggio, motociclismo, tiro a volo, pallavolo, tennis, tamburello, pallacanestro, fotografia, pesca, calcio, ciclismo, automobilismo, atletica leggera e bocce:

Serie A

1 - Fonderie	punti 745,50
2 - Automobili	punti 689,33
3 - Spa	punti 553,83
4 - Ferriere	punti 492,83
5 - Ricambi	punti 384
6 - O.S.A.	punti 333

Serie B

1 - Stab. Avio	punti 489,33
2 - Grandi Motori	punti 444,83
3 - Sede Centrale	punti 302
4 - Prod. Ausiliarie	punti 224,50
5 - Materferro	punti 219
6 - S.I.M.A.	punti 189,33

DUE ALPINISTI FIAT

alla spedizione alpinistica torinese alle Ande Peruviane

Esaurite ormai nella cerchia delle nostre Alpi le possibilità di effettuare percorsi su pareti o versanti inesplorati, di compiere prime ascensioni di una certa importanza l'alpinismo, attività sportiva nata nelle nostre Alpi, si è indirizzato verso orizzonti più ampi. Così vengono iniziate esplorazioni nelle catene montagnose dell'Africa, America, Asia.

L'alpinismo italiano non è rimasto in disparte in questa attività extra europea, anzi negli ultimi anni si è inserito fra le nazioni più quotate. Nell'anno in corso contiamo ben nove spedizioni italiane che hanno portato i tricolori italiani sulle montagne del mondo.

Nella spedizione alla Cordillera Blanca del Club Alpino Accademico Italiano (gruppo Occidentale) di Torino, effettuata l'estate scorsa, notiamo con piacere che due dei 4 componenti appartengono alla Fiat. Essi sono Piero Fornelli della Sede Centrale, Luciano Ghigo della SIMA.

Partiti da Genova il 18 maggio sulla mo-

tonave A. Vespucci con 1.500 kg di materiale sbarcano a Callao, porto di Lima, e inoltrandosi verso l'interno raggiungono dopo 400 km. di strada appena tracciata la Cordillera Blanca, zona prevista per le ascensioni.

Con una permanenza di un mese circa in alta montagna gli scalatori raggiungono 4 vette vergini delle quali una viene dedicata alla città di Torino, l'ultima il Nevado Ranrapalca di 6.152 m. già ripetutamente tentato da spedizioni austriache, americane e svizzere, conclude la riuscita attività alpinistica.

La spedizione si è prestata, su invito di fisiologi, per uno studio sull'alimentazione dell'uomo in alta quota. E' stato pure effettuato un esperimento sulla maggior facilità di acclimatazione e sulla miglior utilizzazione dell'ossigeno da parte dell'organismo umano con l'uso intensivo di determinate vitamine.

La spedizione ha pure effettuato studi sul clima, sulle condizioni meteorologiche della zona esplorata.



MEDAGLIE D'ORO DEL XXIV TROFEO AGNELLI 1958

Aletica leggera - Gare individuali



Leone (Sede Centr.)



Genovese (Auto)



Robino (Ausiliarie)



Tizzoni (Ricambi)



Bondesan (Avio)



Girardi (Sede Centr.)



Ciardo (Auto)



De Angeli (Sede Centr.)



Abbena (Sima)



A. Regaldo (G. Motori)



Piquillo (G. Motori)



Elia (Sede Centr.)



Cassol (Gr. Motori)



Cosa (Avio)



M. Regaldo (G. Motori)



Ranzani (Auto)



Guidotti (Ricambi)



Bianchini (Avio)



Rolfe (Gr. Motori)



Vanzino (Fonderie)



Gaidano (Auto)



Gallina (Sima)



Spinelli (Materferro)



Almone (Sede Centr.)

Piombo (Gr. Motori)



Calcio - Perlo, Benedetto, Oberl, Caputo, Wich, Daniele, Donattini, Maracic (Fonderie).



Aletica leggera - Staffetta 4 x 100 - Losito, Colombatto, Fassio, Chiantaretto (SPA).



Aletica leggera - Staffetta svedese - Tomiato, Gori, Brusasco, Trogu (Auto).



Regolarità auto cat. fino a 600 cmc. - Ozella e Caprioli (Fonderie).



Regolarità auto, cat. oltre 600 cmc. - Marescotti e Fatta (Ricambi).



Bocce - Gremo, Braghieri e Felice vincitori della gara B.



Ciclismo, categoria B - Ponsin e Bolognesi (Fonderie).



Ciclismo, categoria A - Mari, Toffoletto e Milesi.



Bocce - Franceschetti, Biolo, Macocco e Nepote vincitori della gara A.

ILLUSTRATO FIAT NELLE FAMIGLIE

2 NOVEMBRE

Nella ricorrenza della commemorazione dei Defunti, la Fiat ha onorato la memoria di tutti i suoi Scomparsi. I Caduti sul lavoro anzitutto: dirigenti, impiegati e operai.

NOTIZIE DI CASA

CULLE

1 agosto, BRUNO, figlio di Gianfranco BOVIO (Ferriere); FRANCESCA, figlia di Carmine FISCHETTI (Stab. Auto); PIERA, figlia di Isidoro ZALI (Stab. Auto); ALESSANDRO, figlio dell'ing. Matteo VALINOTTI (Sede Centrale); 2 agosto, LUIGI, figlio di Mario MINOTTI e di Odda LUCCOLI (Stab. Auto); MARCO, figlio di Giuseppe LASAGNO (Off. di Caselle); CARLA, figlia di Domenico BERBERA (Oss); 3 agosto, MARIA TERESA, figlia di Leonardo CHIARELLA (Ferriere); CARLO, figlio dell'ing. Ildebrando BAZZANO (Ferriere); 4 agosto, MARCO, figlio di Giovanna ACUTIS ODDONE (Sede Centrale); RICCARDO, figlio del dr. Rodi AJMONE MARSA (Sede Centrale); ORNELLA, figlia del rag. Elio DEMO (Sed. Ricambi); ROBERTO, figlio di Angelo BERTONCELLO (Stab. Auto); SILVANO, figlio di Anello STELLA (Stab. Auto); CARLA, figlia di Michele TUNNETTI (Stab. Auto); LUIGI, figlio di Michele MAINARDI (Stab. Auto); 6 agosto, TIZIANA, figlia di Giovanni FORNERI (Ferriere); SERGIO, figlio di Cesare ARGENTERO (Stab. Auto); MARINA, figlia di Luigi D'AMBROSIO (Stab. Auto); PATRIZIA, figlia di Ulisse PONTELLI (Stab. Auto); 7 agosto, GIUSEPPINA, figlia di Rocco PONZIO (Ferriere); MAURO, figlio del p.i. Aldo BAROETTO (Stab. Auto); 8 agosto, ANTONELLO, figlio di Mario TURCO (Ferriere); MARIA SIMONETTA, figlia di Paolo SORBARA (Stab. Auto); GIANCARLO, figlio di Arcadio FINESSI (Stab. Auto); 9 agosto, MASSIMO, figlio di Stefano NASARI (Oss); DANIELE, figlio di Virgilio GORI (Ferriere); SERGIO, figlio di Bernardo REVIGLIO (Ferriere); RENZO, figlio di Franco BACCHINI (Stab. Auto); 10 agosto, TIZIANA, figlia di Ersen BOZZOLI MALERBA (Spa); MARCO, figlio

65 anni di matrimonio



Il signor Domenico REGE-CAMBRIN di anni 84 e la signora Modesta FERRO in Rege-Cambrin di anni 86, genitori dei dipendenti Fiat Serafino Rege-Cambrin (anzianità 33 anni), Giuseppe Rege-Cambrin (anzianità 21 anni) e Felice Rege-Cambrin (anzianità 4 anni) e nonni del dipendente Fiat Luciano Rege-Cambrin di Giuseppe (12 anni) hanno festeggiato felicemente il loro 65° anniversario di matrimonio.

