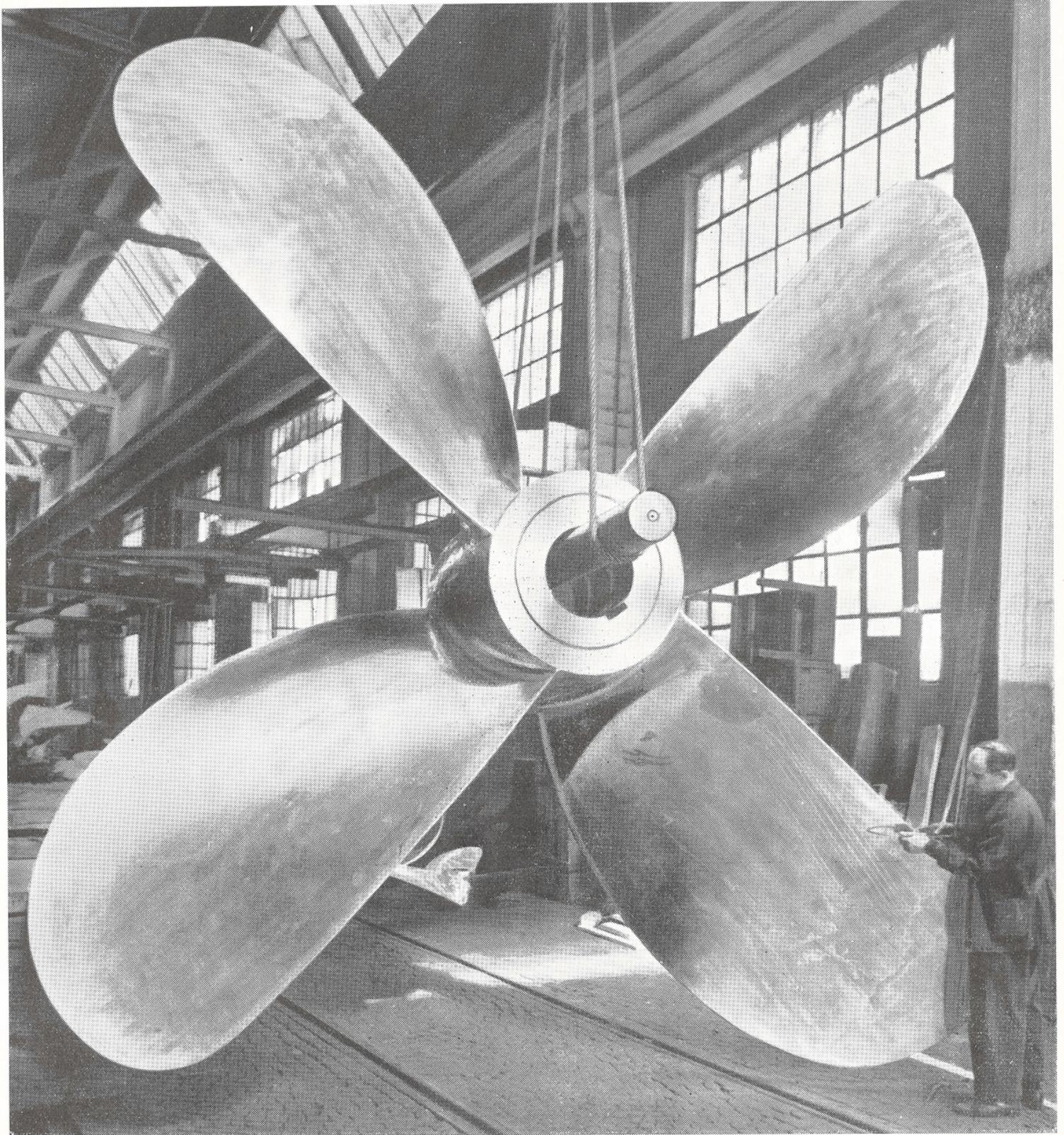


L'ANSALDO

ANNO III - NUMERO 13
Abbonamento gratuito ai dipendenti
ed ai pensionati

☆ QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A. ☆

GENOVA, 15 LUGLIO 1956
Spedizione in abbonamento postale
Gruppo secondo



Una delle due eliche a quattro pale, in bronzo al manganese, fuse presso il nostro stabilimento Fonderia e destinate alla motonave svedese « Gripsholm » in allestimento al nostro Cantiere di Sestri. Le eliche pesano 12 tonn. ciascuna ed hanno un diametro di 5.400 mm. A destra l'operaio G. B. Pesce.



Il varo della "Carmela Fassio"

Anche lo scafo della seconda delle tre navi gemelle di 10.670 T.D.W., ordinate all'Ansaldo dalla Società armatrice « Villain & Fassio » di Genova, ha lasciato lo scalo di costruzione avviandosi alla banchina di allestimento dove sarà completato e approntato per la navigazione.

Il varo ha avuto luogo al Cantiere di Sestri domenica 8 luglio alle ore 9,30, a poco più di dieci mesi dall'impostazione.

Sulla tribuna d'onore erano presenti — oltre all'armatore cavaliere del lavoro Ernesto Fassio, alla sua gentile consorte signora Angela Fassio, madrina della nave, e al dr. Alberto Fassio — le maggiori autorità civili e militari di Genova e della Provincia e molti esponenti dell'industria, del commercio e dell'armamento, tra

cui: il Prefetto dr. Vicari, il Presidente dell'Amministrazione Provinciale avv. Maggio, il Vice Sindaco comm. Bovo, il Procuratore Generale della Repubblica dr. Giglio, il Presidente del Consorzio Autonomo del Porto gen. Ruffini, il Comandante della Marina a Genova contrammiraglio Salvatori, il Comandante della Legione Carabinieri col. D'Alessandro, il Questore comm. Lo Castro, il Comandante di Porto col. Cherubini, l'on. Ivan Matteo Lombardo, l'ing. Fogagnolo della « Fiat Grandi Motori », fornitrice dell'apparato motore che sarà installato a bordo della nuova unità. Per la nostra Società sono intervenuti il Presidente avv. De Barbieri, il Vice Presidente comm. Gennaro, lo Amministratore Delegato ing. Rosini, il Direttore Generale

ing. Lombardi, il Direttore Centrale ing. Carnevale, il Direttore del Cantiere di Sestri ing. Cristofori. Alcuni altri dirigenti dell'Ansaldo hanno assistito al varo in mezzo al pubblico.

Poco prima dell'ora stabilita, quando ormai le taccate e i puntelli erano abbattuti, il Vescovo Ausiliare Mons. Chiocca benediceva lo scafo. Subito dopo l'ing. Cristofori impartiva l'ordine fatidico « In nome di Dio, taglia! » e la madrina, signora Angela Fassio, recideva con la scure d'argento il cavetto che, chiudendo un circuito elettrico, dà l'avvio ai dispositivi che liberano la nave sullo scalo e fanno infrangere, contemporaneamente, l'augurale bottiglia di spumante sulla prora. La « Carmela Fassio » scivolava in mare, salutata dalle sirene e dallo scrosciare di mille applausi. Agli occhi di tutti si presentava quindi un nuovo spettacolo: lo scafo galleggiante, alto sull'acqua, il groviglio delle catene che avevano frenato il varo, il gran vuoto lasciato sullo scalo, che presto sarà occupato da una nuova costruzione.

A questo punto il nostro Presidente si avvicinava al microfono e rivolgeva ai presenti calde parole di augurio e di compiacimento, dando quindi la parola al cavaliere del lavoro Ernesto Fassio che pronunciava il seguente discorso:

« Sono molto lieto di essere nuovamente qui fra voi e di rivolgere un saluto cordiale agli esponenti dell'Ansaldo, dal Presidente all'Amministratore Delegato, al Direttore Generale al Direttore del Cantiere, ai tecnici ed alle maestranze ed a quanti hanno collaborato alla costruzione di questa nave.

Un'altra unità, che reca la « firma » gloriosa dei vostri cantieri è scesa al mare, nel battesimo della Fede, iscrivendosi nei registri di « stato civile » della Marina Mercantile. La nostra e la vostra emozione è sempre la stessa poiché nessuna abitudine può diminuirla e poiché ogni varo non fa che battere e saldare un nuovo anello fra passato ed avvenire, fra generazione e generazione.

Come la vita degli uomini, la Marina è qualcosa che continua: se noi ci accontentassi-

mo del « realizzato » verrebbe a spezzarsi la spirale del progresso. E' con questo animo che le Società che ho l'onore di presiedere si sforzano di non interrompere la ascesa quantitativa e qualitativa del loro tonnellaggio, convinte che ogni nuova unità navale apporta vantaggi sicuri in tre direzioni distinte e ben determinate: accresce il potenziale dei nostri traffici marittimi, contribuisce al fervore di vita e di lavoro dei nostri Cantieri, aumenta il grado e il livello di occupazione delle nostre classi naviganti; tre elementi che presi insieme concorrono notevolmente al benessere generale dell'economia.

Ed è con sempre rinnovato compiacimento di armatore italiano che affermo ancora una volta come l'opera della nostra organizzazione cantieristica non sia « a nessuno seconda » e non tema confronti, come sempre è

avvenuto nella storia fin dai tempi in cui l'Inghilterra, potente signora dei mari, chiamava dalle sponde del mar ligure i nostri carpentieri e i nostri calafati per creare legni e vascelli per le sue flotte.

Lavoratori dell'Ansaldo, sono deciso a non fermarmi qui. Altre navi seguiranno per conto delle nostre società su questi scali e sono lieto di testimoniare ancora la mia amicizia e la mia comprensione per il Vostro lavoro e per le Vostre famiglie.

Un saluto grato e devoto rivolgo all'on. Cassiani, Ministro della Marina Mercantile che, proseguendo con fermezza l'opera dei predecessori, sta imprimendo alla legge Tambroni gli accorgimenti funzionali che le permetteranno di rispondere in pieno alle sue finalità. Impossibilitato per impegni di Governo a partecipare di presenza a questo varo, il Ministro ha voluto esservi spiritualmente presente con un telegramma che esprime il suo fervido voto augurale.

Obbedendo ad un impulso dell'animo, sento di dover rivolgere un mesto pensiero, sicuro interprete di Voi tutti, alla memoria dell'on. Paolo Capa che tanta fede operosa prestò alla rinascita marinara.

Signori ed amici!

Ho detto un giorno che ogni varo non è la festa di un armatore ma è quella di tutto l'armamento, legato dalla stessa fede nel mare e dalla stessa certezza dell'avvenire.

Ripetendolo qui, intendo esprimere un alto augurio non solo a quanti operano « per il mare » ma a quanti, in qualunque settore, operano per le sempre maggiori fortune del lavoro italiano!

Il discorso veniva sottolineato da calorosi applausi.

Ed ecco le principali caratteristiche della nave: lunghezza fra le perpendicolari, m. 136; larghezza massima fuori ossatura, m. 19,40; altezza al ponte di coperta, m. 12,10; immersione a pieno carico, m. 7,85; portata lorda corrispondente, tonn. 10.670; potenza normale dell'apparato motore, C. A. 5.500; velocità a pieno carico, nodi 14,50; capacità degli spazi per il carico, mc. 17.400.



Da sinistra: la madrina signora Angela Fassio, la signora Esther De Barbieri, l'ing. Cristofori, l'avvocato De Barbieri



Il cavaliere del lavoro Ernesto Fassio parla ai presenti al varo

Dante Jannone

Scende in mare il "Pattimura"

Domenica 1.º luglio, alle ore 11.30, è stata varata al Cantiere Orlando la corvetta indonesiana R. I. « Pattimura », prima delle quattro unità da guerra ordinate alla nostra Società dal Governo indonesiano.

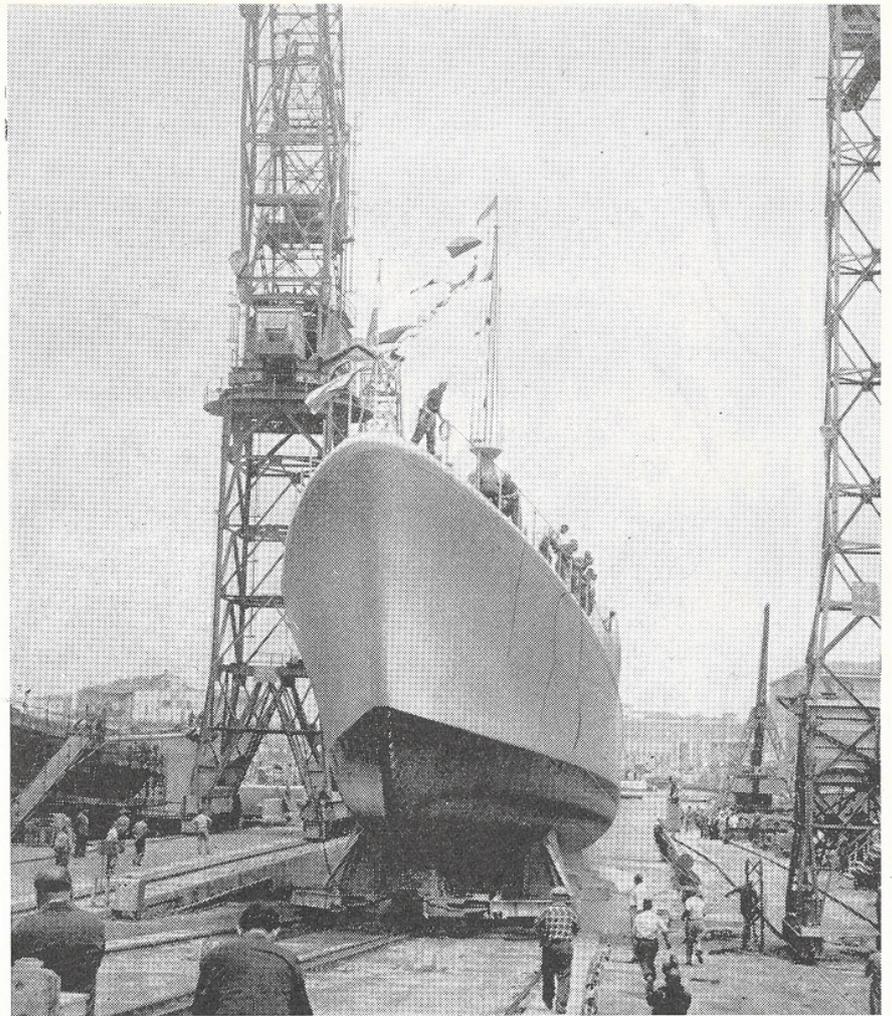
L'annuncio della commessa venne dato il 15 settembre del 1954 e, quindici giorni dopo, « l'Ansaldo » la commentava ampiamente. Non è nostra intenzione ripeterci: ma non possiamo tacere quel senso di legittima soddisfazione che nasce spontaneo quando ci rendiamo conto dell'importanza di siffatte commesse estere, le quali significano, per l'Ansaldo, fiducia e prestigio sul piano mondiale. Alle sei navi in costruzione per il Venezuela, dunque, si vennero ad aggiungere queste quattro unità per la giovane repubblica del Pacifico che — costituitasi come nazione indipendente dopo la fine dell'ultimo conflitto mondiale — sentì subito il dovere di crearsi una flotta militare che potesse tutelare le sue coste. Aggiornata sugli ultimi sviluppi della tecnica navale, pose severe condizioni per la costruzione delle sue unità; condizioni accolte dall'Ansaldo, sicura della sua lunga esperienza su cui fiduciosamente riposò il Governo committente.

L'impostazione avvenne l'8 gennaio scorso e, dopo meno di sette mesi, siamo giunti al giorno del primo varo.

E' linda, nella sua nuova veste grigio - azzurra, la « Pattimura »: 950 tonnellate di displacemento, 82 metri e 37 di lunghezza massima, 10 metri e 30 di massima larghezza i suoi principali dati « fisionomici ». Il suo apparato motore — attualmente in costruzione al Meccanico — avrà una potenza di 6.900 cav. e imprimerà alla nave una velocità di 21 nodi e 5. Due impianti singoli navali e antiaerei da 76 mm., due impianti binati antiaerei da 30 mm., due porco-spini antisommergibili, quattro lanciabombe e una tramog-

gia per cariche di profondità costituiranno il suo armamento. Gli strumenti più moderni per la sicurezza della navigazione la completeranno. Un capolavoro di tecnica moderna.

