

l'ansaldino

anno VI - n. 6 - giugno 1968
abbonamento gratuito ai dipendenti

MENSILE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

edizione in abbonamento
postale in gruppo 1471



Aggiustaggio dei passaggi vapore dei diaframmi di una turbina da 75.000 kW in costruzione al Meccanico per l'«A.E.M.» di Milano

La consegna delle borse di studio "Fassio"

Sabato 11 giugno, per il quinto anno consecutivo, il convulsione del lavoro ing. Ernesto Fassio ha consegnato ai figli dei lavoratori dell'Ansaldo le borse di studio da lui offerte per l'anno accademico e scolastico 1968-1969.

La manifestazione si è svolta nel teatro pomeridiano al Palazzo Comunale, presieduta dal rappresentante del partito e del comitato provinciale di Genova, il presidente dell'Amministrazione provinciale avv. Maggù, il rappresentante del quartiere, il relatore scientifico dell'Instituto prof. Cerri, il presidente della Camera di commercio, industria e agricoltura dott. comm. Anselmi, il presidente dell'Associazione Industriali dott. Vassari, il rappresentante del Fronte militare, l'avv. Bonaccorsi ed altre autorità e personalità. Per l'Ansaldo sono intervenuti il consigliere distrettuale genovese ing. Lombardi, il direttore centrale ing. Zicli, il vice direttore centrale dott. Enrico, il capo dell'ufficio assistenza sociale dott. Ciofelli, il sig. Baccanelli nella sua veste di segretario della commissione delle borse di studio. Nelle vesti sua del teatro, fra il pubblico, erano numerosi papà e mamme e gli amici degli studenti premiati.

La cerimonia è stata aperta dall'ing. Lombardi il quale, con un breve discorso, ha voluto mettere in evidenza lo spirito di comprensione e la larghezza di spirito dell'azienda Fassio, che sostiene a suo tempo un fondo di tre milioni per le borse di studio e per ogni rare da lui concessa all'Ansaldo e viceversa. Elonghi ritenendo il cinquantesimo studente premiato delle borse, ing. Lombardi, molto applaudito, ha dato la parola

all'ing. Fassio, il quale ha detto: «Signori, giovani amici, è con un senso di sempre rinnovata commovente che mi accingo a consegnare le borse di studio stilate per ogni raro di una mia nazione, e destinata ai figli dei lavoratori assidui. Essere premiato è una concessione che ho sempre obbedito nella mia vita di lavoro: consistere e continuare quella concessione senza fine di propositi, di speranza e di opere, che è la ragione stessa delle attività».

Ogni generazione che si eredita al debito ha il dovere di trasmettere a quella che sorge la decenza della fede che nessun tanto può spingere: per questo ai migliori dei giovani ed a quelli che hanno maggiormente bisogno di assistenza e di una mano anche questo modesto contributo che il lavoro e l'esperienza nell'azienda conferiscono quali requisiti necessari della società moderna — le non faccio che obbedire alle mie coscienze, e forse con una pace di spirito pensando che forse la più di fare il magnifico di quella di ricevere».

Per attraversare l'addormentamento un momento anzi anche per le sorti del mondo, sono i momenti e gli insegnamenti dell'esperienza non mancano con la circostanza: sono sempre gli stessi, tra i ragazzi di crescere il lavoro, perché esso, nel nostro clima sociale che è fatto di tante ostacoli, assidui ed europei, contribuisce la chiave d'oro che può aprire tutte le porte al più prezioso e al più tollerante, e permette tutti i successi in qualsiasi di libertà e senza restrizioni che è la vita. E credo spirito "apocritico" che ci differenzia da quel sarebbe fare dell'umanità un momento proprio dentro alle stesse maniere, e dare

permettere ai lavoratori italiani, e soprattutto ai giovani che ne sono l'avanguardia, di iscriversi sempre nuovi e più della realizzazione dell'ideale del nostro paese».

Molti di essi, nel campo meritato, portano le firme dell'Ansaldo: era dunque chiaro che avrebbe concorso con la mia società ad alimentare le attività dei suoi cari, con iniziative che non hanno ancora trovato nelle classi politiche una adeguata considerazione ma di cui sono egualmente fiero perché hanno avuto tutti i meriti benedici italiani e lo sfondo di Genova, io pensavo con particolare interesse ai figli degli "assidui"».

Ritorno un particolare ringraziamento alle autorità qui presenti, ai dirigenti dell'Ansaldo, alla grande famiglia operaia della quale sono ancora disonore, col pensiero e con l'augurio, coloro che nelle vie dell'Economia possono non prevedere, con dignità e con amore le mani create nei nostri soldi.

Desidero ai giovani di essere digni delle generazioni che li hanno generati e che hanno così nobilmente lavorato, ma pace e in futuro, a rendere il nostro paese avanzato e rispettato nel mondo.

A noi, ai nostri cari, alla nostra Genova — a quanti figli noi ritorna nel suo seno, e quelli di loro lontani ne portano nel cuore dentro l'immagine — nella mia abitudine sociale, onore e orgoglio della certezza che questi giovani, educandosi e partecipando nelle nostre e nelle nostre, sapranno tener fede a quei principi morali che sono il fondamento di ogni elezione civile ed umana».

Il pubblico ha applaudito calorosamente la parola dell'ing. Fas-



sio e quindi ha avuto inizio la consegna dei premi da parte del stesso direttore, che ha rivolto per ogni studente altrettante parole di augurio e di incoraggiamento.

Riceve l'elenco dei vincitori delle borse (lire 150.000 per gli studenti universitari, 50.000 per quelli degli istituti superiori, 20.000 per quelli medi inferiori, per un totale di lire 3.625.000):

UNIVERSITÀ

Ernesto CAPPARELLI di Genova (la borsa) - Giacomo CECCHI di Lima Brevevisti (la borsa) - Franco CURELLI di Anzio (la borsa) - Francesco LIGONCHI di Genova (la borsa) - Riccardo LEONARDI di Roma (la borsa) - Marcello NICCOLAI di Genova (la borsa) - Luca, socia.

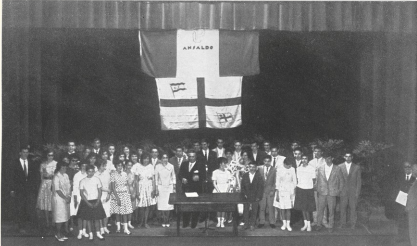
SCUOLE MEDIE SUPERIORI

Arnaldo BALLETTORE di Anzio (la borsa) - Giuseppe RABIANI di Genova (la borsa) - Mario BERNARDINI di Anzio (la borsa) - Emanuele BERTO di Livorno (la borsa) - Massimo BRIGNONE di Bardonia (la borsa) - Roberto CELLA di Sestri Levante (la borsa) - Paolo CIVINI di Torino (la borsa) - Miriam CORRADI di Roma (la borsa) - Ettore FABBROTTI di Novara (la borsa) - Gian Carlo FIORIO di Anzio (la borsa) - Giacomo LABINI di Milano (la borsa) - Anna Maria LAURELLI di Anzio (la borsa).

cosmici - Paolo LEUCONE di Roma (la borsa) - Elio MESSINA VACCA di Anzio (la borsa) - Sergio MESSINA di Anzio (la borsa) - G. Mario ORTIZZI di Genova (la borsa) - Paolo PIRELLI di Torino (la borsa) - Roberto RICCIO di Torino (la borsa) - Giuseppe SERIO di Torino (la borsa) - Paolo VELLA di Torino (la borsa) - Antonio VECCHIAI di Nole (la borsa).

SCUOLE MEDIE INFERIORI

Adriano BERGAMASCO di Sesto (la borsa) - Francesco EDELLI di Valter (la borsa) - Vanni RENDI di Fabbro (la borsa) - Caterina CARRASCO di Sesto (la borsa) - Luciano CILLO di Anzio (la borsa) - Daniele CURELLI di Anzio (la borsa) - Bruna BIANCHI di Sesto (la borsa) - Caterina DELL'ALFONSO di Sesto (la borsa) - Luciano DI CARROZZI di Sesto (la borsa) - Stefano GIOVANNI di Sesto (la borsa) - Claudio GUSTINI di Sesto (la borsa) - Roberto ITALIANI di Sesto (la borsa) - Maria LONZI di Sesto (la borsa) - Giacomo MENTENI di Sesto (la borsa) - Cristoforo MENDO di Sesto (la borsa) - Daniele PIRELLI di Sesto (la borsa) - Massimo PIRELLI di Sesto (la borsa) - G. B. PIRELLI di Sesto (la borsa) - Luciano RICCIO di Sesto (la borsa) - Ettore RICCIO di Sesto (la borsa) - Mario SCAVIERI di Sesto (la borsa) - Elio TAVIERNA di Sesto (la borsa).





Le prove della "Cristina D'Amico"

La turbomertina «Cristina D'Amico», che è, in ordine di tempo, la terza gemella costruita dal nostro Cantieri di Muggiolo, è che costruisce la lunga serie di petroliere da 31.500 tonnellate consegnate in questi ultimi sei anni dall'Ansaldo ad armatori italiani ed esteri, ha concluso già che felicemente il suo ciclo di prove sabato 25 giugno, sostenendo, oltre tutto, la irrefutabile incassatura del tempo.

Le prove, diversamente, sono iniziate il 17 giugno, con l'uscita preliminare, operando il rodaggio dell'apparato motore con l'ausilio di macchine progressive del numero dei giri fino alla massima potenza. Sempre durante quella uscita sono stati messi a punto tutti gli ausiliari ed è stata effettuata la prova del tirante delle varie stazioni di governo. Altre collaudi si è avuto per le pompe del carburante che in dieci ore si possono imbarcare 31.500 tonnellate di petrolio, la compressione delle borse, la taratura del radiogoniometro e la messa a punto del giradischi.

Dopo la prova, solitamente complessa come si è visto, la «Cristina D'Amico» si è dislocata accompagnata in bacino da la Spicola ai lavori di carenaggio, per affrontare il 25 giugno le prove ufficiali a mezzo carico.

Non si può certamente dire che il «gatto del petrolio» sia stato accolto alla nuova unità: un forte vento di scirocco, e un mare «forma tre», pur deboli per un colosso del mare quale la «Cristina», erano perturbativi sfavorevoli per un collaudo in mare. Malgrado però le condizioni atmosferiche, e le conseguenze

naufragica insistenti della pioggia, la nave ha puntualmente mollato gli ormeggi alle sei della bandiera di allineamento del cantiere spezzino.

A bordo presenti oltre duecento tra tecnici e manutecchi, tra cui l'armatore dott. Salvatore D'Amico, il direttore di macchina designato es. n. Lazzarini, gli ing. Clemente della Varna Navale, Copetti dell'Armatoria Navale, Mentari del Lloyd Register, Pannofino del Registro Italiano Navale, il dott. Goldi ispettore della Dogana, il tenente Lioni della Guardia di Finanza.

Essere inoltre a bordo il nostro direttore centrale ing. Cosulich, il direttore del Cantiere di Muggiolo ing. Paleocora, i suoi direttori ing. Grillo e Gradoli, il dirigente ing. De Nicola, gli ing. Rossi e Perotti, il signor Bigi, il medico di bordo dott. Acerbi. Al timone dell'unità era il comandante Beretta; i servizi logistici sono stati egregiamente coordinati ed assistiti dal collega Aldo Gelli, coadiuvato dai signori Danzani e Giacomelli.

La «Cristina D'Amico», iscritta al Compartimento marittimo di Palermo, è lunga 203 metri, larga 36,30, alta (al ponte di coperta) 13,00, ha una immersione media di 10,40 metri. L'apparato motore, costruito interamente al Moncalvo, è costituito principalmente da un gruppo turbomotore di propulsione tipo Ansaldo a doppia riduzione, alimentato da due caldaie Foster Wheeler a tutti di acqua della potenza di 14.500 cavalli assai. E' inoltre una delle prime unità da addebi al trasporto di carichi liquidi che abbia la

protezione catalitica all'indietro delle testate ed anodi di magnesio a fascione per la protezione delle lamiere del fascione stesso. L'utile agghiaccio che è stata costruita sotto la particolare sorveglianza dei registri di classificazione per l'ottenimento della più alta classe, che è abilitata al transito attraverso i canali di Suez e Panama, che è dotata dei più moderni ausili per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

Molto contestevole e davvero elegante — lo diciamo senza ombra di esagerazione — l'arredamento; la razionalità della cabina — tutte fornite di aria condizionata e di ventilazione e quasi tutte complete dei servizi igienici — la ripartizione logica e moderata dei saloni, lo spazio stesso a disposizione del marinaio e degli ufficiali, l'ampio di materiale lavabile con estrema facilità e di lunga durata, sono assai cose di dubbio il migliore comfort che possa essere offerto al personale di bordo, costruito spesso a lunghe traversate in condizioni climatiche difficili.

Tornando comunque alle prove, le sei ore a tutta forza su Portofino hanno dato, diversamente, un eccellente risultato: la «Cristina D'Amico» ha superato la sberleffi a 17 nodi contro i 16,18 contrattuali ed ha fatto registrare un superbo comportamento generale di tutta la nave, in specie dell'apparato motore, che — tra l'altro — ha al suo attivo ottimi risultati inferiori ai valori convenzionali.

Sulla via del ritorno sono stati ancora effettuati due passaggi

degni della bora di San Derruccio - Roccia di Massauola (3.500 metri lineari) a 118 giri, le prove di arresto, di marcia indietro, dell'argano a salpare, e ancora del timone. Ritornavano ad es-

sero attracciati alla banchina del cantiere circa alle 18. Tutti, evidentemente ed ovviamente, soddisfattissimi a bordo: malgrado il tempo.

E. L.





«Leonardo» è entrata in linea

La crociera mediterranea

Tre giorni dopo essere stata posta in consegna dalla Società «Italia», la «Leonardo da Vinci» è il pomeriggio di sabato 18 giugno è partita da Genova per una breve crociera nel Mediterraneo.

