

ILLUSTRATO FIAT

Anno XI - n. 8-9

PERIODICO MENSILE

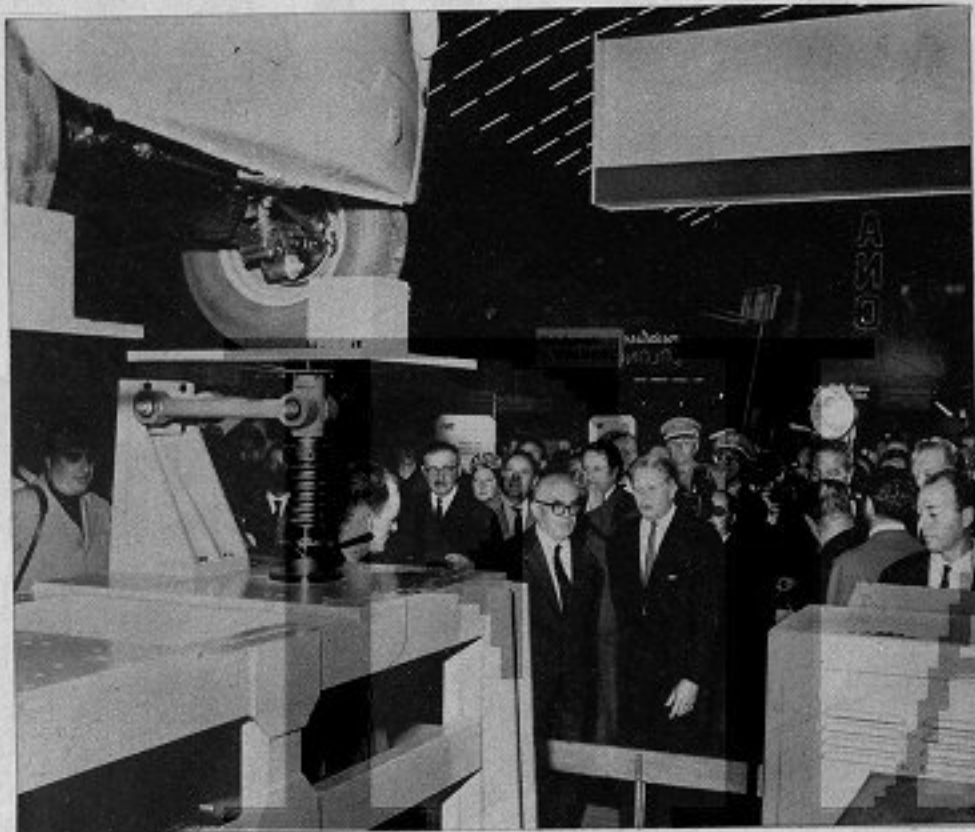
30 Settembre 1963



TORINO - SALONE INTERNAZIONALE DELLA TECNICA
Il grande stand Fiat: «il progresso tecnico e tecnologico migliora continuamente il prodotto»

(Foto: Fiat)

IL SALONE DELLA TECNICA



Il XIII Salone internazionale della Tecnica (Torino Esposizioni, 19-30 settembre) accresce ogni anno il suo successo come contenuto e come affluenza di pubblico. Pubblichiamo in pagina di copertina una fotocolor del grande stand Fiat, che ha interessato tutti per le esemplificazioni dei mezzi tecnici e dei procedimenti scientifici che la Fiat escogita ed impiega ai fini della sempre migliore qualità del prodotto. Macchine, attrezzature, apparecchiature in azione fanno istruttivo spettacolo anche ai problemi di questo continuo progresso della qualità Fiat. Tutta la stampa italiana ne ha parlato diffusamente. Sul « Corriere della Sera » Egidio Corradi ha scritto tra altro:

« Cedendo al desiderio di mostrare al pubblico quali cure ed accorgimenti richiede la progettazione e la fabbricazione di una macchina complessa e complicata qual è l'automobile, la Fiat ha presentato qualcuna delle molte mac-



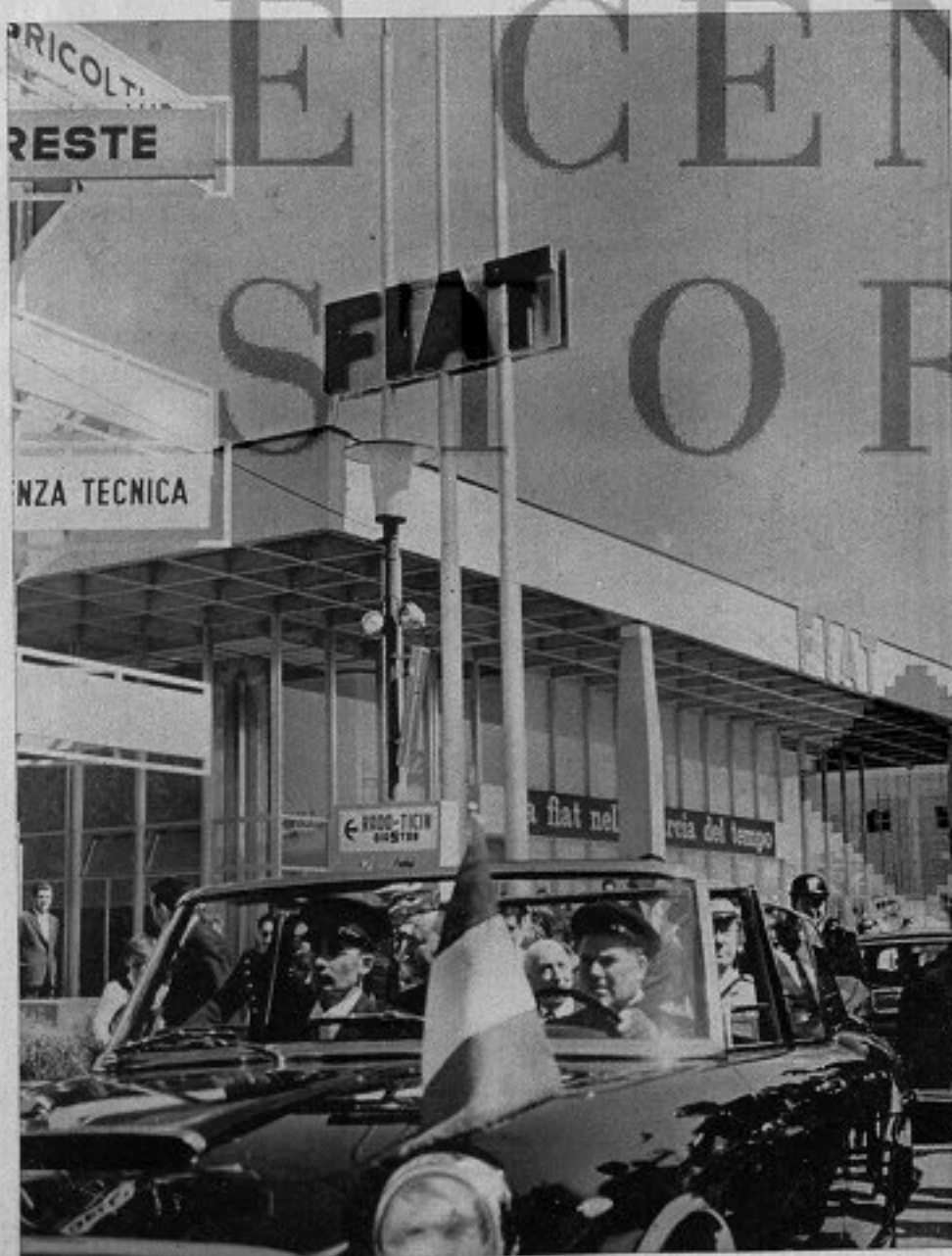
chine sperimentali finora tenute gelosamente chiuse nei suoi laboratori e stabilimenti. Iniziativa opportuna, se si pensa quanta gente si interessa ai problemi dell'automobile; ed iniziativa anche del tutto nuova quando si sappia che macchine di questo genere non sono mai state poste in nessuna mostra o esposizione, anche specializzate ».

Il Salone — cui presiede l'Ing. Giovanni Nasi, insieme al Cav. del Lavoro Soffietti, Direttore Generale il Prof. Bertolotti — è stato inaugurato a nome del Governo dal Ministro per la Cassa del Mezzogiorno, on. Pastore.

Imponente la presentazione Fiat anche nel settore Trattori. Presente anche nella Sezione Energia Nucleare. Nella Mostra delle Forze Armate rappresentata pure la Scuola Allievi Fiat G. Agnelli.

ALLA FIERA DEL LEVANTE (BARI)

“la Fiat nella marcia del tempo”



GERMANIA - Lo stand Fiat Grandi Motori alla Esposizione Inter-Oil di Francoforte. A destra il gruppo trasportabile per impianti di perforazione con motore Fiat 236 SS.



MONTECATINI - Il luminoso bel salone di esposizione Fiat, sul Viale Verdi, della Commissionaria A. Morescaichi.

SALONE DI FRANCOFORTE: gran successo



Lo stand Fiat al Salone di Francoforte — tutta la gamma delle vetture e veicoli industriali — ha avuto magnifico successo di pubblico e grande prestigio. Il Vice Cancelliere e Ministro Federale dell'Economia, Dr. Prof. Ludwig Erhardt, ed altre Autorità, hanno visitato lo stand Fiat, esprimendo il loro vivo complimento. Sono state ricevute dal Gr. Uff. Piero Bonelli, Direttore divisionale della Divisione Commerciale Autoveicoli e Capo della Direzione Esportazione Fiat, e dal Dr. Giuseppe Bonelli, Direttore della «Deutsche Fiat A.G.». La produzione automobilistica della Fiat è ben nota al pubblico della Germania Federale poiché le automobili Fiat vi hanno una diffusione anche popolare. E' la marca estera più venduta sul mercato germanico. Accanto ai colossi della produzione germanica i modelli Fiat tengono ben alto il prestigio della tecnica e del lavoro italiani.



Il Vice Cancelliere Erhardt e l'Ambasciatore d'Italia S. E. Guidotti sullo stand Fiat.



AUSTRALIA — La Fiat 1100 D, montata in Australia negli stabilimenti «Neal Investments Ltd.» e denominata suggestivamente «Riviera», è stata di recente presentata al gran pubblico. Vivo interesse. Nella fotografia: un allestimento a Perth intonato alle vetture Fiat 1100 D «Riviera».



DENHAM (Bucks. — Gran Bretagna) — L'ampio attraente salone d'esposizione della Concessionaria Fiat «Denham Motor Sales Ltd.».

UN BUON ESEMPIO

Le «Lettere informative»
di una Concessionaria Fiat

DAVIES SALES PTY. LTD.



La «Davies Sales Pty. Ltd.», distributrice Fiat in Tasmania (Australia), ha preso l'ottima iniziativa di diramare sue «Lettere informative» alla clientela, ai possibili clienti di domani, agli amici. Queste lettere a stampa e con illustrazioni contengono utili notizie Fiat e raccolgono testimonianze e desiderata di acquirenti di autovetture Fiat. La Lettera n. 2 constata il successo della iniziativa e ringrazia tutti quei proprietari di auto Fiat che gentilmente hanno scritto alla Davies Sales dopo aver ricevuto la prima circolare informativa.

Uno degli scriventi dice: «Guardandomi indietro nel tempo vedo di essere stato proprietario di 8 vetture Fiat, a cominciare dalla Balilla, e di essere stato entusiasta di ognuna di esse, come proprietario e come guidatore. L'attuale 1300 è realmente una vettura meravigliosa, e non vorrei avere nient'altro nel mio garage».

Un altro: «Nel 1929 acquistai una Fiat 521: va ancora bene come quando la presi».

La Lettera n. 2 dà notizie della Fiat «2300 lusso» giunta ora anche in Tasmania e parla ai lettori dell'«East African Safari» dell'aprile scorso: 84 partenti e 7 arrivati, fra i quali una Fiat 2300, seconda nella sua categoria.

Oltre a varie notizie su rallies e trofei locali, in cui si sono particolarmente distinte vetture Fiat, anche consigli sul come si debba curare la propria Fiat, sulla vernice da usare quando vi siano parti danneggiate di carrozzeria, e persino sullo straccio da tenere sempre pronto in macchina per pulire il parabrezza.

Notizie, avvertenze, testimonianze, che fanno di queste «Lettere» della Davies Sales Pty. Ltd. un proficuo simpatico mezzo di comunicazione e di collegamento tra la Concessionaria e la clientela Fiat. Ciò è utile in ogni parte del mondo dovunque si vendono e circolano automobili Fiat.



GINEVRA - La «Peter Stuyvesant», marca di sigarette di rinomanza internazionale, dà la preferenza alla Fiat: ecco, nella foto, un primo gruppo di «Fiat 1500 Familiare» fornite dalla Fiat Suisse.



CASTROVILLARI (Cosenza) - L'avv. Lucio Trentacapilli ci ha espresso il suo più vivo riconoscimento per l'alto livello di qualità dei prodotti Fiat che possiede — vetture, trattori, frigoriferi — e che usa sempre con piena soddisfazione nella vita professionale o nella conduzione di aziende agricole o nella vita domestica. Pubblichiamo la fotografia della Fiat 1100/E dell'avv. Trentacapilli. «Ha ormai 11 anni ed ha percorso circa 360.000 chilometri senza revisione alcuna del motore. Soltanto a 80.000 chilometri di percorrenza è stata operata una smerigliatura alle valvole. Dal 1952 ad oggi i soli ricambi occorsi sono stati qualche accumulatore, qualche treno di pneumatici e qualche serie di candele. E' una vettura ancora ben compatta e vitale come tutte nella gamma Fiat».



SCHRIEREN (Svizzera) - La Fiat 1300 del sig. Marcel Clot, titolare di una Scuola-guida nei pressi di Zurigo, ha superato recentemente i 100.000 km. ed è ancora in piena efficienza. La «performance» della vettura è tanto più ragguardevole, se si consideri che è costantemente usata dagli allievi durante le lezioni pratiche dei corsi di guida.



EGITTO - Il signor Federico Fortunati, di Brescia, è proprietario di una Fiat 1100 Special. Entusiasta delle prestazioni della sua vettura, ci ha inviato questa fotografia scattata durante una sua lunga «tournée» nel Medio Egitto. Sullo sfondo la Piramide Romboidale di Dashur.



INNSBRUCK (Austria) - La signora Edfried Retter ci ha inviato questa fotografia della sua 600 Multipla al Lago di Garda. La vettura ha già raggiunto i 100.000 km. Mai sono occorsi interventi meccanici al suo motore. La sig.ra Retter è soddisfattissima della macchina: «E' portentosa; comoda ed economica, di grandi prestazioni e di durata straordinaria».

CENTENARI

Henry Ford

Trenta luglio 1863. Cento anni fa nasceva Henry Ford, il futuro fondatore della più grande industria produttrice di automobili del mondo.

Figlio di un ricco agricoltore, Ford nacque in una fattoria vicino a Dearborn, nel Michigan. Frequentò una piccola scuola di campagna e contemporaneamente aiutò il padre nel lavoro dei campi. Fin da ragazzo ebbe una grande passione per la meccanica, e si trastullò con frammenti di macchine.

Quando aveva dodici anni si verificarono due fatti destinati ad avere una influenza decisiva sulla sua vita: ricevette in dono un orologio e vide per la prima volta un veicolo che non era tirato da un cavallo. Si trattava di una macchina usata per azionare una trebbiatrice.

Egli studiò il suo orologio di dentro e di fuori, ed un anno dopo era in grado di montare qualsiasi orologio. La macchina della trebbiatrice lo aveva colpito a tal

boscoso regalatogli dal padre, Ford disegnò il primo schema di motore a benzina. Il motore a benzina, e non la macchina a vapore, avrebbe costituito la forza motrice dell'avvenire. Ben presto si rese conto che non avrebbe potuto costruire il suo motore in campagna. Fu così che nel 1881 la giovane coppia si trasferì a Detroit dove Ford trovò lavoro come meccanico: dodici ore di lavoro al giorno per quarantacinque dollari al mese. Nelle ore libere Ford continuava a lavorare al suo motore a benzina in uno sgabuzzino in muratura dietro la casa.

Per costruirlo impiegò una settimana. Egli lo provò per la prima volta nel dicembre del 1883, in cucina, fissandolo al lavandino con le candele connesse alla presa di corrente elettrica, mentre la moglie si occupava della lubrificazione. Il motore funzionò.

L'aspirazione di Ford era quella di far funzionare un veicolo a quattro ruote. La idea non era sua, giacché i veicoli a motore, di provenienza europea, funzionavano con un discreto successo. Ma non esisteva ancora alcuna produzione commerciale di automobili.

Nel 1896 Ford ebbe la soddisfazione di

esperimenti in una officina di sua proprietà. Lavorò su un motore a quattro cilindri. Un suo modello vinse una corsa sulla pista di Gresse Pointe nell'ottobre del 1902.

Nel 1903 Ford trovò nuovi capitali e fondò la « Ford Motor Company », che fu in grado di vendere le prime auto, col nome di « Fordmobile », a 850 dollari l'una. Ma l'obiettivo di Ford era di poter costruire automobili accessibili alla media della popolazione. Nel 1911, trentaquattromila e cinquecentoventotto automobili venivano prodotte dalla Ford nella fabbrica di Highland Park, di recente costruzione. La grande richiesta del mercato imponeva una sempre maggiore velocità di lavorazione. Ford cominciò, nell'aprile del 1913, i primi esperimenti con la catena di montaggio. Durante la prima guerra mondiale la « Ford Motor Company » produsse per il governo autocarri militari, motori di aeroplani, apparecchi acustici, elmetti di acciaio, battelli antisommergibili.

Il 31 dicembre 1918 Ford si dimise da Presidente della Società, lasciando il posto al figlio Edsel. Agli inizi dell'anno seguente egli acquistò tutte le azioni che non appartenevano alla sua famiglia, e così la Società, con un capitale di 100 milioni di dollari, divenne completamente di sua proprietà. Riprese il suo posto per breve tempo: ventiquattro anni più tardi, alla morte del figlio Edsel, per cederlo in seguito al nipote Henry Ford II che assunse la direzione della « Ford Motor Company » il 21 settembre del 1945. Henry Ford morì nel 1947. Ancor oggi la « Ford Motors Company » rimane il secondo complesso industriale del mondo, subito dopo la « General Motors ».

Lumière

Ad ottobre s'inizia il centenario della nascita dell'inventore del cinema: Louis Lumière, morto 15 anni or sono nella cittadina francese di Besançon.

Era nato a Besançon il 5 ottobre del 1864. Suo padre era un fabbricante di lastre fotografiche, che aveva l'officina nel quartiere Monplaisir di Lione. Seguendo un desiderio di Louis, gli fece frequentare gli istituti tecnici e il Conservatorio di Lione, e poi lo mise a lavorare nella sua azienda. Durante tutto questo periodo il giovane Lumière si interessò ai problemi della fotografia, e costruì una piccola macchina fotografica; poi, quando nel 1894 vide il Kinetoscope di Edison, cominciò a studiare la possibilità di proiettare delle fotografie in movimento. In tali studi venne coadiuvato dal fratello Auguste, nato a Besançon il 19 ottobre del 1862 e morto a Lione il 10 aprile del 1954, divenuto in seguito biologo eminente e membro dell'Accademia delle Scienze di Parigi.

Finalmente, nel 1895, dopo approfondite ricerche, il Lumière riuscì a costruire una macchina da proiezione cinematografica che, in pratica, non era che un perfezionamento degli apparecchi costruiti sino ad allora da Plateau, Stampfer, Reynaud, Marey, Demy e Dickson, il quale ultimo girò i primi films propriamente detti. Il cinematografo venne brevettato il 13 febbraio di quello stesso anno 1895 e venne così ufficialmente chiamato il 30 marzo.

