



• FONDERIE • OFFICINE • FREJVS •
• AUTOMOBILI DIATTO TORINO •
• MOTORI D'AVIAZIONE • ▲ ▲ ▲ ▲ ▲
• MOTOCOMPRESSORI (BREVETTI DIATTO) •



Il presente documento, composto di n. 40 pagine, di proprietà esclusiva della Diatto spa, è soggetto alle norme di legge che regolano i diritti della proprietà intellettuale. È utilizzabile solo previo autorizzazione scritta, non può essere copiato o dato a terzi.

Anche l'eventuale utilizzo parziale dovrà essere preventivamente acconsentito.

This document, consisting of no. 40 pages, exclusively owned by Diatto spa, is subject to the law regulating the rights of intellectual ownership. It may only be used after written authorization and may not be copied or given to third parties.

Any eventual partial use requires beforehand.

LE GRANDI VITTORIE DELLA MECCANICA

Le "Industrie Metallurgiche", di Torino

la loro enorme produzione per gli automobili e le artiglierie
L'ing. Diatto l'organizzatore dell'Industria



Chi non avrà avuto modo di visitare in questo fervoroso periodo di guerra qualcuna delle nostre grandi officine mec-



Un "diritto di poppa" nel riparto grossa fucinatura delle Industrie Metallurgiche.

niche che producono per l'esercito e per l'industria avrà avuto l'occasione unica di ammirare uno spettacolo di tale ingente interesse, di tale straordinaria immensità quale non darà forse più l'eguale, e non potrà mai formarsi una nozione neppure approssimativa dell'immense somma di lavoro che quivi ad ogni giorno si è spiegata.

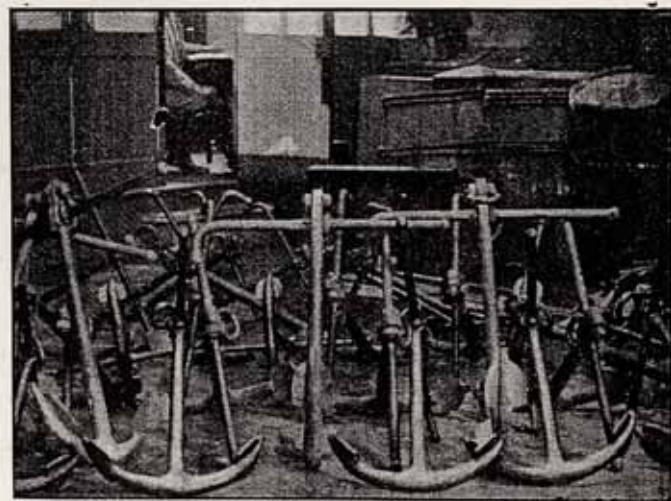
Chi non ha in questo tempo mai varcato una volta quei muri alti, grigi, uniformi, interminabili che sembrano abbracciare una città e da cui si scorge una fuga di tettoie eguali su cui emergono le torri cilindriche dei camini fumanti, non potrà mai fino a quale eroico parossismo si è spinta l'alacrità italiana intenta a creare armi e macchine per la guerra e per il paese, non saprà mai quale formidabile ondata di sforzi sia sprigionata dai nostri operai e dai nostri costruttori.

Ciò che la leggenda ci ha tramandato delle fucine dei Ciclopi e dei Titani non è che un'inezia in confronto di questo portico vulcanico che turbinava e rimbombava nell'odierna officina.

E' tutto un mondo che si muove, che si agita, che ribolle freneticamente, che sembra invasato dal travaglio della creazione, ma che nulla lascia trasparire all'esterno, un mondo dove tutto ha proporzioni inusitate, gigantesche, con figure, gesti, profili insoliti, quasi irreali, un mondo che ci sgomenta e ci esalta, in cui l'umanità smarrisce la sua misura per acquistare una sovrumana, in cui sembrano in giuoco le forze primeve, il fuoco e l'uragano, un mondo in cui pare che l'uomo non possa permanere senza esservi annientato, che non vi sia luogo per lui e la sua fragilità, e che egli invece da arbitro assoluto modera e governa come le lancette di un orologio.

La gente cittadina che passa per la via neanche suppone quello che si agita, che si prepara, che si fa qui dentro per moltiplicare indefinitamente le macchine e le armi dell'esercito e della patria, sente soltanto un fragore sordo e continuo come di nebbia che si addensa, ma non ha la più lontana consapevolezza dei fulmini e delle potenze che si affilano e si innescano dietro a quella cortina. Quando dai risultati conseguiti si potrà commisurare l'immensità di quanto si è prodotto e si è fatto se ne resterà sbalorditi.

Noi stessi non immaginavamo niente di simile. Per quanto con la conoscenza e l'esperienza che abbiamo dei miracoli e della potenza dell'industria cercassimo di figurarci l'ansia feconda delle nostre fabbriche, ecco che la realtà ha sorpassato ogni nostra immaginazione, come la ha superata per coloro



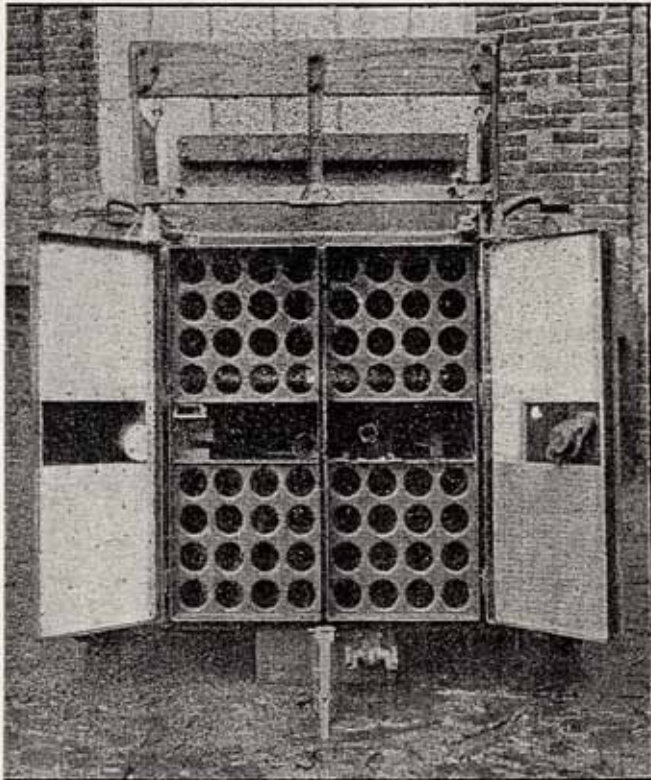
Ancore per la Regia Marina costrutte dalle Industrie Metallurgiche.

che invece che sulle officine si sono affacciati sui campi di battaglia dell'Isonzo.

Tanto nelle fucine come nelle trincee la forza d'Italia in azione è stata la più meravigliosa rivelazione per gli stessi Italiani. Ed è appunto solo l'esercito nelle sue epiche imprese che può darci la stessa impressione sorprendente, la stessa commozione che ci dà oggi l'industria nelle sue fatiche fruttifere.

Non sono che due correnti, due aspetti della stessa forza inimitabile d'Italia.

Questa realtà adunque, che è l'essenza stessa più genuina della forza d'Italia, ci è stata mostrata e l'abbiamo, gonfi d'or-



Cassone per proiettili costruito dalle Industrie Metallurgiche.

goglio, colta sul vivo in uno dei centri dove prorompe e si attua più gagliarda, più infaticabile che mai, in una delle più sterminate e possenti officine di Torino, divenuta ormai famosa sotto l'appellativo di *Industrie Metallurgiche*.

Ed è precisamente uno dei suoi principali fondatori e animatori che ce la ha dischiusa, il cav. uff. ing. Vittorio Diatto a cui desideriamo esprimere qui la nostra più grata ammirazione insieme al più schietto elogio. *Diatto*, ecco un nome meritatamente insigne, che aduna in sé un significato incomparabile di lavoro, di iniziativa, di volontà, che è come un simbolo, un'insegna illustre dell'industria meccanica e metallurgica torinese! *Diatto*, ecco un nome che si deve imprimere in ogni memoria come si incontra, si legge e si sente ripetere in tutte le Società, in tutti gli Stabilimenti, in tutte le Fabbriche dove si doma il ferro e il fuoco, dove si costruiscono macchine e si temprano armi, dove si lavora per la prosperità d'Italia. Non bisogna considerare questo nome e quest'uomo alla stregua degli altri per quanto eminenti, poichè sta in una categoria a sé, in un grado privilegiato. Non è egli nè il fondatore nè il capo di questa o quella azienda, non è il titolo di questa o quella ditta, ma il nome è il compendio di tutta una industria, e in *Diatto* l'industria torinese trova una delle sue più complesse espressioni, è come l'augusto distintivo di una dinastia, è l'uomo, è il creatore, l'iniziatore e l'organizzatore di un'estesa serie di enti industriali fiorenti, che egli con una specie di stupefacente ubiquità e infaticabilità dirige, avviva e moltiplica sulla via del successo.

In quel giorno della nostra visita era appena giunto da Roma e in procinto di partire per Parigi; dalle 7 della mattina era in giro per i suoi Stabilimenti. Lo avevamo per così

dire inseguito col telefono e con l'automobile attraverso le sue tappe laboriose finchè lo abbiamo potuto incontrare alla *Fabbrica delle Molle* dove era venuto dalla *Società Proiettili* per andare ancora alle *Industrie Metallurgiche*. Lo attendevano ovunque ufficiali, direttori, fornitori, clienti, mucchi di corrispondenze e di annotazioni. Malgrado questa incredibile vicenda di lavoro, sufficiente a opprimere e a innervosire anche il più strenuo lavoratore, il cav. Diatto, da quello spirito superiore e vigile e da quello squisito gentiluomo che egli è, ha saputo trovar tempo e modo, pur sbrigando ogni sua cosa, non solo di ricordarsi cortesemente, congratulandosi con noi, degli ultimi articoli finanziari del nostro giornale, ma di accompagnarci da prima in una rapida corsa per i vari reparti della *Fabbrica di molle* e di condurci poi alle *Industrie e metallurgiche*. Qui il suo tempo era troppo prezioso per ipotecarlo ancora. Erano nell'ufficio ad attenderlo il direttore tecnico generale ingegner Attilio Errera e l'ingegnere delle Officine Giovanni Vitelli il quale gentilmente si assunse l'incarico di guidarci nel labirinto della fabbrica colossale.

Come ripetere lo spettacolo che ci ha colpito nel cuore ansante e divampante dello Stabilimento? E' una visione dantesca.

Sono file di giganti meccanici duramente squadriati che si alzano e si abbassano, girano e vanno avanti e indietro, schizzano nubi di faville e guizzi di fiamme; sono fornaci che sembrano crateri incandescenti donde sgorgano globi di fuoco, sono selve di ordigni che raspano, tagliano, forano, sono torme di operai messi nelle più strane fogge, armati di ogni sorta di clave, di tanaglie, di grinfie che or si avventano, or battono a colpi disperati, or brandiscono lance roventi, or muovon leve che fan precipitare valanghe di ferro.

E se avvolti in quell'atmosfera fumosa e arrossata, se al cospetto di quella follia di movimento e di frastuono, di mille atti e di mille strepiti diversi che si accavallano, si urtano, si



Carriaggio d'artiglieria delle Industrie Metallurgiche.

addensano, ci si sente da prima come oppressi e disorientati e quasi si dubita che l'uomo sia trasportato dall'arcano furore di rifare l'universo, non si tarda poi a scorgere, con un senso di commossa trepidazione, lo stupendo ordine che come un fato regge quel tumulto e fa di quella ridda la più meravigliosa armonia creatrice.

Non vi è che da soffermarsi un istante, da guardarsi intorno, da trattenere gli occhi su una di quelle operazioni, da fissarsi su una di quelle macchine in modo da osservare ciò che da una parte vi si accosta e vi si introduce e ciò che poi si trova in fondo all'immutabile matrice o ne esce dall'altra parte, per intenderne la rigorosa e mirabile disciplina, il fatale procedimento creativo e per sentirsi sospesi e aspettanti come se si assistesse allo sbocciare della vita. E' proprio in mezzo a questa fantastica atmosfera di cataclisma, come quella che circonda i mondi in formazione, che il caos si tramuta nell'ordine, l'uno nel molteplice, la materia informe nella materia modellata e organizzata, l'elemento primordiale in oro, ferro, carbone, acqua, cristallo e germe.

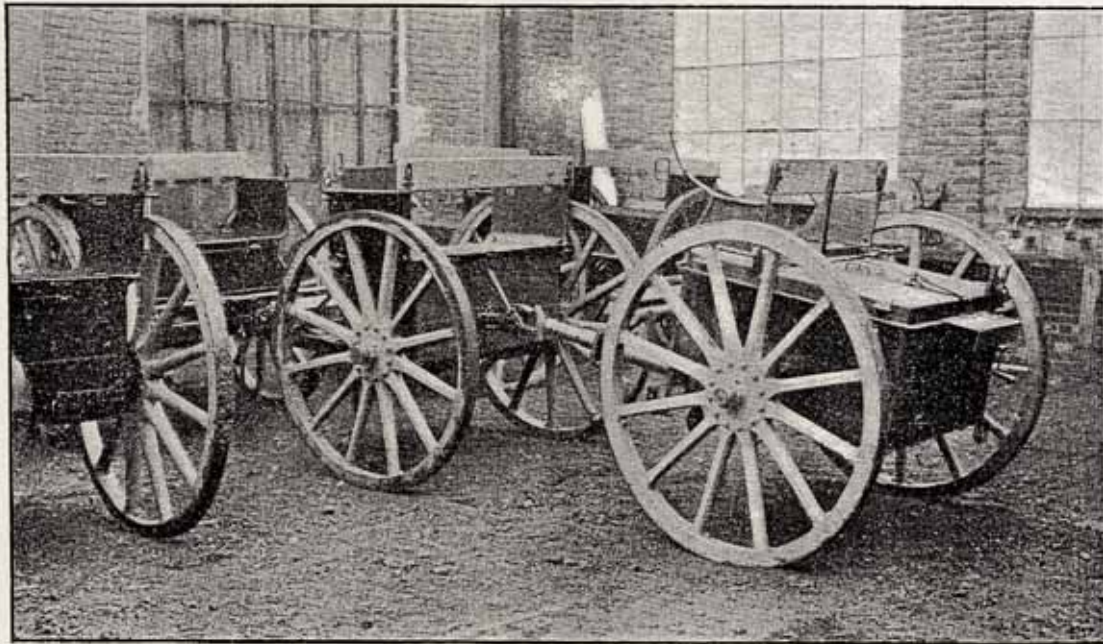
Ecco qui dei tozzi cubi, dei gravi rettangoli di acciaio che con pochi colpi di maglio o con la pressione in forma diven-

alberi a gomito per i motori a olio pesante e i motori da sottomarini.

Il terzo reparto è quello dello stampaggio in lamiera con tre presse grandi da 800 a 500 tonnellate e altre 6 presse minori a seconda delle varie lavorazioni.

Questo reparto è stato grandemente accresciuto in questi ultimi tempi per soddisfare alle richieste dell'autorità militare. La sua produzione è ingentissima e si è straordinariamente perfezionata. Per l'uso sempre più esteso degli acciai speciali le *Industrie Metallurgiche* hanno costruito vasti impianti che trattano appunto questi acciai al nickel e nickel-cromo, e sono in grado di eseguire tali trattamenti sia su piccoli pezzi, sia su pezzi di grossa fucinatura.

Le *Industrie Metallurgiche* per gli studi e gli esperimenti compiuti si sono anche tra le prime in Italia specializzate



Avantreni e Retrotreni per le nostre artiglierie costruiti dalle Industrie Metallurgiche.

tano proiettili, sfere da torpedini, alberi a gomito di ogni dimensione, bielle, pezzi di macchina di ogni genere; ecco degli scampoli di lamiera che diventano scatole, *carters*, chassis, ponti posteriori, cassoni d'artiglieria; basta un colpo e l'impronta vi si incide nitida a perpetuità come il sigillo di una volontà onnipotente.

E questo si ripete ad ogni istante e in ogni giorno, si ripete attraverso corsie, tettoie, gallerie, cortili, perchè ora si lavora da per tutto, anche all'aperto, si ripete da centinaia di macchine e da oltre mille e cinquecento operai, producendo tutto ciò che la fucinatura, lo stampaggio, la lavorazione meccanica possono dare per le macchine, la marina e l'artiglieria.

Per dare una nozione soltanto approssimativa di queste varie produzioni e lavorazioni ci proveremo a stenderne qui uno schema sommario.

Possiamo incominciare da un primo reparto che chiameremo dei magli da stampare e che comprende oltre 30 magli allineati del tipo *Brett* che vanno da 300 a 3000 chilogrammi, serviti dai rispettivi forni.

Passiamo al secondo reparto della grossa fucinatura attrezzato con presse fino a 800 tonnellate e con magli fino a 3000 chilogrammi oltre a presse e a magli minori, serviti da gru da 20 e da 30 tonnellate di portata. Qui si lavorano lingotti e masselli fino a 20 tonnellate e si preparano i grandi

nella lavorazione e stampaggio delle lamiere corazzate durissime, per gli scudi e per il materiale d'artiglieria ed altri scopi militari.

Veniamo quindi al quarto reparto detto meccanico e diviso in vari sotto reparti.

Il sottoreparto che indichiamo con la lettera *A* è destinato alla grossa meccanica ed è servito da grossi torni di grande diametro e di grande distanza fra le punte, oltre a tutte le altre macchine per la grossa lavorazione. E' qui dove vengono ultimati i pezzi di grossa fucinatura. Nel sotto reparto *B* è insediata la piccola meccanica per tutte le lavorazioni minori.

Non ostante i successivi ingrandimenti già subiti questo reparto meccanico si sta attualmente aumentando ancora con l'aggiunta di spaziose officine nuove, ultimate e in costruzione, per dare sempre maggiore impulso alla produzione del materiale d'artiglieria.

E' qui dove vengono fabbricate con ottimo esito tutte le cuffie d'affusto delle batterie da 75 del tipo 1911 che si trovano alla fronte.

Il quinto reparto riguarda la finitura dei pezzi in lamiera e il montaggio, e si divide in due grandi sezioni.

Nella sezione *A* si procede alla finitura e montaggio degli chassis per automobili, vetture e camions. Le *Industrie*

allurgiche hanno anche in questo ramo raggiunto una dei superiorità. Sono completamente attrezzate per una forma produzione che si estende a tutti i tipi di chassis, da quelli per vetturette a quelli per più robusti trattori e che provvede a tutte indistintamente le Case Italiane.

Si allestiscono qui fra l'altro i ponti posteriori completamente montati, i carters per copri-catene, i cingoli per le ruote trattori. Vengono pure eseguite qui numerose parti in lara per la Regia Marina, le porte per le cabine e le caldaie, scaporti e le sfere per le torpedini, tipo Bolla. Le Industrie Metallurgiche sono la prima officina in Italia che abbia in-preso e che correntemente eseguisca questa lavorazione le sfere per torpedini, fornite con ottimo risultato e in-enti quantitativi, mentre prima ci venivano esclusivamente l'estero.

Nella sezione B avviene il montaggio dei carri rimorchio e trattori e di avantreni e retrotreni per l'artiglieria.

Per questi ultimi le Industrie Metallurgiche hanno com-piuto un lavoro veramente magnifico e imponente e che ognor più si sviluppa. Basti dire che esse hanno fornito tutti gli a-vantreni e retrotreni occorrenti per le batterie da 75 costruite in Italia ed ora in servizio, e gran parte di quelli per le bat-terie del tipo Krupp lavorato in Italia.

Si tratta di migliaia e migliaia di cassoni e di veicoli, a cui altre migliaia si stanno attualmente aggiungendo.

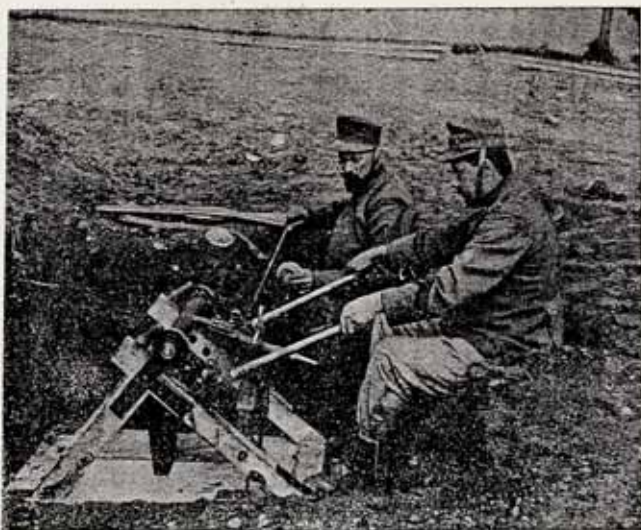
Quando ora a tutto questo complesso di lavorazioni e di prodotti si unisce ancora la produzione dei proiettili e parti di proiettili di medio e grosso calibro, la fabbricazione di grosse e piccole parti per navi, dritti di prua e di poppa, ancore etc. e i reparti per la riparazione del carreggio d'artiglieria, si sarà tutt'altro che completamente tracciato il quadro della smisurata attività delle Industrie Metallurgiche di Torino in questo fervido periodo di guerra.