Al mattino si era recato a bordo, ricevuto e congedato dalle autorità presenti, l'arcivescovo di Genova card. Giuseppe Siri, accompagnato alla cappella per la cerimonia della benedizione del comandante Pinelli e dei suppellettili della nave. De Biasi. Al rito sono intervenuti il ministro della Marina Mercantile on. Jervolino, il prefetto di Genova dott. Pisanese, il commissario prefettizio al Comune dott. Ghisellini, il presidente del Consorzio Ansaldo del Porto gen. Ruffilli, il comandante della Capitaneria di Porto gen. Carraro, il presidente della «Finmare» ing. Rosati, il presidente della Società «Italo» sr. uff. Zucchi, ed il direttore generale dott. Ali, il presidente dell'Ansaldo dott. Giannini col consigliere direttore generale ing. Lombardi, il vice direttore generale ing. Cristofori e il direttore centrale ing. Casaccia, il vice commissario al Comune di Venezia, i sindaci di Pisa ed Anelli ed altre autorità.

Alle 10 le navi, con cinquecento invitati, ha levato le ancore, scortata dai rimorchiatori e seguita dal battaglione della sirena di tutte le navi in porto e degli spettatori per l'acqua del molo dei pompieri.

Il giorno dopo la «Leonardo da Vinci», alle 10, è giunta a Napoli, accolta da una folla immensa che la ha tributata una grande manifestazione di entusiasmo. I crocieristi si sono recati in visita a Sorrento e a Pompei, ed altri sono invitati ad andare a bordo, tra cui i presidenti della Camera dei deputati e del Senato on. Leone e sen. Mesagoria, l'ambasciatore americano Zellerbach, il sindaco on.

Giardina, il sottosegretario alla Marina Mercantile on. Tassinari, gli onorevoli Pinelli, Fanfani, Geli e De Santis, il direttore generale della «Finmare» gen. Dagnas (assente tra le autorità e personalità già nominalmente invitato) anche a Genova.

Ripartita da Napoli il giorno stesso alle 20 la «Leonardo» si è diretta poi all'isola di Capri, per poi essere a giacca il giorno 20 alle 9. Qui le autorità presenti a bordo, ricominciando dalla visita religiosa della Maddalena, si sono recate a rendere omaggio alla tomba di Garibaldi.

La mattina di martedì 21 sosta a Sanfelice per la visita alla città e, alle 14, ricominciando a bordo alle autorità spagna. Ripartito in serata, il transatlantico s'è diretto a Cannes, fermandosi in rada tra una moltitudine di motoscafi e barche venute ad ammirarlo.

Il viaggio di ritorno a Genova s'è concluso giovedì 23 giugno alle 9. Dopo lo sbarco da crocieristi sono saliti a bordo alcuni rappresentanti dell'armata e gli onorevoli di S. Marino, guidati dal Segretario di Stato avv. Magi, i quali hanno voluto solennemente con una simpatica manifestazione i tradizionali rapporti di amicizia tra i marinai e gli italiani nel quadro di una collaborazione di lavoro e di una comprensione reciproca mai venuta meno nel tempo.

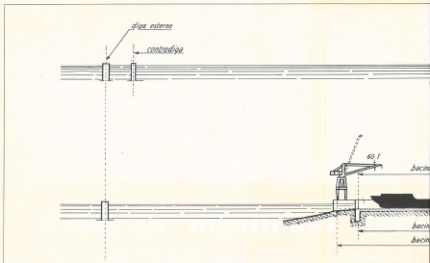
Il viaggio inaugurale

La «Leonardo da Vinci», col gran parone al vertice, è partita per il viaggio inaugurale alle 11 del 30 giugno: all'ancora sta l'Ansaldo, con quella a rotte del sole» gli gherosamente battuta da tante altre navi passeggeri, giulianesi poste che uniche due continenti lontani, un europeo viziati nella costruzione dei popoli.

d. j.

Nella fotografie sopra il titolo, da sinistra: il comandante della «Leonardo da Vinci» capitano superiore Pinelli tra il presidente dell'Ansaldo dott. Giannini (a sinistra) e il presidente della Società di navigazione «Italia» sr. uff. Zucchi; il gr. uff. Zucchi si congratula con i rappresentanti della maestranza ansaldo; dirigenti dell'Ansaldo con il presidente della «Finmare»-ing. Rosati dopo la cerimonia del cambio della bandiera. Sotto: la stretta di mano dei presidenti dell'Italia» e dell'Ansaldo dopo la firma dei verbali di consegna.





Lo sviluppo dei lavori



Ecco la situazione dei lavori al Cantiere di Isola di 22 giugno scorso (vedi foto).

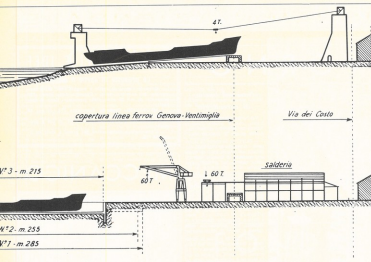
Sondaggio idrologico. E' già stato completamente smontato un terzo dell'edificio esistente e saranno, fra l'altro portuali, due nuovi 30, attualmente sono 21, e si stanno demolendo i due primi piloni (a mare e a monte) situati a levante.

Base nuovo cantiere e banchi. La costruzione della palanconata porta a ridosso del vecchio portile è stata ultimata, come pure gli scivoli. La quota massima della palanconata è -15 mt.

Corridoi. Per la nuova corsia, la posa del triplice strato di getti, iniziata. Per il primo e secondo strato vengono utilizzati quelli della diga interna del Cantiere. Il terzo strato è invece fornito da massi costruiti direttamente nello stabilimento, dove è stata installata una stazione di betonaggio. Attualmente sono stati posati 24 metri di primo strato, 22 di secondo strato e 18 di terzo strato e sono stati posati anche 8 metri d'argilla. Il riempimento di terra dietro ai massi costruiti la nuova banchina esterna e attualmente è stata raggiunta la quota di metri 3,50 (corrisponde all'altezza del molo 1, 2, 3 e 4) e ora la quota finale di metri 4,25.

I lavori di fondazione dell'edificio del banchino 3 (quello nella costruzione) sono completati fino al congiungimento del pilone 5, cioè è stata ultimata, per l'An-

Sopra il titolo: dispetto della casa e dei suoi (parte inferiore). Nella foto: posa del banchino a 3.



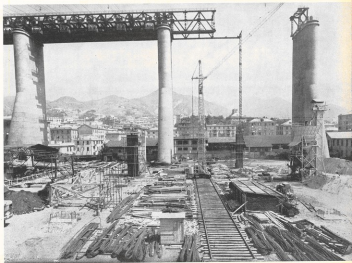
al Cantiere di Sestri

ro sviluppo dell'edificio e fino a 12 m. di profondità e 4 m. di larghezza, una trivellazione tenuta a posto dalla testatura (composita: acciaio e cemento) che evita il franamento del terreno circostante e permette quindi l'installazione delle gabbie di ferro e del calcestruzzo.

Il corpo longitudinalmente di povertà è attualmente in opera di risanamento, cioè si sta consolidando il fondo marino per renderlo atto alla esecuzione del diaframma. I primi due successi sono ultimati e altri due sono in fase di affondamento.

Il lavoro di riempimento per la costituzione del corpo longitudinale di lavoro continua sino al raggiungimento del cassone P1, che è in fase di affondamento.

Nuovo salderio. La nuova salderia consta di 3 navate grandi e 2 piccole di collegamento. Per questioni organizzative è stata iniziata la costruzione a cominciare da lavoro. Attualmente sono stati eseguiti i lavori di fondazione per la costruzione della 1.a navata grande e della piccola adiacente, e precisamente: ai sono stati ultimati 15 piloni di fondazione; 31 sono stati gettati il pilastro a quota m. 18,25 (quarta della prima via di corsa dei carri pesanti); ci sono state arretrate le travi in legno per il primo piano di scorrimento gru, del pilastro 20 al 22 e sono in fase di approntamento le travi in legno del piano scorrimento gru, del pilastro 22 al 24.



Nel vecchio impianto (parte superiore)
Fotografie due aspetti dei lavori al
cantier (a sinistra) e nuova salderia (a destra)

LIVORNO

Navi nel bacino di carenaggio

Nel bacino di carenaggio di Livorno, che il nostro *Castello "Luigi Orlando"* ha in cantiere, hanno subito le seguenti navi:

— Dal 11 al 20 aprile la motonave « *Bentini* » di 4.300 t.s.l., della Società « *Adriatica* » di Venezia, restata a Livorno dall'Ansaldo, per lavori di fine garanzia.

— Dal 25 aprile al 4 maggio la motonave « *Bentini* » di 4.300 t.s.l., della Società « *Adriatica* » di Venezia, restata a Livorno dall'Ansaldo, per lavori di fine garanzia.

— Dal 9 al 12 maggio la s.s. « *Tigrio* » di 1.000 t.s.l. della « *Fajano Compagnia Navale* » di Panama, per pitturazione della sovra e lavori di ditte esterne.

— Dal 12 al 15 maggio la motonave « *Giuseppe T* » di 618 t.s.l., della Società « *Genesina* » di Livorno, per lavori da parte di ditte esterne e pitturazione della sovra.

— Il 18 maggio i rimorchiatori « *Alfredo Neri* » e « *Giuseppe Orlando* » di 135 t.s.l. ciascuno, della Società « *Frattelli Neri* » di Livorno, per pitturazione della sovra.

— Il 20 maggio i rimorchiatori « *Porto Turchi* » e « *Algeria Neri* » di 125 t.s.l. ciascuno, della Società « *Frattelli Neri* » di Livorno, per pitturazione della sovra.

CASSETTA DELLE IDEE

Le proposte di aprile e maggio

Durante i mesi di aprile e maggio sono state esaminate dai comitati della « *Cassetta delle idee* » 283 proposte, di cui 56 sono state premiate. Ecco il dettaglio:

MECCANICO. Proposte esaminate 275, di cui 48 premiate.

FONDERIA. Proposte esaminate 18, di cui 8 premiate.

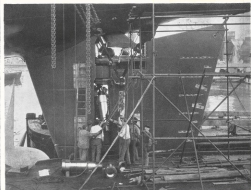
L'ammontare complessivo dei premi è stato di lire 103.158.

MECCANICO

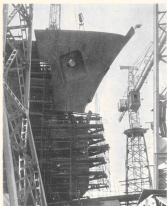


Fine di aggiustaggio di un'asse portafila per turbosovra

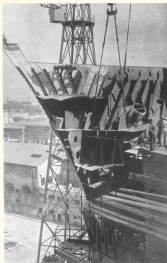
CANTIERE



Montaggio del timone della turbocisterna « *Egeria* » di 52.000 t.d.w. in allentimento



Sopra e sotto: montaggio di un tronco di girata prefabbricata della turbocisterna da 52.000 t.d.w. « *Antonietta Fazio* »



C. M. I.

Commesse

Durante il periodo da gennaio a maggio sono state acquistate le seguenti principali commesse:

Per il nostro stabilimento Mecanico: montaggio incastellatura SME/Napoli (7 a sezione). - Per il nostro Cantiere di Sestri: 6 gru elettriche a ponte da tonnellate, 34 gru elettriche a ponte da tonnellate, 10, 2 gru a braccio radiabile da tonnellate, 40/20, 4 gru a braccio radiabile da tonnellate, 40/20, 2 gru a braccio radiabile da tonnellate, 30/15/8. - Per la Soc. "Corsepolino": 2 turbine da 30.280 kW e 3 condensatori, 2 cori e sottomari

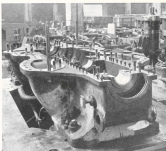
na e per trasporto ghisa liquida; ripristino completo di attrezzature varie, e lavori di manutenzione. - Per la Società "Immobiliare Genova" di Genova: 1 turbina da 4.500 kW. - Per la Società "Lardarello" di Lardarello (Pisa): 4 turbo pompe olio per turbine. - Per la Japostiana (Impianto fertilizzanti per Piacenza). - Per la Società "ENAM" di Milano: 11 serbatoi a pressione. - Per le P.S. di Firenze: 1 locomotiva diesel-elettrica da 2400 HP; parti di ricambio per locomotive diesel-idrauliche. - Per "S.F.C.I." di Sestri: 9 scambiatori di calore. - Per Società "C.N.T.I." di

Milano: ingiungo sottore ghisa tegeti da 400 l/g. La commessa di cui sopra comportano complessivamente 540.500 ore lavorative.

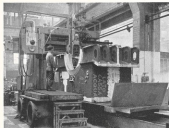
Consegne

Il materiale spedito nel periodo da gennaio ad aprile 1969 è il seguente:

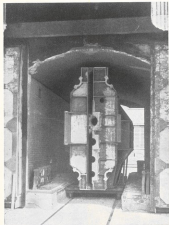
materiale rotabile vario: escavatori e ricambi per kg. 69.343; impianti chimici ed apparecchiature relative per chilogr. 640; gru e apparecchi sollevamento per kg. 621.306; gasometri e sordabai non a pressione per kg. 335; cementeria per kg. 19.448; collaudata di carpenteria per kg. 1.696.584; lavorazioni meccaniche normali e complesse per kg. 623 mila 711; sostitutori e riciclatori per kg. 364.882.



Cassa inferiore disposta sul basamento, insieme alle valvole di regolazione e di emergenza, per una turbina per turbogeneratore da 3.199 kW costruita allo stabilimento CMI di Fagnola per la Società "Lardarello".



Pialatura del piano di meseria della cassa inferiore di una turbina per turbogeneratore da 3.199 kW.



Telaio per carrelli di gru a ponte dopo l'operazione di ricottura nel forno a natta della 3a sezione del CMI.

FONDERIA

Commesse

Sono le commesse più importanti acquistate nel mese di aprile e maggio:

— Getti vari di ghisa, per complessive 1.750 tonnellate, per i nostri stabilimenti Mecanico e CMI, per i nostri Cantieri di Sestri, Salsomaggiore e Livorno, per le aziende del gruppo IRI e per clienti diversi.

— Elliche e getti di bronzo, per complessive 135 tonnellate, per i nostri stabilimenti Mecanico e CMI, per i nostri Cantieri di Sestri, Salsomaggiore e Livorno, per le aziende del gruppo IRI e per clienti diversi.

— Pesi in acciaio forati e

starepali destinati a clienti di vari. Dette commesse comportano circa 250.000 ore lavorative.

