

ILLUSTRATO FIAT

Anno IX - n. 11-12

PERIODICO MENSILE

Torino, Novembre-Dicembre 1961

(10 Dicembre)



ANDREA MANTEGNA - La Madonna delle Cave

(Vedi pagina 31)

COSTRUIRE L'AVVENIRE

L'ing. Prof. Louis Armand, illustre personalità francese, già presidente delle Ferrovie dello Stato e primo presidente dell'Euratom, non è soltanto un tecnico e un organizzatore, ma è altresì un maestro di ottimismo. In un libro che sta per uscire a Parigi dall'editore Calmann-Lévy e che s'intitolerà « Plaidoyer pour l'avenir », egli ha elaborato una vera filosofia dell'azione nella vita moderna caratterizzata dal continuo progresso della scienza e della tecnica.

Il parigino « L'Express » ne ha pubblicati alcuni estratti dai quali è istruttivo spigolare alcune attraenti nozioni d'importanza generale.

IL BAMBINO INSEGNA...

— L'accelerazione della tecnica agisce anche sui processi del pensiero. Il flutto delle novità provoca tutta una serie di rotture, che la massa degli uomini sentono come scricchiolii disturbanti. Ma i bambini d'oggi non s'ingannano. Se uno giuoca a viaggiare e il babbo gli domanda dove va, risponde: « A New York... ». « Come? in aereo?... ». « No, — risponde il piccolo — con il razzo... ».

— L'evoluzione tecnica crea la logica della dimensione: solo una grande dimensione permette di sfruttare le risorse naturali nelle migliori condizioni, e di mettere in opera le nuove tecniche; solo la grande dimensione dei mercati permette di dare sbocchi sufficienti alla produzione. La qualità stessa del prodotto dipende dalla quantità.

— L'inventore, lo scopritore, il sapiente non è più solo. Un Pasteur, un Curie erano degli isolati o con qualche discepolo. Oggi lavorano in équipe. Avevano strumenti rudimentali, una lente, un microscopio, qualche ampolla, qualche strumento semplice. Oggi, in un modo o nell'altro, si deve ricorrere ai microscopi elettronici, ai ciclotroni; gli alambicchi del chimico sono più potenti e rapidi, ma costano spesso mille volte di più. Qualche centinaio di franchi bastarono una volta a metter su un laboratorio individuale. Un sincrotrone costa 30 miliardi...

— I progressi della tecnica allungano la vita umana, e basterebbe questo a far accettare gli inconvenienti che essi comportano. Gli inconvenienti non sono da mettere in conto al progresso, sebbene al cattivo uso che se ne fa. Dipendono dal non adattamento delle strutture, dal ritardo della organizzazione rispetto allo strumento. Dal progresso tecnico viene pure il progresso sociale. Il contadino danese vive oggi come un impiegato che abbia la fortuna di lavorare all'aria aperta, e la sera dorme in una casa che non ha nulla da invidiare a quella di un americano medio.

— Con il progredire della tecnica anche la gerarchia aziendale diviene funzionale, cioè legata alla nozione della efficienza. E' ovvio che più si è adatti al proprio impiego e più le costrizioni sono lievi. Chi lavorava 14 ore al giorno in uno stabilimento sordido poteva sentire avversione per il suo padrone; ma oggi l'operaio che lavora 8 ore al giorno in una officina moderna ed ha tre settimane di ferie pagate e i « fine settimana » comprende l'autorità del dirigente, che è egli stesso figlio d'impiegato o di un piccolo professore.

SEMPRE PIÙ SEMBIANZA UMANA...

— Non solo il progresso tecnico ha contribuito a strappare l'uomo dalla miseria, ma contribuisce pure a fornirgli nuove occasioni di accrescere quella che i nostri vecchi professori chiamavano « sembianza umana ». Quando gli uomini non dipendevano che dalle risorse della natura avevano ognuno un proprio linguaggio. Nella Savoia non c'erano una volta cavalli, soltanto muli. Che conversazione poteva esservi tra i savoiardi senza cavalli e i britanni o i normanni o gli ucraini i quali non parlavano che di cavalli?

Oggi un savoiardo e un ucraino la-



Vittorio Gassman e Annette Stroyberg in « 2300 ».

Il sacrificio dei Piloti dell'Aviazione militare italiana trucidati barbaramente a Kindu nel Congo, e degli altri caduti nella sciagura dell'aereo precipitato nella savana del Tanganyka ha commosso profondamente tutto il popolo italiano. Erano in missione di pace, di assistenza umana, di solidarietà internazionale. « Illustrato Fiat » s'inchina reverente alla loro memoria e si associa al dolore delle famiglie.

Questi martiri, questi valorosi viaggiavano su apparecchi « C 119 », cosiddetti « vagoni volanti » di provenienza americana ed in servizio dell'Aeronautica italiana al centro aeronautico di Pisa.

vorano materie plastiche e hanno la possibilità di un linguaggio comune. L'equipaggiamento del lavoro moderno è per l'uomo un mezzo di uscire dall'ignoranza...

— Certo, la civiltà tecnica ha i suoi inconvenienti. Lasciata a se stessa contiene in potenza il meglio e il peggio. Questo è il nocciolo del problema. A sentire certuni la tecnica finirà per farci tutti dei giganti idioti. No, se la organizzazione sia pari al progresso dei mezzi tecnici. Senza organizzazione equilibratrice la nostra civiltà tecnica scoppierà come una macchina a vapore mal costruita, che invece di approfittare della pressione più elevata della caldaia rompa i suoi organi. Occorre applicare il progresso tecnico con criteri realizzatori, introdurre la nozione d'evoluzione nelle strutture, definire meglio le discipline necessarie a difendere l'individuo e a sviluppare insieme la produttività della collettività.

— I pionieri dell'automobile si sarebbero stupiti se si fosse detto loro che la generalizzazione dell'uso dell'automobile avrebbe portato l'uomo ad ubbidire passivamente ai robots delle segnalazioni luminose. Eppure oggi la traversata di Parigi importa 700 sbarramenti sorvegliati. E' una disciplina collettiva compresa ed accettata. Ma i semafori non sono che una forma balzubiente di organizzazione.

— Dobbiamo elaborarci la filosofia del tempo in cui viviamo. Bisogna preparare il domani, non piagnucolare sul passato. Si deve insegnare ai giovani che la nostra era non è soltanto quella dei tecnici; che la parte degli orga-



Lei vuol vederci chiaro nel motore della 600... E' la bambina del sig. K. Schelling, di Zelst, un cliente della Fiat d'Olanda.

nizzatori e degli umanisti è essenziale; che in luogo del gratuito assioma secondo cui la tecnica uccide la civiltà vale questa equazione: tecnica + organizzazione = civiltà.

Ben canalizzata la tecnica porta non a una nuova schiavitù, non alla tecnocrazia, bensì alla democrazia.

AI GIOVANI

In conclusione Louis Armand c'insegna:

« La collettività che saprà organizzarsi meglio per indicare la via nella nuova civiltà avrà le maggiori probabilità d'imporsi. Unendo la ricerca di un tenore di vita elevato allo sviluppo della cultura e al progresso degli scambi in tutte le loro manifestazioni, si procederà veramente verso l'autentica

grandezza. Ma per realizzare progresso dobbiamo appassionarci non tanto allo stato di cose che sta per finire — al quale non aderisce più una gran parte dell'umanità che ha vissuto nel timore — bensì per l'era nuova, che offre immense possibilità di sviluppo alla generosità umana; era atta ad entusiasmare la gioventù e a spingerla, per quell'ardore e quella fiducia che le sono proprie, a partecipare sempre più largamente alla sua realizzazione, liberandola dai travagli del passato.

« In un periodo d'evoluzione la validità di una politica si misura dalla adesione che ad essa dà la gioventù, poiché i migliori elementi della gioventù sono attratti senza riserve da un'epoca che offra un futuro migliore ».

Lo straordinario successo della mostra del Mantegna a Mantova, nell'anno che ora ha termine, rimarrà senza dubbio memorabile nella storia della cultura italiana in questa metà del secolo. Una così eccezionale affluenza di pubblico — che battendo ogni precedente record di analoghe manifestazioni d'arte svoltesi in città di limitata popolazione annoverò dal 6 settembre al 14 novembre ben 232.000 visitatori paganti, cioè una media di 3362 al giorno — fu l'indice confortante che ormai il desiderio di conoscere, di ammirare le grandi opere create dal genio artistico è in Italia cresciuto a un livello, che se non è ancora pari a quello d'altri Paesi d'Europa e d'America, tuttavia gli si avvicina.

Abbiamo chiesto alla cortesia di Marziano Bernardi, illustre critico d'arte, un articolo sull'arte del Mantegna per i lettori di «Illustrato Fiat». Siamo lieti di pubblicarlo in questo numero di Natale.

Nell'affollamento della mostra mantovana vedevi mischiati a cittadini di vari ceti, venuti magari con sacrificio economico da Milano o da Roma, da Torino o da Venezia, grossi e piccoli possidenti rurali dei dintorni, contadini, braccianti agricoli accorsi dalla campagna all'antico palazzo dei Gonzaga. Entusiasmo tanto più rallegrante in quanto il nome di Andrea Mantegna non ha la risonanza popolare di quelli di Leonardo o di Raffaello, di Tiziano o di Michelangelo; e s'egli è uno dei vertici dell'arte italiana, la sua pittura, malgrado l'apparente evidenza rappresentativa, è di comprensione tutt'altro che facile. Qual posto tiene dunque il Mantegna nella storia dell'arte nostra, e particolarmente di quella meravigliosa età che per la sua riacquisita coscienza dei valori ideali dell'antichità classica si suole definire «Umanesimo», prologo filologico ma anche poetico del «Rinascimento»?

FIGLIO DI UN FALGNAME

Nato nel 1431 ad Isola di Carturo nel territorio vicentino, secondogenito d'un falegname, a dieci anni troviamo Andrea Mantegna già, a Padova, nella bottega di Francesco Squarcione, pittore di non forti qualità eppure influentissimo nell'ambiente artistico padovano. Sarto, ricamatore, antiquario, ma soprattutto impresario di giovani artisti di talento (fra gli altri Marco Zoppo, lo Schiavone, forse il Crivelli) da lui «adottati» in numero stragrande e poi con lui assai spesso in lite: come appunto accadde al precocissimo Mantegna, che appena diciassettenne, liberatosi dalla gravosa tutela, assumeva con Niccolò Pizzolo la metà della decorazione (l'altra metà fu affidata a Giovanni d'Alemagna e ad Antonio da Murano) della cappella Ovetari nella chiesa degli Eremitani a Padova, suo primo capolavoro purtroppo distrutto dalle bombe l'11 marzo 1944.

Qui si vuole che in uno dei tanti personaggi dipinti egli abbia lasciato il suo autoritratto giovanile, «offrendo — scrisse Giuseppe Fiocco — quella faccia volitiva, larga, dalle labbra disdegnose, dal naso grande, che l'artista stesso ha eternato, tanto più avanti negli anni, nel bronzo fuso per la sua cappella sepolcrale di Mantova»: quasi che l'esordiente genio presentisse la sua gloria.

Se in codesta cappella della chiesa di Sant'Andrea, evocazione di romana maestà fissata in sublimi ritmi architettonici da Leon Battista Alberti, contempliamo quel terribile volto di vecchio, scavato con una potenza plastica che ci rammenta ora Donatello ora Bramante, davvero ci sembra di sfiorare il segreto di un'anima immensa, irta e scontrosa, sul punto in cui ha termine il suo portentoso ciclo produttivo. Non importa sapere se il Mantegna, anche scultore, abbia egli stesso fuso il bronzo, oppure ne abbia dato soltanto il modello o il disegno. Questa è l'immagine estrema del suo spirito racchiuso in materia imperitura poco prima della morte avvenuta il 13 settembre 1506: espresso nello sguardo fulminante, nella bocca ama-

ra fra i solchi delle rughe profonde, nell'energia sprigionata irresistibile dalle sue fattezze, dominatrice e sprezzante, che fu la fiamma della sua vita interiore.

Immagine d'uomo che ripercorre il proprio lungo esistere, conscio della grandezza creata e insieme delle vanità terrene; e tanto diversa dall'altra sua che si scorge nella Camera picta del castello di San Giorgio, turrita fortezza della reggia gonzaghesca, la famosa Camera degli Sposi affrescata in un numero diverso d'anni secondo le divergenti opinioni degli studiosi, ma terminata nel 1474; una figura — fra le altre dipinte nell'Incontro del marchese Ludovico col figlio cardinale Francesco — dalla quale spira la penosa certezza dell'artista quarantenne nella vitalità della propria opera.

GRANDE VITA, GRANDE ARTE

Dall'una all'altra di queste fisiche testimonianze si svolge la grande vita di Andrea Mantegna, nelle tappe essenziali di Padova e di Mantova. La prima comprende lo scorporo (salvo qualche lagrimevole frammento) ciclo degli Eremitani (1448-1455 o '57) con le celebri Storie di S. Giacomo e di S. Cristoforo, l'Assunta, gli Apostoli, i Santi Pietro, Paolo e Cristoforo; la lunetta per il portale della chiesa del Santo; la distrutta pala per Santa Sofia; il politico di San Luca, ora a Brera; la Sant'Eufemia, del Museo Nazionale di Capodimonte; gli smarriti ritratti di Lionello d'Este e di Folco di Villafra, dipinti in un breve soggiorno a Ferrara nel 1448; e probabilmente alcune di quelle Madonne sulle cui date v'è ancora incertezza, e i due San Sebastiano di Parigi e di Vienna. Già sposato con Nicolosa, figlia di Jacopo Bellini, sorella di Gentile e del sommo Giovanni, il pittore si reca a Venezia nel 1454, ed è sua la composizione della Dormitio Virginis, mosaico della cappella dei Mascari in San Marco. È il periodo che si dovrebbe dire della formazione giovanile, se l'artista non s'imponesse subito, prodigiosamente, col capolavoro della cappella Ovetari.

Nell'età in cui di solito si apprende, si cerca, si tenta, egli è già il maestro innovatore il quale trova nel clima estetico padovano — che con la presenza e gli esempi toscani di Donatello e Filippo Lippi (e con quelli, nella vicina Venezia, degli scultori Lamberti, di Paolo Uccello, d'Andrea del Castagno) ha superato la tradizione gotica locale — il più adatto alimento al sogno di classicità cui si ispira tutta la sua opera; e ben più dell'alunnato presso lo Squarcione gli era giovata, del resto, la comunanza di lavoro col Pizzolo, anch'egli sensibile alla rivelazione plastica, in Padova, di Donatello. Così si spiega la forte impronta di fiorentinità (che tuttavia non soffocherà mai completamente le congenite influenze venete e nordiche, cioè fiamminghe, sempre trapezanti pure in dipinti della maturità), onde subito le sue figure si stagliano con piglio eroico, statuario, nell'ampiezza e profondità d'uno spazio prospettico pensato come volontà di conquista d'un mondo che reca i segni delle glorie antiche, e si trasforma quindi in immagine mitica. Le mura, i Fori, gli archi trionfali, le colonne, i ruderi augusti d'una Roma favolosa, che la fantasia gli ricrea ammantata d'intatta nobiltà — la Roma da lui vista solo nei tardi anni, per la chiamata di papa Innocenzo VIII, dopo averla tanto a lungo evocata di pittura in pittura — ispirano all'artista quello che sarà detto il suo sentimento «archeologico», un sentimento «romantico» culminante nel Trionfo di Cesare, le nove tele adesso ad Hampton Court, che nel 1492 lo impegnavano ancora.

La stessa famosa Pala di San Zeno, chiestagli dall'abate della chiesa veronese Gregorio Correr, e intorno alla quale ancor lavorava nel 1459 ritardando l'andata a Mantova dove insistentemente lo chiamava il marchese Ludovico Gonzaga — e il Mantegna vi si stabilirà nel 1460 — è concepita,

fra cornice e raffigurazione, nel suo audace scorcio di sottinteso, come un tempio classico in cui la composizione si ordina, riecheggiando Donatello, con la misura prospettica di un'impaginazione geometrica. Ha scritto Giovanni Paccagnini, organizzatore della magnifica mostra mantovana: «Il trono della Madonna, i personaggi disposti radialmente con preciso calcolo, i putti cantori, i festoni, i finti rilievi delle trabeazioni e dei pilastri, moltiplicano in modo quasi ossessivo gli episodi plastici, sottolineati dal punto di vista ribassato e dagli squillanti smalti del colore. Alla base della perfezione di questo capolavoro vi è una coscienza orgogliosa e una dura volontà formale che, pur conservando il tono polemico delle opere giovanili del Mantegna, contiene già in sé, come manifesto programmatico, i prossimi sviluppi stilistici del periodo mantovano». Quanto alla Crocifissione, scena centrale della predella (e le tre scene a Verona sono in copia, che gli originali stanno al Louvre e nel museo di Tours), in essa l'artista raggiunge il diapason della sua espressione drammatica; mentre ogni particolare intorno al piangente gruppo delle Ple Donne ed ai tre corpi crocifissi, è descritto «con la passione e il distacco di un archeologo di fronte ai resti di un passato dissepolti. Ne nasce un senso di tragedia cosmica, che assimila i personaggi e le rocce del paesaggio nella folgorata fissità d'immagine di un mondo pietrificato da un improvviso cataclisma». La «terribilità» michelangiotesca è scoperta dei romantici; ma il «tragico» mantegnesco, contenuto da un'implacabile severità formale, non è talora di minore suggestione psichica.

LE OPERE SUPREME

A Mantova, sua seconda tappa e definitiva dimora malgrado i soggiorni a Firenze (1466), a Pisa (1467), a Roma (1488-90), il Mantegna dà inizio sui trent'anni alla serie delle opere supreme: dalla Preghiera nell'orto della National Gallery di Londra alla Morte della Vergine del Prado; dalla Presentazione al tempio di Berlino (che sarà modello a quella del Bellini giovane con l'aggiunta di qualche figura) ai ritratti Gonzaga e Medici; dalle Madonne di Berlino, del Poldi Pezzoli, dell'Accademia Carrara, degli Uffizi, di Verona, di Londra, di New York, al così detto Tritico degli Uffizi, probabilmente parte di un politico per la cappella ducale mantovana; dal celebre San Giorgio di Venezia, una delle sue pitture più eccelse, alle Sacre Famiglie di Dresda, Verona, Torino; dalla Sacra conversazione di Boston al Cristo morto fra gli angeli di Copenaghen e al San Sebastiano della Ca' d'Oro; dall'Imperator Mundi di Londra al Cristo morto e alla Madonna fra i cherubini di Brera; dalla Pala Trivulzio di Milano alla Madonna della Vittoria di Parigi; dal Trionfo di Cesare di Hampton Court al Parnaso, alla Minerva che scaccia i vizi, alla Favola del dio Como (terminata da Lorenzo Costa), dipinti per lo «studio» d'Isabella d'Este, moglie di Francesco II Gonzaga, e adesso al Louvre; dagli affreschi, ora staccati, del Sant'Andrea ai monocromi di Londra, di Vienna, di Parigi, di Monaco, di Dublino, che, coi rari superbi disegni, sono fra le più straordinarie testimonianze del nitore plastico e della dinamica lineare di questo visionario dell'antico che nel suo miraggio di rinascita classica apriva alla modernità il linguaggio figurale dell'Alta Italia.

LA CAMERA DEGLI SPOSI

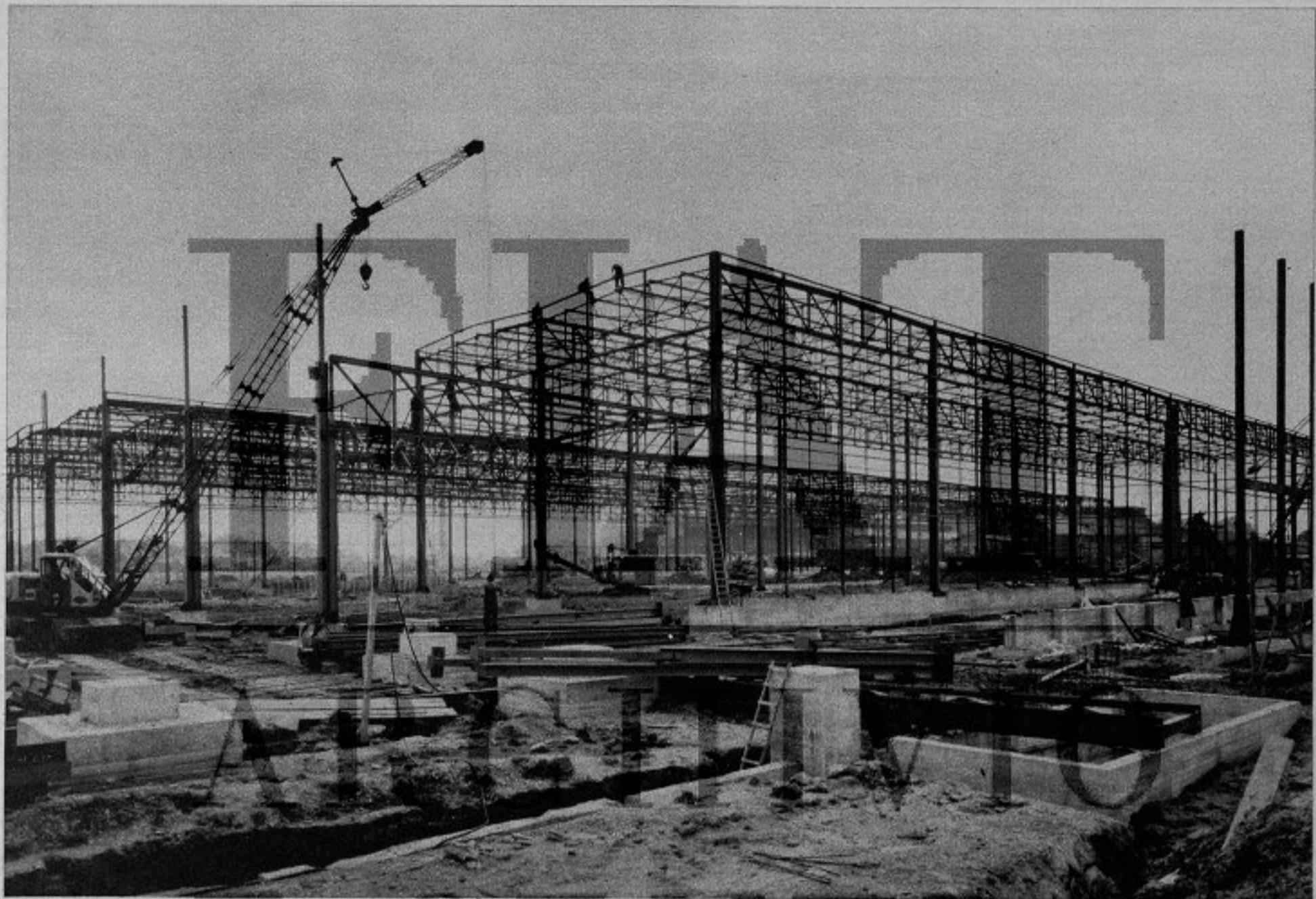
Al centro dell'attività mantovana, vasta ma non sovrabbondante, fluente da una immaginazione impetuosa e tuttavia vigilata dalla cultura, misurata da un rigore stilistico che non conosce le flessioni d'altri creatori anche sommi, sta la Camera picta del castello di San Giorgio, più nota come Camera degli Sposi. Un centro che non è soltanto topografico e cronologico: la reggia che il Mantegna era

stato chiamato a glorificare, il «mezzo del cammino» della sua vita fisica e poetica, bensì il punto focale di una maturità estetica che disciplina ormai il pensiero e l'azione dell'artista. Il lavacro di toscanità non più mediato, come negli anni giovanili, dai modelli dei toscani saliti nel Veneto, ma goduto limpido alla fonte originaria, cioè a Firenze e a Pisa, non è senza effetto sulla sua visione pittorica. Ancora una volta, come nella Pala di San Zeno, fra quei muri si stringe perfetto il rapporto degli elementi architettonici con quelli della figurazione. La stanza è concepita come uno spazio concreto ed ideale in cui situare sia le scene che celebrano i fasti dei Gonzaga e la vita splendida della corte mantovana, sia lo spettatore della mirabile finzione: personaggio vivo fra i personaggi rappresentati. Perciò sulle due pareti in ombra le tende dipinte si chiudono fra i dipinti pilastri a guisa d'un ampio padiglione; mentre sulle due pareti in luce, adiacenti alle finestre, esse si aprono sui lati lasciando libera la vista dell'ariosa campagna ove avviene l'incontro del marchese Ludovico col figlio cardinale (ferendo a sinistra i preparativi per la caccia), e del cortile ornato di preziosi marmi nel quale s'è radunata la nobile famiglia con lo stuolo dei cortigiani. Anche la volta s'apre sull'alto in un luminoso occhio da cui s'affacciano, contro un cielo gonfio di bianche nubi, giovani donne, un varlopinato pavone, putti alati simili a quelli che sul muro, sopra la porta, reggono la gran targa dedicatoria al «principe ottimo», firmata latinamente «Andreas Mantinia patavinus»; e la luce piove dolcissima da quell'immaginato cielo si spande sui medaglioni dei Cesari dipinti fra ghirlande nel pennacchi della volta stessa, rade i finti rilievi che narrano i miti di Ercole, d'Orfeo e d'Orione. Tutto nella Camera picta è all'occhio realtà ferma e precisa; e tutto, in pari tempo, è allo spirito vaga illusione.

