

ILLUSTRATO FIAT

Anno III - n. 5

PERIODICO MENSILE

Torino, 31 Maggio 1955



FOTO PATELLANI

FIAT G 82 - Ad oltre i 1000 all'ora nel cielo di Torino — FIAT G 82 - Dans le ciel de Turin à plus de 1000 km/h. — FIAT G 82 - At over 620 miles an hour in the skies of Turin — FIAT G 82 - Más de 1000 km por ora en el cielo de Turin. — FIAT G 82 - Mit einer Geschwindigkeit von über 1000 km/h am Himmel von Turin.

LAVORO E LAVORATORI FIAT

IL PREMIO DI 12.000 LIRE

L'assemblea generale degli azionisti Fiat (29 aprile) ha votato alla unanimità un ordine del giorno di plauso per tutti i lavoratori della Fiat: dirigenti, capi, impiegati, operai.

Il Consiglio di Amministrazione ha concretizzato questo plauso deliberando il premio di L. 12.000 (corrisposto in maggio) ai dipendenti, impiegati ed operai, «in segno di riconoscimento del contributo dato allo sviluppo tecnico e produttivo dell'Azienda».

Con tale delibera — diceva il comunicato della Direzione — si teneva conto della impostazione di piena e leale collaborazione a cui erano ispirate le richieste avanzate dai membri delle Commissioni Interne aderenti alla Cisl e alla Uil, e dell'orientamento collaborativo manifestato dalla grande maggioranza dei lavoratori in un rinnovato clima di concreta solidarietà aziendale.

Nel corso del secondo semestre del 1955 — concludeva il comunicato — il Consiglio di Amministrazione riprenderà in esame l'eventualità di altro provvedimento analogo, sulla scorta delle risultanze che saranno venute a determinarsi. Sui risultati del lavoro 1954 la stampa italiana ha riferito dalla relazione del Consiglio di Amministrazione questi principali dati:

— I dipendenti Fiat (Sezioni e Aziende del Gruppo) al 31 dicembre 1954 erano 71.300, dei quali 56.500 operai e circa 15.000 impiegati. Con i familiari, una vera popolazione.

— Il fatturato delle aziende Fiat nel 1954 è stato di 275 miliardi.

— La somma dei salari e stipendi corrisposti alla Fiat nel 1954 è stata di 69 miliardi di lire (1/4 del fatturato).

— Per le opere sociali e assistenziali la Fiat ha speso l'anno scorso 7 miliardi.

— La produzione automobilistica Fiat 1954 è stata di quasi 200.000 unità (autovetture, veicoli industriali, trattori), con un aumento di circa 35.000 rispetto al 1953. Il grande successo della 600 (se ne costruiscono attualmente oltre 400 al giorno) assicura al programma di produzione un andamento che nei prossimi mesi toccherà le 900 unità al giorno.

— I mezzi di produzione oggi alla Fiat costituiscono un potente strumento di lavoro tra i più progrediti dell'industria europea. Per ricostruire, rimodernare, potenziare gli stabilimenti, gli impianti, le attrezzature, la Fiat ha investito a tutto il 31 dicembre scorso 213 miliardi di lire. Per il 1955 ne sono previsti altri 50.

FIAT WORK IN 1954

The Fiat Shareholders Meeting (April 29th) unanimously passed a vote of thanks to all ranks of Fiat employees.

The Board of Directors implemented this vote by the award of a 12,000 lire premium (paid in May) to all employees — as a mark of recognition of their contribution to the Company's technical and productive development.

In this decision — says the Management's announcement — credit is given for the loyal and co-operative attitude of the Shop Stewards belonging to the free Unions (CISL, UIL) and for the willingness to collaborate shown by the great majority of the workers in a renewed spirit of loyalty to the Company.

The announcement ended with the promise to consider a similar premium for the second semester if results continue good.

In the 1954 results the Directors' Report pointed out these main figures:

— Fiat's total 1954 sales amounted to 275 billion lire, 30 more than in 1953.

— Wages and salaries in 1954 totalled 69 billions (1/4 of the total sales).

— Social welfare cost Fiat 7 billion lire last year.

— Fiat's automotive production for 1954 was nearly 200,000 units (cars, trucks, tractors), about 35,000 more than in 1953. The great success of the 600 (production over 400 a day) doubles Fiat's daily average automotive output.

— Fiat's productive equipment is to-day a powerful assembly, amongst the most advanced in European industry. For reconstruction, modernising and extension of plants and equipment Fiat has invested, up to Dec. 31st 1954, 213 billion lire. A further 50 billions will be invested during 1955.

LE TRAVAIL FIAT EN 1954

L'Assemblée des Actionnaires Fiat (29 Avril) a voté à l'unanimité un ordre du jour d'approbation de tous les travailleurs Fiat.

Le Conseil d'Administration a ensuite concrétisé cette approbation dans une prime de 12.000 liras (versée en Mai) « comme signe de reconnaissance de leur contribution au développement technique et productif de l'entreprise ».

Par cette décision — suivant le communiqué de la Direction — on a tenu compte de l'esprit de pleine et loyale collaboration des membres de la Commission Interne qui appartiennent aux Syndicats libres (CISL et UIL), et de l'orientation collaborative démontrée par la plupart des travailleurs dans un climat renouvelé de solidarité d'entreprise.

Le communiqué termine avec la promesse de prendre en considération une autre prime semblable dans le 2ème semestre, selon les résultats qui seront atteints.

Sur les résultats 1954 la Relation à l'Assemblée Fiat a mis en évidence ces données principales:

— Les ventes totales Fiat en 1954 s'élevèrent à 275 milliards de liras; 30 de plus qu'en 1953.

— Salaires et appointements payés par Fiat en 1954: 69 milliards (1/4 du montant total des ventes).

— L'Assistance sociale a comporté en 1954 une dépense de 7 milliards.

— La production automobile Fiat en 1954 a été à peu près de 200.000 unités (voitures, camions, tracteurs), environ 35.000 de plus qu'en 1953. Le grand succès de la 600 (dont on en produit plus de 400 par jour) redouble la production moyenne journalière des automobiles Fiat.

— L'équipement productif de la Fiat forme aujourd'hui un puissant ensemble, qui est parmi les plus développés de l'industrie européenne. Pour la reconstruction, la modernisation et le développement de ses usines et leur équipement la Fiat a dépensé, jusqu'au 31 Décembre dernier, 213 milliards de liras. D'autres 50 milliards seront utilisés en 1955.

OLTRE I 1000 ALL'ORA CON IL FIAT G 82

La copertina fotocolor di questo numero dell'«Illustrato» è una delle centinaia di fotografie che la mattina del 12 maggio fotoreporter della stampa della radio del cinema della TV hanno scattato all'aerodromo di Caselle (Torino) durante una presentazione del velivolo Fiat a getto G. 82, che nel cielo di Torino ha raggiunto, a quota 6000, la velocità di 1028 Km. orari. La stampa italiana ha ampiamente pubblicato su questo magnifico volo del primo aereo a reazione Fiat, progettato dal Prof. Ingegnere Gabrielli e costruito nei nostri Stabilimenti Avio. Per la prima volta nella storia dell'aviazione italiana un aeroplano progettato e costruito in Italia è andato oltre il 1000 all'ora sfiorando la «barriera del suono». Piloti: Vittorio Sanseverino e Maner Lualdi.

Sul «Corriere della Sera» Maner Lualdi, descrivendo questa «esperienza indimenticabile», ha scritto tra l'altro:

Silenzio in cabina

«Esattamente un anno fa nasceva il primo apparecchio a getto, di progettazione e costruzione italiana, capace di raggiungere i 1000 Km. all'ora: il Fiat G. 82. E questo il frutto di un grande sforzo organizzativo e industriale, la realizzazione di un ammirabile progetto, dovuto al prof. Giuseppe Gabrielli, e il merito spetta anche ai valorosi tecnici cresciuti e affinati alla sua appassionata scuola, alle maestranze specializzate dell'Aeritalia, considerate, da sempre, un pilastro insostituibile della nostra industria aeronautica. Da oggi l'Italia non è più esclusa dalla competizione internazionale aeronautica e vanta, anzi, in un determinato campo degli apparecchi moderni, la macchina, forse, migliore del mondo».

E sul volo il Comandante e giornalista Lualdi ha scritto:

«Da qualche giorno Vittorio Sanseverino, anni 37, napoletano puro sangue, simpatico, intelligente, pilota collaudatore di primissimo ordine, mi andava istruendo: a lui si univano altri due miei cari compagni che, con Sanseverino, costituiscono il famoso team dei collaudatori Fiat: il comandante Simeone Marsan, maestro di acrobazia, il comandante Riccardo Bignamini, vincitore di un ambito premio riservato ai collaudatori in Inghilterra. Formavamo un quartetto non dico di ragazzi, ché Bignamini, il più giovane di noi, conta 35 anni; ma, senza dubbio, un quartetto di irriducibili innamorati della nostra aviazione».

«Il decollo. Miracolo degli aerei a reazione: chissà indemoniato all'esterno, silenziosità all'interno. La cabina è chiusa ermeticamente, pressurizzata. Le prime parole che, attraverso l'interfono di bordo, mi dice Vittorio Sanseverino sono queste: «Beh! Che ti pare... Non ti sembra di essere in Paradiso?». Aveva ragione. Il turbogetto del G. 82 stava offrendoci 2300 chili di spinta, girava a oltre 12.500 giri, e noi potevamo cantarellare

in pace e augurarci, con un fil di voce, vicendevole buona fortuna.

In 5 minuti 6000 metri

«L'aereo sale come un ascensore vertiginoso. In cinque minuti siamo a scemila metri: una rampa ancora ed eccoci a novemila metri, nel trionfo del sole. Iniziamo l'affondata per raggiungere, diremo, il primo traguardo del nostro esperimento: l'ottanta per cento della velocità del suono. Settemila metri di quota, poi scemila. Il G. 82 attacca l'infinito.

«Sento l'emozione: ma una emozione così nuova (eppure volo da 23 anni) che quasi non riesco ad analizzarne le dimensioni e la qualità. La velocità in quel momento è di circa 900 chilometri all'ora, ma fisicamente non l'avverto, perché l'aereo marcia in volo orizzontale, senza scosse. Ad alimentare l'emozione è uno strumento: lo strumento che ci indica l'avvicinarsi progressivo della barriera del suono, con la freddezza di un orologio, con allucinante chiarezza. Leggo: Mach 79, 80, 81, 82 (ossia, in semplici termini: 79, 80, 81, 82 per cento della velocità del suono).

«A questo punto il pilota sa che quando lo strumento indicherà 83, l'aereo comincerà a denunciarne il disagio, la sofferenza o il «complesso» di fronte all'approssimarsi della barriera del suono... Emozione graduale, meccanicamente graduale, come regolata da un metronomo. «85, 86, 87, 88, 89. L'indice sfiora il 90 per cento della velocità del suono. Abbiamo certamente superato i mille chilometri. L'apparecchio si lamenta e per la prima volta avverto un sibilo, l'eco sottile di una sirena lontana. Poi ho l'impressione che l'aria del Piemonte sia mutata in un'antica strada pompeiana; Sanseverino, che ha tutto il quieto «humor» e la saggezza dei napoletani di alto livello, mi dice: «Senti... Senti... Pare di camminare su un carretto con le ruote quadrate!».

A volo radente

«Terminate le due prove in quota, scendiamo verso terra. Dobbiamo effettuare ancora due passaggi alla velocità massima consentita, a volo radente. Il cervello per un attimo sembra svuotarsi, l'intestino soffre. Il G. 82 annusa da lontano il campo e si getta sull'aeroporto come una aquila affamata sulla preda. 400 metri, 300, 200, 100, 50, 30 metri di quota. Il G. 82 sfiora case, piante, pali, a quasi 940 chilometri all'ora: quindi piomba nella aerea aeroportuale a forse non più di 15 metri dal suolo.

«Ho l'impressione che operatori, giornalisti, macchine da presa, automobili, in attesa del passaggio dell'apparecchio ai lati della pista, vengano da noi risucchiati e trascinati per aria. I due chilometri della pista sono un boccone solo per l'aereo; poi l'impenetrabile vertiginosa (e il cuore credo divenga trasparente per mancanza di sangue, perché non batte o quasi) e una rovesciata fra cielo e nubi, con il ritmo di una giostra di carta moscia da un ciclone.

«Quando scendiamo, Sanseverino è commosso e felice: lo anche. Saremo forse dei retori, ma passare i mille chilometri all'ora con la prima bella macchina nata

in Italia farà forse un po' male allo stomaco, ma tanto bene al giardino delle nostre speranze».

A PLUS DE 1000 km/h AVEC LE FIAT G 82

La couverture en couleurs de ce numéro de «Illustrato» est une des centaines de photos prises dans la matinée du 12 Mai par les photoreporters de la presse, de la radio, du cinéma et de la TV à l'aérodrome de Caselle (Turin) lors d'une présentation de l'avion à réaction Fiat G. 82. Cet avion a atteint, à 6000 m d'altitude dans le ciel de Turin, la vitesse de 1028 km/h. La presse italienne a diffusé paré de ce vol magnifique du premier avion à réaction Fiat, conçu par le Prof. Ing. Gabrielli et construit dans nos Etablissements d'Avions. Pour la première fois dans l'histoire de l'aviation italienne, un avion conçu et réalisé en Italie a dépassé les 1000 km/h, en s'approchant du mur du son. Pilotes: Vittorio Sanseverino et Maner Lualdi.

OVER 620 MILES PER HOUR WITH THE FIAT G 82

The coloured photo on the front page of this issue of «Illustrato» is one of the hundreds snapped by press, radio, cinema and TV cameras on the morning of May 12th during a presentation of the Fiat G. 82 jet aeroplane which, over Turin, attained, at an altitude of 19,600 feet, a speed of 638.76 miles per hour. The Italian Press widely publicised this magnificent flight of the first Fiat turbojet plane, designed by Prof. Gabrielli and built in our own Aviation Works. For the first time in the history of Italian aviation an aeroplane designed and built in Italy has exceeded 1000 km. (621.37 miles) per hour, closely approaching the «sound barrier». Pilots: Vittorio Sanseverino and Maner Lualdi.

ÜBER 1000 STUNDENKILOMETER MIT DER FIAT G 82

Auf dem farbigen Titelblatt dieser Nummer unseres «Illustrato» ist eine der unzähligen Aufnahmen wiedergegeben, die am Morgen des 12. Mai von einem Stab von Photoreportern der Presse, des Rundfunks, des Films, des Fernsehens auf dem Flugplatz von Caselle (Turin), während der Vorführung des neuen Fiat-Düsenflugzeugs G. 82 geknipst wurden. In einer Flughöhe von 6000 m über der Stadt Turin hat dieses Flugzeug die Geschwindigkeit von 1028 km/h erreicht. Die italienische Presse hat über diese erfolgreiche Flugprobe des ersten Fiat-Düsenflugzeugs, das von Herrn Ing. Gabrielli konstruiert und in unseren Flugzeugwerkstätten gebaut wurde, ausführliche und begeisterte Berichte veröffentlicht. Es ist das erste Mal in der Geschichte der italienischen Luftfahrt, dass eine in Italien entworfene und gebaute Maschine die 1000 km-Grenze bis nahe der Schallmauer überschritten hat. Piloten: Vittorio Sanseverino und Maner Lualdi.

MAS DE 1000 km POR HORA CON EL FIAT G 82

Nuestra portada muestra una de las fotos que a centenares captaron, en la mañana del día 12 de Mayo último, los reporteros de la prensa, la radio, el cine y la televisión en el aeropuerto de Caselle (Turin) durante la presentación del avión a chorro Fiat G. 82, que en el cielo de Turin ha tocado, a cota 6.000, la velocidad de 1.028 km por hora. La prensa italiana ha dado amplia información de este magnífico vuelo del primer avión de reacción Fiat, proyectado por el Prof. Ing. Giuseppe Gabrielli y construido en nuestros Talleres Avio. Por la primera vez en la historia de la aviación italiana un avión proyectado y construido en Italia ha rebasado los 1.000 km por hora casi tocando la «barrera del sonido». Pilotos: Vittorio Sanseverino y Maner Lualdi.

Illustrato Fiat porge al nuovo Presidente della Repubblica, Giovanni Gronchi, il deferente omaggio ed il fervido augurio dei suoi lettori, tutti lavoratori della Fiat. Già il Prof. Valletta, all'indomani della elezione, così gli telegrafava: «Alla suprema carica di Capo dello Stato Ella ascende con intima energia di animo ed intelletto, con grande esperienza politica, con ardente sentimento democratico nella vita sociale per situazioni e problemi di lavoro, fondamentali di ogni progresso nazionale. Perciò anche dal lavoro della Fiat viene a Lei un saluto augurale profondamente sentito».

L'EPOCA DEL PROTOTIPO

Prototipo vuol dire letteralmente primo. Nel concetto industriale sta a significare il vero esemplare da riprodurre in serie, e pertanto il prototipo sta per originale. La grande rivoluzione portata dalla organizzazione nella industria moderna consiste appunto in questa riproducibilità del prototipo in serie all'infinito. Il prototipo industriale è fatto apposta per essere riprodotto; ed il risultato come quantità, come diffusione, come economia è di formidabile progresso sociale. La quantità è insita al prototipo stesso.