Gli ospiti cominciano a giungere verso le 11,15 ricevuti all'ingresso del Cantiere dal nostro Presidente, avv. Federico De Barbieri. Abbiamo notato l'ambasciatore indonesiano a Roma, S. E. dr. Sutan Mohamed Rasjid, il Sottosegretario alla Difesa on. Virgilio Bertinelli, il Sottosegretario alla Giustizia della Repubblica Indonesiana dr. Besar, il Segretario di Ambasciata a Roma dr. Koesto Wongsodjajo, l'addetto d'Ambasciata sig. Sutijo, l'incaricato d'affari presso la S. Sede dr. Jahjia, l'addetto navale presso l'Ambasciata d'Indonesia a Londra col. Adam, il Capo della Commissione Indonesiana presso lo Stabilimento « Breda » di Brescia maggiore R. Sujoto, il Capo della Commissione navale in Italia maggiore Martadinata, i componenti della Commissione Indonesiana a Livorno maggiore Utbjo, maggiore R. Jewono, capitano Dtoko, capitano Suardi, capitano Sodearto, capitano Dariyaatmka, dr. Saleh, ing. H. Bachmann, ing. Tauran, tenente Indra Suhari, tenente Soldarson, tenente Prawiro Rekadi Soedarmo e l'ing. H. Rehder. Sono pure presenti il Prefetto di Livorno dr. Gaetano Marfisa, l'ammiraglio Umberto Rouselle in rappresentanza del Ministero della Difesa - Marina, il Sindaco prof. Nicola Badaloni, il comandante dell'Accademia Navale di Livorno, contrammiraglio Paolo Pesci con il comandante in seconda capitano di vascello Raffaele Barbera, il comandante del presidio militare generale Alberto Montesoro, il generale Chiarotti, il Questore di Livorno dr. Michele Cappelli, il Comandante della Capitaneria di Porto colonnello Francesco Capodanno, il Presidente del-



la Camera di Commercio colonnello Gino Graziani, il colonnello Gentile in rappresentanza dell'Istituto di Guerra Aerea di Firenze, il capitano di fregata Piero Zancardi, il Direttore del Navalgenarmi colonnello Giuseppe Gazzo, il tenente colonnello Pasquale Cavallo, il tenente colonnello Mario Conti, il comandante Zanotti, il Console d'Olanda dr. Alberto Cipriani anche per il Corpo Consolare, il Presidente del C.E.L. comm. Fernandez, il maggiore Giovanni Minuzzi comandante il gruppo guardie di P.S. Rappresentano

l'Ansaldo, oltre al Presidente, il Direttore Generale ing. Federico Lombardi, il Direttore del Cantiere ing. Francesco Rovetto, i V. Direttori ingg. Ettore Di Pietrantony e Giancarlo Grillo.

Un picchetto d'onore della Marina Militare Italiana rende gli onori delle armi. Viene suonato l'attenti: il Vescovo di Livorno, Mons. Giovanni Piccioni, benedice lo scafo; quindi un addetto all'ambasciata indonesiana a Roma benedice ancora l'unità secondo il rito islamico, augurandole buona fortuna. Sono le 11,27: l'ing.

Rovetto, dal palco d'onore, dà gli ultimi ordini, poi la madrina, signora Amansjad Rasjid, consorte dell'Ambasciatore indonesiano a Roma, che stringe un gran fascio di rose rosse tenute insieme da un nastro bianco e rosso, i colori della repubblica amica, preme il pulsante. Cozza la bottiglia di spumante contro la prora, scivola lo scafo, le destre degli ufficiali si levano al saluto, scintilla l'acciaio brunito delle baionette: il rito, che conserva inalterato nei secoli il suo fascino, è compiuto.

Emiddio Loscalzo



Da sinistra: la madrina della nave, signora Amansjad Rasjid, fra l'avv. De Barbieri e l'ing. Rovetto; gruppo di autorità indonesiane e italiane.

Controllo delle vibrazioni e sistemi di equilibratura dei gruppi turboalternatori

Già ne «l'Ansaldo» del 1° giugno scorso, Mario Sommariva, Capo della II Sezione del MEC, che ebbe modo di partecipare, nell'inverno scorso, alle prove di avviamento della Centrale di Chivasso, nel descrivere la messa a punto del gruppo turboalternatore da 70.000 kW, si intrattenne, sfiorandone appena l'essenza, sulle varie fasi caratteristiche del bilanciamento dei rotori.

Ora, dopo le brevi note appena toccate, è l'ing. Brozzo, del Laboratorio Materiali del Meccanico, specialista dell'argomento, che svolge ampiamente ma in modo semplice ed accettabile, l'importante tema del controllo delle vibrazioni e dei sistemi di equilibratura, con particolare riferimento a quanto è stato eseguito a Chivasso.

Durante l'avviamento di un gruppo turboalternatore di grande potenza il controllo delle vibrazioni assume notevolissima importanza, poiché l'ampiezza di vibrazione dei cuscinetti, delle casse, degli involucri, rappresenta un

il primo periodo di funzionamento del gruppo, occorre controllare continuamente le vibrazioni ed annotare ogni anomalia che si presenti: se poi l'ampiezza di vibrazione dovesse bruscamente aumentare in modo sensibile è necessario fermare immediatamente la macchina ed esaminare attentamente le possibili cause del fenomeno. Soltanto quando il gruppo ha funzionato per diversi giorni in condizioni soddisfacenti si può sospendere il rilievo continuo delle vibrazioni.

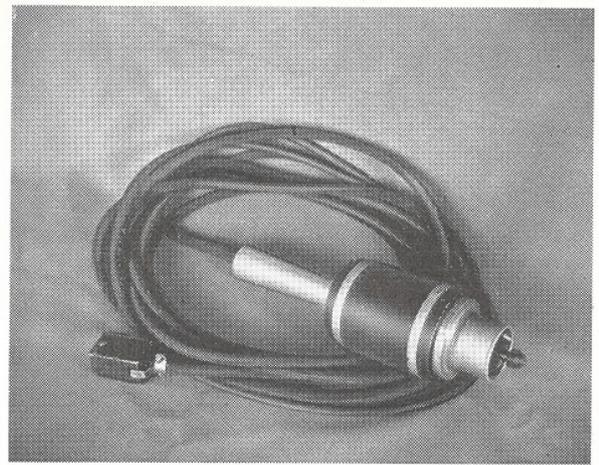
Però nel caso delle turbine GECO non ci si accontenta ancora di questo, perché nel quadro di controllo della centrale ci sono due apparecchi elettronici, collegati con dei rivelatori disposti stabilmente sulla macchina, i quali registrano di continuo su rulli

condizioni vibratorie del gruppo.

Questi apparecchi non sono invece sufficienti durante il periodo di avviamento, perché essi sondano uno per uno i diversi rivelatori situati sulla macchina, ed impiegano circa un quarto d'ora ad effettuare la serie completa di misure. Invece in tale periodo è necessario essere pronti a rilevare un eventuale aumento delle vibrazioni in qualsiasi punto della macchina si presenti, e ad intervenire immediatamente se si avverte lo stabilirsi di una condizione di pericolo per la sicurezza del gruppo.

I concetti qui brevemente esposti sono stati applicati durante la messa in servizio del turboalternatore da 70.000 kW per la centrale SIP di Chivasso, le cui vibrazioni sono state accuratamente controllate nel corso di tutte le manovre di avviamento e quindi rilevate ad intervalli di un'ora per alcune settimane di esercizio. I rilievi sono stati eseguiti con vibrometri GECO a raggio di luce, che sono piccoli apparecchi ottomeccanici assai maneggevoli, oltreché precisi. Essi vengono appoggiati sulla parte vibrante per mezzo di una punta molleggiata: la larghezza della striscia luminosa, che si viene a creare su una lastrina trasparente e graduata, misura l'ampiezza della vibrazione.

Un secondo aspetto delle possibilità di vibrazione di una macchina è rappresentato dalle sue condizioni di bilanciamento. Anche quando nella macchina non è presente anomalia di funzionamento o di montaggio, può darsi che le vibrazioni siano ancora troppo alte per poter considerare il gruppo in condizioni di sicurezza per il servizio continuo. Vuol dire allora che i rotori non sono ben bilanciati.

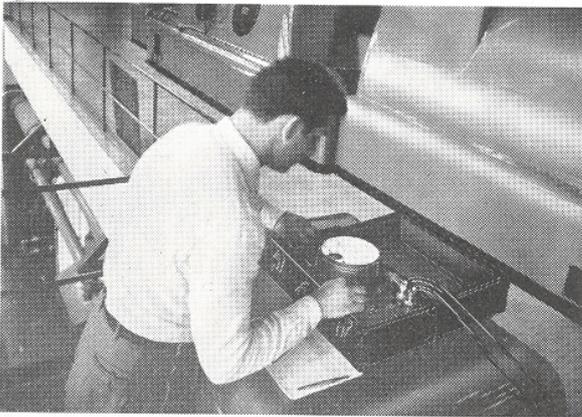


Piccolo alternatore che, accoppiato all'estremità del rotore in esame, viene usato per l'equilibratura.

Un rotore è perfettamente equilibrato quando è assolutamente simmetrico rispetto al proprio asse: in questo caso durante la rotazione le forze centrifughe di tutti i suoi elementi di massa si fanno equilibrio a vicenda in modo completo ed esatto. E' evidente che queste condizioni non si possono in pratica realizzare, sia per disomogeneità del

re bilanciati con l'aggiunta di piccoli pesi in posizioni opportune.

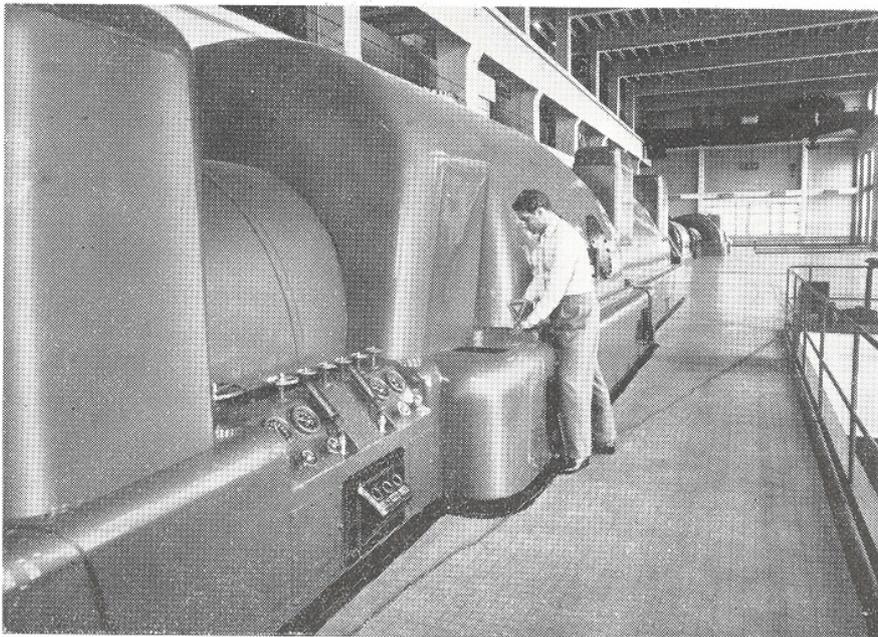
L'operazione di eseguire una delle varie macchine a bilanciare esistenti in stabilimento, le quali permettono di individuare con esattezza l'entità e la posizione dei pesi di bilanciamento. Però, quando sono piazzati su tali macchine, i rotori girano in condizioni



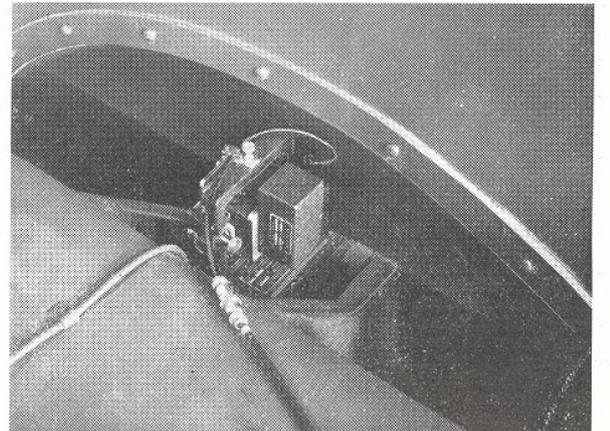
Esecuzione delle misure per l'equilibratura

indice sensibile delle condizioni di funzionamento della macchina. Se una turbina gira tranquillamente sui propri cuscinetti, senza produrre apprezzabili scuotimenti nella intera struttura del gruppo, vuol dire che nell'interno di essa tutto è a posto: e cioè i rotori sono ben allineati, la lubrificazione è soddisfacente, la distribuzione della temperatura è corretta, sono assenti deformazioni termiche anormali, i giochi hanno il valore opportuno per non produrre alcun strisciamento fra parti fisse e parti mobili. Ma non appena nella macchina si manifesta la minima anomalia, come un'irregolare deformazione causata da un'entrata d'acqua o da un avviamento troppo rapido, oppure un disallineamento, o ancora uno strisciamento delle tenute a labirinti, le vibrazioni aumentano subito indicando con prontezza che c'è qualcosa che non va. Bisogna stare sempre più attenti a questo segnale d'allarme, quanto più elevata diventa la velocità del gruppo che si sta avviando, poiché se un certo inconveniente può produrre danni di scarsa entità quando si verifica a bassi giri, lo stesso inconveniente alla velocità di regime può causare anche la distruzione di un'intera paletteatura o di un rotore. Perciò durante l'avviamento ed

di carta le vibrazioni dei cuscinetti e l'eccentricità di rotazione dell'albero. Così il personale di servizio può rendersi conto in ogni momento delle



Il collaudatore Santino Mazza, addetto al Reparto sollecitazioni del Laboratorio, controlla le vibrazioni del gruppo da 70.000 kW della Centrale termoelettrica della «Società Idroelettrica Piemonte» a Chivasso (apparecchiatura speciale portatile americana)



Vibrometro elettromagnetico montato su un cuscinetto

materiale, sia per inevitabili imperfezioni della lavorazione meccanica e dell'assiatura; perciò i rotori, prima del montaggio in opera, devono esse-

assai diverse da quelle che incontreranno nel funzionamento normale, perché i supporti non sono gli stessi, la velocità è molto più bassa e soprattutto sono assenti le deformazioni e gli assestamenti causati dalle temperature di lavoro.

Da questo si capisce come possa facilmente accadere che un rotore, pur bilanciato in officina con la massima accuratezza, una volta montato, spinto all'elevata velocità di regime (generalmente 3000 giri/1') e soggetto all'azione della temperatura, presenti vibrazioni sensibili ed intollerabili. Bisogna allora perfezionare il bilanciamento sul posto, il che si fa con apparecchiature portatili.

Queste sono essenzialmente costituite da diversi vibrometri elettromagnetici che si fissano sui cuscinetti per misurarne l'ampiezza di vibrazione, da un alternatore che si accoppia rigidamente con la macchina e serve a trovare la posizione angolare delle masse che squilibrano i rotori, e da una cassetta di misura per mezzo della quale si ottengono i dati da introdurre nei calcoli.

L'operazione procede nel modo seguente. In base alle misure iniziali fornite dall'apparecchio si decide quale

Pietro Brozzo

(segue a pag. 12)

PANORAMA AZIENDALE



Costruzione di una nuova « piazza », del diametro di m. 10 e della profondità di m. 1,50, per la fusione delle grandi eliche

COMMESSE

Recentemente sono state concluse le trattative con i Cantieri Riuniti dell'Adriatico per la fornitura di 13 eliche in ottone speciale al manganese, di cui 9 del rilevante peso di circa 29 tonn. cadauna e 4 del peso di circa 20 tonn. cadauna.

