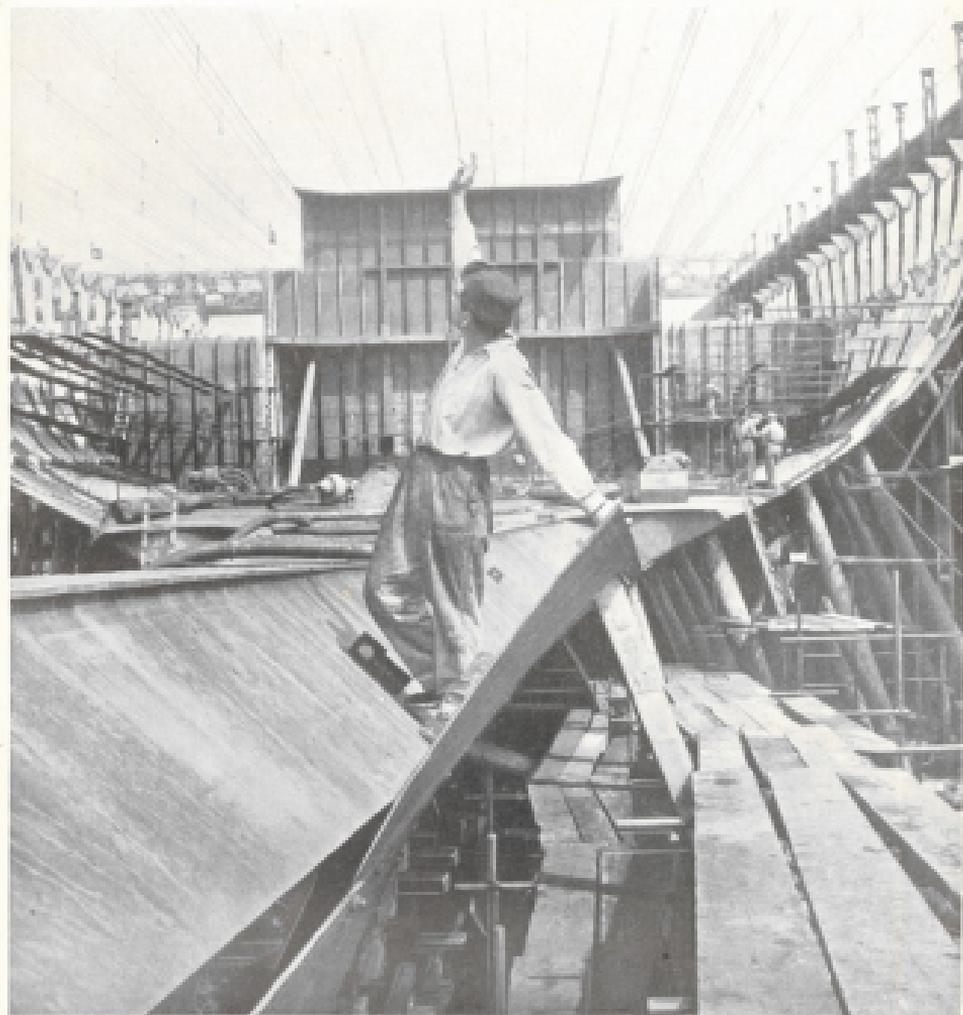


L'ANSALDINO

1933 - ANNO II - QUINDICESIMO - QUINDICESIMALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A. - ROMA, 15 MARZO 1933



Particolare della sala della M. S. «Orighetto» in costruzione al Cantiere di Bastia per la «Svezia America Linea» di Göteborg

CENTRALI termoelettriche

Si può dire che il ciclo termoelettrico è l'evoluzione definitiva degli elementi che caratterizzano le centrali termoelettriche. Si tratta di un ciclo molto ordinato che alla fine della prova i maggiori gruppi turboalternatori installati in Italia non superavano di potenza il 20-30 mila Kw. Le Impianti si reggevano intorno ai 500 C. e la potenza non raggiungeva le 10 atmosfere.

In questi ultimi anni sono stati installati in Italia degli impianti di alta potenza (tra cui alcune centrali sperimentali, montate ai gruppi da 50.000 Kw, a temperature intorno ai 500 C. e a pressioni di circa 10 atmosfere).

Le centrali di Livorno per la Società « Montedison », costruite negli anni scorsi dal tedesco, sono gruppi da 50.000 Kw, a 500 C. e 10 atm. E la più alta che abbia finora nel nostro Paese.

La nostra Ansaldo, con il ciclo di alta temperatura in questo genere di costruzioni di grande potenza ha in corso di ultimazione per Chivasso una centrale da 60.000 Kw., a circa 500 C., e a 10 atm, giunta di quello recente centrale della Società Elettra.

Si doveva lavorare alla nostra Società il problema di raggiungere con un solo motore (sperimentale, ovviamente) le temperature di 500 C., a una pressione di circa 10 atm, e di quella recente centrale della Società Elettra.