L'unico pregio dell'apparecchio di Lumière era quello di essere sfruttabile commercialmente. Negli anni che seguirono Lumière cercò di perfezionare il suo apparecchio; e nello stesso tempo, aiutato da Carpentier, cominciò a produrre dei pic-



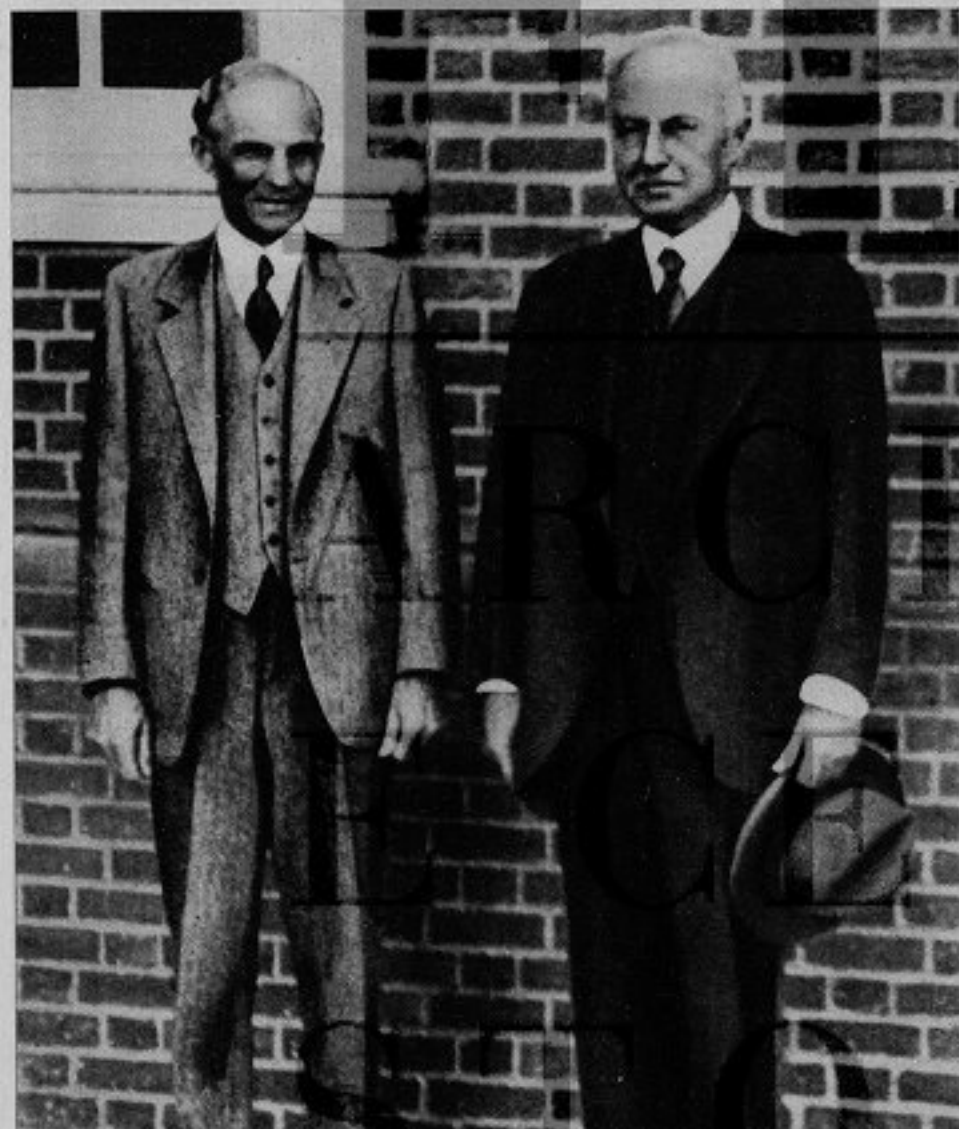
Louis-Jean Lumière

coli films, della durata di dieci, quindici minuti, senza soggetto, né trama, e naturalmente muti. Il primo di questi films venne proiettato in pubblico il 28 dicembre 1895 al Grand Café sul Boulevard des Capucines (Parigi) e si intitolava *L'arrivée du train à la gare de Lyon*: era la « cronaca » dell'arrivo di un treno alla stazione di Lione. Questo film fece molta impressione, poiché sembrava che il treno in arrivo precipitasse sugli spettatori. Quella sera parecchie signore urlarono dal terrore.

Da quel momento Lumière cominciò a sgominare in tutto il mondo i suoi operatori perché riprendessero i fatti più sensazionali che accadevano. Nello stesso tempo realizzò alcuni films comici, come *L'arroseur arrosé*, nel quale un monello preme il piede sulla pompa di un giardiniere e quando questi volge verso di sé la bocca della canna per vedere se c'è qualche guasto, il ragazzo alza il piede all'improvviso e il malcapitato giardiniere subisce una bella doccia.

Col passare del tempo i films di Lumière persero il loro interesse, poiché un altro francese, Georges Méliès, incominciava a realizzare films con attori, scene e comparse. Per ritornare nel cinematografo anche il Lumière dovette cominciare a produrre films di questo genere, e nel 1898 proiettò il primo film storico: *La vita e la Passione di Gesù Cristo*, lungo 250 metri. Ma in quello stesso anno Lumière cessò la produzione cinematografica che aveva intrapreso su basi industriali, limitandosi a produrre qualche pellicola, fino al 1903, quando la concorrenza spietata dell'apparecchio Demy lo costrinse a vendere tutti i suoi films e le sue macchine alla casa cinematografica Pathé. Continuò egualmente ad interessarsi ai progressi del cinema e durante l'esposizione del 1900 tentò la proiezione su schermo gigante, di 21 metri di larghezza e 15 di altezza.

Negli ultimi anni della sua vita — riporta l'« Osservatore Romano » — Louis Lumière mise a punto un apparecchio per la proiezione di films a colori, ottenuto con un sistema di selezione ottica, a lenti colorate, per cui venne nominato membro, come già suo fratello, dell'Accademia delle Scienze di Parigi, e presidente d'onore di moltissimi enti culturali.



DETROIT 1934 - Henry Ford e il Senatore Giovanni Agnelli.

punto che dopo pochi anni di tentativi ne aveva costruito un modello capace di funzionare.

A diciassette anni lasciò la fattoria e la scuola, percorse a piedi quattordici chilometri fino alla città di Detroit, ove ebbe il suo primo posto presso la « Michigan Car Works », presso la quale seguiva riparazioni, con uno stipendio di un dollaro e dieci alla settimana. Nel frattempo, per arrotondare il misero stipendio, riparava orologi.

Un suo compagno di lavoro gli prestò una volta una rivista inglese: *World of science*, che conteneva una descrizione del motore Otto a combustione interna di recente invenzione. Quella lettura stimolò il giovane Ford ad abbandonare l'officina per lavorare presso la « Dry Dock Engine Company ». Dopo due anni finì il suo apprendistato, e si trovò con una perfetta conoscenza in materia di automobili.

Ford nel frattempo aveva elaborato un piano secondo il quale si sarebbero potuti fabbricare degli orologi da vendere ad un dollaro l'uno. Ma abbandonò quest'idea dietro le insistenze del padre che lo richiamò al lavoro dei campi. Nell'inverno del 1884 il ragazzo frequentò un istituto superiore di commercio e si dedicò ad esperimenti di meccanica in una officina che aveva attrezzato con le sue stesse mani presso la casa del padre.

Nell'aprile del 1888 Ford sposò Clara Bryant, figlia di un agricoltore vicino: più tardi egli l'avrebbe chiamata « la fiduciosa », per la fede incrollabile con cui lo sosteneva nei periodi più neri.

Nella casa che si costruì su un terreno

poter guidare una vettura costruita con le sue stesse mani, dopo aver praticato un foro nel muro per poterla far uscire dall'officina ove l'aveva costruita. Il motore a due cilindri, della potenza di quattro cavalli, faceva fremere la leggerissima carrozzeria montata su quattro ruote da bicicletta. Una sella di bicicletta costituiva il sedile; era montata sul serbatoio di benzina, capace di poco più di undici litri. Poche settimane dopo, avendo aggiunto per maggiore comodità un sedile da carrozza, Ford guidò la sua macchina fino alla vecchia dimora di Dearborn, distante quattordici chilometri, recando a bordo la moglie e il figlioletto Edsel.

In quel periodo Ford lavorava come ingegnere capo presso la « Detroit Edison Company ». Quando vendette per 200 dollari questa sua prima automobile, fu in grado di iniziare il lavoro di progettazione e di costruzione della seconda. In più, alcuni industriali, che erano venuti a conoscenza del fatto, gli offrirono diecimila dollari di finanziamento: abbastanza per costruire dieci automobili. Così nel 1899 egli lasciò la società presso la quale lavorava, e divenne ingegnere capo della « Detroit Automobile Company ». Non passò molto tempo che Ford e i suoi patrocinatori divisero la società e riorganizzarono la ditta, che divenne la « Cadillac Motor Car Company ».

Nel 1901, unitosi ad un altro gruppo, Ford divenne l'ingegnere capo della « Henry Ford Company »; ma anche questa volta vi furono motivi di dissenso fra lui e gli altri azionisti, di modo che un anno dopo la società si sciolse. Ford ritornò ai propri

"OSCAR" E LE BALLERINE



Le Bluebell della Compagnia Dapporto sullo stand Fiat al Salone della Tecnica. Nello sfondo, in alto: « Oscar », il manichino delle prove d'urto che si svolgono nei Laboratori Fiat per la sicurezza auto.

CIVILTÀ DEL LAVORO

Iniziativa personale e responsabilità

Nel Palazzo della Civiltà del Lavoro, all'E.U.R. (Roma), si svolgerà il 17-18 ottobre un Convegno nazionale sul tema della « *iniziativa personale nel lavoro ad ogni livello di responsabilità* ». Tema di fondamentale importanza non soltanto per il progresso tecnico delle produzioni e dell'economia, ma anche per il progresso morale e sociale.

Il presidente Prof. Enrico Pozzani ha sintetizzato nel manifesto-programma del Convegno principi e concetti essenziali. E' sempre l'uomo il protagonista di ogni civiltà; ed il progresso tecnico-scientifico ed il benessere vanno considerati come « beni strumentali o mezzi utilizzati per un più efficace perseguimento di un fine superiore, che è quello di facilitare e promuovere il perfezionamento spirituale degli esseri umani ».

« Questo è il principio che ha sempre sorretto la vita e l'attività dei Cavalieri del Lavoro, dei Maestri del Lavoro e degli Anziani di Aziende, benemeriti della operosità ai diversi livelli, interpreti tutti appassionati e validi di quella iniziativa personale e di quella responsabilità che li ha portati al successo, all'affermazione nell'azienda ».

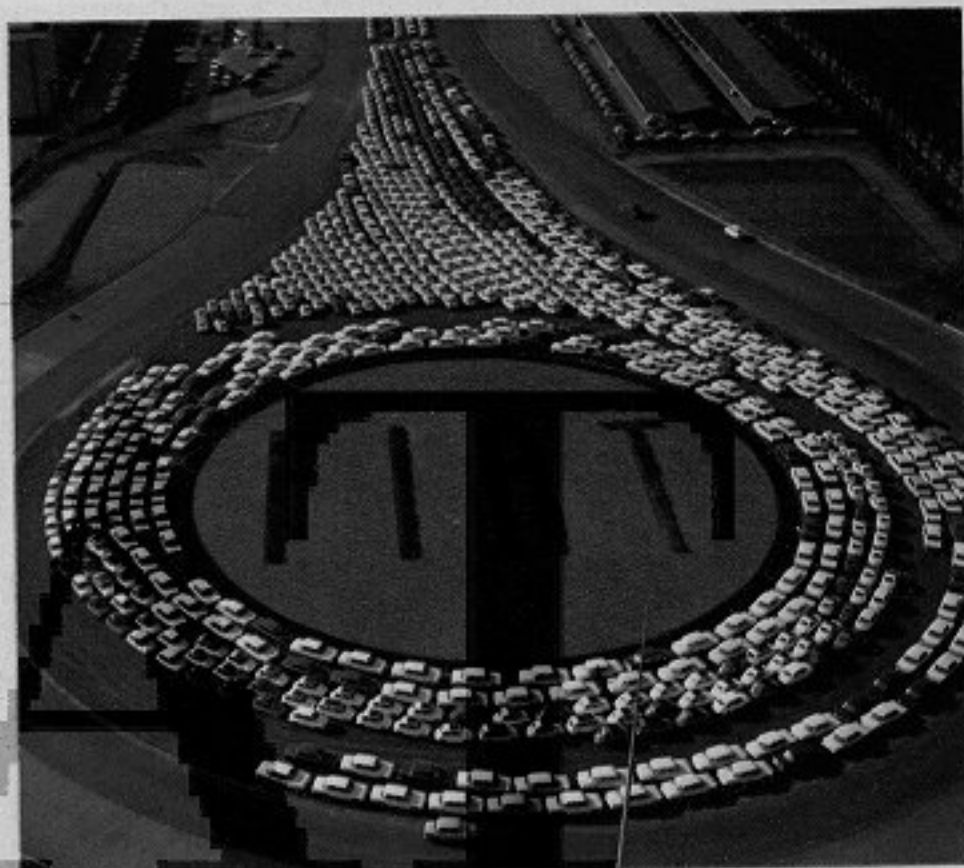
Alla Fiat il rispetto della persona del lavoratore e lo spirito d'iniziativa sono di consueta norma a tutti i gradi della gerarchia aziendale, dall'officina alla direzione. La Scuola Allievi Fiat e il Gruppo Anziani Fiat sono operanti in questo indirizzo fondamentale. Il manifesto del Convegno di Roma dice opportunamente:

« Il tipo di lavoratore moderno nella società, che è nata dalle rivoluzioni e dalle trasformazioni industriali, non è più l'uomo di ieri, soggetto, cioè, alla pesante schiavitù di una serie di attività puramente manuali ed esecutive, ma è un lavoratore nuovo in cui i valori dell'intelligenza acquistano sempre maggior rilievo rispetto ai tradizionali requisiti operativi puramente fisici e manuali: la macchina deve pur sempre essere condotta e dominata dall'uomo! E' per questo che quella iniziativa personale che si intende risvegliare può esplicarsi a tutti i livelli, dai più umili ai più alti, dai più autonomi ai più esecutivi ».

« Iniziativa che deve essere decisione cosciente e responsabile di intraprendere e promuovere l'attività, di ideare, se occorre, nuovi sistemi di lavoro; capacità di agire di testa propria, desiderio di migliorarsi, e di migliorare, ansia di superamento, volontà di partecipare realmente all'opera comune nella visione del risultato finale che deve essere di tutti e come tale da tutti sentito ».

« Una responsabilità consapevole e vigilante, che è poi l'elemento fondamentale di distinzione tra l'economia coatta e l'economia libera dove l'uomo, appunto, è costituito signore della propria responsabilità personale che ne illumina la coscienza e ne guida l'azione. Iniziativa, che deve trovare il suo limite, unico ma invalicabile, nella responsabilità e, quindi, nel rispetto convinto dell'ordine, dell'autorità e delle regole aziendali, in un fecondo equilibrio di disciplina e di iniziativa, di gerarchia e di libertà ».

Il Convegno all'E.U.R. è rivolto soprattutto ai giovani: « ai giovani si cercherà di additare il valore dell'iniziativa sull'esempio di quei benemeriti della operosità che animano il Palazzo della Civiltà del Lavoro ».



Fiat

Artista (Autore) / Artista:
1) Fiat Stampa e Propaganda
2) Fiat Stampa e Propaganda
3) Fiat Stampa e Propaganda

Art. Disegno / Disegno: autografo:
4) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
5) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
6) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
7) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
8) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
9) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
10) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
11) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
12) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
13) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
14) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
15) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
16) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
17) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
18) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
19) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
20) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
21) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
22) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
23) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
24) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
25) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
26) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
27) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
28) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
29) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
30) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
31) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
32) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
33) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
34) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
35) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
36) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
37) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
38) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
39) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
40) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
41) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
42) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
43) J. J. J. J.

Art. Disegno / Disegno: autografo:
44) J. J. J. J.

AUREI PREMI

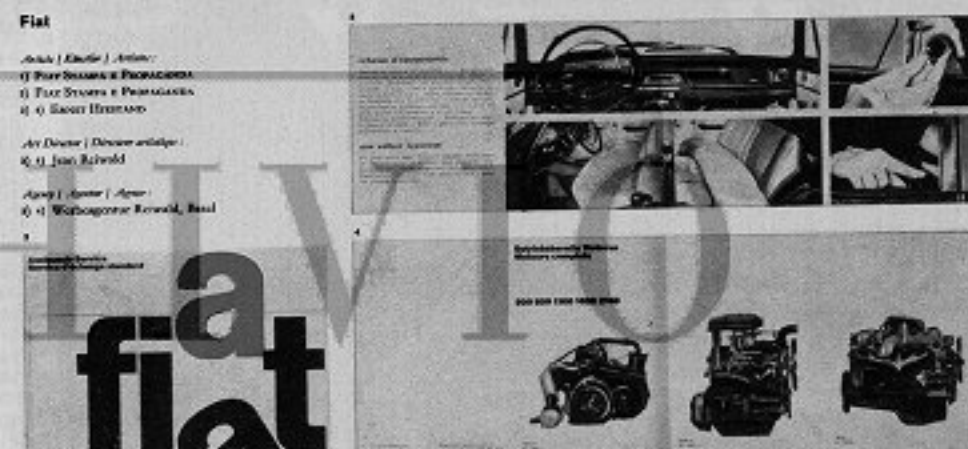
della Federazione Italiana Pubblicità

Quest'anno la « Rosa d'oro » della Propaganda, istituita dalla F.I.P., è stata conferita alla Soc. di Navigazione « Italia ». La prima « Rosa » l'ebbe, l'anno scorso, la Fiat per il Circarama. Anche questa volta la cerimonia del conferimento si è svolta il 5 settembre nella nobile sede del Circolo della Stampa di Milano, presenti Autorità e folla d'invitati. Al saluto cordiale di Ferruccio Lanfranchi e di Dino Villani, rispettivamente presidenti del Circolo e della F.I.P., il presidente della Soc. « Italia », gr. uff. Zuccoli, ha risposto con fervido ringraziamento. Questa « Rosa d'oro » premia anche la operosità del dirigente i servizi stampa

e propaganda della grande Compagnia di Navigazione, l'Avv. Villa Santa succeduto nell'alto ufficio a Bruno Astori. Alla manifestazione era rappresentata anche la Fiat.

La medaglia d'oro 1963 « Vita di Pubblicitario », altra ambita distinzione della Pubblicità italiana, è stata conferita meritatamente ad Antonio Valeri, giornalista e dal 1951 direttore della F.I.P., con una motivazione che è di « riconoscimento del valido contributo da lui dato allo sviluppo e al perfezionamento della pubblicità nel nostro Paese ». La medaglia gli sarà consegnata durante il 7° Congresso nazionale della Pubblicità, ad Ischia (3-6 ottobre).

All'amico Valeri le felicitazioni della Direzione Stampa e Propaganda Fiat e dell'« Illustrato Fiat ».



La rivista svizzera « Graphis », una delle più autorevoli voci nel campo delle arti grafiche e delle arti applicate, dedica nel suo numero estivo numerose pagine alla pubblicità automobilistica. Si tratta di una novità considerevole che risulta anche dal tono dell'articolo che accompagna le illustrazioni, dove si dice che un'automobile privata non è più un lusso, ma un oggetto di casa, quasi un bene di consumo, sebbene dilazionato nel tempo. Ciò giustifica anzi impone un colore, uno stile e un discorso pubblicitario dei produttori agli utenti, discorso più raffinato, più sottile, ricco di implicazioni che si servono di meditate tecniche psicologiche.

La Fiat ha aderito all'invito di partecipare. Riportiamo le illustrazioni pubblicate in « Graphis ». Il redattore della rivista dice tra altro: « Alcune marche tradizionali impongono la loro pubblicità sulla loro reputazione ben confermata. Accade così che la Fiat ricorre al suo nome di fabbrica e che la Mercedes prende come tema dominante il suo marchio ».

Nei due casi c'è una visibile identificazione tra la fabbrica, la vettura e la pubblicità.



PORTOGALLO - Gruppo di agenti della « Fiat Portuguesa » in visita con il direttore della Filiale Dr. Guarneri nella zona degli erigenti stabilimenti di montaggio « SOMAVE » a Vendas Novas. Al sopralluogo hanno anche presenziato il presidente della Camara Municipal de Vendas Novas Dr. Ennes Ferreira e il consigliere commerciale dell'Ambasciata italiana Dr. Giorgio Paolo Cuneo.

UNA BELLA RIVISTA "PININFARINA"

Riappare all'attenzione del pubblico la rivista della Pininfarina intitolata appunto «Pininfarina». La pubblicazione era stata interrotta qualche anno fa al terzo numero. Ora si ripresenta con una sontuosa veste editoriale, moderna impaginazione, ricchezza di astuzie grafiche, immagini a colori e in bianco e nero, una fantasiosa varietà di carte e cartoncini. La Rivista viene distribuita in omaggio, il che sta a confermare che si tratta di uno squisito organo di «pubbliche relazioni».

Direttore Giorgio Colombo, coordinatore per la parte letteraria Ferruccio Bernabò, direttore artistico Eros Sogno. Stampatore G. Zeppegno (Torino). Superfluo dire che è rivista di automobilismo; ma dell'automobile considerata preminentemente come stile, che questa è la specialità che ha reso famosa nel mondo la «Pininfarina». «Styling» è aggettivo anglosassone che al nostro equivalente «stilistico» aggiunge l'elemento della funzionalità.

Il numero si apre con un magistrale articolo di Giovanni Canestrini: «Sulla ruota l'evoluzione dell'umanità». Altri collaboratori: Cavallari Murat, Clara Grifoni, Ernesto Caballo, Carlo Mariani, Alberto Morelli, Stefano Braccarelli, Giovanni Lurani, Piero Casucci. Lo stesso Bernabò vi pubblica un articolo intitolato «automobilisti all'inferno». Tra gli articoli di varietà culturale, uno di Marziano Bernardi sul «barocco a Torino» e uno di Leo Pestelli «la parola e l'automobile».

Eminentissime firme estere: Laurence Pomeroy, Jacques Ickx, Alec Issigonis, Harry Mundy, Bernard Cahier. Il tema dello «Stile» è trattato da Alec Issigonis, progettista della «British Morris Co.». Egli parla degli sforzi compiuti per far sì che, liberatisi da certe coclute mode come quella del continuo allungamento della parte posteriore della vettura, si potesse sposare l'esigenza della comodità del passeggero con quella di un ampio bagaglio. Ne è venuta una nuova valida estetica. Altro articolo dell'inglese Harry Mundy tratta dell'evoluzione dall'epoca in cui progettazione dell'autotelaio e progettazione della carrozzeria erano due cose separate, con predominanza della prima, all'epoca in cui lo «stylist» assume ad una importanza fondamentale.

IL CLACKSON NON FA TURISMO

Sotto questo arguto titolo la rivista «Settestrade» (Roma) ha reso conto di un recente convegno — ad iniziativa dell'Automobile Club — di giornalisti della stampa estera nella capitale italiana sul tema «rumori». Il giornalista Leo Wollemborg ha ricordato che molti stranieri ripetono, venendo in Italia, questa *boulade*: «le frontiere italiane si chiamano Chiasso».

