

l'ansaldino

ANNO VI - N. 14 - 14 - 1 ottobre 1959
Ritornamento gratuito ai dipendenti

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

Spedizione in abbonamento
postale - gruppo IRI/STET



Una bella inquadratura della darsena
di allestimento del Cantiere di Sestri



Varata a Sestri la "British Signal"

D'ora in poi, il 20 settembre, alle 10.30, è scesa in mare al Cantiere di Sestri la costruzione 1332, cioè la turbocisterna «British Signal» di 24.500 tonnellate di portata lorda, ultima di una serie di tre unità dello stesso tipo ordinate all'Ansaldo dalla «British Petroleum Tanker Company Ltd» di Londra. Le prime due — «British Light» e «British Beacon» — furono varate, come si ricorderà, rispettivamente il 12 ottobre

dell'anno scorso e il 19 aprile di quest'anno. In quelle due prime costruzioni la «British Light», mentre la consorella della «British Beacon», si prevede per la fine del corrente mese.

Al varo è intervenuta una numerosa folla. Sulla tribuna d'onore hanno assistito alla cerimonia numerose autorità civili e militari, personalità industriali e armatoriali, oltre ai massimi rappresentanti della «British Petroleum» e del-

l'Ansaldo. Sono stati notati: il vice prefetto coll. Giavarotta, il gr. uff. Bevo per il sindaco, il generale Mosca del Comando Difesa, il dott. Britani per il presidente della Provincia, il ten. col. Bonarroti per il presidente del Concorso Anziano del Porto, il console onorario di P. S. dott. Marocco per il capitano, il ten. col. Revolta dei carabinieri, l'avi. Harnedotti, consigliere della ambasciata inglese a Roma, il console generale d'Inghilterra

a Genova signor Belfour, l'addetto aereo inglese a Roma, il capitano J. Scotland, alcuni fra i più alti esponenti della British Petroleum, tra cui i signori Jackson, Bryan Dummett e Sandiford, gli armatori Caselli, il prof. Serri agente a Genova della «British Petroleum» ed altri.

Per l'Ansaldo hanno fatto gli onori di casa il presidente avv. Federico De Barbieri, accompagnato dalla consorte donna Esther. Il vice presidente gr. uff. Genova, l'ammministratore delegato ing. Nostri, il direttore generale ing. Lombardi, il vice direttore generale ing. de Vito, i direttori centrali ingg. Cristofori e Casaccia, il direttore del Cantiere di Sestri ing. Boero (che ha diretto personalmente, come di consueto, tutte le operazioni del varo, svoltesi alla perfezione) con i vice direttori ingg. Attanzoli e Andronico e ing. Traversa, il costruttore del Meccanico ing. Zanetti ed altri dirigenti.

Madrina della nuova unità, che è stata benedetta dal vice parroco di S. Francesco di Sestri don Repetto, è stata la gentile signora Luisa Caselli. Dopo che lo scalo della «British Signal», al termine della sua corsa sullo scalo di costruzione e della stesola ac-

quisita e contrattata col noto sistema delle catene, si era fermata nella tranquilla acque prospicienti il Cantiere, il presidente dell'Ansaldo, rivolgendosi ai dirigenti della «British Petroleum», e quindi a tutti gli intervenuti, ha pronunciato in inglese le seguenti parole:

«Il nostro terzo incastro su questa tribuna avviene sotto il nome di «British Signal».

Spero che voi pure ricorderete i tre incastri che abbiamo avuto come felici occasioni del nostro lavoro per una lunga carriera.

A suo tempo le «British Signal», raggiungerà la «British Light» e la «British Beacon» nella incantevole corsa attraverso i mari.

Ci auguriamo che le «Signal», sia per lungo tempo un valido mezzo di benessere per la «British Petroleum», per il Vostro Paese, per il genere umano.

Nel nome dell'Ansaldo, la Vi ringrazio di aver essere nel Vostro presenza nel nostro Cantiere e ringrazio la gentile madrina per il benedire della nave, le autorità e tutti coloro che sono qui conosciuti per contribuir meglio solennità alla costruzione del varo.

Il significato di un varo è l'immensità collaborazione tra



Nella foto grande la nave all'abbrivio: qui a sinistra personalità ed invitati (in primo piano l'avv. De Barbieri, alla sua spalla l'ing. Bevo, la madrina signora Caselli e il console del nostro Paese) seguono la discesa in acqua della poppiera. A destra la poppa e la prua della madrina unita

Le navi B. P.

Effetti di una bene intesa collaborazione

Si è questa pagine sono composte da una serie di collaboratori che, in un'ottica di collaborazione, hanno fornito il loro contributo. Ad esso, accanto ai collaboratori, si è aggiunto il contributo di un gruppo di ingegneri che, in un'ottica di collaborazione, hanno fornito il loro contributo. Ad esso, accanto ai collaboratori, si è aggiunto il contributo di un gruppo di ingegneri che, in un'ottica di collaborazione, hanno fornito il loro contributo.

