



COMPAGNIA DEI MEGLIO ***INSIEME***

26 maggio 2020

Altri Torinesi insigni, ma poco noti

NOVARESE

Eurostile

Giorgetto Giugiaro

Egizio

L'estasi dell'oro

Colossal

Caffè espresso

Fenice

Cristallografia a raggi X

Lapidar

Luther Blissett

ITC Novarese

Bunga bunga

A B C D E F G H I J K L M

N O P Q R S T U V W X Y

Z Æ Å Ê Ë Ì Ï Ñ Ò Ó Ô Õ Ö Ü £ 1 2 3 4

5 6 7 8 9 0 (\$ % , ! ?)

Dal 1952 creò numerosi caratteri di successo, divenendo il più prolifico disegnatore del suo tempo. Uno degli ultimi caratteri disegnati per la Nebiolo è lo Stop, dallo stile fortemente grafico, molto utilizzato per insegne e marchi. Per la Nebiolo lavorerà fino al 1978, anno della definitiva chiusura della fonderia. Prosegue la sua carriera come disegnatore freelance per i maggiori produttori mondiali di caratteri.

2001
A SPACE ODYSSEY

CASIO®

TOSHIBA

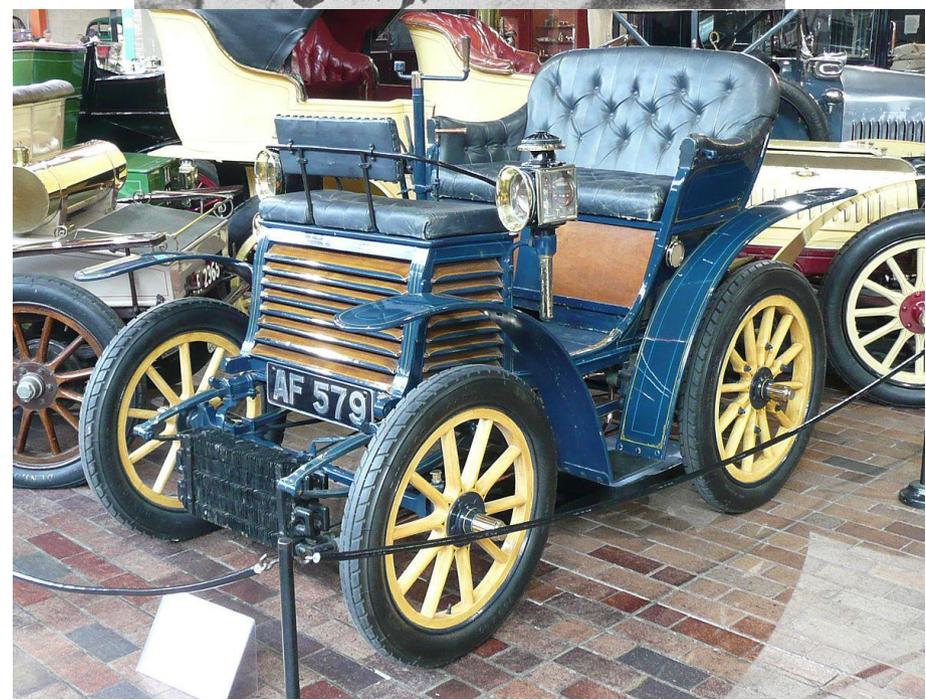

DIADORA

Nel 1956 Novarese propose una classificazione ritenuta ancor oggi la più convincente, da un punto di vista didattico. Tra i suoi font più noti, Eurostile è particolarmente adatto a un contesto futuristico, tecnologico e fantascientifico. È stato utilizzato in *2001: Odissea nello spazio* del 1968, *2010 - L'anno del contatto* del 1984, e nei logotipi di diversi film, serie televisive, album musicali e videogiochi. Il carattere è usato tutt'oggi in loghi di aziende come Casio, Diadora e Toshiba.

Aristide Faccioli (Bologna, 1848 - Torino, 1920) si trasferì ancora giovane a Torino dove si laureò in Ingegneria. Brevettò nel 1883 un motore a gas a doppio effetto.

Nel 1891 conseguì la licenza per l'applicazione di motori ad idrocarburo su vetture e nel 1895 il brevetto per il perfezionamento di motori a quattro tempi.