Tale fornitura si aggira sui 350 milioni di lire e rappresenta circa 60.000 ore di lavoro per i Reparti Bronzo e Lavorazione Eliche della nostra Fonderia.

Oltre alle ordinazioni di cui sopra sono state acquisite, nel mese di giugno, le seguenti principali commesse:

— Bussole di bronzo per la Società « Franco Tosi » di Legnano.

— Getti di ghisa meccanica per la Società « Alfa Romeo » di Milano.

— Dette forniture comportano circa 87.000 ore lavorative.

Per le grosse eliche

NUOVI IMPIANTI

L'assunzione, dai « Cantieri Riuniti dell'Adriatico », della importante fornitura di 13 eliche in ottone speciale al manganese, di cui parliamo sopra, alla quale seguiranno con ogni probabilità altre ordinazioni di eliche destinate alla Società FIAT ed ai Cantieri Navali Riuniti, è stata resa possibile dall'aggiornamento in corso degli impianti destinati alla fusione ed alla lavorazione meccanica delle eliche.

I vecchi impianti comprendevano due forni da 10 tonn. ciascuno, ancora del vecchio tipo a carbone, largamente sorpassati sia relativamente al consumo di calore per tonnellata fusa, e sia relativamente

alla purezza della lega ottenuta.

Oltre a tali due forni esiste un forno a nafta da 7 tonn che viene conservato per la fusione di getti vari e di eliche piccole.

I due forni a carbone vengono invece demoliti e sostituiti da due nuovi forni elettrici a induzione e ad accumulazione di calore, da 50 tonn. ciascuno.

Essi sono di capacità notevole in confronto con quelli in uso in altre fonderie, e consentiranno d'affrontare con tranquillità la fusione delle eliche sempre più pesanti e di maggiore mole che le moderne navi richiedono.

Si noti infatti che mentre quattro o cinque anni fa una elica del peso di 24 tonn. era considerata un'elica pesante per una grande turbocisterna, oggi i C.R.D.A. ci ordinano eliche da 29 tonn., e abbiamo in programma che le nostre navi eliche che giungono fino a 40 tonn. di peso ciascuna.

In relazione con l'attuale carico di lavoro che è ingente, e alle dimensioni delle eliche maggiori, si è dovuto aumentare il numero delle « piazze » destinate alla fusione delle grosse eliche, tenendo anche presente la detta continua tendenza all'aumento nel peso e nel diametro di queste ultime.

La fotografia mostra, in fase di ultimazione, la costruzione di una nuova « piazza » costituita da una fossa circolare del diametro di 10 metri e della profondità di m. 1,50,

in fondo alla quale è sistemata una speciale piattaforma in ghisa.

Ad impianti sistemati, la nostra Fonderia sarà in grado di fornire eliche in ghisa, in ottone al manganese e in bronzo all'alluminio - nichel (la nuova lega ad elevata resistenza « NIALMA ») fino ad un diametro massimo di 8 metri e fino ad un peso massimo di 45 tonn.

La produzione complessiva potrà raggiungere le 100 tonn. al mese di eliche finite.

CONSEGNE

Il materiale più importante consegnato nel mese di giugno è il seguente:

— Un'elica di bronzo al manganese a quattro pale, del peso di circa 12 tonn., al nostro Cantiere di Sestri per la motonave « Gripsholm »; una elica di bronzo al manganese a quattro pale, del peso di circa 9 tonn., al nostro stabilimento Meccanico; eliche di bronzo al manganese, del peso complessivo di 14 tonn., a

clienti vari; 221 tonn. di getti di ghisa e bronzo per motori Diesel e costruzioni varie, al nostro Stabilimento Meccanico; 20 tonn. di getti di ghisa e bronzo per costruzioni varie, ai nostri stabilimenti Carpenteria, Ferroviario, Cantiere di Sestri e Cantiere di Muggiano; 6 tonn. di getti di ghisa e bronzo per costruzioni varie, all'« Ansaldo - S. Giorgio » e all'« Ansaldo - Fossati »; 121 tonn. di getti di ghisa meccanica per costruzioni automobilistiche, all'« Alfa Romeo »; 66 tonn. di getti di ghisa e bronzo a clienti vari; 171 tonn. di lingottiere di tipo vario alla « Fiat » e alla « Cornigliano »; 45 tonn. di ceppi freno di ghisa alla « Compagnia Internazionale delle Carrozze con Letti » e alle FF.SS.

FONDERIA

RISULTATI DELLE ELEZIONI per la Commissione Interna del COKE

Il 7 giugno si sono svolte, presso l'« Ansaldo-Coke », le operazioni di voto per l'elezione della Commissione Interna. Nella tabella che segue diamo i risultati dello scrutinio, comparati con quelli del 1955.

	IMPIEGATI				OPERAI				ELETTI			
	1955		1956		1955		1956		1955		1956	
	n.º	%	n.º	%	n.º	%	n.º	%	Impieg.	Operai	1955	1956
Iscritti . . .	36	—	35	—	186	—	189	—				
Votanti . . .	36	100,-	35	100,-	178	95,70	184	97,35				
Schede bianche	4	11,11	—	—	—	—	2	1,08				
Schede nulle .	1	2,78	—	—	4	2,25	3	1,63				
Voti validi . .	31	86,11	35	100,-	174	97,75	179	97,29				
VOTI DI LISTA												
CGIL - FIDAG .	23	74,19	16	45,71	158	90,80	150	83,80	1	—	4	3
CISL - FEDERGAS .	8	25,81	19	54,29	16	9,20	29	16,20	—	1	—	1
UIL - UIL GAS .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

LIVORNO

MOVIMENTO BACINO

— Dal 16 al 17 giugno ha sostato la motonave « Mizar I » di 495 T.S.L., della « Società Marittima Siciliana » di Roma, per carenaggio.

— Dal 17 al 18 giugno ha sostato il piroscafo « Carlo Beni » di 2.746 T.S.L. della « Compagnia Naviera de Esportacion Agricola » di Madrid, per carenaggio.

— Dal 21 al 22 giugno ha sostato la motonave « Genepeca III » di 404 T.S.L., della Società « Genepeca » di Livorno, per carenaggio.

— Dal 24 al 27 giugno ha sostato la motonave « Annalisa » di 500 T.S.L., della Compagnia di navigazione « Navalsicula » di Palermo, per carenaggio e lavori da parte di Ditte esterne.

PANORAMA AZIENDALE

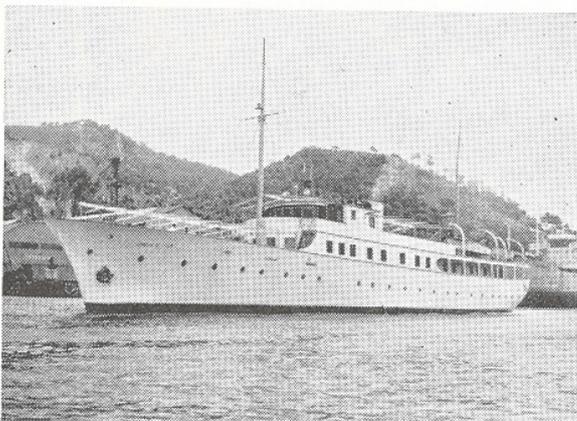
RISULTATI DELLE ELEZIONI per la Commissione Interna della DIG

Il 10 e l'11 luglio si sono svolte, presso la Direzione Generale, le operazioni di voto per l'elezione della Commissione Interna. Nella tabella che segue diamo i risultati dello scrutinio, comparati con quelli del 1955.

	IMPIEGATI				OPERAI				ELETTI			
	1955		1956		1955		1956		Impieg.		Operai	
	n.º	%	n.º	%	n.º	%	n.º	%	1955	1956	1955	1956
Iscritti . . .	447	—	449	—	99	—	90	—				
Votanti . . .	412	92,17	377	83,96	93	93,94	68	75,55				
Schede bianche .	11	2,67	19	5,04	4	4,30	8	11,77				
Schede nulle .	12	2,91	7	1,85	1	1,07	5	7,35				
Voti validi . .	389	94,42	351	93,10	88	94,62	55	80,88				
VOTI DI LISTA												
CGIL - FIOM . .	32	8,23	35	9,97	23	26,14	—	—	1	1	—	—
C.S.L. - FILM . .	161	41,39	184	52,42	55	62,50	32	58,18	2	3	1	1
UIL - UILM . .	196	50,38	132	37,60	10	11,36	23	41,82	3	2	—	—

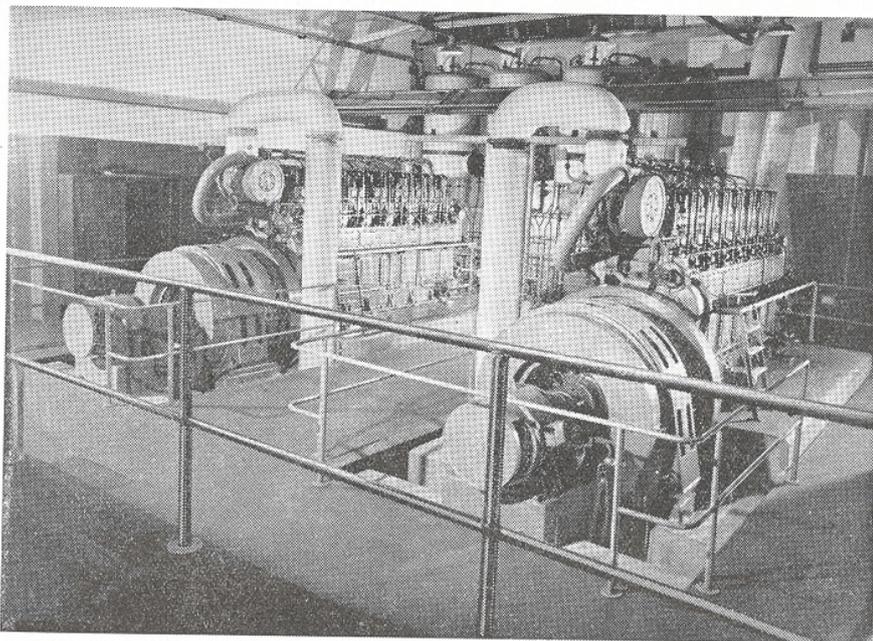
MUGGIANO

La trasformazione del panfilo dello Scià di Persia



Dall'alto: il panfilo « Shahsavar », appartenente allo Scià di Persia, attualmente al Cantiere di Muggiano per subire lavori di trasformazione; il Direttore del Cantiere di Muggiano, ing. Bruno Palenzona, si intrattiene a cordiale colloquio col comandante dello « Shahsavar », capitano di vascello Magelessi Samad Ali.

MECCANICO



La nuova centrale della Società « Ledoga - Lepetit S.A.Q.I.C. » di Buenos Aires, composta da due gruppi elettrogeni da 440 kVA ciascuno, con motori Ansaldo tipo Q 265/7 S, costruiti al Meccanico. Un altro gruppo elettrogeno uguale ai precedenti sarà prossimamente fornito alla stessa Società.

COMMESSE

Ecco le commesse più importanti acquisite dal 23 maggio all'8 luglio:

— Due apparati motori a turbina, ciascuno della potenza di 14.500 C.A. a 110 giri al 1', per due turbocisterne di 31.500 T.D.W. da costruirsi nei nostri Cantieri.

— Parti di rispetto da conservarsi a terra per tre cacciatorpediniere venezuelani varati al Cantiere di Livorno (due già consegnati e uno in allestimento).

— Parti di rispetto da conservarsi a terra per le turbocisterne « Purfina Italia » e « Fina Canada » della « Compagnia Marittima Palermitana » di Palermo, in allestimento al Cantiere di Sestri.

— Due apparati di propulsione, ciascuno con motore Diesel Ansaldo - Fiat tipo MS 456, da 1500 cav. asse a 200 giri al 1', per due navi in costruzione al Cantiere navale « Cassaro » di Messina.

— Quattro gruppi elettrogeni da 90 kW con motore Diesel Ansaldo tipo 2131/3 S a tre cilindri verticali, quattro tempi semplice effetto, iniezione diretta del combustibile, avviamento ad aria compressa, capace di sviluppare la potenza normale di 135 cav. eff. a 450 giri al 1', disposto per accoppiamento alla dinamo e con questa montato su comune sottobase in lamiera di acciaio saldata.

— Due gruppi marini Diesel Ansaldo tipo 1620/3, sovralimentati, con avviamento ad aria compressa, ciascuno della potenza normale di 112 cav. eff. a 1.000 giri al 1', per la Società « Brodomaterijal » di Rijeka (Jugoslavia) e destinati a due bettoline di ferro della Società « Istracement » di

Umago, da costruirsi al Cantiere navale « Titovo Brodogradiliste » di Kraljevka.

— Un gruppo marino Diesel - Ansaldo tipo 2131/4, sovralimentato, della potenza di 165 cav. eff. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Salvatore Farinato di Molfetta; il peschereccio è in costruzione presso il Cantiere Navale « Vito Pansini » di Molfetta.

— Un gruppo Diesel - alternatore da 440 kVA - 230/400 Volta - 50 Hz-cosfi 0,8, con motore sovralimentato Diesel - Ansaldo tipo Q 265/7 della potenza di 540 cav. eff. a 375 giri al 1'; il gruppo è destinato alla Società « Ledoga Lepetit » (Argentina).

— Un gruppo marino Diesel - Ansaldo tipo 2131/2, della potenza di 60 cav. eff. a 430 giri al 1', destinato all'Istituto Nautico di Trapani.

— Un gruppo marino Diesel - Ansaldo tipo 2131/4, sovralimentato, della potenza di 165 cav. eff. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Giuseppe Janni di Gioia di Tauro.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4, sovralimentato, della potenza di 165 cav. eff. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Bernardino Bausano di Porto S. Stefano.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4, ad aspirazione atmosferica, della potenza di 110 cav. eff. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Antonio Lobuono di Termini Imerese.

Le suddette forniture comportano circa 620.000 ore lavorative.

CONSEGNE

Il materiale più importante spedito dal 22 giugno al 6 luglio è il seguente:

— Al « Cantieri del Tirreno » di Riva Trigoso: quattro pignoni di seconda riduzione (giunti al Mec per il rodaggio). Al « Cantieri del Tirreno » di Genova: una ruota lenta per riduttore e un pignone veloce (giunti al Mec per la rastrematura dei denti, bilanciamento e prova di contatto) per la turbonave « Josephine Phorden » in riparazione. Al nostro Cantiere di Sestri: supporti autolubrificatori per due motonavi di 10.670 T.D.W. in costruzione e allestimento; un gruppo combinato riscaldatore alimento, apparecchi per sollevamento ruota lenta per la turbocisterna « Purfina Italia »; un economizzatore completo per caldaia principale, materiale per fasciamento caldaie, un condensatore atmosferico, due raffreddatori olio da 117 mq. per la turbocisterna « Fina Canada »; cuscinetto per linea d'alberi per una turbocisterna di 31.500 T.D.W. in costruzione; riscaldatori nafta senza, elettropompe circolazione caldaia a gas di scarico, una caldaia Ansaldo - Clarkson, con economizzatore a gas di scarico, completa dei suoi particolari per la motonave « Gripsholm » in allestimento. Al nostro Stabilimento Ferroviario: due caldaie per locomotive indiane complete di particolari. Al nostro Cantiere di Muggiano: parti del motore Ansaldo - Fiat 757 da 5.600 HP (stan-tuffi, cassoni pompa aria lavaggio, montanti volano, bielle, motrici e pompa aria, cilindri con camicia e testate, guide con controguide e teste a croce, basamento, albero a

PANORAMA AZIENDALE

PER IL MONTAGGIO DELLE NOSTRE CEMENTERIE

UN ALTRO CANTIERE DI LAVORO APERTO NEL SUD AMERICA

Nel quadro dei lavori in corso di esecuzione all'estero sono da segnalare quelli per l'installazione a Chichiriviche, in Venezuela, della cementeria completa ordinata dalla Società «Cementos Coro» di Caracas.

