



La **SCALA PARLANTE**

COLLEZIONISMO DI RADIO D'EPOCA

e quant'altro attiene alla storia delle telecomunicazioni



ORGANO UFFICIALE anno XXXIII – supplemento on line al n°5 – Ottobre 2022



GRUPPO PIEMONTE E VALLE D'AOSTA
"Beppe" La Paglia



Associazione Italiana per la
Radio d'Epoca



Città di Orbassano



Pro Loco Orbassano



Sabato 24 Settembre 2022 ore 21.00 a Orbassano presso il Teatro S. Pertini Via Mulini 1, proiezione gratuita del film "The Aeronauts"

Dal 2 Ottobre al 16 Ottobre 2022 presso il Centro studi "AER" di Orbassano, Via A. Cruto N° 8 esposizione di apparecchi radio, modellismo aereo e navale, cinematografia d'epoca, simulazione di volo.

Orari apertura mostra:

Domenica 2 Ottobre dalle ore 16.00 fino alle ore 19.00

Inaugurazione alla presenza delle autorità ed ospiti

Giorni feriali su prenotazione visite didattiche

Sabato e Domenica dalle 10.00 alle 12.00 e dalle 15.00 alle 19.00

Domenica 16 Ottobre dalle 09.00 alle 13.00 - Chiusura manifestazione

Domenica 16 Ottobre 2022 presso il complesso sportivo Blu Paradise di Orbassano, Via Marconi (entrata da Via Calvino) dalle ore 16.00 alle ore 18.00, Rievocazione Storica della 1^a Trasmissione Radiotelegrafica con trasmettitore a scintilla da una mongolfiera e ricevitore a terra.

Questo evento vuole ricordare quanto eseguito in Inghilterra dal Tenente C.J. Aston del corpo dei Royal Engineers nel 1908.

In tale occasione, venne eseguita per la prima volta, una trasmissione radio utilizzando un trasmettitore a scintilla posizionato a bordo di una mongolfiera. Il ricevitore posizionato a terra per l'intero periodo della prova ricevette chiaramente i segnali trasmessi.

La rievocazione sarà eseguita con apparecchi originali d'epoca restaurati dall'AIRE Piemonte.

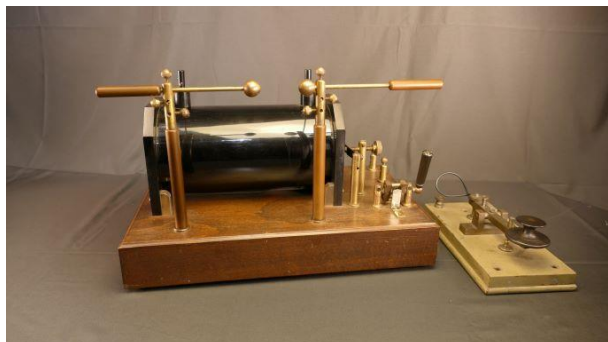
Il personale tecnico addetto alla trasmissione / ricezione indosserà divise Inglesi del 1908. Tutti gli altri figuranti indosseranno abiti tipici del periodo della Belle Époque.



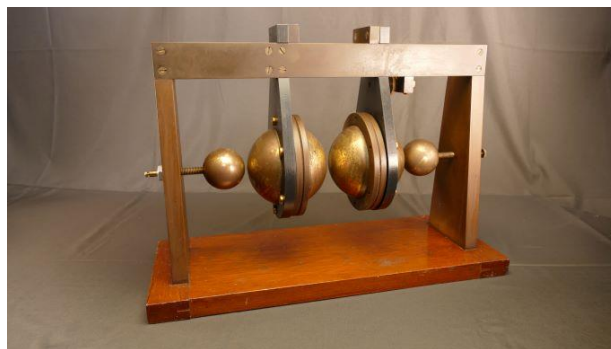
SportPromotion
la pubblicità prende il volo

Apparecchiature utilizzate: Rocchetto di Ruhmkorff con Oscillatore a 4 sfere tipo Augusto Righi e Detector Magnetico Marconi.

Queste apparecchiature, adeguatamente restaurate dall'AIRE Piemonte, facenti parte della collezione del Museo della Radio e della Televisione del Centro di Produzione RAI di Torino, sono date in concessione d'uso per la realizzazione della rievocazione.



Rocchetto di Ruhmkorff



Oscillatore a 4 sfere tipo Augusto Righi



Detector Magnetico Marconi



GRUPPO PIEMONTE E VALLE D'AOSTA
"Beppe" La Paglia



Associazione Italiana per la
Radio d'Epoca



Città di Orbassano



Pro Loco Orbassano



Domenica 16 Ottobre 2022 i Radioamatori della Sezione A.R.I. di Torino saranno presenti al Museo della Radio e della Televisione di Torino con il nominativo speciale II1TRM e al complesso sportivo Blu Paradise di Orbassano con il nominativo Marconiano IY1TO.

Saranno effettuati collegamenti radioamatoriali con stazioni sparse in tutto il mondo.

In modo particolare saranno eseguiti collegamenti con la Stazione Inglese di Poldhu GB2GM * e con la Stazione di Pontecchio Marconi IY4FGM **.

* Nel 1901 Guglielmo Marconi effettuò il primo collegamento transatlantico dalla stazione superpotente di Poldhu in Cornovaglia (Inghilterra) e la località di Signal Hill presso St. John's in Terranova (Canada).

** La stazione IY4FGM è situata a Pontecchio Marconi presso Villa Griffone casa paterna di Guglielmo Marconi. Da questo luogo nel 1895 Marconi, ancora giovanetto, effettuò il primo collegamento radio telegrafico.



Rai Museo della Radio e della Televisione



Edizione elettronica del Gruppo Piemonte - Valle d'Aosta - n°5 - Ottobre 2022
(In copertina - Radio NORA - Germania - mod.K3Wd - 1929-30)



SOMMARIO



"L' OCCHIO MAGICO"

Attività del gruppo "Piemonte/Valle d'Aosta" - Informazioni su:
Scienza - Tecnologia - Industria - Cinema - Attualità.



Televisione Meccanica

di Alberto Dani



FILOVIA AEREA SULLA CASCATA DEL NIAGARA

Articolo tratto dalla rivista
"LA SCIENZA PER TUTTI"
Dicembre 1916



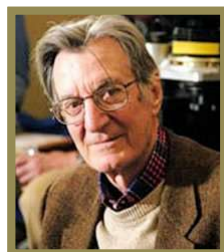
WATT- RADIO

Un piccolo ricevitore soprammobile a
tre valvole con circuito a reazione.
Produzione 1932 - 1933



PHILIPS -

Altoparlante magnetodinamico
Olanda - 1929 - modelli 2011 - 2009



Carlo Lizzani

Di Giovanni Orso Giaccone



Associazione Italiana Radio d'Epoca

Sede legale: Arezzo

Redazione bollettino on line : Mauro Riello

**Collaboratori : M. Montuschi - Orso Giaccone G. - Riello G. - C. Girivetto
A. Erbea - A. Genova - U. Bianchi**

Televisione Meccanica

di Alberto Dani

Di cosa si tratta?

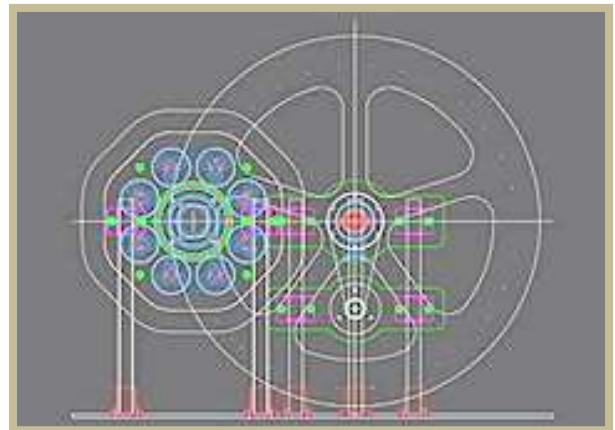
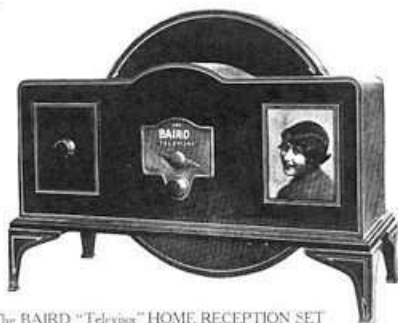
E' la ricostruzione funzionante del primo sistema televisivo della storia (telecamera e ricevitore).

Questa tecnologia, inventata negli anni Venti dallo scozzese **John Logie Baird**, funzionava sfruttando dispositivi elettromeccanici e non elettronici.

La scansione dell'immagine avveniva attraverso la rotazione di un "disco di Nipkow", inventato nel 1883 dal tedesco Paul Nipkow. I dischi, presenti sia nella telecamera sia nel ricevitore, ruotavano a 12,5 giri al secondo (750 giri al minuto) e dovevano essere perfettamente sincronizzati fra loro. Il sistema televisivo meccanico cominciò ad essere utilizzato a metà degli anni 20 in diverse parti del mondo.

All'inizio degli anni 30 era diventato un sistema diffuso, con trasmissioni regolari, in Europa, Stati Uniti e Russia. Si trattava però di una tecnologia destinata ad essere soppiantata rapidamente dagli emergenti sistemi completamente elettronici, e "scompare" a metà degli anni 30.

Giungono ai giorni nostri solo apparati di ricezione, ma nessuna telecamera. In figura un classico ricevitore "Baird Televisor", in cui è ben visibile il disco di Nipkow.



Il sistema didattico proposto è un sistema televisivo meccanico completo, con dischi di Nipkow identici agli originali Baird dell'inizio degli anni 30.

Si compone principalmente di tre parti: una telecamera, completa di disco di Nipkow, motorizzazione, ottica di ripresa, sensori e luci per illuminare la scena.



L'elettronica di controllo e di condizionamento del segnale è a bordo della macchina stessa un ricevitore (televisore), completo di disco di Nipkow, motorizzazione e ottica per la riproduzione. Anche in questo caso l'elettronica di controllo e di condizionamento del segnale è a bordo della macchina stessa un'unità di controllo, che si occupa di portare l'alimentazione e gestire il funzionamento delle macchine appena citate. Inoltre è possibile collegare, come optional, un piattello motorizzato per mantenere in movimento davanti alla macchina da presa, un soggetto di ripresa passivo posto sul piattello stesso.

Come **funzionalità speciali per il visitatore** è possibile attuare, attraverso gli appositi pulsanti, fermo immagine, registrazione/riproduzione di una sequenza e perfino un "print screen" (in formato bitmap) dell'immagine riprodotta sul televisore, accessibile, via ethernet, direttamente nell'unità di controllo (ad esempio per poter essere stampata).



TELECAMERA



TELEVISORE



Televisione Meccanica

Che cosa può fare?

Il visitatore può mettere in moto il sistema televisivo meccanico attraverso un pulsante di avviamento. Il sistema eseguirà una sequenza di funzionamento che permetterà al visitatore di osservare sul televisore, l'immagine in movimento di ciò che la telecamera riprende.

La velocità di scansione in questo momento sarà di 12.5 fotogrammi al secondo, come nello standard originale Baird dell'inizio degli anni 30.

Nella stessa sequenza di funzionamento sarà possibile osservare come avviene la scansione dell'immagine.

Ciò grazie al fatto che il sistema può funzionare perfettamente sincronizzato anche ad una velocità di rotazione dei dischi sensibilmente più bassa di quella nominale (5.5 fotogrammi al secondo).

Grazie a questa scansione a velocità ridotta il visitatore è facilitato nel capire i principi di funzionamento dell'apparato, in particolare del disco di Nipkow.