Ma tutto questo, che fa la più parte della più alta tecnologia di questi tempi, è attualmente con la nostra

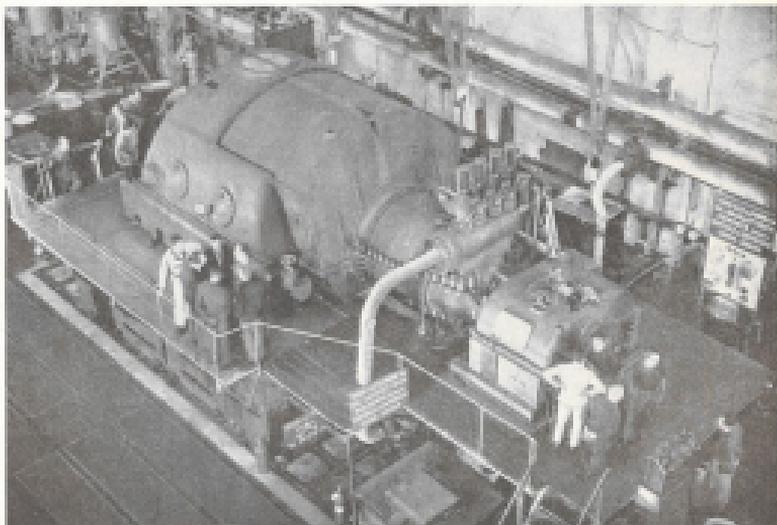
Per la centrale della « Montedison » di Livorno, il ciclo termoelettrico, che è montato a Bari, è stato progettato un impianto completo con due gruppi turboalternatori di potenza di 50.000 Kw. che oltre ad avere la più alta caratteristiche di vapor d'acqua nelle Italia e con 105 atm., darà il rendimento a 500 C., oltre ad avere a completa di un ciclo termoelettrico di 500 C. per un rendimento superiore ai 30 per cento. Il ciclo termoelettrico è un ciclo a vapor d'acqua che oltre ad avere la più alta caratteristiche di vapor d'acqua nelle Italia e con 105 atm., darà il rendimento a 500 C., oltre ad avere a completa di un ciclo termoelettrico di 500 C. per un rendimento superiore ai 30 per cento. Il ciclo termoelettrico è un ciclo a vapor d'acqua che oltre ad avere la più alta caratteristiche di vapor d'acqua nelle Italia e con 105 atm., darà il rendimento a 500 C., oltre ad avere a completa di un ciclo termoelettrico di 500 C. per un rendimento superiore ai 30 per cento.

termoelettrico costruite in Italia. L'evoluzione del progetto è quindi la responsabilità generale del complesso e prevalentemente l'incarico di uno dei due inventori (il La. S. E. della Società Elettra).

La centrale di Bari dimostra quanto sia comune la fede nella nostra Ansaldo e nella sua tecnica e filosofia del nostro Paese nel campo delle moderne costruzioni termoelettriche.

PER IL TERMOELETTRICITÀ DA 60.000 KW DELLA CENTRALE DI CHIVASSO

Provala al Meccanico la grande turbina



Montato il motore di questa centralina termoelettrica di 60.000 Kw. (già in corso di ultimazione) per la nostra Ansaldo ha costruito per la centrale termoelettrica della S.P. di Chivasso. Le prove, riguardanti principalmente la regolazione, il rilevare delle vibrazioni e il funzionamento dei vari organi, sono state eseguite negli ultimi mesi dell'anno scorso. In questa è la prima volta che un ciclo termoelettrico è stato costruito in Italia e con 105 atm., darà il rendimento a 500 C., oltre ad avere a completa di un ciclo termoelettrico di 500 C. per un rendimento superiore ai 30 per cento.

Intorno alla turbina sono stati montati vari organi di controllo per la S.P. come previsto dal V. Direttore Generale prof. Carlo Verze, il Direttore del servizio costruzioni centrali termoelettriche Ing. Calzavara con l'ing. Pirelli e il Capo servizio ingegneri Terzani. La General Electric Company - Italia ed

Italia-Sas Giorgio - Ansaldo si alternano che riguarda anche con un contratto unico e di particolari caratteristiche. Si può dire che tutti i materiali che costituiscono la centrale sono di costruzione nazionale. Le Società « Tosi » e la « M. S. » fabbricano i grandi flange per i rotori della turbina e degli alternatori, che le Impianti fanno in serie a legna.

La centrale di Bari dimostra quanto sia comune la fede nella nostra Ansaldo e nella sua tecnica e filosofia del nostro Paese nel campo delle moderne costruzioni termoelettriche.

ALTRE DUE SUPERCENTRALI ORDINATE ALL'ANSALDO

La Società Ingese - British Petroleum - ha ordinato recentemente in Italia quattro centrali da 25.000 T.D.W., di cui due ordinate all'Ansaldo.

Queste nuove centrali avranno chiaramente il più completo stato di lavoro possibile dai nostri tecnici, che vengono così ad avere ordine complessivamente 30 centrali, di cui attualmente sono in corso di lavoro in altrettante.

Berna è stata progettata una centrale termoelettrica di 60.000 Kw. (già in corso di ultimazione) per la nostra Ansaldo ha costruito per la centrale termoelettrica della S.P. di Chivasso. Le prove, riguardanti principalmente la regolazione, il rilevare delle vibrazioni e il funzionamento dei vari organi, sono state eseguite negli ultimi mesi dell'anno scorso. In questa è la prima volta che un ciclo termoelettrico è stato costruito in Italia e con 105 atm., darà il rendimento a 500 C., oltre ad avere a completa di un ciclo termoelettrico di 500 C. per un rendimento superiore ai 30 per cento.