NOZZE DI DIAMANTE



Hanno festeggiato le nozze di diamante i signori Giuseppe e Lucia Riscaldina, rispettivamente di 84 e 77 anni, genitori del nostro Anziano sig. Riscaldina Quirico Enrico e suoceri dei nostri Anziani Agostino Crosetto e Massimo Martinotti.

NOZZE D'ORO



Il sig. Antonio Pollo, Anziano Fiat e Maestro del lavoro e la signora Rosa Zola hanno celebrato le nozze d'oro.

«Illustrato Fiat» porge i più sinceri auguri a tutti questi cari coniugi.

del rag. Roberto VIGLIANO (Stab. Velivoli); LILIANA, figlia di Alfredo BAI (Grandi Motori); ANNA MARIA, figlia di Gino GERVINO (Sede Centr.); GIULIANA, figlia di Franco ZANCA (Stab. Auto); ALMA, figlia di Ottorino FUSARI (Stab. Auto); GRAZIELLA, figlia di Franco BARACCO (Stab. Auto); VALERIA, figlia di Giovanni GROSSO (Stab. Auto); 11 agosto, CARMELA, figlia di Antonino DI SALVO (Spa); CARMELINA, figlia di Ferdinando D'AMORE (Oss); MARCO, figlio di Carlo CROCE (Prod. Ausiliari); ALESSANDRA, figlia di Adriano PIGNATA (Ferriere); MARIO, figlio di Giuseppe MATIOLA (Stab. Auto); LIVIO, figlio di Giuseppe CASSINA (Stab. Auto); ANNA, figlia di Luigi MASSASSO (Stab. Auto); MARINA, figlia di Michele ALLASIA (Stab. Auto); ANNA MARIA, figlia di Rosina CORINI DE-FASSI (Sed. Materferro); ROBERTO, figlio di Duilio MESCHIARI (Sed. Off. di Modena); 12 agosto, ROBERTO, figlio di Vincenzo CELESTRE (Fil. di Torino); PAOLO, figlio di Pietro PRADELLA (Fil. di Torino); SILVANO, figlio di Aldo CROVELLA (Stab. Auto); EMANUELE, figlio di Mario BOERO (Stab. Auto); GIOVANNI, figlio di Matteo MILE (Stab. Auto); 13 agosto, WALTER, figlio di Novarino MORAGLIO (Stab. Auto); RAFFAELLA, figlia dell'ing. Giuseppe PATRONE (Sede Centrale); 14 agosto, MARCO, figlio dell'arch. Sergio GIOANNINI (Sed. Costruzioni); PATRIZIA, figlia di Domenico CIOCCETTI (Sima); ANNA MARIA, figlia di Giuseppe NATALE (Sede Centrale); SILVANO, figlio di Silvestro BOLLASSA (Stab. Auto); GABRIELLA, figlia di Angelo NARDIANNI (Stab. Auto); 15 agosto, ANNA ASSUNTA, figlia di Giuseppe INSOONA (Stab. Velivoli); ENRICO, figlio di Antonio PALMIERI (Motori Avio); MARINA, figlia di Domenico BOSCO (Fonderie); ALESSANDRO, figlio di Luigi DEFILIPPI (Sede Centrale); GIUSEPPE, figlio di Carlo FERRARIS (Stab. Auto); DARIO, figlio di Mario CARLETTI (Stab. Motori); 16 agosto, ANDREINA, figlia di Renato DI PASQUALE (Oss); ANNA MARIA, figlia di Oronzo LENATO (Sed. Ricambi); PAOLO, figlio di Fernando AGOSTINI (Spa); EZIO, figlio di Mario AUDISIO (Oss); ROBERTO, figlio di Andrea CHIRIO (Prod. Ausiliari); GIORGIO, figlio di Giancarlo ANGESCHI (Grandi Motori); SILVANO, figlio di Carlo POZZO (Stab. Auto); MAURO, figlio di Aldo FENINO (Stab. Auto); MIRELLA, figlia di Bruno MARCHE-SIN (Stab. Auto); DANIELE, figlio di Flaminio LOLLI (Stab. Auto); 17 agosto, ROSANNA, figlia di Angelo CENTENARO (Ferriere); CATERINA, figlia di Giovanni CHIADO' PULI (Ferriere); ALBERTO, figlio del dr. Andrea MASOERO (Sede Centrale); 18 agosto, CLAUDIO, figlio di Sergio MOLINAR-MIN (Off. di Caselle); SILVANA, figlia di Luigi ABBA' (Grandi Motori); MARGHERITA, figlia di Giuseppe TREGLIA (Sede Centrale); FRANCO, figlio di Carlo CASETTI (Stab. Auto); 19 agosto, WALTER, figlio di Giorgio BORSELLO (Ferriere); ENRICO, figlio di Gaetano BACCUINI (Stab. Auto); CLAUDIO, figlio di Pietro OBERTO (Stab. Auto); DOMENICO, figlio di Enzo ALERINO (Stab. Auto); LIVIO, figlio di Candido BARILLO (Fil. di Torino); e di Alda CANDIANO (Sed. Costruzioni); 20 agosto, MARCO, figlio di Lorenzo CAFFERATI (Sede Centr.); MASSIMO, figlio di Alberto CASELLI (Stab. Auto); CLAUDIO, figlio di Mario ROCCIA (Stab. Auto); TIZIANA, figlia di Vincenzo TALAMO (Spa); ROBERTO, figlio di Attilio SMANIA (Oss); MARIA GRAZIA, figlia di Giovanni PALLERINO (Stab. Auto); ROSSANA, figlia di Alfredo GALVAN (Stab. Auto); EZIO, figlio di Pietro FASAN (Stab. Auto); 21 agosto, LUISA, figlia di Rino CORIZZATO (Stab. Auto); MARCO, figlio del geom. Abele DAIMO (Sede Centrale); GIOVANNI MARIA, figlio del dr. Carlo MONZANI (Sede Centr.); GIUSEPPINA MARIA, figlia del p.i. Eduardo NAZIONI BELLINO e di Maria CONTE (Sede Centr.); 22 agosto, MARIA ROSA, figlia di Michele NEGRO (Stab. Velivoli); ANGELO, figlio di Sebastiano BAJ (Spa); FABRIZIO, figlio di Antonio DESTUDIO (Sede Centr.); ORESTE, figlio di Oreste BROCCA (Ferriere); LORENE, figlia di Giuseppe SCARAFIOTTI (Ferriere); 23 agosto, LAURA, figlia di Antonio BO (Fonderie); MASSIMO, figlio di Edro CECCONI (Fonderie); VANNA, figlia di Battista SANZOTTI (Stab. Auto); GIANFRANCO, figlio di Maurizio BRUNETTI (Grandi Motori); 24 agosto, FABRIZIO, figlio di Sergio BORELLO (Fonderie); LAURA, figlia di Luciano CREMA (Grandi Motori) e di Frances RISSO (Sede Centrale); EUGENIO, figlio del rag. Luigi SALOMONE (Fil. di Torino); GIUSEPPINA, figlia di Luciano BIANCO (Stab. Auto); 25 agosto, SEVERINO e ROBERTO, figli di Sante MAGRI (Fonderie); ROSA, figlia di Michele CRAVERO (Fonderie); LAURA, figlia di Giacinto BIANCIOTTO (Sede Centrale); MANUELA, figlia di Amos BORGHINI (Oss); MICHELE, figlio del p.i. Giuseppe CILLI (Ferriere); ERMANNINO, figlio di Angelo SUSA (Sede Centrale); 26 agosto, GUIDO, figlio di Maria Maddalena POLIOTTO VAI (Sede Centrale); LUCIANO, figlio di Guido LUCATO (Sed. Ricambi); MARCELLA, figlia di Ivo LUSSO (Spa); MARINELLA, figlia di Carlo ROVIGLIONE (Ferriere); FRANCO, figlio di Antonio CIFARELLI (Ferriere); ENZO, figlio di Silvio VERNERO (Stab. Auto); 27 agosto, DANIELE, figlio di Antonio FELLETTI (Fonderie); ALESSANDRO, figlio del rag. Mario MELONI (Sede Centrale); 28 agosto, GIOVANNA, figlia di Maria Albertina CRAVERO GHIO (Stab. Auto); PAOLA, figlia del p.i. Domenico DONATO (Oss); AUGUSTO, figlio del p.i. Pietro TOGLIATTI (Stab. Auto); MARINA, figlia di Aldo GIAI CHECA (Oss); GIOVANNA, figlia di Michele CRAVERO (Stab. Auto); 29 agosto, ELIA, figlio di Umberto OSTORERO (Stab. Auto); MARIAGRAZIA, figlia di Emanuele LICITRA (Stab. Auto); 30 agosto, OMBRETTA, figlia di Fulvio VECCHIONI (Oss); PIERA, figlia di Michele BOGETTO ELLENA (Fonderie); MAURIZIO, figlio di Vincenzo MICCOLI (Fonderie); MAS-



