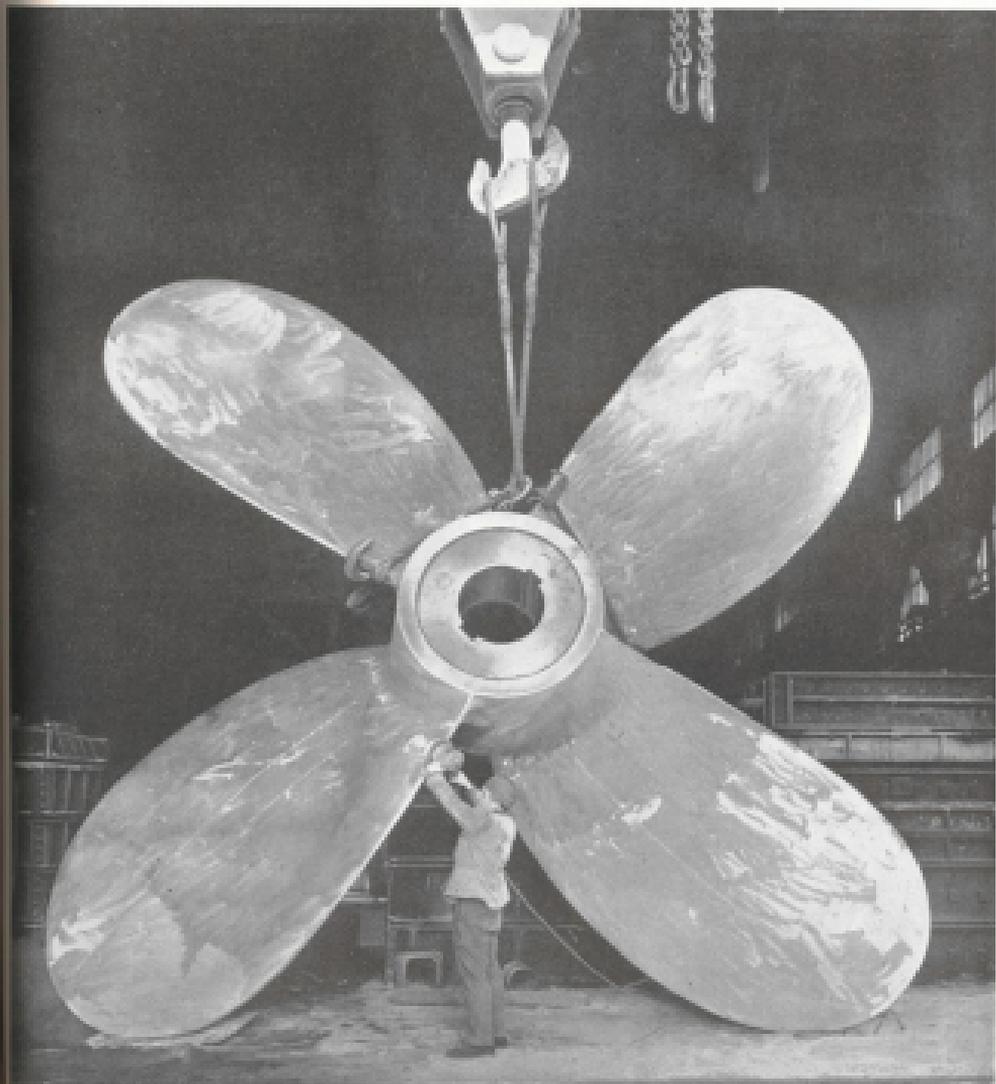


L'ANSALDO

ANNO LV - NUMERO 3
MILANO, 15 MARZO 1951

★ QUINDICESIMALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A. ★

GIORNATA 22 MARZO 1951
MILANO, 15 MARZO 1951



Ellice, del diametro di 1900 mm. e del peso di 38 tonni, tesa alla fonderia per la supercarica da 12.000 T.G.W. in costruzione a Sesto



Le prove dell' A. S. "Centauro"

A gli ordini dei comandanti Giannotti e Novelli, capitani di armamento dell'Assemblea, l'esercizio parte. «Centauro» è anfitrione la mattina del 1° febbraio scorso, nelle acque del Tirreno per proseguire le prove dell'apparato motore.