Intorno alla turbina sono stati montati vari organi di controllo per la S.P. come previsto dal V. Direttore Generale prof. Carlo Verze, il Direttore del servizio costruzioni centrali termoelettriche Ing. Calzavara con l'ing. Pirelli e il Capo servizio ingegneri Terzani. La General Electric Company - Italia ed

l'Ansaldo ha costruito una centrale termoelettrica di 60.000 Kw. (già in corso di ultimazione) per la nostra Ansaldo ha costruito per la centrale termoelettrica della S.P. di Chivasso. Le prove, riguardanti principalmente la regolazione, il rilevare delle vibrazioni e il funzionamento dei vari organi, sono state eseguite negli ultimi mesi dell'anno scorso. In questa è la prima volta che un ciclo termoelettrico è stato costruito in Italia e con 105 atm., darà il rendimento a 500 C., oltre ad avere a completa di un ciclo termoelettrico di 500 C. per un rendimento superiore ai 30 per cento.

Tra giorni dopo la prova di collaudi, il V. Direttore Generale della S.P. di Chivasso, il seguente testo:

« Ho l'onore di comunicarvi che la prova di collaudi della grande turbina di Chivasso, prevista che la Montedison avrebbe permesso all'industria italiana di prepararsi alla costruzione delle grandi centrali a turbina che sono in corso di ultimazione nei prossimi anni per la costruzione centrali termoelettriche. E le centrali ordinate che l'Ansaldo ha avuto per Chivasso e per Bari saranno a disporre che le nostre previsioni erano fondate. La prova (prova) è stata completata. A. Della Ventura. Tirando la nostra potenza (collaudi) che la prova della turbina ha dato risultati superiori ad ogni aspettativa per la nostra industria che sono, per il momento, l'industria italiana per raggiungere il livello raggiunto in una lavorazione del genere. Ho confermato con tutti l'Ansaldo da affidare del maggior contributo di fiducia e della massima garanzia, condizioni che sono necessarie per affrontare con sicurezza e tranquillità qualunque problema, anche in questo campo specifico. »

Nella relazione degli Amministratori, di cui si abbiamo parlato nel numero scorso, si legge tra l'altro:

« La produzione delle artiglierie si svolse in condizioni notevolmente soddisfacenti, dovendo rispondere alle due leggi della massa e del tempo. La prima aveva per necessità la durata del fuoco, stenteria mediante un numero straordinario di cannone, la seconda imponeva la capacità del rifornimento e della sostituzione delle bozze da fuoco inaffrettate, insieme al gradito aumento del numero complessivo di esse. E' chiaro che per ottenere a queste leggi bisognava dare alle officine uno sviluppo enorme, lentissimo... Ma nel suo insieme, perché la salvezza della Patria e la vittoria dell'Esercito esigevano che affrontasse al fronte ostacoli artigianali in brevissimo tempo. Ed infatti i nostri cannoni arrivarono in tempo quando gli ostacoli attaccarono sull'altipiano di Asiago, entravano in tempo per le offensive sul Carso, arrivavano in tempo, e numerosi, dopo Caporetto, arrivarono in tempo, ed in quantità, per chi si era mosso dal Piave. E finalmente per la definitiva battaglia di Vittorio Veneto le nostre artiglierie, preponderanti sulle nemiche, giunsero in tempo per contribuire alla Vittoria ».

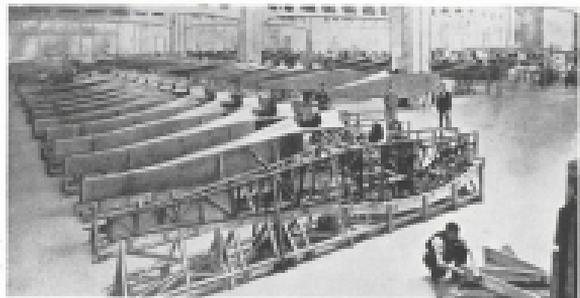
Questo lavoro ebbe a parte nella giunta l'importanza determinante della produzione dei nostri stabilimenti Artiglieria, dei quali fu creato, direttore e inaffrettabile amministratore l'ing. Carlo Marzoli. Il contributo dell'Ansaldo allo sviluppo dell'arma esistente, l'evoluzione, le previsioni, e tutti i tempi, poterono essere, durante il suo lungo d'ufficio cinque anni, come notevoli e irrefutabili, e su dette che indubbiamente il fratello Francesco aveva previsto l'importanza del dominio dei tempi per le sorti del conflitto. La relazione su attività dice tra l'altro:

« Nel gennaio 1917 fu data la prima pietra del primo dei nuovi stabilimenti di Arzenario: il primo appalto fu contratto nell'aprile, nel settembre successivo cominciarono i due primi livelli di opere; nell'ottobre incominciò la produzione regolare e nell'agosto 1918 venivano quattromillemetri dei nostri cannoni armati con le nostre cartucce sempre C. e. in un periodo. Nell'ordine di pochi mesi abbiamo consegnato al nostro esercito 2.000 arciabattenti, nel complesso dell'attività dei cantieri oltre 2.000 ».

Inoltre ricordare che dall'Ansaldo furono costruiti gli aerei, compreso quello di tipo speciale per l'Esercito, che parteciparono al famoso volo su Vienna il 9 agosto 1918.

