

ILLUSTRATO FIAT

Anno II - n. 1

PERIODICO MENSILE

Torino, 31 gennaio 1954



GRAZIA DI MISS ALLA MIRAFIORI

Quella delle Miss è una istituzione che dilaga in tutto il mondo e che rinnova le sue attrazioni ad ogni stagione, con i titoli più diversi, geografici o artistici. Tre delle nuovissime sono venute separatamente a visitare la Fiat: MISS ITALIA (Marcella Mariani), a destra nella foto; MISS CINEMA (Nadia Bianchi), a sinistra; e MISS MONDO (Denise Perrier, di Lione), foto nel fondo.



OLANDA

ROTTERDAM. La Regina Giuliana d'Olanda visita la sala d'esposizione dell'Agente Fiat di quella città e si compiace di ammirare i modelli « 1400 » e « 1900 ».

H. M. Queen Juliana of Holland visits the Show-rooms of the Fiat Agent in that city and deigns to admire the models « 1400 » and « 1900 ».

AMSTERDAM. Il Sindaco signor A. D'Ailly pone la « prima pietra » della nuova officina di montaggio della Concessionaria Fiat per l'Olanda, J. Leonard Lang.

The Mayor, M. A. D'Ailly, laying the foundation stone of the new assembly Works of Fiat's Dutch Agents, Messrs. J. Leonard Lang.



SAN PAOLO (Brasile)

Sao Paulo

Questa è la veduta prospettica della Officina di montaggio automobili « São Bernardo do Campo (São Paulo) della « Varam Motores S. A. » Concessionaria Fiat.

This is a perspective view of the car assembly Works at São Bernardo do Campo (São Paulo) of Varam Motores S. A. Fiat Concessionaire.

Lisbona

La « Fiat Portuguesa » ha inaugurato a Lisbona la sua nuova vasta sede, che le Autorità portoghesi, le rappresentanze italiane e numeroso pubblico hanno visitato, compiacendosi con il direttore dott. Carbonaro per la modernità degli ambienti e delle attrezzature. Un edificio e un allestimento rispondenti alla importanza delle attività Fiat nel Portogallo.

Fiat Portuguesa have recently inaugurated in Lisbon their new headquarters; buildings and equipment commensurate with the importance of Fiat business in Portugal.



Bangkok (Siam)



Delli (India)



LISBONA

FOTOGRAFIA DEL BAMBINO

L'iniziativa dell'« ILLUSTRATO FIAT » di offrire alle famiglie dei dipendenti la fotografia di un loro bambino dai due agli otto anni ha incontrato larghissimo favore. Circa un migliaio i ritagli già pervenuti all'apposito talloncino pubblicato nel primo numero del giornale. A ciascun richiedente, secondo le norme stabilite, è stato comunicato l'indirizzo del fotografo e tutte le fotografie finora richieste sono già state fatte. Sollecitiamo i ritardatari.

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COMITATO DI REDAZIONE:
SERVIZIO STAMPA FIAT
TORINO, CORSO IV NOVEMBRE 300

Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 3-12-53 - Respons. Giovanni Delaude

Stampato nello stabilimento rotocalografico
SATET - Torino, via Villar, 2

- « ILLUSTRATO FIAT » n. 1 è stato distribuito in più di 71.000 copie a tutti gli appartenenti alla Fiat, in Italia ed all'estero. Il servizio postale del recapito a domicilio per i dipendenti in Torino è stato sollecitato. Se qualcuno non avesse ricevuto il giornale o avesse cambiato indirizzo è pregato di avvertircene.
- « ILLUSTRATO FIAT » è stato distribuito in tutte le sedi Fiat fuori Torino, italiane ed estere, a cura delle rispettive Direzioni. Da ogni parte viene richiesto maggior numero di copie.
- « ILLUSTRATO FIAT » ha subito ricevuto da migliaia di lettori lettere di vivo compiacimento e di augurio.

Chi ha vinto il premio delle Stelle

Il concorso indetto nel 1° numero dell'« ILLUSTRATO FIAT », tra quanti lettori avessero riconosciuto tutte le 9 attrici del cinema fotografate nell'ultima pagina, ha avuto successo. Dei moltissimi che hanno risposto, soltanto pochi sono riusciti ad identificare tutte le 9 « Stelle », con esattezza. Dal sorteggio come da atto notarile è uscito vincitore il sig. Giovanni Cagna dipendente Fiat all'Archivio Sede centrale. Il premio (L. 25.000) gli viene recapitato a domicilio.

I nomi delle 9 Stelle sono questi: 1) Silvana Mangano - 2) Gina Lollobrigida - 3) Silvana Pampanini - 4) Cosetta Greco - 5) Irene Galtier - 6) Lia Amanda - 7) Hélène Rémy - 8) Anna Maria Ferrero - 9) Maria Fiore.



1953-1954 Nelle consuete riunioni di fine d'anno alla Fiat il nostro Presidente ed Amministratore Delegato Professor Vittorio Valletta, facendo gli auguri a tutti i dipendenti e alle loro famiglie, ha riassunto i risultati del lavoro 1953 ed ha delineato le prospettive 1954. Le riunioni sono state tre: dei Direttori, dei Capi officina e di reparto, del Consiglio del Gruppo Anziani. La fotografia che pubblichiamo mostra la imponenza della riunione dei Capi delle officine di tutte le Sezioni: oltre 500 uomini in diretto contatto con le maestranze nella quotidiana opera della produzione. Con il Prof. Valletta erano il Direttore Generale Ing. Bono, i Condirettori Generali Comm. Ghiglione e Comm. Gajal, i componenti il Comitato direttivo e i Direttori delle Sezioni.

Dai risultati conseguiti nell'annata il nostro Presidente ha tratto ragione di vivo compiacimento per la proficua cooperazione dei lavoratori della Fiat (operai impiegati tecnici dirigenti) ed anche dei collaboratori, i vicini e i lontani, che alla Organizzazione in Italia ed all'estero danno la loro importante attività per la vendita di prodotti e per l'assistenza tecnica (Filiali, Commissionari, Concessionari, Agenti, in ogni parte del mondo).

Il lavoro Fiat ha notevolmente progredito anche nel '53; ma il Prof. Valletta ha pure fatto presente che taluni comparti di produzione risentono

della crisi delle ordinazioni, in quanto queste non possono venir loro, principalmente, se non dalle Autorità del Governo o da Enti pubblici. Tale è il caso della Sezione Materiale Ferroviario e della Sezione Aeritalia.

È inoltre da considerare la speciale circostanza di produzioni ad andamento stagionale, quali quella delle trattatrici agricole, che d'inverno ristagnano. Poiché non è possibile ammassare quantità illimitate di trattatrici in attesa della stagione buona, s'impone una temporanea riduzione delle ore di lavoro, come alla SPA dal 1° febbraio. Da tempo la Direzione si era proposta di ricorrere ad orari compensativi tra le diverse stagioni, ma ciò incontra difficoltà per ora non superabili. Nell'interesse stesso del lavoro, di cui va soprattutto salvaguardata la continuità, il dover ridurre temporaneamente l'orario è doloroso, ma evita il peggio, cioè i licenziamenti, consentendo di superare i periodi di assorbimento quasi nullo (inverno) nell'attesa di quelli di maggiore assorbimento (primavera-estate).

Anche queste poche Sezioni, che perciò si trovano momentaneamente in difficoltà, si riprenderanno; e con l'incremento generale della produzione le loro maestranze ritorneranno al pieno lavoro. L'augurio 1954 è che il lavoro aumenti per tutti. Alla Fiat si opera costantemente e indefessamente a questo scopo.

MEDAGLIE D'ORO

Tra i lavoratori anziani che la Camera di Commercio di Torino ha premiato con la medaglia d'oro, nel dicembre scorso, siamo lieti di ricordare questi uomini della Fiat:

Sede Centrale: Rosso Comm. Luigi - Cagliero Cav. Uff. Mario - Pereno Cesare.

Sezione Auto: Guida Cav. Giuseppe - Sargian Ialdoro - Pan Giuseppe - Oreglia Sebastiano.

Sezione Lingotto: Pre Attilio - Rosboch Olimpio - Pollo Felice - Massa Giuseppe - Valfrè Giuseppe.

Sezione Grandi Motori: Mearini Ugo - Julini Giuseppe - Alberto - Della Vedova Giuseppe - Fagnola Ottavio.

Sezione Materferro: Allemanno Basilio - Borelli Felice - Alloi Filippo.

Direzione Messico: Riva cav. Emilio.

Sezione Sina: Viola Giuseppe - Torchio Giuseppe.

Sezione Stabilimenti di Avigliana: Brunatti Giovanni - Garnero Domenico - Martin Giuseppe - Valetti Giuseppe.

Sezione Aeritalia: Brosio Lorenzo.

Officine Ausiliarie: Gorlier Basilio.

Alle «Stelle del Lavoro» ricordate nel primo numero dell'«ILLUSTRATO FIAT» è da aggiungere quella conferita a Ceresa Giorgio, Capo officina sala prova motori Sezione Grandi Motori.

TOTOCALCIO

Come i nostri lettori avranno letto sui quotidiani il sig. Vincenzo Accorato, dipendente Fiat Ferriere, elettricista al reparto acciaierie, ha avuto la fortuna di azzeccare al Totocalcio, con sua sorella, un 13 e un 12, vincendo complessivamente la somma di 6 milioni e 800 mila lire. Rallegramenti.



Il Cinefiat

celeri nuovi (tra i quali una delle Colonie Fiat) hanno molto interessato grandi e piccoli. E così a Roma, nella sala d'esposizione in via Bissolati.

nel salone di esposizione Fiat in via Roma a Torino ha richiamato gran folla nei giorni festivi della fine e principio d'anno. Film e

Questa fotografia — che riproduciamo dalla autorevole rivista INTER-AVIA (Ginevra), diretta da E. E. Heiman — è commovente. È una fotografia storica. Ha cinquant'anni. Fu presa il 17 dicembre 1903 su un tratto quasi deserto della spiaggia atlantica di Kitty Hawk, nella Carolina del Nord. Vi si vede Orville Wright con in mano un bidone di benzina. Egli si accinge al primo volo sull'aeroplano da lui costruito insieme al



fratello Wilbur: il primo « più pesante dell'aria » a motore che abbia volato.

Nel cinquantenario dell'aviazione quella grande avventura dei fratelli Wright, è stata rievocata da molti. Ma la rievocazione fattane dal prof. dott. ing. Giuseppe Gabrielli (Direttore della Divisione tecnica progettuale e Professore ordinario al Politecnico di Torino) in una riunione del Rotary, ha il merito dell'esattezza storica e scientifica in una esposizione completa rapidissima. La si legge come un romanzo breve. Con il permesso dell'Autore la riproduciamo nelle sue parti essenziali.