L'obiettivo sempre di questa campagna, modestissima, sarà, che già aveva ottenuto le prove preliminari a velocità di crociera nella prima metà di dicembre, il nuovo propulsore ultraleggero a idrogeno liquido, al di sopra, il testato della Marina Militare e dell'Assemblea previsti a bordo si sono dichiarati più che soddisfatti degli ottimi risultati raggiunti.

La partenza è avvenuta nelle prime dell'anno, alle cinque del mattino. All'ancora abbiamo ormato — fra gli altri — il capitano di vascello Franco Mura, capitano di «Marsilio»; il capitano di fregata Giovanni Anselmi (Comandante dell'Assemblea); il capitano di vascello Gaetano Cristofari (Comandante la seconda divisione); il maggiore G. M. Giannotti (Maresciallo di Stato) e il capitano di vascello Giacomo Piccini (Capo designato del servizio di artiglieria) e i tenenti «velocisti» Giannotti, Ricci e Giannotti.

Per l'Assemblea erano a bordo il Direttore del Centauro — Luigi Orlando; Ing. Novelli, il Vice Direttore Ing. Di Pietro; e infine gli ingegneri Bocca e Barghini del Servizio Idrografico e l'ing. Tasso del Centauro costruttore.

Il «Centauro» — come dicevamo, si è mosso quando l'alba era ancora lontana, arrivando a forte velocità verso la «ba-

gia» di Punta Mesco — Punta Chiappa, di 50 chilometri, pari a 44.125 metri: linea media più lunga, come si vedeva, di quella percorsa nella quale esperimento le prove le unità meccaniche.

Le prove vere e proprie si iniziano col sorgere del sole,

alzando l'arco di una giornata non certo ideale: il cielo, infatti, si è mantenuto costantemente coperto, la visibilità era scarsa, il mare era in «forte mare», il vento in «forte mare».

Malgrado questo, l'unità ha tenuto brillantemente il mare e per ben otto ore ha navigato

a tutta forza — in seguito riprendendo la velocità convenzionale — ed ha «fornito» cinque (cinque) miglia buone.

Arte di stabilizzazione, dunque, a bordo. Da abbiamo avuto la certezza portata dal comandante Alessandro Giannotti, che si ha opportunamente illustrato la necessità, prima, per una Marina Militare, di avere degli ultraleggeri in servizio. Perché, ha ricordato, i servizi di rifornimento, in un conflitto, sono, sono di importanza vitale ed il loro regolare funzionamento è affidato alla mente di uno come questa, unita ed alla stessa tempo guerra. «Dell'«Centauro» — in particolare — ha ricordato — non posso che ripetere quello che ho già detto in altre occasioni. Aggiungerei, per essere una nave da guerra, è soddisfacentissimo risultato è, cioè, ultraleggero, di largo raggio, di grande autonomia. Lo stesso posto di comando è soddisfacente gli uomini che li altre navi simili».

Dopo le successive dichiarazioni del comandante Giannotti, abbiamo fatto una puntata nel fondo marino. Qui il tenente Bocca ha voluto illustrare le caratteristiche difficoltà che si incontrano nei montaggi di questi apparati motrici che, a lavori ultimati, devono avere la protezione di un sommergibile. E dopo una breve ricognizione data l'ora, una volta in vista, come ha detto che il perfezionamento a parte».

Ed ha voluto — con un posto nella stabilizzazione — che il perfezionamento il capitano Cusi, e come nella stabilizzazione, una

dei tecnici più preparati in montagna di apparati motrici che abbia l'Assemblea, il risultato sempre l'ing. Bocca che ha fatto — della quasi esclusiva affidazione del Centauro insieme alla difficile arte della stabilizzazione dei motori a bordo».

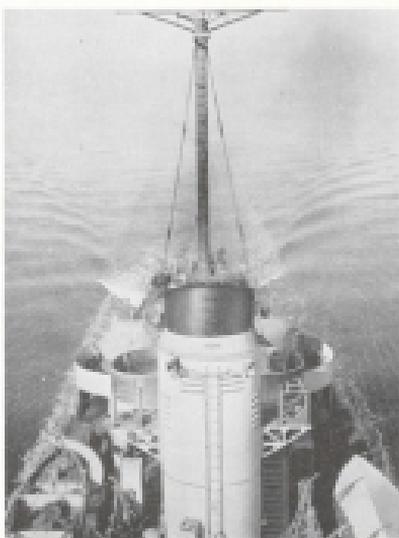
Non c'è stato tempo di scendere a bordo, il capitano Cusi, infatti, modestamente, si era concesso soltanto, era che lui stesso al di sopra del sommergibile, il ha parlato, come l'ing. Bocca, una stabilizzazione dell'apparato motore — prima di scendere — ha voluto precisare che l'ora, grande parte del mare è, il 100 per cento va al suo volentieri collaboratori.