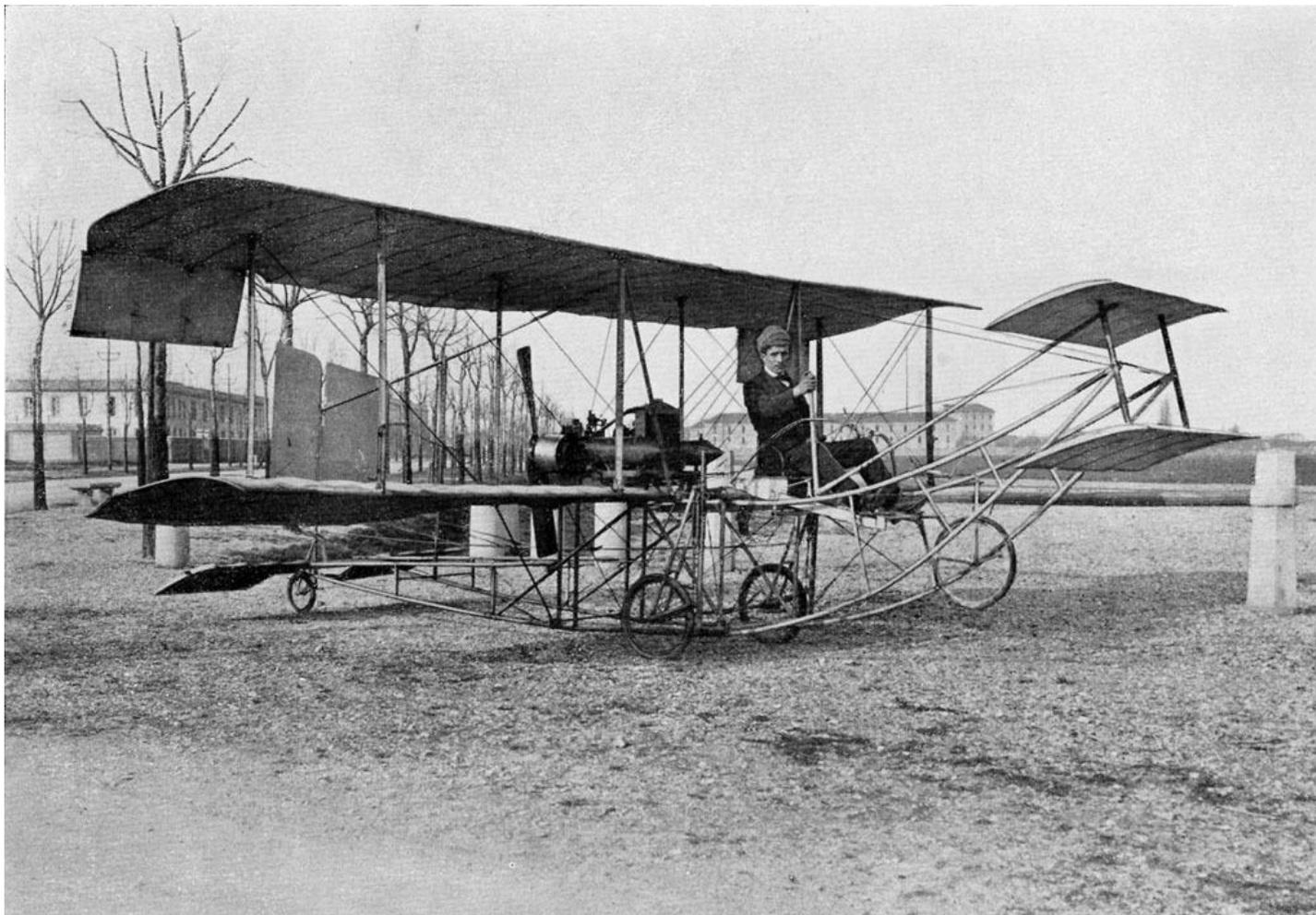
Nel 1898 progettò la Welleyes, un'automobile con motore orizzontale a due cilindri costruita dalla Accomandita Ceirano di cui era il direttore tecnico. Alla fondazione della Fiat nel 1899, che assorbì l'azienda di Ceirano, Faccioli ne divenne il primo direttore tecnico e modificando il precedente progetto realizzò il primo modello della casa torinese, la FIAT 3½ HP.



