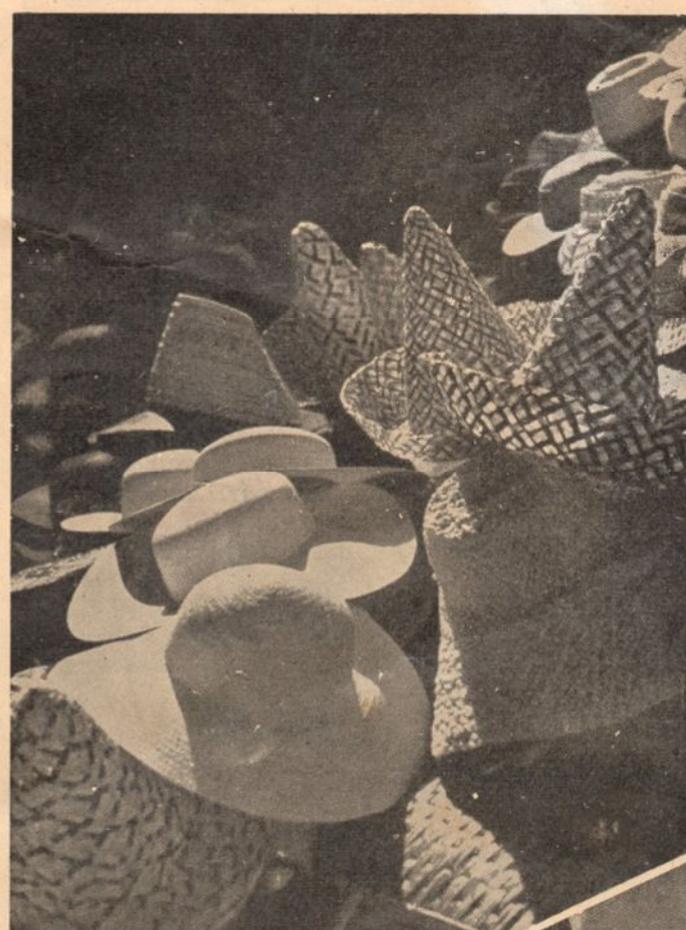


L. 50

EDIZIONE JUNIOR
LUGLIO 1960
ANNO VII - N. 13-14

il pincio

quindicinale studentesco



*MARE !
fra tanti
cappelli,
attenti a
non perdere
la testa...*

NUMERO DOPPIO
DEDICATO AL
MARE

LEGGETE
alle pagg. 12-13-14

UN RINFRESCANTE
SERVIZIO SULLA
SCANDINAVIA



Centoquarantamila chiodi per l'Ammiraglia

Prima che con l'acciaio, la **Leonardo** è stata montata con il cartone ed il legno. In una sala apposita, definita «Sala a tracciare», la sagomatura è stata costruita in scala su pezzi di cartone.

I disegni della nave provengono in parte dalla sorellina minore, la **Cristoforo Colombo**, ed in parte sono stati realizzati per l'occasione. La **Colombo** ha fatto da base, in più i progettisti hanno applicato alla nave tutte quelle innovazioni in fatto di linea e di tecnica derivanti dagli studi e dalle realizzazioni più moderne.

La **Leonardo** è più lunga di diciotto metri della **Colombo**, ed è larga appena 80 centimetri in più. La stazza è passata da trentamila a trentaduemila tonnellate. Ma la nave, oltre che in volume (che in ultima analisi si traduce in maggiore spazio per ogni passeggero ed in maggior comfort) ha guadagnato anche in snellezza, senza nulla perdere in velocità.

Le innovazioni apportate alla forma della carena, permetteranno di raggiungere, con minime potenze e minimi consumi, il massimo della velocità. E' dotata di quattro stabilizzatori «Denny

IL TRENTA GIUGNO È PARTITA PER IL SUO VIAGGIO INAUGURALE LA «LEONARDO DA VINCI», LA PIÙ GRANDE NAVE DELLA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA

Brown» che agiscono come timoni orizzontali, opponendosi al rollio della nave, con la possibilità di portarlo dalla quota di 20 gradi a quella di 1 o 2 gradi.