È noto come sia applicabile che, alle prime fasi di progettazione, si sviluppi un'ottica di piena collaborazione fra i nostri uffici studi ed il committente, collaborazione resa necessaria dal fatto che nel campo aereo l'esperienza è diversa, sia quella fatta dal personale di bordo direttamente e costato con l'addebiamento marino, sia dai nostri tecnici desiderosi di adottare nuove soluzioni sempre più rispondenti ai concetti moderni di funzionalità e di sicurezza per la vita in mare; per questo motivo è impossibile ridurre la risoluzione di un progetto azzale ad un numero più o meno complesso di equazioni matematiche estratte dal sacco della scienza; si passa quindi alla fase esecutiva e cioè alla realizzazione di aeree, ma problemi di carattere pratico, ingegneristico, in sede di progettazione, e che partono dai nostri capi di servizio ad effettuare e a risolvere quotidianamente.

Ebbene, proprio per questo motivo tipo di casi il servizio è stato facilitato dalla profonda competenza dei rappresentanti della Compagnia aeronautica e dei Regiatori di manutenzione.

Tutti questi sono stati imputati anche come assistenti, tanto che ricordiamo sempre qui Mr. Mc Cawg presso per la copertura della British Light, con le loro maniche rimboccate, ed il detto villaggio libero aerea, come un simbolo di energia in azione, mentre la rigida imperturbazione inverteva contrappeso non a stare pedantici in giac-

cosi di pelle; e Mr. Wall, dell'Adduttore e del suo aereo imperturbabili, ma che qualche volta di tirano fuori dal portafoglio una rigata atrociata de "Punch"; e Mr. Wheeler, l'intero mercato che spesso vedevano sbarrare dai nostri più importanti e con le sue parole, insolentissime, infine ma che nella loro finalizzazione in inglese, si presenta a seguirlo nei nostri più oscuri della sera.

Anche è così la grande difficoltà del diverso linguaggio, ma ciò ha anche permesso che potiamo un numero limitato di persone al momento e piena comodità di idee e lavoro, soltanto con dispersioni di energie e risolvendo quasi tutti i vari problemi posti nel rapporto con la massima rapidità.

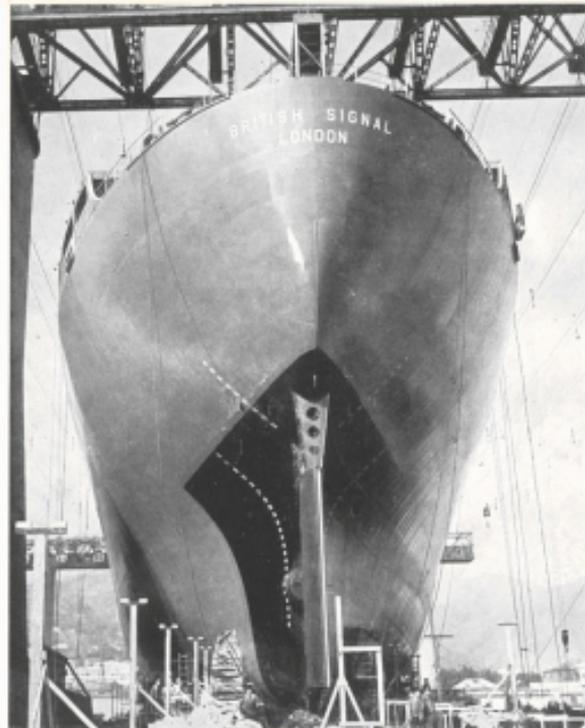
In virtù di ciò, in pochi mesi è stato possibile allestire completamente una nave e nei limiti abbastanza imprecisi, soprattutto a pesare sulla funzionalità di ogni minimo elemento di costruzione.

Accompagnando questa funzionalità alla funzionalità dei vari particolari, abbiamo ottenuto non solo un impiego aereo e coordinato delle energie in cui costruirsi, ma anche una nave in cui tutto l'impiego di attività aeree e sia completo agra.

È grazie a ciò che abbiamo potuto rendere dei comandi funzionali che per di molte personalità del campo aeronautica esse a ritrare la British Light, abbiamo studiato i giacchi in alcuni per molte case, piccole e grandi, ma: la sistemazione dell'apparecchio motore con il locale caldaie a rapporto del locale turbina, l'arricchimento degli alloggi che rispondono a determinati concetti di funzionalità, di sicurezza e di largo impiego di materiali plastici; e per di più, la costruzione per dilatanti e di una piastra, elementare che, uniti ai quadri per il filo a aereo aerei nelle varie arie, trattano l'impiego ad un alto aere e aere; mentre il larghissimo impiego di tabelle isolanti pare di ogni minimo particolare; la scelta di colori aerei ed il più inalterabili possibile; così di seguito, potremmo continuare per molte pagine, se non fosse per la limitatezza della spazio e disposizione.

