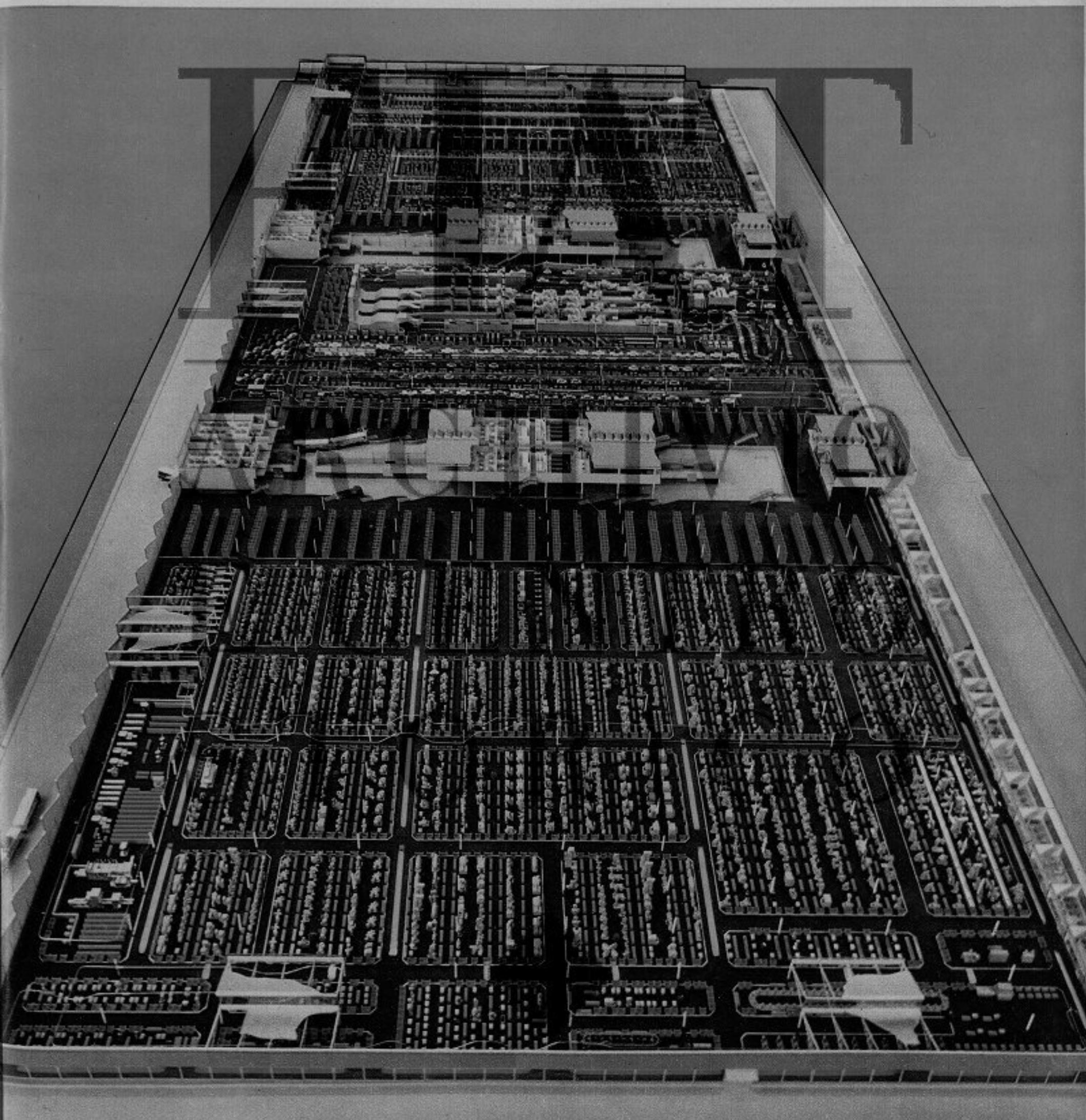


ILLUSTRATO FIAT

Anno X - n. 8-9

PERIODICO MENSILE

Agosto - Settembre 1962



(Foto Fiat)

Al Salone Internazionale della Tecnica - Torino

Il grande plastico di Stabilimento automobilistico-tipo presentato dalla Fiat al Salone internazionale della Tecnica (Torino, 22 settembre - 2 ottobre). — La grande maquette d'une usine automobile-type présentée par la Fiat au Salon international de la Technique (Turin, 22 septembre - 2 octobre). — The huge model of a typical car manufacturing plant, as presented by Fiat at the International Technological Show (Turin, September 22nd - October 2nd, 1962). — Das grossartige Modell eines Standardautomobilwerkes, das von Fiat auf dem 12. Internationalen Salon der Technik ausgestellt wird. (Turin, 22. September - 2. Oktober 1962).

SALONE DELLA TECNICA

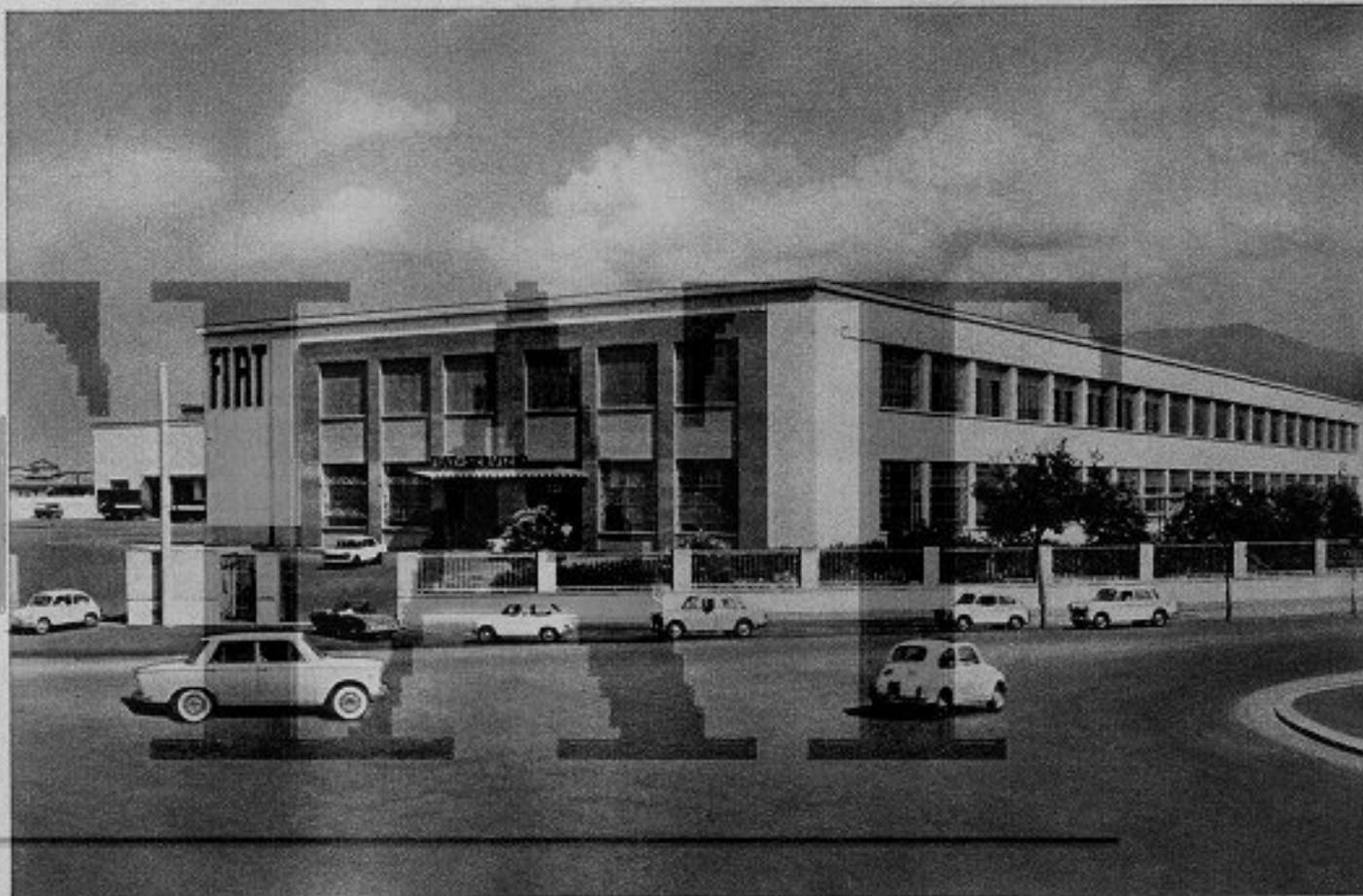
Al Salone internazionale della Tecnica 1962 la Fiat illustra principalmente un tema di grande valore tecnologico («*Concezioni e realizzazioni di progresso produttivo*»), esponendo nel vasto stand della Meccanica un plastico animato di 60 mq., che esemplifica alla scala 1:50 uno stabilimento automobilistico-tipo. (Vedi in copertina).

Plastico originale e suggestivo, già esposto con molto successo alla recente Mostra industriale italiana a Mosca.

Evidenza come va ideato e realizzato un moderno razionale impianto per la produzione di autovetture. La Fiat è sovente richiesta dall'estero di progetti del genere, ed è questo un fatto di prestigio Fiat internazionale. Questa rappresentazione plastica a 3 dimensioni va dall'officina di stampaggio lamiera alla preparazione degli stampi, alle officine di verniciatura e sellatura, ai trattamenti galvanici; e dalle officine di meccanica fino alle linee di montaggio terminali. Corrono sul grande e luminoso plastico le 600, le 1300, le 1800 in miniatura; ma la dimostrazione è valida per qualsiasi modello di vettura. Interessante non soltanto per i tecnici, ma per tutto il pubblico che può rendersi conto dei procedimenti costruttivi dell'automobile.

Al Salone la tecnica e le produzioni Fiat sono presenti anche in altri settori: Aviazione, Costruzione ferroviaria, Meccanica trattoristica, Elettrodomestici.

IL NUOVO CENTRO ASSISTENZIALE DELLA FILIALE FIAT DI FIRENZE



La Filiale di Firenze ha creato a Novoli un imponente Centro di assistenza automobilistica modernamente attrezzato. La stampa cittadina lo ha bene illustrato dopo una visita al Centro per iniziativa del Direttore della Filiale Rag. Francia.

IL CIRCARAMA FIAT A BARI



Alla Fiera del Levante la Fiat ha portato quest'anno il Circarama, che a Bari ha rinnovato il grandioso successo già avuto a «Italia '61» e alla Fiera di Milano. Folle di spettatori ammirati.

Anche il Presidente del Consiglio On. Fanfani ha visto il Circarama e si è vivamente compiaciuto dell'emozionante spettacolo. Nell'Album d'onore ha scritto: «*E' sempre bella l'Italia, anche al Circarama*». Tra i Ministri che hanno sostato nel Padiglione Fiat gli On. Colombo, Rumor, Corbellini, numerosi deputati senatori ambasciatori.



Perché dovete preferire la

FIAT 509

IL COSTO - In 100 milioni di lire, la Fiat 509 costa meno di un'auto di altra marca. La Fiat 509 costa meno di un'auto di altra marca. La Fiat 509 costa meno di un'auto di altra marca.

IL CONSUMO - La Fiat 509 consuma meno di un'auto di altra marca. La Fiat 509 consuma meno di un'auto di altra marca.

LA DURATA - La Fiat 509 dura più di un'auto di altra marca. La Fiat 509 dura più di un'auto di altra marca.

IL SERVIZIO RIPARAZIONI E RICAMBI - La Fiat 509 ha un servizio di riparazioni e ricambi che è il migliore di tutte le auto.

IL VALORE DI REALIZZAZIONE - La Fiat 509 ha un valore di realizzazione che è il migliore di tutte le auto.



i tempi
mutano

... ma
i buoni
prodotti
rimangono
e con essi
rimane
la pubblicità
che ha
contribuito
al loro
successo.

FIAT produzione e servizio dell'auto

Potete scegliere in una vasta gamma di modelli: la vettura 500-500-700 - la 1300-1300-1800 - la 1800 - le familiari - le sportive - le utilitarie.

L'automobile sempre più per tutti.

L'organizzazione Fiat in Italia e all'estero è una difesa che può essere supportata, vendita servizio, ricambi. Più di 1000 punti.



Servizio Fiat
elemento vitale
dell'incremento
automobilistico

Dal Notiziario della "Deutsche Fiat" (Heilbronn)

Già da una generazione sussistono tra la Fiat e l'economia germanica strette relazioni. Ma fu nel 1922 che a Monaco fu istituita la Deutsche Automobil Verkaufs A.G., che si interessava della vendita dei prodotti Fiat in Germania. Il successo crescente delle vetture Fiat rese necessaria la costituzione di una seconda succursale, che sorse a Berlino in quello stesso anno. Da allora l'attività Fiat si estese sempre di più in Germania. La diffusione delle vetture Fiat rese necessaria una rete di servizio molto vasta.

In un primo tempo l'organizzazione tedesca della Fiat era alimentata da 3 filiali: la filiale centrale di Berlino e le filiali di Monaco e di Colonia. Nel 1929 la Fiat acquistò dalla Neckarsulmer Fahrzeugwerk un grande appezzamento di terreno sito in Heilbronn/Neckar e fondò l'odierna «Neckar Automobilwerke A.G.» (ex-NSU Automobil A.G.). Essa produce oggi, oltre agli altri tipi, i modelli NSU/Fiat «Neckar-Spezial» e «Jagst 770»,

che costituiscono un completamento della produzione Fiat per il mercato tedesco. Nel 1937, per aumentare la capacità produttiva della «Neckar», fu acquistata la Carrozzeria situata a Weinsberg.

Come tutte le imprese tedesche anche la Fiat-Germania subì durante l'ultima guerra gravi distruzioni. La filiale di Berlino fu quasi rasa al suolo. L'attaccamento delle maestranze alla Fiat-Germania è dimostrato dal fatto che, subito dopo la guerra, pur in una grave situazione, poté essere ripresa la produzione nella fabbrica di Heilbronn.

Oggi la «Deutsche-Fiat» e la «Neckar» dispongono di 5 succursali a Berlino, Amburgo, Bonn, Francoforte e Monaco, le quali possono contare su circa 1000 commissionari in tutta la Germania. Così è offerto ai clienti Fiat un ottimo servizio di assistenza.

Il gran numero di coloro che da 40 anni sono in Germania automobilisti Fiat è un chiaro segno del prestigio della marca Fiat sul mercato tedesco.



PRAGA - Consegna della 500ma vettura Fiat 600 D fornita in Cecoslovacchia. Anche su questo mercato continua l'espansione dei modelli Fiat. Presenziavano alla festosa cerimonia i direttori generali della Tuzex, Motokov e Mototechna con loro collaboratori. L'avvenimento è stato seguito per radio e ripreso dalla televisione. Felice possessore della 600 D è il signor Oldrich Rumler.



YEMEN - Sbarco nel porto di Hodeidah dei primi due pullmans Fiat 642 RN3 dalla motonave «Lorenzo Onorato». Sono diretti alla Concessionaria Fiat di Sanaa «Sviyem S.p.A.» e saranno destinati a servizi pubblici interurbani. Presenziava allo sbarco anche il Governatore di Hodeidah, S. E. Sayed Yehia Abdelcader.

The first two Fiat 642 RN3 buses being unloaded from the S/S Lorenzo Onorato in the Hodeidah Harbour. They are going to the Fiat Sanaa Concessionaire «Sviyem S.p.A.» They will be used for city and suburban passenger service. Among those present at the dock was H.E. Sayed Yehia Abdelcader, Hodeidah Governor.



EAST LONDON (South Africa) - Interesse di pubblico per la Fiat 1100 Export, esposta nel foyer del Teatro «Colosseum» a cura della nostra Concessionaria Barney's Motors. Visitors showing interest in the Fiat 1100 Export exhibited in the Colosseum Theatre Hall by Barney's Motors, our concessionaire.



CIPRO - S. E. l'Arcivescovo Makarios, Presidente della Repubblica di Cipro, visita lo stand dei trattori Fiat allestito dalla Concessionaria «Cirilli & Pantelides» alla «Cyprus International Trade Fair 1962». Da sinistra nella fotografia: Mr. Costas Zachariades, direttore tecnico della «Cirilli & Pantelides», il sig. Francione, meccanico Fiat, Mr. Leandros Zachariades, direttore della Concessionaria, e l'Arcivescovo Makarios.

H. B. Archbishop Makarios, President of the Republic of Cyprus, visiting the Fiat tractor stand set up and organized for the «1962 Cyprus International Trade Fair» by the Cirilli & Pantelides Co., our Concessionaire. Left to right in the photo: Mr. Costas Zachariades, technical director of the Cirilli & Pantelides Co., Mr. Francione, Fiat mechanic, Mr. Leandros Zachariades, manager of the Concessionaire, and H. B. Archbishop Makarios.



DURBAN (South Africa) - Originale presentazione della Fiat 1500 nel salone di vendita della Concessionaria Maxwell Campbell Ltd. An original presentation of the Fiat 1500 in the sales showroom of the Maxwell Campbell Ltd., Fiat concessionaire.

TRATTORI FIAT IN BRASILE

Duecento trattori Fiat modello 60 CI sono stati acquistati dal Governo di San Paolo del Brasile allo scopo di potenziare la meccanizzazione agricola dello Stato. I trattori, divisi in gruppi di 8-10 unità, sono stati assegnati dalla « Secretaria da Agricultura » ai vari centri di meccanizzazione brasiliani coadiuvanti gli agricoltori, con macchine e tecnici, nel recupero e nel miglioramento delle terre.

Le fotografie che pubblichiamo mostrano trattori Fiat in opera nella fazenda S. Helena, di 2500 ettari: 1000 ettari di foresta vergine, 1500 ettari di medio bosco e vegetazione varia. Incaricato del lavoro il Centro di Marilia, città a 350 km. da S. Paolo, sul confine con il Paraná.

28 trattori Fiat 60 CI sono stati impiegati in questa fazenda per circa 6 mesi. Ottimo è stato il loro comportamento e

rendimento nel duro servizio eseguito: sboscamento totale, decapeggiamento, sgombero del terreno, apertura di strade in relazione alla nuova divisione della fazenda (aree di 20 ettari per ogni famiglia), aratura ed erpicatura, curve di livello.

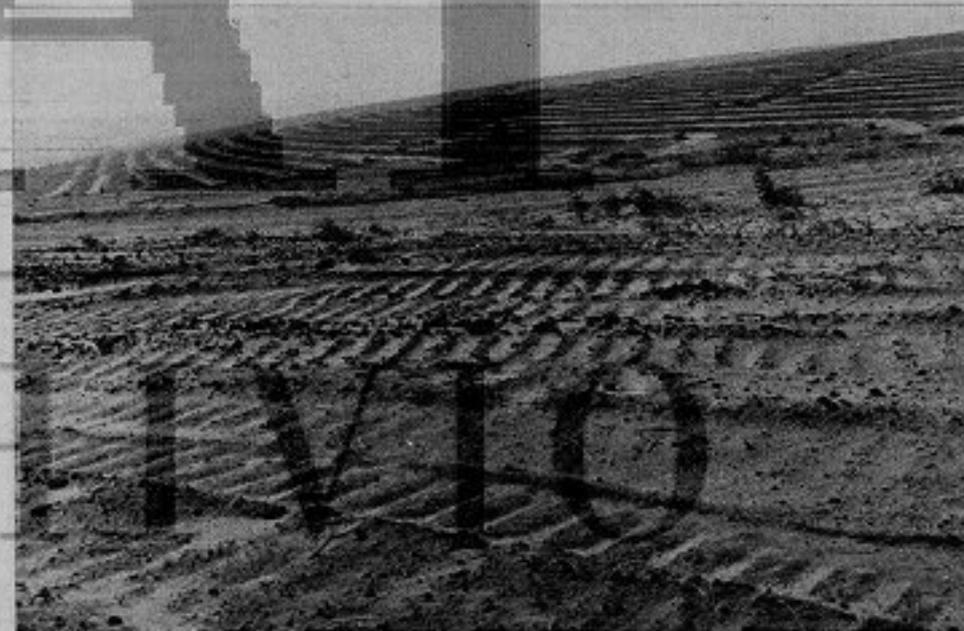
Minimi sono stati gli interventi del Centro Assistenza Tecnica Fiat, che ha seguito scrupolosamente i lavori; mai alcun trattore si è infatti dovuto fermare per avarie. Ammirabile anche lo spirito di sacrificio degli uomini addetti alle macchine, considerate le condizioni ambientali estremamente difficili. L'Assistenza Fiat aveva provveduto a realizzare corsi teorico-pratici per il personale del Centro di meccanizzazione del Governo per la più idonea manutenzione e uso dei trattori.