Consegne

Il materiale più importante consegnato nel mese di aprile e maggio è il seguente:

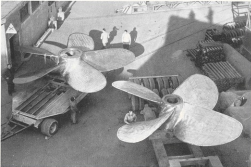
Al nostro stabilimento Mecanico e CMI ed ai nostri Cantieri di Sestri, Salsomaggiore e Livorno: 285,5 tonnellate di getti vari di ghisa e 71 tonnellate di getti vari di bronzo ed elliche. - Ai clienti diversi: 228,5 tonnellate di getti di ghisa e 29,5 tonnellate di getti di bronzo ed elliche; 257 tonnellate di starepali vari acciaio; 54 tonnellate di pesi acciaio.

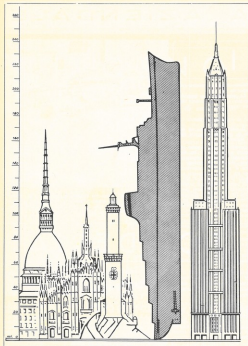
Visita agli impianti di due gruppi di studenti medi

Nel mese di maggio nostro due gruppi di studenti, appartenenti all'istituto tecnico industriale statale per meccanici di Genova e all'istituto professionale A. Odero di Genova-Sestri, hanno visitato lo stabilimento Fonderia.

Guidati dal p.i. Giuseppe Baldini, gli studenti hanno preso visione degli impianti e delle attrezzature installate nelle nostre officine, nonché delle lavorazioni in genere svolte, in maniera particolare, ad osservare le colate di ghisa e di bronzo.

Elliche a quattro e cinque pale in bronzo speciale al manganese





La lunghezza della torretta - Leonardo da Vinci - confrontata con l'altezza di alcune cattedrali cristiane. Da sinistra: la Mole Antonelliana, il Duomo di Milano, la Lanterna di Genova, il grattacielo Woolworth di New York

De quando, il 23 giugno 1967, il primo elemento di eliche della «Leonardo da Vinci» fu posato sullo scalo al Cantiere di Anzio e fino al giorno della consegna delle navi alla Società armatori, il 30 del corrente mese di giugno, molto si è detto e scritto sulla nuova «avventura»

«gita» della flotta mercantile italiana, e ancora se ne parlerà e se ne scriverà.

Il progetto della costruzione del grande scafo è stato seguito, si può dire, passo per passo e quando, il 3 dicembre 1966, è arrivato il gran giorno del varo, una folla immensa, come da tem-

po più non si vedeva, è accorsa per vederlo scendere la nave e l'annuncio ha suscitato il suo interesse di tutte le nazioni.

La «Leonardo da Vinci» ha cominciato quindi la seconda fase della sua esistenza, quella dell'allestimento. Anche in questo periodo spesso si è sentito eco-

na parlare di lei: l'imbocco delle torrette, dei grappi elettropneumatici, dei riduttori del fumo e dell'aria, la sistemazione degli stabilizzatori, sono state diventate legge che non solo il nostro periodico aziendale e le riviste specializzate, ma anche i quotidiani e i settimanali hanno illustrato con servizi fotografici e spesso con notizie dettagliate.

Con le prove ufficiali si è completato il terzo ed ultimo avvenimento spettacolare della vita aziendale della nuova nave e ora, dopo la consegna, essa è andata incontro al suo destino destinato sui mari.

Nel giorni nostri numerosi gruppi di persone hanno sostenuto in permanenza sul molo di Porto Imperiale che unisce le due stazioni marittime di Porto di Pisa e di Porto di Genova, per ammirare le «mostre» magnifiche costruite, disse e si, e bene distinte, eleganti e solenni, e nelle sue linee armoniche anche il progetto ha potuto sorgere il sogno di una delle più grandi opere di ingegneria e di architettura navale.

Ma per apprezzare la vista è necessario la fantasia umana ha potuto farsi servire, magari approssimativa, di ciò che si può e si non come questa rappresentazione con la sua mente e con tutte le parti che la compongono: il complesso delle statistiche è, in questo senso, sorprendente. Non si tratta, d'accordo, del bruciante più grande che sia mai stato costruito in Italia. In passato abbiamo avuto il «Rex» (cattolico costruito a Genova) e il «Conte di Savoia», veri giganti del mare. Ma è per sempre una tra le maggiori del mondo.

Che la quantità dei materiali di ogni genere contenuti in «Leonardo da Vinci» sia incredibile, specialmente per le parti di fuori, è fuori di dubbio, in quanto l'occhio del pubblico tende spaziosamente a vedere solo la nave d'alto nel suo complesso. Sappiamo però di immaginare la vista che si si potrà condurre in viaggio, tra comodità di ogni genere, fra i ponti.

Intanto, per vedere le sue due parti e fuori, non tutto si vede, anzi il più non si vede. E poi non si può vedere che una cosa per volta: alla fine non si sa quando si è stato e quanto non

si è stato. Dovremo perciò almeno darvi il più significativo che, siamo certi, non mancheranno di vedere l'interesse dei lettori del nostro giornale.

Per la costruzione dello scafo d'acciaio, lungo oltre 230 m. e largo 38, sono state impiegate 3.500 tonnellate che, se distese sulla sponda di un piano, coprirebbero una superficie di 120.000 metri quadrati, tanto quanto una striscia larga un metro e lunga 120 chilometri, che come da Genova ad Aspinio, 2 ponti d'acciaio che costituiscono l'ossatura di questo insieme pesante, in complesso, 1.870 tonnellate e sono lunghi 120 chilometri. Inoltre, molto scalo, è pure il peso dei pesi pesi, 620 tonnellate.

Le lancia in lega leggera, per molte parti delle sovrastrutture, sono 726, per una superficie totale di 5.800 metri quadrati, i



Dalla linea di costruzione alla parte dell'albero si mostra la nave misura tanto quanto un palazzo di secoli giunti

profili, sempre in lega leggera, che le sorreggono pesanti e tonde e sono lunghi 11 chilometri.

Come si vede la moderna costruzione, metallica, sulla «Leonardo da Vinci» la soluzione costruttiva ha avuto un bellissimo esempio. Per le parti d'acciaio non ha avuto sviluppo di ben 400 chilometri, fatto come da Genova a Cortina d'Ampezzo: per le parti di lega leggera si estende per 11 chilometri.

La chiodatura è stata adottata soltanto dove non si sa prima per il meno per esigenze tecniche: infatti si ha la bella idea di 320.000 chiodi di acciaio d'acciaio, sufficienti a riempire un centinaio di barili di medie dimensioni, e 38.000 chiodi di lega leggera.

Se una nave delle dimensioni della «Leonardo da Vinci» anche la quantità di riprese anche quelle che vengono svolte, nessuno potrà avere mai dubbi su questo dato, ma si rammenti che lo abbiamo controllato ripetute volte: 4.500 metri cubi di lega leggera, fatto questo se ne potrebbe ricavare da un barile di piante del diametro di

L'apparato motore del transatlantico ha una potenza pari a quella di venti grosse locomotive



A undici metri negli abissi marini

Il 23 gennaio 1960, il battello « Trieste » della Marina americana ha raggiunto, dopo una immersione di 4 ore e 44 minuti nella cosiddetta « Piana delle Marianne », il fondo oceanico ad una profondità che si ha notizie di ritenere come la maggiore esistente nei mari di tutto il mondo. Il crociatore, nel cui fondo si è adagiato il battello per circa mezz'ora, supera di circa 2.700 metri in profondità l'altissima dell'Etna, cioè della montagna più alta esistente sulla Terra. Ma è tale più sorprendente dell'impresa è che per toccare il fondo del « canyon » sottostante della isola Marianne, i due scienziati imbarcati sul battello, Jacques Piccard ed il comandante Don Walsh, sono stati costretti a scendere circa 600 metri più giù della profondità accertata precedentemente dalle mappe idrografiche di superficie nello stesso tratto di mare.

Questo particolare non trascurabile dell'immersione del « Trieste » dimostra quanto sia preciso e completo il patrimonio di conoscenze che l'uomo ha accumulato sulle caratteristiche del pianeta dove vive e centinaia di migliaia di anni e specialmente ora che dei testi del globo coperti dalla acqua del mare.

L'ideale per gli scienziati sarebbe di raggiungere il fondo degli ocean, peraltro in tutti i casi con gli occhi bene aperti e se ne siano presto da arrivare i campioni più inestimabili, e misurare le atmosfere con lo stesso di un termometro. Un giorno, gli strumenti appostati

William C. Beebe, pioniere delle immersioni alle grandi profondità mediante battello appositamente costritto.



appositamente per queste esplorazioni sottomarine s'attendevano ed ingegneri e notori scienziati ad assicurarsi una perfetta padronanza dell'ambiente per il quale non siamo particolarmente dotati, ma, per così, il battello « Trieste » è il mezzo che maggiormente si avvicina a questo ideale.

L'impresa del « Trieste », come ha sottolineato il capo delle Operazioni Navali della Marina degli Stati Uniti, ammiraglio Arleigh Burke, è sopra l'idea di una nuova era nell'esplorazione degli abissi del mare, che potrà essere altrettanto importante di quella già in atto nello spazio.

La storia delle ricerche sottomarine è di data abbastanza recente. E' per vero che reperti archeologici delle civiltà antiche si dimostrano che già tre o quattro secoli prima di Cristo l'uomo si immergeva ad una certa profondità nel mare per raccogliere le materie prime necessarie per i lavori d'edilizia. Nella sua opera « De partibus animalium » Aristotele descrive nel terzo secolo prima di Cristo una specie di zattera ricoverata e guisa d'arca che consisteva di uomini e animali di mare, e di altri costruttori di navigare di tanto in tanto durante l'immersione. Purtroppo, in entrambi i casi si tratta di invenzioni a qualche metro di profondità.

In una battuta cronaca del secondo secolo dell'era volgare, che sarebbe stata redatta da Calisto e che viene riportata, tra l'altro, in un manoscritto del XIII secolo attualmente conservato nella Public Library di New York, si attribuisce ad Alessandro Magno, il cosiddetto re dei re, che maggiormente colga la fantasia degli artisti e dei romanzi medievali, un'irresistibile impresa, cioè l'immersione nella « Goliarda », una bolla vetro sospesa con due robuste funi ad una barca a vela e provvista di un sistema di due laquas ad olio, per studiare da vicino le situazioni della balnea e di altri esemplari della fauna marina. La leggendaria impresa, illustrata, con molta ingenuità ed infelicità, da un miniaturista del secolo XIII, che era destinato ad accompagnare nella sua spedizione, si è ritrovata nell'oceano per la ricerca sottomarina è altrettanto recente di quella per il volo.

Con l'avvicinarsi della stampa, decine di volanti, tra i quali le riduzioni delle opere di Vesputio e i manuali di Benedetto Lirio, Giovanni A. Barili, Francesco Basso e Giuseppe Scotti, descrivono le avventure sottomarine, casistiche e campagne di profondità, che in realtà non vennero mai intraprese.

Nel 1925 l'olandese Cornelius Van Drebel costruì una specie di zattera coperta a sei coppi di remi, che quasi certamente non fu mai di ispirazione, come si diceva, con la scoperta di alcuni dei suoi inventori. Giacomo I d'Inghilterra per una passeggera sotto il Tago.

Nel 1961, il francese Louis Ron realizzò un mostruoso battello

sommersibile d'osservazione, il « Pulver Mar », che è stato trasformato in battello per la denominazione come equipaggio di un battello di flotta, e dalla città dove venne costruito. Ha il nome di ritenere che lo scienziato non sia mai riuscito a dimostrare le possibilità pratiche attribuite dall'inventore.

Il primo progetto serio di una cabina per l'osservazione sottomarina fu elaborato al celebre astrofisico inglese Edmund Halley, che, avvalorato delle conoscenze di fisica e delle limitate possibilità dell'epoca, costruì nel 1696 una camera di legno entro cui potevano trovar posto alcuni uomini per lavori ed osservazioni nel fondo marino a profondità moderata. La bolla d'aria contenuta inizialmente nella camera di Halley veniva continuamente rinnovata mediante due barili alternativamente calati sul fondo, mentre l'aria veniva aspirata mediante l'aspirazione di un rubinetto sul soffitto. Nel 1717 Halley pubblicò nella rivista di Londra « Philosophical Transactions of the Royal Society » un dettagliato resoconto sulla cabina e sulle immersioni.

L'evacuazione dello scudario di Auguste Beke nel 1874 fornì infatti un mezzo efficace per le ricerche individuali su fondali non molto profondi, ma fu soltanto due secoli dopo la camera di Halley che nacque il vero dispositivo per grandi profondità ad opera del tecnico americano Otis Barton.

Nel 1922, l'ing. Barton costruì una robusta sfera d'acciaio da 5 tonnellate con oblii trasparenti finalizzati alla ricerca scientifica negli abissi marini. L'operazione della sfera era regolata da un cavo di acciaio avvolto su un argano installato su una nave appoggio di superficie.

Il peso della prima sfera di osservazione si rivelò ben presto eccessivo per gli argenti del battello da pesca utilizzabili come mezzi appoggio. Pertanto, con la collaborazione del comandante J. M. Butler e la consulenza del naturalista William Charles Beebe, della Società Zoologica di New York, che era destinato ad accompagnare nella sua spedizione, l'ing. Barton progettò una seconda sfera con un diametro interno di 131 centimetri, una spessore di 3 centimetri ad un peso di 2.400 chili, che venne fatta in un solo pezzo da una fabbrica di dispositivi idraulici, la Watson-Stillman Co.

Il nuovo dispositivo, da Beebe ribattezzato « bathysca », ossia sfera di profondità, disponeva di un portello di accesso in acciaio fuso, di un paio di prodotti da un cristallo di quarzo di 78 centimetri di spessore, due bombole di ossigeno, con una autonomia di circa 4 ore, un apparecchio elementare per eliminare l'anidride carbonica, un riflettore, una luce torcia per le osservazioni, con la sua lampada e qualche strumento di misura per la pressione e la temperatura. Durante la discesa, lungo il cavo di acciaio di sostegno, veniva



L'americano A.B. Kiehn (a sinistra) e lo svizzero Jacques Piccard, figlio del famoso Auguste, protagonisti della immersione del 15 novembre 1953 a 2.558 metri

fuso, ed intervallati ogni 10 minuti da cariche di fili elettrici e telefonici.

Nella primavera del 1936, il battello di Barton iniziò il primo ciclo di immersioni. L'11 giugno, nel corso della settima immersione in un tratto dell'Atlantico ad 8 chilometri dall'isola Neusee (Bermude) Barton e Beebe toccarono la profondità di 60 metri. Indubbiamente il valore scientifico di questa impresa era di gran lunga superiore a qualsiasi sondaggio sottomarino sino allora con i suoi sondaggi dalle parti di superficie.