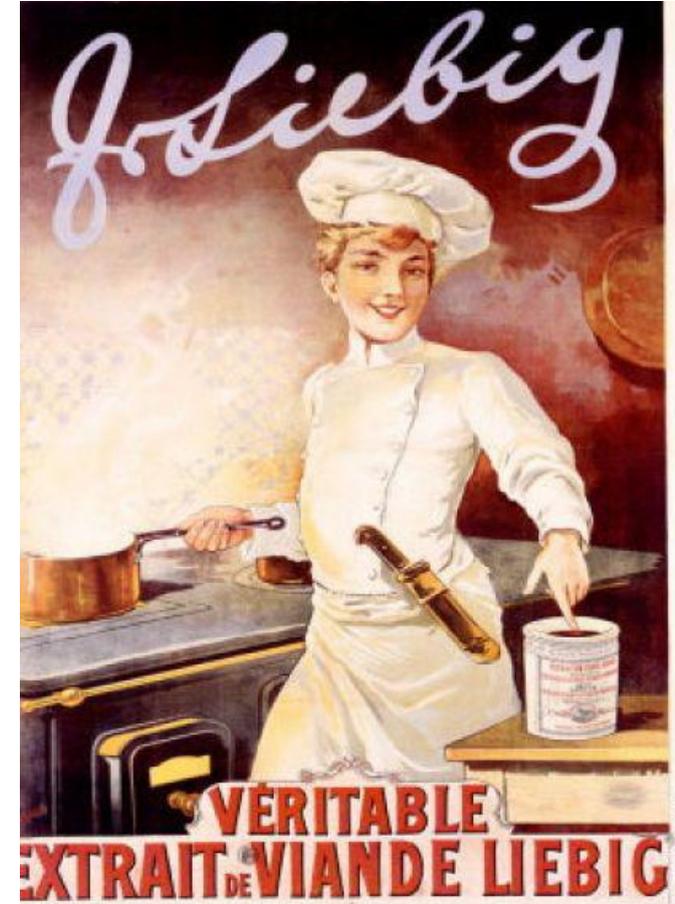


Successivamente progettò altri modelli, la Tipo 6 corsa, Tipo 8 e Tipo 10, fino alla rottura con l'azienda nel 1901, quando fu nominato direttore tecnico Enrico Marchesi.

Nel 1902 fondò a Torino l'azienda Ing. A. Faccioli & C. per la produzione di motori per automobili e marini. Nel 1905 produsse anche autoveicoli da 12, 16 e 24 hp e omnibus. L'anno successivo sciolse l'azienda e ne fondò un'altra, la Società Faccioli Ferro Rampone per la produzione di radiatori e per la messa a punto di motori, che liquidò due anni dopo, nel 1908.