LA FABBRICA DI MOLLE

le sue benemeritenze per l'industria e la guerra

✱

Abbiamo visto ora la *Fabbrica di Molle* di Torino (Via Mondovi 29) dopo parecchi mesi dall'ultima nostra visita e siamo ri-



Il lanciabombe DIATTO a molle mentre si procede alla carica

nasti sorpresi dai cambiamenti in essa avvenuti. Il veemente li-rito della guerra è penetrato anche qui e vi ha provocato la più visibile e feconda espansione, il più rigoglioso e fruttifero impeto creativo.

Non diciamo che edifici e laboratori siano divenuti irreconoscibili, ma è certo che essi si sono talmente ingranditi e riempiti, che le macchine e l'operosità vi si sono così aumentate, che le produzioni vi sono così accresciute e che in tutta la fabbrica circola un palpito così intenso di lavoro da destarci a tutta prima una specie di sorpresa come se per la prima volta vi fossimo entrati.

Noi avevamo già visto la *Fabbrica delle Molle* quando per effetto della penuria di molle estere e delle costruzioni automobilistiche richieste dalla guerra il suo lavoro era di molto accresciuto, quando alla fabbricazione sua consueta delle molle per le

ferrovie e per le vetture automobili si era aggiunta quella più che mai intensificata dalle molle per camions. L'avevamo già osservata quindi in una fase inoltrata del suo sviluppo, allorchè era diventata la fornitrice di tutte le principali Case costruttrici di camions per l'esercito; eppure quello non era che un principio in confronto allo sviluppo e alla efficienza attuali.

Se allora si producevano già centinaia di molle al giorno oggi se ne producono migliaia, se allora si eseguivano venti tipi differenti di molle oggi se ne eseguono cinquanta. Questi pochi mesi di intervallo fra l'una e l'altra nostra visita sono stati incomparabilmente messi a profitto. Si è fatta più strada in alcuni mesi che non dianzi in alcuni anni. Una volta di più anche qui si è rivelata l'elastica vitalità dei nostri organismi industriali e la pronta intelligenza ed energia degli uomini che li governano. Una volta di più si manifesta la mirabile facoltà iniziatrice e organizzatrice del cav. uff. ing. Vittorio Diatto che anche a questa impresa presiede, e l'attività vigile e sapiente dell'ingegnere Pellicciotti che ne è il direttore tecnico.

Cumuli di materiali, mucchi di molle di ogni tipo e di ogni dimensione si elevano nei magazzini e nei cortili, gruppi di forni divampano e ruggono, file di magli e di macchine battono e strepitano, drappelli di operai forgiano, modellano, compongono, temperano - e si sa quanta parte e importanza abbia il lavoro a mano nella fabbricazione delle molle - con una alacrità indefessa, con una volontà decisa come se a loro stessi tardasse di veder l'opera compiuta. Questo accanimento di lavoro è una delle caratteristiche della *Fabbrica delle Molle* e ci ha vivamente impressionato. Pare che in questa officina si lavori di più che altrove, che si produca di più come se si fosse compresi dell'utilità, della necessità del proprio sforzo. Vi è qui un ritmo di attività più accelerato che in altre officine meccaniche, non si vede mai alcun operaio in riposo, alcuna macchina ferma, ma anzi attorno alle macchine si nota negli operai la più assidua e fruttifera concitazione.

E' forse questo il segreto della ingente produttività della Fabbrica di *Via Mondovi*?

In ogni modo non vi è che da congratularsi con chi ha saputo stimolare così le maestranze e addestrarle in questa rude disciplina.

Durante questa nostra visita la prima visione che ci ha colpito è stata appunto una nuova foggia di molle osservata in

quanti à e su produzione di vasta scala. Sono le molle per i carri da battaglia leggere e per le carrette da misragliatrici. Il carreggio militare è qui che fa le sue provviste e la *Fabbrica Molle* vi corrisponde con inesauribile abbondanza.

Le molle sono di ogni dimensione, quelle per i carri muniti per i carri bagagli e per tutte le varietà dei veicoli militari. Le forniture si fanno per decine di migliaia ininterrottamente e questo spiega altresì come alla *Fabbrica Molle* si adatti ogni uomo e ogni macchina onde ottenerne il massimo rendimento.

La fabbrica nuova determinata dagli istrumenti di precisione è quella delle molle speciali ad elica per artiglierie, molle speciali impiegate in unione ai freni a glicerina per regolare lo scatto delle bocche da fuoco. Questa specialità è stata stabilita e va tutta a merito ed onore della Officina che la ha creata. Si tratta di molle delicate, e pure resistentissime, per cui non è il minimo scarto, molle di difficilissima costruzione che uno mai state fatte finora in Italia perchè venivano acquistate solamente all'estero, e che la *Fabbrica di Molle* è stata in grado di eseguire, e a eseguire in tal modo da dare piena soddisfazione a superare i migliori campioni esteri.

La creazione nuova e geniale è quella del *Lancia bombe* brevettato dell'ing. Vittorio Diatto, che serve per proiettare a mano bombe a mano o di altro tipo, specialmente nella guerra moderna, quando le artiglierie non possono più agire per la vicinanza delle linee nemiche.

La gittata del *Lancia bombe* a molle, varia a seconda del tipo delle molle, del peso e forma delle bombe che si impiegano. Con bombe regolamentari a mano, del peso circa di 100 grammi, si raggiungono comodamente i 200 metri di distanza. La bomba descritta, mediamente ha ordinate massime di caduta fra 50 e 60 metri ed angoli di caduta compresi fra 30 e 45 gradi. Si possono quindi eseguire con sicurezza tiri alle proprie truppe contro obiettivi determinati.

Il funzionamento è semplicissimo, silenzioso, e facilmente impara sia di giorno, sia di notte, senza che il nemico ne possa notare l'appostamento.

Le dimensioni, il peso, la forma, sono tali da permetterne il trasporto e l'appostamento, anche nelle più difficili circostanze di combattimento.

È importante notare come col *Lancia bombe Diatto* a molle si possono lanciare i tipi più svariati di bombe, discoidali, sferiche, cilindriche, coniche cilindriche, ecc. Basta all'uopo cambiare il tipo di lancio e sostituirne un'altra identica, ma con la feritoia alla bomba che si vuol impiegare.

È pure importante rilevare che la bomba all'atto del lancio è soggetta ad urto e che quindi è possibile adoperare nelle circostanze qualsiasi esplosivo per delicato e pericoloso che sia.

Per i pregi di questo *Lancia bombe* meccanico, oltre la sua semplicità, l'assoluta mancanza di fumo, la rapidità di trasporto e di manovra, segnaliamo pure quello non meno importante del costo nullo di esercizio, cosicchè si possono lanciare a migliaia di bombe senza alcuna spesa di carica, per un costo economico in confronto del *Lancia bombe* ad esplosivo.

È superfluo il dire che le molle del *Lancia bombe* da cui dipende la sua potenza di scatto e di gittata sono specialmente curate dalla *Fabbrica di molle* in modo che non perdano mai la primitiva elasticità.

È naturalmente un ordigno così pratico e vantaggioso non poteva a meno di essere notato e adottato dall'esercito presso cui già si trovano in azione numerosi di questi *Lancia bombe*, i quali, fra l'altro sono stati impiegati con eccellenti risultati negli ultimi fatti d'armi al monte *Sei Busi*.

Menzioneremo ancora tra le fabbricazioni attuali della *Fabbrica di molle*, le molle per carrelli d'aeroplani, le robuste molle per i grossi camion militari, per gli automobili armati, per gli automobili con cannoni anti aerei etc. Talchè si può concludere che i veicoli di qualsiasi tipo, automobili o no, dell'esercito vengono montati con molle italiane della *Fabbrica di molle*. Insieme a



Il lanciabombe DIATTO a molle al momento dello scatto.

questa speciale lavorazione di guerra prosegue aumentata la produzione ordinaria della *Fabbrica* consistente in molle di ogni tipo per vetture da turismo e per veicoli industriali e nelle molle a balestra e a bovolo per ferrovie.

Ed è con legittimo orgoglio che noi facciamo questa enumerazione e che pensiamo come siano bastati pochi mesi perchè le ferrovie e automobili e carri e cannoni e tutto ciò che viaggia e cammina per la difesa e la ricchezza della patria su rotaie o



Come si trasporta agevolmente il lanciabombe DIATTO a molle

su strade poggiate su molle nostre, su robuste molle di buona tempera italiana, elastiche e infrangibili come lo stancio e la saldezza dei nostri soldati.

Questa molla nostrana, agile e scattante è davvero l'immagine e il simbolo di quell'altra molla ideale che a un dato momento ha fatto scattare tutte le sane energie d'Italia, per il compimento dei nostri destini.

AUTOMOBILI DIATTO

Società Anonima — Capitale L. 6.000.000 interamente versato

(Casa fondata nel 1905 — Trasformata nel 1918)

SOCIETÀ CONTROLLATA

GNOME & RHÔNE

TORINO

VETTURA DIATTO 25 - HP tipo 1919

CON IMPIANTO ELETTRICO
PER ILLUMINAZIONE E MESSA IN MARCIA

Per la sua costruzione superlativa questa vettura è la più veloce
e quella che consuma meno di ogni altra dello stesso tipo

In piena produzione - Si accettano prenotazioni per consegne sollecite

MOTORI D'AVIAZIONE
E MOTO COMPRESSORI

TORINO - Via Frejus, 21

L'AMBIENTE E L'INDUSTRIA

Gli stabilimenti odierni della "Diatto,, e "Gnome,,



I

Lo stile come criterio ordinatore. - Direzione e Uffici.

Tanto è stata riconosciuta e persino esagerata l'influenza dell'ambiente sull'evoluzione della vita e della società, sulle variazioni degli esseri viventi e sulle vicende dei popoli e della

Noi forse siamo stati tra i pochissimi che abbiamo tenuto conto sempre di queste influenze e che non abbiamo mai



Automobili Diatto — Accesso agli uffici Amministrativi

storia, altrettanto è stata trascurata per quanto riguarda le forme e lo sviluppo del mondo meccanico creato dall'uomo. Appunto perchè l'uomo ne è il creatore non si è tenuto conto che della sua azione diretta o si son trascurate quasi sempre tutte le altre. Questa o quella macchina bella o brutta, buona o mediocre, tale era perchè l'uomo, il suo immediato fattore, così la aveva voluta. Ma l'uomo non crea solo la macchina. Anzi per poterla creare deve predisporre i mezzi e gli elementi, edificarne e apprestarne le officine, preparare l'ambiente dove la macchina verrà costruita, e questi mezzi e questo ambiente a secondo della loro costruzione eserciteranno un sensibile influsso sul modo di essere della macchina che in essi prenderà nascimento.

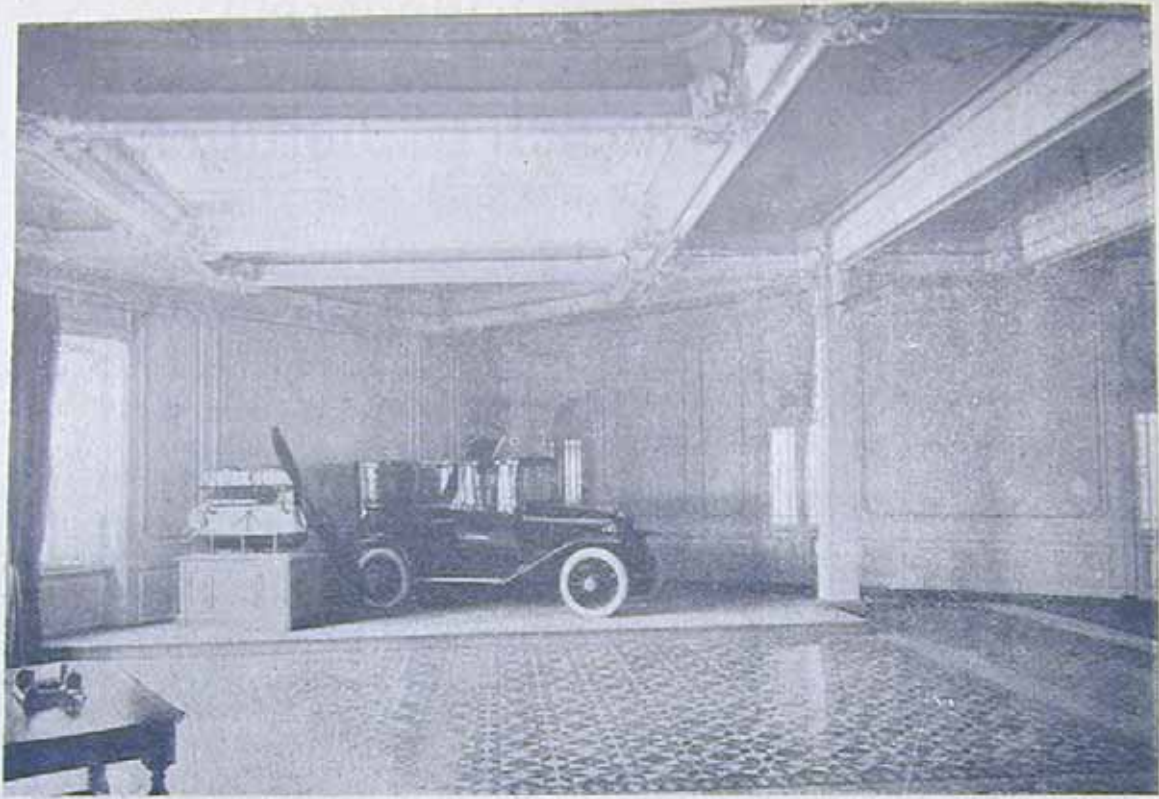


Automobili Diatto — Angolo del salotto della Direzione

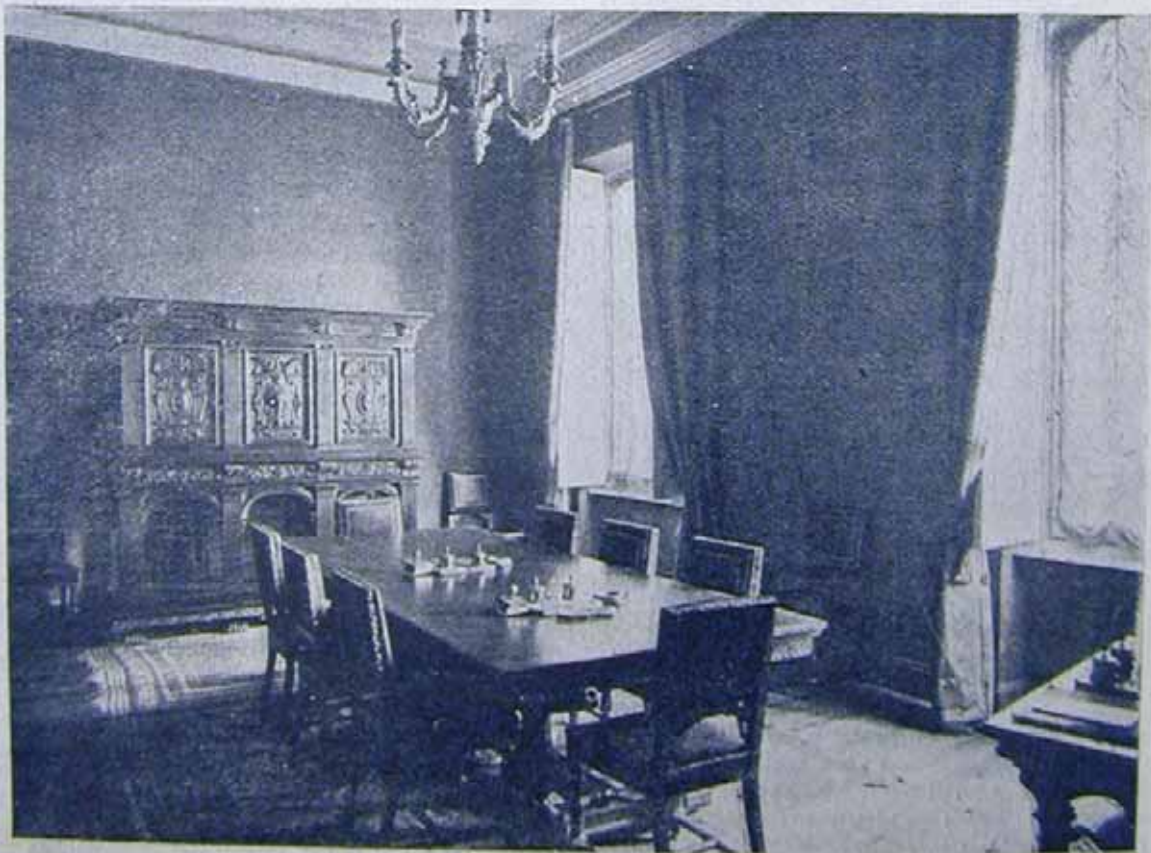
negletto di osservare e rilevare l'ambiente in cui una macchina sorgeva. E infatti ogni volta che una nuova macchina si imponeva all'attenzione non abbiamo mai trascurato di accompagnare la descrizione con la descrizione delle officine costruttrici, dell'atmosfera tecnica che la circondava.

Specie per quella macchina così delicata e viva che è l'automobile uno studio siffatto ci è sempre parso necessario, tantochè noi alteriamo continuamente le descrizioni dei nuovi tipi di automobili con le descrizioni, per lo meno, con gli accenni di tutte le trasformazioni e gli ingrandimenti che avvengono nella direzione, nella sistemazione, negli impianti delle fabbriche rispettive.

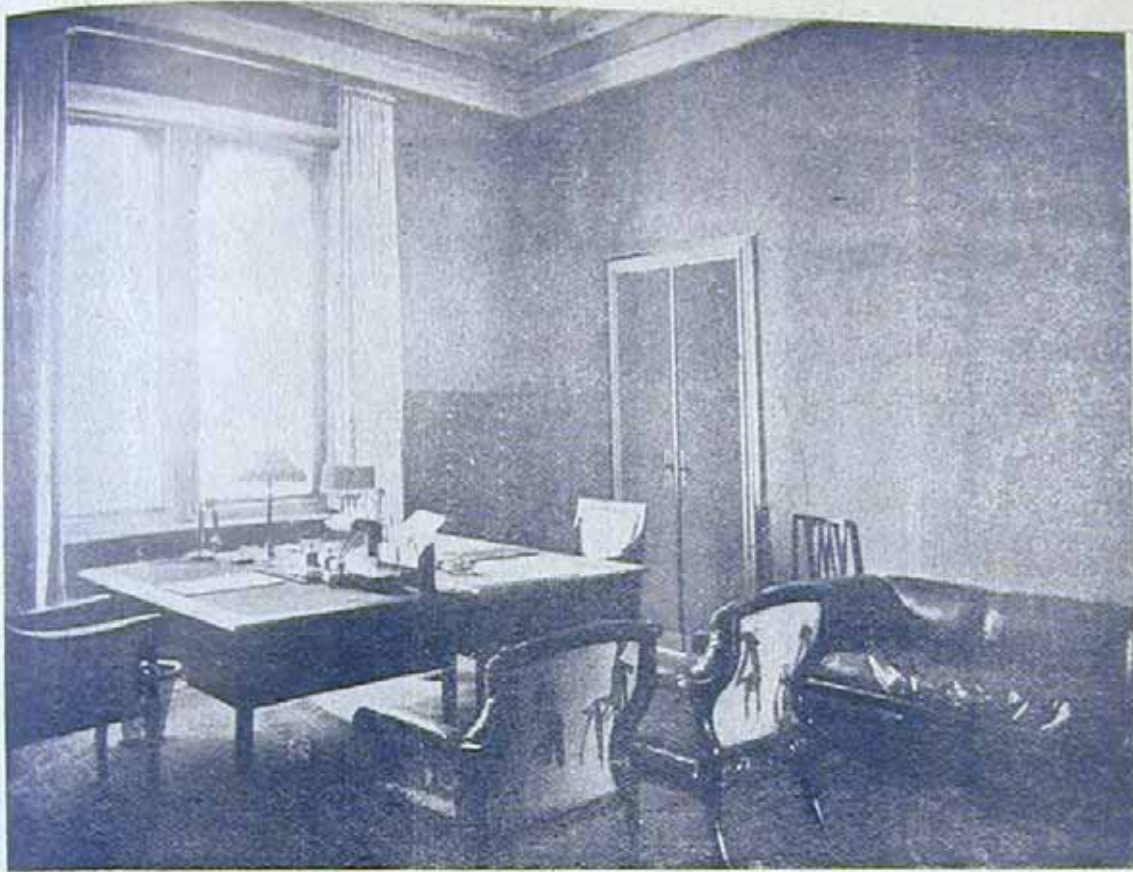
Di ogni nuovo automobile noi cerchiamo sempre di stu-



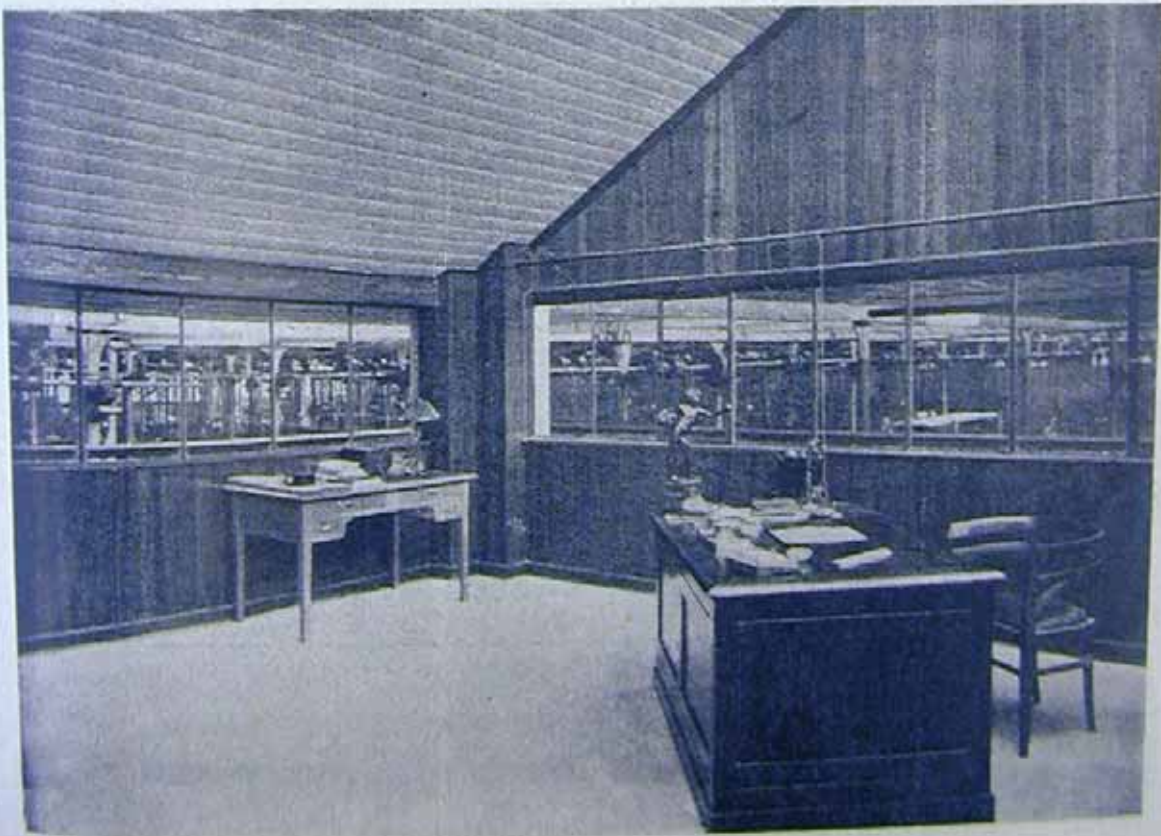
Automob'li Diatto - Hall di ingresso e sala d'esposizione.



