

L'ANSALDINO

ANNO II - NUMERO 21

QUINDICIMALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A.

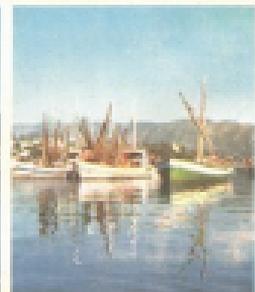
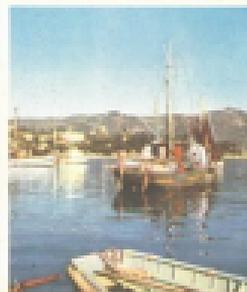
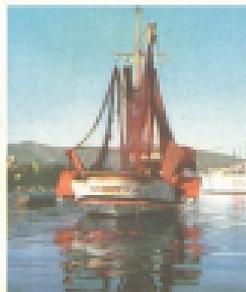
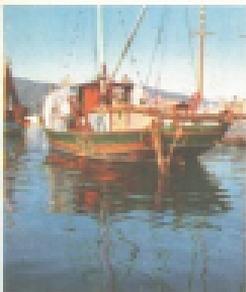
GIUGNO, 15 GIUGNO 1955



Suggestiva veduta della struttura di atterraggio del Cantiero Navale di Genova. Scatti.



In tutti i centri pescherecci italiani, e anche in molti stranieri, l'affermazione dei motori Diesel marini assume sempre crescente importanza, specialmente per quanto riguarda i motori a quattro tempi sovralimentati, che ultimamente hanno conseguito risultati brillanti sotto ogni aspetto. Installando il motore, negli esemplari anomalarissimi, dubbi non sul rendimento, bensì sulla convenienza di affidare detto motore alle cure dei pescatori, gravati ad un dato lavoro che non permette di richiederlo. Ma ciò il competitoro Vittorio Ghidini ed l'Ufficio Vendita Motori dell'azienda hanno avuto occasione sul campo di vederlo sovralimentato e oggi gli stessi produttori sono il più entusiasti tra gli utenti. Una buona ragione che non è loro sfuggita un compagno compatto e delicato ed hanno constatato i molteplici vantaggi che esso offre: maggiore potenza installata con lo stesso ingombro sullo stesso tipo di scafo ed allo stesso numero di giri, arrivo più rapido sul luogo di pesca e più rapido ritorno, maggiore rendimento sul lavoro della rete e quindi maggior numero di salte di giorno, inferiore consumo di combustibile e di olio. Le foto mostrano alcuni pescherecci di vari centri, muniti di motori Ghidini Ansaldo sovralimentati.





La sala a tracciare del Cantiere di Sestri

In un cantiere vasto dall'esterno, con le pareti grigie in cemento e gli acciai rammentati, non si impedisce l'esistenza di un ambiente come questo. E' una sala enorme, che si allarga per cento-trenta metri su una larghezza di trenta, e struttu-

ra speciale e senza colonne: qui, infatti, una trapezoidale navata, che lascia il riparo di un tempio.

Infatti ed trova a camminare in punta di piedi, col naso all'aria ad osservare la raziosa struttura del tetto a nervature, che si perde in prospettiva con

le sue vetrate lunghe come tutta la sala, dalle quali entra in ogni angolo un trionfo di luce.

A che cosa serve tanta luce? A disegnare sul pavimento.

Il pavimento è una lavagna nera, sulla quale so-

no tracciati degli strati affrettati a linee curve e ritte, a parti, ad angoli.

Si camminano su tracciati multicolori, dove si intersecano linee verdi, rosse, bianche, gialle, che ora confiniscono a formare una figura geometrica qualsiasi come un capitolo to-

nico, ora fuggono in una iperbola insospettata che pare esplodere come un fuoco artificiale.

Questo pavimento può dar pensare al disegno di Leonardo e ai quaderni di Kandinskij: una paragonata nella sala a tracciare si trasforma in una posses-



Un tracciato al lavoro



Un modellista prepara

giata nel tempo e nella spazialità.

Questo naturalmente sono le impressioni anteriori di uno che passeggia. La verità vera è ben diversa. Siccome qui è arbitrario e fantastico, niente è semplicemente decorative, a cominciare dalla bella architettura che è stata fatta così perché la luce potesse raggiungere ogni angolo della sala in qualunque posizione di sole senza creare riflessi ed ombre. I disegni sul pavimento, poi, sono quanto di più preciso, tecnico, funzionale si possa immaginare.

I disegni sul pavimento non sono che la trasposizione in scala naturale (naturalmente, signori miei: rispetto il perché delle dimensioni della sala!) dei disegni « in lunotto » che i progettisti hanno tracciato secondo il piano generale di progetto.

Qui, sul lucido pavimento scuro, le sedolati sono avvisate in proiezione e tracciate con le quote e le linee d'isocosta. Ogni punto della nave è segnato qui, nel suo giusto rapporto spaziale: la fuga delle curve compone i « solami » della nave.