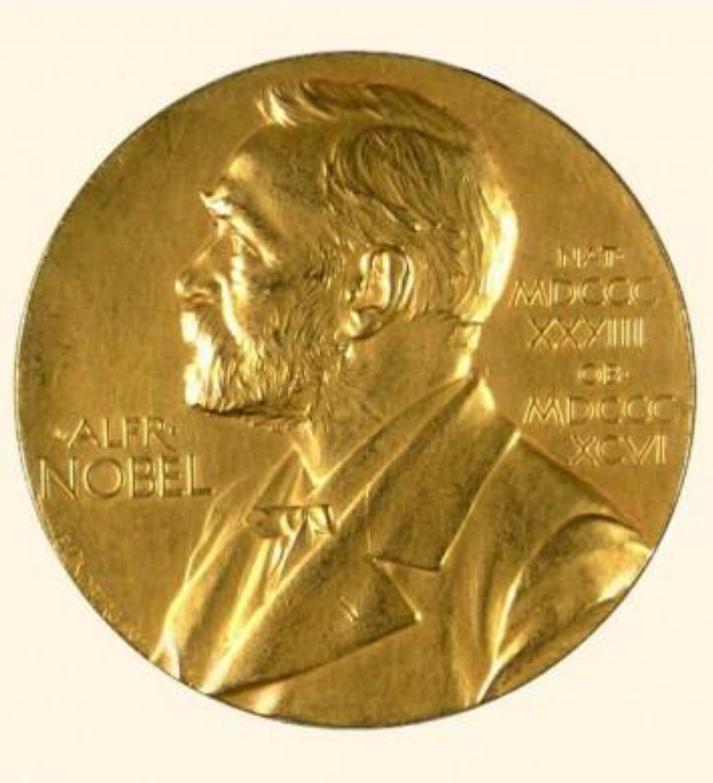
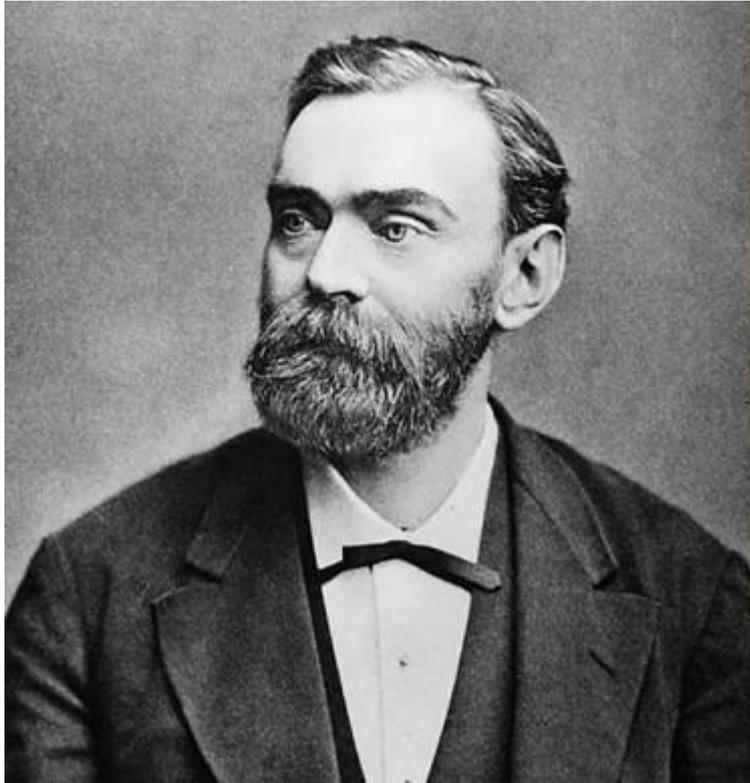
Nel 1908 progettò il primo velivolo interamente italiano, un triplano realizzato dalla S.P.A. (Società Piemontese Automobili), di cui era diventato dipendente. Staccatosi da terra a 20 m d'altezza, il 13 gennaio 1909 all'Aeroporto di Venaria Reale, (altre fonti indicano Mirafiori), pilotato dal figlio Mario Faccioli, per l'inesperienza del pilota finì distrutto in fase di atterraggio. Morì suicidandosi a Torino nel gennaio del 1920.