Anche altri interlocutori, lo svedese Agne Hamrin, Presidente dell'Associazione Stampa Estera in Italia, il corrispondente di «France Soir» e della Radio TV francese Jean Neuvacelle Ivanov, ed il giornalista tedesco Klaus Rühle, hanno concordemente osservato che «il più prezioso dono agli umani, il silenzio» è gravemente compromesso dalle automobili e dalle motociclette a motore scoppiettante, da partenze fragorose, da frenature stridenti e dai petulanti clackson, nonché dagli apparecchi radio e televisivi e dai giradischi imperversanti impletamente ad elevato volume, in ogni ora del giorno e della notte, in città, nelle campagne, sulle spiagge, nei locali pubblici e nelle abitazioni private, dappertutto. Non pochi turisti, dolendosi di tale stato di cose, hanno abbreviato la loro permanenza in Italia.

Purtroppo le doglianze sui «rumori» sono al primo piano delle critiche turistiche e la stessa stampa italiana se ne fa spesso eco.



AUSTRALIA - Una graziosa stellina, miss Carol Ward, e la 600 D ritratti sullo stand Fiat allestito dalla nostra Concessionaria «Neal Investments» per la grande Fiera Internazionale di Sydney. (Foto Trenoweth-Colorcraft).

UN INGRESSO INVITANTE



Questa bella fotocolore con la gentile «hostess» riproduce l'insegna Fiat alla recente Mostra «Italia Produce» a Copenaghen.

ALLA FIAT PER CHI STUDIA E LAVORA

Premi di frequenza

I premi di frequenza che l'Azienda concede a favore dei Dipendenti per l'anno scolastico 1963, sono regolati come segue:

a) Scuole Professionali e Scuole Medie Superiori

1) Licenza Scuola Avviamento o Scuola Media	L. 10.000
2) Corsi professionali per operai	» 10.000
3) Corsi per disegnatori	» 12.000
4) Istituto Tecnico Industriale	» 40.000
5) Istituto Tecnico Commerciale	» 30.000
6) Ginnasio - Liceo Classico - Scientifico	» 35.000

Tutti i dipendenti possono usufruire di questi premi, per ogni classe delle scuole sopra elencate. Sono esclusi i ripetenti, i respinti, e chi, alla data stabilita per la presentazione della domanda, ha un'anzianità aziendale inferiore ad un anno.

b) Università

1) Politecnico o Facoltà di Ingegneria	L. 80.000
2) Facoltà di Chimica	» 80.000
3) Facoltà di Fisica	» 70.000
4) Facoltà di Scienze Matematiche e Scienze Economiche e Commerciali	» 60.000

Possono usufruire di questi premi tutti i Dipendenti che abbiano superato, con la media non inferiore a 21/30, almeno 1/3 degli esami previsti dal piano di studi dell'anno in corso di una delle facoltà sopra indicate, ed abbiano, alla data stabilita per la presentazione della domanda, un'anzianità aziendale di almeno 2 anni.

Per i fuori corso (sino a 2 anni) la misura dei premi sarà pari alla metà degli importi sopra indicati, purché abbiano sostenuto almeno la metà degli esami residui con votazioni non inferiori a quelle previste per l'ottenimento del premio di frequenza. Qualora gli anni fuori corso siano superiori a due, la Direzione Fiat si riserva di esaminare i singoli casi.

Sono esclusi dal beneficio di cui sopra i dipendenti la cui anzianità Fiat sia inferiore di due anni alla data fissata per la presentazione delle domande, o abbiano ottenute votazioni inferiori ai 18/30 nell'anno accademico per il quale concorrono.

c) Autodidatti

Per quei dipendenti privatisti o autodidatti che sostengono prove di esame legalmente riconosciute, vale quanto specificato al punto a).

Indennità di esami

La Fiat, allo scopo di aiutare i dipendenti operai ed impiegati, in attività di servizio, che frequentano corsi di studio in ore post lavorative e sostengono con successo esami presso scuole pubbliche, corrisponde particolari indennità di esami le cui attuali misure sono:

- Licenza di scuola media, di scuola di avviamento e, salvo quanto disposto in seguito, esami di idoneità classi intermedie di scuole medie superiori: L. 1500 per ogni esame superato, sino ad un massimo di L. 15.000 per anno;
- Licenza di scuola tecnica (tipo industriale e commerciale), licenza di scuola magistrale superiore, esami di idoneità classi intermedie istituto tecnico geometri, istituto tecnico ragionieri, ginnasio-liceo classico e liceo scientifico: L. 2000 per ogni esame superato, sino ad un massimo di L. 20.000 per anno;
- Esami preliminari all'abilitazione tecnica industriale (primo triennio) e di idoneità classi intermedie istituto tecnico industriale: L. 2500 per ogni esame superato, sino ad un massimo di L. 25.000 per anno;
- Diploma di geometra: un'unica indennità di L. 35.000;
- Diploma di ragioniere, diploma di perito industriale (nelle specializzazioni diverse da quelle di cui al punto seguente) e diploma di maturità classica e scientifica: un'unica indennità di L. 40.000;
- Diploma di perito industriale (specializzazioni di meccanico, elettronico, elettrotecnico, aeronautico, radiotecnico, chimico industriale): un'unica indennità di L. 50.000;
- Esami di Facoltà universitaria, escluso il Politecnico o Facoltà di Ingegneria: L. 4500 per esame superato, sino ad un massimo di L. 45.000 per anno;
- Esami Politecnico o Facoltà Ingegneria: L. 5000 per ogni esame superato, sino ad un massimo di L. 50.000 per anno.

Si ricorda che dette indennità sono sostitutive della retribuzione per i permessi chiesti ed ottenuti sia per sostenere gli esami, sia per un'eventuale preparazione antecedente. La durata minima del permesso non retribuito deve essere di almeno mezza giornata per ogni esame.

Borse di studio per figli di dipendenti

Per l'anno scolastico 1963-64, la Fiat mette a concorso borse di studio a favore dei figli dei dipendenti, per i corsi di istruzione media e universitaria sotto specificati:

1) Scuola Media o di Avviamento:

Borse di studio L. 10.000 (per media di votazione di 7/10)

2) Istituto Professionale Industriale o per il Commercio:

Borse di studio L. 20.000 (per media di votazione di 8/10)
Borse di studio L. 10.000 (per media di votazione da 7 a 7,9/10)

3) Istituto Tecnico Industriale:

Borse di studio L. 40.000 (per media di votazione di 8/10)
Borse di studio L. 25.000 (per media di votazione da 7 a 7,9/10)

4) Istituto Tecnico Commerciale:

Borse di studio L. 30.000 (per media di votazione di 8/10)
Borse di studio L. 20.000 (per media di votazione da 7 a 7,9/10)

5) Ginnasio - Liceo classico o Liceo scientifico:

Borse di studio L. 35.000 (per media di votazione di 8/10)
Borse di studio L. 25.000 (per media di votazione da 7 a 7,9/10)

6) Università:

a) Politecnico o facoltà di Ingegneria:

Borse di studio L. 80.000 (per media di votazione di 27/30)
Borse di studio L. 50.000 (per media di votazione di 24/30)

b) Facoltà di Scienze Economiche e Commerciali,

Matematica, Fisica, Chimica:

Borse di studio L. 60.000 (per media di votazione di 27/30)
Borse di studio L. 40.000 (per media di votazione di 24/30)

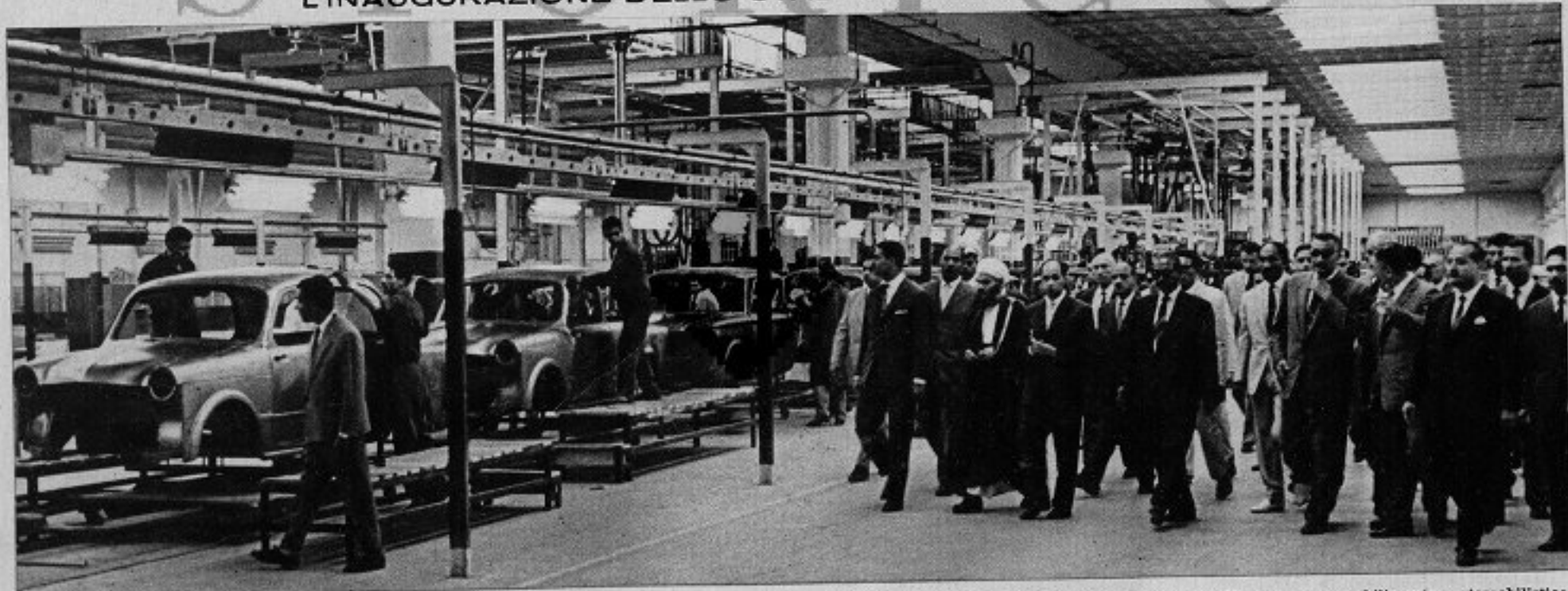
L'assegnazione delle borse di studio avverrà in base alle votazioni medie riportate, e per concorrere sono necessari i seguenti requisiti:

- Il genitore deve avere almeno 2 anni di anzianità aziendale alla data prevista per la presentazione della domanda.
- Il figlio non deve essere ripetente e deve aver riportato la votazione media di almeno 7/10 se frequenta una delle scuole di cui ai punti 1-2-3-4-5; non deve essere fuori corso e deve aver ottenuto la votazione media di almeno 24/30 — con nessun voto inferiore ai 21/30 — se frequenta una delle facoltà universitarie di cui al punto 6.

Per fruire della assegnazione dei PREMI DI FREQUENZA e per concorrere all'assegnazione delle BORSE DI STUDIO, gli interessati dovranno inoltrare domanda, su apposito modulo, alla Direzione del Personale - Ufficio Borse di Studio - C.so Dante 102, Torino. Le domande dovranno essere corredate da un certificato in carta libera rilasciato dalla segreteria della scuola o della facoltà universitaria presso cui lo studente è iscritto, certificato che riporti le votazioni conseguite nell'anno precedente e l'iscrizione al corso attualmente frequentato. Termine utile 31 dicembre 1963. Tale data è tassativa anche per gli iscritti alle facoltà universitarie, salvo la possibilità di far seguire la richiesta documentazione quando saranno esaurite le sessioni di esami o di laurea previste nell'anno accademico in corso.

Per fruire delle INDENNITÀ D'ESAMI, i dipendenti interessati dovranno presentare domanda alla Fiat - Direzione del Personale (Servizio Centrale Retribuzione Operai, Corso Marconi 20, Torino), se operai; al Servizio Personale Centrale Fiat, Corso Marconi 10, Torino, se impiegati. Alla domanda dovranno annessi: un certificato in carta semplice della scuola, istituto o università sede di esame, con l'indicazione degli esami sostenuti e delle votazioni riportate; un certificato dell'Ufficio Mano d'Opera o Personale della Sezione o Azienda competente, da cui risulti la durata dei permessi ottenuti per esami e da cui risulti che tali permessi non sono stati retribuiti. Le richieste, sotto pena di decadenza, dovranno essere presentate non oltre i tre mesi dalla data dell'ultimo esame annuale.

L'INAUGURAZIONE DELLO STABILIMENTO AUTO AL CAIRO



IL CAIRO (RAU) - Questa fotografia, pervenutaci ora dal Cairo, si riferisce alla inaugurazione, il 21 luglio corrente, da parte del Presidente Nasser, dello stabilimento automobilistico costruito dalla « El-Nasr Automotive Company » con l'assistenza tecnica della Fiat. Lo stabilimento è stato progettato per una produzione annua di 10.000 autovetture modelli Fiat, oltre a trattori e veicoli industriali. Occupa al lavoro circa 4000 persone. Alla cerimonia inaugurale hanno partecipato, col Presidente Nasser, il Primo ministro della Federazione Malese Tunku Abdul Rahman, i Vice Presidenti della RAU, il Ministro dell'Industria Dott. Aziz Sidki, l'Ambasciatore d'Italia S. E. Massimo Magistrati e il Direttore degli Impianti Fiat all'estero Ing. Umberto Vinea.



«L'INTRIGO»
 Queste fotografie si riferiscono a un nuovo film che il produttore Steve Barclay lancerà prossimamente in America ed in Italia; protagonisti Rossano Brazzi, Shirley Jones, George Sanders, Georgia Moll, Micheline Presle e belle vetture Fiat.



«I MOSTRI» - Il produttore Cecchi Gori, della «Fair Film», ha girato nella sede della Filiale Fiat di Roma alcune scene del suo nuovo film intitolato «I mostri».

L'EUROPA FERROVIE

I grandi sviluppi dell'aviazione, che sempre più rimpicciolisce il globo terrestre con le avio-linee, non riducono, anzi rafforzano, la necessità e l'utilità del progresso ferroviario. Sulla *Revue des deux mondes*, abbiamo letto un articolo di Jean Watteau in cui dal punto di vista internazionale si ricorda che « se la ferrovia ha bisogno di una Europa unificata per conseguire la sua efficienza massima, è altrettanto vero che la comunità europea, in accelerata formazione, ha bisogno di ferrovie sempre più qualificate ».

La ferrovia fece i suoi primi passi tra il 1830 e il 1870. Alla fine di questo periodo iniziale l'Europa disponeva della metà circa della rete ferroviaria mondiale, precedendo di poco l'America del Nord. Quindici anni dopo è l'America che prende il sopravvento: attualmente il Nord America possiede i 2/3 delle ferrovie di tutto il mondo, l'altro terzo è europeo salvo 1/20 circa in Asia Africa Australia. Ma è 1/3, questo europeo, che riveste una importanza primordiale.

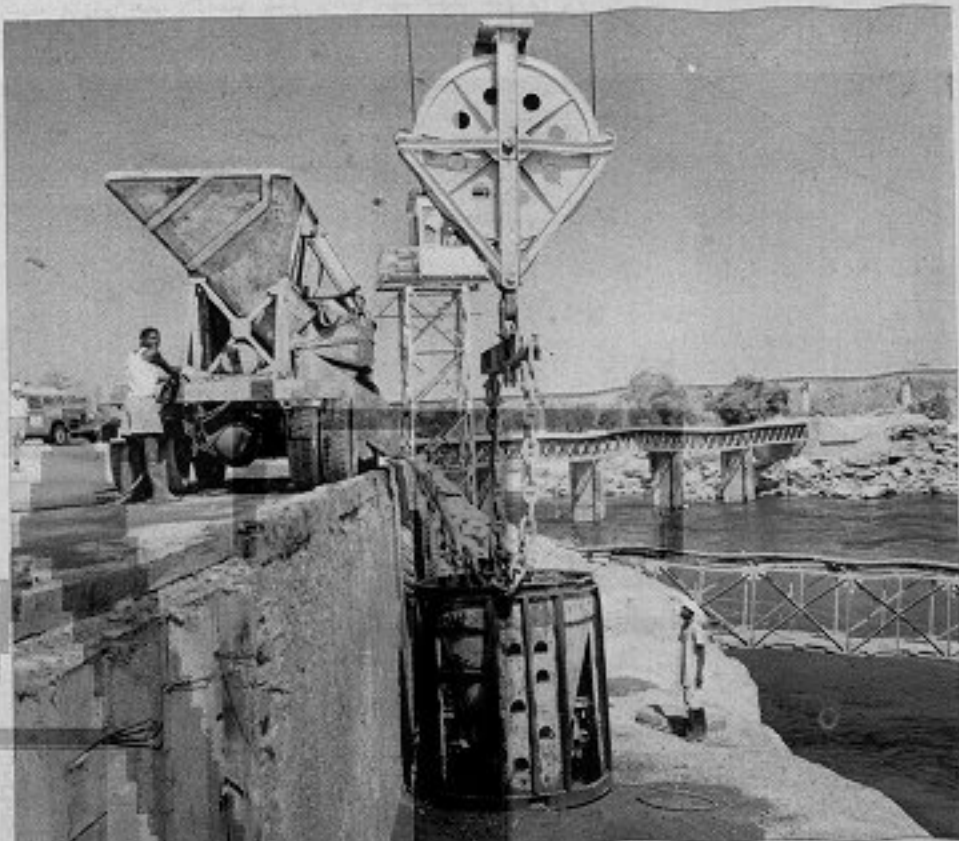
Il progresso ferroviario è stato grandissimo dal 1870 al 1925: gli ulteriori progressi hanno portato alla ferrovia velocità, regolarità, sicurezza. Gli ostacoli naturali — Alpi e Pirenei — furono superati con il tunnel del Moncenisio (1871), del San Got-

tardo (1882) e nel 1905 quello del Sempione (il più lungo: 19 km.). La prima galleria ferroviaria attraverso i Pirenei è del 1928 (tunnel del Sumpert, di 7800 m.).

L'Europa ferroviaria ha tuttora l'inconveniente dei 3 scartamenti: quello continentale di m. 1,44; quello di Spagna e Portogallo (m. 1,67) e quello russo (m. 1,52). Ma già dal 1872 una « Conferenza degli orari » si sforzava di realizzare ogni anno, ai punti di contatto più importanti, la coincidenza dei treni tra un paese e l'altro.

Alla comodità e alla internazionalizzazione ferroviaria europea hanno molto contribuito il vagone-letto e il vagone-ristorante. La « Compagnie Internationale des Wagons-Lit et des Grands Express Européens » era stata costituita a Bruxelles nel 1876, con un capitale di 4 milioni di franchi belgi (azionista di primo piano re Leopoldo II). L'introduttore in Europa del vagone-letto fu il belga Georges Nagelmackers, sedotto dall'esempio delle ferrovie americane. La Compagnia disponeva agli inizi di 58 vagoni-letto, poi divenuti migliaia. Questi due elementi essenziali del confort ferroviario — il letto e la tavola — permisero la formazione dei primi « grands-express ».

Nel 1902 sorse in Europa la « Union Internationale des Chemins de fer », che promuove unificazioni e migliorie del servizio ferroviario.



IL PRIMATO DEL QUOTIDIANO

Sotto questo titolo il Notiziario « Pubblicità Stampa » informa che soltanto il 60 % degli italiani adulti legge giornali quotidiani: gli altri 40 % non li leggono.

Negli Stati Uniti d'America i giornali sono letti quotidianamente da non meno dell'81 % della popolazione, più di 89 milioni e mezzo di persone. Il quotidiano entra in almeno 46 milioni di famiglie. Le donne leggono quanto gli uomini, i giovani quanto gli adulti. E non si legge un giornale soltanto, ma anche 2, 3, 4 e più. In totale quasi 150 milioni di copie.

Le cifre europee (Francia, Inghilterra, Germania) sono inferiori alle americane; ma in confronto alle cifre italiane segnano un elevato livello di lettura: la diffusione dei giornali è — come l'uso del sapone — un indice di civiltà di un popolo. Il giornale è uno strumento per vivere e per lavorare, una forma ben precisa di partecipazione diretta alla vita di tutti e di ciascuno, una prova di presenza e di concorso al divenire del proprio Paese.

La stampa è sempre anche il mezzo più valido della pubblicità, nonostante il grande sviluppo della radio, della TV, del cinema. La più recente indagine americana in materia conferma questo primato pubblicitario del giornale. In generale si pensava che la straordinaria diffusione dei posti di ascolto televisivi e la moltiplicazione dei posti di ascolto radiofonici, in conseguenza dell'introduzione sul mercato degli apparecchi a transistor, avesse diminuito la efficacia della pubblicità sui giornali. Invece l'84 % delle lettrici e il 75 % dei lettori americani hanno dichiarato di gradire la lettura o l'osservazione

degli annunci pubblicitari anche quando non hanno intenzione di effettuare alcun acquisto, mentre il 22 % degli uomini e il 16 % delle donne consultano gli annunci pubblicitari solo quando hanno in progetto un acquisto. Particolarmente indicative sono al riguardo le risultanze dell'indagine per quanto concerne il mercato automobilistico. Infatti, il 40 % degli uomini che prevedono di comprare un'automobile nei prossimi 12 mesi guardano gli annunci relativi a macchine nuove, e il 27 % gli annunci di macchine usate. Fra i lettori che non intendono acquistare una macchina, almeno per il momento, il 33 % ha dichiarato di gradire tuttavia la lettura degli annunci di automobili nuove e il 21 % quella di annunci di automobili usate.