Guardate con occhio sospeso, ecco che la U-line suggerita come la scia del vento e certi vortici multicolori che parevano nell'infocci appresso veramente quali sono, cioè il profilo dello scavo di prova e il sottotono di un bruciato partellina. Come nasce, da cogli schizzi di Leonardo.

Le navi non vengono tracciate, come si potrebbe pensare, in senso longitudinale alla sala ma in senso trasversale, ai treni

in metri di lunghezza, e relativi al tracciato la metà del raggio o prova e la metà dal centro a poppa.

Due sculture, come in questi giorni a Sestri, che per ragioni di spazio venivano sovrapposti, con colori diversi, i due tracciati e allora si capisce che il vortice di linee, di curva di punti che si intersecano diventa travolgente, e per il profano incomprensibile. Su questi tracciati si ricavano, in legno, i guardelli, le aste di trapezoido per le sculture esterne, le scale di cartone che possono essere modellate e, per l'andare e per la superficie sferica, si fa un simulacro, che si poi un modello in scala naturale. Con questi righeff, aste, simulacri, i tracciati di officina, taggiamo le lamiere, traducendo in corpi concreti quello che prima era pura geometria.

L'operazione di « rilievare » in righeff, aste e simulacri delle linee geometriche sorprende sempre come una verità magica anche se non è che l'operazione elementare che si faceva fare a scuola quando si faceva costruire con cartone e gomma arabica il primo cubo.

Tutte quelle linee geometriche, quelle sculture prospettiche, quelle proiezioni spaziali prendono corpo in figure solide.

Ed ecco che il simulacro di una scotta di prova, leggero e profumato come una scotta il « compensato », viene portato a braccia come un marittimo fuggito sullo scalo nascosto la sua copia in ferro, e generi diverse tonalità.

Tutto quello che nasce



Il disegno dell'asse partellina

in quella sala. Così vedo già abbassato in gesso e pronto ad essere fissato con le tracciatrici definitive le linee della superstruttura da 26.000 tonnellate: tutti se abbiamo voglia parlare ma nessuno l'ha ancora vista, que-

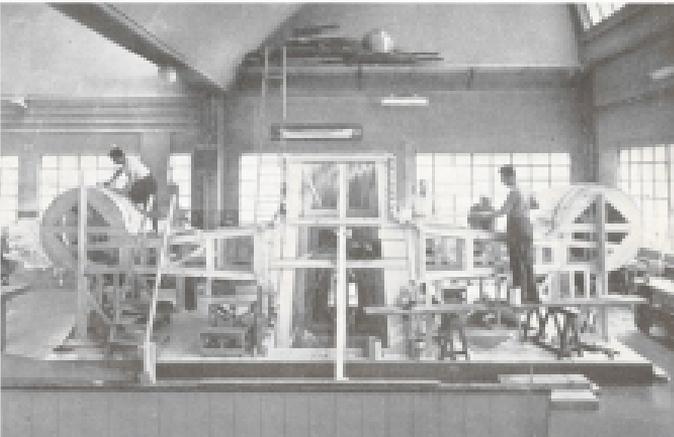
sta struttura che deve ancora nascere.

Io ne vedo qui il tracciato, e guardo le sue curve scivoli di prova, come si possono guardare i fianchi di una donna che non esiste ancora.