Proprio per questo miracoloso equilibrio fra verità visiva e verità fantastica, l'arte del Mantegna tocca nella Camera degli Sposi il suo vertice. La erudizione archeologica nutrita dall'amore per l'antico instillatogli anche dai Bellini e coltivato nelle esplorazioni di classiche vestigia lungo le rive del Garda con Felice Feliciano e Samuele da Tradate nel 1464, si tempera adesso in una sensibilità, in una maggior comprensione della vita del suo tempo; e perciò le sue persone dipinte veramente «vivono» come quelle degli artisti toscani che avevano recuperato dal passato un meraviglioso presente con la naturalezza e la forza dei sentimenti spontanei. Quel teso e strenuo intellettualismo che nella Crocifissione giovanile gli aveva fatto dimenticare che «i romani erano gente di carne e ossa», si che li aveva dipinti «quasi fossero tutti di marmo, e sempre in pose statuarie» (è un giudizio del Berenson); e che l'aveva spinto a trasformare la natura in un arido mondo di monumentali rovine e di scheggiate selci, con una allucinante raggelata astrazione dalla consolante realtà degli alberi e dei fiori, delle erbe e delle acque; s'ammorbidisce in un calmo sereno racconto di uomo che vuol far partecipi della propria umanità tutti gli altri uomini. Ed il colore stesso, prima prigioniero di un duro smalto, s'effonde nel misterioso linguaggio del «tono»: finché nella Pala Trivulzio e nella Madonna della Vittoria, fra pergolati fronzuti e quinte di verzure, gli spazi s'empiranno d'una splendente luce davvero «veneta», e un caldo sangue scorrerà nelle vene dei giganti marmorei ch'erano stati l'ideale plastico della sua giovinezza.

Questo è l'Andrea Mantegna veramente universale, che rinunziando a una solennità soltanto «pensata» attraverso le memorie antiche sa ritrovare, oltre i simboli eruditi, nella pacata saggezza acquisita nel lungo corso degli anni, gli accenti che giungono diretti al cuore umano. È il Mantegna artista sommo che dall'imperioso bronzo della sua cappella funeraria ancora proclama la grandezza del suo spirito, e che la stupenda mostra di Mantova ancora una volta ha offerto all'ammirazione dei posteri.

ALLA DEUTSCHE FIAT



La Deutsche Fiat Aktiengesellschaft (Heilbronn) ha in corso d'allestimento un modernissimo Magazzino Ricambi, che si estenderà su un'area di 46.000 mq. La nuova costruzione si è resa necessaria per il forte incremento nel numero di vetture Fiat e NSU-Fiat circolanti in Germania e la conseguente maggior richiesta di ricambi sul mercato tedesco. Il Magazzino avrà moderne attrezzature: scaffali lunghi 80 metri e alti 11 e speciali traslatori-elevatori. Sono già stati collocati 600 metri di binari per collegare l'impianto con lo scalo ferroviario. Il nuovo stabilimento entrerà in funzione nell'estate 1962.

Die Deutsche Fiat Aktiengesellschaft stellt ihr Ersatzteillager auf modernsten Betrieb um und erweitert aus diesem Grund ihre Werksanlagen in Heilbronn um einen Neubau, der auf einer Fläche von 46.000 qm entsteht. Den Anlass für diese Umstellung gab die Tatsache, dass durch den ständig steigenden Anteil der Fiat- und NSU-Fiat-Fahrzeuge auf dem deutschen Markt ein in stetem Wachsen begriffener Bedarf an Teilen entstanden ist. Um diesen Bedarf zu decken und darüber hinaus den bewährten Fiat-Kundendienst noch zu verbessern, wird der Neubau nach modernsten Erkenntnissen ausgestattet. So erhält das neue Ersatzteillager, das Mitte 1962 fertig wird, 80 m lange und 11 m hohe Regalreihen, die durch Aufzüge bedient werden. Für den Anschluss an das Eisenbahnnetz wurden bereits 600 m Gleisanlagen erstellt.



«Illustrato Fiat» si congratula con il signor Hanns H. Renken, Direttore della Deutsche Fiat (Heilbronn), insignito della Croce al Merito di la Classe della Repubblica Federale e della Commenda al merito della Repubblica Italiana. Nella foto: a sinistra il dr. Giuseppe Bonelli, Direttore Deutsche Fiat; al centro il dr. Bergeingruen del Ministero dell'Economia tedesco; a destra il signor Renken.

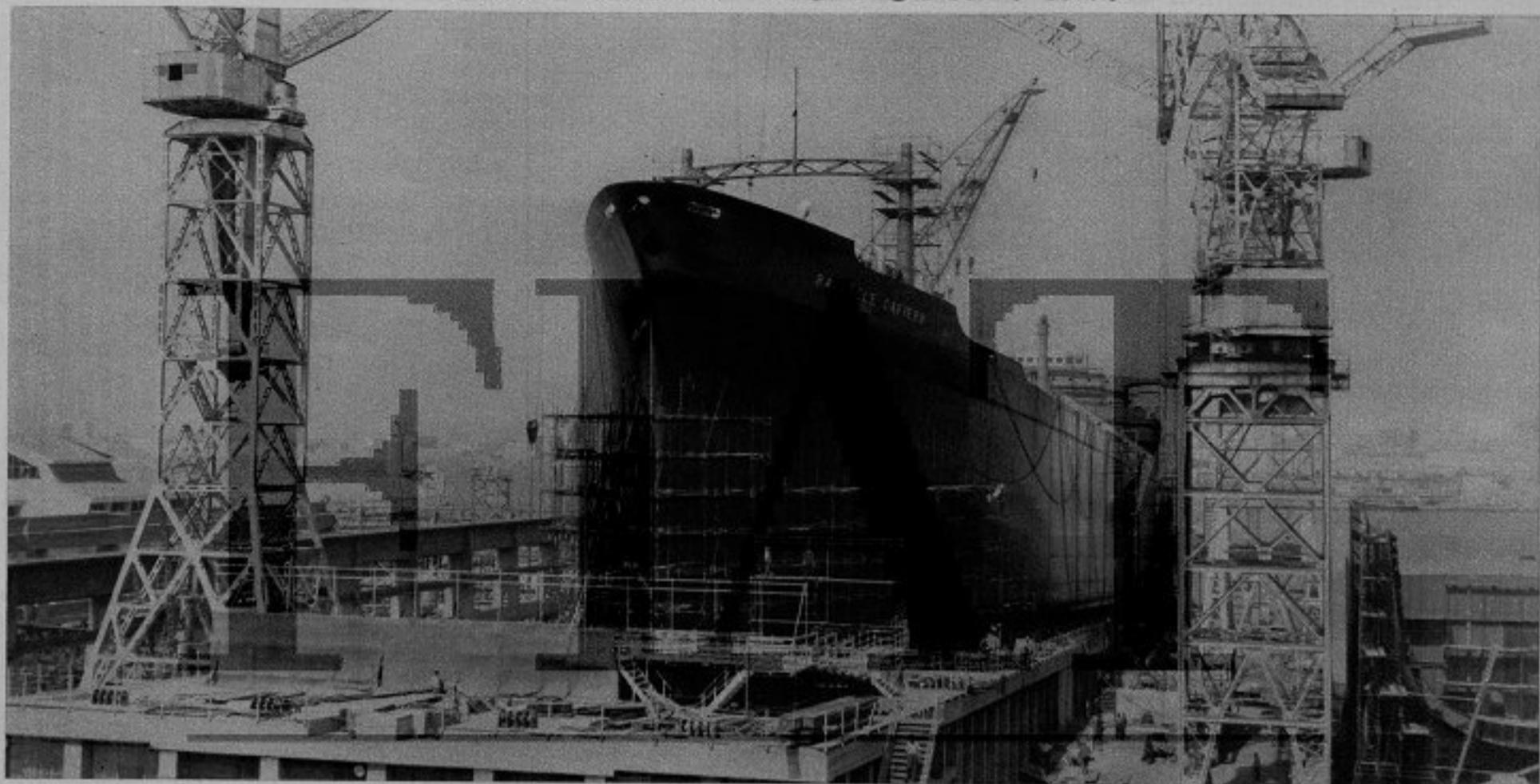
«Illustrato Fiat» beglückwünscht sich mit Herrn Hanns H. Renken, Direktor der Deutschen Fiat A. G. (Heilbronn/N.), dem das Verdienstkreuz 1. Klasse von der Bundesrepublik verliehen wurde, sowie der Verdienstorden der italienischen Republik. Auf dem Bilde: links Herr dr. Giuseppe Bonelli, Direktor der Deutschen Fiat A. G.; in der Mitte Herr dr. Bergeingruen vom Wirtschaftsministerium; rechts Direktor Hanns H. Renken.



GAISBERG (Austria) - Il sig. Hans Jessich di Graz, appassionato cliente Fiat e sportivo, ci ha inviato questa foto che mostra la sua 1200 in piena azione sul Gaisberg per il Campionato Europeo della Montagna. Il sig. Jessich si classificò 2° nella sua categoria.

GAISBERG (Oesterreich) - Herr Hans Jessich, Graz, Oesterreich, ein begeisterter und sportlicher Fiat Kunde, hat uns dieses Bild zukommen lassen, welches sein 1200 auf dem Gaisberg im Rennen der Bergeuropameisterschaft zeigt. Herr Jessich war zweite seiner Klasse.

NAVI CON MOTORI FIAT



La motocisterna « Raffaele Cafero » di 38.000 tonnellate, di cui pubblichiamo questa bella fotografia ripresa poco prima del varo avvenuto nel giugno scorso a Castellamare di Stabia, è una delle più grandi motocisterne italiane equipaggiate con motore Diesel Fiat 900 S, a nove cilindri di 900 mm. di diametro, successo della motoristica navale Diesel.

La « Centauro » — nave ammiraglia della flotta « Italsider », varata al Muggiano

(La Spezia) il 25 settembre — ha un apparato Diesel Fiat della serie 900 S a otto cilindri con potenza di 16.800 Cv. che le assicura una velocità di crociera di 17 nodi. La motonave « Polinnia », scesa in mare il 15 ottobre dagli scali del Cantiere Navale Breda di Venezia-Marghera, è azionata da un Diesel Fiat B 759 S: la stessa serie del motore vincitore del Premio ANIAI (Associazione Nazionale Ingegneri e Architetti Italiani).



GOA (India Portoghese) - Sbarco di due Fiat 650 E destinati alla nostra Concessionaria Damodar Mangalji & C.ia Ltda.



JOHANNESBURG (Sud Africa) - Queste dieci « 600 » sono state vendute dalla Concessionaria Fiat Brink Pty. Ltd. di Cape Town alla « Dutch Reformed Church » per i suoi assistenti. The « Dutch Reformed Church » have in use for their Social Workers in Cape Town ten Fiat 600's.



ROSARIO (Argentina) - Per un più efficiente servizio urbano, il Comune della città di Rosario ha predisposto linee dotate di moderni filobus. Sono filobus Fiat.

ROSARIO (R. Argentina) - Para mejorar el servicio de transporte urbano, la Ciudad de Rosario ha creado nuevas líneas con modernos filobuses. Son filobuses Fiat.



POINTE NOIRE (Congo) - Vetture Fiat alla Fiera Internazionale di Pointe Noire, esposte a cura della Concessionaria « S.H.O. Tractafric ».

Voitures Fiat exposées par la Concessionnaire « S.H.O. Tractafric » à la Foire Internationale de Pointe Noire.

La fucina
dei «Sub»

A chi percorre la panoramica da La Spezia a Portovenere, la ridente baia del Golfo dei Poeti, non di rado gli si fanno incontro, piantati a strapiombo sul mare, cartelli dipinti di verde con la scritta: «Zona militare. Divieto di fare fotografie» ecc. Vi è qualcosa di importante all'intorno, qualcosa che si fa ancor più sentire allorché, lasciateci dietro le ultime caratteristiche case dei pescatori de Le Grazie, ci troviamo faccia a faccia con una sentinella armata che dalla garitta ci fa un cortese categorico segnale di alt.

Ci siamo! Tra due nere ancore varchiamo l'ingresso principale del Centro Subacqueo della Marina Militare al Varignano dove è la Scuola degli «audaci del mare», palombari e sommozzatori. Ottemperiamo alle formalità d'obbligo e ci troviamo nel «Centro Sub», la fucina misteriosa ma alacre degli «uomini rana» italiani.

«Questa è la scuola dei pronti a tutto» mi dice il Capitano di Vascello, comandante il Centro Subacqueo, in una cordiale chiacchierata su codesta sua strana e singolare famiglia fatta di polipi e di elmi rossi che i saldi ragazzi di *Mericentrosab* portano ricamati sulle maniche dei loro camici. «Alla scuola del Varignano la base prima è quella di raddoppiare l'uomo. Dargli due vite: quella terrestre e quella anfibia. E' un bel dire, seduti a tavolino, che le attività pericolose non esistono più o stanno per scomparire. Quando ci si decida ad improvvisarsi sommozzatori indossando la bruna tuta di gomma che sa ancora di borotalco, quando ci si immerge nel mare dopo essersi assicurato sulle spalle il sacco polmone, allora, credetemi, è come trovarsi sulla luna: in un mondo nuovo, popolato di alghe e di pesci non sempre tranquilli come le pigre sardine o le dorate cernie». E' per questo che al Centro Subacqueo della Marina al Varignano affluiscono soltanto i volontari, quelli che sentono ardentemente il richiamo del mare tanto da farne una loro seconda vita. E l'allievo, prima di essere ammesso a frequentare il corso sommozzatori, deve passare attraverso selezioni fisiche e psicotecniche delicate e minuziose, e quando finalmente varchi la soglia del Centro può dire — senza tema di sbagliare — d'essere sano come un... pesce.

I corsi sommozzatori comprendono un periodo di addestramento a terra durante il quale sono insegnate agli allievi le varie reazioni fisiche che proveranno quando si troveranno immersi nell'acqua ed un periodo di intensa preparazione in mare. Prima di affrontare però questo secondo ciclo, dovranno imparare a conoscere gli aspetti strani e sconcertanti che assumono le cose sotto la massa dell'acqua, che il peso del corpo è quasi nullo, che avranno da respirare dove non c'è aria. Dovranno imparare a conoscere anatomicamente loro stessi. Saranno soli, nel profondo del mare, con pesci e alghe, senza cavi senza segnali di soccorso che li congiungano alla terra ferma. Diventati pesci, come pesci dovranno agire e muoversi. Ci si accorge, allora, che la teoria imparata nelle aule di studio o dentro la piscina di vetro sotto i vigili occhi degli istruttori conta ben poco quando ci si immerge per la prima volta nelle oscure e fredde acque dei quieti fondi abissali.

L'allievo sommozzatore, alla fine del corso, verrà assegnato a terra o imbarcato su una delle unità della nostra Squadra Navale con incarichi simili a quelli dei palombari. Piccoli recuperi, esplorazioni di fondali o alle parti subacquee delle navi, e non di rado una breve missione in qualche lago dove si cerchi di recuperare il corpo inanimato di uno sventurato bagnante tragicamente perito nelle acque limacciose.

Dalla fine della guerra ad oggi i sommozzatori addestrati al Centro Subacqueo del Varignano sono scesi sott'acqua cercando con le mani, palmo per palmo, nei fondali sabbiosi dei porti dove si annidavano le micidiali insidie delle mine, bombe di aereo, siluri inesplosi che la corrente minacciava di portare in superficie. Solo l'opera di questi ragazzi dai nervi d'acciaio, che quando lavorano rassomigliano ai pescatori di perle della Malesia o sembrano usciti dalle pagine di un racconto di Verne, ha potuto permettere la sicurezza dei porti e garantire una solida ed efficace protezione delle spiagge del nostro Paese.

Qui è facile parlare con qualche ufficiale, nella cui presentazione non si è afferrato bene il nome, ed accorgersi, più tardi, di avere avuto di fronte una delle medaglie d'oro della seconda guerra mondiale, uno degli arditi dei mezzi d'assalto della Marina Italiana che hanno destato ammirazione in tutto il mondo.

La nostra breve ma interessante visita



Anche l'attrice francese Catherine Anouilh, figlia dell'illustre commediografo ed ella stessa già avviata alla fama, ha una piccola Fiat per le sue corse in città. Ce lo dice il settimanale «Voi» (Milano) da cui togliamo queste foto.



sta per terminare. Il picchetto d'onore ha già presentato le armi alla bandiera, che è scesa dal pennone nel mezzo del campaccio della Scuola. La giornata è finita. Una motobarca carica di allievi rientra dalle esercitazioni di immersione e qualcuno, prima di entrare nella camera di decompressione che previene ogni «indigestione» di ossigeno e che riporta tutti alle condizioni fisiche per vivere sulla terra ferma, consegna al cuoco un sacchetto ricolmo di ostriche cozze telline ed altri gustosi frutti che crescono sulle contorte lamiere dei relitti delle navi affondate all'ingresso della Diga foranea. A sera, mentre le luci delle navi alla fonda nella rada si specchiano nel mare tra il luccichio delle stelle, una deliziosa zuppa di frutti di mare allieterà la tavola del refettorio, sulla quale fanno già mostra di sé generosi fiaschi dell'ambrato vino delle Cinque Terre che sembra baciato dal sole per innaffiare la mensa degli uomini anfibi.

RAF MARCACCI
(Fiat, Sez. Mat. Ferroviario)

Nel nostro precedente numero abbiamo già detto del Premio Paccès che verrà assegnato nel 1962. Lo schema del regolamento prevede queste categorie di articoli ed illustrazioni:

- a) Argomenti di varietà (tema libero per articoli redatti su qualsiasi argomento).
- b) «Sicurezza sul lavoro» (potranno essere segnalati articoli, disegni, fotografie, sull'argomento della sicurezza).
- c) Rubriche periodiche (saranno presi in esame i gruppi di articoli costituenti rubriche periodiche).
- d) Illustrazioni (fotografie e disegni su qualsiasi argomento).
- e) Narrativa.

LIBRI

BATTISTINA RAMBELLI: «Rose e Spine», racconti - Edizioni dell'A.M.A., Napoli. Questa giovane scrittrice, già affermata con prose e poesie, è impiegata all'Ufficio Fiat di Genova. Di lei «Illustrato Fiat» pubblicò sul numero dello scorso settembre, un vivace articolo («Genova e il suo mare»). Alla Rambelli «piace vagare sopra le ali della fantasia» — come ella stessa dice di sé nella dedica di questo volumetto — e a dare il senso della sua vena poetica aggiunge «...vagare a piedi nudi tra bagliori di luciole e di stelle». Racconti vari per lo più in tono di favola, ma dove l'immaginazione si sostanzia di sentimento umano e di valori spirituali. E' una scrittrice giovane, bene avviata ad una brillante carriera letteraria. Gliela auguriamo felice.