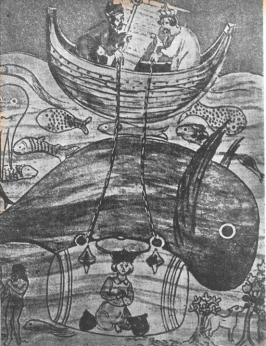
Nel 1932, il capitano Wilkins, dopo aver raccolto alla meglio un vecchio sommersibile e averlo dotato di impianti per le ricerche e le osservazioni scientifiche, tentò di giungere al Polo Nord navigando al di sotto della calotta di ghiaccio. Il tentativo fallì, ma l'insuccesso del primo sommersibile scientifico della storia, che Wilkins aveva chiamato « Nautilus », sarebbe stato ricordato, di lì a 27 anni, del primo sommersibile atomico del mondo.

Il 22 settembre 1932, Beebe e Barton discennero sino a 670 metri di profondità, raggiungendo per la prima volta una regione del mare mai sfruttata dalla luce del Sole. Questa immersione, la cui cronaca diretta fu pubblicata dalla stessa rivista

scienze della National Geographic Company nel settembre scorso, è in diversi altri Paesi, oltre, assai una profonda emozione nel mondo intero.

La battata, insieme con la celebre sfera del pallone di Auguste Piccard, aprì poi, per oltre un anno, al posto d'onore nel padiglione della scienza dell'Esposizione Internazionale « Century of Progress » a Chicago.

Grazie agli apporti della National Geographic Society, la battata fu approntata nel 1934 per una nuova serie di esplorazioni sottomarine. Con una gita di penetrazione senza precedenti la sfera di acciaio fu intensamente rivoluzionata e munita di strumenti tra i più complessi per integrare ufficialmente le osservazioni sottomarine con una serie di rilevamenti rudimentali scientifici sulle caratteristiche degli abissi sottomarini. La General Electric Company costruì tre nuove battate di acciaio fuso della migliore qualità: la Bell costruì tre perfetti rilevatori telefonici in sostituzione di quelli vecchi, che furono abbandonati nel mezzo della sfera; la Barroge-Walton Laboratories Inc. preparò una completa dotazione di medicinali e strumenti di pronto soccorso; la Air Reduction costruì due bombole di ossigeno e un nuovo depuratore d'aria; la Watson-Stillman Company revisionò completamente



La leggendaria immersione che sarebbe stata effettuata nel 1312 a C. da Alessandro Magno, nella rievocazione di un disegnatore francese del XIX secolo

te la batidiera. Sempre con dimostrazioni dell'industria privata, che in questa come in altre imprese più recenti ha dimostrato una straordinaria sensibilità per il progresso scientifico puro, la batidiera si arricchì di un fotometro, uno spettroscopio, uno stenoscopio, un colorimetro, un goniometro e un barometro.

L'entusiasmo e l'importanza della comunità scientifica per il terzo ciclo di immersioni della batidiera fu tale che il celebre fisico americano Robert A. Millikan chiese ai due Dober di poterlo accompagnare negli abissi del mare per studiare i raggi cosmici. La brevità dell'immersione e la scarsa spazio disponibile nella stessa batidiera non gli permisero di accettare l'offerta.

Il 13 agosto 1934, nella trentaduesima immersione dell'attività delle esplorazioni sottomarine con la batidiera, Dober e Burton si calarono ad una profondità di 500 metri, dove ebbero modo di osservare, nonostante il buio assoluto e la grande pressione ambientale, strani esseri viventi simili a salpe che la natura aveva previsto di utilizzare vicini per ovviare alle difficoltà di movimento nella completa oscurità.

Dopo la stasi nelle ricerche imposte dalla guerra, il 15 agosto 1940, al largo dell'isola di Santa Cruz (Océano), l'ing. Odo

Burton raggiunse da solo la profondità di 1.336 metri con il suo « Bathyscaphe », una nuova batidiera la cui altezza di 3.150 metri, non molto dissimile da quella impiegata nell'attacco per i sommergibili a Naushon con il dott. Dober. L'immersione durò complessivamente due ore e 15 minuti e si svolse in condizioni straordinariamente difficili soprattutto per la pressione esterna, che raggiunse un massimo di 340 chili al centimetro quadrato, e per il freddo intenso. Ma quanto lo scienziato ebbe modo di osservare ripeté tranquillamente i disagi affrontati nell'immersione. Diversi agli occhi dell'espploratore subacqueo affilò uno stress e l'avallo mondo sconosciuto, con ghiaccio e candide meduse, crostacei mobili si agitarono e posero a forma di miriade l'immensa batidiera.

Le notevoli difficoltà dell'immersione con apparati del genere, in gran parte dovute all'impatto del cavo di sostegno, alle oscillazioni prodotte dalla marea di osservazione provocata dalle correnti marine e al peso dell'attrezzatura che addossare del cavo o la calata stessa era aggraviata, indussero l'ingegner prof. Auguste Piccard ad esprimere i principi dell'auscultazione nella progettazione della batidiera. Ed infatti concepì una batidiera completamente autonoma della nave appoggio, grazie all'impiego di un

galleggiante, che avrebbe dovuto riprendere nel mare l'effetto a compressione dell'auscultazione nell'aria. Il prof. Piccard pensò di riempire il galleggiante con un liquido più leggero dell'acqua e di disporre una sfera per facilitare la risalita di sicurezza.

Con questo nuovo strumento, il « bathyscaphe », si concluse la lenta evoluzione della sonda sottomarina e si stabilirono finalmente i presupposti per la definitiva esplorazione del mare.

La costruzione del primo bathyscaphe ebbe inizio alla vigilia del conflitto mondiale, ma fu soltanto dopo la conclusione delle ostilità che il progetto poté essere completato, grazie ai generosi contributi finanziari del Fondo Nazionale della Ricerca Scientifica belga. Delle intenzioni di questo paese presso come i primi due veicoli sottomarini di Piccard per l'esplorazione sottomarina « FN R8-2 » e « FN R8-3 », il primo dei quali, completato nel 1945, fu equipaggiato senza uomini a bordo al largo di Dakar con l'assistenza della Marina Militare francese. Ma le scarse condizioni materiali del bathyscaphe, specialmente in fase di riarmo e con il suo in servizio, indussero Piccard a non spingersi di persona oltre i 35 metri di profondità.

Un accordo concluso nel 1950 tra il Belgio e la Francia affidò il bathyscaphe alla Marina Militare francese, che si impegnò ad effettuare tre immersioni in grande profondità nell'ambito di un comune programma.

Con la consulenza tecnica di Piccard, del belga prof. Max Geyssels e del noto oceanografo francese Jacques-Yves Cousteau, un ufficiale del Genio Navale francese, il maggiore ing. André Marie Joseph Geyssels, preparò il progetto del secondo bathyscaphe, che fu successivamente allestito presso l'Arsenale di Tolone sotto la direzione del capitano di corvetta Georges Houat e del capitano del Genio Navale, ing. Pierre-Henri Willm.

L'FN R8-3 si disponeva in realtà della stessa struttura del primo bathyscaphe di Piccard, ma il galleggiante, che è destinato a galleggiare nelle immersioni con una funzione

assoluta a quella di un aerostato militare, fu interamente ridisegnato, in maniera da offrire notevoli qualità navali per la navigazione in superficie, specialmente in fase di riarmo.

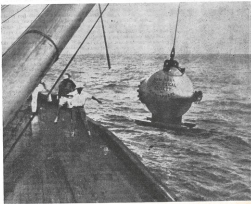
A bordo del nuovo bathyscaphe, il comandante Cousteau e il capitano Houat effettuarono nel dicembre del 1953 la loro immersione di 1.676 metri nel Mediterraneo, la corrispondenza del « crociera di Tolone », superando di poco il precedente stabilito quattro anni prima dall'ingegner Odo Batton con il « Bathyscaphe ».

Accertato l'ottimo comportamento delle sode in immersione e alla superficie, la Marina francese attuò un programma di esplorazione, nel corso del quale vennero effettuate 30 immersioni al largo della costa marocchina. Il 17 febbraio 1954, dopo aver raggiunto una profondità massima di 1.892 metri, Houat e Willm rimasero per 30 minuti sul fondo dell'Atlantico a 2.380 metri.

Nei risultati e risultati della impresa nell'interessante rivista americana « National Geographic Magazine », Houat scrisse in seguito: « Abbiamo stabilito un primato: ma questo è solo marginale rispetto al nostro vero obiettivo, che era di dimostrare che l'FN R8-3 poteva raggiungere la profondità predefinita per l'esplorazione da svolgere. A partire da questo istante, il bathyscaphe appartiene alla scienza ».

Pertanto, da due anni, Piccard aveva obbedito al programma franco-belga, per definire, insieme con il figlio Jacques, al progetto del nuovo bathyscaphe « Trieste » da costruirsi in Italia. Al progetto del « Trieste » collaborò con la sua vasta esperienza di specialista in sode oceanografiche l'ingegnere italiano Benvenuto Lusier. Tra la primavera del 1953 e l'estate dell'anno successivo, il poco meno di 20 metri, il nuovo sonda fu allestito a Trieste e montato a Castellanzano. Nella prima immersione di prova al largo dell'isola di Ponza, Jacques e Auguste Piccard giunsero sino a 1.150 metri di profondità. Alla uscita dal programma controllo notevole

La batidiera ideata nel 1923 dall'ing. Odo Batton



la Marina Militare Italiana con uomini e mezzi.

Tre anni più tardi, Jacques Piccard, insieme con il geologo italiano A. Pizzini toccarono il fondo della «Posa di Posada», a 3.800 metri di profondità. Complessivamente il « Trieste » ebbe 25 immersioni nel Golfo di Napoli, toccando diverse volte il fondo marino senza alcun inconveniente.

Nel 1967, l'Ufficio Ricerche Navali della Marina americana annunciò un programma di ricerche geologiche sottomarine nel Mediterraneo, mediante l'utilizzazione del « Trieste ». Dopo l'interessante esperienza acquisita nel corso di 26 immersioni al largo della Sardegna tra il 51 giugno ed il 25 ottobre della stessa anno, la Marina americana decise di acquistare il battello dallo scienziato svizzero Piccard.

Schieramento del 1968, il « Trieste » fu trasportato da Castelmare a San Diego (California), per una serie di immersioni con una nuova cabina sferica approntata dalla società Knapp, in grado di portare due uomini a profondità sensibilmente maggiori di quanto potesse la cabina originaria, che era stata costruita dalle sciezioni di Terzi.

In seguito al successo delle prove di collaudo della nuova cabina, il « Trieste » fu trasferito all'isola di Guam sottoposta dal 1959 per una serie di immersioni nella « Posa delle Marianne ». Nel giro di due mesi, tra il 15 novembre ed il 22 gennaio, il battello ha stabilito tre nuovi primati di immersione, calandosi successivamente a 3.800 metri, a 7.200 metri e infine a 11.500 metri, cioè a toccare con quadrilateri invertebrati il fondo della maggiore depressione esistente sulla Terra.

Nel parlo più profondo raggiunto a parità, la sfera del battello ha sostenuto una pressione di oltre 7 tonnellate e mezzo al centimetro quadrato. Jacques Piccard e Don Walsh, i due protagonisti dell'immersione, non hanno incontrato difficoltà di rilievo, sebbene la pressione esterna fosse altrettanto pericolosa per l'uomo del vuoto quasi assoluto esistente nella spazia iperbarica. La loro discesa nel fondo del Pacifico è durata con-

plessivamente cinque ore, mentre il ritorno del battello alla superficie è stato effettuato in tre ore e 17 minuti. Sul fondo, Piccard e Walsh hanno avuto la possibilità, per mezzo di seopriere inespugnabili sigili di vetro, a dispetto dell'ovvero pressione e dell'assoluta mancanza di luce, in una zona di mare profondissima indisturbata da milioni di anni.

Il programma di esplorazioni sottomarine predisposto dalla Marina americana per il battello « Trieste » nell'Oceano Pacifico, che ha una profondità media di 4.200 metri, rientra nell'ambito del più vasto programma oceanografico degli Stati Uniti, destinato non soltanto ad esplorare gli abissi marini, ma anche a valutare le possibilità del battello come mezzo d'indagine scientifica e come scimmiettatura.

La struttura principale del « Trieste » è costituita da un galleggiante lungo m. 13,50, al di sotto del quale è appesa una sfera o gondola in acciaio forata a spirale con un diametro di circa due metri ed uno spessore di 80 millimetri. Lo scafo galleggiante è riempito di borse leggere, che ha un peso specifico inferiore a quello dell'acqua di mare.

La pressione all'interno dello scafo galleggiante viene compensata durante la discesa negli abissi marini con l'iniezione di acqua attraverso una serie di fori. Il volume della bolla tende infatti a ridursi per effetto della pressione ambiente. L'originale sistema di compensazione della pressione interna del galleggiante spiega il notevole dislivello tra la sfera e la cabina, che non però è quello della sfera sottomarina.

All'interno dell'immersione, il corridoio verticale di comunicazione tra la torretta del galleggiante ed il portello di ingresso della sfera d'acciaio, viene allungato con acqua di mare. Questo volume d'acqua sposta la discesa, che viene effettuata secondo la velocità media di tre nodi orari (3 chilometri e mezzo). Per aumentare la velocità di discesa, l'impulso della sfera può liberare parte della massa costituita da oggetti di ferro trasferiti alle scie di un dispositivo elettromagnetico.



Un sommeratore giapponese lo scafo del « Trieste »

Mare a mano che il battello raggiunge profondità maggiori, esso viene rallentato ed infine fermato dall'acqua sempre più densa e pesante. Per riprendere il moto discendente, il pilota fa uscire parte della bolla contenuta nel galleggiante e la sostituisce con acqua.

Quando il battello si avvicina al fondo marino, la sfera di guida tocca il fondo e vi si ancora, in maniera da mantenere a 35 metri dal fondo la sfera di osservazione.

Per risalire, i due uomini a bordo della sfera modificano la carica e liberano gradatamente l'intera provvista di acqua. Quando il battello raggiunge la superficie, il corridoio verticale di accesso viene agitato dall'acqua di mare risalente inondazione di aria compressa.

