

ILLUSTRATO FIAT

Anno IV - n. 2

PERIODICO MENSILE

Torino, 29 febbraio 1956

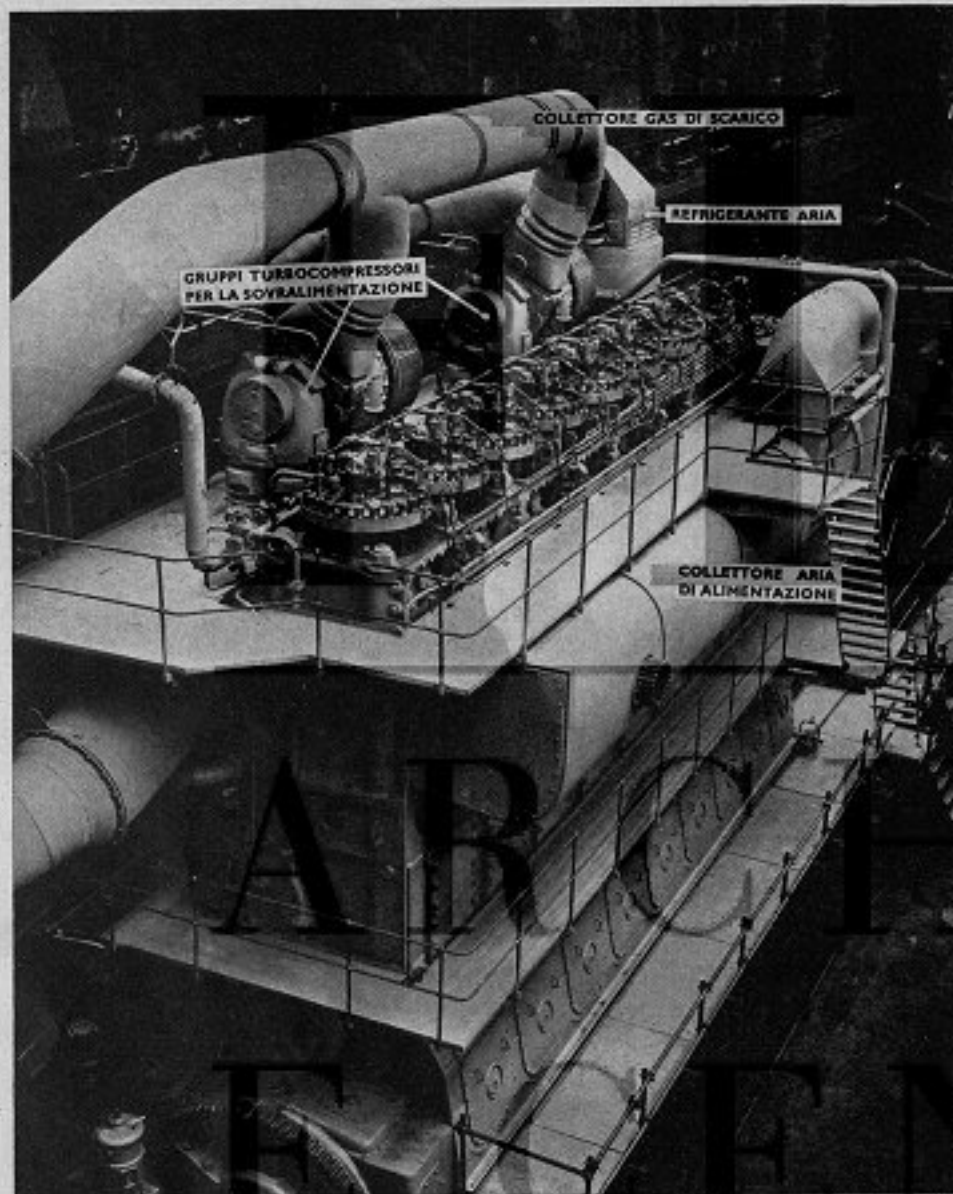
FIAT ARCHIVIO E CENTRO



Il rallye transafricano Capetown-Algeri (14.000 Km.) vinto ancora una volta da vettura Fiat: la 1100 TV di Bruno Martignoni (1° assoluto ex-aequo con una Ford-Custom)

CHE COS'È IL MOTORE SOVRALIMENTATO

In ultima pagina pubblichiamo la fotocolor del varo della motonave (motore Fiat) « Enrico Dandolo », dal Cantiere Ansaldo di Marghera, per conto della Società SIDARMA. Al varo, è intervenuto anche l'ing. Fogagnolo Direttore della Divisione Fiat Mare. La nuova motonave è azionata da un motore Fiat sovralimentato (6000 Cv). Spieghiamo qui tecnicamente che cosa è la sovralimentazione.



La sovralimentazione di un motore è un mezzo per ottenere dal motore stesso una potenza più elevata di quella ottenibile in condizioni di aspirazione naturale. E' noto che la potenza che può sviluppare un motore ad un dato numero di giri dipende in buona parte dalla quantità di aria che esso riesce a trattenere nei cilindri motori ad ogni ciclo di funzionamento; più grande è la quantità di aria, più elevata è la quantità di combustibile che può bruciare nelle stesse favorevoli condizioni e quindi più elevata la potenza ottenibile.

Con la sovralimentazione non si fa altro che introdurre nei cilindri motori a mezzo di appositi compressori un peso d'aria più grande di quello che viene introdotto nel motore qualora funzioni ad aspirazione naturale.

Il compressore può essere azionato dal motore mediante una comune trasmissione meccanica, ma in questo caso la potenza da esso assorbita va detratta dalla maggiore potenza che il motore sviluppa in conseguenza della sovralimentazione. Questo sistema è quindi adoperato soltanto in piccoli motori.

Nella maggior parte dei casi l'azionamento del compressore di sovralimentazione viene fatto utilizzando e trasformando in lavoro utile una parte dell'energia contenuta nel gas di scarico del motore stesso.

E' noto che essi gas di scarico contengono circa 1/3 dell'energia contenuta nel combustibile bruciato nel motore; il moderno sviluppo delle macchine rotative ha permesso già da tempo di costruire gruppi turbocompressori in cui una turbina azionata dai gas di scarico comanda una turbocompressore centrifuga, che eleva la pressione dell'aria di alimentazione del motore e ne permette la sovralimentazione.

Il funzionamento dei motori in regime di moderata sovralimentazione avviene in condizioni termiche e meccaniche non troppo discoste da quelle che si hanno in un motore ad aspirazione naturale, malgrado la maggiore potenza che il motore è in condizioni di dare.

Infatti dal lato termico non vi sono sollecitazioni molto maggiori in quanto il rapporto fra il peso del combustibile consumato e il peso d'aria introdotto nel motore non varia sensibilmente; ed anche le condizioni meccaniche del motore possono essere mantenute in limiti tali da essere compatibili con la normale costruzione del motore ad aspirazione naturale.

Soltanto quando si passi a gradi di sovralimentazione elevata, e cioè quando si ottengono maggiori potenze nel rapporto da 1 a 2 o anche di più, è necessario prevedere alcune varianti costruttive per rendere il motore adatto a sostenere le notevoli maggiori sollecitazioni che in questo caso si verificano.

Lo sviluppo della sovralimentazione è avvenuto dapprima nel motore a 4 tempi, che oggi può essere costruito con gradi di sovralimentazione altissimi (come detto sopra si possono ottenere potenze nettamente superiori al doppio della potenza normale); e più di recente è stato attaccato il problema dei motori a 2 tempi in cui differenti condizioni di funzionamento, maggiori eccessi d'aria necessari per la combustione, ed altre condizioni specifiche, rendono il problema della sovralimentazione molto più difficile.

La risoluzione di questo problema è stata facilitata dallo sviluppo della tecnica delle turbocompressori, inquantoché oggi si dispone di macchine con rendimenti termici molto superiori di quelli che si avevano alcuni anni or sono.

Nello stesso campo dei motori a 2 tempi diversi gradi di difficoltà si sono incontrati in relazione ai diversi tipi di motori e specialmente ai diversi sistemi impiegati per la produzione dell'aria di lavaggio.

I motori più difficili da sovralimentare sono quelli a lavaggio trasversale e che costituiscono, da oltre 40 anni, il grosso della produzione del nostro Stabilimento Grandi Motori.

Malgrado le meno favorevoli prospettive lo Stabilimento Grandi Motori ha affrontato il problema già da alcuni anni e dopo lunghe prove di messa a

punto, una parte delle quali eseguite in un gruppo elettrogeno della Centrale elettrica dello Stabilimento di Mirafiori, è riuscito a risolvere il problema in modo soddisfacente.

Con questo lo Stabilimento Grandi Motori, che già da tempo aveva nella sua produzione normale motori sovralimentati a 4 tempi, e in questo campo ha realizzato costruzioni che possono ritenersi prossime ai limiti attuali delle possibilità, ha potuto estendere anche ai motori a 2 tempi delle grandi navi la possibilità di un aumento di potenza o di una riduzione di costo.

Un primo motore sovralimentato fino alla potenza di circa 6000 Cv, ottenuto trasformando un motore esistente, è già da oltre due mesi in servizio effettivo sulla motonave « Sestriere » della Società di Navigazione Italmare; i risultati di funzionamento sono finora eccellenti, confermando così i risultati delle prove fatte in officina.

Il grado di sovralimentazione che oggi è considerato applicabile in questi motori è dell'ordine di grandezza del 25-30 %.

Altri due motori sono già stati costruiti, uno di essi è attualmente in corso di montaggio sulla motonave « Dandolo » sopraccitata, e il secondo è attualmente in prova in officina.

La fotografia allegata rappresenta appunto uno di questi motori in cui la potenza normale di 4800 Cv. è stata portata a 6000 Cv.

Nelle fotografie si vedono i due gruppi turbocompressori azionati dal gas di scarico; l'aria compressa dalle soffianti centrifughe è raffreddata prima dell'introduzione nei cilindri motori allo scopo di ridurre le temperature medie del ciclo.

Prove di sovralimentazione sono state anche eseguite su altri tipi di motori con risultati ottimi; i dati tecnici ottenuti sono stati considerati di soddisfazione degli Armatori, tanto che oggi lo Stabilimento Grandi Motori ha in costruzione 13 motori sovralimentati di potenza compresa fra i 7000 ed i 13.000 Cv.

Richiamiamo l'attenzione su questa ultima potenza che prima dell'impiego della sovralimentazione avrebbe potuto essere realizzata soltanto con motori a doppio effetto più costosi e di più difficile manutenzione; e ricordiamo anche il vantaggio che in questo campo la sovralimentazione permette di ottenere, e cioè quello di spostare la potenza utile dei grandi motori Diesel verso campi di applicazione nei quali il motore sembrava dovesse essere escluso a beneficio della turbina a vapore.

GIAN CARLO CAMERANA AI SUOI FIGLI

Sono trascorsi tre mesi dalla improvvisa morte del Conte Dr. Gian Carlo Camerana, vice-Presidente della Fiat. Lo ricordiamo con sempre vivo cordoglio riproducendo qui il nobile pensiero da lui rivolto ai suoi figli pochi giorni prima di morire:

« La mia speranza è che essi crescano onesti, diritti, sinceri. Il mio augurio è che nella generosità verso le miserie altrui essi trovino la vera felicità nelle ore serene, e la forza nelle ore dure. Che il lavoro sia per loro una regola assoluta di vita.

« Auguro a loro tutti di poter essere illuminati e sorretti dalla Fede, e che il loro sguardo possa rivolgersi più lontano e più in alto della Terra ».

SALONE DELLA TECNICA

Il nuovo Presidente Ing. Giovanni Nasi



Al compianto Conte Dr. Gian Carlo Camerana, che portò il Salone Internazionale della Tecnica ad alto prestigio, è degnamente succeduto come Presidente l'ing. Giovanni Nasi, che è tra le più distinte personalità torinesi. Laureato in ingegneria industriale meccanica, egli è alla Fiat dal 1943 ed ora Consigliere di Amministrazione. E' anche Sindaco del Comune di Sestriere, che deve a lui molti sviluppi. L'ing. Nasi s'interessa attivamente ai maggiori problemi cittadini, dell'economia, della cultura, del lavoro. E' un appassionato sportivo.



PRETORIA - In occasione della celebrazione del centenario della città (1855-1955) fu organizzata una corsa con handicap per vetture di produzione normale. La gara è stata vinta da una Fiat 1100 (vecchio tipo) che ha battuto una Peugeot 203 seconda classificata ed una M. G. piazzatasi terza. La Fiat era guidata dal giovane sportivo pretoriano G. M. Luis.

PER LA TERZA VOLTA UNA FIAT ATTRAVERSA L'AFRICA

LA MAGNIFICA VITTORIA DI MARTIGNONI SU 1100 TV NEL RALLYE INTERNAZIONALE CAPETOWN-ALGERI (14.000 Km.)

Alla media generale di 55 km/ora!

Abbiamo messo in prima pagina la vittoria di Bruno Martignoni nel rallye Capetown-Algeri perché questo successo è avvenimento automobilistico d'importanza internazionale.

Le macchine Fiat hanno l'abitudine dei vittoriosi raids da un capo all'altro dell'Africa attraversando il Sahara. Nel 1951-52 Butti e Racca fecero con la « Campagnola » il raid Algeri-Città del Capo-Algeri stabilendo al ritorno il record di 15.000 km. in 11 giorni 4 ore e 54'. Nel 1953 Martignoni-Rabazzana-Mazzucchelli vinsero sulla 1900 il rallye Algeri-Capetown.

Ora Bruno Martignoni è ritornato al suo « mal d'Africa », e ha nuovamente trionfato — avendo per compagno di guida lo svizzero Schwar — con una 1100 TV nel formidabile rallye, classificandosi primo assoluto ex-aequo con la Ford-Custom del canadese Holdeman. La 1100 TV ha una cilindrata di 1089 cmc., la Ford-Custom di 4500 cmc.

Le macchine partite da Capetown erano 6. Due sole, la 1100 TV e la Ford, sono giunte ad Algeri vittoriose.

Martignoni era partito da Capetown l'11 gennaio, è arrivato ad Algeri il 25 febbraio percorrendo 14.000 km. in 37 tappe. Dalle lande fangose del Sud-Africa e della Rhodesia, battute da piogge torrenziali, la 1100 TV di Martignoni ha scalato le montagne del Tanganika, alte fino a 2400 metri. Poi le terribili tappe sahariane.

All'arrivo ad Algeri Martignoni ha detto, carezzando la sua 1100 TV: « È una buona, fedele amica ». La macchina si è comportata magnificamente, ma Bruno Martignoni ha perduto 10 chili di peso...

Egli, in un suo telegramma alla Fiat, da Algeri, dice: « Vi esprimo la mia vivissima soddisfazione per la robustezza e le sorprendenti prestazioni della vettura sulle impervie piste sahariane e congolesi alla spettacolosa media generale di 55 km/ora suscitando dovunque interesse ed entusiasmo ».

Ma il più grande merito è del valoroso pilota. La Fiat gli ha espresso il suo fervido plauso ed il suo cordiale ringraziamento.

La grande victoire de la Fiat 1100 TV au Rallye Le Cap-Alger - 55 km de moyenne générale sur 14.000 kilomètres

Nous publions en première page la victoire de Bruno Martignoni au Rallye Le Cap-Alger puisque ce succès est un événement automobile d'importance internationale.

Les voitures Fiat ont acquis l'habitude de gagner des raids d'un bout à l'autre de l'Afrique en traversant le Sahara. En 1951-52 Butti et Racca accomplirent avec la « Campagnola » le raid Alger-Le Cap-Alger, établissant au retour un record de 15.000 km. en 11 jours, 4 heures et 54 minutes. En 1953 Martignoni, Rabazzana et Mazzucchelli gagnèrent, sur la 1900, le Rallye Alger-Le Cap. Maintenant Martignoni est revenu à son « mal d'Afrique » et encore une fois il a



La « 1100 » di Martignoni.

trionphé — le suisse Schwar étant son coéquipier — avec une 1100 TV dans le formidable Rallye, et il s'est classé premier absolu ex-aequo avec la Ford-Custom de 4500 cmc.

Six voitures sont parties du Cap, mais seulement la 1100 TV et la Ford ont atteint Alger victorieuses.

Martignoni était parti du Cap le 11 janvier et arriva à Alger le 25 février, en parcourant les 14.000 km. en 37 étapes. Après les landes boueuses de l'Afrique du Sud et de la Rhodesie, la 1100 de Martignoni a grimpé sur les montagnes du Tanganika (2400 mètres). Et ensuite les terribles étapes du Sahara.

Les prestations de la voiture ont été magnifiques, mais Bruno Martignoni a maigri de 10 kilos...

The great triumph of the Fiat 1100 TV in the Cape Town-Alger Rally - An overall average of 34 m.p.h. for 8700 miles

Our front page is devoted to Bruno Martignoni's brilliant victory in the Cape Town-Alger Rally, because this success is a motoring event of international importance.

Fiat cars have acquired the habit of making victorious runs from one end of Africa to the other, crossing the Sahara. In 1951-52 Butti and Racca, in a « Campagnola », made the run from Algiers to Cape Town and back, setting up on the return journey, a record of 8320 miles travelled in 11 days, 4 hours and 54 mins. In 1953 Martignoni, Rabazzana and Mazzucchelli won the Algiers-Cape Town Rally in a Fiat 1900.

Now Martignoni has caught the Africa « fever » again and has scored a new triumph — with the Swiss Schwar as his relief driver — in a 1100 TV in this strenuous Rally. He was classified absolute first ex-aequo with a Ford-Custom driven by the Canadian Holdeman. The 1100 TV has a cylinder capacity of 1089 cc., while the Ford-Custom is of 4500 cc.

Six cars started from Cape Town. Only

two, the 1100 TV and the Ford, won through to Algiers.

Martignoni left Cape Town on January 11th and arrived at Algiers on February 25th, having covered 8700 miles in 37 stages. From the muddy veld of South Africa and Rhodesia, Martignoni's 1100 TV scaled the Tanganika mountains (8000 feet). And then followed the gruelling Sahara stages.

The car behaved magnificently, but Bruno Martignoni was down a stone and a half in weight...

Der grosse Sieg des Fiat 1100 TV bei der Rallye Kapstadt-Alger - 55 Km Durchschnittsgeschwindigkeit über 14.000 Km

Wir haben den Sieg von Bruno Martignoni bei der Rallye Kapstadt-Alger auf die erste Seite veröffentlicht, denn dieser Erfolg ist ein automobilistisches Ereignis von internationaler Bedeutung.

Die Fiat Wagen sind an die siegreichen Raids von einem Ende zum anderen Afrikas durch Sahara gewöhnt. In 1951-52 hatten Butti und Racca mit dem « Campagnola » den Raid Alger-Kapstadt-Alger gefahren und während der Rückfahrt den Rekord von 15.000 Km in 11 Tagen, 4 Stunden, 54 Minuten geschlagen. In 1953 Martignoni-Rabazzana-Mazzucchelli gewannen mit dem 1900 die Rallye Alger-Kapstadt.

Martignoni ist nun an sein « Afrikaweb » zurückgekehrt und — der Schweizer Schwar war sein Mitfahrer — hat noch einmal mit einem 1100 TV bei der kolossalen Rallye triumphiert und hat den ersten ex-aequo mit dem Ford-Custom des Kanadier Holdeman errungen. Der 1100 TV hat einen Zylinderinhalt von 1089 cmc, der Ford-Custom von 4500 cmc.

6 waren die von Kapstadt abgefahrenen Wagen. Nur zwei, der 1100 TV und der Ford, sind in Alger siegreich angekommen.

Martignoni war am 11. Januar von Kapstadt abgefahren und ist in Alger am 25. Februar angekommen; er hat die 14.000 Km in 37 Etappen durchgefahren. Nach den schlam-

migen Ländern von Süd-Afrika und Rhodesia hat der Fiat 1100 von Martignoni die bis zu 2400 Meter hohen Berge von Tanganika bestiegen. Dann die furchtbaren Wüstenstappen von Sahara.

Der Wagen hat sich wunderbar betragen, aber Bruno Martignoni ist um 10 Kg abgemagert.

La gran victoria del Fiat 1100 TV en el « Rallye » Ciudad del Cabo-Alger - Recorrido 14.000 km - promedio 55 km/h

Dedicamos nuestra portada a la victoria de Bruno Martignoni en el « rallye » Ciudad del Cabo-Alger, cuyo éxito representa un acontecimiento automovilístico de importancia internacional.

Los coches Fiat ya están entrenados en los victoriosos « raids » de un extremo a otro de Africa cruzando el Sahara. En 1951-52 Butti y Racca realizaron con un « Campagnola » el « raid » Alger-Ciudad del Cabo-Alger, estableciendo a la vuelta el record de 15.000 km en 11 días 4 h y 54'. En 1953 el equipo Martignoni-Rabazzana-Mazzucchelli ganó el « rallye » Alger-Ciudad del Cabo con un 1900.

Ahora, Martignoni, llevado por su « mal de Africa », vuelve a triunfar — junto con su co-piloto, el suizo Schwar — en el formidable « rallye » con un 1100 TV, clasificándose primero absoluto « exaequo » con el Ford-Custom del canadiense Holdeman. El 1100 TV tiene una cilindrada de 1089 cmc, el Ford-Custom 4500 cmc.

Los vehículos salidos de Ciudad del Cabo eran 6. Sólo dos llegaron victoriosos a Alger: el 1100 TV y el Ford.

Martignoni salió de Ciudad del Cabo el día 11 de Enero y llegó a Alger el 25 de Febrero, recorriendo 14.000 km en 37 etapas. Después de atravesar las tierras cenagosas de Africa del Sur y Rhodesia, el 1100 TV de Martignoni escaló las sierras de Tanganika (2400 m); más adelante, las terribles etapas saharianas. El vehículo se portó estupendamente bien, pero Bruno Martignoni perdió 10 kilos de su peso...



Nell'«Illustrato» del passato dicembre demmo notizia del Concorso indetto dall'Associazione Stampa Aziendale Italiana per premiare articoli di dipendenti (non dirigenti) pubblicati su giornali aziendali. Ogni giornale potrà segnalare alla Giuria fino a 4 articoli pubblicati tra il 1° settembre 1955 e il 31 marzo 1956.

Molti dipendenti Fiat ci hanno mandato loro scritti di varia natura, e ad ognuno l'«Illustrato» porge il suo ringraziamento. Non tutti possono essere pubblicati, anche perché ogni giornale non può presentarsi al Concorso — come già detto — che con 4 articoli al massimo. Ne pubblichiamo intanto 2, scelti tra i più significativi (uno letterario, l'altro di carattere tecnico-sociale), senza che per ciò gli altri debbano ritenersi meno apprezzati; e nel numero fine marzo ne sceglieremo altri 2 tra quelli che ancora ci perverranno.

Questi articoli escono su «Illustrato Fiat» in ragione ed ai fini del Concorso dell'Associazione Stampa Aziendale, ed il fatto che li pubblichiamo costituisce già una soddisfazione per i loro autori: ma è superfluo avvertire che la premiazione dipenderà dalla Giuria del Concorso (composta di 5 membri designati dall'Associazione) la quale li giudicherà insieme a tutti gli altri di ogni altro giornale aziendale. I premi a disposizione della Giuria — come già dicemmo — sono tre primi premi da 50.000 lire l'uno e tre secondi premi di 30.000.

Dare un'anima all'organizzazione scientifica del lavoro

L'organizzazione «scientifica» del lavoro è certamente un argomento di natura determinante in ordine a quelli che sono i problemi concreti del lavoro visti sotto l'aspetto dell'interesse produttivo e tecnico, ma riveste altresì un carattere umano in quanto implica in modo diretto l'attività fisica e le capacità professionali da un lato, l'impegno o attività morale dell'altro, e in ultima analisi, col guadagno stesso che l'uomo realizza, tutta quanta l'economia e le possibilità di vita degli stessi nuclei sociali.