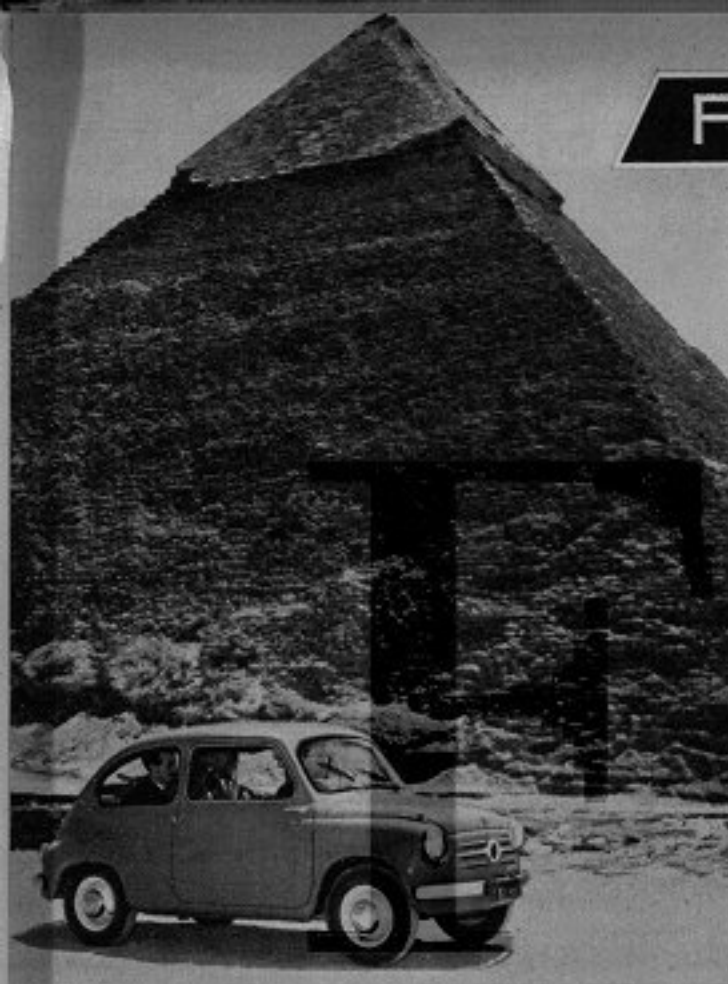
Anche la riproduzione e trasmissione delle immagini e dei suoni (fotografia, cinematografia, televisione, radio) rappresentano oggi una prodigiosa immensa estensione dello stesso procedimento industriale del prototipo e della serie applicata alla pellicola, allo schermo, al disco; ed anche qui il risultato è di enorme progresso sociale come diffusione delle conoscenze di vita e come diffusione della cultura. Questi prodigiosi mezzi di riproduzione e di trasmissione mettono alla portata di tutti anche ciò che ieri era privilegio di pochi (la musica, l'opera d'arte, la poesia, la scienza, la storia ecc.) e diffondono universalmente le attualità, i nomi e avvenimenti. Certi capolavori della pittura vengono così perfettamente riprodotti che anche un occhio esperto può ingannarsi.

Ma nel campo dell'arte e della personalità umana fino a qual punto la riproduzione fotografica cinematografica televisiva è l'originale? Si può dire anche qui che l'originale è sinonimo di prototipo? In altre parole: in quale misura una trasmissione equivale alla presenza reale?

A queste ed altre domande risponde acutamente l'Accademico di Francia André Siegfried in un articolo intitolato «L'ère du prototype», pubblicato da «La Revue de Paris».

Dal punto di vista della qualità — egli osserva fra l'altro — c'è qualcosa che non è stato trasmesso. Tra il possesso del quadro vero e quello della sua riproduzione c'è un abisso, e così tra la visione reale e quella sullo schermo. L'originale, sia cosa o persona, ha una sua atmosfera non riproducibile, né trasmissibile. L'immagine personale riprodotta non può sostituire il contatto diretto con colui che parla, l'incontro del suo sguardo che s'impossessa del vostro, quel calore comunicativo che di un grande oratore come Gambetta faceva dire: quando entra in una stanza la temperatura sale di dieci gradi... Insomma, questa cosa indefinibile che è la presenza. Un oratore che non vede il suo pubblico, che non entra in comunicazione per così dire fisico con esso, non può avere un'azione veramente oratoria.

Il vantaggio sociale dei moderni mezzi di riproduzione e di trasmissione è così evidente che non comporta discussioni. Ognuno può avere in casa i più bei quadri, ascoltare la più bella musica e i più grandi oratori, beneficiare sotto la forma più commestibile della informazione più generalizzata. Il pericolo sarebbe, il pericolo è che la riproduzione si crei l'originale...



EGITTO - La «600» e le Piramidi.



KAMICHLI (Siria) - In questo grande centro agricolo della Siria, il sub Agente trattoria Fiat, sig. Abdul Karim Sarkis, ha recentemente inaugurato questa nuova Agenzia di vendita Trattorie Fiat e relative parti di ricambio. La sede dispone di moderne attrezzature per l'assistenza tecnica, con officina di riparazioni e personale specializzato munito di automezzi per il servizio mobile di assistenza in deserto. L'officina è diretta da un tecnico Fiat, inviato da Torino: il sig. Angelo Stefanucci.



ADDIS ABEBA - Il bel Salone di Esposizione dell'Agente Fiat. Le lettere in lingua amarica al neon, sul frontone dell'edificio, dicono FIAT.



NAIROBI (Kenia) - La prima «600» immatricolata in Kenya ha partecipato alla Gimkana di Ruiru. Ecco un momento del percorso.



POONA (India) - La «Western India Automobile Association» ha organizzato anche quest'anno a Poona, località a circa 191 miglia da Bombay, il «Reliability Trials» («Prove di resistenza») disputato tra automobilisti di Bombay e delle provincie dell'Unione Indiana. Le prove da disputare erano severe e impegnative. Le vetture Fiat hanno partecipato nelle classi fino a 750 cmc. e fino a 1100 cmc. affermandosi in modo superlativo e vincendo numerose Coppe. Qui la «Nuova 1100», che ha vinto la «Challenge Trophy».



RAID DELLE CAPITALI DEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE CON LA «600» - Partito il 19 aprile da Palermo, il rag. Giovanni Salemi, ha concluso il 16 corr. il suo raid delle capitali del Mediterraneo occidentale. Ha percorso 11.000 Km.: giro della Sicilia, Tunisi, Algeri, Orano, Rabat, Tangeri, Madrid, Barcellona, Parigi, Berna, Ginevra, Marsiglia, Torino, Roma, Cosenza, Palermo. Nel suo passaggio a Torino ha visitato la Fiat. Entusiasta della «600», in 11.000 chilometri la vettura nuovissima, non ha avuto il minimo guasto.



Presentiamo il vincitore della gara riservata alle macchine da turismo normale e secondo assoluto della competizione Mario Soldi, a destra, con il Console Generale d'Italia in Eritrea, dottor Alberto De Clementi, e Francesco Zappalà, a sinistra, altro brillante concorrente fra le 1100/TV.



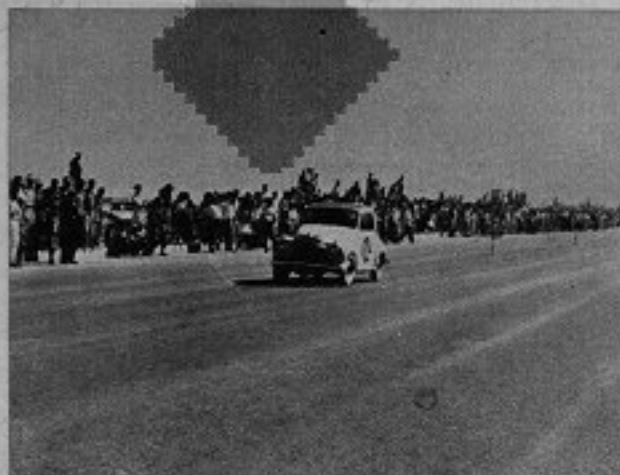
NÄSJO (Svezia) - Questa è la Fiat 1100 TV del sig. Lennart Gustavsson, prima arrivata nella classe fino a 1300 cc. in una competizione svoltasi in Svezia (a Näsjo), alla presenza di oltre 10.000 persone. Il tempo registrato dal signor Gustavsson è stato non solo il migliore nella classe fino a 1300 cmc., ma anche nelle altre classi e precisamente in quella sotto i due litri ed in quella oltre i due litri.



CASABLANCA (Marocco) - Il comm. Tripiano, Agente Fiat per il Marocco, ci ha portato questa bella fotografia della «600» che scende le scale. Prima le aveva agevolmente salite.

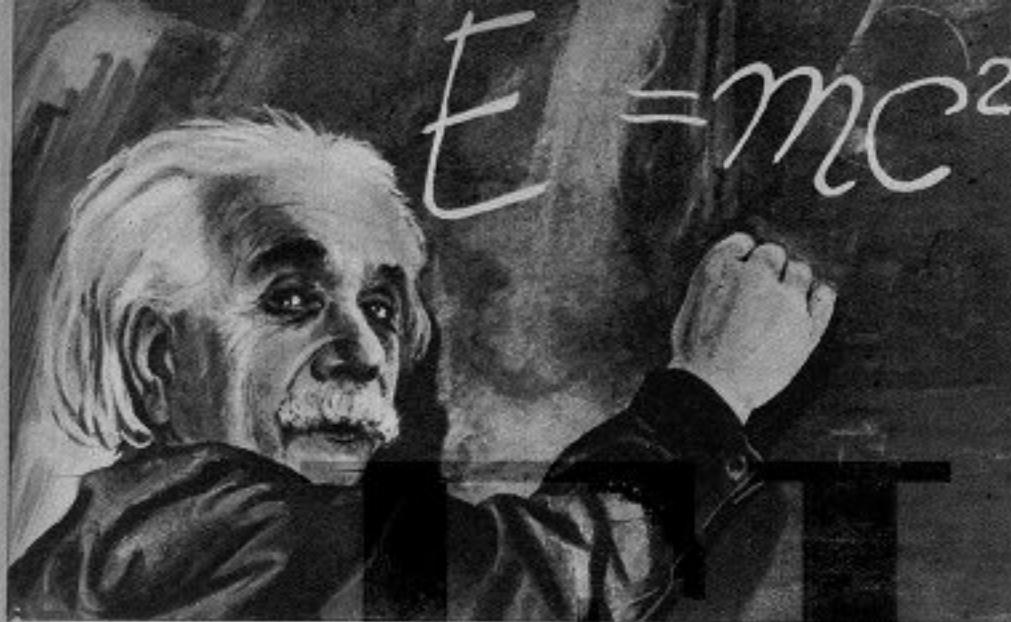


COPENAGHEN (Danimarca) - Vecchia vettura Fiat tuttora circolante sulle strade danesi.



COAHUILA (Messico) - Il «Club delle Topolino» ha partecipato compatto alla «Carrera de Obstáculos» disputata a Coahuila (Messico), dinanzi a una folla entusiasta. Ecco alcuni momenti della competizione.





EINSTEIN: L'UOMO E LE IDEE

Sulla vita e sull'opera di Albert Einstein non si finisce mai di leggere. La sua figura ingrandirà nel tempo; non soltanto nel dominio della scienza, ma anche nei riguardi umani. Il "racconto Einstein" è inesauribile come avventura del pensiero, come curiosità istruttive, come episodi significativi. Siamo certi di fare cosa gradita ai lettori dell'«Illustrato Fiat», spigolando ora in due poderosi articoli di Jean Maquet sul grande settimanale "Paris-Match", articoli intitolati "Il cervello di Einstein".

DUE DATE

Giugno 1905 - Una mattina, un giovanotto dai capelli neri arruffati, vestito di un vecchio abito sgrigiato e rosso, entrò negli uffici della rivista scientifica «Annali di fisica» di Zurigo, e depose sul tavolo un sottile rotolo: 30 pagine di carta da lettera riempite da una scrittura fitta. Disse con calma: «Forse questo potrebbe interessarvi». Il manoscritto s'intitolava: «Su l'elettrodinamica dei corpi in movimento», ed era il documento, poi universalmente conosciuto, che conteneva l'essenziale della teoria della relatività. Il manoscritto fu pubblicato dalla rivista, e quanti se ne intendevano ebbero la sensazione che si prova al sentirsi tirar via bruscamente da sotto la sedia. «Chi ha scritto questo?», si domandarono i giganti della scienza; e la risposta fu che si trattava di un tedesco di 25 anni, israelita, chiamato Alberto Einstein, impiegato all'Ufficio svizzero dei brevetti di invenzione.

2 agosto 1939 - Qualche settimana dopo la dichiarazione di guerra un visitatore entrò nello studio del prof. Einstein, allora sessantenne, a Princeton, in quella università campestre dove da sei anni egli aveva asilo. Il visitatore si chiamava Leo Szilard, ungherese, anche lui un rifugiato ed insegnante all'università di Columbia, dove aveva fatto con Enrico Fermi ricerche di fisica nucleare. Portava ad Einstein un manoscritto in cui erano i risultati di quelle ricerche, le quali non sarebbero state possibili senza la famosa formula della Relatività: « $E = mc^2$ », stabilita da Einstein 34 anni prima. In essa E è l'energia, m la massa, c la velocità della luce. Voleva dire la trasformazione della materia in energia.

All'indomani della visita del prof. Szilard, Einstein inviava al presidente Roosevelt questa lettera: «I risultati delle ricerche effettuate recentemente da E. Fermi e da L. Szilard mi dimostrano che è possibile trasformare l'elemento uranio in una nuova ed importante fonte di energia. Questo nuovo fenomeno può condurre alla costruzione di bombe estremamente potenti... Secondo mie informazioni i nazisti già ci lavorano. L'America deve far prima, altrimenti la civiltà perirà...».

Nel firmare questa lettera Einstein disse: «È la prima volta che l'uomo sta per utilizzare un'energia che non viene dal sole... Ed era anche la prima volta che gli scienziati, uomini reputati chiusi nel silenzio dei loro laboratori, cercavano d'intervenire direttamente nel corso della storia».

Einstein doveva poi dire, a proposito della bomba atomica, che egli aveva «premutato il bottone...». Fu il suo dramma. A Princeton si sta esaminando il cervello di Einstein. Non si sa se gli troveranno una conformazione particolare. Ma se aprissero il suo cuore certamente vi troverebbero scritta la parola «Pace».

REALTÀ DELL'INVISIBILE

Da dove venne ad Einstein l'idea della Relatività?

Tutto ciò che l'uomo conosce gli è rivelato dai sensi. Se i sensi non ci informassero di quanto accade attorno a noi nessuna scienza sarebbe possibile; ma è anche vero che noi non conosceremo

nulla scientificamente se ci attenessimo soltanto a quel che ci dicono i sensi. Ci vuole l'intervento della ragione. Se il primo passo del sapiente è di accogliere la testimonianza dei suoi sensi, il secondo passo è di diffidare. La scienza incomincia quando il sole cessa di essere quella specie di formaggio d'Olanda all'orizzonte. Il vero non è ciò che si vede, si sente, si tocca, e il compito della scienza è essenzialmente quello di sostituire all'universo visibile un universo invisibile.

Questa idea è antica quanto Democrito (filosofo greco vissuto 300 anni a. C.): «Il dolce e l'amaro, il freddo e il caldo, i colori, tutte queste cose non esistono che nella nostra impressione, non nella realtà. Ciò che esiste sono le particelle immutabili, gli atomi e il loro movimento nello spazio vuoto». Democrito non aveva naturalmente mai visto l'atomo e non possedeva alcun mezzo di verificarne l'esistenza; la sua fu una intuizione, che anticipava di 23 secoli la nostra concezione atomica dell'universo.

Pino a Galileo Galilei (1564-1642) l'intuizione di Democrito restò lettera morta. Dominava il concetto di Aristotele (vissuto subito dopo Democrito), secondo cui i principi del senso comune bastavano a spiegare tutto. L'idea aristotelica era che ogni cosa in questo mondo ha il suo posto; il sole gira intorno alla terra, che sta ferma, e se gli oggetti pesanti cadono al suolo, mentre il fumo va verso il cielo, gli è che quelli erano i loro posti.

Galileo fu il primo a rovesciare il sistema aristotelico basato sull'apparenza e a rivelare un universo invisibile spiegato dalle matematiche e dimostrato dalle esperienze. È la terra che gira su se stessa e intorno al sole, tutti i corpi pesanti o leggeri cadono al suolo, anche il fumo. Nasceva la scienza classica, da cui il Newton (1642-1725) doveva trarne concezioni più estese formulando matematicamente le leggi della meccanica dell'universo. Esso è immaginato come un gigantesco orologio complicatissimo, ma i cui principi, quali quelli di qualsiasi orologio, non potevano essere che semplici.

Da Galileo a Newton non c'è altro di nuovo nella concezione matematico-meccanica dell'universo fino ad Einstein, con la sua teoria della Relatività. Spiegare questa teoria è difficile tra profani; ma in parole povere essa significa che il concetto del tempo e dello spazio non è assoluto, bensì relativo.