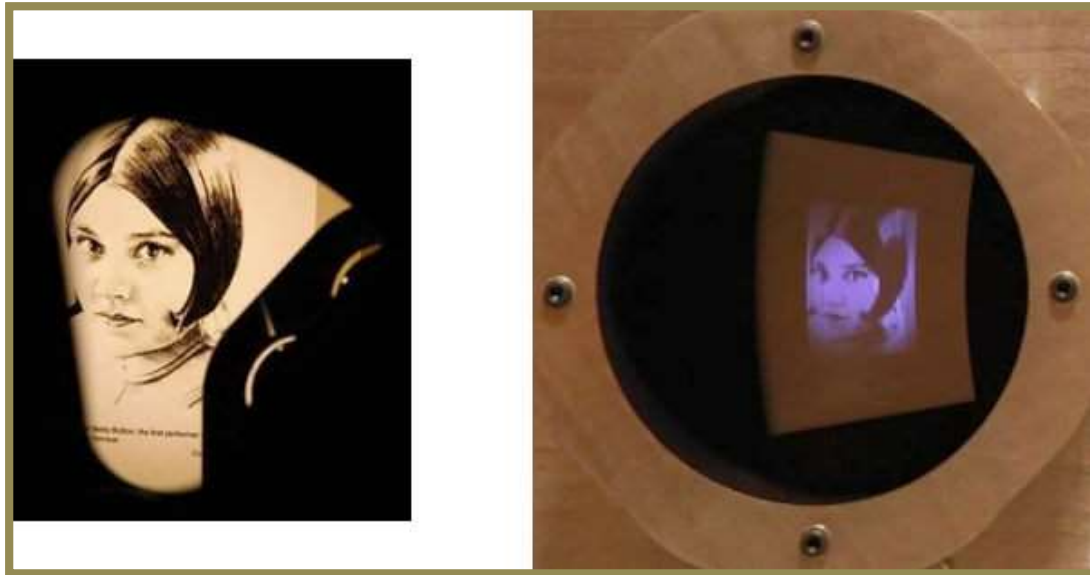
Come **funzionalità di servizio**, l'apparato offre un controllo della luce ambientale (accensione o spegnimento automatico dell'illuminazione dell'exhibit e dell'ambiente), attraverso dei contatti relè puliti presenti sia sulla macchina trasmittente che ricevente e con modalità completamente personalizzabili.

Come **optional** l'apparato prevede un paraluce da applicare al televisore per aumentare il contrasto rispetto alla luce ambientale qualora fosse necessario e un piattello motorizzato per mantenere in movimento, davanti alla macchina da presa, un soggetto di ripresa passivo posto su di esso.

Per l'installatore/manutentore dell'apparato è possibile effettuare, attraverso una precisa sequenza, da attuare sui pulsanti, le **regolazioni dei dispositivi**, tra cui

- regolazione della luminosità dell'immagine ricevuta sul televisore.
- regolazione del contrasto dell'immagine ricevuta sul televisore.
- impostazioni per il funzionamento del piattello motorizzato opzionale

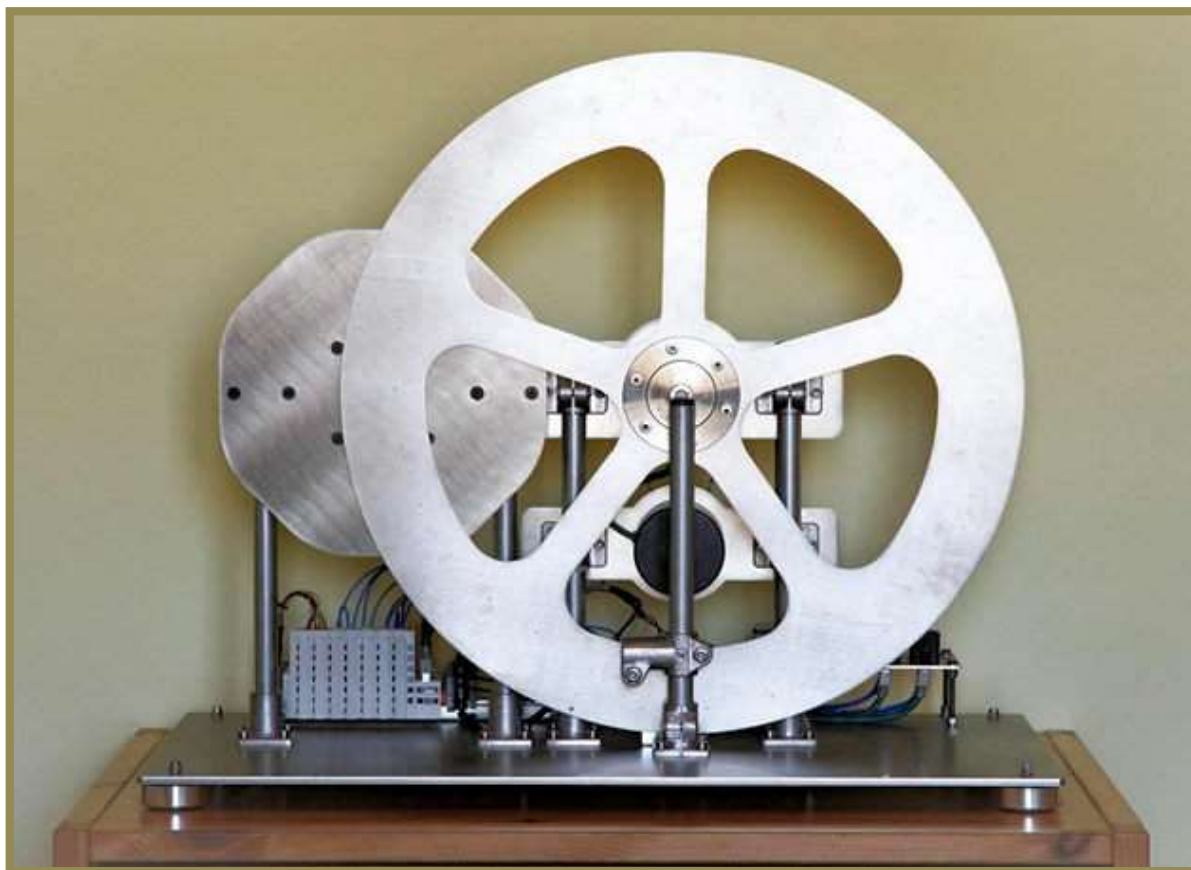
- impostazione della funzionalità "controllo della luce ambientale".
- reset delle impostazioni di fabbrica.



Le macchine: vista frontale. Sopra la telecamera e sotto il televisore.

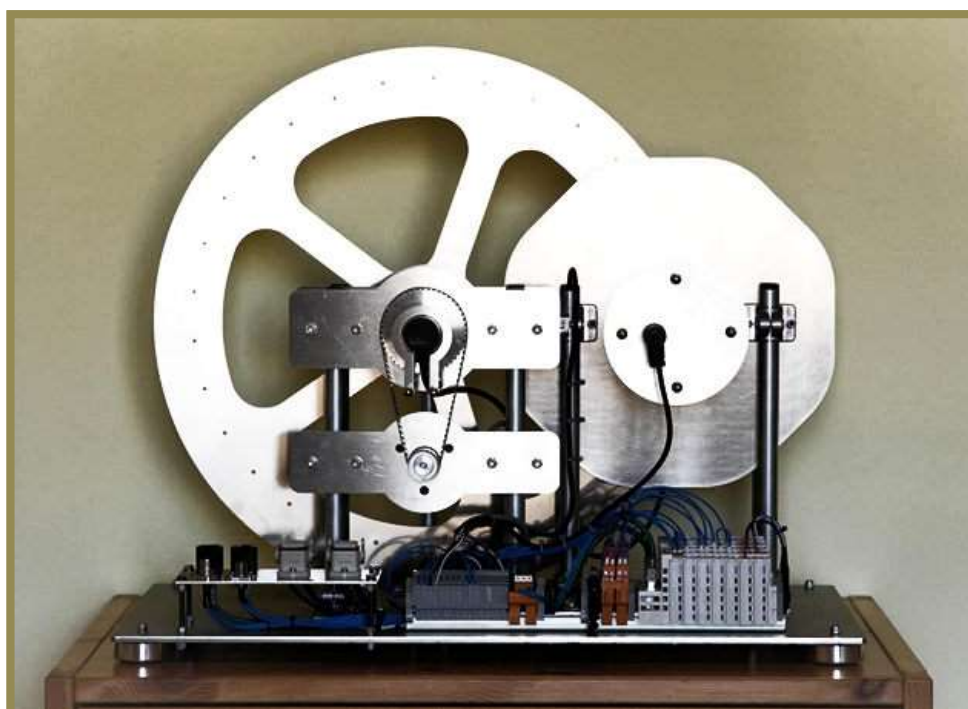


Le macchine: vista posteriore. Sopra la
telecamera e sotto il televisore



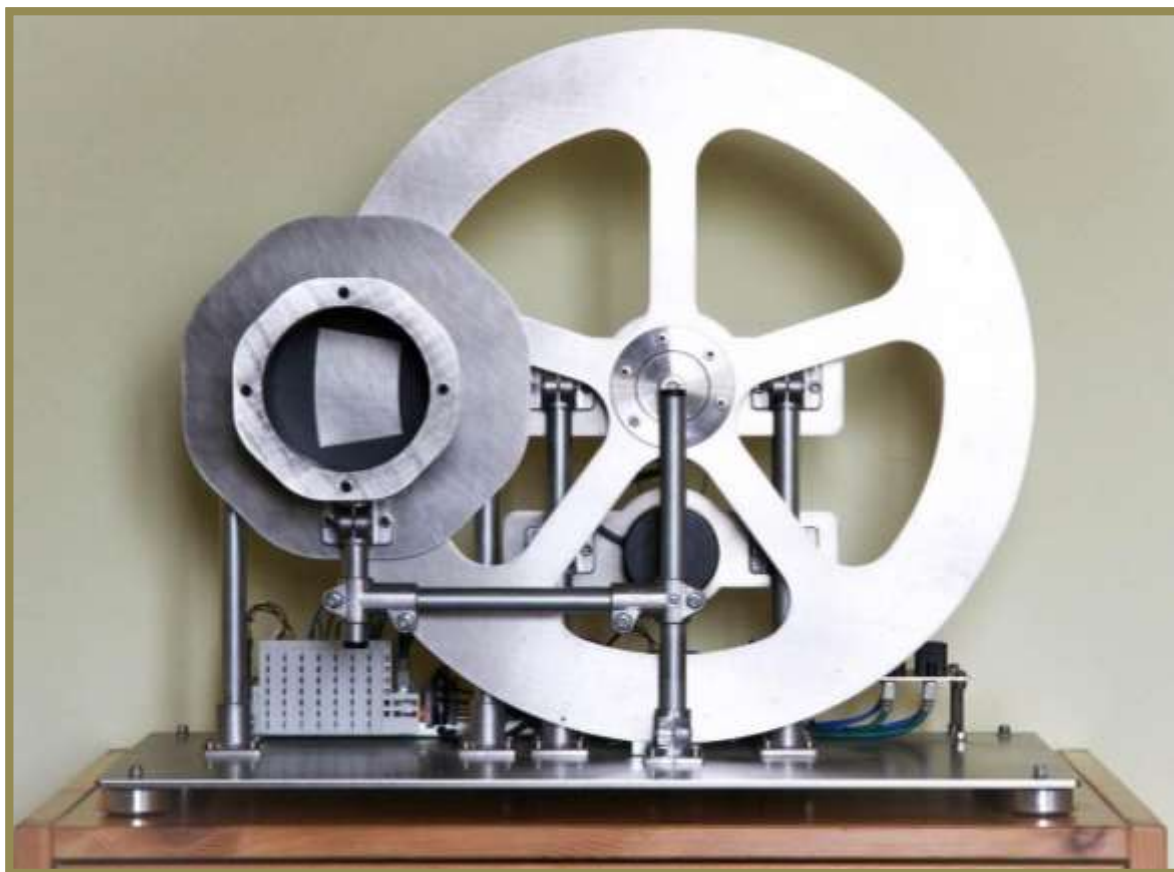
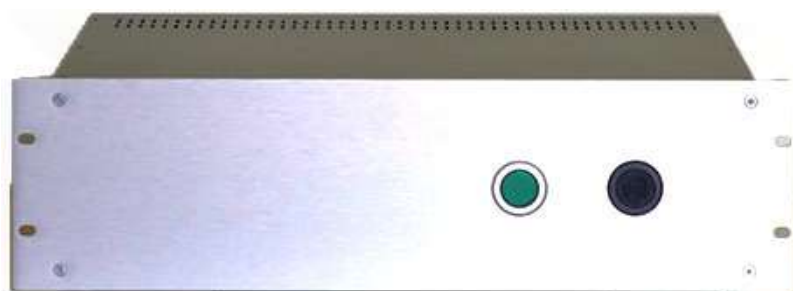
Unità di controllo