Premi di anzianità alla «Grandi Motori»

L'ing. Fogagnolo, Direttore della Divisione Mare, ha consegnato i premi di anzianità a dodici dipendenti della Sezione. In totale essi rappresentano 370 anni di lavoro. Alla cerimonia della consegna intervennero anche il Comm. Emilio Bordiga, Segretario Generale del Gruppo Anziani.



EX-ALLIEVI FIAT

Questi dipendenti Fiat, ex-Allievi della Scuola Fiat, sono stati insigniti del distintivo di anzianità:

35 anni: Arturo CARANDO, cav. Domenico CAVALETTI, Giuseppe FOGLIATO, Pietro MAGNONE, Mario PASCHERO, cav. Giuseppe SODERO.
30 anni: cav. Gabriele CATTANEO; Giovanni CIOCCETTI, Angelo DE GIULIO, Alfredo DEL MASTRO, Lodovico GAMBINO, Pietro MASPRONE, Aldo REVELLO, Lorenzo TORRE, Luigi Francesco VIANO.

La consegna del distintivo è stata fatta personalmente dall'ing. Bono Amministratore Delegato e Direttore Generale della Fiat, presenti numerosi Dirigenti ed ex-Allievi. Una cerimonia semplice, ma affettuosa.

L'Associazione ex-Allievi Fiat ha tenuto anche quest'anno la sua conviviale riunione: 290 partecipanti, tra i quali i componenti il Consiglio direttivo, l'ing. Gallia e il Cav. Faldella della Scuola Allievi «Giovanni Agnelli».

SIMO, figlio di Giulio PANFILIO (Stab. Auto); 31 agosto, MARIA, figlia di Giacomo FANTINO (Spa); FERNANDA, figlia di Mario DALLA COSTA (Oss); VALERIA, figlia di Umberto RANDAZZO (Stab. Motori); FRANCA, figlia di Giovanni VIVALDA (Stab. Auto); ELISABETTA, figlia di Vasco MAGRI (Sed. Off. di Modena); 1 settembre, MASSIMO, figlio di Mario DEGIACOMI (Sede Centrale); ANNA, figlia di Felice DE AGOSTINI (Oss); 2 settembre, PIERO, figlio di Vincenzo RICHIETTA (Oss); DARIO, figlio di Pietro ZANLUNGO (Stab. Motori); CLAUDIO, figlio di Remo GILLI (Stab. Auto); LUCIANO, figlio di Michele POLETTI (Stab. Auto); LUISA, figlia di Fernanda MOLINO TOS (Sed. Costruzioni); RENATA, figlia di Teresio SALUSSE (Fil. di Torino); 3 settembre, DANIELA, figlia di Aldo MEDELIN (Spa); CLAUDIO, figlio di Carlo BOARO (Ferriere); ENRICO, figlio di Giovanni BERTA (Stab. Auto); MARCO, figlio di Olindo POTENTE (Stab. Auto); LAURA CARMELA, figlia di Antonio LUCHENA (Stab. Auto); ORIETTA e ORNELLA, figlie di Claudio SERDOZ (Sed. Materferro); 4 settembre, LEONARDO, figlio dell'ing. Renato CORTI (Grandi Motori); RENATO, figlio di Anna Maria MARINO RAPPELLO (Prod. Ausiliari); MARIA LUISA, figlia di Edda ROSSI BERTUZZI (Sede Centrale); VINICIO, figlio di Giovanni VERCELLONE (Ferriere); MARIANGELA, figlia di Michele ATRAUDI (Ferriere); 5 settembre, GABRIELLA, figlia di Giuseppe MILANI (Prod. Ausiliari); GIANMARIA, figlio del geom. Ferruccio MARITANO (Stab. Avigliana); LUCA, figlio dell'arch. Pierino ALZONA (Sede Centrale); 6 settembre, RAFFAELLA, figlia dell'ing. Giorgio DE CRISTOFARO (Off. di Caselle); PATRIZIA, figlia di Andrea DEUSEBIO (Sede Centrale); DANIELA, figlia dell'ing. Pier Ugo GHELMA (Sede Centrale); LUCIA, figlia di Giacomo Felice MORELLO (Sede Centrale); ROCCO, figlio di Romeo TANGO (Sede Centrale); 7 settembre, GISELLA, figlia di Valerio MARLETTI (Stab. Auto); 8 settembre, ENRICO, figlio di Eraldo RIGAZZO (Off. di Caselle); ARTURO, figlio di Luigi BOTTINO (Spa); MARIA GRAZIA, figlia di Fortunato Wander BERTASI (Stab. Auto); SAVINA, figlia dell'ing. Bruno MISSIO (Sed. Costruzioni); 9 settembre, SILVIA, figlia di Natale CANTAMESSA (Sede Centrale); MARIACRISTINA, figlia di Domenico GRASSO (Sede Centrale); LAURA, figlia di Giuseppe TAMBURRO (Oss); MARINA, figlia di Giacomo AMATEIS (Fonderie); 10 settembre, MASSIMO, figlio di Mario GIOR-DANO (Fonderie); DANIELA, figlia di Giulio VITAGLIANO (Sede Centrale) e di Maria Luisa ARIMONDI (Ferriere); LUCIANO, figlio di Cesarino BALLOTTA (Sed. Off. di Modena); 11 settembre, BARBARA, figlia di Giovanni MONTAGNINO (Spa); DONATELLA, figlia di Vincenzo BOSSIO FERILLI (Off. di Caselle); 12 settembre, RENATA, figlia del dr. Fulvio GIANOTTI (Stab. Auto) e di Giovanna CROSA (Sede Centrale); GIAN EDOARDO, figlio di Remo SOARDI (Sede Centrale); 14 settembre, FELICE, figlio di Luigi ROTUNNO (Spa); 17 settembre, MARCO, figlio del rag. Giuseppe BERTONE (Ferriere); CARLO FELICE, figlio del dr. Claudio GALOTTO (Sede Centrale); 18 settembre, GIACOMO, figlio di Giovanni CRAVERO (Stab. Motori); 19 settembre, LOREDANA, figlia di Eugenio DEMAESTRI (Off. di Caselle); GIUSEPPE, figlio di Pietro MARCO (Ferriere); CHIARA, figlia di Fernando MERLINO (Sede Centrale); MAURO, figlio di Carlo ORLANDINI (Stab. Auto) e di Luigia PALAZZI (Grandi Motori); 20 settembre, MARIAGRAZIA, figlia di Maria Pia FERRARIS CONTINI (Stab. Auto); DANIELA, figlia di Nicola SUPPO (Stab. Velivoli); CLAUDIO, figlio di Luciano ROSSELLI (Sed. Off. di Modena); MAURO, figlio di Walter FUSETTI (Off. di Caselle); 21 settembre, STEFANO, figlio di Vittorio CAMBURSANO (Spa); 28 settembre, ALBERTO, figlio di Lorenzo DEIRINO (Oss); 28 settembre, PAOLA, figlia di Dino RICCARDINO (Sed. Smobilizzi e Ricupero); 29