IL GIOCATTOLO DEL VESCOVO

L'era dell'aviazione — dice il prof. Gabrielli — ebbe inizio il giorno di giovedì 17 dicembre 1903. La sua preparazione ebbe luogo in un oscuro negozietto di biciclette in Dayton (Ohio), ove due fratelli, lavorando in mezzo a pneumatici ruote e pompe, sognarono che l'uomo avrebbe potuto volare con una macchina più pesante dell'aria. Wilbur e Orville Wright fusero in sommo grado l'intelligenza dello scienziato, l'antiveggenza dell'inventore e la praticità costruttiva del realizzatore. In più avevano una grande dose di coraggio.

I fratelli Wright discendevano da pionieri stabiliti nell'Ohio quando il paese era giovane. Il loro padre, reverendo Milton Wright, era stato eletto Vescovo della Chiesa dei Fratelli Uniti. Il suo ministero gli imponeva frequenti cambiamenti di residenza. Fu così che Wilbur nacque in una cascina a 8 miglia da Newcastle (Indiana) nel 1867, mentre Orville nacque quattro anni dopo a Dayton. Dalla prima infanzia, i ragazzi dimostrarono una disposizione per la meccanica. Entrambi ebbero la passione dei pionieri ed il dono di pensare in modo originale.

Un giorno, ritornando da un viaggio, il Vescovo portò ai ragazzi un regalo. Tenne qualcosa in mano e poi la scagliò verso di loro. Era un elicottero giocattolo. Invece di cadere verso terra, salì verso il soffitto, sostenendosi in aria prima di precipitare. Quel giocattolo stabilì una pietra miliare nella esistenza dei ragazzi. Con tutta probabilità l'idea della conquista dell'aria nacque in loro in quell'occasione.

L'ALIANTE E LA SCATOLA

Il primo attivo interesse per il volo i fratelli Wright lo mostrarono nel 1895 quando vennero a conoscenza degli esperimenti con alianti effettuati in Germania da Otto Lilienthal. Lessero tutto quanto giungeva a loro portata sui tentativi del volo umano sin dalle originali idee di Leonardo da Vinci e si dedicarono al problema degli alianti. Ma il 9 agosto 1896 Lilienthal a 48 anni, dopo avere effettuato 2000 voli, moriva in mezzo al groviglio di fili, di aste e di tele del suo aliante, che un colpo di vento aveva rovesciato in aria.

Essi scoprirono che né Lilienthal né gli altri coraggiosi pionieri avevano un

metodo adeguato per assicurare l'equilibrio laterale degli alianti. Orville ebbe allora l'idea di rendere variabile l'incidenza delle sezioni alle estremità delle ali in modo da ricavare la forza necessaria a ripristinare l'equilibrio. In questa maniera egli stabilì un metodo fondamentale, che divenne una rivendicazione del brevetto originale dei Wright.

Si racconta che l'idea venne ad Orville per una circostanza fortuita. Nel vendere una camera d'aria ad un cliente (i fratelli Wright si occupavano di fabbricazione e riparazione di biciclette) egli aveva tolto l'oggetto da una scatola e mentre discorreva col cliente distrattamente torceva in un senso e nell'altro la scatola di cartone. Allora gli venne fatto di osservare che, mentre le pareti terminali alle estremità rimanevano rigide, le facce del fondo e di sopra potevano essere torte in modo da formare angoli diversi alle opposte estremità. Egli si domandò se anche le ali di un aliante non potessero essere svergolte da una estremità all'altra in modo analogo. Con tale sistema le ali avrebbero potuto essere disposte secondo un angolo maggiore da un lato che dall'altro senza incorrere in un indebolimento strutturale.

Per quanto questo metodo di alterare la forma dell'ala allo scopo di spostare la portanza da una parte all'altra sia stato da tempo abbandonato e sostituito col sistema più conveniente degli alettoni, l'idea che un controllo positivo del rullo è assolutamente essenziale per un velivolo, rimane il loro contributo più significativo alla realizzazione del volo e costituisce il vero segreto del loro successo.

Nel 1900 i Wright costruirono un aliante capace di trasportare un uomo e si misero alla ricerca di una regione adatta ai voli: occorreva una zona pianeggiante ed aperta sprovvista di alberi con una collinetta e con venti favorevoli. Dall'ufficio meteorologico di Washington appresero che una località della Carolina del Nord, denominata Kitty Hawk, sembrava adatta ai loro scopi. Così quello che era un semplice puntino in una carta geografica doveva diventare col tempo una località storica.

LA LORO MACCHINA

Il 15 dicembre 1903, a Kitty Hawk, Wilbur e Orville Wright erano in attesa di una schiarita nel susseguirsi delle ventose giornate invernali. Al mattino del 17 dicembre fin dalle prime ore continuava a soffiare dal Nord, lungo tutta la costa della Carolina, un forte vento glaciale. Nel loro accampamento i fratelli Wright attendevano sperando che il vento, che alle ore 10 infuriava ancora con la velocità di 27 miglia all'ora, diminuisse. Esasperati, o forse raccogliendo la sfida che i gabbiani i falchi e le aquile sembravano lanciare loro volteggiando nell'aria invernale, essi dettero il segnale convenuto per il via agli uomini della stazione di pronto soccorso ed aprirono le porte dell'hangar.

La loro « macchina volante » era un biplano di 12,3 m. di apertura alare, di una superficie di 47,4 mq. di 270 kg. di peso a vuoto. La macchina era munita di un motore a benzina a 4 cilindri di 12 CV a 1020 giri che essi stessi avevano costruito. Il motore era montato orizzontalmente su una base di legno e collegato a 2 eliche; al di sotto delle ali spuntavano 2 pattini ricurvi che avrebbero dovuto impedire al velivolo di capottare nell'atterraggio. Con un uomo a bordo questa macchina pesava circa 340 kg.

I due fratelli misero la loro macchina su una rotaia di lancio e la collegarono con un cavo ad una massa che doveva aiutarla a lanciarla nell'aria. Orville salì sulla macchina e si distese prono al fianco del motore. Wilbur avviò il

motore, poi sciolse il cavo che teneva l'apparecchio ancorato all'estremità della rotaia, e la macchina avanzò lentamente contro il vento violento. Wilbur, che stava tenendo una estremità dell'ala per bilanciarla, camminò più in fretta e poi cominciò a correre.

IL MIRACOLO

La macchina improvvisamente si alzò. Ed il miracolo avvenne. Ecco come Orville descrisse, con semplicità l'avvenimento:

« Questo volo ebbe la durata di 12 secondi, ma fu nondimeno il primo volo nella storia del mondo, nel quale una macchina montata dall'uomo si alzò nell'aria con potenza propria, avanzò senza riduzione di velocità ed infine toccò terra in un punto alla stessa altezza di quello dal quale era partita ».

Due successivi voli fatti da Orville furono insoddisfacenti ed alla quarta prova Wilbur si mise ai comandi. Questa volta il velivolo volò più speditamente ed il motore diede una dimostrazione della sua potenza spingendo il velivolo nell'aria ad una velocità di circa 11 miglia. Wilbur rimase in aria 59 secondi coprendo una distanza di 260 m.

Il sogno che per secoli aveva ossessionato l'umanità, era diventato realtà. Dai 260 metri del 1903 i Wright raggiun-



sero i 400 metri nel 1904 e nel 1905 compivano, merco il perfezionamento della loro invenzione sul comando laterale, le prime virate. Ormai essi erano padroni dell'apparecchio e nello stesso anno percorsero ben 39 km. in circuito chiuso. Negli anni che seguirono il loro primo volo essi furono acclamati in tutto il mondo e conobbero i trionfi ed il successo. Ma probabilmente nessuna ulteriore conquista diede loro una emozione paragonabile a quella che li assalì quando in quella fredda mattina del 17 dicembre 1903 inviarono al padre ed alla sorella Caterina il seguente storico messaggio: « Riusciti a volare giovedì mattina contro un vento di 21 miglia partendo orizzontalmente grazie alla sola potenza del motore, media velocità in aria 31 miglia, massima durata 39 secondi. Informate stampa cittadina ».

CITTADINI DEL MONDO

Qual è la ragione fisica del successo dei fratelli Wright? È che il loro velivolo fu il primo al mondo a possedere una potenza motrice o più precisamente una forza propulsiva sufficiente a vincere la resistenza dell'aria sino ad una

velocità tale da conferire alle ali, attraverso alla « circolazione », una portanza uguale al peso della macchina. Infatti è oggi a noi chiaro che la possibilità del volo meccanico risiede nel fatto che un'ala è una forma tale che, venendo propulsa attraverso l'aria, genera una forte « circolazione » e quindi una portanza senza causare nello stesso tempo una grande resistenza.

La lapide, che nella « Wright Hall », in Carillon Park (Dayton), ricorda la gloria del primo volo è così intestata: « In onore e memoria di Wilbur e Orville Wright cittadini di Dayton e del mondo ».

I meriti degli italiani

E. E. Heiman, nel suo articolo sulla già citata rivista, menziona anche i meriti degli italiani e scrive tra l'altro: « Per ciò che concerne l'Italia è impossibile lasciare nell'ombra la Fiat, che dal 1908 si mise a costruire motori d'aviazione; non ricordare le imprese di un De Pinedo, la prima traversata dell'Atlantico con idroplani volanti in gruppo al comando di Balbo... ».

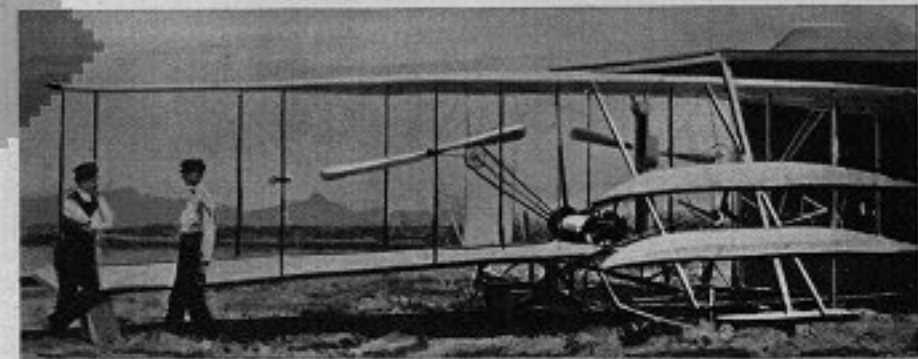
(Tra i primi italiani è pure da ricordare il record Agello, del 1934, con motore Fiat AS, record mondiale di velocità (707,209 km./ora) tuttora imbattuto come idrovolante).