IL TRENO E L'OROLOGIO

Chiunque è stato in treno sa quanto rapidamente si vede passare un altro treno in direzione opposta. Al contrario, lo stesso treno sembra quasi immobile se esso si sposta nella stessa direzione. In stazione il vostro treno si mette in moto dolcemente, ma se dal finestrino vedete passare un altro treno sul binario accanto non riuscite a capire qual è in marcia e quale ancora fermo. Tanto meno potete dire a quale velocità l'uno e l'altro si muovono, né in quale direzione. Per raccapezzarsene bisogna prendere per riferimento un punto fisso della stazione.

E da constatazioni di questo genere che Einstein prese a ripudiare l'idea dello spazio considerato come immobile ed entro cui fosse possibile distinguere il movimento assoluto dal movimento relativo. In termini di treni non guardò più alla massicciata del binario, ma ammise che la massicciata si muoveva anch'essa come il treno.

E così per il concetto del tempo. Sono l'orologio e il calendario che falsano l'idea che ci facciamo del tempo. Il tempo è niente senza avvenimenti che lo marchino. Quello che noi chiamiamo un giorno è la misura di una rotazione della Terra su se stessa, e quel che chiamiamo anno è la misura del suo giro intorno al Sole. Un abitante di Mercurio avrebbe del tempo un'idea tutta differente perché Mercurio gira intorno al Sole in 88 giorni (dei nostri) e nello stesso tempo

gira su se stesso solo una volta. Su Mercurio un anno e un giorno si equivalgono. E che cosa significa dire «ora» quando telefono ad un amico da Parigi a New York? Se sono le 2 di sera a Parigi sono le 9 del mattino a New York. E i nostri due orologi sono regolati sullo stesso sistema astronomico. Ma supponiamo che l'amico si trovi sulla stella «Arturo», che è a 38 anni-luce da noi, cioè 38 volte la distanza percorsa dalla luce in un anno, qualcosa come 9.470.000 milioni di km. Supponendo che il mio amico mi parli per radio (le onde radiofoniche hanno la stessa velocità della luce), al momento in cui sento la sua voce sono già in realtà 38 anni che mi ha parlato. Sarà ancora vivo?...

LA RELATIVITÀ DELLA MASSA

Per descrivere i meccanismi dell'universo fisico sono necessarie tre quantità: il tempo, la distanza e la massa. Poiché tempo e distanza (ovvero spazio) sono quantità relative, si può immaginare che anche la terza quantità, la massa, sia anch'essa relativa. È quel che ha immaginato Einstein estendendo la Relatività alla massa. In senso comune massa è sinonimo di peso. Per il fisico la massa è invece resistenza ad una variazione di movimento. Un treno resiste al movimento più tenacemente di una bicicletta, perché esso ha una massa più grande. Nella fisica classica la massa di un corpo è una proprietà fissa e invariabile. La massa di un treno resta la stessa sia che esso sia fermo, sia che corra a 100 all'ora. Ora, Einstein ha scoperto e verificato che la massa di un corpo in movimento è variabile come il tempo e lo spazio. Cresce con la velocità. E spin-

gendo più lontano le deduzioni da questa nozione della Relatività della massa che Einstein è arrivato ad una conclusione ineluttabile per il mondo. Ha ragionato così: poiché la massa di un corpo in movimento cresce con l'accelerarsi del movimento, e poiché il movimento è una forma di energia, la massa accresciuta di un corpo in movimento non può provenire che dalla sua energia aumentata. Da qui la famosa equazione della Relatività, da cui è nata la nuova fisica nucleare.

LOGICO E MISTICO

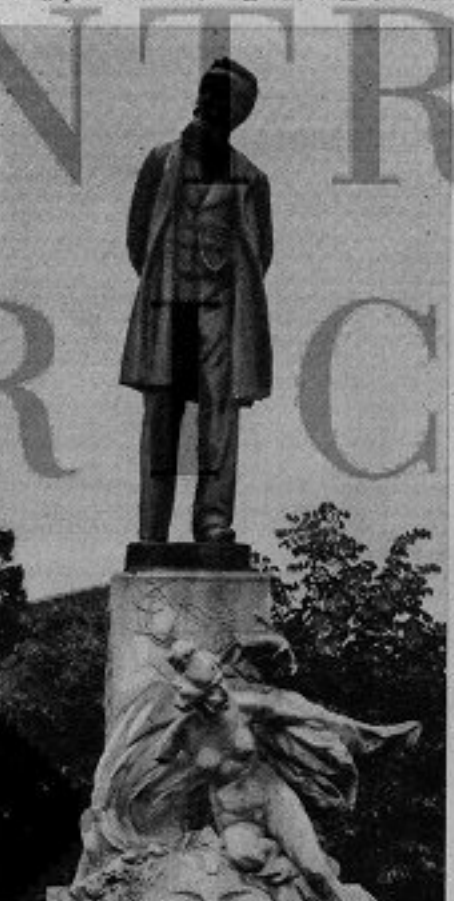
La logica è stata la leva del geniale cervello di Einstein. Anche nelle cose comuni della vita egli era un logico. Si rasava senza pennello e con lo stesso sapone che gli serviva per lavarsi trovando troppo complicato avere due specie di saponi. Un giorno lo vide arrivare con i capelli inzuppati di pioggia. Domandatogli perché uscisse senza cappello sotto la pioggia rispose: «Perché ho constatato che i miei capelli si asciugano più presto del cappello...». Un altro giorno si mise in mente di non usar più le calze perché si rompono e cioè portava lavoro a sua moglie, la quale peraltro lo dissuase.

Eppure questo logico era un mistico. Ha scritto: «La più bella e profonda emozione che possiamo avere è la sensazione mistica, semente di ogni vera scienza... Chi non sente questa emozione è come se fosse morto...». Prometeo mistico, impensatosi del fuoco atomico, Albert Einstein ha concluso in melanconia il prodigioso lavoro della sua vita: «una barriera ancora insormontabile d'impedisce di confrontare la teoria con l'esperienza...».

MONUMENTI TORINESI

GALILEO FERRARIS

Abbiamo visto nel numero precedente il monumento del Lagrange, vediamo ora quello di un'altra gloria della scienza torinese: Galileo Ferraris. Fisico insigne fece importanti scoperte nella elettrotecnica, prima fra tutte quella del campo magnetico rotante. Il suo monumento in bronzo, opera dello scultore Contratti, fu dapprima in piazza Castello, ed ora trovasi in corso Galileo Ferraris: il suo nome. Dalla pubblicazione «In onore di G. Fer-



raris», edita dalla Stamperia Reale di Torino, riportiamo quanto dello scienziato piemontese scrisse G. B. Maffiotti.

Galileo Ferraris nacque il 20 ottobre in Livorno Vercellese, terzo di quattro fratelli. Ricevette dal padre farmacista una severissima educazione. Il desiderio di istruirsi si manifestò in lui spontaneo fin da bambino. Sintomatico è a tal proposito un aneddoto che di lui si ricorda. In quei tempi le scuole comunali, non esistendo ancora gli asili infantili, non accoglievano i bambini che verso i sette anni, e non prima che avessero raggiunto un certo sviluppo fisico. Un giorno il piccolo Galileo, che allora aveva poco più di sei anni, senza far parola ad alcuno, raccolse quanti libri trovò del fratello maggiore e

se ne andò a prender posto nella quarta classe della scuola comunale; ed al maestro che gli domandava che cosa fosse venuto a fare in scuola, rispose: «Non voglio mica diventare un asino io!». Vista la buona volontà il maestro accompagnò il ragazzo alla prima classe; e così di propria iniziativa il futuro scienziato iniziò la sua carriera scolastica.

Fin dai suoi primi anni, oltre ad un grande amor proprio, dimostrò uno spiccato spirito d'osservazione e d'indagine: fu veramente un «naturae curiosus», come egli stesso si definì più tardi. A dieci anni fu mandato a Torino, presso uno zio medico, per compiere gli studi classici, e il cambiamento fu per lui molto doloroso. Abituato al clima di raccolta intimità familiare della sua Livorno, soffrì molto per la mancanza dell'affetto dei suoi cari e per la solitudine in cui continuamente era costretto a lasciarlo lo zio per i doveri della sua professione. Ma l'amore allo studio lo sostenne. Si laureò Ingegnere nel 1889 presentando una tesi sul problema della trasmissione dell'energia a distanza, alla soluzione del quale tanto largo contributo avrebbe poi portato con la sua scoperta. A soli 32 anni, ottenne la nomina a professore ordinario di fisica tecnica presso il R. Museo Industriale, e due anni più tardi quella di membro dell'Accademia di Scienze di Torino.

L'idea del campo magnetico rotante (grande scoperta che ha dato all'elettrotecnica la possibilità di trasformare le fasi dell'energia e di trasmetterla a grandi distanze), gli venne una sera dell'autunno nel 1885, mentre egli stava passeggiando per le vie di Torino. La mattina dopo, nel laboratorio del Museo Industriale, metteva mano con il suo meccanico alla prima rudimentale realizzazione del motore a campo rotante. La scoperta, pubblicata nel 1888, fece impressione immensa nel mondo industriale, mentre gli sforzi di tutti invano si erano diretti a ricercare un motore a corrente alternata capace di avviarsi da sé ed esente dalla difficoltà dei commutatori. L'invenzione fu presto perfezionata e resa industriale attraverso ai lavori di N. Tesla e le costruzioni elettromeccaniche della casa Westinghouse e di altri fabbricanti. Ne seguì tutta l'industria delle correnti trifasi.

La fama di G. Ferraris corse per il mondo. Egli fu chiamato anche in America. Nominato Senatore del Regno nel 1896, G. Ferraris morì nel febbraio dell'anno dopo, il 7 febbraio 1897. Il 1° febbraio 1897 si recò di consueto alla scuola e incominciò la lezione; ma dopo mezz'ora dovette interromperla e dichiararsi vinto. «La macchina è guasta: non posso continuare». Queste parole rivolte agli allievi furono le ultime pronunciate nella scuola. Sei giorni dopo non era più.

Grande fu il cordoglio per la sua morte: con l'uomo di genio scompariva un'intermedia figura di cittadino, d'ammirabile equanimità verso il prossimo, d'inflessibile spartana severità verso se stesso, superbo nell'indagine scientifica, apostolicamente umile nella vita d'ogni giorno: un vero, tipico figlio del grande e modesto Piemonte.

L'ARGUS

Tutti sanno che cos'è una Agenzia Argo della Stampa, cioè un ufficio con cento occhi, che vede tutto quel che viene stampato su giornali e riviste e che manda ai suoi abbonati i ritagli desiderati. In Italia si chiama «L'Eco della Stampa», fondata nel 1901 e che sta a Milano. Ma la cosa nacque a Parigi nel 1877 per iniziativa del conte A. de Chambure, il quale si occupava di una agenzia di stampa concorrente dalla famosa Agenzia Havas. Un giorno egli fu richiesto da un pittore che esprimeva al Salone, se avrebbe potuto riunirgli tutto ciò che si sarebbe scritto sulle sue opere esposte. Questo fu il germe della organizzazione dei ritagli di stampa, che il De Chambure chiamò «L'Argus».

Nel 1908 un incendio ne distrusse tutti gli archivi e le schede, e l'Agenzia dovette ricominciare da zero. Attualmente — secondo un articolo di Denise Bourdet sul «Journal de Genève» — «L'Argus» taglia classifica e spedisce a 78.000 abbonati più di 60.000 estratti al giorno. È un lavoro d'occhi e di forbici, leggere segnare tagliare e incollare. In Germania agenzie del genere hanno tentato d'impiegare forbici elettriche, ma l'esperienza non è stata felice. In Inghilterra ed in America si usano lamette da rasoio. «L'Argus» fa tutto con una settantina d'impiegati, dei quali 35 lettori. Ci vuole un tirocinio di almeno tre anni per farci l'occhio: si tratta non di leggere tutto da cima a fondo, bensì di non lasciarsi sfuggire niente di ciò che si cerca, guardando ai titoli, alle rubriche, alle firme. Ogni lettore de «L'Argus» vede tutti i giorni gli stessi giornali, così ci fa la mano, ed in media riesce a pescarvi da 100 a 150 pezzi all'ora.

Non è detto che tutti i ritagli riescano graditi all'abbonato. Sacha Guitry, p. es., aveva chiesto che gli risparmiassero i ritagli sgradevoli, e finì per disdire l'abbonamento a «L'Argus». Tra i clienti dei ritagli non mancano i soggetti curiosi. C'è anche chi chiede di ricevere tutto ciò che si scrive su Edwige Feuillère, sulla Lolobrigida, su Marion Brando... Abbonati amorosi o gelosi. E non mancano quelli che vogliono ricevere ritagli sulle paste, la cioccolata, i fiori; ed i giocatori che vogliono pronostici; i maniaci che raccolgono dati e notizie sulle cose più stravaganti. Ma soprattutto queste Agenzie di ritagli servono — utilissime — gli scrittori, gli artisti, le aziende, che hanno bisogno di saper che cosa si scrive su di loro senza dover leggere ogni giorno tutta la carta stampata che esce nel mondo.

IL SIGNOR GILLETTE

King Camp Gillette, l'inventore del rasoio omonimo, nacque nel 1855 a Fond du Lac nel Wisconsin (U.S.A.). Il suo nome ed il suo rasoio sono così universalmente noti, che non c'è da preoccuparsi di far loro pubblicità ricordando come venne al mondo questa invenzione utile. Quello di radersi costituiva da secoli un affare complicato. Il signor Gillette è colui che «ha cambiato la faccia del mondo».

Aveva 40 anni quando, nel 1895, facendosi un bel mattino la barba con il comune rasoio di allora, a lunga lama, ebbe il allo specchio l'intuizione del suo rasoio di sicurezza: la lametta di acciaio sottile, a due tagli, serrata tra due piastre tenute da un manico. Quel giorno stesso egli comprò qualche pezzo di lamiera, un po' di nastro di acciaio utilizzato per le molle delle pendole, delle viti e delle lime. Ma mostrò il suo modello nessuno volle prenderlo sul serio. Non si scoraggiò, si mise in cerca di capitali, si associò ad un meccanico ingegnoso (William Nickerson), che lo aiutò a perfezionare l'invenzione, e mise su un piccolo laboratorio in una stanza sopra una bottega di pescivendolo, a Boston. Trovò il procedimento di temprare e affilare l'acciaio in fogli, nel 1903 il rasoio era fatto; ma la società con il meccanico rasentava il fallimento. La fortuna gli venne incontro nella persona di un vecchio amico, John Joyce, che credette nell'invenzione e ci mise 60.000 dollari. In pochi mesi la modesta azienda di Boston doveva divenire la più grande officina di rasoi del mondo.

Nel 1903 solo 51 rasoi (e 168 lamette) furono venduti a 5 dollari l'uno. Dal 1904 le vendite incominciarono a salire, a cifre di milioni. Si calcola che la Casa Gillette abbia già venduto 250 milioni di rasoi e 24 miliardi di lamette! L'effigie del signor Gillette è stata stampata 96 miliardi di volte sulle scatole del rasoio e sui pacchetti di lame, non meno popolare della testa di Washington sul biglietto americano di un dollaro.



«LA MOGLIE DI LOTH» - La leggenda vuole che questo pizzo che domina il Mar Morto sia la statua di sale in cui venne cambiata la moglie di Loth, in punizione della sua curiosità e disobbedienza. L'arido paesaggio ai piedi di questo dirupo è negato ad ogni vegetazione, ma si è rivelato ricco di minerali.

MISFATTI DELLA CASA

La casa — abbiamo letto nel Settimanale «Le Ore» — è per antonomasia il luogo più sicuro, più tranquillo. Casa, dolce casa... Ma in realtà anche la casa ha i suoi misfatti. Gli incidenti, i sinistri tra le mura domestiche hanno statistiche che non sfigurano nemmeno di fronte a quelle degli incidenti stradali. 125.000 morti in Italia, in un anno, per incidenti domestici.

Il tipo d'incidente più frequente in casa è la caduta (per le scale o su pavimenti viscidati), specie bambini e anziani. La mortalità in seguito a caduta in casa è in testa degli incidenti domestici, più delle ustioni, degli avvelenamenti involontari, più degli infortuni per il gas. Anche la vecchia stufa è responsabile di un numero non indifferente di sinistri, non sempre di lieve entità. L'abitudine di fumare a letto, comunque di addormentarsi con la sigaretta accesa, influisce sulla percentuale di incidenti a carico degli adulti.

Per l'infanzia occorre nella casa la completa protezione da parte dei familiari. Successivamente la incolumità deve essere salvaguardata col graduale e progressivo intervento dell'educazione: bisogna che in età scolastica il bambino sia già largamente consapevole della maggior parte dei pericoli dell'ambiente,

si da dover essere difeso solo verso quelli non sperimentati o per lui incomprensibili. E' da osservare infatti che la necessaria protezione e vigilanza non devono menomare nel bambino il senso di auto-controllo rendendolo privo di iniziativa e quindi particolarmente vulnerabile col venir meno, anche momentaneo, della sorveglianza.

Per gli adulti invece — e per gli anziani in particolare — già edotti dalla esperienza nei riguardi dei pericoli potenziali, si impone una adeguata protezione verso quei rischi che, per quanto fortuiti, possono essere evitati o almeno notevolmente ridotti da un razionale adattamento della casa e delle abitudini personali alle esigenze della sicurezza e individuale e collettiva.