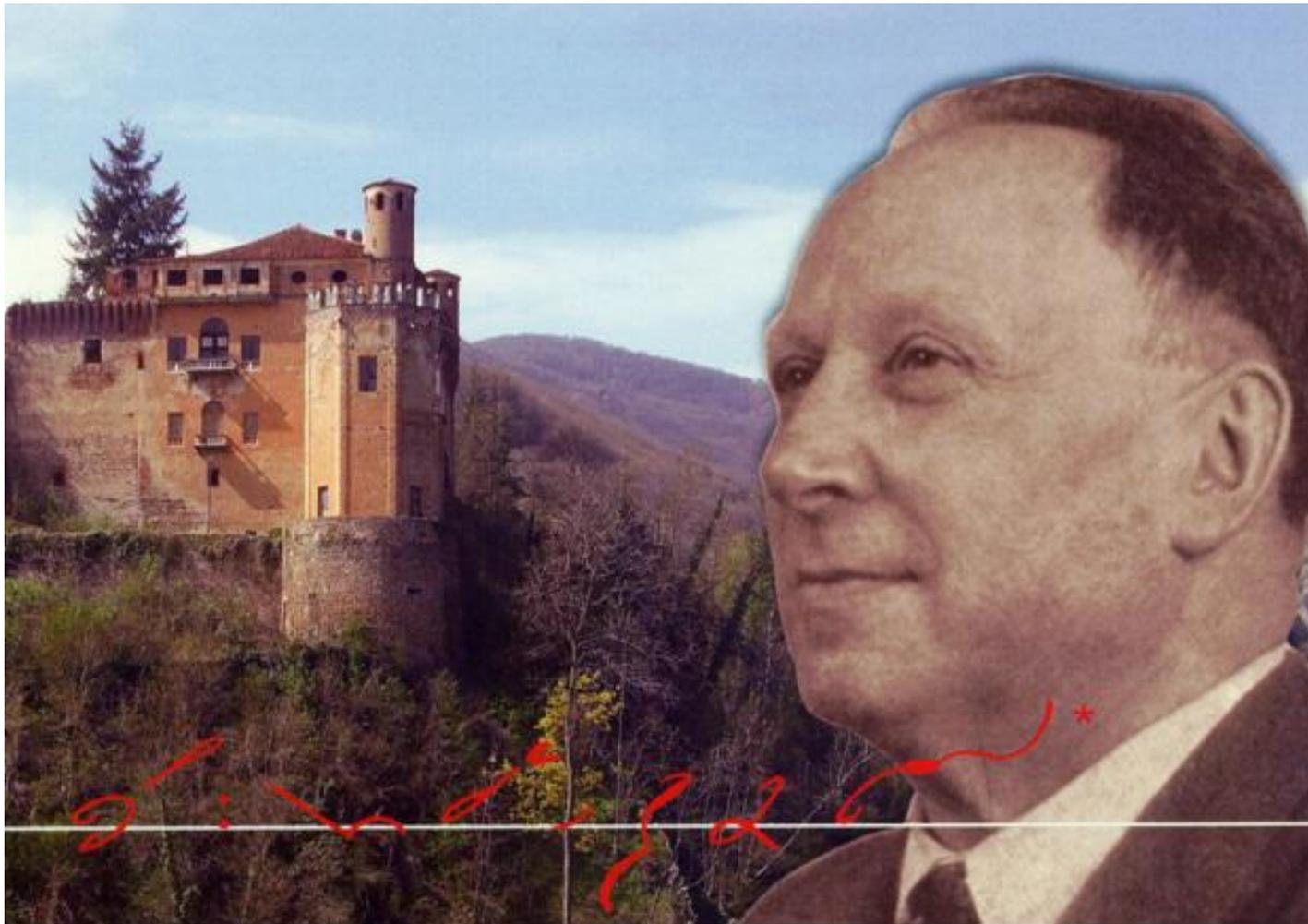
Ascanio Sobrero (Casale Monferrato, 1812 - Torino, 1888) studente attivo ed ingegnoso presso il Real Collegio di Casale Monferrato, si laureò quindi in medicina e chirurgia a Torino nel 1833, e ottenne l'abilitazione alla professione medica l'anno seguente. Nel 1840 si recò a Parigi, dove erano assai sviluppate le ricerche sull'azione dell'acido nitrico sulle sostanze organiche. Nel 1843, si trasferì al laboratorio di Giessen (Germania) di von Liebig, scienziato noto alla storia per la legge chimica di Liebig, ma molto più curiosamente per aver inventato il dado per brodo da cucina.