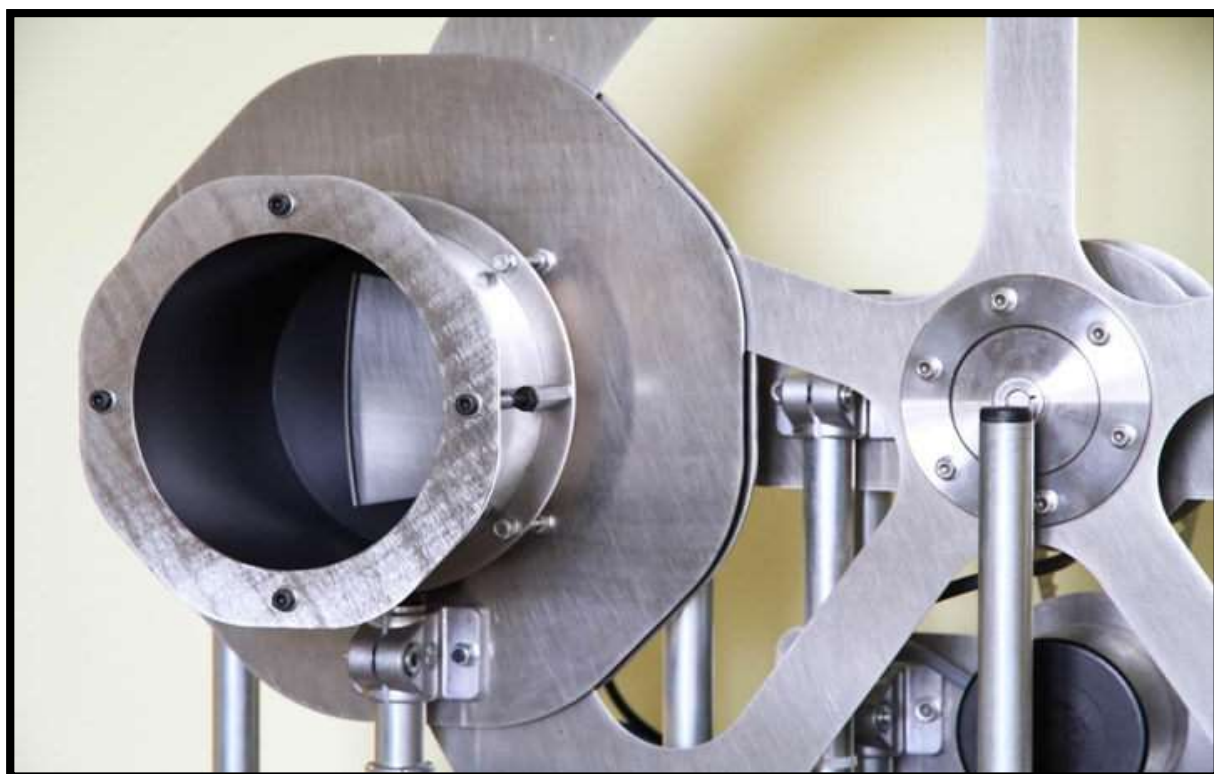
Si tratta di una unità di controllo a microprocessore. Essa, oltre al sistema di controllo, è anche la sorgente di alimentazione dell'intero sistema.

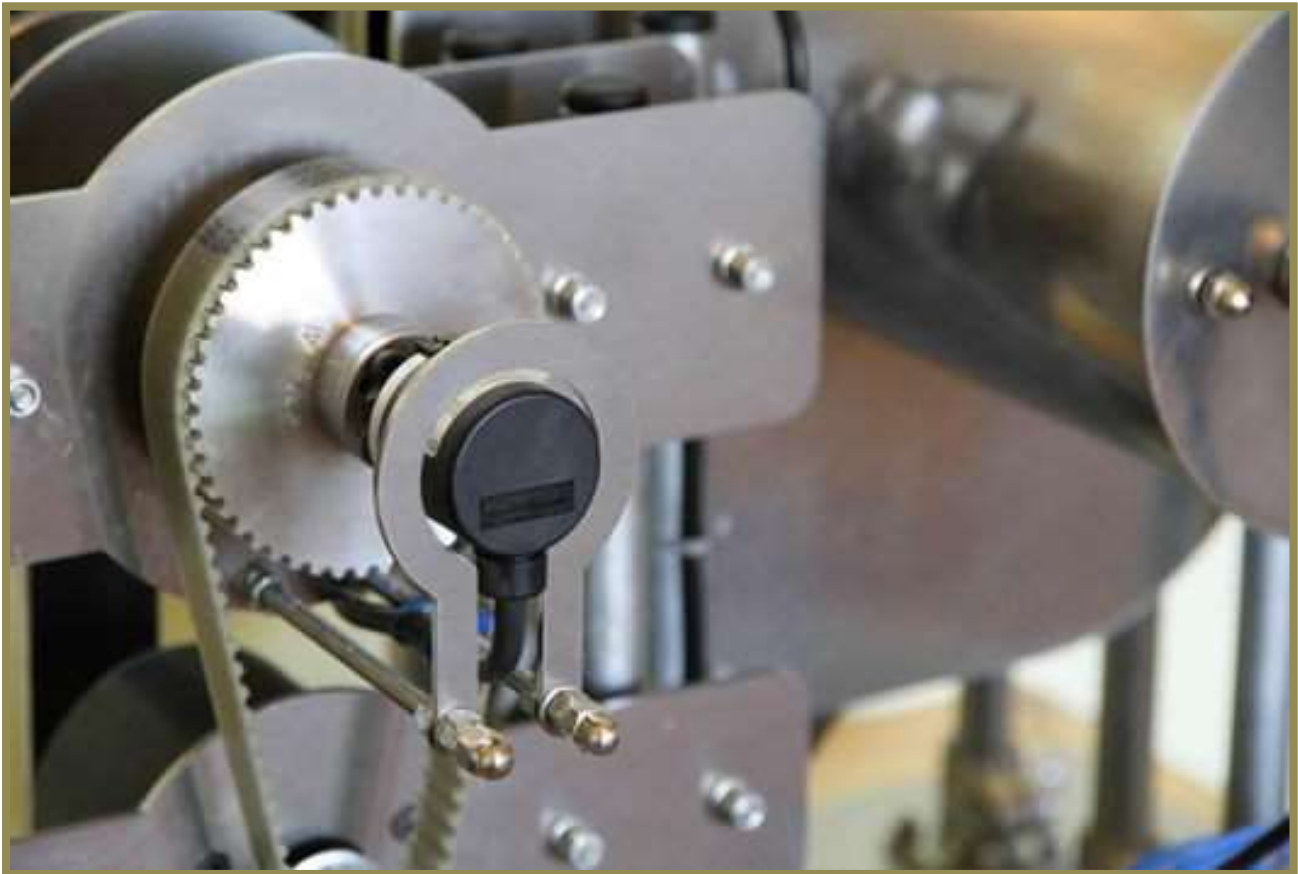


Unità di controllo

Si tratta di una unità di controllo a microprocessore. Essa, oltre al sistema di controllo, è anche la sorgente di alimentazione dell'intero sistema.







All rights reserved
Alberto@Dani

**SEEING
IS
BELIEVING**
WE HAVE IN STOCK
Baird Televisor

Complete or Parts

**Build a TELEVISOR
with Genuine BAIRD Parts**

Motor and Synchronizing Gear	£7 10 0
Lens, large	12 6
" small	2 8
Name Lamp	1 10 0
Baird Disc	2 2 8

THESE ARE THE MAIN ESSENTIAL PARTS TO BUILD
YOUR TELEVISOR.
Full list of other accessories on application.

Build your own Amplifier
We recommend RICHARDSON'S Amplifier
(See Television, March issue)

Complete Kit of Parts costs only £6 6 8
Any extra required accessories. Detailed lists on application.

CASH OR EASY TERMS
IF IT'S TELEVISION OR RADIO

*Send us a list of your requirements for a quotation by return. Send
full name and our requirements of the advertiser.*

**PETO-SCOTT Co.
Ltd.**

Wireless Engineering and Advice to Qualified Engineers at
our HEAD OFFICE: 11, City Road, London, E.C.1. Telephone:
City 3000, 3001, 3002, 3003. Also, High Wycombe, Bucks.
R.G.A. Telephone: Queens 520, 521, 522, 523.
Bristol, Longwood Telephone: Gable 214.
21, Whitlow Road, Clifton - near - Harbly.
Sheffield. Tel. (Chesterfield) 202.

TWO RAYTHEON CONTRIBUTIONS to the SCIENCE of TELEVISION



Raytheon Foto-Cell for Sending

THE Raytheon Laboratories, long pioneers in the production of tubes for radio power, are now performing the same sort of pioneer service in the newer field of Television.

The new Raytheon Foto-Cell is now in practical operation in many broadcasting stations and experimental laboratories.

Raytheon Foto-Cell is supplied in both hard vacuum and gas-filled types—each in two sizes. Special specifications upon request.

Foto-Cell for all television broadcasting systems. Characteristics and price on application.

-- November 1928 --

RAYTHEON Kino-Lamp is the first tube developed commercially to work on all types of receivers.

A double plate practically doubles the life of Kino-Lamp. A uniform glow over the entire plate without the use of mirrors or ground glass, offers unusual reproduction qualities—with a particularly low current drain.

Raytheon Kino-Lamp for Receiving



Kino-Lamp—Adapted to all types of television receiving sets. 25 in. 2. \$7.50

RAYTHEON MANUFACTURING CO., CAMBRIDGE, MASS.

FILOVIA AEREA SULLA CASCATA DEL NIAGARA

Articolo tratto dalla rivista
"LA SCIENZA PER TUTTI"
Dicembre 1916

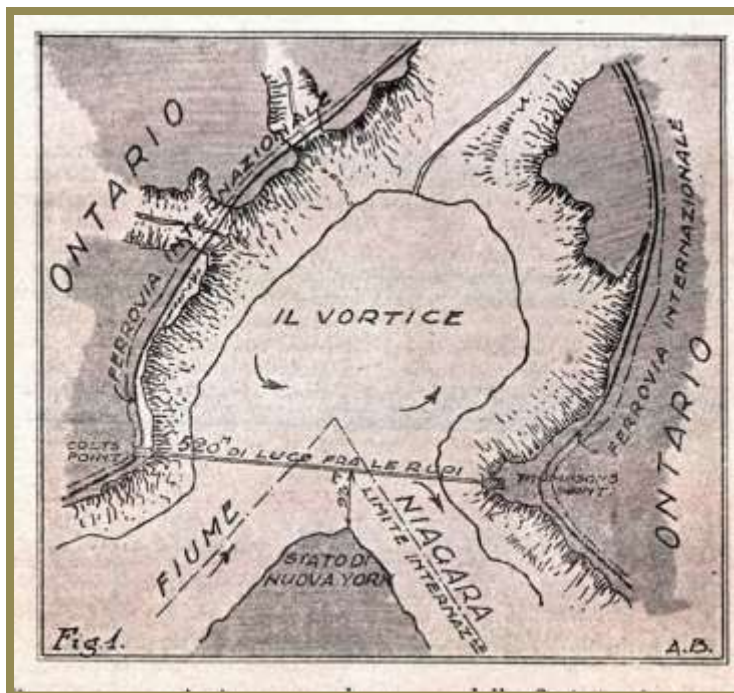
Gli innumerevoli viaggiatori che visitano annualmente il Canada e gli Stati Uniti d'America non mancano di porre nel loro itinerario una gita alla celebre cascata (le cascate anzi; perché sono due una vicina all'altra) del Niagara, il fiume che serve di confine fra i detti due Stati.

Una ferrovia elettrica che corre sull'orlo dei dirupi strapiombanti sul vortice pauroso permette di ammirare il paesaggio da tutti i punti più pittoreschi.

Alcuni intraprendenti compresero che gli americani, sempre in cerca di nuove sensazioni, non avrebbero esitato ad affrontare i pericoli di un viaggio aereo sulla voragine passando a pochi metri dalla cascata fra la nuvola di pulviscolo acqueo; e così raggiunsero alla ferrovia elettrica una filovia aerea fra la Punta Colt e la Punta Thompson.

Gli ingegneri costruttori ed i capitalisti sono spagnuoli, ma la Società, che s'intitola Niagara Spanish Aerocar Company, Limited è canadese e sfrutta il brevetto dell'ingegnere spagnolo Torres y Quevedo, celebre in aereo navigazione.

Altre filovie ad un sol cavo del Torres sono state costruite nel Canada e negli Stati Uniti per servizi industriali, ma l'impianto del Niagara è il primo a più cavi in America.



Simile a questo, ma di più piccole proporzioni, è l'impianto di San Sebastiano in Spagna, ove i passeggeri sono trasportati attraverso una gola che domina la Baia di Biscai.

La distanza fra le due stazioni è di 280 metri e; l'incurvamento dei cavi è di $1/30$, cioè di 28 metri.

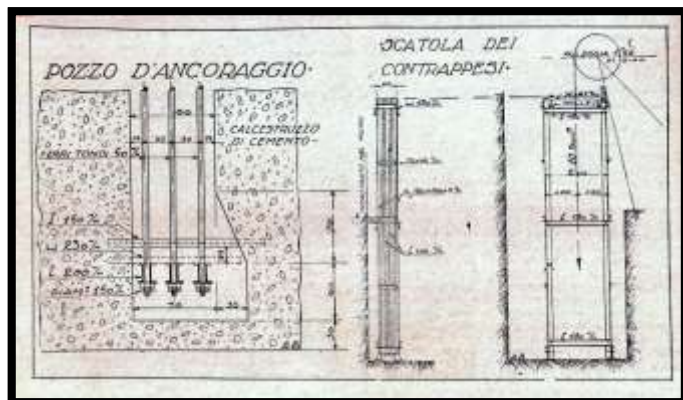
Alle cascate del Niagara invece la portata è di 540 metri con un incurvamento massimo dei cavi, a carico completo, di 30 metri; e siccome le due stazioni sono a 76 metri sul livello medio delle acque fiume, il carrello passa a 46 metri sulle acque spumose.