Un ultimo dato americano conferma quale potente strumento di conoscenza, di informazione e quindi di pubblicità, sia la stampa: negli ultimi mesi il 23 % di tutti i lettori avrebbe acquistato per posta o per telefono questo o quell'articolo di cui era stata fatta la pubblicità sui giornali; il 28 per cento ha tenuto da parte il ritaglio di giornale contenente l'avviso pubblicitario e successivamente la metà ha proceduto all'acquisto.

« L'Italia — conclude l'articolo del Notiziario — attraversa senza dubbio una fase di evoluzione e di rafforzamento delle posizioni conquistate con l'ingegno e col lavoro. L'inevitabile elevarsi del tenore di vita del Paese assicura nell'immediato avvenire — sull'esempio dei popoli più progrediti — una importanza maggiore dei quotidiani e una loro funzione sempre più determinante nella formazione dell'opinione pubblica ».



SUDAN - Adibiti al caricamento di benne e ai lavori di sterro, al trasporto di persone e materiali, operano al servizio della « Impregilo » (Impresit Girola Lodigiani) i potenti automezzi Fiat per la costruzione della Diga di Roseires sul Nilo Azzurro, a 500 km. a sud di Khartum. L'imponente Diga regolerà le piene del Nilo, fornirà a tutto il territorio l'acqua per l'irrigazione, potrà alimentare anche una centrale idroelettrica. I lavori procedono a intenso ritmo, con efficienza organizzativa e tecnica che impressiona. (Foto Duilio Silenzi, Roma).

50.000 VETTURE FIAT



FIAT BELGIO - Lo stabilimento della Fiat-SAMAF a Waterloo (Bruxelles) ha festeggiato l'uscita dalle sue linee di montaggio della cinquantamillesima vettura Fiat.

Beniamino Franklin, l'inventore del parafulmine (1752), amava dirsi anzitutto un tipografo. «Io tipografo...». Infatti lo era, lo fu per molti anni da giovane; e giornalista ed editore, prima di divenire catturatore dei fulmini, politico, diplomatico, uomo pubblico di fama mondiale. Nel 1776 partecipò a Filadelfia alla Dichiarazione d'indipendenza americana.

Nato a Boston nel 1706 (figlio di un tintore e poi fabbricante di sapone e candele), morto glorioso a Filadelfia il 17 aprile 1790, Beniamino, quattordicenne, incominciò a lavorare a Boston nella tipografia del fratello Giacomo, e fu lì che si formò intellettualmente e moralmente (puritano) con le molte letture. Nel 1723 andò a New York con un dollaro in tasca; quindi si trasferì a Filadelfia dove riuscì a riorganizzare bene una cattiva tipografia. Nell'arte tipografica si perfezionò a Londra, dove andò con un veliero, e ritornato a Filadelfia vi divenne tipografo ufficiale della provincia, giornalista ed editore.

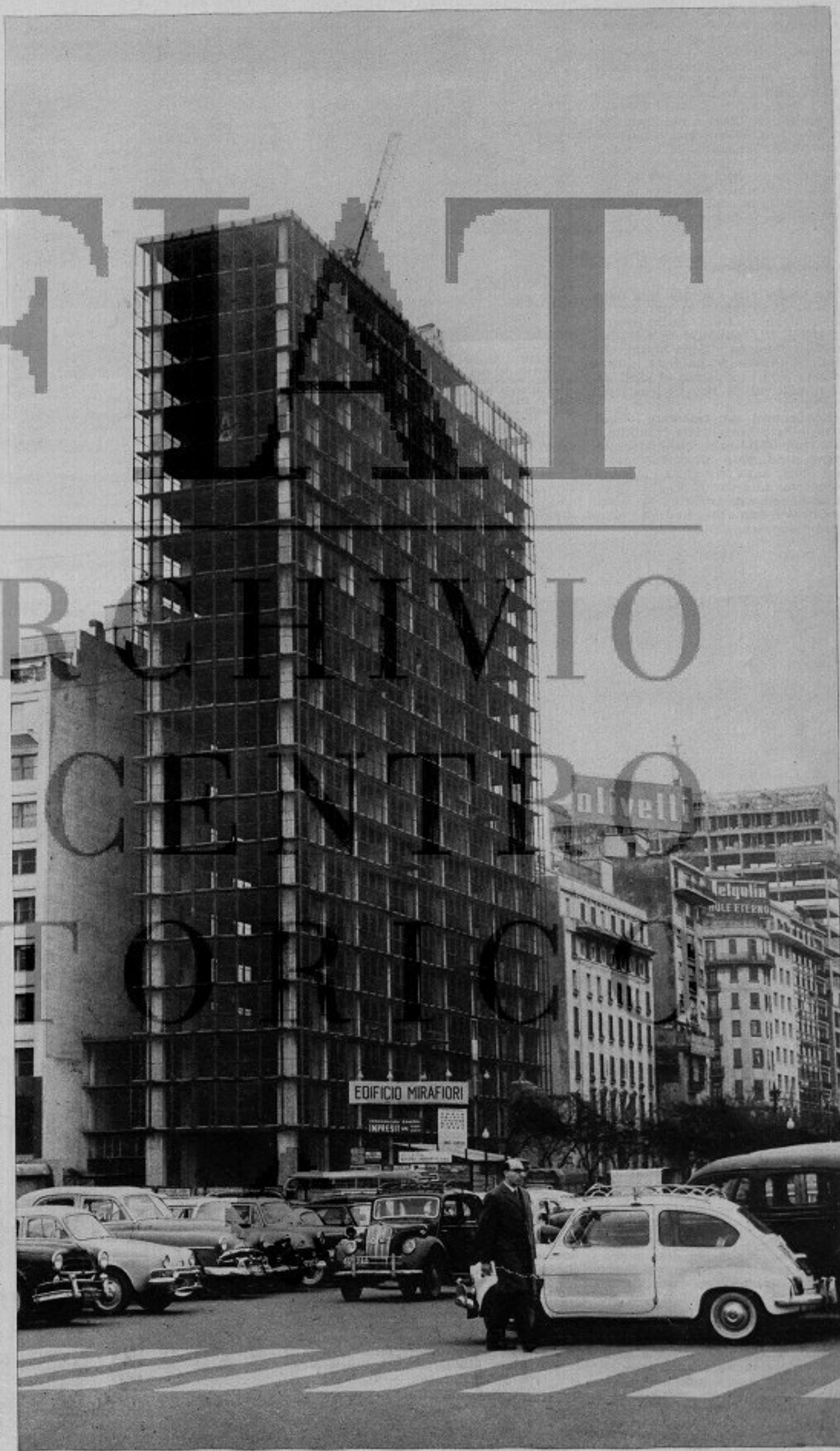
E il parafulmine? Un collaboratore dell'«Osservatore Romano» ci ricorda che Franklin aveva già 40 anni quando la gente lo vedeva correre per i prati di Filadelfia dietro a un «cervo volante»; e proprio quando c'era il temporale, i tuoni scuotevano la terra ed il cielo era percorso dai bagliori delle folgori. Quel Franklin, pensava la gente, deve essere proprio matto... La verità è che quel signore serio, armato di un aquilone, andava a caccia di fulmini. E quando, dopo quei primi esperimenti, costruì sul tetto della propria casa il primo parafulmine e riuscì ad imprigionare le folgori, la gente smise di considerarlo un pazzo, e lo prese per un mago. Gli scienziati di tutto il mondo, assai più ragionevoli, riconobbero in lui un maestro.

Ma le attività ed iniziative di Franklin furono sempre svariatissime. Fondata un ospedale, fa sorgere la prima società di assicurazione contro gli incendi, apre una biblioteca pubblica, accetta l'incarico di direttore delle Poste e l'elezione a deputato. Nel suo «Almanacco del povero Riccardo» — una specie di diario delle famiglie, che per trent'anni di seguito verrà acquistato ogni anno da diecimila persone — Franklin rivolge ai lettori raccomandazioni utili anche ai nostri giorni: lavatevi spesso, cambiate l'aria nelle stanze, evitate di sudare se non volete buscarvi un raffreddore... Figurarsi l'effetto di queste parole in un'epoca in cui la scienza medica non esisteva e non si conoscevano le più semplici regole della pulizia personale. Franklin era forse l'unico cittadino di Filadelfia a possedere una vasca da bagno.

Divenuto ricco, vorrebbe ritirarsi dagli affari ed acquistare una fattoria. E' il primo agricoltore che concima il terreno con sostanze minerali, introduce negli Stati Uniti d'America nuovi tipi di cereali, ottiene che il giardinaggio e l'agricoltura diventino materie regolari di studio.

Intanto i suoi amici lo convincono a partecipare alle elezioni politiche, e così egli abbandona i campi e ritorna a Filadelfia. Gli vengono affidati importanti incarichi: ritorna in Europa per trattare con la Francia, l'Inghilterra, la Svezia, la Prussia. Infine viene eletto Presidente della Pennsylvania. Se gli Stati Uniti d'America sono oggi uno stato libero ed indipendente, gran parte del merito va a Beniamino Franklin.

A Filadelfia, accanto all'Istituto Franklin, che è uno dei centri scientifici più importanti del mondo, sorge il «Club del povero Riccardo», che ricorda il titolo del celebre almanacco. All'ingresso del Club si leggono queste parole, ispirate a quei principi di libertà e di lealtà, per i quali Franklin spese la sua lunga vita: «Sotto questo tetto non avete bisogno di presentazioni. Parlate agli altri come vorreste che essi parlassero a voi, e fatelo per i primi».



Questo è il palazzo «Miraflores» in costruzione sull'Avenida 9 de Julio, una delle più dinamiche arterie cittadine. Opera «Impresit», 22 piani e 3 sottosuoli, altezza oltre 66 m., 18.000 mq. Sarà sede della «Delegación Fiat para la América Latina» e degli uffici Fiat Argentina. (Foto Fiat)

ANDERSEN

A Odense, nell'isola Flonia (Danimarca), i bambini portano ancor oggi fiori alla statua di Hans Christian Andersen, il poeta di tante fiabe stupende. In Italia quanti, piccoli e grandi, leggono ancora Andersen?

Nel museo sorto accanto alla casa natale di lui, a Odense — dove nacque il 2 aprile 1805, morì a Rolighed (Copenaghen) nel 1875 — non vi sono soltanto i grandiosi affreschi del pittore Niels Larsen Stevens esaltanti i fatti più importanti della vita dello scrittore, ma c'è pure una biblioteca di 2500 volumi: tutte le edizioni dell'opera di Andersen in 45 lingue!

La sua vita, una fiaba

Egli diceva che «la vita è la fiaba più bella»; ed infatti la sua vita fu una edificante ascesa dalla povertà alla gloria. Un collaboratore dell'«Osservatore Romano», Gino Maggi, che è stato a Odense ed ha visto la casa il museo i fiori dei bimbi ai piedi del monumento, ce ne ricorda i dati più significativi.

«Non potevo non ricordare — egli scrive, — fra tanta gioia infantile e tanto tripudio floreale, che se il piccolo, povero e affamato Christian aveva avuto negli anni tristissimi della sua fanciullezza una parola di affetto, un sorriso di comprensione, una speranza di credere fermamente in Dio e nella vita, tutto questo gli era stato offerto e donato da due italiani: il tenore italiano Giuseppe Siboni, direttore del Conservatorio di musica di Copena-



ODENSE - Attorno al monumento ad H. C. Andersen, erettogli ancor vivo, sostano sempre dei bimbi, che offrono fiori al famoso autore di tante novelle, che seppe aver fede in Dio e dire a tutti che «la vita è la fiaba più bella».

filosofia ed in filologia. Una sovvenzione del re gli consentì di viaggiare all'estero, e Germania, Francia, Spagna, Portogallo, Italia passarono dinanzi ai suoi occhi sognanti e incantati, ampliando l'orizzonte stupendo e prodigioso che aveva intravisto quando all'improvviso si era buttato alla lettura di Orazio, Goethe, Calderón, Milton, Tegnér, Voltaire, Alfieri.

Lo Shakespeare dei bambini

E' a Copenaghen, lungo le sponde di quel canale, nel verde di quei boschi, che nacquerò le 156 favole di Andersen, quei suoi tanti e tanti personaggi: Mignolina, I Cigni selvatici, La piccola Cerinaia, La sirenetta, La principessa sul pisello, La Pastorella e lo Spazzacamino, L'anatroccolo, ecc. diventati tutti simboli e allegorie per il dono speciale che ha l'Andersen di racchiudere un frammento di vita umana nelle creazioni fantastiche del suo pensiero, come Shakespeare ha fatto con i suoi personaggi; non per nulla l'Andersen è stato chiamato lo «Shakespeare dei bambini». Tutte le sue fiabe sono veri capolavori di arte romantica; benché in apparenza semplici ed ingenui, scoprono di colpo profondità incommensurabili e insegnamenti di bene e di elevazione.

La prima fama letteraria venne all'Andersen da un romanzo: «L'improvvisatore» di cui ebbe l'ispirazione a Roma. In quel romanzo, in gran parte autobiografico, vive anche il ricordo dei buoni italiani di Copenaghen, che sollevano dalla miseria e dal pianto un ragazzo; ma «L'improvvisatore» non riuscì a reggere alla prova del tempo. Andersen fu a Roma la prima volta dall'ottobre del 1833 all'aprile del 1834; vi ritornò altre volte, l'ultima nel mag-

gio del 1861. «Mi sento a Roma come a casa mia», scriveva in quel tempo ad un amico, e confidava che sotto il cielo italiano aveva appreso la serenità, la giocondità, l'amore delle cose belle e sante, che aveva poi trasfuso a piene mani nei suoi racconti e nelle sue fiabe.

Il Palernostro

La rievocazione di Gino Maggi, da Odense, così si conclude: «Hans conobbe pianto e miseria, amarezze e delusioni e per questo poteva essere facilmente uno scrittore acre, un poeta dell'angoscia, ma con lo sguardo a Dio, con la fede nella Provvidenza, seppe anche aver fiducia nella vita e dire a tutti, piccoli e grandi, che «la vita è la fiaba più bella». Chi non ricorda la novella «Quel che disse tutta la famiglia»?

«...Pensa, tutto quello che un uomo ha da chiedere è espresso in poche parole nella preghiera Padre Nostro! E' una goccia della grazia! E' la perla del conforto che ci manda Dio! Essa è inviata in dono alla culla del bambino... Non perderla mai, per quanto grande tu diventi, e non sarai abbandonato sul cammino mutevole! Essa risplende in te, e tu non ti perderai!...».

GLI 800 ANNI DI NOTRE-DAME

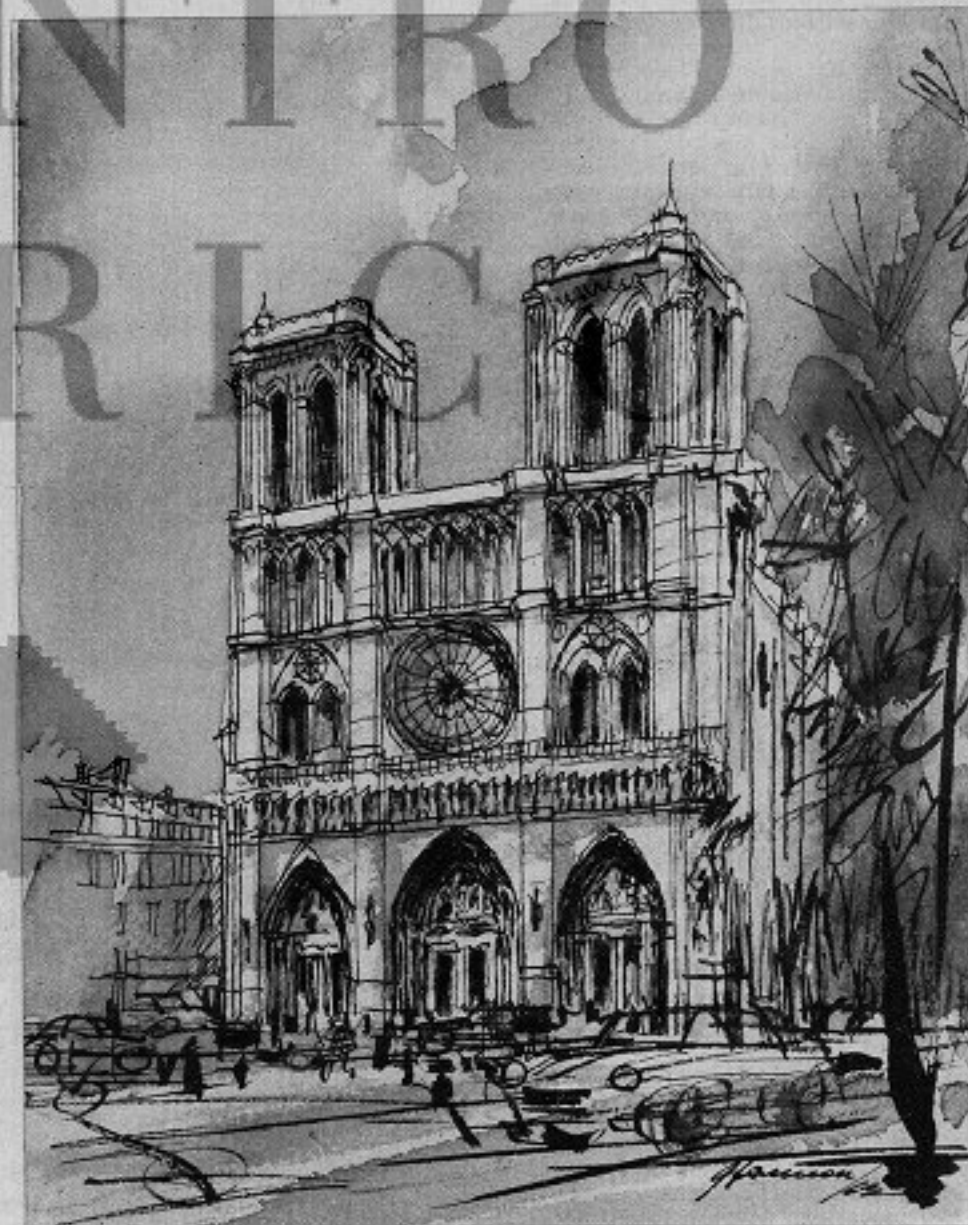
Parigi ha celebrato quest'estate l'8° centenario di Notre-Dame. L'inizio, la prima pietra, della grande opera risale al 1163, regnando Luigi XII, papa Alessandro III. Architetti di grande talento impiegarono circa 200 anni a realizzare, sui piani del vescovo Maurice de Sully, questa meraviglia di gotico armonico e contenuto, dalla ricchezza sobria ed elegante, uno dei più perfetti capolavori artistici di tutti i tempi.

Notre-Dame viene detta la «parrocchia della storia di Francia». E' anche gloria della letteratura francese. Victor Hugo fece di Notre-Dame l'anima del suo celebre romanzo; Claudel, nel Natale del 1886, trovandosi «in piedi fra la folla, accanto al secondo pilastro dell'entrata del coro, a destra verso la sacrestia» si sentì sfil-

rato dalla grazia divina.

Varie mostre hanno illustrato la cattedrale. La più importante, alla Saint-Chapelle, organizzata da André Chamson, direttore degli Archivi di Francia, ha rievocato le vicende di Notre-Dame dagli inizi al 16° secolo. In un'altra esposizione si sono riassunte le vicende ulteriori, fino agli anni della rivoluzione, quando nella cattedrale si celebrò la «festa della dea Ragione», prima che diventasse... un magazzino di viveri.

Ma la gloria di Notre-Dame è sopravvissuta perfino alla Rivoluzione e durerà nei secoli futuri: tanta storia, tanta arte, tante figure di pietra, i suoi personaggi anche foschi, tragici, i suoi eroi, i suoi Quasimodo, e tanta fede.



Notre-Dame in un'impressione del pittore Jannon.



ODENSE - Accanto alla casa natale di Andersen è sorto il Museo che nelle ampie sale raccoglie i famosi affreschi del pittore Niels Larsen Stevens, esaltanti i fatti più importanti della vita dello scrittore, e la biblioteca con 2500 edizioni in quarantacinque lingue delle opere.

ghen, che aveva accolto Hans tra i suoi allievi di canto; ed il cuoco di lui, pure italiano, che si era dato a promuovere una sottoscrizione di aiuto per il quattordicenne, quando da Odense andò a Copenaghen con pochi scudi in tasca e con un'immensa speranza nel cuore. Ma ciò che gli procuravano quei buoni italiani gli veniva soffiato da una megera, presso la quale l'Andersen era capitato a pensione. Le sofferenze, i disagi, il pessimo trattamento della donna gli avevano portato via, con la salute, anche la voce; e il Siboni a malincuore dovette separarsi dal piccolo cantore».

Ma la Provvidenza non abbandonò il povero ramingo. Nella misera casa paterna aveva vissuto fino ai 14 anni. Nella capitale riuscì a laurearsi in

Il padre di Andersen si era ridotto a fare il ciabattino. Ma di fronte al deschetto, accanto alla lesina, allo spago, alla pece, ai chiodi, teneva la Bibbia, le favole di La Fontaine, le Mille e una notte e altri libri, la cui lettura alternava al lavoro. «A sera, era questa lettura la sola fugacissima delizia offerta al piccolo Hans, sempre più gracile, patito, sofferente. A undici anni Hans pianse la morte del padre, tornato allora, pieno di sogni e di illusioni, dal seguito del grande Napoleone. Il poco pane non fece che diminuire; la madre lavandaia voleva fare di Hans un sarto, ma il fanciullo abbandonò la madre e il patrigno e se ne andò a Copenaghen con nel cuore un gran sogno e una più grande speranza».