Lavori di erpicatura.



Lavori di sboscamento nella foresta vergine.



Terreno sboscato, pulito, arato ed erpicato.



I « Fiat 60 CI » arano il terreno.



I primi raccolti nella fazenda recuperata: arachide e granturco.



SAN PAOLO (Brasile) - Il Sig. Terzo Turrin, ex allievo del Servizio Assistenza Tecnica Fiat e attualmente titolare con il fratello Secondo dell'Auto Importadora « Tust » Ltda., fotografato accanto a un cabriolet Fiat 1500. Sullo sfondo è un monumento celebre: opera dell'ingegnere e scultore italiano Ettore Ximenes, fu inaugurato il 7 settembre 1922 celebrandosi il centenario dell'indipendenza del Brasile.



MORTON GROVE (Illinois - U.S.A.) - Furgone Scuola Fiat in visita alla Concessionaria E. Fronteras and Co., Inc.

L'AMERICANO E L'AUTOMOBILE

In America la pubblicità non basta per vendere automobili. Questa è una delle conclusioni dell'inchiesta che Jean Bernardet ha fatto per *L'Equipe* (Parigi) a Detroit, «mecca aureolata di cifre mostruose di dollari investiti e di vetture costruite».

Il Bernardet è un autorevole giornalista non soltanto di valore tecnico, e le sue osservazioni vanno oltre il fatto industriale:

«Sono i mezzi messi in opera che condizionano tutta la vita americana. L'americano non è certo più intelligente dell'europeo, ma è ricco ed ha spazio, e mentre in Europa ci si compiace di vivere con il passato, in America non il presente ma l'avvenire conta. Se anche l'americano ha i suoi fastidi, l'importante per lui non è tanto di annullarli nell'immediato, bensì di non intraprendere nulla che possa ripeterglieli».

Dopo avere notati taluni dei più stridenti contrasti della vita americana nelle grandi città, centri lussuosi e quartieri miseri, Jean Bernardet scrive: «Se la Florida, con i suoi palazzi, i suoi luoghi splendidi, i suoi yacht quasi tanto numerosi quanto le Cadillac, invita al soggiorno (se si abbiano in tasca milioni), Detroit, a qualche ora di Boeing, mette più voglia di andarsene che di restare».

In fatto di automobili il giornalista francese osserva che la vettura americana è, per l'europeo, l'immagine di un lusso clamoroso e spesso non di buon gusto; e lo spettacolo di tante auto buttate a rottame dà il senso dello spreco. Eppure, per l'americano, il valore della maggior parte di quelle vetture abbandonate è trascurabile. Un elemento che sciupa presto le vetture in U.S.A. è... il sale. A Detroit e nelle altre città il sale, che è a buon mercato, si butta sulle strade per accelerare lo scioglimento della neve, e d'inverno esse sono letteralmente imbiancate dalla crosta di cloruro di sodio; ma il sale rode le macchine, e le vetture muoiono molto più presto per disgregazione della carrozzeria che per difetti meccanici. Ancora prima di rendersi inutilizzabili, le auto prendono un aspetto ingrato e l'automobilista, già incline alla negligenza, le lascia perdere.

In America il mercato dell'auto è un soggetto senza fine. E' difficile sperare che un giorno la produzione europea possa guadagnare terreno in U.S.A. in maniera sostanziale. Il pagamento a rate — 12, 24, 36, e fino a 40 mesi — annulla totalmente la differenza di prezzo in partenza. Per 1585 dollari si può già acquistare la migliore Studebaker (una Dauphine è venduta a 1450 dollari). Il costo dell'assicurazione è minimo e non tien conto dell'importanza della vettura. Un centinato di dollari all'anno di assicurazione, quale che sia il modello. L'automobilista americano non ammette guasti nella sua vettura; e del resto il piccolo riparatore quasi non esiste in U.S.A. L'americano è un grande divoratore di km. La giovinezza media dell'auto si prolunga oltre i 100.000 km.

L'americano ha volentieri gustata la vettura europea, per curiosità, qualche volta per interesse, spesso per snobismo; ci si è indubbiamente divertito; ma non perdona al guasto dopo qualche mese di uso. Il guidatore americano non si preoccupa certo della durata della vettura «made in Europa», abituato com'è a trattare la propria.

IL COMMERCIO DELLE IDEE E DEGLI UOMINI

Più di un secolo fa René Chateaubriand scriveva queste parole, precursori dell'idea del Mercato Comune oggi realtà europea:

«Quando le barriere fiscali e commerciali saranno state abolite tra i diversi Stati come già più non esistono tra le province di un medesimo Stato, quando i differenti paesi in relazioni giornaliere tenderanno all'unità dei popoli, come resusciterete voi l'antica moda di separazione?».



LOS ANGELES - In occasione del «Festival Trends of Italian Design», i Grandi Magazzini «I. Magnin» hanno allestito una mostra di automobili italiane. Lo spider «Fiat 1200» vi ha avuto singolare successo. Nella foto, da sinistra: il Console d'Italia a Los Angeles Dr. Tito da Prato; la signora da Prato; l'attrice Lisa Simon con il marito Steve Barclay; il Dr. Vittorio Sanguineti, Italian Trade Commissioner; il romanziere Irving Stone, autore del best seller «The agony and the ecstasy».

During the «Festival Trends of Italian Design», the «I. Magnin» Department Stores organized a show of Italian cars. The «Fiat 1200» spider was a big hit. Left to right in the picture: Dr. Tito da Prato, Italian Consul in Los Angeles, Mrs. da Prato, movie star Lisa Simon with husband Steve Barclay, Dr. Vittorio Sanguineti, Italian Trade Commissioner, novelist Irving Stone, author of the best seller «The agony and the ecstasy».



LISBONA - Queste quattro «600», acquistate presso la Fiat Portuguesa, sono destinate a premiare fortunati clienti della Ditta di confezioni Leacril, che usa fibra italiana ACSA. Fibra tessile italiana, premi automobili Fiat...

Quatro unidades Fiat 600 D, adquiridas pela firma de Lisboa, Rodrigues & Bicho, Lda para premiar os consumidores de malhas e tecidos Leacril confeccionados com a fibra italiana ACSA, de que a referida firma é distribuidora em Portugal.

Bellezze e progresso della Sardegna

L'iniziativa dell'Aga Khan, il quale ha acquistato a sud di Olbia una vasta zona costiera per farne un'emula di Deauville e di Cannes, ha portato la Sardegna nell'attualità della stampa internazionale. Sulla «Revue des Deux Mondes» del 15 agosto abbiamo letto un interessante articolo della scrittrice Annie Briere («Quinze jours en Sardaigne»), ricco di annotazioni pittoresche e di valide considerazioni sul divenire dell'Isola.

Le rocce granitiche, in Sardegna, assumono forme allucinanti, come scolpite da un artista geniale e pazzo: pietre drizzate a fungo, giganteschi funghi, teste d'elefanti, animali coricati, animali mostruosi, tutto ciò in un silenzio di cui il nostro continente ha perduto la memoria. Un regno del granito.

La storia della Sardegna è anteriore all'epoca fenicia (12° secolo a. C.) come attestano i Nuraghi, i più antichi dei quali furono costruiti 2000 anni prima dell'era cristiana. Cartaginesi romani bizantini arabi pisani genovesi aragonesi si contesero l'Isola prima che essa divenisse (nel 1713) parte della Corona d'Austria e quindi del regno Savoia-Piemonte. Tutti questi conquistatori fiutarono le ricchezze della Sardegna; e ciò sorprende il viaggiatore, che impressionato dall'aspra bellezza dei luoghi stenta ad immaginare che cosa, in tanto caos di rocce, potesse svegliare la cupidigia dei vicini mediterranei.

Da tale caos è nata una leggenda: quando il Signore volle modellare la Sardegna, ultima terra della sua creazione, si accorse che non gli restavano più se non pezzi di granito e pietre; ma su questo ammasso rude e sterile premette il suo piede involupato di fiamme e vi lasciò l'eterna impronta; dopo di che strappò agli altri continenti alberi e fiumi, torrenti e vigne, pascoli e stagni e venti (un po' troppo di Mistral e di Scirocco). Così, tra le pietre e sotto le pietre, la terra sarda si arricchì di messi di frutti di greggi...

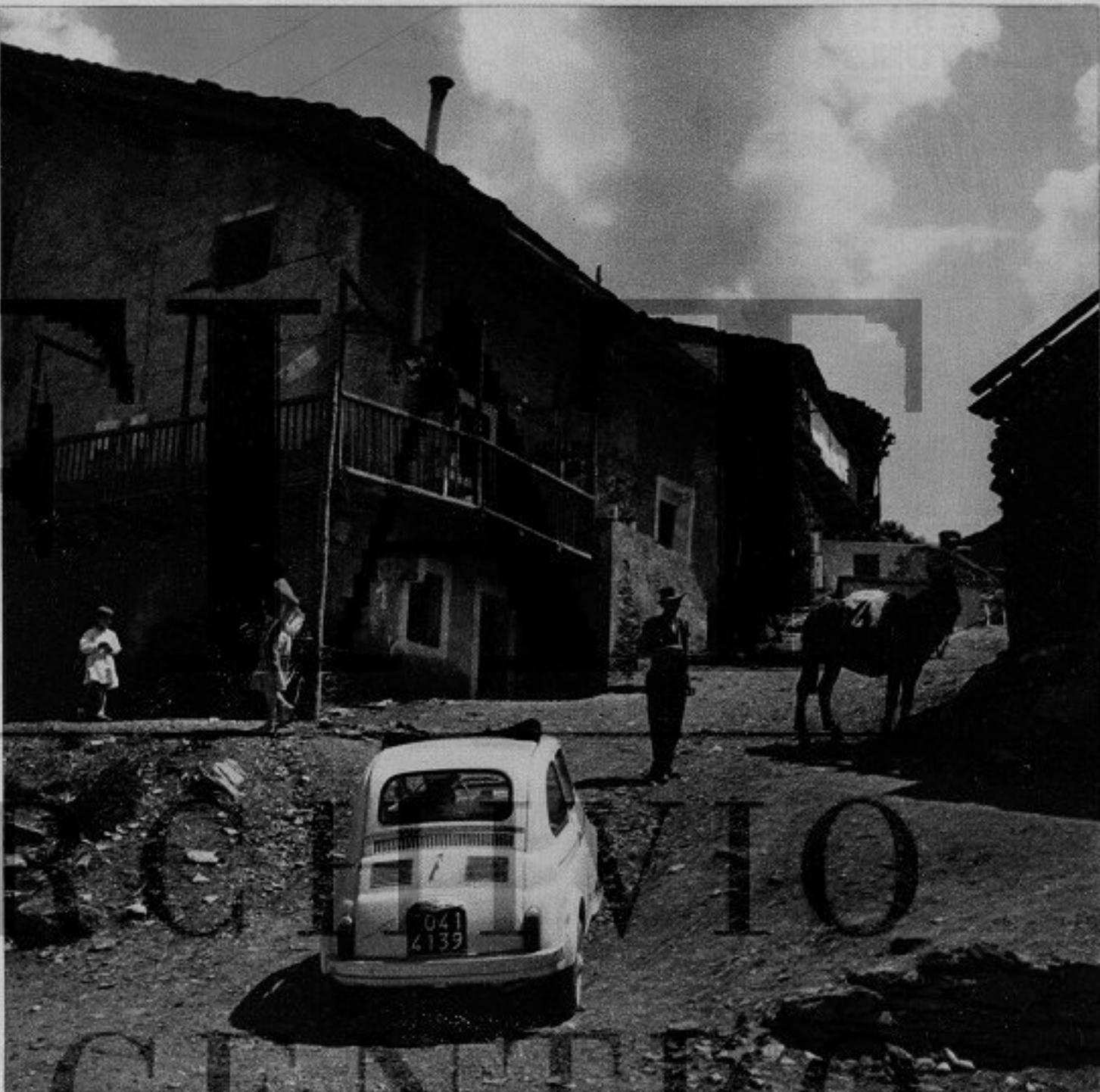
Il popolo sardo è silenzioso. Non ama la pubblicità. Ma il suo progredire è costante. Fino a qualche anno fa era difficile parcheggiare a Cagliari l'automobile, non perché ve ne fossero troppe, ma per il continuo ingombro dei carri e carretti, asini e muli. Oggi non se ne vedono quasi più nelle città di Sardegna. Le auto sono già assai numerose a Cagliari — dove il centro è sottomesso alle regole della nostra zona bleu (Parigi) — e così a Sassari dove bisogna girare parecchio prima di trovare un posteggio.

Accanto alle pietre morte o sopravvissute, la ricchezza di colori dei costumi sardi. Ogni villaggio ha il suo e l'ostenta in feste tradizionali. Per le feste dei grandi centri, Sassari Nuoro Cagliari, tutta la Sardegna si muove: immense processioni dal carattere immutabile. Quasi dappertutto le donne sarde sono belle, in lunghe sottane nere, il capo e le spalle avviluppate in scialli neri; talvolta mantiglie, dove l'influenza spagnola permane più forte. A Sassari e ad Alghero si parla un dialetto simile al catalano. Hanno le donne sarde quell'andatura di dee, che viene dall'abitudine di portare fardelli sulla testa. Raramente inattive, le sarde si occupano anche in lavori artigianali, treccitura, ricamo. Gli uomini di Sardegna sono di tipo bruno, sguardo intenso, immobile, fisionomia intelligente ed espressiva.

Il tempo domani

Le previsioni del tempo sono antiche quanto l'umanità, poiché l'uomo ha sempre guardato al cielo per cercare di sapere se domani farà bello o brutto... Ma la storia della meteorologia, che oggi ha nella radio e nella televisione mezzi quotidiani di comunicazione universale, ha poco più di 100 anni. Un collaboratore de «L'Osservatore Romano» ne stabilisce la data di uscita al 30 agosto 1848, quando per la prima volta nel mondo informazioni meteorologiche vennero telegrafate a Londra da ventinove città.

Questo fu un esperimento isolato; ma nel 1853 la meteorologia fece il suo ingresso ufficiale nella storia delle nazioni. In quell'anno infatti le principali potenze marittime si riunirono a Bruxelles, per



Una Fiat 500 a Serre (m. 1690), frazione del comune di Elva, lungo la strada che collega la Valle Mastra alla Val Varaita. Il Vallone d'Elva è risalito interamente da una strada molto pietrosa e irregolare, con forti pendenze, per la quale è possibile passare da Ponte Marmora a Sampéyre: 33 chilometri di percorso impegnativo e pittoresco, che si spinge fino a quota 2284 m. Il giornalista e scrittore Remo Griglié ci propone, nei suoi «Itinerari turistici», la traversata: «L'ho fatta — ci scrive — e la mia Fiat 500 si è comportata in modo meraviglioso».

tracciare un piano organizzativo inteso a registrare e scambiare osservazioni sui venti e le correnti marine. La Gran Bretagna accolse con entusiasmo questo progetto, ed istituì un Dipartimento meteorologico.

A sovrintendere questo nuovo ufficio venne posto il pioniere della meteorologia: l'ammiraglio Robert Fitzroy, che fu il primo «National Clerk of the Weather». Fitzroy si installò in un piccolo ufficio di Parliament Street, e da lì cominciò a nominare agenti in tutti i porti principali del Paese, affinché fornissero strumenti, carte e libri di bordo a navi scelte, perché queste potessero registrare particolari del tempo sperimentati nei loro viaggi. Il suo lavoro fu così ben organizzato che nel 1857 gli giungevano già regolarmente i rapporti di oltre 200 navi mercantili, e quelli di quasi tutte le navi da guerra.

Fino a questo punto, peraltro, si trattava di osservazioni su fenomeni meteorologici già accaduti. Le vere e proprie «previsioni del tempo» cominciarono ad aversi nel 1859, quando il Fitzroy divise la Gran Bretagna e l'Irlanda in tre «distretti meteorologici», incaricati di inviare messaggi al suo ufficio di Londra, da dove egli avrebbe provveduto a telegrafarli ai porti principali. Nel febbraio 1861 si cominciarono a vedere, nei porti principali della Gran Bretagna, alti pali che sorreggevano un sistema di coni e cilindri: erano i primi esperimenti di segnalazione dei temporali. Questo servizio venne ben presto adottato in tutta Europa, specie in Francia, Germania, Olanda e Russia. In quello stesso anno Fitzroy cominciò a pubblicare le previsioni del tempo sulla stampa quotidiana, e questo fatto urtò gli scienziati dell'epoca, che erano abituati a pensare la meteorologia come un fatto estraneo alla scienza, e più consoni ai fabbricanti di almanacchi che ad un Ammiraglio della Marina britannica.

Per questo, quando Fitzroy morì, nel 1865, il Ministero del Commercio, incerto

sulle di lui innovazioni, approfittò dell'occasione per sospendere gli avvertimenti dei temporali e le previsioni del tempo. Questa decisione fu accolta con numerose proteste da parte dei porti, e vennero addirittura promosse delle interpellanze in Parlamento. Nel 1868 il Ministero del Commercio fu letteralmente costretto a ripristinare gli avvertimenti.

Circa 75 anni fa nacque l'Organizzazione Meteorologica Internazionale, ma fino alla prima guerra mondiale nel Vecchio Continente l'Ufficio Meteorologico fu tenuto in poco conto. Con la guerra l'aviazione diede una enorme spinta alle previsioni del tempo, l'Ufficio Meteorologico venne posto alle dipendenze del Ministero dell'Aeronautica e riconosciuto come servizio indispensabile.

Adesso quel piccolo ufficio di Parliament Street, a Londra, si è trasformato in una catena di istituti e dà lavoro a oltre 3.000 persone specializzate. La sua sede centrale si trova a Dunstable. Questo ufficio riceve regolari comunicazioni da circa 180 stazioni, dalle guardie costiere, da custodi dei fari, e dagli uffici postali dei villaggi. Vi sono anche numerosissime navi che, poste in punti strategici dell'Atlantico, mandano rapporti sulle condizioni meteorologiche per i voli ad alta quota.

Una delle località chiave, da cui si ricevono notizie meteorologiche altrimenti insostituibili, è un'isoletta sita fra la Norvegia e la Groenlandia, ai bordi della barriera di ghiaccio dell'Artico. Si chiama Yan Mayen. La Norvegia vi ha installato una stazione meteorologica ed una stazione di radiosondaggi. Per un anno intero (tanto dura il turno di permanenza sull'isola), cinque aerologi e due marconisti sorvegliano in una solitudine assoluta i fenomeni atmosferici, gli strumenti, il lancio delle radiosonde due volte al giorno, e compilano dei messaggi che ininterrottamente giungono via radio ai centri meteorologici di tutto il mondo.

L'uomo

Sofocle, nell'«Antigone»:

Molte sono le cose mirabili, ma nessuna è più mirabile dell'uomo, che si apre una via nel mare battuto dalle tempeste e che lavora l'antica Terra con l'aratro; che cattura le bestie feroci mutandole in suoi servi; e che da solo ha imparato a parlare ed a pensare con la rapidità del vento ed ha appreso tutti gli usi di governo. Egli trova una soluzione a tutti i problemi che gli si presentano — solo per la morte egli non ha rimedio.

PERLE E BOTTONI

Una coppia di sposi festeggiava i 10 anni di matrimonio, un decennio senza nubi. Il marito presenta alla moglie una scatola oblunga:

— Ecco la collana, che tu hai ben meritata, mia cara!

Ella apre e manda un grido. Era una specie di lungo rosario fatto di 330 bottoncini accuratamente infilati.

— Tutti quelli — egli le dice — che in dieci anni tu hai trascurato di riattaccare alle mie camicie...

Offesa, la moglie chiese il divorzio, ed il marito dovette continuare a riattaccarsi da sé i bottoni. Meglio un po' di galanteria, osserva Puch sul «Journal de Genève» ricordando il tempo in cui i mariti ricchi offrivano alla moglie una perla all'anno, e la Bella Otero trovò la sua nelle ostriche servite alla cena di una festa coronata.