Per l'osservazione sul fondo, gli idroscopi dispongono di una serie di strumenti molto accurati, ma soprattutto di due oblii trasparenti, protetti da lamine di plexiglass di 30 centimetri di spessore, e di due potenti riflettori a vapori di mercurio. A differenza della battente di Odis Cheiron che era sospesa ad un battello di superficie mediante un cavo, il « Trieste » si può muovere in senso orizzontale con due eliche a passo invertibile azionate da motori elettrici a batteria.

Indubbiamente, nel vulgo di pochi anni, l'espansione della sfera e del battello ha consentito risultati ben più importanti di quelli ottenuti in decenni di sondaggi idroscopici con navi alla superficie. La possibilità di regolare gli strumenti di misura e di osservare direttamente gli organismi vegetali ed animali alle varie profondità apre nuovi orizzonti per l'esplorazione degli abissi marini per l'eventuale utilizzazione delle nuove conoscenze a diretto beneficio dell'uomo.

Gli oceanografi rappresentano, infatti, una insostituibile fonte potenziale di previsioni, che dovrà essere indubbiamente sfruttata quando l'innescamento della popolazione del mondo sarà raggiunta le proporzioni tali da superare le possibilità dell'agricoltura.

Altre ricerche sottomarine che dovranno un giorno essere condotte altissime sono quelle relative, per le sciezioni di roccia, alla ricerca parte e le scie di roccia di massima profondità. Secondo i sondaggi effettuati durante l'Anno Geologico Internazionale, sul fondo marino esistono giacimenti di manganese, cobalto, ferro, nichel, e terre rare. I rilievi sul fondo che saranno scelti dal battello « Trieste » nella seconda fase del programma attualmente in corso contribuiranno agli studi sulla composizione e sulla distribuzione di questi giacimenti minerali.

Naturalmente, dalle ricerche oceanografiche americane non ci si può attendere la massa a parte dei provvedimenti per lo sfruttamento delle enormi risorse nascoste dal mare. Ma il fatto stesso che la ricerca americana sia in via di sviluppo, è un segnale di buona forma.

economica futura dei risultati da acquisire attraverso procedimenti di sommo rilievo. Il sommo rilievo rappresenta una garanzia assoluta che, prima o poi, l'uomo potrà trarre un beneficio diretto e non soltanto un motivo di giustificazione orgogliosa dell'efficienza trascorsa e futura del battello « Trieste », uno straordinario mezzo d'indagine reso possibile dall'opera di una sola schiera di scienziati svizzeri, belgi, francesi, italiani ed americani e del l'appoggio dei rispettivi governi.

Mario Fini

(da « Mondo occidentale »)

La Marina Italiana è la sesta del mondo

La Marina Marcantile Italiana, che nell'immediato dopoguerra poteva contare su sole 300 mila tonnellate di stazza lorda, ha ora superato (dopo aver raggiunto 3 milioni e 400 mila tonnellate nel 1958) il supero ridotti di l'indole, come ha annunciato il suo. Finora, nella relazione sul bilancio della Marina Marcantile.

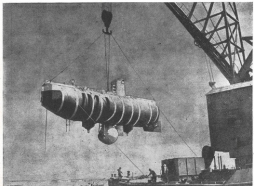
Il nostro Paese occupa attualmente il sesto posto nella graduatoria delle marine mercantili mondiali, dopo gli Stati Uniti, il Regno Unito, la Liberia, la Norvegia e il Giappone: e dispone di 308 mila di cui 710 mila appaiono ai liberi armatori, che quindi vanno aggiunti i pescherecci a le navi di piccolo tonnellaggio.

Nel cantiere sono state imposte durante lo scorso anno 24 unità per complessive 385.000 tonnellate, e alla fine del 1959 erano in corso di costruzione — senza tener conto del piccolo naviglio — 61 unità per 625.000 tonnellate.

Il considerevole sviluppo della economia italiana si è accompagnato anche nell'armamento del naviglio della guerra nei nostri porti, che ha superato gli 84 milioni di tonnellate: cifra mai raggiunta nel passato. Il traffico del passaggio ha toccato i 18 milioni di tonnellate.

Durante il 1959 sono stati imbarcati 6.650 ufficiali e 37.620 militari di buona forma.

Il battello « Trieste », costruito in Italia su progetto di Auguste Piccard, è stato sottoposto a profonde modifiche prima dell'impianto nelle baie Marianne



È finitissimo lo sbarco a Marsala, Garibaldi, per questo aveva dovuto rendersi conto che la recente insurrezione siciliana aveva avuto un'esistenza assai minore di quanto si era proclamata e che essa era ormai virtualmente spenta, non modificò per nulla i suoi intendimenti di impegnarsi subito a fondo. Sbarcò l'idea che in quelle circostanze appariva la più logica, quella cioè di gettarsi alla montagna per organizzarsi con i suoi uomini una vasta azione di guerriglia, e puntò invece con sicuro coraggio sul piano massivo, quello che consisteva nell'effettuare il servizio nei centri maggiori della sua resistenza. Da Marsala egli già vedeva come possibile obiettivo del suo piano esercito la capitale stessa dell'isola, un obiettivo che nessun esperto dell'arte militare avrebbe osato di immaginare, data l'abissale disparità di forze di cui, rispetto ai generali borbonici, Garibaldi poteva disporre. Ma fu appunto la tenacità, se pure fondamentalmente calcolata, di questo piano che costò per le truppe di Francesco II un elemento di tale sorpresa da non potervi opporre con adeguata prontezza il necessario riparo. Garibaldi si dimostrò allora subito una volta di più inespugnabile stratega, anticipando nella concezione tattica non dissimile da quella che doveva poi essere deflitta della guerra lunga.

Il 15 maggio, con i suoi mille volontari, solo appoggiati da piccoli gruppi di a piedi e a cavallo, non esitava così ad affrontare forze avversarie tre volte superiori che gli sbarcarono la via di Palermo, arroccato sul colle di Colatino.

Fu uno scontro lungo e sanguinoso, con fasi alterne nel corso delle quali si ebbe ripetutamente l'impressione che i garibaldini fossero destinati a soggiacere alla superiorità di uomini e mezzi del borbone di Palermo. E' noto al proposito il fatto che lo stesso Ribbà, l'indomabile Ribbà, ebbe ad un certo momento qualche perplessità sul possibile esito della lotta, tanto da essere di domandare a Garibaldi se non gli sembrasse il caso di cedere la ritirata, ed è altrettanto noto



ITALIA 1860

La liberazione della Sicilia

che a tale richiesta il Generale rispose prontamente che là, su quei monti ripidi e rocciosi, il buco di l'isola si si rivolve. In realtà la si gettò una delle pietre tossicologiche dell'unità della patria, ma ad un prezzo di sangue che, in rapporto agli effettivi impegnati nella lotta, risultò particolarmente elevato. Oltre il costo per costo dei garibaldini rimase sul terreno: tremotto — come precisa l'Anno — morti e 322 feriti, e tra questi — scoperta prova della sfiducia con il quale si erano battuti — i signori Aguirre con ben cinquecentoquattro uomini, tra i quali l'uffiere della spedizione, il colonnello Rinaldo Sotgiu, e numerosi carabinieri genovesi.

La vittoria di Colatino, oltre che un risultato militare di inespugnabile portata, ebbe altrettanto decisiva ripercussione di ordine psicologico e politico. Da

un lato essa costituiva infatti la più concreta conferma dell'efficienza bellica delle forze garibaldine, e dall'altro videvasi nel cuore della popolazione avversa al regime borbonico quella fiducia che il ripetersi di tanti successi insurrezionali aveva ormai sopita.

La giornata del 15 maggio acquistò per Garibaldi l'aver con sé tutte le popolazioni, al più di re, della Sicilia occidentale, e

per il regime borbonico un nuovo e più schiacciato simbolo dell'accerchiamento della sua disgregazione interna. Ormai l'assunzione del potere, di tutti i poteri, da parte di Garibaldi in terra di Sicilia, quale egli aveva decretato il giorno innanzi su richiesta del Decretismo di Palermo, aveva un senso preciso. Proclamava questo decreto: « Giuseppe Garibaldi comandante in capo l'esercito nazionale in Sicilia, invitato dal

Sopra il titolo: una fase dei combattimenti per le vie di Palermo (da una stampa). Sotto, da sinistra, in alcune rare fotografie dell'epoca



principali cittadini e sulla dell'erazione delle sinistre libere del laico, considerando che le tempo di guerra è necessario che i poteri civili e militari siano concentrati nelle medesime mani, decise che per la difesa della città la zona di Palermo Annunziata (il Re d'Italia).

Le direttive politiche su cui Garibaldi basò la sua azione militare erano con eguale intelligenza e senza alcuna illusione di equivo. Egli parlava all'assemblea, con chiarezza, come aveva del resto già dimostrato sin dall'inizio della spedizione — e già precisando il 3 maggio — quando aveva dimostrato il primo ordine del giorno alle sue truppe: «Le missioni di questo corpo... egli aveva detto allora — sarà, come fu, basata sull'occupazione di un completo dominio della ripartizione della difesa della città. I profeti Garibaldi della alta sinistra e accendevano il loro paese con la decisione e la disciplina dei migliori militanti, senza altre speranze, nell'idea stessa che la soddisfazione della loro intima coscienza. Per gradi, non minori, non ricorrendo ad altro, ma quanti bravi, cui si rivolgevano nella condotta della città, per loro, dovevano essere il pericolo; ma ricordando l'ora dei la spesse, l'Italia li rimette ancora in prima fila, i loro, sollecitavano, e pronti a sacrificare il sangue loro per una, il primo di guerra dei Garibaldi della alta e la stessa che rischierà sulla spinta del fuoco, se sono difetti veri: "Italia e Vittorio Emanuele", e questo grido pronunciato da lui, scaturiva questo in senso d'Urbano.

Ora nell'impossibilità politica di Garibaldi una linea semplice ma netta: il suo cuore di vecchio repubblicano potremmo aspettarci più certi altri indotti ed altre soluzioni; ma il momento storico che si stava attraversando non rendeva opportuni gli uni e sfidabili le altre. Non c'era per questo che rimanesse qualcosa in disparte: bisognava invece dalla serena valutazione dei fatti trarre tutti gli elementi strettamente sfruttabili e agire in conseguenza. L'esperienza della storia non doveva essere assolutamente influente in simili attese di giorni migliori, né la

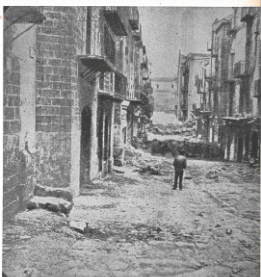
possibilità del maggioramento di certi grandi fini di ordine costitutivo politico, come rifletteva sulla parola non in politica occidentale, ma con le violenze particolari di questo o di quel gruppo politico. Il tutto in questo o per questo Garibaldi appare grande.

In Calatraz, attraverso l'Anno e Partitico — contro, questo ultimo, dove la popolazione insurrezionale aveva spontaneamente contrastato il passaggio dei borbonici in città — Garibaldi prese il paese di Barchi, non lungi da Palermo, intendendo con i mezzi nautici della sua flotta ingrossare negli avvenimenti la flotta costituita che egli intendeva tenere l'assalto alla capitale dell'isola dal lato di Monreale. Fu tutta una esecrazione di morte indolente, di spaventosi regali a continui, ponendo solo con ferocia del tutto di estrema necessità come erano apparso quelle dei Garibaldi, e il piano di Garibaldi nel giro di pochi giorni poté essere portato a piena attuazione.

Nemmeno le difficoltà del terreno, a tutto l'insorgere della pioggia, tra il 20 e il 25 maggio la linea garibaldina si spostarono lungo un immenso arco di cerchio sino alla montagna di Miliari, nella direzione cioè diametralmente opposta a quella in cui erano stati inizialmente segnalati dal loro avanzare, i quali, tratti in inganno dalle loro evoluzioni, ritornarono ormai di avvilire costretti alla fuga verso il sud in direzione di Corleone.

Decisamente in tal modo il senso cioè la reale natura della sua mossa, Garibaldi, che fu battuto di una tattica sul fronte di Calatraz con feroci insorti ancora capitani del La Mota, passò con faticosa marcia su Palermo, penetrando sfidato del 27 maggio dopo aver superato a lungo presso di segue la occasione dei rapidi bombardamenti di artiglieria al ponte dell'Anselmo e a Porta Tremila.

La nuova valanga di tempo, condotti dalla popolazione insurrezionale, i garibaldini, accendevano il fuoco bombardamento effettuato dalla batteria del forte di Candelmaro e della forte bo-



L'avanzamento dell'Albergheria: sono visibili le barricate e le tracce della battaglia

bomba, riuscirono a prendere possesso della città, fatta solo eccezione del palazzo reale e della zona circostante. La situazione precipitava così rapidamente che soli tre giorni dopo, il 30 maggio, il generale Larca, comandante della guarnigione borbonica, non trovò altra via d'uscita che tentare Garibaldi ad incontrarlo a bordo della nave ancorata di tre sponde britanniche

alla foce delle acque palermitane per concertare un armistizio. Questo fu l'ultimo istantaneo per la rivoluzione, ma per il momento di lei in tre giorni si sa che si giunse ad una convulsione, la base alla quale i borbonici si impegnarono a sottomettere Palermo, ottenendo peraltro l'anno dalla armata, il modo tra il 19 e il 20 giugno la capitale dell'isola fu interamente

svantata dalle truppe di Francesco II.

Dalla partenza del Mille da questo non era trascorso che poco più di un mese, e già la maggior parte del territorio siciliano era sotto l'egida, nelle mani dei volontari di Garibaldi e del popolo insorto contro l'odato sovrano borbonico.

Leonida Balestreri

ato a Palermo: la barricata di Porta di Cuadra; barricata a Porta Nuova; barricate a Porta Mugosa; postazione di artiglieria all'Albergheria



Come si gi



La macchina da presa montata sulla gru

do da dietro ad una colonna sfacciarare la scena con più di cinque metri guidando: "accogli!"... Arretrò assistito al ripeter di questa scena almeno tre volte; poi, alla fine, abbiamo potuto attendere l'uscita del film: un po' troppo assente per il nostro carattere.