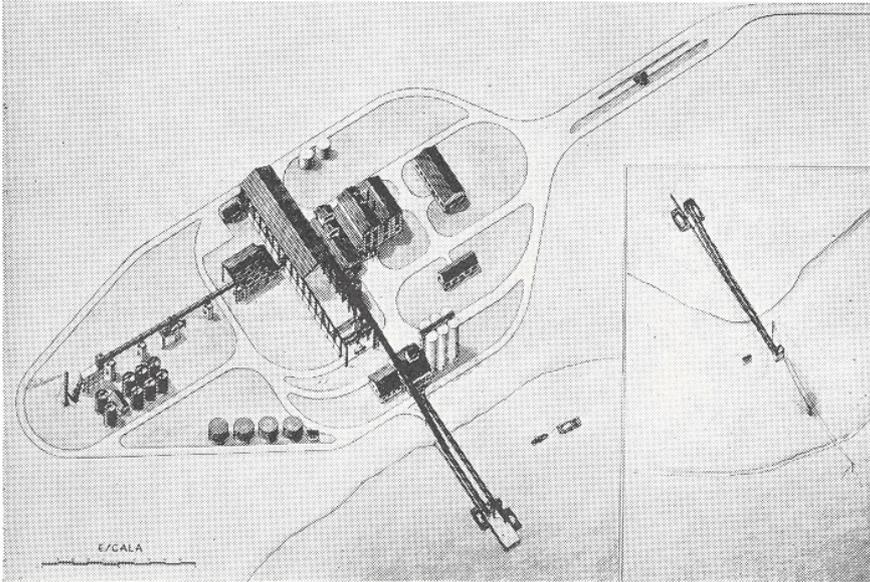
Attualmente tutti i macchinari sono già stati spediti ed è in corso il loro montaggio sul posto da parte di personale locale con la supervisione di due nostri capi montatori, il

sig. Bovone dello stabilimento Carpenteria per la cementeria vera e propria, ed il sig. Priotto dello stabilimento Meccanico per la centrale termoelettrica.

Durante l'anno in corso un analogo cantiere si aprirà in un altro paese del Sud America e precisamente in Colombia; è infatti diventata operante l'ordinazione passata dalla «Cementos Boyaca» di Bogotà per la fornitura di

macchinari vari per una cementeria simile a quella della «Cementos Coro».

L'importo di questa ordinazione è per ora di circa 700.000 dollari; esso è però suscettibile di aumenti per ulteriori ordinazioni di macchinari che si prevede potranno pervenirci dal cliente non appena completamente definiti i suoi programmi e le caratteristiche tecniche dei relativi macchinari.



Pianta della cementeria della «Cementos Coro» a Chichiriviche

manovelle, refrigeranti acqua porte di visita, grigliato, collettore principale per olio e silenziatore per gas di scarico) e una caldaia Ansaldo - Clarkson per la motonave «Carlo Canepa» in costruzione; silenziatore per gas di scarico motore principale, due gruppi Diesel - dinamo da 125 kW con motori Ansaldo tipo 265/4 da 200 HP e una caldaia Ansaldo - Clarkson per la motonave «Giovanni Ansaldo» in allestimento; due alberi a manovelle per motore a tre cilindri, sei cuscinetti testa biella e otto cuscinetti banco per la motocisterna «Linda Giovanna» in riparazione. Al nostro Cantiere di Livorno: tre alberi port'elica completi per una corvetta indonesiana in costruzione; due gruppi Diesel - alternatore da 100 kVA (con motore Ansaldo - Maybach tipo MD 160 da 130 HP) per il cacciatorpediniere «Almirante Brion» in allestimento; un gruppo Diesel - alternatore da 100 kVA (con motore Ansaldo - Maybach tipo MD 160 da 130 HP) per il cacciatorpediniere «José Austria» in costruzione. Alla «Navalmecanica» di Castellammare di Stabia: tre gruppi Diesel - dinamo da 320 kW (con motori Ansaldo tipo Q 265/7 sovralimentati da 475 HP), quattro silenziatori per gas di scarico con riscaldatore acqua, due refrigeranti verticali da 40 mq. per acqua dolce, per una motonave in costruzione per conto della Società di navigazione «Tirrenia»

di Napoli; due turboalternatori da 280 kW completi, una turbina di alta pressione ed una di media pressione per un avviso scorta in costruzione. Ai «Cantieri Riuniti dell'Adriatico» (Fabbrica Macchine S. Andrea) di Trieste: due ruote lente per riduttore (una giunta al Mec per la ricottura ed una per la dentatura e la spogliatura dei denti). Alla «Termoelettrica Tirrena» di Civitavecchia: un preriscaldatore d'aria alimento. Ai Cantieri navali di Taranto: supporti prodieri e gruppi di riscaldatori nafta per l'avviso scorta «Castore» in costruzione per la Marina Militare Italiana. Alla Società «ENDE» di Rio Turbio (Argentina): ancoraggi collettori, fasciamento metallico economizzatori, impianto soffiatori di fuliggine, surriscaldatori, condotto fumi, tramoggia per griglia metallica, economizzatori per acqua alimento, preriscaldatore aria, collettori per surriscaldatori e corpo caldaie, tubazione per preriscaldatori aria, cassette collettrici per corpo caldaie, regolatori acqua alimento, impianto depurazione acqua, pannelli per caldaie, due griglie a lancio tipo «Babcock & Wilcox», travatura per incastellatura, impianto controllo termico, tubazione per corpo caldaie, condotte aria primaria, grigliati e scale e valvolame per tubazione servizi vari, per una centrale termoelettrica da 6.000 kW. Alla turbonave «Luana» dell'armatore R. Ro-

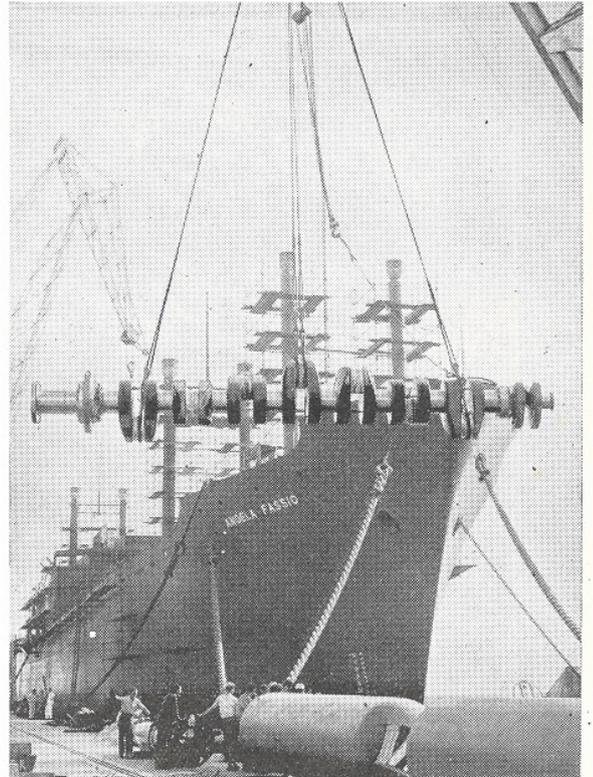
mano di Napoli: un rotore per turbina (giunto al Mec per il rassetamento di tutta la palettezza ed il bilanciamento). Alla «The New Epirotiki Steamship Navigation Petros Potamianos di Pireo (Grecia)»: un motore industriale Diesel Ansaldo tipo 2131/4 da 125 HP. Alla Ditta «Buzzotta & Novara» di Mazara del Vallo: una incastellatura per motore Diesel Ansaldo tipo 2131/4 destinata al motopeschereccio «Maestrale». Alla Ditta «Figli di Gino Barsanti» di Brindisi: un gruppo Diesel-alternatore con motore Ansaldo tipo 1620/4 da 125 HP e alternatore da 100 kVA, per conto della Ditta «Giuseppe De Micheli» di Firenze. All'armatrice Antonia Cozzolino di Civitavecchia: basamento ed incastellatura, biella motrice, stantuffo motore, cuscinetti di banco ed altri particolari per motore Ansaldo tipo 2131/3 per il motopeschereccio «Michele». Al «Cantiere Navale Guido Rondolini» di Pesaro: un motore Diesel Ansaldo tipo Q 265/4 sovralimentato da 300 HP per il motopeschereccio «Folgore» in costruzione per conto del sig. Ugo Biondi di Anzio. Alla motocisterna «Angela Germana» in riparazione nel Porto di Genova: un motore industriale Ansaldo tipo 2131/3 da 80 HP per conto del sig. Achille Onorato di Napoli. Alla «Società professionale marittima» di Porto S. Stefano: un motore marino Diesel Ansaldo tipo

2131/3 sovralimentato da 120 HP per la goletta «Madonna della fiducia». Al «Cantiere navale giuliano S. Giusto» di Trieste: un albero port'elica, un albero di trasmissione e un'elica di bronzo per la motonave «Leneo». Alla «I. N. M. S.» della Spezia: quattro bombole aria avviamento da 260 litri, un silenziatore, un serbatoio nafta da 1000 litri, tubazione in acciaio e rame,

chiavi ed attrezzi per motore Ansaldo tipo Q 370/6 reversibile da 500 HP; due gruppi Diesel-dinamo - compressore con motore Ansaldo tipo 1620/2 da 50 HP e dinamo da 25 kW per una motonave in costruzione per conto della «Navalscivola S. p. A.» di Genova.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 1.000 tonnellate.

CANTIERE

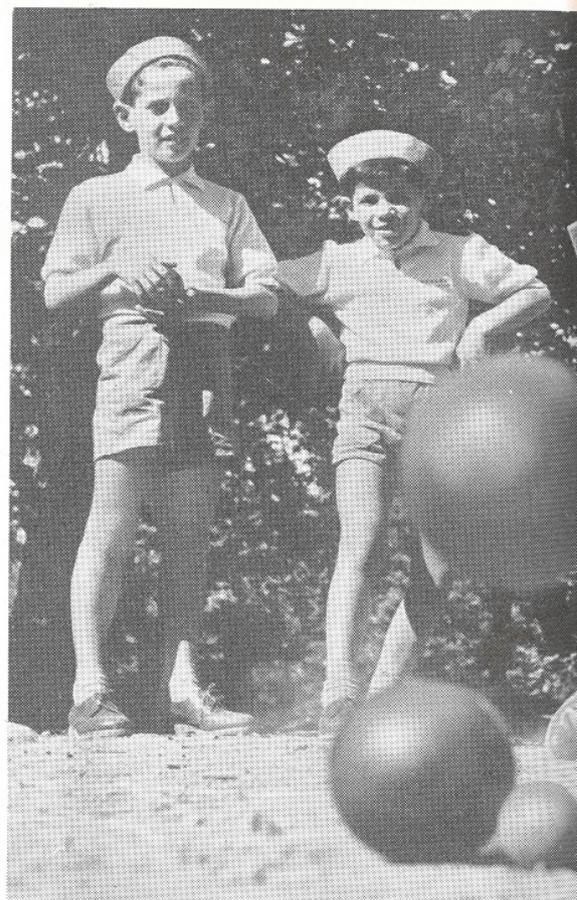
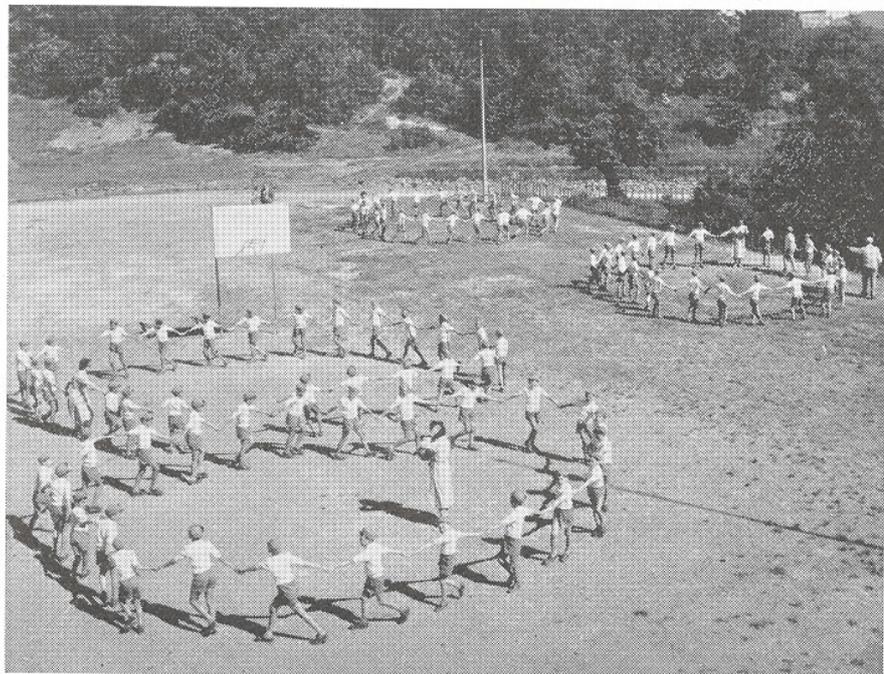
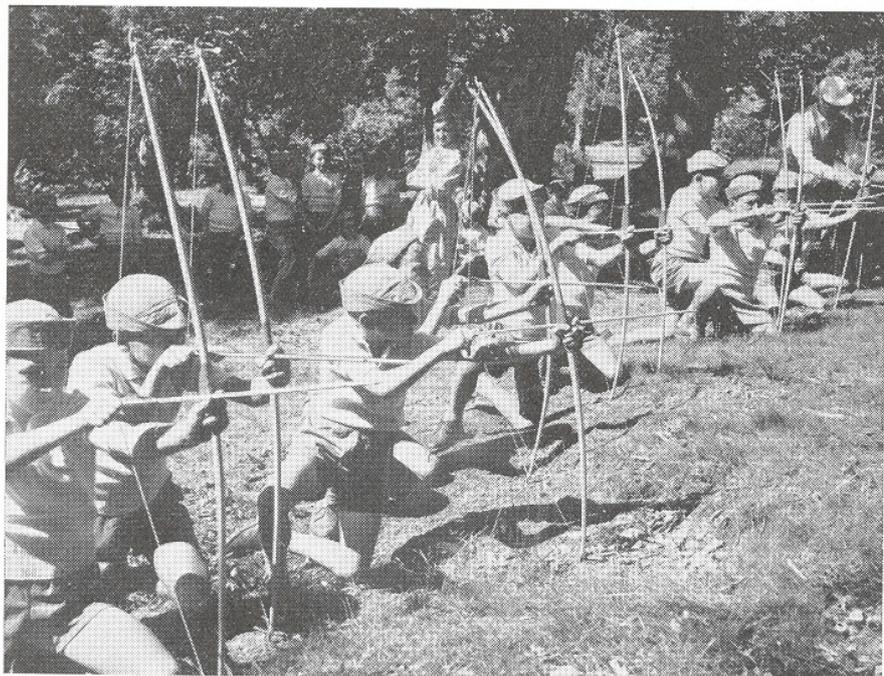


Imbarco dell'albero a manovelle (60 tonn) sulla «Angela Fassio»

Ciclo di conferenze presso scuole marinare



Nel corso dei mesi di aprile e maggio è stato svolto un ciclo di conferenze presso le principali scuole dipendenti dall'Ente Nazionale Educazione Marinara per illustrare agli allievi la nostra produzione di motori Diesel ed aggiornarli circa i più recenti sviluppi della tecnica in questo campo. Le conferenze, tenute dall'ing. Gabbia e dal sig. Colombara dello stabilimento Meccanico, sono state effettuate presso dodici scuole ed hanno interessato in complesso 700 allievi. L'iniziativa rientra nel quadro della collaborazione fra industria e scuola, già in atto in molti settori e che è auspicabile possa ancora maggiormente svilupparsi nell'interesse comune. La fotografia che riproduciamo mostra gli allievi della scuola di Torre del Greco (Napoli)



I BAMBINI A

Anche quest'anno noi de «l'Ansaldo» siamo andati a trovare i bimbi della colonia di Montemaggio. Abbiamo portato caramelle e giocattoli per i migliori. Ma non è per questo che siamo stati accolti festosamente: i bimbi ormai ci conoscono, e vogliono la foto sul giornale, la segnalazione, vogliono che si parli di loro, insomma, e che si informino i loro genitori che tutto procede bene, che tutti sono contenti, che la tavola è sempre entusiasticamente... sparcchiata e che l'infermeria è vuota.