Automobili Diatto - Sala del Consigli'o d'Amministrazione.



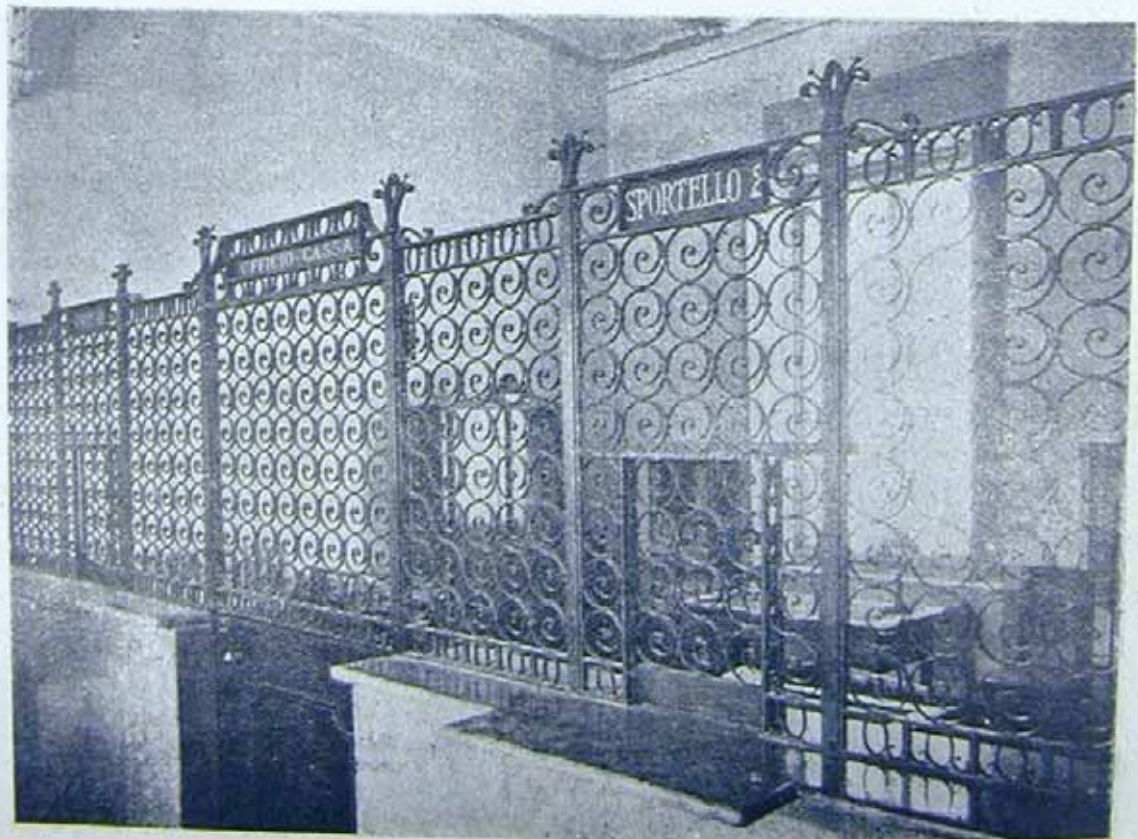
Automobili Diatto — Ufficio della Direzione.



Automobili Diatto — Sezione Prejus — Uffici della Direzione Tecnica.



Automobili Diatto — Una sala della Contabilità.



Automobili Diatto — Gli sportelli della Cassa.

are e presentare l'ambiente morale e materiale in cui si è formato, poichè riteniamo che la colleganza tra l'ambiente costruttivo e le costruzioni sia strettissimo.

L'ordinamento di un'industria è il trampolino della sua fortuna.

..

Questo studio non è stato ancora compiuto per la *Diatto* come è oggi dopo tutte le sue trasformazioni e rinnovazioni. Lo abbiamo appena tratteggiato nelle grandi linee.

Abbiamo detto che la *Diatto* e la *Gnome* pure essendo ancora due società distinte formano un ente solo sotto la stessa presidenza e direzione con un solo impulso e un solo programma.

L'ente è *Automobili Diatto*, società controllata *Gnome e Rhône*, e si divide in due sezioni, sezione *Frejus* che è l'antica *Diatto*, sezione *Gnome* che è l'antica *Gnome e Rhône*. Abbiamo inoltre accennato sommariamente agli ingenti ingrandimenti e riordinamenti compiuti nelle due officine e indicato nelle linee essenziali l'ordinamento della produzione e il programma, nel senso di procedere a una rilevantissima produzione in serie di alcuni tipi di vetture complete straordinariamente pratiche e signorilmente moderne per venderle coi sistemi più moderni del grande commercio. Nella sezione *Gnome* si costruiranno i motori, nella sezione *Frejus* le altre parti e si opererà il montaggio. Direzione Amministrazione accentrata nella *Automobili Diatto* in Via *Frejus 21* - Torino.

Ma tutto questo è troppo schematico e generico dopo che noi già abbiamo descritto le nuove produzioni di pace di questo grande ente e abbiamo procurato di raffigurare e di esprimere non solo l'aspetto, ma la natura, il carattere, il valore della nuova vettura *Diatto* e della nuova vettura leggera *Gnome* delineandone altresì il brillante destino per cui sono avviate.

Adesso prima di procedere oltre, prima di penetrare più addentro nella conoscenza di questi due organismi meccanici, ed anzi per poterlo fare con più esattezza e per meglio apprezzare le loro particolarità e l'importanza che avranno sul mercato automobilistico e per intuirne gli svolgimenti futuri è necessario rivolgere la nostra considerazione su quella che è la loro culla e la loro sede odierna, sugli Stabilimenti *Diatto* e *Gnome* quali sono oggi.

Una, sia pur rapida, ma precisa visione delle Officine attuali dove si costruiscono le vetture *Diatto* e *Gnome* e degli uffici dove se ne dirige la costruzione, se ne elabora il progresso e se ne organizza la produzione e la vendita, ci rivelerà molte cose delle vetture stesse e dei loro successi.

Vedremo ad esempio che quel senso di modernità, quell'aspetto di eleganza, quella pronta agilità di tali vetture non

sono già una lustra superficiale, ma qual cosa che è insito nella loro essenza che viene spontaneo con la loro stessa conformazione. Lo acquistano a misura che si compongono, è l'ambiente che loro l'infonde, è il riflesso e il portato di tutto quanto le circonda. Lo stile delle vetture *Diatto* e *Gnome* è lo stile del mondo in cui nascono e crescono, è il modo di essere degli stabilimenti dove sono prodotte e dove ogni particolare è ordinato e curato con scrupolosa vigilanza come sulle macchine stesse.

Sono belle, linde, luminose, ammirabilmente ordinate, arredate e tenute queste officine *Diatto* e *Gnome*, vi si respira l'agio, la signorilità, lo spirito fine e moderno. E le vetture da quando vengono ideate e teoricamente predisposte nella direzione e negli uffici tecnici, poi durante tutto il periodo di costruzione nelle officine, fino al momento in cui vengono vendute, crescono e si muovono in questo ambiente eletto, in quest'atmosfera di eleganza e di proprietà estrema.

Come tali pregi non diventerebbero una loro seconda natura?

Cominciamo, come si fa con una creatura, dalla parte nobile, degli uffici e delle sedi della Amministrazione, della Direzione, dell'Organizzazione tecnica.

Più di ogni descrizione verbale le vedute dirette indicano chiaramente il criterio ordinatore che ha presieduto all'installazione e che è il principio supremo, la norma ideale a cui obbedisce tutto l'ente. Non fronzoli, non confusione di lussi vani, ma uno stile nobile, severo, di buon gusto. Nella dirittura dell'ordine vi deve essere un'intima aspirazione artistica. È un'impronta di stile che si è voluta affinché tutta l'opera che da qui si inizia ne sia soffusa e tutti i collaboratori che contribuiscono a compierla vi si attingano come a una attitudine naturale di ogni loro funzione e attività.

Il Signor **HENRY DEBAUGE**, a Parigi titolare della privativa industriale italiana Vol. 436 N. 128, dell'8 agosto 1914, per:

PROCÉDÉ DE DÉTOILAGE DES ENVELOPPES D'AUTOS ET AUTRES OBJETS DE CAOUTCHOUÇ VULCANISÉ

desidera entrare in trattative con industriali italiani per la totale cessione o la concessione di licenze di esercizio della privativa stessa.

Rivolgersi alla Ditta **SECONDO TORTA E C.**
Brevetti d'invenzione e marchi di fabbrica
28bis VIA XX SETTEMBRE - TORINO

Il signor **Sven Gustav WINGQUIST**, a Gothebourg (Svezia), titolare della privativa industriale italiana Vol. 287 N. 113, del 12 giugno 1909, per:

"Dispositif dans les roulements à billes,"

desidera entrare in trattative con industriali italiani per la totale cessione o la concessione di licenze di esercizio della privativa stessa. :: :: :: :: :: ::

Rivolgersi alla Ditta: **SECONDO TORTA E C.**
Brevetti d'invenzione e marchi di fabbrica
28bis VIA XX SETTEMBRE - TORINO

Il signor **HENRY DEBAUGE**, a Parigi, titolare della privativa industriale italiana Vol. 483 N. 241, del 23 ottobre 1908 per:

PROCÉDÉ POUR DÉCAOUTCHOUTER INTÉGRALEMENT LES TOILES DES BANDAGES PNEUMATIQUES USAGÉS

desidera entrare in trattative con industriali italiani per la totale concessione di licenze di esercizio della licenza stessa.

Rivolgersi alla Ditta **SECONDO TORTA E C.**
Brevetti d'invenzione e marchi di fabbrica
28bis VIA XX SETTEMBRE - TORINO

L'AMBIENTE E L'INDUSTRIA

Gli stabilimenti odierni della "Diatto", e "Gnome",



II

Le Officine della Sezione Frejus.

In questa sommaria descrizione, che noi abbiamo cominciato nei Numeri precedenti, dell'attuale rinnovata organizzazione degli Stabilimenti *Diatto* e *Gnome* di Torino, si è cercato di porre in rilievo specialmente il criterio che ha presieduto al nuovo ordinamento e il modo con cui è stato attuato.

Criterio di unità e stile di esecuzione.

Questi i capisaldi della rinnovazione, per cui la *Diatto* e la *Gnome* fuse in un solo ente, dirette da una sola volontà, cooperanti allo stesso fine, sono per necessità di cose divise soltanto in due sezioni, la sezione *Frejus* (ex *Diatto*) e la sezione *Gnome* (ex *Gnome* e *Rhone*), e per cui tutte le manifestazioni loro sono caratterizzate da un'impronta ben segnata ed evidente in tutta l'impresa nella sua struttura e nella sua produzione.

Nella disposizione, nell'aspetto, nell'impianto della Direzione, dell'Amministrazione e degli Uffici, dove appunto la volontà creatrice e ordinatrice ha voluto comporsi il quadro e lo schema della sua attività e del suo intento, abbiamo notato questa impronta di stile che ora vedremo continuare nelle officine e rispecchiarsi infine nei prodotti.

Quella stessa accuratezza, distinzione e signorilità osservata nello spirito e negli scopi dei dirigenti, e poi negli uffici direttivi e amministrativi comuni ai due enti, prosegue e si intensifica nelle officine, nei magazzini, nei controlli e collaudi. Non è una lustra limitata alle parti che sono in vista del pubblico, non è una apparenza puramente esteriore e di circostanza ma è un modo di essere istintivo e generale che si riscontra così in ogni atto come in ogni tratto esterno ed interno di questo ente industriale.

Passando dalla sezione direttiva ed amministrativa alla sezione esecutiva e produttrice, dagli uffici alle officine non si avverte alcuna differenza in quel senso di compiaciuta ammirazione che avevamo provato al primo entrare nell'orbita della *Diatto*. Cambia l'arredo e il contenuto degli edifici e dei locali, cambia l'opera che vi si compie, e cambiano gli operatori, ma l'ordine, la cura, la proprietà premangono identiche e il modo egregio dell'operare non cambia affatto.

Raramente abbiamo osservato officine più ordinate, più pulite, più scrupolosamente tenute di queste della *Diatto*.

Ben si sa quanto hanno lavorato e prodotto nel tempo della guerra, e quanto intensamente lavorino ora, tanto da essere state tra le prime ad avviare la produzione di pace, ma questa fervida corrente di lavoro è il ritmo normale e sano della loro esistenza che lungi dall'affaticare, da lasciar tracce e detriti di uso, giova invece a mantenere sempre l'organismo in condizione perfetta.

Si direbbe che officine e macchinari sono sempre nuovi. Spaziose illuminate le gallerie delle macchine in qualsiasi ora della giornata, anche in quelle di piena attività sono terse e nitide come se dovessero esser passate in rivista. Non vi si nota mai né alcuna confusione né alcun ingombro, tutto è a posto, tutto agisce con regola inalterabile. Non si supporrebbe certamente che nel breve periodo di due anni, sono avvenuti qui tanti mutamenti!

Per tre volte intanto si è dovuto cambiare l'indirizzo delle lavorazioni.

Mentre tutta l'officina era impiegata nella costruzione di autocarri e di moto compressor, in pochi mesi la si è destinata alla costruzione di motori d'aviazione e appena questa si svolgeva in pieno, per la fine della guerra è stata arrestata allo scopo di iniziare subito le costruzioni di pace. Contemporaneamente le officine stesse venivano ingrandite, altre allora edificate se ne aggiungevano, si spostavano i diversi reparti, nuovi macchinari venivano installati, ma un così profondo rivolgimento si compiva così intelligentemente e assennatamente che la sistemazione ne risultava immediata senza turbamenti né inciampi.

Il grande salone centrale delle macchine offre uno spettacolo mirabile di simmetria e di ordine. Ma non lo ha mai offerto diverso neppur quando lo si stava rinnovando.

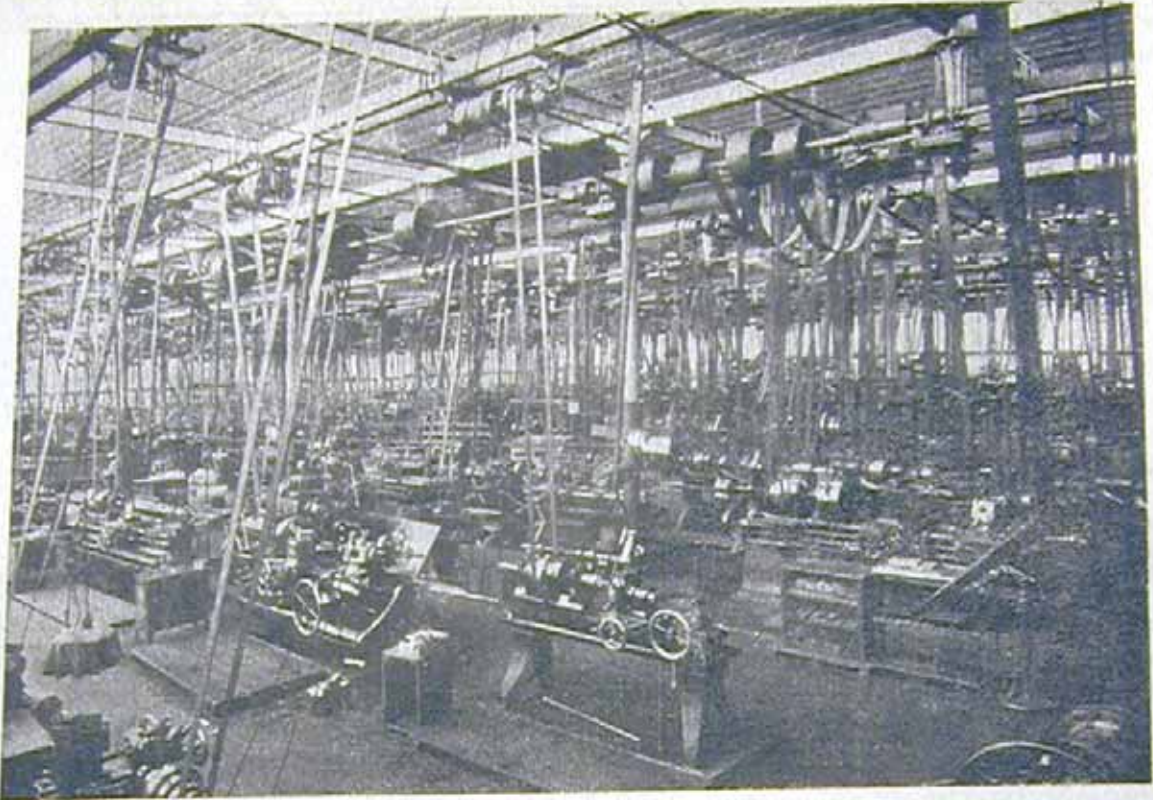
Bisogna vederlo dall'alto, da quella specie di cabina elevata dove con opportuno discernimento è stata collocata la direzione tecnica, dalle cui vetrate si domina, si contempla e si vigila l'officina in tutta la sua ampiezza.

Da qui i capi possono continuamente ispezionare tutto l'andamento del lavoro anche senza intromettersi. Si distinguono così le varie sezioni, la torneria, le fresatrici, le macchine per il taglio degli ingranaggi, l'uteosileria etc. di cui pubblichiamo qui le vedute fotografiche, eseguite — ed è importante il rilevarlo — non in un'occasione speciale, ma in mezzo alla vicenda quotidiana del lavoro.