PESCATORE DI TROTE

Quanti amatori della pesca della trota ci saranno in Italia? (specie in Piemonte). Si tratta per lo più di pescatori... «fine settimana». Ma è una vera passione, come dice «Paris-Press» dedicando quasi una intera pagina a questa pesca, che in Francia è praticata da almeno 500.000 persone.

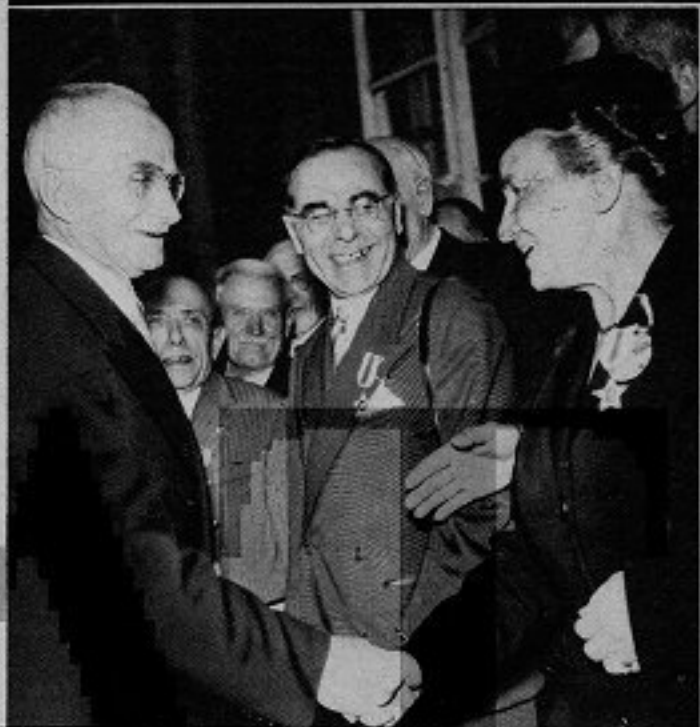
Quella della trota non è una pesca qualunque, perché la trota non è un pesce

come gli altri. E' bella, è nobile e fiera, dà al pescatore emozioni speciali. E' vivace, diffidente, caparria, coraggiosa, di una resistenza tenace. Non è pescatore di trote chiunque voglia: è un'arte che ha i suoi maestri, i suoi allievi ed anche i... vandali.

La forma affilata della trota attesta agilità, velocità, vigore. Le piccole scaglie le danno una veste liscia e morbida. La bocca è tagliata, leggermente cascante, bordata di un labbro; l'espressione della testa è selvaggia. La trota è... una belva: ma né l'occhio né la mascella hanno l'aria sinistra. Denti piccoli e solidi, e un ossicino ramificato nascosto nella lingua: serve a macinare quel che la trota mangia.

La trota esce al principio dell'inverno, risale verso le parti più alte e perciò più fredde e artose del corso d'acqua. La femmina fa circa 2000 uova per chilo o più del suo peso. Cresce di taglia e di peso variamente: meno nei torrenti di montagna, di più nei grossi fiumi, ma soprattutto nei grandi laghi. Trote di lago fino a 30, 40 libbre.

La pagina di «Paris-Press» sulla «appassionante avventura della trota» offre anche utili avvertimenti ai pescatori in genere: cortesia, discrezione; non attraversare il fiume dove c'è un altro che pesca, né agitargli le acque; un pescatore bene educato non ridicolizza mai i metodi degli altri.



Tra i nuovi «Maestri del Lavoro» premiati a Roma il 1° Maggio — nella solenne cerimonia al Teatro dell'Opera, presieduta dal Presidente del Consiglio on. Scelba e dal Ministro del Lavoro on. Vigorelli — questi 33 lavoratori della Fiat (dirigenti, impiegati, operai):

Rosso Luigi - Carlo Salamano - Bartolomeo Nebbia - Savino Pignocco - Francesco Omodeo - Isidoro Sargian - Antonio Mola - Giuseppe Pan - Carlo Chiarano - Carlo Baratto - Riccardo Fenoglio - Pietro Cavalli - Olimpo Rosboch - Agostino Caffarati - Ercole Fantoni - Antonio Varetto - Giovanni Signorelli - Giuseppe Della Vedova - Giovanni Torelli - Giovanni Fiorio - Lorenzo Brosio - Giulio

Bertino - Ernesto Accumoli - Odoardo Basini - Sabina Bozzola Balzac - Lorenzo Bergamasco - Gustavo Ormea - Lorenzo Miglini - Michele Veccegarda - Basilio Alemanno - Pietro Roncarolo - Carlo Berta - Ernesto Pinto.

Questi 33 nostri premiati con la insegna «Maestro del Lavoro» furono accompagnati a Roma da oltre 200 Anziani Fiat. Il Prof. Valletta s'incontrò nella capitale cordialmente con il gruppo.

Seguì il ricevimento al Quirinale: S. E. Einaudi s'intrattene, particolarmente con gli uomini del Gruppo Fiat. Il fotoreporter dell'«Illustrato» ha preso molte fotografie. Ne pubblichiamo alcune.



ORO E ANZIANI FIAT A ROMA



E CENTRO



MOMENTI DEL VIAGGIO



La busta-paga

In un'azienda così grande come la Fiat, con oltre 56.000 operai, la preparazione delle buste-paga costituisce un lavoro ingente, che richiede tutta una speciale organizzazione di uffici, di personale, di mezzi: registrazione dei dati di presenza di ciascun operaio in base al suo cartoncino personale (quello che si bolla all'orologio di controllo); calcolo delle varie competenze e delle ritenute (paga oraria, premi, indennità, acconti, contributi, ecc.) come risulterà dal foglio-paga che l'operaio riceve ogni mese; conteggio del denaro da mettere nella busta, imbustazione, distribuzione.

I mezzi impiegati alla Fiat per i calcoli e le registrazioni sono modernissimi. Il personale, prevalentemente femminile, è provetto, bravissimo. La busta-paga Fiat non è mai giunta in ritardo, neanche in momenti drammatici come durante la guerra. Sotto i bombardamenti le impiegate delle buste-paga lavoravano nei rifugi.

A dare un'idea di che lavoro sia, basti dire che per le buste-paghe degli stabilimenti Fiat in Torino si richiedono ogni volta 5 milioni di registrazioni, 4 milioni e mezzo di calcoli, mezzo milione di operazioni varie.

La macchina fotografica dell'«Illustrato» segue in queste pagine il corso della busta-paga, con molte istantanee.



Novanta impiegate, specialiste nei rapidi calcoli, sbrigano i conteggi occorrenti alla busta-paga: tra conteggi, registrazioni, controlli, applicazione marche, ecc., occorrono 121 operazioni.



Pensano ai 5.600 operai delle Officine Sussidiarie Auto le impiegate — una cinquantina — che lavorano in quest'ufficio, sotto la guida della signora Cecilia Testore, 23 anni di anzianità.



Alla Materferro: uno scorcio della sala ove ogni settimana si allestiscono circa 1.700 buste. Il capo ufficio (al centro nella foto) è il geometra Camillo Soriso, noto anche come pittore. Dei suoi paesaggi si è occupata favorevolmente la critica.



Il gruppo delle impiegate Fiat Grandi Motori addette alla liquidazione delle buste paga: 2.400 buste alla settimana. E' con loro il capo ufficio cav. Cassano.



Molti milioni ormai hanno maneggiato queste signorine: appartengono al gruppo imbustazione paghe dell'Ufficio Cassa Auto: le loro mani mettono il denaro in ventimila buste ogni settimana. La signorina Margherita Fogliato, responsabile di cassa, maneggia miliardi.



Le impiegate dello Stabilimento Velivoli.

IN 6 PERSONE DUE SECOLI DI ANZIANITÀ

Nel passare da ufficio a ufficio, per osservare nelle varie fasi la nascita della busta-paga, abbiamo rilevato un fatto, che del resto è consueto a ogni campo dell'attività Fiat: nei posti di maggiore impegno e di più delicata responsabilità s'incontrano persone che da molti anni prodigano la loro attività al complesso aziendale. Ecco, ad esempio, tre casi di 30 anni d'anzianità: la signorina Amalia Cavallina (capo ufficio retribuzione operai Stabilimento Auto), la signorina Francesca Quaglia (capo ufficio conteggio incentivi operai addetti alla produzione Stabilimento Auto), il cav. Paolo Cassano (titolare ufficio retribuzioni e assunzioni «Grandi Motori»).

Ed ecco tre casi di 30 anni d'anzianità: la signorina Luigina Piatti (capo ufficio retribuzioni operai Sede centrale), la signorina Margherita Fogliato esperta responsabile della Cassa Auto, gruppo imbustazione; la signorina Tina De Matteis che entrò alla Fiat all'età di 15 anni ed ora, in qualità di vice capo ufficio, è alla «Grandi Motori», accanto al cav. Cassano. Di fronte a esempi come questi non sono necessari sforzi di fantasia per capire quale significato abbia la parola tradizione: continuità che allaccia i giovani agli anziani, viva, intelligente cordialità.



Bollatura alla Fiat Mirafiori.



Terminazione dell'intera retribuzione dei 16.000 operai dello Stabilimento Auto. Un solo dato a indicazione della mole del lavoro: per ciascun operaio, l'impiegata ha 250 operai in carico. Il periodo di punta dell'ufficio va dal 1° al 20 di ogni mese. Capo-ufficio è la signorina Annalia Cavalea.



La busta-paga è ormai alla sua ultima tappa: la consegna agli operai. Qui siamo nell'officina 14 della Spa: il Segretario mano d'opera Elio Battagliotti (32 anni di età, 15 di anzianità Fiat) sta consegnando le buste. Nella foto: Fiore Parabiagi, Roberto Emiliani, Benedetto Tommasini; e (il primo a sinistra) un giovanissimo: Giulio Saba, ventenne. Frequenta corsi serali per conseguire prima la qualifica di meccanico e diventare poi disegnatore industriale.



Allo Stabilimento Motori Avio davanti allo sportello di Riccardo Conte vediamo Michele Laurino, Stefano Rodano, Mario Garione, Giuseppe Negro ed Erminio Carré.



Allo Stabilimento Grandi Motori nella sala prova. Attorno al Segretario di Reparto Marino Alice vediamo: G. Borgogna (un giovane motorista passato quattro mesi or sono dalla Scuola Centrale Allievi Fiat), Loto Carmelo, O. Barone, G. Camerano e P. Mancini.



Alle Ferriere, attorno al segretario di reparto, Aldo Roberto, scorgiamo Giuseppe Peisino, Guido Rangoni, Severino Guglielmini, Ide Antonio Fiano, Gerolamo Salvatore, Giuseppe Rosetta, Tino Barboni e Giuseppe Metalone.



Siamo alle officine sussidiarie Auto. Il Segretario d'officina Luigi Barale, consegna la busta a Carlo Dovo, Giuseppe Nervo e Umberto Mazzarella.



A Mirafiori Giuseppe Bertolotti, segretario dell'off. 9, 36 anni di anzianità Fiat, con Giovanni Rodano, Battista Canavese, Luigi Bazzano, Donato Tedesco e Leonida Florio.

Sport Fiat



CALENDARIO DI GIUGNO

Alpinismo ed escursionismo

5 giugno: Monte Zerbion (mt. 2721) - Vallata Aysa.
18-19 giugno: Gemelli della Mologna (mt. 2473) - Vallata Cervo.

Atletica Leggera

FEMMINILE

12 giugno (Torino): Campionato Società (finale).
19 giugno (Torino): Riunione 3ª Serie.
25-26 giugno (Pescara): Campionati Italiani 3ª Serie (Nord Italia).
26 giugno (Asti): Riunione 3ª Serie.
29 giugno (Genova): Trofeo Salvadori 2ª - 3ª Serie.

MASCHILE

4-5 giugno (Torino): Campionato Società (semifinale).
9 giugno (Torino): 2ª Coppa dell'Industria.
12 giugno (Biella): Riunione 1ª, 2ª e 3ª Serie.
19 giugno (Bologna): Campionato Società (finale).

«Illustrato Fiat» ha scattato questa bella fotocolor del nuovo Campo Sportivo Fiat che si inaugura in questi giorni. Il Campo sorge presso la Fiat Mirafiori ed è stato intitolato al nome di GIOVANNI AGNELLI per rendere omaggio alla memoria del Fondatore della Fiat, il quale ebbe sempre particolarmente a cuore le attività sportive delle maestranze. Infatti primissimo iniziò e favorì la creazione del Gruppo sportivo aziendale. Ora le attrezzature del Centro Sportivo Fiat si sono arricchite di questo nuovo modernissimo

26 giugno (Novara): Riunione 1ª, 2ª e 3ª Serie.
29 giugno (Genova): Coppa Salvadori 2ª e 3ª Serie.

Atletica Pesante

Giugno (data a destinarsi) (Torino, Palestra Ginnastica, ore 10): Coppa G. Castagneri.

Automobilismo

24 giugno: Gita a Milano con visita agli Stabilimenti Pirelli.

Bocce

(Campo «Giovanni Agnelli»)
2 giugno: Gara Anziani Sez. «Automobili».
12 giugno: Gara Sez. «Automobili».
24 giugno: Gara Sez. «Ricambi».
— Gara Sez. «Off. Ausiliarie».

— Gara Sez. «Prod. Ausiliarie».

26 giugno: Gara Sez. «Sima».

Motoscooterismo

12 giugno: Gita floreale Val Chisone - Se-striere.
26 giugno: Gita al Lago Maggiore.

Nuoto

4 giugno (Torino, Piscina Coperta Stadio Comunale): Incontro S. C. Innsbruck - C. S. Fiat.

Pesca

2 giugno: Gita a Bassignana (Via Casale) - Partenza ore 4 - Arrivo ore 18.
12 giugno: Gita a Pieve del Cairo - Partenza ore 4 - Arrivo ore 18.

19 giugno: Gita a Bassignana (Via Alessandria) - Partenza ore 4 da Via Spontini - Arrivo ore 18.
26 giugno: Gita a Pieve del Cairo - Partenza ore 4 - Arrivo ore 18.

Caccia e Tiro

2 giugno (Prà Martino - Campo Riv): Gara Società RIV.
5 giugno (Torino - Campo Lancia): Campionato Piemontese di tiro al piattello.
11 giugno: «Coppa Industria» - Gara di caccia pratica.
19 giugno (Torino - Martinetto): Gara Sant'Uberto.
26 giugno (Biella): Coppa d'oro Monte Rubello.
29 giugno (Torino - Madonna di Campagna): Gara Madonna di Campagna.

Trofeo Agnelli

— Tennis (Campi Corso Moncalieri): seconda metà di giugno.
— Calcio (Campo Centa): giugno.

Classifica XXI Trofeo Agnelli

Dopo le gare di sci, regolarità automobilistica e pallacanestro, la classifica è la seguente:
1° FONDERIE p. 273 - 2° SPA p. 185 - 3° AUTOMOBILI p. 153 - 4° RICAMBI p. 150 - 5° SEDE CENTRALE p. 134,50 - 6° GRANDI MOTORI p. 112,50 - 7° OFF. SUSSIDIARIE p. 106 - 8° S.I.M.A. p. 75,50 - 9° MATERFERRO p. 53,50 - 10° PROD. AUSILIARIE p. 42,50 - 11° STAB. AVIO p. 41 - 12° FERRIERE PIEMONTESE p. 36 - 13° METALLI p. 9.

GITE

Tutte le domeniche ed i giorni festivi:

	Dipendenti e familiari	Iscritti al Gr. Turismo
Lugano (*)	L. 1.500	1.300
Stresa	1.080	900
Rapallo	1.550	1.350
Cervinia	1.100	950
Oropa	1.100	950
Grotte di Bosses	1.000	850

Solo quindicinali:

Locarno (*)	L. 1.500	1.300
Como	1.250	1.050

Gite di tre giorni (24-25-26 giugno)

Austria-Alto Adige-Val Pusteria (Gardone-Bolzano-Dobbiaco-Lago di Misurina-Cortina).

■ IVREA. - Rinaldo Sacco del Centro Sportivo Fiat taglia vittorioso il traguardo della Corsa per la «Coppa Bisone Ignis».





complesso che si estende su una superficie di 35.000 mq. e comprende: campo atletico, campo di calcio, 5 campi da tennis, 64 campi di bocce, campo di pallavolo, pista per pattinaggio a rotelle, piscina coperta e relativi servizi. Per comodità dei lettori informiamo che il campo «Giovanni Agnelli» è aperto a tutti i dipendenti Fiat e loro familiari. Si arriva col tram n. 11, 1 e 10. Per usufruire dei campi di tennis, atletica e piscina, è necessario essere iscritti ai rispettivi gruppi del Centro Sportivo, mentre l'uso dei campi di bocce è libero.

na-San Candido-Lienz-Brunico-Trento-Sirmione).
Lugli e ghiacciai della Svizzera (Briga-Gletsch - Lucerna - Andermatt - G. S. Bernhard - Grimsel-Furka-Semplone).

Lago di Ginevra e Monte Bianco (Ginevra-Losanna-Montreux-Chamonix-Megève).
Venezia - la città lagunare - (Gardone-Riva-Rovereto-P. Fugazze-Padova-Desenzano-Sirmione).