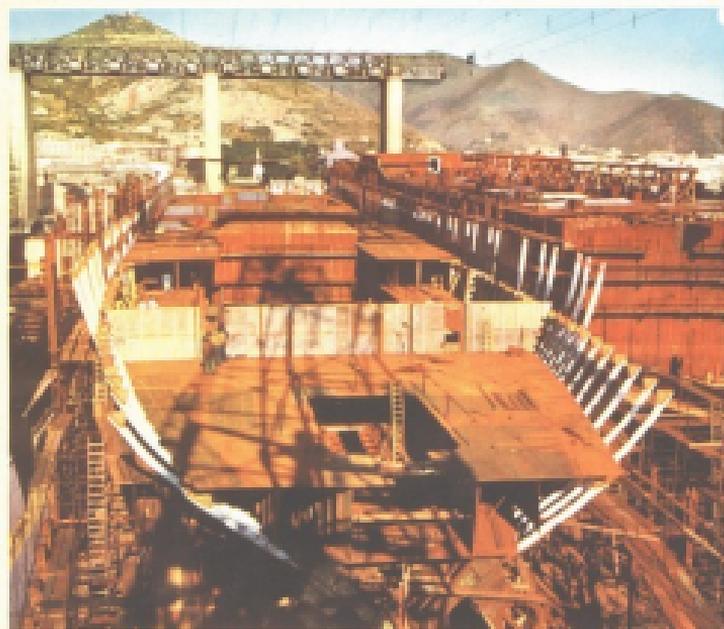
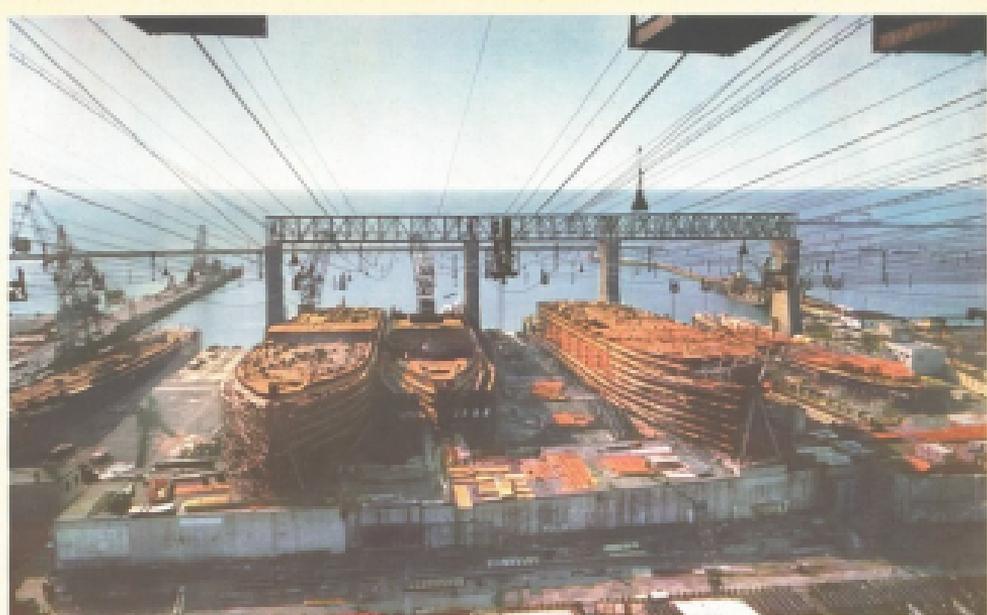
Lucio Bazzani



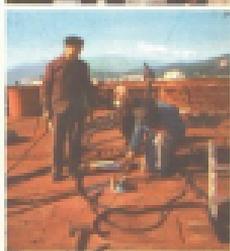
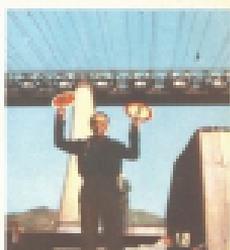
Il profilo della prova

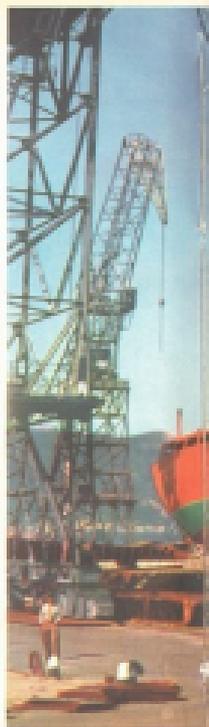
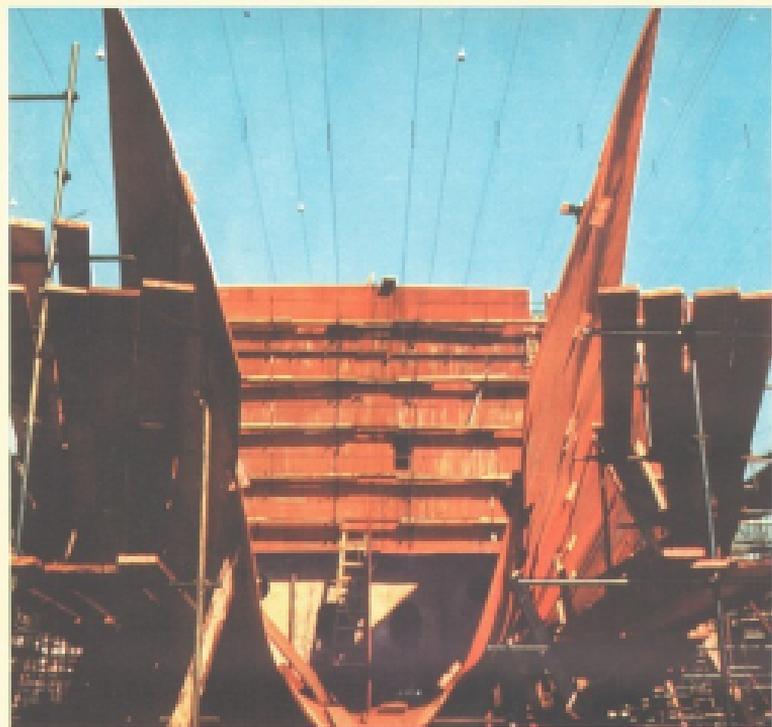