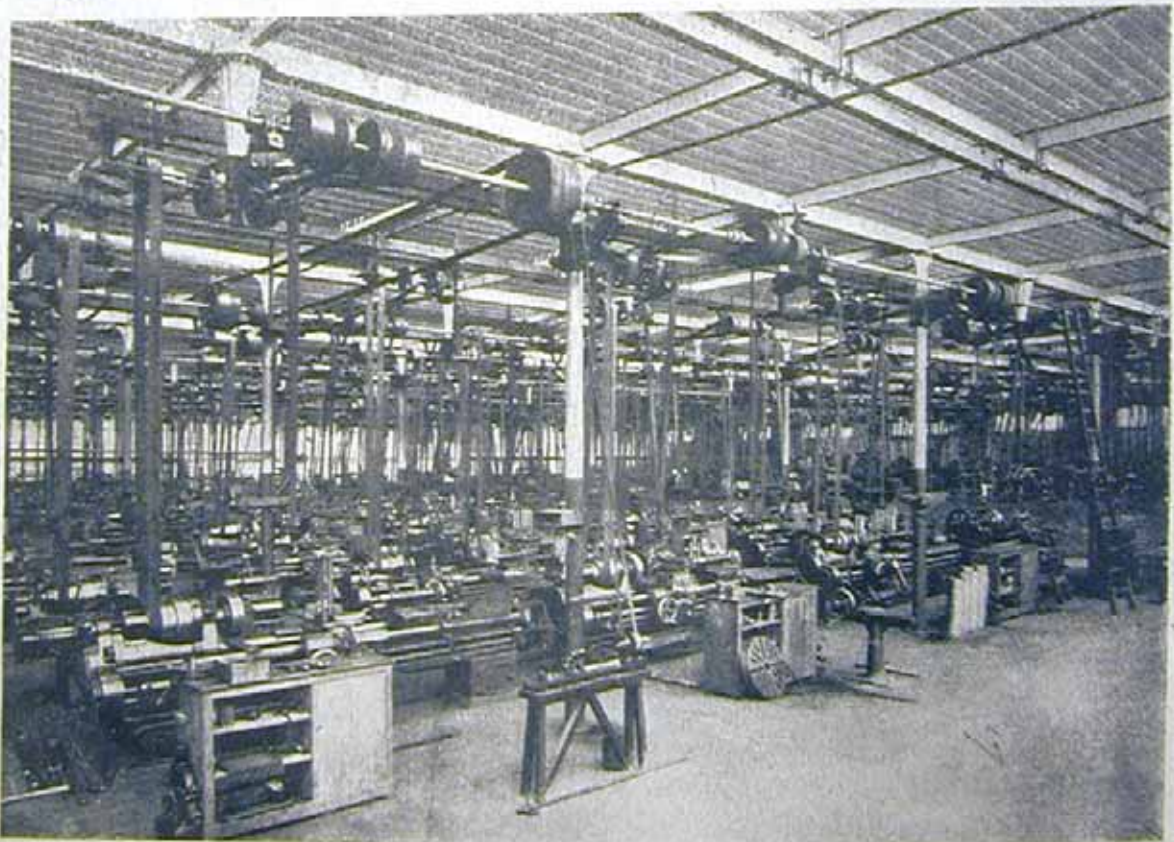
Queste sezioni delle lavorazioni meccaniche formano un immenso rettangolo, di cui una da lati più lungo è costituito dai reparti di misura e collaudo dei pezzi, separati con un lungo corridoio dei magazzini. Dal lato opposto confluiscono il salone di montaggio, e per uno dei lati corti col salone dei *chassis* e dei motori-finiti.

In mezzo adunque vi è il centro produttore e all'intorno i depositi, i serbatoi di ciò che vi affluisce o ne defluisce, attraverso l'intermediario delle misurazioni e dei collaudi.

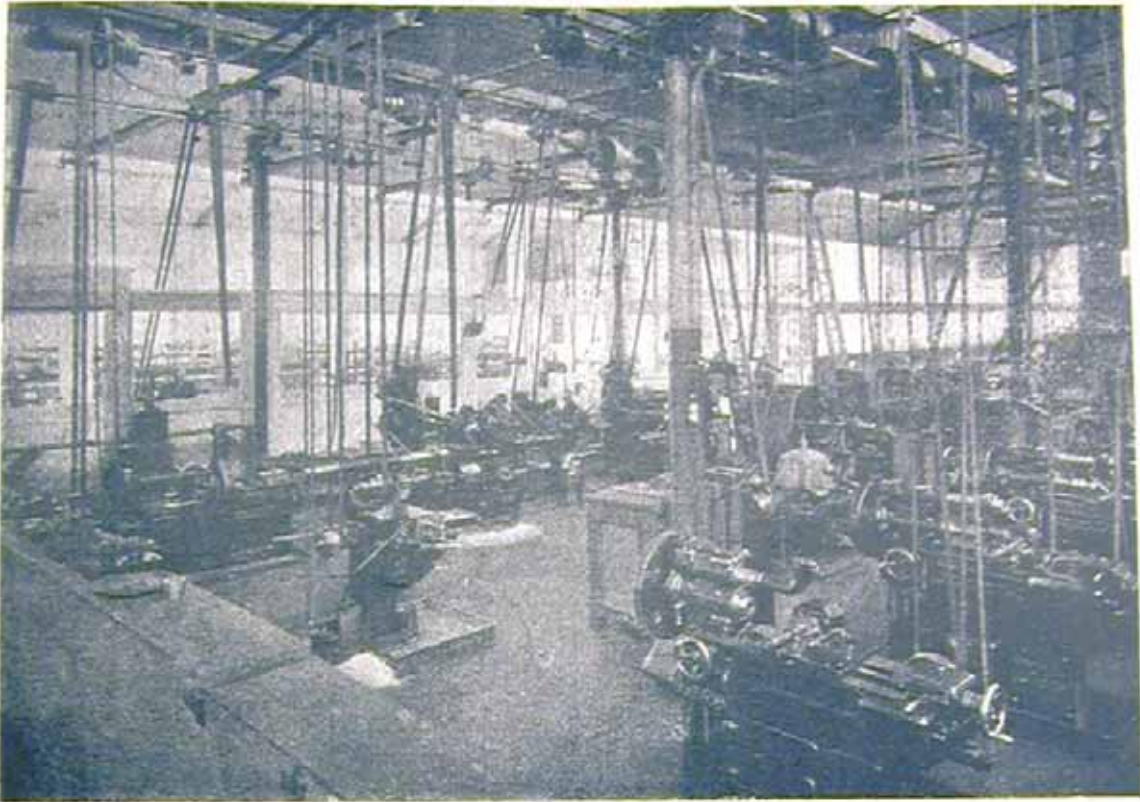
Non si potrebbe concepire disposizione più razionale e felicemente attuata per evitare perdite di tempo e disperdimenti di materiali e di pezzi.



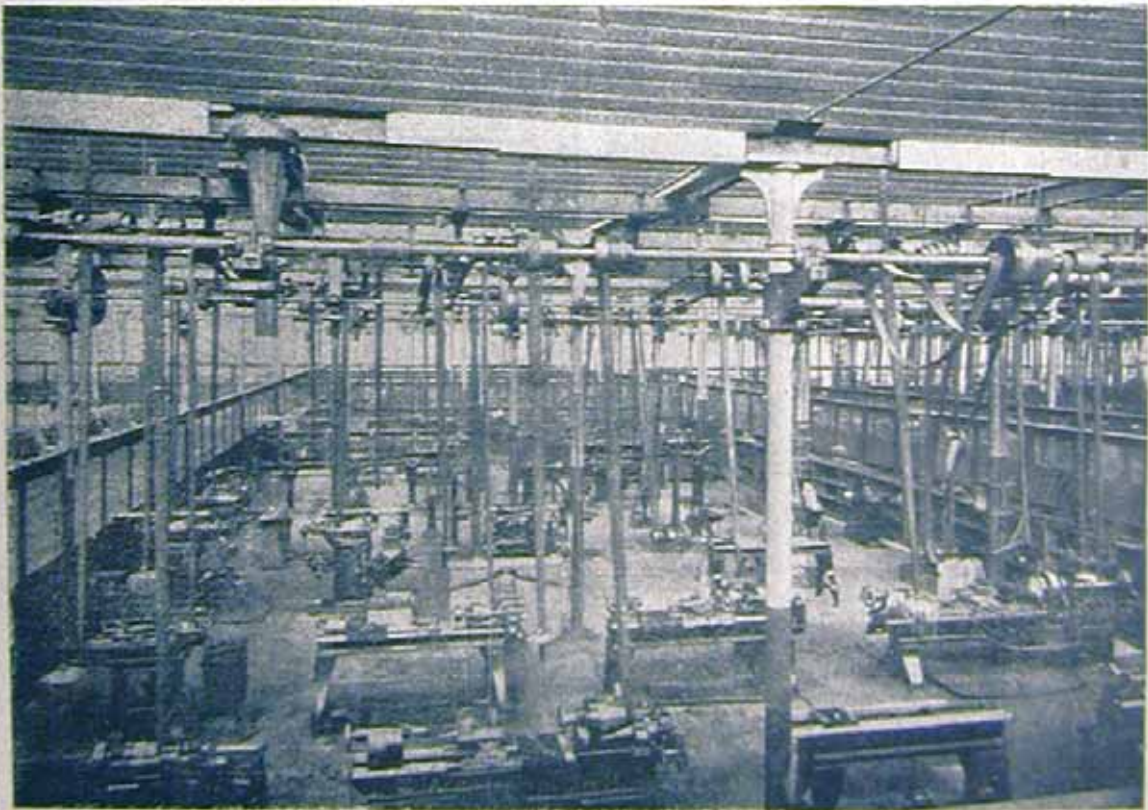
Automobili Datto — Sezione Frejus — Salone centrale delle macchine



Automobili Datto — Sezione Frejus — Reparti della torneria



Automobili Diatto — Sezione Frejus — Reparto macchine per il taglio degli ingranaggi



Automobili Diatto — Sezione Frejus — Reparto dell'utensileria

L'AMBIENTE E L'INDUSTRIA

Gli stabilimenti odierni della "Diatto", e "Gnome",



III.

I Saloni del montaggio

Dagli uffici della direzione e dell'amministrazione, dai reparti delle lavorazioni meccaniche degli Stabilimenti *Diatto* descritti e ammirati negli articoli dei Numeri precedenti

che si raccolgono e si illustrano i frutti di tutto il lavoro e di tutte quelle mirabile sollecitudini di ordine, di precisione, di distinzione che mirano a dare un prodotto di stile e di elite.



Automobili Diatto — Sezione Frejus — Uno dei grandi saloni di montaggio.

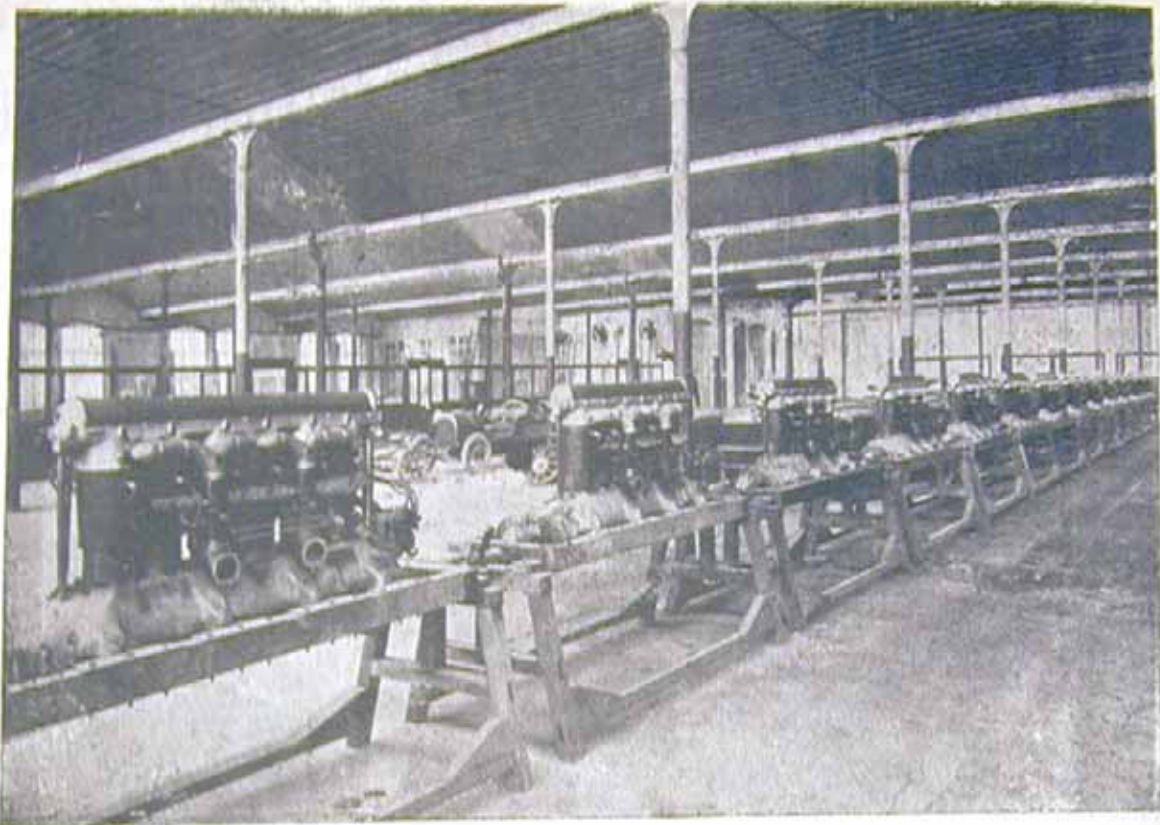
veniamo ora ai saloni di montaggio e di deposito delle macchine finite.

Prima abbiamo visto dove e come si studia, si crea, si organizza e si effonde l'impulso animatore di tutti gli stabilimenti della *Diatto*, poi quella porzione della sezione *Frejus* dove si eseguisce, rilevando anche i criteri e lo stile con cui avviene l'esecuzione, oggi vediamo il punto dove convergono gli studi e l'opera, lo scopo finale di tante preveggenze, di tante cure, di tante attenzioni e cioè i reparti dove il prodotto si compone e si completa e dove si aduna ultimato. E' qui

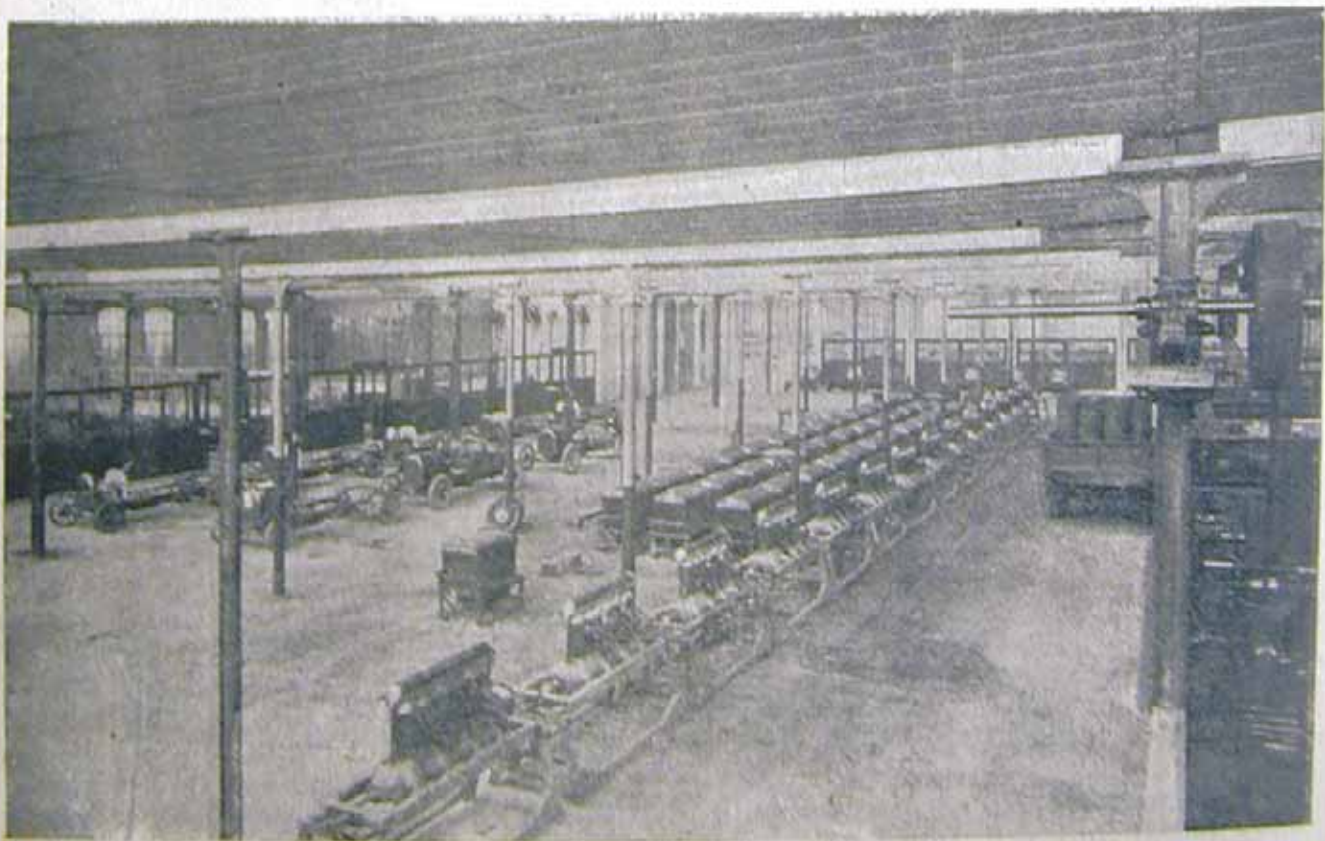
Nel disegno dei dirigenti, come già abbiamo spiegato, mentre la sezione *Gnome* (la ex *Gnome e Rhone*) è destinata esclusivamente alla costruzione dei motori, la sezione *Frejus* (ex *Diatto*) è adibita a tutte le altre lavorazioni e al montaggio e finitura e collaudo delle macchine ultimate.

Quindi i reparti del montaggio e della finizione hanno nella sezione *Frejus* un'importanza e un'estensione preponderante come si rileva dalle fotografie che qui pubblichiamo.

Il gran salone del montaggio è veramente imponente per ampiezza e per sistemazione, e più qui che altrove si scorge



Automobili Diatto — Sezione Prejus — Serie di motori d'aviazione finiti.



Automobili Diatto — Sezione Prejus — Deposito gruppi finiti (Automobili - Moto-compressori - Motori d'aviazione).

...l'effetto di tutto quell'ordine preciso e signorile che regola essenzialmente della *Diatto*.
Qui l'ordinamento che nelle altre sezioni è norma e disciplina di atteggiamento e di opera diventa realtà tangibile. Eccolo visibile non solo nella disposizione materiale delle file di *chassis* e di motori che si stanno completando, ma nel modo come avviene questo completamento.

Nessuna intrusione qui di lavori estranei, l'opera di montaggio e di composizione si svolge integra, indisturbata pronta ed esatta. I diversi organi e pezzi arrivano finiti e collaudati nella successione prestabilita e vanno a prendere sugli *chassis* il posto che loro spetta. Ogni *chassis*, ogni macchina ha la sua dotazione e i suoi operai. Ognuno forma una creazione indipendente che si attua in perfetta libertà pur essendo la costruzione in rigorosa serie. Vi è spazio, vi è luce, vi è calma affinché questo delicato lavoro del montaggio per cui di tanti frammenti diversi e staccati si compone un meraviglioso organismo meccanico possa effettuarsi nel modo più perfetto e agevole.

Fino a ieri si montavano qui autocarri militari, moto compressori che hanno reso così segnalati servigi nei lavori della guerra e motori d'aviazione. Dall'armistizio in poi mentre alcune di queste produzioni venivano a fine e continuava solo quella dei motori d'aviazione per esaurire l'ordinazione governativa si insinuavano qui e allargavano sempre più la loro sede gli *chassis* delle belle e ottime vetture *Diatto* a cui da qualche tempo si sono aggiunti quelli delle agili e desiderate vetture *Gnome*, di cui è imminente l'uscita in serie.

Le macchine finite passano alla revisione e al collaudo e si allineano poi nei saloni di deposito, ove ancora si può vedere insieme agli ultimi gruppi di moto compressori e di motori d'aviazione delle commesse governative le nuove schiere ai *chassis* ammirabilmente finiti e messi al punto della produzione di pace.

Tra breve i residui della guerra scompariranno e i nuovi *chassis Diatto* e *Gnome* avranno qui il loro dominio esclusivo.

UNA CANDELA PERFETTA

LE CANDELE NAZIONALI "OLM",

In altri tempi, alcuni pezzi o accessori per motori d'automobile e da motociclo provenienti dall'estero, godevano, in Italia, fama incontrastata d'insuperabilità per il semplice fatto che nessun industriale italiano li produceva; tipico esempio, le *candele d'accensione*.

Tale fama ha ancora uno strascico, dovuto forse ad un enorme afflusso di prodotti nazionali secondari che, in pratica, diedero esito negativo; ma la competizione si erge ora formidabile per merito di parecchie Marche italiane che seppero concepire e costruire prodotti *superiori* ai migliori provenienti dall'estero.

Una di tale Marche, è doveroso l'accenno, è l'*Olm* (*Officine per lavorazioni metallurgiche e Meccaniche*, Milano).

La Candela d'accensione « *Olm* » è un gioiello di meccanica: finita con precisione estrema, composta di materiali sceltissimi, la sua resistenza meccanica è elevata, il suo isolamento elettrico è perfetto. Sono appunto questi i pregi indispensabili di una candela d'accensione per essere classificati di gran Marca.

Si ha motivo di compiacersi che l'industria italiana si affermi sempre più come ottima produttrice, in grado di soddisfare a tutte le esigenze, anche di quelli che ancora ritengono migliore tutto ciò che non viene fabbricato in Patria.