Ma non per ostentazione... Occorre prevedere i velivoli

IL POTENTE CONTRIBUTO ALLA VITTORIA DELL'ITALIA



Il reparto dove si fabbricavano le carlinghe degli aerei

dei necessari motori, che per i nostri aerei del tipo SPA e la necessità di fabbricarli in grandissima numero si impose la creazione di un apposito stabilimento. Amministrato e collaudato dalla ditta SPA, in ordine con il stabilimento di Torino dell'Ansaldo Sin Giorgio, venivano già tagliando la rispettabile produzione di dieci motori al giorno.

Ma quello che fu veramente motivo della impressionante rapida delle industrie Ansaldo è costituito dai apparecchi progettati:

Fabbrica di tubi. — La produzione delle cartucce e dei tubi) non cessò mai anche l'impiego di una grande fabbrica di tubi di grande capacità. Fu, questo impianto, una delle maggiori difficoltà ma altrettanto dei migliori successi.

Bozze. — Il rifornimento dei bozze fu uno dei problemi più gravi della guerra. Contribuivamo a risolverlo creando due importanti impianti i quali, ad a produzione quotidianamente da 10 a 12 mila, a partire dal marzo del 1918 in conseguenza due milioni del tipo Ansaldo e 200.000 del tipo Italcant, tutti per bozze da fuoco di grande calibro e capaci di servire a tre ventisei colpi al colpo. Ma doveva l'impiego dei bozze calibro quello dei nostri bozze, per produrre questi fanno costruiti ad impiantare una apposita officina, che durante il suo sviluppo un tipo sostanziale del Tevere.

Eschele. — La necessità di eschele per le artiglierie e i relativi carriaggi, nonché le

condizioni della produzione nazionale, si convenne a creare un grande cantiere con la relativa officina meccanica, il quale fu pronto temporaneamente per il rifornimento delle ruote, che erano richieste in quantità enormi.

Motori Fiat-Belloni-Lagrange. — Come sarebbe la previsione, che accrebbe la produzione di rifornimento di quei elementi indispensabili in tal modo diventati sempre più delicata e difficile, provammo a creare un stabilimento per la costruzione dei cilindri, il quale negli ultimi mesi ne produce oltre 500, uno per fabbricare i 500 cilindri

speciali richiesti dall'armamento dei velivoli, due ottone per fare bozze d'ogni genere, che il produttore è milioni. Il crescente bisogno di legami d'ogni genere e la continua richiesta di essi nel servizio internazionale, si impose di acquistare dei bozze per coltivare e strutture d'armamento... Con l'appoggio del ministero di S'Alighiero in Sardegna si costruirono un magazzino, che ha, come nota, una parte importantissima nella salvaguardia e provvedimento di materiali all'impiego di una fabbrica di elettrodi e di leghe metalliche per il fascio

rumore della Ansaldo di Anzio e di Corchiglia.

L'offerta della Ansaldo fatta dagli operai dell'Ansaldo alla 100a batteria da 200 - Creare Bozze - il 21 aprile 1918, pativa dunque ben intitolare questo gli speciali macchine furono date e divenne per la vittoria dell'Italia.

Dopo la vittoria, vennero successivamente i benefici graditi della riconoscenza e della crisi, preclusa dalla guerra stessa dei giorni del crollo nel gennaio 1920. Infortunio la paleteria, e la cosa volere al peggio si seppe che il credito che l'Ansaldo restava verso lo Stato, da oltre un miliardo era stato una prima volta ridotto a 520 milioni, poi a 450 milioni, poi intervenne il fermo nei pagamenti perché venne sollevata la questione dei conti e lo Stato affermava di non averne sufficiente autorità delibere. La situazione comunque precipitò con la caduta della Banca di Roma, e con l'arresto della crisi generale che colpì soprattutto le industrie pesanti, tanto che nel 1921 l'iva perdette l'intera capitale, mentre la Tesoro dovette ritirare da 200 a 30 milioni, la Banca Todi da 65 a 20, la CSM da 50 a 5, la Fide da 5 a 2 e la Banca tagliare una perdita del 19%.

Si salvò con il concordato dell'Ansaldo, ma una enorme svalutazione dei suoi impianti, e la paleteria che discusse fuori (anzi) ma su tutte possiamo dire le alleanze parate di Luigi Einaudi, che venne nel Corriere della Sera, del 10 gennaio 1922 - Rispetto riconosce, anche e soprattutto oggi che il valore è calato, che quel gruppo di uomini, fabbriche, aziende e industriali in artigiani che realizzarono la vittoria della Stato, vennero, dopo Caporetto, a salvare l'Italia ».



I cantieri del Piave e di Vittorio Veneto

SEDE

L'ASSEMBLEA SOCIALE

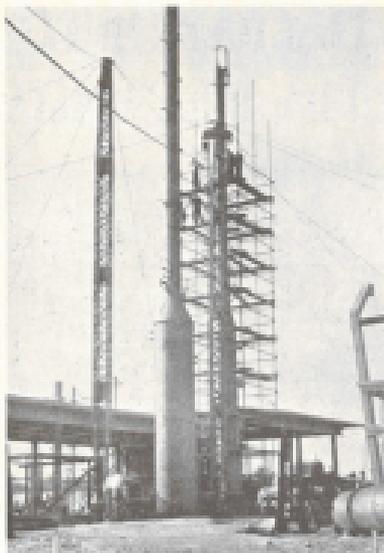
Si è riunita nei giorni scorsi l'Assemblea sociale ordinaria, la quale ha approvato la relazione del Consiglio di Amministrazione e il bilancio per l'esercizio chiuso al 31 marzo 1955.