Il simulacro dell'asse partellina realizzato dal bracciato



In alto: scafo rotola dagli scali del Cantiere di Bastri, sono visibili, da sinistra, una motore da 18.579 T.S.W., una turbina da 31.000 T.S.W., un motore da 25.000 T.S.L., un'altra turbina da 31.000 T.S.W. e un'altra motore da 18.579 T.S.W. Sotto: la sala della motore « Cristoforo » di 21.000 T.S.L. in costruzione al cantiere di Bastri per la « Svezia America Linea » di Göteborg (Svezia). A destra e dall'alto in basso: il capo squadra Mario Pardi fa ispezioni al catalizzatore per l'imbarco di materiali in una nave in costruzione - Il mastelero Giuseppe Marilungo aziona un alambicco che serve dai pontoni per respirare gli uomini - Costruzione della chimbera della turbina « Mirafiori » di 20.000 T.S.W., in allineamento al Cantiere Navale di Genova Sestri.



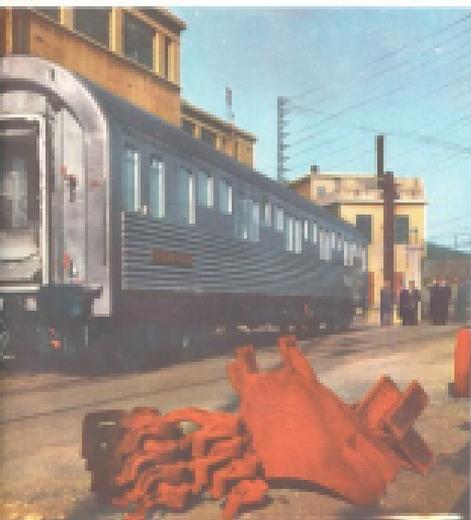


In alto a sinistra: per
Dipoli, la massima è
la terza, da sinistra a
destra, la quarta e
quinta, la sesta e
settima e l'ottava.



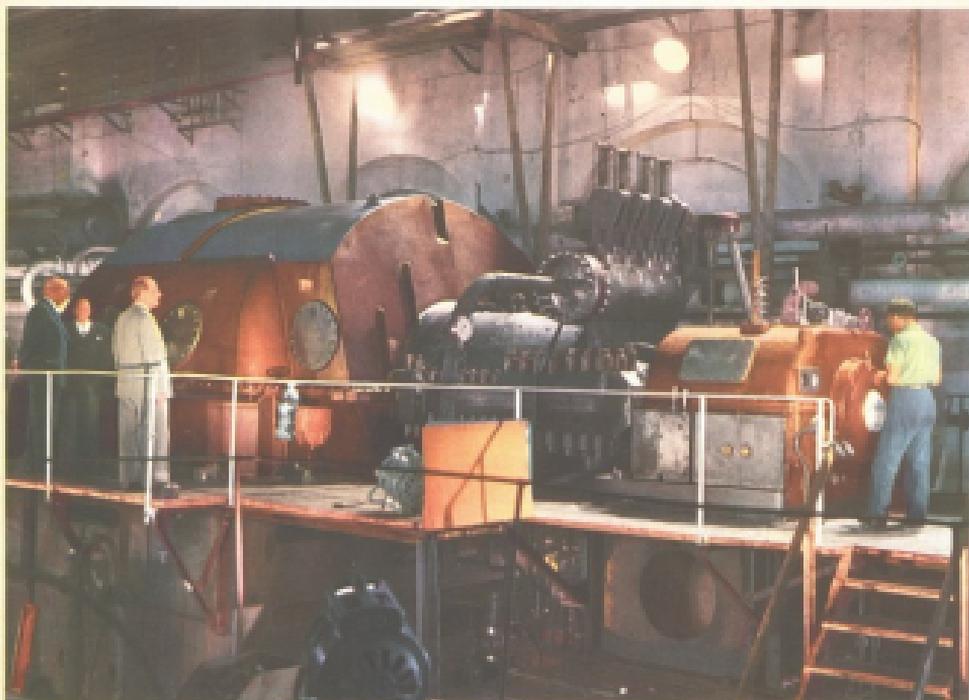


statori, rotte di poppa, di uno degli due turboalternatori da 21.500 T.O.W. in costruzione al Cantiere di Sestri per la «Compagnia Marittima Feltriniana» di Palermo, della «Venezia» di 13.500 T.O.W., ordinata dalla «Carispa» S.p.A. di Palermo, nell'ambito del varo, avvenuto al Cantiere di Muggiolo il 10 luglio 1953, dell'unico varo, al Cantiere di Livorno, di una dei sei scafi navanti per la costruzione e l'equipaggiamento per conto della Marina Militare del «Venezia». La prima delle rotte di poppa singole, costruite in acciaio inossidabile dal nostro Stabilimento Fonderia per conto della «Compagnia Internazionale dei Vapori Livi», nel 1955 - Particolare della spinta delle turboalternatori «Mirafiori» di 21.500 T.O.W., varata al Cantiere di Sestri il 10 luglio 1953 e ora in abbinamento.