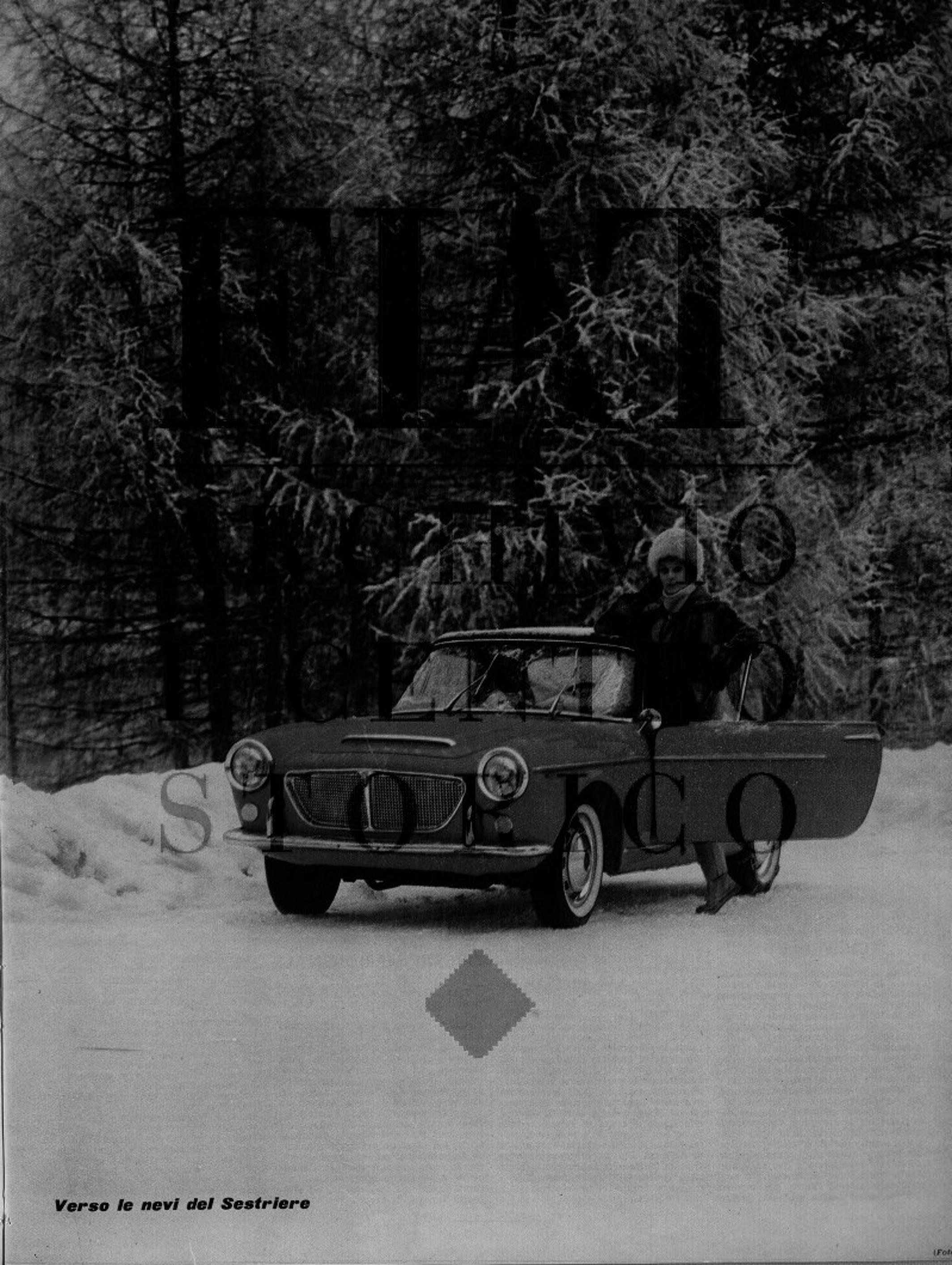
Gaetano Nizza, operaio alla Fiat Sezione Auto, ci ha inviato un fascioletto da lui scritto, ed edito dalla tipografia Artale di Torino. S'intitola «Sicilia mia» ed è esposizione breve di storia e di vita delle più belle città siciliane, augurio ad una sempre maggiore solidarietà di lavoro tra italiani, nord e sud. Lo segnaliamo ai lettori come opera d'amore per la propria terra e d'invito a visitare l'incantevole Isola del sole.



Questa è una pubblicità della «BP» (British Petroleum) su giornali olandesi. Quanta gente sulla 500!...



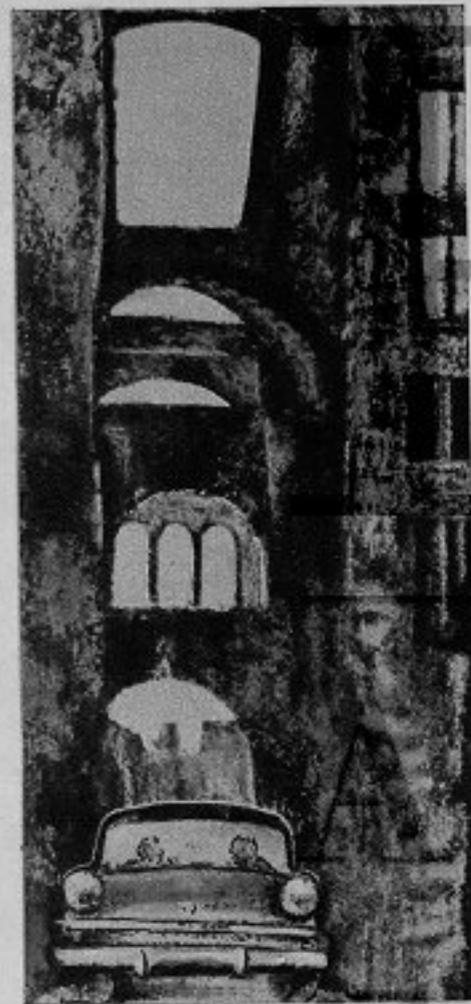
Il noto giocatore di calcio danese Harald Nielsen, centroavanti del Bologna, e la sua graziosa fidanzata, signa Rudi Hensen, dinanzi alla Stazione di Bologna, con la 1300 che la nostra Fiat ha messo a loro disposizione.



Verso le nevi del Sestriere

LE AUTOMOBILI E LA CITTÀ DI SIENA

Poche città italiane, esclusa naturalmente Venezia, hanno l'aria meno automobilistica di Siena, dove qualche volta ho veduto con terrore spropositate automobili americane infilarsi in stradine che così, a occhio, avevano tutta l'aria d'esserle due-tre numeri sotto misura. Con quelle giravolte, quegli strapiombi verso la Piazza del Palio, e gradinate e passaggi miste-



riosi e scalette da ogni parte. E sopra tutto con quella gran dignità e pace di palazzi, di cattedrali, di corsi da passeggio senza marciapiedi, di punti che invogliano a fermarsi a discorrere. Una città da attraversare in punta di piedi o di gomme, senza stridori di freni o urli di clacson. Per fortuna da qualche anno un'ampia strada di circosollazione le gira intorno così che non occorre agli automobilisti tutt'orologio e tachimetro di attraversarla in furia agitandosi per il poco spazio loro concesso, senza degnarsi di alzare il naso o di girarlo a destra o a sinistra per guardarsi intorno. Come fosse prima, Siena, è facile immaginarlo da come è ora a notte alta, e come sia da trattare con garbo e senza pretese di raddrizzamenti e slargamenti urbanistici.

(Dalla rivista «Esso»)

STORIA DELLE GRANDI MARCHE AUTOMOBILISTICHE

CHEVROLET

Una delle più famose marche d'auto — la «Chevrolet» della General Motors Corporation — prende il suo nome da uno svizzero: Luigi Chevrolet, nato a Chaux-de-Fonds il 25 dicembre 1878 ed emigrato a New York nel 1900. Suo padre era un contadino e orologiaio ed ebbe altri due figli, Arturo e Gastone, entrati tutti e tre nella storia dell'automobile, ma principalmente il primogenito.

Dotato di genialità meccanica, già da ragazzo questo Luigi costruì originali impianti di pompaggio per distillatori di acquavite e s'interessava molto alla bicicletta. A 16 anni colse i suoi primi allori di corridore ciclista; ma intanto aveva negli occhi le prime rudimentali automobili che facevano tanto rumore per le strade.

Andato a New York, già tecnico esperto, trovò subito un posto presso

la Dion Bouton Company a Brooklyn. Da quel momento ha inizio la sua doppia carriera di costruttore e corridore automobilistico. Dopo quattro anni, il suo primo successo attirava su di lui l'attenzione generale. Nel 1905 prese parte ad una corsa che si svolgeva su una nuova pista edificata a New York. Al volante di una vettura di marca italiana batté il record mondiale del miglio che percorse in 52"4/5 (1 miglio = 1609 metri; velocità media raggiunta 109 km orari). Nel medesimo pomeriggio, stabilì un nuovo record anche sulla distanza di 3 miglia che percorse in 2'51"4/5, alla media oraria di 101 km. I quattromila spettatori entusiasti lo portarono in trionfo, poiché il record del miglio era allora il più apprezzato dagli appassionati di automobilismo. Mentre l'attività di Luigi Chevrolet come ingegnere si svolgeva in silenzio, le sue imprese quale pilota d'automobili da corsa facevano ampiamente parlare di lui nei giornali. Noto per le sue sensazionali corse e per i suoi baffi spioventi, Louis acquistò fama di essere «uno dei migliori guidatori del mondo».

Nel 1908 entrò a far parte della famosa scuderia Buick, che grazie alle sue vittorie, raccolse la parte del leone nei trofei nazionali. Anche Gastone, il più giovane dei fratelli, andato anche lui in America, si fece conoscere come corridore d'automobili, mentre il fratello Arturo fu assunto come autista personale dal cofondatore e primo presidente della General Motors Corporation, signor W. C. Durant. Si può veramente dire che i Chevrolet avessero la guida nel sangue, poiché anche la moglie di Louis fu automobilista, anzi una delle prime automobiliste degli USA, ed ebbe persino l'onore di essere citata sui giornali, avendo sfondato in marcia indietro lo steccato di un giardino e causato danni rilevanti.

Il presidente della giovane General Motors Corporation lasciò in altre mani l'azienda per maturare suoi nuovi piani e fu a Louis Chevrolet che dette l'incarico di progettare il motore per un nuovo modello di automobile. Nel marzo 1911, dopo due anni di esperimenti e prove, la prima macchina Chevrolet era messa a punto. Nel mese di novembre del medesimo anno, il Durant fondava assieme a Chevrolet una nuova società, la «Chevrolet Motor Company». Quantunque la nuova società avesse ottenuto un completo successo fin dal primo anno di esistenza, Louis non resistè più di due anni nelle sue funzioni direttive; il suo temperamento lo spingeva più verso il volante di un'automobile che verso il timone di un'impresa commerciale. Egli stesso sentiva che la meccanica e la realizzazione di nuove idee convenivano meglio alle sue attitudini. La passione per le corse si impossessò nuovamente di lui; negli intervalli tra una corsa e l'altra, egli si dedicava alla costruzione di vetture da corsa. I suoi modelli «Frontenac» e «Monroe» conobbero grandi successi. Per due anni consecutivi, essi vinsero la più importante corsa d'America, le 500 miglia di Indianapolis. Al volante della vittoriosa «Monroe» c'era suo fratello Gastone, che batté Louis di un soffio. Fu l'ultima corsa alla quale partecipò. Suo fratello perì, appena ventottenne, poco tempo dopo in una corsa a Los Angeles, e il fratello Luigi ne fu così afflitto che si ritirò definitivamente dalle competizioni sportive.

La sua vita fu però ancora avventurosa. Fondò una fabbrica di aeroplani, la Chevrolet Aircraft Company, che dovette peraltro chiudere. Si associò a fabbricanti di automobili sfortunati e prese parte anche a una corsa di motoscafi. Nel 1933 fece ancora una breve apparizione nella Chevrolet Motor Division della General Motors, che lasciò a causa di una malattia. Visse con la moglie e il figlio a Detroit dove morì il 6 giugno 1941 all'età di 62 anni. Fu sepolto accanto al fratello Gastone, a Indianapolis, nella città in cui egli aveva festeggiato i maggiori trionfi come costruttore e come corridore.



BRIISTOL (Gran Bretagna) - La rete televisiva britannica TWW ha messo in onda un importante programma, ricorrendo al cinquantenario delle vetture sportive. I più famosi progettisti e piloti europei dell'automobile sono stati intervistati da Mr. MacDonald Hobley e Gordon Wilkins. Per la Fiat l'ing. Aurelio Lampredi ha illustrato le caratteristiche dell'ammirabilissimo coupé 2300 S.



WATERLOO (Belgio) - Visita alla S.A.M.A.F., stabilimento di montaggio di vetture Fiat, dell'Ambasciatore d'Italia S. E. Pellegrino Ghigi e del Consigliere commerciale barone La Francesca.



TORINO - «Convegno dei migliori Venditori delle Filiali Fiat». Foto del gruppo che ha visitato la «Miraflori», ricevuti dalla Presidenza, Direzione Generale e Divisione Commerciale.

OPERAI MERIDIONALI

Tra i più che 100.000 della Fiat moltissimi sono i lavoratori meridionali: operai, impiegati ed anche tecnici e dirigenti di alto grado. Negli stabilimenti Fiat in Torino lavorano — insieme ai torinesi e ai settentrionali in genere — migliaia di provenienti dalle province del Mezzogiorno: siciliani, pugliesi, calabresi, sardi, e tanti anche dalle regioni dell'Italia centrale. In Torino ed in ogni luogo italiano ed estero dove è attività Fiat (Filiali, officine, organizzazioni collaterali) il lavoro della Fiat è veramente nazionale anche nel senso geografico. E' l'Azienda italiana che, nei settori delle più specializzate tecniche produttive quali quelle motoristiche, fa più vasta e continua esperienza delle qualità ed attitudini umane di lavoro.

Una esperienza sempre più positiva nei riguardi dei lavoratori meridionali. Contro vietati, preconcezioni anti-meridionalisti, luoghi comuni ancora qua e là vaganti, la Fiat ha sempre e volentieri riconosciuto — anche nelle relazioni del Consiglio di Amministrazione alle Assemblee degli Azionisti — che l'operato proveniente dal Sud non è secondo a nessun altro come capacità e volenterosità: «validissima d'intelligenza e di sentimento» la gente meridionale.

Giudizi analoghi sono stati espressi di recente dal direttore dell'«Olivetti» di Pozzuoli (Napoli), Ing. Foscati, al «Corriere della Sera», in un articolo di Alberto Macchiavelli: «Gli operai del Mezzogiorno valgono quelli dell'alta Italia. Molti hanno un'intelligenza ed una prontezza da sbalordire. Ma bisogna che entrino nella nostra mentalità. Ci arriveremo, perché è interesse comune».



UNA IMMORTALE STORIA D'AMORE

Sotto questo titolo «Selezione» ha riprodotto dal «Reader's Digest» un articolo di Donald e Louise Peattie su Elisabetta Barrett Browning, la poetessa inglese che fu anche una grande amica dell'Italia, propugnò appassionatamente la causa dell'unità italiana.

Ella abitava a Firenze quando, nel 1861, avuta notizia della improvvisa morte di Cavour, scrisse: «Se lacrime di sangue avessero potuto salvarlo avrebbe avute le mie». Sulla facciata di casa Guidi a Firenze c'è questa lapide dettata da Nicolò Tommaseo:

«Qui scrisse e morì - Elisabetta Barrett Browning - che in cuore di donna conciliava - scienza di dotto e spirito di poeta - e fece del suo verso aureo anello - fra Italia e Inghilterra - Pone questa memoria Firenze grata - 1861».

Ed ecco la sempre commovente storia d'amore di questa donna sublime, come la rievocano Donald e Louise Peattie.

In una fredda giornata del gennaio 1845 una donna era stesa sul divano d'una camera al primo piano di Wimpole Street a Londra; era una donna che ormai sperava ben poco dalla vita. Piccola e delicata, con grandi occhi scuri frangiati da lunghe ciglia, lunghi capelli inanellati intorno al viso pallido, piedi e mani bellissimi, giaceva come un'ombra nel vestito di velluto nero, avvolta dal silenzio della camera chiusa. Era una zitella che aveva da tempo passata la giovinezza, un'invalida, una reclusa. Si era fatta un nome come poetessa, ma l'ostacolo della salute malferma la teneva lontana dal mondo. Da sei anni Elizabeth Barrett era prigioniera nella sua camera dove l'unico rumore era il respiro di Flush, il suo fedele cocker.

Ma un giorno il postino bussò alla porta del numero 50 di Wimpole Street. C'erano spesso lettere per Elizabeth giacché scrivere era la sua unica attività. Manteneva un'assidua corrispondenza oltre a scrivere poesie che le procuravano molta posta di ammiratori. Quelle lettere Elizabeth era solita gettarle stancamente nel fuoco.

Ma la lettera giunta quel giorno non subì la stessa sorte. Sebbene Elizabeth non potesse ancora saperlo, quella lettera era una chiave che girava dolcemente nella serratura della sua prigione. Era il primo passo nella trasformazione d'una zitella malaticcia nell'eroina di un'immortale romanzo d'amore.

Dato uno sguardo alla firma, Elizabeth lesse avidamente: «Amo i vostri versi con tutta l'anima, gentile signorina Barrett». Così cominciava il suo

impetuoso corrispondente, che proseguiva lodando «questa vostra grande poesia piena di vita» con un calore e una comprensione che le infiammarono il cuore.

«Come vi ho detto, amo questi libri con tutta l'anima e amo anche voi. Sapete che un giorno fui molto vicino a vedervi... a vedervi davvero? E che una mattina Mr. Kenyon mi disse "Vorreste conoscere Miss Barrett?" e venne da voi per annunziarmi, ma tornò dicendo che stavate troppo male e io me ne andai a casa e la visita non è mai divenuta realtà? Ebbene, queste poesie sono realtà, e lo sono questa gioia riconoscente e questo orgoglio sincero che fanno di me il vostro per sempre devoto - Robert Browning».

Era una lettera che portò a Elizabeth un'ondata di vera felicità. Non aveva mai visto Robert Browning, ma ne conosceva l'opera, sebbene non fosse ancora nota come la sua, e ora sentiva di conoscerlo con tutto il suo candore, il suo vigore e il suo amore per la vita. Prese subito la penna.

«Vi ringrazio, caro signor Browning, dal profondo del cuore» cominciò, e continuò parlando di poesia da poeta a poeta. Ma non le era sfuggito il punto interrogativo con il quale Browning aveva tanto abilmente concluso la sua allusione alla volta che non era riuscito a vederla. «L'inverno mi chiude gli occhi come chiude quelli del ghiri» scrisse e con delicatezza aggiunse una mezza promessa: «In primavera, vedremo». Poi, dopo altre parole d'elogio per le poesie di Browning, si firmò «La vostra obbligatis-



sima e devota Elizabeth B. Barrett».

Cominciò così una corrispondenza unica nella storia della letteratura. In quella compassata epoca vittoriana i due poeti, pur mantenendo un frasario di una squisita delicatezza, erano moderni come i nostri contemporanei nella franchezza con cui esprimevano i propri sentimenti. E le lettere erano scambiate quotidianamente o quasi. 573 in tutto. Ci rivelano il nascere e il fiorire d'una relazione che è fra le più rare e più compiute di quante siano mai esistite.

Robert Browning era libero quanto Elizabeth era prigioniera. Viveva con genitori indulgenti e con un'unica sorella a lui devota in una bella casa non lontana da Londra, dedicando il tempo e le energie a scrivere versi.

Doveva la propria cultura alle molte e precoci letture e al padre, uomo coltissimo, che conosceva la letteratura francese, italiana e spagnola non meno bene di quella greca.

Ma l'orizzonte di Robert non si limi-

tava all'ambiente domestico. Era ben accetto in società, con il suo aspetto signorile, il viso dai tratti finemente delineati incorniciato da una barba scura, allora in voga come i guanti color limone che calzava immancabilmente. I suoi viaggi lo condussero una volta in Russia come segretario d'un diplomatico, e due volte in Italia, che per lui fu sempre una seconda patria. Eppure, al suo ultimo ritorno in Inghilterra, si sentiva disorientato, senza mèta, bisognoso d'una stella che gli indicasse la via. Fu allora che gli capitarono fra le mani due volumi pubblicati durante la sua assenza: le Poesie di Elizabeth Barrett.

Robert Browning cominciò a sfogliare le pagine, assorbendo «la musica fresca e strana, la ricchezza del linguaggio, lo squisito patos e il pensiero nuovo, sincero e coraggioso». Lui che si era creduto incapace di amare una donna ora aveva incontrato, nel regno ultraterreno dove vivono veramente i poeti, l'unica donna

che al mondo esistesse per lui. Infine prese penna e carta: «Come vi ho detto, amo questi libri con tutta l'anima e amo anche voi...».

Si era innamorato unicamente dell'animo e dell'intelletto. A quel tempo, infatti, Elizabeth Barrett non era molto di più di questo; aveva rinunciato a ogni idea d'una vita attiva. Era stata una bambina vivace, la figlia maggiore in una famiglia numerosa e prospera che abitava in una casa di campagna dell'Herefordshire chiamata «Hope End» (Fine della speranza). Soltanto un uomo insensibile come il suo proprietario poteva dare alla propria casa un nome così tetro. Ma Edward Moulton-Barrett era, come scrisse in seguito Elizabeth, «una persona molto strana». Erede d'un ingente patrimonio, aveva studiato ad Harrow e a Cambridge, ma in casa era un vero e proprio tiranno. La moglie, una donna delicata, dopo avergli dato 12 figli, non aveva più forza per lottare con lui, e i figli non osavano mai opporsi ai suoi desideri.

Ciò nonostante Elizabeth ebbe una fanciullezza felice. Faceva il chiasso e studiava con il fratello maggiore, imparava il greco e il francese, era un'avidissima lettrice, scriveva tragedie in versi. Per lei personalmente, la tragedia cominciò all'età di 15 anni con accessi di tosse e un'infermità alla schiena. In seguito, il continuo declino della sua salute fu attribuito a una malattia dei polmoni e della spina dorsale. Poi la madre morì e quattro anni dopo il padre decise di vendere la casa di campagna. I numerosi figli furono sbalestrati qua e là per qualche anno, secondo il capriccio del padre, finché egli comprò la casa di Wimpole Street. Lì, la salute di Elizabeth peggiorò, ed ella divenne una creatura che viveva nell'ombra e nel silenzio.

Con il passare degli anni, i familiari s'abituavano alla sua vita ritirata. Aveva una certa indipendenza finanziaria, a differenza dei fratelli e delle sorelle, perché uno zio le aveva lasciato una piccola rendita. Tutti gli altri figli erano alla mercé degli editi di Edward Moulton-Barrett che incombevano sulla famiglia come la minaccia di un temporale. Primo tra questi era la proibizione assoluta di sposarsi. Impedì il matrimonio di Henrietta, la sorella di Elizabeth che amava la danza e l'allegria, e le scene che ne seguirono spezzarono il cuore di Elizabeth. Tuttavia questa restò devota al padre, dicendo che egli era «la forza più grande che le dominava il cuore». Era una devozione che serviva a render più solide le mura della sua prigione.

Adesso, come misteriosi segnali battuti su quelle mura, giungevano le lettere quasi quotidiane dello sconosciuto Robert Browning. Egli aveva giudicato la timida frase di Elizabeth «In primavera, vedremo» un esplicito invito a recarsi da lei in quella stagione, e ai primi tepori le ricordò che la primavera era giunta. «Per me la primavera viene più tardi», scrisse l'invalida scherzosamente, pur rendendo la promessa più definitiva. Infine, un martedì pomeriggio alla fine di maggio, Robert Browning varcò la soglia del numero 50 di Wimpole Street e salì le scale fino alla camera dal soffitto spiovente dove giaceva Elizabeth. Una breccia s'era aperta nelle mura della prigione.

In seguito, a proposito di questa prima visita, Elizabeth disse semplicemente: «Quando venisti, non te ne andasti più». In quanto a Robert, egli adesso non amava più soltanto un'anima. Impetuosamente le scrisse d'essersi profondamente innamorato di lei. La lettera la sconvolse, ed Elizabeth gliela rimandò. (E' l'unica lettera che manca dalla corrispondenza pubblicata in due volumi). Ma la risposta, nella quale gli proibiva per sempre di parlare di cose simili, era piena di calore, ed era firmata «la vostra amica, con un grato saluto».

Riuscirono sempre a intendersi nei loro scritti. Era un'amicizia anche più profonda di quella nata dalle visite di Robert che ben presto cominciarono a essere quasi settimanali. Ma la presenza di Robert le infondeva energia. Cominciò ad avere la forza di alzarsi dal divano e di girare per la casa. A metà estate osò uscire e «dopo questo

mi sento davvero viva!» scrisse. Da parte sua, Robert si sentiva sempre più incoraggiato a scrivere lettere d'amore, né lei glielo proibiva più. Ma una paura angustia Elizabeth sopra ogni cosa: la paura di rovinargli la vita con la sua salute malferma.