AUTOMOBILI DIATTO

Società Anonima — Capitale L. 6.000.000 interamente versato

(Casa fondata nel 1905 — Trasformata nel 1918)

SOCIETÀ CONTROLLATA

GNOME & RHÔNE

TORINO

VETTURA DIATTO 25 - HP tipo 1919

CON IMPIANTO ELETTRICO

PER ILLUMINAZIONE E MESSA IN MARCIA

L'AMBIENTE E L'INDUSTRIA

Gli stabilimenti odierni della "Diatto,, e "Gnome,,

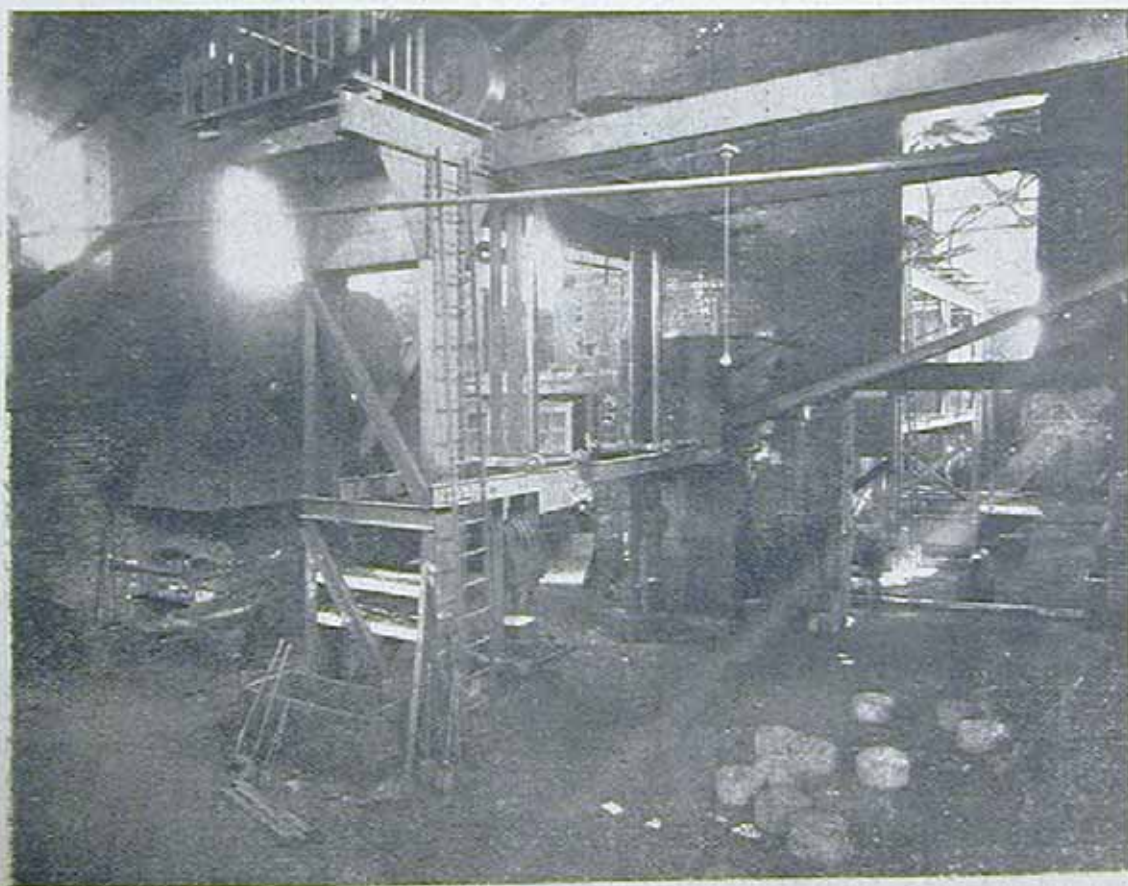


IV.

La Sezione Gnome — Fonderie e Fucine.

Nella nuova riorganizzazione degli Stabilimenti *Diatto* e *Gnome*, le officine della ex *Gnome* e *Rhône* sono diventate

Allo stabilimento *Gnome* (sezione *Gnome*) situato a Madonna di Campagna è stato assegnato il compito della pro-



Automobili Diatto — Sezione Gnome — Grandi Fucine.

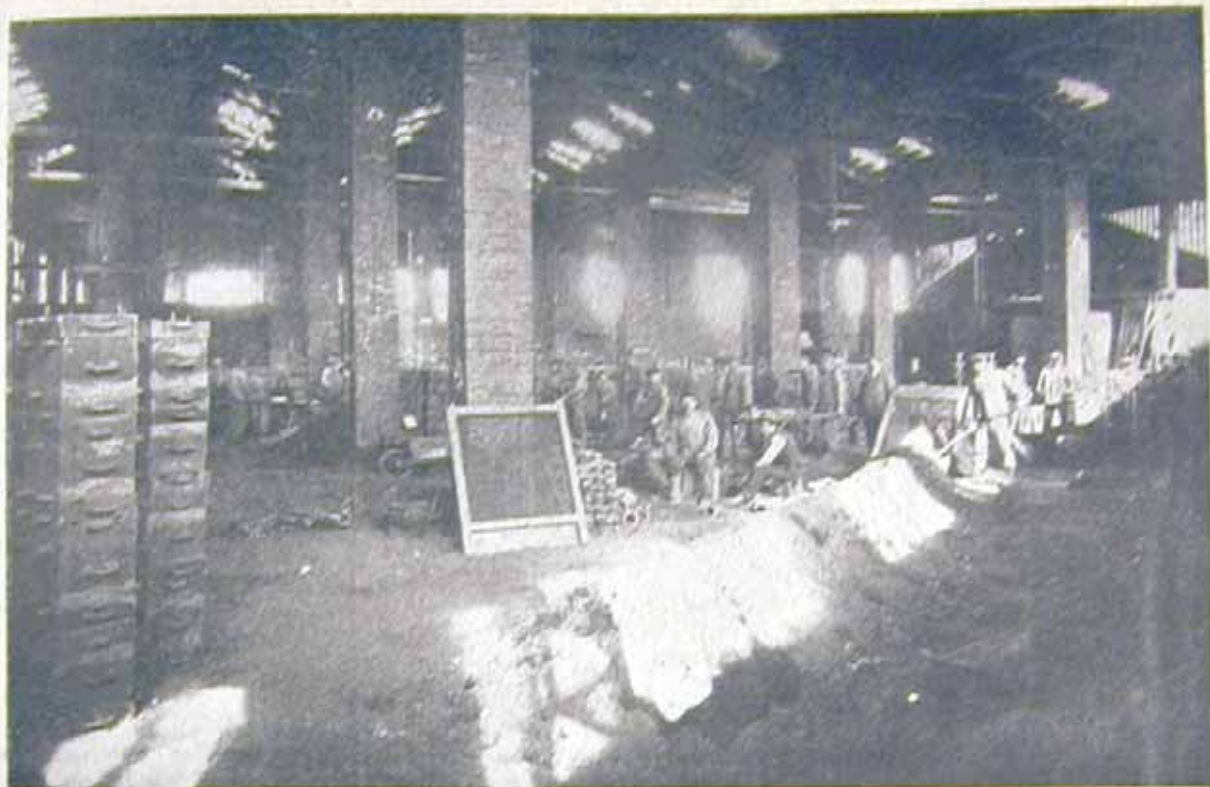
la sezione *Gnome* e sono state specialmente destinate alla fabbricazione dei motori per le vetture *Diatto* e per le vetture *Gnome* e per tutte quelle altre vetture che verranno in avvenire costruite dall'ente: *Automobili Diatto*. Questa destinazione non poteva essere più giustificata ed opportuna.

Potendo disporre di due grandi stabilimenti con macchinari moderni e perfezionati bene hanno provveduto i dirigenti a specializzarne in una certa guisa le funzioni e ad attribuire a ciascuno quelle funzioni che apparivano rispettivamente più adatte agli impianti, alla tradizione, al carattere di ciascuno dei due stabilimenti.

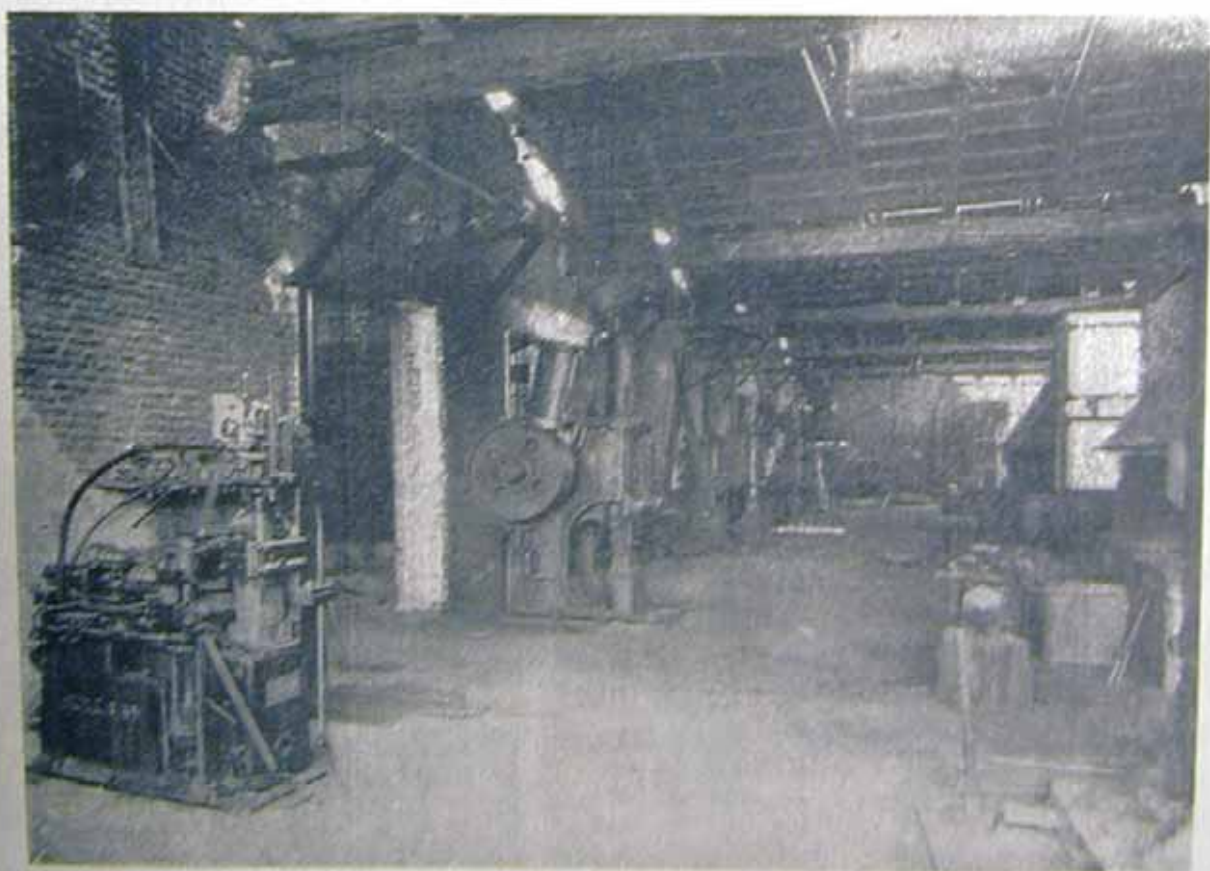
duzione dei motori, allo stabilimento *Diatto* (sezione *Frejus*) situato in Via *Frejus* 21 è stato invece assegnato il compito della produzione delle altre parti degli *chassis* e del montaggio e finitura degli *chassis* completi. La sezione *Gnome* fabbrica e dà i motori finiti, la sezione *Frejus* fabbrica e dà gli *chassis* e le vetture finite.

A parte gli evidenti vantaggi di questa divisione del lavoro, la scelta della *Gnome* per la costruzione dei motori è stata giudiziosissima e non potrà a meno di far sentire i suoi effetti proficui.

La Fabbrica *Gnome* e *Rhône* come è risaputo era la sola



Automobili Diatto — Sezione Gnome — Fonderia Ghisa, Alluvio, Bronzo.



Automobili Diatto — Sezione Gnome — Riparto Magli Automatici.

In Italia che deteneva le licenze per la costruzione dei due famosi motori rotativi, il *Gnome* e il *Le Rhône* e che li costruiva con insuperabile maestria non solo per tutti i bisogni della nostra aviazione militare ma anche per qualcuna delle aviazioni alleate.

Ed è altresì risaputo che questi due motori ed in particolare il *Le Rhône* sono non soltanto i migliori motori rotativi esistenti, ma anche gruppi meccanici oltremodo complessi e delicati i quali per la loro struttura e per il modo di funzionare esigono materiali specialissimi ed una trattazione difficile, precisa, scrupolosa che a sua volta richiede impianti, procedimenti, macchine e maestranze adatte e provette. Il rotativo è un motore che non ammette mediocrità, che ha per condizione assoluta la perfezione così nella sua costituzione come nella sua lavorazione.

E la *Gnome* con un senso encomiabile del proprio dovere e della propria responsabilità verso il paese e se stessa si era posta in grado di attingere questa perfezione.

Senza lesinare sforzi e sacrifici, sotto la nuova amministrazione si era attrezzata ed avviata in modo da corrispondere a tutti i requisiti della fine meccanica necessaria alla sua produzione.

Aveva impiantato fonderie, forni, fucine, tempere proprie per ottenere i metalli purissimi e resistentissimi atti ai motori rotativi, aveva messo in opera macchine di precisione, aveva costituito una maestranza selezionata e peritissima per ottenere appunto quell'esecuzione raffinata e micidiosa indispensabile ai suoi tipi di motore.

La fine della guerra è sopraggiunta quando la *Gnome* aveva acquistato in pieno questa sua mirabile eccellenza questa attitudine costruttiva quasi unica. Sarebbe stato invero una colpa e un danno ingente il lasciarla svanire col non uso o l'applicarla in una funzione inferiore. Con saggezza oculata si è quindi deliberato di riservare, nel nuovo ordinamento della produzione di pace, alla *Gnome* l'intera costruzione dei motori d'automobili.

Se pur veniva a diminuire o anche a cessare la fabbricazione dei motori rotativi per aviazione, i talenti, la maestria e tutto il patrimonio tecnico della *Gnome* potevano utilmente impiegarsi nella fabbricazione dei nuovi motori d'automobili, i quali mentre oggi si vogliono sempre più raffinati e squisiti per silenziosità, rendimento e regolarità sarebbero davvero riusciti ottimi e dotati di pregi incomparabili per la qualità straordinaria della loro fabbrica.

Specializzata, attrezzata per costruire i più difficili motori d'aviazione la *Gnome* avrebbe costruito dei motori d'automobili veramente superlativi, come materiali come lavorazioni, come *mise au point*.

E il primo campione di questa nuova produzione ha confermato splendidamente questa previsione. E' quell'ammirabile motore della nuova vettura leggera *Gnome*, una piccola meraviglia di meccanica che ci ha colpito fino da quando lo abbiamo visto la prima volta e del quale non ci stancheremo mai di ripetere l'elogio.

Ma vi è qualche cosa di ben più straordinario in preparazione e ci duole di non poter essere più indiscreti. Non i prodotti ma le officine formano adesso il nostro argomento. E della *Gnome* importa di metter in vista l'eccellente macchinario e la modernità di tali officine, e prima ancora quelli impianti recenti per cui essa stessa si produce i materiali sceltissimi e le fondite accurate di cui ha bisogno.

La sezione *Gnome* contiene come si è accennato dianzi, fonderie e fucine che, se non per ampiezza primeggiano per la modernità degli impianti e per la qualità dei prodotti. È provveduta di forni, di tutto l'occorrente per le diverse fondite di forge, magli e presse per ogni lavoro di fucinatura e di stampaggio.

Come vedremo in seguito, disponendo altresì di gabinetti e laboratori scientifici per l'analisi e l'assaggio dei materiali essa trattando poi da sé i suoi metalli, e le sue fusioni è in grado di costituire i motori che escono dalle sue officine con i materiali migliori e più appropriati e dei quali può dar la più coscienziosa garanzia.

FULGUS - GARAGE

(Ditta L. Patuzzo e C.)

Officine Meccaniche per Costruzioni e Riparazioni

COMPRA - VENDITA AUTOMOBILI E MOTOCICLI
PEZZI DI RICAMBIO - GOMME - ACCESSORI
VULCANIZZATORI - OLII - GRASSI - BENZINA

Via Luca Signorelli (P. Sarpi) 13 - 15 - 17 - 19

MILANO

Telefono 50-60

Teleg. Fulgus Garage

AUTOMOBILI DIATTO

Società Anonima — Capitale L. 6.000.000 interamente versato

(Casa fondata nel 1905 — Trasformata nel 1918)

SOCIETÀ CONTROLLATA

GNOME & RHÔNE

TORINO

VETTURA DIATTO 25 - HP tipo 1919

CON IMPIANTO ELETTRICO

PER ILLUMINAZIONE E MESSA IN MARCIA

L'AMBIENTE E L'INDUSTRIA

Gli stabilimenti odierni della "Diatto,, e "Gnome,,

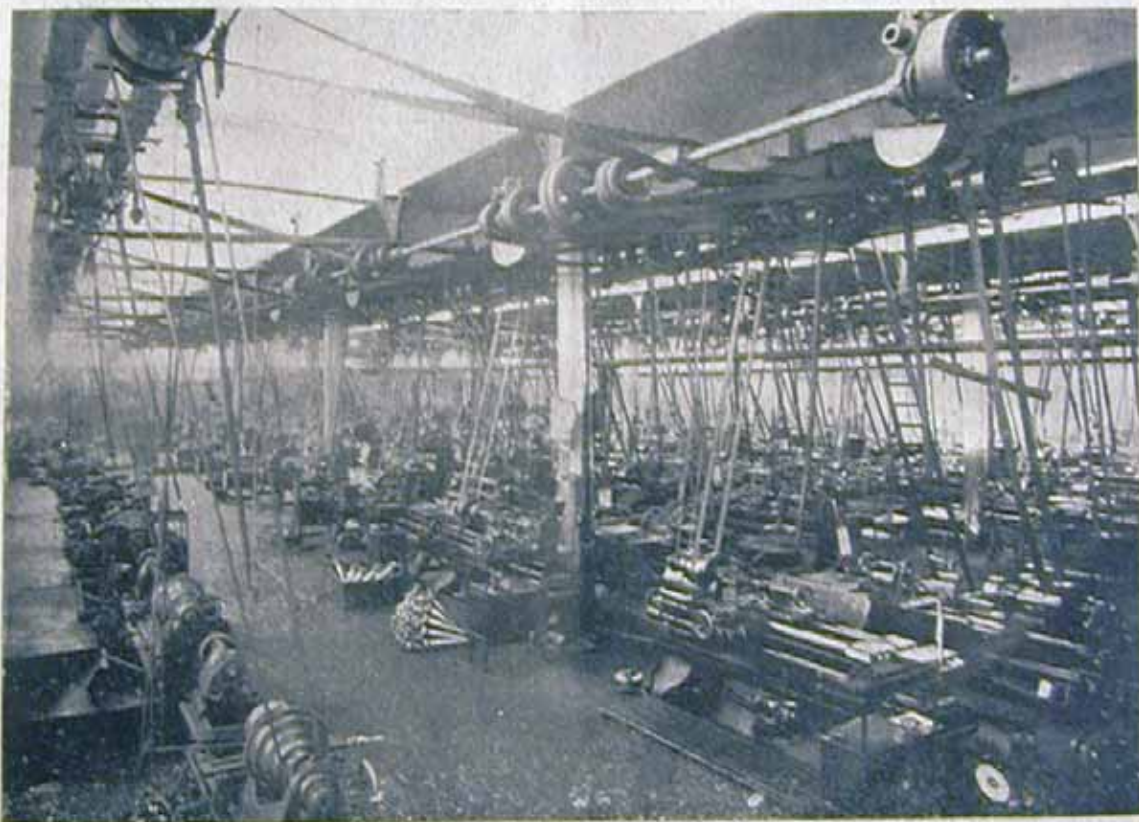


V.

La Sezione Gnome - Lavorazioni meccaniche

Per i suoi moderni impianti di fonderie e di facine e per i suoi perfezionati e superlativi macchinari, nella presente

gingilli, ma ricavati dai più resistenti acciai e sottoposti agli sforzi più ardui.



Automobili Diatto — Sezione Prejus — Salone torni paralleli

organizzazione degli Stabilimenti *Diatto* e *Gnome* la fabbrica dei motori *Gnome* e *Rhone*, con la designazione di Sezione *Gnome* è stata destinata alla costruzione esclusiva dei motori per le vetture *Diatto* e *Gnome*.