Esso è perciò argomento di alto interesse e di delicata trattazione, che va osservato anzitutto in un quadro esatto di valori umani e di motivi tecnici, di esigenze di mercati e di produzione, di costi e di guadagni, che sono a loro volta le ragioni stesse di vita di ogni organismo industriale o comunque produttivo.

Ed è altresì tema notoriamente complesso per cui è da escludere in questa sede una troppo lunga esposizione, rimanendo tuttavia necessario accennare, in linea di massima, a quelli che sono i principi informativi di una efficiente organizzazione, lo scopo della quale è di ottenere, mediante la esatta predisposizione del funzionamento degli organi tecnici ed esecutivi responsabili dell'andamento del ciclo produttivo, un sincronismo di attività, attraverso il quale sincronismo le dispersioni saranno minime, e ogni ente, ogni servizio, ogni individuo darà col minimo sforzo, quell'«optimum» di rendimento per cui il diagramma dell'attività generale, e perciò il concreto che deriva da questa attività sarà positivo, vale a dire sarà fonte di guadagno, di benessere comune, in quanto permetterà di realizzare e di commerciare un prodotto qualsiasi a condizioni per ogni aspetto favorevoli.

Ma se organizzare significa anzitutto predisporre fisicamente le cose e i compiti di ognuno, deve anche significare creare nell'ambito di un'azienda quell'equilibrio morale, quel cordiale e sentito spirito di mutua comprensione, di vicendevole valutazione, quell'atmosfera di serenità e collaborazione tra individui e organismi attraverso cui la tecnica, che è pur sempre un prodotto dell'umana attività, dell'umana intelligenza, abbia in primo luogo garantito lo spirito che la deve efficientemente muovere onde conseguire gli scopi che si prefigge.

In altre parole non possiamo disgiungere, in questo campo, la tecnica esclusivamente meccanica da quell'altra tecnica che il Fürster (eminente sociologo ed economista svizzero) definiva, già nel lontano 1912, «la tecnica del maneggio degli uomini» aggiungendo che questa tecnica «per il regolare funzionamento del processo produttivo è almeno altrettanto importante quanto la scienza del giusto maneggio del materiale meccanico».

Bisogna preoccuparsi che nella moderna organizzazione del lavoro dalle leggi quasi meccaniche non prevalgano i burocrati, nel senso deteriorato della parola, cioè gente assillata dal problema di sbrigare i propri compiti il più silenziosamente possibile, in un ambito il più possibile ristretto, quasi che l'ampliare le conoscenze e le vedute, significando invadenze non accette, fosse una colpa da dover evitare. Le attività singole non devono assumere fisionomia di compartimenti stagni, nei quali si ignori o quasi quello che si fa nella camera stagna adiacente; mentre invece le mansioni singole vanno opportunamente conosciute, vissute, sentite in quella misura proporzionata alle relazioni che esse hanno tra loro nell'ambito generale della comune attività. Un'azienda indubitabilmente risentirà un danno alla sua efficienza quando, sia da parte dei singoli organismi, come da parte dei singoli individui, le cui attività sono sempre in-

terdipendenti, non si conoscano a vicenda le strutture particolari che ne regolano scopi, funzioni e andamento.

E' altresì un danno il fatto stesso che da parte della maestranza non si abbia una sufficientemente precisa sensazione di quelli che sono i compiti dei vari Servizi tecnici e amministrativi in rapporto all'attività della azienda, siano essi compiti relativi alle necessità commerciali, di progetto, di manutenzione, di approvvigionamento, o siano essi compiti a carattere più immediato nei confronti dell'interesse stesso dell'operaio come le attività dei Servizi preposti alla elaborazione degli elementi e alla liquidazione delle paghe della stessa maestranza. E danno ancora maggiore se l'operaio venga posto in condizioni di vedere nella propria azione materiale di tutti i giorni, azione che molte volte è monotona, povera di spunti e di risorse, quindi maggiormente deprimente, un qualche cosa che pur nella sua minima portata assume un valore necessario, indispensabile, e possa pertanto avere, questo operaio, una coscienza del valore del proprio lavoro e ci si senta conseguentemente appassionato nella consapevolezza del fatto che anche la sua piccola pietra conta nell'edificio della produttività.

E' necessario che ciascun individuo, qualsiasi mansione esso svolga nel complesso, si senta interessato alla costruzione collettiva della produzione, e questo interesse si deve far nascere in qualunque modo; sia esso modo di natura fisica o morale o estetica; fatto di cento e mille accorgimenti, uno per ciascun posto di lavoro, e che potranno avere attinenza diretta o meno al lavoro svolto, ma tutti tali in una parola onde l'uomo si senta attratto a recarsi con animo sereno alla propria fatica.

Ciascun posto di lavoro deve assumere un carattere umano, una impronta di personalità affinché l'operaio, l'impiegato, il tecnico abbiano una più sentita volontà di partecipazione, siano coscienti della loro attività e abbiano percepibile la sensazione di una più giusta valorizzazione che viene data alla loro mansione.

E' evidente che in tal modo chi lavora si sentirà immediatamente in ciò che fa sentendo la volontà di aderire intimamente al proprio operato, e questo lavoro, fatto con quella necessaria onestà, competenza e capacità professionale, con quella serenità d'animo frutto di una lieta partecipazione frutterà un prodotto di gran lunga migliore di ogni altro.

Il presupposto di tutto ciò, è evidente, non è altro che una precisa e chiara impostazione organizzativa di tutto il complesso nella quale ogni mansione sia ben determinata, ben conosciuta, giustamente valutata e valorizzata, onde ogni responsabile, ogni preposto a svolgerla sia in grado di esattamente assumere ogni responsabilità competente, e senta intorno quella necessaria atmosfera di collaborazione e di poter infondere quello «spirito» indispensabile, necessario a dare tono e mordente e perciò efficacia costruttiva al proprio lavoro.

Il tono di ogni più accurata organizzazione può cioè essere dato soltanto dalla coscienza degli individui, dal cervello e dal cuore umani «intelligentemente» messi al servizio della Tecnica.

Cuore e cervello che dalla natura stessa del lavoro o dagli «accorgimenti» di fiancheggiamento dovranno ricevere lo spunto perché l'uomo non si senta solo materia meccanizzata inserita in un mostruoso congegno che nella sua insensibile corsa, avendo finito per disumanizzare gli esseri stessi che tuttavia lo comandano, finirebbe per distruggere il senso della vita civile e i motivi dello stesso progresso.

RAFFAELLO VAGLINI

(Sezione Stabilimenti Fiat Avigliana)

Il dono di felicità degli ultimi anni

Giosuè, il vecchio cameriere che prestò servizio fin dalla età di 18 anni presso una aristocratica famiglia, raggiunta l'età massima di servizio, pur essendo ancora in buon stato di salute, non si sentì più di sopportare il vincolo dell'etichetta del mestiere: aveva già un buon gruzzoletto, una piccola pensione che gli spettava di contratto dalla sua padrona, volle ritirarsi in una vecchia casetta di campagna che ereditò dai suoi avi. Fatto bagaglio e fagotto del suo corredo, un po' di cibarie, qualche bottiglia di buon vino, salutò cordialmente tutti.

Prese la sua roba, aiutato dalla guardarobiera, si avviò al passo sullo stradone della villa, ove passava la carriera che lo portava alla nuova dimora.

Raggiunto che fu, si sentì preso come da un flusso di nostalgia: solo, circondato dal silenzio della valle, era come smarrito; non sentiva più la voce della vecchia signora, di Alessandrino, di Carlo nipoti di lei che aveva visto nascere e che gli erano affezionati come un loro familiare.

Immerso nelle sue riflessioni, pentito di non aver ascoltato la signora Marta, la padrona che lo aveva assunto, che spesso gli aveva consigliato di rimanere con loro a finire gli ultimi anni, promettendogli che non avrebbero preteso da lui di continuare il servizio di mensa e che sarebbe stato sostituito da un secondo cameriere.

Ma Giosuè non si convinse: volle provare ad essere indipendente, padrone assoluto, di non aver più a che fare con la vecchia signora, di essere chiamato con il campanello e tutto il resto; anche perché, non gli sarebbe piaciuto rimanere in un angolo, vedere riordinare la sala e tutte le altre cose; anzitutto in tutte le sue vecchie faccende; e di vedere addosso ad un altro la sua marsina, che portava nel servizio del pranzo e della cena, che affezionalmente aveva fatto per molti anni; specie per la pulizia dell'argenteria, dei candelabri che la signora Marta molto ci teneva di cenare secondo i vecchi costumi, a lume di candela; causa di molte discussioni tra lei e il figlio signor Alfonso, perché a lui dava fastidio l'odore della cera. Ma a Giosuè quelle discussioni piacevano poiché sperava che il signor Alfonso sarebbe riuscito a convincerla di usare la luce elettrica; così avrebbe finito di sentire il solito brontolio; che le candele non erano tutte uguali, che non avevano tutte lo stesso colore bianco, che lo stoppino non era ben tagliato, le fiacole troppo lunghe e facevano molto fumo.

Anzi una sera, ricordava benissimo che i nipotini, Alessandrino e Carlo, accessero improvvisamente la luce per farle dispetto, fu come mettere il fuoco su una ferita. La signora Marta, di fibra robusta gelosa della sua potestà, gridò come una aquila: guai a chi osasse transigere i suoi ordini, specie in questi ultimi anni si era fatta più irascibile che mai, tanto che Giosuè non la sopportava più. E così tra il pro e il contro di questi ricordi, cercava una ragione in modo da persuadere la voce dell'animo suo che lo rimproverava di aver sbagliato. A un certo punto si grattò la fronte, una scollata di spalle e bando a tutte queste vecchie cose che ormai non servivano più. Si alzò; andò in camera, accese il mozzicone di candela che trovò incastrato nel candelabro sul comodino da notte, lo stesso che si serviva quando era ragazzo. Riordinò la camera alla meglio.

Rassicuratosi che la porta di casa fosse ben chiusa, come faceva tutte le sere dalla sua padrona, si coricò senza toccar cibo, già snervato dai fastidi del nuovo ambiente. Spense la fiammella, e recitò la preghiera come era solito, sperando che all'indomani ritrovasse in sé le forze per riordinare tutto secondo il suo piano stabilito.

Al mattino, ai primi rintocchi della chiesetta della valle si alzò, andò a riempire la brocca d'acqua nel pozzo retro-

stante alla casa, con un vecchio secchio corroso e bucherellato, ne versò un po' nel catino smaltato, e con il pezzo di sapone che trovò nella mensolina appesa al muro, duro come un mattone, si diede una bella rinfrescata che rinvigorì il vecchio gagliardo.

Preso il pacco delle cibarie l'aprì, servendosi della carta come tovaglia, affettò un po' di salame, pane, una bottiglia di vino, pensando nel frattempo sul da farsi. Finito il pasto frugale, cominciò a spolverare i mobili, riordinare la cucina con tutto il suo pentolame di terraglia, mise i vestiti nell'armadio, la biancheria nel comò, le scarpe migliori nel cassetto dell'armadio, le altre nel comodino da notte. Fatto questo, spruzzò un po' d'acqua sul pavimento, e una bella ramazzata; lanciando di quando in quando, attraverso le finestre, qualche occhiata, borbottando fra sé: «Li metterò due pomodori, là un po' di fagioli bianchi che conserverò per quest'inverno, qui un po' di patate, là due peperoni che conserverò sotto aceto, laggiù due cavolfiori, e anche qualche gallina, così avrò qualche uova e me ne servirò di qualcuna per fare una tazza di brodo».

Però vi era qualcosa che mancava: qualcosa a cui lui non aveva mai pensato... Ma non si fece trascinare da queste piccole malinconie e seguì deciso il suo lavoro.

Di lì a qualche settimana, aveva ripulito tutto l'orto, tagliato la siepe e aggiustato il cancello, molto soddisfatto che le cose cominciavano a prendere vita.

Qualche giorno dopo, mentre era intento a vangare l'orto, si sentì salutare da una persona, che subito non aveva riconosciuto, ma che la voce gli era nota; era Maria, la figlia del colono della sua padrona, più giovane di lui di qualche anno, che l'aveva conosciuta quando andava con la signora Marta, al vecchio rustico di campagna a passare qualche settimana, la fece entrare, le avvicinò la sedia con la stessa premura che usava alla sua padrona, stappò l'ultima bottiglia di spumante che gli era rimasta, e cominciarono a conversare su i vecchi ricordi un po' nostalgici a tutti e due.

A un certo punto, Maria che subito si rese conto della situazione, credè opportuno palesare il suo malcontento che da tempo la turbava.

Rimasta vedova già da parecchi anni, viveva con il suo ultimo figlio, sposatosi da una decina di anni, il quale era andato ad abitare presso i familiari della moglie. I primi anni tutto andava abbastanza bene, ma da qualche anno in qua, le cose erano molto cambiate. Franca, la moglie del figlio, dopo la morte dei suoi genitori, era venuta di un egoismo tale da non sopportare, gelosa persino di quel piccolo affetto che il marito aveva per la mamma, proibendogli di fare tutti quei piccoli lavori, che per lei oltre di esserle uno svago gli servivano a tranquillizzarla spiritualmente, sicura di aver compensato il pane che mangiava.

Intanto Giosuè a queste confidenze si sentì rianimare, credette di aver trovato quello che completava il tutto per la felicità degli ultimi anni.

Fattosi un po' tardi, Maria si alzò, lo salutò, si avviò verso la porta per uscire. Giosuè era rimasto lì interdetto, senza rispondere al saluto, titubante di farle la proposta che nel frattempo aveva pensato, non perché avesse soggezione, ma per il suo orgoglio, non voleva gettarsi così come una merce da poco prezzo; e con una scusa qualsiasi la trattenne.

Cominciò a farle vedere la casa, l'orticello, le disse che aveva una piccola pensioncina, poco, ma che potrebbe bastare anche per due, dei suoi risparmi alla posta, e che tutto quello che le aveva mostrato era di sua proprietà.

«Perciò, Maria, se proprio non ti senti di continuare con tua suocera: sal, io sono solo, tu sei vedova, insomma tu mi hai capito, qui faresti la padrona assoluta». E Maria non rinunciò alla felicità reciproca.

GIOVANNI PRINCIPI

(Fiat - Servizio Collando Officina 1 Avio)

IL PERIODICO ILLUSTRATO DELLA RIV

La stampa aziendale italiana si è arricchita di un nuovo periodico: «Fatti, le opere ed il lavoro della RIV illustrati», edito dal Servizio Stampa e Pubblicità Riv e diretto da Angelo Fossa.

Al confratello, che fin dai primi numeri si è affermato con varietà di rubriche interessanti, di notiziari aziendali e delle attività assistenziali, e con belle illustrazioni, i fervidi auguri dell'«Illustrato Fiat».

Un danno augurabile. - Un artista assai noto (e vivente), il cui nome apparve nella colonna necrologica di una rivista, chiese all'editore un risarcimento danni di un milione. Ma i giudici osservarono: «La stampa, diffondendo questo errore, ha fatto all'artista una utile pubblicità». Ed accordò all'artista soltanto una lira.

Un commerciante disonesto confidava, un giorno, a Mark Twain: «Prima di morire, voglio fare un pellegrinaggio in Terra Santa, per guadagnarmi il perdono di Dio. Salirò sul monte Sinai e mi metterò a leggere i dieci comandamenti». «Io credo che non occorra tanto», commentò l'arguto scrittore americano. «Restate a Chicago e osservateli».

In 6° e 7° pagina:

LE NUOVE CASE FIAT PER LAVORATORI FIAT

LA MEDAGLIA D'ORO DELLA FEDELTA' AL LAVORO DEI 401 PREMIATI, 129 DIPENDENTI FIAT



Dopo la cerimonia al Teatro Alfieri i premiati Fiat si sono raccolti dinanzi alla fontana di Piazza Solferino. Nel gruppo hanno voluto esser presenti anche il prof. Valletta, l'avv. Agnelli, l'ing. Bono, i gr. uff. Gajal e Ghiglione, e la rappresentanza del Gruppo Anziani.

Domenica 29 gennaio si è svolta al Teatro Alfieri di Torino l'annuale cerimonia del conferimento delle medaglie d'oro « Fedeltà al lavoro » istituita dalla Camera di Commercio. Cerimonia sempre imponente, suggestiva, per la solennità dell'omaggio a tanti lavoratori anziani, di ogni azienda e grado. Il Presidente conte Enrico Marone, salutando le Autorità cittadine intervenute, ha messo in rilievo il significato umano e sociale dell'onore reso al lavoro. Il Sindaco avv. Peyron ha parlato anch'egli applauditissimo e dopo di lui il Presidente dell'Associazione nazionale lavoratori anziani, avv. Guzzeloni. Presenti la Presidenza e la Direzione Generale della Fiat, tutti i Direttori di Sezione e numerosi nostri Anziani. I premiati erano 401. Di essi ben

129 della Fiat: dirigenti, impiegati, operai. Ecco i loro nomi (in ordine alfabetico):

Giuseppe Agnoletti - Stefano Alessio - Luigi Allegro - Antonietta Altana Richieri - Giuseppe Amprimo - Pio Ansaldi - Cav. G. B. Armandi - Giuseppe Baracco - Giuseppe Bassignana - Ebe Bava Colombo - Rag. Giovanni Bello - Michele Bergia - Rag. Giuseppe Berretta - Carlo Bianchi - Luigi Binelli - Felice Binello - Teresa Bisacca - Felice Bisotti - Cav. B. Emilio Bordiga - Simone Borla - Chiaffredo Borro - Antonio Bosco - Mario Botto - Carlo Camerano - Mario Capellis - Ernesto Carelli - Giovanni Carretto - Amalia Cavalcà - Secondino Cavallero - Celso Cenna - Giacomo Cerrato - Michele Cimosa - Agostino Colombo - Rinaldo Coppo - Felice Corino - Pietro Deffilippi - Giacomo Delfino - Vincenzo Delmastro - Francesco Delsedime - Cav. Alessandro De Maria - Ing. Roberto De

Pieri - Cesarina Destefank - Camillo Dezzani - Michele Divizia - Guglielmo Davis - Domenico Felis - Germano Ferraro - Alessandro Ferrero - Angelo Ferrero - Giovanni Ferrero - Giovanni Ferroglio - Giuseppe Ferroglio - Alberto Folco - Giuseppe Franceschini - Angelo Gaggino - Cav. Onorato Gallea - Battista Garnero - Vincenzo Garri - Giuseppe Gastaldo - Tommaso Giacobino - Giuseppe Giacotto - Giovanni Gianoglio - Francesco Gianotti - Magda Giola - Andrea Giovara - Arolfo Girodo - Giovanni Girodo - Firmine Goffi - Ernesto Gramaglia - Giuseppe Greco - Giuseppe Icardi - Ferdinando Isolato - Luigi Longhetti - Defendente Lussatti - Rag. Giorgio Maggiore - Teresa Manfrino - Marco Marchini - Luigi Marin - Giovanni Martinengo - Giacomo Massola - Francesco Maverio - Guido Melesso - Sebastiano Mengo - Renzo Miglietti - Luigi Moncalero - Giuseppe Montabone - Gina Mosso - Giuseppe Novello - Vittorio Oggero - Giuseppe Pau-

tasso - Giovanni Pedemonti - Tommaso Pennazio - Cav. Uff. Ben Omega Petrazzini - Giuseppe Piovano - Pietro Pleitavino - Giuseppe Pochettino - Augusto Porro - Adolfo Pozzi - Francesca Quaglia - Pietro Quaranta - Nello Rabaglietti - Giovanni Rastellino - Ernesto Resegotti - Biagio Ricci - Luigi Riviera - Giuseppe Roa - Ambrosina Rocca - Comm. Antonio Rosa - Ing. Guido Rubic - Giuseppe Sallasa - Rag. Mario Sambuelli - Giuseppe Savio - Carlo Scapino - Giovanni Sciolotti - Piero Sessa - Federico Siccardi - Ezio Simonetti - Paolo Sola - Oreste Sonnati - Luigi Stefanucci - Giovanni Tallano - Marco Tallone - Stefano Tesio - Giuseppe Toselli - Giuseppe Vaira - Tancredi Valle - Michele Varetto - Carlo Zeppegno - Giuseppe Zola.

A tutti i premiati, e in particolare agli appartenenti alla Fiat, le congratulazioni e gli auguri del nostro « Illustrato ».

LA MILLESIMA



BRUXELLES - I dirigenti dell'« Autolocomotion » e le maestranze del nuovo stabilimento di montaggio del Concessionario Fiat presso Bruxelles (a Waterloo) hanno festeggiato nel mese scorso l'uscita della millesima vettura « 1100 ». Un successo di lavoro italo-belga. — Les Dirigeants de l'« Autolocomotion » et le personnel de l'établissement de montage près de Bruxelles (à Waterloo) ont fêté le mois écoulé la sortie de la 1000^{ème} voiture Fiat « 1100 »: voilà encore un succès du travail italo-belge.

LA CASA: ELEMENTO NUMERO UNO

La Fiat sviluppa la costruzione

Nel vasto quadro delle attività assistenziali Fiat per i dipendenti e loro famiglie il problema casa è oggi d'importanza fondamentale.

La Fiat, dopo avere notevolmente contribuito al piano INA-Casa, ritenne opportuno provvedere anche direttamente a costruire alloggi esclusivamente riservati a suoi operai ed impiegati, e nel novembre 1954 deliberò uno stanziamento di 8 miliardi di lire per 2000 alloggi da dare in affitto a prezzo modico e con la possibilità di divenirne proprietari.

Questo Piano-Casa Fiat andò subito in esecuzione, e a tutt'oggi è già stato realizzato oltre al 50 % impiegando la metà di quello stanziamento. Mentre le costruzioni vanno avanti rapidamente, la Fiat sta studiando, su proposta della CISL e della UIL, un suo ulteriore Piano, con nuovi stanziamenti per costruire altre case, più case. Entro due o tre anni il numero delle case Fiat per operai ed impiegati risulterà notevole, tale da soddisfare le necessità più impellenti dell'abitazione decorosa, confortevole, economica, come ogni lavoratore ha il diritto di avere.

Della importanza di questa essenziale azione Fiat per la casa tutti quei nostri operai ed impiegati che ancora sono assillati dal problema dell'alloggio si rendono ben conto. La Fiat la svilupperà sempre di più.

ALLOGGI MODERNI CONFORTEVOLI

Case Fiat già costruite o che stanno per essere ultimate in queste zone della Città:

IN VIA ONORATO VIGLIANI

50 case a 4 piani fuori terra (73 scale);

4 case a 10 piani fuori terra (4 scale ad 8 ascensori);

13 lavanderie distribuite nelle case a disposizione degli inquilini secondo distribuzione affidata alle 13 portinerie;

1 mercato coperto;

1 porticato per il disimpegno di negozi e servizi;

In totale 602 alloggi di mq. 85 ciascuno a 5 vani e 114 alloggi di mq. 65 a 4 vani.

Il complesso di queste costruzioni si estende ad un'area di 80.000 mq. circa, e con una rete di strade interne è collegato agli stabilimenti di Mirafiori ed alla via Nizza dall'importante arteria di via Onorato Vigliani, che a seguito di intese col Comune di Torino sarà aperta nei tronchi ancora sospesi e opportunamente sistemata.