Alle esigenze della prima nave della serie, il Casiere ha avuto anche molti basti apprezzamenti da parte di quei rappresentanti della Compagnia aeronautica, venuti dall'Inghilterra per valutare alle prove in mare a quello che ha fatto tanta piacere, e persino di un entusiasmo, perché ad trattato di giacchi aerei da prove concettualissime; ma oltre a ciò, che può essere giacchi medio di aere per nei fatti, è rimasta sulla aere aere, insieme a qualche parola di inglese, come a vent'anni ship, e ad una funzione aerea e funzionale della costruzione aerea; la gioia di aerei, italiani e stranieri, tutti uniti in un completo aere di rispetto e di aere, attraverso le Jalche e le addizionali del lavoro.

Nanni Valvo



Le migliori forze umane, per portare sul più grande ponte che esiste tutte le parti del mondo, il mare, un mare mezzo di progresso, di assistenza e di miglioramento sociale per tutti.

Io auguro, qui, in questo giorno, che il futuro dia a tutti noi il privilegio di lavorare in questa direzione, con le

noie 1968, viene costruita sotto la sorveglianza speciale del « Lloyd's Register », e del « Registro Italiano Navale », per ottenere la più alta classe relativa a battenti alti al trasporto di petrolio grazie alla rifinita ed è conforme ai previsioni in vigore per il transito del Canale di Suez e del Canale di Panama.

Il suo scafo, a struttura longitudinale, è suddiviso in 38 compartimenti ed un volume complessivo di 48.000 metri cubi.

L'apparato motore, di costruzione Ansaldo Mecanico, sarà costituito da un gruppo turbomotore a vapore alimentato da due caldaie tipo « Foster Wheeler », sviluppano una potenza di 14.000 cav. in normale navigazione. L'energia elettrica a corrente alternata sarà fornita da due turboalternatori da 600 kW, da un diesel alternatore da 150 kW, e da un alternatore da 75 kW, mossa da una macchina alternativa a vapore.

Le servizi d'incarico e di stacco del carico liquido saranno diretti da tre Turbopompe principali, ognuna delle quali avrà una portata di 150 tonnellate, ed una prevalenza di 95 metri, e da un gruppo a vapore del tipo « Duplex » per il servizio di manutenzione, della portata di 150 tonnellate e con prevalenza sempre di 95 metri.

Per quanto riguarda gli impianti di navigazione ed i ser-

vizi logistici e di emergenza, la « British Signal » sarà dotata, tra l'altro, di stazione radiotelegrafica, radar, radio-galvanometro, scoscetro, giroscopio, bussola giroscopica, rilevatori di gas nelle tank, impianto di estinzione e lavaggio a vapore col sistema « Battoworth ».



Gesto munifico

La Società Italiana Petrolioli Tanker Company Ltd. di Londra, armatrice della turbotoriera « British Signal », ha fatto pervenire all'Eni, in occasione del suo 40.° anniversario, una somma di lire 300.000 a favore delle opere assistenziali degli stabilimenti industriali della raffinazione.

La somma è stata assegnata come segue: lire 200.000 al Casale di Sesto, lire 50.000 al Mercurio, lire 50.000 alla Imbriola.

Ringraziamo cordialmente anche a nome delle istituzioni, la « British Petroleum » per questo munifico gesto.

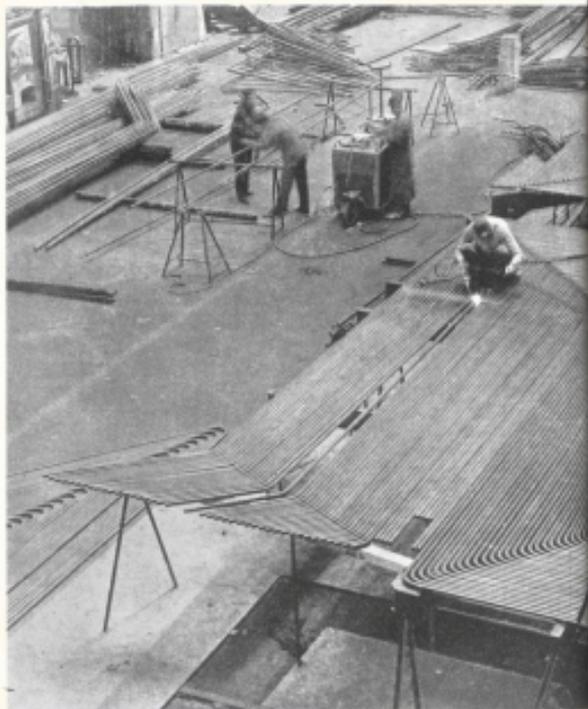
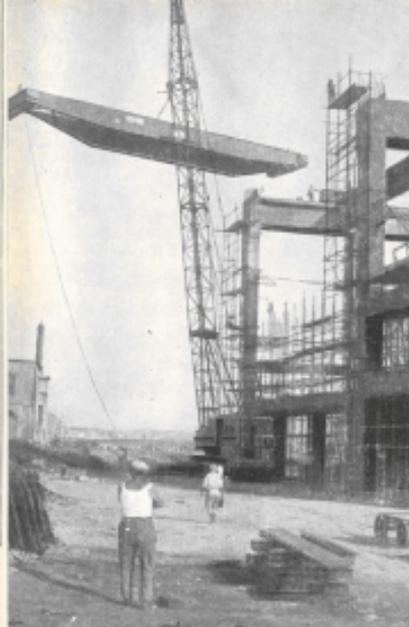
Steno spirito, con lo stesso risultato.