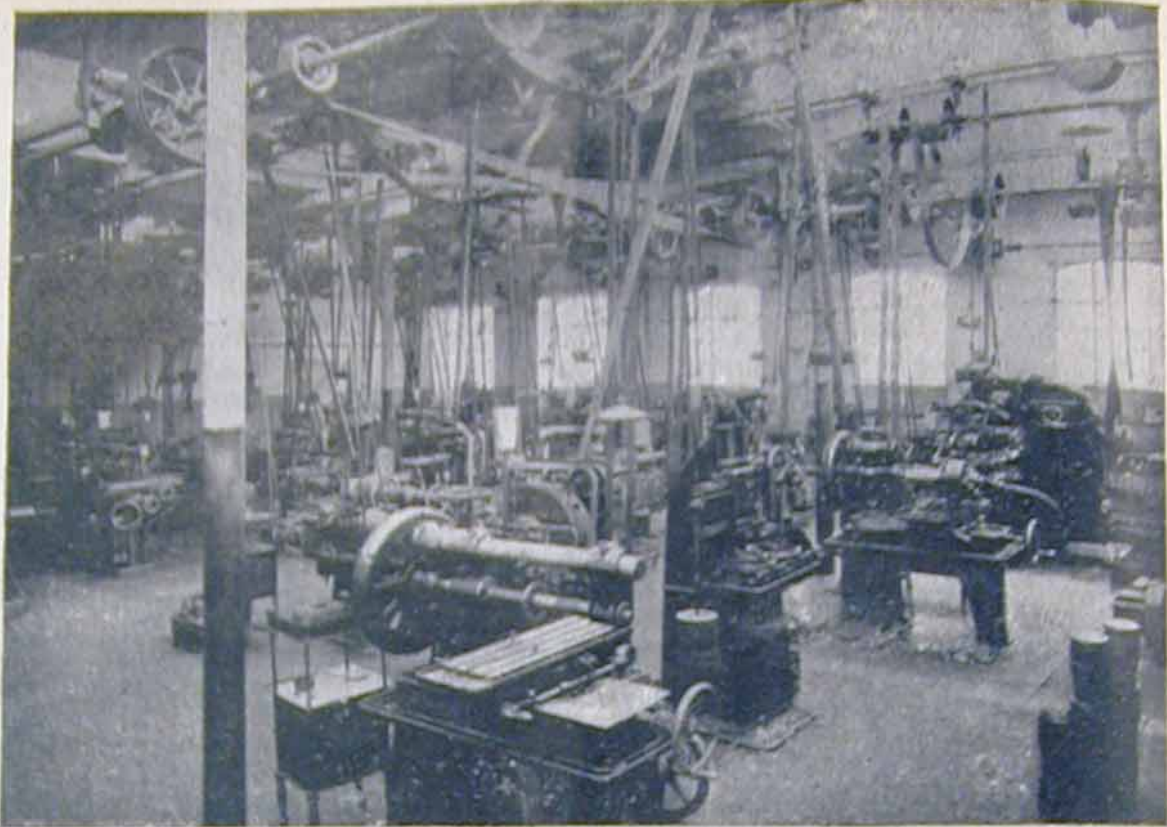
La fabbrica *Gnome* attuale è infatti la risultanza di due successivi ampliamenti e rinnovamenti verificatisi dopo la sua fondazione, ognuno dei quali la ha dotata di nuove macchine ognor più perfezionate e atte alle precise e raffinate lavorazioni occorrenti a preparare i diversi pezzi di cui si compongono i motori rotativi.

Chi ha esaminato un motore *Gnome* o *Rhone* non solo esteriormente ma anche nella sua interna composizione intende veramente quali esatte e perfette macchine si richiedano per ottenere simili preziosi pezzi, fini e leggeri come

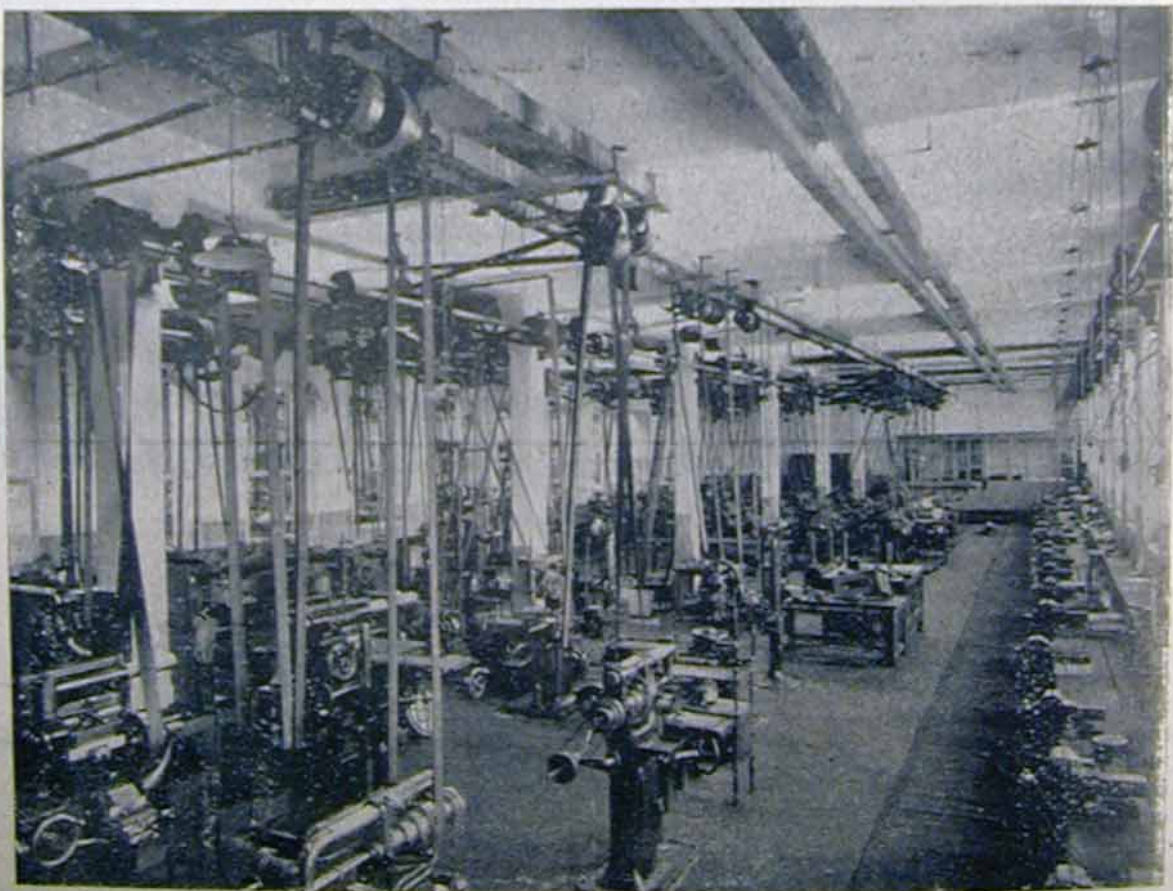
E per tanto anche a detta dei conoscitori la *Gnome* è una delle fabbriche che dispongono delle più belle e migliori macchine oggi esistenti.

Ancora quando è stata assunta dai dirigenti, che ora ne stanno a capo, nuovamente è stata arricchita di recentissime macchine automatiche acquistate in Inghilterra e in America e poste in opera pochi mesi prima dell'armistizio. La fabbrica si è allora completata e tutti i suoi reparti antichi e nuovi riordinati e infittiti di macchinari omogenei. Essi presentano uno spettacolo ammirabile, tale da suscitare la più intima compiacenza nel tecnico più esigente.

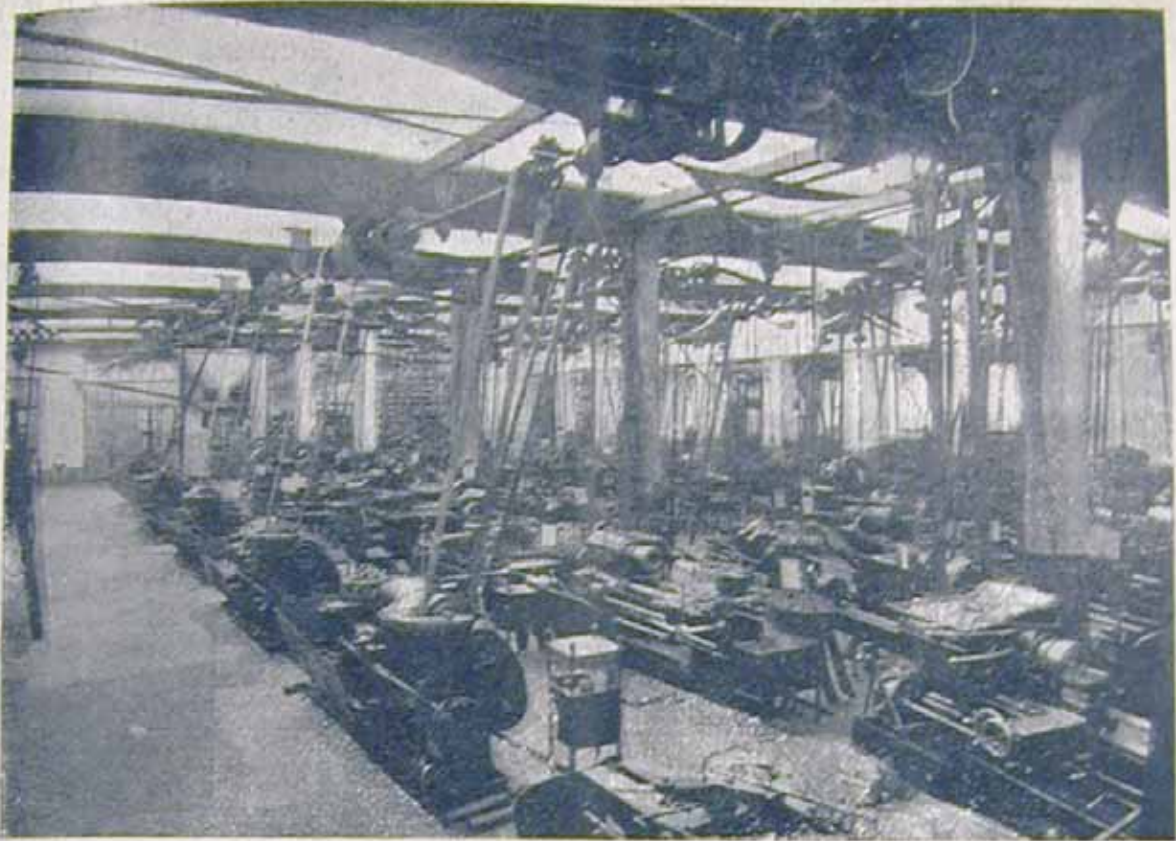
Per dare un'idea di questo magnifico attrezzamento, di questa splendida ricchezza meccanica presentiamo qui le fotografie soltanto di alcuni reparti, composti ognuno di un



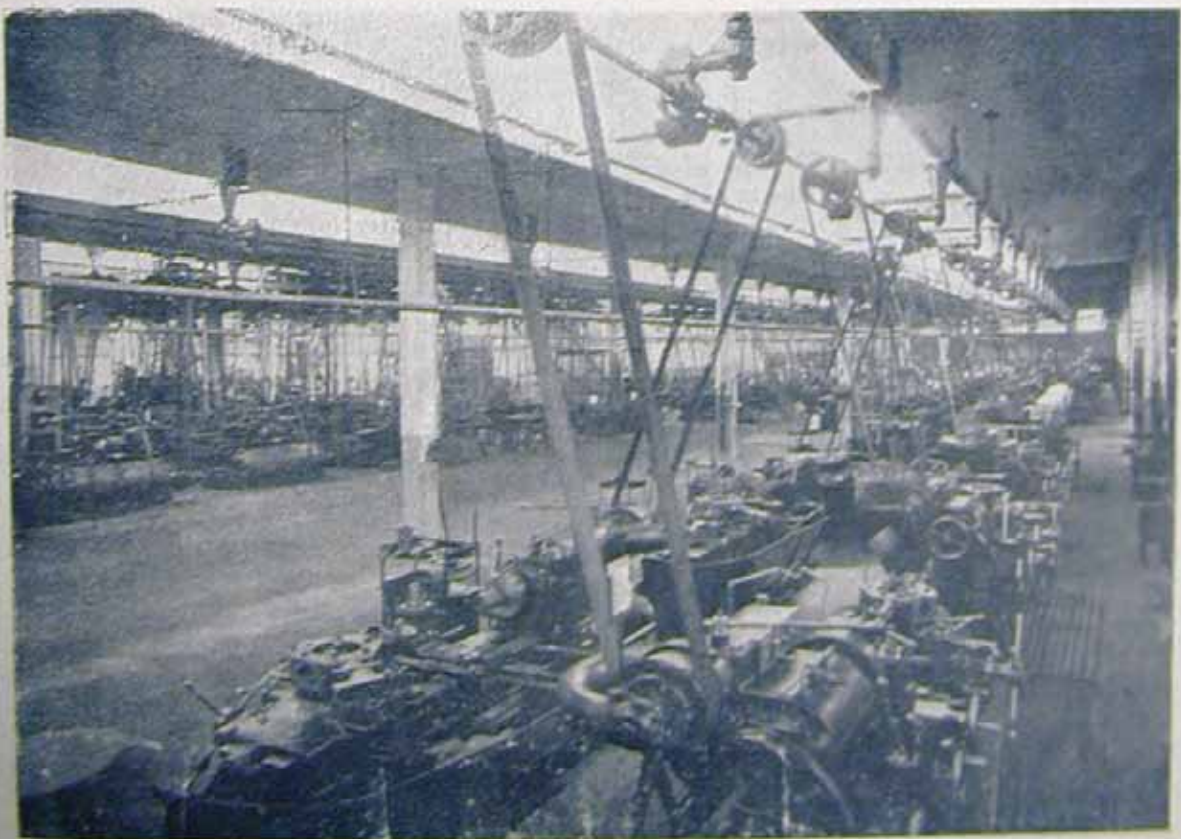
Automobili Diatto - Sezione Gnome - Reparto frese



Automobili Diatto - Sezione Gnome - Utensileria



Automobili Diatto - Sezione Gnome - Reparto torni automatici



Automobili Diatto - Sezione Gnome - Reparto torni Herbert

dato tipo di torni. Ecco il reparto dei torni automatici, ecco quello dei torni paralleli, l'altro dei torni Herbert ed ecco infine la piccola torneria per la preparazione degli utensili di fabbrica.

Da questa molteplice visione di una parte soltanto della fabbrica, di quella che ne costituirebbe una sola sezione, e che qui è suddivisa in quattro reparti si può valutare fino a quale estremo è stata spinta la cura dell'esattezza, della precisione e perfezione meccanica. Per ogni lavorazione si è voluto avere la macchina più idonea, quella espressamente costruita per compiere il meglio possibile quella determinata operazione.

E per tutti gli altri reparti si possono ripetere queste considerazioni.

La *Gnome* è una delle poche Case in Europa, e forse l'unica in Italia, specializzata e pienamente attrezzata in vista della sola fabbricazione dei motori, poichè è l'unica che sia sorta e che si sia sviluppata in Italia al solo intento di produrre motori. Le altre fabbriche, sono fabbriche di automobili, dedicatesi in tutto o in parte durante la guerra alla costruzione dei motori d'aviazione. La *Gnome* invece ancor prima della guerra era stata costruita e destinata a produrre unicamente il motore *Gnome*, che richiede come è noto le lavorazioni più difficili e minuziose. E quindi tutti i suoi mezzi originali e poi gli altri che le si sono aggiunti sono stati tutti concentrati a provvedere quanto di più adatto di più specifico, di più progredito era stato ideato per rendere più perfetta la costruzione di tali motori.

E' precisamente la più raffinata e scrupolosa meccanica che si può eseguire nelle officine *Gnome*. Qui non occorre ricorrere a ripieghi nè a soluzioni mediocri quando il progettista ha prescelto una soluzione complicata e raffinata o un dispositivo di fattura elaborata. Le lavorazioni meccaniche della *Gnome* permettono di fare qualsiasi pezzo per quanto delicato e laborioso come un pezzo d'orologeria.

Da qui si comprende la straordinaria e invidiabile attitudine della *Gnome* rispetto ai motori moderni d'automobile, i quali mentre per una parte tendono a modellarsi sui motori d'aviazione e a profittare dei progressi che in questo campo si sono realizzati negli ultimi anni, per l'altro richiedono, dato l'elevato rendimento e l'alto numero dei giri, insieme ai requisiti di silenziosità e di elasticità oggi voluti, una lavorazione sempre più squisita e magistrale, come appunto è in grado di compierla la *Gnome*.

AUTOMOBILI
DIATTO

CHASSIS
nudi e carrozzati

PEZZI DI RICAMBIO

GOMME

Rivolgersi alle

AGENZIA AUTOMOBILI DIATTO

MILANO

VIA BORGONCOVO, N. 20

MAGNETI
RIPARAZIONI
GARANTEE A MILANO
MAGNETI
MAGNETI
MAGNETI
MILANO
CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

RIPARAZIONI GARANTITE
VITI PLATINATE d'ogni Tipo
CARLO SOFFIENTINI
Via Chiaravalle 4 - MILANO - Telefono 89-46

L'AMBIENTE E L'INDUSTRIA

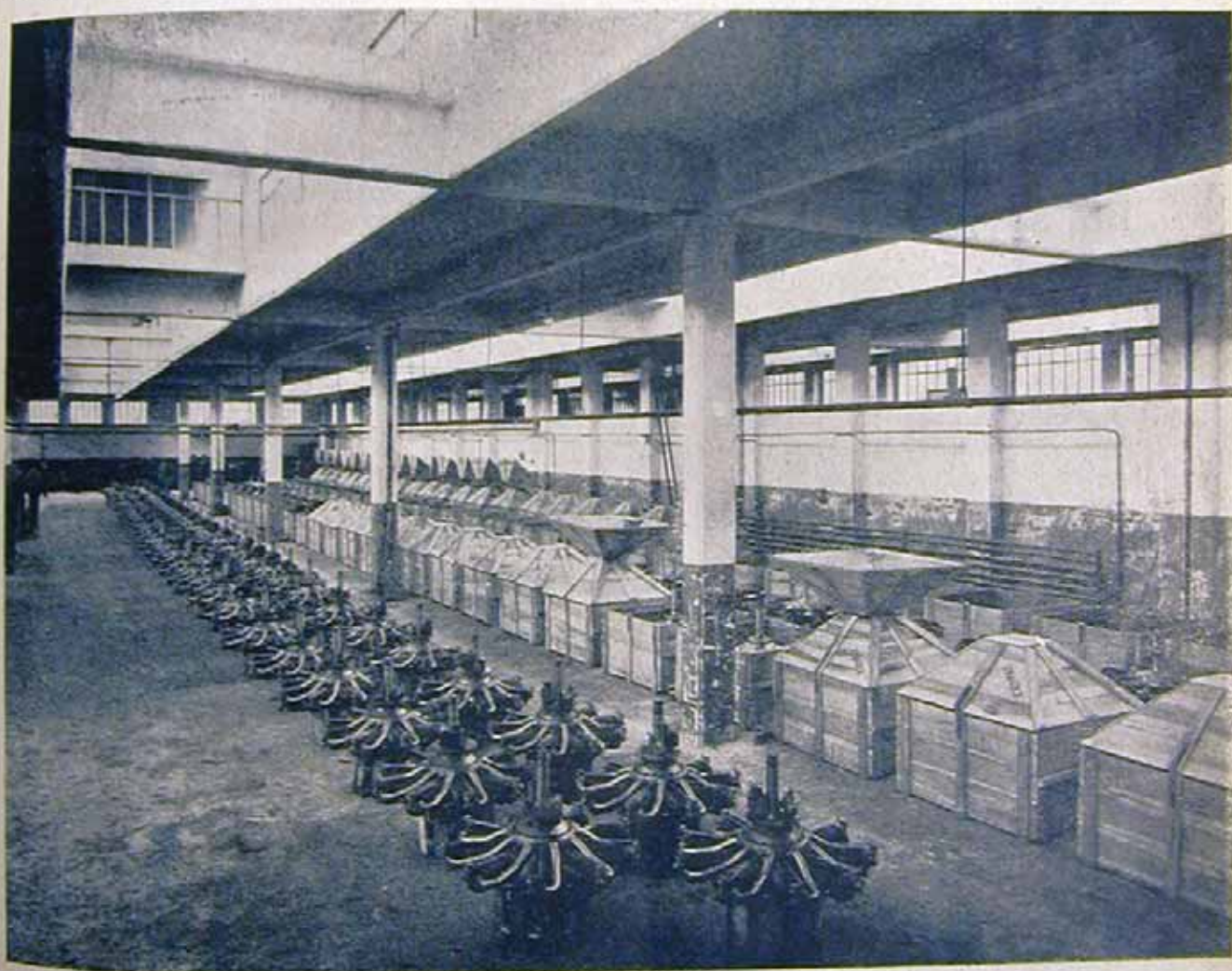
Gli stabilimenti odierni della "Diatto,, e "Gnome,,

VI.

La Sezione Gnome - Collaudi e Depositi.

Il risultato di un'industria lo si valuta essenzialmente dal suo prodotto.

O il prodotto tanto per quantità come per qualità eccelle e allora tutti quei requisiti e quelle dotazioni che formano



Automobili Diatto — Sezione Gnome — Deposito Motori finiti. Motori rotativi Le Rhône 120 HP pronti per la spedizione.