Cose, del resto, che abbiamo potuto constatare di persona, in una giornata radiosa di sole, che abbiamo trascorsa tra loro. La colonia aveva iniziato il primo turno da una sola settimana, e il tempo non era stato certo benigno. Questa benedetta estate non voleva proprio decidersi a comparire: ma ciò malgrado tutto era proceduto a puntino, i ragazzi avevano passato le prime giornate al coperto, e non si doveva lamentare il minimo raffreddore. Ma quando siamo saliti noi, dicevamo, ormai da due giorni era arrivata l'estate, con un sole splendente quanto mai.

Le squadre erano in giro con le rispettive vigilatrici, a giocare per boschi ombrosi, per i prati assolati, salvo due o tre squadre sul piazzale, a giocare con la palla o a fare qualche salutare esercizio fisico, tutto come nel programma. A questo punto dobbiamo

dire che se il nostro dovere di cronisti ci aveva condotti fin lassù (ed è sempre una festa per noi, trovarci in mezzo a questi bimbi gioiosi, a questa giovane «famiglia ansaldina», sana e sorridente) pensavamo però che si trattasse della solita e formale presa di contatto, senza molto valore informativo, perchè credevamo già di conoscere la situazione.

Invece quest'anno abbiamo trovato diverse novità, tutte importanti ai fini del sempre miglior andamento della colonia. La prima, che ci è saltata subito agli occhi, consiste nella nuova divisa, pratica ed elegantissima: calzoncini e berretto azzurri, maglietta bianca.

I partecipanti, quest'anno, non sono stati divisi secondo lo stabilimento cui appartiene il padre, ma secondo l'età. Ciò porta evidenti vantaggi sul piano educativo e ricreativo. Un bambino si troverà più a suo agio, per parlare, per giocare, per «associarsi», con un coetaneo che con un bimbo di età diversa.

Un'altra novità è rappresentata dalla presenza di un Direttore ginnico - sportivo, il prof. Pietro Salini della Gioventù Italiana, le cui funzioni si sono già rivelate utilissime per un programma di giochi sportivi e ginnici impostato razionalmente, dal quale i bimbi possano avere il massimo giovamento fisico e spirituale. E poi, quest'anno, c'è il sig. Bertacchi, di cui io già vi parlai l'anno scorso, come



MONTEMAGGIO

dell'uomo che stava in contatto telefonico con la colonia, che faceva la spola, che si divideva tra Montemaggio e il suo ufficio in Carignano. Quest'anno Bertacchi è qui, per l'intera durata del turno, e può con la sua presenza e con la sua esperienza favorire sensibilmente il buon funzionamento della colonia. Per il resto dello « stato maggiore » abbiamo incontrato persone già note, e visi nuovi: la Direttrice è la signorina Pisotti, dell'Ufficio Assistenza della DIG, che l'anno scorso fece il turno delle bambine (presumibilmente con molto maggior sollievo) e che abbiamo trovata col solito benevolo sorriso, e con la solita amorevole sollecitudine verso i bimbi. La vice - direttrice è la signorina Bruna Battaglini, ormai una « veterana » di Montemaggio; la responsabile sanitaria è la dott. Emilia De Langlade; il direttore spirituale è don Antonio Casarza, cappellano del Cantiere.

L'economista è una nostra vecchia conoscenza, il sig. Ettore Del Torre. Al tutto, come per il passato, sovrintende il dott. Chelini, Capo dell'Ufficio di Assistenza Sociale dell'Ansaldo.

Le brave vigilatrici (abbiamo parlato anche gli anni scorsi della loro non trascurabile fatica, specie coi maschi!) sono quest'anno in numero di diciannove, per le tredici squadre, il che ha consentito di portare le turniste da 3 a 6, aumentando il periodo di

riposo delle « capo-squadra ».

Le novità non sono ancora finite: quest'anno i ragazzi, oltre ai giochi con la palla (come palla a volo, palla a canestro ecc., escluso il calcio perché ritenuto pericoloso) hanno il gioco delle bocce e il tiro dell'arco, istruiti e vigilati, in questo, dal direttore sportivo.

I genitori, dunque, possono essere tranquilli: i bimbi sono vigilati, assistiti, curati quanto occorre, come e più degli altri anni. Perché tutto ciò avvenga, naturalmente, occorre mantenere in moto costante tutta quella macchina organizzativa che conoscete già, e che funziona grazie alla cura solerte di tutto il personale, da quello delle cucine e quello della mensa, al fuochista che alimenta la caldaia, alle donne che lavano, cuciono, rammendano, all'autista che si arrampica con perizia su per le curve rampanti della strada, sull'inseparabile autocarro azzurro: ce ne vogliono, di provviste, per questo piccolo esercito famelico.

Una citazione a parte, poi, va fatta per « Titi », il grosso cane lupo che tratta gli estranei con la grinta di un molosso e gioca invece coi ragazzi come un bambino. Per la macchina fotografica del nostro Luzzu ha dimostrato una invincibile diffidenza.

Ed ora vi ho detto tutto. La colonia, topograficamente e architettonicamente, la conoscete già perché ne ho parlato in passato: essa si rivela sempre

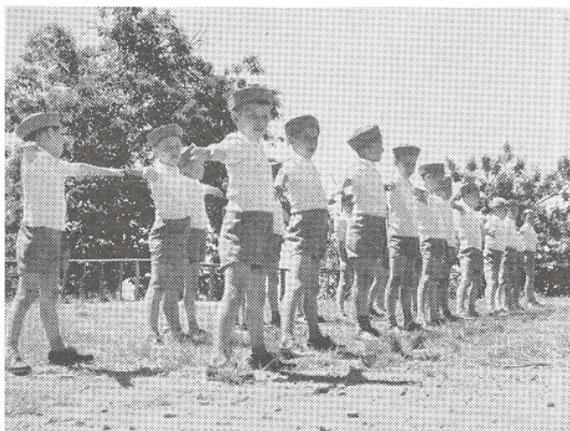
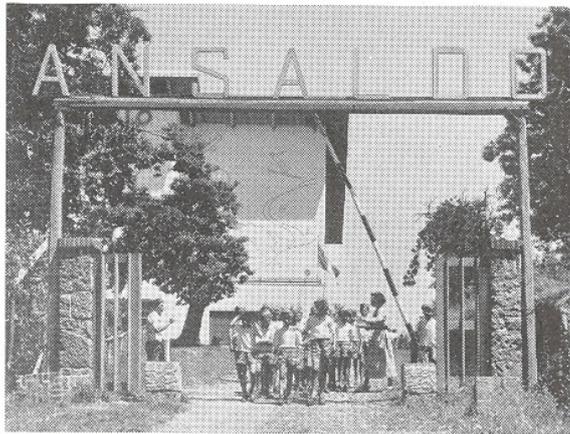
più bella e funzionale, con la sua tettoia dalle colonne a fungo, col suo tetto ardito ad un solo spiovente, con le camerate ampie e arieggiate, con tutti i servizi ottimamente disposti, e con l'ampia e ariosa mensa, dove Biancanere e i sette nani resistono al tempo, coi loro colori vivacissimi.

Chiuderò con un discorsetto ai trecentoquindici ragazzi. Lo so, voi aspettavate che io facessi dei nomi, come gli altri anni.

Questa volta, però, preferisco non farlo, non tanto per non incoraggiare la vanità, quanto per non scontentare gli inevitabili esclusi. Già la macchina fotografica avrà fatto delle ingiustizie, ma essa in fondo non è che uno strumento, ed uno strumento che non si può accusare di non essere « obiettivo ». Io mi limiterò a dire che siete tutti bravi (il che non esclude che non possiate diventarli di più, imparando il più possibile dai vostri assistenti ed istruttori), che siete tutti buoni (ma le vostre assistenti meritano bene che facciate lo sforzo di esserle un po' di più) e che tra voi c'è addirittura un ragazzo, Franco Contorbia, che ha chiesto di partecipare al popolare gioco televisivo di « Lascia o raddoppia? » per la musica lirica.

Ed ora vi auguro buona prosecuzione di vacanze e vi saluto in fretta: se no, le fotografie dove le mettiamo?

Lucio Bozzano



Visite ai maggiori stabilimenti europei

Più volte abbiamo avuto occasione di accennare all'importanza che rivestono sia gli scambi di informazioni fra i tecnici dei vari Paesi, sia le visite reciproche alle maggiori industrie. In questi ultimi anni tali scambi, sempre meglio organizzati nei singoli campi di specializzazione, sono diventati più intensificati, favoriti anche dall'Organizzazione Europea per la Cooperazione Economica. Questa Organizzazione, fra le altre iniziative, ha promosso due particolari viaggi di istruzione negli Stati Uniti, che ebbero luogo nell'autunno del 1951 e nell'ottobre del 1953, allo scopo di far constatare ai tecnici europei il livello tecnico raggiunto in America nel campo della saldatura ed avere elementi comparativi su questo importante argomento.

Nell'aprile-maggio del 1955, a completamento delle visite già fatte oltre Atlantico, con la partecipazione di tecnici americani e canadesi e di quelli di tutti i Paesi dell'OEECE, fu attuato un viaggio attraverso la Europa Occidentale, sempre nell'intento di conoscere i diversi metodi di lavorazione. Furono visitati i più importanti Stabilimenti della Svezia, Norvegia, Inghilterra, Danimarca, Olanda, Germania, Francia, Belgio, Austria, Svizzera, Italia che fanno largo uso di saldatura. Per la nostra Azienda partecipò a tali visite l'ing. Antonino Lo Giudice, dello Stabilimento Meccanico, che da lunghi anni dedica la sua quotidiana ed appassionata attività ai problemi della saldatura.

Sull'argomento egli ha redatto una documentata relazione di cui per esigenze di spazio pubblichiamo solo le conclusioni; le quali, peraltro, ci sembrano dense di spunti su cui è bene si ponga l'attenzione dei componenti della famiglia ansaldina.

Diamo in questo numero la prima puntata dell'articolo e completeremo la pubblicazione nel prossimo numero.

li ad ogni tonnellata di elettrodi fabbricati corrisponde in media una produzione di 320-350 tonnellate di acciaio, risulterebbe che la richiesta di acciaio nell'Europa Occidentale ammonta a 65-70 milioni di tonnellate annue, di cui circa 5,5 milioni di tonnellate sono prodotte in Italia.

Si prevede che entro i prossimi dieci anni il consumo di acciaio in Europa aumenterà del 35%.

Anche la saldatura automatica ha avuto in tutta l'Europa uno sviluppo sorprendente: il Paese che ne fa maggiore impiego è la Germania, seguita dalla Francia, dall'Inghilterra, dall'Olanda e dall'Italia.

Un'analisi comparativa dei metodi di progetto delle costruzioni saldate ha messo in evidenza un particolare aspetto tecnico del problema: infatti nei Paesi dove il costo dell'acciaio è relativamente basso rispetto al costo della mano d'opera (il caso estremo è rappresentato dagli Stati Uniti), il progetto è particolarmente orientato verso uno studio economico dei tempi di lavorazione piuttosto che sul risparmio di materiale ed il contrario accade nei Paesi dove il costo del materiale è alquanto elevato rispetto al costo della mano d'opera (il caso estremo è rappresentato dai Paesi privi di materie prime).

Evidentemente sia nell'uno che nell'altro caso, esiste un limite oltre il quale la soluzione saldata non può più presentare vantaggi economici, per cui si ricorre alla soluzione fusa.

Rifacendoci a quanto sopra esposto, la diversità d'aspetti del problema porta come conseguenza che nei Paesi dove il costo della mano d'opera è piuttosto elevato notiamo costruzioni saldate, dove la robustezza è affidata più agli spessori dei materiali che non alla forma geometrica dei pezzi, per cui il costo di esecuzione viene ridotto al minimo, mentre nell'altro caso troviamo strutture saldate particolarmente leggere, ma di forma geometrica generalmente complessa atta a garantire una sufficiente robustezza.

In questo caso il complesso saldato risulta alleggerito del 30-35%, ma il tempo speso è evidentemente maggiore rispetto al primo caso. Concludendo risulta che, mentre con la prima soluzione del peso del materiale depositato per saldatura è di circa 15 kg. per tonnellata di materiale saldato (1,5%) (caso tipico U.S.A.) con la seconda soluzione il peso del materiale depositato è di circa 30 kg. per tonnellata di materiale saldato (3%) (caso tipico Svizzera).

Un altro valore che può con-

fermare la validità dei risultati statistici riportati è dato dal rapporto tra la produzione annua di elettrodi espressa in kg. ed il consumo di acciaio espresso in tonnellate:

U.S.A.	2,65 kg./tonn.
Inghilterra	3,25 kg./tonn.
Germania	3,45 kg./tonn.
Italia	3,6 kg./tonn.
Svizzera	5 kg./tonn.

Inoltre, dai dati raccolti nel corso delle visite è risultato che le ore di mano d'opera spese per ogni tonnellata di materiale saldato sono così suddivise:

Cantieri navali 18,5 h/tonn.
Carpenterie per costruzioni di impianti industriali 27 h/tonn.

Caldererie od Officine di Carpenteria di precisione 47,5 h/tonn.

Stabilimenti di costruzioni ferroviarie 110 h/tonn.

E' interessante infine notare i limiti entro i quali la riparazione per saldatura risulta ancora conveniente, prendendo come elementi di valutazione il peso del pezzo e le ore necessarie per eseguire la riparazione.

Mentre negli U.S.A. la riparazione è al limite della convenienza economica quando per un pezzo di una tonnellata occorrono 18-20 ore di mano d'opera per la riparazione, in Germania questo limite è spostato sul valore di 80 ore, mentre prima della guerra tale valore era di 40 ore.

In Italia il limite si aggirerebbe sulle 100-110 ore, oltre il quale è preferibile ricorrere allo scarto.

Nei Paesi dove il costo della mano d'opera è piuttosto elevato, si nota una spiccata tendenza indirizzata alla ricerca di mezzi atti a ridurre i tempi di lavorazione: posizionatori, macchine automatiche per la saldatura, macchine di precisione in genere atte ad aumentare la capacità produttiva e la qualità del prodotto.

Questa organizzazione, inquadrata sul piano economico, è particolarmente efficace quando è resa operante negli stabilimenti con produzione in serie.

In genere negli U.S.A. una macchina con più di dieci anni di vita è considerata superata, sia perché il grado di precisione non risponde più alle esigenze di lavorazione, sia perché si suppone che dopo dieci anni essa debba considerarsi ormai vecchia ed ammortizzata: se le due condizioni non coesistono significa che lo sfruttamento economico non è avvenuto con criteri razionali.

In alcuni Paesi, quali la Norvegia, Svezia, Inghilterra, Danimarca, Olanda, Austria, Belgio, Svizzera, la prestazione settimanale varia dalle 40 alle 44 ore, mentre in altri, come la Francia ed in parte la Germania, è di 48 ore.

Solamente in casi eccezionali la prestazione va oltre i limiti sopradetti sia perché lo straordinario è giudicato come la conseguenza di una inderogabile necessità intesa nel senso più restrittivo, sia perché esso non è gradito né dal datore di lavoro né dal prestatore d'opera.

In generale nei Paesi del Nord Europa il rispetto dell'orario è accettato con una scrupolosità e con una serietà degna della più alta considerazione: durante le ore di lavoro ogni dipendente, dal manovale al più qualificato funzionario, svolge la propria attività con assoluto senso di consapevolezza.

Il temperamento orgoglioso di questa gente mal soppor-

rebbe l'umiliazione di essere colta in fallo per un'infrangimento all'orario di lavoro od al regolamento disciplinare: i capi si sentono veramente responsabili dei loro compiti e delle loro attribuzioni per cui nessuna tolleranza è ammessa nell'applicazione del contratto di lavoro.