La nave è stata costruita nel più grande dei bacini della Ansaldo,

la maggiore società cantieristica italiana. I vari pezzi della **Leonardo** sono stati costruiti a terra, secondo la nuova tecnica di costruzione navale e trasportati quindi sul posto dove la nave era in fase di allestimento. L'opera-

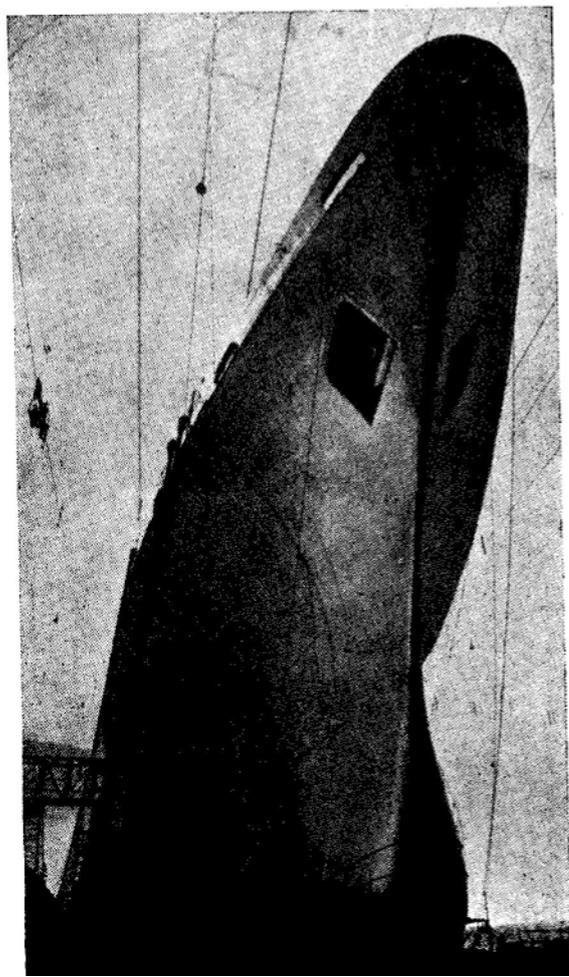
LA «LEONARDO DA VINCI», NUOVA AMMIRAGLIA DELLA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA, E' NATA IL GIORNO STESSO IN CUI, A CAUSA DI UNA COLLISIONE CON LA NAVE SVEDESE «STOSCKOLM», L'«ANDREA DORIA» SCOMPARIVA TRAGICAMENTE TRA I FLUTTI DELL'OCEANO.