ESTRAZIONI DI PREMI

tra i possessori Fiat di Buoni Enal-Piemonte

Come già l'anno scorso, anche quest'anno l'ENAL provvederà all'estrazione di 15 premi da L. 30.000 ciascuno a favore dei dipendenti degli Stabilimenti Fiat di Torino e Provincia che hanno ritirato Buoni Enal tra il 1° gennaio ed il 31 dicembre 1958. L'estrazione avverrà nel mese di gennaio 1959 secondo le norme stabilite, con l'assistenza del Notaio avv. Remo Morone. Ai vincitori dei premi sarà dato a suo tempo avviso al loro domicilio, da parte del Servizio Buoni Enal-Piemonte, così che potranno senza alcuna formalità ritirare i Buoni presso l'ENAL (Corso Vittorio Emanuele, 73 - Torino).



A SAN MARINO

Dipendenti e familiari della Filiale Fiat di Firenze (un'ottantina), hanno fatto il 29 settembre una gita a Rimini e a San Marino. Qui una delegazione dei giganti, con a capo il Direttore della Filiale Dr. Filippo Francia, fu ricevuta nella sala del « Consiglio Grande ». Cordiale ricevimento, con cui i Capitani Reggenti di San Marino vollero riattribuire la loro cortese attenzione alla Fiat, che essi avevano visitata nel maggio scorso. Nel fervido saluto rivolto dai Capitani Reggenti agli ospiti, il ricordo di quella visita a Torino ebbe una eco simpaticissima; e il Dr. Francia si rese interprete, ringraziando, del grato animo della Fiat.



settembre, RICCARDO, figlio di Natalina CAPELLO GUASCO (Stab. Velivoli) - 30 settembre, MANLIO, figlio di Giuseppe PAGLIERO (Sez. Ricambi) - 3 ottobre, LAURA, figlia di Matteo RUBIOLA (Stab. Auto).

NOZZE

Della Sede Centrale: dr. Giovanni Battista VACCA; Filippo VASCO; Carla BERTINETTI; Angela MAGNETTI; Rosanna BASSI; Carlo MASTRAZZO; Margherita ASINARI; Amos GARELLI con Norma LUCARDI dello Stab. Auto; Enrico DELLA FERRERA; Ilio PACCIANI con Graziella GILBERTO delle Off. Suss. Auto; Margherita BELLINO; Domenico CASTAGNA; p.i. Enzo AZZALI; Fulvio BARDO; Federico GERMANO; Luciano ALBERTONE con Marisa RITTA dello Stab. Auto; dr. Piercarlo JORIO; ing. Giovanni MORELLO; Giovanni COLOMBATTI; Giorgio GRISERI; rag. Guglielmo ROSSINO; Riccardo BESUSSO; ing. Antonio MANFREDI; ing. Luigi CERESOLE; geom. Sergio ANDREO; ing. Luigi ZANDONA; Paola CARTOSIO; Rosa GIOLITO; geom. Carlo SEMINO; p. i. Antonino ARENA; Leda STOCCHERO con Ugo BOBBIO della Sez. Motori Avio; p.i. Cesare BOSCO; rag. Giacomo CAREZZANA con Enrichetta PRESENDA; rag. Maria Lucia BATTIONI con il p.i. Giancarlo ANADONE; Primo BATTISTINI; p.i. Giovanni PANERO; dr. Ernesto VELLANO; rag. Mirella OGLIARO con il p.i. Gianluigi FALZONI; dr. Alberto COLLINO; p.i. Angelo GARRONE; Giuseppina DI BARI.

Dello Stabilimento Fonderie: Anna Maria TOSO con il p.i. Sergio ROVETA; Carlo BESANA; Anna Maria RICOSSA; p.i. Armando BUONOCORE; Gemma INVERNIZZI; p.i. Salvatore BARILA; p.i. Giuseppe BRUNETTI.

Dello Stabilimento Automobili: Wanda DIANA; Rita BORELLO; Sergio SABBATUCCI; Paolo SECHI; Cosimo LUPONE; Domenico TARICCO; Nicola D'AMBRA; Anna Maria FERRERO; Fiorenza FORZANI; Sergio RANDONE; Raffaele MURA; Piero ZONCA; Giuseppe NASI; Gian Franco MIGLIORA; Franco BECHIS; Osvaldo NIGRA; Carlo CAGNINA; Mario ANACAR; Vittorio CORRALINI; Mario RAVIZZA; Giuseppe PAPINO; Domenico DAINI.

Delle Officine Sussidiarie Auto: Teresa CERRATO; Carla FERRARIS; Giuseppe MALABAILA; Adriano PERSANTELLI; Mario ROSA; geom. Umberto BOTTA; p.i. Mario DELMASTRO; p.i. Gabriele BENZI; Riccardo GAIA; Francesco CIAUDANO.

Dello Stabilimento Produzioni Ausiliarie: geom. Armando GRAZIANO.

Della Sezione Motori Avio: Ezio CARELLO; p.i. Dante CALIGARIS; geom. Giuseppe GANDINO; rag. Carla PRACCA.

Dello Stabilimento Velivoli: Giovanna ANERDI; rag. Loredana COSTA; rag. Marisa CASALEGNO con il geom. Eugenio FAVRO della Sez. Costruzioni; Angelo VACCHIANI.

Delle Officine di Caselle: Maddalena POSSIO; Giovanni PIAZZI con Wanda LA PIERA dello Stab. Auto.

Della Sezione Ferriere: ing. Vincenzo NATALE; Osvalda BRENTAGANI; Giuliana UNIO; p.i. Giovanni PIAZZA; p.i. Alberto STILJO; p.i. Giuseppe RABELLOTTI; Adria-



Numerosi dipendenti e familiari della Filiale di Torino in gita ad Alba con il Direttore Ing. Di Giuseppe. La foto è stata scattata durante la visita agli stabilimenti Ferrero.