Costantemente riprendere le voci agli attori, anche se saranno doppiati, devono rispettare anche il regista: e la registrazione servirà da traccia per le successive montaggio. Questo spiega perché, tanta volta, è necessario ripetere una scena perfino fotograficamente ma non foneticamente, e spiega ancora l'importanza di quell'aggettivo sottinteso come "clic": "è entente che, grazie a lui, avrà poi ricollegibile l'azione magnetica con la impressione stessa.

Tutte le scene, voglio dire: tutti questi momenti di film, vengono subito sottoposti a sviluppo. Con il regista ha modo di mantenere la vista della scena e decidere se sia il caso di continuare o meno; ordinando monti di questo passo, in un mese o in un anno (dipende), il lavoro finisce

e finisce e si passa al delicatissimi lavori di montaggio e sincronizzazione di cui discorreremo la volta scorsa.

Più di una volta, su queste colonne, abbiamo elevato (ahimè, fu troppo modesti!) tesi a questi misconosciti "artifici", e non sembra esagerazione il ritenere sopra — anche se per poche righe: la perfezione di una macchina, la perfezione di una stanza dipinta, in fondo, solo delle loro scrupolose, onestissime qualità; e proprio a loro che attori, interpreti, doppiatori, registi devono, e per poco approssimati che possa sembrare, il successo tecnico di una pellicola. Lo spettacolo approssimato e distorto si lascia ad esclamare — forse: "quant'è bello!", il critico impareggiabile dire: "è basso!". Inoltre servirà: siamo noi critici!

Senza dilungarci molto, tiriamo più chiaro un po' di scena — come esprimerlo? — "la scena" col un film — a colori — acuto come compasso e che presenti aspetti di medio conto (con milioni, successo, no), in generale in inferiori rispetto agli usuali, impiego di monte, costruzioni e così via: dunque l'orga-

Si parli, la volta scorsa, della copione italiana della cellatole impressionale, e considereremo con la promessa di riprendere l'argomento guardando più da vicino il modo con cui effettivamente nasce un film. Se ci è consentito un passo indietro nella storia anacronistica, ricorderemo come l'industria, commentando la sua storia recente inconfutabile, si è dimostrata addirittura catastrofica nelle possibilità d'impiego e di sviluppo: la considerazione, infatti, una scoperta fine a sé stessa, di nessuna importanza pratica. Se potesse riapparire, anche per un solo istante, gli occhi, preferirebbe — e a ragione — un movimento d'una di dimensioni maggiori del colosso di Rodi, riteniamo.

Ma, tornando al nostro film, ci siamo mai conto, e lo diciamo in tutta coscienza, che è una delle cose più semplici, più elementari di questo mondo. In ultima analisi, non è che, variando (qualunque regola di stile importante per la chiarezza una certa storia oppure ritenere necessario riprendere un'occasione la biografia di un grande uomo, o la trama di un romanzo, di una novella celebre, e assumere come i fenomeni di rappresentazione).

La cosa merita il, d'istinto, se a questo punto non entrasse in scena una personalità tra le più note e tra le più conosciute

del mondo cinematografico: il produttore.

Così è al centro, anzi ne è il capo, di tutta l'organizzazione, ed è il suo, effettivamente, un compito di altissima responsabilità.

Come organizzatore generale, il produttore deve coordinare tutte le manifestazioni esigenze, dare super risolvere tutti i particolari problemi che gli si porranno, da questo momento, nel futuro.

Accettato, dunque, un soggetto, si risponde la scelta del regista, che è, potremmo dire, il direttore tecnico della situazione, ed ha, conseguentemente, compiti e responsabilità del massimo rilievo.

Produttore, regista e regista inizieranno a questo punto interminabili discussioni per operare la redazione delle sceneggiature. E' un'attività non semplice: tutto per punto, atteggiamento per atteggiamento, parola per parola, ogni risposta — direi — è dilapidamente segnalato: e di questo discorso — per conto tutti gli altri considerati — sia la via diretta che no — alla lavorazione della pellicola.

Praticato al suo pensato ai protagonisti e perfezionato il suo sempre fuori controllo; mentre altri se ne stipulano via via con gli attori e i tecnici (organizzati diversamente), con gli stabilimenti e con il distributore — il

orgo di una organizzazione parallela, il quale ultimo presenta un minimo di richiesta per il film ancora scattato.

Intorno all'impresa cinematografica si muovono, quindi, diverse organizzazioni; abbiamo citato soltanto le principali, ovviamente, e dobbiamo ancora far presente come esiste la rete pubblicitaria per il "lancio" della pellicola.

Ma sarà d'uopo rivolgere ora la nostra attenzione allo stabilimento cinematografico. Di, da tempo, sarà giunta la sceneggiatura e sarà stato creato l'ambiente per fornire l'illusione ottica allo spettatore. Il pignone del regista, del produttore, dei direttori, degli assistenti, delle idee, dei diti, della trappa, dei tecnici, dei comandi, del segreto e così via, scatta finalmente il dispositivo tecnico, che segna l'atto di nascita del film vero e proprio.

La pellicola viene girata, oppure no consegnata, prima per scena, e quantunque può essere ripetuta un numero infinito di volte: fin quando non sarà riuscita a soddisfare le esigenze estetiche del regista. E' una delle cose più strane a vedersi: esse sono recentemente, appunto, in un lavoro di posa di Cinquetti a una di queste riprese, appaio in un film di ambiente da poco in circolazione. L'operatore doveva riprendere un'immagine che, scom-

Un palazzo messicano ricinto



ra un film

riuscita generale incide per il 4,8%, lo scenario per il 3,5, la direzione di produzione per il 5, quella artistica per il 10, il personale tecnico per il 7%, il personale artistico per il 30 (non di più); 30% agli attori principali, 5% ai secondari, 5% ai doppiatori ed attori di prove, 2% ai figuranti, assistenti, ecc.), scenografo, arredamento, costumi per il 30,5%, noleggio teatri e macchine attrezzi 6%, sala doppiaggio, sincronizzazione e montaggio 7%, pellicola e sviluppo stampa 7%, materiali 7%, musica 1,5%, narte (assistenti, lencio ecc.) 8%.

Ci dilangheremo ancora soltanto su altri elementi di natura economica comuni all'industria cinematografica, sempre che lo spazio e la pazienza dei lettori ce lo consentano: e non ce lo consenta.

Prima di chiudere, però, dobbiamo pur accennare alla ormai famosa crisi del cinema. Anche qui sarebbe necessario un discorso assai più lungo; ma, solo superficialmente, forse possiamo parlare di un normale e inevitabile "avvicinamento" della curva e di una normale risalente di mercato: l'attuale soluzione esi-

ste di 150 film annui (129 nel 1967, 135 nel 1968, 127 nel 1969), prodotti in Italia, sembra essere un buon indice non solo di ripresa (96 film nel 1942, 51 nel 1946, 93 nel 1950) ma di un raggiunto equilibrio economico. Al tempo stesso vanno poi aggiunti i film di esportazione, i documentari, gli investimenti in impianti industriali. Nel 1969 in Italia sono stati investiti 33 miliardi in questa impresa; sono state esportate 2.152 pellicole verso 82 paesi, sono stati incassati (al lordo) 156 miliardi nelle sale cinematografiche, sono stati venduti all'estero 755 milioni di biglietti in 18.308 teatri; si sono importati 357 film stranieri e l'ammontare degli introiti dello Stato per diritti d'autore, sovvenzioni, I.G.E. sul biglietto e sul fabbricato è stato di 32,4 miliardi (nel 1968, invece, 11 che ai sensi dimostrano due cose: che — malgrado tutto — quello del cinema è ancora un'industria decisamente importante sul piano economico; e che, come cerchiamo di dimostrare, tutto è abbastanza facile nel mondo cinematografico.

emias

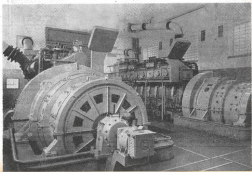
Bo per «Guerra e pace»



Sopra: Fellini al lavoro ne «La dolce vita». Sotto: il rito del «trucco»



Sotto: la centrale della «Vittoria Veneto» trasferita a Cinecittà



DISCOTECA

L'apprendista stregone di Dubai, Marche japonese di Chabrier, Jassse ruscador e Racconale di Staliolesse, no no inchi dell'oroscopo filomane di Londra diretta da Almo Quadri per la Ricordi: è il nostro tradizionale 30 giri che proponiamo questo mese agli appassionati di musica classica. La copertina, riprodotta nel quadrato qui a lato, è di Guido Ceppas.

Abbiamo parlato altre volte in questa rubrica delle incisioni di opere letterarie e musicali della Cetra; segnaliamo adesso volentieri una incisione da simile (la seconda in Italia, salvo errori), opera dell'istituto internazionale del Disco: sono 45 giri (1980 lire), di cui segnaliamo qui i più rappresentativi. I protagonisti si letto da Paolo Piretti (poesia di Gossano e Corazzini), I Norreti di San Francesco suoli e presentati da A. Baldi e letti da Giorgio Albertazzi. Rime di Michelangelo Buonarroti suoli e presentati da G. Bertoloni e letti da Antonio Costa. L'Orchestra di Francesco Filide tradotta da Luigi De Nardis e letti da Giancarlo Stragila. Viaggio in Italia

autotitolo: l'Italia vista dagli stranieri per la lettura di Franco Granzini. Pomer di l'ipo Foccolo (all'antica rianza, Alla massa, A Zaitale, Alla sua, Tirone) scritte da G. Jasssevici e lette da Giancarlo Stragila. Delleime le copertine, tra l'altro, e schrie — ma complete — le presentazioni.

Dal recente festival partecipazione della canzone circolo i 45 giri della Dorian, con le voci dei protagonisti principali: risonanza inutile d'iz-



gioni molto. Della Ricordi, invece, segnaliamo alcuni 45 giri davvero giaccheruoli. Un giorno, sei mesi, sei anni (alvo) e il nostro concerto per la voce di Umberto Naldi con l'orchestra Cengiolli: l'ne-

letto di Imene e il caso e la stella (sono due rock) cantati da «i due comari» con la Kollig Crew; Neri arrore (baguette) e Le ninfette (rock) per la voce di Giorgio Gaber; Grete (slow rock) e Volere arroti per me (traduzione) cantati da Dino Padelloni con l'orchestra Cengiolli.

Nel 45 doppi, il «quattro Cetra» presenta Grogghe (Le signore, Porgie ha me sostituito, Grogghe, Turi) e gli Antoliti Cidari di stari Improvvisando Che Che (la canzone del Nido, Mura ya quero cha-cha, Un cha-cha, The eban cha-cha-cha) (Imene Ricordi).

La RCA, nel 33 giri, propone uno splendore Tver de Jone (12 romantiche canzoni modulate da Sergio Centi) e svariati 45 normali con le canzoni e gli arrangiamenti di Roger Samson. Sempre nel 45 segnaliamo l'acustica, abbastanza recente, del terrovolone di Amorev chiale Amorev (4 incisioni in due cassette emmentale dell'acustica).

Tutti i dischi citati sono in vendita nel negozio Ricordi di via Piacenza.

DIONYSIUS

In notevole aumento il risparmio postale

Nel mese di maggio, il risparmio postale in Italia (tra i privati, sberli postali ed altri risparmio) è aumentato di sei miliardi e 334 milioni di lire. Il totale del risparmio postale al 31 maggio 1980 ha infatti raggiunto la cifra di milionessecento-dieci-milioni e trecento-milioni di lire. In confronto al 31 maggio 1979 — cioè in un anno — il risparmio postale in Italia risulta aumentato di centomila miliardi e novecentomilioni di lire.

I consumi di energia nel 1979

La vigorosa ripresa dell'attività industriale in Italia nel corso del 1979 ha avuto una favorevole influenza sui consumi energetici. I quali hanno anche subito le influenze dell'aumento di altri fattori quali, ad esempio, l'aumento della popolazione e lo sviluppo continuo della motorizzazione.

Infatti, nei confronti del 1978, si riscontrano aumenti che, per la produzione industriale sono del 12 per cento (contro il 3 per cento nel 1978 sul 71) e per i

consumi energetici del 7 per cento (contro il 4 per cento nell'anno precedente). Le fonti energetiche di produzione nazionale hanno contribuito al soddisfacimento del fabbisogno energetico nazionale, ad 48,4 per cento del totale dei consumi.

Nei confronti del 1978 i consumi sono aumentati del 12,1 per cento per i combustibili liquidi, del 14 per cento per il motore e del 12 per cento per l'energia idroelettrica, mentre quelli di combustibili fossili sono diminuiti del 6,8 per cento.

Nel gennaio 1980, in rapporto allo stesso mese del 1979, è stato registrato un aumento per la produzione industriale del 10 per cento e per i consumi energetici del 16 per cento. Circa questi ultimi, al loro incremento hanno partecipato in misura sensibile tutte le fonti di energia.

La produzione mondiale della industria (non incluso conto di quella dell'Urss e del Paesi socialisti e della Cina), secondo i dati dell'ufficio di statistica delle Nazioni Unite, ha superato nel 1979 quella del 1978 di circa il 10 per cento. Mentre nel 1979, la produzione complessiva di combustibili (carbone, lignite, petrolio greggio e metano) e di energia elettrica si situa che abbia superato quella del 1978, rispettivamente del 5 per cento e del 7 per cento.

il desiderio di ogni donna...