Non sono poche le difficoltà incontrate dalla Società: le prime da parte dei due paesi, che posero come condizione di non intralciare il servizio della ferrovia elettrica e di non costruire opere, sia di muratura che metalliche, le quali oltrepassassero il livello del più alto punto delle rupi; le seconde, dovute alla natura del suolo che non era ben conosciuto.

**Le cascate del NIAGARA
Oggi.**



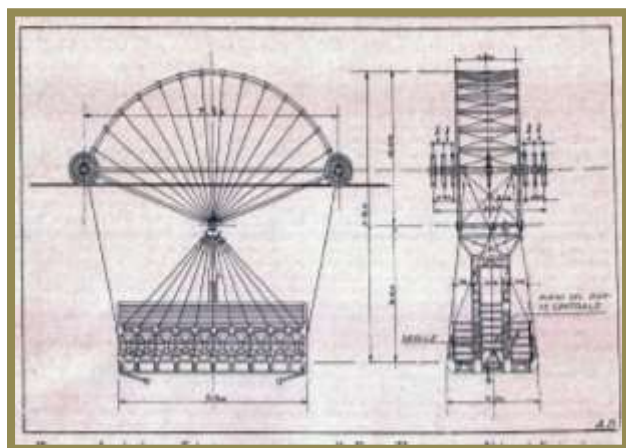
L'obbligo di non oltrepassare il livello delle rupi ha costretto gli ingegneri ad ideare un sistema alquanto al di fuori del comune, infatti le torri sono poco più di contrafforti incastrati nella roccia ed appoggiati al sottostante rialzo.



Essi sono costituiti da un monolito di calcestruzzo di cemento, forato dai pozzi d'ancoraggio, dai corridoi e dalle camere delle macchine.

Le dimensioni massime del carro (illustrazione a pag. 369, in alto) sono: metri 3,30 di larghezza 7,50 di lunghezza e 7,50 di altezza.

Detto carro contiene 24 passeggeri, a sedere nel basso: e 21, oltre il conduttore, nel fronte. centrale alquanto rialzato. Il suo peso netto è di 3,5 tonnellate ed a carico completo di quasi 7. Prima di essere dichiarato idoneo al servizio, in Spagna, ove fu costruito, il carro fu sottoposto a diverse prove con carichi fino a tre volte il massimo della capacità dei passeggeri. Esso è sospeso ad un meccanismo composto di ruote leggere a raggi multipli che scorrono su sei cavi paralleli; cavi che sono fissati alla stazione di Punta Colt.



All'altra stazione, quella di punta Thompson, i sei cavi passano su pulegge e ad ognuno d'essi è attaccato un contrappeso che serve a mantenere i cavi in tensione.

I contrappesi scorrono fra guide di acciaio e sono formati da scatole — alte m. 3,65, larghe m. 1,98 e profonde 28 cm.; costruite con ferri a angolo e lamiera di ferro — nelle quali sono stivati dei blocchi di ghisa: 4 del peso di 88,4 kg. e 200 del peso di 40,8 kg. con un totale di kg. 8513,6

Aggiungendo a questo peso kg. 1486,4 della scatola, si hanno le 10 tonnellate necessarie per ogni contrappeso.

I cavi d'acciaio hanno diametro di 25 mm. e sono composti di 7 fili tondi circondati da 16 sui fili fortemente attorcigliati; ciò fa sì che questi cavi risultino troppo rigidi per curvarsi sulle pulegge alla Punta Thompson; perciò ognuno di essi è assicurato, 3 m, avanti la puleggia, ad un altro cavo d'acciaio flessibile di 32 millimetri di diametro, composto di 6 corde da 19 fili ognuna, che è curvato sulle pulegge e quindi attaccato ai contrappesi.

Dal lato opposto, e cioè a Punta Colt, i cavi sono fissati ad aste di ferro di 5 centimetri di diametro.

Queste aste girano sul masso di calcestruzzo (che pesa. 741 tonnellate) e vanno 'poi. ad affondarsi nei pozzi d'ancoraggio; pozzi che si tengono permanentemente aperti perché sia possibile ad ogni momento l'ispezione degli ancoraggi.

Malgrado tutte queste precauzioni viene spontaneamente di pensare: se un cavo dovesse rompersi o staccarsi dall' ancoraggio che cosa avverrebbe?

Anche gli ingegneri costruttori si sono posta questa domanda e perciò l'impianto è calcolato in modo che se un cavo dovesse spezzarsi, gli altri cinque sosterebbero il carrello senza che la loro tensione venisse notevolmente aumentata. Soltanto il carrello scenderebbe unicamente per qualche metro e dopo poche oscillazioni riprenderebbe la sua posizione d'equilibrio. senza che ciò metta in pericolo i passeggeri.

E si assicura pure che la rottura contemporanea di due cavi non porterebbe disturbo alcuno, come se i due cavi appartenessero ad un impianto totalmente separato.

Ma questa assicurazione non ci convince: che se la rottura di un cavo farà scendere il carro di x metri, presumibilmente lo farà scendere di 2 metri, ed anche con le stesse oscillazioni.

Il cavo di trazione, che ha 22 mm. di diametro, è attaccato dietro al carro; alla Punta Colt gira intorno ad una puleggia e torna indietro alla Punta Thompson, ove passa su di una puleggia sul fronte della stazione; da questa passa su questa trazione e quindi su altre tre, ad una delle quali è assicurato un contrappeso di 10 tonnellate che scorre tra guide d'acciaio come gli altri descritti.

In questo modo vien creata nel cavo una tensione che impedisce qualunque allentamento causato dal movimento verticale del carro. Dopo esser passato in un'altra scanalatura della ruota motrice il cavo di trazione passa fuori e va ad attaccarsi all'altro capo del cavo. La ruota motrice ha m. 2,40 di diametro ed è azionata da un motore trifase Westinghouse di 75 cavalli-vapore alimentato a 440 volts e gira a 480 rivoluzioni al minuto.

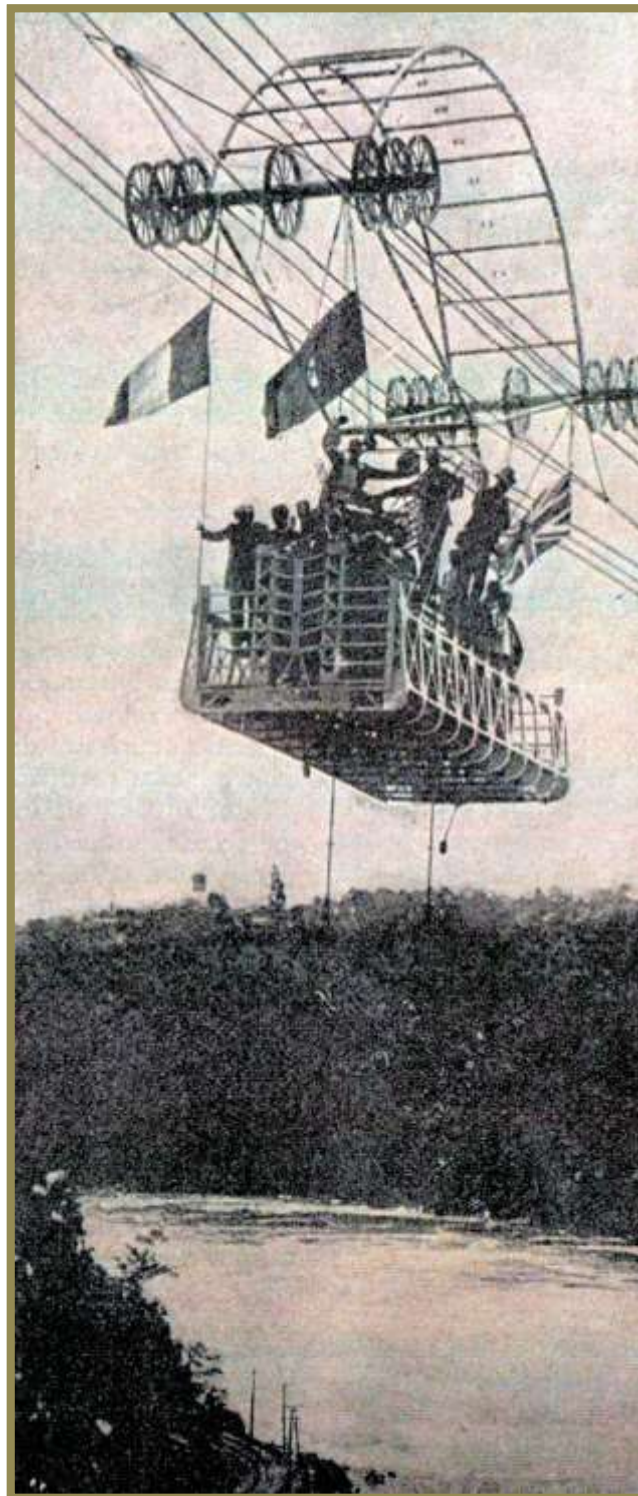
La velocità massima con cui il carro può compiere la traversata è di 120 metri al minuto; cioè 4 minuti e mezzo per l'intero tragitto di 540 metri, che viene invece compiuto in 6 minuti, perché nel punto più interessante del viaggio si riduce la velocità a 60 metri al minuto per dare agio ai viaggiatori di ammirare lo spettacolo.

Nel caso che il motore elettrico, per un guasto qualsiasi, dovesse fermarsi, la ruota motrice, disimpegnata facilmente dall'asse del motore elettrico, viene azionata da un motore a petrolio di 5 cavalli-vapore che si stima sufficiente per permettere al cavo di terminare lentamente il suo tragitto.

Un altro caso increscioso potrebbe accadere; caso che di primo acchito sembrerebbe di difficile rimedio: la rottura del cavo di trazione.

Se ciò dovesse avvenire durante il tragitto del carro, questo, abbandonato a se se andrebbe avanti e indietro lungo i cavi diverse volte fino a fermarsi lievemente nel punto più basso della curva, cioè quasi al centro della portata; dico quasi perché fra le due stazioni vi è un dislivello di m 1,50.

Per poter riportare il carro alla Punta Thompson sono previsti un carrello, per un sol uomo, ed un cavo di salvataggio. Il cavo è di acciaio di 1/2 pollice di diametro, ed è avvolto su di una puleggia che gira libera sull'asse della ruota motrice.



Uno dei capi del cavo è fissato alla puleggia e l'altro al carrello di salvataggio, il quale è costituito da una cesta leggera appesa ad una coppia di pulegge che si appoggiano a due dei sei cavi.

Fissata la ruota all'asse del motore, questo vien mosso lentamente sì da svolgere il cavo di salvataggio fino a che il carrello raggiunga il carro passeggeri : qui giunto il meccanico viene il cavo, dopo di che il motore viene mosso in senso inverso e così il carro è riportato alla Punta Thompson.

Nei casi di viaggio normale, quando il carro raggiunge la passerella d'arrivo il congegno automatico di chiusura tiene chiusi i cancelli dal lato del precipizio ed apre quelli dal lato della passerella nel momento preciso in cui il carro si ferma. Fino a che i cancelli non vengono chiusi, il carro non può partire, perché il congegno di chiusura lo tiene impegnato alla passerella, e fino a che il carro non raggiunga la passerella i cancelli non possono aprire; con ciò vengono evitate possibili disgrazie.

Come dicemmo più sopra, gli ingegneri incontrarono molte difficoltà di carattere tecnico e queste fecero oltrepassare di parecchio la somma stabilita nel preventivo.

Si pensi che soltanto i materiali e la mano d'opera assorbirono 12.000 lire sterline , cioè quasi 303.000 lire italiane.

Malgrado tutte le difficoltà incontrate, i lavori, iniziati il 12 luglio dell'anno scorso, sono oggi terminati, e l'inaugurazione ufficiale dell'impianto è avvenuta appunto in questi giorni,

Architetto, A. BRANDANI.



L'enorme massa d'acqua delle cascate fu sin dalla loro scoperta oggetto di interessi ingegneristici come potenziale fonte di energia. I primi sforzi tendenti allo sfruttamento della potenza del fiume **risalgono al 1759**, quando venne creato un piccolo canale per alimentare un mulino ad acqua.

La volontà degli americani di giganteggiare in ogni ambito, portò gli ingegneri statunitensi a progettare una delle prime centrali idroelettriche degli USA.