Gruppo Anziani della Sezione SPA, fotografati al Valentino in occasione del loro pranzo annuale.

na BORSELLO con Domenico MARTINO dello Stab. Auto; p.i. Oreste BOTTALLO; p.i. Ettore CORTISSONE; dr. Pietro MARISCOTTI. Dello Stabilimento Grandi Motori: Luigi RIZZI.

Della Sez. Industrie Metallurgiche Acciaierie: Lia RADICATI di PRIMEGLIO; p.i. Giuseppe DONADIO.

Della Sezione Ricambi: Guglielmo FAVRO; Bianca ENRICO; geom. Giovanni RICCI.

Della Sez. Costruzioni e Impianti: ing. Abele BERETTA; Edilio GALLO; ing. Costantino MELZI; Amalia CANAVESE; ing. Franco CONCARO; geom. Pio DE BARTELO; geom. Giovanni GIBELLINO; geom. Carlo MOS-SOTTO.

Della Sezione Spa: Liliana PIATTO; Roberto ANDREATA; Aldo BRAGHERI.

Della Soc. Prosidea - Ricuperi Metallici: rag. Aurelio SGRO.

Della Sez. Officine di Modena: Bruno BENATTI; G. Franco BERGAMINI; Giuseppe BERNARDI; Giorgio BONACINI; Lina FERRI; Renato FUMI; Mario MATTIOLI.

LUTTI

Carlo BARBERO; Giuseppe ANFOSSI; Eugenio PAGLIARINO; Giorgio PEANO; Guglielmo FRAZZO; Luigi ALBERTELLI; Francesco CONTU (Stab. Auto) - Primo VENOSTA; Giuseppe MACCHETTA; Gian Paolo BASILI (Ferriere) - Giuseppe SASSO (Fonderie) - Vincenzo MORIONDO (Sez. Gest.

Fatturaz. Centrali) - Giuseppe BRAMBILLA; Carlo PEYRANI; Giovanni BISSONE; Pietro BIANCO; Giovanni BONA (Grandi Motori) - Giacomo MOSSO; Rosa POGGIO (Osa) - Armando SPADA; Giovanni CANAVERO (Spa) - Pasquale NOELLO; Stefano BRIZIO; Luigi ROGGERO; Giuseppe PASERO; Pietro FANTONE; Giuseppe VERRONE; Eutichiano FAVALLI (Premio di Fedeltà).

La moglie del dr. Piero SALASSA; il padre dell'ing. Costantino VALLI; il padre di Elsa NEBBIA; la madre di Alberto TAMAGNO; la madre di Vittorio PIANCA; la madre di Teresa PAVESIO MEINARDI; la madre di Bruno TEALDI; il fratello dell'ing. Luigi VERCELLI; la sorella di Piero FERRARIS; la madre di Anna Maria PIERI MUSSO; il padre della rag. Jolanda PERENO CRAVERO; la madre di Umberto e Mario TURRA; il padre di Daurio CUPI; il padre di Luigi e Giovanni ANSELMINO; la madre del cav. Italo FERRARO; la madre di Cosetta MILA SETTIMO; la madre dell'ing. Roberto SENESI; il padre del geom. Aldo COTTINO; il padre di Gabriella GRASSI; il fratello di Alberto POZZO; il padre di Mariangela MORO MUTTI; il padre della dr.ssa Teresa GIANOTTI; il padre di Maria ITALIA ABA; il padre e la sorella di Modestina COLOMBRITA MARRONE; il padre di Giovanni LUSSETTI; il padre di Renzo DELLA TORRE; il padre di Cesare LIONARDI; la madre del geom. Osval-

do MARCHISIO; la madre di Vittorio NANI; la sorella di Evidio BIGHETTI; il fratello di Luigi PROVERA; il padre di Angelo VILLA; il padre di Mario REVELLI; il fratello di Giovanni GIARDINO; la madre di Rocco RIS-SONE; il padre di Francesco MARTINI; il padre di Guido GAIBOTTI; la madre di Achille FONTANA; la moglie di Mario PAGELLA; la figlia di Bartolomeo NEGRO; la sorella di Ines VESCOVI DIANA; la madre di Giuseppe RAVETTO; la sorella di Silvestro VIRANO; il padre di Emma ERCOLE MUTTI; la madre di Giuseppe PASQUERO; la moglie di Giovanni FAVA; la madre di Ugo SCABINI; la madre di Maria ACCOSSATO MORETTIN; la madre di Agostino PIZZONI; il padre del p.i. Giuseppe BERTOTTI; la madre di Giovanni RUBIN VALETTI; il fratello dell'ing. Giorgio ANTONUCCI; la madre di Guido e del geom. Mario ZABEO; la moglie di Umberto BOVE; la madre della rag. Anna Maria e Ottavio Luigi TURRIS; la madre di Ferdinando TEALDO; la madre di Margherita ELENA; il padre dell'ing. Costantino MELZI; la madre dell'ing. Felice MARCHISIO; il padre di Giovanni SASSO; la madre di Giuseppe GIANETTO; il fratello di Vittoria REMOGNA BERSANO; la madre del geom. Mario MARCHISIO; la madre di Iride GALLI; il padre di Carlo MANICARDI; il padre di Giuseppe MACCAFERRI; il padre di Giulio IORI.



Il 15 ottobre è scomparsa a Modena la signorina Gabriella Bellezia, da oltre trent'anni alla Fiat di Modena dove prestava la sua apprezzata opera presso l'Ufficio Acquisti. La signorina Bellezia era anche vice Presidente del Gruppo Anziani dello Stabilimento.

L'improvvisa scomparsa ha lasciato in tutti quanti conoscevano la Signorina Bellezia un profondo rimpianto. Alla Sorella « Illustrato Fiat » porge le più sentite condoglianze.

LA VACCINAZIONE ANTI-POLIO

Apposito servizio istituito per i figli dei dipendenti Fiat
18.000 iniezioni già effettuate

La poliomielite è, come è noto, una malattia infettiva acuta dovuta ad un virus e cioè ad un agente di proporzioni ultramicroscopiche che ha una particolare affinità (tropismo) per il sistema nervoso, a carico del quale provoca precocemente delle alterazioni gravi. La conseguenza più frequente, quando non è la morte (il che si verifica in oltre il 10% dei casi), è la paralisi irreversibile di uno o più arti, e cioè una invalidità permanente che fatalmente grava per tutta la vita.

I soggetti più colpiti sono i bambini della età prescolare (da 6 mesi a 6 anni). Però osservazioni recenti hanno messo in luce come la morbosità per poliomielite va estendendosi anche ai bambini di età superiore fino ai 12-14 anni con una frequenza ancora relativamente alta, fino ai 18-20 anni con una frequenza minore ma pur sempre allarmante. La malattia colpisce anche gli adulti, ma in una misura che allo stato attuale non può considerarsi preoccupante. Anche i bambini al di sotto dei sei mesi di età possono essere soggetti all'infezione, specie quando con l'allattamento artificiale viene a mancare l'apporto delle sostanze antinfettive possedute dalla mamma e trasferite al figlio attraverso il latte. Il patrimonio ereditario immunitario difatti si esaurisce presto, sicché si può dire che il bambino dopo circa tre mesi diventa praticamente soggetto all'infezione.

Le cure, a malattia già insediata, sono molto aleatorie. Praticamente, una volta che l'affezione ha colpito il bambino, il medico non può che attenuarne gli effetti e successivamente curarne i postumi, con risultati talvolta non molto soddisfacenti.

Ma la malattia può essere combattuta con la prevenzione e cioè con la vaccinazione preventiva.