Per contro, cessato l'orario giornaliero (in molti reparti si è constatato che le macchine si arrestavano nell'istante stesso in cui suonava la sirena) è rarissimo il caso che qualcuno si trattenga nelle officine o negli uffici oltre i limiti di tempo molto ristretti: questa concezione del lavoro è frutto di un sistema tradizionale, accettato e sostenuto indistintamente da tutte le classi sociali, in base al quale all'attività professionale deve necessariamente far seguito un'attività ricreativa dedicata alla famiglia, allo studio, allo sport ed al divertimento.

L'espressione tipica di questa mentalità è rappresentata dal club inglese che costituisce il luogo di convegno di gruppi di persone generalmente appartenenti alla stessa classe sociale.

Antonino Lo Giudice



Eternizza le suole

Per i neonati



In vendita nelle migliori farmacie



Eternizza le suole



Le integra e riconcia il cuoio

BREVETTI d'INVENZIONE

Marchi di Fabbrica

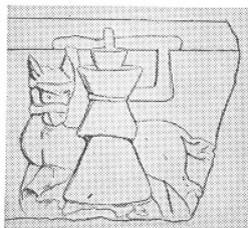
Ufficio Internazionale

GENOVA

VIA MALTA, 4 - Telef: no 52.349

IL LAVORO NEI TEMPI

Tre scene, per rappresentare quelle operazioni, solenni come un rito, che sono rimaste presso-



ce nel forno, da due rilievi del sepolcro di Eurisace sempre in Roma. Eurisace era un fornaio che si fece costruire fuori Porta Maggiore un monumento funebre (tuttora esistente) a forma di forno, con incise appunto varie scene del suo lavoro.

I panettieri, come si può immaginare, erano nella Roma post-augustea numerosissimi, e numerosissime le loro botteghe, in ogni via della città.

Il lavoro dei campi, invece, era svolto quasi sempre



chè invariate nei loro caratteri fondamentali attraverso tutti i tempi: macinare il grano, impastare la farina, cuocere il pane.

Qui si tratta di documentazioni della Roma imperiale: la macina, dove si vede l'asino bendato costretto a girare in tondo, è riprodotta da un rilievo della Vigna Sassi in Roma; gli operai che impastano il pane e quello che lo cuo-



pre da schiavi, per i quali veniva anzi considerato come una punizione. Gli schiavi lavoravano nella « villa rustica » sotto la sorveglianza di un « villicus », uno schiavo di fiducia del padrone posto a capo dell'intera fattoria. Il lavoro vi doveva essere particolarmente duro e disagiato.

Il viaggio attraverso gli undici Paesi europei, per un percorso totale di circa 9.000 km., si è concluso il 16 aprile a Parigi.

Il resoconto, che è stato raccolto a parte, sulle visite effettuate rappresenta solamente la parte più significativa e più interessante delle notizie raccolte e delle impressioni riportate.

I dati che figurano nei vari rapporti ci sono stati riferiti dai funzionari più qualificati di ogni singola Società per cui essi possono essere ritenuti assolutamente attendibili.

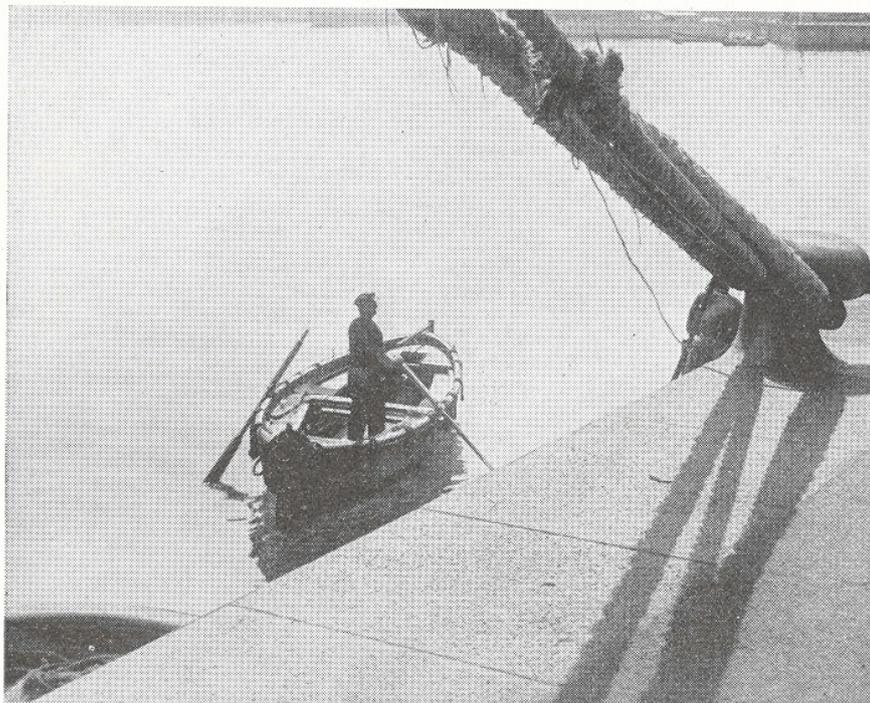
Da studi statistici condotti dal collega olandese ing. Geritsen risulterebbe che il consumo annuo di elettrodi negli undici Paesi visitati ammonta a circa 205.000 tonnellate corrispondenti a 5 miliardi di pezzi.

Nella statistica dei consumi di elettrodi l'Italia occupa il quarto posto con 18-20 mila tonnellate annue, corrispondenti a 450-480 milioni di pezzi, dei quali il 60% sono di tipo basilico.

Supponendo che in media un saldatore consumi annualmente circa 28.000 elettrodi (100 pezzi al giorno), il numero dei saldatori degli undici Paesi visitati ammonterebbe a circa 180.000, dei quali 17.000 impiegati nell'industria italiana.

Inoltre, facendo riferimento a dati statistici secondo i qua-

CONCORSO FOTOGRAFICO



Orlando Vendrame (DIG): « Ormeggio »



Emanuele Villanello (MEC): « Vele in controluce »

Risultato del concorso feriale

In base alle norme stabilite, dopo la presentazione dei pronostici da parte dei concorrenti, è stato effettuato il doppio sorteggio per la determinazione della graduatoria dei pescatori e del punteggio a ciascuno di essi attribuito in base ai numeri che contrassegnavano i pesci pescati. Il risultato è stato il seguente: 1) COKE (320 punti) - 2) CAR (190 punti) - 3) MEF (180 punti) - 4) FON (110 punti) - 5) DIG (110 punti) - 6) LIV (85 punti) - 7) SAU (45 punti) - 8) MUG (10 punti). Il caso ha voluto che non fossero mai estratti CAN e MEC.

Ed ecco l'elenco dei dieci ansaldini che hanno pronosticato vin-

cente il COKE e che hanno indovinato il punteggio o che maggiormente vi si sono avvicinati, acquistando così il diritto di usufruire ciascuno di un soggiorno gratuito di una settimana ad Andalo, per sé e per una persona a loro scelta: 1) Francesco Rossi del Mec con 320 punti - 2) Pietro Zanlini del Can con 325 punti - 3) Battista Poggi del Mec con 340 punti - 4) Benito Pullacino di Liv con 295 punti - 5) Rino Conti di Liv con 350 punti - 6) G. B. Monicelli del Mec con 350 punti - 7) Giacomo Musati del Mec con 290 punti - 8) Filippo Ravaschio del Mec con 290 punti - 9) Aldo Fiori di Liv con 290 punti - 10) Italia Galletta di Liv con 290 punti.

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

TORINO - MILANO - GENOVA - PADOVA - PARMA - ROMA - CATANIA

Novità Raccomandate

LIBRI UTILI PER LA PROPRIA CULTURA, INDICATISSIMI PER REGALI

BRAVETTA V. E.

ALTO MARE

PICCOLA STORIA DELLA NAVIGAZIONE, L. 1.600

GNONE T.

PICCOLA STORIA UNIVERSALE dell'ARCHITETTURA

DAL TRILITE ALLA CASA DI VETRO L. 2.500

VALORI F.

TRENTA SECOLI DI INVENZIONI

DALLA SCIENZA ANTICA ALLA BOMBA ATOMICA L. 1.500

La Società Editrice Internazionale offre agli Ansaldini la possibilità di acquistare qualunque libro possa interessare la loro cultura, i loro figlioli anche a condizioni di pagamento rateale

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

GENOVA - VIA PETRARCA, 24 r. - TELEF. 54.023

F.lli GRADINO

FABBRICA

OREFICERIA - GIOIELLERIA

ARGENTERIA - OROLOGI

GENOVA - PIAZZA VICINE, 6-3 - TEL. 22.273

Moderna organizzazione vendite rateali a favore di impiegati e lavoratori

LA S.M.I.T. SOC. MANIFATTURE ITALIANE TESSILI

con sede in Via San Lorenzo, 12 int. 2 p. t. - Genova in cooperazione con importanti fabbricanti — eliminando così ogni maggiorazione intermedia di prezzo ha costituito per i Sigg. IMPIEGATI e LAVORATORI di STABILIMENTI INDUSTRIALI, vasti depositi di

Tessuti - Confezioni - Impermeabili - Calzature

e tutti gli articoli di abbigliamento maschile e femminile, di ottima qualità, a prezzi eccezionalmente convenienti e con larghe facilitazioni di pagamento.

Rivolgetevi con fiducia alla S.M.I.T. risparmierete tempo e denaro perchè con un solo impegno di tenue entità, ripartito in dieci, dodici mesi, troverete quanto occorre a voi e alla vostra famiglia e tutti i tessuti per l'arredamento della casa, nell'unico centrale grande magazzino, con libera entrata, allestito appositamente per i lavoratori.

SI ACCETTANO IN PAGAMENTO ANCHE I Buoni ENAL

I capi famiglia non dipendenti da Enti convenzionati previ accordi, possono ugualmente fare acquisti

Il VI Congresso internazionale delle fabbricazioni meccaniche

Si è avuta già l'occasione di rilevare la tendenza, emersa chiara nell'ultimo decennio, di una sempre più stretta collaborazione fra le industrie dei vari Paesi attraverso scambi di notizie, visite, congressi ecc. Si tratta di un fatto di notevole importanza a cui benefici risultati vanno sempre meglio delineandosi.

Nel campo delle fabbricazioni meccaniche, fin dal 1947, in una riunione di capi dell'industria meccanica del Belgio, della Francia, della Gran Bretagna, dell'Olanda, della Svezia e della Svizzera, fu riconosciuta la necessità di divulgare i recenti ritrovati della scienza e della tecnica in uno spirito nuovo di reciproca comprensione e di collaborazione. I congressi furono giudicati come mezzi idonei a stabilire nuovi legami e a far progredire, nel senso desiderato, la quantità e la qualità della produzione.

Il primo di questi congressi internazionali fu tenuto nel 1948 a Parigi ed ebbe per tema: « Il progresso e le conoscenze tecniche degli ultimi dieci anni ».

Sede del secondo congresso svoltosi nel 1949 fu ancora Parigi ma questa volta l'argomento « Aumento della produttività » venne d'oltre Atlantico.

Il terzo congresso ebbe luogo nel 1950 a Bruxelles e trattò il problema: « Qualità della materia, controllo dei manufatti ».

Stoccolma fu la sede del quarto congresso tenutosi nel 1952 con l'argomento: « Studio della materia prima e migliore utilizzazione nell'industria ».

Una città italiana venne scelta a sede del quinto congresso e nel 1953 Torino accolse i congressisti interessati su: « I metodi di produzione e di giunzione dei pezzi nelle fabbricazioni meccaniche ».

Il sesto congresso si è svolto a Parigi dal 4 al 9 giugno scorso organizzato dalla Fédération des Industries Mécaniques et Transformation des Métaux - Avenue Hoche 11. - Il tema è stato il seguente: « Trattamento delle superficie per il miglioramento delle proprietà meccaniche e la protezione contro la corrosione ».

A detto congresso hanno partecipato circa cinquecento tecnici di ben diciotto nazioni e sono state presentate e discusse una ottantina di relazioni per lo svolgimento delle quali i lavori del congresso sono stati suddivisi fra cinque sezioni:

1) Miglioramento della resistenza all'usura per l'aumento della durezza superficiale e per attrito. 2) Miglioramento della resistenza al calore. 3) Miglioramento della resistenza alla corrosione per riporto metallico e per galvanizzazione. 4) Miglioramento della resistenza alla corrosione per procedimento chimico. 5) Miglioramento della resistenza alla corrosione per riporto non metallico.

Fin dai lontani tempi la corrosione e l'usura dei materiali sono state motivo di preoccupazioni per i tecnici di tutti i Paesi. Alcuni procedimenti, come per esempio la galvanizzazione, la cementazione, la stagnatura ecc. sono in uso da molto tempo, ma moderne evo-

luzioni sono venute a modificare totalmente le possibilità di trattamento di superficie e ad allargare considerevolmente il loro campo d'azione. Difatti ai procedimenti tradizionali scoperti ed applicati empiricamente sono venuti ad aggiungersi sia dei procedimenti sia dei metodi di trattamenti interamente nuovi a base scientifica, resi ora possibili per la conoscenza più intima della struttura dei materiali.

E' da considerare inoltre che le caratteristiche meccaniche che si richiedono oggi ai materiali sono sempre più spinte e le potenze messe in gioco nelle macchine vanno sempre crescendo. Ciò rende più complessa la soluzione dei problemi relativi all'usura dei pezzi in movimento.

La congiunzione di queste due evoluzioni parallele, l'una

di possibilità, l'altra di bisogno, deve condurre i costruttori di manufatti meccanici a considerare le tecniche di trattamento di superficie non più come secondarie, ma come di primo piano fra le condizioni d'impiego dei metalli.

Durante i lavori i congressisti hanno visitato le officine « Régie Nationale des Usines Renault » il « Centre Technique de l'Aluminium », le Officine « Markt et Cie (Kelvinator) » e altre Officine.

Ai congressisti è stato offerto un ricevimento in Municipio e per loro è stata organizzata una gita in battello sulla Senna. Il congresso si è chiuso con un pranzo al « Chateau de Chantilly » e visite ai castelli: Clery, Chambord, Chenonceaux e Blois sulla Loira.

G. B. Gamondi

Controllo delle vibrazioni e sistemi di equilibratura dei gruppi turboalternatori

(seguito da pag. 4)
dei rotori è da pensare sia il più squilibrato: in questo si introducono alcuni pesi scelti in modo da contrastare il presunto sbilanciamento e si effettua un lancio di prova. Eseguite le nuove misure si controlla se i pesi sono stati scelti opportunamente e si calcolano le correzioni da apportare alla loro entità e posizione per ottenere un risultato ancora migliore. Così, mediante una serie più o meno lunga di tentativi, si equilibrano successivamente e sempre con maggior precisione tutti i rotori del gruppo. Non si pensi però che equilibrare in servizio un gruppo costituito da più rotori appoggiati su diversi cuscinetti sia una cosa così semplice come potrebbe a prima vista sembrare.

Infatti è da notare che lo sbilanciamento esistente in un rotore influenza anche tutti gli altri rotori ad esso accoppiati; inoltre a velocità così elevate i rotori stessi sono molto deformabili e ciascuno di essi è particolarmente sensibile, per

una data velocità del gruppo, a determinati tipi di sbilanciamento (ossia a determinate disposizioni delle masse squilibranti). Questa sensibilità selettiva dei rotori varia con la velocità della macchina e perciò lo stesso gruppo può trovarsi in situazioni vibratorie assai diverse se si cambia il regime di giri, mentre invece per quanto riguarda i risultati dell'operazione di bilanciamento occorre che la macchina sia ben equilibrata a tutte le velocità, e non solo alla velocità di servizio normale, per permetterne un sicuro avviamento.