Nel **1853** venne autorizzata la sua costruzione. Costruita nel **1879**, due anni dopo produceva tanta corrente elettrica da poter soddisfare il fabbisogno dell'illuminazione notturna delle cascate e quella del villaggio adiacente alle cascate stesse.

La scoperta della corrente alternata trifase, da parte **Nikola Tesla**, rese possibile il trasferimento della corrente elettrica a grandi distanze dal punto di produzione. Curiosamente, quando fu approvato il progetto di una diga più grande nel **1886**, la compagnia addetta ai lavori (la **Westinghouse Electric Company** dell'ingegnere americano **George Westinghouse**, sostenitore e amico di Tesla) non aveva ancora deciso come utilizzare l'energia elettrica ottenuta sfruttando la forza di caduta dell'acqua nella cascata. Nel **1895** le Cascate del Niagara avevano la loro centrale da **37 MW** elettrici.

Nel **1896** furono costruite delle gigantesche condotte sotterranee che adducevano a delle enormi turbine una quantità d'acqua sufficiente a produrre una potenza di **75 MW**. L'energia prodotta era poi destinata all'illuminazione della città di Buffalo, nel nord dello Stato di New York, distante circa 32 km.

Compagnie private sul lato canadese iniziarono, a loro volta, a produrre energia elettrica, sollecitate dall'esempio americano. La centrale idroelettrica risulta ad oggi essere la più grande entità di produzione di energia elettrica dello stato di New York, generando **2,4 milioni di KW**.

Notizie storiche

<https://www.scienzaverde.it/energia-idroelettrica-blog/energia-prodotta-cascate-niagara>



WATT- RADIO

Un piccolo ricevitore soprammobile a tre valvole con circuito a reazione.

Produzione 1932 - 1933

Questo piccolo ricevitore, con mobile in legno, non ha la targhetta sullo chassis con l'indicazione del tipo, del modello e del fabbricante, in alcune pubblicazioni viene classificato come se l'attribuzione del modello rimanesse dubbia mentre è certo il fabbricante, infatti su frontale del mobile vi è il marchio WATT, lo stesso marchio è pressofuso sui supporti in alluminio del trasformatore.

Questa situazione di incertezza nella definizione del modello ha impedito il reperimento dello schema elettrico targato WATT-RADIO; considerando però che siamo nel 1932/33 e le case produttrici di apparecchi radio a tre valvole, con circuito a reazione, impiegavano quasi tutte le stesse valvole; gli schemi infatti erano praticamente identici. Il modello Magnadyne M33 ha lo schema elettrico perfettamente uguale a quello del piccolo ricevitore WATT RADIO.

(Vedi articolo su Elettronica Flash dell'ottobre 1994).



WATT-RADIO TORINO



PICCOLO WATT

leggero, di dimensioni minime (200 x 100 x 110) - facilmente trasportabile - eleganza mobilette - "De mondo per ogni casa"

Valvola P1A, 27-47-20
Dispositivo speciale Jensen K2



TRIONFO 50

circuiti analoghi a quello del Piccolo Watt con dinamiche più potenti Jensen D 15 montate in Midget e Puro. La riproduzione dei suoni è chiara e potente.

**"Economico,,
non "scadente,,**

Economia basata sulla produzione razionale e sulla vendita in grande stile.



TRIONFO FONO 50

Completo radioricevitore di grande stile, di facile ed economica "Cassa della sera"

"Trionfo 50" - Motore elettrico con funzionamento automatico - Pick-Up con registratore volume Dinamo Jensen D-15

Fabbrica Conduttori Elettrici Isolati, Società in Accomandita

Amministrazione: TORINO, Via Montecavallo 1 - Telefono 41-729 e 52-401 - Stabilimento: TORINO, Via Nobile Fabrizi 27 - Telefono 72-511

Filiale: Milano, Via San Pietro Martire 14 - Telefono 22-292

Il mobile è una piccola cupoletta in legno con impiallacciatura in noce scuro le cui dimensioni sono:

larghezza 325 , profondità 155 e altezza 200 mm.
numero inciso sul telaio - P 405



Valvole

57

47

80

Alimentazione in c.a.

110 V – 125 V - 160 V

Una gamma d'onda - OM

Altoparlante elettrodinamico JENSEN

Il circuito elettrico del ricevitore è sostanzialmente composto da tre settori; primo settore amplificazione a radio frequenza e rientro controllato di quest'ultima sulla griglia controllo della prima valvola - 57- che effettua sul segnale, in questo modo amplificando la rivelazione con caratteristica di griglia.

Secondo settore amplificazione a bassa frequenza di potenza effettuata dalla seconda valvola 47 - che pilota l'altoparlante.

Terzo ed ultimo settore, circuito di alimentazione dalla rete elettrica mediante trasformatore con raddrizzamento a due semionde per mezzo della valvola - 80 - e circuito di livellamento ad LC.

Per funzionare correttamente è indispensabile, soprattutto oggi, vista la bassa potenza di trasmissione delle onde medie, una buona antenna, e non guasta anche una presa di terra.

Il controllo della sintonia agisce sul condensatore variabile a mica, manopola su lato sinistro, mentre con la manopola su lato destro si agisce sul variometro controllando effettivamente il volume della stazione sintonizzata.

Sul ricevitore è montato un altoparlante elettrodinamico della JENSEN, di cui la WATT-RADIO era il rappresentante per l'Italia; infatti gli altoparlanti commercializzati in Italia erano in parte assemblati nello stabilimento della WATT con i particolari forniti dalla JENSEN stessa.

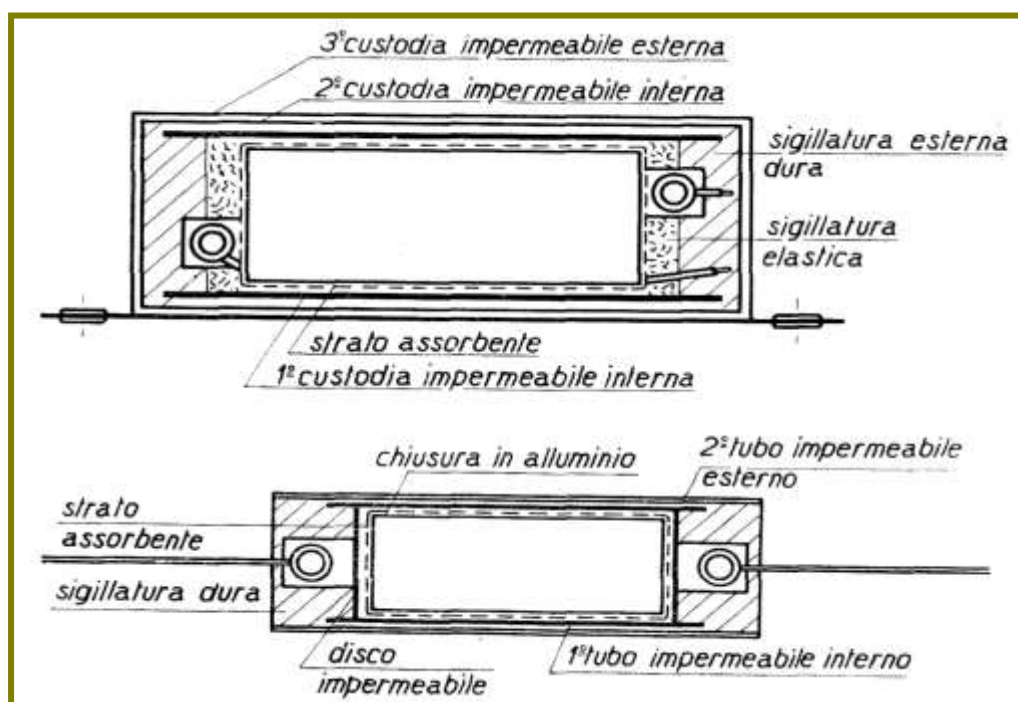
Particolare curioso è la targhetta posta sull'altoparlante che certifica tale situazione "JENSEN - ELECTRO DYNAMIC - PARTIALLY MADE IN ITALY - JENSEN LICENSE".



Oltre all'altoparlante anche gli altri componenti del circuito erano di ottima qualità; il trasformatore sempre di fabbricazione WATT, mentre i condensatori carta olio erano della Ducati, della serie professionale; un prodotto di nuova generazione uscito dalla casa bolognese proprio in quegli anni.

Nel telaio sono utilizzati due condensatori elettrolitici, racchiusi nel contenitore di cartone.

Questo tipo di condensatore all'inizio degli anni '30 rappresentava quanto di meglio, nel campo dei condensatori, si potesse trovare nel mercato.



Era uno dei prodotti d'avanguardia della ditta bolognese, frutto di una continua ricerca e sperimentazione per il miglioramento della sua produzione.

Chiaramente, nonostante la qualità del prodotto è impensabile che il condensatore elettrolitico, sia giunto efficiente sino ad oggi; dopo 80 anni i prodotti chimici della miscela di impregnazione dell'anodo hanno corrosi il foglio di alluminio e in molti casi forato la parete esterna.

Anche se il condensatore non presenta segni esterni di corrosione nel 90% dei casi la tensione di isolamento è bassissima, quasi un c.c. ed il valore capacitivo è vistosamente fuori tolleranza.

Di conseguenza è stato necessario sostituirli, ma per mantenere l'estetica originale del circuito, si è utilizzato l'involucro esterno del vecchio condensatore inserendone all'interno uno nuovo.

Dopo la sostituzione dei condensatori e la sostituzione di alcuni conduttori deteriorati ed effettuato un controllo generale di tutto il circuito è stata ridata tensione al ricevitore, verificando che la ricezione era migliorata sensibilmente ed erano spariti la maggior parte dei fruscii di fondo.

Ora questo WATT-RADIO può essere riutilizzato per l'ascolto dell'unica stazione italiana che ormai trasmette sulle onde Medie o con un po' di fortuna e una buona antenna qualche stazione straniera.





Vista del telaio , lato componenti

I due condensatori DUCATI sostituiti.

Altoparlante elettrodinamico Jensen modello T3 , di diametro 110 mm.



Indicatore di sintonia

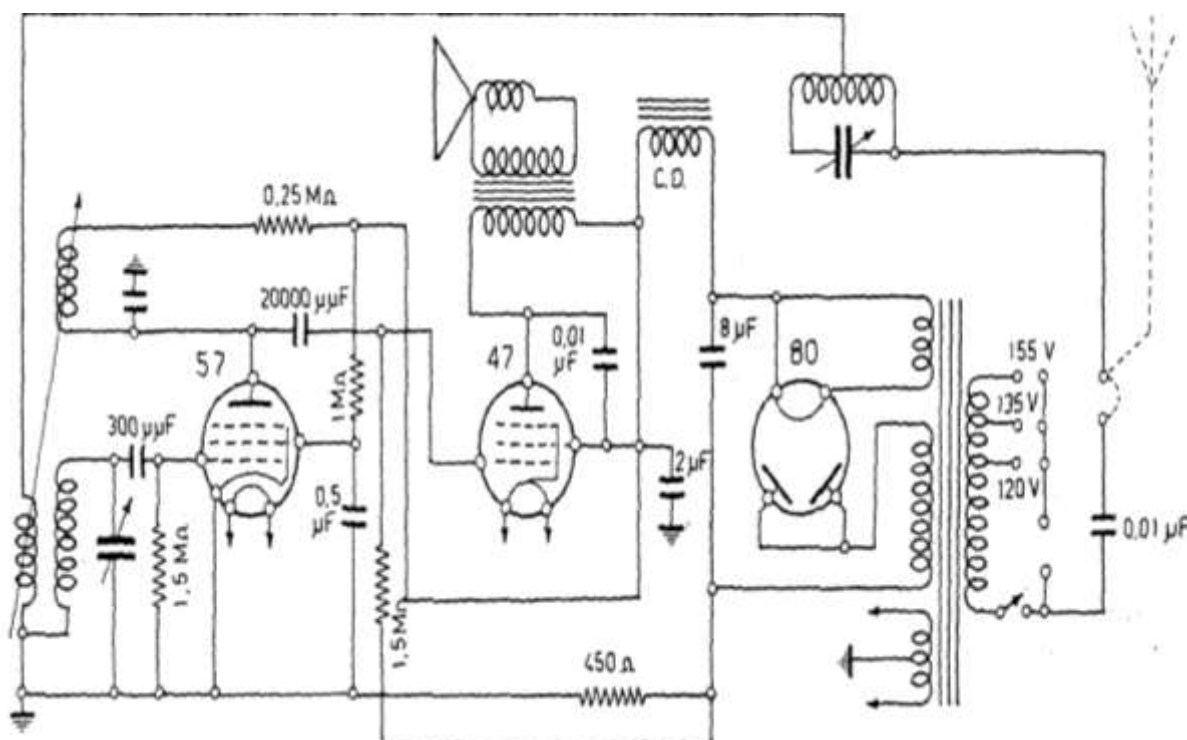
Controllo della reazione -comando variometro