La Fiat 1300-1500 sullo scenario del Mont-St.-Michel. La celebre Abbazia, dominante la rupe e dedicata all'Arcangelo Michele, è uno dei più interessanti e caratteristici capolavori dell'arte di tutti i tempi. (Ektachrome di Mario Pestelli).

CREATORI D'INDUSTRIA EASTMAN, LA KODAK

La Rivista «Ferrania», cioè della grande Azienda che onora con crescenti sviluppi d'importanza internazionale l'industria italiana della fotografia, così scrive di George Eastman fondatore della Kodak:

Nacque nel 1854 a Waterville, un villaggio compreso nello stato di New York, e trascorse i primi anni dell'infanzia nella fattoria paterna. Venduta la fattoria, il padre si trasferì a Rochester e morì due anni dopo, quando George Eastman aveva solamente otto anni. Incominciò allora un lungo periodo di ristrettezze, che costrinse il ragazzo a lasciare la scuola e ad occuparsi a 14 anni quale fattorino in una società di assicurazioni. Con il fermo proposito di migliorare le condizioni finanziarie della propria famiglia, egli dedicava le ore serali allo studio della contabilità fino a quando venne promosso impiegato. All'età di 24 anni, in occasione di una breve vacanza, acquistò una completa attrezzatura per la fotografia, compresa la tenda portatile da usare quale camera oscura. La fotografia fu per lui in questo periodo soltanto un passatempo, che però lo indusse a studiare il modo per ottenere delle lastre ad emulsione secca in luogo di quelle ad emulsione umida preparate al momento.

I primi esperimenti li eseguiva nella cucina di casa alla sera, finito il lavoro in ufficio.

Nel 1880 incominciò a fabbricare delle lastre con emulsione a secco destinate alla vendita, attrezzando per questo lavoro un appartamento preso in affitto. Di questa prima partita di lastre, molte erano difettose e dovettero essere ritirate dal commercio e sostituite. I suoi esperimenti si vollero allora ad una sostanza più leggera del vetro; dapprima provò con un supporto di carta arrotolata su speciali caricatori da poter usare con le macchine a lastre. Ma la carta si rivelò un supporto inadatto, perché nella stampa veniva riprodotta la granulosità e la fibrosità della superficie. Fu però questo sistema che fece sorgere in lui l'idea del rullo di pellicola. I primi rulli furono in carta con una copertura di uno strato di gelatina sensibile. Dopo l'esposizione e lo sviluppo, la gelatina con l'immagine fotografica veniva tolta dal rullo di carta, trasferita su un foglio di gelatina trasparente e verniciata con collodio.

Questo sistema era complesso e si prestava poco a venir adottato su larga scala. Egli pensò allora di creare un apparecchio fotografico leggero e maneggevole a forma di scatola, che portasse già caricato un rullo di carta (coperta dalla gelatina sensibile) sufficiente per 100 fotografie. Dopo l'esposizione l'apparecchio veniva

spedito al laboratorio, il rullo veniva sviluppato e stampato e sostituito con un altro; l'apparecchio così ricaricato veniva rimesso in circolazione.

Questi primi apparecchi comparvero nel giugno 1888 e rappresentarono una innovazione molto importante per la diffusione della fotografia: praticamente segnarono la realizzazione dell'apparecchio dilettaistico a grande diffusione.

Per dare un nome a questo suo primo apparecchio, Eastman scelse due semplici parole: Ko-dak; forse così quello che sarebbe divenuto il più grande complesso industriale del mondo per la produzione di materiale fotografico.

In seguito a successivi esperimenti, un anno più tardi veniva prodotta la prima pellicola trasparente in rullo ricavata da una soluzione di nitrocellulosa: asciutta, essa era coperta da uno strato di silicato di sodio (altrimenti l'emulsione non vi avrebbe aderito) e su questo strato veniva spalmata l'emulsione sensibile a base di gelatina. Questo primo tipo di pellicola venne utilizzato nel 1891 da Edison per un apparecchio da lui ideato e costituì l'origine del film cinematografico.

Mentre incominciava a diffondersi la vendita dei rulli di pellicola, vennero perfezionati anche gli apparecchi fotografici. Fra il 1895 e il 1900 comparvero alcuni tipi nuovi, da quello economico a scatola agli apparecchi muniti di soffietto.

Nel 1923 venne fabbricata la prima pellicola invertibile cinematografica da 16 mm. destinata al dilettante; il trattamento era fatto nei laboratori di Rochester che poi la rispedivano pronta per la proiezione.

George Eastman non fu soltanto un inventore nel campo industriale e un organizzatore in quello commerciale, ma anche un innovatore in campo sociale; infatti la sua fu la prima industria a rendere partecipi gli operai agli utili della società e ad istituire un'assistenza previdenziale mediante un'assicurazione sulla vita e sull'invalidità, in un'epoca in cui queste forme non erano previste né attuate da alcuno.

Egli svolse pure una vasta attività filantropica, spesso sotto altro nome e talvolta in maniera del tutto anonima, finanziando scuole, cliniche, laboratori tecnici e particolarmente l'Università di Rochester. Viaggiò un po' in tutto il mondo, visitò spesso l'Europa dove raccolse una quantità di quadri che formarono una delle più importanti collezioni private dell'epoca. Nel 1919 fece dono ai suoi dipendenti della terza parte di tutto il suo patrimonio.

All'età di 77 anni, possessore di un'immensa ricchezza, dopo aver creato un'industria con molte filiali all'estero, senza alcun motivo apparente chiuse con il suicidio la sua generosa esistenza.



NAPOLI - Inaugurati dal Capo del Governo, on. Leone, i «IV Giochi del Mediterraneo». Vi partecipano 1600 atleti di 13 Nazioni. La Fiat ha messo a disposizione del Comitato 114 autovetture (oltre ad autobus S.I.T.A.).



LONDRA - L'Agente della Fiat di Stornoway (Isola al largo della Scozia) — sig. John Mitchell — ha partecipato alla tradizionale sagra locale con questo autocarro da lui organizzato e addobbato con vetture e pubblicità Fiat.



AMBURGO (Germania) - Il sig. Engelbert Wichelhausen, titolare della Concessionaria Fiat «Arnold Klok», ha realizzato un servizio di auto-officina mobile su furgoncino 1100 T. L'auto-officina è dotata anche di radiotelefono ed è a disposizione dei clienti Fiat della zona che si trovino in difficoltà su strada. Il servizio viene fatto anche nei giorni festivi e nelle ore serali.



COSTA RICA - A luglio il vulcano Irazú ha avuto una violenta eruzione. I soli veicoli che sulle strade invase dalla cenere hanno potuto avvicinarsi al vulcano sono stati una «Fiat 600» e una «Jeep». Il Concessionario Fiat di Costa Rica («Auto Italo Ltd.») ha scattato dalla «600» questa sensazionale foto. Lo ringraziamo di avercela mandata.

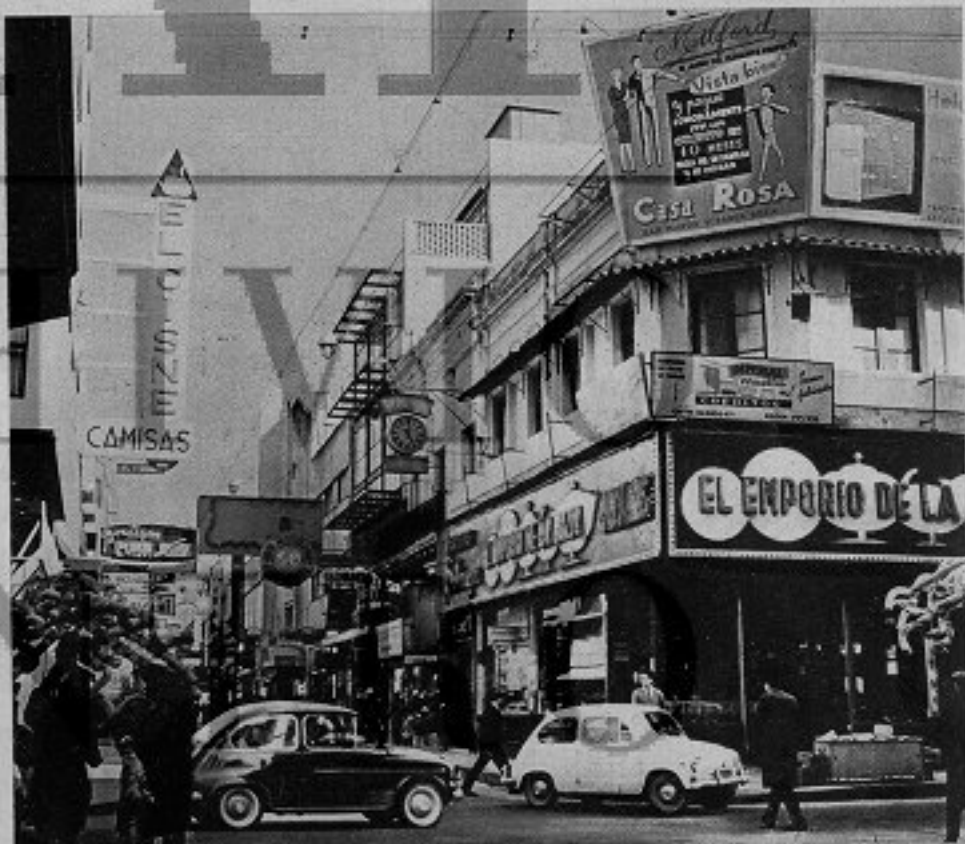
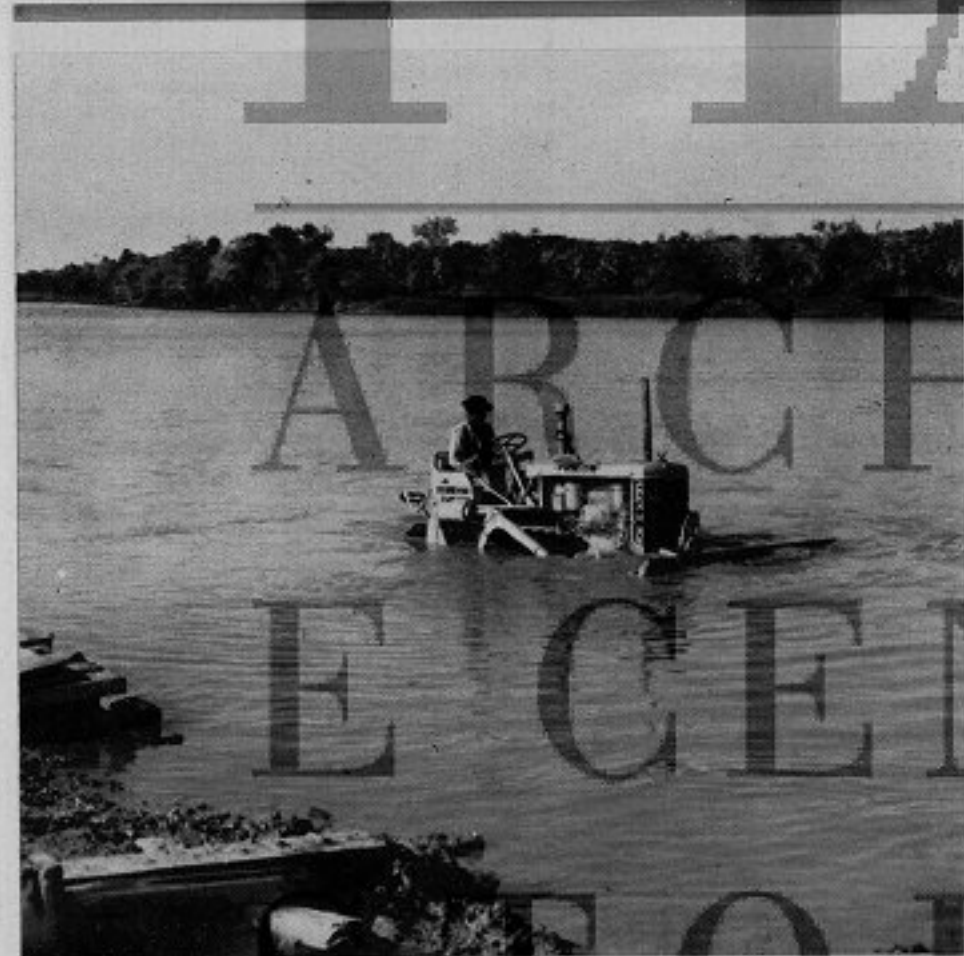


ISOLA DI GIAVA - Con la Fiat 1800 B sull'orlo del vulcano Tangkubanprahu a 2030 metri sul livello del mare. La località è estremamente impervia: dislivelli del 20% attraverso una strada pressoché impraticabile. Le vetture Fiat fanno attrazione anche in Indonesia: gli indonesiani le considerano infatti il massimo del buongusto e del lusso. (Foto Claudio Lavazza).



TRATTORI FIAT ALL'OPERA IN GRAN BRETAGNA

Queste fotografie — inviateci dalla « Fiat Tractors » di Londra — si riferiscono all'impiego di trattori Fiat nei lavori per una grande opera costruttiva in Scozia, a Corpach, vicino al Fort William, promossa dalla « Scottish Development Corporation ». La maggiore ditta appaltatrice nel progetto è la « Duncan Logan ». Lord Polwarth, presidente dello « Scottish Council », ha inaugurato i lavori, che prevedono anzitutto una costruenda cartiera, asportando con uno scavatore Fiat FLK le prime zolle erbose. Il complesso avrà un costo di 20 milioni di sterline e sarà ultimato nel 1965.



CORDOBA (Argentina) - Vie del centro, bei negozi, vetrine, insegne. In primo piano le Fiat 500 D. (Foto Fiat).



ESTADO DO PARANA' - Un trattore Fiat « 55 L » con angledoxer, appartenente alla Impresa Albino Gugelmin di São Mateus, mentre esegue lavori di dragaggio sul Rio Iguaçu. L'operazione è effettuata per evitare che la zattera in servizio sul Rio s'incagli all'approdo.

MOTOARATURA



Il VII Concorso nazionale di Motoaratura si è svolto a Tormancina nei pressi di Roma, il 13 e 14 settembre, con la partecipazione di 25 concorrenti vincitori delle gare provinciali e regionali. Ben 6 trattoristi si sono classificati ai primi 6 posti con trattori Fiat e OM. 1° Osvaldo Scaglia, quindi nell'ordine: Cesare Sardo, Andreano Vincis, Michele Chieppa, Alfredo Frattesi, Oreste Visintin. Hanno presenziato alla gara il Ministro Mattarella, il presidente del Comitato per lo sviluppo della Meccanizzazione agricola dr. Alfonso Gaetani, il presidente dell'UMA dr. Farina e altre autorità. S. E. Mattarella ha consegnato i premi. Nella fotografia, da sinistra a destra: Luigi Sardo, Osvaldo Scaglia e Andreano Vincis sul podio con i trofei della vittoria.



CORTINA D'AMPEZZO - Le vetture della gamma Fiat sono sfilate all'annuale Concorso internazionale dell'Eleganza automobilistica sullo scenario dell'incantevole centro dolomitico. Vivo successo di tutti i modelli.

«LADY EUROPA E LADY ITALIA»



ALASSIO - L'elezione di «Lady Europa e Lady Italia 1963», il 17-18 agosto, ha assunto il carattere di una grande festività popolare. Le concorrenti ai titoli di bellezza sono sfilate tra due ali di folla lungo le vie della città e di fronte al celebre «muretto», a bordo degli eleganti cabriolet Fiat 1500 e 1600 S. Lady Italia è stata proclamata la signora Anna Pasqualetto; la signora Emanuela Crespi è la Lady Europa 1963. Alla Fiat è stata assegnata la Coppa San Pellegrino.



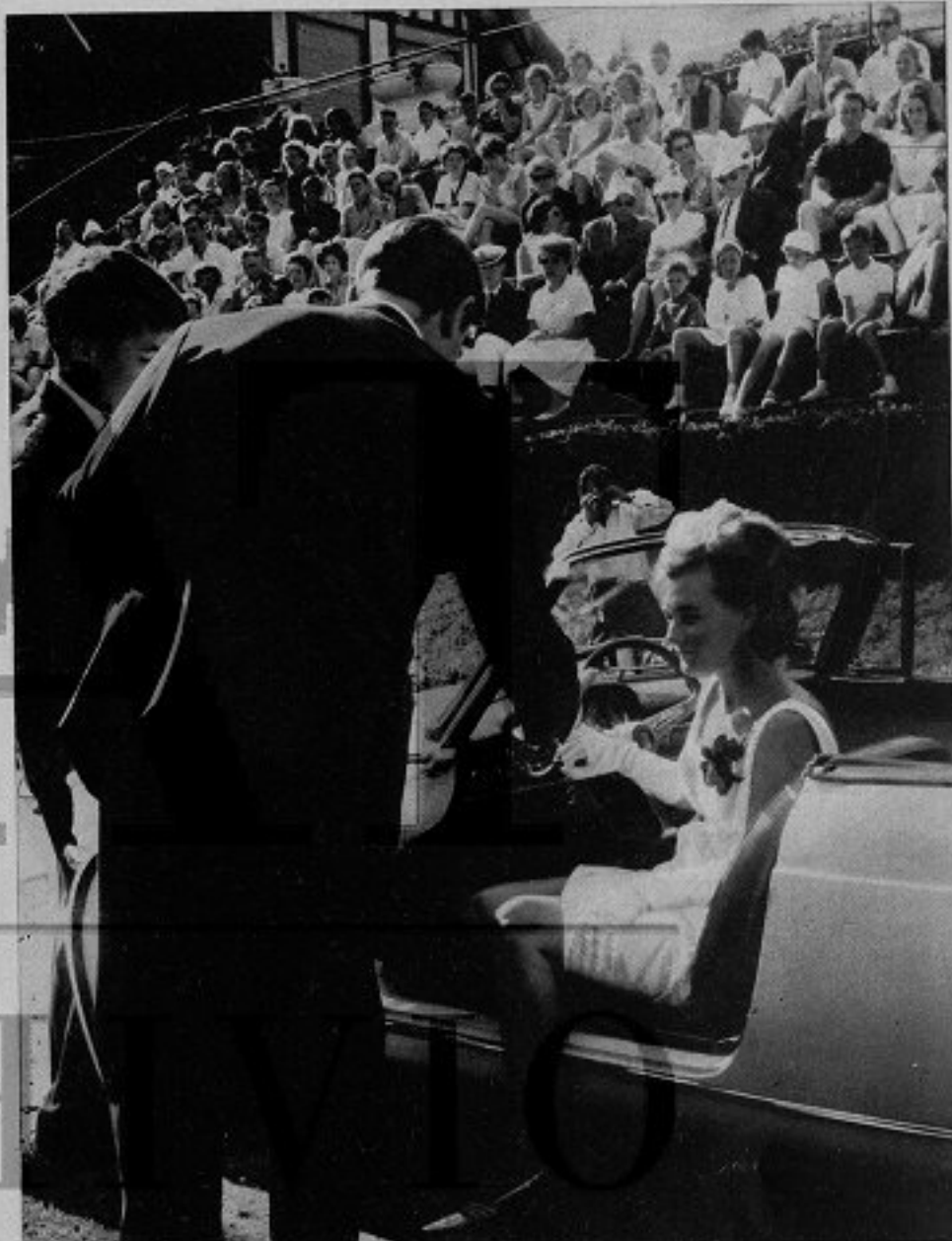
CAVA DEI TIRRENI (Salerno) - Le vetture Fiat di media e superiore cilindrata hanno partecipato alla «IV Sfilata Cavese di Automoda». La Fiat si è aggiudicata le Coppe messe in palio dall'Ente Provinciale del Turismo, dal Comune e Azienda di Soggiorno e dal Credito Commerciale Tirreno, con i modelli 1600 S cabriolet, 2300 S coupé e 2300 lusso. Alla Fiat è stata inoltre assegnata la Coppa Banca Cavese in premio speciale «per aver affermato l'auto italiana nel mondo». (Foto Oliviero).



ALASSIO - Alla terza edizione del Concorso Internazionale di Automoda, di gran richiamo la sfilata delle vetture della gamma Fiat. Particolarmente ammirata la «station wagon» 2300.



TIRRENIA - La Fiat 1100 D sfilata con modelli di fantasia marinara sulla passerella del «Trofeo Torre Pendente d'Oro», prestigiosa rassegna d'automoda organizzata dalla Pro Loco di Tirrenia con la collaborazione dell'Ente Autonomo e dell'A.C. di Pisa.



PARIGI - Al Concours d'Élégance de la Baule (20 luglio) il Grand Prix d'Élégance féminine e la Coupe de Madame André sono stati assegnati al cabriolet Fiat 1500 presentato dalla signorina Breart. Eccola nella foto, elegantissima. Altre vetture Fiat si sono distinte, particolarmente il coupé 2300 S e la berlina 1500.

«MISS PHILIPPINES»



QUEZON CITY (Filippine) - La «Philippinen Automotive Association» è stata inaugurata con l'intervento del Sindaco di Manila, signor Villagas, altre autorità e il signor Nicola Martini, Tecnico della Fiat. Nella foto: Miss Philippine sullo stand Fiat.

NUOTO FIAT

In Italia soltanto quattro nuotatori hanno battuto un record europeo. Uno di essi appartiene al Centro Sportivo Fiat: si chiama Dino Rora, è figlio di un dipendente della Sezione auto e studia nel corso disegnatori. Gli altri quattro nuotatori recordmen sono stati in passato Romani, di Pesaro, Pucci, della Lazio, ed il napoletano Dennerlein. I dirigenti del C.S. Fiat più che di questo exploit individuale sono orgogliosi dei risultati di società, ottenuti dal loro complesso di iscritti. Il nuoto e l'atletica sono i due «grandi sport» del C.S. Fiat ed è logico, poiché per queste attività agonistiche si può contare su una vasta base di reclutamento.