Le prove programmate dell'apparato motore del «Centauro» dovranno cominciare il 1° febbraio, ma l'unità è stata fatta per le prove di crociera del tempo e rimpatriato al 1° febbraio, in cui il mare è, naturalmente, come con quello di forte forza e di forte vento».

Artifici in queste occasioni l'unità è stato più che soddisfacente e, specie per le prove di stabilizzazione, i risultati raggiunti hanno superato le previsioni costruttive, con una stabilizzazione della Commissione di crociera.

Oltre alle persone già citate per le prove del 1° febbraio sono a bordo il generale Benelli e il colonnello Benelli dell'Ufficio Tecnico di Livorno della Marina Militare.

Dopo le prove di crociera, i componenti il «Centauro» sarà rimpatriato alla Marina Militare italiana.



La lavorazione delle tubolature

La lavorazione delle tubolature ha subito in questi anni un notevole sviluppo.

In Italia le stesse operazioni, oltre la sala a fondo, rullano e fanno a tutto il tubo per metterlo poi in posto, per un loro avvenire particolare nei settori di specializzazione.

Ad notare il sistema dei tubi a fondo, e ricoverare tubi già «caldati» - questi sono gli elementi dell'attività produttiva che l'Assotubi nel mondo del 1950 ritiene, è necessario avere la esperienza personale particolarmente addestrata, con una lunga conoscenza del disegno e soprattutto ad interpretare e realizzare questo tipo di attività. Infatti gli «caldati» già raggruppati per servizio a una d'impiego vengono fatti dal capo dell'officina secondo il tipo di lavorazione che dovrà ad affidarsi a gruppi di operai specializzati per le diverse operazioni.

Finalmente in esame le principali operazioni: la spazzatura e la flangiatura.

La flangiatura e la foratura, che è l'operazione della tubolatura, non ha subito notevoli variazioni, pur essendo stata molto perfezionata, soprattutto in modo da rendere più agevole e precisa l'operazione. Al contrario la spazzatura sta subendo un radicale mutamento alla spazzatura e nella si sta profilando un nuovo momento, quello a tutto o a via alternata un pezzo di spazzatura «caldato» da lavori particolari in futuro, ad ulteriore dimostrazione del tipo di lavorazione.

La spazzatura a caldo è fatta nei punti per essere spazzati in vista di recupero. È un tipo di lavoro e per ogni tubo ad una pressione e temperatura da dipendere dalle caratteristiche proprie necessarie per una sua dilatazione e per non subire alcun squilibrio. Il lavoro durante l'operazione è continuo. Anche questa lavorazione si è vista modificata al vecchio peraltro e non si sono verificati delle variazioni a questo governo di lavoro. Per questo l'operazione di lavorazione.

La spazzatura a freddo, per averne una spinta iniziale più indifferente per l'azione e l'efficienza di macchine idrauliche, consente una notevole rapidità e precisione nel momento di lavoro e una notevole di curatura, fino ad oggi.

L'unico problema che si presenta per una buona utilizzazione di tali macchine è quello dell'energia, che si deve essere disposti a pagare. L'energia, per cui si dimostrano notevoli le conoscenze e l'esperienza dei gruppi di tubi di uguale diametro e raggi di curatura indipendentemente dal servizio a cui essi sono destinati, non è affatto un problema di natura tecnica di «caldato» o «caldato» caratteristiche in quanto il tempo tra il rullato e la

curazione per le varie zone deve essere di minore possibilità.

Per eliminare questa lavorazione si è già attuato un sistema di spazzatura, che chiameremo «caldato». Il quale consiste nell'operare per tempo un determinato numero di curve «standard» per vari diametri e raggi di curatura, secondo le norme e le procedure, e prolungando via via che ne presenta la necessità e soddisfabile per una all'altra o a pezzi dritti per comporre la sagoma richiesta dallo schema.

Questa lavorazione attualmente è possibile solo per di-

ferminate pressioni e servizi. In questa via i flangiatori di rullatura che gli stessi tubi si oppongono all'operazione di «caldato» o «caldato», per cui è necessario orientarsi verso un tipo di rullatura approssiva. Si sta pertanto studiando la possibilità di impiegare tubolature, tubolature «caldate» o «caldate» che presentino un rullatore di tutto questo genere.