Tale vaccinazione consiste nell'inoculare al bambino una certa quantità di virus uccisi (ed inattivati), allo scopo di stimolare nell'organismo la formazione di sostanze antinfettive specifiche, capaci di neutralizzare l'effetto dannoso dell'agente vivo e vitale, quando esso eventualmente colpisca il soggetto. La vaccinazione ha dunque lo scopo di rendere immune il bambino, preparandogli preventivamente i mezzi atti per difendersi ed a vincere il primo eventuale scontro con l'agente infettivo.

Il problema più assillante era quello di trovare un vaccino antipoliomielitico attivo ed efficace. Tale problema ha trovato una brillante soluzione nello sforzo di numerosi studiosi, coronato dal successo del vaccino studiato da Salk e costituito da virus uccisi.

L'esperienza di ormai tre anni, iniziata negli Stati Uniti d'America, dove la malattia è molto più diffusa, e poi continuata in tutte le parti del mondo, ha dimostrato che la vaccinazione con il vaccino tipo Salk, può preservare il bambino dall'infezione poliomielitica con una probabilità positiva che supera l'80%.

Il successo è stato enorme, se si considera che, qualora la vaccinazione fosse estesa alla maggior parte dei bambini, an-

che le fonti di contagio verranno gradatamente a ridursi, sicché le probabilità di immunizzazione tenderanno sempre ad avvicinarsi verso la sicurezza assoluta.

Sulla base di questa ormai vasta esperienza, la Fiat fin dal febbraio scorso, cioè ancor prima che fosse segnalata in Italia una recrudescenza di casi di poliomielite, ha iniziato la vaccinazione per i figli dei dipendenti. Dapprima limitata ai bambini inviati in colonia ed a quelli accolti negli asili nido, oggi la possibilità di vaccinarsi contro il terribile male è stata estesa a tutti i bambini dai 6 mesi ai 12 anni e anche a quelli di età superiore (fino ai 18-20 anni) ed inferiore (fino a 3 mesi), ove venga espressamente richiesta per motivi profilattici plausibili.

Il criterio di estendere la vaccinazione ad una gamma più vasta di età corrisponde allo scopo, scientificamente e sperimentalmente provato, di assicurare alla vaccinazione una maggiore efficacia preventiva, non solo nei riguardi del singolo vaccinato, ma anche nei confronti di tutta la collettività per le sempre minori probabilità di contagio che essa verrebbe ad avere.

Ed è per questo motivo che la Fiat ha giudicato opportuno di offrire la possibilità di vaccinarsi anche ai giovani della Scuola. Allievi, che ne faranno richiesta. E' attualmente in funzione uno speciale servizio — istituito presso il Servizio Medico Centrale della Direzione Sanitaria Fiat — il quale è incaricato delle vaccinazioni.

Fino ad oggi sono state praticate circa 18.000 iniezioni di vaccino.

I bambini afflitti sono allo speciale ambulatorio accompagnati dai loro genitori, i quali precedentemente avevano dato il loro consenso alle vaccinazioni e si erano regolarmente messi in nota.

La vaccinazione viene eseguita in tre dosi, delle quali la seconda dopo un mese e la terza dopo sei mesi, in conformità alla metodica più vastamente sperimentata. Comunque la terza dose può essere praticata prima dei sei mesi, anche dopo 2 mesi.

In base alle conoscenze attuali sulla durata dell'immunità antipoliomielitica si può già sin d'ora dire che sarà opportuno praticare ancora una dose dopo un anno circa dalla terza. Tale dose detta di «richiamo», serve a stimolare la funzione delle sostanze immunitarie, allo scopo di mantenere sempre alto il loro contenuto nel sangue. E' probabile che venga giudicato conveniente ripetere questo cosiddetto «richiamo» anche negli anni successivi.

Il servizio di vaccinazione è completamente gratuito per tutti i figli di dipendenti Fiat.

I vaccini sono stati scelti tra quelli che danno affidamento della maggior garanzia e difatti nessun incidente, anche di minimo rilievo, è stato finora registrato. La iniezione vaccinale è assolutamente innocua e di norma non dà alcuna reazione febbrile né di altra natura.

La Fiat assolve ad un suo dovere mettendo a disposizione dei suoi dipendenti un servizio di così grande importanza per la protezione dei loro figli.

BIMBI FIAT



Paola, al suo primo anno (nipotina di Maggiorino Fidango, Anziano Fiat).



Elisabetta, figlia di Pasquale Bianco (Sez. Ferriere).



Valentino e Gianfranco, figli di Rosella Ferrero in Valbosio (Fiat Auto).



Giovanna, 14 mesi, figlia di Nicola Cangianno (Filiale di Napoli).



Mario, figlio di Secondo Rolfe (O.S.A.).



Bruno, mesi 11, figlio di Giuseppe Guglielmino (Motori Avio).



Anna di anni 6, figlia di Andrea Coletto (Sezione Stabilimenti Avigliana).



Cesare, figlio di Mario Pereno (Sezione Materferro).

VISITE DIPENDENTI FILIALI ALLA FIAT



150 dipendenti della Filiale di Milano hanno visitato gli Stabilimenti Fiat in Torino, guidati dal Direttore Ing. Bianchi. Impresione entusiastica.



Accompagnati dal loro Direttore comm. Luciano Cipparrone, i dipendenti della Filiale di Napoli hanno visitato gli stabilimenti Fiat. Ecco il gruppo fotografato alla Mirafiori.

Quest'anno, la scelta del paletot nuovo merita maggior attenzione. Il solito mantello classico con il colletto dai risvolti stile «uomo», le spalle strette e la martingala dondolante non è più di moda. La formula tipica del soprabito autunnale o del mantello per l'inverno si basa su uno schema con nuove proporzioni. Spalle più larghe, colletti importanti e lunghezza a 43 cm. dal suolo fanno sbocciare una figura nuova, leggera, ma di maggior volume.

In stretta concorrenza con i cappotti 1959 troviamo i sette-ottavi e i nove-decimi. Quel palmo di gonna stretta che si intravede sotto al paletot corto serve a stilizzare il modello. La giacca scende morbida in linea avvolgente e si ferma a pochi centimetri dall'orlo della gonna aderente.

Abbiamo tre tipi di paletots pratici: mantelli sportivi di tweed e di altre lane bouclées o nappées, modelli «semi-sportivi» in lane morbide di colore unito, tipi eleganti di colore unito, vellutato e scuro. Per i primi, in tessuti dalla trama vistosa e irregolare, sono adatti modelli con grandi colletti, tasche applicate e grossi bottoni. Nei secondi, «pratici», i risvolti appaiono particolarmente appuntiti e vistosi e la linea del dorso è molto morbida, un po' arricchita sotto la metà del colletto. Nell'ul-



Pratico sette-ottavi di lana color cognac su gonna di flanella grigio ferro. Herretto di lana grigio ferro. Nove-decimi di lana bouclée verde edera con grande colletto. Il modello si può portare con o senza cintura.

timo caso, cioè nei cappotti eleganti, alcuni modelli sono privi di colletto e si portano con piccole sciarpe del medesimo tessuto (annodate come quelle di seta e nascoste nella scollatura ad arco) o con ampie sciarpe ornate di frange. Chi possiede un colletto di pelliccia, una cravattina di visone o di martora, potrà alternarli con la sciarpa di tessuto, intonandoli con accessori molto scuri.