IN CORSO GIAMBONE

12 stabili a 10 piani fuori terra (12 scale e 12 ascensori);

12 lavanderie meccaniche distribuite in ogni casa a disposizione degli inquilini secondo distribuzione affidata alle 12 portinerie.

1 mercato coperto costituito da portico per bancarelle, 6 negozi con retro (box), 4 negozi con retro e servizi, locali per servizi igienici e deposito bancarelle, 4 alloggi per dipendenti.

Complessivamente 468 alloggi di mq. 80 ciascuno: 3 camere, cucina e bagno.

Il complesso di queste costruzioni si estende su un'area di 28.000 mq. sul corso Giambone, attraverso una rete di strade interne; e in corso Giambone stesso è ottimamente collegato agli stabilimenti di Mirafiori e alla via Nizza.

IN VIA FOSSATA

7 stabili a 10 piani fuori terra (7 scale e 7 ascensori);

7 lavanderie meccaniche distribuite in ogni casa a disposizione degli inquilini secondo distribuzione affidata alle 7 portinerie;

1 mercato coperto costituito da portico per bancarelle, 6 negozi con retro (box), 4 negozi con retro e servizi, locali per servizi igienici e deposito bancarelle, 4 alloggi per dipendenti. Complessivamente 273 alloggi di mq. 80 ciascuno: 3 camere, cucina e bagno.

Il complesso di queste costruzioni si estende su un'area di 21.000 mq. su via Fossata, corso Grosseto e via Chiesa della Salute.

Tutti questi alloggi sono modernissimi, costruiti razionalmente e con ogni essenziale comodità aventi cioè:

— il riscaldamento centrale a termosifone è distribuito a tutti gli alloggi da un'unica centrale termica; ed il costo del riscaldamento, come di ogni altro servizio, è compreso nel canone di affitto e ripartito in 12 mesi;

— ogni alloggio sarà dotato di bollitore elettrico e a gas per acqua calda; energia elettrica in tutte le camere;

— impianto telefonico, antenna televisiva centralizzata;

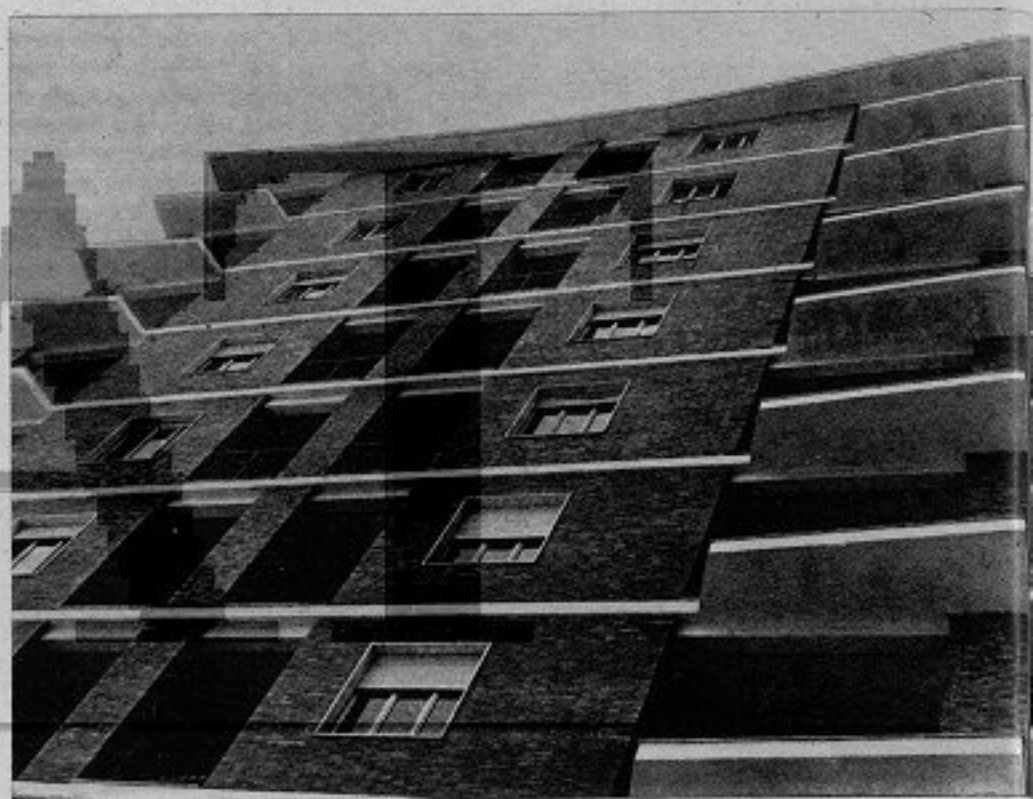
— nelle case a 10 piani impianto di ascensore - scale in marmo - pavimentazione a graniglia multicolore (piastrelle) - cucina e bagno a piastrelle di gres - serramenti in legno con avvolgibili esterni in legno;

— gli alloggi verranno consegnati coloriti e verniciati;

— una rampa permette l'accesso dallo esterno ad un sottopiano nel quale è predisposto ampio locale per rimessa biciclette, motorette, motociclette;

— allo stesso sottopiano un locale cantina per ogni alloggio, e naturalmente l'estensione delle scale interne per un diretto collegamento all'alloggio.

Ogni complesso di case è dotato di edificio per i servizi del culto. Oratorio, sala di proiezione e riunione, aerea per giochi all'aperto o campo sportivo. Un notevole sviluppo di viali e di zone libere e posteggi per macchine.



IN VIA FOSSATA



IN CORSO GIAMBONE



Prossimamente saranno rese note le norme di regolamento per la presentazione delle domande d'assegnazione. Le assegnazioni verranno iniziate prima dell'estate.

NO DELLA VITA DEL LAVORATORE

di alloggi per operai ed impiegati

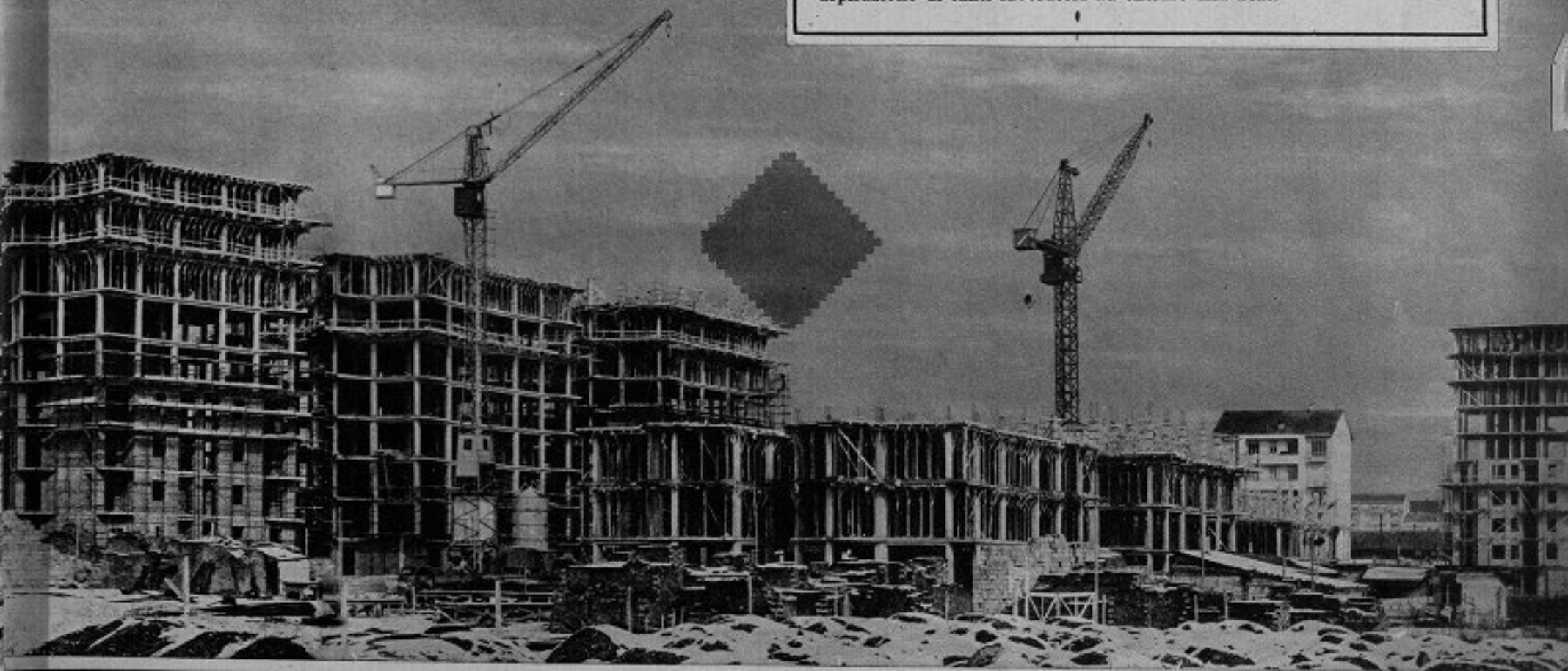


IN VIA ONORATO VIGLIANI

(foto Bogino)

Il quadro delle assistenze sociali Fiat ai dipendenti e loro famiglie si accresce ogni anno di istituzioni e di opere. Cresce in estensione ed in profondità. Assistenza alla maternità e all'infanzia; assistenze gratuite mediche e farmaceutiche a tutti i dipendenti e familiari a carico, ospedalità e convalescenziari, colonie estive e collegi, scuole e corsi d'istruzione tecnico-professionale, centri sportivi e culturali, assistenza agli Anziani e Casa di riposo "Giovanni Agnelli". Ed ora le case Fiat per 2000 alloggi.

Il complesso assistenziale Fiat è così capillare, che talvolta l'operaio o l'impiegato non sa di poterne usufruire in ogni sua circostanza. Ma tutti sanno che appartenere alla Fiat vuol dire avere assicurata una assistenza continua e totale; e questa consapevolezza spiega la diffusa aspirazione di tanti lavoratori ad entrare alla Fiat.



VEDIAMO ALLA FIAT MIRAFIO

CHE COS'È IL CONTROLLO DI QUALITÀ

Questa definizione «controllo di qualità» è entrata da pochi anni nella terminologia industriale e sta ad indicare una svolta decisiva nella tecnica della produzione.

E' bene mettere subito in chiaro che per «controllo di qualità» non si intende affatto semplice collaudo o verifica, bensì di un metodo ampio, complesso, in continua elaborazione e in incessante perfezionamento, che investe l'intero processo produttivo. Un metodo di azione, sia preventiva che correttiva, intesa a stabilire e mantenere un elevato grado di qualità, a migliorare la produzione e a ridurre i costi. Questa attività viene organizzata in molti modi, a seconda delle circostanze; molto spesso viene impiegato il metodo statistico, che con-

sente al controllo una razionalità, una sicurezza e una rapidità altrimenti non conseguibili.

Si è detto che si tratta di un'azione preventiva e correttiva. Preventiva in quanto si manifesta nel momento stesso in cui nasce il progetto di una determinata lavorazione. Lo specialista che esamina i piani tenendo presenti le esigenze del controllo di qualità, immediatamente si pone quesiti come questi: a quali macchine utensili alle quali sarà affidato questo lavoro, in quale grado e misura esse possono eseguirlo, se si chiede loro uno sforzo troppo elevato, se le necessità di registrazione e di messa a punto diventano troppo frequenti?, ecc. Preventiva è pure l'azione che si svolge attraverso la verifica del materiale in arrivo, proveniente da ditte fornitrici, e si tratta di una verifica basata sul metodo statistico del campione. L'azio-

ne correttiva è invece rivolta a controllare la produzione di mano in mano che si svolge, ad analizzare e migliorare i procedimenti di lavorazione.

In materia di «controllo di qualità» esistono ampi trattati italiani, francesi, inglesi e soprattutto statunitensi: infatti questi recentissimi metodi hanno trovato nel nord America, un vigoroso esemplare sviluppo. La nuova concezione tecnica appare chiara nella sua sostanza, a chi legga questo incisivo cartello esposto in alcuni dei reparti degli stabilimenti Fiat, ove si eseguono operazioni connesse al controllo di qualità: «La qualità non si deve cercare nel prodotto, ma deve nascere durante la produzione».

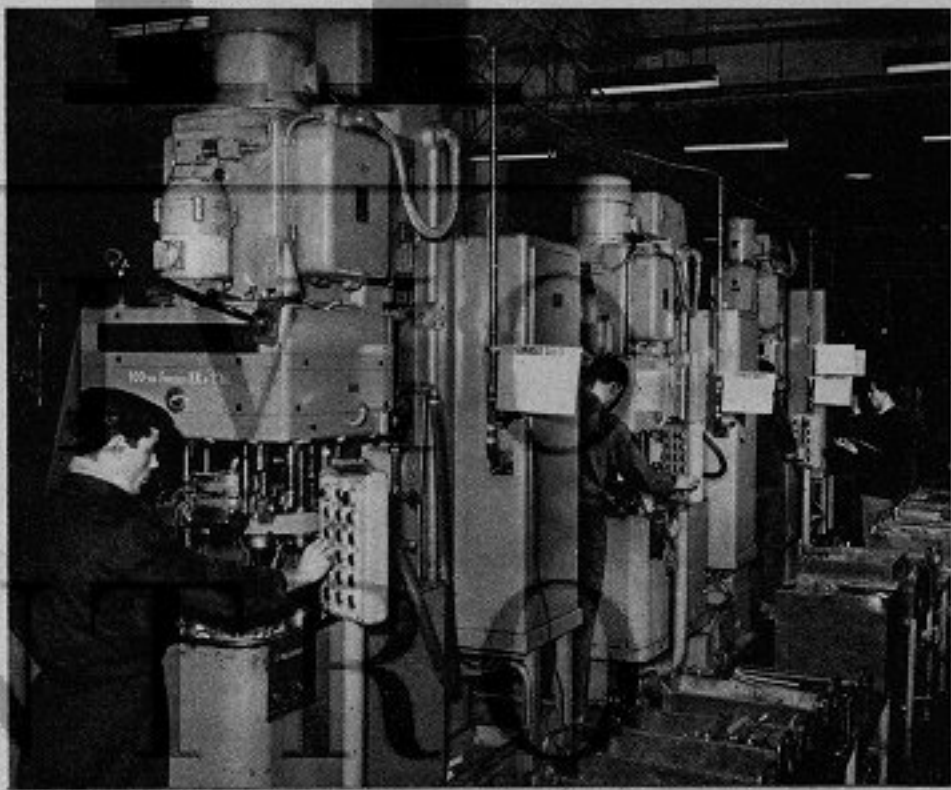
Controllare la qualità mentre la produzione sta nascendo: ecco un compito al servizio del quale la tecnica offre le sue grandi possibilità. E' una possibilità che si rivela come una

continua sorpresa a chi, passando di officina in officina, si sofferma nei vari reparti.

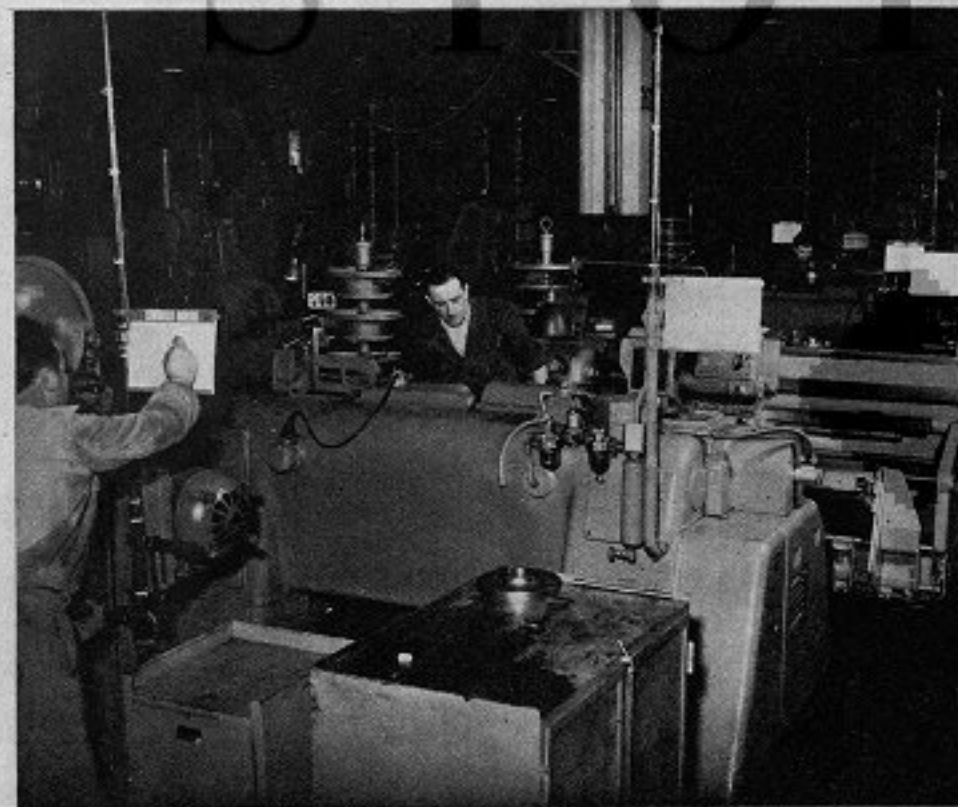
La documentazione fotografica che qui offriamo presenta solo taluni aspetti di un panorama vasto e vario, protagonisti gli uomini e le macchine. Le attrezzature hanno un che di magico per le inesauribili attitudini di cui sono capaci; ma gli uomini appaiono in primo piano quali arbitri del processo tecnologico sempre più veloce, complesso, preciso. Chi percorre le linee della produzione e osserva ciò che sta accadendo scopre frequentemente operai intenti in delicati accertamenti, mediante strumenti di alta precisione. Le doti di intelligenza, di intuito e di spirito d'iniziativa, che caratterizzano il più elevato lavoro artigiano, sono presenti e indispensabili in misura almeno eguale nei moderni lavoratori.



Qui siamo nel reparto controllo ingranaggi, controllo prima del loro montaggio sul cambio. Si tratta di operazioni compiute con i nuovi metodi, mediante l'impiego di aggiornatissime attrezzature ottiche ed elettroniche. Per esempio, le vibrazioni meccaniche sono analizzate con strumenti che ne traducono le caratteristiche su schermo luminoso. Nella foto, in primo piano da sinistra a destra, i giovani Elio Rocca, Federico Olumi e Domenico Gonella, ed in secondo piano il dott. Domenico Buonocore, capo della sala-controllo, mentre esamina pezzi che gli sono consegnati dall'operatore Geremia De Biasi.



Gli operatori addetti a questi complessi (e cioè macchine multiple che eseguono diverse operazioni) attendono alla lavorazione della forcella della 600. Ben visibile a ciascuna macchina risalta la scheda su cui si annotano i dati attraverso i quali si esegue il controllo di qualità. Qui entra in gioco il metodo statistico. L'operaio controlla un pezzo ogni dieci: se ne trova uno difettoso, non solo lo scarta, ma procede al controllo consecutivo di cinque pezzi. Se fra questi uno lascia a desiderare, l'operaio ferma la macchina per un'accurata verifica del funzionamento. Le annotazioni della scheda riflettono i numeri di pezzi eseguiti in un turno, i pezzi di scarto, i cambi di utensili, ecc.



Analogo procedimento si attua presso questi complessi per la sgrossatura e finitura dell'albero frizione della 600. Nella foto: Giuseppe Chiesa, Vittorio Orsi e Romolo Dallo.

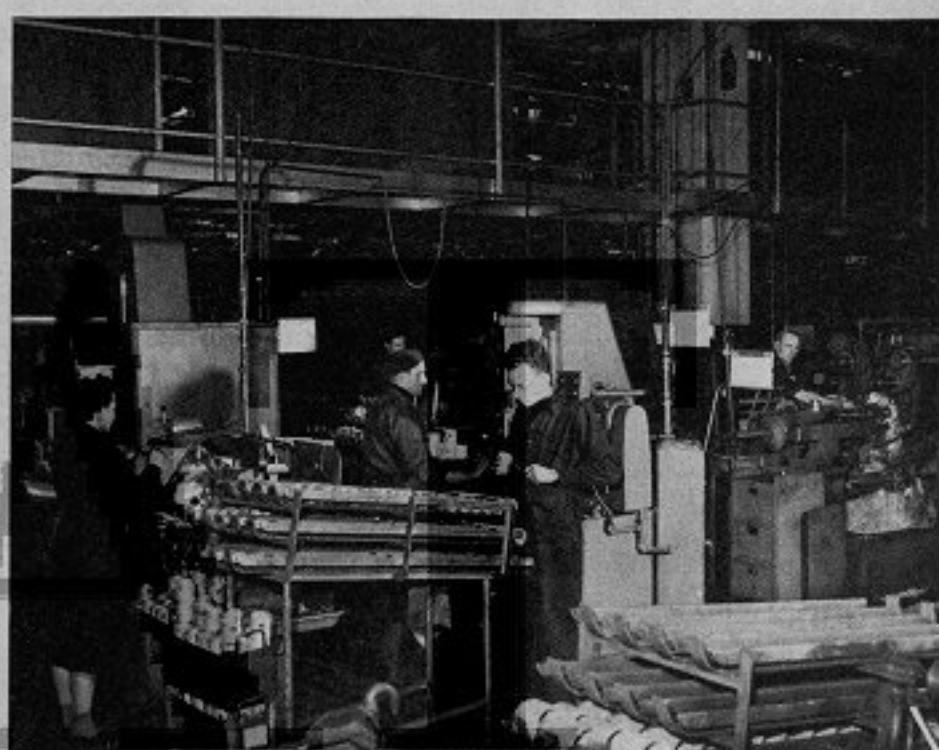


Nell'Officina 6: la bulloneria per le più disparate esigenze viene sottoposta al controllo di accettazione mediante un moderno sistema di campionatura doppia, secondo la tecnica del controllo di qualità. In primo piano a destra: Giuseppe Aviotti (un anziano Fiat con 32 anni di servizio), Carlo Bostico, Brunetto Brunacci e Remigio Turletti.

RI IL CONTROLLO DI QUALITÀ



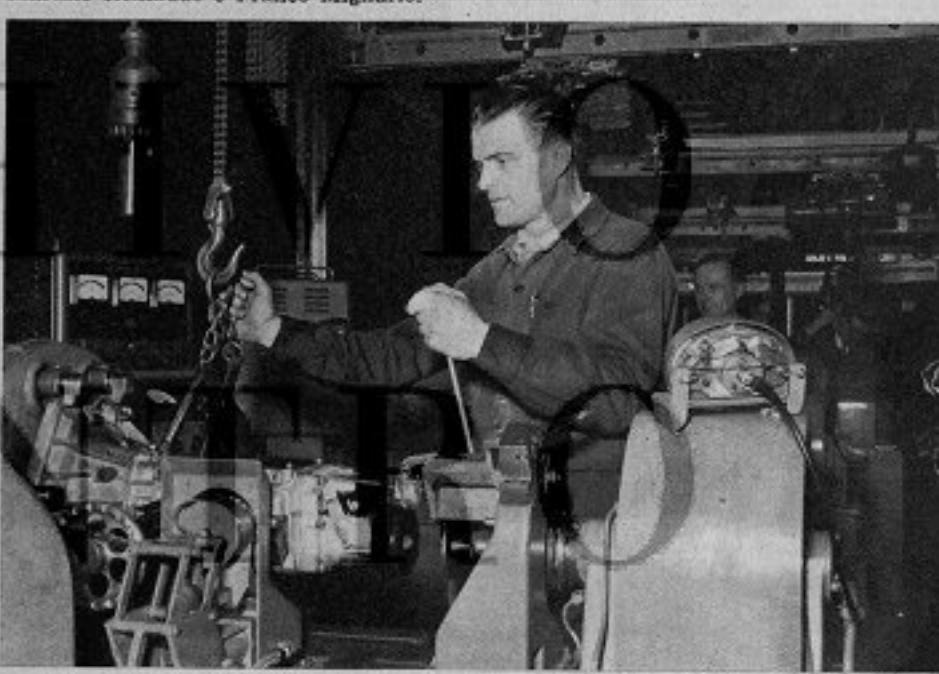
Un box del collaudo ove si eseguono perfezionati piani di campionatura. Il collaudatore, quando giungono determinati pezzi con relativa bolla di identificazione, preleva il disegno i calibri e la scheda su cui segnare le particolarità richieste. Questi accertamenti differiscono dai collaudi tradizionali anche perché si inseriscono nel ciclo della produzione in modo razionalmente tempestivo. In primo piano (con basco e occhiali) Antonio Rabozzi, 32 anni di servizio, membro del Consiglio direttivo del Gruppo Anziani Fiat, e l'impiegata Lucia Nanni. A destra, Pietro Sivera (egli pure da 32 anni alla Fiat) e Marco Alcardi.