Buone fortune, « British Signal ».

Calzoni appiattati hanno sostituito il bevere diomato dell'arr. De Barbieri.

Le principali caratteristiche della « British Signal » sono: la segnapila: lunghezza fuori tutto m. 200; larghezza massima m. 36,31; altezza al ponte di coperta, m. 13; incrociatura a pieno carico, m. 11,43; velocità d'incrociatura, nodi 15,5.

La nave, impostata il 18 ot-



POCHI MESI FA C

La nuova centrale in montaggio a No

L'Ansaldo, come è noto, in questi ultimi anni ha messo a punto attività navale e industriale in generale, e ha realizzato, che alla ormai centenaria attività navale e ferroviaria ha aggiunto la costruzione:

- di importanti centrali elettriche;
- di impianti petroliferi;
- di essenziali impianti per fertilizzanti;
- di cementerie;
- di gasometri, ecc.

In Italia e fuori, in particolare in Europa, l'Ansaldo ha montato a No, in quanto può sollevare un peso di 60 tonne, ad una altezza da terra di 19 metri con uno stralcio massimo di metri 9,50 dall'asse di rotazione della cabina gru. Inoltre può sollevare un peso di 10 tonne ad una altezza da terra di 6 metri con uno stralcio di metri 7,50. Applicando sulla testata del braccio di 50 metri un insetto di 12 metri, si può sollevare un peso di 5 tonne, circa ad una altezza da terra di 82 metri.

Le grandi caldaie di oggi di 400-500 T/h sono alle 40-50 metri, mentre le grandi caldaie di ieri di 40-50 T/h erano alle poco più di una dozzina di metri. Gli stessi rapporti allungarsi esistono nelle dimensioni delle parti che costituiscono gli impianti chimici, petroliferi, cementerie, eccetera.

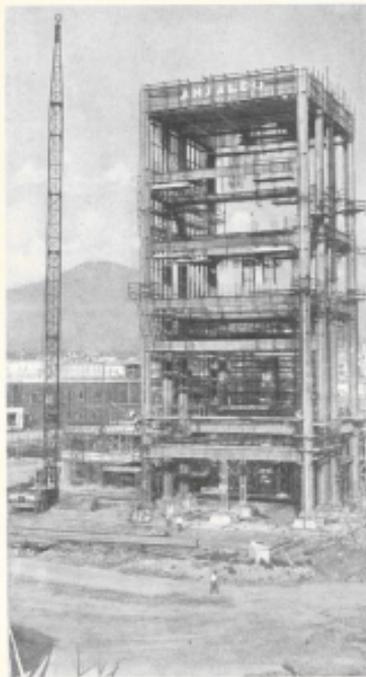
In montaggi di tal genere è evidente che la potenza e l'elasticità dei mezzi di sollevamento assumono un'importanza fondamentale.

E' in base a dette esigenze tecniche, confortate da precisi calcoli nella realizzazione di conseguenti macchine, che la nostra Azienda ha provveduto recentemente all'acquisto dalla P. & H. Harwin-Industries Corporation - Milwaukee USA di una potentissima gru che per la prima volta viene impiegata nel mondo in Italia, ma in Europa. Trattasi di una gru montata su autocarro che ha quindi la possibilità di essere spostata rapidamente senza aiuti di tralicci od altri mezzi per il traino.

Le sue capacità sono note-

voli, in quanto può sollevare un peso di 60 tonne, ad una altezza da terra di 19 metri con uno stralcio massimo di metri 9,50 dall'asse di rotazione della cabina gru. Inoltre può sollevare un peso di 10 tonne ad una altezza da terra di 6 metri con uno stralcio di metri 7,50. Applicando sulla testata del braccio di 50 metri un insetto di 12 metri, si può sollevare un peso di 5 tonne, circa ad una altezza da terra di 82 metri.