I colori 1959 portano in risalto il verde, dal chiaro tono «mandorla», al medio «felce», al «mischio», al «lichene», all'edera, al «fieno». Seguono i marroni nei toni avana, castoro, visone e «fondo di caffè». Rosso ceralacca, blu Oriente, cognac, senape, cognato, grigio scuro e nero trovano ottime applicazioni. Servono per le stoffe unite da pailé e per i tweeds bouclés bicolore degli abiti. I sette-ottavi possono essere color cammello, beige pergamena o sabbia umida; si accostano al verde, al marrone, al nero. La loro linea è molto larga verso l'alto e man mano si stringe verso il basso.

La famosa linea «Impero» può trovare applicazione su questi capi anche soltanto mediante tagli alla base del seno, bottoni posti in alto o brevi cinture spostate di 10 cm. sopra la vita. Si tratta, ad ogni modo, di modelli piuttosto originali, consigliabili alle donne non troppo formose.

Con mt. 2,00 di lana morbida (in alt. 140) si può ottenere un bel paletot invernale. Chi preferisce un capo confezionato «in serie» dovrà spendere in media dalle 25 alle 38 mila lire. Un bel giaccone 7/8 può costare dalle 18.000 alle 23.000 lire, la gonna di shetland grigio dalle 4 alle 6 mila lire.

Portate i modernissimi cappotti con berretti di jersey, con cuffie di lana drappaggiata, con alte calotte di lana mohair lavorate ai ferri. Occorre creare l'effetto del cappello soffice di pelliccia e le nuove lane pelose vi offrono la possibilità di eseguire personalmente una serie di «berretti-turbante» di ottimo gusto. Per pomeriggio sarà necessario invece il cappello di feltro o di velluto in un colore che si adatti agli accessori.

Per nostra fortuna le borse sono

LE RUBRICHE VARIE

CONSIGLI DEL MEDICO

Le cause dell'influenza e le modalità per prevenirla

Notizie apparse in qualche giornale segnalano riprese di epidemie influenzali in diverse parti del mondo: un'influenza «australiana» viene segnalata in Australia; una ripresa di «asiatica» nel circondario di Parigi e così via.

In realtà si tratta, almeno fino ad oggi, di episodi epidemici, circoscritti e senza alcuna tendenza a diffondersi. E' un fenomeno questo che, più o meno, si verifica ogni anno nella stagione autunno-invernale in tutti i paesi, senza per questo turbare sostanzialmente l'andamento della morbidità.

Tuttavia è opportuno informare i nostri lettori che l'influenza è una affezione dovuta ad un virus, e cioè ad un agente vitale più piccolo di un microbo e che non è visibile ai normali ingrandimenti microscopici. Di questo virus che è causa dell'influenza ne sono stati descritti almeno tre tipi principali chiamati tipo A, tipo B, e tipo C. A ciascuno di questi tipi fanno capo alcune varietà, già individualizzate, le quali, pur avendo rispetto al tipo principale alcuni caratteri simili, se ne distinguono per altri, come ad esempio per il potere morbigeno (di provocare cioè una malattia più o meno grave).

Il virus, di qualsiasi tipo, può però, per cause in parte non ancora note, subire ad un dato momento delle modificazioni e dar

luogo in conseguenza ad una nuova varietà di virus, che avrà alcune caratteristiche sue proprie non prima conosciute.

S'intende così come ad un dato momento può sorgere un nuovo agente virale che, avendo caratteri diversi, aggredisce l'organismo umano impreparato, e può provocare una epidemia.

Di fatti mentre l'uomo può difendersi contro i virus dai quali ha già subito l'azione, perché contro di essi ha egli stesso prodotto delle speciali sostanze antagoniste, è viceversa assolutamente indifeso verso il nuovo agente.

E' questo il caso dell'influenza «asiatica», la quale è stata determinata da un nuovo virus del ceppo A, mai comparso prima, e che perciò ha colto l'uomo ancora senza specifici poteri di difesa.

Ma la comparsa di nuovi agenti influenzali si verifica solo a distanza di decenni; la precedente epidemia influenzale che ha interessato tutto il mondo è stata quella del 1918 — la famosa spagnola — ben più grave per le sue conseguenze, in considerazione che allora mancava o quasi la efficace terapia attuale contro le complicazioni (antibiotici, sulfamidici, ecc.).

In genere gli episodi influenzali che colpiscono gli uomini nelle stagioni poco favorevoli sono dovuti ai ceppi virali già noti, contro i quali esistono già nell'organismo, sostanze di difesa, più o meno efficienti secondo il momento nel quale l'individuo viene aggredito.

In pratica l'azione preventiva si concreta nel complesso di quegli accorgimenti igienici atti a tenere l'organismo in stato di buona salute: evitare le fonti di contagio mediante l'igiene della persona e dell'ambiente, alimentarsi con alimenti nutrienti ricchi di vitamine ed in quantità regolare (cioè né scarsa né eccessiva), curare le malattie di cui si è affetti, evitare l'affaticamento, il raffreddamento del corpo ecc.

L'aumento delle sostanze di difesa proprie dell'organismo, si può ottenere attraverso la vaccinazione antinfluenzale. Difatti i vaccini preparati contro l'influenza sono polivalenti, e cioè sono costituiti da tutti i ceppi di virus ancora conosciuti e sono pertanto idonei a suscitare, se iniettati nell'organismo, la formazione o l'accrescimento di quelle sostanze che contrastano l'azione infettiva rendendola vana oppure riducendola nella sua entità.

Tali vaccini quindi sono generalmente efficaci per prevenire l'influenza che suole comparire nelle stagioni più fredde; e poiché sono anche innocui, come si è largamente constatato in occasione dell'epidemia asiatica dello scorso anno, possono essere praticati senza alcun timore.

Comunque, mentre il timore di una prossima epidemia influenzale non è attualmente giustificabile, non mancano viceversa per chi volesse essere prudente, le possibilità di una buona prevenzione.

Dot. ENZO

L'ANGOLO DEL FILATELICO

NOVITA' DEL MESE ITALIA

E' stata data notizia che in occasione della visita del Presid. della Repubblica on. Gronchi nel Brasile è stato emesso un francobollo dedicato all'amicizia Italo-Brasiliana.

In tale occasione il Gruppo Filatelia si è fatto premura di spedire un certo numero di aerogrammi avvalendosi della collaborazione della Fiat Brasileira.

Gli aerogrammi sono ora ritornati, ma purtroppo non tutti, in quanto un'elevata percentuale di essi è andata smarrita.

In considerazione di quanto sopra non potendosi accontentare tutte le richieste degli iscritti al Gruppo si provvederà al sorteggio degli aerogrammi in questione tra i presenti di tre riunioni consecutive. L'aerogramma reca il timbro speciale di posta aerea Roma-ferrovie con la dicitura: «Visita del Presidente della Repubblica in Brasile» e la data del 3 settembre. A tergo dell'aerogramma vi è un caratteristico timbro di arrivo con l'indicazione dell'ora e la data del 4 settembre con la dicitura: «Chagada: Rio de Janeiro - Aeroporto De Galeao» ed inoltre il timbro dell'Alitalia relativo al volo speciale.

Anche il Brasile a sua volta ha emesso un francobollo per la visita del nostro Presidente ed anche questo francobollo verrà distribuito

agli iscritti unitamente all'aerogramma di cui sopra.

L'aerogramma ha già acquistato un valore filatelico non indifferente e tutto lascia supporre che il suo valore filatelico tenda ad aumentare.

NOVITA'

In occasione del centenario del primo francobollo napoletano le Poste Italiane hanno emesso due francobolli da lire 25 e da L. 60.