Costa Azzurra (St. Raphael-Cannes-Nizza-Montecarlo).
In autotour e soggiorno completo in albergo:

— Dipendenti e familiari L. 14.800
— Iscritti al Gr. Turismo L. 13.300

Gite di quattro giorni (26-29 giugno)

«Four» di 10 cantoni Svizzeri (Locarno-Andermatt-Zurigo-Sclafusa-Chur-St. Moritz-Silvaplana-Lecco).

Le Dolomiti (Bergamo-Bolzano-Ortisei-Cortina d'Ampezzo-Lago di Misurina-Merano-Romano-Tirano-Sondrio).

Trieste-Venezia (Desenzano-Verona-Venezia-Monfalcone-Trieste-Treviso-Padova).

Berna-Interlaken (Jungfrau) (Montreux-Friburgo-Berna-Interlaken-Meiringen).

In autotour e soggiorno completo in albergo:

— Dipendenti e familiari L. 20.000
— Iscritti al Gr. Turismo L. 18.500

(*) Per chi non avesse il passaporto individuale, potrà fruire del passaporto collettivo con un supplemento di L. 300 (per le gite di un solo giorno e per quelle di tre giorni) e di L. 1.300 (per le gite di quattro giorni). In questo caso è necessario iscriversi almeno otto giorni prima dell'effettuazione della gita.

Notizie in breve

Ciclismo - Notevole attività del Gruppo Ciclismo del Centro Sportivo Fiat che in breve periodo ha saputo aggiudicarsi ben 5 Coppe mettendo in luce soprattutto i dilettanti Branca, Ponsin, Armando e Secco, e gli allievi Toffoletto che si è aggiudicato in ben due gare vincendo la Coppa Chiambretto e Romano. In quest'ultima gli allievi del Centro Sportivo Fiat hanno dominato la gara classificandosi nei primi tre posti.

Motoscooterismo - Circa 150 iscritti al Gruppo Motoscooterismo del Centro Sportivo Fiat su 85 automobili hanno partecipato al Raduno di Diano Marina classificandosi al 1° posto.

Da sinistra a destra Ruffa, Caron, l'incaricato sportivo Gastaldi, il V. Direttore delle Fondazioni rag. Gajas, il consigliere sportivo Pontiglio, Tonelli, Borello e Cappa. In basso Alessio, Tuffanelli, Carli, Vighetto e Ferrando.

assoluto ed aggiudicandosi ben 7 coppe di cui 3 d'argento offerte dal Prefetto d'Imperia, dalla Shell e dalla Moto Glera; naturalmente i nostri bravi motociclisti hanno pure fatto strage dei premi individuali.

A loro, al Sig. Mora ed ai direttori di gita Signori Chiolla, Patetta e Pelassa congratulazioni per la bella manifestazione.

Automobilismo - I giorni 25-26 aprile gli automobilisti del Centro Sportivo Fiat, guidati dal loro delegato Signor Galeto, si sono recati con un gruppo di circa 50 vetture e 250 partecipanti in visita a Trieste. La simpatica carovana, che nel ritorno ha fatto omaggio al Sacro di Redipuglia, è stata accolta a Trieste dai locali dirigenti della Filiale Fiat che sono stati prodighi di cortese nei riguardi dei nostri gitaniti.

SPORT E GIOVANI

Riceviamo e pubblichiamo:

Recentemente pervenne alla Segreteria del Centro Sportivo una letterina con relativa busta affrancata per la risposta, nella quale il giovanissimo mittente (figlio di dipendente) riferendosi alle notizie apparse su *L'Illustrato* chiedeva se gli era consentito di potersi iscrivere al Gruppo di atletica leggera. Aggiungeva che era questo lo sport per il quale aveva maggior disposizione. Diceva inoltre che malgrado lavorasse lungo il giorno e frequentasse alla sera una scuola di perfezionamento, riteneva tuttavia di riuscire ugualmente ad intervenire alle sedute di allenamento del Corso Allievi Atleti e che quanto a volontà e passione ne aveva moltissima. Non chiedeva altro nella sua lettera.

terina tranne che una sollecita risposta. Fu così che Carletto venne presentato all'Allenatore e poté prendere contatto con la pista di atletica.

Ora ha trovato tanti altri giovani amici come lui e come lui tifosi di uno sport che è altresì sano esercizio fisico. Lo incontriamo giorni fa al termine di una laboriosa seduta di allenamento: era soddisfatto ed ormai conosceva già tante cose. Salutandoci ci disse: ringraziate *L'Illustrato* Fiat e l'Organizzazione sportiva Fiat che mi hanno consentito di praticare lo sport preferito. Senza quella letterina forse Carletto non sgambetterebbe oggi sulla pista del nostro campo sportivo.

L. G.

Grazie caro *Illustrato* Fiat ed ora, se non chiediamo troppo, fa che attraverso la tua simpatica pubblicazione altri, tanti altri giovani figli di dipendenti Fiat, come Carletto, si orientino verso uno sport che, anche al di sopra di ogni finalità agonistica, offre un sano svago e dona benessere al fisico.

Il Gruppo Atletica Leggera



PIEMONTE

Nella Rivista «Paragone», diretta da Roberto Longhi ed edita dalla Sansoni (Firenze), abbiamo letto un articolo di Claudio Gorreri, intitolato «Elogio del Piemonte». Comincia così:

Non so se riusciremo davvero, un giorno o l'altro, a sgombrare dall'idea che ci si fa del Piemonte il peso delle rapodie carducciane e delle rievocazioni crepuscolari; non so se si potrà a meno di servirsi come vecchio guardaroba di retorica provinciale e piccolo borghese... E quando sarà possibile spiegare finalmente, a coloro che ricordano Gobetti soltanto per rubargli qualche ritratto da inserire in un necrologio ufficiale, che in questi ultimi trent'anni il Piemonte soltanto ha espresso in Italia ciò che si vuol chiamare una cultura militante? Domanda alla quale è facile o difficile al tempo stesso — a seconda dell'angolo visuale in cui ci si pone

— dare una risposta. Ma, è bene notarlo, la risposta ai piemontesi non urge affatto, per il loro stesso abito mentale che li spinge a polemizzare su argomenti che interessino più la storia che l'occasione: dei torinesi si può dire a buon diritto quanto Marx osservava dei parigini, che cioè scendono in piazza poco volentieri, ma quando lo fanno è per cambiare la faccia alla storia. Eppure qualcosa si è mosso nella cultura piemontese del Novecento... Si ha l'impressione che altrove questo dato di fatto sia stato afferrato, e non sempre in tutta la sua portata, solo in qualche momento cruciale, per essere dimenticato subito dopo, quando il Piemonte è ritornato ad essere un parente che abita fuori mano, di cui si dice bene ma che non si va mai a trovare perché è folioso e costringe a scabrosi esami di coscienza; è ridiventato la regione nota perché comprende nella sua cerchia le due istituzioni più stabili d'Italia: il Monte Bianco e la Fiat.

Carattere dei capi

Il Prof. Ernesto Gramazio (promotore dell'«Istituto di Psicologia della Direzione», di Roma) ci ha cortesemente mandato un suo originale articolo di cui pubblichiamo queste parti, dove i lettori del nostro «Illustrato» ritroveranno — a proposito di relazioni umane sul lavoro — considerazioni che alla Fiat sono costantemente raccomandate a tutti.

Frequente lamentela negli ambienti di lavoro: la variabilità d'umore dei dirigenti. In ogni ufficio, in ogni stabilimento, ogni mattina numerosi uomini si pongono apertamente o silenziosamente questa domanda: di che umore è oggi il capo? Come un'orchestra è pronta a ricevere gioie, entusiasmi, abbandoni e armonie di chi la dirige, così i comandati di ogni categoria debbono rassegnarsi al destino di avere un umore, non il proprio, ma quello di chi li comanda. La funzione del capo si manifesta in tutta la sua grande importanza e responsabilità, essendo egli punto nevralgico e sensibile dei complessi umani che dirige e vertice sommo, ricettivo e propulsivo, di stati d'animo.

La stabilità d'umore, la calma viva, la serenità di spirito, sono ambizione e desiderio di tutti gli esseri. Questo bisogno è tanto più sentito, quanto maggiori sono i motivi di stanchezza e di tensione. Se v'è uno che più di tutti desidera intensamente la stabilità dell'umore e la costanza del temperamento, questi è il capo. Soltanto in un clima di ordinata serenità egli può meglio procedere, capire e disporre. Coloro che, con o senza malanimo, accusano di instabilità il capo, devono perciò porsi la domanda: se la instabilità è propria del carattere del capo, oppure non si tratti di stato d'animo fatalmente congiunto alla vita direzionale.

Se assai frequente è la stabilità degli umori e la sorridente grazia diplomatica di capi nominali o rappresentativi, è molto difficile trovare la calma nei capi che veramente comandano. La stabilità degli umori dei veri capi è strettamente congiunta al logorio cui è esposto il loro spirito e il loro corpo. I capi vogliono difendersi da questo pericolo, ma non sempre superano questa battaglia, poiché la stanchezza è più forte della loro volontà di star calmi.

Scrivendo Angelo Mosso nel 1891, nel suo studio su «La fatica»:

«La fatica quando è molto forte, sia che ci siamo stancati in un lavoro intellettuale od in un lavoro muscolare, produce un cambiamento nel nostro umore e diventiamo più irritabili, sembra quasi che la fatica abbia consumato ciò che vi era di più nobile in noi, quell'attitudine per la quale il cervello dell'uomo civile si distingue da quello dell'uomo primitivo e selvaggio. Non sappiamo più dominarci quando siamo stanchi, e le passioni hanno degli scoppi violenti che non possiamo più trattenere e correggere

con la ragione. L'educazione che teneva compressi i moti involontari rallenta i suoi freni, e succede di noi come se discendessimo alcuni gradini più in basso nella gerarchia sociale...».

Se le condizioni di lavoro in un Paese come l'Italia sono difficili per tutti, diventano assai difficili per i capi, in un clima economico di stretta concorrenza, di costante misura delle intelligenze, di valori e di forze, in una ininterrotta necessità di stare in linea e tenere la linea.

Un dirigente americano, vedendo il surmenage dei dirigenti italiani, si diceva meravigliato ed ammirato. Il tecnicismo che ha tanto aumentato le dimensioni aziendali, moltiplicati i fenomeni produttivi, che ha creato infiniti automatismi a sollievo della fatica dell'uomo, ha colpito invece i dirigenti, i creatori della strumentazione tecnica.

Quanto più aumenta la velocità dei movimenti organizzativi, tanto più i dirigenti devono mobilitare tutte le loro energie per reggere al continuo sforzo di così estreme e difficili suture. Purtroppo proprio al vertice della scala gerarchica in cui dovrebbe regnare la calma, giungono disturbi, oscillazioni, nervosità, fastidi e pesi morali che si riflettono inevitabilmente sulla massa dei subordinati.

La calma, la stabilità di umore, è già un modo di mitigare la tensione di coloro che si sono imposti il compito, sovente assai arduo, di guidare altri uomini.

La formazione di capi validi e capaci è, in ogni campo, opera personale e collettiva insieme. Essi costituiscono un patrimonio della collettività.

Che cosa varrebbe una società umana senza capi? Ciascuna società ha bisogno dei suoi capi, i capi fatti per essa e che obbediscano al suo momento storico e cosmico. Le masse vogliono che la loro fatica sia apprezzata, ed è giusto. Questo la società sta facendo con sempre maggiore sollecitudine: accorciamenti di distanze sociali che non sono soltanto di natura economica, ma di natura spirituale, perché non si riuscirebbe mai ad accorciare in economia quello che è diviso sui piani spirituali. In ogni caso un accorciamento di distanze economiche contiene, anche se non professato o addirittura negato, accorciamenti di ordine spirituale.

Ma in questo clima di evoluzioni non deve mai dimenticarsi o sottovalutarsi la fatica animatrice e sostenitrice dei capi: essi sono idea e palpito, forza e guida di ogni realizzazione. Il capo ha il dovere di migliorare il suo carattere, dare stabilità al suo umore; ma a questa fatica devono anche concorrere, con spirito di comprensione, tutti i suoi dipendenti. È un lavoro di insieme, orchestrato. Spesso nelle industrie o nei popolosi complessi di lavoro abita un cattivo e collerico ospite: il malumore. Ma la forza e l'intelligenza d'un capo devono individuare le forze negative che operano in complicità sotto apparenti veli, svelarle, risanare il clima di lavoro, far ritornare il dono d'un sorriso, la scintilla d'una speranza.



La 1100 in un tipico paesaggio olandese.



Questa fotografia è stata presa a Gällivare, piccolo paese a circa 100 Km. a nord del Circolo Polare Artico, punto di ritrovo dei Lapponi. La Svenska Fiat ha lì una stazione di servizio gestita dal sig. Emil Andersson. In occasione di una fiera recente vi sono state vendute tre vetture Fiat.

CORSO DI FISICA NUCLEARE PER TECNICI FIAT



Il Comitato Fiat Studi e Ricerche ha organizzato un corso di 6 lezioni di Fisica nucleare destinato ad integrare ed aggiornare le conoscenze dei Tecnici Fiat. I Docenti sono ricercatori del Centro Informazioni Studi Esperienze (CISE) di Milano, ente fondato nel 1947 da varie industrie italiane, tra le quali la Fiat, allo scopo di iniziare anche in Italia lo studio della fisica nucleare e delle applicazioni pacifiche dell'energia atomica. Le lezioni di questo importante Corso scientifico sono seguite con grande interesse da gran numero di Tecnici della Fiat, per lo più laureati in ingegneria, in fisica o in chimica.

SCUOLA DEL "SERVIZIO,"

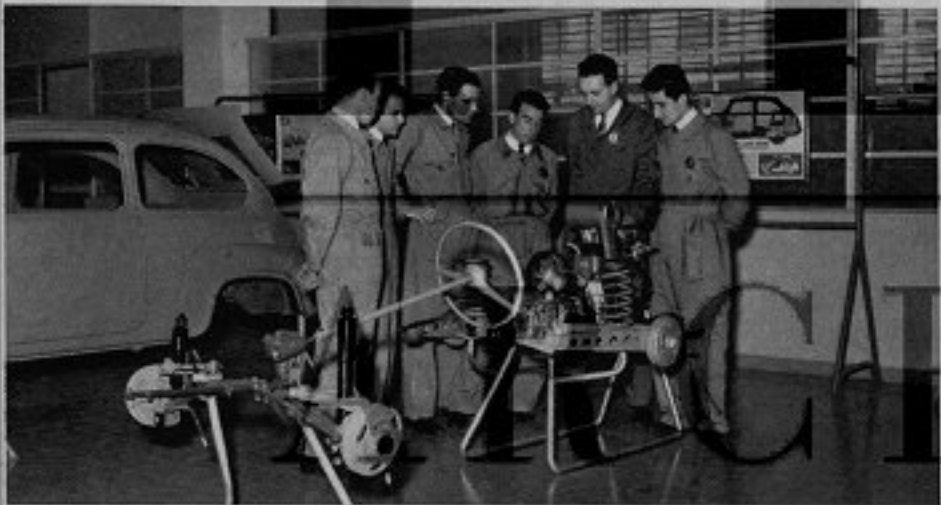
La Fiat non ha soltanto una magnifica esemplare Scuola Allievi, da cui i giovani escono teoricamente e praticamente istruiti al lavoro, ma ha anche una Scuola del Servizio Assistenza Tecnica, che è di fondamentale importanza perchè da essa escono gli esperti di tutte le operazioni di assistenza alle macchine degli automobilisti Fiat. Chi viaggia su macchine Fiat non ha preoccupazioni: il servizio assistenziale Fiat è dappertutto, pronto ed efficiente.

La Scuola del Servizio, dove tutti gli allievi studiano e si addestrano in tutta, guidati da istruttori essi pure in tutta, ha sede in un'ala del nuovo modernissimo complesso di edifici della Filiale Fiat di Torino, in corso Bramante. Sede adatta allo scopo, poichè è naturale che i giovani destinati a provvedere all'assistenza diretta e indiretta degli automobilisti Fiat, si formino in uno dei più importanti centri in cui tale assistenza trova pratica attuazione su larga scala. La constatazione immediata dei modi con i quali i vari tipi di lavoro si compiono è uno degli strumenti di affinamento degli alunni.