La macchina, che in ambito di lavoro su strada pesa 29 tonne, circa, opera delle prestazioni del 65% con la prima velocità ridotta e può raggiungere, su strada piana, una velocità di 55 km. orari. Le sue dimensioni sono tali per cui essa può viaggiare sulle strade ordinarie senza alcuna sovraccarico. La potenza complessiva del 2000 che rende stesso è di circa 440 HP. Il braccio, che è fornito da tralicci accoppiabili, può essere montato rapidamente e sollevato dalla posizione orizzontale alle varie posizioni di lavoro con i mezzi della gru stessa.





ERA IL MARE

della S M E Napoli-Levante

La gru sopradescritta viene manovrata da un solo operatore, il quale, da una delle due cabine di comando, attraverso una apparecchiatura speciale (Kometa Control), oltre ad effettuare tutti i movimenti di sollevamento, rotazione e variazione braccio, riesce a comandare il avviamento dello sterzo e di trazione dell'azionamento.

Questa autogra oltre al vantaggio di sollevare pesi notevoli con la massima rapidità, non ha bisogno di una speciale preparazione prima dell'impiego, come invece è comunemente necessario adoperando derivati, falcioli, ecc. e non necessita di contrappeso e organi morti che spensano il materiale e che in molti casi non possono essere installati.

È prevista che l'autogra P. & H. sarà impiegata quasi interamente nei magazzini nostri cantieri di montaggio dove sono richieste macchine di eccezionale importanza.

Ed ora abbiamo in montaggio la Centrale di Napoli-Levante della S.M.E. dove il pe-

territo mezzo descritto sta lavorando intensamente. Sta lavorando dove fino a pochi mesi fa il mare batteva senza posa gli scogli di San Giovanni a Teduccio, nell'incantata grotta napoletana. Le onde di quel mare, se placide e serene, si furlano e travagliati nell'eterno loro ritmo, pareva soprannaturale il tentativo di costruire cascinelle, casconi, ma anche la malinconia e il ristrettezza per il grave disagio economico impostato in quella zona.

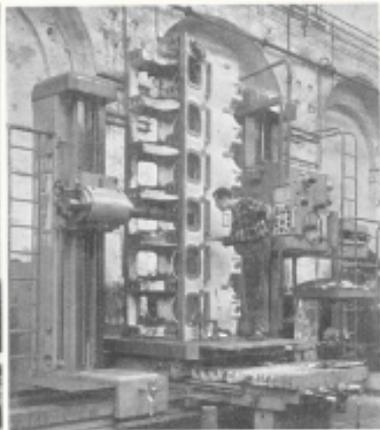
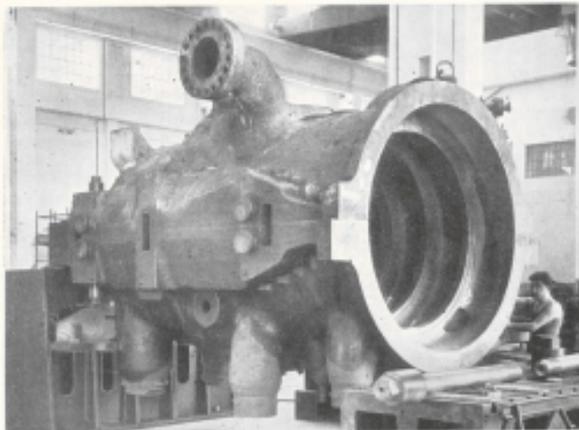
Con quel mare non c'è più, è stato spinto al largo dalle insidie e dal coraggio della Società Meridionale di Eletticità che vi impianta una centrale idroelettrica su due sezioni da 350.000 k.w. ciascuna.

Eraldo Colombo

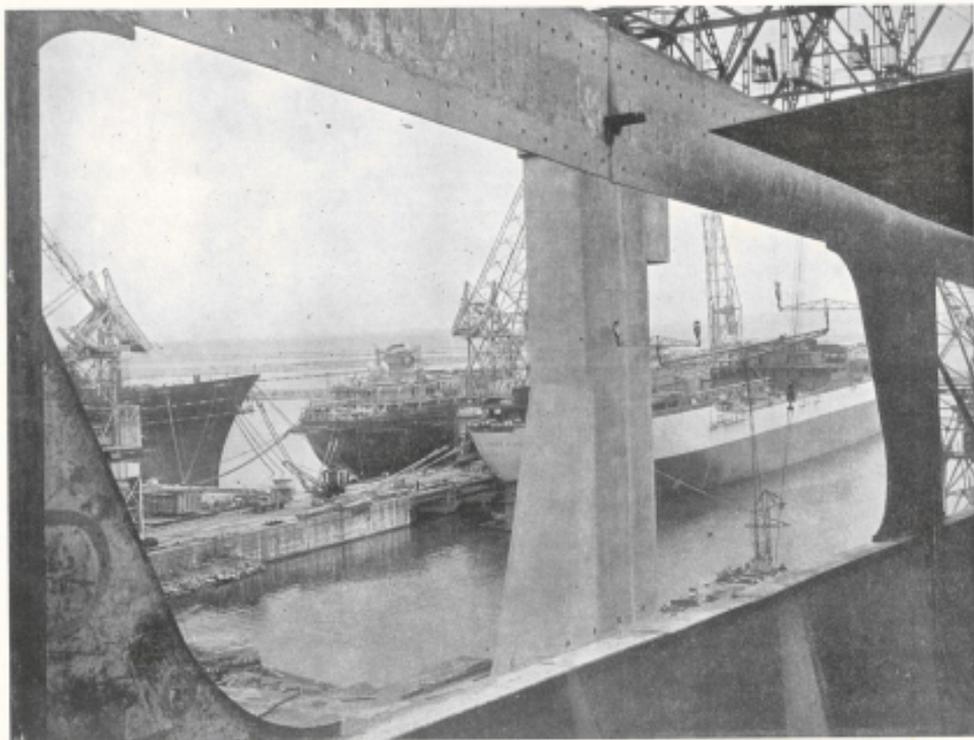
Nelle foto laterali tre momenti della gru in azione, mentre solleva l'intero ponte sovrastante della gru per la sala macchine da 185 tonnellate. Al centro una fase del montaggio della caldaia «Senon» da 180 tonnellate/ora.