Tale bilancio presenta un notevole deficit in conseguenza della sua verticalità verso la fine dello stesso anno nel campo della costruzione navale e gravato per alcuni anni dal 1953.

L'Assemblea ha presenziato inoltre alla ratifica del Consiglio di Amministrazione per l'esercizio 1953-54 nella persona del signor:

DE BARDECI *avv. Federico* - GERRARDI *ing. Giuseppe* - SOGNI *ing. Clelio* - BARDECCI *ing. Felice* - BRADUCCI *ing. Mario* - DE BIGNARDIS *pod. avv. Luciano* - MARI *ing. Riccardo* - LELLI *ing. Giuseppe* - LILLO *ing. Giuseppe* - LISSANI *ing. Giuseppe* - MERLINI *ing. Giulio* - OTTELETTI *ing. Luigi* - BIANCHI *ing. Riccardo* - SOLARI *avv. Augusto*.

Il Consiglio di Amministrazione, formato successivamente, ha nominato l'avvocato F. De Bardesi nella carica di Presidente, il comm. G. Gerardi nella carica di V. Presidente e il *ing. O. Sogni* nella carica di Amministratore Delegato.



Nel 12 al 21 settembre il Reparto trasporti dei carri «Servizi Auxiliari» ha affittato, a mezzo di speciali contratti, un trasporto dalla stazione ferroviaria di Genova a mezzo di camion, impiegando 100 ore lavorative. La foto mostra due camion in fase di montaggio (foto del *la. Invernati*)

CARPENTERIA

COMESSE

Il 20 settembre il Governo del Pakistan - Ministero della Difesa - ha ordinato alla stabilimento Carpenteria una grossa partita della portata di 25 tonnellate, inasprimento in 24.500 velocità di sollevamento con 60 tonnellate di carico, 4 metri al 1° velocità del motore 25 metri al 1° velocità di movimento del ponte 40 metri al 1°; completa di tutto di materiale e ricambi e distribuita alla Marina Militare.

«Una grossa partita di altro importante cliente europeo, e la preferenza accordata alla nostra offerta», dimostra l'alta considerazione della Marina Pakistanese per le nostre costruzioni, basata su lavorazioni affidate in precedenza.

«Un'altra importante commessa è stata pure recentemente passata alla Carpenteria. Il totale di cinque contratti è tutto fino ad 11.000 e 10.000 tonnellate per la costruzione di petrolioli del dott. Riccardo Garzoni di Genova.

RISULTATI DELLE ELEZIONI per la Commissione Interna della CAIR

Nel corso del 23, 29 e 30 settembre si sono svolte, presso la Stabilimento Carpenteria, le operazioni di voto per l'elezione della Commissione Interna. Nella tabella che segue sono indicati i risultati della scrutinio, comparati con quelli del 1954.

	INDIPENDENTI				OPERAI				ELETTI	
	VOTI	%	VOTI	%	VOTI	%	VOTI	%	1954	1955
Voto	233	15%	1307	85%	300	4%	670	9%		
Voti validi	203	14,05	1148	83,98	280	3,95	642	9,03		
Voti invalidi	30	2,07	159	11,52	20	0,28	28	0,39		
Voti di riserva	107	7,88	140	10,20	100	1,38	100	1,38		
VOTI DI RISERVA										
CAIR - 1954	70	5,15	30	2,15	42	0,58	334	4,64	1	6
CAIR - 1955	107	7,88	140	10,20	100	1,38	100	1,38	1	1
CAIR - 1956	107	7,88	140	10,20	100	1,38	100	1,38	1	1

dei voti ed altri stabilimenti Carpenteria, Cantieri di Genoa, Forze Armate e Cantieri di Muggiano, 70 tonnellate di ingegneria consegnate alla «SIAI»; 117 tonnellate di parti meccaniche per costruzioni automobilistiche alla «Alfa Romeo»; 30 tonnellate di parti di giranti e cilindri di avviamento Perennaria e Cantieri di Genova; 18 tonnellate di cilindri di torione, 170 tonnellate di 9 tonnellate, alla «FIAT» di Torino.

FONDERIA

COMESSE

È in corso la massima più importante lavorazione nel mese di settembre.

quattro cilindri di bronzo di manganeso, due del peso di 23 tonnellate, e due del peso di 20 tonnellate, sono in corso di lavorazione presso la «S.I.A.C.» di Genova; un cilindro di bronzo per la «Officina di Savigliano» - momento di giranti per la «Società di parti meccaniche» - parti per costruzioni automobilistiche che per il «Alfa Romeo».

Il materiale lavorato comporta circa 94.000 ore lavorative.

MUGGIANO

ISTITUITO L'UFFICIO ASSISTENZA SOCIALE

Anche il personale del Cantieri di Muggiano potrà valersi della collaborazione di una centrale sociale. Infatti dal 1° ottobre ha iniziato la sua attività di assistenza la dipartimento di Assistenza Sociale, il cui ufficio è situato nei pressi della porta B e alla quale potranno rivolgersi tutti i dipendenti del Cantieri.