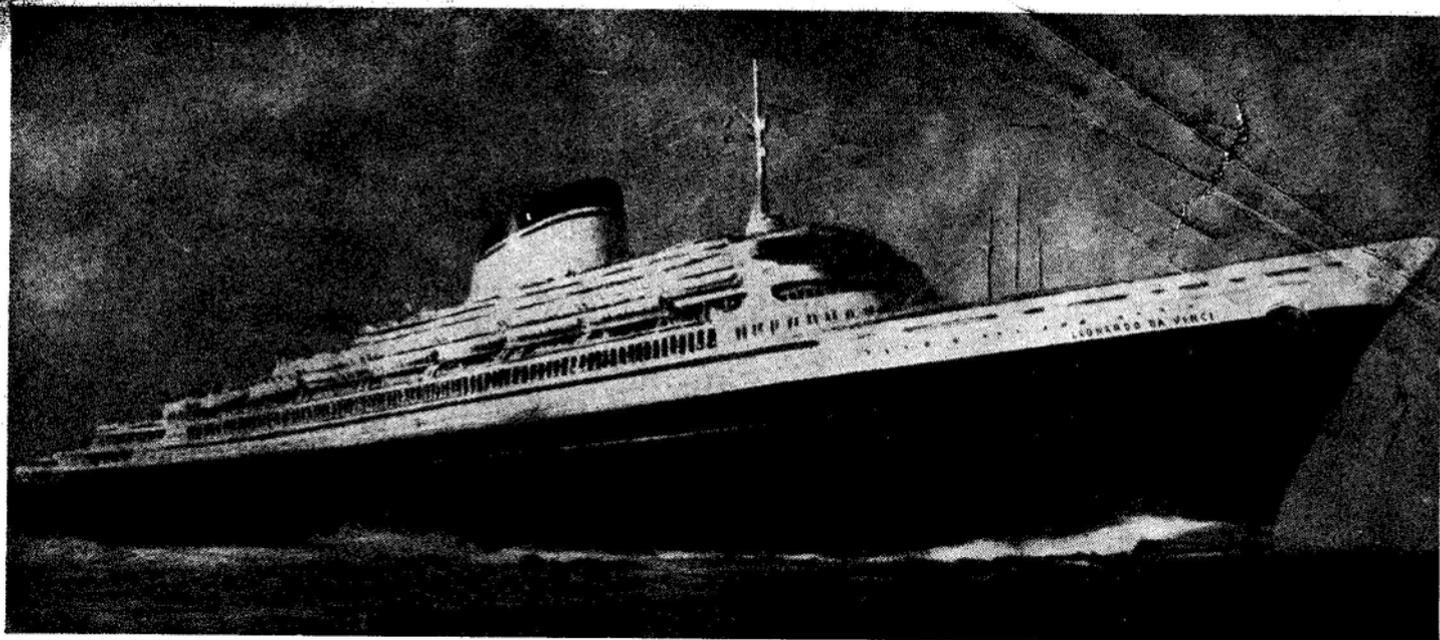
FU PROPRIO IN QUEL GIORNO CHE, A GENOVA, I DIRIGENTI DELLA SOCIETA' DI NAVIGAZIONE ITALIA, DECIDEVANO DI COSTRUIRE UNA NUOVA NAVE CHE DELLA «DORIA» FOSSE L'EREDE DIRETTA. LA NAVE E' NATA, ORA E' VIVA ED E' UNO SPETTACOLO DI BELLEZZA E DI TECNICA.

LA «LEONARDO DA VINCI» VENIVA IMPOSTATA IL 23 GIUGNO 1957 NEI CANTIERI ANSALDO DI GENOVA-SESTRI. DOPO APPENA UNA SETTIMANA COMINCIAVANO AD ARRIVARE NELLA SEDE DELLA SOCIETA' DECINE DI LETTERE DI «AMMIRATORI» CHE DA PERUGIA, DA BIELLA, DA MILANO, DA ROMA, CHIEDEVANO DI POTER ASSISTERE AL VARO DELLA NAVE. E PENSARE CHE, A QUEL TEMPO, LA NAVE ESISTEVA SOLO SULLA CARTA. L'IMPOSTAZIONE ERA STATA UNA CERIMONIA PURAMENTE SIMBOLICA.

IL 7 DICEMBRE 1958, ALLA PRESENZA DI OLTRE 25.000 PERSONE, LA MADRINA, DONNA CARLA GRONCHI, RICEVEVA IL RITUALE INVITO DEL DIRETTORE: «IN NOME DI DIO, TAGLIA». UNA PICCOLA SCURE D'ARGENTO RECIDEVA UN CORDONE LIBERANDO GLI ULTIMI CONGEGNI DI RITENUTA; POI UNA MACCHIA DI SPUMANTE SU UNA MASSA ENORME, QUASI VIVA, DI ACCIAIO BLU SCURO E BIANCO.

IL 30 GIUGNO 1960 LA «LEONARDO» PARTE DA GENOVA SALUTATA, FRATERNAMENTE, DALL'URLO DI TUTTE LE NAVI ALLA FONDA. IL 9 LUGLIO SARA' A NEW YORK. L'OCEANO ATLANTICO SARA' LA SUA CASA.





zione è delle più difficili e richiede, per evitare perdite di tempo ed intralci nei lavori, una precisione ed un sincronismo perfetti. Ogni giorno sessanta treni hanno raccolto le varie parti della nave sul piazzale dei cantieri per portarle fin sotto la chiglia. Parte della struttura arrivava intanto per via aerea, attraverso una linea di teleferiche il cui movimento era regolato al millimetro.