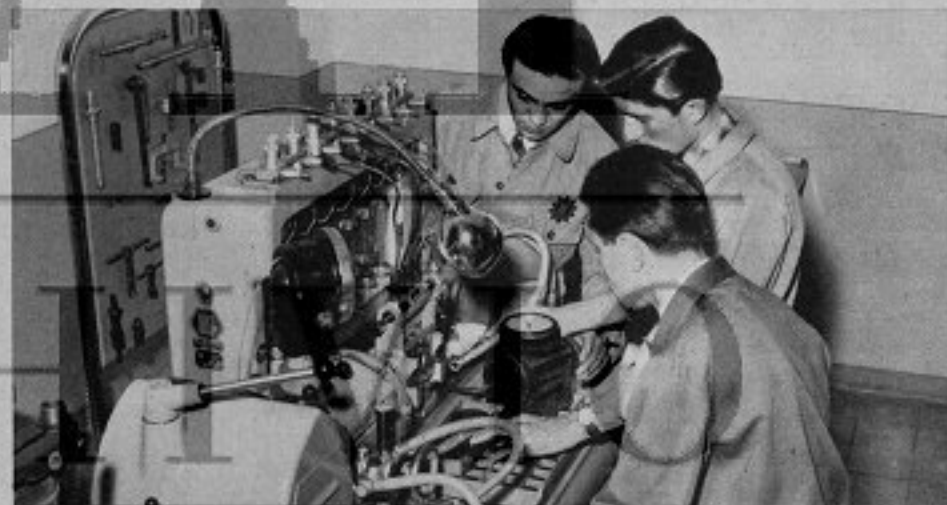
In grandissima maggioranza essi iniziano i corsi, possedendo già una solida preparazione specifica. Tale, evidentemente, è il caso degli ingegneri destinati alle officine delle Filiali Fiat, e tale è il caso degli altri allievi destinati a diventare, per esempio, ispettori tecnici riparatori, capi officina, capi squadra d'officina, collaudatori, operai specialisti, presso gli Enti assistenziali della Clientela. Quasi tutti gli elementi provengono dalla Scuola Centrale Allievi Fiat: si tratta insomma di giovani che già sanno il fatto loro.



Dinanzi al gruppo moto-propulsore della « 600 » (sezionato a scopo didattico), un gruppo di allievi ingegneri di officina osserva determinate particolarità costruttive. Da sinistra: il P.I. P. Valeggia, gli ingg. A. Gaidano, F. Santori e S. Mottura. A destra: l'istruttore Angelo Curati.



Spiegazione delle caratteristiche dell'apparato elettrico della Seicento. L'istruttore Livio Vaudagna, perito industriale (il secondo dalla destra), è fra un gruppo di allievi ingegneri di officina: gli ingg. Livio Vaudagna, Marziano Marzari, Indro Pruna, Silvano Toffolo.



A un modernissimo banco per la regolamentazione e taratura degli apparati di iniezione, gli allievi tecnici riparatori Giuseppe Ghiani (a sinistra) e Enrico Ghiani tarano la pompa di un autocarro modello 615 N, seguendo le indicazioni dell'istruttore Sergio Andreo (in primo piano).



Un gruppo di allievi capo squadra collaudatori, con l'ausilio di un perfezionato banco di controllo, procede alla taratura dell'apparecchiatura di regolamentazione montato sull'impianto elettrico dell'autocarro 682. Nella foto: C. Burdese, L. Farinetti, P. Valeggia, G. Sandrino, E. Colli, C. Cabella. Il secondo dalla destra, l'istruttore Perito industriale Paolo Vaudagna.



Un momento importante del servizio: il collaudo di accettazione. Compiuto il percorso di prova, il collaudatore deve controllare la perfetta efficienza degli organi, prima di dare il « via » alla consegna della macchina. L'esame viene compiuto su sollevatore. La istantanea ha colto l'istruttore Luciano Parella intento a indicare come si compiono gli accertamenti agli allievi collaudatori Walter Bocca (a sinistra) e G. Biego.



Il complesso del cambio della « 600 » è stato smontato: ora si procede al montaggio. Le varie fasi dell'operazione vengono compiute sotto la guida dell'istruttore Perito industriale Livio Vaudagna (il secondo dalla sinistra), attentamente seguite dagli allievi.



A un apposito perfezionatissimo banco-prova si accerta l'eventuale esistenza di gioco fra il pignone e la corona del differenziale. Agli allievi S. Masini, S. Plovesana, W. Bosini e P. Valeggia indica le modalità del controllo l'istruttore Giovanni Verdoia, 36 anni di anzianità Fiat.



Un gruppo di allievi ingegneri di officina durante la dimostrazione pratica del rimontaggio di una delle due teste del motore dell'autocarro 682 Fiat. Sta operando l'istruttore Angelo Curati (il terzo da sinistra). Nella foto, gli ingegneri Marzari, Gaidano e Roman.

VISITE DI LAVORATORI ALLA FIAT MIRAFIORI

Tra le numerose visite che quasi ogni giorno abbiamo alla Fiat Mirafiori, da ogni parte d'Italia e dell'estero, personalità singole e missioni ufficiali, sono sempre più frequenti e graditissime le visite di gruppi di lavoratori di altre aziende, oltre che di stabilimenti e sezioni della Fiat stessa. Ecco in questa pagina fotografie di gruppi numerosi: 300 dipendenti della OM di Milano; dipendenti dello Stabilimento Fiat di Firenze, degli Stabilimenti Fiat di Avigliana (in più turni domenicali) e degli Anziani della Grandi Motori; Lavoratori anziani della Montecatini.



Dipendenti OM.



Anziani Montecatini.



Dipendenti Stabilimento Fiat di Firenze.



Anziani Grandi Motori.



Dipendenti Stabilimento Fiat di Avigliana.

Bimbi Fiat



Giancarlo, 10 mesi, figlio di Ivana e Giuseppe Rosellini (Filiale Fiat Roma)



Dario, figlio di Danilo Rossin (Sima)



Michela, 4 anni, figlia di Angelo Mattea (Sez. Auto)



Patrizia, figlia di Bice e geom. Giulio Vernoni (Materferro)



Enzo, 2 anni, figlio di Franca Croce (Sez. Auto)



Federico, 10 anni, figlio di Clementina Alessi (Sez. Auto)



Paolo, 2 anni, figlio di Agostino Allasio (Sez. Auto)



Franco, 4 anni e mezzo, figlio di Lydia Porta (Prosidea)



Paolo, figlio di Carlo Bonfanti (Sez. Auto)



Franco, 3 anni, figlio di Antonio Brunetto (Sez. Fonderie)



Giorgio, figlio di Aurelio Seren Rosso (Materferro)



Silvia, figlia della Sig.ra Luigina Volontà in Savio (Sez. Auto)

L'ANGOLO DEL FILATELISTA

Novità del mese.

È stato emesso il valore da L. 30 della Serie Siracusana con filigrana «stelle a cinque punte» e la stessa filigrana è ora anche usata per i francobolli per pacchi postali da L. 10 e L. 20.

Vaticano - È stata emessa la serie commemorativa in onore di San Bonifacio, valori da L. 10 grigio oliva, L. 35 violetto, L. 60 verde smeraldo a soggetto unico.

San Marino - In occasione della prima Mostra Internazionale del Francobollo Olimpico che avrà luogo a San Marino nei giorni 28 e 29 giugno verrà emesso un francobollo da L. 30 Corsa ad ostacoli e da L. 120 Corsa piana, entrambi di posta aerea.

Mostra Filatelica Gruppo Sportivo Lancia.

In occasione della Mostra indetta dal Gruppo Sportivo Lancia la coppa da assegnarsi al Gruppo Filatelico Aziendale maggiormente rappresentato come numero di visitatori è stata vinta dal nostro Gruppo Filatelico.

Prenotazioni novità.

Si ricorda ancora a tutti i prenotati di provvedere nel più breve tempo possibile al ritiro dei francobolli accantonati per loro o delegare, se nell'impossibilità di farlo, una persona in loro vece. Si ricorda che a termine di regolamento i francobolli non ritirati entro un mese dalla data di messa a disposizione dei prenotati vengono ceduti ad altri e la prenotazione al Servizio Novità annullata.

Seiarada Filatelica.

Il primario sui francobolli di uno Stato arabo.

Il secondo si vede sulle auto italiane.

Il terzo è sui francobolli di un nostro antico Stato.

Il totale può esserci e può anche non esserci.

Fra coloro che avranno inviato al Centro Culturale Fiat entro il 30 giugno la soluzione esatta verranno sorteggiati dei premi messi in palio dal Servizio Stampa Fiat.

Risultato del Concorso Filatelico.

I francobolli emessi dalla Repubblica Italiana dal 1948 ad oggi che dal punto di vista estetico hanno meno soddisfatto sono:

Triennale di Milano da L. 20 e da L. 35.

Slvio Pellico da L. 25.

Piera di Padova da L. 25.

Anno Santo da L. 35.

Anno Santo da L. 20.

Tra le risposte pervenute quella del sig. Roldo Gino è risultata la più vicina all'opinione pubblica, e pertanto gli viene assegnato il premio dell'Illustrato Fiat.

NOTE DEL MEDICO

IL VACCINO ANTIPOLIOMIELITICO

Su tutti i giornali si continua a parlare di questo vaccino come della scoperta di un rimedio sicuro contro il triste flagello della cosiddetta «paralisi infantile». Ne parliamo qui per porre nella giusta misura il significato di questa scoperta. Dobbiamo subito onestamente dire che non è una vera scoperta, ma il frutto di lunghi e pazienti studi fatti in tutte le parti del mondo, compresa l'Italia.

Che cos'è un vaccino? È un preparato ottenuto attraverso la cultura artificiale dei germi che provocano la malattia. Esso contiene o i germi della malattia vivi ed attenuati mediante l'azione di procedimenti particolari, oppure i germi morti, oppure infine taluni costituenti dei germi stessi.

Come agiscono i vaccini? Essi provocano nell'individuo a cui si iniettano la malattia, in una forma molto attenuata e tuttavia capace di stimolare la formazione nell'organismo di sostanze difensive specifiche contro la malattia stessa. Poiché tali sostanze, cosiddetti «anticorpi», permangono nel soggetto vaccinato anche a malattia guarita, esse saranno pronte a difendere l'organismo quando questo sarà eventualmente esposto all'attacco di germi analoghi, evitando così l'insediarsi del male. In altri termini, con la vaccinazione si tende a mettere l'individuo nelle condizioni di essere refrattario all'attacco di quel determinato male.

Ora, nel caso del vaccino «antipolio», il germe che provoca la malattia è un «virus», anzi di-

LE RUBRICHE DI VARIETÀ



GRUPPO CULTURALE E SPORTIVO FIAT - Il cannocchiale astronomico nella sede Fiat di Corso Moncalieri. Allestito per iniziativa dell'ing. Defourny («l'astronomo» dell'Illustrato Fiat) con la valida cooperazione della Scuola Allievi Fiat che ha eseguito un eccellente montaggio, questo telescopio, per quanto di modesta portata, permette di ammirare alcune singolarità del cielo: i maggiori satelliti di Giove, l'anello di Saturno, il paesaggio lunare, stelle doppie e altre curiosità. Chi desidera dare qualche sguardo potrà rivolgersi per opportuni accordi (dato che non tutte le sere sono adatte) all'ing. Defourny (Fiat Grandi Motori).

versi ceppi di «virus», e cioè agenti morbosi così piccoli da non essere visibili neppure al microscopio. Il nuovo preparato è stato ottenuto con «virus» uccisi, dotati in modo da provocare lo stato di immunità nel periodo di circa un mese e per la durata di 1-2 anni.

I risultati ottenuti in circa 400.000 bambini americani sembrano molto soddisfacenti; per altro qualche bambino recentemente è morto dopo essere stato vaccinato. Non si sa ancora con precisione se la morte è da addebitarsi al vaccino in genere, oppure a quel determinato vaccino allestito da una certa ditta, oppure all'inefficienza della vaccinazione, oppure, infine, ad una casuale fatalità (bambini già infettati, ma non ancora ammalatisi all'inizio della vaccinazione). Sta di fatto che questi luttuosi incidenti invitano alla prudenza.

C'è poi da dire che non si è certi che i ceppi di «virus» con i quali è stato preparato il vaccino americano siano assolutamente uguali a quelli che provocano l'infezione qui in Italia. Perciò non si può giurare sull'uguale efficacia del vaccino americano nei bambini del nostro Paese. Per queste ragioni e per altre meno facili a spiegare, occorre essere molto oculati nell'applicazione pratica del vaccino «antipolio» qui in Italia.

Ralleghiamoci che un decisivo passo avanti è stato fatto e che siamo molto vicini alla definitiva vittoria su una delle più gravi insidie ai nostri bambini. Attendiamo fiduciosi che le nostre Autorità sanitarie, con la necessa-

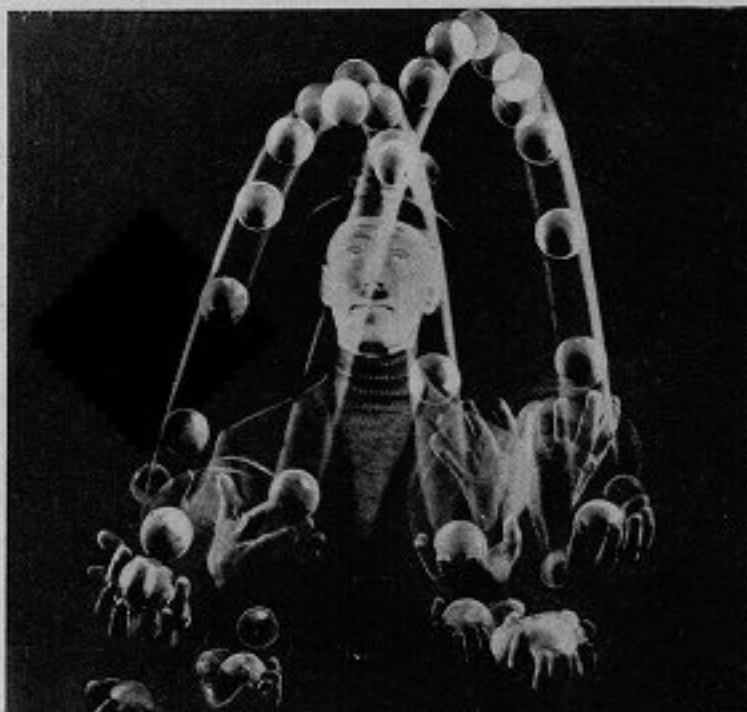
ria cautela, studino le possibilità applicative.

Intanto sorvegliamo i nostri piccoli, allontaniamoli da eventuali focolai di infezioni, curiamo la loro igiene personale.

Una recente numerosa statistica ha dimostrato che i bambini tonsillectomizzati sono più

recettivi alla poliomielite. Sarà vero? Non sbaglieremo se saremo restii a far demoire, senza una indicazione precisa, quelle tonsille, che fanno soffrire i bambini, ma che sono la prima e più efficace barriera di difesa contro i germi.

Dr. ENZO

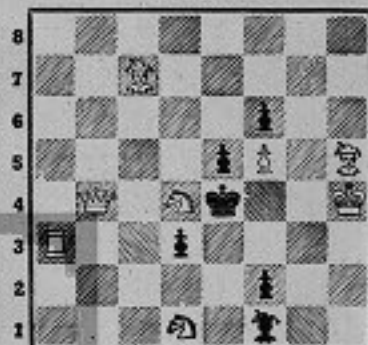


Questa fotografia truccata è di Mimi Gjon, s'intitola «Giocollere» ed è stata pubblicata da «France Illustration» (Parigi). Ma qui il trucco va inteso non in senso peggiorativo, bensì come prova di bravura artistica: il fotografo è infatti riuscito a tradurre meravigliosamente il ritmo e la molteplicità dei gesti del soggetto.

GIOCHI

PROBLEMA DI SCACCHI

N. 15 - Inedito di E. Defourny
Nero (pezzi 8)



BIANCO (pezzi 8)

Il Bianco muove e dà matto in due mosse.

Mandare la soluzione a: Ing. Defourny, presso Illustrato Fiat, corso Giovanni Agnelli 200, Torino, entro il 15 giugno. Specificare indirizzo e Sezione di appartenenza. Fra i solutori saranno sorteggiati premi.

CRUCIVERBA



Orizzontali: 1. Pettinatura - 11. Celebre famiglia romana - 12. Cosa in latino - 13. La scienza del rebus - 16. Avverbio di luogo - 17. Patria di Pergolesi - 18. L'Irlanda - 20. Aria soffocante - 21. Città della Sardegna - 22. L'antica isola di Candia - 23. Nota - 25. Vi si celebrano funzioni religiose - 27. Sbeccata nel Danubio - 29. E così via - 31. Località fertili del deserto - 32. Cattivo - 33. Le vocali di moda - 36. Schiava dell'harem - 40. Il monte degli dei - 41. Fa andare avanti la barca - 43. Un componente dell'aria - 44. Località dell'Etiopia - 45. Preposizione - 46. Il Re della Tavola Rotonda.

Verticali: 1. Lo sventurato amante di Eloisa - 2. Piante di forma conica - 3. Croce Rossa Italiana - 4. Di presente - 5. Città della Francia - 6. Dea degli Scacchi - 7. Arte non completa - 8. Serve per l'infusione del tè - 9. Portiere - 10. Città delle Marche - 11. Affermazione - 13. Uno dei poli della Terra - 19. Le vocali della terra - 22. Città della Sicilia - 24. Cupidigia - 26. Antico nome del Lago di Como - 28. Vi è sepolta Eleonora Duse - 30. Barchetta dei selvaggi d'America - 33. E inglese - 34. Terra giallastra - 37. Celebre ballo del Manzotti - 38. Il cuore delle Alpi - 39. Antichi Cantori greci - 40. Famosi quella di Capua - 42. Un po' di musica - 43. Preposizione.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE

SCACCHI - PROBLEMA N. 14

1. B. Cd3 - c5
Se il Nero risponde:
R d6 x C e5 - 2. B. D d8 - c7 m.
A f5 x P e4 - D d8 x P d7 m.
R d6 - e5 - D d8 - e7 m.
A f5 - e6 - C e5 - b7 m.
A f5 - e4 - T e5 - d5 m.