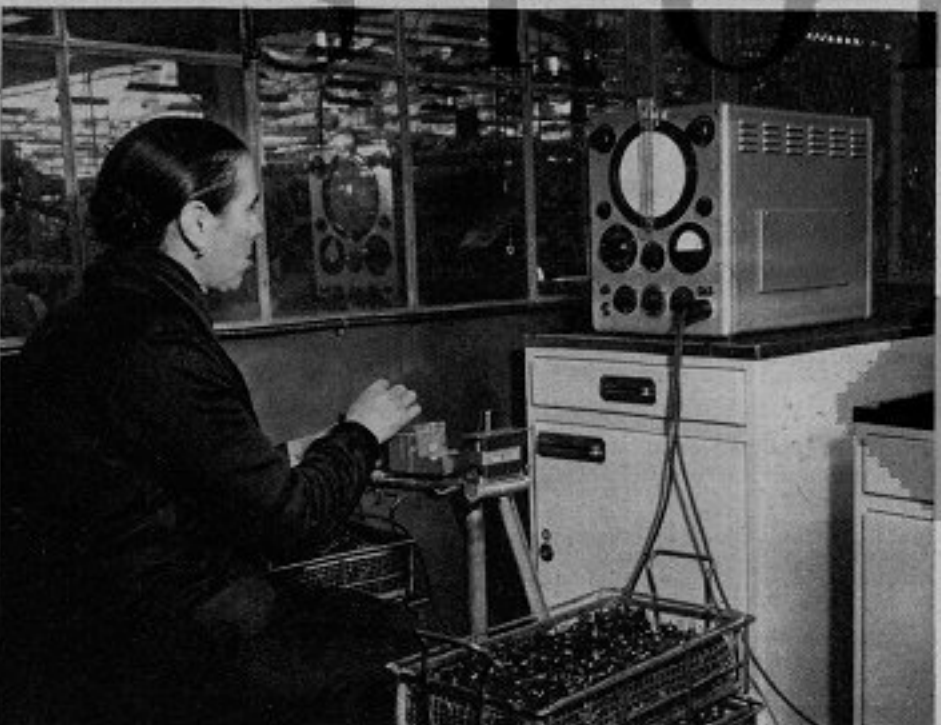
La tecnica dei controlli periodici e dei relativi provvedimenti in caso di irregolarità viene adottata anche nell'Officina 7, come documenta questa istantanea, che ritrae un particolare di una squadra lavorazione stantuffi. Sono alle macchine Marta Borgetto, Martino Reinaudo e Franco Migliario.



L'operatrice Maria Borgetto compie sulla scheda del «Controllo di qualità» una delle annotazioni, in virtù delle quali il processo produttivo è vigilato continuamente durante il proprio svolgimento. Questa macchina utensile è un moderno tornio, che qui compie l'alesatura per centraggio. Sullo sfondo, l'operaia Maddalena Arduino.



Un'apparecchiatura che consente di «vedere» la rumorosità dei cambi. Nella foto, a sinistra sono visibili tre quadranti: le relative lancette indicano se l'eventuale rumorosità sia compresa nel rigoroso limite di tolleranza. Questo agevole, esatto e rapido mezzo di controllo si basa sulla tecnica elettronica, e consente di tenere d'occhio il livello di produzione con ritmo continuo. Nella foto: Alfonso Cagnasso e Bernardo Gais.



Il pattino del bilanciante è costruito con un tipo di acciaio indurito, ed è importante avere la certezza che il metallo possieda davvero le proprie pregiate caratteristiche. L'accertamento si attua secondo i piani razionali del controllo di qualità, e viene compiuto mediante l'impiego di un'apparecchiatura elettronica che misura la durezza del metallo, raffigurando il risultato mediante una sinusoide che appare su uno schermo, simile a quello di un apparecchio televisore. Nella foto: la signa Fortunata Ghirighello.



Un particolare del reparto accettazione del materiale proveniente da ditte fornitrici. Anche qui l'accertamento viene eseguito secondo il «metodo del campione». Si usano speciali tabelle, razionalmente elaborate sulla base di certi metodi matematici i quali hanno dimostrato come, in determinati casi, una piccola parte di una partita di merce, se prelevata con criteri appropriati, ha 99 probabilità su cento di rappresentare esattamente il tutto. Il controllo così eseguito molto spesso risulta anzi ancora più esatto di quello compiuto al 100%, perché è esente dai rischi di errori derivanti dalla noia e dalla stanchezza inevitabili nei lunghissimi collaudi.

I BAMBINI FIAT E LE MACCHINE

Concorso dell'«Illustrato»

Una scuola elementare, di un piccolo paese in provincia di Verona, Sant'Andrea di Badia Calavena, ha avuto l'onore di una pubblicazione di singolare significato: un bel libro di lusso, intitolato «I bambini e le macchine» nel quale Leonardo Sinisgalli ha raccolto una serie di disegni originali eseguiti ed incisi da alunni della 4ª e 5ª classe. Diciamo libro di lusso perché stampato con il torchio a mano su carta



ta a lino di Fabriano, in pochi esemplari numerati, al prezzo di 12.000 lire l'uno. Sono 20 tavole di disegni elementarissimi di macchine semplici: il mulinello per filare, la macchina da cucire, la sgranatrice, la macchina dell'arrotino, la pompa, il tornio, il trattore e simili. Ma sono disegni che rivelano la passione dei ragazzi per tutto ciò che è meccanico, oltre al gusto del disegnare.

UNA PICCOLA SCUOLA

Il merito di questa iniziativa è dell'insegnante della Scuola di Sant'Andrea, maestro Gianni Faé, il quale coltiva nei suoi alunni ed alunne (figli di contadini e di artigiani) questo sentimento artistico della macchina. La sua scuola ha anche un giornalino, che si chiama «Piccole Dolomiti», che pubblica oltre a disegni di alunni

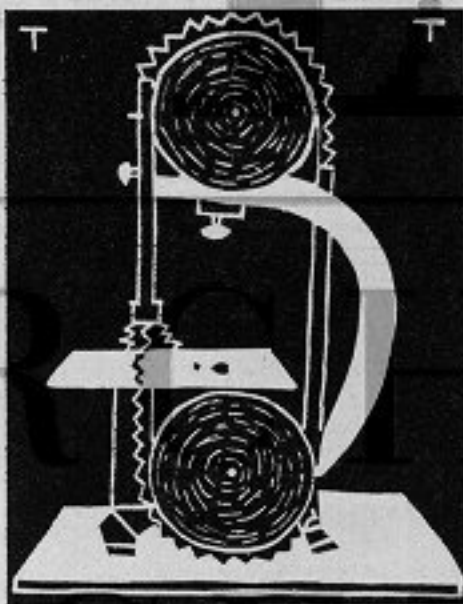


anche loro componenti sull'argomento macchine. Qualcuno di questi componenti è commovente come espressione della mentalità infantile per la macchina.

Nell'estate scorsa la grande rivista «Civiltà delle Macchine» (Roma), diretta dal Sinisgalli, dette notizia an-

che di questi lavori della scuola di Sant'Andrea annoverando il maestro Faé tra i più benemeriti insegnanti; e pubblicò una lettera di lui in cui si leggeva:

«...Dobbiamo fare tutto con mezzi di fortuna. Tra l'altro ci costa non poca fatica, anche manuale, mancando di pressa e caratteri... Viviamo in un ambiente di zona montana miserabile. Effettivamente tutta la «civiltà» del paesetto consiste nelle macchine incise dai miei alunni; per la loro mente rappresentano queste macchine un mondo meraviglioso al quale la mia passione li ha avvicinati. Penso che resterebbero sbalorditi come davanti a un assurdo se potessero visitare, che so, un cantiere navale, ad esempio. Non vorrei qui tessere l'elogio loro o, peggio, il mio. Penso che la passione influenzi il mio senso critico, a volte, nella valutazione dei risultati della mia faticosa opera di insegnamento e di educazione. Mi interessa particolarmente lo studio dei rapporti «macchina-uomo». Ho cercato di «vedere» nei miei scolari un aspetto di



tale rapporto. Ho potuto cogliere interessanti osservazioni che darebbero modo di approfondire lo studio dal lato pedagogico...».

SUGGERIZIONE PROFONDA

Leonardo Sinisgalli, nella sua nobile prefazione al raro libro «I bambini e le macchine», riferendosi ai luoghi della scuola elementare di Sant'Andrea e alla ispirazione di quei ragazzi, che disegnano e commentano macchine e meccanismi, rileva la suggestione profonda di queste espressioni infantili, ed annota anche la qualità di certi disegni:

«Io voglio indicare ai cultori del bianco e nero, ai puri grafici, l'intelligenza di

NORME DEL CONCORSO

1. - Al Concorso di disegni «I BAMBINI FIAT E LE MACCHINE» possono partecipare bambini e bambine di età non superiori ai 14 anni compiuti (che è l'età di ammissione alla Scuola Allievi), figli di dipendenti Fiat (impiegati e operai).

2. - Si partecipa al Concorso mandando all'«Illustrato Fiat» (Torino, corso G. Agnelli 200), per posta raccomandata, uno o al massimo due disegni di qualsivoglia macchina, che al giovane concorrente piaccia raffigurare: non soltanto l'automobile, l'autocarro, la trattoria, ma anche la macchina utensile o comunque di lavoro.

3. - Il disegno deve risultare concepito e fatto dal bambino o bambina secondo la sua fantasia o conoscenza. Non saranno assolutamente ammessi quei disegni, che non possono essere ragionevolmente attribuiti a bambini, o copiati da libri riviste o cataloghi. Il loro pregio starà nella ingenuità stessa del disegno di mente e di mano infantile, anche se non del tutto reale e finito.

4. - Il disegno (o due) va fatto in inchiostro su carta da disegno, decorosamente.

5. - Al disegno deve essere annesso un foglio con queste chiare indicazioni: nome, cognome, data di nascita, domicilio, del piccolo concorrente; nome, cognome e reparto o ufficio del dipendente Fiat di cui è parente. Il concorrente potrà anche scrivere, nello stesso foglio, qualche breve nota di spiegazione su ciò che ha voluto disegnare, idea ed esecuzione.

6. - La Commissione esaminatrice giudicherà e premierà inappellabilmente. I premiati saranno pubblicati sull'«Illustrato». I disegni non prescelti non verranno restituiti.

7. - Il Concorso durerà 3 mesi: aprile, maggio, giugno. Mandare i disegni entro il 15 di ognuno di questi mesi per poter pubblicare quelli premiati nel rispettivo numero dell'«Illustrato». I premi verranno assegnati e annunciati volta a volta.

8. - A ciascun bambino premiabile non potrà essere assegnato che un solo premio.

certe soluzioni, la dosatura degli spessori del pieno, certi tagli, certe crepe nella massa del bianco, la interruzione di certe linee ritte costruite a tratti sovrapposti e discontinui quasi con bacchette più che con tratti. E in verità le macchine non sono fatte con l'inchiostro ma con lamine sovrapposte di una lega nerissima di cui la scuola deve possedere il segreto, la formula. Non è nella strepitosa sicurezza ed eleganza dei segni e delle sagome, per cui viene in mente Picasso e nessun altro più, ch'io voglio indugiare, ma è sul loro valore di archetipi che devo insistere, sulla presa di coscienza d'un mondo finora relegato fuori della natura e del sentimento ed operata per mezzo di semplici matrici da mani puerili. Ecco dunque che i mostri si son fatti ammansire dai fanciulli come nelle leggende...».

Pensiamo che questa pagina su «I bambini e le macchine» interesserà grandi e piccoli dell'«Illustrato Fiat». Se nel paese di Sant'Andrea in quel di Verona, in una scuola di montagna, alunni ben guidati danno così bell'esempio, chissà quanti ragazzi e bambine di dipendenti Fiat — questo mondo di macchine — saranno desiderosi e capaci di disegnare l'automobile, o altra macchina, secondo la loro genuina ispirazione.

A chiunque della Fiat è ben nota la grande amicizia tra i bimbi e le macchine, un'amicizia di lunga data e di

profondissime radici. Il bambino costruisce la macchina, smonta la macchina, ci gioca, infine ne è affascinato, se ne vanta coi compagni, e la difende dalle loro aggressioni, come proprietà alla quale non può rinunciare. Noi dell'«Illustrato» abbiamo una larga schiera di questi piccoli ammiratori che ci scrivono per esprimere il proprio compiacimento per un modello di vettura, o per informazioni, o per... darci consigli. Insomma, i bimbi sono innamorati delle macchine. Invitiamoli a disegnarle.

Facciamo dunque, a titolo di esperimento, un concorso dell'«Illustrato Fiat», tra i nostri piccoli lettori. Ci mandino qualche disegno di macchina, fatto veramente da loro, non dal babbo che lavora alla Fiat o dal fratello che frequenta la Scuola Allievi Fiat. Proprio di loro testa e mano, non importa se disegno infantile. Conta lo spirito, l'attitudine a sentire e raffigurare la macchina. Una Commissione competente vedrà i disegni, li vaglierà (e la selezione dovrà essere necessariamente severa), «Illustrato» pubblicherà i disegni prescelti e li premierà. Premi utili, graditi.

Intitoliamo il concorso così: «I bambini Fiat e le macchine». Diamo sopra le norme del Concorso.

MINIME DELLA STORIA

● Lettera a Bernard Shaw: «Signore, sono la segretaria d'un circolo femminile di cultura che si è costituito in questi giorni a Londra. Naturalmente il circolo ha bisogno di una biblioteca; naturalmente nella biblioteca dovrebbero figurare in primo luogo le vostre opere complete. Se non il circolo, composto com'è di tutte signorine povere, non ha i mezzi per comprarselo. Non vorreste voi, illustre signore, venire incontro al nostro desiderio, facendoci dono dei vostri libri? Sinceramente, vostra Margaret Smith». Risposta di G. B. S.: «Signorina, mi meraviglio assai della sua richiesta, che mi guarderò bene dall'accogliere. Quando non si hanno i denari necessari per acquistare le mie opere, non si costituisce un circolo di cultura. Sinceramente, vostro G. Bernard Shaw». Replica a G. B. S.: «Illustre signore! Il club di cui sono la segretaria si affretta a esprimervi la sua più viva riconoscenza per il dono che vi siete degnato elargirgli. Abbiamo infatti ricevuto la vostra brillante lettera, l'abbiamo venduta come autografo e col ricavato abbiamo comperato le vostre opere complete. Sinceramente, vostra Margaret Smith».

● Sono sempre puntuali agli appuntamenti, diceva Boileau, «perché ho notato che quelli che aspettano non pensano che ai difetti di quelli che si fanno attendere».

● Wilhelm Mengelberg, il noto direttore d'orchestra olandese, incontrò un giorno uno dei membri della sua orchestra. Vedendolo ben vestito, elegantissimo, Mengelberg disse: «Mi sembra che gli affari le vadano bene». «Eh, sì», rispose l'orchestra, «lavoro molto. Oltre che nella sua orchestra, sono in un quartetto, do lezioni private e ho un contratto con la radio». «Davvero?», si congratulò il direttore. «E quando dorme?». «Durante le prove», rispose il suonatore.

● Isacco Newton, il celebre matematico e astronomo, fu membro della Camera dei Lords d'Inghilterra. L'ammirazione per il suo genio era grandissima e poiché sembrava restio a parlare, i Lords per primi si mostrarono ansiosi di udire nella loro assemblea. Un giorno l'aspettativa parve essere soddisfatta. Newton, infatti, fece segno con la mano che aveva qualcosa da dire. Tutti gli occhi si fissarono su di lui. E Newton disse: «Pregherei che fosse chiusa la finestra che mi sta di fianco, perché mi viene addosso molta aria». E sedette.

● Quando Honoré de Balzac ereditò da uno zio, vecchio e avaro una cospicua somma, così scrisse agli amici, partecipando la notizia: «Ieri, alle ore cinque antimeridiane, mio zio ed io siamo passati a miglior vita».



ENNA - Un piccolo cacciatore (Urbano Denti) monta la guardia d'onore alla «600».



FIRENZE - Questo bambino (Paolo Sozzi, figlio di un dipendente dello Stabilimento Fiat di Firenze) legge volentieri l'«Illustrato», che incuriosisce anche il bel barboncino...

INFINITA TENEREZZA DI MOZART

Il 1956 è ricco di celebrazioni nel campo musicale: cadono infatti quest'anno il centenario della morte di Schumann (29 luglio 1856) ed il bicentenario della nascita di Mozart (27 gennaio 1756). Ma, mentre il primo anniversario passa inosservato, il mondo intero celebra con entusiasmo il ricordo di Mozart. «Le celebrazioni consacrate al Maestro di Salisburgo sembrano superare ancora quelle dedicate a Beethoven o a Bach — ha osservato un critico svizzero, che si domanda da dove derivi questo prestigio. — L'opera di un Beethoven o di un Bach presenta aspetti monumentali, tangibili, in un certo senso degni di tali solenni manifestazioni; il genio di Mozart è invece impalpabile, sfugge all'analisi».

È LA MUSICA STESSA...

Forse appunto perché egli fu così spontaneo, così inconsciamente e facilmente «vero» (Gounod diceva: «Mozart è la musica stessa»), perché ebbe così spiccato il senso della misura e dell'equilibrio, per quel suo pessimismo non sconcolato, né tragico e neppure ironico, ma rassegnato e fiducioso, per quella sua allegria umana, un modo di prendere in giro con un fondo di tenerezza, che ognuno di noi si illumina anche soltanto nell'udire il suo nome. Questo soprattutto: la tenerezza. Essa era infinita, completa in Mozart. La vediamo già nel fanciullo, che non è a suo agio se non quando si sente amato da chi gli è intorno (si tratti di monarchi o di domestici), e traspare sotto l'humour un po' sbarazzino delle sue lettere, attraverso la sua passione per Aloysia e l'affetto per Costanza, nelle sue amicizie.

Tutti conoscono Mozart quale fanciullo prodigo che stupiva sovrani e artisti, suonando il cembalo e componendo, a soli sei anni, sonate e sinfonie. Viene pertanto naturale chiedersi: è l'uomo Mozart? Fu un Austriaco medio, non molto bello, ma disinvolto e raffinato, ricco di fascino. Lo si disse leggero: un altro segno della sua tenerezza. Adorava giocare a biliardo. Non ebbe alcun senso pratico (sbrigliava male i suoi affari), e non seppe mai sfruttare le conoscenze altolocate che aveva (non esitò a mandare al diavolo l'Arcivescovo di Salisburgo, le cui meschine esigenze lo esasperavano).

E l'artista? Poche opere ci appaiono complete come le sue, ed il numero solo dà le vertigini. Infatti, malgrado la morte prematura, la sua produzione è così vasta (24 opere, 15 messe, 49 sinfonie, più di 60 concerti, 45 sonate per violino, ecc.) che il numero è sempre soggetto a revisione e si deve ricorrere alla catalogazione del signor von Koechel (perché vediamo ogni sua opera seguita dalla lettera K).

L'arte mozartiana non ebbe infanzia: essa ci appare subito qual è fin dalla prima opera. Difetto di cultura generale, condizioni di vita, natura ricca e facile non gli consentirono indugi teoretici, né preoccupazioni retoriche o intellettualistiche. Ed egli è inconfondibilmente perfetto nell'opera (cominciò a scrivere a



Wolfgang Amadeo Mozart a 13 anni. (ritratto di Taddeo Helbing)

undici anni, lievi e galanti, e via via salì ai culmini: *Nozze di Figaro*, *Don Giovanni*, *Flauto Magico* nella sinfonia, nella musica da camera. Perciò egli non fu un pensatore, un esteta, un teorico astratto: fu semplicemente uno dei più grandi geni musicali che mai siano esistiti, genio perfetto, universale, completo.

«MAESTA', NON UNA DI TROPPO!...»

Si può dire che, per istinto, pensava in musica. Il suo credo artistico si compendia in queste sue parole: «Le passioni, violente o no, non devono mai essere rese fino al disgusto; e la musica, anche nell'esprimere la situazione più orribile,

non deve mai ferire l'orecchio, deve sempre piacere, cioè restare sempre musica».

A questa legge si attenne sempre ed ebbe così nitido il senso della eutimonia, della misura, che ben a ragione all'imperatore Giuseppe II — che all'audizione delle *Nozze di Figaro* gli disse: «Quante note, caro Mozart!» — rispose: «Maestà, non una di troppo!». E nessuno lo eguagliò nella chiarezza, nella grazia, nella dolcezza.

Lo si disse anche «il musicista della semplicità». Tuttavia Mozart non è semplice; la sua idea brilla di una lucidità miracolosa, perché la sua ispirazione si traduce immediatamente nella più idonea espressione musicale. In lui nessuno sfor-

zo, o complicazione cerebrale, mai. La sua linea melodica spazia in una ininterrotta continuità di canto: mai un vuoto, un errore, una distrazione. Anzi, a questo proposito, notiamo come i manoscritti di Mozart non rechino tracce di esitazioni, aggiunte o ritocchi. Dal primo abbozzo l'opera ha ricevuto una forma definitiva. Quando Mozart la scrive, la sua mano fa un lavoro meccanico, ricopia ciò che durante i giorni precedenti aveva elaborato nello spirito. Tutta la composizione, nei minimi particolari, è impressa nel suo cervello. Diversamente in Beethoven, che provava il bisogno di vedere sulla carta gli stadi successivi dell'idea, in Chopin, che ha nel primo abbozzo audacie che non si trovano più nel testo definitivo. Ed a questa perfezione egli giunse attraverso le favorevoli condizioni che concorsero alla sua educazione artistica, ai frequenti viaggi, che lo posero fin dalla più tenera età in contatto con le più varie correnti del tempo, ma soprattutto grazie alla sua miracolosa intuizione d'artista ed alla organizzazione mentale, unica per rapidità e complessità di sviluppo.

DIVINO RISÒ TRA LE LACRIME...

Abbiamo detto che la serenità è essenziale nel suo mondo musicale. Egli appartiene tuttavia a quella categoria di geni fanciulli, che il destino di una morte precoce rende presaghi, onde la naturale disposizione alla gioia si vela spesso di malinconia. E man mano che il presagio si muta in certezza, ecco un assillo sempre più imperioso d'alti pensieri di morte, un cinismo un po' amaro, il languore sottile della speranza che se ne va. Ma sempre l'innata bontà sapeva reprimere l'amarezza che deriva dalle delusioni della vita.