Che cosa si prova a 2575 km. all'ora

« Si prova niente, nessuna impressione particolare... » ha avuto l'aria di dire ai giornalisti americani il Comandante Yeager, dopo aver realizzata la velocità di 2575 km/ora sul « Bell X-1A », il dicembre scorso, nel cielo californiano. « Senza il Machmetro — ha soggiunto — mi sarebbe stato impossibile farmi una idea della velocità conseguita. Soltanto qualche scossa man mano che la velocità aumentava... ».

« E la visibilità? »
« Eccellente, perfino troppo buona. Quando si guarda indietro e si percepiscono le onde d'urto sulle ali si preferirebbe non veder niente del tutto. Le onde d'urto formate dall'aria rassomigliano a quelle che si formano nell'acqua dietro la prora di una nave veloce. »

Portato all'altezza di 10.000 m. da un « B 29 », il piccolo Bell, messi in azione prima tre dei suoi razzi e poi, a 15.000 m. anche il quarto, proseguì il volo da solo toccando i 23.000 metri e raggiungendo il massimo della velocità. « Allora — racconta il pilota — ho raddrizzato l'aereo e fermato i motori. Il carburante, che non mi permetteva che un volo da quattro a cinque minuti, era quasi esaurito. Ero intensamente occupato a sorvegliare e registrare le indicazioni date dagli strumenti di bordo. Le parti esteriori dell'aereo erano ad una temperatura elevata. Ma il Bell è costruito per questo. Dopo aver fermato i razzi mi sono trovato a 130 km. dalla base. Ci sono ritornato in volo plané e sono atterrato normalmente ad una velocità di 235 km/ora all'incirca ».



La « macchina » dei fratelli Wright



Nel 1° numero dell'«Illustrato» abbiamo presentata la macchina «allestimento a trasferta». Ora illustriamo qui un'altra macchina utensile importantissima, anch'essa costruita dalla Fiat nel suo stabilimento «Produzioni ausiliarie». Si chiama: «Allestimento multiplo a tavola rotante». È una delle cinque macchine speciali particolarmente studiate e sviluppate per la lavorazione della testa cilindri del motore della 1100.

L'allestimento multiplo a tavola rotante, si compone di tre unità di lavoro di cui 1 verticale e 2 laterali oblique, e portano un totale di 60 utensili suddivisi in vari tipi (trapani-frese-lisciatori).

Il lavoro viene svolto in breve tempo e permette una alta produzione oraria.

Il caricamento dei pezzi avviene nella parte anteriore della macchina ed è effettuato durante il periodo di lavoro delle unità, per cui i tempi passivi, sono ridotti al minimo.

In questa macchina il lavoro dell'addetto è ridotto al solo scarico e carico dell'elemento, alla rotazione della tavola e all'avviamento del lavoro effettuato per mezzo dell'apposito pulsante della pulsantiera centrale.

Appropriato impianto elettrico, di sicurezza controlla automaticamente tutte le operazioni durante il ciclo di lavoro, per cui:

1) La macchina lavora alternativamente con la sola unità verticale, men-

tre le unità laterali sono a riposo, oppure con tutte le unità a seconda della posizione di lavoro presa dall'elemento.

2) La tavola porta-pezzo, se non è nella esatta posizione di lavoro, non permette l'avviamento delle unità porta utensili.

3) Le unità di lavoro, agendo sugli appositi comandi, possono essere comandate singolarmente per la messa a punto degli utensili.

4) La refrigerazione degli utensili avviene nella sola fase di lavoro, cioè, a macchina ferma, non vi è alcuna circolazione di liquido refrigerante.

Le unità di lavoro sono tutte a comando idraulico e possono essere regolate secondo le esigenze della lavorazione sia come spostamento degli utensili e loro ravvicinamento rapido all'elemento da lavorare, sia come rapidità di effettuazione del lavoro stesso.

Le guide di scorrimento sono lubrificate continuamente per mezzo di un dispositivo elettrico che provoca uno spruzzo d'olio ad ogni corsa della macchina.

L'attrezzatura per questo tipo di lavorazione, è stata particolarmente studiata e sviluppata per soddisfare non solo le esigenze del lavoro da effettuare, ma anche per dare all'operaio la massima sicurezza e facilità di azione. Blocchi rapidi e irreversibili agendo in tutte le posizioni assicurano queste con-

dizioni e permettono uno sveltimento massimo del lavoro.

Il truciolo viene convogliato nel basamento centrale e può essere raccolto con facilità attraverso scivoli nella parte posteriore della macchina.

La potenza impiegata su questa macchina è di circa 32 HP, suddivisa su 5 motori necessari per l'azionamento delle unità di lavoro e della pompa per la refrigerazione degli utensili.

La macchina pesa circa 25.000 kg. e il suo ingombro sul pavimento è di m. 6 in lunghezza e di m. 3,4 in larghezza, per m. 3,90 di altezza.

Come già detto, questo allestimento, come pure altri già funzionanti da vario tempo nelle nostre officine, è stato costruito interamente dallo Stabilimento Produzioni Ausiliarie Fiat particolarmente attrezzato per costruzioni del genere.

“IL MIO LAVORO DI OGGI E DI IERI”

Due anziani Fiat si sono affermati brillantemente al concorso indetto per il 1953 tra i veterani del lavoro dalla «Gazzetta



Mario Fornato

Giuseppe Massa

per i Lavoratori» (Roma). Il tema da svolgere era questo: «Il mio lavoro di oggi e di ieri». Il secondo premio (70.000 lire) venne assegnato a Mario Fornato, sessantatren-

nenne, 38 anni di anzianità Fiat, operaio al reparto esperienza, Sezione Auto. Il suo scritto ha rivelato vivacità e acume di osservazione, rievocando l'ambiente di lavoro alla Fiat in corso Dante, nel lontano 1908, quando egli vi fu assunto e ricordando l'ascesa dell'azienda. Con orgoglio il Fornato narra di accorgimenti tecnici da lui ideati per accelerare determinate lavorazioni di tornitura. Ha pure tratteggiato il quadro delle iniziative assistenziali Fiat.

Uno dei cinque premi di 20.000 lire è stato assegnato a Giuseppe Massa, nato a Torino 66 anni or sono, alla Fiat dal 1906, ora capo squadra off. 34, Sez. Auto. Anche nel suo scritto c'è una intelligente valutazione del progresso Fiat. Accorgimenti di lavorazione da lui ideati gli meritano un certificato di lode ed un premio.

Scuola Allievi Fiat - Anche quest'anno il Direttore della Scuola Fiat, Prof. Aldo Peroni, ha distribuito a oltre 500 allievi il premio natalizio.

INVITO ALL'AVVENTURA

COME 245 STUDENTI FRANCESI VANNO OGNI ANNO
PER IL MONDO — LE BORSE DI VIAGGIO ZELLIDJA



Ogni anno 250 studenti liceali di Francia partono isolatamente per altrettanti viaggi avventurosi. Si tratta di una singolare organizzazione di borse di viaggio chiamate «Borse Zellidja», così singolare che merita di essere conosciuta. Ne dava notizia G. Hodgson nel dicembre sul *Journal de Genève*.

Nel 1925 l'architetto Jean Walter scoprì in una regione quasi desertica del Marocco quel che doveva divenire il più grande centro minerario dell'Africa francese per il piombo, lo zinco, l'argento: le miniere Zellidja. Memore di quell'avventura e lotta gli era costata quella scoperta l'arch. Walter istituì, 14 anni or sono, la Fondazione nazionale delle Borse Zellidja allo scopo di mandare ogni anno 245 giovani francesi... alla scoperta del mondo. La borsa è intenzionalmente modesta. Non più di 20.000 franchi nel 1953. Ma devono bastare, quali che siano la distanza e la durata del viaggio. In ciò lo stimolo all'avventura. Ogni viaggio non meno di un mese; ma durerà finché soccorrono i mezzi e la volontà.

Originale anche il congegno dell'assegnazione di queste borse. Quei 245 sono gli eletti dei condiscipoli e degli insegnanti, attraverso una democratica votazione e successivamente un severo esame. I 15.000 studenti delle 500 ultime classi di tutti i licei designano per voto segreto due compagni per classe; ed i 1000 candidati così designati devono presentare un progetto di viaggio: dove, quale, itinerario, per vedere e studiare che cosa. I progetti vengono esaminati nei singoli licei da un Consiglio interno, che fa una classifica locale, e quindi dal Consiglio della Fondazione il quale procede ad una classifica nazionale. Sui 1000 candidati se ne promuovono 245, senza tener conto della ripartizione dei licei. Chi sono questi eletti? I migliori come preparazione, carattere, fantasia, intraprendenza. Con i 20.000 frs. il giovane riceve un diploma in quattro lingue con lettera di presentazione dovunque vada. Dice il diploma:

«Questo studente è stato eletto dai suoi compagni di classe, esaminato dai suoi professori, definitivamente designato per le qualità d'intelligenza e di carattere. È tenuto a partire solo, a intraprendere uno studio in paese lontano, a disporre soltanto di una somma modesta. Ha accettato di sottoporre a tutte le difficoltà di un'avventura fisica, morale, intellettuale. Si prepara alla sua esistenza d'uomo».

Per cavarsela con 20.000 franchi (circa 35.000 lire) il giovane dovrà viaggiare il più economicamente possibile (anche a piedi, in bicicletta, molto... «autostop»), ed aiutarsi lavorando di tappa in tappa. Uno di questi «borsisti», Jean Dérèze di 19 anni, andato a studiare i lavori d'irrigazione del Niger, si è pagato l'andata-ritorno Francia-Africa, ha fatto i 1250 km. Dakar-Bamako con la ferrovia più cara del mondo; ha poi avuto il passaggio gratuito sull'aereo Bamako-Ségou. Da Ségou a Mobti in battello a ruote. Ad un altro



Veduta generale delle Miniere di Zellidja nel Marocco orientale

giovane, andato in Israele per studiarvi la vita di quelle colonie collettive, i 20.000 frs. sono appena bastati per il biglietto andata-ritorno. Possono capitare anche guai, come a quel giovane Jean Bouschou, che perdettero in un albergo di Madrid tutto il suo denaro e una delle sue macchine fotografiche. Per rifarsi dovette mettersi a vendere acquarelli e a far da guida all'Alhambra ai turisti francesi. E c'è chi si mette a fare il contadino, l'imbianchino, il cameriere, lo sgattero; altri si guadagnano da vivere facendo il giornalista o scrivendo per i giornali, o parlando alla radio.