Foto Carbone (Napoli)

La vacanza italiana (Ravello) della Signora Jacqueline Kennedy

La "600 Jolly" ha fatto buon servizio



FIAT REGISTER

Il viaggio a Torino

A Londra — com'è noto — operano due istituzioni inglesi di prestigio Fiat: il « Fiat Register » ed il « Club Fiat 500-600 ». Ne sono soci quasi tutti gli automobilisti britannici che posseggono una vettura Fiat anche di vecchio modello. Quasi ogni anno i soci del Register e del Club fanno un viaggio in Italia, con le loro macchine Fiat, e vengono a trovarci per visitare la Fiat. Del viaggio dell'anno scorso un recente Bollettino del « Fiat Register » attesta il gradimento delle accoglienze ricevute. La Fiat ne è lieta, e particolarmente la « Direzione Stampa Fiat », che negli automobilisti inglesi del volante Fiat riconosce sempre simpaticissimi amici.

« Questo viaggio sarebbe stato un successo in ogni caso, ma l'accoglienza fattaci dalla Fiat lo ha reso doppiamente memorabile ». Interpreti, guide, assistenza alle vetture, sistemazione in albergo, visite alla Mirafiori e alla Scuola Allievi « Giovanni Agnelli », e omaggi pubblicitari della Direzione Stampa Fiat. Ed il Bollettino aggiunge: « Siamo fortunati di avere un tale appoggio dalla Fiat. Non abbiamo mai sentito di altre Case, che abbiano fatto qualcosa del genere per i proprietari di loro vecchie automobili ».

Il Bollettino reca in copertina una fotografia del passaggio al Moncenisio della lieta carovana del « Fiat Register ».

Two organisations that do credit to Fiat and are currently active in London are the « Fiat Register » and the « Fiat 500-600 Club ». Practically all British motorists owning a Fiat car, whether it is a new model or an old one, belong to these associations.

Almost invariably, each year, the members drive to Italy in their Fiat cars. They come to see us and to visit the Fiat Works.

A recent issue of the Fiat Register Bulletin reports on last year's warm welcome extended to the British visitors who were very appreciative of the most cordial attention accorded to them by Fiat and particularly by the Fiat Press Management which regards all British Fiat car owners as wonderful friends.

« That trip would have been a success anyway, but the reception we found in Turin was such as to make it a most memorable experience. No attention was spared to us — car service, guides, interpreters, hotel reservations, visit to the Mirafiori Plants and to the Giovanni Agnelli Training School and presents and souvenirs from the Fiat Press Management ».

The bulletin goes on to say « We are fortunate to have such good friends at Fiat. We have never heard of other Auto Companies doing just quite as much to owners of their old cars ».

The bulletin carries on the front cover a picture of the « Fiat Register » motorcade riding through the Moncenis Pass at the border between France and Italy.

ALTA ONORIFICENZA SPAGNOLA AL PRESIDENTE DELLA FIAT HISPANIA

Il Gr. Uff. S. G. Boldori, Presidente della Fiat Hispania, è stato insignito di un'alta onorificenza spagnola: la Gran Croce del Merito civile. Questa onorificenza, di solito riservata a personalità spagnole distinte nel campo dell'industria, del commercio, della cultura o delle arti, è meritato riconoscimento della benemerita del Boldori negli sviluppi della motorizzazione in Spagna. Tra le poche personalità, che contemporaneamente al Boldori sono state insignite della stessa onorificenza, c'è il nuovo Ministro dell'Industria S. E. Gregorio Lopez Bravo.

Al Presidente della Fiat Hispania ed all'amico le felicitazioni dell'« Illustrato Fiat ».

BOLZANO - Durante la cerimonia di San Cristoforo la Filiale Fiat ha schierato belle numerose macchine, che sono state passate in rassegna da Monsignor Oderizzi, dal Presidente e dal Direttore dell'ACI, accompagnati dal direttore Fiat rag. Parisato.



INGHILTERRA - La Fiat (England) Ltd. ha recentemente organizzato un raduno di vecchie vetture con la collaborazione del « Fiat Register Club ». La fotografia ritrae il modello Fiat 500, esposto alla Fiera di Milano del 1929 con carrozzeria Farina, e la Balilla TT del 1936. Quest'ultima, guidata da Mr. Ian Smith, ha vinto la prova su strada contro ben 33 veicoli di altre marche. L'equipe del « Fiat Register Club » ha vinto anche con le sue gloriose vetture Fiat il premio di squadra in programma.

The Fiat (England) Ltd. has recently organised an old car rally with the cooperation of the « Fiat Register Club ». The photo shows the Fiat 500 model with a Farina body, which was exhibited at the 1929 Milan Fair, and the TT 1936 Balilla. The latter, driven by Ian Smith, won a race against a field of 33 cars of other makes. The « Fiat Register Club » team also won the team award with its glorious vintage cars.

TARGHE ALTE



VARESE - La targa « VA 100.000 » assegnata dall'Automobil Club alla 1304 acquistata dalla Amministrazione Provinciale di Varese. La targa 100.001 è andata ad una « Multipla 600 D » acquistata dalla Polizia Municipale.



SAVONA - Nel corso di una festosa cerimonia, svoltasi nel salone espositivo della nostra Commissionaria, il direttore dell'A.C.I. di Savona ha consegnato la targa SV 40.000 alla signora Margherita Ferrali di Albisola, acquirente di una 1304 berlina. Nella fotografia: il dott. De Santis, direttore dell'Automobile Club locale, la signora Ferrali e il Commissionario Fiat sig. De Filippi.



ANCONA - La targa « MC 30.000 » assegnata dall'Automobil Club alla 1304 acquistata dal Sig. Salvucci dalla Commissionaria Fiat di Tolentino.

ATTESTAZIONI

DA MACERATA ALLA LAPPONIA CON LA 1300

Il Dr. Silvio Zavatti dell'«Istituto Geografico Polare» ci ha mandato queste cortesi note sulle ottime prestazioni della «1300» nel trasferimento della Missione etnografica da Civitanova Marche (Macerata) in Lapponia.

«Il mezzo con cui ci siamo trasferiti dalla sede dell'Istituto Geografico Polare, Civitanova-Marche, in Lapponia, o — come è più giusto dire — con cui abbiamo portato a compimento completo la Missione, è stato una automobile Fiat 1300, da poco tempo uscita di rodaggio. La lunghezza del percorso e la eventualità di incontrare, oltre il Circolo Polare Artico, strade dal fondo pessimo o comunque in cattive condizioni, ci preoccupava un poco. Per questa ragione facemmo un elenco di pezzi di ricambio di più facile usura o rottura e li chiedemmo alla Fiat, che ce li inviò cortesemente da Torino.

«Il 2 luglio salivamo sull'automobile, carica al massimo in ogni suo angolino più nascosto, e ci avviavamo verso il nord.

go; dopo di che, sino al confine danese, cioè fino a Flensburg, molti tratti di pavé non hanno permesso di tenere un'andatura elevata.

In Svezia abbiamo potuto mantenere una discreta velocità da Hälsinborg fino a Jönköping ed anche lungo la sponda orientale del lago di Vättern; ma da Örebro fino a Gävle sul Baltico, ed oltre fino ad Umeå, la strada, buonissima per lunghi tratti, ha presentato ogni tanto interruzioni di qualche chilometro, dovute a riparazioni, le quali ci hanno costretto ad una guida più oculata e guardinga. Ma il motore continuava a rispondere sempre alla perfezione.

Quando ci siamo inoltrati verso il nord della Lapponia, oltre Luleå, oltre Kiruna, e ci siamo spinti ad Enontekiö, a Kautokeino e verso il fiordo di Alta, cioè nella Finlandia prima, e poi nella Norvegia, abbiamo cominciato a trovare chilometri e chilometri di strada veramente impraticabile o quasi. E' quella zona dove il ghiaccio invernale sgretola e divora l'asfalto, dove assai difficile è l'opera di riparazione. Ci si trova nella tundra desolata. Lì sono cominciati i pe-



che ci invitava con le sue meravigliose promesse.

Sapevo già che la «1300» è una automobile di buon rendimento, conoscevo le sue possibilità sui lunghi percorsi; ma non avrei mai e poi mai immaginato che da quel momento sino alla fine della Missione e quindi fino al nostro rientro in Italia (a Civitanova), per un viaggio di oltre 10.000 chilometri, coperti senza risparmio di velocità, spesso su strade quasi impraticabili, orribili addirittura, non avrei mai immaginato, ripeto, che la macchina non ci avrebbe dato alcun fastidio. Ricordo di aver cambiato l'olio al motore regolarmente 3 volte, di aver fatto provvedere all'ingrassaggio due volte, il minimo che si potesse fare, e di aver aggiunto in tutto il percorso soltanto un bicchiere o due di acqua nel radiatore».

Neppure una foratura, e questa è buona fortuna; ma anche resistenza della macchina, solidità delle gomme, capacità di guida. Al volante lo scrivevente stesso, Silvio Zavatti, il quale dice che:

«Ogni tanto doveva sentire i benevoli impropri dei colleghi di viaggio, che erano stanchi dei capricci della strada e non sempre comprendevano certe brusche frenate per evitare buche che somigliavano stranamente a piccoli crateri, o repentine virate, non del tutto piacevoli».

«La 1300 ha dato naturalmente il suo massimo rendimento sulle magnifiche autostrade della Germania, fino ad Ambur-

ricoli per la macchina, per le gomme in particolare e per le balestre: in alcuni tratti di decine e decine di chilometri si aveva la sensazione di correre sullo sconnesso alveo di un torrente in secca.

C'era di che tremare per qualche guasto improvviso in quelle solitudini. Eppure non abbiamo avuto un attimo di sosta per la macchina. Tutto filava bene, tutto era sempre regolare; e lo è stato per tutto il resto del percorso, all'andata e al ritorno, attraverso i fiordi della Norvegia e di nuovo per la Finlandia ed ancora per la Svezia, per la Danimarca, la Germania, la Svizzera e l'Italia, fino a casa, a Civitanova-Marche».

«Ma no... stavo per dire una bugia. Fu a Luleå che portai l'automobile da un meccanico, poiché mi sembrava di sentire uno strano rumore al motore. Che cos'era? Dopo qualche prova ci accorgemmo che tutto era dovuto al fatto che ad un distributore di campagna avevano riempito il serbatoio con benzina di seconda qualità, anziché con quella Super o Extra o Special da me sempre richiesta e necessaria per questo tipo di auto».

Insomma, 10.000 km. coperti con un pesante carico a velocità notevoli, per strade talora impossibili, senza il minimo guasto. Ecco la tabella dei consumi:

km. percorsi 10.021 — Litri benzina: 871 (media km. 11,5 a litro) — Olio consumato 13 kg. circa.



Una Fiat 1100 TV tra i Lapponi. La vettura appartiene al geometra Giuseppe Dosi, che ci scrive: «Sono rientrato da poco dalla Norvegia dove, con mia moglie, mi sono recato per un viaggio turistico. Da Cantù sino a Capo Nord, attraverso la Lapponia: un percorso complessivo di circa 8000 km. di cui la metà su tortuose strade, inghiacciate, disseminate di avallamenti e buche che hanno messo a durissima prova tutte le parti meccaniche della vettura. Ma nessun guasto ha turbato le mie vacanze. Ed è con viva soddisfazione che manifesto alla Fiat la riconoscenza più sincera per il brillante costante comportamento e la robustezza davvero considerevoli della mia 1100».



Il Col. Marcello Fossetta di Roma è entusiasta della sua Fiat 1100, acquistata nel 1933. Ci scrive: «In nove anni la vettura non mi ha mai dato alcuna noia. Ha già percorso 216.000 chilometri, in ogni Paese, dal Baltico a Gibilterra. Ha ancora ottima ripresa e velocità come quand'era nuova. In quarta marcia, a 20 km/ora, in leggera salita e con due persone a bordo, riprende bene e senza sussulti». Nella fotografia: i coniugi Fossetta accanto alla brillante 1100.



Il sig. Francesco Sopetto (Caposquadra alla Sez. Fonderie) ci ha inviato questa fotografia, presa durante le ferie, di lui accanto alla sua Fiat 500 al Circolo Polare Artico. Ci scrive: «In 15 giorni abbiamo percorso, io e mia moglie, ben 9000 km., da Torino a Capo Nord e ritorno, attraverso la Svizzera, la Germania, la Danimarca, la Svezia, la Norvegia, la Finlandia. Freddo, estivo tempo, strade quasi inaccessibili non hanno mai potuto fermare il piccolo brillante motore della mia Fiat».



Il sig. Salvatore Rizzo (Sez. Auto) scrive ad «Illustrato Fiat»: «Attraverso le tue pagine vorrei far conoscere che la mia 600 è stata meravigliosa, portandomi con mia moglie nel lontano Marocco, attraverso strade non sempre buone della costa spagnola. Non ha consumato né olio né acqua, nonostante temperature torride. Il motore ha cantato in continuazione ch'era una bellezza». Eccola acccontentata, caro signor Rizzo, e tanti complimenti.



AUSTRALIA - I signori Gisa Boehden e Paul Ruf, di Sydney, hanno compiuto un avventuroso viaggio per l'Australia a bordo di una Fiat 600. 13.000 miglia percorse (circa 21.000 km.). Sebbene le strade fossero spesso ridotte in condizioni di piste, la Fiat 600 non è mancata alle aspettative: neppure una foratura alle gomme. I signori Boehden e Ruf ne sono entusiasti. Ecco, nella fotografia gentilmente inviata, la vettura in transito lungo le piste desertiche del West Australia.

COME FU INVENTATO IL PNEUMATICO

Quando i pneumatici non esistevano, la gente che viaggiava su ruote per le strade doveva contare le buche e i sassi a suon di sobbalzi e di scossoni.

Il merito di averci evitato questo supplizio spetta ad un inglese, il dottor John Boyd Dunlop, di professione veterinario. L'invenzione ha naturalmente una sua storia, e l'origine di tutto può senz'altro venir fatta risalire al figlio del dottor Dunlop, un bravo ragazzo che aveva finito l'anno scolastico in modo piuttosto brillante.

Dunlop, suo figlio, la bicicletta

Nelle ore libere il ragazzo aveva spesso accompagnato il padre al lavoro, guidando il calesse. Era veramente il caso di fargli un regalo, e il dottore, che sapeva premiare il merito e che non mancava di vedute moderne, pensò ad uno di quegli strumenti moderni, le così dette biciclette: il ragazzo si sarebbe divertito un mondo, e avrebbe fatto un po' di moto, senza dire che un mezzo di trasporto così rapido avrebbe sempre potuto far comodo in famiglia. Dunque, a farla breve, il fabbro del paese, che già si intendeva di ciclismo, si recò in città, e tornò a cavallo di una buona bicicletta d'occasione.

Il dottor Dunlop ne prese accuratamente visione, cercando di darsi un po' di tono di persona esperta, e tirando un po' sul prezzo. Non fu una trattativa semplice, ma in un paio di ore l'affare venne combinato, e la bicicletta restò a disposizione del suo giovane nuovo proprietario.

Questi la inaugurò con una serie di capitolomboli veramente impressionante; ma poi, grazie agli insegnamenti del fabbro, le cose migliorarono rapidamente ed in breve il giovane Dunlop divenne un buon ciclista.

Nel giro di qualche giorno si trovò a percorrere agevolmente le strade del paese avanti e indietro, poi arrivò ai villaggi più vicini, e infine poté approfittare delle giornate di sole per combinare con qualche amico delle vere escursioni attraverso la contea.

Il ragazzo era veramente entusiasta della sua bicicletta al punto che gli sembrava quasi di pedalare sulle nuvole. Ma, quando l'entusiasmo si fu un po' calmato dovette accorgersi che non si trattava per nulla di nuvole, e che anzi il fondo stradale era particolarmente duro.

Occorre anche ricordare che, a protezione dei cerchioni, allora si usava praticamente un semplice nastro di gomma piena: e viaggiare in quelle condizioni, per strade per di più non certo paragonabili con quelle di oggi, metteva a dura prova la resistenza del giovane Dunlop, che non mancava di lagnarsene in casa.

Al dottore dispiaceva constatare come il suo figliolo non potesse godersi il regalo senza rischiare di fiaccarsi le reni, e cercò quindi di escogitare un mezzo per migliorare la situazione.

Per quanto riguardava le asperità del suolo, non v'era certo da pensare di mettere mano alle strade di Sua Maestà Britannica, poiché sarebbe stata un'impresa troppo ardua, e forse anche irrispettosa nei confronti della pubblica autorità. Restava quindi soltanto la possibilità di operare sul mezzo di trasporto, cercando di rendere più confortevole la bicicletta.

Il sogno delle piume

Il dottore cominciò a pensarci sul serio, arrivando anche a distrarsi sul lavoro. Per parecchie sere restò a pensare fino ad ora tarda, ma senza conseguire alcun risultato, finché una notte sognò di suo figlio, che in bicicletta stentava addirittura a mantenere la giusta direzione, a causa dei sobbalzi. Poi, da una nuvola, uscivano due angioletti, che spargevano tante piume sulla strada, in modo che la bicicletta poteva scorrere bene. Il dottore si svegliò di soprassalto, convinto di aver trovato la soluzione. Si rese però subito conto di come non fosse pratico coprire tutte le strade di piume, e concluse che forse sarebbe stato più opportuno ricoprire le ruote della bicicletta.

La mattina dopo girò per tutta la casa a cercare quei lunghi involucri di stoffa variopinta che la signora Dunlop cuciva pazientemente e imbottiva di piumino o di lana, per apporli poi d'inverno alle finestre, allo scopo di evitare gli spifferi delle fessure. Si era in estate, e la signora Dunlop li aveva naturalmente riposti negli armadi: rintracciarli senza farsi notare troppo non fu una cosa facile, ma il dottore non era sicuro di avere l'approvazione della moglie e perciò non le disse nulla. Riusei comunque a trovare quanto cercava, e chiamato con un cenno il figlio uscì rapidamente sotto il portico, dove stava la bicicletta.

Smontate le ruote, cercò il mezzo di sistemarvi quella improvvisa ricopertura casalinga in modo che potesse servire in qualche modo da battistrada; ma l'impresa si rivelò ben presto assai ardua, perché l'imbottitura non permetteva alle ruote di girare liberamente: appena si poté tentare una prova, un gran ruzzolone del giovane Dunlop in una nube di piume. Inoltre, a conclusione dell'esperimento fu necessario spiegare alla signora Dunlop che, forse, entro il prossimo inverno non sarebbe stato fuor di luogo preparare qualche altro piumino per le finestre.

Comunque, il dottore era ben convinto che il principio fosse quello giusto.

— Occorrerebbe qualcosa di elastico... Elastico? Ho trovato!

Qualcosa di elastico...

Questa volta le operazioni furono assai più difficili. Il dottore, sempre con l'aiuto del figlio, si impadronì del tubo di gomma che serviva per innaffiare il giardino, lo tagliò, e riuscì a sistemarlo alle ruote. Ma la cosa non funzionava ancora, perché il tubo si schiacciava sotto il peso del ra-



Il figlio di J. B. Dunlop, sulla prima bicicletta munita di pneumatici.

gazzo, e sarebbe stato necessario qualcosa che potesse esercitare una pressione dall'interno.

Il dottore meditava già di ritornare alle piume quando ebbe la grande idea. Scribacchiò in fretta qualcosa su un pezzo di carta, e lo porse al figlio, che corse in paese, ritornando con una pompa, un assortimento di valvole, e un barattolo di mastice per la gomma: fu una cosa assai lunga, ma quella sera stessa il giovane Dunlop, favorito dalla luna piena, poté provare per primo il mezzo più moderno del momento: la bicicletta con i pneumatici.

Non si trattava naturalmente di pneumatici che si potessero paragonare a quelli perfezionati di oggi.

no; ma era nato il principio, non ancora mutato, di gonfiare le gomme con aria. E' appunto l'aria (in greco, *pneuma*) che dà il nome all'invenzione del dottor Dunlop, ormai così diffusa da sembrare quasi banale, quando si dimentichi che un tempo si poteva usare soltanto la gomma piena.

E se i mezzi di trasporto su strada, e certi tipi di macchine agricole, e tante tante altre macchine hanno avuto lo sviluppo che oggi constatiamo, molta parte del merito va anche al veterinario inglese dottor Dunlop, e a suo figlio, tanto bravo a scuola. Che grosso guaio per tutti, se l'avessero bocciato!