E questo perché, nonostante tutto quello che Robert potesse fare, Elizabeth era schiava della sua lunga rassegnazione all'invalidità e della sua devozione al padre. Sebbene avesse 40 anni, Elizabeth si sentiva ancora legata alla volontà paterna.

Ma un tiranno è spesso vittima delle proprie azioni. Verso la fine dell'estate si parlò di mandare Elizabeth in un clima più mite, forse in Italia, per sfuggire ai rigori dell'inverno. I medici lo consigliavano; uno dei fratelli e la sorella Arabel sarebbero stati felici d'accompagnarla. Ma all'ultimo minuto il padre si oppose inflessibilmente al progetto. Elizabeth cedé. Non poteva esporre il fratello e la sorella alla collera del padre. Ma capì, forse per la prima volta, che l'amore paterno nel quale aveva riposto tanta fiducia non era altro che un monumentale egoismo. I ceppi che l'avevano tenuta prigioniera tutta la vita caddero. Quando, amaramente, cessò di vedere nel padre l'idolo che aveva dominato tutta la sua vita, trovò un altro padrone per il proprio cuore: Robert Browning.

Adesso Elizabeth rispondeva alle sue lettere con ardore. Dalla penna di tutte e due fluivano parole affettuose. Robert cominciò ad adottare il nomignolo con cui la chiamavano i suoi, «Ba» e a metà di quell'inverno Elizabeth si firmava «l'eternamente vostra Ba». Sebbene gli avesse dato tutto il cuore, gli ostacoli le sembravano ancora insormontabili. Il peggiore era la sua debolezza fisica. Esortata da Robert, cercava di ritrovare le forze, lasciando la camera per scendere a pianterreno come non aveva mai fatto negli inverni precedenti. Tuttavia temeva ancora di diventare un peso per lui, e ancor più temeva che la loro relazione potesse essere scoperta. Se il padre se ne fosse accorto, tutte le lettere di Robert sarebbero state distrutte prima ancora di giungerle e Browning stesso avrebbe avuto la proibizione di varcare la soglia di casa. Più l'ardore aumentava, più aumentava il nervosismo. Perfino il cane, Flush, l'avvertiva: sospettoso, affibbiò un morso a Browning e fu dolcemente percosso per aver indovinato la verità.

A primavera, la fuga insieme in Italia sembrava chiaramente l'unica via per sfuggire alla rete. Ma Elizabeth non si decideva ancora; adesso usciva sovente, per riacquistare le forze, recandosi a passeggiare fino a Regent's Park — «che strana sensazione!» — e a fare qualche visita. Tutto questo serviva a irrobustirle le ali. Ma l'estate stava per finire e forse l'inverno l'avrebbe trovata ancora prigioniera. Poi, involontariamente, il padre la costrinse ad agire.

«Questa sera è stato emesso un decreto» scrisse impaurita Elizabeth a Robert il 10 settembre. Secondo l'ordine paterno, i Barrett dovevano lasciare per un mese la casa Wimpole Street, per far eseguire lavori d'ammodernamento. «Se te ne vai, non potremo sposarci per un altro anno» le scrisse Robert all'istante. «Hai visto che cosa abbiamo guadagnato aspettando. Dobbiamo sposarci subito e partire per l'Italia. Andrò oggi a chiedere la licenza matrimoniale e ci sposeremo sabato».

Elizabeth questa volta non esitò. La mattina di sabato 12 settembre 1846, con Wilson, la fedele cameriera, uscì di casa con la scusa di andare a far visita a un'amica. A metà strada si sentì mancare, ma una boccetta di sali comprata da un farmacista vicino la fece rinvenire. Infine giunsero alla chiesa dove Robert l'aspettava con un cugino, e fianco a fianco pronunziarono i voti che li univano per sempre. Sfinita, Elizabeth tornò a Wimpole Street con la cameriera; gli sposi sarebbero fuggiti quando Elizabeth avesse ritrovato le forze.

I fratelli stavano ancora cercando un'abitazione dove trasferirsi mentre a Wimpole Street venivano eseguiti i lavori. La confusione servì a nascondere i rapidi e segreti preparativi di

Elizabeth. Robert non si faceva più vedere in casa. Elizabeth era occupatissima a scrivere la lettera che voleva lasciare al padre, il cui perdono le stava ancora a cuore. A quel punto giunse l'ordine che i Barrett dovevano lasciare Wimpole Street al più presto possibile. Non si poteva tardare oltre. Il bagaglio di Elizabeth era stato fatto uscire di casa furtivamente e mandato avanti. Sabato 19 settembre, una settimana dopo le nozze, Elizabeth e Wilson scesero silenziosamente le scale per l'ultima volta, seguite da Flush. Poco lontano, davanti a un negozio di libri, Elizabeth s'incontrò con Browning. Una carrozza li portò alla stazione ferroviaria di dove partirono per la prima tappa del loro viaggio verso il sole e la felicità.

Seguirono anni d'idillio. Parigi, Pisa, Venezia, Firenze, Roma, il fuoco del caminetto, tepore, pace, poesia e sempre l'unione più completa. Elizabeth riprese forze e salute. Nella primavera del 1849 dette alla luce un bel bambino e la felicità degli sposi crebbe del doppio. Tornarono più volte in Inghilterra, ma Elizabeth non riuscì mai ad abbattere la gelida barriera eretta dal padre che ancora le negava il perdono e le respingeva senz'aprire tutte le lettere che la figlia gli scriveva. Per lui, era come se Elizabeth fosse morta; del suo matrimonio aveva detto con freddezza: «Mia figlia avrebbe dovuto pensare a un altro mondo».

Ma Robert Browning, che l'aveva salvata proprio da quello, riuscì con le sue cure affettuose a tenerla in un

mondo d'amore e di luce fino al 1861. Fu d'improvviso, una sera di giugno a Firenze, che in seguito a un'ultima bronchite Elizabeth si aggravò. Fu mandato a chiamare un medico. Browning la prese tra le braccia. «Poi» scrisse in seguito «sempre sorridente, felice, con un viso di fanciulla, morì in pochi minuti tra le mie braccia, il capo contro la mia guancia».

Elizabeth Barrett Browning ha lasciato una testimonianza imperitura del suo grande e puro amore. Una mattina, in Italia, aveva messo nelle mani di Robert un fascio di poesie, che in seguito furono pubblicate con il titolo di *Sonetti dal Portoghese*.

Uno di questi è la più bella poesia d'amore che sia mai stata scritta in inglese da una donna:

Come t'amo? Lascia che ne conti i modi.
T'amo con la profondità, con la vastità
e l'altezza
che l'anima mia può attingere
Quando mi sento smarrita oltre i confini
[dell'essere e della Grazia ideale].
E così t'amo nelle più piccole
[cose d'ogni giorno, alla luce
[del sole e a quella delle candele].
T'amo liberamente, come gli uomini
[che lottano per la giustizia];
E puramente come quelli che
[rifuggono la lode];
T'amo con la passione che ponevo
[un tempo nelle pene
E con la fede della fanciullezza...
T'amo con quell'amore che
[mi pareva perdere
Con i santi che ho perduto...
T'amo col respiro, i sorrisi, le lacrime
[di tutta la mia vita! ... e se Dio vorrà
T'amerò ancor più dopo la morte.

HUMOUR INGLESE

Lo scrittore inglese Tony Mayer, uno degli uomini che meglio conoscono il proprio paese, ha pubblicato un volume di 300 pagine intitolato «Humour inglese» e che si presenta come un dizionario illustrato con disegni comparsi in cent'anni in giornali britannici. «Paris Match» ne pubblica qualche battuta. Eccone alcune:

- Le 7 età della donna: bébé, bambina, fanciulla, giovane donna, giovane donna, giovane donna, giovane donna.
- Nel 1940 un grande magazzino fu mezzo distrutto dal bombardamento. Il direttore non lo chiuse, ma mise questo cartello: «Ancor più aperto del solito».
- Il cavallo è il solo animale in cui si possa infliggere chiodi.

- Tutte le ereditiere sono belle (Dryden).
- Inghilterra ed America sono due paesi separati dalla stessa lingua (Shaw).
- Ero un ragazzo semplice e senza pretese. Oxford mi ha reso insopportabile (Beerhan).
- Una domanda non è mai indiscreta, è la risposta che rischia di esserlo. (Wilde).
- Non faceva niente di speciale e lo faceva benissimo. (Gilbert).
- Posso resistere a tutto fuorché alla tentazione (Wilde).
- Nulla, se non una disfatta, è tanto melanconica quanto una vittoria (Wellington).
- Non ci siamo forse incontrati a Zanzibar?... — No, non sono mai stato a Zanzibar. — Nemmeno io, deve trattarsi di altre due persone...



Spettacolo di arte varia organizzato dal Gruppo Ricreativo della Fiat Sezione Officine di Modena. Alla rappresentazione svoltasi l'11 novembre nel Teatro Comunale hanno partecipato oltre 1000 fra dipendenti Fiat e loro familiari.



FIAT-MIRAFIORI - La linea di montaggio della 1300.



PRETORIA (Sud Africa) - Mr. Louis Van der Helde, Factory Representative, ci ha inviato da Pretoria questa fotografia scattata di fronte ai locali della nostra Concessionaria Capital Motors (Pty.) Ltd. Sono, da sinistra, i sigg. B. C. Greyling, capo officina della Concessionaria, Corrado Binello, tecnico d'officina, A. Joss, titolare della Concessionaria, F. Neirotti, tecnico Fiat.



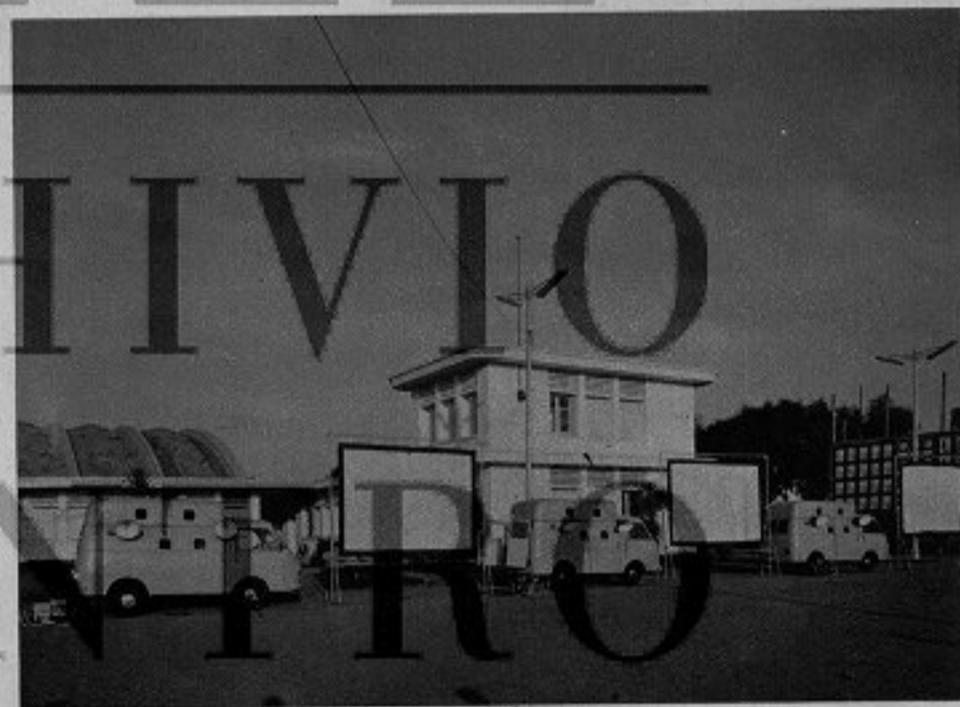
COPENAGHEN - La Concessionaria per la vendita dei trattori Fiat in Danimarca - Ditta Saxon A/S - ha aperto questa sua nuova bella sede, poco lontana dal centro della città. Un'attrezzatura modernissima e un vasto salone di esposizione.

The firm of Saxon A/S, Fiat tractor concessionaires for Denmark, have just opened these fine new premises in the centre of the town. Very modern equipment and a vast showroom.

FIAT OLANDA



Nuovo salone di esposizione dell'Agenzia Fiat Swart a L'Aja. - Fiat dealer Swart's new showroom at the Hague.



MAROCO - La nostra Concessionaria Afric-Auto ha fornito al Ministero delle Informazioni e Turismo a Rabat un lotto di furgoni Fiat 1100 T, attrezzati con impianti costruiti dalla Micro-tecnica per proiezioni cinematografiche. Diffonderanno programmi vari nell'interno del Paese.

MAROC - Notre Concessionnaire Afric-Auto a fourni au Ministère de l'Information et du Tourisme à Rabat un lot de fourgons Fiat 1100 T, équipés d'appareils fabriqués par Micro-tecnica pour projections cinématographiques. Ils diffuseront des programmes variés à l'intérieur du pays.



BELGIO - «L'Auto-Locomotion» di Bruxelles ha organizzato a La Panne con l'agente locale una «giornata Fiat»: grande spettacolo di fuochi artificiali terminato in bellezza con una luminosa Fiat 600.

Notre Concessionnaire pour la Belgique, «L'Auto-Locomotion S. A.», a récemment organisé à La Panne, avec la collaboration de son agent local, une journée Fiat, qui s'est clôturée par un feu d'artifice. En apothéose, celui-ci s'est terminé par la vision d'une voiture Fiat 600.



Il vasto terreno su cui sorgerà un gran deposito vetture della Concessionaria Fiat per l'Olanda «J. Leonard Lang».

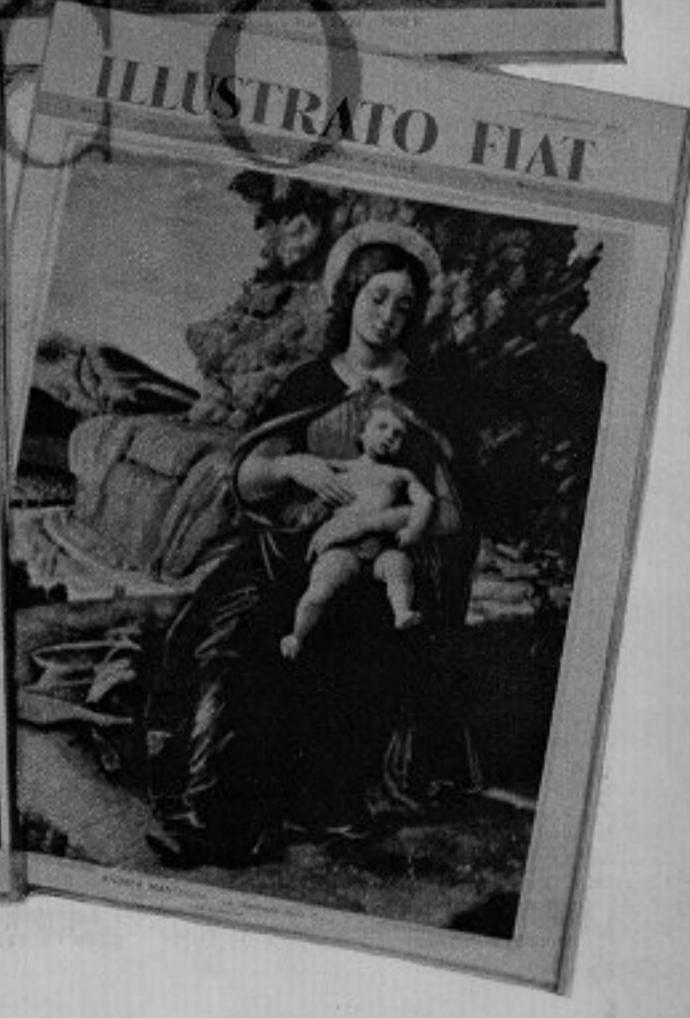
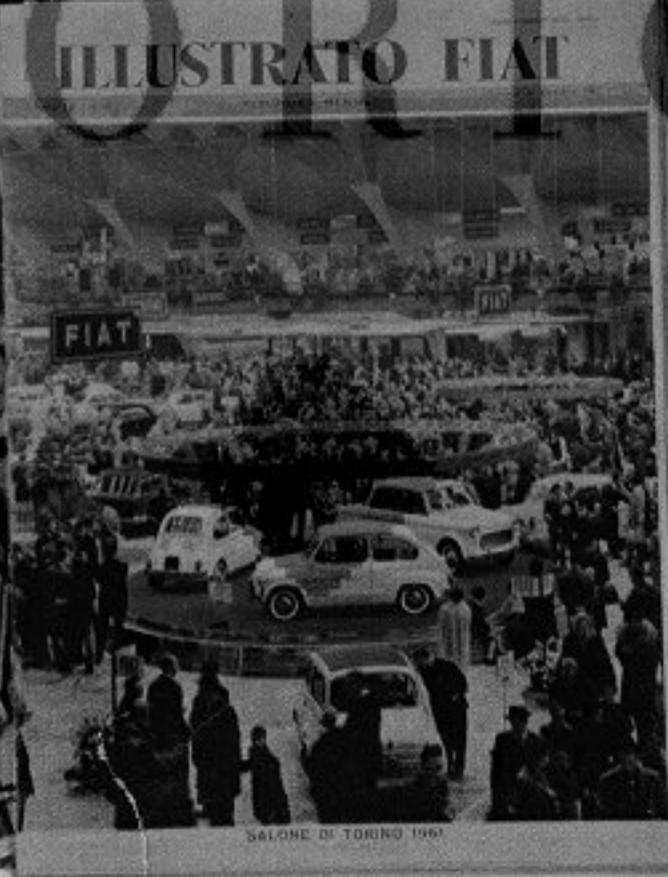
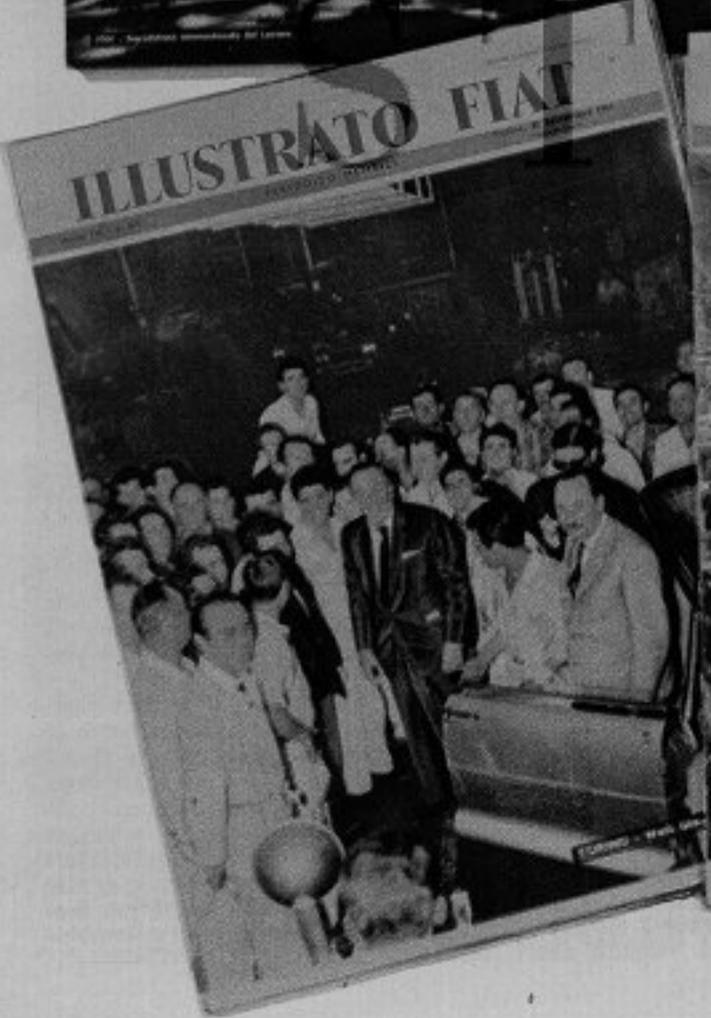
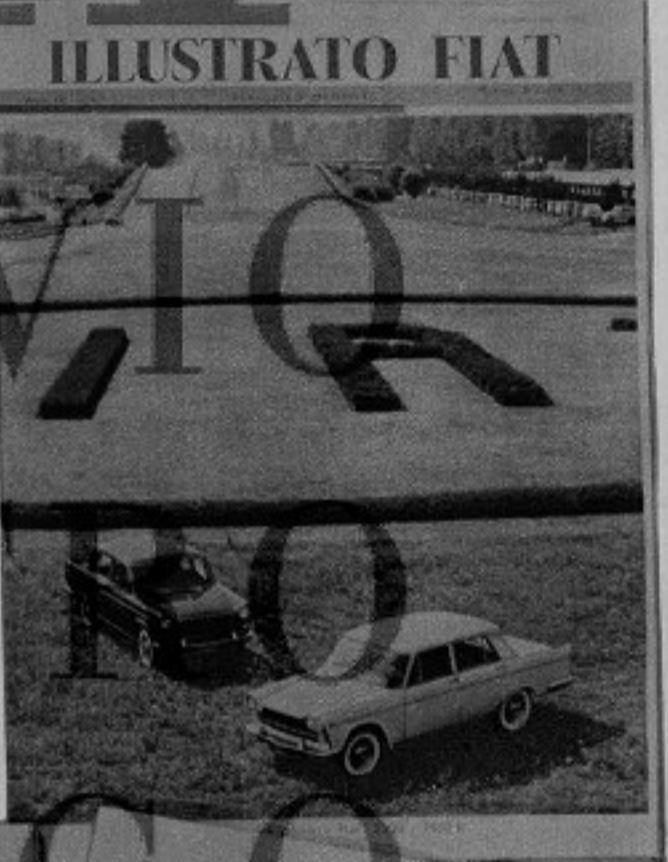
The vast area on which J. Leonard Lang, Fiat Concessionaire for the Netherlands, is building a large car stockroom.



ILLUSTRATO FIAT 1961

Con questo numero dicembre 1961 « Illustrato Fiat » compie nove anni di vita. « Illustrato Fiat » viene stampato in 140.000 copie. In totale oltre 1.000.000 di copie annue, che vanno in Italia e all'estero dovunque c'è lavoro Fiat. Tutte insieme questo milione di copie consumano nell'anno 1250 q.li di carta stampata in rotocalco, anche a colori. Secondo il suo titolo, « Illustrato Fiat » è principalmente d'illustrazioni, informa soprattutto per immagini.

Sfogliare l'annata del nostro giornale è riandare ai più salienti avvenimenti della Fiat (a parte le rubriche sportive, le pagine domestiche, le varietà, articoli, ecc.). Qui riproduciamo le colorate copertine dell'« Illustrato » di quest'anno.



"GENTILUOMINI DELLA STRADA"



Questa ormai tradizionale iniziativa del « Corriere Lombardo », che ha ogni anno la sua manifestazione a Torino, si è svolta nel novembre scorso al Museo dell'Automobile, presenziata dal Ministro dei LL. PP. on. Zaccagnini.

La istituzione Medaglie d'Oro « Gentiluomini della Strada » vuole onorare singolari esempi di solidarietà umana, in Italia ed all'estero, nel soccorrere vittime d'incidenti stradali. Il Sindaco Peyron, nel suo discorso alla cerimonia, simboleggiò questi esempi nella immagine « fiori dell'asfalto ».