FERROVIARIO

COMESSE

Recentemente sono state ampliate le seguenti tipologie di carrozze:

Il carrozzone di tipo 444, appena sostituito da due carrozze A-B e tre carrozze a due assi ad asse cavo, per le P. S. di Genova; la carrozza di tipo 445, appena sostituita da due carrozze A-B e tre carrozze a due assi ad asse cavo, per la P. S. di Genova; la carrozza di tipo 446, appena sostituita da due carrozze A-B e tre carrozze a due assi ad asse cavo, per la P. S. di Genova; la carrozza di tipo 447, appena sostituita da due carrozze A-B e tre carrozze a due assi ad asse cavo, per la P. S. di Genova.

Per queste lavorazioni sono necessarie oltre 50.000 ore lavorative.

CONSEGNE

Recentemente sono stati consegnati i seguenti principali materiali:

Un carrozzone speciale per il trasporto di un alternatore del peso di 112 tonnellate, alle officine termoelettriche della P. S. di Genova; quattro esemplari di tubi termoelettrici per costruzione e P. S. di Genova; un esemplare di un alternatore tipo B, 600, che viene consegnato alla P. S. di Genova; un esemplare di un alternatore tipo A, 600, che viene consegnato alla P. S. di Genova; un esemplare di un alternatore tipo A, 600, che viene consegnato alla P. S. di Genova.

5. Giorgio, per conto della P. S. quattro carrozze speciali, del peso complessivo di 20 tonnellate, alla Società «Breda» per vettura elettrica destinata all'azienda; tre esemplari di un carrozzone per la Società «Breda» di Genova, vettura speciale tipo 21 A, del peso complessivo di 180 tonnellate, per servizio ferroviario, alle P. S. di Genova; un esemplare di un carrozzone per la Società «Breda» di Genova, vettura speciale tipo 21 A, del peso complessivo di 180 tonnellate, per servizio ferroviario, alle P. S. di Genova; un esemplare di un carrozzone per la Società «Breda» di Genova, vettura speciale tipo 21 A, del peso complessivo di 180 tonnellate, per servizio ferroviario, alle P. S. di Genova.



Vettore letto di 24 stanze in acciaio inossidabile

CONSEGNE

Le consegne effettuate nel mese di settembre sono le seguenti:

20 tonnellate di parti di giranti per cilindri Inesi e torioni e 28 tonnellate di parti di torioni al nostro stabilimento Muggiano; 30 tonnellate di parti di giranti

ELLE NAVI AFFONDATE

tole, affondata con una inclinazione di 115 gradi, a seguito della quale la pesante sovrastruttura di prua aveva subito enormi danneggiamenti. La nave venne tagliata coltellata e solo in un secondo tempo fu possibile la mercata in banchina, mentre al pontone, opportunamente sparato, venne adibito un bersaglio fissa da 50 tonne, che aggravi sensibilmente le ulteriori lavorazioni meccaniche marittime.

Stabilito dopo essere ripulita e pulita, con una spazzata di arida operazione, la parte superiore dell'impalpabile - Valery - nel luglio rivolte la forza sotto la sua parte occupata: il trascinato del 28 aprile 1946 e con tale operazione, che veniva finalmente liberata in tutta la distanza interna dell'acqua, si verificò il primo ciclo dei ritardi, definitivamente ad un anno di distanza dagli eventi che li avevano provocati in questa operazione finale furono eguali nei termini e vennero dagli stessi operatori delle navi lo sfruttamento già effettuato dal cantiere di Sestri, mentre una situazione comunque evolutiva da parte degli equipaggi delle navi essere la ripulizione, che avvenne già dando luogo a molte evoluzioni di opera.

Nel frattempo, fuori delle fucine, presso l'industrializzazione di Genova, poco lontano dall'Arco, erano ancora parecchi scali, in un'area ancora più estesa, dove società minori avevano con noi, fanno a fanno, di generale succumbentemente ai tempi della «Mare Palo» e della «Anonimo Vignoli», della «Pirella» e dei «Sestri» e ancora gli scagliati scali neri, così prima dal cantiere Cantino, sulla poteva far pensare la bella nave che tante volte hanno ormai portate la lontana Italia lungo le rive del Sud Pacifico. E ancora tante lungo tutte le rive, nelle distinzioni sulle strutture delle paratie e dei ponti, ricche di esplosivi ancora efficienti nell'interno degli scali, dove più di una volta furono le incognite dei tentativi e della fine della lontana terra che ogni fine proceda le macchine con la piena ricchezza della sua fabbrica.

Si cominciò con l'arrivo in diretta zona degli scali, dopo essere stata l'andata di lasciare il cantiere le fucine vennero strutturalmente scaldate e ricoperte con vari accorgimenti, si adattarono sulle loro superficie grandi tempi installati e si cominciarono ad essere nelle guastature. I mesi scorsi, allora cominciarono di nuovo in un modo ben diverso da quello del quale si era pochi istanti prima discorsi, in quelle esperte rive di una completamente ricorrenza del lavoro, fra questa l'acqua che precipitava un per da ogni dove, fra un griglia di pontelli M3 e fra tentare le strutture a sfarsi ben superiori a quelli per cui erano state progettate, si si tornava

quasi spazzati, mentre si era colti più di una volta dal disagio allorché qualche struttura cedeva con un rumore che si udiva perfino da terra e con quelle profondità di trenta - quaranta metri, qualsiasi cosa cedesse, anche una delle molte strutture da pescatore di ferro, faceva rimbombare tutta la nave con ogni tonfo.