Queste borse Zellidja sono vera scuola di carattere, di disciplina, di meticoloso controllo di se stessi. Tenere in ordine il proprio libretto di viaggio, il conto delle spese anche minime (uno ha accolto al conto lo scontrino di 15 frs. per una birra in un bar); e soprattutto vedere, studiare, raccogliere dati e materiale illustrativo. Escluse le cartoline illustrate e le fotografie in commercio, tutto servirà al «borsista» per la documentazione del suo viaggio: carte, disegni, foto, film... Le mete ed i temi di questi viaggi di studio sono disparatissimi: le banane in Guinea, il Rinascimento fiorentino, il caffè del Brasile, la pesca della balena, la foresta canadese, la Lapponia... E dovunque tutto può essere oggetto di studio: la popolazione, i costumi, l'economia, le imprese industriali, i tipi di aziende rurali, le attività artistiche ed intellettuali, le organizzazioni sociali.

Al ritorno dal viaggio i rapporti vengono esaminati da apposita Commissione; e i 45 giudicati migliori varranno ai loro autori una nuova borsa Zellidja, un altro viaggio, un'altra avventura, fino a meritare un premio del Presidente della Repubblica francese.

Più di 2000 giovani hanno già usufruito delle Borse Zellidja. Una istituzione che può essere presa ad esempio.

COSE LETTE

LA MACCHINA E IL PODERE

La meccanizzazione, la motorizzazione trasformano il contadino, almeno in parte, in meccanico, in motorista. Giovanni Ansaldo, in un suo articolo intitolato «Fattoria in Mugello» e pubblicato sulla rivista *Il Borghese*, scrive che i giovani non vogliono altro, non hanno altra ambizione che questa: di mettersi la tuta, di rassomigliare il più possibile ad un operaio, operaio della campagna.

«Il perno segreto è qui. La industrializzazione dell'agricoltura è oggi, dove appena sia possibile, una necessità, non soltanto per ragioni tecniche, di produrre di più e a più buon mercato, ma per ragioni psicologiche. È l'unico modo di tenere l'uomo a lavorare sulla terra. Dovunque anche in Toscana, qui in Mugello, nella terra classica della fattoria e della mezzadria, l'uomo, soprattutto il giovane, non intende più assolutamente fare il contadino all'antica... Questo è il risultato dell'arrivo, nelle campagne, della tecnica nuova, e soprattutto del cinema. Basta pensarci cinque minuti, per capire che è assolutamente naturale che un ragazzino o un giovanotto mugellano, per esempio, che va tutte le domeniche al cinema, non si adatti più a lavorare con gli stessi metodi millenari in cui lavorò suo padre. O si trova il modo di metterlo, anche lui, dietro un motore o un macchinario, di infilarsi la tuta, o abbandonerà fatalmente la terra e il solco, su cui si sente mortificato nel suo amor proprio».

I BAMBINI SONO FATTI COSÌ

Anni fa il municipio di Copenaghen costruì un parco di divertimenti per i bambini della città, bene attrezzato per i giochi. Ma le autorità cittadine dovet-



SOGNO DELL'ELEFANTESSA - Questa originale illustrazione è stata pubblicata dalla Rivista «Costanza» (Amburgo), che ci autorizza cortesemente a riprodurla sull'«Illustrato».

ASTROLOGIA

PREVISIONI DI FEBBRAIO

Le previsioni astrologiche per il mese di febbraio sono molto soddisfacenti perché sovrabbondano le configurazioni benigne. La maggior parte dei giorni si presenta sotto una luce siderale assai propizia e soltanto qualcuno appare avvolto nella caligine delle avversità e delle amare delusioni.

Fino al 19 il Sole si trova nella costellazione dell'Acquario, il segno zodiacale della spiritualità, dell'altruismo, del progresso e dell'amore universale: poi passerà nel fantascopico Pesci dove sosterrà fino al 20 marzo. Diciamo subito che i nativi di questo Settore celeste, posto sotto la munifica protezione del sommo Giove e del sognante Nettuno sono, per tutto il 1954, i beniamini della fortuna, specie per i successi che con-

reguleranno nelle loro occupazioni abituali. Nel campo sentimentale trionferanno incontrastati d'impetuosi e vibranti soggetti dell'Ariete (21 marzo-20 aprile), che vedranno coronati i loro sogni di felicità.

Il grande fuoco di Marte aumenterà il fascino per questi nativi di ambo i sessi, che faranno strage di cuori: attenzione però a non essere troppo irruenti e irrisolvi perché potrebbero prendere qualche grave colpo di testa. Ed è noto che, per gli arietani, questa parte del corpo umano costituisce precisamente il punto più vulnerabile.

Nel pomeriggio del 3 febbraio la Luna si congiunge a Venere e quindi forma un trigono con Giove. Sono ore di fortuna purissima durante le quali si può tentare qualsiasi iniziativa compresa la compilazione della schedina della Sisal. È un pomeriggio ideale per nozze, matrimoni e fidanzamenti che si concluderanno sotto un cielo così augurale sono destinati a godere della massima felicità. Attenzione invece al giorno successivo, il 4: la Luna in quadrato con Marte promette guai e accidenti. Siate ottimisti il 6 perché le cose si mettono bene. Il 12 poi è la più bella giornata del mese. Estrema prudenza il 14 perché la Luna occultata il pianeta Urano che è capace di combinarvi le più impensate pazzie.

Per tutta la mattina del 24 coloro che sono addetti al dilibrato della corrispondenza scriveranno con la massima facilità perché Mercurio, in trigono con la Luna, metterà loro le ali al pensiero e alle dita. Il 26, un cattivo aspetto di Mercurio farà commettere errori, dimenticanze. Ma tutto questo bagaglio di contrarietà se lo porta via il simpatico aspetto che formano Giove, Venere e Marte decisi ad allettare il 28, ultimo giorno di febbraio. **MASTRADAMUS**

QUANTA STRADA CI TOCCA?

In attesa di nuove più ampie strade, di cui anche l'Italia ha bisogno per le esigenze del crescente traffico motorizzato, il *Bollettino del Risparmio* (mensile della Federazione Casse di Risparmio dell'Italia Centrale) ci dice che se la rete stradale italiana fosse divisa fra tutti gli abitanti, ce ne toccherebbero poco più di 4 metri per ciascuno. In altri paesi ne toccherebbero, per abitante: Stati Uniti m. 55,83 - Francia m. 18,21 - Danimarca m. 12,60 - Svizzera m. 10,12 - Belgio m. 7,34 - Portogallo m. 6,15 - Gran Bretagna m. 5,86.

POLIZIA RADAR...

Il sistema dell'agente motociclista, che rincorre l'automobile volendolo multare per eccesso di velocità, non va più perché l'automobilista vede... il persecutore nello specchio retrovisore e modera subito la velocità. Oggi ci vuole il radar! La vettura della polizia stradale (in incognito) nasconde nella coda un apparecchio radar ricevente e trasmettente. Esso emette onde di altissima frequenza, che rimbalzano dalla vettura sospetta cambiano di frequenza. La differenza di frequenza delle onde dà la velocità dell'automobile perseguita. Un registratore ne indica graficamente la velocità per una distanza di 46 metri.

NUOVO AUTOTRENO FIAT PER LA SPAGNA



In primo piano: il Console di Spagna a Torino nella cabina di guida, durante il viaggio Torino-Asti di presentazione del treno.

Questo è il nuovissimo autotreno costruito dalla Fiat nella sua Sezione Materiale Ferroviario per le Ferrovie Spagnole (R.N.F.E.). Ne sono stati forniti 20, e 3 per le Ferrovie portoghesi. Contrassegnato come tipo 080 e tipo 083, è costituito da tre elementi: una motrice, una rimorchiatrice, un'altra motrice. Ogni motrice è equipaggiata con un motore OM SBD da 505 CV applicato alla cassa sotto il pavimento. Peso totale del convoglio: 146 tonn. per il tipo 080, 161 tonn. per

il tipo 083. Posti a sedere 174. Centosettantaquattro viaggiatori che vengono trasportati a 120 km. all'ora senza scosse, né freddo né caldo (esiste sul tipo 083 un impianto di condizionamento d'aria). Tutte le comodità (anche bar e ristorante).



Un po' di storia ferroviaria

Questo modernissimo argenteo autotreno Fiat, offre al nostro «ILLUSTRO» l'occasione di ricordare ai giovani un po' di storia del treno: una storia ultra secolare.

Non Stephenson, ma Riccardo Trevithick fu veramente il primo costruttore di locomotiva. Quella prima locomotiva fu adibita a rimorchiare vagoni carichi di materiale metallico tra Abercynon e le fonderie di Pen-y-Darren. 21 febbraio 1804. Convogli di dieci tonnellate circa, a velocità 8 km. all'ora. Ad ogni viaggio però occorreva sostituire un mucchio di binari, che venivano rotti dal peso inconsueto della locomotiva. Tale contrattacco finì per consigliare i proprietari della miniera ad utilizzare tale locomotiva come motrice fissa per pompare l'acqua dai pozzi della miniera. E per un certo tempo i cavalli tornarono alla carica e di locomotive su binario sembrò che non si dovesse più parlare.

Un ingegnere, Blenkinsop, direttore delle miniere di Middleton, ideò e costruì un nuovo tipo di locomotiva. Nel 1812 la locomotiva Blenkinsop cominciò a trainare regolarmente convogli di 30 carri di carbon fossile alla velocità di 5 km/ora sul percorso di cinque Km. tra le miniere e Leeds. Vennero quindi tre locomotive Blackett,

destinate a marciare su rotaie lisce. Pesavano ognuna circa 8 tonn. ed erano capaci di rimorchiare a 8 km/ora convogli di 50 tonn. (Una di queste, conservata al Science Museum, rimase in servizio fino al 1864).