Si intuisce anche come possa accadere che il rotore che vibra di più non sia in effetti quello più sbilanciato, ma le sue forti vibrazioni siano dovute al fatto che un rotore adiacente gli trasmette un tipo di sollecitazione cui esso è molto sensibile. In conseguenza di ciò non si può mai sapere con sicurezza (se non dopo aver effettuato alcuni lanci), se il rotore su cui si sta per operare sia effettivamente quello giusto, e quale sarà l'effetto dei pesi che si aggiungono (il quale può anche essere negativo), e quindi occorre procedere con molta cautela per non mettere il gruppo in condizioni di vibrare eccessivamente. Si riesce ad equilibrare bene una macchina soltanto dopo aver ben capito come si comportano i rotori e di quale tipo di equilibratura abbiano bisogno: il che richiede normalmente diversi lanci. Ciascun lancio rappresenta però una bella quantità di energia elettrica perduta, essendo necessario fermare il gruppo, aspettare che si raffreddi (nel caso che si debba operare su alternatori raffreddati ad idrogeno togliere il refrigerante), introdursi nella macchina attraverso le apposite portelle, modificare la distribuzione dei pesi, ed infine disporsi a riparare; operazioni queste che richiedono in complesso diverse ore di fermata. Ne consegue la necessità di ponderare bene ciascuna correzione progressiva e anche di valutare con sano buon senso le condizioni raggiunte, poiché spesse volte un affinamento ulteriore di un'equilibratura già soddisfacente può richiedere un notevole numero di lanci, senza peraltro migliorare apprezzabilmente la sicurezza del servizio.

Nel caso del turboalternatore da 70.000 kW. di Chivasso i rotori, così come pervenuti dall'officina, sono risultati già bilanciati in modo soddisfacente, per cui si è resa necessaria soltanto un'operazione di affinatura, soprattutto per rendere più sicuro l'avviamento del gruppo. Il lavoro si è concluso in soli cinque lanci, e questa circostanza è stata ben apprezzata da tutti, soprattutto dal Cliente, poiché le avverse condizioni meteorologiche, per l'impossibilità di attingere energia dagli impianti idroelettrici, rendevano prezioso ogni chilowattora prodotto dalle centrali termiche. Alla fine del bilanciamento nessun punto della macchina presentava un'ampiezza di vibrazione superiore a mezzo millesimo di pollice (ossia circa 1,25 centesimi di millimetro), risultato che si può considerare ottimo dal punto di vista della sicurezza.

p. b.

La drammatica avventura di un aviatore inglese



Il S. T. Peter Williams tra gli operai del Muggiano

Alle ore 8,15 del 25 giugno un reattore della Marina da guerra britannica, tipo SEAHAWK, pilotato dal S. T. Peter Williams, alzatosi in volo dalla portaerei inglese « EAGLE », si è inabissato nelle acque del golfo di La Spezia, a pochi metri di distanza dalla barriera di rocce della diga foranea.

Avvertiti dal sorvegliante del Cantiere di Muggiano sig. Rola sono prontamente accorsi sul luogo della sciagura i mezzi del Cantiere che hanno trovato il pilota del reattore già tratto in salvo da una imbarcazione civile di proprietà del pescatore di Cadimare Renato Giacché.

La squadra di soccorso di Muggiano, al comando del Capo Reparato Francesco Serano e composta dai sigg. Bergamin, Meli, Comis e Danesi ha trasbordato il pilota inglese sul motoscafo che immediatamente è rientrato nella darsena del Cantiere. Non appena il motoscafo ha attraccato alla banchina, il pilota è stato aiutato a salire in macchina e immediatamente ricoverato in un reparto dove fraternamente gli operai di Muggiano gli hanno offerto i primissimi soccorsi, abiti caldi e generi di conforto.

Il pilota, ancora in preda allo choc, ha raccontato la sua avventura all'interprete del Cantiere sig. Figoli. Stava diri-

gendo il suo apparecchio verso Pisa-Marina e volava a quota tremila al disopra di uno spesso banco di nubi. Di colpo il motore non rispondeva più ai comandi e con strappi rabbiosi avvertiva che il carburante veniva improvvisamente a mancare.

Infatti, paurosamente, la lancetta indicatrice della riserva di carburante scendeva a zero. Sono attimi questi in cui è perfettamente inutile cercare di intuire i motivi, urge piuttosto entrare in contatto radio con la più vicina stazione radio. Ri-

sponde Spezia e risponde Pisa. Avvertono il pilota che scendendo di quota troverà temporale sopra il cielo di Spezia.

Entrato nella spessa cortina di nuvole, il reattore ne usciva fuori inclinato sull'ala destra e a bassa quota, con un sibilo terrificante, compiva due ampi giri sul cielo della città.

Il pilota cercava di evitare lo abitato ed in extremis, dopo un'ultima virata che metteva il muso dell'apparecchio in direzione della diga, si buttava in mezzo al golfo abbassandosi sempre più di quota fino a toccare l'acqua.

Il pilota, sbalzato fuori qualche istante prima grazie al seggiolino che funziona, sugli aviogetti e sui reattori, come una catapultata automatica, veniva sbalzato in mare e prontamente salvato dal pescatore Renato Giacché.

— E' andata bene — conclude sorridendo il pilota inglese che ha superato lo choc e si è rinfancato con gli abiti caldi e un buon bicchiere di whisky. E poiché nel frattempo erano sopraggiunti mezzi della Marina e dell'Aviazione militare, dopo aver stretto molte mani e abbracciato e ringraziato gli operai di Muggiano, si imbarcava su un motoscafo che velocemente si dirigeva alla volta del porto di La Spezia.

Franco Guadagnini



L'arrivo al Cantiere con la squadra di soccorso

CRAL

MOTO CLUB

Primo premio al raduno di Nizza

Nei giorni 23, 24 e 25 giugno il « Moto Club Cral Ansaldo » ha partecipato, in Francia, al Raduno internazionale di Nizza.

Guidati dai sigg. Ugo Guazzotti e Rinaldo Bonfiglio, i concorrenti (35 conduttori e 16 passeggeri), partiti alle ore 5 del giorno 23, sono giunti a Nizza alle ore 11, dopo una sgroppata di 220 Km.

Il giorno successivo il gruppo dei motociclisti ansaldini ha partecipato alla sfilata in programma, classificandosi 1° assoluto e vincendo un artistico vaso donato dal Presidente della Repubblica Francese Coty, una coppa d'argento per la rappresentativa femminile più numerosa e un'altra coppa per il gruppo più numeroso.

Alla sera i concorrenti sono stati invitati ad un ricevimento in loro onore, durante il quale hanno ricevuto le congratulazioni del Ministro francese dello sport e delle autorità cittadine.

Un particolare ringraziamento per questa nuova brillante affermazione va all'Amministratore Delegato della nostra Società ing. Rosini, che ha sempre favorito ed aiutato il Moto Club.

LA GARA DI SCOPONE per la 3ª «Coppa Bocca»

Domenica 8 luglio alle ore 14, presso i locali di Villa Maria a Genova Sestri, hanno avuto luogo le gare di scopone per la terza « Coppa Bocca ». Hanno aderito alla manifestazione, dotata di altri ricchi premi, moltissime Società genovesi e piemontesi. Ecco i risultati: 1) Comotto - Dapelo della « Bolzanetese » (2 medaglie d'oro da 32 mm. più contorno); 2) Bugatti-Cabrini della « Torino » (due medaglie d'oro da 28 mm. più contorno); 3) Ottolia - Piccardo della « Borghetto » (due medaglie d'oro da 24 mm. più contorno); dal 4° all'8° posto si sono classificate le rappresentative della « Ronco Scrivia », della « Borghetto » della « VerCELLI », dell'« A.M.G.A. » e della « Genova-Prato » (ogni coppia due medaglie d'oro).

Il Trofeo «Alfonso Bandettini»

Il 9 luglio, festa patronale di Sestri Ponente, sui campi della « Sezione bocciofila » del Cral Ansaldo, gentilmente concessi, si sono disputate le gare per il « Trofeo Alfonso Bandettini », riservate ai soli dipendenti del Cantiere. Il Trofeo è stato donato dal Direttore Centrale ing. Carnevale per onorare la memoria del compianto V. Direttore Generale e Capo del Settore Navale dell'Ansaldo, che per molti anni diresse il nostro maggior cantiere.

Le gare, cui hanno partecipato 45 coppie di giocatori (14 di categoria A e 31 di categoria B), sono state disputate col massimo impegno e vi hanno assistito, oltre a numerosi pubblico, anche il Direttore del Cantiere ing. Cristofori col Dirigente dell'Ufficio Studi ing. Anfosso e il Dirigente del Personale dott. Enrico Ecco i risultati:

Categoria A. 1) Reparto Mont (S. Calcagno - S. Isopiro); 2) Reparto Pont (G. Bruzzo - S. Gandini).

Categoria B. 1) Ufficio Pro (G. Stramezzi - A. Scarsi); 2) Reparto Fufo (A. Lupi - L. Cortese); 3) Tri/fatt. (A. Fiorito - G. Succi); 4) Ufficio Stu (O. Parodi - L. Reale).

La premiazione dei vincitori ha avuto luogo la sera del giorno successivo presso la Direzione del Cantiere da parte dell'ing. Cristofori, che ha rivolto ai convenuti parole di circostanza.

Il Comitato d'onore della significativa manifestazione era composto dall'Amministratore

LIBRI SCOLASTICI a pagamento rateale

Per l'anno scolastico 1956-57 gli iscritti al « Cral Ansaldo e consociate » potranno godere del beneficio di acquistare i libri scolastici per qualsiasi ordine di scuola con pagamento in cinque rate usufruendo di uno sconto del 15% sul prezzo di copertina.

Coloro che desiderano beneficiare della facilitazione debbono attenersi alle seguenti indicazioni:

1) Compilare in ogni sua parte (esclusa la colonna del costo dei volumi) l'apposito modulo in triplice copia. I moduli sono disponibili presso gli uffici personale degli stabilimenti, presso la Segreteria del

Cral (Genova - Sampierdarena, via A. Stennio 5-1, telefono 41.959) e presso l'ufficio staccato di Genova Sestri (Bocciodromo di Villa Maria).

2) Far vistare i moduli dagli Uffici personale (per gli impiegati) o dagli Uffici mano d'opera (per gli operai).

3) Consegnare i moduli, compilati e vistati come detto sopra, agli Uffici personale degli stabilimenti, ove la Segreteria del Cral provvederà giornalmente al ritiro.

La distribuzione dei volumi avverrà presso la sede di via Achille Stennio a Sampierdarena per gli stabilimenti Meccanico, Coke e Ferroviario e presso il bocciodromo di Villa Maria a Sestri per gli stabilimenti Carpenteria, Fonderia, Cantiere, Ossinotrica e Servizi Ausiliari. I dipendenti della Direzione Generale provvederanno personalmente al ritiro dei volumi presso la libreria che verrà loro indicata. Per tale ritiro verranno loro restituiti, con il visto del Cral, i buoni dall'Ufficio personale.

Presso gli uffici di cui al n. 1) sono inoltre in distribuzione buoni per l'acquisto rateale di materiale scolastico a prezzi normali di vendita (quaderni, compassi, righe ecc.) fino a un importo massimo di lire 25.000 per ogni socio. Con tali buoni, completati e vistati come ai n. 2 e 3, gli acquirenti si recheranno direttamente al negozio indicato per scegliere il materiale e provvedere al suo ritiro.

Oltre che dagli iscritti al Cral, le agevolazioni di cui sopra potranno essere godute anche da coloro che, contemporaneamente alla prenotazione dei libri scolastici, presenteranno domanda di iscrizione al Cral.

UNA LAUREA

Il 10 luglio, presso l'Università di Genova, si è laureato brillantemente in scienze economiche e commerciali con centodieci lode e medaglia, il capo contabile Italo Salvatico della Direzione Generale.

Al neo dottore, che ha discusso la tesi « Pianificazione per lo studio della convenienza economica e della copertura finanziaria della sostituzione di impianti » (relatore il prof. Amaduzzi), formulano le nostre più vive congratulazioni.

CINESELEZIONE

Due interessanti retrospettive

Nel periodo estivo, come sempre, gli spettacoli cinematografici cadono di tono ed i programmi sono imbottoniti di pellicole di ripiego.

Unico rifugio per gli ostinati appassionati della «settima arte» restano i vecchi films, spesso autentici classici dello schermo, che appaiono improvvisamente qua e là.

In questi giorni abbiamo appunto due «classici» autentici, sebbene di tipo così diverso. Uno è «Il pellegrino», una pellicola che con scarso scrupolo i distributori hanno raffazzonato mettendo assieme e cucendole col solito commento ridicolo e con inammissibili tagli, tre vecchie «comiche» di Chaplin. Ma per vedere il vecchio Charlot possiamo perdonare anche queste speculazioni commerciali. «Il pellegrino» comprende tre brevi pellicole chapliniane famose. La prima è «Pay Day» (Giorno di paga), la seconda «The Pilgrim» (appunto, il pellegrino) e la terza la famosissima «Shoulder Arms» (spall'arm) ambientata sul fronte franco-tedesco della prima guerra mondiale.

Rivedere questi tre films sia pure così mutilati e mal commentati, consente di valutare esattamente, a posteriori, il potente genio anticipatore ed universale di Chaplin.

L'altro classico è «Amleto» di Laurence Oliver, il grande regista inglese specializzato nel trasportare sullo schermo il teatro shakespeariano: «Amleto» fu il primo di tali esperimenti riusciti, poi venne «Enrico V» e ultimamente il celebrato «Riccardo III» che in Italia non abbiamo ancora veduto. «Amleto», girato in bianco e nero, è una felice e intellettualistica traduzione dell'antico testo, dove il regista sfrutta al massimo il linguaggio cinematografico adoperando, ad esempio, i movimenti della macchina da presa per sottolineare i diversi stati d'animo del protagonista.

IL PORTOGHESE

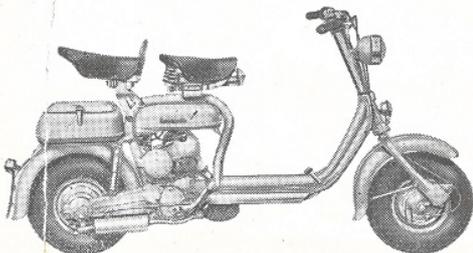
VISITE

all'«A. Doria» e all'«Augustus»

Proseguendo nella sua iniziativa intesa a far conoscere ai dipendenti della nostra Azienda ed ai loro familiari le maggiori navi della Marina Mercantile italiana, «l'Ansaldo» ha ottenuto dalla Società «Italia» una speciale concessione che permetterà ai richiedenti di visitare la turbonave «Andrea Doria» e la motonave «Augustus», rispettivamente il 7 e 25 agosto, dalle ore 14 alle 17.

Ciascuna visita è limitata a 400 persone tra familiari e dipendenti (120 del CAN, 110 del MEC, 50 del MEF, 35 della DIG, 35 della FON, 25 della COKE, 15 del SAU e 10 del COKE) e i biglietti d'invito (non oltre due per ogni richiedente) da ritirarsi presso i nostri corrispondenti di stabilimento, saranno assegnati secondo l'ordine di prenotazione.