A sinistra: particolare dell'Ufficio Grandi Escavatori del Mecanale. Sopra: il lavoratore polacco Maria Orlando della Cingetovica al lavoro con la latheletta automatica «Quint». Sotto: prova ufficiale, al Mecanale, del turbodieselina da 91.000 kW per la centrale di Chivasso.



A PALE ORIENTABILI

aprire la sistemazione del girante a direzione dell'angolo, e nel caso di un motore non conveniente adattare dell'angolo.

La figura N. 1 mostra una sezione di elica a pale orientabili con i propri comandi, come risultano da una vista isometrica superiore dell'intera elica.

La figura N. 2 mostra una sezione di elica a pale orientabili con i propri comandi, come risultano da una vista isometrica superiore dell'intera elica.

La figura N. 3 mostra invece la sistemazione di un apparato motore Assaflo con elica a pale orientabili in studio per un ricambio, il motore a 9 cilindri, di cui ad orientabile, è qui previsto nella sua sezione industriale e nel primo della costruzione di costruzione, in qualità non più convenienza per la prova dell'elica a pale orientabili.

Il funzionamento è semplice. Nel stesso caso, è ad esempio un manovellatore che viene mosso in movimento da un motore che viene mosso dall'elica periferica con una parte. Una manovella stessa che è in grado di girare nell'angolo, proprio dell'elica intermedia tra e spiega l'elica a pale orientabili tutte le posizioni desiderate.

Un apparato distributore di una manovella e a mano del locale macchina appare necessariamente e idealmente al girante, per essere in grado di girare con il comando del passo e quindi dell'orientamento di marcia. Costruzione nella quale questo movimento di girante, per essere in grado di girare con il comando del passo e quindi dell'orientamento di marcia. Costruzione nella quale questo movimento di girante, per essere in grado di girare con il comando del passo e quindi dell'orientamento di marcia. Costruzione nella quale questo movimento di girante, per essere in grado di girare con il comando del passo e quindi dell'orientamento di marcia.

Sulla fig. 4 è visibile la sistemazione di un'elica a pale orientabili nel motore, dall'interno della stessa N. pale orientabili, come la disposizione tra il diametro esterno dell'elica ed il diametro del motore non che così stesso come risultano da una vista div. della fig. 4 (vedere) è visibile la sezione dei comandi per elica a pale orientabili aperta superiormente e vista nel quale si scopre chiaramente il sistema distributore e l'entratte superiore della doppia leva ingranata con l'elica di comando del passo. Dal lato sinistro il sistema di comando del ricambio dell'angolo di marcia, il quale sistema è stesso come il risultato di raffreddamento del motore. Per l'elica di comando necessariamente è prevista una pompa elettrica di riserva ed un sistema antiscintille che entra in funzione nel caso di caduta di pressione dell'elica stessa.

La convenienza dell'impiego dell'elica a pale orientabili esiste non solo nei confronti dell'angolo, ma anche con elica normale a pale fisse ma anche nei confronti degli altri sistemi propulsori possibili (intercedendo ancora a ricambio) o a propulsori di elica, quali gli apparati Diesel motore e Diesel motore a demoltiplicazione variabile.

Tra le quattro soluzioni non vi è infatti che quella con elica a pale orientabili che possa

essere nell'elica l'intera potenza motore anche alle basse velocità con la conseguenza di fornire il massimo sforzo di marcia possibile. Ad esempio un propulsore che abbia un apparato motore da 500 HP a 400 m/2 e che faccia 12 m/2

con Diesel non è soggetta a oscillazioni di carico più e meno lavoro a tutto vantaggio della sua semplicità di costruzione.

Il rendimento di una elica a pale orientabili differisce da quello dell'angolo elica a pa-

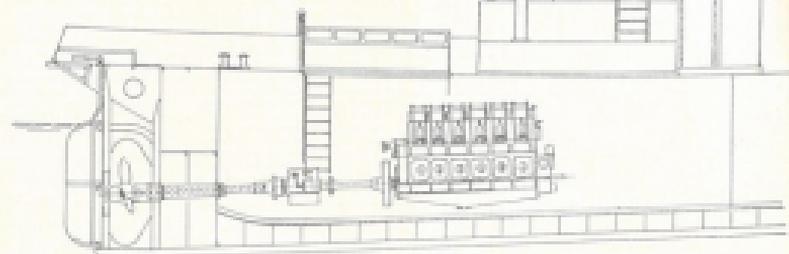


Fig. 2

le di un'elica fissa, a 3 volte di velocità pale due avrà disposti al di sotto di ricambio 5000 Kg. se data di elica a pale fissa, 4000 se data di apparato Diesel - elettrico, 3000 se previsto di riduttore a demoltiplicazione variabile ed infine 2000 Kg. se con elica a pale orientabili. Ciò significa anche per esempio che un elica di 1200 Kg. lo si possa accoppiare a pale di motore a 4000 Kg. e così via l'elica a pale orientabili e solo a 3 volte con l'elica a pale fissa. Dobbiamo aggiungere che con l'elica a pale orientabili, durante la fase di costruzione di elica di ricambio il moto-

re Diesel non è soggetta a oscillazioni di carico più e meno lavoro a tutto vantaggio della sua semplicità di costruzione.