Ed ogni sua opera è un atto di fede nel bene, nell'amore, nella forza positiva della vita, uno sforzo eroico per riconquistare il candore infantile e l'integrità della propria anima. E ne nasce quel divino riso tra le lacrime, quell'ambiguità di gaiezza smorzata in un sospiro che è il contrassegno della melodia mozartiana.

Ed anche nell'ultima composizione, il *Requiem*, lasciato incompiuto ed avvolto in tragiche leggende, è in sostanza una trasfigurata serenità, un sorriso benefico di pietosa consolazione, il sentimento che signoreggia assai più dei terrori dell'anima di fronte al Giudizio che molti vi hanno voluto vedere. E quindi una parola di aureo equilibrio, di raffaellesca eutimonia nella completezza armoniosa di tutte le facoltà umane, quella che Mozart lascia dietro di sé, anche se l'attenzione rivolta dalla moderna critica all'elemento doloroso ed appassionato che solca largamente l'opera sua, ha giustamente corretto l'antica immagine di un Mozart ingenuo e frivolo, esclusivamente settecentesco, in certo modo al di fuori dell'umanità.

amb



94 MILIONI E MEZZO DI TELEFONI

Tra due anni centrali telefoniche elettroniche - il telefono non squillerà più ma ci chiamerà con un motivo musicale.

Dal numero di gennaio del Bollettino mensile della «American Telephone and Telegraph Company», riceviamo questi dati interessanti: vi sono nel mondo 94.500.000 apparecchi telefonici di cui più della metà negli Stati Uniti (una media di un apparecchio ogni 3 persone). E' nel Canada che si usa di più il telefono: 417 conversazioni telefoniche all'anno in media per persona. Subito dopo il Canada viene l'Islanda (394 conversazioni). Soltanto 12 Paesi hanno più di un milione di telefoni. L'Italia è all'8° posto. I collegamenti telefonici oggi in atto sono tra 110 nazioni o territori.

Quando girate il disco del vostro telefono per chiamare un altro abbonato, mettete in moto degli interruttori elettromeccanici chiamati «relais», i quali agiscono in un millesimo di secondo circa.

Ora, i Laboratori della «Bell Telephone Company» stanno studiando un sistema di selezione automatica usando relais elettronici invece di quelli elettromeccanici. Questi relais elettronici scatteranno in un milionesimo di minuto secondo: mille volte più veloci. Questo funzionamento ultra-rapido non solo assicurerà un servizio più celere, senza scapito della sicurezza, ma grazie appunto alla sua velocità richiederà un minor numero di ele-

menti con conseguente economia di spazio nella centrale. L'elemento basilare di questo nuovo sistema automatico è il «transistor», che fa praticamente tutto quello che esegue una normale valvola termionica, ed è molto meno ingombrante. Infatti il «transistor», come tutti gli altri elementi elettronici che saranno impiegati nel nuovo sistema, è molto piccolo.

La creazione di un sistema elettronico di selezione automatica vuol dire qualcosa di più della semplice sostituzione dei relais. Occorre studiare tutto un sistema nuovo e diverso di quello attuale. La prima centrale telefonica elettronica nel mondo entrerà in funzione sperimentale tra due o tre anni nella cittadina di Morris, negli USA, e servirà circa 2500 abbonati. Gradualmente tutte le centrali telefoniche d'America saranno sostituite col funzionamento elettronico.

Tra le altre innovazioni, il campanello di chiamata verrà sostituito da una nota musicale che si farà sentire attraverso un piccolo altoparlante incorporato nell'apparecchio. La nota musicale è più piacevole del campanello e altrettanto efficace, mentre consuma meno energia per il suo funzionamento.

Saggezza spicciola.

Non spendere tutto quello che hai, non dire tutto quello che sai, non credere tutto quello che senti, non fare tutto quello che puoi.



Una delle linee di lavorazione dei pezzi di ricambio.

Già da qualche mese è in attività il nuovo stabilimento Fiat della Ricambi sorto a Torino in regione Stura presso l'ingresso dell'autostrada per Milano.

Sia come organizzazione specifica del settore ricambi, sia come impianti e attrezzature esso può essere considerato stabilimento di modernità esemplare e di alta efficienza tecnica.

Si estende su un'area di 350.000 mq.

Nel nuovo Stabilimento, l'automatizzazione è stata ampiamente applicata, i sistemi di immagazzinamento, di trasporto, di convogliamento, nonché le linee di lavorazione dotate dei macchinari più moderni, stanno a dimostrare quanta importanza la Fiat dia alla produzione dei pezzi di ricambio, e stanno pure a dimostrare quanta importanza dia la Fiat alla realizzazione di ogni provvidenza atta a ridurre lo sforzo fisico dei lavoratori.

Molto interessanti le moderne attrezzature dei vari servizi per il personale (spogliatoi, refettori, docce, ecc.) che fanno della Ricambi un ambiente di lavoro accogliente in cui ogni particolare è stato studiato per rendere il lavoro sempre più agevole, meno pesante, più sicuro. Tutto lo stabilimento è dotato di impianti per l'aria condizionata.

Produzione e distribuzione dei ricambi sono fattori indispensabili alla efficienza del servizio Fiat, in Italia e nel mondo intero.

Diamo qualche colpo di obiettivo al nuovo stabilimento.



Una linea di lavorazione specifica per alberi a gomito vetture. Convogliatori aerei continui.

SERVIZI PER IL PERSONALE



Uno degli spogliatoi. Ogni armadietto individuale sarà dotato di aspiratore, per la ventilazione e per asciugare indumenti eventualmente bagnati.



Uno dei refettori. Tutti i servizi sono dotati di impianti per l'aria condizionata.

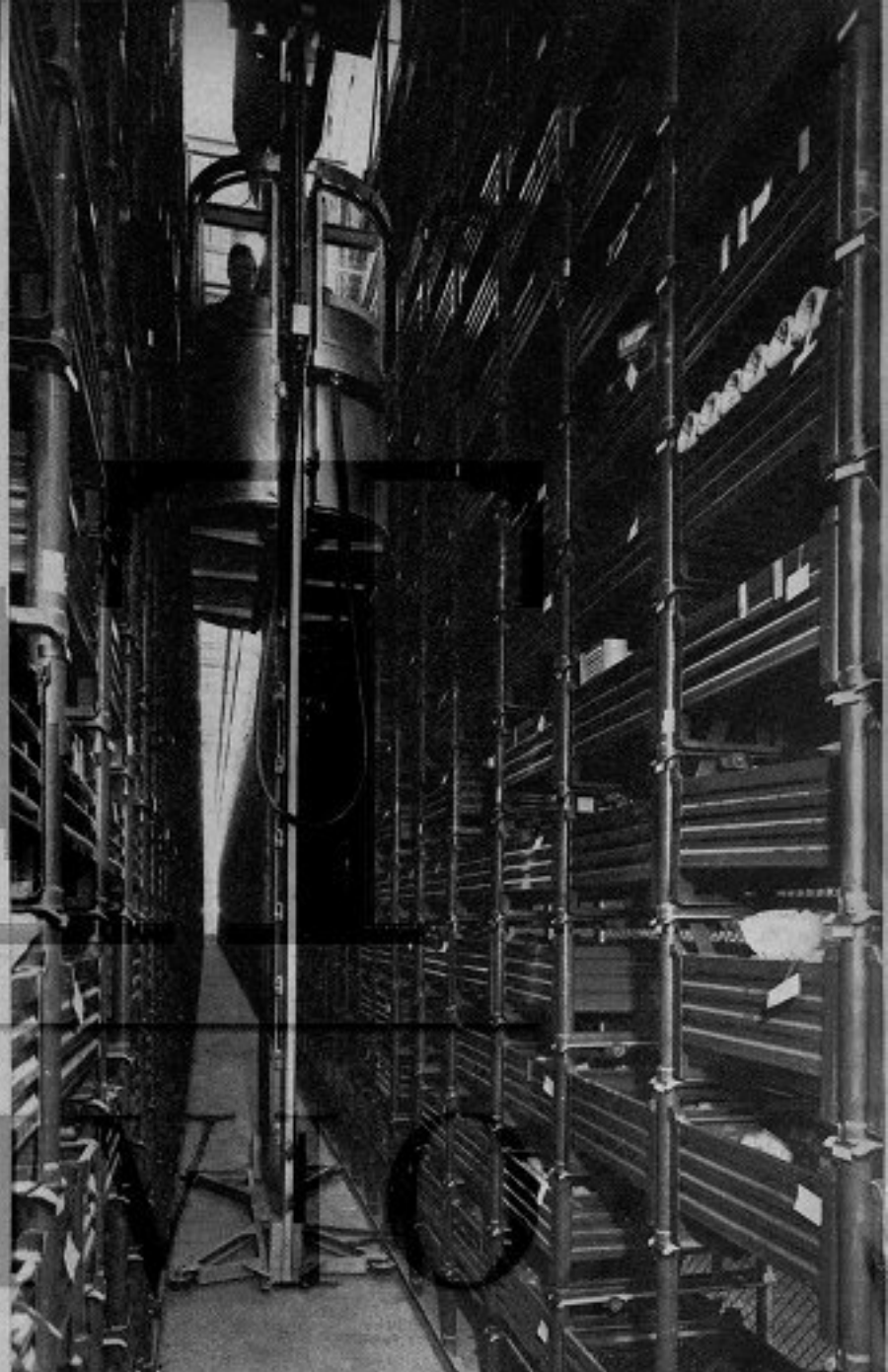
TABILIMENTO RICAMBI



Magazzino per pezzi di ricambio pesanti ed ingombranti, disposti su piattaforme sovrapponibili. In primo piano la catena di convogliamento per trasporto carrelli. La catena è sistemata sotto il piano terra.



Una imponente fiancata del gruppo alti scaffali. Questi sono composti di 80.000 scomparti, con possibilità di ulteriore suddivisione, disposti su 32 facciate alte 10 metri e lunghe 106, facilmente e velocemente accessibili in ogni scomparto da 16 traslatori a cabina a doppio movimento.



Uno dei 16 traslatori per il carico e lo scarico delle cassette contenenti i pezzi di ricambio.

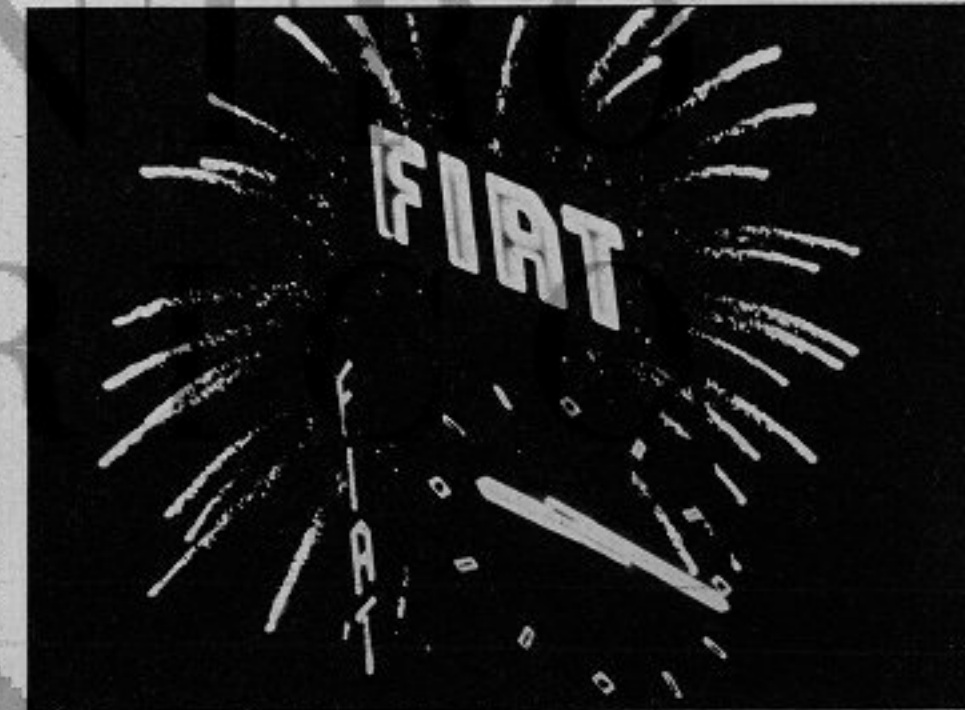
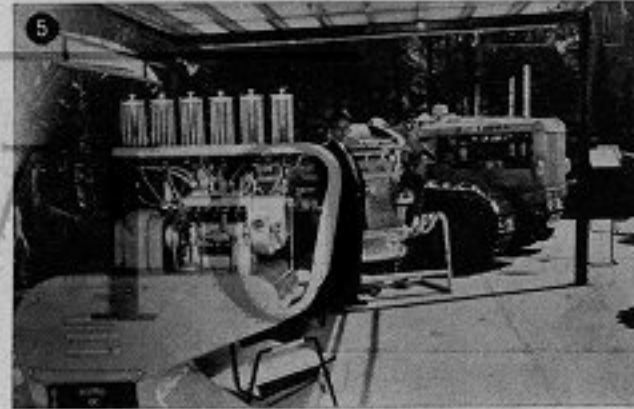


Gli scaffali per pezzi ingombranti e leggeri sono serviti da carrelli elevatori.

SALONE A MESSICO



A Città del Messico ha avuto grande successo il primo Salone Internazionale dell'auto. La Fiat vi era presente con riuscitissimi stands, in cui erano esposte vetture e veicoli industriali costruiti dallo Stabilimento di Irolo della «Diesel Nacional S. A.». Ecco alcune fotografie: 1. Visione dell'ampio salone. - 2. Un grazioso particolare. - 3. Lo Stand vetture Fiat. - 4. Autocarri e autopullman. - 5. Le trattrici.



VIAREGGIO - Questo è l'Orologio Fiat, che sul gran viale a mare di Viareggio è diventato una istituzione. La fotografia, presa durante la festa pirotecnica di carnevale, ci è stata offerta dalla «Foto Versilia».



MELBOURNE - Nello scorso dicembre ha avuto luogo — indetta dalla Vacuum Oil Company — una gara di consumo «Mobiloli» aperta a vetture strettamente di serie. Il percorso era di 1625 km., da Melbourne a Sydney. La gara è durata tre giorni (non si viaggiava di notte). Erano iscritte 29 vetture, tra le quali una Fiat 600 della Ditta Devon Motors Ltd. di Melbourne, Concessionaria Fiat. La 600 ha compiuto il percorso consumando 5 litri per ogni 100 km., con 4 persone a bordo (2 guidatori e 2 osservatori). La piccola Fiat si è aggiudicata il secondo posto nella categoria A (per vetture fino a 1300 cm³ di cilindrata). Per mettere tutte le vetture in condizioni pari nella classifica generale si era adottata una formula secondo cui il peso complessivo della vettura e dei 4 passeggeri fu moltiplicato dal numero di miglia del percorso, ed il prodotto diviso dal numero di galloni di benzina «Mobiloli Special» consumati. Dato il rapporto potenza-peso della 600 e la sua modernità di concezione, quella formula non ha consentito il 1° posto in classifica, e ciò proprio in virtù di una qualità: l'ottimo rapporto, appunto, potenza-peso.

IL CIRCO E LO SPORT

Su «Le Figaro» Jean François Brisson ha scritto che lo sport ha ucciso il circo. «Si parla dei trapezisti soltanto al passato, dopo cioè che sono stati vittime di una caduta fatale. Le prodezze fisiche non ci interessano più, se non quando si prestano all'aritmetica del record, alla classifica del campionato, alla proclamazione di vinti e vincitori, al prestigio che deriva dalle competizioni internazionali. Ma criticare non serve, il favore popolare è l'unica legge dello spettacolo. Perché tanta indifferenza nei riguardi dei trapezisti, dei ballerini acrobati, dei domatori? E perché tanto entusiasmo per tutto ciò che si svolge in uno stadio? «Non c'è un solo acrobata che non de-

dichi all'allenamento ed allo spettacolo il doppio di tempo del campione, anche se carico di medaglie e di vittorie. Forse Rastelli non avrebbe potuto prender parte ad una partita di foot-ball, ma quale misera figura farebbe a sua volta il grande Kopa se si cimentasse a quei prodigi di destrezza con cui ci incantava, la palla al piede, l'acrobata! «E se è vero che, giunto ai limiti della perfezione, lo sport confina con l'arte, che non ha patria, ci si chiede se l'atmosfera cosmopolita del circo, dove senza insegne e senza bandiere gli attori non svelano né la loro origine né tanto meno il loro nome, non sia più fraterna di quella delle tribune dove spesso regnano il campanilismo, il patriottismo esagerato».

L'INCROCIATORE DELLA STRADA

Un vivo racconto dalla cabina di un 682

Sul giornale aziendale del gruppo ENI, che si chiama «il Gatto selvatico», ci siamo incontrati con un autocarro Fiat 682, così raccontato da Francesco Berti dopo avervi viaggiato sulla Via Aurelia, da Livorno a Roma.

IL MONDO DEGLI AUTOTRENISTI

Uno strano viaggio di notte nella cabina di un 682 con rimorchio, e le chiacchiere con Toni Pautasso e Marco Sergi, gli autisti del colosso color bruno, montato su quattordici ruote, carico di bobine di carta. Trecento e più quintali di rotoli giganteschi, un automezzo che costa dieci milioni, due uomini asciutti in tuta turchina, un tragitto di quasi settecento chilometri, dalla cartiera piemontese alla capitale, che si ripete due volte alla settimana, da anni.

Fu per caso che capitai in mezzo a queste cose ed a questo mondo degli autotrenisti, prima a me ignoto, o meglio conosciuto solo da un punto di vista partigiano: quello di chi vede l'autotreno soltanto come un pachiderma agile e veloce per poterlo sorpassare tranquillamente, guidando una vettura utilitaria. Una conoscenza, come si vede, fatta solo di nervose splate oltre il cassone del rimorchio per trovare l'istante di «via libera» sulla sinistra, di «allungate» in terza e in quarta per il sorpasso compiuto con il cuore in gola di pochi attimi in cui gigante e pigmeo sono affiancati (e allora viene la voglia di chinare la testa, come per non essere schiacciati). Poi non rimaneva null'altro che il ricordo di un colosso ruggente dietro di noi, che ci obbligava a camminare spediti, pronto a ripassarci avanti alla nostra più breve fermata.

to», l'enorme motore diesel si mise in marcia con un fragore di tuono. Al gestore della Stazione di servizio, che lo era venuto a salutare, Toni disse scherzando: «Che mi ci hai messo il Super Cortemaggiore invece della nafta?». Un gesto di saluto, un addio a quel «porto» della strada; poi, «in prima» brontolona, l'autotreno si mise in viaggio, sfidando lunghissimo e fragoroso sotto le luci sfavillanti della stazione di servizio per essere a mano a mano inghiottito dall'oscurità del manto di asfalto.

Una sigaretta, la prima di una serie lunghissima, servi a rompere il ghiaccio con Toni, che è un piemontese taciturno. La volle accesa, quasi per la civetteria di non mollare le mani dal volante, lui che avrebbe guidato quel colosso anche con i denti (come mi confessò più tardi). Tra noi due, il cassone del motore conteneva la potenza terribile del «diesel». Poco dopo le curve che si snodano tra Quercianella e Castiglione, l'altro autista era già immerso in un sonno profondo. Altra abitudine che si acquista solo facendo questo mestiere.

SAPER FARE IL CARICO...

Le discese frequenti e rapide venivano affrontate a velocità bassissima, in «seconda ridotta»; col motore per freno. Il carico immane che avevamo alle spalle pareva ci opprimesse, si trasformava in una mano d'acciaio pronta a scaraventarci in mare, giù per quelle rocce che il riverbero dei fari illuminava di una tinta giallastra, solforosa. Impresione soltanto, si intende. Poiché il carico, sugli autotreni, va organizzato scientificamente, mi disse Toni, dopo aver visto il mio frequente correre con l'occhio al finestrino che sta



serpentina da un lato all'altro della strada. Si sentì un rombo cupo, uno stridio angoscioso di tutti quei copertoni, ma, veramente, nulla si mosse.

Ed ecco che compaiono i lumi di Cecina, dove la vita stava spegnendosi, insieme con i tubi al neon del grande bar affacciato sulla strada, in fondo al paese. Rettifili monotoni e interminabili richiesero una conversazione più fitta: il motore, regolare come una locomotiva, spingeva il colosso a sessanta all'ora, senza una variazione di timbro, come se i comandi fossero stati inchiodati, invece che sotto il controllo di un uomo. Ogni tanto, in basso, alla mia sinistra, avvertivo il saettare di qualche macchina veloce che ci superava e che presto svaniva lontano; un grigiore traslucido di fari e due luci rosse, da favola di cappuccetto nel bosco.

VITA SENZA AVVENTURE

Parlammo, naturalmente, della sua vita, della vita della gente come lui, perennemente inchiodata alla strada, al peso, ai sorpassi, alla nafta, al manometro dell'olio. E' qualcosa di strano, qualcosa che ricorda la marina mercantile di piccolo cabotaggio. Una vita rischiosa, ma senza avventura, un misto di fatica fisica e di tensione puramente nervosa, un motivo dominante fatto d'insonnia; lunghi pensieri accarezzati per lunghissime ore, in una solitudine totale anche se immersa nel traffico più convulso, giacché il compagno di guida o dorme, o è accanto: ma dopo mesi di viaggio, non ha più nulla da dire, nulla di segreto o di imprevisto.

Viaggi che durano anche due giorni, intervallati da soste per i pasti (che sono sempre generosi: bisogna reintegrare il dispendio enorme di energia che richiede la guida di un colosso di quel tipo) e da soste per i rifornimenti. A questo proposito, Toni mi dichiarò che l'amicizia tra i

«benzinari» e gli autotrenisti è intima. Perché le stazioni di rifornimento sono un po' le oasi cui approdano i mastodonti.

... I veri padroni della strada si sentono proprio loro, gli uomini del sessanta all'ora e dei trenta di media, gli «incrociatori», solenni e formidabili, del nastro d'asfalto che dall'alto delle cabine appare ancora più stretto e esclusivo. La vita familiare diventa un problema per questi uomini. Anche in questo caso ricorda quella dei marinai: brevi visite a casa, tra un viaggio e l'altro quando l'autotreno (che spesso ha dodici nomi di donna) torna in sede dopo il suo giro, che può essere benissimo un Torino-Bari e ritorno, con due o tre carichi diversi, con due o tre soste. Allora il «salto a casa» che dura fino alla prossima partenza, avviene ogni otto o dieci giorni.

... Ora siamo di nuovo in vista del mare, verso Civitavecchia. Ci siamo lasciati alle spalle prima Follonica, poi Grosseto addormentata, poi Orbetello con le sue lagune vicine alla strada, sulle quali la luce dei fari ogni tanto sciolava argentea. Sono passate tante ore: si annuncia l'alba e il mare si colora di grigio perla. Il traffico si è diradato e credo che fuori della cabina il silenzio sia assoluto, come è proprio di quell'ora. Toni ha visto da lontano una stazione di servizio sulla destra, prima dell'abitato: stacca la marcia e si ferma. E' venuto il momento del cambio di guida e di prendere il caffè (che offro io). Marco Sergi è stato svegliato in verità bruscamente dal suo compagno e si stira, dentro la tuta, come se fosse nella sua stanza. Prendiamo un caffè, Toni fa controllare le gomme. Si riparte. Marco si mette al volante e il mio compagno delle ore notturne mi saluta, prima di stendersi in cuccetta, come se partisse per un viaggio. E' sicuro di addormentarsi di colpo e di non svegliarsi, nemmeno quando saremo nel traffico di Roma.