PANORAMA AZIENDALE



A sinistra la casa barba di alta pressione per il turboalternatore da 158.800 kW, destinata alla centrale di Napoli della Società Meridionale di Elettricità. A destra: lavazione di una oscillatara per il nuovo motore Diesel Ansaldo tipo 326 R. E' all'opera l'altatore Giorgio Maltese. Sotto: una suggestiva inquadratura delle banchine di allestimento del nostro Cantiere univoco.



CASSETTA DELLE IDEE

Le proposte della 2ª quindicina di agosto e della 1ª quindicina di settembre

Durante il periodo dal 15 agosto al 15 settembre sono state esaminate dai comitati della «Cassetta delle idee» 136 proposte, di cui 68 sono state premiate. Ecco il dettaglio:

STABILIMENTO CMI. Proposte esaminate 31, di cui 9 premiate.

MECCANICO. Proposte esaminate 138, di cui 55 premiate.

CANTIERI DI MUGGIANO. Proposte esaminate 6, di cui 4 premiate.

L'ammontare complessivo dei premi è stato di lire 113.800.

Tra gli effetti premiati risultano i seguenti dipendenti dello stabilimento CMI: Alfredo Buggiani, Salvatore Bori, Giuseppe Campa, Carlo Fallari, Aldo Mancusi, Francesco Piccolo, Salvatore Piccolo, Pietro Rappetto, Pinciano Rimebraza.

FONDERIA

Comesse

Ecco l'elenco delle commesse più importanti acquisite nel mese di agosto:

— Getti vari di ghisa, per complessive 900 ton., per i nuovi stabilimenti Meccanico e CMI, per i nuovi Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno, per aziende del gruppo I.R.I. e per clienti diversi.

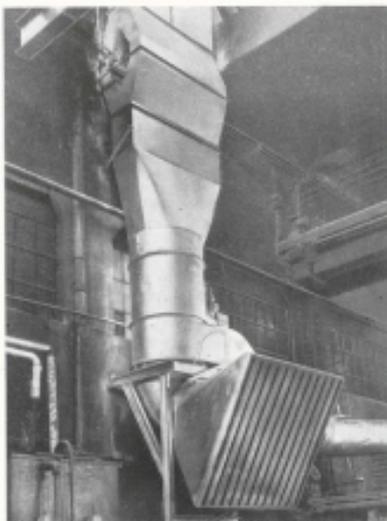
— Eliche e getti di bronzo, per complessive 54 ton., per i nuovi stabilimenti Meccanico e CMI, per i nuovi Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno, per aziende del gruppo I.R.I. e per clienti diversi.

Delle commesse compaiono circa 93.000 ore lavorative.

Consegne

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

— Ai nuovi stabilimenti Meccanico e CMI e ai nuovi Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno: 96 ton. di getti vari di ghisa e 45 ton. di getti di bronzo ed eliche. — Ad aziende del gruppo I.R.I.: 99 ton. di getti vari di ghisa e 39 tonnellate di getti di bronzo e di eliche. — A clienti diversi: 168 ton. di getti vari di ghisa e 4 ton. di getti di bronzo e di eliche.



In alto: particolare dell'aspiratore fumi al forno a riverbero dell'officina «brasa»; in basso: forni elettrici «Fenwick», con relativi impianti di captazione fumi nella stessa officina.