E' questa la realtà, la vera pietra di paragone. Uno stabilimento può essere stato fondato con criteri eccellenti, può avere impianti, macchinari e mezzi a profusione, può aspirare ai più elevati scopi, ma ciò che forma la consistenza vitale dell'impresa, ciò che mette in valore tutte queste cose è il prodotto.

la potenzialità della fabbrica hanno un valore effettivo perchè sono la condizione di siffatta eccellenza, o il prodotto è manchevole e allora tanto più costituiscono un aggravio quanto più rappresentano un capitale ingente e infecondo e una larga capacità non sfruttata.

Per la Sezione Gnome entriamo ora nei reparti e locali



Automobili Diatto — Sezione Gnome — Reparto collaudo dei pezzi.



Automobili Diatto — Sezione Gnome — Magazzino pezzi finiti.

ve si accentra e si esamina la sua produzione. Abbiamo visto le sue lavorazioni da quelle prime ed elementari della fucina e della fucina a quelle più complesse della meccanica e, abbiamo osservato il grado veramente superlativo di serietà e di perfezione di tutto il suo *outillage* provveduto accolto con una scelta accuratissima come si farebbe per macchinario di un gabinetto scientifico, adesso nei reparti e nei saloni del montaggio, del collaudo e dei depositi dei motori finiti possiamo riscontrare se tante providenze e cure vengono utilmente allo scopo.

E il riscontro non lascia dubbio.

Lo possiamo operare in guisa diretta coi nostri occhi e in guisa indiretta col giudizio dei tecnici e con la fama che i motori della *Gnome* hanno acquistata nel mondo dell'aviazione.

Sarebbe invero ripetere banalità superflue il ritessere gli elogi dei motori rotativi, del *Gnome* prima e del *Rhone* dopo, nel quale ultimo si è quasi per intero compiuta la produzione della *Gnome* fino all'armistizio.

Il *Le Rhone* si è imposto a tutti gli altri tipi di motori ivi, è rimasto il preferito e l'unico, ha animato tutti i apparecchi da caccia nostri e delle nazioni vittoriose, è stato universalmente riconosciuto come un capolavoro meccanico.

La fabbrica *Gnome* ne ha costruito tanti quanti ne sono richiesti alla nostra aviazione militare, regolarmente, e costruiti così bene e consciamente da non aver da invidiare a quelli fabbricati all'estero. Ha compiuto il dovere esemplarmente, e il suo contributo è stato di preziosi.

noi non abbiamo che a guardarci intorno per rima-

nerne persuasi. Questi saloni del montaggio e del collaudo ce ne danno la sensazione immediata e sicura.

Notiamo subito e l'assoluta precisione dei singoli pezzi e la perfezione globale del congegno e il procedimento ordinato, liscio, definitivo del suo montaggio. Ogni organo pare che vada a posto da sé senza sforzo alcuno. Il lavoro degli operai sembra quello di una composizione automatica e simmetrica.

Rileviamo poi l'entità della produzione. L'occhio esperto non s'inganna. Uno sguardo alle file dei motori in collaudo, un'altro ai gruppi numerosi dei magnifici motori finiti bastano a misurare l'alacrità feconda di tale produzione.

E' un'organismo sano che da tutto il suo rendimento.

Tra non molto le fotografie che qui pubblichiamo saranno storiche, lo sono già in parte oggi. Vale a dire che la scena sarà presto mutata. Queste grandi sale saranno tra breve piene di altri meccanismi. Non si monteranno più motori rotativi, non si scorgeranno qui queste lunghe file dei *Rhone* stellati.

La rosa d'acciaio, come è stato chiamato il rotativo, non sappiamo se scomparirà da qui del tutto, ma, certo lascerà un posto sempre più largo ai motori per automobili, concepiti, costruiti, montati e finiti con tanta diligenza quanto i motori aerei.

La sostituzione è già cominciata.

E' qui alla *Gnome* dove si fabbrica gli ammirabili motori per la vettura leggera *Gnome* e quelli così redditizi ed economici della vettura *Diatlo*. Hanno preso il posto del *Le Rhone* e ne hanno ereditata tutta la sua magistrale costruzione.

Un'eredità che conferisce un indiscutibile primato.



Automobili Diatlo — Sezione Gnome — Sala della Direzione.

L'AMBIENTE E L'INDUSTRIA

Gli stabilimenti odierni della "Diatto," e "Gnome,"



VII.

Laboratori speciali - Gabinetti scientifici

Tempo addietro l'Automobile Club d'Italia, con nobile iniziativa aveva emesso la proposta di istituire un gabinetto tecnico scientifico specialmente destinato ad uso delle fabbriche

esatti, a esami minuziosi del materiale, a prove precise di pezzi e di organi, a rinunciare insomma alla preziosa guida della scienza e dell'esperienza scientifica.



Automobili Diatto — Una delle sale del laboratorio sperimentale.

di automobili per saggiare i metalli ed altri materiali, per la prova dei motori e di altri congegni e dispositivi automobilistici e per compiere esperienze su carburanti e lubrificanti. La proposta non ottenne il successo che meritava e per molte ragioni, e forse più che altro per le circostanze procellose di questo periodo che impongono agli industriali ben altre preoccupazioni.

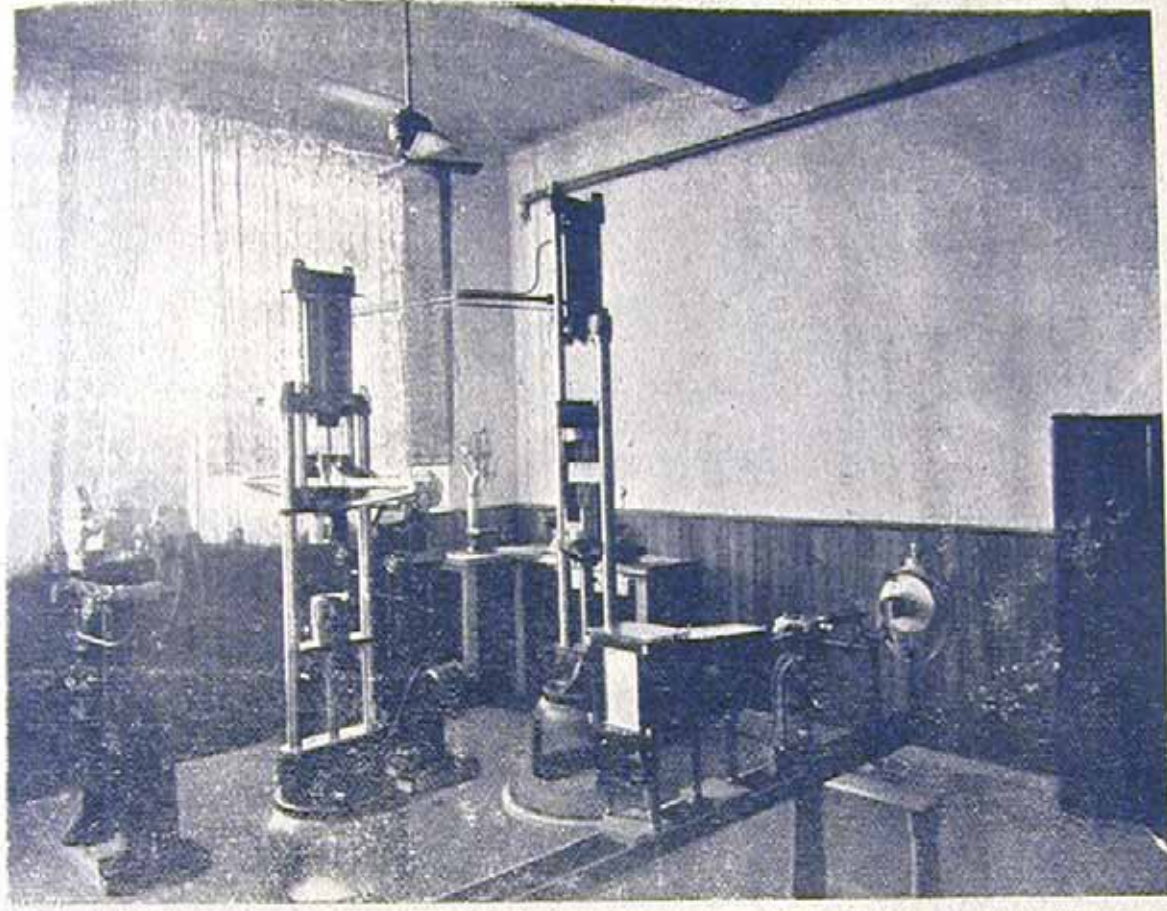
L'idea dell'Automobile Club d'Italia era ottima perchè per molta parte nella costruzione automobilistica si procede empiricamente e non poche sono le officine che per mancanza di impianti e di strumenti adatti sono costrette a rinunciare a calcoli

Ma in questa condizione deficiente non si trovano tutte le Case, poichè le principali e talune fra queste che dedicano una cura scrupolosa alla scelta dei materiali e al progresso delle loro costruzioni, ben intendendo tutta l'importanza dello studio e della ricerca scientifica, di cui l'industria moderna non può più fare a meno, non da ora soltanto hanno compiuto nelle loro officine complete installazioni di gabinetti e laboratori scientifici affinchè lo studio e i risultati più severi dell'esperienza illuminino e soccorrano quando sia necessario l'azione pratica.

La Automobili Diatto, è doveroso dirlo a sua gran lode, ha

...osto questa attività scientifica - faro di ogni serio progresso - guida e fondamento della sua attività costruttiva.

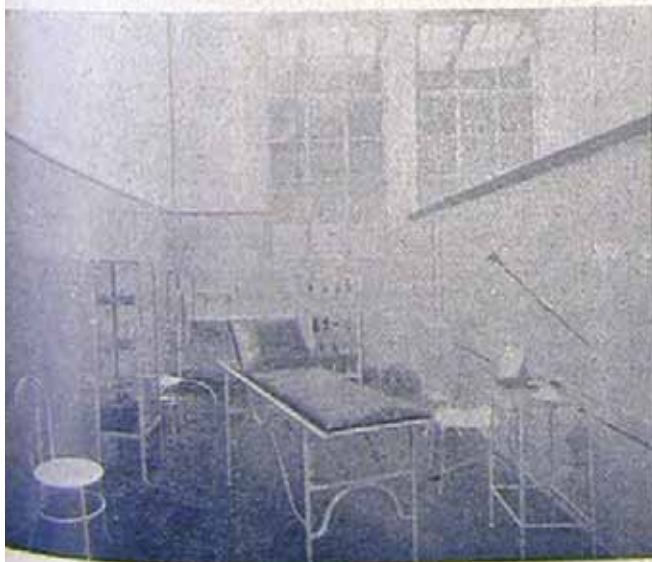
...quelle condizioni che più opportunamente contribuiscono ad elevare il tono e lo stile del lavoro, per l'altra ha dotato gli



Automobili Diatto — Apparecchi e strumenti del laboratorio sperimentale.

Nello stesso modo che a ogni sua manifestazione ha vo- attribuire un'impronta di suprema distinzione, così a di-

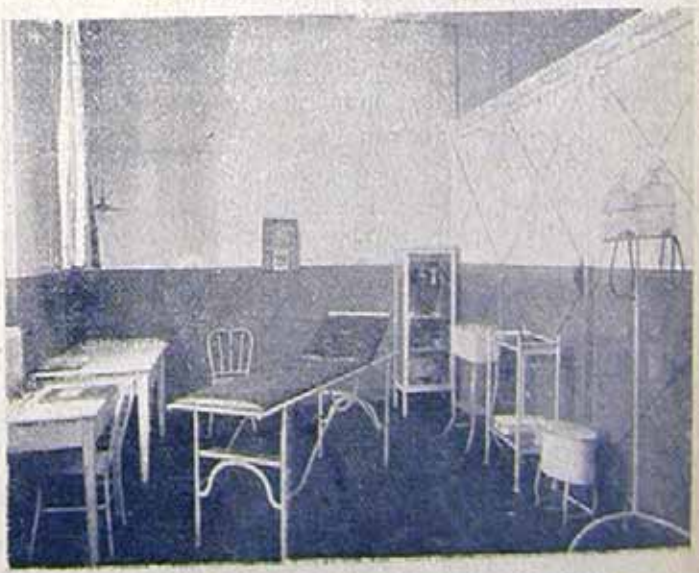
stabilimenti stessi di laboratori e di gabinetti provvisti di macchine e di strumenti perfezionati dove si possono eseguire



Automobili Diatto — Sezione Prejus — Ambulatorio

...tiva di ogni sua opera ha chiamato l'indagine scientifica. ...ne il magistero della esecuzione, così l'esattezza scientifica ... lavoro è una forma di distinzione.

La Diatto per tanto, mentre per una parte ha tenuto a ...ltizzare nei suoi stabilimenti, come abbiamo visto finora,



Automobili Diatto — Sezione Gnome — Ambulanza.

tutte le ricerche, le operazioni e le prove più delicate sulla natura, sulla qualità, sulla resistenza degli acciai e degli altri metalli e sul funzionamento dei diversi pezzi e dispositivi.

Nella Sezione Gnome, la quale, come si è detto, è adibita alla costruzione dei motori, questi laboratori scientifici sono

al completo e forniti da numeroso personale competentissimo.

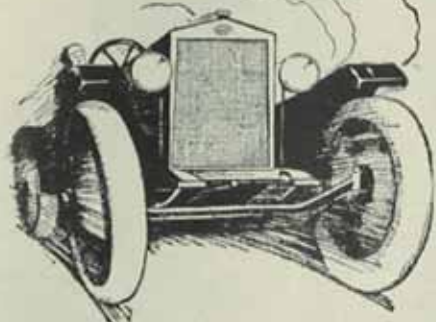
La *Diatto* vuole avere per sé e vuole essere in grado di fornire ai compratori delle sue vetture *Diatto* e *Gnome*, la garanzia assoluta dei materiali impiegati nella costruzione delle sue macchine. Questa scelta e garanzia dei materiali che era indispensabile dianzi per la fabbricazione dei motori rotativi per aviazione, in cui non si potevano adoperare che metalli superlativi, esenti da ogni tara, prosegue ora per i motori e per gli altri organi dell'automobile e indubbiamente forma uno dei pregi più tenuti in conto dagli intenditori. Il calcolo, l'analisi, il microscopio, l'osservazione scientifica hanno controllato il metallo fino nella più intima molecola, gli assaggi, gli strumenti di misura, le prove hanno valutato la resistenza di ogni pezzo, l'efficacia di ogni forma e di ogni dispositivo, il compratore di una vettura *Diatto* o *Gnome* sa che la scienza con tutti i suoi mezzi ha scrutato ogni particolare della

sua macchina nella quale può riporre la più fiduciosa speranza.

Per arrivare all'eccellenza del prodotto bisogna attendere tutti quelli elementi e quelle condizioni da cui essa dipende. L'eccellenza è appunto un risultato estremamente complesso. Se un solo elemento manca non si verifica più. La *Diatto* nella sua attuale e fervida incarnazione ha considerato sacro ogni studio nella riunione più vasta di tali elementi badando a non trascurarne alcuno, neanche quelli che in apparenza sembrerebbero quasi superflui, o per lo meno assai distanti dallo scopo.

Abbiamo visto qui quale eminente funzione abbia dato alla ricerca scientifica, bisogna vedere in qual guisa ha potuto apprestare persino i locali e gli arredi, sale, ambulanza, spogliatoi, magazzini riservati ai suoi operari. Sono ammirabili per ordine, decoro, proprietà. È una lezione delle

DIATTO



LA NUOVA 2 LITRI

A VALVOLE IN TESTA CON SOSPENSIONE CANTILEVER

CHE SI È IMPOSTA IN TUTTE LE GARE
ALLE QUALI HA PARTECIPATO

RAPPRESENTANTE PER MILANO E PROVINCIA

CARROZZERIA SCHIEPPATI

MILANO, Via Lazzaro Papi, 14-16

SOCIETÀ ANONIMA

CARROZZERIA SCHIEPPATI

CARROZZERIE PER AUTOMOBILI

Sede ed Amministrazione:

VIA LAZZARO PAPI N. 14-16

VIA PIETRO COLLETTA N. 19

VIA LODOVICO MURATORI, 34

TELEFONO INTERC. 50-030

MILANO

L'AMBIENTE E L'INDUSTRIA

Gli stabilimenti odierni della "Diatto,, e "Gnome,,

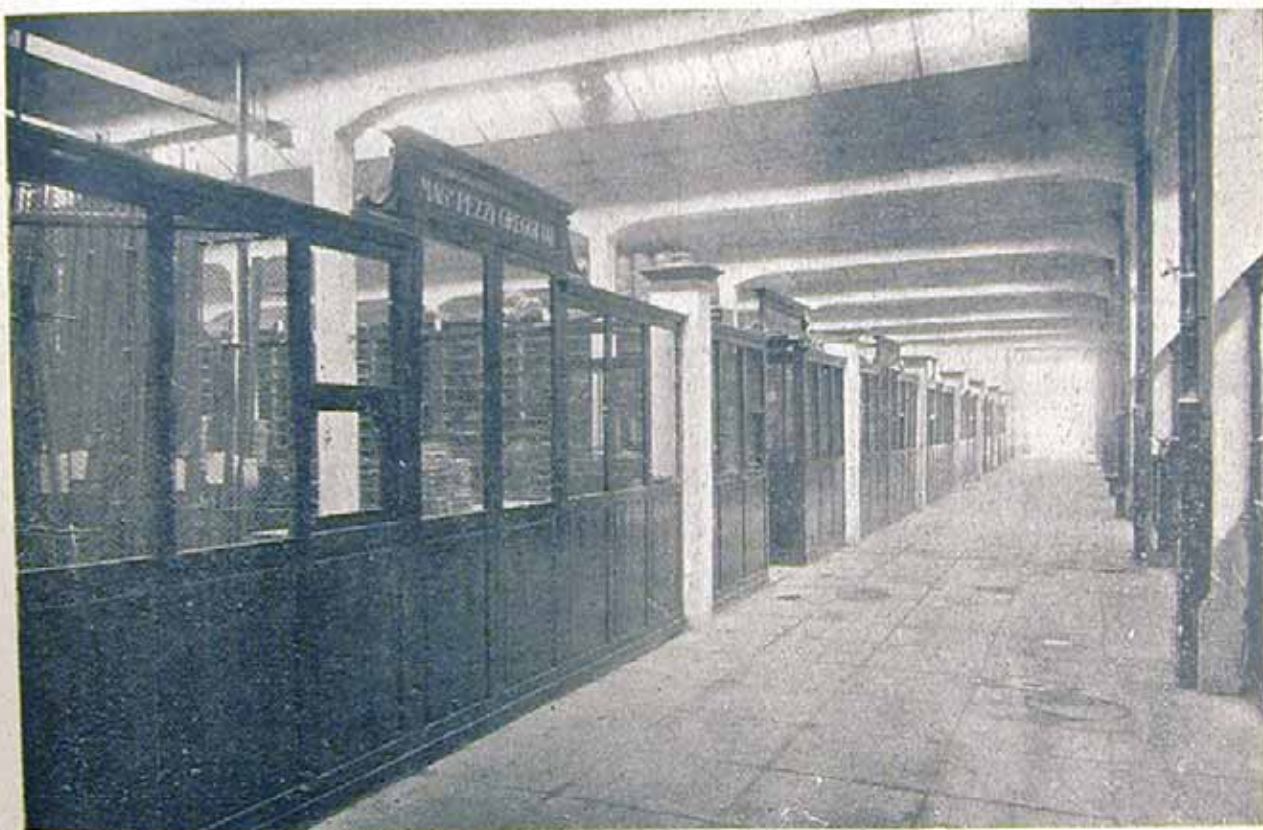


VIII.

Magazzini - Locali per operai

Siamo arrivati alla fine di questa nostra rapida escursione negli Stabilimenti della *Diatto* e *Gnome*, e crediamo che i

Se i dirigenti hanno voluto creare un ambiente scelto e intimamente appropriato alla costruzione automobilistica, se



Automobili Diatto — Sezione Frejus — Accesso ai diversi magazzini.

lettori i quali hanno avuto la cortese pazienza di accompagnarci abbiano acquistato al pari di noi la convinzione che queste belle Officine della Sezione *Frejus* e della Sezione *Gnome* costituiscono un ammirabile modello di moderna organizzazione industriale e una delle più cospicue raccolte di macchinari perfezionati e di mezzi tecnici superlativi per la costruzione dell'automobile.

E soprattutto confidiamo di aver saputo mostrare in queste note descrittive oltre gli aspetti materiali anche gli aspetti ideali della fabbrica, quel suo lucido e preciso spirito di ordine, quel suo senso di distinzione e di stile che ne impronta tutti gli atti e che traspare tanto nel modo di essere complessivo dell'impresa quanto in ogni sua parte.