Solo dopo il Blackett fu la volta di George Stephenson. Esaminando una delle locomotive Blackett lo Stephenson concepì l'idea di una nuova più moderna locomotiva. Con l'utensileria a disposizione nella miniera, dove egli lavorava, Stephenson costruì quella famosa «Blücher» che fu sperimentata il 25 gennaio 1814. A questa ne seguì subito un'altra, con innovazioni tali da farla considerare senz'altro come prototipo delle locomotive moderne: sopprese gli ingranaggi e la catena senza fine, che accoppiava le ruote, rifornì d'acqua la caldaia attingendola da un apposito carro di scorta (il tender); infine il vapore, già sfruttato negli stantuffi, veniva riutilizzato per attivare la combustione nel focolaio scaricandolo nel fumaio. Ma tale locomotiva passò quasi inosservata, relegata all'oscuro servizio di una miniera, finché nel 1823 George Stephenson venne nominato direttore di una costruenda ferrovia nella Contea di Darlman, per congiungere le miniere di Darlington col porto di Stockton sul fiume Tees.

Tale ferrovia fu inaugurata il 20 settembre 1825. La locomotiva Stephenson

rimorchiò a 10 km/ora un convoglio di 37 carri di carbone ed una vettura riservata ai direttori della Compagnia ed agli invitati. La locomotiva, battezzata



La locomotiva «Locomotion» di George Stephenson (1825).

«Locomotion», venne personalmente guidata da Stephenson ed ebbe la fortuna d'inaugurare il primo servizio pubblico, giacché in breve, dato il successo, venne deciso di adibirla anche al trasporto di passeggeri.

Dopo la «Locomotion» Stephenson costruì «The Rocket» (il razzo), la locomotiva che il 7 ottobre 1825 s'impose durante lo storico concorso di Rainhill, bandito tra i costruttori di locomotive per dotarne la ferrovia Liverpool-Manchester. La «Rocket», gareggiando con altre, finì per prevalere facendo la velocità di 38 km. all'ora con tender e una vettura, e più di 48 km. da sola.

Così ebbe inizio in tutti i paesi il periodo eroico della ferrovia. In Italia la Napoli-Portici il 6 ottobre 1839. In America, poco dopo il 1830, il più lungo tronco ferroviario: 220 km. (nella Carolina del Sud).

Alla gloriosa storia della locomotiva a vapore segue quella del motore elettrico. L'elettrificazione ha dato grande impulso al progresso ferroviario. Infine: l'automotrice, veicolo ferroviario di concezione automobilistica.

Nella costruzione di automotrici ferroviarie la Fiat si portò subito all'avanguardia e fu la prima ad impostare la produzione in serie dell'automotrice ferroviaria, come si fa per l'automobile.

L'automotrice ferroviaria Fiat ha una antenata curiosa: quella piccola «giardiniera», azionata da un motore a benzina, che fece servizio nella Esposizione Internazionale di Milano del 1906. L'aveva costruita la Fiat.



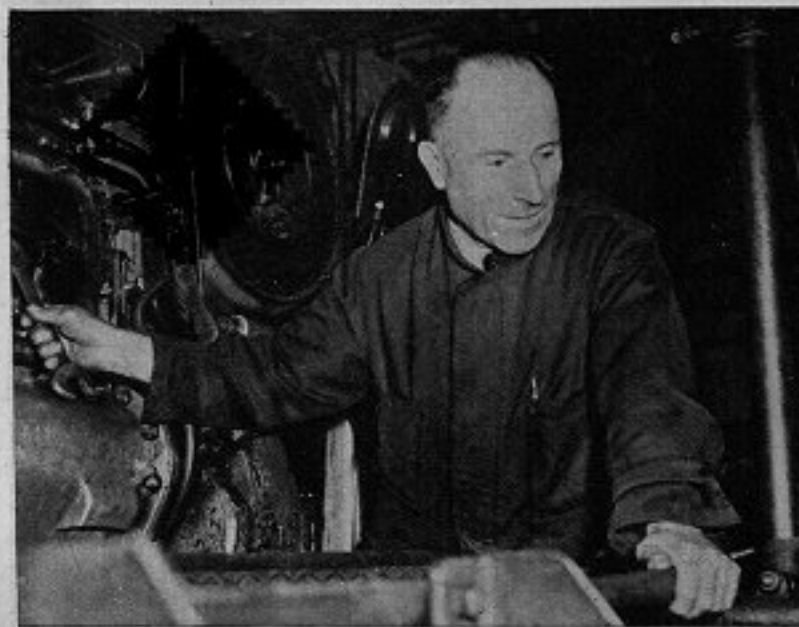
L'antenata dell'automotrice Fiat (1906)



UOMINI DEL LAVORO

vittorie e viaggi

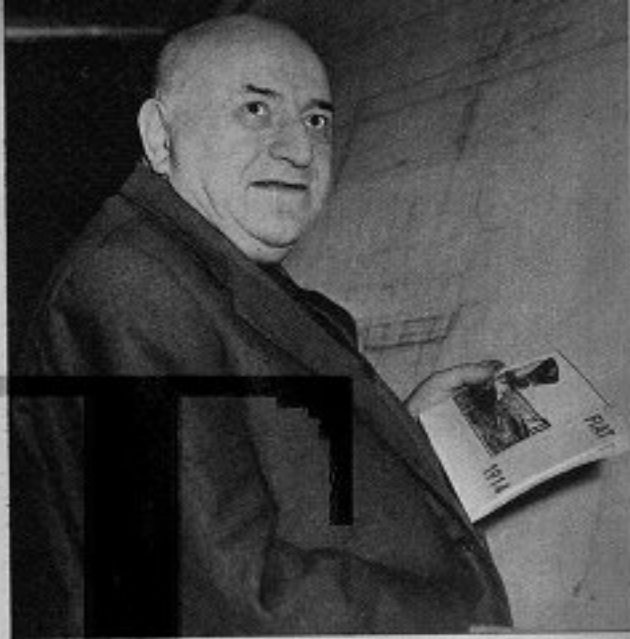
Tra le migliaia d'uomini della Fiat tuttora attivissimi, molti, non ingegneri e funzionari, ma anche tecnici collaudatori operai, sono al lavoro per il mondo in missioni di lavoro. Alcuni hanno speso in queste missioni gran parte della loro vita e si sono fatti la loro notorietà. I giovani ne seguono l'esempio. Avviciniamo in queste pagine qualcuno di questi uomini del lavoro italiano, della tecnica italiana, sfogliando le pagine di "Lavoro". Soltanto qualcuno, perchè sono tanti! Ma avremo occasione di





Qui è il cav. Antonio Tabusso (al centro della foto, in grigio; vicino a lui Francesco Tosco, Giovanni Pesto, Angelo Stefanucci e sul predellino Dario Strobino). È alla Fiat dal 1925. La sua impazienza d'andare per il mondo lo portò a frequentare un apposito corso Fiat di assistenza tecnica. Nel 1923 partì per il suo primo viaggio, metà la Russia. Da allora girò in lungo e in largo sul globo terracqueo: dalla Turchia alla Cina, dall'Abissinia alla Polonia. Con i più diversi personaggi parlò in francese, inglese, turco, russo, greco. Ma egli dice scherzosamente: «La lingua più internazionale di tutte è il piemontese...».

Singolare sotto altro aspetto, nell'ambito dell'aviazione, è la carriera di Piero Sesia. Nella sua mente gli apparecchi si tramutano in formule matematiche: calcolò gli aerei del 1915, ora calcola i velivoli a getto.



FIAT

soltanto diri-
dati e vanno
ste missioni
i ora ne se-
uomini Fiat
loro album.
vederne altri.



Significative sono pure le esperienze di un altro tecnico, Giuseppe Vigone, specialista di motorizzazione agricola. Fortunate missioni dimostrative campi in Olanda, Belgio, Francia, Cecoslovacchia, Jugoslavia, in Libia e in Abissinia. La sua più recente attività è legata alla iniziativa Fiat per la motorizzazione agricola, specie nel Mezzogiorno.



I ricordi di taluni nostri uomini risalgono alle origini della Fiat, al principio del secolo. Tale è il caso di Onorato Gallean (alla Fiat dal 1906). Pioniere dell'aviazione mise a punto tanti aeroplani Fiat, che parteciparono a raids di risonanza internazionale. Nella foto (1910), tra questi pionieri, il secondo da destra (quello con il berretto) è Onorato Gallean.



Quante avventure di coraggio potrebbe narrarci Valentino Cus, asso dell'aviazione! Venne alla Fiat come collaudatore, con la fama di audace pilota da caccia, specialista di vertiginose acrobazie. Ora conta al proprio attivo la messa a punto di dodici prototipi Fiat: dal C.R. 30 al reattore G. 80 (880 km. all'ora!). Ha fama di temerario per la sua passione... acrobatica; ma egli spiega che il mantenersi allenati nelle acrobazie è una misura di prudenza, perché aiuta a uscire dalle situazioni difficili...



Anche il settore ferroviario Fiat offre un panorama di lavoro e di viaggi interessanti: dalla Russia alla Grecia, dalla Bulgaria, Jugoslavia, alla Spagna e al Portogallo. Antonio Eusebiano, Pietro Burelli e Mario Cantù, qui fotografati al tavolo di manovra del nuovo autotreno Fiat 083, sono tre tecnici della Fiat Materiale Ferroviario i quali hanno il compito di collaudare e portare nei vari paesi i nostri mezzi ferroviari.