Quasi alla pari sono anche i titoli di società ottenuti nelle due branche. In particolare, nel nuoto, il Fiat ha conquistato per cinque volte il campionato maschile ed una volta quello femminile, che in seguito è stato tolto per una molto discutibile decisione a tavolino (ma non è il caso di polemizzare su questo argomento, tanto più che lo scudetto fu appannaggio di una altra società torinese ed i dirigenti biancorossi, pur dispiaciuti per le decisioni della Fin, non ne fanno una tragedia).

Il boom del nuoto, per usare un termine di attualità, è iniziato al «Fiat» nel 1955. Negli anni precedenti, con i bravi Paliaga, Massaria e Grilz la società torinese era salita dalla serie B alla A. Il primo passo per il miglioramento qualitativo e quantitativo si era effettuato verso il '51, quando Faravelli era riuscito ad assicurarsi, come tecnico, Umberto Usmiani ex-commissario unico della Nazionale Italiana. Il sig. Faravelli, dirigente del C.S., è stato tre volte campione italiano di pallanuoto: conosce dunque a fondo i problemi dello sport natatorio. Con Faravelli alla guida ed Usmiani come tecnico, i nuotatori del Fiat sono balzati in primo piano in campo nazionale. Nel '53 Paliaga, Massaria e Grilz avevano dunque portato la squadra a vincere il campionato di serie B, nel '54 si era disputato un buon campionato di A, essendosi aggiunti agli elementi già citati anche Giorgio Perondini specialista del cento metri stile libero. Il primo titolo italiano di campione di società è stato raggiunto nel '55. Ai quattro soprannominati atleti si era unito Sammoed. Intanto il Fiat affrontava, come avviene spesso nella vita dei club, il processo di rinnovamento; i vecchi (vecchi per modo di dire poiché un nuotatore è nell'età ottima a 20-24 anni e poco dopo diminuisce le sue prestazioni), i «vecchi», si diceva, stavano cedendo il campo ai giovani, che tuttavia non avevano ancora raggiunto una sufficiente esperienza. Nel '56 la squadra maschile si piazzava quarta, mentre la femminile, ammessa sub-iudice alla finale di Bolzano, vinceva il titolo, ma se lo vedeva tolto con un provvedimento retroattivo, che suscitò a suo tempo molte discussioni, relativo ad un cambio non regolare della staffetta in una precedente gara. Acqua passata, ormai, nelle piscine del nuoto italiano.

Il Fiat torna al successo assoluto nel campionato mondiali di società nel '57, '58, '59 e '60. In questo periodo si allontanano per limiti di età parecchi elementi, ma contemporaneamente arrivano i giovani. Cresce Giorgio Perondini, che nel '60 diventa appunto campione italiano e partecipa alle Olimpiadi insieme con Della Savia e si afferma la Arlette Faidiga che si assicura gli scudetti nel '56, '57, '58, '59. Attualmente i colori biancorossi sono difesi dalle nuove leve ed in particolare da Dino Rora, Ezio Della Savia, Bruno Bianchi ed in campo femminile da Elena Camino. Si rimpiange la Fugliaro che sul cento stile libero prometteva molto bene, ma attualmente ha lasciato parzialmente l'attività. Rora, il giovane alliere del C.S., ha soltanto 18 anni e, sebbene sia così giovane, il suo esordio può essere ricordato come una curiosità «storica» del mondo sportivo italiano. Avvenne esattamente il 4 novembre 1956 nel



I nuotatori del C.S. Fiat Dino Rora, neo primatista europeo sulla distanza di m. 100 dorso, e Bruno Bianchi, l'attuale migliore nuotatore italiano per i m. 100 stile libero, in una pausa del loro allenamento quotidiano.

Sport Fiat

trofeo Agnelli, che, come si è visto anche per gli altri sport, costituisce una manifestazione di grandissimo valore propagandistico. Dino Rora si è presentato in una gara ragazzi ed ha vinto una piccola medaglia, affermandosi con un tempo discreto nel 25 metri stile libero.

L'anno dopo non ha frequentato molto le piscine del Fiat; forse cercava la sua «strada» nel mondo dello sport, attratto anche dallo sci e dalla bicicletta. Riprendeva nel '58 e, sotto Usmiani, intensificava la preparazione, era mosso dalla amichevole rivalità con Della Savia e progrediva bracciata per bracciata con sicurezza.

E' arrivato così al record europeo del 100 metri dorso ottenuto in agosto a Spoleto in 1'19": un grande successo per il nuoto italiano che conta soltanto 8.000 mila tesserati contro le decine o centinaia di migliaia di altre nazioni (negli Stati Uniti i tesserati sfiorano il milione...).

Poche persone sono in pieno fervore agonistico nella penisola che si protende nel Mediterraneo (e questo — non certo per Torino, geograficamente portata alle attività alpine — ma per altri centri marini è un particolare su cui si dovrebbe meditare); in compenso al numero non troppo elevato la grandissima passione. Si nuota d'inverno nelle ore libere dal lavoro, si nuota d'estate, talvolta riducendo il pasto ad un semplice panino per poter rimanere più tempo in piscina durante l'intervallo di mezzogiorno. E' una storia che si ripete per tutte le sezioni agonistiche dei biancorossi. E' una storia che nel nuoto ha capitoli brillanti.

Il C.S. Fiat può disporre della vasca coperta al campo Agnelli e nei mesi

caldi degli impianti aperti di Corso Moncalieri, dove si registrano presenze stagionali di 50-60 mila unità.

Attualmente le forze da gara comprendono un 150 tesserati; si cura anche una squadra di pallanuoto e si segue l'attività dei tuffatori.

Il reclutamento avviene con le leve di ragazzi di 10-11 anni. Ogni estate se ne presenta una media di cinquecento almeno. L'ottanta per cento di questi aspiranti-campioni si perde per la strada; gli altri formano i quadri del C.S. Fiat. I risultati (titoli individuali e di società, affermazioni in patria e all'estero) dimostrano la serietà e l'importanza del «lavoro» svolto in profondità.

Il traguardo più significativo è rivelato però da una considerazione: a Napoli, Bari, Genova su cento ragazzi che giungono ad un club per intraprendere la carriera agonistica, quasi tutti sanno almeno nuotare. A Torino il novanta per cento deve in primo luogo imparare a galleggiare. I tecnici del centro sportivo Fiat incominciano dunque dallo zero e si impegnano a fondo anche se sanno che molti allievi, quando avranno appreso l'arte di stare a galla, saluteranno, ringraziando, e diventeranno dei «turisti» delle piscine. Poco male. Si sarà diffuso tra i giovani un entusiasmo sportivo unito ad una sicurezza, utili entrambi nella vita. Uno scopo in più raggiunto; i titoli e le coppe sono importanti, ma lo sport di massa ha un suo valore particolare. Il C.S. Fiat, da Rora all'ultimo allievo-nuotatore, segue appunto questi intenti: tanto meglio se in entrambe le direzioni si arriva a dei traguardi importanti, un nuovo record d'Europa oppure migliaia e migliaia di nuovi nuotatori.

CALENDARIO OTTOBRE-NOVEMBRE

ALPINISMO-ESCURSIONISMO

13 ottobre - Agnelli di Arborg (mt. 2805)
Valle di Bardonecchia
20 ottobre - Cardato.

ATLETICA LEGGERA

5-6 ottobre - Torino - Riunione Regionale decathlon.
5-6 ottobre - Firenze - Campionati Nazionali juniores maschili.
5-6 ottobre - Siena - Meeting Internazionale.
6 ottobre - Savona - Campionati Nazionali juniores femminili.
6 ottobre - Torino - Riunione Regionale allievi.
13 ottobre - Torino - Riunione Regionale maschile juniores-seniores.
13 ottobre - Asti - Campionato Regionale allievi.
20 ottobre - Torino - Riunione Regionale maschile juniores-seniores.
27 ottobre - Torino - Riunione Regionale femminile juniores-seniores.
27 ottobre - Torino - Riunione Regionale allievi.

ATLETICA PESANTE

13 ottobre - Torino - Eliminazione Regionale Torneo Propaganda sollevamento pesi.
20 ottobre - Torino - Eliminazione Regionale Torneo Propaganda lotta greco-romana.
20 ottobre - Sede da destinarsi - III fase Campionato Società sollevamento pesi.
3 novembre - Sede da destinarsi - Finale Nazionale Torneo Propaganda sollevamento pesi.
10 novembre - Sede da destinarsi - Finale Nazionale Torneo Propaganda lotta greco-romana.
24 novembre - Sede da destinarsi - III fase Campionato Società lotta greco-romana.

AUTOMOBILISMO

20 ottobre - Gimkana a Cuorgnè.
27 ottobre - Finale Coppa regolarità.

CINE

4-5 ottobre - ore 20,45 e 6 ottobre - ore 16 e 20,45 - «Venere imperiale» (Cineriz) a colori.
11-13 ottobre - ore 21 e 13 ottobre - ore 16 e 21 - «L'urlo della battaglia» (Warner Bros) a colori.



Raduno nazionale Motoricistico del Pasubio - Il gruppo Fiat al « Monumento Ossario ».



Raduno internazionale Motoalpinistico del Monte Grappa - Il Gruppo Fiat transita per il Ponte Vecchio di Bassano.

18-19 ottobre - ore 21 e 20 ottobre - ore 16 e 21 « Appuntamento a Ischia » (Cineriz) a colori.
20 ottobre - ore 10 « Il mattatore di Hollywood » (Paramount) bianco e nero - per ragazzi.
22-23 ottobre - ore 21 « Blue Hawaii » (Paramount) documentario a colori - « Aviazione Fiat ».
25-26 ottobre - ore 31 e 27 ottobre - ore 16 e 21 « Una ragazza chiamata Tamiko » (Paramount) a colori.
2 novembre - ore 21 - 3 novembre - ore 16 e 21 - 4 novembre - ore 21 « Il Leone » (20th Fox) a colori.
3 novembre - ore 9,30 « L'uomo dalla maschera di ferro » (20th Fox) a colori - per ragazzi.
8-9 novembre - ore 20,45 e 10 novembre - ore 16 e 20,45 « Il falso traditore » (Paramount) a colori.
12-13 novembre - ore 21 « La donna nel mondo » (Cineriz) documentario a colori (vietato ai minori di anni 16) - « Grandi Motori Fiat ».
15-16 novembre - ore 21 e 17 novembre - ore 16 e 21 « Qualcosa che scotta » (Warner Bros) a colori.
22-23 novembre - ore 21 e 24 novembre - ore 16 e 21 « La ragazza che sapeva troppo » (Warner Bros) bianco e nero (vietato ai minori di anni 16).
24 novembre - ore 10 « Un pazzo di follia » (Paramount) bianco e nero - per ragazzi.
26-27 novembre - ore 21 « Vita per la pace » (Cineriz) documentario - « A Kariba passa un grande fiume » - « Accanto al lavoro Fiat ».
29-30 novembre - ore 21 « Tutto l'oro del mondo » (Cineriz) bianco e nero.

GITE IN AUTOPULLMAN (ATIV)

Gite di un giorno: tutte le domeniche e festivi:

Lugano	L. 1300
Stresa	950
Como	1100
Cervinia	1050

Novembre

Inizio gite autopullman della neve.

MOSTRE

20-27 ottobre - Mostra annuale di Arti Figurative.

TROFEO AGNELLI

Calendario

OTTOBRE

5 - Lotta greco-romana.
13 - Ciclismo (ultima gara).

CLASSIFICA

(non ufficiale) dopo le gare di regolarità automobilistica e motociclistica, tiro al piattello, calcio, fotografia, tennis, bocce, pesca.

SERIE A

1. Spa	punti 114
2. Ferriere	106
3. Fonderie	80
4. Automobili	68

SERIE B

1. O.S.A.	punti 80
2. Sede Centrale	68
3. Avio	64
4. Grandi Motori	62

SERIE C

1. S.I.M.A.	punti 65
2. Ausiliarie	50
2. Ricambi	50
4. Materfer	46

MOTOSCOOTERISMO

20 ottobre - Manifestazione autunnale con gara alle bocce.
17 novembre - Pranzo sociale a Trofarello.

NOTIZIE IN BREVE

ARTI FIGURATIVE

A Piosasco, domenica 23 giugno, si è svolto il III Concorso di pittura paesistica estemporanea, a conclusione dei corsi della Scuola d'Arte del Gruppo Arti Figurative tenuti nell'anno 1962-63.

La Commissione giudicatrice, composta dai prof. Sigaldi, dal dr. Ponti, dalla prof.ssa Tomassini e dalla prof.ssa Pizzanti, ha esaminato i lavori presentati al Concorso, assegnando 7 premi, che sono stati distribuiti con la seguente classifica: 1° premio Gagliardi Virginio, 2° Varese Giovanni, 3° Scarfi Attilio, 4° Verna Giovanni, 5° Formento Giuseppe, 6° (pari merito) Pizzolato Alessandro e Badarello Leonardo.

ATLETICA LEGGERA

Buone prestazioni degli atleti del C.S. Fiat. Nei Campionati Assoluti, svoltisi a Trieste il 18-19-20 luglio, si sono laureati campioni d'Italia: Camalioni nel salto triplo e Grossi nel lancio del disco.

Nell'incontro internazionale Inghilterra-Italia, svoltosi a Londra il 4 agosto, ben sette atleti del C.S. Fiat hanno fatto parte della Nazionale italiana.

Durante lo svolgimento delle Universiadi a Porto Alegre (Brasile), il 7 settembre, Mauro Bogliatto del C.S. Fiat ha portato il record italiano di salto in alto a mt. 2,60, inserendosi così tra i primi dieci atleti europei della specialità.

BOCCE

I bocciaisti del C.S. Fiat hanno riportato il 13-14-15 settembre a Tolosa la loro più significativa vittoria. Granaglia, Marocco e Braggaglia sono infatti tre componenti della quadretta che ha vinto i Campionati Mondiali.

Risultati gare sezionali:

Automobili

9 giugno - Campo Agnelli - off. 12 (1° Saluzzo-Megge).
9 giugno - Campo Agnelli - off. 12 (1° Moja-Brunetti).
9 giugno - Campo Agnelli - off. 18 (1° Po-chettino-Gariboldi).
5-12 giugno - Campo Agnelli - Servizio M.O. (1° Garrone-Ricossa).
23 giugno - Campo Agnelli - off. 7 (1° Mina-Frignani).
23 giugno - Campo Agnelli - off. 16 (1° Dal-masso-Caldarola).
23 giugno - Fuori Torino - off. 9 M (1° Perlo-Martini).
30 giugno - Campo Agnelli - off. 35 SMES (1° Rossi-Cremonese).
7 luglio - Campo Agnelli - off. 24 (1° Mombellardo-Portigliatti).
7 luglio - Campo Agnelli - off. 3 Tratt. Ter-mici (1° Merletti-Grignolio).
14 luglio - Campo Agnelli - off. 10 Sud Mec-can. (1° Vallò-Casalegno).

Avio

18 maggio - Fuori Torino - M.O. Velivoli (1° Torazza-Carmazzi).
25 maggio - Fuori Torino - Mat. Ausl. Velivoli (1° Giraud-Cavalletto).
8 giugno - Campo Vittoria - off. 4 (1° Castellano-Bussi).
9 giugno - Fuori Torino - Fattorini Mot. (1° Pelleri).
9 giugno - Fuori Torino - off. 5 (1° Trossero-Fassina).
15 giugno - Campo Agnelli - off. 1 (1° Mascherpa-Giraud).
22 giugno - Fuori Torino - Cont. Segr. Mot. (1° Campanini).
23 giugno - Fuori Torino - off. 1-50 (1° Pesce-Bussi).

Ferriere

16 giugno - Campo Vittoria - Sezionale (1° Finatti-Craverio).
22 giugno - Campo Vittoria - Sezionale (1° Rubatto-Fissore).
30 giugno - Campo Vittoria - Sezionale (1° Aghem-Pontal).
14 luglio - Campo Vittoria - Sezionale (1° Guelfo-Giamé).
28 luglio - Campo Vittoria - Sezionale (1° Aghem-Pontal).

Fonderie

16 giugno - Fuori Torino - Fond. Carmagnola rep. 93-97 (1° Bollini-Parusso).
14 luglio - Campo Agnelli - Sezionale (1° Mandrino-Cevolin).
28 luglio - Fuori Torino - VV. FF. Fond. Carmagnola (1° Molineris-Olorico).

Grandi Motori

13 giugno - Fuori Torino - Rep. C Tempera (1° Pramaggiore-Bolle).
18 giugno - Fuori Torino - Capi rep. Fonderia (1° Pasini-Cavallero).
14 luglio - Fuori Torino - Rep. A-E (1° Bertolone-Pogliano).

Materiale Ferroviario

2 giugno - Campo Agnelli - Gruppo Anziani (1° Forno-Volpiano).
23 giugno - Campo Agnelli - Operai-Impiegati (1° Bussi-Ceppai).

O.S.A.

16 giugno - Fuori Torino - Serv. Amministrativo (1° Fantini-Feruccio).

Ricambi

9 giugno - Campo Vittoria - Sezionale (1° Mola-Zucca).

Sede Centrale

41 maggio - Campo Vittoria - Centrali Termiche (1° Toppia-Cornaglia).
28 maggio - Fuori Torino - Labor. Contr. non distrutti (1° Gambino-Biamino-Berta).
12 giugno - Fuori Torino - Dir. Sup. Tecn. Autoveicoli (1° Corio-Foco-Tosco).

13 giugno - Campo Agnelli - Scuola Centr. Allievi (1° Cartosio-Nebbia-Gallo-Sesia).
18 giugno - Fuori Torino - Capi Comm. Inter. Sorvegli. (1° Cappetti).
16 giugno - Fuori Torino - Commis. Interna Sorvegli. (1° Bezza-Abba-Dalmasso).
22 giugno - Campo Agnelli - Filiale Italia (1° Germano-Miglioli).
23 giugno - Campo Agnelli - Sez. Lubrif. Serv. Produz. (1° Scalenghe-Songia).
8 luglio - Fuori Torino - Serv. Assat. Tecn. Ferrov. (1° Benedetto-Dalla Morte).

S.I.M.A.

30 giugno - Campo Vittoria - Gruppo Anziani (1° Deideri-Rubeo-Muntoni).

CICLISMO

Il Gruppo Ciclismo del C.S. Fiat ha riportato, nei mesi di luglio ed agosto, numerosi ottimi piazzamenti per merito di Barrera, Rodero e Adorno, vincendo la Torino-Aosta, la Torino-Torre del Mare e la Cirio-Pian della Mussa. In quest'ultimo periodo i ciclisti del C.S. Fiat sono stati i veri dominatori di tutte le gare regionali.

MOTOSCOOTERISMO

Nel mese di luglio ed agosto i motociclisti del C.S. Fiat si sono imposti in ben sette raduni, di cui tre internazionali. Fra questi fanno spicco il rallye internazionale di Nizza, il raduno internazionale del Monte Grappa ed il raduno nazionale del Monte Pasubio, nei quali i motociclisti si sono aggiudicati il primo premio assoluto, il primo premio per il maggior numero di motomezzi ed il primo premio di categoria.

Complessivamente essi hanno vinto 18 coppe e targhe.

TAMBURELLO

I tamburellisti del C.S. Fiat hanno partecipato il 18 agosto a Castelletto d'Orba ad un incontro internazionale, nel quale hanno battuto la rappresentativa del Languedoc per 19 punti a 15.

Inoltre il 25 agosto a Flero (Brescia) si sono classificati secondi nel Campionato Italiano di 1° categoria.



Ascensione al Monte Pelvo d'Elva (m. 3064 - Val Varaita) di componenti il Gruppo escursionistico del C. S. Fiat.



Ing. Ugo Fassio



Ing. Valentino Garretti

Profonda commozione e costernazione suscitò la notizia della sciagura aerea avvenuta in Argentina il 21 luglio scorso, nella quale persero la vita tre valorosi e apprezzati Dirigenti Fiat: gli ingegneri Fassio, Garretti, Ricotti partiti per una gita di fine settimana con le signore, e precipitati in piena foresta nei pressi di Eldorado.

I giornali cittadini hanno dato dettagliate notizie. A noi ora il dovere di ricordare i cari scomparsi i quali, avendo vissuto e lavorato prima a Torino, avevano anche qui molte amicizie e conoscenze.

La Fiat in Loro memoria fece celebrare una solenne funzione di suffragio nella

Chiesa di San Filippo. Intervenero con il Prof. Valletta, l'ing. Bono, il dott. Agnelli e l'ing. Nasi, i Direttori Centrali, di Divisione, Dirigenti impiegati e maestranze Fiat. Rappresentati S.E. il Prefetto e il Sindaco di Torino. La grande navata della Chiesa era gremita. Molta commozione ha circondato i familiari in lutto; le Mamme, così coraggiose nel loro dolore, hanno sentito il grande compianto per i figli scomparsi.

Alle famiglie Fassio, Garretti, Ricotti, a tutti i congiunti «Illustrato Fiat» rinnova l'espressione del profondo affettuoso cordoglio.



COMM. LUCIANO CIPPARRONE

Il 24 luglio scorso, improvvisamente in Chianciano, è scomparso il Comm. Luciano Cipparrone Direttore dell'Ufficio Fiat di Napoli e già Direttore della Filiale e dello Stabilimento Fiat di Napoli. Era da oltre trent'anni alla Fiat, e aveva dedicato al settore Commerciale della vendita in Italia ogni sua energia migliore, sorretta da un appassionato amore per il suo lavoro e da una vivida intelligenza. Di animo buono e generoso, gentile nel tratto, era molto stimato e ben voluto da tutti.