Vista posteriore del telaio



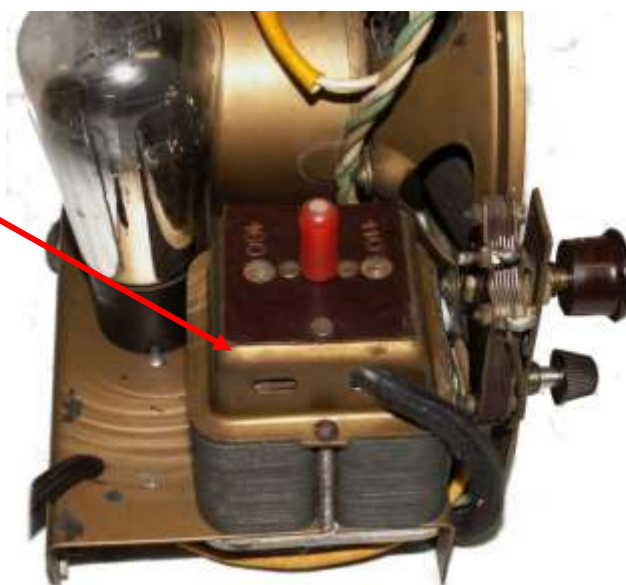
Schema elettrico



Bobina con variometro



Trasformatore di alimentazione



L'ACCUMULATORE EDISON

Articolo tratto dalla rivista

"LA SCIENZA PER TUTTI"

Gennaio 1920

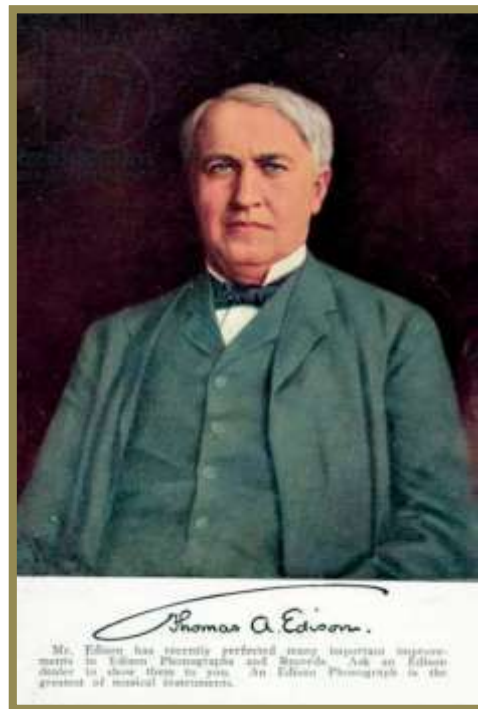
Ecco un ramo delle scienze, fisiche fa molti progressi. Infatti da che G. PLANTÈ quasi $\frac{3}{4}$ di secolo addietro inventava l'accumulatore a lastre di piombo, non vi è stata alcuna invenzione che sia venuta a rivoluzionare il sistema. S

Si continuano a fabbricare accumulatori che, con qualche modificazione e perfezionamento altro non sono che accumulatori Plantè. Di pari passo si introducono molto, ma molto lentamente, gli accumulatori Edison, totalmente diversi dai primi, come vedremo in appresso; ma che, malgrado la genialità della invenzione, non riescono a bandire completamente dal mercato gli accumulatori di piombo.

Vedremo anzi che alcuni fabbricanti di veicoli semoventi mettono in listino, come forza motrice, accanto all'accumulatore Edison degli accumulatori a lastre di piombo.

Quantunque questi ultimi siano ormai universalmente conosciuti, sarà bene ricordare alcuni dati prima di fare un paragone obiettivo fra i due sistemi.

I primi accumulatori, dunque, erano composti di lastre di piombo. Si venivano caricati facendo passare alternativamente la corrente elettrica fino a produrre sulle lastre positive una crosta di perossido di piombo, mentre sulle negative si produceva uno strato spugnoso di piombo.



Naturalmente dopo i primi strati la precipitazione del sale e del metallo sulle lastre si faceva molto lentamente.

Vennero escogitate due soluzioni per ovviare a questo inconveniente: quella di aumentare la superficie delle lastre, che servono da elettrodi, dando loro delle forme graticolari, oppure aumentando la massa suscettibile di immagazzinare l'energia, riempiendo cioè gli incavi nelle lastre con perossido di piombo.

Come veicolo per la corrente è sempre rimasto l'acido solforico diluito, il quale diventa più debole alla fine della scarica.

G. Plantè



Negli accumulatori portatili, onde fissare in certo modo il liquido ed evitare colpi di martello sulle pareti del recipiente, si impasta l'acido con materie inerti, che non hanno cioè alcuna azione chimica.

Durante la scarica il perossido ed il piombo spugnoso si trasformano in solfato di piombo, per ritornare quello che erano prima sotto l'influenza della corrente elettrica durante la carica.

L'acido per accumulatori, della voluta densità e purezza, si trovano in commercio o vengono forniti dallo stesso fabbricante di accumulatori.

La purezza dell'acido è essenziale, le impurità, spesso inevitabili nella fabbricazione dell'acido solforico, contribuiscono a diminuire la durata degli accumulatori.

L'acqua con la quale lo si diluisce deve essere distillata, essa stessa esente da sostanze che, con l'acido solforico possano formare combinazioni chimiche differenti da quelle che sono richieste per lo sviluppo di energia elettrica.

Oltre a queste precauzioni, ve ne sono infinite altre, perché l'accumulatore a lastre di piombo è un apparecchio delicato, suscettibile di disgregazione, di depositi formano corti circuiti; molto sensibile agli sbalzi ed irregolarità della carica e scarica, non deve stare a lungo fuori di servizio senza un trattamento adatto; le placche fuori di servizio non devono essere esposte all'aria, ma immerse in acqua distillata ecc. Inoltre, inoltre in una batteria, vi sono sempre degli accumulatori che rimangono, e degli altri e che bisogna isolare o sostituire.

Per ultimo gli accumulatori a lastre di piombo hanno un forte inconveniente nella trazione elettrica: il peso. Come ognuno lo sa il piombo è uno dei metalli di maggior peso specifico (11.37), anzi il più pesante dei metalli dopo il tungsteno (17.00).

La durata degli accumulatori è varia, dai 2 ai 6 anni, e in ogni caso molto breve per un apparecchio industriale.

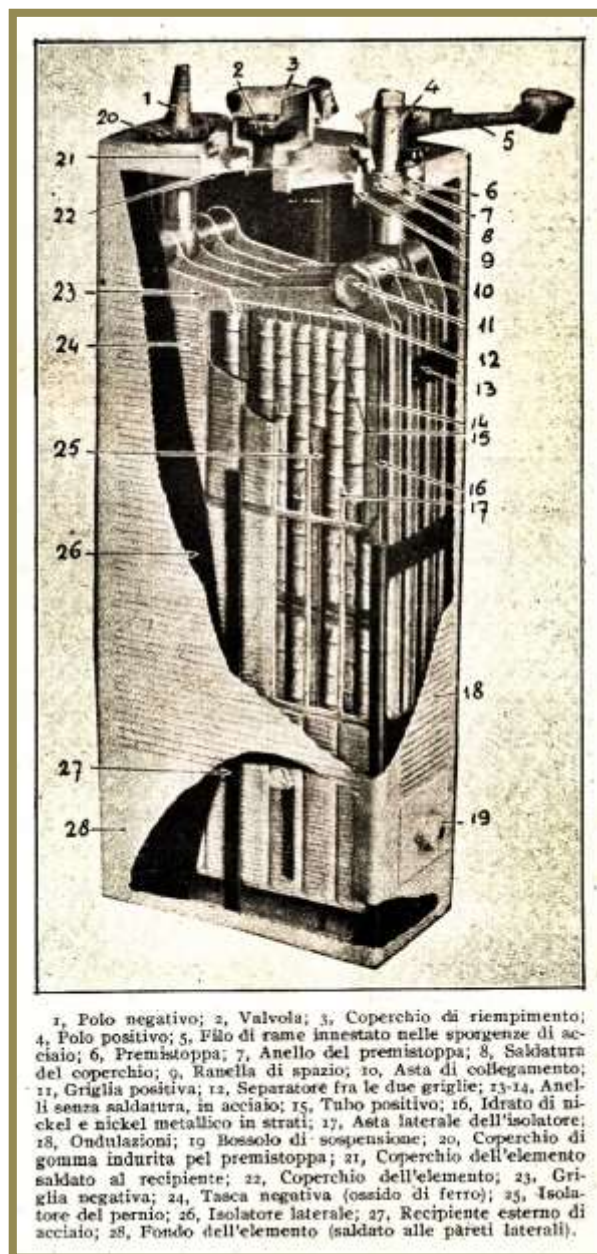
Ciò premesso vediamo ora cosa sia riuscito a fare Edison con i grandi mezzi che hanno a disposizione e coll'aiuto di una schiera di collaboratori colti e geniali.

C.P. Steinmetz, consulente principale della General Electric Company, riassume nelle seguenti parole quanto si può dire, dal punto di vista chimico tecnico dell'accumulatore Edison:

«La caratteristica dell'accumulatore Edison, che mi sembra costituisca il principale vantaggio, consiste nella invertibilità delle reazioni chimiche.

Con i materiali ferro, nichelio, ed i loro ossidi, nella potassa caustica come elettrolita non può avvenire nessun processo chimico che sia invertibile elettroliticamente.

Da questo si deduce che in teoria l'accumulatore non dovrebbe avere cause di deterioramento, cioè non dovrebbe essere diminuzione della capacità per l'uso o il mal uso del medesimo.



In questo l'accumulatore Edison mi sembra essenzialmente differente da quello a lastre di piombo, nel quale, come sappiamo vi è un processo non invertibile.

Particolari

La formazione del solfato di piombo , ciò che significa che se scaricate un accumulatore , non potete più ricaricarlo alla stessa capacità , e che ogni scarica e carica successiva riducono la capacità.

Per quanto questa diminuzione sia piccola, ne segue che la durata un accumulatore a lastre di piombo deve essere limitata, che la sua capacità deve diminuire gradatamente fino a che almeno una serie di lastre deve essere sostituita.

Ciò non può avvenire in un accumulatore Edison.

Questo può essere sovra-caricato e sovra - scaricato, può essere disconnesso e lasciato carico o scarico, o parzialmente scarico, o caricato con polarità inversa , gli Ampere ora hanno sempre un rendimento del 100%, meno il solo coefficiente di dissociazione dell'acqua , tutto ciò che è chiara conseguenza della costituzione dell'accumulatore Edison e che sorprende per chi sia familiare con gli accumulatori a lastra di piombo.

Inversamente queste proprietà sono una prova che la reazione chimica nell'accumulatore Edison è completamente invertibile, cioè che questo accumulatore non invecchia, non ha una durata limitata ma questa durata non è limitata, teoricamente, che dalla sua distruzione meccanica.

L'accumulatore Edison è stato messo in commercio, come apparecchio pratico nel 1908. Dalle considerazioni su esposte si vede che questo accumulatore ha dei vantaggi chimici e commerciali incontestabili.

Sui particolari costruttivi e sulle reazioni che avvengono fra le ritorneremo in un prossimo numero. Vedremo pure che ciò che Edison non ha completamente risolto è il problema del peso.

Edison ha alleggerito il suo accumulatore di un bel quantitativo, ma non ha fatto una rivoluzione in questo senso. Egli ha molto migliorato l'apparecchio chimicamente e meccanicamente; ma il peso è ancora là a costituire un inconveniente serio per la trazione elettrica indipendente.

Ci riserviamo di comparare nel prossimo numero, il peso di due accumulatori dei due tipi per l'illuminazione dei treni.

Ing. O. BERTOJA



A di tubo positivo. Esso è lungo 12,5 cm. e del diametro di 3 mm.

Tra gli strati d'idrato di nichelio vi sono degli strati più sottili di nichelio metallico puro in lamelle di 1 mm. quadrato e più sottili della carta velina. Nella fig. 1 queste sono indicate da linee nere orizzontali ondulate.

Durante la carica e scarica dell'accumulatore il passaggio della corrente elettrica ossida e riduce alternativamente l'idrato di nichelio. Il nichelio metallico agisce come conduttore, formando una via di minore resistenza a tutti gli strati attivi di idrato.



Fig. 2. — Tubo positivo, tipo A, con idrato di nichelio, pronto per essere messo nel telaio positivo. Notinsi gli 8 anelli d'acciaio senza saldature.