Visite di parlamentari americani



Nel corso di una visita agli impianti portuali ed industriali di Livorno, un gruppo di parlamentari statunitensi, ha visitato il nostro Cantiere di Sestri il 18 settembre scorso. Promossa dal Ministero degli Affari Esteri in collaborazione con la Finmeccanica, l'iniziativa ha ottenuto un vivo successo. I Cantieri e i parlamentari e le loro signore, ricevuti dall'ing. G. A. Berra e da altri dirigenti, hanno seguito con interesse le spiegazioni loro fornite e si sono soffermati a lungo intorno alle uscite della «Leonardo da Vinci», ormai in avanzato fase di allestimento. Si sono anche recati sulle teleferiche, come misura la foto in alto, ed - al termine - hanno espresso giudizi molto lusinghieri sul nostro massimo cantiere navale e sulla fabbrica, scelta ed elegante linea della «Leonardo da Vinci».

LIVORNO

Navi in bacino

Nel bacino di carenaggio di Livorno, che il nostro Cantiere - Luigi Orlando - ha in esercizio, hanno sostato le seguenti navi:

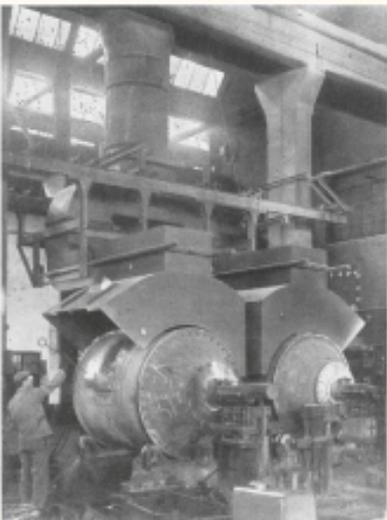
— Dal 29 al 31 luglio il piroscafo «Istria», di 269 t.t., dell'armatore Pappadakis di Londra, per pitturazione esterna.

— Il 25 luglio la motonave «Altare», di 492 t.t., della Società armatrice «SIAM» di Roma, per pitturazione esterna.

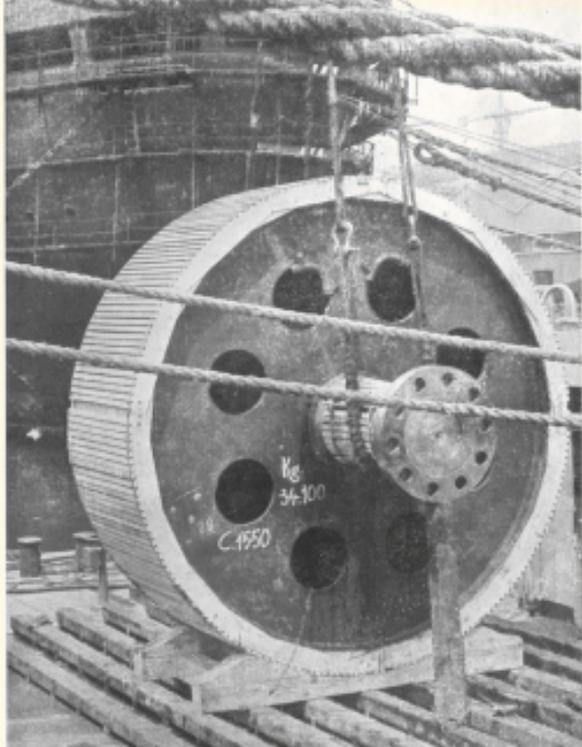
— Dal 31 luglio al 7 agosto la motonave «Bressano», di 420 t.t., cedola del nostro Cantiere di Livorno, per lavori di fine garanzia.

— Dall'11 al 15 agosto la sloopcattora «Mario Agata», di 490 t.t., degli armatori fratelli Chiassa di Livorno, per lavori da parte di ditta esterna e pitturazione della carena.

— Dal 17 al 21 agosto la motonave «Presidente Ronchini», di 1.178 t.t., della Società armatrice «Atlante-Open Sea Fishing Co.» del Pireo, per lavori da parte di ditta esterna e pitturazione carena.



L'ALLES della "Leonardo" L'impianto di stabilizzazio-



L'imbarco dell'apparato motore

A l momento del varo, avvenuto nel dicembre del 1934, a bordo della nave le parti di apparato motore imbarcato erano rinfiate al minimo e cioè le giranti, gli assi, pernelliche ed i kingston di presa a mare.

Initiali pertanto nei primi mesi del '35, con un ritmo piuttosto lento, gli incarichi dei macchinari di apparato motore hanno ricovero nei vari di maglie e piano un'ingenua retevole assicurando un ritmo febbrile.

Nei numeri precedenti sono apparse alcune fotografie ai produttori l'imbarco delle caldaie principali, completi di motori dimensionali e peso, che ha richiesto l'uscita del cantiere «Giulio Cesare», dotato di gru aeree capaci di sollevare toni fino a 120 tonnellate, essendo di circa 100 tonnellate il peso di ogni elemento nelle condizioni di imbarco.