I premiati sono stati quest'anno 13 tra i quali un personaggio d'eccezione: re Gustavo di Svezia. Durante una sua vacanza in Italia, il Sovrano soccorse personalmente due giovani infortunati su una strada del Viterbese e a lui essi devono la loro salvezza. Una medaglia è stata pure conferita all'on. Pella, del Comitato esecutivo « Gentiluomini della Strada ».

Una delle medaglie è alla memoria della signora Olga Mandelli di Vaprio d'Adda. Questa valorosa, che teneva in braccio la nipotina Giuseppina, fu investita, sul marciapiede, da grossi



tubi accidentalmente rovesciati da un grosso autocarro. Ella fece scudo con il suo corpo alla piccola e la salvò, ma rimase travolta e schiacciata da quel materiale d'acciaio. In questa foto il Ministro Zaccagnini è vicino alla bambina, che accompagnata dalla madre signora Angela Calarco, era presente alla premiazione.

Il « Corriere Lombardo » ha così scritto di questa bimba: « Giuseppina Calarco, due anni, è tornata a casa contenta, da Torino. A colazione, nel ristorante al Castello del Valentino, sulla lunga tavolata c'era, al posto dedicato a lei e contraddistinto dalla

doverosa targhetta col suo nome, una bambola, una "tota" bionda in costume piemontese. Giuseppina ha sgrainato i suoi occhioni grigio-azzurri, ha abbracciato la sua pupattola, ha vissuto la sua ora di beatitudine perfetta. Non l'hanno interessata più né manicaretti né torte ».

I « Gentiluomini della Strada » hanno visitato la Fiat, salutati dal Prof. Valletta.

Una medaglia è stata conferita anche alla Contessa Vera Chio vedova di Carlo Biscaretti di Ruffia il quale fu appassionato sostenitore della istituzione « Gentiluomini della Strada ».



BUENOS AIRES - Dodici ingegneri argentini hanno vinto altrettante borse di studio concesse dalla Fiat per un periodo di specializzazione tecnica di sei mesi nei propri stabilimenti di Torino. L'offerta della Fiat era indirizzata alle Università argentine quale contributo per facilitare a giovani laureati l'approfondimento delle scienze meccaniche. Nella foto, la partenza del gruppo per l'Italia.

BUENOS AIRES - Doce ingenieros argentinos han obtenido otras tantas becas concedidas por Fiat para un curso de especialización técnica de seis meses en sus factorías de Turin. La oferta de Fiat a las Universidades argentinas es una contribución para facilitar a los jóvenes egresados un conocimiento más profundo de las ciencias mecánicas. En la fotografía, salida del grupo para Italia.

IL "MOSTRO DI TORINO" LA FIAT 300 HP DI NAZZARO E BORDINO

Nella rivista automobilistica americana « Road and Track » si è letto tempo fa un articolo intitolato « The beast of Turin », che vuol dire « La bestia di Torino »; qui sta piuttosto per mostro, belva, trattandosi di grossa, portentosa macchina da corsa Fiat del primo decennio del secolo: la Fiat 300 HP.

« Se durante gli ultimi 60 anni vi è capitato di andare in Messico, è possibile che abbiate potuto vedere un... mostro preistorico, quella Fiat di 300 HP, che fu costruita per battere il record mondiale di velocità terrestre. Sembra che questa vettura sia stata spedita dalla Fiat di Torino a Tampico, su richiesta di un cliente, attorno al 1920. Perché vi fu spedita, che cosa fece dopo il suo arrivo se veramente è mai arrivata nel Messico e che cosa le capitò alla fine, queste sono domande che restano senza risposta ».

Quella macchina possedeva, in verità, un requisito eccezionale: montava un motore costruito per dirigibili (un 4 cilindri di effettivi 300 Cv di potenza, cilindrata 28 litri!) che avrebbe dovuto consentirle di superare nel 1910 il record di velocità terrestre di 125,94 miglia sul chilometro lanciato, detenuto dalla tedesca Blitz-Benz.

L'emozione suscitata dalle corse su strada di quell'enorme veicolo sono rievocate dall'articolista, che ha potuto attingerne il ricordo da uno dei protagonisti, tuttora vivente, l'inglese Jack E. Scales, il quale ebbe la ventura di sedere accanto a Felice Nazzaro, pilota eccezionale di una eccezionale macchina.

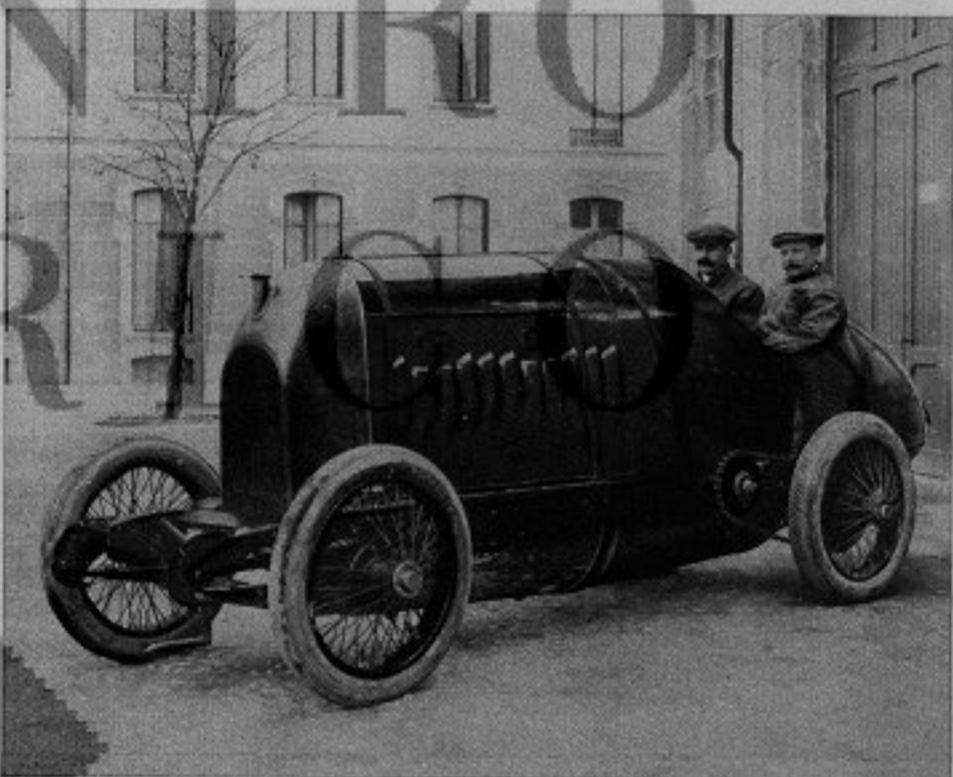
Ricorda Mr. Scales: « Nazzaro pilotava a briglia sciolta la belva di Tori-

no attraverso le vie della città, con i tubi di scarico aperti che mandavano fiammate di un metro di lunghezza contro gli innocenti pedoni ed assalendo ferocemente i loro timpani. Trattandosi di Italiani, e quindi di "tifosi" dell'automobilismo, ben pochi si ribellavano ad essere arrostiti all'altezza delle spalle, a subire una libagione di gas roventi ed un rumore infernale. Al contrario, essi acclamavano i coraggiosi corridori al loro passaggio ».

« Una volta raggiunta la strada del Moncenisio — continua Scales — si trattava di aggrapparsi ben stretti quando Nazzaro spingeva la Fiat. La strada non era abbastanza lunga per permettere di raggiungere la massima velocità, ma pensavo che 190-200 Km/ora su quella pista polverosa, fiancheggiata da grosse pietre come trappole per i carri armati, con la Fiat che correva a zig-zag, erano più che sufficienti... Lingue di fiamma di un paio di metri e nuvole di fumo uscivano dai tubi di scarico e affluivano verso la coda, ed io, nel sedile del meccanico, le prendevo in pieno! ».

La Super-Fiat non raggiunse mai la sua potenza massima. Nel 1911 la vettura fu mandata in Inghilterra, alla pista di Brooklands dove un giovane « mangiatore di fuoco », Pietro Bordino, che aveva accompagnato Nazzaro in alcune delle sue più strepitose vittorie, pilotò la grandiosa vettura rossa per due giri del circuito a scopo dimostrativo, non dando mai più di mezza apertura all'acceleratore poiché era parere unanime che la Fiat era troppo veloce per lasciarla andare a tutto gas.

La vettura partecipò in seguito alle gare di velocità sulla spiaggia di Salt-



Felice Nazzaro al volante della Fiat 300 HP.

burn, tra l'entusiasmo generale, Bordino spinse il bolide sino a 200 Km/ora e « la Fiat fu uno spettacolo così fiammante, rombante e fumoso da non essere mai più eguagliato a Saltburn! ».

Acquistata da un principe russo, la Super-Fiat 300 HP si accinse nel 1913 a battere l'orgoglioso primato della Benz nel pressi di Ostenda. Nonostante il tempo inclemente — era dicembre e si mise a piovere mentre infuriava una tempesta di sabbia — il pilota Arthur Duray coprì metà del percorso assegnato ad una velocità che

fu definita di 143 miglia/ora e quindi largamente superiore a quella del precedente record.

Poco dopo scoppiava la guerra mondiale e per molti anni il « mostro di Torino » non fece più parlare di sé. Nel 1920, acquistato da un messicano, varcò — come già detto — l'oceano diretto a Tampico. « Da quel momento — afferma l'articolista — si perdettero le tracce della macchina portentosa le cui imprese restano fra le più memorabili nella storia dell'automobilismo ».

NONNA AUTOMOBILE

Con questo titolo «L'Illustrazione Italiana» ha pubblicato nel novembre scorso un articolo di Dario Paccino sulla passione per le «automobili veterane», cioè vecchie macchine da museo, ma delle quali il listino prezzi batte talvolta le più costose auto moderne. Il prof. Elio Quaglino, segretario generale del *Veteran Car Club Italiano*, dice: una vettura dell'ultimo decennio del secolo scorso oggi ha un valore di parecchi milioni; una vettura del primo decennio di questo secolo arriva con facilità ai quattro, cinque milioni; una vettura del secondo decennio è valutata attorno ai due, tre, e così via, venendo fino ai modelli dei primi anni-dopo il 1930, che oggi raggiungono con facilità il valore di trecento-quattrocentomila lire. Tali quotazioni, s'intende, riguardano «veterane» perfettamente ricostruite, restaurate in ogni loro parte, e funzionanti come quando erano nuove.

I valori tecnici e storici delle «veterane» si custodiscono gelosamente nei Musei dell'Automobile, che sono essi stessi una testimonianza dell'interesse pubblico all'evoluzione automobilistica.

Mister Roydon W. Andrews, figlio del presidente del Royal Automobile Club britannico, ha potuto dichiarare: «Preferisco la mia Benz 1901 all'altra mia automobile moderna». Dichiarazione fatta dopo che Mr. Andrews ebbe partecipato, con la sua sessantenne Benz, alla classica delle «veterane», la Londra-Brighton, riservata a vetture costruite prima del 1904.

Ma tolte le poche che vanno nei musei a fine storia, le vecchie automobili non più servibili vanno a rottame. Nei «cimiteri automobilistici» l'inservibile si ammucchia anche con macchine ancora utilizzabili in qualche pezzo e il frugano molti. In America questi cimiteri delle auto in demolizione assumono dimensioni colossali.

Anche in Italia ve ne sono. Dario Paccino scrive nel suo articolo: «Il personaggio più complesso, più originale, più pittoresco, di solito è proprio lui, il demolitore di auto. Fra i tanti che hanno i loro parchi alla periferia delle grandi città, il più caratteristico è forse René Gaggino, chiamato nell'ambiente automobilistico».



Il cantiere di «demolizione» auto di René Gaggino.

ca, costruzione e costume. Grandi Musei e collezioni private di appassionati ricercatori. Undici Musei dell'Auto — ricorda l'articolista — sono sorti nel mondo negli ultimi quindici anni e tutti molto frequentati. Torino ha il vanto di possederne uno tra i più ragguardevoli d'Europa: «Il Museo Carlo Biscaretti di Ruffia». Nel primo semestre di quest'anno esso ha avuto circa 60.000 visitatori paganti.

Taluni vecchi modelli Fiat — com'è noto — sono tra le «veterane» più preziose. Con la sua «Fiat Zero» il Conte Luigi Castelbarco ha partecipato anche lo scorso maggio alla «maratona» per vetture costruite prima della prima guerra mondiale, Bruxelles-Madrid, e dice che lungo tutto il percorso, per i 15 giorni del raid la gente non si è mai stancata di applaudire.

In Inghilterra la passione per le «veterane» è ormai così diffusa, che

co milanese «il pittore dell'Isola», perché ha fama di saper disegnare e perché ha l'officina in via Cola Montano, nel cuore del quartiere detto dell'Isola, dove, volendo, ci si può procurare di tutto, da una trappola per topi a una Cadillac. Il Gaggino, che incominciò dal nulla, già a 16 anni aveva una propria officina: ed ora ha fra le sue «veterane» una Cadillac valutata un milione e che darebbe in cambio d'una Fiat 509. Giura che è disposto al cambio per sentimento, essendo la 509 legata ai ricordi del suo viaggio di nozze. In realtà Gaggino aspira a farsi un suo museo dell'automobile. Quando ha visto la fotografia fatta nella villa del conte Lurani (le auto antiche incastonate nei viali del giardino all'italiana), ha detto che anche lui farà lo stesso. La villa ce l'ha già, nel Bergamasco, e le «veterane» troverà ben modo di procurarsele.



La «FIAT 0» del Conte Luigi Castelbarco.



MERKSEM (Belgio) - È stata recentemente inaugurata la nuova sede Fiat di Merksem che è una emanazione del Concessionario di Anversa. Una sede modernissima e un'attrezzatura tecnica e assistenziale efficientissime. Per la cerimonia la Concessionaria aveva presentato all'esterno le «nonne» della attuale produzione. Nella seconda fotografia, il primo a destra è il dott. Francesco Griccioli, che è il Direttore della S.A.M.A.F., la Società di montaggio Fiat in Belgio; presso di lui nell'ordine il sig. Alfons Van Tichel, Borgomastro di Merksem, e il sig. Pauwels, Concessionario Fiat di Anversa. Alla nuova sede Fiat di Merksem e a tutti i collaboratori gli auguri di buon lavoro dell'«Illustrato Fiat».

MERKSEM (Belgique) - Les nouveaux locaux de la Fiat à Merksem, émanation du Concessionnaire de Anvers, ont été récemment inaugurés. C'est un bâtiment très moderne qui comprend de très efficaces installations techniques et d'assistance. Pour la cérémonie de l'inauguration le Concessionnaire avait exposé à l'extérieur des bâtiments les «grand-mères» de la production actuelle. Sur la seconde photo, le premier à droite est M. Francesco Griccioli, directeur de la S.A.M.A.F., Société de montage Fiat en Belgique; près de lui dans l'ordre M. Alfons Van Tichel, Borgomastro de Merksem et M. Pauwels, Concessionnaire Fiat de Anvers. A la nouvelle succursale Fiat et à tous ses collaborateurs, les meilleurs vœux de bon travail de la part de «Illustrato Fiat».



La fotografia è del 1910 e ci è stata cortesemente inviata dall'Istituto Salesiano «Don Bosco» di S. Benigno Canavese. Questa vettura Fiat 50-60 Cv. era capace di raggiungere i 100 all'ora.



NAPOLI - All'ingresso dell'Autostrada Napoli-Salerno in una giornata festiva.

«SONO GRATO ALLA 500»

Da «Quattroruote» dello scorso novembre:

Per motivi di lavoro trascorro buona parte dei miei giorni in automobile, percorro circa 5000 chilometri al mese e come mezzo di trasporto per questo mio girovagare uso una Fiat 500.

Confesso che inizialmente ero alquanto scettico sull'uso che la piccola macchina avrebbe potuto farmi e contavo di ritenermi fortunato se avessi potuto percorrere 40.000 km. Ne ho percorsi 82.000 ed il motore è più brillante che mai, tiene con disinvoltura e per lunghi percorsi i 90 km l'ora con punte superiori ed il consumo è limitato in 4,5-5 litri per 100 km. Il consumo dell'olio è regolare: mezzo chilo ogni 1000 chilometri.

Il motore non ha subito nessuna modifica, solo lo stesso controllo costantemente e cura che sia sempre a punto.

A giorni dovrò cambiarla: la mia prossima macchina sarà ancora una Fiat 500.

Vorrei con questa mia ringraziare la Fiat per avermi dato la possibilità di avere a disposizione una macchina che mi ha dato veramente tante soddisfazioni, perché a saperla usare la 500 è veramente una macchina che di soddisfazioni ne dà.

Un grazie anche a Quattroruote se con questa mia darà la possibilità a qualche indeciso di vincere un dubbio e lo convincerà a far parte della famiglia dei cinquecentisti.

Fausto Cintura - Negro



IN UNDICI SULLA "500"

A scopo di beneficenza un gruppo di attori della Televisione Inglese ha formato una squadra di calcio, chiamandola «Television all stars football XI». La suddetta squadra ha giocato contro il Northampton e l'Agenzia Fiat locale (Moto Baldet Ltd.), e in tale occasione ha caricato tutti gli undici giocatori sulla 500 Giardiniera per un breve giro del campo. Un successo di curiosità!

L'ITALIA IN UN ARTICOLO DELLA «NATIONAL GEOGRAPHIC»

La grande rivista americana «National Geographic», che ha una diffusione mondiale, ha pubblicato nel suo numero di novembre un articolo di oltre 50 pagine sull'Italia, intitolato: «L'Italia unita celebra il suo centenario». Articolo del signor Nathaniel T. Kenney, che fa parte del Comitato direttivo della Rivista. Per questo suo articolo egli è venuto in Italia e l'ha percorsa da un capo all'altro con una vettura Fiat. Magnifiche illustrazioni: fotocolor del fotografo James P. Blair, che lo accompagnava nel viaggio.

«Abbiamo iniziato il nostro giro da Torino — scrive il sig. Kenney — anche perché a Torino c'è la Fiat; ed è una Fiat che ci ha portati dal M. Bianco al fondo dello "stivale", dalle coste del Tirreno a quelle dell'Adriatico».

Visitate la Fiat, dice: «E' come Detroit». Di Torino rievoca le glorie risorgimentali e aggiunge: «Mentre il primo Risorgimento Italiano fu militare e politico, il secondo Risorgimento dell'Italia è fondato sull'industria ed il commercio. La Fiat ne è uno dei maggiori pilastri: produce (tra altro) la maggior parte del più importante articolo di esportazione: l'automobile».

Ricorda anche la partecipazione Fiat alla costruzione della diga di Kariba («Halconsult») e ai trafori del Gran San Bernardo e del Monte Bianco: «fantastici tunnels».

LIBRI DELL'AUTOMOBILE

C'è un periodo, nella storia delle grandi invenzioni, oscuro e affascinante, in cui le intuizioni, le fantasie, le realizzazioni di uomini isolati e tra di loro sconosciuti, viventi in epoche talvolta lontane, creano le premesse da cui muoveranno, per opera di altri geniali ricercatori, eventi destinati a cambiare il corso della civiltà.

Il libro di Jacques Ickx «Cosi nacque l'automobile» («Ainsi naquit l'Automobile», Edita, Lausanne) illumina nel modo forse più completo quella che può definirsi la «preistoria» dell'automobile, con una indagine che si spinge — in una ansiosa ricerca di remote testimonianze — sino al secolo XVII: quando il Gesuita Padre Verbiest costruì, per i divertimenti dell'Imperatore cinese Kang-Hi, un modellino di carro semovente, utilizzando un getto di vapore. Il racconto si sviluppa quindi serrato per oltre 700 pagine, ci porta sino alle soglie del XX secolo, al momento della nascita della moderna automobile.

Jacques Ickx — giornalista di reputazione internazionale, scrittore brillante, sportivo e storiografo dell'automobile tra i più profondi — ha scritto un'opera fondamentale di ricerca e di studio, ma anche di poesia.

Le rudimentali macchine a vapore, il carro semovente di Cugnot (mirabile intuizione che i tempi immaturi non seppero riconoscere), il motore di Watt, il primo viaggio di una diligenza a vapore,

l'epopea delle ferrovie, la nascita del motore a scoppio, la sua evoluzione e le varie applicazioni che ne perfezionarono e definirono l'impiego, affollano le pagine di figure umane che sembrano richiamate dalla profondità del tempo a recitare ancora una volta la parte loro assegnata dai disegni misteriosi del destino. La storia di oltre due secoli di ricerche, di studi, di illusioni, di delusioni e di gioie entusiastiche ci appare nella logica e necessaria concatenazione delle cause che hanno reso possibili e ad un certo punto inevitabili gli avvenimenti, in un gioco serrato che coinvolge uomini e cose, gli uni e le altre spinti ad un incessante divenire.

L'opera storica di Jacques Ickx possiede il fascino del romanzo, ci racconta con emozione una delle più avventurose gesta dell'uomo.

L'Editore Schwarz di Milano ci presenta, con la nitida eleganza che gli è propria, una pregevole edizione per collezionisti: «L'Automobile, storia illustrata dalle origini ad oggi», di Gianni Marin e Andrea Mattei. Molto della Fiat.

E' una raccolta in formato album di belle fotografie in nero e a colori, dei modelli di automobili più rappresentativi (circa 200, di 72 marche) che si sono succeduti dall'800 ai giorni nostri. Precede una esauriente introduzione storica.

Ciascun modello è accompagnato da una nota tecnica e da una informazione sul costruttore, oltre ad interessanti considerazioni sulle innovazioni presentate.



GINEVRA - Un fedele cliente Fiat è il sig. Jules Reusse di Troinex (Ginevra), qui fotografato davanti alla sede della Fiat Suisse. Egli è fiero degli ottimi risultati ottenuti con le sue vetture Fiat. La 500 ha infatti superato i 100.000 km., mentre la sua 1400 procede a «grandi passi» verso i 150.000 km.