Dopo che i tubi sono caricati e muniti dei loro cerchi sotto pressione, essi vengono compressi nei telai a griglie di acciaio, illustrati nella fig. 3, nella quale il telaio positivo è alla destra, il negativo a sinistra

Il telaio negativo è costituito da una serie di griglie d'acciaio, o tasche, illustrate nella fig. 6, lunghe 75 mm. larghe 12,5 mm. e dello spessore di 3 mm. circa.

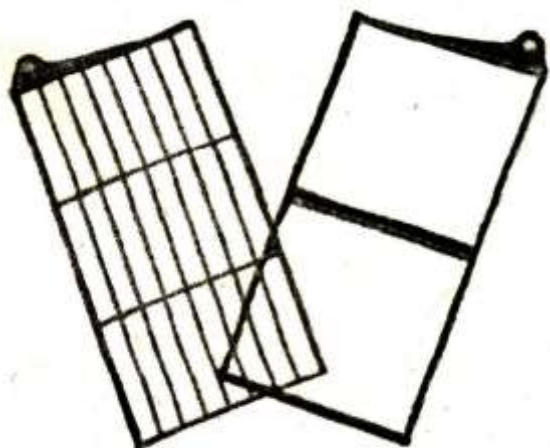


Fig. 3. — Telaio d'acciaio nei quali vengono finiti con pressione idraulica i tubi positivi e le lastre negative.

Nella fig. 5 si vede chiaramente il modo col quale sono messe assieme le lastre per formare un accumulatore completo, cioè le lastre positive (a destra) costituite da una serie di tubi, quelle negative (a sinistra) formate dalle tasche riempite di ossido di ferro e compresse alla pressione di 200 quintali circa per centimetro quadrato. Le due serie di lastre così formate sono intercalate le une nelle altre come si vede nella figura 5.

L'accumulatore Edison non ha che un numero limitato di tipi A, B, G, L, L, Ms, 20, Wi, 2, di cui il tipo 4 è costituito da lastre di 12,5 cm. per 12,5 cm. accoppiate a due a due in altezza, nel tipo 4 e G, un po' più piccole e singole a quelle del tipo B e /, più strette della metà quelle del tipo L, e quelle del tipo W. sono strettissime.

Il tipo A è costituito da due serie di 15 tubi o 30 tubi per lastra positiva.. Le negative contengono 24° tasche. Esse hanno una capacità fondamentale di 37,5 Ampères-ora per ciascuna lastra positiva.

La carica normale è di 7 ore e la scarica di 5 ore. Questo tipo serve per veicoli commerciali normali e locomotive, ed il tipo «alto» serve per l'illuminazione dei treni.

Diamo qui solo le dimensioni del tipo per mancanza di spazio. Le cifre accanto al tipo indicano il numero delle lastre in ciascun accumulatore.

Chiunque abbia i listini di accumulatori normali di piombo potrà confrontare la capacità e il peso.

Nel tubo B, vi sono solo 15 tubi positivi, e le lastre sono quindi alte metà di quelle del tipo A. La capacità ne è pure la metà, cioè 18,75 A.

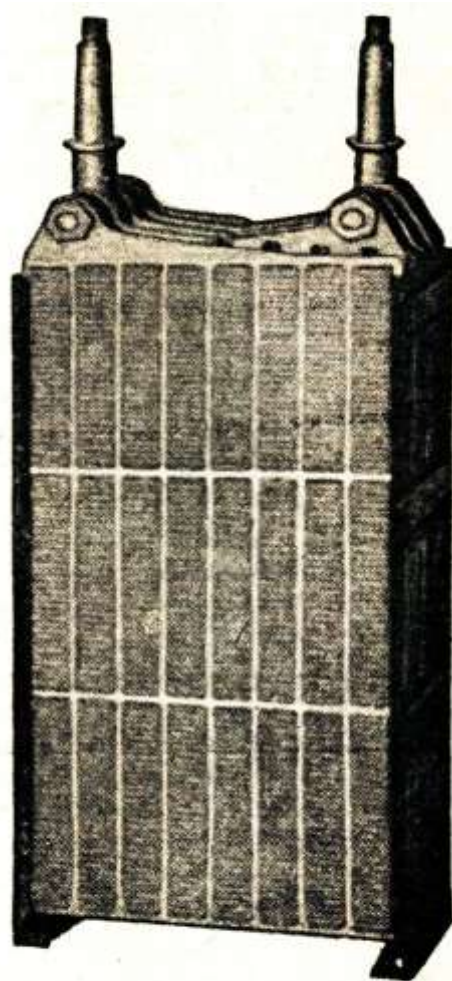


Fig. 4. — Elemento tipo A, prima di esser messo nel recipiente.



Fig. 5. — Si vede il modo d'intercalare le lastre positive (a destra) e le negative (a sinistra) riunite per formare un elemento. Tipo A.



Fig. 6. — Tasca positiva, tipo A, carica di ossido di ferro, lunghezza mm. 75 x 17,5 x 3.

Questo tipo è usato per l'accensione dei motori a scoppio. Il tipo "alto" è usato negli impianti domestici di campanelli, pendole, ecc.

Ing. O. BERTOJA

Modello 2011



PHILIPS - Altoparlante magnetodinamico Olanda - 1929 - modelli 2011 - 2009

La pubblicità del 1929 illustra questo altoparlante, veramente di notevoli dimensioni, "Per grandi amplificazioni in combinazione con gli amplificatori Philips di potenza".

Ritengo sia l'altoparlante, per uso familiare, di maggiori dimensioni prodotto dalla Philips ed è stato il primo altoparlante ad utilizzare un altoparlante magnetodinamico.

Curiosa è invece la presentazione indicata della pubblicità allegata "altoparlante con sistema motore elettrodinamico" che il possessore del volantino allegato ha corretto a matita "calamita magnetica".

ù



Modello 2009



I "TROVATORI,, PHILIPS Altoparlanti Tipi N. 2011 e N. 2009



2011



2009

Per grandi amplificazioni, in combinazione con gli amplificatori Philips di potenza.

PREZZO, completo di cordone e spina L. 1385.—

compresa tassa governativa



**Sistema motore
elettrodinamico**

Tipo N. 2049

Prezzo L. 880.—

compresa tassa Governativa



Le principali caratteristiche tecniche del "Trovatore"
(come indicato nella pubblicità , per i collezionisti è
comunemente chiamato Il Marziano)
Sono :

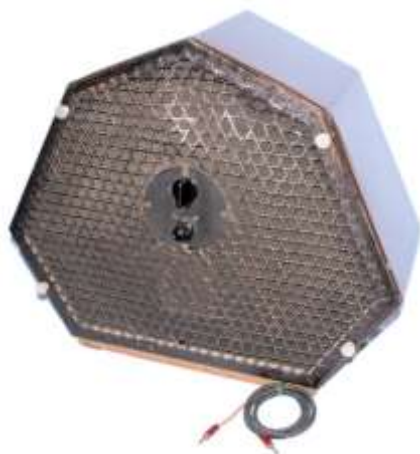
Dimensioni :

Larghezza 740 mm
Profondità 235 mm
Altezza 530 mm
Peso circa 15 kg.

Il frontale dell'altoparlante è in bachelite di discreto spessore con colorazioni che variano dal marrone scuro al marrone chiaro , con striature di colore nero, rosso e lampi dorati, la fascia esterna è in metallo e la base su cui sono fissati altoparlante e componenti vari è di metallo di spessore 1,5 mm adagiata su una base di legno di circa 1 cm di spessore.

Sono stati prodotti due modelli uno soprammobile con supporto metallico e gambe corte ed uno da appoggio a pavimento con gambe di altezza di circa 500 mm. I supporti sono di colore nero.

Particolare, e decisamente elegante, è la chiusura posteriore dell'altoparlante costituito da un telaio di legno, una protezione realizzata con intreccio di paglia di Vienna e una tela di seta marrone all'interno .

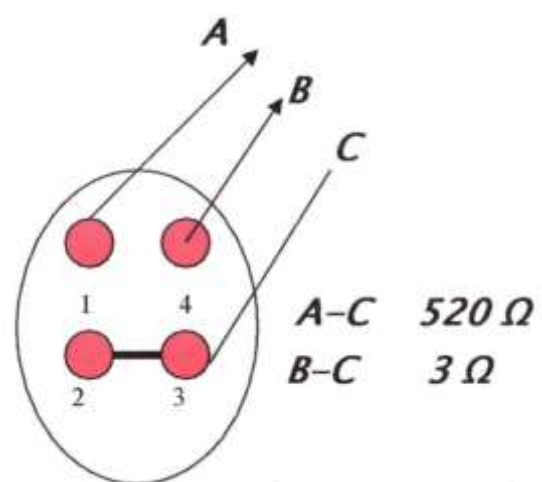


Dettagli del mobile dell'altoparlante

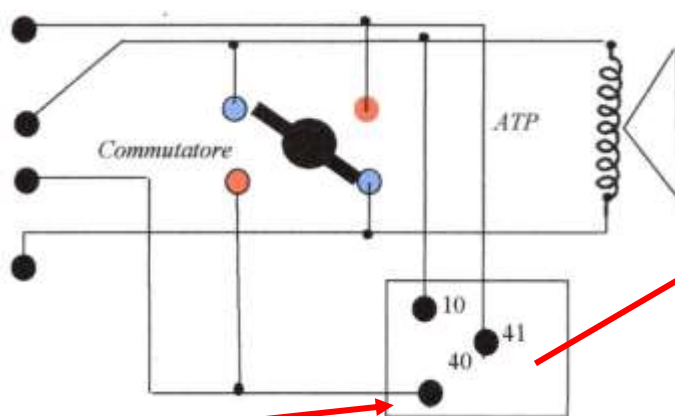




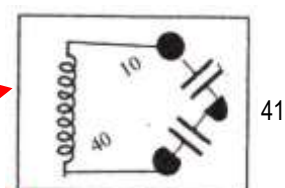
Trasformatore d'uscita



Schema dei collegamenti dell'altoparlante

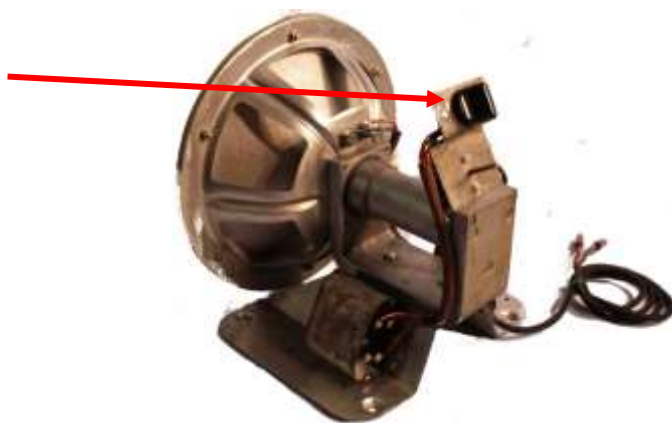


Contenitore con due condensatori e una induttanza
 N° 2 condensatori da $8 \mu F$ - 400 V
 Induttanza - 5 mH - $3 \, \Omega$ - filo Φ 0,9 mm



Dettagli dell'altoparlante

Commutatore a spinotto



de Meesterzanger



EEN EERENAAM

De Meesterzanger - de eere-titel van den overwinnaar op de zangerstournooien in de Middeleeuwen.

- de eere-naam van den Philips Luidspreker No. 2011, waarin de radiotechniek zegeviert.

Verbluffend natuurgetrouw - volkomen onvervormd, wordt het timbre van ieder instrument en de uitspraak van ieder woord weergegeven.

Philips Luidspreker 2011
de „MEESTERZANGER”
F. 165.—

PHILIPS
RADIO

I grandi registi italiani

Carlo Lizzani

Di Giovanni Orso Giaccone

Altri nomi: pseudonimo Lee W. Beaver

D. Nascita: 3 Aprile 1922 (Ariete), Roma (Italia)

D. Morte: 5 Ottobre 2013 (91 anni), Roma (Italia)

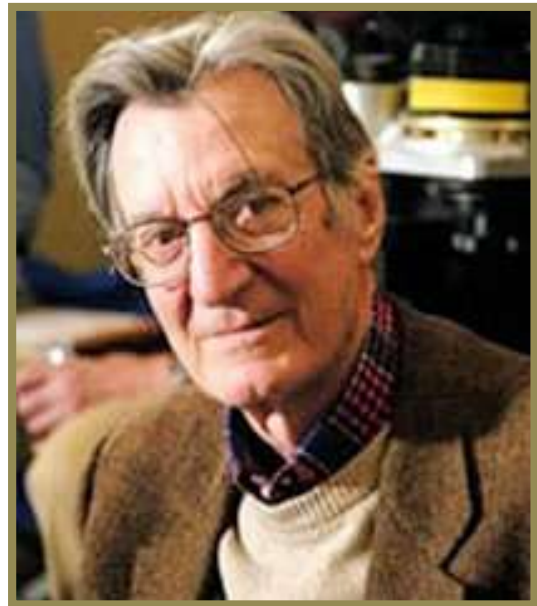
Pensa a cose semplici quando si tratta di riabbracciare il mestiere di regista. Carlo Lizzani è colui che, attraverso testimonianze precise o racconti dettagliatissimi, fa breccia nel cuore del pubblico, raccontando un cinema che non si può ignorare e una vita che è chiusa a doppia mandata nei suoi segreti.