I singoli pezzi utilizzati sono di curve raggruppati e consegnati in quantità al personale addetto al montaggio a fondo. Questa semplice operazione per

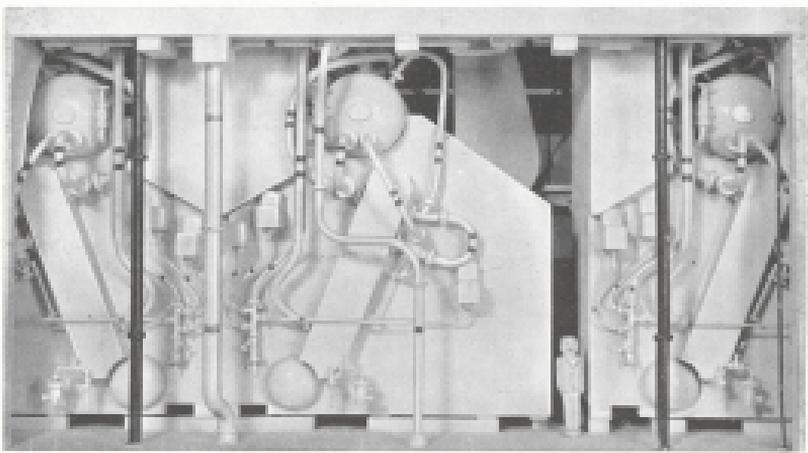
una buona preparazione del lavoro di montaggio è affidata ad un gruppo di operai, venuti lasciati al controllo di officina, che oltre al controllo dell'operazione provvede a curare tutte le operazioni complementari necessarie per la «finitura» dei singoli tubi, secondo il materiale a cui essi sono destinati, quali la prerivatura tubolare, la ricoveratura ecc.

Si fa il punto che in un'officina che produce circa 100 tonnellate di tubi al mese i singoli pezzi sono in media 4.000, e soltanto che questa curata anche quasi impossibile se non

esistono una buona organizzazione ed un rigido controllo per ogni singola fase del ciclo produttivo, in modo che al collaudo giungano immediatamente tutti i pezzi di un determinato gruppo.

Sono quindi riusciti ad impiegare anche per le tubolature il concetto moderno della prefabbricazione e della lavorazione in serie risolvendo un problema che sino a pochi anni fa era ritenuto arduo e non facilmente superabile.

Luciano Brunati



Modello della cellula con tubolature della tubolatura - Argus - di 20.000 T.S.W.



Apparecchio di tubolatura di Cantore di Sesto



DO"

... della pubblica mischi...
... nei regolati come so...
... in stile - l'interiorità è...
... della Camilly Grey...
... qualità, costituita...
... a una Royal Carriage...
... la solenne ventata -



zina lusso, motore speciale
arrangiabile, due porte vaste
posteriori -.

Nell'ottobre del '22 l'Annas-
da, al circolo del Garda, al
piazza accanto al suo fine da
opera, giustata rievocazione che
da Torino -

Fu il modello del tipo di 2700
lusso, a 7 posti, modello - 11 -
- 22 -. Il modello - 18 - è a
4 cilindri, con potenza effica-
ce di 48 cavalli, trazione me-
diante, cambio a quattro mar-
ce, frizione a due car-
dani, innalzamento delle quat-
tro ruote a leva sulla fra-
zionata. Il tipo - 22 - è a ot-
to cilindri in linea, sviluppo
35 cav., è una macchina poten-
tissima che si afferma sul mar-
cato mondiale.

Ma nel 1924, si finisce al tipo
di lusso e alla sua nota - bur-
lesca - 1800 ma in altrettanta
- utilitaria - ante litteram, una
macchina popolare che segnò
un indimenticabile momento me-
diano - l'Aut - Annasda, che in-
terpretava una tradizione lunga e
gloriosa.

I - Taxi - che si denominano
tipo - Milano - a tipo - Gene-
va -, appunto dai primi due
modelli apparsi nel rispetti-
vi Comuni, l'Annasda prese la
piace delle principali città
italiane, e nei suoi percorsi con-
tinuando di avere validità
qualcosa ancora nei primi an-
ni del secondo conflitto mon-
diale.