Il rendimento di una elica a pale orientabili differisce da quello dell'angolo elica a pale fissa, a 3 volte di velocità pale due avrà disposti al di sotto di ricambio 5000 Kg. se data di elica a pale fissa, 4000 se data di apparato Diesel - elettrico, 3000 se previsto di riduttore a demoltiplicazione variabile ed infine 2000 Kg. se con elica a pale orientabili. Ciò significa anche per esempio che un elica di 1200 Kg. lo si possa accoppiare a pale di motore a 4000 Kg. e così via l'elica a pale orientabili e solo a 3 volte con l'elica a pale fissa.

Dobbiamo aggiungere che con l'elica a pale orientabili, durante la fase di costruzione di elica di ricambio il moto-

re Diesel non è soggetta a oscillazioni di carico più e meno lavoro a tutto vantaggio della sua semplicità di costruzione.

Il rendimento di una elica a pale orientabili differisce da quello dell'angolo elica a pale fissa, a 3 volte di velocità pale due avrà disposti al di sotto di ricambio 5000 Kg. se data di elica a pale fissa, 4000 se data di apparato Diesel - elettrico, 3000 se previsto di riduttore a demoltiplicazione variabile ed infine 2000 Kg. se con elica a pale orientabili. Ciò significa anche per esempio che un elica di 1200 Kg. lo si possa accoppiare a pale di motore a 4000 Kg. e così via l'elica a pale orientabili e solo a 3 volte con l'elica a pale fissa.

Dobbiamo aggiungere che con l'elica a pale orientabili, durante la fase di costruzione di elica di ricambio il moto-

re Diesel non è soggetta a oscillazioni di carico più e meno lavoro a tutto vantaggio della sua semplicità di costruzione.

Il rendimento di una elica a pale orientabili differisce da quello dell'angolo elica a pale fissa, a 3 volte di velocità pale due avrà disposti al di sotto di ricambio 5000 Kg. se data di elica a pale fissa, 4000 se data di apparato Diesel - elettrico, 3000 se previsto di riduttore a demoltiplicazione variabile ed infine 2000 Kg. se con elica a pale orientabili. Ciò significa anche per esempio che un elica di 1200 Kg. lo si possa accoppiare a pale di motore a 4000 Kg. e così via l'elica a pale orientabili e solo a 3 volte con l'elica a pale fissa.