ALBERTO SORDI



SOPHIA LOREN



GINA LOLLOBRIGIDA



TOTO



RENZO RICCI

CINEMA 1961
VOLTI E PERSONAGGI



MARLON BRANDO



DEBORAH KERR E GARY COOPER



CLAUDIA CARDINALE



BRIGITTE BARDOT



DELPHINE SEYRIG



SILVANA MANGANO E VITTORIO GASSMAN



LEA MASSARI



ELIZABETH TAYLOR E LAURENCE HARVEY



KIRK DOUGLAS E TONY CURTIS



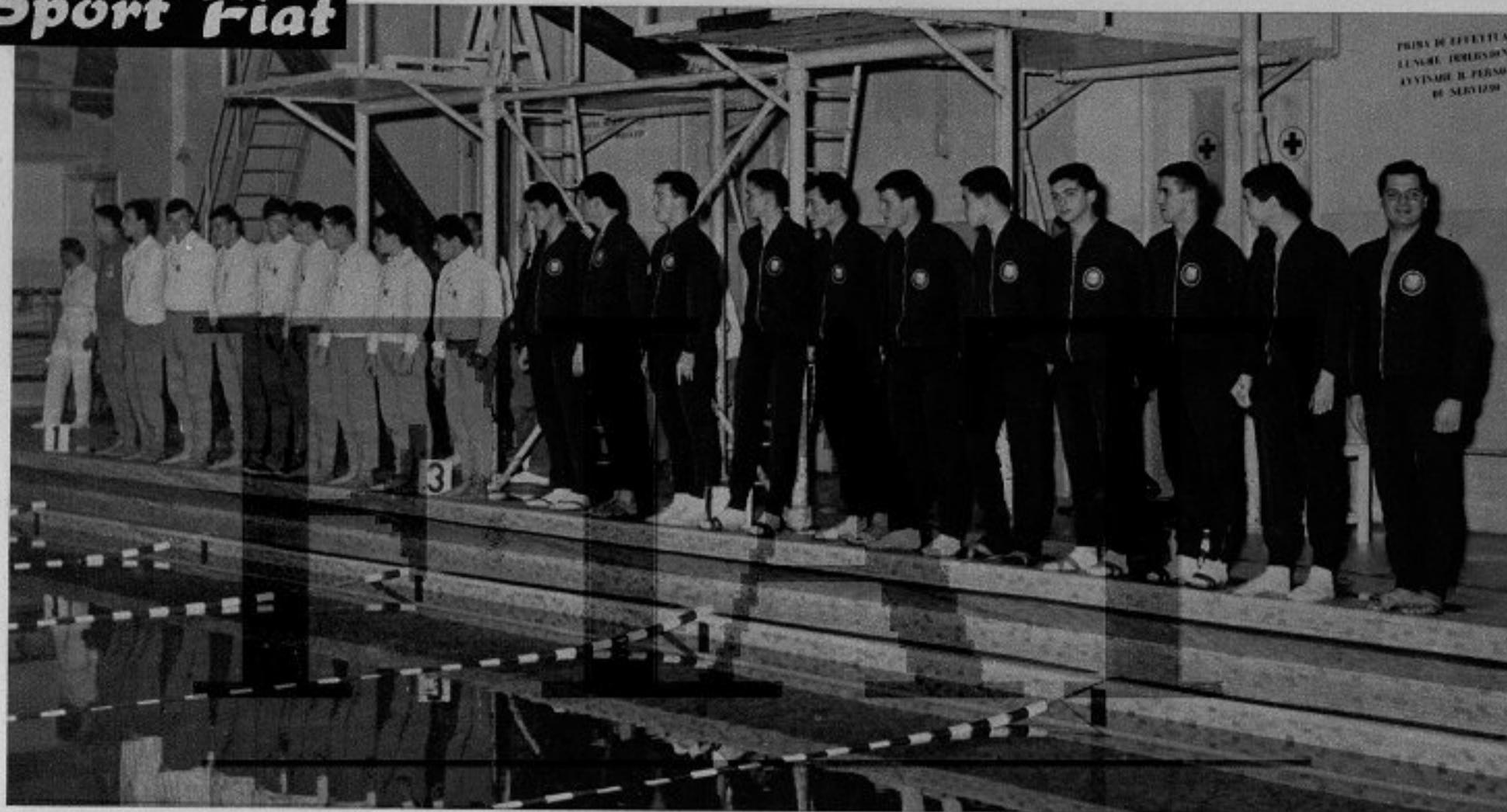
MONICA VITTI



ANITA EKBERG



ALEK. DEMIANENCO E LIDIA SCIAPORENCO



PRIMA DI EFFETTUARE
IL NUOTO, INDIVIDUARE
L'USCITA DI PRIMA
DI SERVIZIO

Presentiamo le squadre del F.C. Mulhouse e del C.S. Fiat, che il giorno 11 novembre 1961 alla Piscina Comunale di Torino hanno disputato un incontro di nuoto. La competizione si è conclusa con la vittoria degli atleti del C.S. Fiat.

Calendario Dicembre-Gennaio

Cine

- 8-9-10 dicembre - ore 21,15 - Il bulo in cima alle scale - (Warner Bros) - a colori.
- 12-13 dicembre - ore 21,15 - Jazz in un giorno d'estate - (documentario a colori).
- 15-16-17 dicembre - ore 21,15 - Fango sulle stelle - (20th Fox) - a colori.
- 22-23-24 dicembre - ore 21,15 - Wisky e gloria - (Dear).
- 29-30-31 dicembre - ore 21,15 - Pugnì, pupè e pepite - (20th Fox) - a colori.
- 5-6-7 gennaio - ore 21,15 - Desiderio nel sole - (Warner Bros) - a colori.
- 6 gennaio - ore 10 e 16 - Sangue flammingo - (per ragazzi).
- 12-13-14 gennaio - ore 21,15 - La scuola dei dritti - (Warner Bros).
- 16-17 gennaio - ore 21,15 - Molokai - (documentario).
- 19-20-21 gennaio - ore 21,15 - Tanoshimi - (Celad) - a colori.
- 26-27-28 gennaio - ore 21,15 - Le canaglie dormono in pace - (Dear).

Concerti

- 5 dicembre - ore 21,30 - Presso il Conservatorio musicale «G. Verdi» — concerto del pianista Gino Gorini. In programma: Beethoven, Sonata op. 79 e Sonata op. 27 n. 2; Schumann, VIII Novelletta op. 21 e Tre pezzi fantastici op. 12; Chopin, Fantasia op. 49.
- 9 gennaio - ore 21,30 - Presso il Conservatorio musicale «G. Verdi» — concerto dell'organista Gianfranco Spinelli. In programma: Frescobaldi, La Frescobaldia, Capriccio Pastorale e Canzone VI. Lopez (Hazon), Llano; Bach, Due corali e Fantasia e fuga in sol minore; Mendelssohn, II Sonata in do minore; Franck, Corale I in mi maggiore.
- 24 gennaio - ore 21,30 - Presso il Conservatorio musicale «G. Verdi» — concerto del violoncellista Tibor de Machula, con la collaborazione pianistica di Konrad Meister. In programma: Beethoven, IV Sonata in do maggiore op. 102 N. 1; Bach, VI Suite in re maggiore per violoncello solo; Prokofiev, Sonata op. 119; Ravel, Habanera; Palmgren, Isorg; Chasins, Notturmo; Popper, Rapsodia ungherese.

Conferenze

- 19 dicembre - ore 21,15 - Conferenza del dr. Luciano Tamburini sul tema: «Realtà e fantasia di Velasquez», con proiezioni di fotografie a colori.
- 10 gennaio - ore 21,15 - Conferenza del dr. Luciano Tamburini sul tema: «La classicità eroica di Andrea Mantegna», con proiezioni di fotografie a colori.

MEDAGLIE D'ORO DEL XXVII° TROFEO AGNELLI



Mastromauro, Pistone, Battiloro, Villa, Rocco, Granata, De Martini, Barreca.



Bunino



Falchero



Turletti



Sganzerla



Di Martino



Chenal

31 gennaio - ore 21,15 - Conferenza del sig. Luciano Ghigo sul tema «La conquista del Pucahjra» con proiezioni di fotografie a colori.

Gite

Gite di un giorno: tutte le domeniche e festivi:

Claviere	L. 630
Cesana	» 580
Chiomonte	» 580
Cervinia	» 850
Gressoney St. Jean	» 630
Gressoney la Trinité	» 730
Monginevro	» 720
Salice d'Ulzio	» 580
Sestriere	» 630
Chantemerle (Serre Chevalier)	» 880
Crissolo (con seggiovia)	» 850
Bardonecchia	» 630

Gite di due giorni:

Nizza (Costa Azzurra) - 25-26 dicembre - 31 dicembre-1 gennaio e 6-7 gennaio - Torino - Tenda - Sospel - Montecarlo - Principato di Monaco - Nizza - Mentone - Cuneo - Torino (in autopullman e soggiorno completo in albergo) Lire 10.350.

Gite di tre giorni:

Nizza (Costa Azzurra) - 8-9-10 dicembre - 24-25-26 dicembre - 30-31 dicembre e 1 gennaio - Torino - Tenda - Sospel - Nizza - Cannes - Montecarlo - Principato di Monaco - Mentone - Cuneo - Torino (in autopullman e soggiorno completo in albergo) L. 13.300.

St. Moritz (Engadina) - 8-9-10 dicembre - 24-25-26 dicembre - 30-31 dicembre e 1 gennaio e 5-6-7 gennaio - Torino - Monza - Lecco - Chiavenna - Castasegna - Maloja Pass - Champfer - St. Moritz - Castasegna - Lecco - Torino (in autopullman e soggiorno completo in albergo) L. 16.900.

Courchevel (Savoia) - 8-9-10 dicembre - 24-25-26 dicembre - 30-31 dicembre-1 gennaio e 5-6-7 gennaio - Torino - Bardonecchia - S. Jean de Maurienne - Albertville - Valle d'Isère - Courchevel - Aiguebelle - Modane - Susa - Torino (in autopullman e soggiorno completo in albergo) L. 16.900.

Gite di quattro giorni:

Zermatt - 7-10 dicembre - 23-26 dicembre - 30 dicembre - 2 gennaio e 4-7 gennaio - Torino - Arona - Domodossola - Briga - Zermatt - Briga - Domodossola - Arona - Torino (in autopullman e soggiorno completo in albergo) L. 20.600.

Chamonix (Mont Blanc-Megève) - 7-10 dicembre - 23-26 dicembre - 30 dicembre - 2 gennaio e 4-7 gennaio - Torino - Susa - Bardonecchia - Modane - Megève - Chamonix - Modane - Bardonecchia - Susa - Torino (in autopullman e soggiorno completo in albergo) L. 20.600.

Gite di cinque giorni:

Parigi - 7-11 dicembre - 29 dicembre - 2 gennaio e 4-8 gennaio - Torino - Bardonecchia - Modane - Chambéry - Parigi - Digione - Aix les Bains - Modane - Torino (in autopullman e soggiorno completo in albergo) L. 30.150.

Pallacanestro

26 novembre - Torino: C.S. Fiat-Bustese.
3 dicembre - Pavia; Onda Pavia-C.S. Fiat.
10 dicembre - Piacenza: Salus Virtus Piacenza-C.S. Fiat.
17 dicembre - Torino: C.S. Fiat-Ozo Basket Milano.

Visite culturali

3 dicembre - Visita al Museo Egizio di Torino.
21 gennaio - Visita alla Galleria d'Arte Moderna.

NOTIZIE IN BREVE

Aletica leggera

La stagione agonistica si è chiusa ancora una volta con una buona affermazione degli atleti del C. S. Fiat. Barberis Vittorio, nel corso di una riunione regio-

nale, ha battuto il record piemontese di decathlon, portando il punteggio complessivo delle gare a 5494 punti. Inoltre Grossi Franco, a Bari, ha migliorato il record sociale di lancio del disco, scagliando l'attrezzo a mt. 54,02.

Automobilismo

Il 29 ottobre si è svolta a Cuorgnè la manifestazione di chiusura, con ginkana, del Gruppo Automobilismo. Vi hanno preso parte una trentina di equipaggi. È risultato vincitore assoluto Meregalli Enrico (Ricambi); nelle rispettive categorie: Bossola Franco (500), Griffa Remigio (600) e Sargiotto Antonio (1100). Il Campionato sociale di regolarità, attraverso le varie prove, ha visto vincitore, per il 1961, l'ing. Pier Giorgio Covati delle Ausiliarie.

Bocce

RISULTATI GARE SEZIONALI

Automobili

1 ottobre - fuori Torino - Off. 5-53 Grandi presse - 1. Canalis-Agnoletti.
15 ottobre - fuori Torino - Off. 9 - 1. Surra-Lazzari.
15 ottobre - fuori Torino - Off. 4-M - 1. Abba-Lavalle.
15 ottobre - Campo Agnelli - Off. 30-M - 1. Pejles-Torretta.
15 ottobre - Campo Agnelli - Collaudo Lav. Carrozzeria - 1. Martinengo-Strocchio.
22 ottobre - Campo Agnelli - Off. 19 - 1. Negro-Quaranta.
22 ottobre - Campo Agnelli - Off. 35 - 1. Grosso-Regis.
22 ottobre - Campo Agnelli - SMES. Off. 34 - 1. Rosso-Vaglio.
29 ottobre - Campo Agnelli - Off. 29 - 1. Audero-Piatti.
29 ottobre - fuori Torino - Off. 6-M - 1. Nepote-Perfumo.

Stabilimento Avio

14 ottobre - fuori Torino - Serv. Produzioni - 1. Castagno-Alpignano.
22 ottobre - Campo Agnelli - Sezionale - 1. Raschi-Piovano.

Ferriere

15 ottobre - Campo Vittoria - 1. Stringari-Giobergia.
29 ottobre - Campo Vittoria - 1. Rosini-Lingua.

Fonderie

29 ottobre - Campo Agnelli - Sezionale - 1. Viano-Terrone.
12 novembre - Campo Agnelli - Collaboratori sportivi - 1. Sartore.

Materiale Ferroviario

15 ottobre - fuori Torino - Off. Mano d'opera - 1. Audisio Giacomo.
22 ottobre - fuori Torino - S.T.O. - 1. Lovisolo.
22 ottobre - fuori Torino - Trasporti - 1. Bianciotto Ermenegildo.
29 ottobre - Campo Agnelli - Sezionale - 1. Nicola-Milazzo.
29 ottobre - fuori Torino - Rep. 6 Collaudo - 1. Bello.
4 novembre - fuori Torino - Rep. 2-4-5 - 1. Ussello.

Produzioni Ausiliarie

15 ottobre - Campo Agnelli - Campionato Sezionale - 1. Tagliano-Pistone.

Sede Centrale

17 settembre - fuori Torino - Sez. Prev. e Assistenza - 1. Calgare-Dollera.
24 settembre - fuori Torino - S. Rip. Disegni - 1. Della Valle-Cena.
20 settembre - fuori Torino - Dogana - 1. Masante-D'Urso.
30 settembre - fuori Torino - S. Lavoro - 1. Lemoine.
7 ottobre - fuori Torino - Serv. Consegne e Pattaraz - 1. Galetto-Semino.
14 ottobre - Campo Agnelli - S. Costruz. e Impianti - 1. Carella.
14 ottobre - Campo Agnelli - Off. Tecn. Prog. St. Spec. - 1. Castagna-Tordella.
14 ottobre - Campo Agnelli - Costr. Imp. Serv. Ing. Genero - 1. Bassignana-Zanini.
15 ottobre - Campo Agnelli - Sezionale - 1. Bertorello-Brandolo.
22 ottobre - fuori Torino - Dip. Esper. Autoveicoli - 1. Valle-Eltera-Bramardi.

Sima

22 ottobre - Campo Vittoria - Gr. Anziani - 1. Racca-Saitanino-Cortonicchi.

Lotta greco-romana

I lottatori novizi del C.S. Fiat hanno partecipato il 4 e 5 novembre alla finale nazionale del Torneo di propaganda 1961, indetto dalla Gazzetta dello Sport, e si sono aggiudicati il primo posto nella gra-

duatoria per Società. Hanno vinto il titolo nazionale individuale gli atleti del C. S. Fiat: Battiloro Franco (pesi piuma), Bellotti Luigi (pesi medi) e Rocco Secondo (pesi medio leggeri).

Pallacanestro

Il 5 novembre è iniziato il Campionato Italiano Divisione Nazionale di pallacanestro femminile. Nelle prime due giornate si sono avuti i seguenti risultati:
5 novembre - Torino: C.S. Fiat-Lanco 53-32.
12 novembre - Torino: C.S. Fiat-Mantova 56-17.

CONCERTO DEL VIOLONCELLISTA SALVATORE ACCARDO

Mercoledì 8 novembre, nel salone del Conservatorio, con il violinista Salvatore Accardo, ha avuto felicemente inizio la stagione di concerti organizzata dal Centro Culturale Fiat. Il programma generale, in cui figurano solisti e complessi di fama internazionale, rivela l'aspirazione ad un continuo miglioramento, una sempre più accurata scelta e preparazione; proposito che non sfugge agli affezionati frequentatori, i quali sono lieti di constatare come fino ad oggi questa bella iniziativa sia stata coronata da un crescente successo.

Il concerto del violinista Accardo è stato infatti degno del pubblico più esigente e preparato. Sono state eseguite musiche di Leclair, Beethoven, Ravel, Bloch, e fuori programma, la sonata in sol minore di Bach; qui in particolare il violinista ha rivelato compostezza e sobrietà d'interpretazione, ed una completa maturità, virtù rare in giovani concertisti, poiché sono generalmente retaggio di una lunga esperienza. Non vi è stato un solo momento in cui l'interesse dell'ascoltatore sia venuto meno, grazie alla convincente espressività dell'esecutore, al suono purissimo e vigoroso, a quella musicalità così innata da non essere mai artificiosa.

Non meno dotato egli ci è apparso nella tecnica, destreggiandosi con disinvoltata sicurezza anche nelle acrobatiche pagine paganesche. Ottima sotto ogni aspetto la collaborazione pianistica di Antonio Beltrami. Applauditissimi entrambi hanno gentilmente concesso un bis.

CLASSIFICA GENERALE DEL XXVII TROFEO AGNELLI

Serie A	
1) Automobili	punti 191
2) Spa	189
3) Ferriere	180
4) Fonderie	152,50
Serie B	
1) Grandi Motori	punti 147,50
2) Sede Centrale	129,50
3) Ricambi	119,50
4) Prod. Ausiliarie	116,50
Serie C	
1) Stab. Avio	punti 96
2) Mat. Ferroviario	81,50
3) O.S.A.	76,50
4) Sima	66



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

Bacchelli R.: Il diavolo di Pontelungo - Bedford S.: Il retaggio dei Feiden - Du Maurier D.: Il capro espiatorio - Flores F.: Lola - Haddad M.: Una pazzella per te - Hitchcock A.: I ferri che preferisco - Marotta G.: Visti e perduti - Marshall B.: La sposa bella; I vecchi soldati non suonano - Maugham S.: Passioni - Mitford N.: The pursuit of love - Oberdorfer A.: R. Wagner - Pratolini V.: Metello - Repaci L.: Storia dei Fratelli Rape - Robinson M.: Acqua di vita - Stone I.: Una manciata di more - Bontantini M.: Il lago d'Orléans - Comisso G.: Donne gentili - Franzero C.: Lord Brummel - Andrieu L.: Il ponte sulla Drina - Fitzgerald F. S.: Di qua dal Paradiso - Masters: Flammen Rock - Myrville S.: La Madonna del mare - Palumbo N.: Pane verde - Ruark R.: Non più posero - Santos J.: Cronaca di un'estate - Secareccia A.: Le isole - Twain M.: Gli innocenti all'estero - Uria L.: Ezechi - Bates H.: Aria di Francia - Brancati V.: Diario romano - Brocchi V.: L'esso - Buck P.: La terra cinese - Caldwell E.: Claudelle - Celletti R.: Viale Bianca Maria - Christopher J.: La frana - Di Donato P.: Tre cerchi di luce - Keynes Parkinson: Camelia blu - Kirat H.: Fabbrica di ufficiali - Maschmann M.: Il tredicesimo - Monti A.: Rapazza 1924 - Morris W.: Un sosno profondo - Robbe G.:

Le gomme - Salvaggio N.: Il bagno - Shute N.: L'arcobaleno e la rosa - Simeoni G.: Un'ombra su Maigret; I clienti di Arenas; La linea della fortuna - Slaughter G.: Il cartografo - Wassermann J.: Il caso Maurilius - Kossalk H.: Vier mussten sterben - Island B.: Die Verschönerung des Schweigens - Shaper E.: Die Insel Tüftler - Timmermans F.: Palletter - Wallace E.: Die gelbe Schlange - Cressy: The mistery Badside Book - Doukan G.: A faccia a faccia con gli squali - Franzero C.: Ritratti e paesaggi inglesi - Minardi E.: Il Canadese ieri e oggi - Waugh E.: Viaggio in Africa - Harold C.: Amante di un secolo - Young D.: Rommel - Zweig S.: Maria Stuarda - Monti M.: I Briganti italiani - Rudel H.: Il pilota di ferro - Sakai S.: Samurai - Bellwood A.: Herr Dinomite - Anouilh J.: Commedie russe e nere - Jonesco: Teatro - Perse S. J.: Opere poetiche - Sangi R.: Poeti inglesi del '900 - Arnau F.: Arte della falsificazione - Ruffo S.: Farfalle - Pyke M.: L'automazione - Cognasso S. C.: Storia del Piemonte - Enciclopedia americana; The World Book (volumi n. 20) - Grizmek B.: Serepenti non può morire - Jourdan M.: Ravel - De Sanctis P.: Leopardi - Luciani V.: Poeti nord-americani - Ungaretti G.: Il deserto e dopo - Boulanger G.: L'Arte de reconnaître les Styles - Calderini A.: Dizionario di Antichità Greche e Romane - Pestelli L.: Dizionario delle parole antiche - Ryan C.: Il giorno più lungo - Tuleya T.: Gli Dei del mare - Volpe G.: L'Italia che fu - Bonacina: Storia dell'Atletica leggera - Geo: Storia del femminismo - Macri O.: Poesia spagnola del '900 - Saba U.: Preludio e fughe - Perroux F.: La coesistenza pacifica - Maurois A.: Vita di A. Fleming - Carner M.: G. Puccini - Fabre L.: Il più illustre dei francesi - Zermatten M.: Ludovico di Savoia - Paulus F.: Stalingrado - Steuben F.: Saga del Mississippi - Trevelyan R.: La Fortezza - Caballo E.: Casalcata forinse; Torino 1961 - Munini P.: Katanga - Torielli E.: Modello velleggiatore - Vannicola M.: Il giardiniere - Angeli R.: Il pescatore all'amo in acque dolci.



Ecco un pescatore abilissimo, una buona canna e la... squisita preda. Il signor Giovanni Martina della Sezione Motori Avio ci assicura che il Lago Piccolo di Avigliana è quanto di meglio si possa desiderare in fatto di carpe. Ma questa è davvero grossa! Quasi 10 chili.

NOTIZIARIO ATTIVITÀ ASSOCIAZIONE EX - ALLIEVI FIAT

La Compagnia Filodrammatica dell'Associazione ha rappresentato domenica 3 dicembre nel teatro del Collegio S. Giuseppe, la commedia brillante «Trenta secondi d'amore» di A. De Benedetti.
Il complesso orchestrale della nostra Associazione terrà in sede nelle sere di sabato 18 e 23 dicembre i consueti trattenimenti.
Per domenica 31 dicembre è prevista una serata prolungata. I biglietti d'invito potranno essere ritirati presso la nostra Segreteria.
Gita scialistica al Sestriere effettuata domenica 19 dicembre.