Il francobollo da L. 25 riproduce in formato ridotto il francobollo napoletano da 1/2 grano e quello da L. 60 il francobollo da un grano.

Sono indiscutibilmente due dei francobolli sia per il colore e la nitidezza della riproduzione.

Questi francobolli sono già in distribuzione agli iscritti.

E' prevista l'emissione di due francobolli, da L. 25 e da L. 60, in onore della visita che lo Scia di Persia farà in Italia.

SAN MARINO

Anche S. Marino per commemorare il centenario del francobollo napoletano ha emesso una serie di francobolli a soggetto unico raffiguranti una veduta di Napoli e con la riproduzione del francobollo napoletano da 10 grani sul francobollo da L. 25 e del francobollo da 20 grani sul francobollo da L. 125.

PRENOTAZIONI

Tutte le prenotazioni al Servizio Novità comprendenti Italia, S. Marino, Vaticano, Somalia, Busto 1° Giorno, Bollettini, decadono al 31 dicembre.

Pertanto tutti gli iscritti che sono interessati a questo Servizio dovranno provvedere alla nuova iscrizione per l'anno 1959.

Il Servizio sarà regolato da nuo-

L'ANGOLO DEL FOTOGRAFO

MOSTRA SOCIALE DI FOTOGRAFIA A COLORI

E' indetta una Mostra Sociale di Fotografie a colori (diapositive) fra tutti i dipendenti Fiat.

Le diapositive, in numero di 6 per autore, nei formati 24x36 mm. (montate su telaini di cm. 5x5) o di 6x6 cm. (montate su telaini di cm. 7x7) devono essere consegnate alla Sede del Gruppo Fotografici in via Carlo Alberto 57 entro il 15 novembre p.v.

Sui telaini dovrà essere incollata una striscia con il nome dell'autore ed il titolo della fotografia.

Le fotografie ammesse saranno proiettate in una serata che verrà comunicata con il prossimo «Illustrato». Per maggiori chiarimenti rivolgersi in Sede.



ve disposizioni atte a sveltire la distribuzione delle novità ed evitare i ritardi che si sono verificati. Nelle prossime settimane sarà emesso il nuovo Regolamento che sarà distribuito in sede unitamente ai moduli di prenotazione.

QUESITO FILATELICO

Indicare quali francobolli, e la data di emissione, sono stati emessi dalle Poste Italiane commemoranti il centenario di francobolli degli Antichi Stati.

Fra coloro che avranno inviato al Centro Culturale Fiat entro il 30 novembre 1958 la soluzione esatta verranno sorteggiati dei premi messi in palio dalla Direzione Stampa Fiat.

CORSO DI FOTOGRAFIA 1958-59

Mercoledì 29 ottobre ha inizio il nuovo Corso di Fotografia presso la Sede di Via Carlo Alberto 57. Alle lezioni possono partecipare tutti i dipendenti Fiat.

Le lezioni hanno luogo tutti i mercoledì con inizio alle 21 precise. Dopo ogni lezione verrà tenuta una consulenza su argomenti fotografici.

NUOVI SUCCESSI DEI FOTOGRAFI FIAT

Alla Mostra Nazionale di Saluzzo al Gruppo Fotografici Fiat è stata assegnata la Coppa d'Argento per il miglior complesso di Società, mentre altri premi individuali sono stati assegnati a nostri Fotografi.

Alla Mostra Nazionale di Cremona ed a quella Internazionale della Società Subalpina di Torino, alle quali il Gruppo Fiat ha partecipato con un buon numero di fotografi, l'affermazione è stata notevole.

PROBLEMA DI SCACCHI

Problema di Scacchi N. 48

Inedito di E. Defourmy.

NERO (pezzi 9)



BIANCO (pezzi 10)

Il Bianco muove e dà matto in 2 mosse.

Inviare la soluzione a: Ing. E. Defourmy - presso Illustrato Fiat - Corso Marconi 10, Torino - entro 30 giorni dalla data di questo Illustrato. Fra i solutori verranno sorteggiati premi.

CRUCIVERBA



ORIZZONTALI: 1. Il contrario dell'attenzione - 12. Mettere in mezzo - 14. Quando c'è non c'è il Governo - 15. Uno che agisce (tr.) - 16. Cernia davanti alle trincee - 17. Legno molto pregiato - 18. Fa le cose per tutti - 20. Dovrebbe poter volare - 21. Comanda nel «Tour» - 23. Ittota libera - 24. Belimbusto - 25. Non è solido e non è liquido - 27. Servono per dirigere il fucile - 28. Ci vuole in tutte le cose - 30. Messina - 31. Fa bei lavori con l'ago - 34. Attrezzi del focolare - 35. Si in tedesco - 36. Possono essere vegetali o minerali - 38. Non sed più - 39. La festa dei Re Magi (come la chiama Carducci).

VERTICALI: 1. Giorno - 2. Fermo come torre - 3. Viaggia su una scopa - 4. Tagliato a piccoli pezzetti - 5. Prima donna nel Barbiere - 6. Lo è il cane - 7. Prima metà dell'ultima lettera - 8. Lo siamo tutti - 9. Hanno una bella età - 10. Pulirsi - 11. Ci sono anche quelli della metà giornata - 13. I dei romani - 17. Munge le vacche - 19. Se si perde non si ritrova più - 21. Dividono la nave - 22. Le vocali che ci sono in noi - 24. Può essere lunga, corta o stretta - 25. E' famoso quello del pozzo - 27. L'eroina della Bohème - 29. Abitazioni (in poesia) - 30. Alberi da frutta - 32. L'aviazione militare inglese - 33. Non è mai senza - 37. Come 35.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



PROBLEMA SCACCHI N. 47

1 - B Rg6-h7

SORTEGGIATI PER IL PREMIO

Guglielmotti Mugion Silvio (Sezione Auto) - Dasseni Luigi (Avio) - Prestigiacomo Antonio (Stab. Velivoli).

ILLUSTRATO FIAT

EDIZIONE 1. COMITATO DI REDAZIONE

DIREZIONE, STAMPA E PUBBLICAZIONE FIAT

Torino, Corso Marconi, 10

(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino

in data 3-12-51 - Risposta, Ernesto Defourmy

Stampato il 27 Ottobre 1958

Società Editrice Lombarda S. p. A.

Stabilimento di Torino - Via Vilar, 2



STOCCOLMA - Le tre Fiat «1200» di una famiglia svedese. E' la famiglia del signor Cristian Olsson, Direttore e proprietario della fabbrica di vagoni ferroviari, AB Tankvagnar di Falkenberg. Egli possiede attualmente: una 1200 carrozzata Pinin Farina per uso personale, una 1200 granluce che viene usata dalla consorte, signora Elna, ed ancora una 1200 granluce che viene usata dalla figlia. Il Dir. Olsson è da parecchie decine di anni un affezionato alla Marca Fiat e si può dire che questa famiglia ha percorso le strade di mezza Europa con vetture Fiat. — STOCKHOLM - Three Fiat «1200» cars owned by a Swedish family: that of Mr. Cristian Olsson, owner and manager of the AB Tankvagnar railway wagon Works at Falkenberg. He has at present a 1200 with body by Pinin Farina for his own use, a 1200 Full-Light used by his wife Elna and another 1200 Full-Light used by their daughter. For very many years Mr. Olsson has been a firm admirer of the Fiat Make and it may well be said that this family has covered half the roads of Europe in Fiat cars.