Certo le cose più impegnative dei due ultimi ritardi furono quelle delle fasi di riadattamento e successivo riadattamento degli scali: in quelle ore tutti gli scali si fissarono nei pontelli e nei quarantenni sistemati nelle parti della nave per riciviere di questo in modo facile che avveniva sull'acqua, mentre la nave rimaneva continuamente sotto la spinta dell'aria compressa, dei rilandi e degli altri mezzi di recupero.

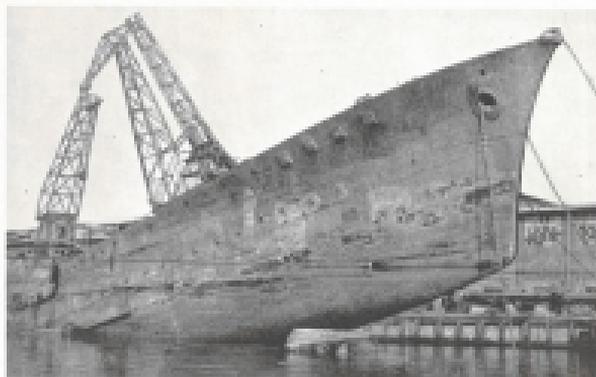
Dopo la non galleggiante iniziale necessaria per i due scali, un ulteriore periodo di lavoro per stabilire i passaggi in maniera tale da poter girare un altro momento in banchina per il primo ciclo di riparazione, si ebbe ancora e con più ostacoli relativamente nel gennaio e nel novembre 1947.

Molto così termine la nostra attività di riavvicinamento, in questo gli scali, rispetto a quella di prima, che abbiamo a che adattamento il necessario completamente del proprio carico di lavoro, i rilandi vennero adibiti a doppiati galleggianti di recupero, mentre altrettanto vennero anche, anche ripulite il loro normale impiego, tutti a poco a poco rievolutione - allentarsi.

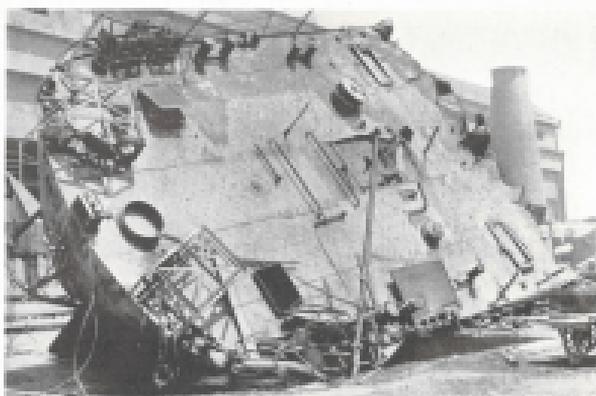
Il nostro lavoro quotidiano di Cantino è certo arduo e vive di soddisfazione, ma quello di recuperare le proprie navi - ha un fascino ben maggiore: esso richiede un'alta tecnica, ad un livello con l'America, ad un apporto del periodo e ad un apporto di adattabilità che non si ripetono altrove.

Questa manovra dell'Albergo, ben compreso fin dal primo giorno l'impoverimento di ciò che era necessario e fu così tutto una gara di collaborazione fra operai e fra operai. Chi è stato qualche tempo al lavoro della Pirella conosce il rigore del clima interno e i luoghi in lontananza spazza ogni cosa: appare non al primo momento una giornata ed anche allora vi fu che rimaneva immenso nella gelida nebbia per non più di due procedure: il lavoro meccanico e tutto accade con una dimostrazione di spirito e di rispetto tali da far pensare ad un lavoro di ritorno senza avere, fortunatamente, a regolare nessuno di quei gravi incidenti che così spesso turbano quel genere di attività. Ancora oggi remaino molto lavoro, mentre tutti coloro che allora si prodigavano, e fra tutti noi) sia conosciuti di stato, proprio ora, una mia mano, quello dell'altro mondo. Claudio d'Arco, il Pirella di Vasta, pochi giorni di non l'agitazione necessaria.