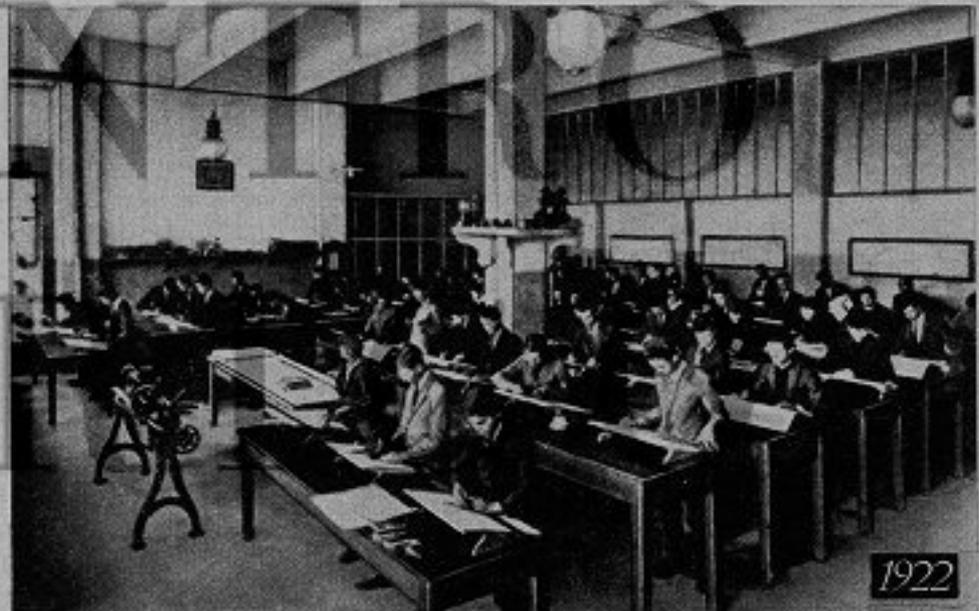
Dalla rivista *L'Espresso* - Agricoltura

40 ANNI DELLA SCUOLA ALLIEVI FIAT

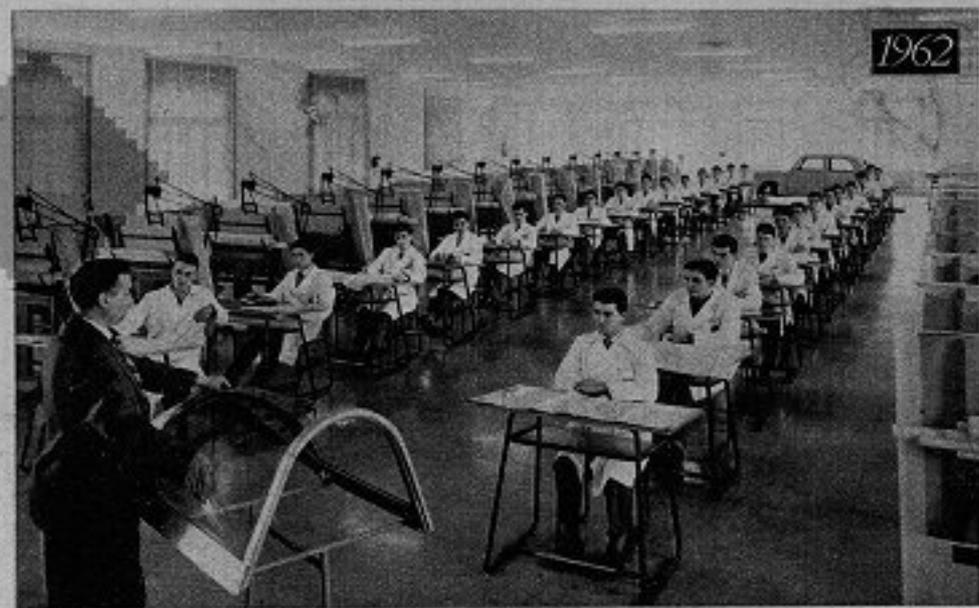
Per iniziativa dell'Associazione ex-Allievi Fiat, il 14 ottobre verrà celebrato il quarantennio di fondazione della Scuola Allievi Fiat.

Gli ex-Allievi, attualmente in servizio alla Fiat, sono oltre 2000, e tra essi numerosi i dirigenti e i capi, uomini che con la loro carriera di lavoro hanno contribuito a loro volta a formare altri allievi, altri lavoratori qualificati.

Alla manifestazione vengono invitati tutti gli ex-Allievi Fiat. Sarà anche una giornata di fraterni incontri: ognuno avrà modo di rivedere il compagno di corso, gli ex-allievi giovani si ritroveranno con gli anziani. Saranno premiati 14 ex-allievi che hanno frequentato nel 1922 il primo corso e sarà inaugurata la bandiera dell'Associazione. Nella sede sociale dell'Associazione ex-Allievi viene allestita una Mostra illustrativa della Scuola.



1922



1962

FESTIVAL DELLA BELLEZZA E DELL'ELEGANZA 1962



CONCORSO NAZIONALE MISS ITALIA E MISS CINEMA - Al primi di settembre ha avuto luogo a Salsomaggiore l'elezione di Miss Italia e Miss Cinema. Miss Italia 1962 è stata proclamata la signora Raffaella De Carolis, Miss Cinema la signora Mariolina Carreri, che hanno avuto in premio rispettivamente una Fiat 1500 e una Fiat 1300. Tutte le 44 candidate sono sfilate su oltre trenta cabriolets Fiat 1200 e 1600 S tra Salsomaggiore e Parma, suscitando l'interesse di numerosissimo pubblico. Di bell'effetto anche lo schieramento dei cabriolets Fiat con le concorrenti nei costumi regionali di tutta Italia. (Foto 1 e 2).

«LADY EUROPA E LADY ITALIA» - Per la quarta volta Alassio ha felicemente ospitato la «finalissima» del Concorso di grazia, cultura ed eleganza, per l'elezione di «Lady Europa e Lady Italia 1962». Grande folla ha assistito alla pittoresca sfilata delle concorrenti a bordo di dieci vetture Fiat 1200 e 1600 S Cabriolet. «Lady Europa» la ventiduenne Birgith Berghen, di Monaco di Baviera, attrice del cinema e della televisione. Damigella d'onore la signora Nanni Bottazzi, di Chiavari, eletta «Lady Italia». Premiate anche le vetture Fiat con due coppe offerte dall'Azienda Autonoma di Soggiorno di Alassio. (Foto 3).

TROFEO RIVIERA DI RIMINI - Sul lungomare di Rimini sono sfilate, per il «16° Concorso Internazionale di Eleganza Autovetture», le più belle automobili d'Europa e d'America, presentate da graziose indossatrici. Sono stati assegnati primi premi alle berline e familiari 1300, ai cabriolets 1200 e 1600 S, al coupé 2300. La Fiat ha vinto altresì il «Trofeo Riviera di Rimini», il più ambito riconoscimento del Concorso. I premi sono stati consegnati dall'On. Luigi Preti, Ministro del Commercio con l'Estero. Presenziavano altre Autorità, dirigenti dell'Automobile Club e dell'Azienda di Soggiorno. (Foto 4).

ALTA MODA A MERANO - Miss Francia 1962, la signora Huguette Larra, posa con altre indossatrici francesi accanto a lussuose Fiat 2300 S Coupé, in occasione di un suggestivo défilé di moda per le vie cittadine. (Foto 5).

LA «PALMA D'ORO» - A questo Concorso dell'Eleganza femminile su autovetture, promosso e organizzato dall'Ente Provinciale del Turismo di Pisa unitamente all'Automobil Club e all'Associazione Pro Loco di Tirrenia, sono stati attribuiti numerosi primi premi alle vetture della gamma Fiat. Il Trofeo Shell, per l'insieme auto-donna più originale, è stato vinto dal signor Romano Bertani e dalla signora Milvia Marconi con una Fiat Campagnola. (Foto 6).



LA CITTÀ DI GUTENBERG HA 2000 ANNI



Johannes Gutenberg, in una incisione su rame di Theret (Parigi, 1584 - Foto Richter).

Magonza — la città romana Mogontiacum, sorta come campo militare di Roma 38 anni avanti Gesù Cristo — festeggia quest'anno il suo duemillesimo compleanno. E' una delle città più antiche della Germania, sulla riva sinistra del Reno, alla confluenza del Meno, a una trentina di chilometri da Francoforte. E' la città di San Bonifacio, l'apostolo evangelista che fece di Magonza nel 747 una sede arcivescovile; ed è la città di Gutenberg, l'inventore della stampa. Ricostruita dalle rovine della guerra, Magonza è rinata modernamente, custodendo monumenti e memorie della sua grande storia.

A Magonza il nome di Johannes Gutenberg è presente dappertutto: piazza Gutenberg, museo Gutenberg, università Gutenberg. L'inventore della tipografia a caratteri mobili, cioè il padre della moderna arte della stampa, vi nacque nel 1397 (?) e vi morì nel 1468. La sua biografia non è senza lacune. Nel 1439 era a Strasburgo implicato in un processo per una somma di denaro imprestatagli da un tizio al quale doveva insegnare una nuova misteriosa arte dello stampare, usando un torchio e diversi pezzi di metallo...



Il torchio di Gutenberg, fedelmente ricostruito nel Museo a lui dedicato (Foto Lauer).



Veduta panoramica della città di Magonza (Foto Aero-Lux).

Vinse quel processo, ma vi perdette tutti i suoi mezzi. Ritornato dieci anni dopo a Magonza, si associò ad un certo J. Fust e dette al mondo la tipografia stampando la famosa Bibbia Mazarina, a 2 colonne di 42 linee, primo capolavoro tipografico. Grande successo, ma cattiva amministrazione, tanto che tutti coloro che la sovvenzionarono perdettero il loro denaro. Dopo la morte del Gutenberg, i caratteri mobili da lui inventati furono acquistati da altri, che portarono l'invenzione della stampa al massimo sviluppo.

Il nome di Johannes Gutenberg sarebbe forse rimasto sconosciuto, se il figlio di un genero del socio Fust (il sig. Schoeffer) non avesse scritto queste parole in testa ad un libro stampato nel 1505: « E' a Magonza che

l'arte ammirabile della stampa è stata inventata dall'ingegnoso Gutenberg, nel 1440, e quindi migliorata e propagata dai lavori di Fust e di Schoeffer ».

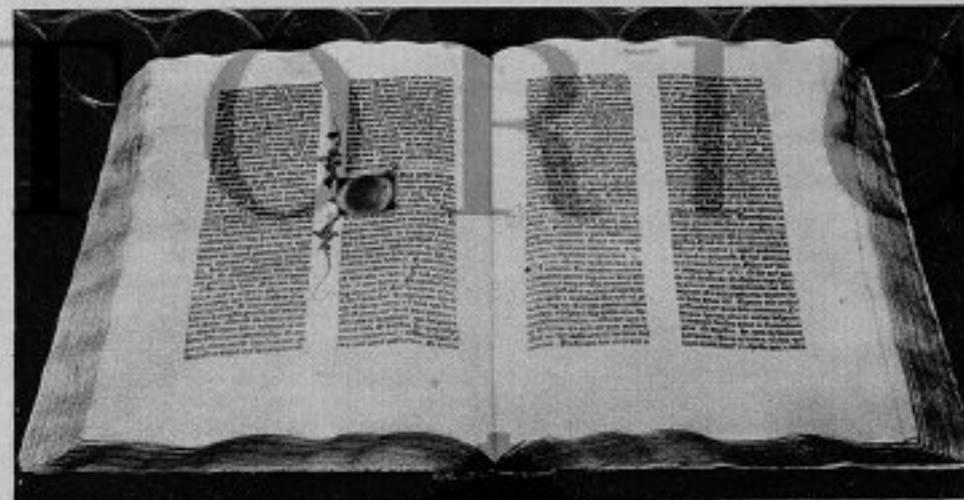
Avvenimento culminante delle feste del bimillennio di Magonza è l'inaugurazione del Museo mondiale della stampa, rinnovo e trasformazione dell'antico Museo Gutenberg sorto nel 1900. E' un Museo di 35 sale, che raccolgono inestimabili tesori dell'arte tipografica. Vi è ricostruito anche un gabinetto di lavoro monacale del Medioevo, e c'è il laboratorio di Gutenberg. Il visitatore del Museo assiste a tutte le operazioni di composizione e d'impressione tipografica di un foglio di stampa e può portarselo via per ricordo.

Accanto al ricostruito laboratorio Gutenberg si possono vedere una stam-

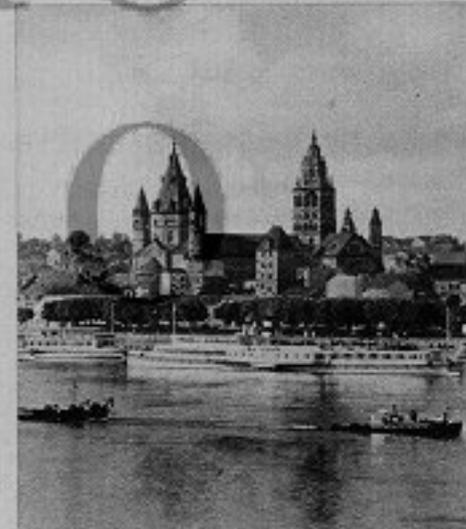
peria di giornali del secolo XVIII, un mulino per la fabbricazione della carta, antiche presse e macchine per comporre del XIX e XX secolo.

Nella camera blindata del Museo sono conservati i tesori tipografici: la Bibbia di Gutenberg (della quale non esistono più nel mondo che una quarantina di esemplari), il Giudizio Universale stampato dal Gutenberg nel 1445, il Libro delle ore manoscritto di Carlo il Temerario, ecc.

Un Museo, insomma, che è alla base della invenzione più formidabile per la evoluzione del pensiero e della cultura umana: il carattere tipografico ed il torchio di Johannes Gutenberg.



La famosa Bibbia Mazarina (Foto Gutenberg-Museum).



La Cattedrale di Magonza ha quasi 1000 anni. In essa numerosi artisti hanno eternato lo stile di ogni epoca, dal grave romanico al sereno rococò (Foto Hartz).

SCIENZA E TECNICA MANCANO DI UOMINI

Questo problema è d'importanza mondiale perché il vertiginoso progresso scientifico e tecnico della civiltà moderna investe ogni paese, ogni nazione. Ma, mentre Stati Uniti d'America ed U.R.S.S., ai due poli opposti di questo sviluppo, marcano spediti con grandi mezzi nella formazione delle élites-cervelli, l'Europa è ancora indietro.

Eppure l'Europa — osserva un collaboratore del « Journal de Genève »

— è il continente di più forte densità intellettuale, in rapporto alla superficie. Sia nel dominio della creazione artistica, sia in quello delle invenzioni scientifiche, l'Europa è in testa. Ha dato al mondo la maggior parte delle scoperte la cui applicazione ha fatto la fortuna di migliaia di compagnie e di lavoratori; ha esportato ingegneri e materiali, brevetti e macchine che hanno reso possibili prodigiosi progressi anche in paesi meno sviluppati. Si è così potuto dire che il mondo moderno è una creazione dello spirito europeo.

Ora il progresso scienza-tecnica è divenuto tanto rapido che non è più

possibile ad uno Stato isolato di proseguire il suo lavoro di ricerche e di applicazioni; non soltanto sul piano finanziario, ma anche su quello delle capacità dei ricercatori e delle loro possibilità di sintesi nel limitato tempo della vita umana media.

L'Europa manca di tecnici e d'ingegneri ad ogni gradino della scala. Nessuna nazione dell'Occidente europeo, anche se possente, dispone oggi di uomini, di capitali e di mezzi sufficienti per seguire la evoluzione costante delle conoscenze acquisite. Ciò spiega il ritardo dell'Europa in materia di fisica nucleare.

Le grandi imprese, le organizzazio-

ni industriali e sindacali, gli stessi sindacati operai lamentano la insufficienza di personale qualificato, di tecnici e scienziati. Occorre una cooperazione internazionale per sviluppare scuole istituti laboratori esperienze che diano uomini nuovi, uomini giovani ben preparati.

« Da tempo l'Europa Unita è passata dal campo della speculazione scientifica a quello delle realizzazioni. Le sue possibilità sono infinite. Ma bisogna che la mentalità delle giovani generazioni si apra alle concezioni nuove di una Europa che cerca se stessa continuando nella sua tradizione. Il dovere di tutti è di aiutarla ».



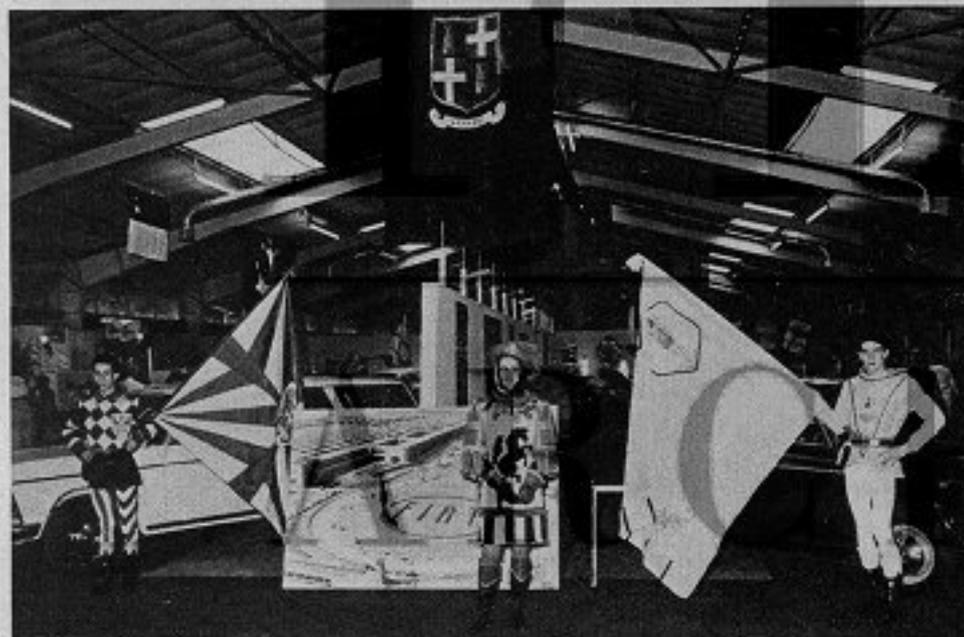
NIGER

Vetture Fiat 600 nella Repubblica del Niger, in una serie di fotocolori inviati dalla nostra Concessionaria Manutention Africaine S. A. Sfondi d'architettura e di paesaggi esotici: il fiume Niger, la Casa del Sultano

a Zinder, il Palazzo dell'Assemblea Nazionale a Niamey, un caratteristico villaggio Aoussa. La Repubblica del Niger ha una superficie di oltre un milione di kmq. e una popolazione di quasi tre milioni di abitanti a prevalente religione musulmana. Il suo territorio è desertico al nord, steppico al sud. Molto sviluppato l'allevamento del bestiame, poche le risorse minerarie (giacimenti di sale e fosfati). La motorizzazione, in rapido sviluppo nei principali centri, non mancherà di apportare maggiore impulso alle attività economiche e commerciali del Paese.

Voitures Fiat 600 en Niger, illustrées dans ces photocouleurs envoyées par notre Concessionnaire Manutention Africaine S. A. Les voici dans des décors caractéristiques d'architecture et de paysage: le fleuve Niger, le Palais du Sultan à Zinder, le Palais de l'Assemblée Nationale à Niamey, un village Aoussa. La République du Niger, sur une surface de plus d'un million de kilomètres carrés, a une population de environ trois millions d'habitants surtout de religion musulmane. Le territoire est constitué par du désert au nord et par de la steppe à sud. L'élevage du bétail y est très développé. Moindres les ressources minières (gisements de sel et phosphates). La motorisation, qui se développe très rapidement dans les centres principaux, ne manquera pas d'apporter à ce Pays plus d'accroissement à toutes les activités économiques et commerciales.