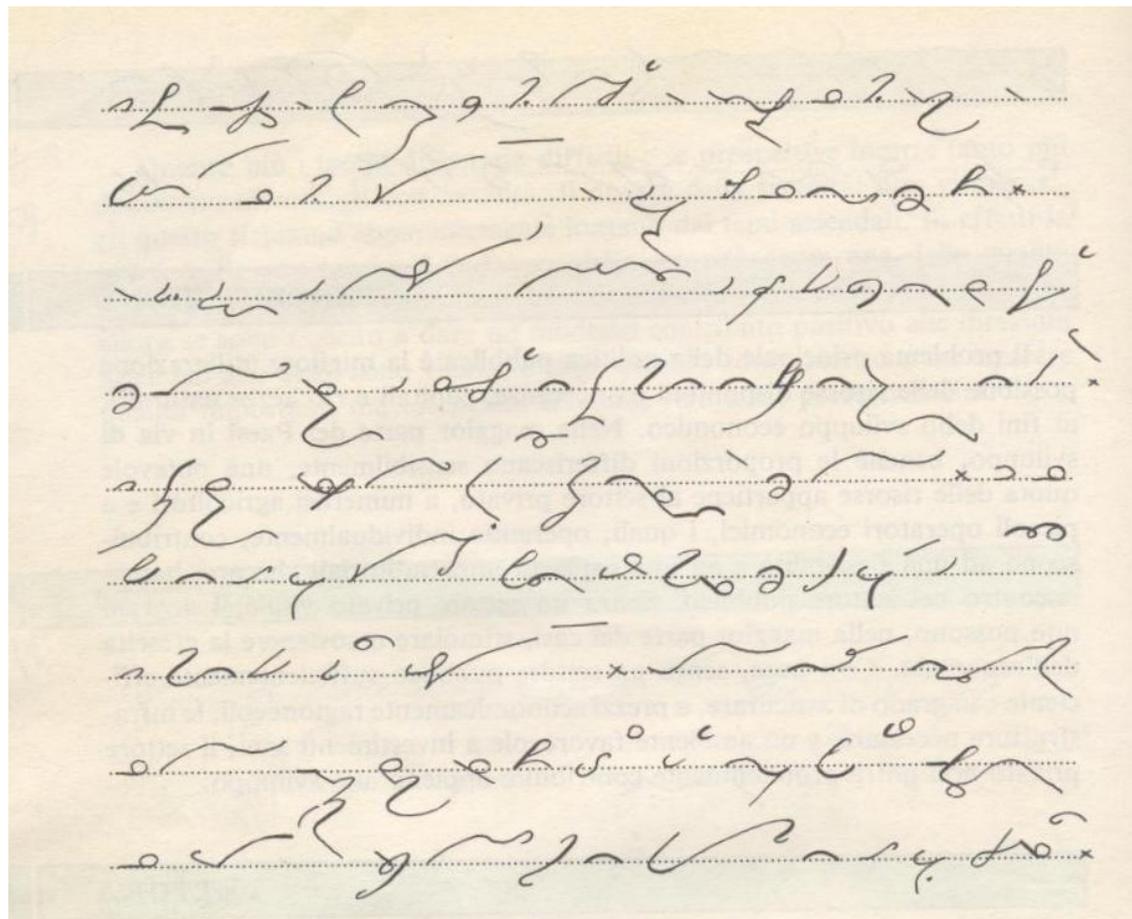
Ritornato in Italia, divenne assistente alla cattedra di chimica generale, quindi docente di chimica presso l'Università di Torino. Nel 1846, durante un esperimento con del mannitolo, riuscì a produrre della nitromannite, una sostanza altamente esplosiva e più stabile delle precedenti. Gli esperimenti andarono avanti, sempre nitrando composti organici, finché non ottenne il saccarosio fulminante, la piroglicerina, poi la nitroglicerina, sostanza che possedeva caratteristiche esplosive e vasodilatatorie. Tuttavia, spaventato dagli incidenti avvenuti col nuovo prodotto, tentò di sfruttare le sue proprietà in campo medico.



L'utilizzo della nitroglicerina come esplosivo verrà invece portato avanti dal giovane scienziato svedese Alfred Nobel, che nel 1866 trovò il modo di stabilizzare la nitroglicerina creando la dinamite. Gli studi di Sobrero proseguirono: nel 1851 inventò il sobrerolo, un fluidificante delle secrezioni bronchiali. Insieme ad altri chimici, scoprì le proprietà del tetracloruro di sodio e di piombo e dello zolfo colloidale. Nobel, divenuto ricco grazie alla dinamite, gli riconobbe una pensione vitalizia quale riconoscimento del merito di Sobrero nella scoperta della nitroglicerina.



Giovanni Vincenzo Cima (Verzuolo, 1893 - Torino, 1968) è stato un giornalista italiano, stenografo di fama mondiale, ideatore dell'omonimo sistema stenografico. Adolescente, fu assunto dalle Cartiere Burgo ove dovette imparare il sistema stenografico geometrico Taylor-Delpino. Nel 1910 ideò un proprio sistema stenografico, completamente innovativo rispetto ai sistemi precedentemente in uso in Italia.



Cima ridusse ogni segno dell'alfabeto corsivo ad un solo quarto del tratto grafico completo, rappresentando le vocali con il solo filetto d'unione. Un'altra innovazione fu l'utilizzo di facili accorgimenti per indicare i suffissi di molte parole, in modo che, con pochi segni simbolici, una parola molto lunga sia scritta in maniera estremamente essenziale ma perfettamente comprensibile. Entrò a far parte della redazione della *Gazzetta del Popolo*, che lo vide protagonista come giornalista-stenografo per molti decenni.