Autore di storie drammaticamente reali, è il narratore di leader di sinistra scomparsi, rimpianti per lo spessore umano, l'intelligenza politica e l'esemplarità morale. Lavora con la memoria, quindi, fra dramma, inchiesta giornalistica e documentaria. Un cinema che non sempre gli riesce. Un cinema che, come un bambino a volte, inciampa nella narrazione o sceglie la staticità all'azione, ma che comunque si sorregge su immagini dense e una notevole accuratezza nella messa in scena.

Una buona confezione offerta al pubblico che con molta scioltezza guarda e si arricchisce del valore della testimonianza. Ogni tanto ricalca qua e là qualche cliché conosciuto, soprattutto quando si imbatte nella commedia social-sentimentale dove perde il suo status di autore impegnato di sinistra per osservare i mutamenti di costume dell'Italietta operaia o nello spaghetti western.

Sempre teso verso la possibilità di rinverdire i canoni estetico-sociali della formula neorealista e nella necessità di girare un documentario su ciò che più lo appassiona, la Cina di Mao Tse Tung, per esempio, incide, apre, narra efficacemente e informa giornalmisticamente, con una predominanza verso l'osservazione attenta e minuta della vita quotidiana, del popolo italiano, dei suoi usi e costumi.

Ma del resto, Lizzani l'ha sempre dichiarato, per lui il cinema è «un'arte di fatti e di uomini» e, proprio secondo questo principio, le sue opere nascono dalla ricerca di una verità oggettiva, "storica", nella realtà della cronaca.



Proveniente dalla critica cinematografica, fin da giovane infatti lavora nella redazione di riviste come "Cinema" e "Bianco e Nero", muove i suoi primi attivi passi nella settima arte come sceneggiatore di **Aldo Vergano** per la pellicola **Il sole sorge ancora** (1946) con **Massimo Serato**, **Lea Padovani**, **Vittorio Duse**, **Gillo Pontecorvo** e **Giuseppe De Santis**.

E sarà proprio l'incontro con quest'ultimo che lo avvicinerà ai temi del neorealismo impegnato. De Santis lo imporrà, infatti, come suo sceneggiatore e soggetto di fiducia per pellicole come: **Caccia tragica** (1947), **Riso amaro** (1949) con la giunonica **Silvana Mangano** e il furbastro **Vittorio Gassman** - che gli varrà una nomination all'Oscar per la miglior sceneggiatura - e **Non c'è pace tra gli ulivi** (1950).



Sentendosi particolarmente coinvolto nel mestiere del regista decide di tentare anche lui quella strada, firmando la sua opera prima: il documentario *Viaggio al Sud* (1949), il primo di molti altri. È il 1948, quando vince il premio della migliore sceneggiatura originale al Festival di Locarno per *Germania anno zero* (1948) di **Roberto Rossellini**, che aveva scritto con lo stesso regista e Max Kolpé, mentre nel 1951 debutta con il suo primo film di finzione: il bellico *Achtung! Banditi!* (1951) con **Gina Lollobrigida**, **Andrea Checchi**, **Lamberto Maggiorani** e **Giuliano Montaldo** coinvolti in una storia di guerra partigiana fra Genova e l'Appennino ligure.



Invece, nel 1953, stringe fra le mani il Premio Internazionale di Cannes per la pellicola *Cronache di poveri amanti* con **Marcello Mastroianni**, che aveva realizzato simultaneamente al drammatico *Ai margini della metropoli* (1953) con **Giulietta Masina**.

Coinvolto nel progetto di **Cesare Zavattini** - *Amore in città* (1953), dove avrà occasione di collaborare con **Michelangelo Antonioni**, **Federico Fellini**, **Dino Risi** e **Alberto Lattuada** in mini inchieste sull'amore in Italia, dirige poi: *Il Gobbo* (1960) con **Pier Paolo Pasolini**, che ritroverà anche in *Requiescant* (1966), *Il carabiniere a cavallo* (1961) con **Peppino De Filippo**, *Il processo di Verona* (1963) con

la Mangano e Claudio Gora e *La vita agra* (1964) con **Ugo Tognazzi**.



Nel 1965, lavora con **Ettore Scola** nella commedia *Thrilling* con **Alberto Sordi** e, nel 1968, dirige **Stefania Sandrelli** nel sottovalutato e bellissimo *L'amante di Gramigna*.

Vincitore del David di Donatello per la miglior regia e di un Nastro d'Argento per la migliore sceneggiatura per *Banditi a Milano* (1968), collabora con **Jean-Luc Godard**, **Marco Bellocchio**, **Bernardo Bertolucci** e l'amico **Pasolini** nella pellicola corale *Amore e rabbia* (1969), riemergendo dal mucchio nel 1971 con *Roma bene*, che annoverava fra gli interpreti anche l'ottimo **Vittorio Caprioli**, e con *Mussolini ultimo atto* (1974) che aveva come protagonisti **Rod Steiger** ed **Henry Fonda**.

Trasferitosi nel piccolo schermo, firmerà le fiction *C'era una volta un re* e *il suo popolo* (1983), *Nucleo zero* (1984) e *Un'isola* (1985), tornando alla carica con la trasposizione cinematografica di un fatto di cronaca: *Mamma Ebe* (1985) con la ritrovata **Sandrelli**. Membro della giuria del Festival di Venezia nel 1987, dirige, lo stesso anno, un'altra fiction *Emma*.

Quattro storie di donne, passando all'opera per il grande schermo **Caro Gorbaciov** (1988) con **Harvey Keitel**. Dopo la miniserie **La formula mancata** (1989), dirige l'episodio **"Cagliari"** per il documentario **12 autori per 12 città** (1990) che lo vedeva affiancato ad **Antonioni**, i fratelli **Bertolucci**, **Mauro Bolognini**, **Alberto Lattuada**, **Mario Monicelli**, **Ermanno Olmi**, **Pontecorvo** e **Francesco Rosi**.

Lavorerà ancora per la tv con la fiction **Il caso Dozier** (1993), poi sarà membro della giuria del Festival di Berlino nel 1994, anno in cui firmerà **Celluloide** (1995) con **Christopher Walken**, vincendo il David per la migliore sceneggiatura. Insignito del premio François Truffaut dal Giffoni Film Festival. continua la sua carriera di regista - attualmente e principalmente televisivo - con la miniserie **La donna del treno** (1998), **Maria José, l'ultima regina** (2002) e **Le cinque giornate di Milano** (2004), pur senza mettere da parte il suo primo amore: il documentario.

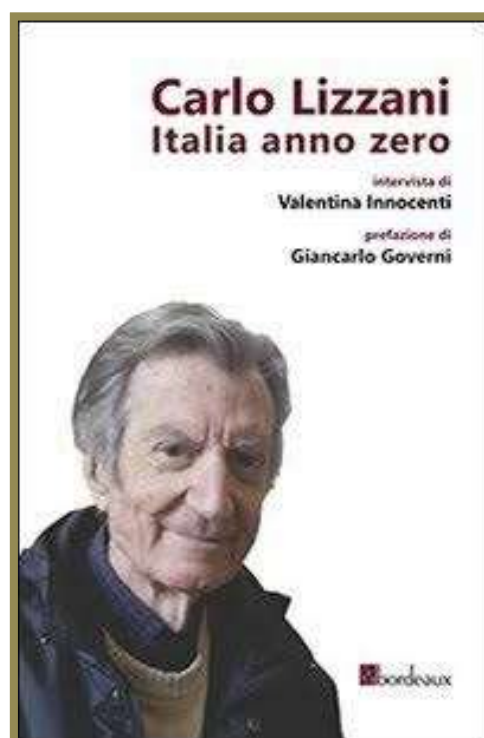
È l'autore infatti di alcuni notevoli ritratti cinematografici come **Luchino Visconti** (1999) e **Roberto Rossellini - Frammenti e battute** (2000), ma anche l'opera corale e grandissima **Un altro mondo è possibile** (2001) con **Francesca Archibugi**, **Bellocchio**, **Marco Tullio Giordana**, **Franco Giraldi**, **Monicelli**, **Pontecorvo**, **Gabriele Salvatores**, **Scola** e i fratelli **Taviani**.

Si investirà perfino come attore, mestiere che aveva fatto anche in giovane età, nelle fiction **Giochi pericolosi** (2000), **Papa Giovanni - Ioannes XXIII** (2002), dove ricopre il ruolo di **Pio XII**, ed **Edda** (2005). Onorato dal David di Donatello alla carriera, continua il suo percorso cinematografico di drammatica attualità con attendibili ritratti storici denotati da un'incisività e un'esautività impressionanti (**Hotel Meina**), ma anche dal tentativo di accusare e denunciare in prima persona quei "gravi errori" che hanno costruito la Storia, senza mai mitigare o addolcire l'affresco disperato e pervasivo che si appresta a dipingere. Con compatta intensità, Lizzani racconta, in maniera sempre intelligente, la vita vissuta, impegnata, tesa a suscitare emozioni, senza smarrire equilibrio e misura, e incrociata all'esemplarità "morale" di alcuni dei suoi personaggi, i quali nonostante vivano nello squallore, sono vulnerabili oltremodo al Bene più che al Male.



Muore suicida nel pomeriggio del 5 ottobre 2013 a Roma, all'età di 91 anni. Il regista si è gettato dal balcone dell'appartamento in cui viveva, nel quartiere Prati (una fine tragica che ricorda quella di **Mario Monicelli**), lasciando in casa un biglietto: "Stacco la chiave".

*Riassunto tratto dal volume :
Carlo Lizzani – Italia anno zero*





PHILIPS 2511



Associazione Italiana Radio d'Epoca

Sede legale: Museo dei Mezzi di Comunicazione - Arezzo

Presidente Onorario: Nerio Neri

Consiglio Direttivo

Presidente: A. Ferrero 3388735877
airepiemonte@hotmail.com
Segretario: Fabio Zeppieri 349.3167633
zeppieri.fabio@libero.it
Tesoriere: Chiaradia: 3357635987
airenordest@libero.it
Consigliere: U. Alunni 3480171413
umbertoalunni@gmail.com
Consigliere: L. Collico 3493830770
l_collico@virgilio.it

Comitato Scientifico

Neri (Coord.), Bramanti, Pria, Cecchi, Piana, Raponi.

MUMEC (Museo dei Mezzi di Comunicazione Arezzo).
Sito: www.faustocasi.it

Gruppi Locali e Coordinatori

Milano: C. Pria 02.38302111
carlo@aireradio.org
Firenze: C. Bonechi 339.6131904
elena7211@tin.it
Bologna: R. Piana 338.8645616
renzopiana.bo@gmail.com
Torino: A. Ferrero 338.8735877
airepiemonte@hotmail.com
Genova: R. Colla 349.8430416
roberto.aire@gmail.com
Ravenna: F. Giuliani 0544.82185
Brescia: R. Tancredi 347.4085743
robytnic@hotmail.it
Lazio: F. Zeppieri 349.3167633
zeppieri.fabio@libero.it
Arezzo: S. Menci 338.5901410
Veneto: G. F. Chiaradia 335.7635987
airenordest@libero.it
Venezia Giulia: G. Maugeri 338.5776770
gianni.maugeri@tin.it
Valdisieve: E. Alterini 055.8314676
Calenzano: F. Giovannoni 347.5710860
giovannoni.fabio@gmail.com
Sostegno Radio (MI): L. Collico 349.3830770
l_collico@virgilio.it

Servizio schemi:

Carlo Pria - Via Calvi 2 - 20021 Baranzate (MI)
carlo@aireradio.org

Gestione soci, mancati recapiti, numeri arretrati e segnalazioni:

G. F. Chiaradia e-mail: airenordest@libero.it
(Arretrati: invio gratuito ai soci per posta elettronica solo in formato PDF)

Iscrizioni/Rinnovi: Italia € 45.00; Estero € 48.00

- con **Paypal**: dalla pagina "Associatevi"
del sito www.aireradio.org

- con **Bonifico bancario**:

Banco Posta IBAN: IT29 W0760114100000010968527 ;
BIC SWIFT: BPPIITRRXXX

intestato a: A.I.R.E. Associazione Italiana Radio d'Epoca

- con **versamento su Conto Postale n. 10968527**

intestato a: A.I.R.E. Associazione Italiana Radio d'Epoca

(Indicare chiaramente nome, cognome, indirizzo, num. tel. e/o e-mail)