PRODUZIONE 1960



SUPER FRIGORIFERO
Sistema di refrigerazione TEGURAN® - Rapido - Totale

YUMAN
LA CASSAFORTE DEL FREDDO

Domowatt S.p.A. Torino Corso Novara 125

FRIGERIE: GENOVA - PIAZZA CAVOUR, 10-1 - TEL. 25.65.17

IN VENDITA PRESSO I RIVENDITORI AUTORIZZATI:

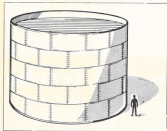
Genova-Centro: O. CUGUOLO, Via di Sestria, 82-84 r.; ANICA DITTA PROFUMO, Salita S. Caterina, 4; BENEDETTO & POGGI, Via Macchi, 29 r.; BARTOLI, Piazza della Vittoria, 146 r.; DELLACASA FALLI, Piazza Colombo, 23-27 r.; S. BERNAZZONI, Via G. Tori, 72 r.; R. S. M. di LA ROSA, Via PIA, 42 r.; D. BOLA P. P. A., Via XX Settembre, 162 r.; A. DELLACASA, Piazza Dante, 8 r.; Genova-Cornigliano: E. GRUPPA, Via Minghetti, 14 r.; Genova-Sivona: M. BIGNOLINI, Via G. Rossi, 40-44 r.; Genova-Bastri: B. SIRTORI, Via G. Cavalli, 19 r.; Genova-Dittori: REVER, Via del Molin, 53 r.; Chiavari: S. ZORZAN, Via Martiri Libertà, 30 - Rapallo: N. GIAMBROGINI, Via Mazzini, 3 - Santa Margherita LIGURIA: Via Salsola, 36 - Savona: F. FERRA, Via N. Sarni, 21 r.

ardo" in cifre

40 centimetri, alte 15 metri, poste alla distanza di 5 metri una dall'altra su una superficie di metri 500 per 150. Solamente in coperto vi sono 30 chilometri di listoni di legno tondi. Ne basta il

nelle zone centrali della maremma un'area totale di circa 1.600 metri quadrati. Vi sono due gruppi di propinquaie, uno per ciascuna delle linee d'assi, e ciascun gruppo comprendente due cel-

TESTI tratti dall'edizione in "glossa" in corrispondenza del "genio" di "ghebrech". 118 porte (racchiuse) e altri rispondi per la difesa attiva (contro i "ghebrech"). 118 porte (racchiuse) e altri rispondi per la difesa attiva (contro i "ghebrech"). 118 porte (racchiuse) e altri rispondi per la difesa attiva (contro i "ghebrech").



Gli impianti di distillazione dell'acqua di mare producono in ventiquattro ore tanta acqua dolce quanto ne contiene un serbatoio del diametro di 98 metri e alta quasi 8 metri.

Seguente della "Leonardo da Vinci" fosse ridotto in fasce, per impastarlo occorrerebbero tre treni, ciascuno di 40 carri piene.

Anche il laminato plastico, di cui si è fatto largo uso, non scherza in quanto a numeri: 61.000 metri quadrati.

Dopo queste prime constatazioni pensiamo di aver cominciato a chiarire le idee di molti lettori. Andiamo dunque avanti e vediamo altre cose interessanti.

Le falciature hanno una lunghezza totale di 212 chilometri, però alla distanza fra Genova e Livorno, e le condotte di neutralizzazione una lunghezza di 25 chilometri.

La quantità di pittura adoperata raggiunge la bella cifra di 118 tonnellate. Se tutta questa pittura fosse stata portata in Cuneo con un solo viaggio, sarebbero stati necessari 26 grossi autocarri del tipo "Alfa Romeo 435", caricati complessivamente di 5.000 litri, sia 36 chili.

I dati sull'impiego elettrico potranno lasciarci sfuggire una preziosa conclusione di stimo-

re: quattro centrali, due principali e due secondarie, che possono produrre complessivamente circa 10.550 MW. A sufficienza ad illuminare una città di 150.000 abitanti, ad esempio Genova, in energia e prodotta da 5 turbolenti di 1.100 kW, 4 diesel e 1 alternatore di 1.100 kW e da un diesel alternatore di emergenza da 150 kW e da una batteria di ferro-nickel da 500/37; i motori elettrici sono circa 800 e i cavi di alto tensione Ansoa sono sviluppi di 500 chilometri, basta per poter compiere Genova con Ansoa, i punti luce sono ben 21.900, di cui 12.000 fluorescenti e 9.900 con lampade a filamento.

A questo punto qualcuno potrà chiedere se si stiano dimenticati di parlare dell'apparato motore, ma lo nasceranno subito. Il complesso dei macchinari che lo compongono occupa quattro locali contigui che si estendono,

due principi, una turbina di alta pressione e una di bassa pressione. La potenza complessiva può raggiungere i 30.000 cavalli, quanto quella di 20 grosse locomotive o di 1.600 automobili di medio cilindrato. Le due eliche, di bronzo spezzato, pesano ciascuna 22 tonnellate.

Una delle caratteristiche principali della "Leonardo da Vinci" è che la maggior parte dell'acqua per gli usi di bordo non viene imbarcata da terra, ma prodotta a bordo mediante tre impianti di evaporazione-distillazione dell'acqua di mare, delle potenze complessive di 500 kilowatt alle 24 ore, tanto quando ne consumerà un serbatoio cilindrico del diametro di 10 metri e alto quasi 8 metri.

Ma la nostra previsione di dati non è ancora esaurita e non possiamo lasciare inasoddisfatto qualche lettore particolarmente interessato a questo argomento. Vi diciamo allora che la "Leonardo da Vinci" ha tre allievi: un doppio impianto idroelettrico "Denny Brown" costituito da quattro

[illegible]

La "Leonardo da Vinci" può trasportare normalmente 1.300

passaggio, di cui 308 in La classe, 300 in classe collettiva e 561 in classe familiare. Classe per all'intercomunicabilità tra le classi, cioè alla possibilità di variare la assegnazione di un certo numero di posti tra una classe e l'altra, il totale dei passeggeri può diventare 1.316. Le cabine sono 824 in totale, con una media di poco superiore a 2 persone per cabina.

I passeggeri troveranno a bordo ogni "comfort" per soddisfare le loro esigenze spirituali e materiali. Segnaliamo le coppie, il cinema-movio, sale da gioco, tre piscine, tennis, negozi, bar, sale per fumatori, sale per etnomusica, ecc.

Serpente, infine, che si qualifica piacevolmente adegua quali sono le procedure di banda per assestare il segnale e ritorno. Premesso che il suo sei quale (tre per i parametri e tre per l'input) che potrebbero, se si fosse per completare un processo comune, sostituire 6.000 persone in un colpo, sono le cifre rivelatrici: 16.000 chilogrammi di carne; 5.000 di pollai e uccelli; 2.500 di pesci di acqua dolce; 120 di caviale; 2.500 di pesce di fiume; 500 di salmone; 15.000 di anse e - tra - 15.000 di briciole.

[illegible]

Per quanto riguarda i corredi abbiamo: 38.334 pezzi di argenteria e metalli; 23.524 pezzi di porcellana e terraglia; 19.358 pezzi di cristalleria e vetreria; 18.526 oggetti d'arredatori; 314.720 capi di biancheria (di cui 17.580 tovaglie, 14.000 asciugatoi, 23.000 lenzuola e 59.000 asciugamanti). Inoltre, per ogni viaggio di andata e ritorno, verrà effettuata a bordo una spaccata di 10.000 foci.

Dante Jansson

Per portare in una volta tutta la pittura adoperata sulla «Leonarda da Vinci» sarebbero occorsi venticinque grossi autocarri carichi complessivamente di 5.500 iatte da 20 chili.





La consegna dei diplomi di fedeltà

L'annuale cerimonia della consegna dei diplomi di fedeltà ai dirigenti ed agli impiegati che hanno raggiunto i 30 e i 35 anni di servizio all'Assitalia si è svolta anche quest'anno ai primi di maggio, sia alla Direzione Generale che presso gli Stabilimenti sociali, con la consueta forma semplice e cordiale, ma tanto più toccante in quanto la nostra istituzione ha sempre considerato gli anziani dipendenti come il tesoro consensuale della sua organizzazione.

Ecco alcune brevi note di cronaca seguite dai nomi in ordine alfabetico degli assistiti (cioè di dirigenti e 50 impiegati con 30 anni di servizio, quattro dirigenti e 100 impiegati con 35 anni di servizio) che hanno partecipato dal 10 maggio, festa del lavoro, la solenne commemorazione della fedeltà.

Direzione Generale e Servizi Ausiliari

La cerimonia si è svolta il 6 maggio alle 17 nel salone delle riunioni. Ha consegnato i diplomi il presidente della nostra Società dr. Gianuzzi, che ha avuto per ciascuno cordiali parole di felicitazione e di augurio. A fianco del presidente erano il direttore generale ing. Lombardi che, particolarmente sensibile ai valori spirituali esaltati in questa circostanza, ha avuto per tutti commoventi accenti di solidarietà e di stima; il direttore centrale ing. Zirilli; il vice direttore centrale dr. Enrico; il capo ufficio personale sig. Belli.

35 ANNI DI SERVIZIO: dr. Giuseppe Cecchi, ing. Marino Della Valle (1941); Edoardo Di Casa.

30 ANNI DI SERVIZIO: ing. Benigno Ghidella, dr. Davide Maggini, ing. Luigi Palmucci, ing. Leo Parodi (1945); Roberto Amato, Luigi Barozzi, Giovanni Bertani, Mario Bello, Alberto Cusimani, Edoardo Costa, Bartolomeo Danovaro, Mado Del Bando, Gianluigi Geronzi, Francesco Mallesonni, Nuccio Moraglio, Cesare Miglietta, Nello Padoa, Luigi Scano, Fabio Tarenti, Mario Zaccaria.

Cantiere di Sestri

I fedeli del Cantiere di Sestri sono stati ricevuti alle 9 del 6 maggio dal direttore dello stabilimento ing. Basso, presenti il dirigente del personale di Salsola Lusa, il segretario della Commissione Interiva sig. Guggino, il fiduciario del Gruppo anaristi sig. Carli. Tutti i « fedeli » hanno avuto una affettuosa parola di complimenti e gli auguri del Direttore, la cui vita cordiale verso i dipendenti ha avuto in questa occasione una ulteriore conferma.

35 ANNI DI SERVIZIO: Laura Ercoli, Pasquale Casella, Rinaldo Pignatelli, Francesco Quadrelli, G.D. Cavallone, Vittoria Scapini, Giuseppe Lodi, Andrea Marcelli, Maria Marcelli, Vittorio Mancusi, Antonina Paoletti, Antonio Pastorino, Paolo Pella, Fortunato Piccardi, Maria Pelleri, Mario Pomi, Valentino Valente, Achille Vignoli.

30 ANNI DI SERVIZIO: Carlo Andorra, Elio Barbi, Giuseppe Barre, Francesco Bracco, Luigi Cusi, Maria Giordano, Filippo Magagnoli, Giacomo Marone, Mario Morici, Lino Ortolano, Vittorio Pavesi, Enrico Pisoni, Armando Pizzardi, Carlo Rinaldi, Carlo Rinaldi, Raffaele Riviera, Ferdinando Scialoja, Silvio Sordani, Agostino Sordani, va, Aldo Torri, Antonio Tullio.

Mecanico

Anche al Meccanico la consegna dei diplomi ha avuto luogo il 6 maggio. I festeggiati si sono riuniti alle 11,30 intorno al direttore ing. Corniotti, che era accompagnato dal condirettore ing. Basso, dal vice direttore ing. Geronzi, Superiti, Gallo e dal vice

mente del lavoro s. Ling. Corniotti ha illustrato il significato della cerimonia, elogiando e ringraziando coloro che con l'attaccamento all'azienda offrono un lodevole esempio ai giovani.

35 ANNI DI SERVIZIO: Costantino Bernardi, Giovanni Cabella, Luigi Capolongo, Armando Duranti, G.D. Capolongo.

30 ANNI DI SERVIZIO: G.D. Amelio, Antonio Camerini, Emilio Capolongo, Aldo Carlini, G.D. Gaggeri.

Sopra il titolo, da sinistra: il direttore del Cantiere di Sestri ing. Basso tra i suoi impiegati fedeli; la cerimonia al Cantiere di Magliana, mentre parla il direttore ing. Palmucci. Sotto: i dirigenti e gli impiegati anziani della Direzione Generale



direzione amministrativa dr. Del Frate. Erano pure presenti il capo ufficio personale sig. Cozzo ed alcuni membri della Commissione Interiva. Partecipando alla 12ª l'intervento degli anziani ai dipendenti (ingegneri di Sestri al

Bernardi, Edoardo Giannone, G.D. Grossi, Ignazio Parodi, Francesco Ricci, Carlo Turchi, Stefano Ugo, Luciano Vignoli.

35 ANNI DI SERVIZIO: Angelo Androsini, Cesare Barbieri, Mauro Barbelli, Carlo Benvenuti, Antonio Bernasconi, Giuseppe Bertani, Baldassare Bolla, Giuseppe Colla, Carlo Costa, Giuseppe Cusani, Giovanni Di Giuseppe, Antonio Cordi, Francesco Dauri, Edmondo De Rubeis, Angelo De Palma, Giovanni Duranti, Aldo Fabbio, Tullio Ferris, Ettore Furl, Antonio Geronzi, Francesco Giordano, Bruno Giordano, Antonio Guiso, Vito Iodice, Luigi Lavagnolo, Francesco Marini, Giovanni Martini, Antonio Mondini, G.D. Mondini, Pietro Nazzari, Aldo Pagnani, Carlo, Giovanni Palmucci, Ignazio Pavesi, Antonio Parodi, Giovanni Pavesi, Antonio Pavesi, Ettore Pavesi, Antonio Pavesi, Ettore Pavesi, Antonio Pavesi, Ettore Pavesi, Antonio Pavesi.

Giuseppe Ghignoni, Pietro Massa, Angelo Molteni, Paolo Rossetti, Angelo Sordi.

C.M.I.

Anche allo stabilimento CMI i diplomi di fedeltà sono stati consegnati il 6 maggio. Sono intervenuti il direttore ing. Zorrelli, dal quale gli assistiti hanno ricevuto, col diploma, vivissime congratulazioni e cordiali espressioni di simpatia; i sig. direttori ingg. Benzi e Sinigaglia; i dirigenti dr. Beria e ingg. Nocchi e Manzotti. Erano pure presenti i rappresentanti della Commissione Interiva.

35 ANNI DI SERVIZIO: Duilio Bonadatti, Angelo Baccarelli, Alberto De Nigri, Carlo Pavesi, Benedetto Piazza, Dante Torsello.

Fonderia

Il direttore sig. Neri ha consegnato i diplomi ai « fedeli » il 6 maggio alle 16, presenti il capo ufficio personale dr. Coladonato, i rappresentanti della Commissione Interiva, il segretario del gruppo anaristi sig. Dotti e i superiori diretti dei festeggiati. Il sig. No-





Gli impiegati anziani del Messianico in gruppo col direttore

Pronto Pagine, Aurelio Bonaventura, Riccardo Sestini, Ferruccio Spagnoli, Giuseppe Ferraro, Edoardo Neri, Carlo Deiana.

Cantiere di Muggiano

Con l'intervento del direttore ing. Palmesani, dei dirigenti ing. Migone e ing. Capodici, il 9 maggio si sono riuniti al Muggiano, nella sala dei modelli, gli impiegati fedeli con i quali è dedicata una cerimonia singolare e cordiale. Ha parlato l'ing. Palmesani complimentandosi vivamente con coloro i quali hanno effettuato le loro migliori opere con un lavoro tenace, serio ed altissimo apporto.