Nel 1913 Cima fondò l'Unione Stenografica Italiana (U.S.I.). Il suo sistema stenografico è stato a lungo utilizzato per verbalizzare le sedute parlamentari. Attualmente il sistema Cima, che è completamente fonetico, quindi adattabile a qualsiasi lingua, oltre che in italiano e polacco è utilizzato anche in: inglese, francese, tedesco, portoghese, spagnolo, tigrino. Ha operato a Torino anche **Antonio Michela Zucco** (1815-1886), l'inventore della macchina stenotipica, tuttora utilizzata per verbalizzare le sedute parlamentari.



Ernestina Macchia Prola (Torino, 1876 - 1954) è ricordata per essere stata la prima donna ad aver preso la patente di guida nel 1907. Solo nel 1901 in Italia fu istituita la patente di guida, che prevedeva anche il rilascio di un "libretto" sul quale dovevano essere annotate le eventuali contravvenzioni. Anche il primo italiano a cui nel 1901 venne rilasciata fu un torinese, Bartolomeo Tonietto, celebre chauffeur di casa Savoia.

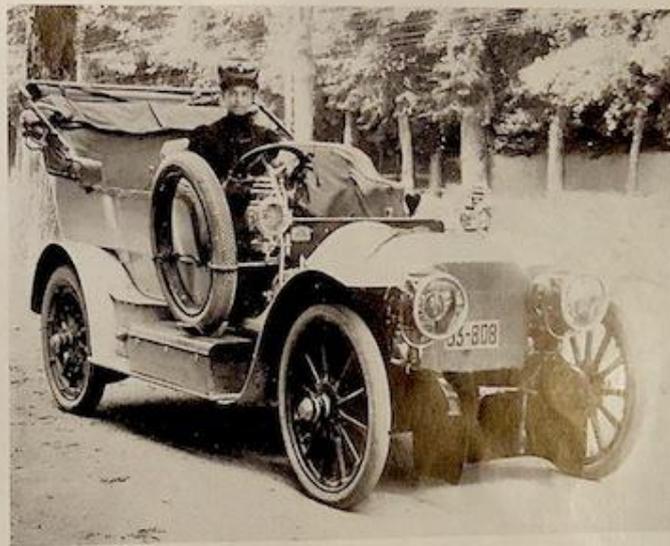


*Ernestina Macchia Prola
Prima patente femminile in Italia
ha visitato il Salone*

Nello stand di Vignale

« Questa vettura può raggiungere i 240 km. orari » ha detto il carrozziere Vignale alla signora Ernestina Macchia Prola, veterana dell'automobilismo, che si è recata a visitare il suo « stand » al Salone. Credeva con queste parole di spaventarla ma si vuol altro per una donna che 50 anni fa andava a 70 km. all'ora mentre le altre prendevano le carrozze a cavalli.

La signora Macchia ha dichiarato con molto candore ed audacia che quasi quasi, si sentirebbe di guidare oggi una simile vettura. Dopo aver girato l'intero salone questa sua sosta da Vignale e l'interesse suscitato dalla sua persona l'hanno commossa e rallegrata. Ernestina Macchia fra le automobili si tro-



va come tra vecchi amici e non se ne staccerebbe mai.

I nuovi eleganti « bolidi » creati dal connubio Ferrari-Vignale hanno subito le ampie portiere per accogliere la prima donna che in Italia ebbe la patente di guida nel lontano 1907 e che da allora pilotò tutti i tipi di vetture sino a quelle più recenti. La sua sosta nello stand di Vignale, lo stand delle « più veloci », è significativa.



Già in precedenza abile ciclista, ginnasta di prim'ordine e scalatrice, Ernestina instillò nelle signore torinesi il desiderio di possedere e guidare una vetturina con cui muoversi autonomamente. Nel 1910 una signora Barbero aprì una rivendita di auto specializzata per signore e nacquero le sartorie specializzate per l'abbigliamento automobilistico. Guidò fino al 1954 quando a 78 anni si spense nel suo alloggio di Piazza Carlo Felice.