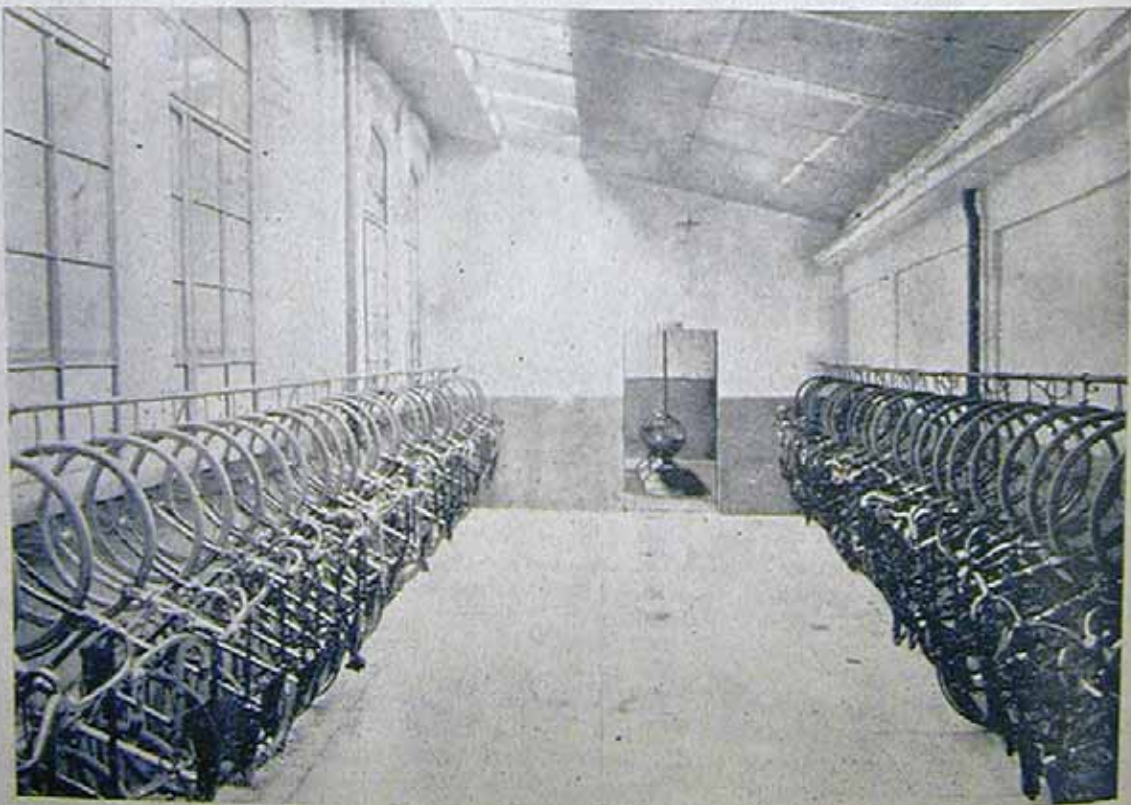
hanno voluto raccogliere tutti gli elementi e attuare tutte le disposizioni perchè tale costruzione si svolgesse nella guisa più conforme alla sua natura, se hanno cercato di realizzare prima nell'impianto degli stabilimenti quel carattere di moderna e agile signorilità e precisione che intendevano attribuire alla loro produzione, essi hanno altresì procurato che il lavoro, tanto per quello che riguarda gli operai, quanto per quello che riguarda le cose, potesse svolgersi nelle migliori condizioni. Di tale intento forniscono una nozione e una prova evidente i magazzini dei materiali e dei pezzi. Ne mostriamo qui alcuni della sezione *Frejus*. Sono quelli collocati lateralmente nell'interno del salone principale delle macchine, da cui sono separati mediante un largo corridoio.



Automobili Diatto — Sezione Frejus — Spogliatoio di un reparto.

Sono a loro volta saloni spaziosissimi e altissimi con grandi scaffali e casellari che da terra salgono fino al soffitto. I scaffali e caselle sono riempiti ciascuno con esatto ordine un dato oggetto o pezzo greggio o lavorato. Il tutto è eti-

chettato e inventariato. Ogni magazzino raccoglie i pezzi occorrenti di un dato tipo di macchina o di parte di essa. Ve ne sono per i motori d'aviazione, per i moto-compressori, per la vettura *Diatto 25*, per la vettura *Gnome* etc.



Automobili Diatto — Sezione Frejus — Rimessa biciclette dei capi reparto.

Con altrettanta cura, proprietà e ordine sono predisposti tenuti i locali destinati per gli operai.

Quella civile attitudine di disciplina, di ordine, di nettezza che si esige dall'operaio nell'officina e sul lavoro si è voluto realizzargliela nelle sale riservate alle sue occorrenze, negli spogliatoi, nei lavandini, nei depositi delle biciclette. Un'occhiata alle fotografie qui pubblicate mostra come all'accu-

l'opera più egregia, e fra l'altro vi si stanno ora preparando le leggiadre e originali carrozzerie che figureranno al Salon di Parigi, affluiscono nuove macchine e nuovi operai ininterrottamente. Tra breve saranno in pieno funzionamento. Ma già ora vi si allineano in avanzata preparazione le serie di carrozzerie per la vettura leggera *Guome*. Sono gruppi di *torpedo*, di *cabriolets*, di *furgoncini* a cui non manca più che



Automobili Diatto — Sezione Frejus — Un angolo dei depositi di materiali greggi.

lezza scrupolosa delle officine corrisponda un'accuratezza altrettanto scrupolosa di questi locali per le maestranze.

Naturalmente le nostre vedute non ci raffigurano che una minima porzione degli stabilimenti, e non possono certo dare un'idea della loro grandiosità. I magazzini e i depositi, ad esempio, non sono che taluni dei pezzi lavorati e semi greggi, ma mancano tutti quelli ben più vasti dei materiali e degli organi più voluminosi, metalli, ruote, pneumatici, telai etc.

E quello che finora ci manca, ma che speriamo di poter presto offrire è una visione della nuova grande fabbrica di carrozzerie annessa alla sezione *Frejus*. E' anche questo un imponente edificio con vasti saloni nei quali mentre già ferve

l'imbottitura e la verniciatura, disegnate ed eseguite con maestria e grazia, solide e svelte che incontreranno tutto il favore della clientela. La distinzione e il fine gusto dei costruttori della *Diatto* vi si paleseranno mirabilmente. Il cav. Egidio Carminati vi dedica personalmente la più appassionata cura, e il suo gusto squisito, la sua esperienza di ogni fine eleganza, la sua conoscenza della miglior costruzione parigina, insieme alle sue vivaci capacità di organizzatore e di animatore compiranno miracoli.

Appunto al Salon di Parigi se ne vedranno i primi saggi. E non diciamo di più per non commettere indiscrezioni.

FORNITURE PER CARROZZERIE

Automobili
Velivoli
Industrie
Sportive



Rag. A. G. ROSSI

TORINO

MILANO

UFFICIO: Corso Vercelli, 36
OFFICINA: Corso D'Adda, 81

Via S. Giovanni sul Mare, 25

11-57 - TELEFONO - 127-64

L'AMBIENTE E L'INDUSTRIA

Gli stabilimenti odierni della "Diatto e Gnome"

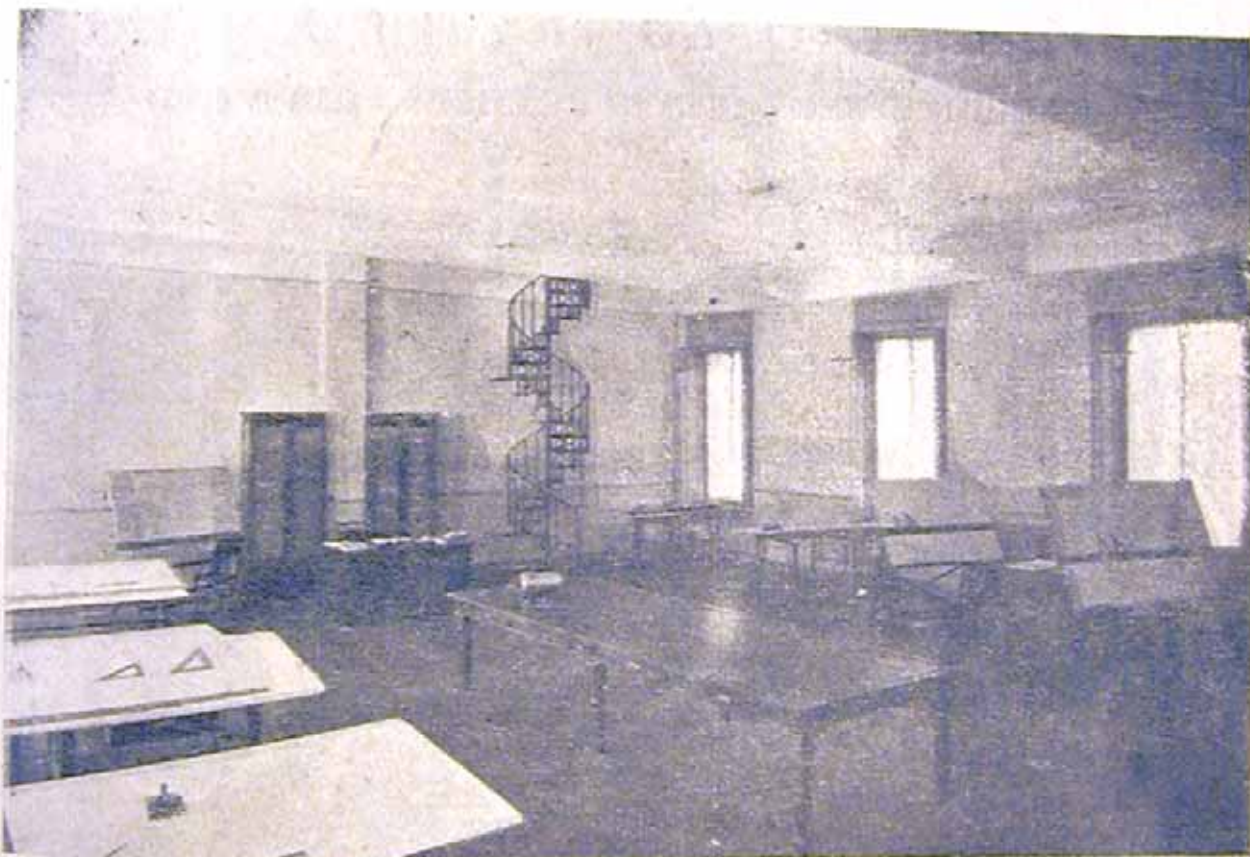


IX.

Carrozzeria — esterni.

Nel nostro Numero 38 sul Salon di Parigi saranno state notate nell'articolo relativo alla Mostra della *Diatto* alcune fotografie che avrebbero trovato la loro sede più naturale in

vato avviato, i modelli stabiliti, lo stile già formato, con un geniale equilibrio fra le linee classiche e le tendenze innovative, il gusto già sicuro nella sua finezza.



Automobili Diatto — Sezione Diatto — Ufficio Tecnico centrale.

Questo Numero e in questo articolo. Sono le fotografie che figurano due vasti saloni interni della nuova fabbrica di carrozzeria, istituita dalla *Diatto* stessa in grandi edifici contigui alle Officine di *Via Frejus*.

Se le abbiamo messe colà e pubblicate in precedenza si perchè insieme alla visione delle bellissime vetture finite, esentate dalla *Diatto* nel suo stand, vetture che a giusto titolo hanno figurato tra le più pregiate guide interne del Salon, volevamo dare la visione del laboratorio dove sono state costruite e di cui esse costituiscono i primi splendidi modelli.

La carrozzeria *Diatto* ha fatto un debutto straordinario. I primi saggi iniziali, abbozzi sono opere di maestro. Anche apprendere l'arte siamo già nel caso di insegnarla.

Tutto il periodo di tirocinio è stato superato, saltato, quando la fabbrica si è trovata allestita, il lavoro si è tro-

Questo saldo fondamento da cui ha preso le mosse ha permesso alla carrozzeria *Diatto* ogni libertà di creazione, le ha consentito di lasciar operare senza limitazioni il suo estro originale. Gusto, stile e perizia ne erano già le guide infallibili.

Ed infatti questo è avvenuto nelle vetture eseguite per l'Esposizione, che esse pur mantenendosi nella più corretta e distinta linea classica non solo sono apparse come composizioni originali, ma anzi hanno indicato una specializzazione perfezionata nella costruzione delle carrozzerie chiuse di lusso per *chassis* di tipo leggero e hanno con certe loro particolarità di imbottitura, di vetri, di ornamentazione additato un nuovo indirizzo nell'arredo della carrozzeria signorile.

Ma tutto ciò per quanto interessante non è certo il compito essenziale della Carrozzeria *Diatto*.

Noi abbiamo ricordato ancora le vetture del Salon per-



Automobili Diatto — Sezione Diatto — L'esterno della Direzione centrale visto dal cortile.

attestare coi loro altissimi pregi la provetta maestria e la sicurezza del gusto dei dirigenti, e la capacità e la valentia delle maestranze e dell'insieme della fabbrica allo scopo di offrire una specie di garanzia anticipata dell'eccellenza di quelle che sono e saranno le carrozzerie di serie della *Diatto*.

Chi sa costruire il più sa costruire il meno, chi ha saputo fare i gioielli esposti a Parigi saprà fare le carrozzerie correnti per le vetture di serie. Chi ha il senso dell'eleganza, l'intuito del buon gusto e del distinto lo farà brillare anche nella costruzione normale.

Appunto nei saloni del montaggio della Carrozzeria *Diatto* si saranno notate le lunghe file di scocche già pronte e in via di lavorazione per gli *chassis Gnome*. Sono i torpedo a 4 posti e a 3 posti, i *cabriolet*, i furgoncini per la *Gnome*, e quantunque stabiliti su grandi serie vengono trattati con tutte le cure come carrozzerie di lusso.

L'armatura, lo scheletro, la scocca, la battitura delle lamiere ricevono una esecuzione diligentissima, i materiali ne sono scelti tra i migliori, l'imbottitura si compie con ogni riguardo al *comfort* e la verniciatura e finitura sono finemente compiute.

I costruttori della *Diatto* vogliono che alla bontà dei loro *chassis* corrisponda la squisitezza delle loro carrozzerie, vogliono anzi che le loro vetture *Diatto* o *Gnome* formino una unità di pregio e di stile in ogni sua parte.

Questa è stata la ragione precipua per cui la *Diatto* ha istituito la sua nuova fabbrica di carrozzerie nei suoi stabilimenti e vi dedica tanto del suo studio e delle sue sollecitudini.

Oggi alle fotografie già pubblicate ne aggiungiamo altre tre che si riferiscono a uffici speciali e a particolari esterni degli stabilimenti, e contribuiscono a completare la visione degli stabilimenti stessi e a farne sempre meglio comprendere l'entità e l'importanza.

Una di esse ci mostra lo spazioso Ufficio tecnico centrale, con i suoi tavoli da disegno e da lavoro, la seconda ci offre la grandiosa e semplice vista esterna della Direzione Centrale; la terza il vasto cortile di accesso interno alle officine. Tutte e tre si riferiscono alla Sezione *Diatto*, alle Officine cioè di Via *Frejus*, 21.



Automobili Diatto — Sezione Diatto — Grande cortile di accesso interno alle officine.

SOCIETA' ITALIANA

MOTORI GNOME E LE RHÔNE

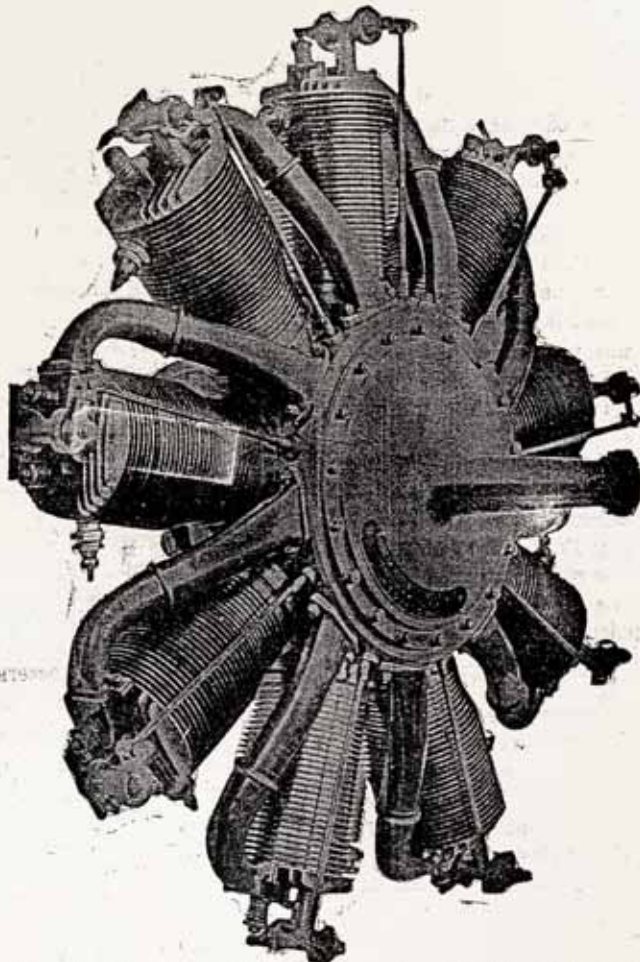
Capitale 1.650.000 lire

Fornitrice del Governo Italiano e dei Governi Alleati

Motori Rotativi GNOME - RHÔNE - CLERGET

DI OGNI TIPO E FORZA

Adottati
dai
principali
Eserciti
Europei



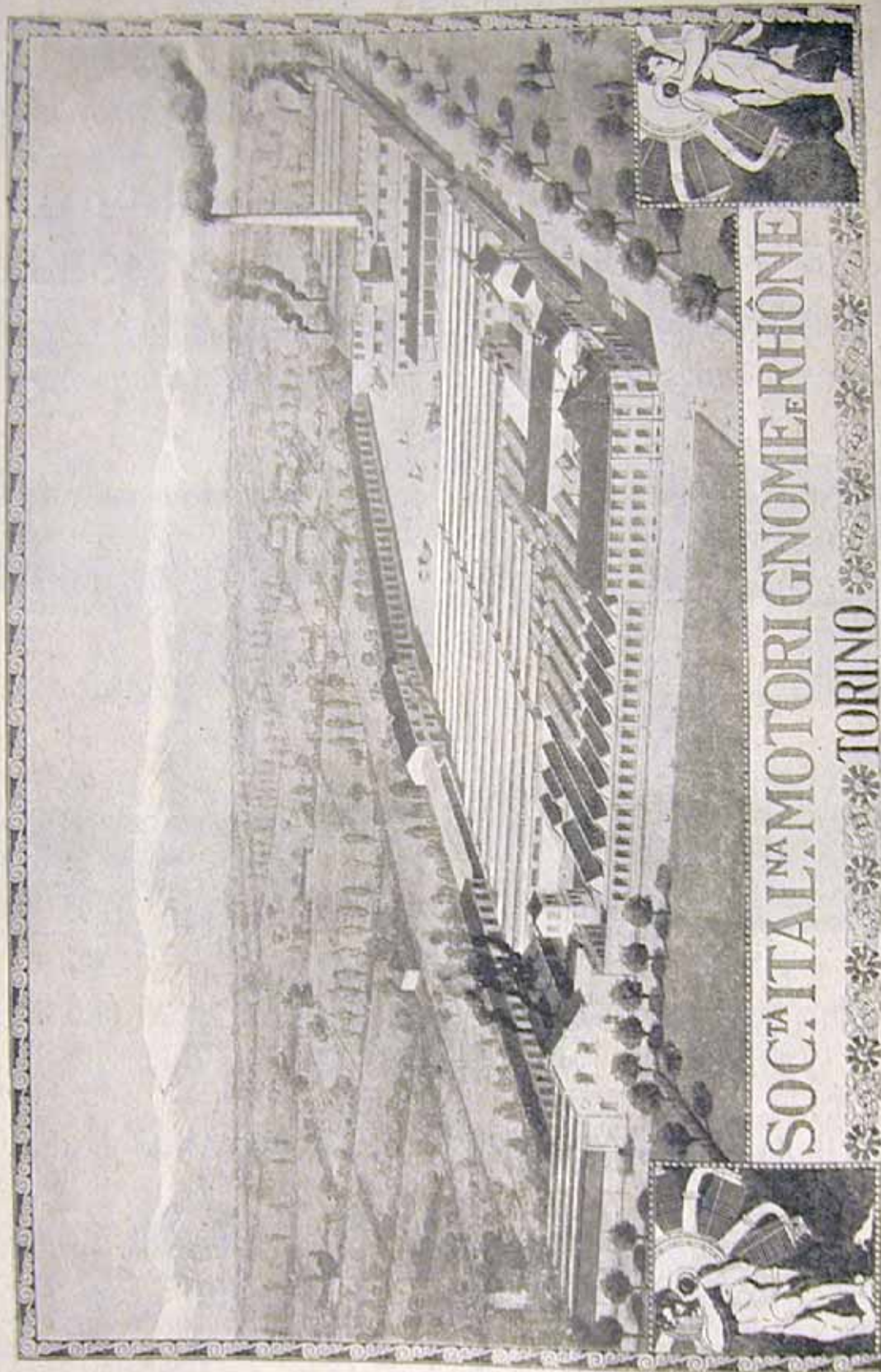
Montati
su
Apparecchi
di
ogni Marca

Il magnifico motore rotativo Le Rhône a 9 cilindri come viene costruito dalla Fabbrica di Torino

Stabilimenti: **TORINO** - Madonna di Campagna

SOCIETÀ ITALIANA MOTORI GNOME & RHONE - TORINO





SOC.^{TA} ITAL.^{NA} MOTORI GNOME E RHÔNE
TORINO