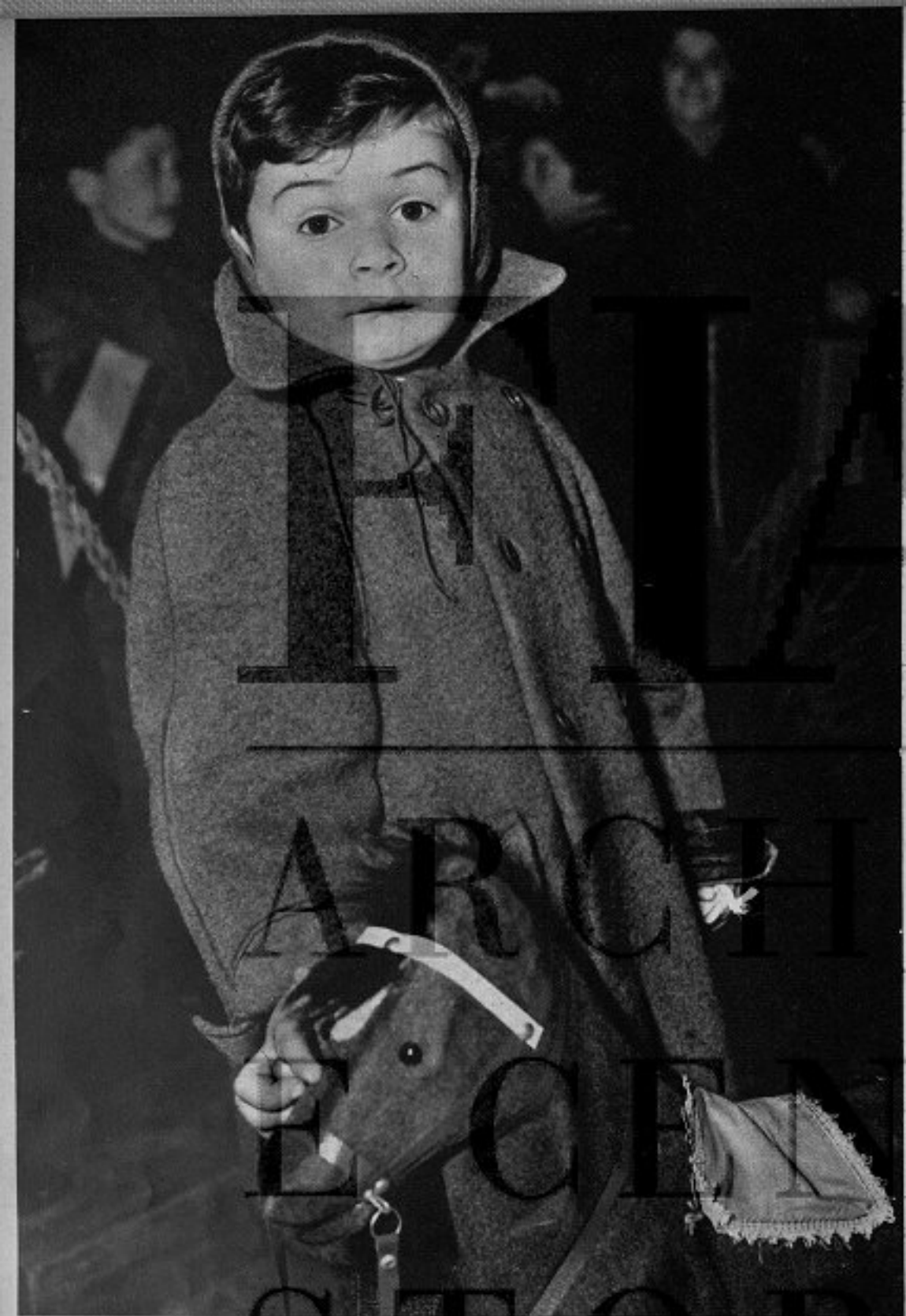
ISTANTANEA MESSICANA

«In viaggio da Vera Cruz a Messico... Manca solo la bagna cauda!», ha scritto dietro a questa istantanea Francesco Tosco (a destra), qui ritratto con un meccanico messicano e (a sinistra) il nostro Pancotti. È un saluto che egli ha inviato agli amici italiani durante il suo lavoro di presentazione in America di autobus e autocarri Fiat. La piccola scena esotica ci rammenta che gli album privati di molti dipendenti Fiat contengono scorci di ogni paese.



momenti più interessanti nel settore dei grandi (qui sopra) lavora al 1910. Conobbe emozio- versò 60 volte l'Atlantico, oggi da Venezia all'India. specialista della manuten- zione, conosce le lunghe d' europeo (foto a sinistra) comincio combustione interna. Fu tra 1000 HP, su motonavi.

FOLLA DI BIMBI FIAT A



Il Prefetto ed il Sindaco di Torino tra i bimbi Fiat.



"TORINO ESPOSIZIONI"



Anche se il Natale è trascorso, questo «fotoreportage» fatto dal nostro «ILLUSTRATO» fra le migliaia di bambini Fiat, che convennero a «Torino Esposizioni» al Valentino per la distribuzione dei pacchi natalizi, interesserà non soltanto i piccoli, ma anche le famiglie.

I pacchi Fiat distribuiti furono 24.000, e quella festa di «babbo Natale» fu un tripudio d'infanzia gioiosa.





Ha comprato una macchina nuova Valentino, pilota geniale, e, contento, la prova e riprova sull'asfalto di un ampio viale.

Ma vedendo un moderno reattore che nel cielo veloce s'arriva, di aggiungere una penna il motore perché vuole coll'andare più in fretta.

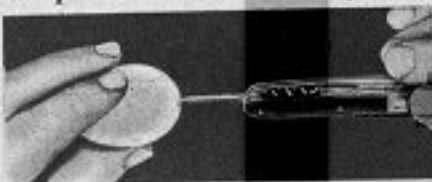
Così un lampo geniale di scienza rizza innanzi al motore perché tanto tanta maggiore potenza dà muove la vettura in «V 3».

Alle micce già il fuoco ha appiccato Valentino e coltiva nel cuore la conquista di un grande primato, della gloria immortale e l'alloer.

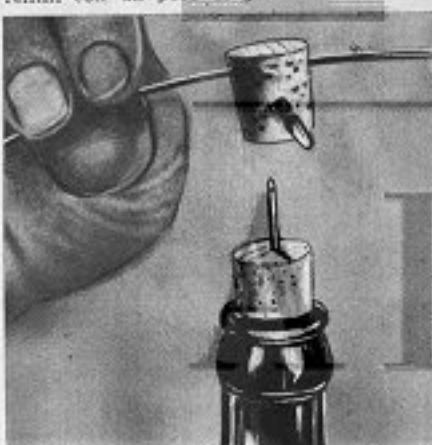
S'ode — ahimè — uno scoppio di bomba, e la macchina salta in frantumi, d'unbo i lati il frangente rischiarato mentre tutto sparisce tra fumi.

Caracolla con mesta espressione Valentino, ma in testa ha di già una nuova più grande invenzione che ben presto attuare vorrà.

GIUOCCHI INGEGNOSI: un piccolo reattore a vapore



Prendete due uova e fate, con la punta del temperino, un forellino alle due estremità del guscio. Svuotate i gusci soffiando in uno dei forellini (o aspirando, se le uova sono fresche). Poi immettete in ciascun guscio un po' d'acqua, fino a riempirlo per circa un terzo, e chiudete uno dei forellini con un poco di gesso.



Ora prendete due turraccoli da bottiglia: infaggetevi in uno un chiodo, e nell'altro ficcate un comune pennino finché vada ad inserirsi sulla punta del chiodo. Passate attraverso a questo secondo tappo, un po' più in su del pennino, un filo di ferro, incurvandolo leggermente ad arco; e fissate a



ciascuna estremità di questo filo curvato uno dei gusci d'uovo contenente l'acqua, badando che il forellino aperto di ciascun guscio resti orientato nel senso opposto dell'altro. Sotto i gusci così collocati so-



spendete, con un altro pezzo di filo di ferro, un ditale riempito di ovatta imbevuta di spirito da ardere. Accendete l'ovatta. L'acqua nei gusci bolle, ed il vapore uscendo dai forellini aperti farà girare vorticosamente i due gusci attorno alla bottiglia. Provate questo esperimento, ma attenti a non fare troppe frittate.

(Da «Hobby», Stuttgart)



STORIELLE E FIGURINE

Il treno era già in moto. Un uomo lo rincorre, salta sul predellino, apre lo sportello di uno scompartimento di terza e vi entra cadendo lungo disteso. Si tira su, si siede in un angolo e guarda con la gravità degli alticci l'unico altro viaggiatore nello scompartimento. Gli dice:

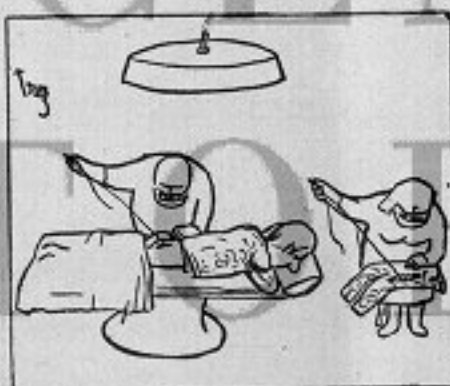
— Lei, mi ha visto entrare qui?
— Certo...
— Lei mi conosce?
— Affatto.
— Allora, scusi, come sa che sono io che sono entrato?

L'agente stradale raggiunge la vecchia vettura che filava abbastanza forte sul rettilineo.

— Lei è in contravvenzione — dice al guidatore — faceva gli 80 all'ora!

— Senta, mi faccia pure la contravvenzione, ma segni 120... perché cerco di vendere la vettura a quello dietro...

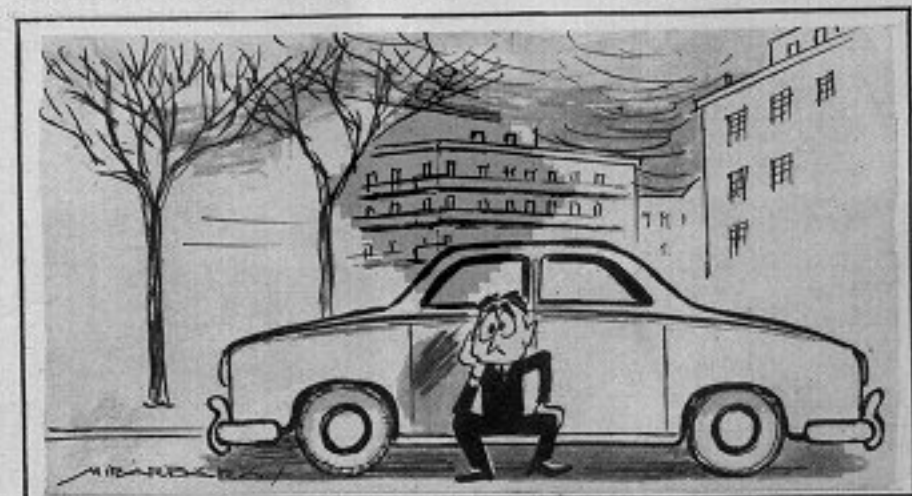
(Da «Saturday Evening Post»)



...due cuciture...
(Da «Les meilleurs dessins de France», USA)



— Oh Maria, temo che tu abbia messo il frigorifero oltre il massimo...
(Da «London Opinion», Londra)



Una caricatura di Barbara per l'«Illustrato Fiat» — Il dramma dell'automobilista che ha dimenticato qual'è il davanti e il di dietro della sua vettura.

PROBLEMA DI SCACCHI

N. 3 di E. Defourny
NERO (pezzi 6)



BIANCO (pezzi 5)
Il Bianco muove e dà matto in due mosse.

Per gli amatori degli scacchi diamo qui un piccolo problema in due mosse. Per istruire chi non fosse versato nella tecnica della risoluzione diremo che questo problema è del genere cosiddetto di blocco completo, ossia: se la mossa toccasse al Nero, ad ogni possibile mossa di questo il Bianco risponderebbe subito con la mossa che dà matto. Il solutore tragga la conclusione da questa premessa e trovi la mossa «chiave» cioè la mossa del Bianco che... non disturba questa posizione già esistente. Tenere presente che il matto deve avvenire qualunque sia la risposta che farà il Nero. Se, poniamo il caso, il Nero può rispondere in 5 modi diversi e in 4 casi il Bianco dà matto e in uno no, il problema non è risolto.