... L'accordo fu presto raggiunto: siccome uno di loro dormiva a turno in cuccetta, io avrei potuto occupare il seggiolino accanto al posto di guida, previo pagamento di altre due bottigliette di birra. Tutto qui.

Poco dopo salimmo. Toni al volante, Marco in cuccetta con una copertina militare tirata fin sopra alla testa, per non vedere, anche da dietro le palpebre chiuse, il bagliore dei fari delle macchine che avremmo incrociato. Stabilito il «contat-

dietro la cabina. Questa anzi è la prima regola e la prima cura del «capo equipaggio»: che i pesi siano distribuiti egualmente su tutta la superficie dei cassoni, che nulla possa muovere nemmeno un dito, che i cavi siano bloccati a dovere, che i teloni non svolazzino. Addirittura Toni sostenne che quando un carico è fatto a dovere, un «682» con sopra trecento e più quintali è «leggero come una topolino». Per darne la prova, prese una curva a forte andatura e ci unì una



STOCOLMA - La Svenska Fiat ha organizzato una competizione tra i giornalisti di Stoccolma i quali, alla guida della «690», dovevano, su un circuito appositamente preparato, dare prova di abilità di manovra, prove di parcheggio entro un'area molto ristretta, accelerazione, ecc. Vincitore assoluto è risultato il signor Nils Akeby del settimanale automobilistico «Racing» di Stoccolma, che qui vediamo mentre riceve la Coppa dal dott. Giuseppe Bonelli direttore della «Svenska Fiat».



NUOVA DELHI - Il Dr. Rajendra Prasad, Presidente della Repubblica indiana, esamina, nello stand della Premier Automobiles Ltd. (Concessionaria Fiat per l'India) alla Fiera Industriale la 1100. Il sig. V. M. Meswani, Direttore Generale della Premier Automobiles, spiega al Presidente le fasi di costruzione delle vetture Fiat in India. A destra del Presidente è la signora Rajkumari Amriti Kaur, Ministro della Sanità.



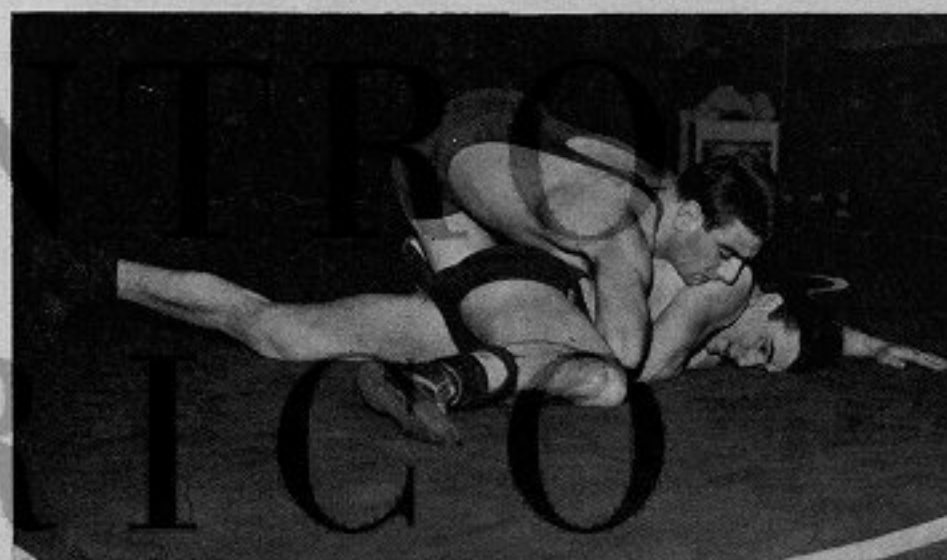
CAMPIONI D'ITALIA DI LOTTA GRECO-ROMANA

Il 18 e 19 febbraio si è svolto a Torino — organizzato dal Centro Sportivo Fiat — il Campionato italiano a squadre di serie A di lotta greco-romana. Per la prima volta il titolo italiano è stato conquistato da una squadra torinese: quella del Centro Sportivo Fiat che qui presentiamo. Da sinistra, a destra: Francesco Acella, Gilberto Gramellini, Umberto Trippa, Bruno Contoli, Giuseppe Pirazzoli, Bruno Garzola, Eder Montorzi (riserva), Adelmo Bulgarelli e Pietro Tricerri. La brillante vittoria premia le fatiche dei dirigenti Maina e Randi e dell'allenatore nonché atleta Umberto Trippa. A tutti gli atleti l'elogio e le congratulazioni dell'«Illustrato».

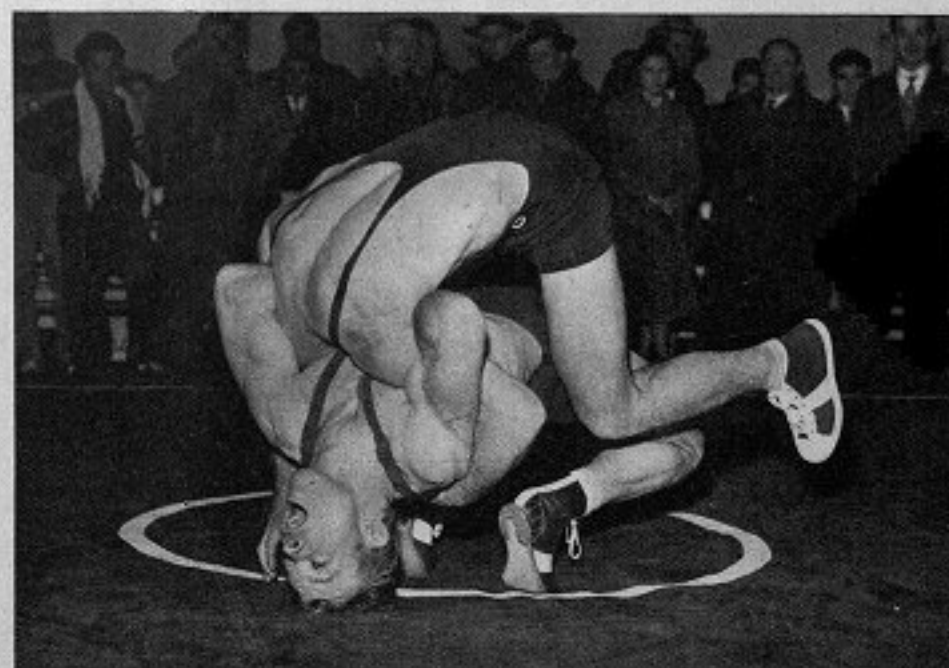
ALCUNE FASI DELL'INCONTRO COL "PANARO-MODENA" VINTO DAL FIAT PER 8 A 0



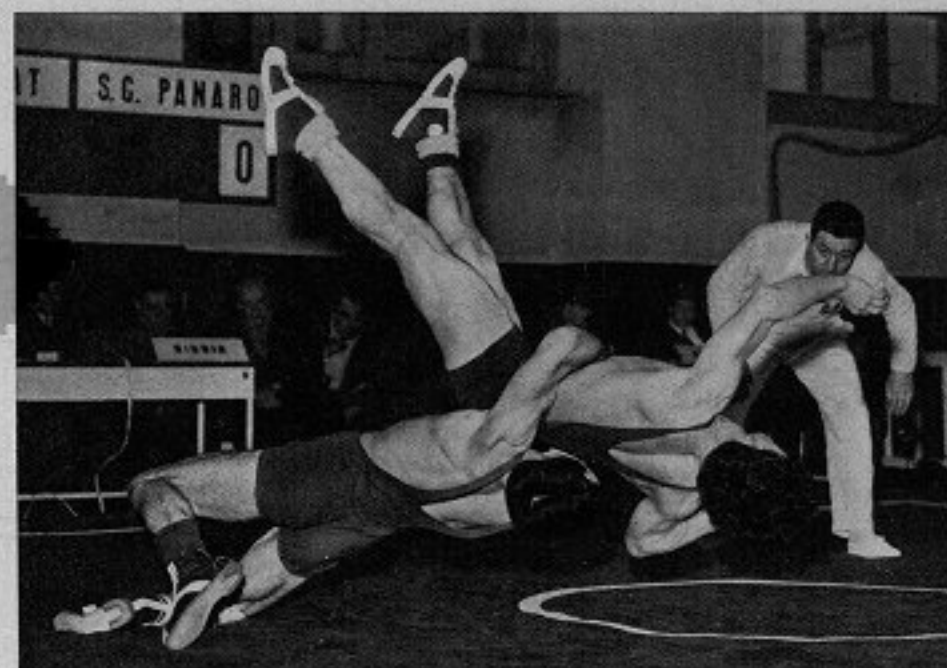
Giuseppe Pirazzoli vince il suo incontro con questa cintura di fianco.



Adelmo Bulgarelli, in una presa di braccio, vince l'incontro in 1'25".



Umberto Trippa batte il suo avversario in 54" con una magistrale *souplesse* a doppia braccia.



Gilberto Gramellini in una spettacolosa cintura di fianco.



Foto a sinistra: Giovanna Sesto (n. 7), la nuova brillante cestista del C.S. Fiat, mentre realizza uno dei 21 punti da lei segnati nella partita che ha visto il pareggio del C.S. Fiat con la «Bernocchi» squadra campione d'Italia 1955. Si è così concluso il Campionato italiano femminile serie A 1955-1956 vinto dalla Triestina e dove le nostre giocatrici, matricole del Torneo, si sono onorevolmente piazzate al 5° posto. — Foto a destra: Presentiamo la formazione delle giovani cestiste Fiat che partecipano al campionato italiano di serie C.



CALENDARIO DI MARZO

Alpinismo escursionismo

11 marzo: Truc Castellas (m. 1434), Val Pellice.
25 marzo: Monte Basso (m. 1355), Valle di Lanzo.

Aletica leggera

4 marzo: a Torino, Campionato Piemontese Assoluto Femminile (mt. 1000).
11 marzo: a destinarsi, Campionato Italiano Assoluto Maschile (km. 7.500).
11 marzo: a destinarsi, Campionato Italiano Assoluto Femminile (mt. 1200).
19 marzo: Aosta, Campionato Piemontese Assoluto Maschile (km. 6.500).

Aletica pesante

4 marzo: a destinarsi, 2° prova Torneo di propaganda.
11 marzo: a destinarsi, 2° prova Torneo di propaganda.
25 marzo: a destinarsi, Campionati Regionali 2° Serie.

Bocce

11 marzo: Campo G. Agnelli, Coppa Centro Sportivo Fiat (a coppie). Gara internazionale.

Caccia e tiro al piattello

Non essendo pervenute tempestivamente le programmi delle gare che saranno organizzate dalla Società di Tiro il gruppo competente non ha potuto stabilire la propria partecipazione.
Gli interessati sono invitati a tenersi in contatto con gli incaricati Settonali e con il Delegato Sportivo dal quale potranno avere notizie in merito.

Cine

2-3-4 marzo: «Rigoletto», a colori, N.I.P.
9-10-11 marzo: «Pionieri della California», a colori, DEAR.
17-18 marzo: «I Valerossi», a colori, M.G.M.
23-24-25 marzo: «Fronte del Porto», C.E.I.A.D.
30-31 marzo e 1° aprile: «Madama Butterfly», a colori, DEAR.

Per ragazzi:

18 (ore 10) e 19 (ore 10 ed ore 16): «Zingari», a colori, M.G.M.

Documentari:

16 marzo: «Etoilles et Tempete» (Films di montagna), a colori.

Conferenze

27 marzo: «La Pittura Fiorentina», tenuta dalla dott.ssa Rosalba Amerio (Salone «La Stampa», Galleria San Federico, ore 21.15).

Concerti

8 marzo: Scuola di Canto della prof.ssa Stella Calcina.

Gite (sino al 2/4)

Tutte le domeniche:	Dipend. e famigl.	Iscritti Gr. Escurs.
Claviere	L. 775	650
Cesana	725	600
Chiomonte	725	600
Cervinia	1.100	900
Gressoney	775	650
Monginevro (*)	900	775
Peroules-Pila	1.200	950
Salice d'Ussio	725	650
Sestriere	775	650
Serre Chevalier (*)	1.100	900

Gite speciali

Gite di un giorno (18 marzo e 2 aprile):	L.	Iscritti
Lugano (*)	L. 1.500	1.300
Locarno (*)	1.500	1.300
Stresa	1.100	950
Genova	1.350	1.150
Rapallo	1.550	1.350
Montecarlo e visita al Principe di Monaco (*)	3.000	2.600

18 marzo:

In occasione della corsa ciclistica: Milano-San Remo:
— Per dipendenti e familiari . . . L. 1.500
— Per iscritti al Gruppo Escursion. . . 1.000

Gite di due giorni: 18-19 marzo e 1-2 aprile:

La Gardesana (Torino - Brescia - Gardone - Riva - Trento - Rovereto - Garda - Desenzano - Sirmione - Torino) in autotour e soggiorno completo in albergo:
— Per dipendenti e familiari . . . L. 8.500
— Per iscritti al Gruppo Escursion. . . 7.750

Venezia (Torino - Brescia - Verona - Padova - Venezia - Vicenza - Peschiera - autostrada Milano-Torino) in autotour e soggiorno completo in albergo:
— Per dipendenti e familiari . . . L. 9.300
— Per iscritti al Gruppo Escursion. . . 8.500

Nizza (Costa Azzurra) (Torino - Tenda - Sospel - Nizza - Cannes - Montecarlo - Mentone - Cuneo - Torino) (*) in autotour e soggiorno completo in albergo:
— Per dipendenti e familiari . . . L. 9.300
— Per iscritti al Gruppo Escursion. . . 8.500

Chantemerle (Serre Chevalier) (Torino - Claviere - Briançon - Chantemerle - Cesana - Ussio - Torino) (*) in autotour e soggiorno in albergo:
— Per dipendenti e familiari . . . L. 8.000
— Per iscritti al Gruppo Escursion. . . 7.250

Gite di tre giorni: 17-18-19 marzo e 31 marzo-1-2 aprile. (Partenza il sabato alle ore 13.30):
St. Moritz (Engadina), (Torino - Lecco - Castasegna - Passo Maloja - St. Moritz - Chiavenna - Monza - autostrada Torino) (*) in autotour e soggiorno completo in albergo:
— Per dipendenti e familiari . . . L. 13.800
— Per iscritti al Gruppo Escurs. . . 12.800

Costa Azzurra e Costa D'Oro (St. Raphael), (Torino - Tenda - Sospel - Nizza - Cannes - St. Raphael - Montecarlo - Mentone - Torino) (*) in autotour e soggiorno completo in albergo:
— Per dipendenti e familiari . . . L. 13.800
— Per iscritti al Gruppo Escurs. . . 12.800

Lago di Ginevra (Torino - Modane - Chambéry - Aix les Bains - Ginevra - Annecy - Modane - Torino) (*) in autotour e soggiorno completo in albergo:
— Per dipendenti e familiari . . . L. 15.300
— Per iscritti al Gruppo Escurs. . . 14.100

Gite di più giorni: 16-17-18-19-20 marzo e 30-31 marzo 1-2-3 aprile. (Partenza il venerdì sera alle ore 21 e ritorno previsto per il martedì mattina; viaggio di andata e ritorno in treno):

Parigi (Torino - Bardonecchia - Modane - Parigi - Dijon - Chambéry - Torino) (*) in vetture riservate di 3° classe, visite città e soggiorno completo in albergo:
— Per dipendenti e familiari . . . L. 29.800
— Per iscritti al Gruppo Escurs. . . 28.000

(*) Per chi non avesse il passaporto individuale potrà fruire del passaporto collettivo versando una tassa di lire 300 (per la gita di Parigi L. 1.200). Per chi deve fruire del passaporto collettivo l'iscrizione alla gita va effettuato il martedì della settimana di partenza.

Motoscooterismo

20 marzo: apertura stagione con Raduno Moto-ciclistico in occasione dell'Esposizione del Ciclo e Motociclo.

Pesca

Il Gruppo Pesca, con l'avvicinarsi della bella stagione sta per riprendere la sua attività, benché anche nel massimo rigore dell'inverno i tifosi non hanno smesso il loro sport preferito. Nel mese di gennaio, favorito dalla eccezionale mitezza della temperatura, i carniere realizzati dai nostri pescatori sono stati ottimi. Giuseppe Boano, per es., dello Stabilimento Vellivoli, sul Lago di Candia, ha realizzato un carniere con 19 kg. di pesce (n. 11 luoci, 1 pesce persico) ed ha battuto il record del pescaportivo Fiat. Per non parlare degli ormai abituali carniere di 5-6 kg. di cavedani del sign. Arri, Cerchio ed altri.

L'attività del Gruppo Pesca sarà quest'anno particolarmente intensa ed oltre ad organizzare le ormai classiche gite a Ceva e Bassigliana, organizzerà numerose gare sociali, valide per il campionato sociale 1956. Il Gruppo Pesca parteciperà inoltre, come gli anni scorsi a tutte le gare nazionali di pesca ed in proposito verrà diramato uno speciale regolamento. Tutti gli iscritti al Gruppo che ritengono di essere in possesso dei requisiti necessari, e che intendano partecipare alle gare nazionali fuori Torino, dovranno mettersi in nota presso la Segreteria del Centro Sportivo Fiat.

Dal 1° gennaio, a seguito delle nuove disposizioni di legge, il rilascio delle licenze governative di pesca non verrà più effettuato presso il Consorzio Tutela Pesca, ma presso l'Amministrazione della Provincia di Torino in via Maria Vittoria 12. La procedura per il rilascio delle licenze è assai complessa e per venire incontro ai dipendenti Fiat, la Segreteria del Centro Sportivo continuerà a svolgere, come per il passato, il disbrigo delle

pratiche relative. Il costo per il rilascio delle licenze è diminuito, secondo la categoria, di circa L. 400 rispetto allo scorso anno:

	1° rilascio	rimborso
categoria A	L. 3.876	3.726
categoria B	2.274	2.124
categoria C	1.370	1.220

Per gli iscritti al Gruppo Pesca Fiat è sempre in distribuzione presso la Segreteria del Centro Sportivo il tesserino delle riserve della Federazione Italiana Pesca Sportiva, al prezzo di L. 2.300.

Prossimamente verrà tenuta dal prof. Giuseppe Fariano una interessante conferenza sul tema «Allevamento e fecondazione artificiale dei pesci» con la proiezione di un cortometraggio appositamente allestito.

Con apposito comunicato verrà data notizia della gita di apertura della stagione.



Siamo lieti di comunicare ai nostri lettori che il signor Anselmo Palletti, instancabile funzionario del Centro Sportivo Fiat, ha ricevuto da apposita Commissione la prima medaglia d'oro della «Fondazione Aruga» in riconoscimento della sua continua fattiva opera in favore dell'atletismo piemontese. Il Palletti fu diretto collaboratore del compianto dott. Umberto Aruga, cui s'intitolò la Fondazione.

OLIMPIONICI



Guido Citterio e Gian Carlo Agazzi che hanno fatto parte ai giochi olimpici di Cortina rispettivamente delle squadre italiane di pattinaggio e di Hockey. Citterio, della Filiale Fiat di Milano, ha migliorato in tale occasione il record italiano sui 1.500 metri.

NOTIZIE IN BREVE

Aletica pesante

Molto intensa l'attività di propaganda a cui hanno partecipato i giovani atleti del Centro Sportivo Fiat con risultati più che lusinghieri. Citiamo: la vittoria nel Campionato di Promozione di Lotta Greco-Romana a squadre svoltosi a Itaonigi il 12 febbraio, i sei titoli di Campioni Piemontesi di III Serie acquistati da Priscina Antonio (gallo), Poesata Paolo (leggeri), Mariotto Oscar (medio leggeri), Mariotto Gino (medi), Mariotto Lino (medio-massimi) e Tricceri Pietro (massimi), ed infine la brillante affermazione di Foresto Dario primo nei pesi leggeri nella gara nazionale di Sollevamento Pesi «Il bilanciere d'Argento» svoltasi a Genova il 22 gennaio u. s.

Hockey su ghiaccio

Benché privi di Agazzi, chiamato a far parte della squadra nazionale italiana al VII Giochi Olimpici Invernali, la squadra del Centro Sportivo Fiat ha continuato le sue brillanti affermazioni sia a Torino che fuori. Ecco i risultati:

A Torino - 21 gennaio: C. S. Fiat-Grassano 6-5; 28 gennaio: C. S. Fiat-S. C. Berna 6-2; 1° febbraio: C. S. Fiat-H. C. Sierre 15-2.
A Lione - 4 febr.: Lione C. P.-C. S. Fiat 8-7.
La Chaux de Fonds - 12 febbraio: C. S. Fiat-H. C. Chaux de Fonds 12-3.
Neuchâtel - 15 febbraio: C. S. Fiat-H. C. Youngs Sports 14-11.
Grindelwald - 16 febbraio: C. S. Fiat-H. C. Jungfrau 16-13.

HOCKEY SU GHIACCIO



Dopo una combattuta partita gli hockeyisti del C. S. Fiat si sono imposti nell'attesa partita col Milan Inter per 9 a 7, al Palazzo del Ghiaccio di Torino la sera del 21 febbraio.