HARROGATE (Gran Bretagna) - La Fiat (England) Ltd. di Wembley ha organizzato con il « Fiat Car Club » un concorso d'eleganza e una gymkhana automobilistica, che hanno avuto molto successo durante la « Settimana del Prodotto Italiano » svoltasi ad Harrogate. Il Fiat Car Club inglese ha già 4 anni di vita e conta 140 soci entusiasti possessori di vetture Fiat. Nelle fotografie: S. E. l'Ambasciatore Quaroni visita la mostra Fiat con il Sindaco di Harrogate dr. Boniver, il Consigliere Commerciale e Mr. Riley della Fiat (England) Ltd. Numeroso pubblico alla gymkhana e al concorso d'eleganza con gli abili vessilliferi e sbandieratori aretini.

During the « Italian Product Week » of Harrogate, Fiat (England) Ltd. of Wembley organized in co-operation with the « Fiat Car Club » a fashion show and a car rally which met with considerable success. The English « Fiat Car Club » has been active for 4 years already. It has 140 members, all enthusiastic owners of Fiat cars. In the picture - H. E. Ambassador Quaroni visiting the Show with Harrogate Mayor Dr. Boniver, the Commercial Counselor and Mr. Riley of Fiat (England) Ltd. A large crowd was on hand for the fashion show including skilled standard bearers and flag jugglers from Arezzo.



HARROGATE (Gran Bretagna) - Alla Fiera Italiana di Harrogate ha suscitato molta curiosità questo autoveicolo attrezzato ad uso pubblicitario della Cinzano. E' un Fiat 642 Diesel con carrozzeria speciale: lungo quasi quanto tre furgoncini Fiat Bianchina messi in fila, dispone pure di motore supplementare per azionare un proiettore cinematografico e un altoparlante; nell'interno anche impianto frigorifero e bar. Negli ultimi 15 mesi l'autoveicolo ha percorso oltre 57.000 km. attraverso Francia, Belgio, Olanda, Germania, Austria, Italia, Spagna, Portogallo, Svezia, Danimarca e Inghilterra. In Inghilterra ha partecipato altresì al seguito di un recente rally del « Fiat Car Club ».

At the Harrogate Italian Show this publicity vehicle, decorated by Cinzano Co., attracted a great deal of attention. It is a 642 diesel Fiat with a special body: its length is almost the same as that of three Fiat Bianchina vans lined up together. It is fitted with an auxiliary engine operating a film projector and a loudspeaker. Inside there is a refrigerating chamber and a bar. During the last 15 months this vehicle has covered over 35,000 miles through France, Belgium, Holland, Germany, Austria, Spain, Portugal, Italy, Denmark, Sweden and England. In England it has taken part in a recent « Fiat Car Club » rally.



TUNBRIDGE WELLS (Gran Bretagna) - Belle vetrine all'insegna Fiat presentate dal quotidiano provinciale del Kent, il « Kent Messenger ». Lovely show windows with Fiat signs sponsored by the regional Kent daily « Kent Messenger ».



INGHILTERRA - Una vetrina dell'ENIT a Londra, in Regent Street, addobbata con fotografie di lavoro e produzioni Fiat. An Enit show window in Regent Street, London, decorated with pictures of Fiat work and products.



OLANDA - La Ditta « J. Léonard Lang » è una forza d'espansione automobilistica Fiat in tutta l'Olanda. La fotografia è stata scattata in occasione della 12.000ma vettura Fiat consegnata dalla Ditta nel corso dell'anno, una « 1800 B ». Da sinistra a destra: Mr. J. L. Lang senior con l'Agente di s'Gravenhage Mr. G. Swart e suo figlio.

La Société J. Léonard Lang est une force de l'expansion automobile Fiat dans tous les Pays Bas. La photographie a été faite à l'occasion de la livraison, par la Société Léonard Lang, de sa 12.000 ème voiture: une 1800 B. De gauche à droite: Mr. Léonard Lang senior en compagnie de l'Agent de s'Gravenhage Mr. G. Swart et de son fils.



GERMANIA - Lo stand di trattori Fiat esposti alla Fiera Industriale di Hannover. - Fiat-Traktoren auf der Industriemesse Hannover.



GERMANIA - Un gruppo di soci del Fiat Club di Berlino in gita nella Foresta Bavarese. Mitglieder des Fiat-Clubs, Berlin, während einer Autofahrt in den Bayrischen Wald.



SELANGOR (Malaya) - Il direttore della nostra Concessionaria «The East Asiatic Co. Ltd.» di Kuala Lumpur, nella Federazione Malese, ci ha inviato questa fotografia scattata su una strada tra lussureggianti foreste. Accanto alla Fiat 1500 sono tre aborigeni «sakai», armati di cerbottane per la caccia agli animali selvatici con le frecce avvelenate.

The general manager of the «East Asiatic Co. Ltd.», Fiat concessionaire, sent us this photo taken on a road surrounded by luscious forests. With the 1500 Fiat are three «Sakai» natives armed with hollow canes and poisoned arrows for hunting wild game.



MADEIRA - A cura dell'Agente Fiat, sig. Figueira Da Silva, una «600» è stata... commensale al pranzo dei partecipanti al IV Giro automobilistico dell'Isola di Madeira. Festosa riunione conviviale all'Hotel Reid's di Funchal.



DJAKARTA (Indonesia) - Consegna della Fiat 2300 a S. E. Djuanda, Primo Ministro della Repubblica Indonesiana, da parte della Fiat Java Ltd. Nella fotografia, da sinistra: il sig. Soemmarsono, Direttore della Fiat Java, il sig. Hasjim Ning, il dr. Anchisi, Fiat Representative, S. E. Djuanda e un ufficiale del seguito.

A 2300 Fiat being delivered to His Excellency Djuanda, Prime Minister of the Indonesian Republic, by the Fiat Java Ltd. Left to right in the photo: Mr. Soemmarsono, General Manager of Fiat Java Ltd., Mr. Hasjim Ning, dr. Anchisi, Fiat Representative, His Excellency Djuanda and an accompanying officer.



INDONESIA - Presentazione a S. E. Soemarno, Governatore di Djakarta, del nuovo furgone 1100 T con carrozzeria speciale realizzata e attrezzata per il «Fiat Service». L'officina mobile risponde prontamente ad ogni necessità d'assistenza.

H. E. Soemarno, Governor of Djakarta, is being presented with the new 1100 T van. The van has a special body and has been manufactured for the «Fiat Service». The mobile workshop promptly meets any servicing need.

L'ALFIERI E LA SUA CASA IN TORINO



Vittorio Alfieri.

«Epoch» è una nuova rivista bimestrale torinese (Editrice Epoch, via Cesare Battisti 15) intesa a documentare ed illustrare storia e costume del Piemonte. E' d'iniziativa della contessa Dina Rebaudengo, che alla nobiltà del casato unisce una personale appassionata cultura di tutto ciò che è piemontese. Un suo libro *Vecchia Torino* ebbe molto successo; ma ella non è soltanto un archivio vivente dell'antico, è anche sensibile al nuovo, al moderno. Quando si occupa, ad esempio, di storia dell'automobile, arriva dalle origini della Fiat alle imponenti attuali dello sviluppo industriale di Torino. Questa sua rivista, «cahier di storia e costume», è diretta da lei insieme ad Ezio Gianotti; e fin dal primo numero è ricca di notizie, cimeli, pagine culturali ad alto livello, un po' di tutto del Piemonte riscoperto storicamente artisticamente socialmente nelle opere e negli uomini. Curiosità aneddotiche ed esumazioni istruttive.

Così questa pagina «L'Alfieri e la sua casa in Torino», ripresa da un giornale

del 1848 («Il Mondo Illustrato») e che anche oggi si rilegge con interesse.

«... Ora che cosa cavò l'Alfieri da questo suo percorrere da un capo all'altro l'Europa, voglioso sempre di arrivare a nuovi luoghi, e annotatosi sempre, come v'era arrivato? Certo che gli si erano aggrandite le idee, raddrizzati i pensieri e acquistata una cotale esperienza degli uomini e delle cose; ma egli però cadde dove in nuovi errori, prima di dare sfogo al bollire di quel suo, come lo dice egli stesso, impetuoso, intollerante e superbo carattere. Piglia a pigione una magnifica casa sulla nostra piazza di S. Carlo, vi raguna i migliori suoi amici, e vi ordina una specie di Accademia, ove si leggono vari componimenti, ma tutti in francese, fra' quali uno dell'Alfieri medesimo sul Giudizio universale, a cui citava e questo e quello, che egli descriveva con sì appropriati colori, che tutti vi raffiguravano gli originali. Così qualche lampo di desiderio e speranza di scrivere, e fare alcun che di durevole, balenava alla mente dell'Alfieri; ma perchè lampo, svaniva presto fra i bollori delle passioni scorrette, fra le insidie di ventiquattro anni e le distrazioni di dodici cavalli. E per vieppiù godere la beata indipendenza del vivere, rinunzia al servizio delle armi, che pur era a quei tempi più mestier d'ozio che di fatica; più mezzo da piacere alle donne, che da spaventare i nimici; ma uscito da' legami di Marte, eccolo per la terza volta irretito in quelli di Venere. Io non dirò il nome di questa Venere, uscita da una principale casa della nostra città; ma ben dirò come la rabbia, la gelosia, la vergogna, tutto concorre a rendergli questa terza catena assai più lunga e gravosa delle altre. Vuole spezzarla, ed eccolo in via per Roma; ma non giunge al Ticino, che volta indietro; riparte per la Toscana, ma in capo a pochi di, eccolo di nuovo col piè nel laqueo.

Veggendo dunque che a spezzarlo non valeva il correre le poste, provò di romperlo, stando non pur fermo, ma legato. Sì; perchè non fosse tentato a uscire di casa, perchè gli fosse tolto di farsi alla finestra, donde veder potea la sua donna, dal fedele Elia legar si fece al suo seggiolone, e per giunta si tagliò la folta e lunga coda dei rossissimi suoi capelli; il che tornava lo stesso che imprigionarsi in casa; dacchè tali erano quei tempi, che un cavaliere avrebbe tolto di uscire



La casa dell'Alfieri in Piazza San Carlo a Torino.

di casa, se fosse stato possibile, senza testa, anzi che senza coda. Urlò e ruggì da prima l'Alfieri in questa sua nuova e singolar prigione; ma poco poi adusatosi, e solo interrompendola con qualche solitaria cavalcata, non tardò a cambiare que' ruggiti e quegli urli in poetici tentativi, primo de' quali un sonetto, che egli mandò al Paciaudi; e il Paciaudi a lodarglielo; nel che ben fece, perchè il plauso de' savii è seme che frutta nel cuore de' giovani. Ma prima di quel sonetto, l'Alfieri aveva abbozzato in casa di quella ediosamata signora, e proprio negli ozi di una sua malattia, alcune scene di una *Cleopatra*; al qual soggetto s'era egli appigliato, perchè gliel rappresentavano di continuo gli storici arazzi dell'anticamera della sua donna. Or quella tragedia, che pur avea incominciata, volle tenere modo di rifarla e di compierla; e ciò fatto, la inviò al Paciaudi, il quale a questa volta, se lodò molto, molto esandio censurò; il che mostra che la tragedia valeva più che il sonetto; e l'Alfieri a rifarla per la terza volta con una, non pur ostinata, ma arrabbiata pazienza; e questa è la tragedia *Cleopatra*, che con la giunta di una farsetta intitolata *I Poeti*, si rappresentò sulle scene del teatro Carignano a' 16 di giugno del 1775; giorno ed anno eter-

namente memorabili, perchè fu quello il preludio d'una nuova gloria, che mancava all'Italia, e che un Piemontese le ha procurato, la gloria dell'italiana tragedia...

Ma perchè i luoghi abitati da' grandi ingegni hanno per noi qualcosa di sacro, a chi volesse conoscere quello che abitò l'Alfieri tra noi, e che fu testimone di quella sua benemerita carcerazione, io non lascerò di additarlo. Chi adunque dalla via Nuova riesce nella magnifica piazza di S. Carlo, alzi con riverenza lo sguardo a quella ultima casa a mano ritta, la quale fa gomito, e svolta a quella via che oggi dicesi di S. Carlo. Or quella è la casa che tolse a pigione l'Alfieri, per aver comodità di guardare dalle sue finestre non tanto l'ultima casa del portico opposto che le sta dirimpetto (oggi palazzo del marchese di Cambiano), quanto la fatal donna che là entro abitava. E in memoria di tutto ciò, la sopraddetta via, che oggi s'intitola di S. Carlo, fu tempo che ebbe il nome di Alfieri; e questo nome tuttavia traspare dall'ingrato bianco che gli si diede di sopra. Chi scrisse quel nome fu la mano de' Francesi, tanto dall'Alfieri vituperati; qual mano poi lo abbia cancellato, nè voi sarete tanto indiscreti da chiederlo, nè io tanto imprudente da dirlo». (P. A. Paravia).



ROMA - Nel prossimo film «Segnale d'allarme» (produzione Yankee Prod. - FICIT, regista G. Sherman) vedremo Maurice Chevalier nella finzione di un ferito d'incidente stradale. E' su un camioncino «Fiat 1100 T» del «Gruppo Speciale Viabilità - Roma», per le vie di Roma, durante le riprese del film, molta curiosità.



ACQUI - La Commissionaria Fiat di Acqui Terme («Autorimessa Rag. Bruno») ha organizzato, in occasione del Congresso nazionale della Canzone (primi settembre), questa carovana di vetture Fiat che ha avuto grande successo.



Personale della Ditta Züst-Ambrosetti fotografato sulla Piazza Rossa, a Mosca, insieme a due funzionari e hostesses Fiat. La Fiat 600 appartiene alla Züst-Ambrosetti, che è stata spedizione ufficiale della grande Mostra Industriale Italiana.

PROBLEMA N. 80
Inedito di E. Delfoury
NERO II

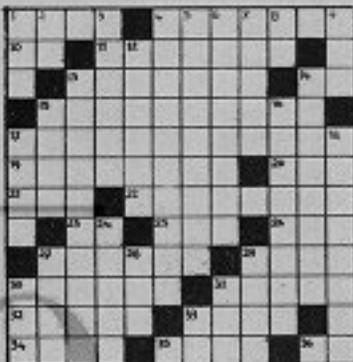


BIANCO 10

Il Bianco muove e dà matto in 2 mosse.

Inviare la soluzione a Ing. E. Delfoury, presso «Illustrato Fiat», Corso Marconi 10, Torino, entro 30 giorni dalla data di questo «Illustrato». Fra i solutori saranno sorteggiati premi.

CRUCIVERBA



ORIZZONTALI

1. C'è quello «risi» e quello supremo - 4. Stato giovane - 10. Vi morì Dante (sigla) - 11. Una specie di insetti che è religiosa - 13. In genere sta vicino allo scrittoio - 14. Napoli - 15. L'arte di non fare spese pazze - 17. In modo molto particolare - 19. Vergogna - 20. Il principio della divinità - 21. Le mogli degli dei - 22. Figli di acquisto - 23. Latina - 25. Andrà in Francia - 26. E' nell'acido - 27. Svelto, operoso - 29. Poeta e profeta - 30. Desideri e frenesie - 31. Ora non sono (tr.) - 32. Erba aromatica - 33. Una parola che c'è in tutti i romanzi - 34. Lo è la Viscosa - 35. Nulla - 36. Sua Eccellenza.

VERTICALI

1. Non è più - 2. Napoli - 3. Venuto a galla - 4. Incute soggezione - 5. Perizia il prezzo - 6. Famosa - 7. Era bellissimo - 8. Ente Esposizione - 9. Come uno - 12. Sedute - 13. Padroni di manieri - 14. Grande festa in Dicembre - 15. Lo ha la vite - 16. Mostrare, segnare - 17. E' generalmente tiranna - 18. Non ha bisogno di dimostrazione - 24. E' molta - 27. Lo dice sovente il prete - 28. Una compagnia ristretta - 29. Un locale... inutile - 30. Le consonanti di sei meati - 31. Un nobile inglese - 32. Fede nella poesia.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE

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

SCACCHI - Il Problema N. 79 causa errore di stampa non era risolvibile; verrà pubblicato corretto in un prossimo numero.

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE e COMITATO DI REDAZIONE
DIREZIONE STAMPA e PROPAGANDA FIAT
Torino, Corso Marconi, 10
(Distribuzione gratuita)
Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 1-12-53 - Resp. Ediz. Enzo Delfoury
Stampato il 28 settembre 1963
Rotocalco Caproni & C. Torino - Via Villa, 2
PRINTED IN ITALY

CONSIGLI DEL MEDICO

Vaccino antipoliomielitico
Sabin o Salk?

L'autorizzazione data dal Ministero della Sanità all'uso del vaccino antipoliomielitico (tipo Sabin) per via orale ed i numerosi articoli comparati nei quotidiani, più o meno inneggianti al nuovo vaccino, hanno creato qualche perplessità nei genitori che debbono far vaccinare i loro figli o che hanno già fatto loro praticare le prime iniezioni con il vecchio vaccino - tipo Salk - per via sottocutanea.

Il nuovo vaccino viene alla ribalta italiana dopo una esperienza fatta su oltre un centinaio di milioni di bambini. Quindi nessun dubbio deve esserci sulla sua innocuità, anche se si tratta di vaccino con virus vivi attenuati. Sembra scartata l'ipotesi che si possa, per cause eccezionali, provocare un ritorno alla virulenza del virus e quindi una infezione da vaccino; e questa ipotesi appare tanto meno probabile quanto più la vaccinazione antipoliomielitica sarà estesa.

L'efficacia protettiva è molto

elevata; si dice che sia più elevata di quella procurata dal vaccino Salk per via sottocutanea. Sembra tuttavia che l'assunzione del vaccino (sotto forma di pillole o gocce) debba essere ripetuta a distanza di qualche tempo per maggior sicurezza.

Il nuovo vaccino ha il notevole vantaggio di evitare l'iniezione.

Quanto al vecchio vaccino, tipo Salk, ove si eccettui proprio l'inconveniente di doverlo iniettare per via sottocutanea e di dovere ripetere l'iniezione ogni anno (dopo le tre prime iniezioni) per almeno 4-5 anni di seguito, non si può negare che esso abbia una efficacia protettiva che praticamente può considerarsi totale dopo la 4° dose; inoltre esso è assolutamente innocuo e può essere dosato con maggiore esattezza.

I risultati positivi del vaccino Salk sono confortati da una esperienza di quasi un decennio.

La produzione del vaccino Sabin non è ancora in Italia molto elevata e pertanto occorrerà qualche tempo per avere i quantitativi necessari per una vaccinazione estensiva. Occorre inoltre una attrezzatura speciale per la conservazione, poiché il vaccino per via orale va conservato a temperatura bassissima; e ciò provocherà altre difficoltà almeno temporaneamente.

Stando così le cose, è prudente

non abbandonare precipitosamente la vecchia strada sicura per un'altra che, per quanto altrettanto sicura, potrebbe essere ostacolata dalla incompleta organizzazione attuale.

Intanto sarebbe grave imprudenza sospendere la vaccinazione antipoliomielitica già iniziata con il vaccino Salk.

Chiunque abbia in corso il ciclo delle prime tre iniezioni, lo completi nel tempo che gli è stato indicato dal medico.

Anche quelli che sono stati vaccinati con il vaccino per via sottocutanea continuino per ora opportunamente a praticare i richiami annuali.

Alle nuove leve di bambini, che dovessero iniziare in questi mesi la vaccinazione antipoliomielitica, è consigliabile, piuttosto che attendere od affannarsi nella ricerca del nuovo vaccino Sabin, praticare il vecchio vaccino Salk per via sottocutanea.

Le modalità per la vaccinazione per via orale ed i quantitativi del nuovo vaccino arriveranno forse anche presto, ma non fatevi prendere dall'ansia di procurarvelo a qualsiasi costo.

Il vaccino Salk serve ancora, e vi mette ugualmente al sicuro, anche se procura al bambino il piccolo trauma dell'iniezione.

Dr. ENZO

I sarti italiani e le migliori firme dell'Haute Couture francese sono stati concordi nel lancio della nuova «silhouette» invernale. Le proporzioni dei modelli sono mutate: le spalle appaiono più larghe, le giacche più lunghe, le gonne con l'orlo abbassato di tre centimetri.

Sui temi fondamentali della «linea nuova» si possono facilmente immaginare i vari giochi di fantasia per mutare completamente lo stile dell'elegante «tipo 1963». Trucco, pettinature, cappelli, accessori sono studiati per sottolineare la tendenza più attuale, che vuole le donne «finte freddolose». Scliarpe, colletti alti, cappelli di pelliccia, cappe e fazzoletti di tessuto accompagnano tailleurs e mantelli.