GITE DI FINE ANNO - A seguito delle proposte avanzate dai Soci la nostra Associazione ha organizzato i seguenti viaggi:
Soggiorno al Monginevro - 6-7-8 gennaio 1962
1° PROGRAMMA
Torino - Venerdì 5-1-62 - Ore 20,15 - Ritrovo

in Piazza Solferino - Ore 20,30: Partenza in autopullman.
Monginevro - Venerdì 5-1-62 - Ore 23,15: Arrivo. Sistemazione al Grand Hotel; pernottamento e pensione completa per i giorni 6-7-8. Attività sportive.
Monginevro - Lunedì 8-1-62 - Ore 17: Ritrovo e partenza per il ritorno.
Torino - Lunedì 8-1-62 - Ore 20: Arrivo in Piazza Solferino.
Quota di partecipazione L. 8900 (familiari L. 14.800).
2° PROGRAMMA
Torino - Sabato 6-1-62 - Ore 6,15: Ritrovo in Piazza Solferino. - Ore 6,30: Partenza in autopullman.
Monginevro - Sabato 6-1-62 - Ore 9,30: Arrivo e sistemazione al Grand Hotel e pensione

completa per i giorni 6-7-8. Attività sportive.
Ritorno come 1° programma.
Quota di partecipazione L. 7700 (familiari L. 12.900).
Le iscrizioni si riceveranno presso la nostra segreteria.
Capodanno a Nizza - 30-31 dicembre 1961 e 1-2 gennaio 1962.
PROGRAMMA
Torino - Sabato 30-12-61 - Ore 14: Ritrovo in Piazza Solferino. - Ore 14,15: Partenza in autopullman via Cuneo - Limone - Colle Tenda - Ventimiglia - Ponte S. Luigi - Montecarlo.
Nizza - Sabato 30-12-61 - Arrivo per il pranzo serale - pernottamento.
Domenica 31-12-61 - Pensione completa in albergo. Visita della città, serata libera.
Lunedì 1-1-62 - In giornata escursione a Cannes.

Martedì 2-1-62 - In mattinata partenza, sosta a Montecarlo; visita al Museo Oceanografico. Nel pomeriggio proseguimento del viaggio di ritorno.
Torino - Ore 23: Arrivo in Piazza Solferino.
Quota di partecipazione L. 10.800 (familiari L. 18.000).
Le iscrizioni si riceveranno presso la nostra Segreteria.
Sia per questo viaggio che per quello del Monginevro i partecipanti dovranno essere provvisti della carta d'identità con il visto di espatrio o del passaporto personale.
Abbonamento al settimanale «Neve Sport» - Il giornale dà diritto a corse gratuite ed a riduzioni in varie località.
I soci che desiderano prenotarsi per l'abbonamento sono invitati a presentarsi in Sede per la compilazione del modulo d'iscrizione. Costo dell'abbonamento ai Soci L. 450.
Premiazione gara Tennis - Ping Pong: ha avuto luogo sabato 16-12-61.

VIRGINIA GIURA

Grave lutto della Fiat la scomparsa della Signora Virginia Giura, deceduta il 29 novembre a Pino Torinese. Apparteneva all'Azienda dal 1904; vide cioè la Fiat muovere i primi passi da Corso Dante ed ascendere poi agli sviluppi di oggi. Vide Giovanni Agnelli e l'Ingegner Fornaca alle prime prove dell'ardua impresa, divenuta grande opera di lavoro nazionale; e la sua collaborazione crebbe vicino al Prof. Valletta.

Diplomata in Ragioneria, iniziò la sua carriera come impiegata d'amministrazione e assurse per valore d'ingegno e di attività all'alto grado di Direttore divisionale. Una anzianità Fiat di 57 anni, un ammirevole esempio di fedeltà all'Azienda e di operosità indefessa.

Tutti conoscevano alla Fiat la Signora Giura e le volevamo bene, perché anche nelle alte sue funzioni di responsabilità amministrativa ella portava preclare virtù femminili di bontà, generosità, comprensione umana. I suoi modi erano semplici con ognuno; una modestia propria di chi veramente vale.

«Illustrato Fiat» s'inchina reverente alla memoria della Signora Giura e si associa al dolore dei figli Ing. Franco e Ing. Mario con commosso cuore.



ING. VILLANOVA

Il Dr. Ing. Antonio Villanova, scomparso il 2 novembre, dette per molti anni la sua opera valente alla Divisione Costruzioni ed Impianti Fiat. Un tecnico eminente, illustre. Fu maestro a molti nelle costruzioni in cemento armato. La sua collaborazione alla Divisione dell'Ingegner Bonadè fu preziosa. Un'animo nobile, oltre all'intelletto. La sua scomparsa ha lasciato sincero rimpianto.

ING. GIUSEPPE MAZZINI

Apparteneva al Consiglio di amministrazione della Fiat fin dai primi anni della Società; e agli sviluppi dell'Azienda contribuì anch'egli con la sua collaborazione, ingegno ed esperienza tecnica. Fu Senatore del Regno, e presidente della «Way Assauto». La sua morte (11 novembre) ha destato sincero cordoglio.

Rinnoviamo alle famiglie commosse condoglianze.

ILLUSTRATO FIAT

GIAMPAOLO, figlio di Olivo MENEGATO (Fonderie); EMILIO, figlio di Enzo MEDICI (Sez. Automobili); ROBERTO, figlio di Valerio MOLINO (Sez. Automobili); GABRIELLA, figlia di Michele BOVINO (Sez. Automobili) - 18 settembre: LILIANA, figlia di Michele PEGORARO (Sez. Automobili); LEONARDO, figlio del p.i. Carlo LEONARDI VARI (Filiale di Torino); LIVIO, figlio di Alfredo DEZZANI e Teresa CERVETTI (Sez. Automobili) - 19 settembre: MAURIZIO, figlio di Giacomo MOTTA (Velivoli); PAOLA, figlia di Francesco RASTELLO (Velivoli); WALTER, figlio di Giovanni ALESSANDRIA (Spa); MAURO, figlio di Renato PELLIS (Ferriere); STEFANIA, figlia di Renato BERTANIA (Sez. Automobili); ROSA, figlia di Luigi NICOLA (Sez. Automobili) - 20 settembre: MASSIMO, figlio di Primo MAZZINI (Spa); MORENO, figlio di Armando CRECONATO (Fonderie); ANNALISA, figlia di Attilio CORRADINI (Sez. Automobili); ORNELLA, figlia di Pier Mario MINETTI (Sez. Automobili) - 21 settembre: PAOLA, figlia di Giuseppe GARRONE (Sede Centrale); SILVIA, figlia di Ferdinando BIANZENO (Motori Avio); TIZIANA, figlia di Antonio VAUDAGNA (Ferriere); MARIO, figlio di Michele ROCCI (Fonderie); ANTONELLA, figlia di Gabriele CERCHIER (Sez. Automobili); GUIDO, figlio di Giuseppe FA-



Bella e brava Emanuela Girardi: il papà che lavora alla Sezione Ferriere può ben essere orgoglioso della sua figliola che ha conseguito lo scorso ottobre la maturità artistica in soli 2 anni di studi, invece dei quattro regolamentari. Ad Emanuela i nostri complimenti e tanti cari auguri!

menico CENA (Ferriere); SERGIO, figlio di Antonio CICCONE (Sez. Automobili); ORNELLA, figlia di Floriana MAGGIORA e Tullio MARIN (Sede Centrale) - 26 settembre: DANIELA, figlia di Pietro BOLONOTTO (Sez. Automobili); FRANCA, figlia di Giovanni GRISOTTO (Sez. Automobili); LAURA, figlia di Cesare GRANDI (Sez. Automobili) - 27 settembre: TIZIANA, figlia di Secondo GHIRELLI (Sede Centrale); GIORGIO, figlio di Francesco FALCONE (Ricambi); DOMENICO, figlio di Clemente PIPINO (Sez. Automobili); LUCIANO, figlio di Gino

NOZZE



Settima e Giuseppe Vatti (Anziano Fiat - Sezione Grandi Motori) hanno festeggiato 160 anni di matrimonio. Foto 1.

Hanno festeggiato le nozze d'argento Maria e Corrado Lorenzano (Sez. Auto), foto 2 - Concetta e Matteo Rizzi (Sez. Auto), foto 3.

Il sig. Sergio Innocenti, figlio del titolare della Commissionaria Fiat Ditta Innocenti di Arcidosso, ha sposato la signorina Santina Nanni, foto 4.

Cordiali auguri e complimenti a tutti.

NOTIZIE DI CASA

CULLE

1° settembre: RICCARDO, figlio di Carlo PICOTTO e Carla PICOTTO-SANTORE (Sede Centrale e Grandi Motori); TIZIANA, figlia di Felice MORONI (Velivoli); ELISABETTA, figlia di Arcangelo SOLARO (Motori Avio); CLARA, figlia di Antonio BRUNELLI (Ferriere); DONATELLA, figlia di Luciana RIVAGAN (Fonderie); NICOLA, figlio di Luigi MORLINO (Sez. Automobili); IVANA, figlia di Angiolino BESUTTI (Sez. Automobili) - 2 settembre: STELLA, figlia di Salvatore DE RUVO (Ferriere); ENZO, figlio di Antonio PRAVATO (Ferriere) - 3 settembre: ANTONELLA, figlia di Nelson GALLI (Velivoli); EZIO, figlio di S. CERETTO CASTIGLIANO (Velivoli); MARIA, figlia di Gabriele FATIGA (Ferriere); DONATELLA, figlia di Giuseppe LAURENZI (Sez. Automobili) - 4 settembre: RITALBA, figlia di Luciano PAVESE (Sez. Automobili) - 5 settembre: ADRIANO, figlio di Luigi MO (Sede Centrale); MARIA GRAZIA, figlia di Genesio GAGLIARDI (Sede Centrale); ALESSANDRO, figlio di Luigi PAGLIERO (Velivoli); MAURO, figlio di Riccardo BRIA BENTER (Spa); CARLA, figlia di Augusto BASSO (Sez. Automobili); PATRIZIA, figlia di Paolo PORCELLANA (Sez. Automobili); MARIA, figlia di Giovanni BOTT-SOLEI (Sez. Automobili) - 6 settembre: GIUSEPPE, figlio di Antonio DE MARIAROSA (Sede Centrale); LUIGI, figlio di Polito RELLA (Sez. Automobili) - 7 settembre: RINALDO, figlio di Tarcisio MANASSI (Sez. Automobili); GIANNA, figlia di Bartolomeo MUSSO (Sede Centrale); LUIGI, figlio di Arturo ANTINUCCI (Fonderie); CARLA, figlia di Bartolomeo TOSCANNA (Sez. Automobili); MICHELE, figlio di Luigi PASQUARELLI (Sez. Automobili); MARCO, figlio di Giuseppe FASANO (Sez. Automobili) - 8 settembre: ARIANNA, figlia di Patrizio FIORETTI (Ferriere); RICCARDO, figlio di Bernardino CHIAVASSA (Fonderie); MARIA PIA, figlia di Giovanni PEDRUZZI (Fonderie) - 9 settembre: SIMONE, figlio di Flavio PANGELLA (Spa); FLAVIO, figlio di Mario MUSSO (Spa); ROBERTO, figlio di Napoleone GABRIELE (Spa); MARIANGELA, figlia di Umberto GIGLIOLI (Ferriere); GABRIELE, figlio di Pietro AUDISIO (Fonderie); DANIELE, figlio di Giuseppe TIBALDO (Sez. Automobili) - 10 settembre: MAURO, figlio di Francesco RAVERA (Spa); ROSANNA, figlia di Alberto BOSCHET (Ferriere); LAURA, figlia di Claudio PUTTI (Sez. Automobili); MARCELLO, figlio di Armando MAFFEI (Sez. Automobili) - 11 settembre: MARESA, figlia di Giacomo UBALDINI (Sede Centrale); DARIO, figlio

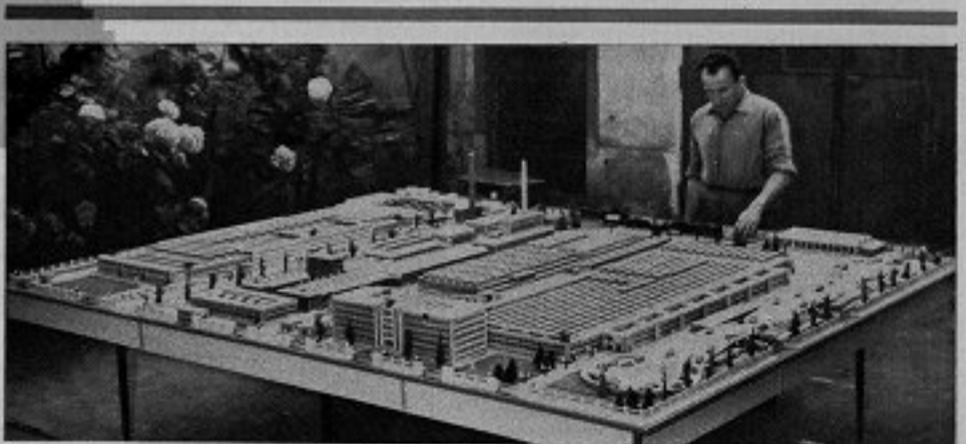
di Pietro BERNARDI (Sez. Veliv.); PAOLO, figlio di Fidenzio MILANI (Spa); ELISA, figlia di Ottimo MARCOLUNGO (Ferriere); CLAUDIO, figlio di Giorgio ZANOTTI (Ferriere); PATRIZIA, figlia di Giovanni CONTINI (Ferriere); MARIARITA, figlia di Luigi PASTORE (Fonderie); MARIA CHIARA, figlia di Carlo CINTURA (Sez. Automobili); MARISA, figlia di Luigi BOSSO (Sez. Automobili); ELISABETTA, figlia di Anselmo GALASSI (Sez. Automobili); FELICE, figlio di Alfredo GIOIA (Sez. Automobili) - 12 novembre: ANDREA, figlio di Francesco ALEANDRI (Sede Centrale); G. CARLO, figlio di Vittorio FELLETTI (Velivoli); ROSA MARIA, figlia di Michele JAPICCA (Motori Avio); DANIELE, figlio di Arturo BIASSETTI (Spa); DANIELA, figlia di Umberto VASAPOLLI (Spa); BRUNO, figlio di Barbara CIMA (Fonderie); PIERANGELO, figlio di Alberto RAVA (Sez. Automobili); VANIA, figlio di Franco NUTTI (Sez. Automobili); DARIO, figlio di Vincenzo CALTRAN (Sez. Automobili); BRUNO, figlio di Vito RONCHI (Sez. Automobili) - 13 settembre: GRAZIELLA, figlia di Rosetta GUARNIERI ARDUSSI (Sez. Automobili); CLAUDIO, figlio di Battista DIRCO (Sede Centrale); PATRIZIA, figlia di Giambattista VENTIMIGLIA (Officine Caselle); TIZIANA, figlia di Giuseppe FERRERO (Spa); RAFFAELE, figlio di Pier Mario GRAGLIA (Spa); MANUELA, figlia di Angelo FAVRETTO (Sez. Automobili); ENZO, figlio di Francesco FURNARO (Sez. Automobili); ELDA, figlia di Nicola BATTAGLINO (Sez. Automobili); PATRIZIA, figlia di Luigi NARDI (Sez. Automobili) - 14 settembre: CESARE, figlio del dr. Tommaso PIOZZO di ROSSIGNANO (Sede Centrale); MICHELANGELO, figlio della rag. Laura RICCOSSA SARASSO (Sede Centrale); ROBERTO, figlio di Giovanni Battista BAU- DISSONE (Spa); ENRICA, figlia di Armando DESSIMONE (Ferriere); MAURO, figlio di Vincenzo DI CARLO (Sez. Automobili); MARINA, figlia di Marcello MARTINASSO (Sez. Automobili); PATRIZIA, figlia di Aldo CARRERA (Sez. Automobili); LOREDANA, figlia di Costantino CHIAPASCO (Sez. Automobili) - 15 settembre: GABRIELLA, figlia di Edda MERLO GIANNOTTI (Sede Centrale); MARCO, figlio di Romeo MAZZOLI (Sez. Automobili); MARCO, figlio di Michele VISCONTI (Materferro); SILVIA, figlia di Giuseppina CRIVELLARI MERLINO (Sede Centrale); EMANUELA, figlia di Gennarino STARVAGGI (Ferriere); SERGIO, figlio di Dante SAGGIORO (Ferriere); ANTONIO, figlio di Carlo PASTORE (Fonderie); LAURA, figlia di Michele COSTA (Sez. Automobili); FRANCA, figlia di Giovanni GIRAUDO (Sez. Automobili) - 16 settembre: ERICA, figlia di Michele ROSSO (Sede Centrale); LORENZO, figlio di Luigi SASSONE (Sez. Automobili) - 17 settembre: ISABELLA, figlia di Paolo PALLAVICINI (Filiale di Torino); LORELLA, figlia di Francesco GAJETTO (Ferriere);

ESTRAZIONI DI PREMI

tra i possessori Fiat di Buoni Enal-Piemonte

Come negli anni precedenti, anche quest'anno l'ENAL provvederà all'estrazione di 15 premi da L. 30.000 ciascuno a favore dei dipendenti degli Stabilimenti Fiat di Torino e Provincia che hanno ritirato Buoni Enal tra il 1° gennaio ed il 31 dicembre 1961. L'estrazione avverrà nel mese di gennaio 1962, con l'assistenza del Notaio avv. Remo Morone.

Ai vincitori dei premi sarà dato a suo tempo avviso al loro domicilio, da parte del Servizio Buoni Enal - Piemonte, così che potranno senza alcuna formalità ritirare i Buoni presso l'ENAL (Corso Vittorio Emanuele, 73 - Torino).



Il signor Mauro Borriero di Torino ha costruito questo plastico della Fiat Mirafiori. Ogni impianto è minuziosamente riprodotto nei suoi particolari. I raccordi ferroviari sono animati da treni in movimento carichi di automobili. Oltre duemila ore di lavoro sono occorse alla realizzazione del plastico. Al sig. Borriero i più vivi complimenti dell'«Illustrato Fiat».

NELLE FAMIGLIE

IL NUOVO PRESIDENTE DEI GRUPPI ANZIANI FIAT

Il Consiglio Direttivo dei Gruppi Anziani Fiat ha designato a succedere al compianto cav. uff. Guida, nella carica di Presidente Anziani Fiat, il cav. Giuseppe Arduino.

Tecnico di chiara fama, e attualmente vice-Direttore del Collegamento Servizi Materiali Ausiliari, entrò alla Fiat in qualità di allievo nel 1912 ed ha percorso tutti i gradini della carriera aziendale. E' cavaliere ufficiale al Merito della Repubblica, Stella al Merito del Lavoro, Medaglia d'oro alla Fedeltà aziendale della Camera di Commercio. Gode la stima e l'affetto di tutta la famiglia di lavoro della Fiat.

In quella riunione del Consiglio Direttivo il vice-Presidente cav. Accossato ha rievocato con commozione il compianto cav. uff. Guida; ed il segretario generale comm. Bordiga ha fatto un rapido riespliego dell'attività svolta dai Gruppi Anziani Fiat nel corso dell'annata. Dopo la discussione di alcuni problemi dell'Anzianato aziendale, il nuovo presidente ha ringraziato gli Anziani della fiducia accordatagli, fiducia di cui egli farà tutto il possibile di essere sempre più degno, tutelando scrupolosamente i loro interessi e assistendoli nelle loro necessità.

Il Consiglio ha inviato telegrammi augurali al Prof. Valletta, all'Ing. Bono e all'On. Rubiniacci.

figlio di **Ciro CESARANO** (Fonderie); **DONATELLA**, figlia del geom. Giampaolo RASPINO (Sez. Automobili); **GIANLUCA**, figlio del dr. Lorenzo FERRERO (Ricambi); **RICCARDO**, figlio del p.i. Giancarlo BULATICH (Ferrriere); **ROBERTO**, figlio di Franca ZI-ROTTI e del p.i. Alfio BELLANDI (Sede Centrale e Grandi Motori); **SILVANA**, figlia dell'ing. Domenico APPENDINO (Fonderie e Fucine) - 3 ottobre; **GUIDO**, figlio di Angelo CAMBURSANO (Velivoli); **MICHELINA**, figlia di Tommaso REI (Spa); **MAURO**, figlio di Fiorenzo FALCHERO (Fonderie); **FRANCESCO**, figlio di Antonio BELLUCCI (Sez. Automobili); **ANTONIO**, figlio di Lorenzo COLOMBANO (Sez. Automobili); **EZIO**, figlio di Rosanna DEL BOSCO RECANZONE (Sez. Automobili); **PATRIZIA**, figlia di Mario CATELLINO (Ferrriere) - 4 ottobre; **ANTONELLA**, figlia del dr. Carlo REVELLO (Osa); **BARBARA**, figlia del p.i. Riccardo LANDI (Sede Centrale); **MARIELLA**, figlia del dr. Jacopo CALLERI (Sede Centrale) - 5 ottobre; **FEDERICA**, figlia del dr. Carlo DALMAZIO (Fonderie e Fucine); **PAOLA**, figlia di Rina GHERARDI DI BATTISTA (Sede Centrale); **FABRIZIO**, figlio di Mario BERARDO (Spa); **SILVIO**, figlio di Giuseppe VILLA (Spa); **SALVATORE**, figlio di Pietro NIGRI (Spa); **MAURIZIO**, figlio di Vincenzo BUCCHIERI (Sez. Automobili); **GIUSEPPE**, figlio di Adriano MORRA (Sez. Automobili) - 6 ottobre; **TIZIANA**, figlia di Antonio ASTEGGIANO (Sez. Automobili) - 7 ottobre; **AURORA**, figlia di Felice MASSOLA (Velivoli); **FABRIZIO**, figlio di Giuseppe VOLDADO (Fonderie); **LUISELLA**, figlia di Renzo STEDALI (Fonderie) - 8 ottobre; **BRUNA**, figlia di Margherita BODON ASINARI (Sede Centrale); **MARZIA**, figlia di Angelo SORIA BERTERO (Sede Centrale); **DULIO**, figlio di Mario ELIA (Ricambi); **ROBERTO**, figlio di Luciano BORRAVICCHIO (Fonderie); **SILVESTRO**, figlio di Antonio MANCI (Fonderie) - 9 ottobre; **ALESSANDRO**, figlio del p.i. Paolo VEGLIO (Sede Centrale); **GIORGIO**, figlio di Margherita CRUA BOLZANI (Sez. Automobili); **ROSELLA**, figlia di Dante DAINESI (Motori Avio); **MARZIA**, figlia di Gianfranco SORIA (Sez. Automobili) - 10 ottobre; **ROSANNA**, figlia di Renato ELIA (Motori Avio); **FRANCA**, figlia di Alberto GARIGLIO (Fonderie) - 11 ottobre; **CLAUDIO**, figlio di Carlo SINIGAGLIA (Fonderie); **ANNA**, figlia di Natalino CARLI (Osa); **PASQUALE**, figlio di Antonio FRANCO (Sezione Automobili) - 12 ottobre; **CARLO**, figlio di Secondino LEVO (Fonderie) - 15 ottobre; **MARIA ROSA**, figlia di Antonio GISSONDI (Ricambi); **MARCO**, figlio di Rosa Angiola RONDOLETTI CIARALDI (Sede Centrale); **PAOLA**, figlia del dr. Giuseppe FINA (Filiale di Torino) - 16 ottobre; **PIERO**, figlio di Franco VALERIO (Motori Avio); **ANDREA**, figlio del p.i. Renzo VALLE (Sede Centrale) - 17 ottobre; **MARCO**, figlio di Giovanni CAMERANO (Motori Avio) - 18 ottobre; **CESARE**, figlio di Alessandro AMPRINO (Osa) - 20 ottobre; **NICOLA**, figlio di Augusta MARCHIS e Antonio TROGU (Sede Centrale e Sez. Automobili) - 21 ottobre; **ANTONELLA**, figlia di Bruno BOSSATI (Sima); **SMERALDA**, figlia di Smeraldo CORNAGLIOTTI (Sez. Stabilimenti Avigliana) - 22 ottobre; **PAOLO**, figlio di Giorgio BARUCCO (Fonderie e Fucine) - 23 ottobre; **GUALTIERO**, figlio del p.i. Riccardo BROVIA (Velivoli); **ANNA**, figlia di Ennio PANEGHINI (Fonderie) - 25 ottobre; **ERIKA**, figlia di Lucia LAVARINO GRUNDMANN (Velivoli); **MASSIMO**, figlio del geom. Giuseppe VARALDA (Velivoli); **PAOLO**, figlio di Agostino BORIONE (Sez. Produz. Ausiliarie) - 26 ottobre; **ROBERTO**, figlio dell'ing. Armando MURANO (Sez. Automobili) - 28 ottobre; **GIUSEPPE**, figlio di Secondo MARCHETTO (Motori Avio); **TAMARA**, figlia di Silvano BISI (Sede Centrale) - 30 ottobre; **ANTONINO**, figlio di Giuseppina BOVINO e del rag. Giuseppe IOPOLO (Ferrriere); **ISABELLA**, figlia di Leopoldo PETERLONGO (Sima); **PAOLA**, figlia di Margherita GIORCELLI e Lorenzo MOSSINO (Sez. Automobili); **STEFANIA**, figlia di Pierangelo AMPRIMO (Sezione Automobili) - 2 novembre; **GABRIEL-**

LA, figlia di Willi FIORESI (Sede Centrale) - 5 novembre; **RICCARDO**, figlio di Rosanna ALISIO BASSI (Sede Centrale).