Lambretta il motor - scooter per tutti

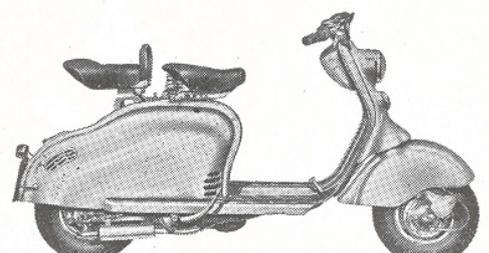


Lambretta 150 J L. 130.000

Lambretta 125 / 1d L. 130.000

Lambretta 125 II SERIE L. 112.000

Lambretta 48 cc. L. 76.000



Lambretta 150 J L. 150.000

Speciali facilitazioni ai dipendenti dell'ANSALDO

GENOVA - VINELLI & C. - Via Dante 59 r. - Telefono 51.773
LA SPEZIA - S. I. R. T. - Piazza della Libertà 13 r. - Telefono 21.380
LIVORNO - A. I. C. A. S. r. i - Piazza D. Chiesa 14 r - Telefono 24.266

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

2 maggio: MARINO, figlio di Domenico Parodi (Mef) e di Giuseppina Oliveri - 22 maggio: SIMONETTA, figlia dell'ing. Sergio Vella (Mec) e di Sara Cadeddu - 29 maggio: STEFANO, figlio di Augusto Nani (Mec) e di Anna Amerio - 3 giugno: LUIGI, figlio di Eugenio Ferrari (Coke) e di Caterina Tannino - 7 giugno: GUALTIERO, figlio di Carlo Bruzzone (Can) e di Bruna Berta - 14 giugno:

Luciano FRALI (Mec) con Carla Piaggio - Luigi BENEDETTI (Liv) con Maria Rosaria Cavina - 3 giugno: Colombo GUIDI (Mec) con Zenilde Albieri - Alberto PIACENTINO (Liv) con Nicla Mancini - Emilio PRACCHIA (Liv) con Bruna Lombardo - 4 giugno: Agostino VERCESI

(Mef) con Elsa FASCE (Mef) - 9 giugno: Bruno ROMANO (Mec) con Margherita Maria Allia - 10 giugno: Luciana BIRAGHI (Dig) con Arnaldo Nutini - Francesco PRINI (Mec) con Teresa Mantero - 16 giugno: Francesco RUELLO (Mec) con Clara Ruello - Aldo SOLARI (Mec) con Maria

Para - Lionella TIXI (Can) con Guido Passalacqua - Mario TONINI (Can) con Gina Bianchi - Alfredo RANALLI (Can) con Carmela Carpi - Vasco GIOLI (Liv) con Gina Brogi - 17 giugno: Giuseppe UBALDI (Sau) con Elda Manara - Ermanno BRUNOLDI (Can) con Lorena Lonzi - 23 giugno: Giuseppe RIMINUCCI (Can) con Carmen Furgoni - 24 giugno: Giovanni DACHENA (Can) con Rita Guarneri - Agostino CASTAGNOLA (Fon) con Amelia Ottonello - G. B. PEDEVILLA (Can) con Maria Proposito - 27 giu-

gno: Germano BOZZOLO (Mef) con Marisa Parodi - 28 giugno: Antonio CHIOZZA (Can) con Elena Scarpelli - 29 giugno: Angelo MANTERO (Can) con Luciana Gambella - 30 giugno: Nello LONGHI (Can) con Andreina Falsini.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

Il 24 giugno si sono sposati a Livorno la signorina Franca Magnaschi, figlia dell'operaio Andalusio Magnaschi del Cantiere «Luigi Orlando» e il signor Paolo Maranca. Ferrvidi auguri.

PREMIO "ALMANACCO"

Nel prossimi giorni verrà estratto, presso la nostra Redazione, il premio di luglio abbinato ad un numero dell'«Almanacco 1956» consistente in una batteria d'alluminio per cucina. Nel prossimo numero daremo il risultato del sorteggio.

GRAZIELLA, figlia di Alfredo Scarsi (Can) e di Renata Ferraro - 21 giugno: GIORGIO, figlio di Carlo Piccareta (Can) e di Alga Rizzo.

A tutti i piccolissimi ansaldini ed ai loro genitori i nostri auguri più fervidi.

Si sono sposati

2 aprile: Giuseppe ROMEO (Mec) con Liria Gostoli - 28 aprile: Serafino MARTELLI (Mec) con Erina Spurio - 29 aprile: Camillo PISTARA' (Mec) con Maria Grosso - 6 maggio: Mario VISCO (Mec) con Vittorina Monaci - 31 maggio: Felice GHIO (Mec) con Maria Bosio - 2 giugno:

ANSALDINI IN SEDICESIMO



Carmelina Toscano di Francesco del Meccanico



Stefania Malarba di Ferruccio del Cantiere

volete arrivare riposati

al posto di lavoro?

Vespa

Speciali facilitazioni ai dipendenti dell'ANSALDO

GENOVA - FILIALE S.A.R.P.I. - Via delle Brigate Partigiane 92 r. - Telef 580.641-2-3
LA SPEZIA - Ditta Dr. F. A. GABBIO - Via Biassa n. 5 - Telefono 22.685
LIVORNO - Ditta ULRICO ROMEI - Via Ippolito Nievo, 4-6 - Telefono 22.062

CASSETTA DELLE IDEE

PROPOSTA N. 16770.

In alcune officine si taglia con cannello a mano anziché con pantografo moltissimi pezzi di lamiera; ne deriva il più delle volte la necessità di un'operazione di sbavatura e di fresatura o tornitura per portare a misura i pezzi. Propone che tutti i tagli vengano eseguiti con pantografo. Si otterranno tagli perfetti che non richiedono successive lavorazioni.

RISPOSTA.

L'osservazione è giusta. E' allo studio la creazione di un centro di carpenteria nello Stabilimento, per non dover ricorrere a CALD, sempre operata da lavori; quando tale centro sarà in funzione si potranno eseguire i tagli con il pantografo come proposto.

PROPOSTA N. 17264.

Propone una modifica al ciclo di lavorazione Dis. T 45405/A Comm. 37182 Bolla 38142 - Comando pompa olio - Ruota.

La modifica consiste nel far finire la curvatura dell'ingragnaggio all'operazione 1/8.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. Il PRO/TEMP ha provveduto a modificare il ciclo.

PROPOSTA N. 17770.

Oggetto: disegno 093800 Tavola 3955 attrezzo per la riparatura delle fasce elastiche. Disco.

Propone che l'operazione 3/5 venga eseguita all'alesatrice anziché al trapano. Il risultato sarà migliore.

RISPOSTA.

La proposta è accettata ed il PRO/TEMP ha provveduto a modificare il ciclo.

PROPOSTA N. 17702.

Propone che dal ciclo di lavorazione maschera di foratura dis. A. 33512-1 C. 73194/03390 Bolla 37299 - Motore Q. 265 sia eliminata l'operazione 4/8 di stozzatura, perché l'incastro 65x25 viene già ese-

guito nell'operazione precedente con angoli a disegno.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. Il PRO/TEMP ha provveduto a modificare il ciclo come suggerito dal proponente.

PROPOSTA N. 17835.

Calibro controllo abbassamento albero a manovella. Dis. 093797-3952 Motore A. 757
A cominciare dall'operazione 5/14 questi calibri si possono costruire interamente a MAPI, evitando l'inutile passaggio ad altri reparti.

Abolire l'operazione di tracciatura 10/14.

Dall'operazione 11/14 togliere s. m. di 0,3 su ogni superficie.

RISPOSTA.

L'osservazione è giusta e pertanto il PRO/TEMP ha provveduto a modificare il ciclo.

La lavorazione dei particolari a partire dall'operazione 5/14 è stata attualmente affidata al MAPI come suggerito dal proponente.

PROPOSTA N. 18868.

Propone un semplice sistema per sfilare i pistoni dei martinetti idraulici. Allega schizzo.

RISPOSTA.

La proposta è accettata.

PROPOSTA N. 17782.

Propone modifiche ad alcune operazioni del ciclo lavorazione basamento motore Doxford diaframmi supp. Dis. 78381 - dis. 78382.

RISPOSTA.

Op. 2/13 - Quanto segnalato è giusto. Il PRO/TEMP però ha già modificato il ciclo sin dal 23-11-55.

Op. 3/13 - Anche per questa operazione la proposta è accettata. Il PRO/TEMP provvederà a modificare il ciclo.

Op. 4/13 - Sulla piastra rifilatrice esistente a CALD non si può eseguire l'operazione a

pacco. Questa si potrebbe realizzare su una grande piastra, ma con grave dispendio di m. o.

PROPOSTA N. 17573.

Oggetto: attrezzo universale per fresare radialità palette - Dis. 19005/98 pos. 10 - Righele.

Propone che il suddetto righele sia modificato eseguendo una cava con chiavetta fissata a vite da applicare quando tutto è già rettificato come a disegno, per rendere più facile il lavoro da eseguire.

Allega uno schizzo.

RISPOSTA.

L'osservazione del proponente è giusta.

L'UTO aveva però già provveduto a modificare il disegno su segnalazione dell'officina. Si riconosce l'interessamento.

PROPOSTA N. 16861.

Motore 1620 - Perno e volantino dis. 200511 - Pos. 38-39.

Attualmente questi due particolari vengono costruiti con due disegni. In un secondo tempo vengono uniti mediante la ribattitura del perno al volantino.

Il proponente non vede l'utilità di questo procedimento, perciò propone la costruzione del volantino con una sola operazione di TO/O. Si risparmierà tempo nella lavorazione e nella battitura delle bolle

RISPOSTA.

La proposta è accettata ed il PRO/TEMP ha provveduto a modificare il ciclo.

PROPOSTA N. 17574.

Disegno M. N. 34276/1-2 T/C. 31.500. Costruzione 1509-1510 - Manovra valvola di sicurezza - Leva.

Propone che l'operazione 10/12 del ciclo di lavorazione venga abbinata alla 9/12 ed eseguita su alesatrice, dato che il pezzo è già piazzato. Il tempo occorrente è lo stesso che per il trapano, col vantaggio che si risparmia una preparazione macchina e lo spo-

stamento dei pezzi al collaudo e da una macchina all'altra.

RISPOSTA.

La proposta è accettata ed il PRO/TEMP ha provveduto a modificare il ciclo.

PROPOSTA N. 19013.

Propone che i livelli dell'acqua della caldaia da 62 Ate della Centrale termica siano abbassati e sostituiti con due di tipo più moderno; essi dovranno essere portati all'altezza del fuochista che sorveglia i bruciatori.

RISPOSTA.

L'idea è buona. La MAN è stata interessata a richiedere offerta a Ditte specializzate per l'eventuale acquisto dei necessari apparecchi.

Piccoli annunci

Le inserzioni in questa rubrica sono riservate ai dipendenti dell'Ansaldo e sono gratuite. Rivolgersi ai nostri corrispondenti di Sta.

VENDESI bicicletta per bambino da 7 a 10 anni. Telefonare al numero 461224.

VENDESI motoleggera «Baio» 100 c.c., tipo lusso. Rivolgersi al sig. Forconi, telefono interno 267 dello stabilimento Meccanico.

OCCASIONE! Vendesi xilofono con lastre metalliche (trenta note), marca Premier, munito di astuccio. Rivolgersi alla Redazione de «l'Ansaldo».

l'ANSALDINO

QUINDICINALE
DEI DIPENDENTI
DELL'ANSALDO S. A.

*
Edito dall'Ansaldo S. A.
P. Carignano, 2 - Genova

*
LORENZO REBORA
Responsabile

*
Autorizzazione del Tribunale di
Genova n. 299 - 6 Maggio 1954

*
F.lli PAGANO - TIP. EDIT. S.p.A.
Via Monticelli, 11 - Genova
Telefono 83.825

*
FOTOINCISIONI A. CERIALE
Via Lanfranconi, 43 - Genova

*
Pubblicità SIRA Concess.
Escl. - Genova - Piazza delle
Vigne, 8 - Telef. 22.342

ISTITUTO MINERVA

SAMPIERDARENA

VIA DELLA CELLA, 8

TELEFONO 41-818

PREPARAZIONI

ESTIVE

AGLI ESAMI DI RIPARA-

ZIONE DEL 3 SETTEMBRE

PER QUALUNQUE CLASSE, MATERIA E TIPO DI SCUOLA

L'architetto vi guida!

Con DUCOTONE non sarete soli a lambicarvi il cervello per scegliere le tinte più indovinate per la vostra casa!

Un celebre architetto ha pensato a voi: controllando e scegliendo la gamma delle tinte DUCOTONE; ispirando la realizzazione di un nuovo opuscolo che vi sarà prezioso per le soluzioni suggerite.

Il nuovo opuscolo DUCOTONE è a vostra disposizione: osserverete come il colore, applicato a soffitti e pareti, può ricreare ogni ambiente dando spazio e bellezza.

26 esempi sono sottoposti al vostro esame: 4 anticamere; 5 sale da pranzo; 4 soggiorni; 3 camere dei bambini; 5 camere da letto; 3 cucine; 2 bagni.



SESTO PUBBLICITÀ
MONTECATINI



Ritagliate e spedite all'Ufficio Pubblicità della Soc. MONTECATINI Milano: Via F. Turati, 18

Vi prego di inviare gratuitamente il nuovo opuscolo "Ducotone suggerisce nuove idee per la casa," al seguente indirizzo:

Nome _____ U
Via _____
Città _____

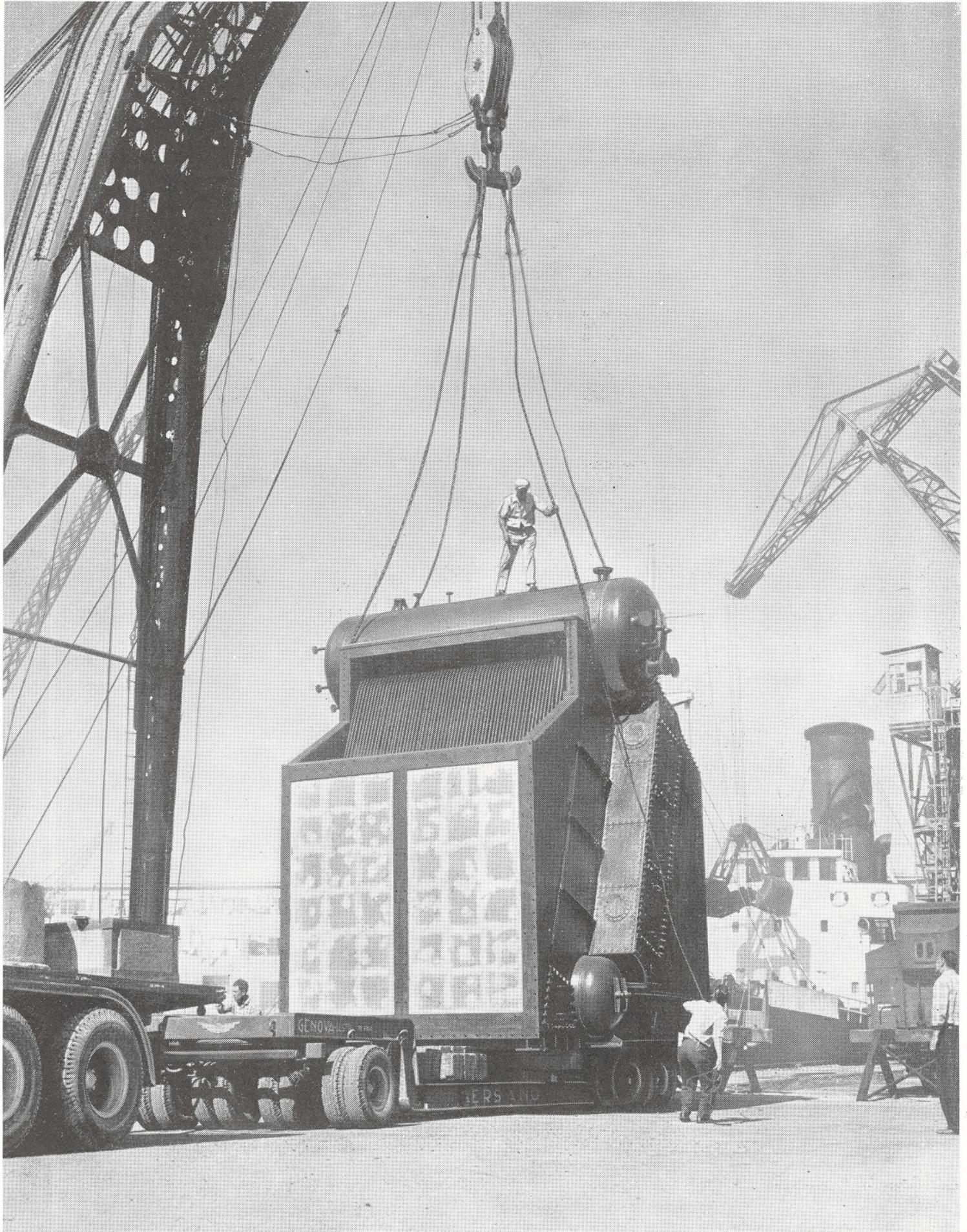


Ducotone

rende bella
la casa



L'ANSALDINO



Una delle caldaie principali «Ansaldo-Foster Wheeler» costruite al Meccanico per la turbocisterna «Fina Canadà»