I particolari più appariscenti sono le spalle larghe e le giacche lunghe, che ricordano il fascino «svagato» di Mariène e le dive più famose del 1935. Ma la moda segue l'attualità, quindi i modelli sono stati alleggeriti e adattati alla donna del '63, una «fatale».



Il trucco «Cleopatra» lanciato da Keylon di New York per le sfilate «misteriose» di Pina Cerato di Torino.

che sa alternare gli abiti sportivi con gli abiti più sofisticati. Il ritorno della «gonna-pantalone» è stato accolto con entusiasmo. Un tempo queste gonne erano state create per le cicliste; ora i sarti le dedicano alle automobiliste più o meno spericolate.

Nel rileggere gli appunti presi durante le collezioni, ci torna spontaneo indicarvi i colori di maggior successo: bleu pavone, bleu di Persia, giallo topazio Madera, grigio «marcassite», sabbia «umida», ambra, verde cupo e verde salvia, rosso «Cleopatra».

«mirtillo», verde «malachite», «zaffiro», oro vecchio, bronzo, marrone «martora» e «zibellino», rosso «dalla», «perla grigia», rosso «ceralacca» e tutte le tonalità così acute da confondersi con il nero.

Le nuove collezioni hanno rivoluzionato ogni aspetto dell'eleganza e, soprattutto, hanno abolito il tipo «divetta», troppo giovanile e ormai «anti-moda». I sarti hanno compreso che la donna elegante vuole abiti di stile, mantelli impeccabili, tailleurs slanciati e un pizzico di ricercatezza in ogni particolare.

Abbiamo notato anche le nuove tendenze delle calzature un po' montanti sul collo del piede, con tacchi meno sottili e meno alti.

La donna B.B. è tramontata; rivedremo una slanciata, fatale «donna crisi» edizione 1963, una specie di «divina» dei nostri giorni. Le indossatrici sono già entrate nella parte; maiono dal caldo, ma tuffano il volto nei colletti di pelliccia per fare le «belle freddolose».

ANNA VANNER

PER IL FILATELISTA

NOVITA'

Italia

Per celebrare il XXX Anniversario della Istituzione della Mostra Internazionale d'Arte Cinematografica di Venezia è stata emessa una serie di francobolli composta di due valori: L. 30 e L. 70. La vignetta del francobollo da L. 30 presenta una composizione decorativa raffigurante l'occhio ed un motivo a spirale riferibile al nastro cinematografico.

La vignetta dal valore da L. 70 presenta il Leone di S. Marco posto al centro del motivo a spirale detto sopra. In occasione dei Campionati mondiali di ciclismo 1963 è stata emessa una serie di 3 valori (lire 30, 70 e 300). Raffigurano rispettivamente la corsa dietro mo-



tori, su strada, su pista. Entrambe le serie sono in corso di distribuzione ai filatelisti prenotati.



L'ANGOLO DEL FOTOGRAFO

Attività presso la Sede

L'attività del Gruppo è ripresa dopo le vacanze estive. I laboratori vengono frequentati assiduamente e le riunioni settimanali hanno luogo normalmente.

Presso la Sede sono elencate le Mostre alle quali il Gruppo partecipa ufficialmente e tutti i Fotografi sono invitati a prenderne visione e presentare tempestivamente le loro opere per le Mostre alle quali intendono partecipare.

Annuario del Fotografi Fiat

Il Gruppo pubblicherà un annuario con le migliori fotografie inedite (non ancora stampate su riviste e cataloghi) del Fotografi Fiat.

Gli interessati sono invitati a presentare subito le fotografie che intendono proporre all'apposita Commissione incaricata della scelta di quelle che verranno pubblicate.

L'annuario, che uscirà in elegante veste tipografica, sarà distribuito gratuitamente entro il prossimo dicembre a tutti gli iscritti al Gruppo Fotografi Fiat.



Un tailleur classico in lana marrone; blusa di crepe rosa con effetto di cravatta. Modello Nina Ricci. Cappa di lana marrone foderata di lontra. Cappello della medesima pelliccia.



Un abito invernale della collezione disegnata da Marc Bohan per la sartoria Christian Dior. Originali motivi di cuciture imitano la «gonna-pantalone», Cintura di renna. Cappello di opossum.



BELGRADO - Giovanni Cornacchia del C.S. Fiat ha conquistato a Belgrado, durante i Campionati Europei, la medaglia d'argento nel 110 ostacoli.

7 novembre - ore 21,15 - Conferenza del dott. Luciano Tamburini sul tema «Glotto: la realtà ritrovata».

GITE

Gite di un giorno, tutte le domeniche e festivi - ottobre:

Lugano	L. 1200
Stresa	> 900
Como	> 1000
Cervinia	> 900

novembre:	
Lugano	L. 1200
Stresa	> 900
Como	> 1000
Cervinia	> 900
Gressoney la Trinité	> 700
Clavière	> 600
Cesana	> 600
Sestriere	> 600
Salice d'Uzivo	> 600

MOTOSCOOTERISMO

21 ottobre - Gita di chiusura con gara alle bocce.

11 novembre - Pranzo sociale.

PALLACANESTRO

28 ottobre - Inizio Campionato Italiano «Divisione Nazionale» femminile.

PESCA

Nei mesi di ottobre - Gara Sociale - festa di chiusura.

TROFEO AGNELLI

7 ottobre - ciclismo.
21 ottobre - Stenodattilocompiometria.
novembre - lotta greco-romana.

VISITE CULTURALI

30 settembre - Visita alla Mostra del Morazzone a Varese (Villa Mirabello).
14 ottobre - Visita alla V Biennale d'Arte Antica a Bologna.

NOTIZIE IN BREVE

ATLETICA LEGGERA

Durante il corso di un'importante riunione nazionale, svoltasi a Gorizia il 5 agosto, l'atleta del C.S. Fiat Giovanni Cornacchia è divenuto primatista italiano dei mt. 110 ad ostacoli con l'ottimo tempo di 13,5, tempo che inserisce il Cornacchia nella lista dei primi 10 atleti del mondo della specialità; lo stesso Cornacchia, ha disputato a Belgrado, in occasione dei Campionati Europei, una grande gara, che gli ha permesso di aggiudicarsi la medaglia d'argento e di entrare così definitivamente nella rosa dei migliori atleti italiani, quali Morale, Pamich, Ottolina, Lavevoe e Berruti.

BOCCHE

Il Gruppo Bocce del C.S. Fiat ha riportato nel mese di settembre significative vittorie nel campo nazionale, per merito delle coppie Granaglia-Bragaglia e Scaggion-Franco E., vincendo a Genova il Campionato Italiano a coppie, rispettivamente per le categorie A e B.

Risultati gare sezionali:

- Automobili:**
5 maggio - Campo Agnelli - Serv. Mat. Ausil. - 1. Matrella-Gazzeri.
12 maggio - fuori Torino - Serv. Imp. Sistemaz. - 1. Tamiotti-Aschiero.
20 maggio - Campo Agnelli - Esp. Mecc. Carr. - Off. 21 - 1. Tandurella-Camoleto.
20 maggio - Campo Agnelli Off. 12 - 1. Tealdi-Acino.
20 maggio - Campo Agnelli - Off. 11 - 1. Occhetto-Santino.
20 maggio - Campo Agnelli - Off. 15 - 1. Rielena-Gariboldi.
26 maggio - Campo Agnelli - Serv. Cont. Prod. e Gener. - 1. Magistrello-Gerbo.
3 giugno - Campo Agnelli - Off. 18 - 1. Salut-Viglietti.
9 giugno - Campo Agnelli - Serv. Acq. Centr. Anal. Costi - 1. Abbassetti-Giani.
10 giugno - Campo Agnelli - Off. 6 - 1. Villa-Bacchetta.
dal 19 maggio al 12 giugno - Campo Agnelli - Serv. Metodi Meccan. - 1. Succo-Spagnotto.
24 giugno - Campo Agnelli - Off. 1 e Coll. Acc. Arrivi - 1. Milani-Ferrero.
29 giugno - Campo Agnelli - Off. 10 - 1. Bergin-Ferrero.
1 luglio - Campo Agnelli - Off. 8 - 1. Pittarelli-Boccardo.
8 luglio - Campo Agnelli - Collaudo Lavor. Meccan. - 1. Ferrero-Peirani.
8 luglio - Campo Agnelli - Off. 28 - 1. Minetti-Tiranti.

Stabilimenti Avio

- 9 giugno - Campo Agnelli - Off. 2V - 1. Cavallo-Ronco.
9 giugno - Campo Vittoria - Off. 8V - 1. Casassa-Bosetti.
9 giugno - fuori Torino - Off. 2 Collaudo - 1. Risi-Gariglio.
10 giugno - fuori Torino - Off. 3M - 1. Fogliato-Grande.
1 luglio - fuori Torino - Fattorini e Add. Pulizia - 1. Pelleri.

Ferriere

- 10 giugno - Campo Vittoria - Sezionale - 1. Miroglio-Uva.
dal 12 al 22 giugno - Campo Vittoria - Sezionale - 1. Careggio-Allora.
24 giugno - Campo Vittoria - Sezionale - 1. Dabbene-Morra.

Fonderie

- 1 luglio - Campo Agnelli - Sezionale - 1. Faccio-Lambra.
1 luglio - fuori Torino - Serv. Forni - 1. Sansalone-Giacchetto.
15 luglio - fuori Torino - Magazzino Modelli - 1. Riva Gan-Barbero-Tosetti.

Grandi Motori

- 31 maggio - fuori Torino - Serv. Disposizione - 1. Bava-Bertino.
10 giugno - fuori Torino - Rep. C. - 1. Cravetto-Franchino.
10 giugno - fuori Torino - Rep. Collaudo - 1. De Paoli-Pasta.

- 10 giugno - fuori Torino - Rep. 2-19 - 1. Vallesio T.-Picca Piccon.
10 giugno - fuori Torino - Sala Prove - 1. Bernardini-Cena.
10 giugno - fuori Torino - Montaggio Grande - 1. Francese-Gasco.

- 17 giugno - fuori Torino - Rep. Calderai - 1. Norese-Carletti.

- 21 giugno - fuori Torino - Rep. Tubisti - B - 1. Vacchina-Bellin.

- 8 luglio - fuori Torino - Rep. H/6/11 - 1. Barberis-Valoris.

Materiale Ferroviario

- 10 giugno - Campo Agnelli - Gruppo Anziani - 1. Benedetto-Forno.
24 giugno - Campo Agnelli - Sezionale - 1. Zocca-Volpiano.

Off. Sussidiarie Auto

- 10 giugno - Campo Agnelli - Sezionale - 1. Ruffinetti-Ferrero.
21 giugno - fuori Torino - Serv. Amministr. - 1. Casorati-Pietro.

Ricambi

- 10 giugno - Campo Vittoria - Sezionale - 1. Calliari-Serra.

Sede Centrale

- 9 giugno - Campo Agnelli - Pers. Scuola Centr. Allievi - 1. Sesia-Ricca-Fasolo-Montevenerchi.
9 giugno - Campo Agnelli - DA - UTMA - 1. Ramella-Aimar.
9 giugno - Campo Agnelli - Dip. Norme e Pubblicaz. - 1. Bergesio-Pistono.

- 10 giugno - Campo Agnelli - Commis. Interna Sorvegli. - 1. Grillo-Toso-Duminino.

- 10 giugno - Campo Agnelli - Commis. Interna Sorvegli. Capi - 1. Fantoni.

- 10 giugno - Campo Agnelli - Lab. Ric. Contr. A. A. - 1. Gilli-Abbate-Razionale.

- 17 giugno - fuori Torino - Dip. Esper. Autoveicoli - 1. Reviglio-Bassignana-D'Uva.

- 21 giugno - fuori Torino - Lab. Contr. Non Distruttivi - 1. Ferfolgia-Gambino-Torriani.

- 23 giugno - Campo Agnelli - Centro Stile - 1. Camarca-Ghiotti M.

- 23 giugno - Campo Agnelli - Sez. Costruz. Impianti - 1. Maggi-Ferrero.

- 23 giugno - fuori Torino - Serv. Ass. Tecn. Ferroviar. - 1. Ziviani-Rosso.

- 24 giugno - Campo Agnelli - Sez. Lubrif. e Produz. - 1. Pagliuzzi-Becchio.

- 24 giugno - Campo Agnelli - Filiale di Vendita - 1. Ferrero-Florian.

- 7 luglio - Campo Agnelli - Dip. Autoveic. Industr. - 1. Bruschi-Mar.

S.I.M.A.

- 3 giugno - Campo Vittoria - Sezionale - 1. Morello-Bargero-Garnero.

- 24 giugno - Campo Vittoria - Gruppo Anziani - 1. Torchio-Gavello-Zampedri.

CICLISMO

Il Gruppo Ciclismo del C. S. Fiat ha riportato, nei mesi di luglio e agosto, oltre a numerosi ottimi piazzamenti nel campo regionale, la magnifica vittoria nella classifica per squadre della gara internazionale a tappe «Nice Matin», per merito di Salvadori, Adorno, Rambaudo e Barrera.

MOTOSCOOTERISMO

I motociclisti del C. S. Fiat hanno partecipato il 15 agosto all'importante raduno motociclistico internazionale del Monte Grappa.

Sport Fiat

CALENDARIO OTTOBRE-NOVEMBRE

ALPINISMO-ESCURSIONISMO

- 14 ottobre - Guglia Rossa (m. 2548) Valle Stretta.
21 ottobre - Sede da destinarsi - Cardata.

ATLETICA LEGGERA

- 7 ottobre - Torino - Finale Campionato Società femminile.
7 ottobre - Biella - Riunione Regionale maschile.
12-14 ottobre - Napoli - Campionati Italiani Assoluti maschili e femminili.
21 ottobre - Torino (Campo G. Agnelli) - Campionato Piemontese allievi.
28 ottobre - Torino - Riunione Regionale maschile.
1 novembre - Torino - Riunione Regionale femminile di chiusura.
4 novembre - Napoli - Coppa dell'Industria.
4 novembre - Torino - Riunione Regionale maschile di chiusura.

ATLETICA PESANTE

- 6 ottobre - Torino - Eliminatoria Regionale Trofeo Propaganda sollevamento pesi.
7 ottobre - Torino - Eliminatoria Regionale Trofeo Propaganda lotta greco-romana.
21 ottobre - Torino - IV Prova Propaganda lotta greco-romana.
4 novembre - Sede da destinarsi - Finale Nazionale Trofeo Propaganda sollevamento pesi.
11 novembre - Sede da destinarsi - Finale Nazionale Trofeo Propaganda lotta greco-romana.

AUTOMOBILISMO

- 21 ottobre - Rallye Coll. Euganei (regolarità nazionale).
28 ottobre - Sede da destinarsi - Manifestazione di chiusura (igmkana).

CINE

- 5-6-7 ottobre - ore 21,15 - «Il mondo di Suzie Wong» (Paramount) a colori (vietato ai minori di anni 16).
12-13-14 ottobre - ore 21,15 - «I nomadi» (Warner Bros) a colori.
19-20-21 ottobre - ore 21,15 - «Salvatore Giuliano» (Lux) bianco e nero (vietato ai minori di anni 18).
21 ottobre - ore 10 - «I 5 Penny» (Paramount) a colori - per ragazzi.
23-24 ottobre - ore 21,15 - «Il Canton Ticino» - «Ski... Schuss (gara di sci)» - «Vacanze soleggiate (la zona della Jungfrau)» e «Inverno» (documentari a colori dell'Ufficio Nazionale Svizzero del Turismo).
26-27-28 ottobre - ore 21 - «Napoleone ad Austerlitz» (Lux) a colori.

3-4 novembre - ore 21,15 - «Paese selvaggio» (20th Fox) a colori.

9-10-11 novembre - ore 21,15 - «I guerriglieri dell'Arcipelago» (Warner Bros) a colori.

13-14 novembre - ore 21,15 - «Parata dell'allegria» (documentario - 20th Fox).

16-17-18 novembre - ore 21,15 - «La mia geisha» (Paramount) a colori.

18 novembre - ore 10 - «Il ballo asciutto» (Paramount) a colori - per ragazzi.

23-24-25 novembre - ore 21,15 - «Viaggio in fondo al mare» (20th Fox) a colori.

30 novembre - ore 21,15 - «Un generale e mezzo» (Paramount) a colori.

CONCERTI

30 ottobre - ore 21,30 - presso il Conservatorio musicale «G. Verdi» - concerto dell'organista Angelo Surbone.
6 novembre - ore 21,30 - presso il Conservatorio musicale «G. Verdi» - concerto del violinista Cesare Ferraresi, con la collaborazione pianistica del Maestro Antonio Beltrami.

CONFERENZE

16 ottobre - ore 21,15 - Conferenza del prof. Ettore Cozzani sulla pittura fiamminga.



AIX LES BAINS - Il 2 luglio scorso l'otto del C.S. Fiat ha vinto l'incontro Torino-Aix les Bains. Timoniere: Calla. Vogatori: Brazzani L., Brazzani R., Bottaccin, Longo, Berta, Mattiello, La Pura, Giachino.

al quale hanno preso parte oltre mille rappresentanti di sei nazioni, e si sono aggiudicati il primo posto nella classifica assoluta.

NUOTO

Nella finale nazionale della «Coppa Scaroni» due ragazzi del C.S. Fiat, Giulio Colla e Gianni Blecich, si sono aggiudicati rispettivamente il 1. e 2. posto nella loro specialità.

Nella finale del Campionato di Società, ove il Gruppo Nuoto del C.S. Fiat si è classificato 2° a solo 8 punti dalla grande favorita, la Canottieri Napoli, Ezio Della Savia ha segnato il tempo di 2'23"4 sui 200 mt. dorso, tempo che rappresenta il nuovo limite nazionale italiano (vecchio limite: Rora 2'23"6).

PALLACANESTRO

Nel mese di agosto intensa è stata l'attività delle cestiste del C. S. Fiat; esse hanno preso parte a due tornei internazionali in Sicilia, a Ragusa ed Erice, classificandosi seconde in entrambi i tornei. Si sono inoltre classificate prime nel torneo nazionale di Orta.

PESCA

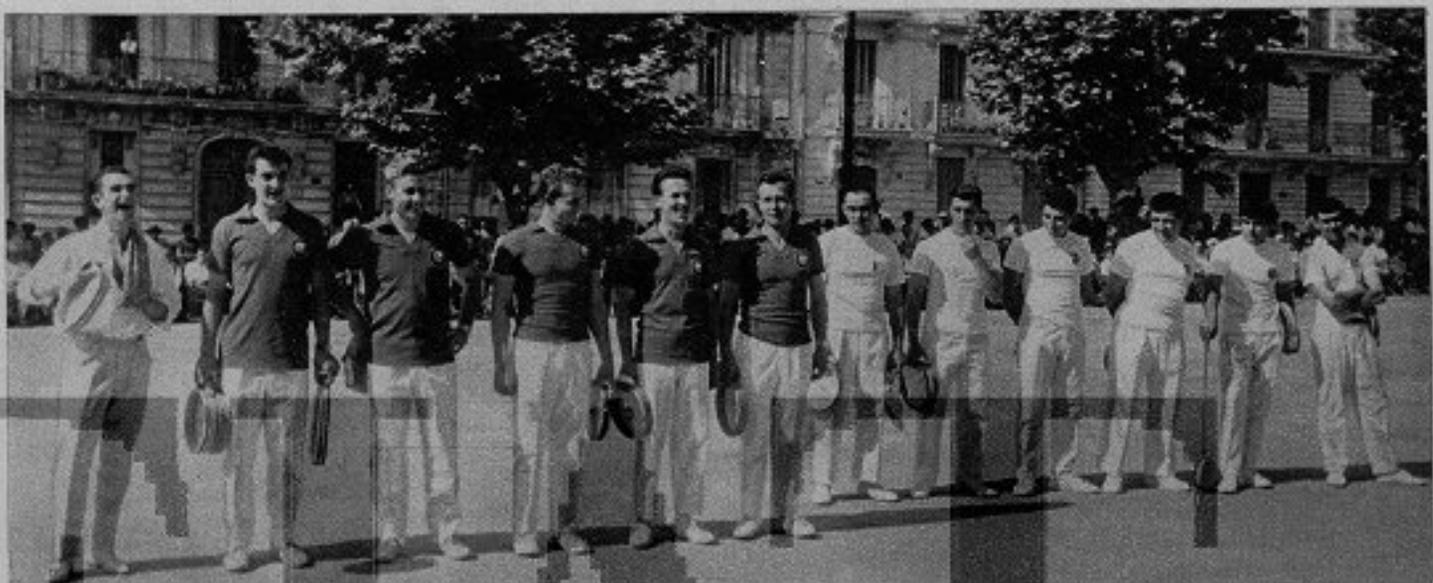
Brillante affermazione dei pescatori del C. S. Fiat ai Concorsi internazionali di Rio Lis e di Leiria in Portogallo. I pescatori del C. S. Fiat: Di Martino, Cerchio, Barosco, Giovannini e Bedini, designati dalla Federazione Italiana della Pesca Sportiva a rappresentare i colori dell'Italia in Portogallo, hanno saputo tenere alti i nostri colori, come lo dimostrano i piazzamenti conseguiti. Nella gara per Società a Rio Lis il Centro Sportivo Fiat si è classificato primo, con ben 62.000 punti davanti alla squadra francese seconda classificata, con 49.680 punti, e ad altre 63 società. A Leiria, nelle gare per squadre nazionali, benché il Comitato organizzatore avesse modificato il regolamento di gara senza avvertire i nostri concorrenti, la nostra squadra si è classificata seconda dietro il Portogallo, pur avendo catturato circa 11 kg. di pesce in più della squadra designata vincente.