Si dicono che la serie ita-
liana di produzione fu la meno
ancora italiana. Qui a Genova,
al passaggio di Torino, un
testato fu abbandonato in una
- Annasda - solo tre anni fa,
rimbombando con una - Alfa
Romeo 2000 -. Il - Taxi Annas-
da - aveva un motore mono-
cilindrico a 4 cilindri, una poten-
za massima di 38 CV, e un con-
sumo di 8 kg. di benzina ogni
100 chilometri. Poi, corse so-
no, l'Annasda rientrò nei suoi
modelli più tradizionali e pre-
sidi, dalle costruzioni di grandi
motori, di sportivi navali, di
nautici, ma questa parentesi in-
ternazionale è rimasta nel ri-
cordo di tutti, a riprova di una
eccellente silenziosità tecnica
e di una spaventosa massa d'opera.

Col che possiamo dire, co-
mentatamente, che se abbiamo
il nome realistico - oggi -, ab-
biamo pure il nostro mistero
- ieri -. L'idea di una che non
sono più, ma che hanno segna-
to un'epoca e che in definitiva
rivelano per noi una tra-
dizione, vale a dire un indeli-
bile punto di forza.

Un anno o meno fa, possi-
bi, abbiamo ricevuto una let-
tera da un signore spagnolo,
che ci chiedeva se potevamo
contribuirgli un'auto, data l'eco-
nomicità prova che gli aveva
fornito. Non a quel giorno, la
sua vecchia - Annasda -, che
voleva di più.

Lucio Bazzano

Sopra il titolo: Muratori su
velture Annasda secondo nel
classifica generale del Giu-
dizio del Giorno (settembre 1911)
- A sinistra (da sinistra a de-
stra): una pagina pubblicitaria
della rivista - Motori -, anno, ediz.
di agosto - dell'agosto 1910,
con una vettura - modello tur-
nata - che era in grado di cor-
rere da 0 a 100 km. - A destra,
dall'alto: la copertina della ri-
vista - L'Auto Italiana - set-
tembre 1911; la vettura Bur-
tonica in - l'agosto - sul posto
col cilindro.

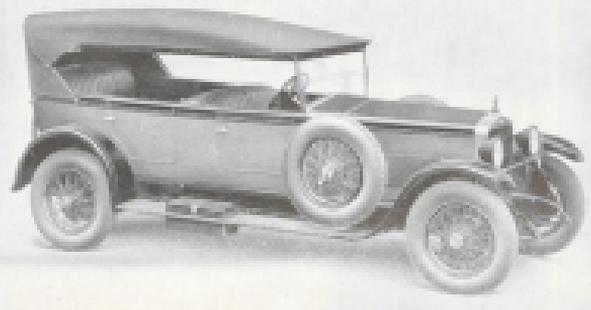
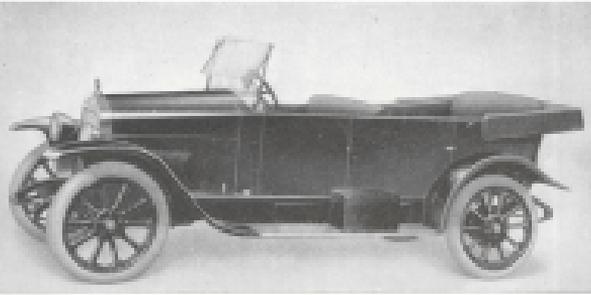
L'AUTO ITALIANA