Alla Consorte Signora Valeria Gattuso e a tutti i familiari il rinnovato cordoglio dell'«Illustrato Fiat».



Ing. Nazareno Ricotti



VITTORIO PECORA

Ricordiamo il giovane Vittorio Pecora, di 21 anni, deceduto il 26 agosto scorso perché colpito da una scarica elettrica mentre stava lavorando alla Spasura.

Vittorio Pecora, era molto noto a Strambino dove risiedeva presso la sorella. La disgrazia ha suscitato molto rimpianto e noi rinnoviamo ai familiari in lutto vive condoglianze e il sentimento della più sincera solidarietà.

NOTIZIE DI CASA

CULLE

1 maggio: SONIA, figlia di Remigio POLACCHINI (Ferriere); MIRIAM, figlia di Tommaso MENEGON (Spa); COSIMO, figlio di Natalino SALIS (Sez. Auto); ADRIANA, figlia di Pietro PACCHIANA (Sez. Auto); ANGELO, figlio di Giuseppe GALATI (Sez. Auto); CLAUDIO, figlio di Michele BRIGNONE (Sez. Auto); ALFIO, figlio di Francesco CURELLO (Grandi Motori); MASSIMO, figlio del rag. Giovanni PACINI (Finale di Torino) - 2 maggio: LORENA, figlia di Riccardo VENERUSI (Sez. Produz. Ausiliarie); ALESSANDRA, figlia di Dante MONETTI (Ferriere); MARIA, figlia di Sebastiano BERTAINA (Sez. Auto); PATRIZIA, figlia di Gelmino BERGAMIN (Sez. Auto); MARIA, figlia di Cosimo APICELLA (Sez. Auto) - 3 maggio: GRAZIELLA, figlia di Giuseppe FENDERICO (Ferriere); MAURIZIO, figlio di Pietro BARBIERI (Ferriere); ANGELO, figlio di Tommaso LABARILE (Sezione Auto); PATRIZIA, figlia di Angelo PASINATO (Sez. Auto); CHIARA, figlia dell'ing. Alfredo PASETTI (Grandi Motori) - 4 maggio: ARMANDO, figlio di Amabile VIRANO (Sez. Auto); ARMIDA, figlia di Giovanni CASTAGNERO (Sez. Auto); COSIMO, figlio di Nicola ROSETTI (Sez. Auto); GIUSEPPE, figlio di Carlo CAPPELLUTI (Ferriere); PATRIZIA, figlia di Salvatore TESTA (Ferriere); MAURO, figlio di Vittorio GIORDANO (Spa) - 5 maggio: GIOVANNA, figlia di Francesco PONZIO (Spa); DANIELE, figlio di Natale DECONZANI (Sez. Auto); MARIA, figlia di Pierino MELIS (Sez. Auto); MICHELE, figlio di Savino CANNONE (Sez. Auto); ALESSANDRO, figlio di Remo BOAGLIO (Sez. Auto); ROSSANA, figlia di Francesco DI PIERO (Sez. Auto); DANIELA, figlia di Claudio CUGURRA (Sez. Auto); ROBERTO, figlio di Livio AMEDEI (Sez. Auto); SILVIA, figlia del geom. Eldio PELISSERO (Sede Centrale) - 6 maggio: CELESTE, figlio di Giuseppe CAVALLONE (Sez. Auto); ANTONELLA, figlia di Giovanni LEONE (Sez. Auto); NAZZARENO, figlio di Francesco CORBO (Spa) - 7 maggio: EMILIO, figlio di Francesco LOSITO (Spa) - 8 maggio: BRUNO, figlio di Valeriano CIMAZ (Fonderie); MARIELLA, figlia di Enrico DANERO (Sez. Ricambi); GIUSEPPE, figlio di Andrea SCARZELLO (Sez. Auto); ENZO, figlio di Loredana LUGLI (Sez. Auto); MARCO, figlio di Adriano ABATE (Sezione Auto); EUGENIO, figlio di Guido RIPOSI (Sezione Auto) - 9 maggio: FABIO, figlio di Umberto MAIORANA (Sezione Velivoli); DANIELA e MARCO, figli di Dino GAMBINO (Ferriere); BRUNO, figlio di Michele BERTOGGIO (Fonderie); SALVATORE, figlio di Filippo LOGIOCO (Sez. Auto); DANIELE, figlio di Renzo TOMASETTO (Sez. Auto); CARLA, figlia di Giuseppe BERTINETTI (Sez. Auto); ANNA, figlia del p.i. Giuseppe ALLARA (Sede Centrale); MASSIMO, figlio di Bruno BRANCA-LION (Sede Centrale) - 10 maggio: ROBERTO, figlio di Francesco GHO (Produzioni Ausiliarie); ROBERTO, figlio di Benito SEPA (Produzioni Ausiliarie); ROSARIO, figlio di Francesco SCAGLIONE (Spa); LUCIANO, figlio di Renato PENCO (Spa); MARINA, figlia di Agostino CATANIA (Sez. Auto); MARIA, figlia di Natale BUDA (Sez. Auto); ANGELO, figlio di Marco MANIERO (Sez. Auto); TANIA ADA, figlia di Decimo FACCIOLLO (Spa) - 11 maggio: FRANCESCO, figlio di Donato NIONELLI (Oss); MARIANGELA, figlia di Mario ROLFO (Sima); CRISTINA, figlia di Felice BRACCO (Sede Centrale); ALFIO, figlio di Francesco CURELLO (Grandi Motori); MASSIMO, figlio di Ercule GAMBINO (Sez. Auto); LOREDANA, figlia di Giuseppe ROLLE (Sez. Auto); DARIO, figlio di Bernardo CALLERI (Sez. Auto); LORENA, figlia di Giuseppe GHO (Sez. Auto) - 12 maggio: CLAUDIO, figlio di Giovanni BUFFA (Grandi Motori); PAOLO, figlio di Giuseppe PAOLETTI (Sez. Auto); PATRIZIA, figlia di Carlo ROMANATO (Sez. Auto); LORENZA, figlia di Giovanni PELETTA (Sez. Auto); MONICA, figlia di Bruno DELMONTE (Fonderie); PAOLA, figlia di Mario CALANDRELLI (Sede Centrale) - 13 maggio: ROBERTO, figlio di Sergio BATTISTATA (Ferriere); GIOVANNI, figlio di Giuseppe CRICENTI



Sergio Benenti, anni 19, figlio di Lorenzo Benenti (dipendente Fiat Sez. Fonderie), frequenta con ottimo profitto la 4ª classe del corso di elettronica all'Istituto Tecnico Industriale Statale di Torino. Recentemente ha partecipato alla Gara nazionale di Matematica indetta dall'Università degli Studi aggiudicandosi il secondo premio. A Sergio Benenti le nostre più vive congratulazioni.

(Ferriere); ANTONIA, figlia di Domenico BOGAUDO (Ferriere); MAURIZIO, figlio di Luigino FOGLIATI (Ferriere); ALESSANDRO, figlio di Raffaello AGNESE (Sez. Auto); FRANCO, figlio di Giuseppe VISAFFI (Sez. Auto); PIERSANDRO, figlio di Raimondo TOUE (Sez. Auto); DOMENICA, figlia di Chieffredo BOSIO (Sez. Auto); MARCO, figlio di Ilter SPOCCATI (Sez. Auto); GUIDO, figlio del dr. Giulio Roval (Sede Centrale); PAMELA, figlia di Luigino VERCELLI (Sede Centrale) - 14 maggio: MAURIZIO, figlio di Aldo PITTALUGA (Ferriere); GABRIELLA, figlia di Bartolomeo FANTINO (Ferriere); FRANCO, figlio di Ambrogio COREA (Spa); LILIANA, figlia di Pasquale RUGGIERO (Sez. Auto); NADIA, figlia di Giorgio MILANESIO (Sez. Auto); CLAUDIO, figlio di Luigi NEGRO (Sez. Auto); MARIA, figlia di Giorgio MUZZUPPA (Sez. Auto); CINZIA, figlia di Demone BOLLE (Sez. Auto); LAURA, figlia di Franco MASSAZZA (Sez. Auto); MARIA, figlia di Flavio MAZZUCCO (Sez. Auto); ELENA, figlia di Elio ROFFREDO (Spa) - 15 maggio: MARISA, figlia di Battista RONCO (Ferriere); ANDREA, figlia di Oreste LAMBIASE (Spa); GIOVANNA, figlia di Pietro TAVERNA (Fonderie); CATERINA, figlia di Vincenzo PANETTA (Fonderie); ELVIRA, figlia di Carlo MANOCCHI (Sez. Auto); TIZIANA, figlia di Nunzio RIBIOLTA (Oss); SILVANA, figlia di Michele RUTIGLIANO (Fonderie) - 16 maggio: MARIA PIA, figlia

ANZIANI FIAT BERSAGLIERI



In occasione della celebrazione del 127° anniversario della fondazione del Corpo dei Bersagliers, è stata scattata questa fotografia: al centro l'ing. Edmondo Tascheri con due commilitoni, gli Anziani Fiat Celestino Bertone e Lorenzo Gentile.



Dipendenti della Filiale di Brescia e loro familiari, fotografati in gruppo durante una gita aziendale a Grazzano Visconti e a Salsomaggiore.

NELLE FAMIGLIE



NOZZE

Hanno festeggiato le nozze d'oro: Marianna e Antonio Rosso, Anziani Fiat - foto 1; le nozze d'argento: Teresa e Angelo Garione (Premio Fedeltà Sez. Spa) - foto 2.

Il sig. Altiero Scortechini, dip. Fiat Materiale Ferroviario, ha sposato la signa Elena Morici mentre il sig. Otello Morici, della Sez. Auto, si è congiunto in matrimonio con la signa Lina Conti - foto 3. Il sig. Pietro Zaccchino, dip. Fiat Sez. Osa, ha sposato la signa Franca Errigo - foto 4. A tutti le nostre felicitazioni e fervidi auguri.



GIAMPAOLO, figlio di Riccardo BECCARIA (Sede Centrale) - 5 giugno: ROSINA, figlia di Francesco LEONE (Sede Centrale); MARIO, figlio di Ennio SAETTONI (Fonderie); FEDERICA, figlia di Ernesto QUAGLIA (Sed. Ricambi) - 6 giugno: FRANCA, figlia di Antonio MADDALENA (Fonderie); ANTONELLA, figlia di Alessandro GROSSO (Fonderie); MASSIMO, figlio di Giovanni GALLO (Fonderie) - 7 giugno: FIORELLA, figlia di Mario FERRARIS (Sima); LAURA, figlia di Carlo BONA (Spa); PIER CARLO, figlio di Giovanni CHIAVASSA (Spa); MAURO, figlio di Francesco RINAUDO (Fonderie); ADRIANO, figlio di Luigi LANZETTI (Fonderie); ANGELA, figlia di Pier Giorgio MARTINA (Sed. Auto); MAURIZIO e PATRIZIA, figli di Roberto MIGLIORE (Osa Stura) - 8 giugno: FABRIZIO, figlio di Sergio GUIDOLOTTI (Fonderie); GIUSEPPE, figlio di Aristide VERNIERI (Sed. Auto); ENRICA, figlia di Ivo ADANI (Sed. Officine di Modena) - 9 giugno: MAURIZIO, figlio di Elsa OVIGLIA BAY (Sede Centrale); LUCA, figlio di Giorgio PICCAGLIANI (Sed. Officine di Modena) - 10 giugno: MAURO, figlio di Giovanni BUFFO (Sed. Velivoli); CATERINA, figlia di Benito ZAMPOLLO (Fonderie); MARIA GABRIELLA, figlia di Carlo BARROERO (Fonderie); BARBARA, figlia di Lorenzo DALLE CRODE (Fonderie); CLAUDIA, figlia del p.i. Pierino PORCELLI (Sede Centrale) - 11 giugno: CARLO, figlio di Giuseppe PIZZITOLLA (Sed. Auto); ALESSANDRA, figlia di Wanda e Mario ROSCIO (Fonderie e Sezione Auto); PATRIZIA, figlia di Vincenzo LA SCALA (Fonderie); SANDRA, figlia dell'ing. Domenico APPENDINO (Fonderie) - 12 giugno: IVANA, figlia di Pasquale MANFREDDA (Fonderie); SONIA, figlia di Oddone BRUNELLO (Sed. Ricambi); MARCO, figlio di Giovanni SESIA (Fonderie); MICHELE, figlio di Giovanni BORIO (Osa) - 14 giugno: MAURO, figlio di Pietro BORIERO (Fonderie); GIUSEPPE, figlio di Bartolomeo DEMARIA (Fonderie); LUCA, figlio di Gianna e Antonio BALDASSARRE (Sede Centrale e Sezione Velivoli) - 15 giugno: SILVANO, figlio di Agostino TOMAINO (Sima); ENRICO, figlio di Giuliana BELLONI NIGRA (Sima) - 16 giugno: PAOLA, figlia di Giuseppina AIME PILOTTO (Sede Centrale) - 17 giugno: ROBERTO, figlio del p.i. Amedeo LAURENTI (Sede Centrale)



Ugo Pentenero, attualmente in normale servizio militare di leva presso il 7° Autoparto N/A di Firenze, invia cari saluti a tutti i suoi colleghi del Centro Tecnico Trattori Fiat di Via Canaprie, Torino, e agli amici della «Agromecanica Saef», Buenos Aires.

Della Sezione Motori Avio: Fernando CANNELLERO.

Della Sezione Ferriere: Lucia ALTIERI; p.i. Luigi BRERO; geom. Luigi SENZANONNA; p.i. Ezio PONS.

Della Sezione Spa: Luciano ROSSIGNOLO; Giorgio URBAN; ing. Attilio LUCIANO; Gioacchino AZZARITI; Giovanni PEOLA; Andrea TISCI; Paola VIARISIO.

Della Filiale di Torino: Carla RASA.

Della Sezione Proidea - Riepseri Metallurgici: Alceidiana BORIN.

Della Sezione Officine di Modena: Alberto BALBONI; Bruno CARLINI; Ennio CASARI; Angelo FORINI; Bruno MONZANI; Ettore NASI; Alberto TABACCHI; Rolando VENTURELLI; Rino ZAVATTI; rag. Luigi GILBERTI; p.i. Gian Carlo MAESTRI; p.i. Leandro SAMMARINI.

LUTTI

Lidia FENOGLIO CURLETTI; Dr. Natale DESTEFANO; Gaspare MASSAGLIA; Giuseppe CAVAGLIA; Felice REGE VOLPE; Oreste ALLASIA; Jacopo MEI; Angelo MONTALTO; Cesare ELIA; Ermene NOVARESE; Vittorio TAMAZZO (Sezione Auto); Umberto SALVITTO; Giovanni FRUA; Magno DEMARIA (Sed. Osa); Cav. Dante BORTOLINI (Sezione Spa); Giovanni TEPPATI (Sed. Velivoli); Giovanni NIEDDU (Sezione Gestione Fatturazioni Centrali); Albino ALBERGO (Sed. Fonderie); Bernardo TESTA (Sed. Ferriere).

Il padre del p.i. Bruno BORRONI; il padre dell'ing. Ettore CORDIANO; il padre del dr. Marilio DE ANGELIS; il fratello del Geom. Mario PREVER; la madre di Maria VALOBRA; il padre di Pietro REY; la madre di Amelia RUBINO; il padre del p.i. Mario ROLFO; il padre di Amelia PELAGRINO DI NUNZIO e di Maria DI NUNZIO ved. CAPPELLINO; il fratello di Atene BOSIO BURUL; la madre di Corrado CARNINO; la sorella del rag. Cesare MANERA; il padre di Ines GRAFFEO; la madre di Attilio BONDONE; la sorella di Secondo LUSONA; il padre di Giuseppe BRUNI; il padre di Maria Angela BEYLIS MUTTI; il padre del p.i. Adriano BRUNELLO; il padre di Evidio BIGHETTI; il padre del p.i. Giuseppe FURLAN; il padre del p.i. Cesare DOGLIONE; il fratello di Federico BOURLOT; il padre di Luigi PAGLIUCHI; il padre di Giuseppe CANAVESIO; il padre dell'ing. Marcello BADAMI; il padre di Aurelio ARTUFFO; la figlia del geom. Luigi D'ANZIERI; il padre del Cav. Ugo, del p.i. Giusto e di Alessandro PASCHERO; la madre dell'ing. Francesco DI VINCENZO; la madre di Vincenzo FROLA; il padre di Giovanni MONASTEROLO; il padre del geom. Pietro CAPRA; il padre di Enzo TARIZZO; il padre di Sergio SPAGHETTI; il fratello di Remo TRUCCO; il fratello dell'ing. Luigi VALLINI; la madre del p.i. Vincenzo CAZZOLA; la sorella di Giovanni GUERCI; il padre di Antonio GROSSO; il marito di Luciana ORIA CANTALUPPO; il padre di Luigi NOVELLI; il fratello di Giovanni BAUDUCCO; la madre di Vito NARDI; il padre di Luigi LISA; la madre di Martino BUFFAGNI; la madre di Giovanni BUZZI; il padre di Gino CORRADINI; il padre di Silvio GARUTI; il padre di Otello FASSIO; il padre di Giovanni RIGHI; il padre di Jole DONATI.

NOZZE

Della Sede Centrale: Marisa SOLERO; Ing. Carlo BRESSO; Renata ADT; Umberto BELLIGIA; Maria Domenica ASTI; Carlo PIPINO; Fernando RODA; Rosangela LAMPINIO; Maria Bruna TIOLA; Maria Livia CRISTALDI; Gisella CORCELLI; p.i. Franco VALSARNA; Giovanni DE MILANO; Carlo BARBERO; Riccardo GOZZELINO; Walter BOZZANO; Giuseppe TARAGNA; ing. Emilio ALBANESE; Ermene ACCOSSATO; Fernando PAPARELLA; Franco STECCAZZINI; Giorgio ANDREOLZI; Roberto ROSSI; Adolfo NEGRI; Vincenzo TONIN; Rag. Lidia CAUCCI.

Della Sezione Auto: Marina ARPELLINO; Enrica TRINCHERO; Giovannina BIANCO; Luciana OPALIO; Sergio BETTIN; Maria Teresa LAGRO; Elvira ZUCCHI con il p.i. Sergio BRUZZESE; Corrado SANTI; Gilda GUIDICI; Ezio BUZZI; Geom. Gian Carlo VALCELLI; Elio FIORETTI; Franco SANGUINETTI; rag. Piera CANEPA; Luigi TESTA; p.i. Gilberto RUBIN; Sebastiano FIORITO; Adriano CHIARLE; Giuseppe CUGNO; p.i. Francesco AMBROSIO; Antonio MOSCHENI; p.i. Renato BERTIGNONE.

Della Sezione Costruzioni e Impianti: Alberto BERTOLDO; Geom. Gian Berto PAONE.

Della Sezione Produzioni Ausiliarie: Francesco GRASSO.

Della Sezione Officine Sussidiarie Auto: p.i. Luciano TERNAVASIO; geom. Giorgio ZOTTARELLI; Mirko ANGELUCCI; p.i. Attilio Pierantelli.

Della Sezione Stabilimenti di Avigliana: rag. Ernesto MASSOLA; Carla REGAZZONI con il p.i. Italo ROUSSET.

Della Sezione Grandi Motori: Maria Luisa PIAT.

Della Sezione Grandi Motori: Giovanni PERETTI.

Della Sezione Fonderie e Fucine: Silvana MAROCCO; Marianna TERNENO.

Della Sezione Velivoli: rag. Vera ROSSOTTO con il p. ch. Giuseppe CARPEGNA (Sezione Spa); Consilia VERSIENTI; rag. Elia Carla FORNELLI.

Della Sezione Ricambi: Teresa DE PASQUALE.

Della Direzione Ricambi: geom. Giovanni LAZZATI.

Della Sezione Industrie Metallurgiche e Acciaierie: p.i. Domenico MUSSO.