Giuseppe Garavito

Ingegnere alla Regia Marina

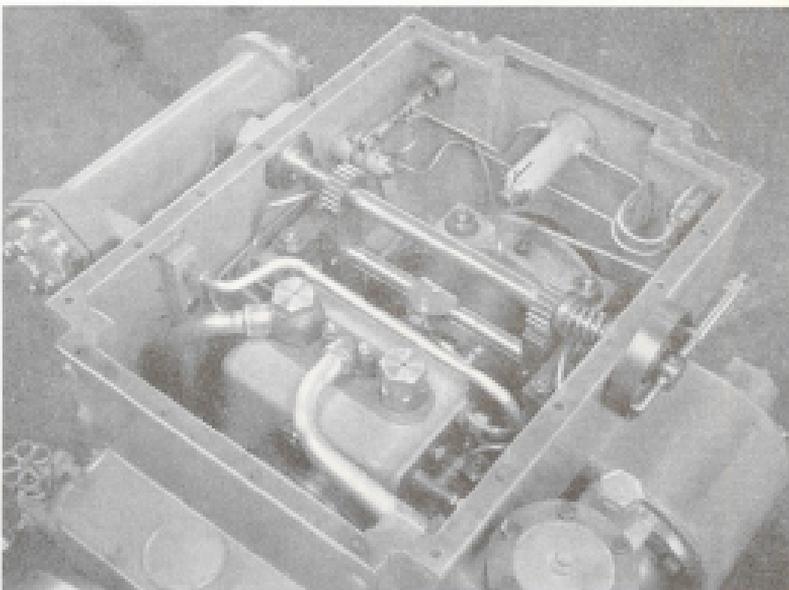


Fig. 4

LA RUOTA DEL TEMPO

Senza costi

7 agosto: **GIORGIO**, figlio di Giuseppe Giuseppe Brucione e Rita Balzano - 30 settembre: **LUCIO**, figlio di Filippo Porcino (Cari) e di Angela Porcino - 31 gennaio: **ROBERTO**, figlio di Antonio Carraro (Cari) e di Pia Forni - 30 settembre: **GIANNOLA**, figlia di Giuseppe Brucione (Cari) e di Maria Luigia Provana - 8 ottobre: **GIORGIO**, figlio di Paolo Gianico (Cari) e di Luisa Gianico - 10 ottobre: **LUCIO**, figlio di Maria Rosanna (Cari) e di Silvia Traversi - 20 ottobre: **GIANNOLA**, figlia di Luciano Leoni (Cari) e di Maria Brucione - 21 ottobre: **ERRO**, figlio di Carolina Brucione (Cari) e di Rita Del Forno - 21 ottobre: **EDVINO**, figlio di Giuseppe Garofalo (Cari) e di Florina Agliari - 22 ottobre: **ANNA**, figlia di Giuseppe Fattori (Cari) e di Antonia Neri - 31 ottobre: **ROSELLA**, figlia di Ottavio Ciani (Cari) e di Rita Ciani - 12 novembre: **ALDO**, figlio di Natale Coppi (Cari) e di Lina Fiambrini - 12 novembre: **VITTORIA**, figlia di Cesare Brucione (Cari) e di Carla Cipriani MARIA, figlia di Sebastiano Pisu (Cari) e di Antonia Compagnoni - 12 novembre: **ANTONELLA**, figlia di Giovanni Rocella (Cari) e di Luigia Neri - 18 novembre: **ERRO**, figlio di Luigi Pandolfi (Cari) e di Proprietaria Mancini - 18 novembre: **ANTONIO**, figlio di Luigi Tada (Cari) e di Olga Neri - 19 novembre: **GIUSEPPE**, figlio di Carolina Ciani (Cari) e di Maria Luigia - 20 novembre: **ANNA**, figlia di Luciano Albertini (Cari) e di Rita Ciani - 21 novembre: **WANDA**, figlia di Giuseppe Rocca (Cari) e di Rita Traversi - 22 novembre: **MARCO**, figlio di Maria Brucione (Cari) e di Giuseppina Ciani - 22 novembre: **MARCO**, figlio di Giovanni Marocco (Cari) e di Rita Brucione - 29 novembre: **GIORGIO**, figlio di Giuseppe Valdes (Cari) e di Antonia Carraro - 4 dicembre: **LENI**, figlio di Stella Giorgi (Cari) e di Giuliana Pirovano.

A tutti i privatisti con reddito e ad loro genitori i nostri auguri per il 1981.

Si sono sposati

14 agosto: **ERINA DE SAN-NTI** (Pini) con Angela Pansa - 22 agosto: **ERICO GARDINO** (Mag) con Renata Castagna - 8 ottobre: **FILIPPO TOSCANI** (Cari) con Maria Franceschini - 22 ottobre: **ALDO CALZOLARI** (Mag) con Linda Lucchini - Luigi MARCONCINCO (Cari) con Lea Brucione Davi - Antonio PALMI (Cari) con Marina Pagliaro - 12 novembre: **MARIA FRANTONI** (Cari) con Anna SPERANZA (Cari) - 18 novembre: **ANDRÉ ALLARNO** (Cari) con Anna FERRARI - Renzo LERDI (Cari) con Pasquina FRIGOLI - 21 novembre: **GIUSEPPE GAZZOLA** (Cari) con Margherita Compagnoni - 28 novembre: **ERICO DE VICARIS** (Cari) con Len-

Visita all' "A. Doria"

il 29 gennaio

L'Associazione, interessata a sviluppare per il prossimo anno un vasto programma ricreativo-culturale, ha ottenuto dalla Società "Doria" il permesso di far visitare la Tiv e Andrea Doria il giorno 29 gennaio p. v.

Chi desidera partecipare a tale visita con sciacchi e materassi in comodato d'uso gratuito di 30 ore e con altre 20 giornate 1981.

A tale visita, che si svolgerà sotto una intemperanza e piovigolante, è ammessa la partecipazione di un familiare per ogni abbonato.

da TRAVERO (Mag) - 29 novembre: **GIANNI BARRI** (Cari) con Antonia Tassara - Benedetto FERRARINI (Cari) con Stefania Pizzardi - Giovanni LEO (Cari) con Rossana Piantoni - Michele PIRIA (Cari) con Carla Pagni.

Agli sposi i nostri cordiali auguri.

Annalini in seduzione



Marina, figlia dell'ing. Roberto Pardi del NCC.