NOZZE

Della Sede Centrale: Mario PESTELLI; Anna Maria BOSSO; Paolo DEGANI; Dorotea VERGANO; Giacomo MENEGATTI; Francesca MARCONETTO; p.i. Giorgio MEANTE; Maria BELLERIO; Stefano AIMO; Elia GAY.

Della Sezione Officine Sussidiarie Auto: Luciano ANSELMETTI; p.i. Luigi CAVALLINI; Domenico COLLINO.

Della Sezione Ferrriere: dr. G. Battista VALLOSO; rag. Giuseppe CAVALLO; rag. Giorgio MARINELLI; p.ch. Vincenzo CARLEVERO GROGNARDI.

Della Sima: geom. Vittorio OLLINO.

Della Sezione Grandi Motori: ing. Livio LEONESSA; p.i. Domenico CHIAVAZZA; Cesare CORINO; geom. Tito BELLICARDI; ing. Fulvio ROSSI.

Della Sezione Produzioni Ausiliarie: Ottavio TOPPINO.

Della Sezione Fonderie e Fucine: Luigi SOLAVAGIONE.

Della Sezione Motori: p.i. Giuseppe SAVANT-ALEINA.

Della Sezione Costruzioni: geom. Giuseppe DELLACHA; geom. Giorgio FRACCHIA.

Della Sezione Automobili: rag. Michele ROGGERO; p.i. Giuliano GAY; Attilio MORETTA; ing. Francesco NOVELLI; p.i. Franco BASSI; Luciano BARAGLIA; p.i. Liviano LATTANZIO; p.i. Gian Vincenzo PISONI.

Della Sezione Officine di Napoli: Luigi FERRERO; p.i. Francesco SUPINO.

Della Sezione Spa: p.i. Giulio MORASSUTTI; Francesco MALVICINI; p.i. Gian Franco ANDER.

Della Filiale di Torino: rag. Carlo BERRUTI; Maria Teresa BOERIO.

LUTTI

Nicola PETRERA, Pietro GARIGLIO, Cristoforo TIRANTI, Lorenzo PASLINI (Sez. Automobili) - Paolo ROCCATO, Emilio BARBIERATO, Giovanni BONINO (Ferrriere) - Vittorio BONO (Grandi Motori) - Emanuele PIOVANO (Sezione Metalli) - Maurizio NICO, Ernesto BELTRAMO (Motori Avio) - Nildo PANIZZOLO, Giuseppe SCAIOLA, Giovanni FRANCO (Spa) - Giuseppe MOSINO (Velivoli) - Giuseppe SPINAZZOLA, Antonio BARALE (Premi di Fedeltà).

Il padre di Margherita BONAIUTI OPER-



Nuovo gruppo Anziani Fiat a Villastellone. E' il quinto formato nella periferia di Torino. Gli altri gruppi sono a La Loggia, Vinovo, Nichelino e Rivoli. Contano complessivamente circa 400 Anziani.



Il personale addetto al treno di laminazione « Trio Lauth » (Sez. Ferrriere - Servizio laminatoi lamiere) fotografato in gruppo durante l'annuale gita sociale.



Gruppo di dipendenti del Reparto fonderia Sez. Grandi Motori a Bobella d'Asti.



Gruppo Anziani Fiat della Sezione Materferro in gita ad Alpignano.

TO; la madre del dr. Giuseppe ARNULFO; il padre di Luigi CARELLI; la madre di Graziella DI NATALE STURA; la madre del rag. Giovanni BAY; la madre del p.i. Giovanni CANDELLERO; la madre di Salvatore COCCHIO; il padre di Nicola MARTINOLICH; il padre dell'ing. Michele PONZIO; il padre di Giuseppe CANIS; il fratello di Antonio CAPOTOSTI; il padre di Nicola FRANCHINO; il padre del p. chimico Umberto SPINAZZOLA e p. ind. Ruggero SPINAZZOLA; il padre di Emma FRA GORIA; il padre di Mario CARIGNOLA; il fratello di Matteo GARBIGLIA; il fratello di Renzo DELMONTE; il padre di Angelo CARINATI; il padre di Carlo PASTORE; il fratello del geom. Pietro MUSANTI; il fratello di Luigi VANZETTO; la madre di Marisa BOSCO LUBATTI; la sorella di Carlo BARBERIS; la madre di Giacomo MASSOBRO; il padre di Franco RISTORI; il padre di Pietro TUNINETTI; la madre di Attilio CASTELLI; il padre del p.a. Antonino BUCCA; la madre del p.i. Vincenzo

MONDELLO; il fratello del rag. Pasquale PICCOLO; la moglie di Ernesto PASIO; il padre di Carlo PIOVANO; la madre della rag. Maria Francesca BLAZINA CONTINI; la madre di Guido MARI; la madre del p.i. Giovanni SACCANI; la madre del p.i. Eugenio COCCIA; il padre del cav. Giuseppe e di Giovanni FERBELINI; la madre di Giuseppe GRIBAUDO; il fratello di Emilio VERONESI; il padre del geom. Riccardo OTTINO; il padre di Bruno TRENTINI; la moglie di Giuseppe BASILI; la madre di Fiorenza REGGIANI CAZZANIGA; il marito di Giuseppina BETTA FORESTA; il padre di Bartolomeo DI PIETRA.

Il 3 ottobre è immaturamente scomparso Mario Di Mento, figlio amatissimo dell'ing. Francesco Di Mento.

Il 4 ottobre è mancata la signora Adele Prata ved. Bernini, carissima mamma dell'ing. Eugenio e di Guido ed Edoardo Bernini.

Il 20 ottobre è mancato il Geom. Cav. Delino Malocco, padre dell'ing. Attilio Malocco.

Il 6 novembre è deceduta la signora Ginevra Acqua ved. Brunialti carissima mamma dell'ing. Ciro Brunialti.

Il 9 novembre è scomparsa la signora Teresa Calderaro Puleo Galassi compianta mamma dell'ing. Giuseppe Puleo.

Il 18 novembre è improvvisamente mancata la signora Maria Cioni ved. Dal Canto, carissima mamma dell'ingegner Roberto Dal Canto.

Il 23 novembre è deceduta la signora Rina Recrosio, ved. Borelli, compianta mamma dell'ing. Giulio Borelli.

Il 4 dicembre è scomparso il signor Renato Di Piramo padre dell'ing. Sergio Di Piramo.

«Illustrato Fiat» rinnova le sue sincere condoglianze.

Per fine anno s'impongono gli abiti eleganti creati per il periodo delle feste. Lo schema di questi modelli è molto semplice: sono corti, con gonna a campana, senza colletto, senza maniche. La «petite robe» di dicembre si arricchisce con collane e accessori che possono mutarne completamente l'aspetto. Pratica, giovanile, attuale, la «princesse» invernale può essere confezionata in crepe di lana, in velluto, in raso o in tessuto misto «lana e seta». Marrone, nero, rosso e verde sono i toni più sfruttati



Abito da sera per montagna. Il colletto e i polsini sono ricamati in lana e ornati con vivaci flocci.

perché si possono armonizzare con i mantelli di drappo o di velluto di lana. Il tailleur da sera è di velluto rubino con gonna a calice, biuga di raso del medesimo tono e giacchetta semplice (priva di colletto) foderata di raso. Il «due pezzi» di

CONSIGLI DEL MEDICO

Pericoli della radioattività

Il panico suscitato dalle recenti esplosioni atomiche giustifica queste righe, che vogliono essere chiarificatrici sugli effetti dannosi della radioattività.

Non vi è dubbio che le radiazioni nucleari esercitano una azione biologica sull'organismo umano a qualsiasi dose, però questa azione diventa nociva soltanto quando supera una certa intensità. Non è ancora chiaro quale sia il limite tra dose nociva e dose non nociva, anche perché gli effetti delle radiazioni sono cumulabili nel tempo. Gli studiosi tuttavia si sono preoccupati di stabilire delle «dosi massime tollerabili» dall'organismo, intendendo così quelle dosi che non devono essere superate, perché il superarle potrebbe essere di danno.

Tutte le radiazioni che provengono dall'ambiente siano esse naturali (provenienti dall'aria o dalla terra), siano artificiali (provenienti dall'uso di apparecchi radioattivi ed anche dalle esplosioni nucleari) costituiscono la cosiddetta «radiazione di fondo».

Tale radiazione nel periodo di normalità rappresenta meno del-

l'1% delle dosi massime ammissibili. Circostanze eccezionali, come le recenti esplosioni nucleari, possono aumentarla, ma non ancora in modo tale da superare il minimo di sicurezza. E difatti in nessun paese del mondo si è ancora giunti a dosi di radiazioni di fondo da poter essere considerate immediatamente nocive.

Pertanto l'effettivo pericolo non è attuale, ma potenziale per il futuro, perché queste dosi si potranno cumulare con altre che potrebbero colpire il nostro organismo (provenienti da successive esplosioni, oppure da altre fonti artificiali) fino a raggiungere ed oltrepassare il livello sopportabile.

Fortunatamente per quanto riguarda l'applicazione dell'energia nucleare a scopi pacifici vi è una regolamentazione internazionale di protezione che è risultata veramente efficace, sebbene si può essere certi che, salvo calamità eccezionali, nessun pericolo dovrebbe derivare all'uomo da queste fonti.

Non così può dirsi per le esplosioni atomiche di ordigni di guerra fatte nell'aria per esperimento, poiché per le radiazioni provenienti da queste fonti non è praticamente possibile alcuna prevenzione individuale che possa riuscire di sicura efficacia.

Non vi sono tuttavia ragioni di

allarme, poiché si è ancora lontani dalle dosi nocive.

Vi è da sperare che si possa trovare anche il sistema per una prevenzione rivolta a proteggere singolarmente gli individui.

Questa speranza non è infondata se si considera quanto ha recentemente osservato lo scienziato atomico Marsdon in una piccola isola del Sud-Pacifico denominata Nive Island. Gli abitanti di questa isola si nutrono per lunghi periodi dell'anno di una radice vegetale — il taro — che ha nell'isola indicata una radioattività 100 volte più elevata del normale. Ora, questi isolani, malgrado ingeriscano grandi quantità di questo alimento, ormai per molte generazioni, non solo godono una ottima salute, ma hanno anche una natalità che è tra le più elevate nelle popolazioni del Sud-Pacifico ed una mortalità per leucemia, cancro ed altre affezioni, sicuramente non superiore agli altri popoli della zona.

L'osservazione mostra come possa esistere una resistenza alla radioattività, di cui non si conosce ancora né la causa né il meccanismo.

C'è da augurarsi che le indagini sugli abitanti di questa piccola isola del Pacifico possano suggerire il giusto rimedio perché l'umanità possa salvarsi dai pericoli nucleari!

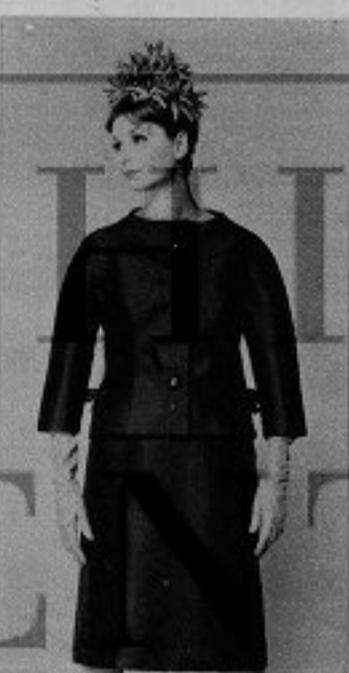
Dr. RNZO

seta «Mikado» avrà la gonna e la casacca ornate con bordi di ricami e piccole frange di perline. Il «due pezzi» di faille, invece, si borda con raso scintillante, quello di crepe di lana con velluto, mentre il capo più importante, di seta opaca nera, può accettare un sofisticato nastro di cristalli a tubetti disposti fitti sull'orlo e sulla giacchetta avvolta a spirale.

Il broccato ed i tessuti laminati si trovano nei vestiti da sera corti con gonna ampia. Si chiamano «vestiti per lampade accese» perché scintillano ed hanno effetti di riflessi preziosi adatti per le serate più importanti, per i ricevimenti ed i balli di fine anno.

A teatro, l'abito «fourreau» di seta laminata azzurro e argento, senza maniche, con scollatura orizzontale, avrà la giacchetta diritta con chiusura asimmetrica. Il completo si può realizzare con tre metri di tessuto nell'altezza di 140 centimetri.

ANNA VANNER
Disegno di ATA



Un tipico tailleur da pomeriggio elegante in seta «Mikado» nero. Accinciatura rosso fucsia. Modello di Jole Veneziani.



Maquillage pallido e trasparente studiato da Barbara Gould per le serate invernali 1962.

L'ANGOLO DEL FOTOGRAFO

Venerdì 24 Novembre presso la sede di Via C. Alberto 59 ha avuto luogo la premiazione della Mostra Intern. per l'Obiettivo d'Argento e la consegna delle medaglie a tutti gli autori accettati alla Mostra Sociale del Colore.

Il Trofeo «Obiettivo d'Argento» è stato definitivamente consegnato alla Sede Centrale che l'ha vinto 3 volte per merito di Gianni Ranati (1958), Bernardo Cavaglia (1959), Carlo Zappia (1961). A Carlo Zappia è stata consegnata la medaglia d'oro del 1° in classifica di quest'anno. La macchina fotografica, del valore di L. 60.000, da sorteggiare fra tutti gli autori ammessi alla Mostra è stata vinta dal sig. Felice De Filippi della Sezione

PER IL FILATELISTA

NOVITA' DEL MESE

Italia

Nessuna novità da segnalare.

S. Marino

Come preannunciato il 20 ottobre è stato emesso dalle Poste di S. Marino il francobollo Europa da L. 500 bicoloro di carta verde bottiglia e terra di Siena, recante stampata in rotocalco una visione del Monte Titano sormontato dalla scritta «Europa 1961».

Il francobollo che fa parte della serie internazionale di Europa 1961 era assai richiesto.

Il governo sanmarinese, invece di stampare i soliti 500 mila foglietti (ogni foglietto comprende sei francobolli) ne ha stampati solo centomila. Appena tale notizia è circolata una gran massa di commercianti e di collezionisti si sono precipitati a S. Marino per fare i loro acquisti, ma la maggior parte di essi ne è rimasta senza. Infatti le poste sanmarinesi, dopo aver concesso ai soliti prenotati un certo numero di foglietti, hanno messo in libera vendita i restanti francobolli concedendone un solo pezzo per ogni acquirente. Dato il numero limitatissimo di francobolli posto in vendita si sono verificate dinanzi agli sportelli degli uffici postali di S. Marino delle scene di violenza.

Naturalmente la quotazione di tale francobollo è immediatamente salita ed anche ora essa si mantiene molto alta.

Nonostante il limitato numero di francobolli concesso dalle Poste di S. Marino è stato possibile alla Distribuzione Novità acccontentare tutti i filatelisti prenotati, cedendo naturalmente il francobollo in questione al prezzo facciale.

Proximamente sarà emessa dalle Poste di S. Marino una serie di francobolli composta di 3 valori: L. 30, 70, 100 in occasione della Manifestazione Filatelica di Bologna «VI Bophilex».

Vaticano

E' prevista fra breve l'emissione di due serie di francobolli. La prima, composta di 6 valori (L. 10, 25, 30, 40, 70, 115), sarà emessa in occasione dell'80° Genetliaco di S. S. Giovanni XXIII; la seconda, composta di 3 valori (L. 15, 40, 70), sarà emessa a celebrazione della «Natività di N. Signore».

Avio-Vellivoli. E' seguita la consegna delle medaglie a ricordo della Mostra Sociale del Colore.

La serata si è chiusa con la proiezione di fotocolori inedite. Ai fotografi più meritevoli del Gruppo si aggiungono per premi vinti alle Mostre: Sergio Andolfato e Lino Pacchiotto. Quest'ultimo è stato 1° classificato alla Mostra Sna-Viscosa alla quale il Gruppo fotografi Fiat ha vinto la Coppa d'Argento.

Corso di fotografia

Continuano le lezioni presso la Sede di Via Carlo Alberto 59. Ricordiamo che possono essere seguite anche da coloro che non hanno assistito alle precedenti.

Le lezioni sono completate da dimostrazioni pratiche.

PROBLEMA N. 74

Inedito di E. Defourny
NERO pezzi 9

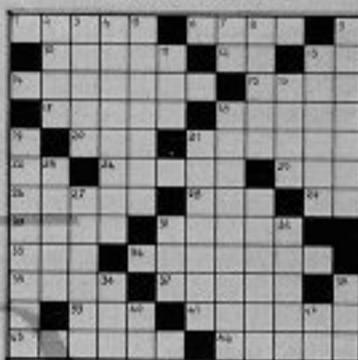


BIANCO pezzi 7

Il Bianco muove e dà matto in 2 mosse.

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

CRUCIVERBA



ORIZZONTALI

1. Non è dolce - 6. La ragazza di Milano - 10. Celebre poeta greco - 12. Articolo - 13. Un Duomo senza vocali - 14. Quello che fa la rana - 15. Non sono molte - 17. Uno dei fiumi infernali - 18. Un premio rinomato - 20. Andati via - 21. Non sono armati - 22. Nota musicale - 24. Spelonca - 25. Mercato Comune Europeo (anagrammato) - 26. Voler bene - 28. Coliera - 29. Due vocali - 30. Spregevole e spregiato - 31. Si arrampica alle piante - 33. Epoca - 34. Celebre quello delle idee - 35. Quella sacra è un tribunale - 37. Compongono le molecole - 39. Il lassativo di Murri - 41. Il nome di Guerrini - 43. Scansare - 44. Risultato.

VERTICALI

2. Morte dei latini - 3. Ben vestiti - 4. Lo fanno gli attori - 5. Principio - 7. Articolo capovolto - 8. Quello che fece il sole teri - 9. Fu una grande scoperta - 11. Inno, poesia - 13. Sulla scena e nella vita - 16. Acido, amaro - 18. E' per lo meno deputato - 19. Paese vicino a Pragelato - 21. Ha i colori dell'arcobaleno - 23. Personaggio eminente musulmano - 27. Paese vicino a Frosinone - 31. Come il 33 orizzontale - 32. Animali a quattro zampe - 38. Azienda Italiana Tramvie - 38. Ci sono molti animali - 40. Dubita sempre - 42. Le consonanti delle dita.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE

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

SCACCHI

SOLUZIONE PROBLEMA N. 73
B I ped d3-d4 (minaccia Del matto).

ILLUSTRATO FIAT

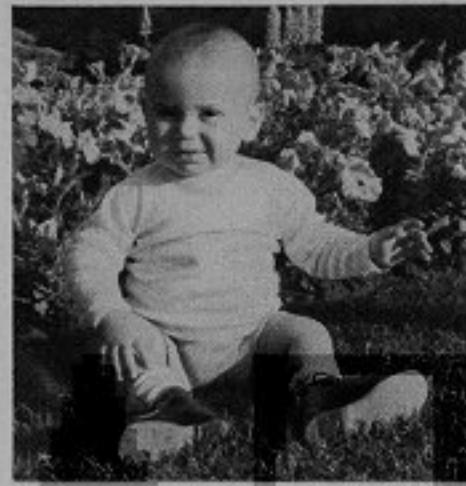
Disegnato e Composto da RUDOLFO
DIREZIONE STAMPA E PROPAGANDA FIAT
TORINO, CORSO MARCONI, 10
(Distribuzione gratuita)
Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 1-12-55 - Risposta, Inedito Defourny
Stampato il 10 dicembre 1961
Rotocalco Capotri & C. Torino - Via Vilar, 9
PRINTED IN ITALY



Carlo, figlio di Nazzareno Montini (Sez. Ferriere)



Tiziano, figlio di Camilo Lazzaretti (Sez. Fonderie)



Paolo, nipotino di Giuseppe Conti (Sez. Auto)



Maria, figlia di Antonio Altomonte (Sez. Off. di Napoli)



Monica, figlia di Giorgio Borrero (Sez. Auto)



Pinuccio, figlio di Michele Muscatello (Sez. Ferriere)



Graziana, figlia di Luigi Pralavorio (Stab. di Avigliana), con la cuginetta Marina, figlia di Ferdinando Brunatti (Stab. di Avigliana)



Mirella, figlia di Angelo Vacca (Sede Centrale)



Roberto, figlio di Pier Giorgio Revello (Sez. Auto)



Giancarlo, figlio di Vittorio Altina (Sez. Auto)



Elena, figlia di Mario Gioana (Sez. Costruzioni e Impianti)



Laura, figlia di Giacomo Aimone (Sez. Auto), con il cuginetto Gianfranco



Savio, figlio di Leonardo Di Stefano (Spa)



Giuseppina, figlia di Battista Cappello (Sima)



Francesco e Mauro, figli di Rocco Farfaglia (Materiale Ferroviario)



Franco, figlio di Salvatore Scirè Scapuzzo (Sez. Ferriere)



Rita, nipotina di Alessandro Merlo (Anziano Fiat, Sez. Auto)



Elena e Sergio, figli di Giorgio Re (Sede Centrale)

Buon Natale