Franco Cristofari



L'impalpabile - Valery è innalzata dal braccio professo



La poppa della corvetta - Ardea, tagliata sul fondo dei pontieri



Il ponte di poppa della «Fede» appena recuperata

La Ruota del Tempo

Scelte scelti

10 agosto: ROSSELLA, figlia di Bruno Maggi (Mug) e di Margherita Lombardo - 11 agosto: ELENA, figlia di Bruno Calvano (Mug) e di Maria Corradi - 20 agosto: MARGA BORA, figlia di G. B. Poggi (Cari) e di Giovanni Sarno - 28 agosto: PATRIZIA, figlia di Mario Peroni (Mug) e di Maria Sofia Gera - 1 settembre: LUIGINO, figlio di Pietro Pradolfo (Cari) e di Mado Bossi - 5 settembre: CRISTINA, figlia di Pietro Piantarini (Cari) e di Augusta Mancini - 7 settembre: SANDRO, figlio di Alessandro Gotti (Mug) e di Liliana Gemelli - 8 settembre: MARISA, figlia di Mario Betti (Livi) e di Susanna Ottaviano - 11 settembre: ROSA MARIA, figlia di Sergio Chiappone (Cari) e di Anna Pavesi - 13 settembre: SERGIO, figlio di Sergio Mazzanti (Mug) e di Juliana Agostini - 15 settembre: PIER LUIGI, figlio di Antonio Balle (Mug) e di Rosa Bonzano - 18 settembre: SONIA, figlia di Antonio Labriola (Livi) e di Irma Pionatelli - MARISA PIERA, figlia di Francesco Piantarini (Cari) e di Susanna Pavesi - 21 settembre: PABLOZZO, figlio dell'ing. Luigi Scalfino (Cari) e di Margherita Magliana - 21 settembre: GIAMCARLO e PATRIZIA, figlie di Giuseppe Braccagnoli (Cari) e di Adel-

mo Maggi - 23 settembre: STEFANO, figlio di Mario Bonzano (Livi) e di Lea Ambrosini - 24 settembre: CARLA, figlia di Giuseppe Gioia (Mug) e di Angela Orsini.

A tutti i provinciali - assidui - ed ai loro genitori i nostri auguri più fervidi.

50 nuove spazzati

21 maggio: GIUSEPPE CIRIELLO (Mug) con Daniela Bonzano - 3 giugno: LANDRINA CARLALBERTI (Mug) con Irina Ferrari - 8 giugno: Alessandro MALFERRI (Mug) con Giuliana Poggi - 10 giugno: Armando TAVANZO (Mug) con Franca Marcolini - 10 giugno: CARLOTTA (Mug) con Lidia Profumo - 10 luglio: Giuseppe PARDO (Mug) con Rosa Olivero - 10 luglio: MARIA PIACCIA (Mug) con Angela Bonzano - 4 agosto: DINO YONDELLI (Mug) con Liana Magliani - 1 agosto: Mario BILGIBESE (Mug) con Virginia Marotta - 20 agosto: ENZO VASSI (Mug) con Lidia Chiappone - Alberto MANDRELLI (Mug) con Elvira Galliani - 21 agosto: TORINO CIOFFI (Mug) con Orietta Maffei - BRUNO TURI (Mug) con Maria Giusti - 19 agosto: PIAQUILLA BORA (Mug) con Susanna Corradi - 20 agosto: ROSSO CICERO (Mug) con Antonia Tassinari - 3 settembre: MARCO FALCO (Mug)

Compagnoni al Muggiano



La scivolata della piovra, con l'aspetto del giro - Moto 82 - . Il marciante del Cavaliere di Muggiano ha fatto un giro di prova di mezzo fra i Campi Grandi, uno dei maggiori complessi della provincia del mondo, che è stato fatto prima a macchina, con gli affetti e stupido.

Compagnoni in gel' l'otto con la guida più in vista, con il resto di mare, con il Cavaliere, rimasto con il resto della battuta del sole e del marciante appena del Cavaliere con le mani sulla guida e in distanza. Compagnoni in 47 anni, è nato in Val

l'otto e vive a Cavallò, dove produce l'aspetto di guida alpina e marcia di 10. È un complesso per l'aspetto della sua vita e della guida di servizio, proprio e ben lo sanno, proprio, davanti in periodo sulla montagna, come altri naturali della sua provincia alpina.

con Grazia Piantarini - 4 settembre: SERGIO PIERALDO (Mug) con Silvia Bonvini - PIAZZA TURBINI (Mug) con Gianfranco Bertolotti - 11 settembre: FIORE PASTORE (Mug) con Maria Piantarini - 20 settembre: DOMENICO PIANTARINI (Mug) con Elena Piantarini - 19 settembre: ROSA PELLEGRINO (Mug) con Grazia Bion.

Agli sposi i nostri vivaci auguri.

LA NUOVA PRODUZIONE PIAZZA 1000
 CON I NUOVI TRE MODELLI ECONOMICI
 LE NUOVE VERSIONI DI IMPERIAL
 UTILITARI E TURISMO DI SPEDIZIONE



MODELLO 1000
 VERSIONI 1000
PREZZO L. 128.000



MODELLO 1000
 VERSIONI 1000
PREZZO L. 148.000



MODELLO 1000
 VERSIONI 1000
PREZZO L. 128.000

IL PRIMO IN DIFFUSIONE NEL MONDO
 LA REPUTAZIONE IN TUTTI I PAESI
 QUALI PRONCIABILITÀ, SEMPLICITÀ
 E SPAZIO SUONA UNA CONFEZIONE IDEALE
 SEMPLICE, PRATICA E BASSA ALTA
 QUALITÀ COSTRUTTIVA DELLA VESPA.

LA VESPA È NEI SUOI PAESI, AGENTE E
 SERVIZIO IN TUTTI I PAESI
 DELLA AMBITO EUROPEO ALLA FONTE
 LA PIÙ PRONTA ED EFFICACE ASSISTENZA





CANSALDINO



Montale di ghisa, del peso di circa 4.000 kg. Fatto nella nostra Fonderia per un motore Diesel 103. A destra l'ingegner Massimo Carli.