Sorteggiati per il premio: Leon Gualtiero, Lingotto - Bacolla Flavio, Prodesa - Contano Luigi, Grandi Motori - Silvano Franz, Mirafiori.

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COMITATO DI REDAZIONE:
SERVIZIO STAMPA FIAT
TORINO, CORSO GIOVANNI AGNELLI 200
(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 3-12-51 - Respons. Giovanni Delade

Stampato nello stabilimento fotolitografico
SATET - Torino, via Viller, 8

MODELLI PRATICI PER LA MODA ESTIVA

Nelle nuove collezioni estive si sono notati numerosi modelli pratici che riescono ad unire armoniosamente le caratteristiche degli abiti e quelle dei mantelli. Questa fortunata formula di «abito-redingote» è applicata con molta insistenza in tutti i tessuti: la linea si presta ad interpretazioni molto tipiche e moderne.

Già lanciato, e con successo in primavera, l'«abito-redingote» si trasforma, per l'estate, con la quasi totale abolizione delle maniche. Le gonne sono ampie quando l'abbottonatura è allancata e scende a metà sul davanti fino all'orlo del modello.

Nel caso in cui vi siano pieghe o piegioni le gonne assumono invece un aspetto decisamente verticale: non sono rari i casi in cui i risvolti del colletto classico cadono fino alla vita mettendo in rilievo effetti di doppie abbottonature.

Tra i modelli che seguono la «linea bambù», molto diritti e studiati particolarmente per le donne magre, troviamo una serie di originali interpretazioni. Le tasche si spostano verso il basso e i loro risvolti cadono sui fianchi formando cintura bassa. Altri vestiti, sempre in questo stile, hanno bordi di «piquet» bianco che profilano le tasche applicate e la linea del colletto.

A chi già si preoccupa della villeggiatura e con lodevole previdenza si sta organizzando in anticipo il guardaroba per



Due interpretazioni di modelli estivi tipicamente 1955. Abito-redingote in tela azzurra con gonna ampia e un vestito in lino giallo con motivi ricamati.

le ferie, segnaliamo in modo particolare i modelli che abbiamo descritto. Essi, infatti, si potranno indossare sia sul costume da bagno, sia sugli «shorts». Facili e praticissimi, essi non vi daranno maggiori fastidi, nel vestirvi, delle solite vestaglette da mare, ma in compenso sono assai più eleganti e più ricercati anche nell'esecuzione.

Per citare altre importanti caratteristiche ricorderemo che le gonne ampie sono quasi tutte intelate allo scopo di ottenere effetti semirigidi, i bustini accarezzano la linea del corpo senza soffocarla, i colletti hanno, in genere, risvolti «nervosi», sfuggenti a punta verso le spalle cadenti.

Per città gli abiti-redingote saranno in economico cotone inguallabile: piccoli «pied-de-poule». Principe di Galles, rigature più o meno fitte sono i disegni attualmente più venduti. Nelle «popelines» unite e stampate e nell'ottomana di cotone si sceglieranno preferibilmente i «belges gazelles», il tabacco, il grigio-azzurro ed un bellissimo tono «grano maturo» che si sposerà splendidamente con accessori bianchi.

Per le ferie dovremo pensare a colori più vivaci e più intensi. Dal bianco, talvolta bordato con nastro di cotone giallo o tabacco, al giallo primula, al limone, al freddo color cedro. Gli azzurri ed i delicati toni pastello si adattano meglio alle tele con grossa trama che anche quest'anno occupano un posto importante nella moda estiva.

Con gli stampati potete ottenere ottimi risultati, ma dovete sceglierli tra quelli poco appariscenti. Vi consigliamo gli eterni «pois», piccoli disegni irregolari, volute, motivi delicatamente sfumati. Il compito degli stampati, nella prossima stagione, non è preminente; essi debbono limitarsi a rompere la linea un po' severa degli abiti moderni che hanno ormai conquistato le simpatie di tutte le donne.

ALU



L'Estate delle COPPE VOLANTI

(dalla Rivista "L'Image du monde" - Parigi)

GIORNALI

Il paese che gode della maggior larghezza di quotidiani in tutto il mondo — ricorda la Rivista "Concretezza" (Roma) — è l'Inghilterra, i cui abitanti dispongono ogni giorno di 611 copie ogni 1000 abitanti. Seguono l'Irlanda con 439, la Norvegia con 396, il Belgio con 384 e la Danimarca con 381. Negli Stati Uniti si vendono 353 copie ogni 1000 abitanti. L'Italia non fa bella figura nel complesso con le sue 107 copie. In coda alla classifica: la Grecia con 71, il Portogallo con 64 e la Turchia con 32.

PEZZETTINI

Una parola composta di cinque lettere può dare 120 combinazioni: una di sei lettere ne può dare 720; una di sette lettere 5040; ed una di otto lettere 40.320.

Un'andatura ottima per un buon ciclista è di 55 pedalate al minuto. Il che corrisponde alla fatica necessaria per salire 47 gradini in un minuto.

In Giappone è popolare la «corsa del riso». Consiste nel percorrere cento metri con un quintale di riso in spalla. Il primato è di venti secondi.

Si è constatato che una macchinetta leggera, azionata da una molla, per percorrere in piano sessanta chilometri di strada (senza bisogno di ricarica), dovrebbe essere dotata di una molla del peso di 170 quintali. Quindi, per immagazzinare la energia sufficiente ad erogare un cavallo-ora, occorre una molla di 35 quintali. Se volessimo applicare, pertanto, una molla ad una automobile da cinque HP., al posto del motore, e far percorrere il veicolo sessanta chilometri in un'ora, la molla dovrebbe essere cinque volte più pesante. Ecco perché un'auto non potrà mai essere azionata con vantaggio a molla.

In un'isola dei mari del Sud, dove il cannibalismo è tuttora la cucina base, una mamma ed il suo bambino stanno prendendo il fresco. Passa un grosso aeroplano. Tra stupito e spaventato il piccolo cannibale tende un dito verso l'apparecchio domandando a sua madre: «Come si chiama quell'uccello?». Risponde la madre: «Non è un uccello, è una grossa aragosta: soltanto l'interno è buona da mangiare...».

Il falco, quando si getta in picchiata sulla vittima, piomba a cento chilometri all'ora; pari a 28 metri al minuto secondo.

Una delle parole che ha più a è abracadabra. Essa viene dall'ebraico e significa ab (padre), ruah (anima) e dadar (parole).

CARTELLO all'ingresso di un villaggio canadese: «Automobilisti, andate piano, perché qui non ci sono ospedali».

LA "SESSANT" FIAT

Altre poesie sulla 600 pervengono all'«Illustrato». Questa, di un impiegato Fiat, che si firma Fanió Pacot, è in piemontese e sarà perciò gradita a molti lettori del nostro giornale.

T ses citta, carin-a, 't vas senza 'n rumòr
per fete ndé n-marcia ié 'n gran bel mòtòr
ti 't ses na delissia, già tuti a 't amirò
o cara «Sessant» i cheur a 't sòspirò.

I cit van a scola parland pian tra lór
't as vist la «Sessant» cón 'l mòtòr
[pòsterior?
le mame 's incantò 'n tel vedte a pasé
e a fan 'l diad a quàt per pòdei risparmié.

Són tuti 'd acordi che a bsgna còmpra
fan i cònt 'n sacocia per ndé prendela
cón 'n cit sacriasi 's gauran 'l magón
«Sessant» pòrtentàsa 't ses già 'n dèssion.

T ses panto dia FIAT, di sò uverie
che a 'l han fate nasse, 'l han viste a dòglie
cón tanta esperiensa, fatighe e sudòr
«Sessant» picinina, 't ses propi 'n amòr.

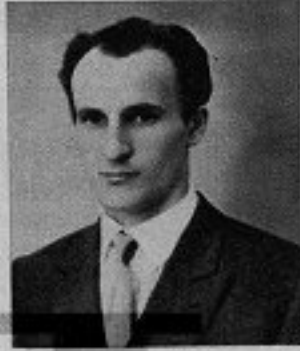
Per ti le fròntiere són già spalancà
già 'l mònd a te speta, 't saras adòrà
la pònta dia Mòle arnas pian pianin
«Sessant» delissiosa... giòtel 'd TURIN!

Fanió Pacot

DUE BELLEZZE



MELBOURNE (Australia) - La signorina Margaret Madder «Miss Mobilgas» 1955 (sotto l'egida dell'industria petrolifera) al volante di una Fiat 1900 A granluce.



L'8 maggio si è spento a Torino, dopo lunga malattia sopportata con grande forza d'animo, il signor Ubaldo Orlandi, capo officina, da oltre 35 anni dipendente Fiat. Nel ricordarne l'esemplare attività data all'Azienda, esprimiamo alla vedova il nostro affettuoso cordoglio.

Sergio Ferraris, ventiquattrenne, dipendente della Sezione Auto, è deceduto per infezione tetanica, Composti dalla fatalità che ha strappato ai suoi cari una così giovane vita, rinnoviamo alla vedova e al piccolo Pietro, le nostre affettuose condoglianze.

Fatale disgrazia sul lavoro ha troncato la buona e laboriosa esistenza di Ugo Pivi, elettricista alle Ferriere Fiat, di anni 32. Alla vedova signora Fede e al piccolo Walter "Illustrato Fiat" rinnoviamo l'espressione del più profondo cordoglio.

CULLE

28 febbraio, FRANCO, figlio di Luciano CANAVERO (Fonderie) - 1° marzo, DAVIDE, figlio di Filippo SALOMONI (Sess. Auto) - 4 marzo, ROBERTO, figlio di Giuseppe BOLLA (Sess. Auto) - 5 marzo, ANTONIO, figlio di Irmo PICCINELLI (Ferriere) - 7 marzo, MICHELE, figlio di Inca ANGELO DE CESARE (Sede Centrale) - 8 marzo, SILVANA, figlia di Marcello GIOVANNOCCHI (Sess. Auto) - 10 marzo, RITA, figlia di Livio BODI (Sess. Auto) - 11 marzo, MAURO, figlio di Giovanni COTTIMO (Sess. Auto); GIORGIO FRANCESCO, figlio di Delio MERLO (Sess. Auto) - 14 marzo, GRAZIELLA, figlia di Bruno AMEDEO (Fonderie) - 15 marzo, CLAUDIA, figlia di Luciano POLLANI (Sess. Auto); SILVIA, figlia di Bartolomeo QUASSOLO (Sess. Auto); SERGIO GIOVANNI, figlio di Giuseppe POZZO (Motori Avio); MARCELLA, figlia di Antonio DE MENIS (Off. Suss. Auto) - 16 marzo, FAUSTO, figlio di Silvano SACCARO (Sess. Auto); IVA, figlia di Lorenzo POMATO (Fonderie) - 17 marzo, GIOVANNI, figlio di Luigi ARBOLETTI (Sess. Auto); PIERMICHELE, figlio di Luigi VENTURELLO (Sess. Auto); BRUNO, figlio di Roberto RUSSI (Ferriere) - 18 marzo, BRUNA, figlia di Domenico CALOSSO (Sess. Auto) - 19 marzo, PIERO, figlio di Giuseppe GAIDANO (Sede Centrale); CATERINA, figlia di Giuseppe GILLI (Sess. Auto); LUISA, figlia di Dalmarzo VIGONE (Sess. Auto) - 20 marzo, ANNAMARIA, figlia di Sergio MIGLIASSO (Sede Centrale) - 21 marzo, ROSANNA, figlia di Domenico RUBATTO (Fonderie); DANIELA, figlia di Vitaliano LOMBARDI (Off. Suss. Auto) - 22 marzo, VALERIA, figlia di Agnese GIOVANNETTI MERLO (Off. Suss. Auto); ALDO, figlio di Giovanni PICCO (Sess. Auto); MARIA, figlia

di Bruno PINOBON (Sess. Auto); WALTER, figlio di Vittorio BURATTO (Off. Suss. Auto) - 24 marzo, LAURA, figlia di Raffaele BUSANO (Sess. Auto); UGO, figlio di Bartolomeo LEVRONE (Fonderie) - 25 marzo, AGOSTINO, figlio di Dante CANNUFFO (Sess. Auto); PIER GUIDO, figlio di Eric PEYRONEL (Ferriere); PATRIZIA, figlia di Mario NATELLA (Ferriere) - 26 marzo, CARLA, figlia di Giuseppe SCALENGHE (Off. Suss. Auto) - 27 marzo, CRISTINA, figlia del geom. Alessandro SERAFINO (Prod. Ausiliari); MARIO, figlio di Giovanni CONTE (Sess. Auto); RICCARDO, figlio di Aldo CADARIO (Off. Suss. Auto) - 28 marzo, MARCO, figlio di Giuseppe JAVAZZO (Sess. Auto); NADIA, figlia di Oreste Benedetto CROCE (Grandi Motori) - 29 marzo, SILVANA, figlia di Gino OGGIAN (Ricambi); DANIELA, figlia di Giovanni RABIA (Ricambi); CLAUDIA, figlia di Lino DAL COL (Off. Suss. Auto) - 31 marzo, RENATO, figlio di Mario GILARDI (Sess. Auto); FRANCESCA, figlia di Antonio GAMBALETTI (Sess. Auto) - 1° aprile, PATRIZIA, figlia del rag. Marco Mario BERRUTI (Ricambi); CLAUDIA, figlia di Nicola BORGESIA (Sess. Auto); DANILO, figlio di Giovanni OSTORERO (Sess. Auto) - 2 aprile, DANIELA, figlia di Luigi MAINA (Sess. Auto); LUCIA, figlia di Enzo VIRGA (Sess. Auto); CLAUDIO, figlio di Pierino BALLARIN (Sess. Auto); GIANFRANCO, figlio di Cesare JULIANO (Sess. Auto); BRUNO GIUSEPPE, figlio di Sergio ROSSOTTI (Ferriere) - 3 aprile, ALBERTO, figlio di Costantino FISCHETTI (Sess. Auto); LAURA, figlia di Alessandro PAPINO (Sess. Auto); LUCIANO, figlio di Sebastiano SACCO (Sess. Auto); ANTONIO, figlio di Michele MONTARULO (Sess. Auto); GIANCARLO, figlio di Giuseppe SOLA (Off. Suss. Auto) - 4 aprile, AURELIO, figlio di Vittorio BENIGNO (Fonderie); ISABELLA, figlia di Aldo CASTELLI (Fonderie) - 5 aprile, ALIDA, figlia di Bruno MANFRE' (Sess. Auto);

ROSANNA, figlia di Agostino TOMENOTTI (Ferriere) - 6 aprile, NATALINO, figlio di Luigi PAGANI (Fonderie); LOREDANA, figlia di Franco APUZZO (Ricambi) - 7 aprile, NICOLA, figlio di Adolfo SAMALE (Ferriere); PIERGIORGIO, figlio di Raffaele MARCATO (Ferriere); SILVIO, figlio di Mario CANE (Prod. Ausiliari) - 8 aprile, GIORGIO, figlio di Emilia AMBROSIO VOGLINO (Sess. Auto); MARINELLA, figlia del p. i. Giuseppe FURLAN (Sess. Auto); PAOLA MARIA ROSA, figlia di Cesarina e Ferruccio REI (Sess. Auto e Sede Centrale); ALBERTO, figlio di Dalmarzo COSCIA (Fonderie) - 9 aprile, MASSIMO, figlio di Lidia CANNELLA TORTA (Sess. Auto); SILVIO, figlio di Luigina e dr. Mario OMODEO (Sede Centrale e Sess. Costruzioni) - 10 aprile, FRANCO, figlio del rag. Antonio PEDROCCA (Off. Suss. Auto); ANTONELLO, figlio di Ernesto GIOVO (Sess. Auto) - 11 aprile, CLAUDIO, figlio di Mario TARTICCHIO (Sess. Auto); ELISA ANGELA, figlia di Francesco MARCHETTO (Sess. Auto); FULVIA, figlia di Quintilio CORTESE (Off. Suss. Auto) - 12 aprile, FABIO, figlio di Regine BONAMICO GRIMALDI (Ferriere) - 13 aprile, RAFFAELE, figlio di Luigi BISSACCIA (Fonderie); MARIA, figlia di Salvatore LINO (Ferriere) - 14 aprile, ANGELA, figlia di Giuseppe DI BELLA (Sess. Auto) - 15 aprile, GIUSEPPINA, figlia di Antonio CONTI (Ricambi); ALBERTO, figlio di Santino VIRZI (Sess. Auto) - 16 aprile, DIEGO, figlio di Bruno SIGOT (Sede Centrale); DANIELE, figlio di Giuseppe FRANCHINO (Sess. Auto); ANDREINA, figlia di Giuseppe LUCIANO (Sess. Auto); FRANCO, figlio di Vincenzo ROLLE (Fonderie) - 17 aprile, PIERA, figlia del rag. Giuseppe SANDRI (Ferriere); MASSIMO, figlio di Caterina e Claudio GHISLANDI (Ferriere); ADRIANO, figlio di Renato GIANZANA (Grandi Motori); PASQUALE, figlio di Eugenio CAON (Sess. Auto) - 18 aprile, SILVANA, figlia di Lino ROSSIN (Materferro); LUCIA, figlia di Giacomo MALENGO (Fonderie) - 19 aprile, TIZIANA, figlia della rag. Lidia BOCCA CARDINO (Sede Centrale); MARCO, figlio di Alba e Anselmo ANDRIONE (Stab. Avigliana); ROBERTO, figlio di Procolo VICENTINI (Fonderie) - 20 aprile, MAURO, figlio di Elvino ROSSETTI (Sess. Auto) - 21 aprile, MARCO, figlio di Aldo NARDI TRINCHERO (Stab. Velivoli); ELSA, figlia di Luigi VALSANIA (Stab. Velivoli) - 23 aprile, SILVANA, figlia di Anna DURIO CAPOZZA (Ferriere); RENZO, figlio di Mario ARINA (Grandi Motori); ALDO TEODORO, figlio di Emilio CERVINO (Sess. Auto) - 26 aprile, WILMA, figlia di Eligio BLANDINO (Materferro); CLAUDIO, figlio di Francesco VILLA (Ferriere); CARLO, figlio di Antonio FLUTTERO (Sess. Auto) - 27 aprile, ADRIANA, figlia di Carlo BERTOLA (Ricambi) - 28 aprile, LEONARDA, figlia di Francesco LOMONACO (Sess. Auto) - 29 aprile, GUIDO, figlio di Fernando SAVIO (Stab. Velivoli) - 30 aprile, CLAUDIO, figlio di Angela BERTLE GUASSONE (Stab. Velivoli); LUGINA ANGELA, figlia di Lorenzina OLIVERO TORRERO (Grandi Motori) - 5 maggio, STEFANIA, figlia di Piera e Leonardo LO SAVIO (Sede Centrale).