Il nuovo Cappellano del Gruppo Anziani Fiat, Don Esterino Bosco, è stato affettuosamente festeggiato dal Comm. Arduino, dal Comm. Bordiga, dal Consiglio direttivo e Rappresentanze degli Anziani delle Sezioni Fiat nel corso di una simpatica cerimonia. A nome di tutti gli Anziani la presidenza del Gruppo ha voluto offrire al nuovo Cappellano per l'espletamento del suo alto ministero una Fiat 600.

di Giuseppe PALMISANO (Ferriere); ANNA MARIA, figlia di Francesco MIROLO (Fonderie); DANIELA, figlia di Ezio SCHELLINO (Sed. Ricambi); MARIA, figlia di Francesco FIERRO (Sed. Auto); ODILIA, figlia di Giacomo ROSSA (Sed. Auto); RITA, figlia di Antonio NOVELLI (Sed. Auto); PIERA, figlia di Giovanni MASSONO (Sed. Auto); LUCIANA, figlia di Antonio LABATE (Sed. Auto); LUCIA, figlia di Carlo TALLONE (Sed. Auto); ALESSANDRA, figlia di Enrico MARASCHI (Sed. Auto); MANUELA, figlia di Remo RUFFA (Sede Centrale) - 17 maggio: RICCARDO, figlio di Mario GIANESE (Sed. Auto); MARCO, figlio di Michele FERRERO (Sed. Auto); MAURO, figlio di Michele VAIRO (Sed. Auto); RICCARDO, figlio di Lorenzo GUAZZOTTI (Osa) - 18 maggio: ROBERTO, figlio di Pasquale PALUMBO (Spa); CESARE, figlio di Teobaldo CORNERO (Spa); VALTER, figlio di Mario PRIMO (Fonderie); LUISSELLA, figlia di Marco ROSSIN (Sed. Auto); MARCO, figlio di Gino FIORENTINI (Sed. Auto) - 19 maggio: ELENA, figlia di Gaudenzio MAGNANI (Osa); CARLO AMEDEO, figlio di Giuseppe BELLAGARDA (Fonderie); MASSIMO, figlio di Giovanni Battista TURAGLIO (Fonderie); ELISABETTA, figlia di Luigi ROLFO (Sed. Auto); ORNELLA, figlia di Antonio CAPPAL (Sed. Auto); PAOLO, figlio di Livio FANTOZZI (Sed. Auto); DONATELLA, figlia di Vincenzo RUSSO (Sed. Auto); GIOVANNI, figlio di Domenico DELLO RUSSO (Spa) - 20 maggio: PAOLA, figlia di Bartolomeo PAGLIANO (Sede Centrale); DANIELA, figlia di Francesco BORDINO (Grandi Motori); FLAVIA, figlia di Antonio TASSON (Ferriere); REGINA, figlia di Aldo CHICCOLI (Ferriere); PATRIZIA, figlia di Secondo MAIOCCO (Fonderie); GIGLIOLA, figlia di Renato BAROSELLA (Sed. Auto); LAURA, figlia di Lorenzo MAGLIANO (Sed. Auto); MARIA TERESA, figlia di Maurizio DE BERNARDI (Sed. Metall.); ESTER, figlia del dr. Giorgio LUNARDINI (Sede Centrale); MAURIZIO, figlio di Tommaso BAROLO (Osa) - 21 maggio: EMANUELA, figlia di Teresa PECCHENINO (Sima); CLAUDIO, figlio di Renato PICCA GARIN (Sed. Velivoli); FABRIZIO, figlio di Paolo BRENCIO (Sed. Auto); ORNELLA, figlia di Secondo BOSTICCO (Sed. Auto); LUCA, figlio di Paolo DEGANI (Sede Centrale); PAOLA, figlia di Marcella PEROSINO SAVIO (Spa); RENATO, figlio di Marco PRESENDA (Sede Centrale) - 22 maggio: ANNA, figlia di Pietro RACCA (Spa); Giovanni, figlio di Primo QUAGLIA (Fonderie); LUIGIA, figlia di Francesco COVUOTO (Sed. Auto); ALFREDO, figlio di Ferruccio GREMESE (Grandi Motori); ELENA, figlia dell'ing. Renato ROBERTO (Grandi Motori); MARINA, figlia di Giovanni GRANDE (Motori Avio); PAOLA, figlia di Umberto DI BENEDETTO (Sede Centrale) - 23 maggio: MARIA, figlia di Giovanni GENNARINO (Ferriere); PATRIZIA, figlia di Teresa CENA (Spa); BRUNO, figlio di Giuseppe PARISI (Spa); MARIA TERESA, figlia di Vincenzo PALMERI (Fonderie); ADRIANO, figlio di Domenico VERGNANO (Sed. Auto); EZIO, figlio di Alberto BIFANI (Sed. Auto); MICHELE, figlio di Luigi ROSETTI (Stabilimenti di Avigliana); ROBERTO, figlio di Rodolfo ROSSI (Sed. Auto) - 24 maggio: PAOLA, figlia di Walter VALLE (Sed. Velivoli); GIUSEPPE, figlio di Baldassarre BELTRANDO (Fonderie); MARIANGELA, figlia di Giovanni MACCHETTI (Sed. Auto); MARIA, figlia di Stefano GERBALDO (Sed. Auto); DONATELLA, figlia di Giuliano SEGNETTO (Sed. Auto); GABRIELLA, figlia di Carmelo ARRIGO (Sed. Auto); MARCO, figlio di Bruno SEBASTIANI (Grandi Motori) - 25 maggio: RITA, figlia di Bartolomeo COSTAMAGNA (Osa); MAURO, fi-

glio di Giulio REATO (Osa); FERDINANDO, figlio di Amadio ZIERO (Sede Centrale); MASSIMO, figlio di Francesco MASCITTI (Sede Centrale); GISELLA, figlia di Bruno GIACOLETTI (Spa); ANNAMARIA, figlia di Michele AMATO (Sed. Auto); ASSUNTA, figlia di Ignazio TERLINO (Sed. Auto); RUGGIERO, figlio di Gaetano BUTTARELLO (Sed. Auto); MARCO, figlio di Olimpia CICOLIN OLIVERO (Sede Centrale); WALTER, figlio di Maurizio SERRA (Motori Avio) - 26 maggio: MAURO, figlio di Luciano SAVINI (Ricambi); MARCO, figlio di Aldo SILVESTRI (Sed. Auto); MAURO, figlio di Giovanni COMPAGNIN (Sed. Auto); SILVIA, figlia di Giuseppe FAUDI (Sed. Auto) - 27 maggio: EMANUELA, figlia di Antonio RIBALDI (Sed. Velivoli); MAURO, figlio di Stefano VILLA (Spa); MARIA CONCETTA, figlia di Francesco VICARI (Sed. Fonderie); SUSANNA, figlia di Giuseppe GARABELLO (Sed. Auto); LUCIA, figlia di Francesco UNGARO (Sed. Auto); GIAMPIERO, figlio di Augusto VIETTO (Motori Avio) - 28 maggio: RITA, figlia di Virginio MANTOVAN (Osa); ANDREA, figlia di Domenico SUGAMIELE (Ferriere); ANTONIO, figlio di Natalino SCARLETTI (Fonderie); GIOVANNI, figlio di Giuseppe QUAGLIA (Fonderie); PATRIZIA, figlia di Romano PIETRINI (Sed. Auto); ROSELLA, figlia di Ercole CHIOSSO (Sed. Auto); LAURA, figlia di Mario VERSO (Sed. Auto); FRANCESCA, figlia di Learco MALIANO (Fonderie) - 29 maggio: ROBERTO, figlio di Anselmo BUSSOLINO (Sed. Produz. Ausiliarie); MASSIMO, figlio di Luigi MONASTEROLO (Fonderie); ROBERTO, figlio di Fiorenzo SARZANO (Sed. Auto); CARLA, figlia di Valerio CAPELLI (Sed. Auto) - 30 maggio: NICOLA, figlia di Domenico CAPUTO (Fonderie); IVANO, figlio di Armando COSSU (Fonderie); FABRIZIO, figlio di Giovanni RAPETTI (Fonderie); MAURO, figlio di Mario COMETTO (Sed. Auto); ROBERTO, figlio di Pasquale BIANCO (Sed. Auto) - 31 maggio: EMILIO, figlio di Paolo CHIESA (Osa); PAOLO, figlio di Cesare SIMIOLI (Sima); GIUSEPPE, figlio di Alberto MOSTACCI (Sede Centrale); ROBERTO, figlio di Francesco BELLAN (Spa); PAOLA ELISA, figlia di Celso ANTONIOLI (Fonderie); ALBINA, figlia di Matteo GIUSIANO (Sed. Auto); MARINA, figlia di Domenico GHIGNONE (Sed. Auto); CARLO ALBERTO, figlio del dr. Pacifico MURTAS (Sed. Velivoli); MARCO, figlio di Franco BAZZARELLO (Sede Centrale); SERGIO, figlio del dr. Mirco FERRARIS (Ferriere) - 1 giugno: DONATO, figlio di Antonio SPALLONE (Fonderie); GIOVANNI, figlio di Aurelio STELLA (Sed. Auto); GIANLUIGI, figlio di Michele GALLONE (Sed. Auto); DANIELA, figlia di Michele RE (Fonderie); ROBERTA, figlia del dr. Emilio GARGIONI (Sede Centrale); DANIELA, figlia di Bernardino CAVALIERE (Sed. Officine di Modena) - 2 giugno: PIETRINO, figlio di Antonio FODDANU (Ferriere); GIORGIO, figlio di Battista AIMONE (Sed. Auto); MONICA, figlia di Romano AGAGLIATE (Sede Centrale); ORNELLA, figlia del geom. Elgio MARENGHI (Stabilimenti di Avigliana); PAOLA, figlia del p.i. Carlo LOVISOLO (Sed. Materiale Ferroviario); PAOLO, figlio di Fernando RABAGLIATI (Osa) - 3 giugno: NORMA, figlia di Marco BARRA (Fonderie); FILIPPO, figlio di Arnaldo CARLE (Fonderie); SUSANNA, figlia di Giovanni SAIN (Fonderie); ALESSANDRO, figlio del Rag. Elvio MERLO (Sede Centrale); ELENA, figlia di Giovanni SIMONETTI (Sede Centrale); MASSIMO, figlio di Giorgetto BUIZIO (Sed. Auto) - 4 giugno: DIEGO, figlio di Luciano DELISE (Sima); ANTONELLA, figlia di Enrico BARDELLI (Gr. Mot.); ROSANNA, figlia di Felice MARTINOTTI (Sed. Auto);



Carla e Maura, figlie di Bartolomeo Galeasso
(Anziano Fiat, Sez. Auto)



Pierangelo e Silvana, figli di Bruno Fontana
(Sez. Auto)



Le gemelline Rita e Bruna, figlie di Felice Aghemo
(Sez. Fonderie e Fucine)



Floriana, figlia di Mario Bugamelli (Spa)



Domenico, figlio di Giovanni Ballesio (Sez. Auto)



Laura, figlia di Giovanni Venir
(Sez. Ferriere)



Margherita, figlia di Donato Sabia
(Sez. Fonderie e Fucine)



Daniela, figlia di Dante Richard
(Sez. Auto)



Pietro, figlio di Brizio Oddone
(Sez. Ferriere)



Rosa, figlia di Aniello Iazzetta
(Sez. Off. di Napoli)



Piercarlo, figlio di Francesco Dordo
(Fonderie e Fucine di Carmagnola)



Claudio, figlio di Giuseppe Chiappero
(Sez. Spa)



Domenico, figlio di Salvatore Quaranta
(Sez. Auto)



Raffaele, figlio di Nicola Romano
(Sez. Off. di Napoli)



Finuccio, nipotino di Sebastiano Longo
(Filiale di Catania)



Renzo, figlio di Andrea Di Maggio
(Sima)



Paola, nipotina di Gioachino Gri-bando
(Premio Fedeltà, Sez. Auto)



Mauro, figlio di Franco Ruffino
(Filiale di Torino)



Massimo, nipotino di Marco Eynard
(Sez. Auto)



Loredana, figlia di Lorenzo Casa
(Osa)



Savino, nipotino di Giovanni Ver-celli (Sez. Auto)



Fulvia, figlia di Nello Barbonaglia
(Sez. Auto)



Daniela, figlia di Agostino Tosco
(Sez. Auto)



Luana, figlia di Egidio Fois
(Fiat England)



Gaetano e Dora, figli di Sante Denittis (Sez. Spa)



Mauro, figlio di Giacomo For-tini (Sez. Auto)



Roberto, nipotino di Lorenzo Braida (Anziano Fiat, Sima)



Stefano, figlio di Felice Monda
(Sez. Off. di Napoli)



Germano, figlio di Vincenzo Cerutti (Sez. Ferriere)

PROBLEMA DI SCACCHI N. 39
Inedito di E. Defourny

Le nuove collezioni dedicate alla prossima stagione invernale hanno lanciato due stili differenti: quello sportivo e giovanile e, in contrasto, la tendenza raffinata della moda «Lady». Su queste due strade si sono mossi tutti i sarti, italiani e francesi, per raggiungere il brillante successo.

I tessuti applicati nelle collezioni hanno interpretato una parte di primissimo piano: sono stoffe di aspetto pesante, ma in realtà soffici e leggere come piume. Esistono in toni uniti, in bicolore allegri, in mélange di più colori, tutti vibranti e nuovi. Tweed giganti, nappes, double-face, crespi con interno gar-

CONSIGLI DEL MEDICO

La dieta per prevenire la vecchiaia

Il primo fondamentale mezzo di difesa contro la vecchiaia è quello di ridurre quantitativamente la razione alimentare; mantenendo però un certo equilibrio tra i più importanti componenti di essa, e cioè tra le sostanze farinacee e zuccherine (chiamate in termini scientifici glicidi), le sostanze carnee (dette protidi) ed i grassi (detti lipidi).

Una dieta ben regolata per una persona che si avvia verso l'età senescente non dovrebbe mai superare le 3000 calorie distribuite per il 60% in glicidi (circa 450 gr. corrispondenti a 1800 calorie), per il 15% in protidi (circa 120 gr. corrispondenti a 480 calorie) e per il 25% in lipidi (circa 80 gr. corrispondenti a 720 calorie). I grammi devono intendersi riferiti alle sostanze pure, che sono contenute in vario rapporto negli alimenti.

Lederer per una dieta di 2700 calorie consiglia: per i glicidi: 400 gr. di pane, 200 di patate, 300 di

legumi, 300 di frutta e 40 gr. di zucchero; per i protidi: 150 gr. di carne magra o 250 gr. di pesce bollito; per i grassi: 70 gr. di olio di oliva; e poi mezzo litro di latte scremato (che contiene tutte e tre le sostanze fondamentali).

Quanto agli alimenti grassi, quelli da ridurre sono più specialmente i cibi che hanno un maggior contenuto in colesterolo e cioè il tuorlo d'uovo, il cervello, il fegato, il rognone, il grasso animale ed i suoi derivati, il burro, le uova di pesce ed i crostacei.

Il grasso alimentare deve essere preferibilmente fornito da oli vegetali; meglio se si tratta di olio di semi o di olio di oliva.

Una recente inchiesta fatta da numerosi scienziati da vari paesi ha concluso che i popoli che si nutrono prevalentemente di grassi vegetali sono meno colpiti dall'arteriosclerosi. In Italia ad esempio gli abitanti della Calabria e delle Puglie.

Si è visto del resto che l'ipertensione arteriosclerotica non esiste nelle popolazioni mal nutrite dell'Oriente, oppure nei popoli vegetariani, che i frati trappisti e le carmelitane, ai quali è interdetto

l'uso della carne, soffrono raramente di lesioni arteriosclerotiche in confronto ai benedettini e ai francescani che, pur avendo una regola dietetica, mangiano la carne ed i grassi animali.

Un regime dietetico di prevenzione contro l'invecchiamento deve essere inoltre integrato da un apporto vitaminico sufficiente, e per talune vitamine (vit. B, C ed E) in quantità superiori a quelle consuete ricavate dalla comune dieta, e che possono essere introdotte mediante prodotti vitaminici del commercio.

Sono ancora necessari alcuni sali minerali che influenzano favorevolmente il metabolismo (sali di ferro, di rame, di cobalto, di manganese, ecc.), che si trovano abbondantemente nella verdura fresca.

Le bevande alcoliche possono essere consentite solo se siano usate in quantità moderate (ad es. un quarto, mezzo litro di vino al giorno).

Lo stesso può dirsi delle cosiddette bevande nerviche (caffè, tè, cioccolata, cacao, ecc.), che in piccole quantità possono risultare anche utili.

Dott. ENZO



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. Quello digerente comprende esofago, stomaco ed intestino. - 4. Chi beve assai (tr.). - 10. Per la sua cruna s'infila il refe. - 11. Sormonta l'elmo. - 12. Nord Ovest. - 13. Abitazione. - 15. L'equide femmina. - 16. Il Calcio. - 17. Malattia contagiosa che colpisce gran numero di persone. - 19. Il preludio della Val Gardena. - 20. Straordinaria in Pico della Mirandola. - 21. Quando a Lorenzo mancano le vocali. - 22. Bagna Parigi. - 23. Anagramma d'addio. - 24. Cibo caduto dal cielo. - 25. Scusa. - 26. Vergogna. - 27. Scandagliare. - 28. Rimango. - 29. Appartengono alla famiglia dei Colombacci. - 30. Teliario. - 31. Disputa. - 33. Un palazzo che è tra le maggiori opere architettoniche del Rinascimento a Roma. - 34. Panama nelle targhe delle automobili straniere.

VERTICALI

1. Velocipede a due posti. - 2. Il nome del Capeto primo re di Francia. - 3. Bologna. - 4. Il reato di chi ha due mogli. - 5. La regione che deve il nome alla via costruita dal console romano Lepido. - 6. Strumento musicale ad arco. - 7. Si ebbe preferibilmente di carogne. - 8. Quante teste secondo la mitologia aveva Cerbero? - 9. Doppio zero. - 11. Abitazione di trogloditi. - 13. La madre di Gesù. - 14. Fa i servizi in bottega. - 15. La celebre Accademia che ebbe per motto: «Provando e riprovando». - 16. Sinonimo d'innocenza e d'ingenuità. - 18. Greve. - 19. Emettere voce con tono molto alto. - 21. Cospirazione di strutto. - 23. L'Edmondo conte di Montecristo. - 24. Il succo d'uva prima che fermenti per diventare vino. - 25. Per esse s'entra e s' esce. - 27. Un sonno incompiuto. - 28. Alta costruzione a difesa di un castello (tr.). - 31. Cagliari. - 32. Società anonima.

PER IL FILATELISTA

NOVITA' DEL MESE

ITALIA

E' stata emessa una serie di due francobolli da L. 15 e L. 70 per celebrare la Conferenza delle Nazioni Unite sul Turismo (Roma). La vignetta, identica per i due valori, si ispira al concetto del turismo mondiale e a Roma: simboleggia il turismo una strada che s'avvolge al globo; la classica colonna richiama a Roma.

E' prevista per settembre l'emissione di due serie «Europa 1963» e «Giochi Mediterranei», anch'esse composte di due valori.

S. MARINO

In occasione della tradizionale manifestazione filatelica Riccione-S. Marino, è stata emessa una serie composta di due valori da L. 100. Contemporaneamente è stata emessa una serie «Farfalle», composta di 5 valori (L. 25, 30, 60, 70, 115).

E' prevista per settembre la emissione di una serie «Pre-Olimpica», di 10 valori, e di un francobollo «Europa» da L. 200.

VATICANO

Si prevede la emissione di una serie sulla incoronazione del Papa Paolo VI. Le serie emesse, di Italia e San Marino, sono in corso di distribuzione ai filatelisti prenotati.



L'ANGOLO DEL FOTOGRAFO

Il 5 ottobre verrà inaugurata, presso il Salone di Via Carlo Alberto 59, Torino, la Mostra Fotografica Annuale allestita dal Gruppo Fotografici Fiat.

Rimarrà aperta al pubblico sino al 13 ottobre.

Le opere esposte in questa Rassegna verranno selezionate da una apposita Giuria: le prescelte compariranno sull'Annuario del Gruppo Fotografici Fiat 1964.

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COORDINAMENTO DI REDAZIONE
DIREZIONE STAMPA E PROPAGANDA FIAT

Torino, Corso Marconi, 10
(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 1-12-53 - Rassegna, Rassegna Defourny

Seppio 11 del settembre 1963

Rosaleo Caporali & C., Torino - Via Villar, 3
PRINTED IN ITALY

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE



SCACCHI: PROBLEMA N. 38 - 1-B pfs-16 minaccia Dc4, matto.



Un tailleur di Forquet in lana-rosa con busto piatto e colletto importante. Accessori bianchi.



Abito in tweed a toni soffici tabacco e ruggine, davanti di crepe ruggine. Modello di Pierre Cardin.



Tailleur in etamine di nallon misto a lana. Il tessuto forma piccoli quadri fusi sui toni del giallo. Modello Antonelli, Roma.



Abito e giacca sportiva in stuola di lana beige e grigio con bottoni a gemello. Modello parigino presentato da Nina Ricci.

zato, pesanti gabardine con interno cammello formano il gruppo dei tessuti «ultrasoffici». Il mohair, il pelo di cammello, il cachemire e la vicuña si uniscono ai filati più pregiati ottenendo raffinate fusioni di colore (bianco e beige, miele e grigio, nero e cannella, ecc.).

Gli accostamenti 1964 uniscono il glicine al beige dorato, il grigio perla al cammello, il grigio medio al corallo, il viola mirtillo al beige, il nero al sabbia, il rosa spento al viola «Parma», il fucsia al verde cupo, il rosa al rosso, il verde al giallo, il marrone al fucsia.

Si parla con compiaciuta insistenza dei beige «puri», del rosa violenti, dei rossi profondi, delle calde tonalità dei vini vecchi, del viola, del «giallo oro», del verde cupo, del bleu copiativo, del mandarino, del miele, del bronzo.

La linea 1964 è basata su uno schema fissato su proporzioni nuove, le gonne allungate di due centimetri, le spalle risultano larghe ed importanti.

L'abito che imita il mantello è decisamente il modello tipico della stagione, seguito dalle giacche lunghe che sostituiscono il cappotto pesante per le donne che hanno la fortuna di viaggiare in automobile. La tendenza sportiva domina in tutte le collezioni ma è particolarmente evidente da Yves Saint Laurent che ha lanciato una moda «antitradizionale» basata su orientamento sportivo per donne contemporanee.

I cappotti ed i tailleur pesanti avranno colletti altissimi che sfiorano la punta del naso; sono anelli di pelliccia, drappaggi a foulard, piccoli paraventi posati in avanti.

Cappelli voluminosi, colletti, spalle importanti, stivali per tutte le ore, segnano le caratteristiche della moda «antifreddo».

I sarti prevedono un inverno assai rigido e consigliano modelli pesanti, pratici, completi di maglia, sciarpe, scialli e persino le calze di lana da portare con i mocassini sportivi.

ANNA VANNER



(Foto Fiat)

SALSOMAGGIORE - «Miss Italia» e «Miss Cinema» 1963, vincitrici della «Fiat 1300» e della «Fiat 1100 D»