SCACCHI

Dal 29 giugno al 1° luglio si è svolto a Torino il 4° Torneo Scacchistico internazionale a squadre (una delle maggiori manifestazioni scacchistiche nazionali), al quale hanno preso parte squadre di Francia, Svizzera, Jugoslavia, Germania, Montecarlo e otto squadre italiane fra le più qualificate. La squadra del C. S. Fiat — Giochi di Sala — era fra queste, ed ha riportato un lusinghiero successo, classificandosi al 4° posto a solo mezzo punto dal gruppo della seconda classificata (la Soc. Sc. Torinese) e della terza (Nizza). Al primo posto si piazzava, con forte distacco, la squadra jugoslava. Ogni squadra era composta da 4 giocatori, una riserva ed un giovane (minore di 23 anni) per il Torneo Giovani. La squadra del C. S. Fiat era composta da: Villone (cap. di gioco), Cuccia, Berrutto, Biavati, Mirarelli, Vacca e Klemenz (cap. non giocatore).

TAMBURELLO

I tamburellisti del C. S. Fiat hanno partecipato il 29 giugno ad un incontro internazionale a Montpellier, nel quale hanno battuto il Languedoc per 19 punti a 16, dopo un'interessante ed avvincente partita.



Tamburello - Incontro Fiat-Selezione Francese - Montpellier, 29 giugno. E' stato vinto dal C.S. Fiat. Nella fotografia, da sinistra a destra: Marzocchi (Capitano non giocatore), Pentore, Bovi, Riva, Calosso, Ugolini.



Durante il «4° Mobil Economy Run 1962»: Carlo Gaidano, del C.S. Fiat, sul Passo della Futa, al volante di una Fiat 609 D.

CLASSIFICA TROFEO AGNELLI

(non ufficiale) dopo le gare di regolarità auto e moto, bocce, fotografia, tiro al piattello, tennis, pesca e calcio:

SERIE A

1. S.P.A.	punti 104
2. Automobili	97
3. Ferriere	94,5
4. Grandi Motori	57,5

SERIE B

1. St. Avio	punti 76
2. Sede Centrale	74,5
3. Fonderie	56
4. Ricambi	41

SERIE C

1. O.S.A.	punti 98,5
2. Ausiliarie	72
3. Materfer	46
4. S.I.M.A.	44



*Stefano Sportivi Fiat
Fara di S. Lucio 13 62*

CONEGLIANO - Omaggio del corridore De Rosso agli «sportivi Fiat», avendo egli acquistato dalla Commissionaria Fiat di Conegliano (Fisale di Padova) una 1300.



BOGOTA' (Colombia) - La «Squadra Fiat di soft-ball», organizzata dai Concessionari Fiat di Barranquilla (Dugand Hermanos & Cia. Ltda.). La squadra ha svolto un magnifico lavoro sportivo ed è al 3° posto nel Campionato della Lega alla quale prende parte.

NELLE FAMIGLIE



LAUREE

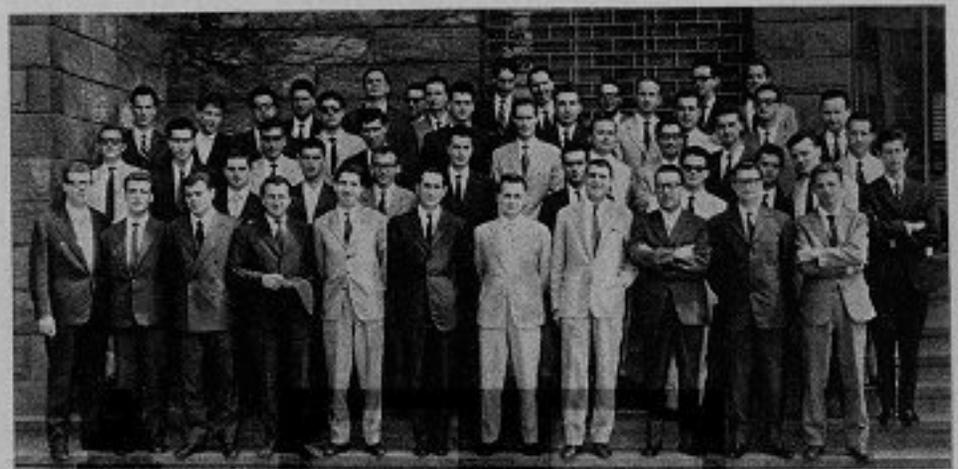
Nel luglio scorso si è laureato dottore in scienze economiche e commerciali con 119 lode, dignità di stampa e menzione accademica, Giovanni Cervai, figlio di Stiladuro Cervai della Sez. Auto. Il dott. Cervai (foto 1) è stato nominato assistente presso la Facoltà di Economia e Commercio dell'Università degli Studi di Torino.

Brillantemente hanno pure conseguito la laurea in Economia e Commercio Mario Basilisco, Caporeparto Amministrativo presso la Filiale Fiat di Varese (foto 2), discutendo una tesi intitolata «Alcune considerazioni sui limiti della spesa pubblica»; Giancarlo Buzzetti (Serv. Amministrativo della Filiale di Varese), con una tesi sulla Finanza Provinciale della sua città; Gennaro Fariello (Sez. Officine di Napoli); Silvio Novajra (Sez. Costruzioni e Impianti).

«Illustrato Fiat» esprime a tutti le più vive congratulazioni.

7 maggio: MAURO, figlio di Vito DESIDERA' (Spa); CORRADO, figlio di Spirito CAULA (Fonderie); LIVIO, figlio di Renzo DEMARIE (Ferriere); BRUNO BARTOLOMEO, figlio di Severino GAI (Fonderie); GIANFRANCO, figlio di Lorenzo ELIA (Sez. Auto); ALBERTO, figlio di Lorenzo GIANI (Sima); MARCO, figlio dell'ing. Luciano SERAZZI (Sez. Auto); MARIELLA, figlia di Ezio DOSIO (Stab. di Avigliana); MARCO, figlio di Mario MATIOLI (Sez. Officine di Modena) - 8 maggio: CRISTIANA, figlia di Remo ed Elena POGGIO (Sede Centrale); MARIO, figlio di Carlo BARRA (Ferriere); GIUSEPPE, figlio di Stefano ZAPPIA (Sezione Auto); REMO MARIO, figlio di Renato CUMAN (Sezione Auto); Marina, figlia di Antonio FISSORE (Sez. Auto); PATRIZIA, figlia di Francesco ALIBERTI (Sez. Auto); ANNA MARIA, figlia del geom. Sergio ANDOLFATO (Sezione Auto); GERMANA, figlia di Gianfranco CROSARA (Spa); GIANFRANCO, figlio del p.i. Alfonso MORISCO (Grandi Motori) - 9 maggio: RINALDO, figlio di Pietro CASETTA (Grandi Motori); VINCENZO, figlio di Vito ALCAMO (Sez. Ricambi); ROSALDA, figlia di Michele STRIPPOLI (Fonderie); GIANLUCA, figlio di Nicola UVA (Ferriere); PIETRO, figlio di Stefano SAIITA (Ferriere); SERGIO, figlio di Emilio CAVAGNERO (Sez. Auto); MARCO, figlio di Mario PAVIOLO (Ferriere); ERMINIA, figlia di Oglie ZANARDI (Fonderie); GABRIELE, figlio di Giovanni RUO-ROCH (Fonderie); ELIO, figlio di Giovanni CAVAGLIA (Sez. Auto); ANTONELLA, figlia di Carmelo LAURIA (Sez. Auto); ROSSANA, figlia di Attilio CHIARETTA (Sez. Auto); ALESSIO, figlio del p.i. Carlo NEGRO (Sede Centrale); LAURA, figlia di Mario RIZZI (Oss); MAUBIZIO, figlio di Eugenio MARTINETTI (Oss) - 10 maggio: ALDO, figlio di Filiberto VIANO (Sez. Velivoli); GIUSEPPINA, figlia di Filippo FIORINO (Sez. Velivoli); MARCO, figlio di Ezio MANAVELLA (Ferriere); LIVIA, figlia di Luigi BUTTOLO (Ferriere); DANIELA, figlia di Mario RISPOLI (Sez. Auto); FRANCO, figlio di Antonio Di MEO (Sez. Auto); ENRICA, figlia di Evasio GARAVELLO (Sez. Auto); MARINA, figlia di Lorenzo NARETTO (Fonderie); SILVANO, figlio di G. Battista GERBAUDO (Fonderie); MARCO, figlio della rag. Silvana PANIZZA COSTA (Sede Centrale) - 11 maggio: PAOLA, figlia di Cesare

Luigi RAIMONDO (Sez. Auto); ANNAMARIA, figlia di Gerolomino GANDINI (Sima); GIUSEPPE, figlio di Giulio BARBIERO (Ferriere); ENRICA, figlia di Elio RICETTA (Sez. Auto); BARBARA, figlia del p.i. Ernesto PONZA (Fonderie); LAURA, figlia della rag. Mary CAMERAN e del p.i. Ugo BATTISTON (Sede Centrale) - 12 maggio: ROBERTO, figlio di Antonio CAPOCELLI (Spa); STEFANIA, figlia della rag. Romana CERRATO CIOCCA (Sede Centrale); CLAUDIA, figlia di Armando BERTONE (Sima); PATRIZIA, figlia di Giovanni GILARDI (Sez. Ricambi); CARLO, figlio di Mentore CUNEDO (Sez. Auto); ANTONIA, figlia di Vincenzo ALAMPI (Sez. Auto); ANGELA, figlia di Battista BONAUDO (Fonderie) - 13 maggio: WALTER, figlio di Tiziano PERNETTA (Sez. Velivoli); CRISTINA, figlia di Americo BERTO (Fonderie); GAETANO e PASQUALE, figli di Vincenzo MACALUSO (Ferriere); LIVIO, figlio di Armando MARTINA (Sez. Auto); GIANFRANCO, figlio di Vittorio RITUCCI (Sez. Auto); CLAUDIA, figlia di Tullio FRANZON (Sez. Auto); PATRIZIA, di Angelo MERLO (Sez. Velivoli) - 14 maggio: ELENA, figlia di Anna Maria CHIZZOLI e di Sergio FERRARESE (Direzione e Sezione Ricambi); MARCO, figlio del p.i. Giuseppe BORGARELLO (Ferriere); PIERA, figlia di Achille SONCIN (Ferriere); ROBERTO, figlio di Mario GALLIONE (Sez. Auto) - 15 maggio: CINZIA, figlia di Porfirio AVANZI (Grandi Motori); PAOLO, figlio di Loren FRASCA-POZZO (Sima); MARINA, figlia di Sergio MALUSA (Spa); ANNA MARIA, figlia di Giovanni VIGNOLA (Sez. Velivoli); GIORGIO, figlio di Ottavio BAU (Fonderie); WALTER, figlio di Cosimo SCODITTI (Ferriere); PATRIZIA, figlia di Albino OGGLIAN (Fonderie); ENRICO, figlio di Mario DEMARIA (Sez. Velivoli); AMALIA, figlia di Angelo TOMAS (Sez. Velivoli); AUGUSTO, figlio di Mario VALLE (Sez. Auto); MARIA, figlia di Antonio RUSSI (Oss) - 16 maggio: PAOLO, figlio di Sandra BERNARDI PISTONI (Sez. Motori); BRUNA, figlia di Michele ARMELINO (Fonderie); ROBERTO, figlio di Tommaso SGUEGLIA (Sede Centrale); IVANO, figlio di Giuseppe ROCCI (Sez. Velivoli); CINZIA, figlia di Renato MIRAGLIO (Sez. Velivoli); ROBERTO, figlio di Giovanni MINA (Fonderie); GIACOMO, figlio di Antonio MELLANO (Ferriere); GIOVANNI, figlio di Angelo LAZZAROTTO (Sez. Auto); ROBERTO, figlio di Ernesto BRIZIO (Sez. Auto) - 17 maggio: MARIA, figlia di Gilio MARIN (Fonderie); FABRIZIO, figlio di Felice MASSARO (Ferriere); STEFANO, figlio di Franco TURRA (Sez. Auto); ANNA MARIA, figlia del p.i. Liborio BORIO (Sez. Auto) - 18 maggio: MARINA, figlia di Rodolfo DUGULIN (Grandi Motori); MANUELA, figlia di Bernardo PIPINO (Sez. Metall.); ALFREDO, figlio di Marco GEA (Spa); NADIA, figlia di Emilio COLLEDAN (Sez. Ricambi); LAURA, figlia di Graziano FISSORE (Fonderie); BIUNO, figlio di Bartolomeo GIUSTETTO (Sez. Auto); ORESTE, figlio di Francesco TORASSO (Sez. Auto); ANTONELLO, figlio di Angelo CHIESA (Sez. Auto); ORNELLA, figlia di Mario MORANO (Sez. Auto); GABRIELLA, figlia di Antonio DALMASSO (Sez. Auto); ROSSANA, figlia del p.i. Ugo FERRARIS (Stab. di Avigliana); ROSSANA, figlia del p.i. Stefano AIMO (Sede Centrale); VALERIA, figlia della rag. Anna Maria RIZZARDI e dell'ing. Ettore DELMASTRO (Sede Centrale - Sez. Velivoli) - 19 maggio: FABRIZIO, figlio di Luigi GAROMBO (Sede Centrale); PRIMAROSA, figlia di Alessio FABBIAN (Sez. Ricambi); ANTONELLA, figlia di Livio SELVA (Fonderie); MARCO, figlio di Aldo LUSSIANA (Sez. Auto); SILVANA, figlia di Giuseppe CAGLIARO (Sez. Auto); BARBARA, figlia di Arrigo LONGHI (Sez. Velivoli); SANDRA, figlia di Federico MORETTO (Sez. Officine di Modena) - 20 maggio: MARCELLO, figlio di Giuseppe GROSSO (Oss); MICHELE, figlio di Alfonso FASCIANA (Fonderie); PATRIZIA, figlia di G. Carlo LIVIO (Sez. Auto); BALDASSARRE, figlio di Antonio ELIA (Sez. Auto); MARILISA, figlia di Giacomo CERESOLA (Sez. Auto); ATTILIO, figlio di Carlo BASSI (Sez. Auto); GIANNI, figlio di Sergio ALBERTINI (Sez. Officine di Modena) - 21 maggio: SUSANNA, figlia di Giuseppe GENNUSO (Sede Centrale); FRANCO, figlio di Aldo BATTI-



Gruppo degli istruttori e dei partecipanti al 13° Corso per tirocinanti commerciali riservato ai neo-laureati da avviare alle Filiali Fiat in Italia, conclusosi recentemente a Torino.



ROMA - L'ing. Enrico Ghirelli, direttore della Filiale Fiat, fotografato in mezzo a un gruppo di bimbi figli di dipendenti in occasione della visita dei familiari alla Filiale. Vi hanno partecipato oltre 2000 persone. Per tutti è stata anche organizzata una lotteria con sorteggio di numerosi premi.

GLIA (Sez. Velivoli); PIER LUIGI, figlio di Agostino AVANTEO (Fonderie); GIOVANNI, figlio di Daniele PALAZZO (Sez. Auto); CATERINA, figlia di Giovanni MEINARDI (Sez. Auto); WALTER, figlio di Armando BORDIGNON (Sez. Auto); LAURA, figlia del geom. Salvatore LAROCCA (Ferriere) - 22 maggio: MARIELLA, figlia di Pietro DONDA (Spa); MARGHERITA, figlia di Giacomo LISA (Sez. Materiale Ferroviario) - 23 maggio: SIMONETTA, figlia di Roberto PAGLIASSOTTO (Sez. Velivoli); GIUSEPPINA, figlia di Rinaldo GRASSINO (Grandi Motori); GIOVANNA, figlia di Valentino DIRODI (Sez. Produzione Ausiliarie); DANIELE, figlio di Vito PIAZZANO (Sez. Velivoli); DAVIDE, figlio di Giuseppe NOTTI (Sez. Ricambi); SILVANA, figlia di Renato FLAMINIA (Fonderie); RENZA, figlia di Giorgio GRASSO (Sez. Auto); MARISA, figlia di Pietro FERRARIS (Sez. Auto) - 24 maggio: MARIA GRAZIA, figlia di Paolo FRANCONI (Sez. Ricambi); EROS, figlio del geom. Renato MARELLO (Sima); LUCA, figlio di Carlo GENTA (Sez. Produzione Ausiliarie) - 25 maggio: FRANCO, figlio di Secondino BER-

NARDI (Sede Centrale); ROBERTO, figlio di Franco BERTOGLIO (Sez. Produzione Ausiliarie); GIUSEPPE, figlio di Lino KOMPERO (Spa); ALBERTO, figlio di Leonardo CASORRA (Fonderie); MARGHERITA, figlia di Giovanni ABRATE (Fonderie); GIANCARLO, figlio di Francesco BIGLIARDI (Fonderie); ANNA MARIA, figlia di Renato GALLO (Sez. Auto); PATRIZIA, figlia di Felice PRESTIPINO (Sez. Auto); MASSIMO, figlio di Achille PIANA (Sede Centrale) - 26 maggio: ANNA MARIA, figlia di Giuseppe PAVARANI (Grandi Motori); EMANUELE, figlio di Mario PISCIONERI (Fonderie); FRANCA, figlia di Pierino SABENA (Sez. Auto); ANGELO, figlio di Giovanni TREBBI (Sez. Auto); LORENZO, figlio di Lino DE BONI (Sez. Auto) - 27 maggio: MASSIMO, figlio di Carlo BUSSO (Sez. Velivoli); MIRNA, figlia di Bruno PAVANELLO (Sez. Auto); GIUNA, figlia di Donato LABRIOLA (Sez. Auto); MONICA, figlia di Ettore FAGLIONI (Sez. Officine di Modena) - 28 maggio: GIANCARLA, figlia di Giovanni DEL PERO (Spa); CARLO, figlio di Carlo CUTTICA (Sez. Auto); ELEONORA, figlia di Giovanni DEL NE-



Dipendenti e familiari della Filiale Fiat di Bolzano in gita al Lago di Garda, ospiti del Centro Ricreativo OM di Padenghe.