NOTIZIE DI CASA

CULLE

4 novembre, ENNIO, figlio di Mario POLLASTRELLI (Grandi Motori) - 7 novembre, ORIANA MARIA, figlia di Umberto VENDEMIATTI (Stab. Motori) - 3 dicembre, MARIA LUISA, figlia di Sergio OPESSO (Fonderie) - 5 dicembre, DARIO, figlio di Valerio CECCONI (Grandi Motori) - 6 dicembre, MAURO, figlio di Felice CASAZZA (Sez. Auto) - 8 dicembre, GRAZIELLA, figlia di Alvaro PALPAGLI (Sez. Auto); FRANCESCO, figlio di Rocco TOSCANO (Sez. Auto) - 10 dicembre, GLORIA, figlia di Giacomo ORENZO (Sez. Auto) - 13 dicembre, ELISABETTA, figlia di Mario BAUDINO (Fonderie) - 15 dicembre, FIORELLA, figlia di Angelo VAIR (Off. Suss. Auto); SILVANA, figlia di Mario GIRARDELLO (Ferriere); UGO, figlio di Camillo PASOLO (Sez. Auto) - 17 dicembre, OSCAR, figlio di Adolfo VALERIO (Sez. Auto); MAURO, figlio di Enrico CRIVELLO (Sez. Auto) - 18 dicembre, ANGELO, figlio di Giovanni ROGGERO (Sede Centrale); GIORGIO, figlio di Aldo HARBONI (Ferriere) - 19 dicembre, PATRIZIA, figlia di Arnaldo GIUNIPERO (Fonderie); RENATO, figlio di Loris BRESSAN (Grandi Motori) - 20 dicembre, ROBERTO, figlio di Giuseppe COSSETTO (Spa); LAURA, figlia di Guido RINALDIN (Sez. Auto); ORIANA, figlia di Anselmo ZOPPELLETTI (Sez. Auto) - 21 dicembre, DARIO, figlio di Alfredo GAZZOLA (Sede Centrale); CESARE, figlio di Luigi STEVANO (Sez. Auto) - 22 dicembre, GIAN CARLO, figlio di Aldo ROGGERO (Grandi Motori); ROBERTO, figlio di Antonio CANTONE (Ferriere) - 23 dicembre, GIOVANNI, figlio di Giorgio VASCHETTI (Metalli); LOREDANA, figlia di Carlo CHIARLE (Stab. Avigliana) - 25 dicembre, STEFANIA, figlia di Ruggero COLUZZI (Sede Centrale); MARIA STELLA, figlia di Calogero MILANESE (Ferriere) - 26 dicembre, SERGIO, figlio di Maurizio TELI (Ferriere); CARMELA, figlia di Nicola BATTISTA (Ferriere) - 27 dicembre, UGO, figlio di Costantina STEFANINA (Sede Centrale); NUNZIO, figlio di Angelo VELLA (Sede Centrale); MARINA, figlia di Bruno GIRARDI (Off. Suss. Auto); FRANCO, figlio di Teresa e Luciano BRANCALEONI (Sede Centrale e Stab. Prod. Ausiliario) - 28 dicembre, FRANCESCO, figlio di Federico DAVEGGIO (Sez. Auto) - 29 dicembre, MARINA, figlia di Ferdinando BRUNATTI (Stab. Avigliana); FRANCA, figlia di Luca VERBO (Sez. Auto) - 30 dicembre, CLAUDIO, figlio di Livio DE FABIANI (Sez. Auto); ARTURO, figlio di Nicola ROSSI (Metalli); CARLO, figlio di Angelo AGOSTO (Fonderie) - 31 dicembre, PIETRO, figlio di Giovanni MAROCCO (Fonderie); MADDALENA, figlia di Francesco MANGINO (Sez. Auto); ROBERTO, figlio di Angelo GIUDICI (Sez. Auto); ERMANNINO, figlio di Notti CAPPELLETTI (Sez. Auto); DARIO, figlio di Giovanni PEZZALI (Off. Suss. Auto) - 1° gennaio 1955, ELEONORA, figlia di Idelfonso MANCINI (Grandi Motori); GIAN CARLO, figlio di Ugo ZANCHETTA (Spa); MARIANGELA, figlia di Giovanni CANTO (Sez. Auto); NADIA, figlia del geom. Angelo MANTERO (Sez. Costruzioni); SIMONE, figlio del geom. Salvatore CASCINO (Sez. Auto) - 2 gennaio, EDOARDO, figlio di Vittorio REYNERI (Sede Centrale); RENATA, figlia di Mario BOGGERO (Sez. Auto); ALESSANDRO, figlio di Mario FISCANTE (Ricambi); CARLA, figlia di Virginio PETTENUZZO (Ricambi); MAURO, figlio di Luciano IMPONTI (Metalli) - 3 gennaio, LORENZO, figlio di Domenico MAGGIORA (Spa); MARIA PIA, figlia di Angelo RACANATI (Sez. Auto) - 4 gennaio, MARIA GRAZIA, figlia di Carlo ROSSI (Ricambi); WILMA, figlia di Livio BUFFA (Sez. Auto) - 5 gennaio, DONATEA, figlia di Luisa e Pietro CURZEL (Spa); GIUSEPPINA, figlia di Giovanni SALMASO (Spa) - 6 gennaio, ROSSELLA, figlia di Giovanni ROTONDI (Fonderie) - 7 gennaio, ANNA, figlia di Carlo FALCHERO (Ferriere); STEFANO, figlio del p. I. Fulvio MELOTTI (Sez. Auto) - 8 gennaio, ANGELA, figlia di Emilia CASSETTA GOBETTO (Stab. Vellivoli); PIERO, figlio di Soffronio MARIN (Ferriere); PIETRO, figlio di Franco CAMANDONA (Fonderie); ALDO, figlio di Francesco GALASSO (Spa) - 9 gennaio, MARINA, figlia di Francesco RICCA (Fonderie); PAOLO, figlio di Giovanni MAMELI (Sede Centrale); ARMANDO, figlio di Giuseppe ODDONE (Sede Centrale); CARMEN, figlia di Ottavio COLETTI (Stab. Avigliana) - 10 gennaio, GIOVANNI, figlio di Antonio MUCCIOLLO (Fonderie); VERA, figlia di Giacobbe PRADÉ (Fonderie); DANILO, figlio di Federico BARATTA (Stab. Avigliana); SILVANA, figlia di Giorgio BIANZATO (Sez. Auto); ANTONELLA, figlia di Claudio CELORIA (Sez. Auto) - 11 gennaio, DANIELA, figlia di Giuseppe LANZA (Sez. Auto); MARIA FRANCESCA, figlia dell'ing. Carlo APROSIO (Stab. Avigliana) - 12 gennaio, GIUSEPPINA, figlia di Carlo TUCCARI (Sez. Auto); ALBERTO, figlio di Denis ANTONUCCI MOSENA (Materiale Ferroviario) - 13 gennaio, VINCENZO, figlio di Rocco DENARO (Fonderie); VALERIO, figlio di Giovanni AIRAUDI (Sez. Auto) - 14 gennaio, FABIO, figlio di Pacifico VERDICCHIO (Sede Centrale); IDA, figlia di Ugo BRUNETTI (Ricambi); GAETANO, figlio di Antonio BUCCIERO (Sez. Auto) - 15 gennaio, MAURO, figlio di Enea CAMBONI (Materiale Ferroviario); CARLA, figlia di G. Battista CHIAPPERO (Sez. Auto); Marco, figlio di Ezia DAL VECCHIO VOLPATI (Ricambi) - 16 gennaio, DANIELE, figlio del rag. Giuseppe BOSIO (Sez. Auto); MARINA, figlia di Remigio CRIVELLI (Materiale Ferroviario); GIANNI, figlio di Sergio VINCENZI (Sez. Auto) - 17 gennaio, PRINCIPIA, figlia di Francesco PETRARULO (Spa); FRANCA, figlia di Giuseppe VALLE (Sez. Auto) - 18 gennaio, ELISA, figlia di Aldo CAVALIERO (Sede Centrale) - 19 gennaio, EGLE, figlia di Albino FRACCHIA (Spa) - 21 gennaio, ROSA CRISTINA, figlia di Sergio TAPPERO (Sez. Costruzioni) - 22 gennaio, DANIELA, figlia del geom. Roberto BERTOLDO (Sez. Auto); WILMA, figlia di Giovanni RAMELLO (Sez. Auto); LILIANA, figlia di Severino BRUNATO (Sez. Auto) - 24 gennaio, ATTILIO, figlio di Giovanni e Chiara CRESCIO (Stab. Vellivoli) - 29 gennaio, LIVIO, figlio di Anna Maria PEL-

LECCHIA MARIETTI (Sez. Auto) - 31 gennaio, MARIA CLARA, figlia di Pierino ARTAZ (Sez. Auto).

NOZZE

Della Sede Centrale: Franco ALLIANI; Maddalena MOSCHETTI; Maria Teresa VIETTI; ing. Carlo Martini.
Della Sezione Materiale Ferroviario: Domenico SEGLIE.
Dello Stabilimento Vellivoli: Vincenzo MASCI.
Della Sezione Costruzioni: Osvaldo MERLO.
Della Sezione Spa: Luigina PIOVANOTTO.

LUTTI

Ing. Michele PERNA; Panny ALDERIGHI ved. BUCALOSI; Franco PIANA (Sede Centrale) - Rinaldo VARALDA; Mario ALESSIO; Giovanna BIONE; Celsa BOZZOLAN; Giuseppe CARETTI; Carlo MORANO; Isello PAPALINI; Ermido SEGAFREDO (Stab. Automobili) - Mario BUZIO; Francesco GUIDO; Silvestro PIANTA; Giuseppe SCIASCIA (Ferriere) - Mario PEPERONI MONCHIARI (Spa) - Luigi BORRI; Giuseppe CARBONE; Domenico FAVARO; Camillo SALVETTI (Materiale Ferroviario) - Ettore BENETTI; Ercole BIANCO; Vincenzo GAZZARATA (Grandi Motori) - Silvio GIARGIA (Off. Suss. Auto) - Giovanni CASSETTA (Sima) - Maria CORRADO (Fonderie) - Eugenio BOSIA (Sez. Costruzioni e Impianti) - Pietro ZANINI (Stab. Motori) - Oreste BAUSOLA; Michele BIANCO; Giuseppe CORINO; Pietro DEL MASTRO; Giuseppe FERRARIS; Alessio GARINO; Francesco OBERTO; Dioniso ROVARETTO; Francesco SELVA (Premi fedeltà).

La madre di Francesco ROMANAZZI: la madre di Ester CATELLA; il padre di Maria Elisa e dr. Mario GARATI; il padre di Giulio BUGNONE; il padre dell'ing. Adriano SPAGARINO; il figlio di Giuseppe RUDIERO; la madre di Salvatore BRUNO; il padre di Franco PIANA; la madre di Piero CARBONATTO; la madre di Francesca SCOFFONE FERRARIS; la madre del dr. Stefano CASANA; la madre di Alfredo TAMAGNINI; il fratello del dr. Giuseppe ALBERA; la madre di Caterina MARANGONI AIRASCA; la madre di Rosina STUARDO MORRA; la madre di Alfredo DOGLIOTTI; la madre del rag. Renato SANTARELLI; la madre di Carlo CAVAGNERO; la sorella di Delfina BOERIO BOZZOLAN; il marito di Teresa CANOBBIO PUPPONE; il fratello del p. a. Amedeo DELVECCHIO; la moglie di Stefano FERRERO; il padre di Bianca TARICCO STRAMEZZI; il padre di Pia MAGNANI GHISO ved. SOCCO; il padre di Guido OBERTO; il padre di Giovanni FERROGLIO; la sorella di Giovanni MESSAGLIA; la madre di Battista GIUBERGIA; la madre di Severino CAPRI; la sorella di Rosanna OTTELLA; la madre di Giovanni COLLI; il padre di Giuseppe e Mario SODERO; il padre di Costantino SANNA; la madre di Michele NAVONE; il fratello del geom. Ferruccio MARITANO; il padre di Vittorio CABRIA; la madre di Lodovico MONTI; la madre di Riccardo BARBERA; la madre di Maria BERARDI DULLA; la madre di Elio CENCETTI; il padre di Dino MARCHIONNI; il padre di Giuseppe SAVIO; la madre del rag. Mauro BUCALOSI; il fratello di Giuseppina PEIRONE; la madre di Nica BONOM TORELLI; il padre di Armando MARCHISIO; il padre del p. I. Enzo BIANCO; il padre di Mario CAHUTTO; il padre dell'ing. Stefano NEGRO; il figlio di Tommaso PERETTI.



Cav. Uff. Raffaele Destefanis

Il 2 febbraio è improvvisamente mancato all'affetto dei suoi cari il Cav. Uff. Raffaele Destefanis, dirigente di fabbrica alla Grandi Motori e poi allo Stabilimento Vellivoli. Aveva 66 anni e da 45 alla Fiat, a cui dette appassionata attività. Nel marzo 1953 aveva ricevuto dal prof. Valletta la Medaglia d'oro Fiat del compiuto quarantacinquennio di lavoro, ed il 1° maggio 1954 aveva ricevuto la Stella di «Maestro del Lavoro». Era tuttora un validissimo collaboratore, come consulente. La sua scomparsa ha destato sincero profondo rimpianto. I funerali sono stati imponenti per il concorso di tanti nostri lavoratori. Al figlio Angelo, capo reparto alla Fiat Motori Avio, ed al genero dott. Giuseppe Blasich direttore della «Sima», rinnoviamo le più sincere condoglianze.

Il Comm. C. F. Zanetti Direttore della Filiale Fiat di Trieste e l'ing. Bruno Bianchi, Direttore della Filiale Fiat di Firenze, hanno avuto il dolore di perdere la loro adorata Mamma. «Illustrato Fiat» esprime ad essi le più affettuose condoglianze.

ILLUSTRATO FIAT



Una rappresentanza di Anziani dello Stabilimento Fiat di Marina di Pisa è venuta a Torino ed è stata ricevuta dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale ing. Bono, che qui vediamo al centro della foto unitamente alla Presidenza del Gruppo Centrale Anziani Fiat. All'ing. Bono gli Anziani di Marina di Pisa hanno offerto un artistico portafiori in bronzo lavorato a mano.



Durante il 1955 la «Gazzetta per i Lavoratori» ha bandito vari concorsi, su temi diversi, che hanno avuto il più vivo successo sia per numero che qualità di adesioni.

Tra i vincitori figurano due dipendenti Fiat: il signor Paolo Enrico Costabel, delle Officine Sussidiarie (foto a sinistra), per il Concorso lavoratori anziani e il sig. Pietro Chironna, del Servizio Studi e Progetti Speciali (Sede Centrale), nel Concorso per lavoratori alpinisti.

L'«Illustrato Fiat» porge ai due premiati vivissime congratulazioni.



Nella Cattedrale di Susa si sono sposati: Enno Rossi (Sezione Auto) con la signorina Maria Teresa Vietto (foto a sinistra), infermiera della Filiale Fiat di Torino. Nella Parrocchia di Maria Vergine in Volvera, Lorenzo Bessone (Sez. Auto) con la signorina Serafina Bottigliengo.

NOZZE D'ARGENTO



Concetta e Vincenzo Contraffatto della Sez. Ferriere hanno celebrato le nozze d'argento. Congratulazioni dell'«Illustrato».



La signorina Giuseppina Bobba, della Fiat Sede Centrale, è risultata vincitrice del concorso dattilografico «Enal» per la provincia di Torino, per cui è stata ammessa al concorso nazionale. Tutti i nostri auguri.

HA RITROVATO IL FIGLIO



Il «New Orleans Item» ha pubblicato questa fotografia, che qui riproduciamo, perché si tratta di una madre che lavorava alla Fiat di Torino. E' la signora Luigia Lovisa, la quale è attualmente negli Stati Uniti chiamata dal figlio Val, che ella non vedeva da più di 10 anni. La fotografia è stata presa all'incontro della madre con il figlio alla Stazione di New Orleans il 28 gennaio scorso.

MOSTRA AIMONE

Un giovane pittore, Nino Aimone, che fa parte del reparto artistico della Direzione Stampa e Propaganda Fiat, e che è tra i migliori allievi di Felice Casorati, ha avuto vivo successo con una sua mostra personale, nel mese scorso a Torino nelle sale della Unione culturale. La critica ha elogiato le vivide qualità artistiche dei suoi quadri; forte e originale disegno e sensibilità al colore. Ci compiaciamo con lui.

PICCOLA POSTA

«Un vecchio dipendente» ci ha scritto per chiederci notizie delle 3 gemelle Acquarone nate nel 1939 e il cui evento fece avvenimento nell'anagrafe Fiat. Siamo lieti di dirgli che sono cresciute benissimo, che stanno bene, ormai signorine diciassettenni, sempre ricordate alla Fiat.

AVVISI

Vendesi Lambretta «F» 3500 km. con bauletto, sella posteriore, portabagaglio speciale, giaccone in pelle e occhiali. Telefono 39.80.19.

NELLE FAMIGLIE



Per onorare la memoria del compianto Conte Giancarlo Camerana, la Galleria Sabauda — che aveva avuto in Lui il promotore della sua ricostruzione — ha allestito nel Palazzo Madama una mostra di quei capolavori. Il Centro culturale Fiat, continuando nella sua iniziativa di organizzare visite a musei e gallerie d'arte, ha condotto a visitare la Mostra un gruppo di dipendenti, accompagnati dal dott. Tamburini della Direzione dei Musei Civici, il quale ha con competenza illustrato le opere esposte. Ecco un gruppo di visitatori.



VISITA DI ALLIEVI FIAT ALLA CASA DI RIPOSO "G. AGNELLI"

Una quarantina di Allievi della Scuola Centrale Fiat, in rappresentanza anche di tutti i loro compagni di scuola, ha fatto visita sabato 11 febbraio agli ospiti della Casa di Riposo « Giovanni Agnelli » a Moncalieri. Affettuoso festoso incontro. I giovani si sono intrattenuti con questi anziani del lavoro ed hanno loro offerto sigarette e dolci. Nella prima delle nostre due fotografie, gli Anziani con i giovani insieme, e nell'altra il sempre vegeto signor Carlo Bolla, di 84 anni, da 5 anni ospite delle Ville di Moncalieri.



FESTA DELLA "GRANDI MOTORI"

Nel bel teatro del Collegio di San Giuseppe si è avuto, l'11 febbraio uno spettacolo di rivista riservato ai dipendenti della « Grandi Motori ». Iniziativa della « Conferenza di San Vincenzo », con il concorso della Direzione dello Stabilimento. Tutti molto divertiti. Allo spettacolo ha preso parte anche Artuffo e un gruppo di Giacomette e Giandufjotti.



L'11 febbraio, il Presidente dell'Associazione Fotografica Italiana, ing. Bertoglio, ha consegnato al comm. Giacomelli, Delegato del Gruppo Fotografi Fiat, la Coppa vinta per il terzo anno consecutivo alla Mostra dell'A.F.I. dai fotografi Fiat. Erano presenti il dott. Sambuelli, Sovrintendente del Centro Culturale Fiat, tutti i fotografi Fiat che hanno partecipato alle Mostre e le personalità più note della fotografia torinese. I fotografi Fiat hanno pure partecipato con successo alle Mostre di Bruxelles, di Cherbourg e di Rennes, e si presenteranno al Salone di New York e ad altre Mostre Internazionali.

Le numerosissime collezioni viste sfilare a Parigi durante la settimana della moda hanno svelato le linee preferite da ogni sarto.

Giorno per giorno i nostri tacchini andavano riempiendosi di note, note prudenti, dato che alcuni sarti ci avevano pregato di non descrivere con troppa precisione i loro modelli.

Facendo il punto della situazione, possiamo dire di avere ancora ben viva negli occhi l'impressione della corsa vorticosa del tremilaottocento vestiti veduti in sei giorni. Una cifra veramente considerevole, ma quelli che più balzano alla memoria sono i modelli che danno un nuovo aspetto alla figura femminile.

Per la primavera vedremo delinearsi nettamente una « silhouette ».



1 - Due tendenze 1956: il ritorno del bolero e le gonne sfuggenti in linea « en vol ».
2 - Il mantello di stile infantile.

te: dal portamento altero, sensibile al ritorno di elementi romantici. Il punto più interessante del corpo sarà la parte alta del busto. Infatti le tendenze Impero e Restaurazione tendono a spostare la linea della vita molto verso l'alto. E questo un contrasto voluto contro la vita bassa, da pochi giorni « fuori moda ».

Non è detto che queste tendenze siano fortemente legate al costume, si tratta di interpretazioni molto moderne tradotte in tagli alla base del seno, in cinture inserite, nodi o fasce legate proprio sul cuore. La spinta verso l'alto viene sottolineata da gonne più corte, fianchi piatti e tailleur con falde assai corte. Nascono poi giacchette bolero, finti bolero e la serie del « caraco » e del « canezou », interpretati in modi differenti e in lungherie nuove.

Christian Dior trasforma la sua donna di linea Y in una slanciata freccia. L'angolo formato dalla

punta richiama il particolare di maggior rilievo: tutta l'importanza degli abiti è rivolta verso l'alto. Alla primula, « abito estivo completato da giacca », Dior preferisce il completo gonna e « caraco » e vuole il ritorno della camicetta. I mantelli sono ingenui, sfiorano il corpo e si allargano verso il basso con una linea definita « infantile ». Anche Castillo per la collezione Lanvin opta per mantelli « coniferi » e per linee ad imbuto rovesciato. Le gonne degli abiti sono tese in effetti lievemente piramidali e si completano con giacche corte che segnano questo movimento sfuggente. Jacques Heim ha scelto linee « en vol ». Visti di profilo gli abiti risultano sfuggenti nel dorso con piegoni o pannelli.

Gli altri sarti insistono su temi dedicati alla vita alta e al « blousant » sul dorso.

Si sono notati sul capo cappelli di maggior volume, posati diritti e proiettanti una fascia misteriosa di ombra proprio sugli occhi, molto accentuati dalla truccatura « etrusca ».

Madame Fath è la sola partigiana del tailleur aderentissimo al corpo. I suoi busti, modellati dal tessuto, sono resi romantici da vistosi « jabots » di batista di lino che formano un « leit motiv » della collezione, molto femminile.

Il ritorno dell'ispirazione Impero richiama alla ribalta della moda tessuti molto leggeri: lane « farfalla » per il giorno, rasi « ultraleggeri », chiffon, georgette e mussoline per sera. La serie delle sete stampate lancia motivi ispirati al mare, alle onde, alle scogliere e agli abissi marini. Altri motivi descrivono fiori, dai piccoli « bouquets » ai grandi ciuffi pennellati su fondi bianchi.

E da segnalare il ritorno della guêrderie in toni molto chiari. Esistono poi numerosi tessuti di lana a piccoli quadri e a disegni « Principe di Galles » molto sottili. Numerosissimi i misti di seta e lana, le tele di lana, i shantung di seta e lana, di alpaga e seta. Tra le tele riappare il lino per abiti, redingotes d'estate ed impeccabili tailleur nei colori delle opaline.

Nel campionario ammirati dai maggiori esponenti dell'industria tessile il beige, il bleu marine, l'azzurro « cielo terso », il turchese, il « fardallio », il blu Mediterraneo. Il color ananas, il « pistacchio », il rosa albicocca e il mauve glicine sono da segnalare tra i toni più delicati. Esistono poi numerose tonalità di rosso: la più bella ricorda le rose di maggio e ha un riflesso leggermente blauscuro.

Christian Dior dice che le donne dovranno scegliere i loro colori con la stessa attenzione con la quale cercano i « fards » per la loro bellezza. Il colore dona riflesso al volto, dà un tocco luminoso. D'estate, vestitevi in tinte vivaci; vi sentirete felici e allegre.

VARIETÀ

CONSIGLI DEL MEDICO

Ecco una serie di consigli minimi, quasi superflui per la maggior parte di voi, ma ugualmente utili a ricordare per la grande importanza che essi hanno per l'igiene e la conservazione della salute.

- Non chiudete con la saliva le buste delle lettere e non attaccate con lo stesso sistema i francobolli.
- Non servitevi della saliva per togliere dalle mani le macchie di inchiostro od altro.
- Non bagnatevi il dito con la saliva per sfogliare un libro o peggio i fogli di una pratica.
- Rimproverate sempre energicamente i bambini che mettono le dita in bocca.
- Non succhiate con la bocca le piccole ferite sanguinanti.
- Non servitevi di asciugamani o tovaglioli già usati da altri, se non siete sicuri che le persone che li hanno usati precedentemente siano abituate alle buone norme di igiene.
- Non offrite da bere nel vostro bicchiere e non bevete in quello degli altri, senza esservi assicurati che il bicchiere è stato ben lavato.
- Non baciate i bambini in bocca.
- Non cercate di rompere con i denti oggetti duri, come ad esempio, le noci, le mandorle, ecc.
- Non servitevi di oggetti metallici appuntiti (come ad esempio gli spilli) per pulirvi i denti.
- Non pulitevi le orecchie con stuzzicadenti od altri corpi estranei.
- Non stringete tra i denti, o tra le labbra, utensili od altri oggetti (spilli, chiodi) nell'attesa di servirvene.
- Non dormite con la testa sotto le coperte.
- Non appoggiate i vestiti usati sul letto ove dovete dormire.
- Lavatevi le mani tutte le volte che dovete mangiare o quando alla sera andate a letto.

Dott. ENZO

ILLUSTRATO FIAT

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

Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 3-10-55 - Registro: Gioielli Delicati

Stampato nello stabilimento tipografico
MAYET - Torino, via Villar, 2

NOTERELLA ASTRONOMICA

Avete provato a trapiantare una stella qualsiasi dal vostro balcone, allineandola con due punti fissi? (anche puntandola semplicemente per mezzo di un bastone fissato in una data posizione). Le sere sono state già abbastanza limpide in febbraio: se avete fatto questa semplice osservazione avrete constatato che la sera successiva la stella in questione (supponiamo che abbia scelto Sirio, la più lucente di tutte) arrivava all'appuntamento sull'allineamento da voi fissato, con circa 4 minuti di anticipo sulla sera precedente.