NOZZE

Della Sede Centrale: ing. Glauco MORETTI; rag. Aroldo ANGELI; Gian Carlo BONAGLIA; Ugo RAPELLI; Giovanni NE-

GRO; Silvano FIORANI; Giuseppina DAMIANO; Enrico ADAMI; Fulvio FORTI; Candido BARELLO; Ermanno DENALDI; Aida CANDIANO; ing. Roberto SENESI; Marco GIORDANO; rag. Lidia PARETO; ing. Giovanni GIACOMINELLI; Teresa SERRA; Lucia DETTONI; rag. Francesco CARBONATTO; Walter RINALDI.

Dello Stab. Automobili: Carlo ANSELMI URIS; Armando BONINO; p. i. Bruno SIMIGLIONE; Elma SCOTTI con il geom. Vincenzo CASTELLI; rag. Giovanni BELLUSCO; p. i. Matteo RUBIOLA; Antonio SALTO; Bruno GIUSTINI; Marcello OLMI; Filippo VOLPE.

Delle Off. Suss. Auto: Wanda FRANCESE; p. i. Giovanni DI GRAZIA.

Dello Stab. Prod. Ausiliari: Silvia DE SANCTIS; Bartolomeo NEGRO.

Dello Stab. Motori Avio: p. i. Gino SOAVE; Dello Stab. Velivoli: Felice GIACHINO; ing. Giorgio DE CRISTOFARO.

Dello Stab. Fonderie: p. i. Walter GERMANO; ing. Mario MASCHERA.

Dello Stab. Grandi Motori: ing. Alfredo CONGIU; Andreina PERRONI; p. i. Nunzio CORRADI; Fernanda VERCELLONE.

Della Sess. Spa: Mario FORZANO; Cesira GUARISE.

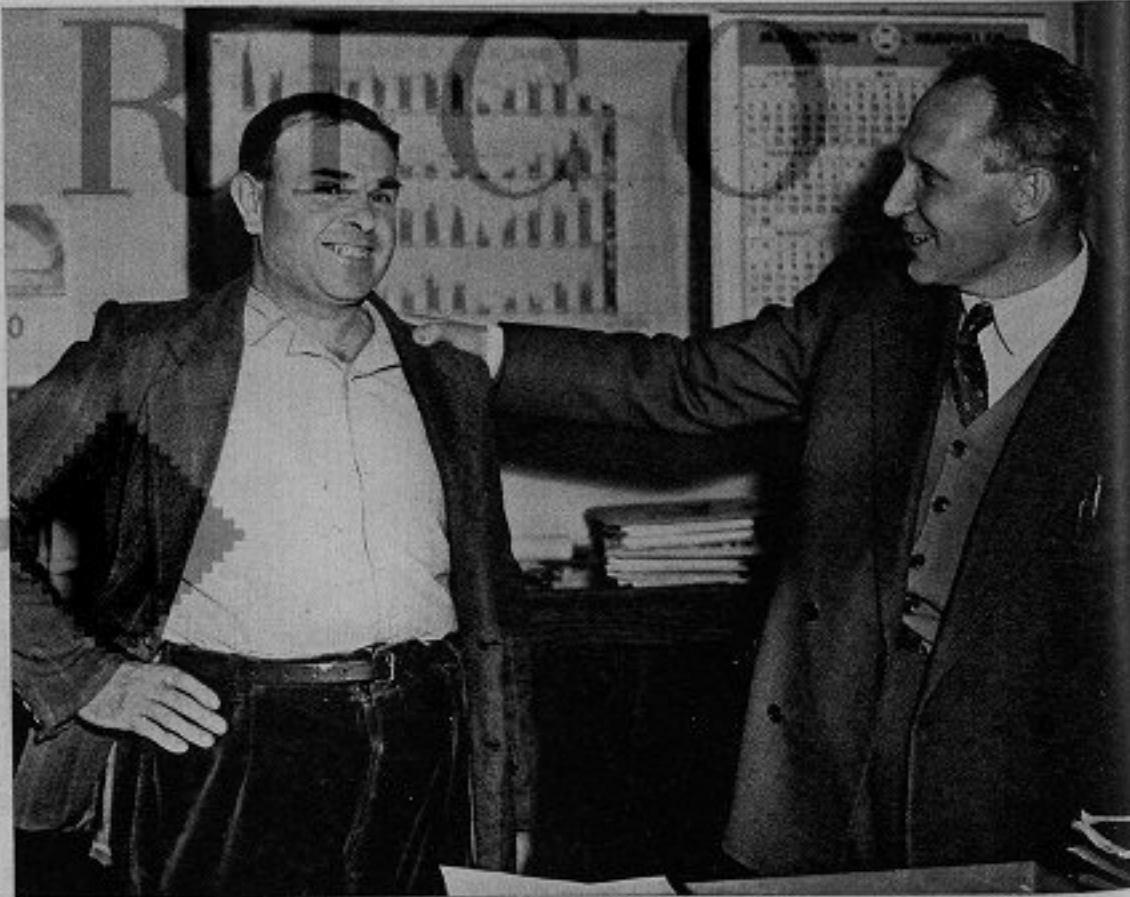
Della Sess. Costruzioni: geom. Fulvio MESCHIA.

LUTTI

Angelo BRIGNONE; Giuseppe CIGLIANO; Pietro FERIOLO; Sergio FERRARIS; Primo MACONE; Enrico MONFRINOTTI; Antonio PERAUDO (Sess. Auto) - Giovanni ASTEGIANO (Off. Suss. Auto) - Ubaldo ORLANDI (Stab. Prod. Ausiliari) - Francesco BERTOLINO (Sess. Metall.) - Giovanni PAVAN (Materferro) - Giovanni PIATTI (Sede Centrale) - Giuseppe CIPRIANO; Giovanni VILLA (Sess. Auto) - Antonio RANCOITA; Antonio SERRA; Olimpio TACCINI (Grandi Motori) - Giovanni BELLIN; Giuseppe MICHELETTI (Fonderie) - Agostino SIMONINI (Ferriere) - Carlo DELLA CASA; Giovanni Battista PONTE (Premi fedeltà).

Il padre di Giuseppe CONTI; il marito di Albertina CONSORTI CHOCE; il padre di Bernardino CRAVERO; il padre di Giovanna RICCHETTO SURBONE; la madre di Elena MOGGI; la madre di Margherita e rag. Giovanni ROBINO; il padre di Eugenio PICCARDI; il padre di Fernando UBERTIS; il padre di Renato GAETTA; il padre di Giuseppe LONGHI; il padre di Renato CANTAMESSA; la madre di Natale FEJES; la madre di Rosa FERRARO ved. ACCIARDI; il padre di Luigi GENERO; il padre di Maddalena MASUELLI VIVARELLI; la sorella di Mario CHIOLA; la madre di Decimo GUARNIERO; il padre di Piero COSTANTINO PATROSSO; la moglie di Oreste GIULIANO; la madre di Carlo PASTA; la madre di Francesco TEDESCHI; la madre del geom. Mario PETRONELLA; la madre di Gaetano TESTOLINI; la madre di Piero CAVALLOTTI; il figlio di Serafino PAZZI; la madre di Pietro MAGA; il padre di Cesario POGGIO; la madre di Giuseppe ARDUINO; la madre di Maddalena ALLAIO GILI; il padre di Maria Rosa VERCELLONE BOERIS; il padre di Mario FERRONI; la madre di Giuseppe SCALAMBRO.

LE DUE "600" SORTEGGIATE PER IL MESE DI MAGGIO



Anche per il corrente mese sono state sorteggiate tra i dipendenti le due "600" messe a disposizione dalla Presidenza e Direzione Generale Fiat. Il sorteggio ha avuto luogo con l'assistenza del Notaio Avv. Remo Morone il 18 maggio. I favoriti dalla sorte sono risultati: Giuseppe Gebbia della Sezione Fonderie e Attilio Carnino dello Stabilimento Fiat di Avigliana. Il Carnino, che ha 49 anni, ha un'anzianità Fiat di 35 anni essendo entrato alla Fiat all'età di 14 anni. Anche il padre del Carnino, "Premio di Fedeltà", è un anzianissimo della Fiat: 50 anni di appartenenza all'Azienda. Le fotografie che pubblichiamo sono state scattate nel momento in cui Gebbia e Carnino hanno avuto la gradita comunicazione dai Direttori delle Sezioni Fiat cui appartengono. Auguri e felicitazioni dell' "Illustrato Fiat".

NELLE FAMIGLIE



VISITA DI ASSISTENTI SOCIALI. - Le Assistenti sociali in servizio presso le Sezioni Fiat hanno visitato gli stabilimenti della Fiat Mirafiori.

SPOSI



NOZZE D'ORO

Vincenzina e Giuseppe Tomachino (Fiat Grandi Motori, 40 anni di anzianità) fotografati in occasione delle recenti «nozze d'oro».

Hanno pure celebrato le «nozze d'oro» i sign. Francesca e Giuseppe Mazzolino (Anziano Fiat Ricambi).

I cordiali auguri dell'«Illustrato Fiat».



Gita turistica di lavoratori delle «Officine Sussidiarie Auto» (Lingotto), il 24 aprile scorso, al Lago Maggiore. Questa fotografia, presa sul battello «Lombardia», ci è stata mandata cortesemente come «omaggio all'«Illustrato Fiat» dall'operaio Francesco Quaglia, insieme ad una sua colorita descrizione della bella giornata di sana allegria e di franca amicizia. Gita ottimamente organizzata dal sig. Morinelli e dai suoi collaboratori e splendidamente riuscita: «ore liete, una bella gita».

PICCOLA POSTA

Biblioteca Fiat - Un gruppo di operai ci domanda se il libro «Yi King» (libro delle mutazioni - oroscopi cinesi) del quale nel numero precedente abbiamo pubblicato qualcosa è in vendita. Sì, prezzo di copertina 3000 lire. Una copia del libro è in lettura nella Biblioteca Fiat (via Carlo Alberto 57). In tema di oroscopi la Biblioteca Fiat ha anche il «Libro degli oroscopi» del dott. Marius (Editore Cappelli). La saletta di lettura della Biblioteca Fiat offre ai dipendenti una ospitalità utile, specie per la consultazione di opere voluminose.

Viaggio al Capo Nord - Tre dipendenti ci chiedono consigli per questo viaggio, che intendono intraprendere in automobile nel periodo delle ferie attraverso la Svizzera, Germania, Danimarca, Svezia, Norvegia all'andata, e Finlandia, Svezia, Danimarca, Olanda, Belgio, Francia al ritorno: 12.000 chilometri. Circa le informazioni sul portare con sé pezzi di ricambio e altri particolari risponderemo direttamente. In quanto alla viabilità, che le strade fino a Oslo sono ottime; da Oslo a Trondheim larghe a sufficienza, ma non asfaltate; a nord di Trondheim è sconsigliabile procedere in auto, sia per le condizioni stradali, sia per l'ingente numero di traghetti (per i quali sarebbe necessario prenotarsi con forte anticipo).

Brevetto di pilota o di paracadutista civile - A chi ci ha scritto al riguardo consigliamo di rivolgersi all'Aero Club di Torino (via S. Francesco d'Assisi 14).

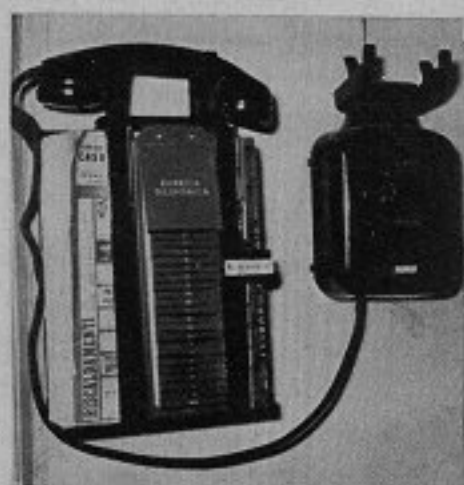
Biblioteca Fiat

Segnaliamo alcuni nuovi acquisti di libri in lettura presso la Biblioteca circolante Fiat, via Carlo Alberto 57:

A. Gide: Pages Choieses - W. Ley: I giorni della Creazione - C. Testa: Memorie e romanzi del Risorgimento - H. Pichy: India viva - G. Pieraccini: Eredità dell'ingegno e dei particolari talenti - R. E. Lapp: Possiamo difenderci dalla bomba atomica? - M. P. Bedendo: Fuochi sulle vette - G. Monticelli: Carosello di narratori americani - P. G. Wohehouse: Ring for Jeeves - M. Dely: Belve in agguato - S. F. Du Cayla: Anche lui sorride - K. Roberts: Passaggio a Nord-Ovest (vol. 1°, 2°, 3°, 4°) - D. Cecil: Lord M. or the Later Life of Lord Melbourne - Mapai: Ma io voglio te - Bytowne: Il seguito del Destino - M. Dely: Elaine stella d'Oriente - O. Vizzanti: Le rose del Castello - T. Trilby: Vita nuova - P. Dostojewski: L'Idiota - C. Chessman: Cella 2455

«Braccio della morte» - J. Hilton: Fiamma d'argento - I. Asimov: Correnti dello spazio - G. Sandeau: Non si comprano - F. Weber: Votre caractère - L. Carrol: Alice nel paese delle meraviglie - F. Chailley: Racconti e leggende del Giappone - G. Vallerey: Racconti e leggende della Cina - H. Fourgère: Racconti e leggende dell'India - G. Vallerey: Racconti e leggende dell'Africa nera - J. C. Pouys: Essai (Wolf Solent) - E. Dorgeles: Le château des Brouillards - A. G. Barilli: Re di cuori - J. Roussins: Les copains - A. Bonnard: La vie amoureuse d'Henri Beyle (Stendhal) - J. De Hartog: La piccola arca - Van Der Moersch: Maria, figlia di Fiandra - A. Damas: Robin Hood - L. Pirandello: L'uomo solo - G. Giacosa: Come le foglie - P. Benoit: L'Atlantide - J. Dickson: 8 di spade - M. Conrad: Blithe Spirit-Private Lives-Hay fever - M. Meliavacos: Grafologia - Dr. P. Levin: Reumatismo e Artrite - D. Rops: Mort, ou est ta victoire? - W. S. Maughan: Il Mago - O. Wilde: Plays, prose and poems - E. Zola: L'Assommoir - E. King: Coal sboccò... - G. De Coulomb: La pagina strappata - M. Dely: L'accusatrice - B. S. Oracy: La lega della prima rossa - S. Gordon: Il Parlamento Inglese - L. Bemelmans: Hotel Splendide.

Com'è noto la Biblioteca circolante Fiat ha sede in via C. Alberto 57. L'orario è il seguente: lunedì, martedì, mercoledì, dalle 10 alle 12 e dalle 14,30 alle 18,30; il giovedì, soltanto il pomeriggio, dalle 14,30 alle 18,30 e il sabato dalle 10 alle 12 e dalle 14,15 alle 18,30. L'orario della sala di lettura, per la consultazione dei libri in sede, è questo: tutti i giorni feriali dalle 9 alle 12 e dalle 14,30 alle 18,30.



«TELECOMODO»

Il sig. Giuseppe Gentile, delle Ferriere Fiat, ha brevettato questo suo ritrovato, che consiste in un dispositivo da porre a lato del telefono e che è corredato dall'elenco telefonico, rubrica e matita, e sul quale trova appoggio il ricevitore. Il Gentile denomina questa sua idea «telecomodo».



Il Cervino, Leo Gasperl, la 600.