PASSO DI RE

to	che	gio	ta	del	l'al	to	tor
net	co	o	o	un	tro,	il	non
si	gni	na	La	con	mai	si	ed
ab	par	l'u	tan	ra	no	ne	di
te	bia	sol	del	to	gio	do	vi

Partendo dalla casella con la lettera maiuscola e passando dall'una all'altra casella senza salti e toccandole una volta sola tutte, si leggerà una massima del Manzoni.

CRUCIVERBA

1	3	5	7	9	11	13	15	16
2	4	6	8	10	12	14		
1								
2								
3								
4								
5-6								
7								
8-9								
10-11								
12								
13-14								

Orizzontali: 1. Uno stabilimento della Fiat. - 2. Suonatore di un antico strumento. - 3. Una città dell'Emilia (sigla). - 4. Negazione. - 5. Astuto. - 6. Lo si chiede a teatro. - 7. Re in Francia. - 8. Un biglietto ferroviario. - 9. Affollamento. - 10. Una città del Piemonte (sigla). - 11. La nostra famiglia. - 12. Un liquore. - 13. Serpente. - 14. Antenata. Verticali: 1. Servono per volare. - 2. Un religioso. - 3. Pronome personale. - 4. Una città della Sardegna. - 5. Frastuoni. - 6. Uno stato europeo (sigla). - 7. Andato. - 8. Lo si paga talvolta. - 9. Particella pronominale. - 10. Un nome di donna. - 11. Un continente. - 12. Il dittongo di beato. - 13. Consonanti di alto. - 14. Una città della Corsica. - 15. Affermazione straniera. - 16. Una nuova edizione.



IL MOTORE VINCE LA NEVE - Questa foto è stata presa al campo dell'«Aeritalia» (Torino) nei giorni della grande nevicata. In cinque ore sgombrati 70.000 mq. La Fiat (Divisione Meccanizzazione Agricola) ha realizzato automezzi specialmente attrezzati per lo sgombrare della neve. È una tecnica nuova. Qui l'autocarro 639/N2 con vomere anteriore e con triangolo posteriore. Al Sestriere avrà luogo un Convegno internazionale per la tecnica dello sgombrare neve.

NOTIZIE DI CASA

NOZZE

GAZZINA Alfredo (Sede Centrale); RO-LANDO Teresa (Sezione Previdenza e Assistenza); BERTOLA Angela (Sede Centrale); TOMASINO Consiglio (Sede Centrale); CAZZOLI Alberto (Sezione Officine Lingotto); NOSENZO Emma (Sezione Ricambi); SQUAZZINI Sergio (Sezione Spa).

CULLE

12 novembre, ELENA, figlia di FENOGLIO CHIAPPELLA Maria (Sede Centrale); ELISA, figlia di CALLIARI Renato (Sede Centrale); 14 novembre, PIRO GIANNI, figlio di VALETTI Massimo (Stabilimenti Avigliana); 20 novembre, WALTER, figlio di FIGINI Antonio (Sede Auto); 20 novembre, CAR-MELA CARLA, figlia di PIONE Michele (Sede Auto); 29 novembre, ROBERTA, figlia di MANERA Cesare (Sede Centrale); CARLA, figlia di FRANCHINO Renzo (Stabilimenti Avigliana); 1° dicembre, ROSSELLA, figlia di PERRELLA CALABRESE Ada (Direzione Fiat Roma); 2 dicembre, MASSIMO, figlio dell'ing. MONDINI Guglielmo (Sede Centrale); 7 dicembre, DARIO, figlio di PICCO Livio (Stabilimenti Avigliana); 8 dicembre, UMBERTO, figlio di PETRAZ Celestino (Sede Auto); 9 dicembre, CARLO GIORGIO, figlio di STUMENO GALBIATI Clara (Sede Centrale); 10 dicembre, LORE-DANA, figlia di PENNISI Gioacchino (Sede Auto); 12 dicembre, GIORGIO, figlio dell'ing. COGGI Guido (Sede Centrale); 14 dicembre, GUIDO, figlio di ARDUINO Aldo (Fonderie); ROSALBA, figlia di RIVETTI Luigi (Spa); 15 dicembre, PIERO LUIGI, figlio di BALLESTRAZZI Pietro (Lingotto); PIERO, figlio di ROSSETTI Enzo (S.I.M.A.); 16 dicembre, ORNELLA, figlia di CA-REGGIO Francesco (Ferriere); PIERO, figlio di PIAMOTTO Marco (Lingotto); 17 dicembre, SILVANA, figlia di CALOSSO Cesare (Grandi Motori); FELICE, figlio di CAMIA Giovanni (Fonderie); EZIO, figlio di MANGARDA Francesco (Lingotto); CAR-LO ANTONELLA, figlia di CURCIO Giulio (Ferriere); 18 dicembre, PAOLO, figlio di ROSSO Aldo (Materferro); 19 dicembre, RENATO ANTONIO, figlio di ROLLE Bartolomeo (Sede Auto); 20 dicembre, ANTO-NIO, figlio di MEMEO Domenico (Lingotto); ROSA, figlia di BARONE Antonio (Fonderie); 21 dicembre, le gemelle ANNA MA-RIA e ROSELLA PAOLA, figlie di ODDENI-NO Michele (Fonderie); SIMONETTA, figlia del dott. PITTALUGA Marco (Sede Centrale); FLAVIO, figlio di RAIMONDO Darina (Sede Costruzioni) e di OTTONE Smeraldo (Sede Centrale); MARIA TERESA, figlia del geom. RIBOTTI Carlo; 22 dicembre, CLAU-DIO, figlio di ZOTTAREL Giacomo (Ferriere); ADOLFO, figlio di PACCHIONI Loren-zo (Fonderie); MARIA, figlia di ZUCCHED-DU Giuseppe (Fonderie); CLAUDIO, figlio di TONUS Giacobbe (Sede Centrale); 23

dicembre, SILVANA, figlia di MUNAFO' An-tonio (Spa); 24 dicembre, FULVIO, figlio di GIUSTETTO Giovanni (Lingotto); 26 di-cembre, MARIO, figlio di FRISSETTI Aldo (Sede Auto); FULVIA, figlia di GERMANO Carlo (Sede Auto); CINZIA, figlia di RIZ-ZATO Alberto (Lingotto); GIUSEPPE, figlio di PORPORATO Lino (Sede Auto); 27 di-cembre, CLAUDIO ANTONIO, figlio di FORNO Giuseppe (Ferriere); IVANA, figlia di TOGNARINI Ferruccio (Stabilimenti Avi-gliana); 28 dicembre, MARILUCCIA, figlia di BRUSA Antonio (Sede Auto); ROBERTO, figlio di CLARICH Alfredo (Sede Auto); 30 dicembre, LAURA ROSA LISA, figlia di LONDERO Iside (Aeritalia); 31 dicembre, GERMANA, figlia di TORASSO Giuseppe (Aeritalia); ELIO, figlio di FROLA Giovanni (S.I.M.A.); 2 gennaio, UGO, figlio del dott. SATTA Mario (Sede Centrale); 8 gen-naio, LOREDANA, figlia di BALZANI Al-berto (Ricambi); 7 gennaio, MAURIZIO, figlio di RAINERO Roberto (Sede Auto); 9 gen-naio, OSVALDO, figlio di CRIMINI Giusep-pe (Lingotto); PIER LUIGI, figlio di BER-TELLO Giovanni (Sede Auto); 10 gennaio, LAURA ANGELA, figlia di GIANETTO Giu-seppe (Spa); 18 gennaio, MARIO, figlio di SPALLAZZO Francesco (Sede Centrale).

LUTTI

BRANDINO Vittorio (Sede Auto); MEI-ROTTI Giuseppe (Sezione Officine Lingot-to); TESTI Domenico (Sezione Metalli). La moglie di GARRO Pietro; il padre di CANAL Anna; il padre di DELLA TORRE rag. Domenico; il padre di FRANZONE dr. Bernardo; la madre di ROME' cav. Ar-cangelo; la madre di AIELLO Aniello; la madre di SARDELLA Luigi. Il padre di CUTRONE Antonio; il padre di MAINETTI dr. Rodolfo; il padre di MON-TALENTI dr. Andrea; la madre di ARTINO Walter; il padre di ARTUSIO p.i. Giuseppe; il padre di MORONI Claudio; il padre di GRATTAPAGLIA Giorgio; il padre di BA-RALDO Luciana; la madre di TARALLO dr. Mario; il padre di AMADORI ing. Fernando; il padre di BOTTONE Giuseppe; il fratello di COSTA Carlo; il figlio di BERARDO Al-bino; la madre di CARELLI Enrico; il pa-dre di TIZZONI Vittorio; la madre di BIAN-CARDI Antonio; il padre di PIERRE p.i. Silvio; la madre di RAPETTI Onorato; il padre di CERESA Esterino; la madre di BARONI Ivo; la madre di PAGGI Agostino; la madre di MELLONI Giuseppe; il padre di MASINO dr. ing. Giacinto; il padre di BAUDINO Domenico; la madre di CE-RATO Vincenzo; la madre di GANIO Mario; il padre di BRUNO geom. Gio-vanni; la madre di BADINO Carlo e BA-DINO Giovanni; il fratello di EICHHOL-ZER Alessandro; il padre di SPEZIA dr. Mar-cello; il padre di BASILE Giuseppe; la ma-dre di FREZZI ing. Aldo; la madre di RAVBAR Rodolfo; il padre di SALVIATO Cornelio; la sorella di OBIALERO p.i. Er-menegildo; la sorella di DAGNONE Arturo; la sorella di BONICELLI Pasquale; la mo-glie di GENTILINI Zaccaria.

Ancora tra noi

Nelle pagine centrali di questo numero del giornale si parla di alcuni «uomini del lavoro Fiat», alcuni dei tantissimi che costituiscono il corpo vivo della quotidiana opera comune. Ma pur sempre come vivi, e ancora al lavoro con noi, consideriamo coloro che la morte ci ha portati via la-sciandoci, con il rimpianto, un caro ricordo di bravi e buoni collaboratori.