Per sistemare a bordo le varie parti sono stati necessari centoquarantamila chiodi e 35 chilometri di saldature. Con il sistema descritto sono stati portati a bordo due pezzi mastodontici, il bulbo della prua e la parte terminale della poppa. Il primo pesava 21 tonnellate, il secondo 34.

Il pezzo più importante trasportato sulla nave, è stato, il « coppo », una lamiera di due tonnellate che chiude la prua all'altezza del ponte passeggiata e costituisce l'ultima parte di lamiera montata prima del varo. Il coppo arriva sulla nave infiocchettato di rami d'ulivo, tra l'entusiasmo dei montatori che festeggiano l'avvenimento con un robusto brindisi.

LE CARATTERISTICHE TECNICHE

L'apparato motore avrà una potenza di circa 35.000 cavalli asse in ordinaria navigazione a 23 nodi ed una potenza massima di 60.000 cavalli asse che consentiranno una velocità di 25,3 nodi. Con un solo rifornimento di 5.300 metri cubi di nafta, (tanto ne possono contenere i serbatoi) potrà fare un viaggio completo di andata e ritorno. La corrente elettrica sarà

fornita da 4 centrali elettriche, 2 principali, 2 secondarie, che potranno produrre insieme 10.320 KW/h cioè un'energia sufficiente per illuminare una città come Brescia. Ai collegamenti degli impianti luce provvederà una rete di 700 km. di conduttori di cui 380 isolati in tela sterilingata e ricoperta di rivestimento al neoprene.

700 MOTORI

Per la prima volta su una nave italiana verrà installato un impianto di distillazione della capacità di 700.000 litri il giorno. La acqua potabile è assicurata da gigantesche cisterne dalla capacità di 165 tonnellate. La rete dei telefoni automatici fa capo ad un centralino di 500 numeri.

La turbonave è dotata di due radar: « uno a rilevamento vero » ed un apparecchio « Lorán » per la immediata determinazione del punto nave.

I motori installati a bordo, saranno 700. Anche per ciò che riguarda il motore più importante, cioè l'apparato di propulsione, la **Leonardo** ha adottato una distribuzione assolutamente nuova ed originale, in quattro locali indipendenti.

Mandano avanti questo bellissimo mostro di tecnica seicento uomini di equipaggio.

IL COMFORT

L'eleganza ed il trattamento signorile della marina mercantile italiana sono ormai proverbiali, specie sulle linee del Nord America, dove si imbarca la clientela più ricca ed esigente. Per gli ame-

ricani un periodo di « holidays » in Italia costituisce un sogno che tutti debbono realizzare una volta nella loro vita. Se poi il viaggio si svolge su un transatlantico italiano, il sogno diventa realtà.

La **Leonardo** potrà ospitare 1.300 passeggeri, ospitati in 524 cabine. Avranno a loro disposizione 30 sale, tra le quali una cappella ed un grande cinema teatro, accessibile dalle tre classi, che potrà contenere 300 persone.

Le aree per i giochi all'aperto saranno amplissime e moltissime saranno le passeggiate coperte e scoperte.

In una nave non può mancare la piscina: la **Leonardo** ne avrà una per ogni classe, oltre a quella riservata ai bambini. Dell'attrezzatura della nave fanno parte anche un ospedale con sala operatoria modernissima, una tipografia con l'attrezzatura necessaria per le telefoto e per stampare un giornale quotidiano. Le automobili dei passeggeri saranno ospitate in due autorimesse della capacità di 50 macchine ciascuna, ed una delle autorimesse sarà accessibile direttamente dalla banchina.

La nave ha un impianto per le riprese e le trasmissioni televisive con diramazioni in tutti i saloni. Televisori sono installati anche negli appartamenti e nelle cabine di lusso. Le comunicazioni all'interno della nave sono assicurate da mille altoparlanti che trasmettono un programma realizzato appositamente per la traversata.

L'arredamento è di gusto tipicamente italiano, moderno e lineare e realizzato in modo da consentire la massima funzionalità di ogni singolo pezzo.