Segue: ILLUSTRATO FIAT NELLE FAMIGLIE

GRO (Sez. Auto); MAURO, figlio di Berto RAPETTI (Osa); IRIS, figlio di Orio ROSTA (Sez. Officine di Modena) - 28 maggio; SERGIO, figlio di Lorenzo SAGLIETTI (Grandi Motori); DANIELA, figlia di Mario PISCHERDA (Fonderie); WILMA, figlia di Giovanni DOMINICI (Sez. Auto); SERGIO, figlio di Giuseppe GIRAUDO (Sez. Auto); ARTURO, figlio di Carmine MAFFI (Sez. Auto); LILIANA, figlia di Mario PAVAN (Sez. Auto); CRISTINA, figlia del p.i. Armando FERREIRO (Sez. Energia Nucleare) - 30 maggio; DAVIDE, figlio di Sergio CABIATI (Sima); LORENZO, figlio di Gaspare STUARDI (Sez. Auto); DAVIDE, figlio del p.i. Severino COMBA (Sez. Auto) - 31 maggio; FULVIO, figlio di Roberto GOLZIO (Fonderie); GIOVENALE, figlio di G. Battista GIOBERGIA (Ferriere); PATRIZIO, figlio di Antonio LUCHENA (Sez. Auto); ROSELLA, figlia di Alessandro GANDINO (Sez. Auto) - 1° giugno; CRISTINA, figlia di Clemente BERTUCCI (Sede Centrale); MAURIZIO, figlio di G. Battista DOVICO (Sez. Velivoli); ENRICA, figlia di Pierino GILITO (Sez. Ricambi); MASSIMO, figlio di Antonio ALASIA (Sez. Auto); ANNA MARIA, figlia di Elio PRIORI (Sez. Auto); MARIA, figlia di Giuseppina RISSONE RATTO (Ferriere) - 2 giugno; LO-

RELLA, figlia di Giacomo ALBERTIN - 3 giugno; GIOVANNI, figlio di Gian Franco NICOLOTTI (Grandi Motori); MIRELLA, figlia di Egidio GOTTARDI (Sima); ANTONIO, figlio di Giuseppe GONELLA (Sez. Ricambi); ANDREA, figlia di Giuseppe CELLA (Sez. Auto); MARIA, figlia della rag. Luigina GIACOMOTTI FIORE (Ferriere) - 4 giugno; MASSIMO, figlio di Antonio SICCHIERO (Fonderie); FRANCA, figlia di Marco BARBA (Fonderie); ELIO, figlio di Crescenzo TUFO (Sez. Auto); MARGHERITA, figlia di Donato SABIA (Fonderie); MARCO, figlio di Teodoro MOSCA ROS (Spa); SERGIO, figlio di Natale NIDOLA (Fonderie) - 5 giugno; ORNELLA, figlia di Stefano BONO (Sima); MAURO, figlio di Enrico BORCAN (Fonderie); ANDREA, figlio della rag. Magda FILATTIERA PERASSI (Sede Centrale); MAURO, figlio di Angela MIGLIASSO e Giuseppe SACCHETTO (Sez. Osa e Spa); ROBERTO, figlio di Giuseppe CIVARDI (Sede Centrale) - 6 giugno; DANIELA, figlia di Sergio MOLON (Sede Centrale); PAOLO, figlio di Amalia ROMANELLI BRERO (Sede Centrale); SERGIO, figlio di Aldo VIGANO (Grandi Motori) - 7 giugno; MARIA, figlia di Antonio TRIVISONNE (Sez. Auto); CARLO, figlio di Francesco GARRONE (Grandi Motori); PAO-

LA, figlia del p.i. Agostino PIOPO (Ferriere) - 8 giugno; KLENA, figlia di Floriano ALESSIO (Fonderie); MONICA, figlia di Franca NOVARINO BOSCHERINI (Ferriere); MARCO, figlio di Gianfranco MESCHINI (Sez. Velivoli) - 9 giugno; PAOLO, figlio di Luciano DEMA (Spa); SILVIO, figlio di Roberto BONETTA (Sez. Auto) - 10 giugno; ANNA MARIA, figlia del geom. Luigi COLOMBO (Spa) - 12 giugno; DANIELA, figlia di Silvana BELLANDI TADDONIO (Sez. Ricambi); FABRIZIO, figlio del p.i. Roberto di DRAGO (Sede Centrale); STEFANIA, figlia di Antonio CUTRONE (Sede Centrale); NORBERTO, figlio di Gabriella CAPPONI MELINI (Sez. Officine di Modena) - 13 giugno; LUISELLA, figlia di Italo RAINERI (Ferriere) - 14 giugno; LAURA, figlia di Valentina COTTINO e Carlo RAVIZZOTTI (Sede Centrale e Sez. Velivoli) - 15 giugno; WALTER, figlio di Pietro BELTRAMINO (Fonderie) - 16 giugno; BARBARA, figlia di Lorenzo BO (Ferriere); GIUSEPPE, figlio del p.ch. Giorgio RAGUSA (Sede Centrale) - 17 giugno; MASSIMO, figlio di Italo MASSIMELLI (Ferriere); GIORGIO, figlio di Antonio MAFFEI (Sez. Officine di Modena) - 18 giugno; FILIPPO, figlio di Pasquale RATTO (Fonderie); DAVIDE, figlio del p.i. Gian Mario VIOLINO (Ferriere)

(Sede Centrale); p.i. Bruno ROSA; dr. Franco TURLETTI; Giuseppe GARIGLIO; Piero OSELLA; Roberto PIOLA; Caterina LEONE; p.i. Renzo LOCATELLI; p.i. Enzo CIGNA; Mario CUTICA; Guglielmo BERTINETTI; geom. Tullio CAVALETTI; Bruno FRANZA; Alberto SCAIOLA; p.i. Giovanni VERZOTTI; Filippo DELLAROLE; p.i. Aldo MATRELLA; Mario MATA; Francesco PONZIO; Luigi BOSIO; Mario SATRAGNO; geom. Carlo STROPPIANA; Ubaldo FILIPPINI; Bernardo VOGLINO; Maria Pia BARBERIS con Michelangelo COLOMBO; Maria SERASSIO; rag. Carla BONINO con rag. Giuseppe GARGANO; rag. Marco RONZAN; rag. Elisa CAVALARO; Renzo BERZANO; p.i. Pier Giovanni GROSSI; Remo LOMBARDI; Aurelio TURAZZI; Pietro BOSCO; Giuseppe CIVALLERI; Maurizio GATTI; Arnaldo ROSSINI; ing. Paolo RAMOINO; Mario BRANDINO.

Della Sezione Fonderie e Fucine: Piero VIGHETTI; p.i. Armando FENOCCHIO; Luciana REZZA; Nob. Antonio APOLLONIO; Stefano COMINETTI; Bruno DELMONTE.

Della Sezione Officine Sussidiarie Auto: Rosa INGARAMO con Antonio CONGIU; Ulpiano GAMBERINI; Luigi PATELLI; rag. Sergio GENINATTE; Pietro ODIARDO; Luigi DEIDDA; Giuseppe COLOMBO; Pier



Gita annuale degli Anziani Fiat Sez. Fonderie a Ivrea, con visita allo Stabilimento Olivetti.



NELLA CASA DI VITTORIO ALFIERI AD ASTI - La Filiale Fiat di Novara ha organizzato una gita di suoi dipendenti e familiari ad Alba. Durante la sosta ad Asti un gruppo dei 170 gitanti si è fatto fotografare attorno al busto del Poeta nel cortile della sua casa.

- 20 giugno; GIANNI, figlio di Francesco ACQUAVIVA (Stab. di Avigliana); TIZIANA, figlia di Nunzio MAFFEI (Sez. Officine di Modena) - 22 giugno; PAOLO, figlio di Caterina PATRUCCO VISCONTI (Sede Centrale) - 27 giugno; MAURO, figlio del rag. Riccardo VALLE (Ferriere) - 28 giugno; CINZIA, figlia del p.i. Luciano PRETOLANI (Sez. Velivoli); PAOLA, figlia di Paolo CIOTTA (Ferriere).

NOZZE

Della Sede Centrale: Anna Maria CAFASSO; Luciana PORPORATO con Bruno PIRAS; dr. Andrea REMMERT; rag. Dirce ABBATE; dr. Giuliano LONARDI; Adolfo COLOMBO; Claudio TOFFOLI; Marisa GIULIANO con rag. Marco RONZAN (Sez. Auto); ing. Giovanni STUPINO; Graziella CAPRA; p.i. Massimo SOPETTI; Piera SOBRRA con Walter CAVAGNA; Maria ALBERIGO; Tiziano GROSSO; Desi DEMO con Emilio BASTRENTA; Maria Franca FORNERO; Giovanni PIAZZA; ing. Roberto COLOMBO; Giovanni TURIO con Giovanna D'AMBROSI (Sezione Auto); p.i. Franco ALFREDDI; rag. Rosa Maria REALE; p.i. Adriano FORCONI; Eivira Maria POLONI; rag. Adele BERGADANO con l'ing. Pier Giorgio COMINA (Sez. Off. Suss. Auto); Maria Emilia MARELLI con Giorgio CELLARIO; Margherita MAZZUCCO con Gaetano PERDOMI; Fiorangela GENTILE; geom. Giovanni MATTIOTTI; dr. Razo TROMBETTI; Romana POGGIA RANIN; Antonio CERIMELE; ing. Stanislao VALSESIA; Stefano TARICCO; Marisa GIOVENALE con Emanuele MILANESIO; Angelo GRAGLIA; ing. Franco VARESI; ing. Domenico DE BERNARDINI; Luigi ROLETTI; Anna Maria MOTOLESE; Nicola FRANCHINO.

Della Sezione Automobili: Giuseppina RICCARDI; rag. Anna Maria LUSSO; rag. Marisa BARBIERI con dr. William CASELLI

Luigi MARTOGGIO; Carlo PIANEA; Giovanni RIDOLFI; Gian Piero GIRARDO.

Della Sezione Grandi Motori: rag. Eivira FERRI; Biagio GROSSO; Adriana THIVERO; Luciana VALLEHO con dr. Guido SGARZINI (Stab. Grandi Motori).

Dello Stabilimento Grandi Motori: p.i. Umberto BOVE; ing. Mariangela ACUTO; p.i. Giuseppe BENNA; Giovanni COPPO.

Della Sezione Motori Auto: Elisabetta BONINO; rag. Piera Luigia CAPPONE; Maurizio SERRA.

Della Sezione Velivoli: p.i. Gerlando LUPO; geom. Bruno ROLLANDINI; Dionigi SBURLATI; p.i. Adalberto FAVETTO; Mariangela STARACE con il geom. Giacomo GAGLIASSO.

Della Sezione Costruzioni e Impianti: geom. Giuseppe MARNITTO; geom. Aldo GAY; geom. Giovanni IMBERTI; geom. Angelo RICCIARDI.

Della Sezione Ferriere: p.i. Walter QUASSO; Silvana BAMBINI; p.i. Giampiero DAGOSTA; p.i. Domenico REBOLA; p.i. Luigi TERZOLO; p.i. Luciano ELLA; Anna Maria MUSSINATTO; p.ch. Carlo SESIA; rag. Matteo GIORDANO; Gemma NEGRO con Aldo RUFFA (Sez. Auto); rag. Luciano MACII; p.i. Sergio FELISSETTO; p.i. Tranquillo MACCOR; p.i. Luciano BARBANERA.

Della Sezione Spa: p.i. Gianfranco BLUA; Piero BIANCO; Pietro CAVARERO; p.i. Romano GIACOSA; Maria Rosa SACCO; Renato TRUCCO; rag. Stefano PALIERI; Rina CELTI; ing. Aldo POMA.

Della Sezione Produzioni Ausiliarie: Cesarina BORDINO.

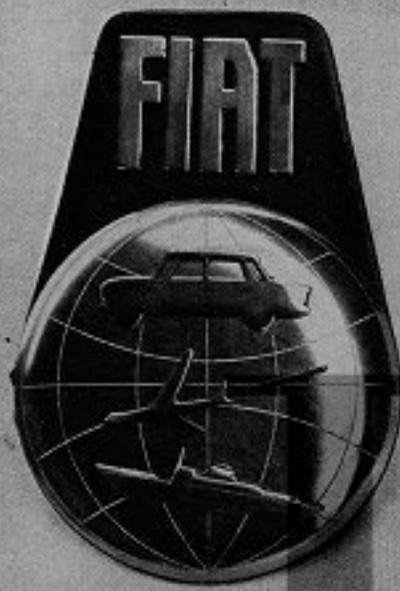
Della Direzione Ricambi: rag. Edoardo PETTITI; Giovanni VALLE.

Della Sezione Ricambi: rag. Carla GIOVENALE con Domenico TERZANO (Direz. Ricambi); Graziella LODDO.

Della Sezione Stabilimenti di Antigliana: geom. Francesco BINELLI; Aldo GIRODO.



Gli Anziani Fiat Sez. Sima hanno tenuto quest'anno il loro Convegno a Cuneo. 415 persone, tra soci e familiari. Erano presenti alla simpatica riunione il direttore della Sezione Sima dottor Blasich e i vice direttori rag. Cappelli e ing. Moretto, il presidente del Gruppo Anziani Sima sig. Martino con il consiglio direttivo al completo.



Il Sig. Alfonso Giordanino, Anziano Fiat della Sezione Auto, ha disegnato ed eseguito questa bella targa metallica da applicare alla sua 600. Alla interpretazione dell'insegna « Fiat terra mare cielo » aggiunge quella della « Fiat dappertutto ».

Della Direzione di Roma: dr. Giovanni Francesco NEGRO.

Della Sezione Officine di Napoli: Anna Maria EVANGELISTA.

Della Sezione Officine di Modena: geom. Pier Luigi VALENTINI; p.i. Enzo BARBIERI; Enrico LANDINI; Dalsma NEGHELLI; Giuseppe CORNIA; Sergio NANNINI; Franco CAMELLINI; Renato ZELIOLI; Giovanni GAVIOLI.

LUTTI

Carlo ACTIS, Umberto FAVARON, Virginio PRINO, Decimo CIVITINO, Alessandro GILLO, Giovanni GIORGIS, Andrea ROTT'A, Mario ROMERO, Natale FELJES, Pier Giorgio FIASCHI, Antonio PINTUS, Pietro RODI (Sezione Auto) - Battista PONZO, Pietro POZZO, Mario NATELLA, Francesco SPAN- DONARO, Michele AIASSA, Giacomo NONELLI, Tommaso TOGLIATTI (Sezione Ferriere) - Michele TOSO, Rosario AMARU', Pietro VALSANIA (Sezione Fonderie) - Mario DELLOSTA, Lorenzo SANTELLA, Natale BIANCO, Savino PALIERI (Grandi Motori) - Giovanni MOLETTA (Sezione Officine sussidiarie Auto) - Teresa BELTRUTTI (Sezione Ricambi) - Giovanni MAMELLI, Riccardo MOLINO (Sezione Gestione Fatturazioni Centrali) - Gaetano GALLO, Giovanni CHIA- BOTTO (Sima) - Giovanni GILLI, Carlo ROSSO, Guido GASTALDO, Paolo MOLLO, Giulio REVELLO, Carlo NACINI, geom. Giovanni GHO, Aldo GIAI VIA (Sezione Spa) - Rag. Mario BRAGOTTI (Sezione Costruzioni e Impianti) - Giuseppe PICCIAU (Sezione Velivoli) - Sebastiano LONGANIZZI, Giovanni FORNARO, Gino CIAMPINI (Cassa di Soccorso) - Guido BERTINETTI (Proidea) - Pietro RONCAROLO, Domenico MARENCO (premi di fedeltà).

Il padre di Lino TABORI; la madre dell'ing. Bruno DORIA; la madre di Tullio NICOLA; la madre di Giuseppe PELLINO; la madre del p.ch. Franco SAVIO; il padre di Fran- cesca MARCHESE; la madre del p.ch. Carlo BENEDETTO; il padre di Piera ALLASIA; il fratello del geom. Giuseppe ROBECCHI; il padre di Richermo CAPELLO; la madre di Caterina VIANO ved. VALLENO; la madre del cav. Gioacchino BERTOLINA; il padre del rag. Pietro CAPUSSOTTI; la madre del p.i. Renzo FATTORELLI; il padre di Giovan- ni FERRA; la madre di Luisa BOSSO BOSCO; il padre di Riccardo Vittorio ODIN; il padre del rag. Fulvio SIGNORELLI; la madre di Caterina CAGLIERO; la madre di Luciano BOZZETTO; il fratello di Federico BISTON- DI; il padre di Giacomo BONETTI; la madre di Renato BUSSO; il fratello di Luigi BU-

STI; la madre dell'ing. Giuseppe ROPPOLO; il padre di Carlo BERTOLUCCI; la madre del dr. Corrado BECCARI; il padre di Danilo MAZZARDO; il padre dell'ing. Carlo MAR- CHISIO; la madre di Domenica BARBERIO CICCARELLI; la madre di Luigi GAGLIAR- DONE; il padre del rag. Pietro MAZZARINO; il padre di Maria MIJNO MASSILLA; la madre di Quendolina MEI BIMA; il fratello del cav. Marco ROSSI; il padre del p.i. Giacomo BEGALLI; la madre di Pier Luigi SALO- DINI; il padre di Mario CERRANO; la madre di Giuliana RIVIERA; la sorella del geom. Giovanni PAGNUTTI; la sorella G. Malvina CAPPUCCINI; la madre di Mario REGGE; il padre del p.i. Sergio CANAVESE; il fratello di Anna STROFFIANA; il padre di Mad- dalena NEGRO REVIGLIO; la madre G. Francesco BIGLINO; il padre di Achille GI- RODO; la madre di Enrico MODA; il padre di Costantino TRINGALI; il padre del dr. Franco PROSIO; il padre del geom. Carlo GHEDDO; la madre di Francesco ALBANE- SE; il padre del p.i. Vincenzo BUSSOLINO; la madre del p.i. Gianfranco ANTOGNETTI; il padre di Barbara TARAGLIO; il padre del dr. Carlo MENSI; il padre di Maria Francesca D'ANZIERI NONELLI e Maria DOLLERA NONELLI; il padre di Luigi ZUMAGLINO; la madre di Aldo BELMONDO; il padre di Giovanni RANATI; il padre di Angela IBER- TIS BUFFA; il padre di Giovanni CHIAM- BRETTE; il padre di Domenico GONELLA; la madre di Giovanni MOTTA; la madre di Giuseppe GUALERZI; il padre di Innocenza FABIANO ROLANDO; la moglie del p.i. Lui- gi INFANTE; il padre del rag. Giuseppe SAN- DRI; il padre del p.i. Alessio SALZA; il padre del geom. Eremelindo CIMA; la madre di Pietro PETTAVINO; il padre di Gilda BRATTA e del p.i. Luigi BRATTA; il padre di Domenico MAGLIANO; il padre del p.i. Pietro ANTONIONI; la madre di Luigi PIC- CA; il padre di Giovanni BESSO MARCHEIS; la madre del p.i. Luigi POZZI; la sorella di Giuseppe PELLISSERO; il padre di Chiara LUPO ved. DEMICHELIS; la madre di Car- lo CASTI; il padre di Italo FERRA; la madre del rag. Aldo MENGHINI; il padre di Michele CERRUTI; la madre del rag. Giovanni ZOP- PI; il padre del p.i. Roberto MIGLIARI; il padre di Francesco DENTE; il padre del p.i. Guido e Giorgio GUERRI e fratello di Gualtiero GUERRI; la sorella di Ernesto ODDENINO; il padre di Francesco PRONE; il fratello del dr. Antonio LAPENTA; il padre di Aldo BERGOGLIO; la madre di Eido CE- RUTTI; i gemelli di Gian Carlo ALBONI; il padre di Luciano STEFANI; il padre del geom. Oreste GENOVA.



Il geom. Pietro Sasso, dipendente Fiat ora alla Concord di Cordoba, è un cacciatore dalla mira infallibile e molto fortunato. Insieme a un amico italiano ha effettuato recentemente una battuta di caccia notturna con fano nella Pampa de Achala e il risultato è stato più che soddisfacente: 22 colpi, 22 lepri. Il geom. Sasso manda dall'Argentina tanti saluti ai colleghi di lavoro e augura abbondanti bottini a tutti gli amici cacciatori.



Il personale della Commissionaria Fiat di Milano Soc. CIMA fotografato in gruppo a Nervi. Amministratori, impiegati, produttori e maestranze sono convenuti a Nervi per esprimere l'affetto che sempre li lega ai Fondatori della Commissionaria. A tutti complimenti e auguri.



Dipendenti della Filiale di Firenze in gita con i loro familiari a San Gimignano.



Dipendenti dei Servizi Generali Fiat, in gita con i loro familiari a Meugliano, fotografati in gruppo dinanzi al lago.

I 500 A TAHITI



O
O

Queste fotocolor sono state scattate nell'Isola di Tahiti dal regista Folco Quilici, che in quel « paradiso » polinesiano ha girato un suo nuovo film (« Tiko »). Egli è rimasto sorpreso dalle numerose « 500 » che ha incontrato nell'isola e ha dedicato una giornata a fotografarne una particolarmente pittoresca per le vie di Papeete e Puunahua. Ragazze, chitarre, fiori.