25 ANNI DI SERVIZIO: Gino Casaroli, Anselmo Casaroli, Gino Casaroli, Aldo Casaroli, Antonio Palmesani, Antonio Palmesani, Antonio Palmesani, Luigi Miro, Dato Nicolai, Vittorio Palmesani, Giulio Nicolai, Ettore Spagnoli.

25 ANNI DI SERVIZIO: Costantino Basso, Giulio Basso, Giuseppe Cavallotti, Giacomo Costa, Zeno Costa, Francesco Ferrarini, Oscar Ferrarini, Nello Geronzi, Giacomo Geronzi, Luigi Geronzi, Carlo Mariani, G. Carlo Mariani, Giuseppe Geronzi, G. Carlo Mariani, Carlo Paddi, Serafino Porri, Pietro Bellocci, Giuseppe Bellocci.

Cantiere di Livorno

La fedeltà degli impiegati è stata festeggiata anche quest'anno, il 7 maggio, con la semplice cordialità che caratterizza sempre ogni festa del lavoro. I dipendenti sono stati onorati dal direttore ing. Moschetti, che era accompagnato dal dirigente del personale sig. Ugolini, dal Capo ufficio personale dott. Lazzaro e dal direttore del Gruppo cantieri dott. Biondi. Molto apprezzata e sentita sono state le belle parole pronunciate dall'ing. Moschetti, che ha elogiato la lunga e preziosa collaborazione dei fedeli a Livorno.

25 ANNI DI SERVIZIO: Gino Biondi.

25 ANNI DI SERVIZIO: Alfredo Altobelli, Dante Forni, Corrado Geronzi, Bruno Neri, Gino Temporetti.

I fedeli della categoria speciale del Meccanico



Talco deodorante
PROTETTIVO DELLA PELLE
in vendita nelle farmacie

**ANSALDINI
FILATELISTI**
per incisioni di
FRANCOBOLLI
per COLLEZIONI
e MATERIE FILATRICHE

rivolgervi a **FILATELIA**
Via dei Gelsi, 13 - GENOVA
Tel. 010/222222 - Telex 207.723
AVRETE FACILITAZIONI
GRATIS al F. segue
CATALOGO 204/81
ITALIA

SIATE PREVIDENTI

Partendo per il MARE, il CAMPEGGIO, la MONTAGNA, la CAMPAGNA, una GITA - inviateci di:

AMUCHINA

Per disinfettare ferite, mediare scottature da fuoco e da sole, piaghe, morsi di animali e di insetti. Per la disinfezione igienica della bocca, naso e gola e dei genitali. Per la disinfezione dell'acqua da bere (una o due gocce di Amuchina ogni litro d'acqua).

Per la disinfezione delle verdure e della frutta (battere 10 minuti in acqua e Amuchina), per controllo di Amuchina ogni 2 litri d'acqua. Livandini - Novigola - Bianchi, disinfettanti con soluzione di Amuchina 1%, prima di usare.

AMUCHINA Register, Ministero Interni N. 106-45 del 19.7.1961
ANTISAPRIL Register, Ministero Interni N. 99-42 del 10.7.1961

Istituto Minerva

VIA CELLA, 8 - TELE. 41818

SAMPIERDARENA

PREPARAZIONE AGLI ESAMI

di

SETTEMBRE

RETTE MITI

ESSO MIX la miscela garantita



miscelatori e serbatoi sigillati
miscelazione perfetta

potenza massima
ripresa brillante
velocità graduata secondo la stagione

alto potere lubrificante
minimi residui carboniosi
nessun inconveniente alle candele



ESSO MIX

la miscela sperimentata ogni anno
per 380.000 ore
al banco di prova

Sempre ESSO al vostro servizio

C E L S A

Commercio
Elettrico
Lombardo

MILANO - TEL. 581.276

Filiale di Genova

Via A. M. Maragliano, 8-1

Materiali elettrici
per bassa ed alta tensione

Fili e cavi elettrici di qualsiasi tipo e applicazione

Materiale stagno per usi industriali e navali

Valvole e materiale "AFO" anti-urto per bordo

Valvole ad alta capacità di rottura "WEBER."

LIRE 42.000**"WUNGRIZ,"**

BOBINA CENTRALE

GARANZIA 50 ANNI

ESCLUSIVISTA

Ditta **GALLORINI**

Via Canneto il Lungo, 19 nero

VENDITA ANCHE A RATE

CAMISASCA

ARTICOLI DI

GOMMA PER OGNI USO

TESSUTI PLASTICATI

E TUTTA LA

PRODUZIONE PIRELLI

CAMPETTO, 11 R. - TELEFONO 30.19.36

FABBRECCO DI ANSALDINI CHE SI FANNO RICONOSCERE

Libreria Internazionale Di Stefano

GIA TREVIS - S. S. A.

GENOVA

VIA R. CECCARDI - TEL. 55.085 - 55.406

PIAZZA FONTANE MAROSE - TEL. 23.291

VIA ROMA - TELEFONO 55.426

ORO E OROLOGI A RATE**G. PAPALIA**Acquisti Banca
ENAL - CONFITALVASTO ASSORTIMENTO
VIA GIUSTINIANI, 78 r.*Mobilificio*

GIORDANO COSTA
GENOVA - SESTRI
Via Remond N. 18 r.
Telefono 471-233

Cacciamobiliari materassi:

Permallex**ANSALDINI**ARREDATE COMODAMENTE
E BENE LA VOSTRA CASA

CON

MODERNI SOLIDI

GARANZITI

MOBILI

A RATE di Lire

ritolgo da Voi alla Ditta

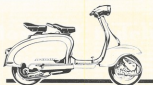
5 - 6.000 MENSILI**CARDONA & GINOCCHIO**

GENOVA - VICO DEL FERRO 5-7 r.
(da Via Garibaldi a Via del Ferro)
Telefono 391.518 - 288.723

FATEVI RICONOSCERE
VI FAVORIREMO

125 li
potenza 5,2 cv
L. 100.000
150 li
potenza 6,5 cv
L. 100.000

seconda serie

Lambretta

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

Lambretta**Super Scooter***

perché

Lambretta

ha tutti

questi requisiti:

miscela al 2%

cambio a 4 velocità

motore centrale

* marchio registrato dalla  divisione motori**vi dà sempre qualche cosa di più***Speciali facilitazioni ai dipendenti dell'ANSALDO***GENOVA**

Parodi & C. - Via F. Avio, 42 r. - Tel. 46.73.00

Vinelli & C. - Via Dante, 59 r. - Tel. 56.14.73

LA SPEZIA

R. N. Cozzani - Via di Monale, 106 r. - Tel. 25.386

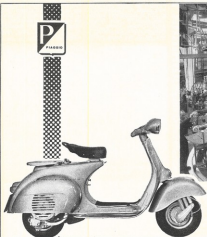
LIVORNO

"AICA" - Piazza Chiesa, 14 - Tel. 24.266



Immagini veneziane

Ecco alcune altre fotografie della gita a Venezia, illustrata nel numero scorso. A sinistra: i colonnati di Piazza S. Marco (foto Desgani). A destra: l'al buccia in gondole (foto Bessi). Sotto a sinistra: gruppo davanti a S. Marco (foto Bessi). Sotto a destra: gruppo familiare in sambeco (foto Bessi).



Vespa
125

L. 128.000

Vespa
150

L. 148.000

Vespa
GS
150

L. 178.000

sconti speciali ai dipendenti dell'Ansaldo, O. A. R. N., Ansaldo Coke

GENOVA - FILIALE S.A.R.P.I. - Viale Brigate Partigiane, 92 r. - Tel. 580.641-2-3
LA SPEZIA - Ditta SPEDIA-MOTOR - Via Colombo, 49 r. - Telefono 22.685
LIVORNO - Ditta ULRICO ROMEO - Via Ippolito Nievo, 4-6 - Telefono 22.062



Nelle tre foto sopra: alcune scene della gita a Ventimiglia per la « Battaglia dei fiori » (nella prima Enzo Tortora con la figlia di un anabattista in braccio)



Il complesso a plettre di Genova, diretto da Nino Catana, che si è esibito al teatro del Falcone la sera del 15 giugno durante il concerto organizzato dalla « Sezione musica » (a sinistra la presentatrice Romana Quaranta)

Il contributo del nostro sodalizio alla "4" Festa Nazionale della Ricreazione,,

Non è cosa agevole, a volte, seguire sulle orme del nostro periodo le attività, diversate particolarmente intense in questi ultimi tempi, del nostro Dopolavoro. E' soprattutto la tenerezza dello spazio che spesso ci costringe, non malgrado, a sistematizzare e in qualche caso a lasciare fuori notizie di avvenimenti anche di una certa importanza. Questo stato di cose si è avuto in quest'ultimo periodo, poiché il mese di giugno è stato dedicato dall'ENAL. Provinciale alla « Festa della Ricreazione » che, con il 1960, è giunta alla sua quarta edizione. E, aderendo a variata richiesta (parecchie e pressanti, partly, per la verità, proprio dal nostro Dopolavoro), la direzione generale dell'Istituto ne ha prolungato la durata da un giorno addirittura ad un mese, e realizzato radicalmente la formula: sono stati quasi volti i criteri ad organizzazione, sotto l'egida e, per qualche manifestazione, con la collaborazione dell'ENAL.

E' quindi proprio su quelle che ha organizzato il nostro Dopolavoro in nome dell'Iniziativa dell'Unità che perdono l'effettiva attenzione, poiché quello dell'Ansaldo è stato il contributo più rilevante dato alla riuscita della « Festa ».

Il 5 giugno, dunque, è partita alla volta di Ventimiglia un treno speciale per la Battaglia dei fiori: a bordo erano reclusi per lo più, sia quelli la cittadina di frontiera conservava una splendida giornata. Sette giorni dopo, il 12 giugno, la « Sezione attività ricreative » partiva, in pullman alla volta del Montemarzio di Orapa, cogliendo un altro successo per la felice scelta della meta e la massima partecipazione.

Una Sera di gala, assistente rilevante, poteva definirsi nel modo, è stata quella del 15 giugno) la « Sezione musica » e « Sezione ancore » sostituiti apparsi riprendendo, dopo un anno, un concerto lirico al teatro Falcone, in via Delfi. Il consiglio a plettre di Genova, diretto da Nino Catana, il soprano Anna Vaghi, il tenore Salvatore De Mola, il baritone Libero Vaghi, magnificamente accompagnati al piano dai maestri Mario Cipriotti e Mario Sardi, hanno dato vita ad uno spettacolo interessantissimo e molto apprezzabile. L'organizzazione generale, la scelta dell'istituzionale programma e la scelta regia erano di Gianni Meola, la garbata presentazione era affidata alla signora Romana Quaranta, egregiamente coordinata.

Il giorno successivo, 16 giugno, la « Sezione pallavolo » organizzata su terreno del campo di Via S. Maria, vinto dall'A.S. Melfo, e, contemporaneamente, la « Sezione attività ricreative » data vita (a Prato, Passo Gola, Pinerò di Cretò) al campionato provinciale di marcia in montagna. La prova era valvole per l'Amministrazione al campionato nazionale ENAL, e gran parte del merito va, di diritto, al nostro impiegato Bergamini. La stessa sezione organizzava tre giorni do-

po (16 giugno) la tradizionale e sempre simpatica sfilata a Casella: sono stati concentrati cento chioschieri di bonaccia e cinquecento di ciliegio per i sostenitori partecipi, come gli altri anni accolti dal sindaco e dal parroco della comune cittadina dell'entroterra ligure.

Il 17 giugno è andato in scena, sul palcoscenico del « Verdi » di Sestri (questo in ogni ordine di posti), l'evento in pectus, la quarta edizione de « L'Ancon d'oro », iniziativa tradizionale di questo periodo, di cui daremo sul prossimo numero notizie più ampie. Sottolineiamo qui la grinta e felice collaborazione del Dopolavoro.

La mattina del 24, indiana di sole, sarà ricordata a lungo dagli enalisti: in antepremia hanno potuto effettuare la visita alla « Leonardo da Vinci ». Gran po- sto a nel loro essere questa superba trasferta: l'opera di quella grande affluenza registrata per la visita del 24 e poi del 26. Lunga l'attesa per mettere piede a bordo, grande, però, la soddisfazione dei visitatori.

Prattanto, all'alba del 28, partono due gruppi di giovani: gli uni, in treno speciale, diretti a Rimini e San Marino (la gita era stata curata da « L'Ansaldo »), gli altri in autopenne avevano come seguiti nelle Pinerò, Anzi, Pinerò, Anzi, Anzi. Alcuni piuttosto stanchi sono tornati la sera del 26, ma hanno colto,

basti loro!, l'epoca abbastanza serena.

La mattina del 26 giugno aveva luogo anche il quarto raduno mensilistico internazionale, dedicato quest'anno al tema illustrato di Leonardo da Vinci in onore alla moderna barbiereina costruita a Sestri: e, poco dopo, mentre traspare la forte atmosfera filologica regionale ENAL, Dopolavoro, i cui battenti sono rimasti aperti fino al 30 giugno.

Un programma tanto fitto che non ci sembra il caso di convenire: vorremmo solo riportare, però, alcune parole scritte dal direttore provinciale dell'ENAL, comm. Piero Malini, alla presentazione dell'evento e viene appeso per la « IV Festa della Ricreazione »: « Le manifestazioni in programma rappresentano tre mesi di lavoro per la realizzazione di una serie di iniziative — molte da noi patrociniate ed indette, altre appoggiate — rese possibili grazie alla appassionata collaborazione di tanti amici ». E' un giusto riconoscimento, che giunge gradito sotto ogni aspetto: e va dato atto al com. Malini della sua appassionata collaborazione; con il nostro presidente ex. Volante ad il segretario Piero Allighi ha presentato a quasi tutte le iniziative, mettendo in gioco tre coppe (per il campionato, la sfilata e la mostra filologica) ed una rospiola d'oro (per « Vento in poppa »).



Sopra: anabattisti al motoradano di Sesto Marone. Sotto: dopolavoristi alla Fiera di Milano



25

Parte inferiore della cassa di una turbina da
3500 kW costruita al CML per la "Larderello"