Camillo Romolo Massenz ci ha lasciati il 25 dicembre scorso. Era alla Fiat dal 1920. Aveva 56 anni, e nemmeno li di-mostrava. Occupava la carica di vice-di-rettore ed era particolarmente edotto nel-lo studio della utilizzazione dei materiali per le costruzioni automobilistiche. Un lavoratore indefesso, un animo buono.



L'ing. Giulio Cesare Muggia, morto il 23 dicembre, era alla Fiat dal 1926. Aveva 51 anni. Era direttore dello Sta-bilimento «Officine Costruzioni Indu-striali» di Modena (OCI). Vasta com-petenza tecnica si era formata con lo studio e l'esperienza in diversi campi della produzione.

Alle famiglie dei cari scomparsi la Fiat rinnova anche a mezzo dell'«Il-lustrato» le sue condoglianze.

Questo secondo numero
dell'ILLUSTRATO FIAT
è di 16 pagine: 4 di più del primo.

I filatelisti Fiat hanno costituito un gruppo che è in via di rapida, lusinghiera espansione. Ogni mercoledì sera, riunione; in programma, numerose iniziative, fra cui una grossa pesca filatelica con ricchi premi, in parte offerti dalla rivista «Il Collezionista», organo ufficiale del Gruppo. In costi-tuzione, un Gruppo riservato ai gio-vani, congiunti di dipendenti, con riunioni la domenica mattina.



Bartolomeo Viriglio, capo alla «Sala Prova Motori Sangone», deceduto il 6 di-cembre, è stato un provetto motorista di aviazione. Era alla Fiat dal 1919, aveva 58 anni. Un capo operaio di valore tec-nico. Dai primi motori d'aviazione ai mo-derni turboreattori, si era formata una preziosa conoscenza sperimentale.



Sciattrici Fiat al Sestriere:
"Stelle" anche queste...

ATTIVITÀ 1954

Gruppi Sportivi Agonistici

Atletica Leggera M. e F. — Atletica Pesante — Canottaggio — Ciclismo — Nuoto M. e F. — Pallacanestro F. — Tamburello.

Gruppi Ricreativi e Culturali

Bocce — Caccia e Tiro a Volo — Canto — Filatelia — Fotografi — Motorismo (Auto-Moto-Scooter) — Pesca — Escursionismo.

Servizi

Canottaggio da diporto — Piscine estive (giugno-agosto) — Tennis — Spettacoli (cinema, concerti, teatro) — Turismo.

I dipendenti che desiderassero iscriversi a qualcuno di questi Gruppi dovranno presentare domanda alla Segreteria del Centro (Corso Moncalieri 18, Tel. 60.008). I moduli d'iscrizione si possono ritirare presso i rispettivi Uffici mano d'opera o personale.

Mostra Fiat di fotografia artistica

Il Gruppo fotografico invita tutti i dipendenti delle Sezioni, Filiali ed Aziende del Gruppo Fiat a partecipare alla Mostra di fotografia artistica in bianco e nero che verrà allestita per il mese di maggio nel Salone de «La Stampa». Le fotografie (nel formato da 24 x 30 a 30 x 40 applicate su cartoncini chiari delle dimensioni di cm. 42 x 51) dovranno pervenire entro il 30 aprile 1954 o alla Segreteria del Gruppo nelle ore d'ufficio (Corso Moncalieri 18) o alla sede (Galleria S. Federico sotterraneo «La Stampa») il mercoledì e venerdì dalle 21 alle 23.

VIII Mostra intersociale italiana d'arte fotografica

I fotografi del Centro culturale Fiat hanno presentato 80 opere, ottenendo la Coppa Enal, riservata ai Gruppi fotografici aziendali. Le opere che più si sono distinte sono di Orlando De Luca, dottor Rinaldo Priori e Stefano Robino.

ATLETICA FIAT: «6 NAZIONALI»



Da sinistra: Aldo Rossi (salto in alto e giavellotto), Sez. Auto; Giacomo Peppicelli (corsa, fondo), Sez. Ricambi; Vittorio Paschetto (corsa, mezza fondo), Sez. Ricambi; Piero Fassio (salto lungo e in alto), Sede Centrale; Carlo Marchisio (salto in alto), Sede Centrale; Maria Antonietta Albano (corse velocità e mezza fondo) capitano della squadra femminile di atletica Fiat, Sez. Ricambi.

CALENDARIO FEBBRAIO

Per comodità dei nostri lettori da questo numero iniziamo la pubblicazione del calendario mensile delle attività del nostro Centro Sportivo Ricreativo e Culturale.

SPORT

Lotta Greco-Romana

Campionato a Squadre - Serie Nazionale A (Girone unico)

7 febbraio (a Firenze): Juventus Firenze - Fiat Torino

21 febbraio (a Torino) Corso Moncalieri, 18, ore 10: Fiat Torino - Panaro Modena

Pallacanestro femminile

Campionato a Squadre - Serie Nazionale B (Girone B)

7 febbraio (a Biella): Unione Giovane Biella - Fiat Torino

21 febbraio (a Torino) Palestra Ginnastica, ore 16.30: Fiat Torino - Salus et Virtus Piacenza

28 febbraio (a Pavia): P. V. Necchi Pavia - Fiat Torino

Nuoto

28 febbraio (a Torino) Piscina Stadio Comunale, ore 21: Fiat Torino - R. N. Milano

XX Trofeo Agnelli

Gare di Sci

31 gennaio, a Gressoney (Ritrovo ore 10 presso Bar Ristorante Alpen Rosen)

CINE

5-6-7 febbraio: «Un uomo tranquillo» (Republ. Pict.) in technicolor (Corso Moncalieri 18).

12-13-14 febbraio: «Giustizia è fatta» (Lux Film) (Corso Moncalieri, 18).

19-20-21 febbraio: «Tuono nella valle» (Dear Film) in technicolor (Collegio San Giuseppe).

27-28-29 febbraio: «Mare crudele» (Rank) (Corso Moncalieri 18).

GITE (tutte le domeniche)

	Dipendenti e familiari	Iscritti al Centro
Cervinia	L. 1.075	L. 900
Cesana	» 750	» 825
Claviere	» 775	» 650
Gressoney	» 775	» 650
Monginevro	» 900	» 775
Salice d'Uzile	» 725	» 600
Serre Chevalier	» 1.150	» 1.000
Sestriere	» 775	» 650

Le prenotazioni si effettuano anche singolarmente presso gli Uffici di Corso Moncalieri 18.

TROFEO GALIMBERTI

Si è svolta a Bollate il 6 gennaio, la finale nazionale della gara annuale di propaganda di Sollevamento Pesi indetta dalla Gazzetta dello Sport alla quale hanno partecipato alcuni atleti del Centro Sportivo Fiat. Essi hanno conseguito una vittoria di categoria per merito di COLO' Pietro e un ottimo secondo posto nella classifica per Società imponendosi ad un numeroso gruppo di Società provenienti da ogni Regione d'Italia.

Fiat

XIX TROFEO AGNELLI

Premiazione

A conclusione dell'attività del 1953 si è svolta nel Salone del Centro Sportivo l'annuale premiazione del «Trofeo Agnelli» con numeroso concorso di atleti e loro familiari. La simpatica manifestazione è stata il degno corollario di un torneo che, anche quest'anno, ha radunato sui campi sportivi e nelle palestre il fior fiore degli sportivi della Fiat.

Organizzazione e partecipazione

- Hanno partecipato 13 Sezioni rappresentate da 1327 dipendenti con 1933 presenze-gara.
- Sono state svolte 17 competizioni o tornei con 242 gare.

Risultati e classifiche

Classifica generale: 1° Sez. Automobili, vincitrice del XIX Trofeo Agnelli — 2° Sez. Lingotto — 3° Stab. Grandi Motori — 4° Sede Centrale — 5° Sez. Spa.

Hanno vinto le singole competizioni:

Athletica Leggera	- Sez. Ricambi
Bocce	- Sez. Ferriere
Calcio	- Sez. Fonderie
Canottaggio	- Sez. Automobili
Ciclismo	- Sez. Automobili
Concorso Fotografici	- Sez. Aeritalia
Lotta	- Sez. Lingotto
Nuoto	- Sez. Automobili
Pallacanestro	- Sez. Lingotto
Pallavolo	- Sez. Automobili
Pesca	- Sez. Spa
Regolarità auto	- Sez. Aeritalia
Regolarità moto	- Sede Centrale
Tamburello	- Sez. Ricambi
Tennis	- Sez. Lingotto
Tiro al Piattello	- Sez. Automobili
Sci	- Sede Centrale



Canottaggio: 1° l'equipaggio della Sezione Auto (Gastaldo, Carena, Francese, Vione, timon. Sara).



Tennis: Alberto Cattaneo (Sezione Lingotto).



Motoscooter: 1° nella gara di regolarità il rag. Claudio Patetta (Sede Centrale).



Tiro a volo: 1° la squadra della Sezione Auto (Faut, Siviero, Massa, Grimaldi).



Pallacanestro: 1° la squadra della Sezione Lingotto (Maschio [cap.], Para, Ghivarello, Borgnino, Amedeo, Cena, De Agostino, Mondello, Ferrarotti).



Ciclismo (gara a cronometro): 1° la coppia Vaghera-Valentini (Sezione Auto).



Salto in alto: 1° Amerigo Coccole (Sez. Auto).



Sci (discesa): 1° Claudio Palma (Sez. Lingotto).



Automobilismo: 1° categoria 500: Pietro Musso e Alfredo Delmastro (cronometrista) dell'Aeritalia, foto in alto; 1° categoria 1100: Piero Ricci e Giorgio Varese (cronometrista), foto in basso.



Bocce: 1° la coppia delle Ferriere: Delpiano-Cauderger.



Fotografia: 1° Bernardo Cavaglia (Sede Centrale) mentre riceve il premio dal dott. Sambuelli, Sovrain-tendente del Centro sportivo e culturale Fiat.

BRUXELLES

FIAT

ARGENT

ITALIA



Il Salone di Bruxelles apre a gennaio la serie annuale dei Saloni automobilistici Internazionali. «ILLUSTRATO FIAT» ha preso queste fotografie la mattina della inaugurazione (16 gennaio). Ecco l'imponente «Palais du Centenaire», che ospita il Salone. Gli stands Fiat (autovetture e veicoli industriali) hanno avuto molto successo. La nuova 1100 e la 1100 TV sono state tra le vedette del Salone. La 1400 (anche Diesel) e la 1900 condividono il prestigio della qualità Fiat sul piano internazionale. Era esposta anche la «Nuova 1100», che nel luglio scorso vinse la Coppa del Re alla «24 Ore di Francorchamps».