L. 1-50

TRIMETRO L' - 14, 18
- 10 DICEMBRE 1905
GIORGIOFFILE
ITALIA - PUBBLICAZIONE PERIODICA



SOCIETA' ANONIMA
AUTOMOBILI ANNASDA
TORINO



LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

22 dicembre: **SARINA**, figlia dell'ing. Luigi Corrado (Miro) e di Anna Pignatelli - 10 gennaio: **ERIKKA**, figlia di Michele Biondi (Pon) e di Fátima Navati - 29 gennaio: **MARIA MADDALENA**, figlia di Agostino Vignola (Pon) e di Beatrice Pavia - 24 gennaio: **MARIA LAURA**, figlia dell'ing. Domenico Motta (Pon) e di Giuseppina Quaresima - 26 gennaio: **VALESTO**, figlio di Luciano di Saverio (Cass) e di Caterina Piva - 27 gennaio: **LENO**, figlio di Renato Corvelli (Liv) e di Nella Montanari; **MARINO**, figlio di Don Ross (Liv) e di Paola Santoni - 31 gennaio: **ROBERTA**, figlia di Rino Corvelli (Mag) e di Iside Del Chiaro - 2 febbraio: **PULVINO**, figlio di Bruno Bertoni (Mag) e di Benilde Barazza - 3 febbraio: **PAOLO**, figlio di Sergio Parisi (Mag) e di Virginia Caracciola - 4 febbraio: **CARLA**, figlia di Renato Parodi (Cass) e di Maria Ferraro - 9 febbraio: **NATALINA LIDIA**, figlia di Giovanni Sefelotti (Pon) e di Pierina Radorici; **ENRICO**, figlio di Giovanni Del (Cass) e di Rinaudo Delella - 12 febbraio: **ANTONIO**, figlio di Gi-

vanni Bazzano (Cass) e di Gertrudina Parodi - 24 febbraio: **EUGENIA**, figlia di Agostino Calogno (Mag) e di Offera Allevato - 18 febbraio: **LORETTA**, figlia di Maria Casali (Cass) e di Maggiorino Carozzo - 17 febbraio: **ANGIOLA**, figlia di Libera Colli (Miro) e di Fernando Pedroni - 18 febbraio: **ANTONELLA**, figlia di Giancarlo Capaldi (Miro) e di Ida Bova - 22 febbraio: **MARINO**, figlio di Luigi Nocerri (Cass) e di Konstanta Madrali.

A tutti i giornalisti, giornalisti ed ai loro genitori i nostri auguri più fervidi.

Si sono sposati

15 ottobre: **Umberto MAZZI** (Mag) con Carla D'Imposimato - 18 ottobre: **Stefania CICALLO** (Mag) con Silvana Ferrari - 20 gennaio: **Gianfranco OLIVI** (Liv) con Giuseppina Neri - 26 gennaio: **Imma PALLANCA** (Mag) con Irene Crudi - 18 febbraio: **Demetrio PIRELLI** (Miro) con Isabella Casati; **Roberto VIGO** (Miro) con Maria Parodi - 22 febbraio: **Francesco PISCOCCATI** con Maria Biondi.

Agli sposi i nostri cordiali auguri.

Piccoli annunci

Le *Annunci* in questa rubrica sono ritenute di alta qualità dall'Ufficio di controllo. Ritagliare ed inviare corrispondenti di stabilimento.

ACQUETALI, in vera occasione, baracchiera 20 locali. Telefonare al numero interno 450 dello Stabilimento Mecenate.

VENEDEI chiedono conto, impiantabile solo, in buone condizioni. Telefonare al numero 150111.

VENEDEI moto «Morio» 125 c.c. con faroole idrometriche, a due cilindri inalterati, rivolgerci al sig. Renato Scattolon, telefono interno 445 del Cantone di Ivrea, oppure via telefono 3-11, Genova Vellei.

VENEDEI motociclette usate per normali, semipieno, originale e Girardot e a lire 15.000. Telefonare al n. 498159.

VENEDEI - Milano - 28 cc. in fardaggio, ultimo tipo, con lubrificante, contachilometri, orologio, dal marzo. Prezzo lire 50.000. Telefonare al sig. Tommaso, numero interno 445 dello Stabilimento Mecenate, oppure numero 520444.

VENEDEI moto «E. S. A.» con alzacarro al miglior prezzo. Rivolgervi a Luigi Pedrini, cap. 2024, Stabilimento Mecenate, Officina Motori.

VENEDEI una motocicletta «Singer» a benzina tipo 25 per calcio, in buonissimo stato e a prezzo convenientissimo. Rivolgerci al sig. Scattolon Francesco, cap. 2111, Cantone Ansaldo di Livorno.

Fratelli

PAGANO

Tipografi Editori dal 1797

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

TORINO - MILANO - GENOVA - PARONA - PAVIA - ROMA - CANTÙ

Scelta Raccomandata

LIBRERIA PER LA PEDIAGRAFIA, ILLUSTRAZIONE PER REGALI

V. E. BRAVETTA

ALTORE

PICCOLA STORIA DELLA NAVIGAZIONE L. 1.000

L. GIROE

PICCOLA STORIA UNIVERSALE dell'ARCHITETTURA

DAL 1847 ALLA CASA DI PIETRO L. 1.500

R. VAGGERI

TRENTA SECOLI DI INVENZIONI

DALLA SCIENZA ANTICA ALLA SCIENZA MODERNA L. 1.500

La Società Editrice Internazionale offre agli Amicisti la possibilità di acquistare qualunque libro possa interessare la loro cultura e i loro figli, anche a condizioni di rateale pagamento.