Nella noterella di Gennaio avevamo infatti detto che la posizione delle stelle su quel gran foglio del firmamento, mobile intorno allo spillo fissato presso la stella polare varia di pochino ogni giorno: quel pochino è 4 minuti circa; in 365 giorni i circa quattro minuti per giorno diventano 1460 minuti e cioè 24 ore, ossia il firmamento oltre a compiere un giro (quasi) ogni 24 ore compie anche un giro completo ogni anno: (sempre ben inteso ricordando che è invece la terra che si muove). Vediamo di spiegare la cosa per mezzo della giostra. Avrete visto chissà quante volte a carnevale una vecchia giostra che oltre a girare intorno al proprio asse porta anche alcuni seggiolini circolari, ognuno in una specie di bussola che girano a loro volta vorticosamente ciascuno per conto suo. Ecco rappresentati i due movimenti della terra: basta immaginare che il sedile circolare faccia un giro ogni 24 ore (rotazione della terra intorno al proprio asse) e che la giostra ci metta un anno a fare un giro (rivoluzione della terra intorno al sole). Gli oggetti fissi intorno alla giostra, per esempio i lampioni della piazza (rappresentanti le stelle fisse), se trapiantati dal sedile circolare li vedremo compiere un giro ad ogni giro del seggiolino e, in accordo con lo spostarsi del seggiolino lungo la circonferenza della giostra, li vedremo ad ogni giro successivo prendere una posizione leggermente diversa corrispondente precisamente allo spostamento fatto dall'osservatore lungo la traiettoria della giostra, ossia, per tornare alla terra e alle stelle, queste le vedremo ad ogni sera in posizione leggermente diversa corrispondente allo spostamento della terra lungo la sua orbita intorno al sole.

Pianeti - In marzo Venere è sempre ben visibile alla sera a Ponente, stella della sera. Giove già alto alla sera passa in meridiano verso le 23. In qualche serata serena ne potremo vedere i satelliti col cannocchiale dal Centro Sportivo di corso Moncalieri.

IPSILON

GIOCHI

PROBLEMA DI SCACCHI

N. 23 - Inedito di E. Defourny.
NERO (pezzi 5)



BIANCO (pezzi 8)

Il Bianco muove e dà matto in due mosse.

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

CRUCIVERBA



Orizzontali: 1. Predice il futuro - 7. Moglie di Abramo - 10. Fuggito da un luogo di pena - 11. Il cane ne ha quattro - 13. Un bel fiore - 14. Sacerdote - 15. Devoto - 16. Città del Lazio - 17. Mezzo anno - 18. Tedio - 20. Articolo - 21. Tre divinità degli antichi greci - 22. Azienda Tramvie Municipali - 23. Uccello australiano - 24. Nota musicale - 26. Specie di cipressi - 27. Preposizione - 28. Produce infezione - 30. Il Mongibello - 32. Celestiale - 34. Un nonnulla - 36. Il marito di Fatima - 37. Venezia - 39. Affermazione straniera - 40. Togli la roba altrui - 42. Ascoli Piceno - 44. Documenti legali - 47. Pronome personale - 49. Città termale belga - 50. Vi è anche quella volgare - 51. Dipartimento francese.

Verticali: 1. Si fanno al chiaro di luna - 2. Nome d'uomo - 3. Percorrono i mari - 4. Un profeta - 5. Articolo - 6. Pianta da ornamento con fiori bellissimi - 7. Stato Maggiore - 8. Mostrarsi all'improvviso - 9. Pesci d'acqua dolce - 12. Fiume di Sicilia - 14. Uno dei 7 Savi - 19. Malattia dell'orecchio - 21. Dio egiziano - 23. Milano - 25. E' inglese - 28. Serve a navigare - 29. Lo fa la gallina - 31. Negla l'esistenza di Dio - 33. Presiede alla commedia - 35. Celebre Casa di Ferrara - 38. Piccolo silurante - 41. Malvagia - 43. Pianissimo in musica - 45. Terni - 48. Articolo indeterminato.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE

PROBLEMA SCACCHI N. 22

1 Da 5 - b4 (probl. tipo « blocco »)
Se nero: 1... Axd
2 Ad 7 - c6 - matto 1... Cb6 qual.
2 Db 4 - b7 - matto 1... pd4 - d3
2 Ca 2 - c3 - matto 1... pe6 - e5
2 Cg 4 - f6 - matto 1... Rd5 - e4
2 Ca 2 - c3 - matto.

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

Sorteggiati per il premio:

SAPELLI RENATO - Sezione Auto
MISCI GIUSEPPE - SPA

L'ANGOLO DEL FILATELISTA

NOVITA' DEL MESE

Italia. - E' stata emessa in occasione dei VII Giochi Olimpici svoltisi a Cortina d'Ampezzo una Serie di francobolli di 4 valori: L. 10 color verde - L. 12 color giallo marrone - L. 25 color grigio rosso - L. 60 color azzurro. Detta serie ha incontrato grande valore presso tutti i collezionisti ed ha avuto anche ampia diffusione all'estero data la numerosissima partecipazione di stranieri a Cortina durante lo svolgimento dei Giochi Olimpici.



Il nostro Gruppo ha potuto assicurarsi un limitato numero di buste 1° giorno, che verranno distribuite a sorteggio fra i presenti alle riunioni serali.

Vaticano. - E' stata emessa una serie di francobolli composta di 3 valori commemorativa del IX Centenario della morte di San Bartolomeo.

San Marino. - In occasione dei VII Giochi Olimpici svoltisi a Cortina d'Ampezzo è stata emessa una serie di Posta Ordinaria composta di 9 valori ed un francobollo di Posta Aerea da L. 200.

Un francobollo italiano venne sovrastampato AMG-FTT ma non venne posto in circolazione nel territorio di Trieste. Di quale francobollo si tratta e per quale motivo non ebbe corso? Tra coloro che avranno inviato al Centro Culturale Fiat entro il 31 marzo 1956 la soluzione esatta verranno sorteggiati premi messi in palio dall'« Illustrato ».

RIUNIONI GIOVANILI

Come annunciato con speciale comunicato, da marzo hanno inizio le riunioni domenicali dei giovani collezionisti, congiunti di dipendenti Fiat. Le riunioni hanno luogo, per ora, a domeniche alternate, nella sede di via Carlo Alberto 37 dalle ore 10 alle ore 12. I signori Petrarca, Martinengo e Sapelli sono preposti all'assistenza dei giovani collezionisti.



QUESITO FILATELICO

Un francobollo italiano venne sovrastampato AMG-FTT ma non venne posto in circolazione nel territorio di Trieste. Di quale francobollo si tratta e per quale motivo non ebbe corso? Tra coloro che avranno inviato al Centro Culturale Fiat entro il 31 marzo 1956 la soluzione esatta verranno sorteggiati premi messi in palio dall'« Illustrato ».

RISULTATO DEL CONCORSO FILATELICO

Risposta: L'autore del ritratto del Re Vittorio Emanuele III è il Pittore Paolo Michetti. Tra coloro che hanno risposto con esattezza, la sorte ha favorito i sign. Garasino Giovanni e Mazzoni Biagio.



Tre semplici « tailleur » primaverili presentati dalla confezione parigina.

Il centro per le malattie allergiche

Tutti hanno sentito parlare di «allergie» e di «malattie allergiche»; ma non sono certo molti i profani in medicina che abbiano una idea sufficientemente chiara di ciò che significano queste parole derivate dal greco per esprimere il concetto di malattia o anche di semplici disturbi scatenati da sostanze provenienti dal mondo esterno, in persone dotate di una sensibilità tutta particolare per le sostanze stesse.

L'esempio più comune e più noto a tutti è il «raffreddore da fieno», o più propriamente «pollinosi», che si manifesta in primavera con bruciore d'occhi, ostruzione del naso, frequenti starnuti ed in alcuni casi più gravi con accessi d'asma, ossia un senso di soffocazione che può raggiungere anche una gravità preoccupante. La causa di tutto ciò è il polline, quell'insieme di minutissimi granuli, che al tempo della fioritura migra da fiore a fiore trasportato dal vento e che giunto a contatto delle mucose e delle congiuntive di persone sensibili ne determina la caratteristica irritazione. Allo stesso modo del polline, anche altre sostanze trasportate dal vento o semplicemente esistenti nelle abitazioni (la polvere del pavimento, piume e peli di animali, lana, funghi microscopici, ecc.) possono provocare in soggetti sensibili irritazione del naso e degli occhi, e soprattutto asma bronchiale, che però in questa circostanza ha un carattere perenne e non soltanto stagionale, come è il caso dell'asma da pollini.

Anche certi alimenti possono scatenare disturbi digestivi e malattie della pelle con un meccanismo allergico; come pure sostanze chimiche sono in grado di determinare lesioni allergiche «da contatto» sulla pelle di persone sensibili.

Il modo più efficace e completo di curare le malattie allergiche sarebbe quello di allontanare le sostanze colpevoli dall'organismo sensibile. Ma di solito ciò non è possibile. Infatti, come si potrebbe

ad esempio impedire ai granuli di polline, alle particelle di polvere che a milioni spaziano nell'aria, di venire a contatto delle mucose dei soggetti sensibili? In queste situazioni ed in altre simili riesce allora utilissima la cosiddetta «desensibilizzazione specifica», cioè un mezzo terapeutico costituito da una serie di somministrazioni per iniezione, opportunamente dosate e distanziate nel tempo, di estratti delle sostanze che sono state riconosciute essere le cause della malattia. Naturalmente, per giungere alla preparazione degli estratti terapeutici, occorre stabilire, con la massima completezza ed esattezza, quali siano le sostanze in causa; a ciò il medico perviene, previo un interrogatorio esauriente, mediante l'inoculazione, nella pelle dell'ammalato, delle sostanze sospette ed esaminando e valutando le reazioni locali da queste provocate. Tale operazione del tutto indolore, di solito è sufficiente ad individuare la causa dell'allergia.

Ma non sempre, in un ammalato apparentemente allergico, queste prove danno un risultato e qualche rara volta la cura intrapresa non produce l'effetto sperato. Allora nuovamente il medico interviene, consigliando altri medicinali adatti, tra i quali c'è larga possibilità di scelta.

Allo scopo di individuare i sofferenti di malattie allergiche, di sottoporli a cure desensibilizzanti o indirizzarli ad altre terapie, fin dall'estate 1953 è in piena attività presso la M.A.L.F. il Centro allergologico ed antiasmatico, intendendosi con quest'ultima denominazione «antiasmatico». che presso il Centro vengono visitati e consigliati, tra gli asmatici bronchiali in genere, anche quelli la cui sofferenza non risulti di origine allergica.

Per dare un'idea del lavoro svolto dal nostro Centro citeremo alcune cifre. Fino ad oggi sono stati sottoposti a visita ed a ricerche diagnostiche 1030 pazienti: per



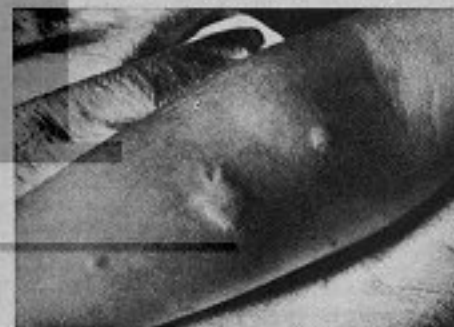
La sterilizzazione delle siringhe e degli aghi in uso per le ricerche diagnostiche e per le cure di desensibilizzazione.



Il medico si accinge ad inoculare un estratto diagnostico.

il 60% asmatici, per il 15% pollinosici; per un altro 15% pazienti affetti da raffreddore a carattere continuo di natura allergica o sospetta tale, per il rimanente forme allergiche cutanee; oltre 400 pazienti hanno praticato o praticano presso il Centro la terapia desensibilizzante.

A questo proposito giunge opportuno ricordare che, mentre ordinariamente spetta al medico curante inviare gli ammalati per consulenze, accertamenti diagnostici ed indirizzi terapeutici, i pollinosici devono loro stessi farsi parte diligente e procurare di presentarsi al Centro, per la diagnosi e la cura non oltre la metà del mese di marzo, affinché la terapia desensibilizzante preventiva venga iniziata e condotta a termine in tempo, prima che i sintomi del raffreddore, o peggio, dell'asma, facciano la loro noiosa e temuta comparsa.



Reazione molto intensa ed assolutamente indolore provocata, nella pelle dell'avambraccio di una bambina affetta da raffreddore da fieno, da un estratto di un polline. Con gli estratti che inducono delle reazioni cutanee di una certa intensità si preparano i vaccini curativi «desensibilizzanti».

Pionieri dell'automobilismo

UNA PATENTE FEMMINILE DEL 1905

L'Automobile Club di Torino ha recentemente festeggiato 90 titolari di anziane patenti di guida. Grande regista della manifestazione (forse già l'avete immaginato) fu il conte Carlo Biscaretti di Ruffia, egli pure pioniere dell'automobilismo, un pioniere che nella rievocazione dei «tempi eroici» reca sempre la sua geniale versatilità di scrittore e di pittore. Durante la festosa premiazione fu toccato il tema del contributo recato dal bel sesso agli sviluppi della locomozione motorizzata. Lo spunto fu dato dalla presenza di una donna tra i novanta festeggiati: la signora Mercedes Sola Remmert, la cui patente reca la data del 1905.

Altri pionieri saranno premiati prossimamente a Torino, benemeriti automobilisti che solo ora hanno dato notizia di sé all'Automobile Club. Tra essi merita un posto di primo piano un'altra donna, che avendo superato nel 1905 gli esami di abilitazione alla guida, è probabilmente la decana delle guidatrici torinesi. E' la contessa Maria Claretta Assandri, alpinista e cultrice di vari sport. Ancor oggi ella pratica il ciclismo «per fare un po' di moto». La prova cui fu sottoposta il 28 marzo 1905 per il conferimento della patente consistette nel pilotare una macchina a due cilindri sull'itinerario Torino-Stupinigi; durante il viaggio di andata la contessa guidò così bene da meritarsi, la promozione e le felicitazioni dell'ingegnere esaminatore. Durante il ritorno, invece guidò e superò l'esame il marito, conte Camillo Claretta (che ora ha 81 anni e che guida abitualmente la macchina). Un mese dopo avere conseguito il «certificato di idoneità», la contessa Claretta intraprese il suo primo... lungo viaggio: Torino-Nizza, attraverso il Colle di Tenda, un'impresa memorabile per quei tempi e per le condizioni delle strade di allora.

Il giorno in cui si scriverà la storia del contributo dato dalle donne alla diffusione dell'automobilismo si rintracceranno le poche, intrepide signore con un'anzianità di guida analoga a quella della contessa Maria Claretta; ma si fermerà pure l'at-

tenzione su un'altra categoria di benemerite: le donne che, in epoca assai più vicina alla nostra, dimostrarono con lo esempio che l'uso della macchina utilitaria — la grande trionfatrice dei nostri tempi — non doveva restare un'esclusività maschile. Viste sotto questo profilo, le patenti conseguite da signore e signorine da circa il 1930 in poi hanno un loro significato. (Anche fra le appartenenti alla grande famiglia Fiat si trovano donne guidatrici di quel periodo; tale, ad esempio, è il caso della signorina Dora Poma, impiegata presso lo stabilimento Motori-Avio la quale prese a guidare nel 1935 su una 509; ora fa scintille di gioia quando afferra il volante della sua «600» nuova fiammante). Un diploma di benemerita speciale meriterebbero poi quelle donne — assai numerose in Piemonte — che già nel periodo anteriore all'ultima guerra impararono a guidare la macchina per motivo di lavoro: dalle dottoresse, ansiose di giungere più rapidamente al capezzale dei malati, alle commercianti che, al volante di una vecchia 501 trasformata in camioncino, si recavano con la loro merce a «far mercato».

Insomma, la volitiva praticità del temperamento femminile trova un'eloquente documentazione anche in campo automobilistico.

UN'ORIGINALE OSSERVAZIONE SULLA "600" ALLA TARGA FLORIO

Il sig. Bernard Cahier, corrispondente europeo della rivista americana «Road and Track», che ha seguito la Targa Florio di quest'anno con una Fiat 600, ne ha scritto nel numero di gennaio della sua rivista questo originale apprezzamento:

«Una constatazione curiosa a proposito della Targa Florio è che essa riduce allo stesso livello le prestazioni delle varie vetture, dando a ciascuna la migliore possibilità di fare buona mostra delle sue capacità. Mi sono accorto di ciò quando, a bordo di una normale Fiat 600 e con un solo passeggero, ho compiuto un giro del percorso, durante le prove preliminari, in un'ora e 8 minuti; cosa che la Mercedes faceva quello stesso giorno in 51 minuti. Uno scarto di soli 17 minuti su un percorso di 72 km., tra una vettura di 21 Cv ed una di 300! Ci voleva proprio la Targa Florio per poter fare un così originale confronto tra due vetture tanto diverse!»

CURIOSITÀ DELLA STATISTICA

4600 PAGINE AL GIORNO A DISPOSIZIONE DEGLI ITALIANI

La stampa italiana, giornali e riviste, contava 5146 pubblicazioni nel 1950 — anno a cui si riferiscono i dati dell'Istituto Centrale di Statistica esposti dalla rivista «Concretezza» — così classificate: 2782 d'informazione e documentazione (dei quali 1411 politici), 1365 di scienza e tecnica, 268 di arti e lettere, 731 di carattere vario. Tra questi «vari», 105 sono «fumetti» per ragazzi (soltanto i ragazzi?), 16 periodici dell'enigmistica, 14 della filatelia, 90 riviste della moda.

I periodici delle Organizzazioni sindacali sono 583.

Mancano dati completi sulla tiratura, cioè sulla diffusione, di tutte queste 5146 pubblicazioni. Sappiamo invece che tutte insieme queste pubblicazioni fanno 1 milione 696.580 pagine (di vario formato, naturalmente).

Applicando il cosiddetto metodo statistico del «pollo» (per cui se Tizio ha mangiato un pollo e Caio no, al fine del consumo nazionale risulta che hanno mangiato mezzo pollo ciascuno...), si potrebbe dire che con quella massa di quasi 1 milione e 700.000 pagine gli Italiani hanno da leggerne circa 4600 al giorno dal principio alla fine dell'anno... Contando solo i quotidiani si calcola che ogni italiano consumi in media (per la lettura) 3 chili di carta stampata all'anno. Gli abitanti dell'Indonesia o dell'isola di Haiti non ne hanno che per 100 grammi; mentre gli abitanti U.S.A. arrivano ad un consumo individuale annuo di 35 Kg.!

Come ripartizione regionale (non quanto a tiratura, perché al riguardo mancano i dati, ma quanto a luogo di pubblicazione dei giornali e riviste) 2548 escono nell'Italia settentrionale, 1862 nell'Italia centrale, 479 nell'Italia meridionale, 257 nell'Italia insulare.

Il più alto numero di periodici esce nel Lazio (1394), seguono la Lombardia con 1249 e il Piemonte con 428. Ultima la Basilicata, con 8 soltanto. A Milano escono 944 periodici, a Roma 1371.

Tutta questa dati si riferiscono, ripetiamo, al 1950. Quella della stampa periodica (giornali e riviste) è materia difficile a classificare in schemi e cifre. E in continuo movimento. Basti pensare che nel 1950 stesso furono fondati 950 nuovi periodici e ne morirono 247.

CHE CHÈQUE!

Il più alto chèque che sia stato emesso daccché ci si serve di questo mezzo di pagamento è quello rimesso alla «Ford Motor Company» in occasione della ven-

dita delle sue azioni. Esso ammonta a 642.600.000 dollari, vale a dire più di 220 miliardi di franchi.

TV E RADIO IN AMERICA

Nel 1955 si sono venduti negli Stati Uniti 8 milioni di apparecchi televisivi e 15 milioni di apparecchi radio. Queste cifre superano largamente quelle del 1954.

QUANTI MEDICI

Vi sono sulla terra 1.200.000 medici, per una popolazione totale di circa 2 miliardi 500.000.000 di uomini, cioè un medico per ogni 2100 individui. Si ritiene che ogni anno 60.000 medici escano dalle 595 scuole di medicina sparse in 84 paesi.

DA QUOTA 5500



Abbiamo ricevuto questa fotografia dal capo reparto Francesco Proi, giovane Anziano Fiat, attualmente in servizio al Messico. Egli si trova qui sulla sommità del vulcano Popocatepec ad oltre 5500 metri sul livello del mare. La foto è stata scattata il 31 dicembre (mancava un'ora allo scoccare di mezzanotte, ora italiana). Francesco Proi invia da queste colonne un caro saluto a tutti gli Anziani Fiat e agli amici della montagna e aggiunge che questi ultimi gli mandano spesso cartoline delle nostre bellissime montagne per farlo, dice lui, morire d'invidia. Così si è vendicato facendosi fotografare a quota 5500!

Uno che ci studia su



Riccardo, 9 mesi e mezzo, figlio di Armando Dell'Anna (Sez. Ferriere).



Susy, 4 anni, figlia di Renata Delaude Costa (Materferro).



Bruno, di Giuseppe Cavaglià (Sez. Auto)



Ivonne, 26 mesi, figlia di Domenico Ricci (O.S.A.)



Lanfranco, 11 mesi, figlio di Enrico Dovis (Fonderie)



Graziella, 9 anni e Gianna di 4 anni, figlie di Pietro Villata (Sima).

Bimbi Fiat



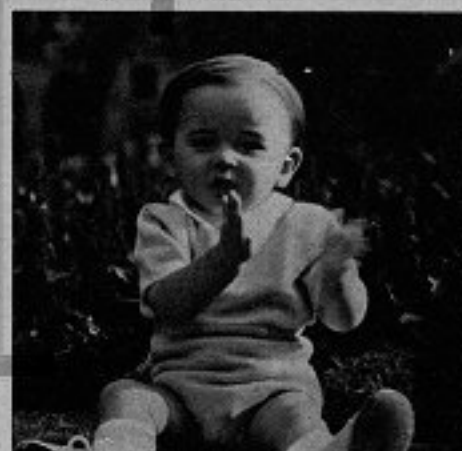
Gianni, 20 mesi, figlio di Franco Fiechla (Sede Centrale)



Claudio, 12 mesi, figlio di Marcello Bertolotto (Ricambi)



Franca, 3 anni, figlia di Ezio Benedetti (Materferro)



Pier Angelo, 14 mesi, figlio di Adriana e Mario Rebolì (Sez. Auto).



«Illustrato Fiat» ringrazia tutti i cari bambini che nel mandarci la loro fotografia ci inviano espressioni di saluto e di ringraziamento. Anche in questo numero abbiamo il piacere di presentare due gemelli, Alfredo e Stellario, figli di Paolino Cavallari (Stabilimento Fonderie), venuti a rallegrare una già grande nidiata: altri otto fratellini.



Riccardo, 13 mesi, figlio del dott. Felice Forte (Sede Centrale)



Fulvio, 4 anni, figlio di Teresa e Stefano Musso (Sez. Auto e Fonderie).



Nadine, 16 mesi, figlia di Franco Sartoris (Stab. Produz. Ausiliarie)



Alberto, 2 anni, figlio di Luciana e Guido Bacino (Sez. Auto)

La Moda va con la 600



MILANO: La multipla sullo sfondo del Castello Sforzesco
Abito primaverile in lana - Sartoria Marucelli (foto F. Garelli per cortese concessione I.W.S.)





(G. Ferruzzi)

Un'altra motonave, la "Dandolo" è scesa in mare a Venezia. Motore Fiat sovralimentato (6.000 Cv)