LA PRODUZIONE PIAGGIO CON I SUOI MODELLI SODDISFA LE DIVERSE ESIGENZE DI IMPIEGO UTILITARIO • TURISTICO • SPORTIVO



L. 128.000

Vespa
125

CILINDRATA: 125 c. c.
VELOCITA': 70 Km. h.
CAMBIO: a 3 velocità

Condizioni reali a 124.200,00 neto

Vespa
150

CILINDRATA: 150 c. c.
VELOCITA': 75 Km. h.
CAMBIO: a 3 velocità

Condizioni reali a 124.200,00 neto



L. 148.000



L. 178.000

Vespa GS
150

CILINDRATA: 150 c. c.
VELOCITA': 100 Km. h.
CAMBIO: a 4 velocità

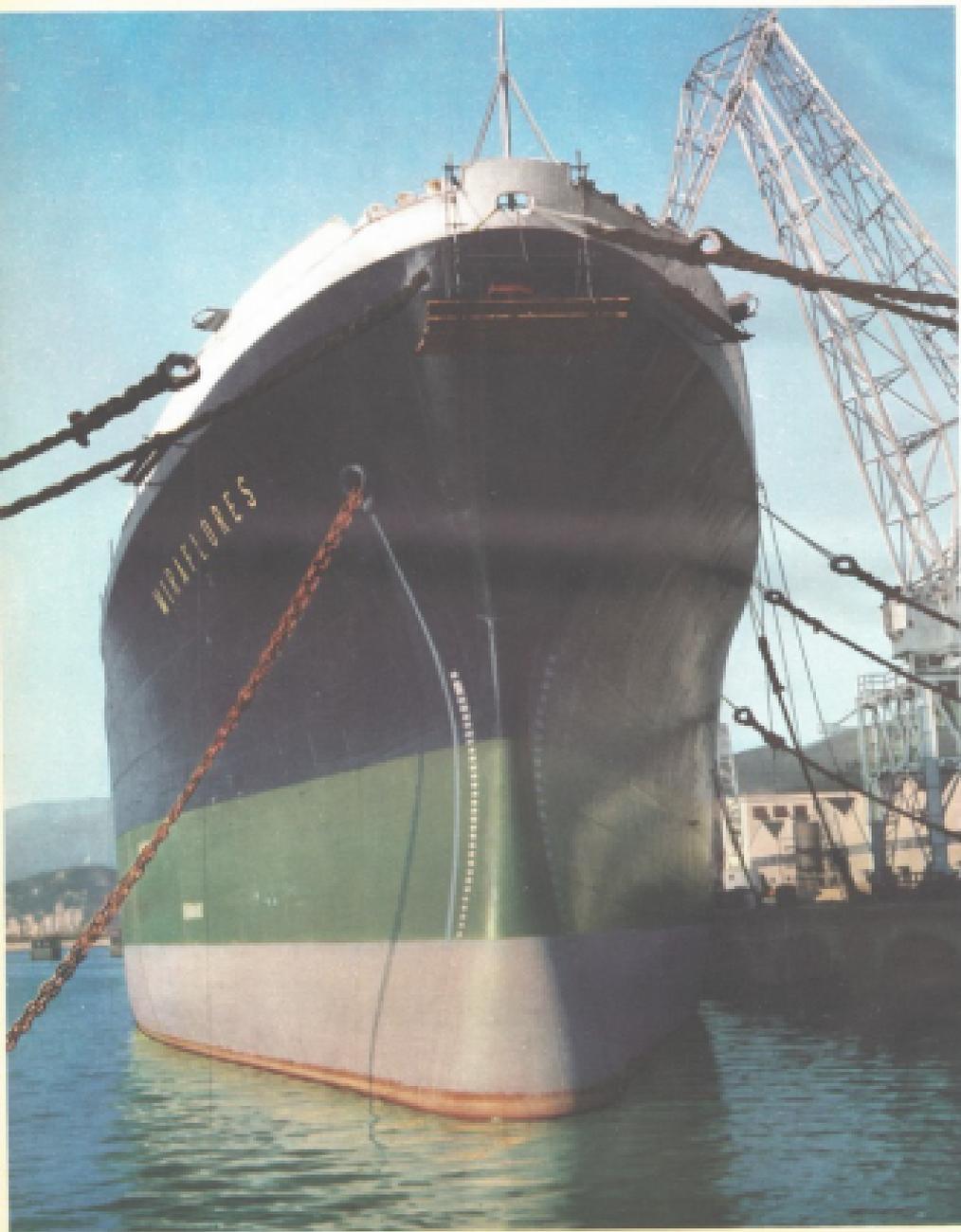
Condizioni reali a 174.200,00 neto



19 novembre: varo, al Cantiere di Muggiono, della motonave « Giovanni Agnelli » di 16.000 T.D.W., ordinata dal « Carisider S.p.A. » di Palermo.



L'ANSALDINO



La torcia-lanterna «Miraflores» di 31.000 T.D.W., della «Compagnia Naviera Panamela» di Panama, in allineamento al Cantiere di Sestri.