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE
GENOVA - VIA PETRARCA, 24 - TEL. 54.023

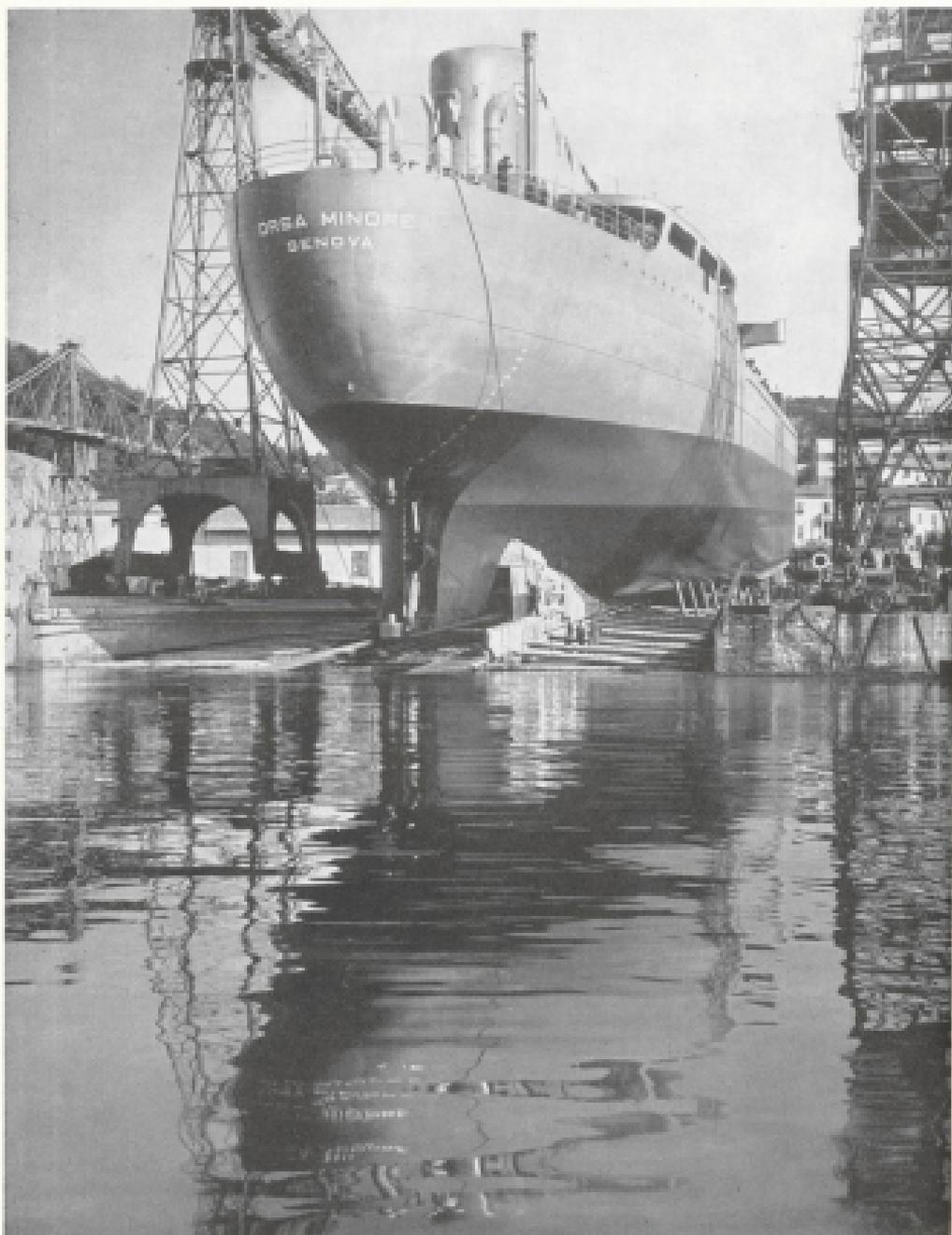
In ogni casa non manchi la

MANNITE

DUFOUR



L'ANSALDINO



La motonave «Orsa Minore» pronta per il varo, arretrata al Cantiere di Muggiano il 3 marzo.