L'imbarco delle caldaie ha richiesto ai tecnici del Cantiere le soluzioni di problemi impegnativi fra il qual quello dell'ordine di precedenza negli imbarchi di tutti i macchinari che per le loro dimensioni di imbarco non avrebbe stato possibile imbarcare dopo la sistemazione in posto delle caldaie, avendo queste sollevate nella nave, mediante del locale apparato motore.

Nelle stabilire quest'ordine di precedenza è stato di notevole aiuto un modello che, nella scala 1 a 10, riproduce esattamente la sistemazione dei macchinari nei locali del apparato motore. Su di esso si sono potute constatare le difficoltà di imbarco e sistemazione in posto dei vari macchinari e quindi comparsi un ordine di precedenza negli imbarchi che ha consentito di prevedere nei lavori con un andamento non confuso e assai agevole.

Altra operazione complessa che si è dovuto eseguire è stata quella della sistemazione in posto dei macchinari.

Facciamo distinzione fra imbarco e sistemazione in posto, due operazioni che generalmente nelle altre costruzioni sono riunite ed una sola, perché non è stato possibile per la «Leonardo» eseguire gli imbarchi nella verticale d'appoggio dei macchinari stessi e ciò in conseguenza della particolare disposizione dell'apparato motore sistemabile più compatta e compatta di quella delle normali navi da carico.

In conseguenza di questo sopra detto si è dovuto ricorrere al cielo del doppio fondo in piano di scorrimento in legno su cui sono stati appoggiati i macchinari tra-

randoli poi a mezzo di stitole e argani al posto dovuto così si è proceduto per i condenser principali, le casse integratrici, le caldaie. L'operazione conclusiva di abbassamento dei macchinari nelle stitole di fondazione è stata eseguita con l'aiuto di martellini idraulici.

Per l'imbarco delle turbine di bassa pressione si è dovuto procedere alla costruzione di un'«involontaria in legno» di circa cinque metri, ovvia fino all'altezza del copripiede di macchina, onde rendere possibile la sua sistemazione in posto.

Con questa parte, che abbiamo voluto dare ai lettori da l'«Indice», un'idea dei complessi problemi presentati durante l'imbarco di una parte dell'apparato motore della «Leonardo», ma tutto non è ancora risolto perché vi sono ancora gli imbarchi di tutti i macchinari che saranno consegnati al Cantiere in tempi successivi e dovranno attraversare, per la sistemazione in posto, i locali delle motori principali.

Sono certi che questi problemi saranno risolti in modo soddisfacente dai tecnici del nostro Cantiere con cura e accanimento fino ad ora.

Bruno Bigi

L'operazione di stabilizzare i movimenti di rollio che assumono le navi quando sono sottoposte a moto ondoso è molto antica al pari della navigazione.

Il benessere della vita a bordo sia per i passeggeri che per l'appagamento viene gravemente compromesso quando il mare è mosso; la navigazione di una nave che rolla è meno sicura perché le sue strutture sono maggiormente sollecitate, possono avvenire spostamenti di carico e senz'altro una notevole diminuzione di velocità.

Eliminare o almeno ridurre notevolmente il movimento di rollio è sempre stato il sogno dei progettisti e dei costruttori navali. Fino a pochi anni fa i sistemi applicati tendevano a essere risolti; troppo larghi sarebbe descritti, e ci limiteremo alle applicazioni fatte a bordo delle casse antirullo «Frank» e degli stabilizzatori «Schneider» e «Kempner».

L'impianto che ha dato risultati notevoli è quello progettato e costruito dalla Società «Denny-Brown» inglese e che si applica a «Gardiner».

La barbonera «Leonardo da Vinci» in allineamento al Cantiere di Sestri è dotata di un duplice impianto di stabilizzatori costruiti dalla «San Giorgio», su licenza della «Denny-Brown». E sono oggi preparati più potenti installati ed il maggiore costruito in Italia.

L'idea che ha permesso la costruzione di questo impianto è molto semplice: una nave rolla se è sottoposta a delle forze che la fanno inclinare a sinistra e a destra con moto simile a quello del pendolo. Se nel attualmente programmo delle forze che determinano quello prodotto dal moto ondoso, annullare o ridurre la seconda forza (il movimento di rollio).

Per generare queste forze la «Denny-Brown» usa due giacche ortogonali a sezione aerodinamica disposte sui due lati della nave ed univoci dal punto di vista della spinta idrodinamica. Le giacche sono rotabili e quando il mare è calmo allungano la sua corsa all'interno della scafo quando invece la spinta idrodinamica non ha più dello scalo e giacciono sulla linea di carena e perciò offrono la minima resistenza al moto.

Una giacca è montata su di un albero di stabilizzatori di una sezione conica, con l'asse di simmetria connesso con l'asse di simmetria di rollio. Questo movimento è comandato elettronicamente e consente un movimento idraulico che agisce sulle giacche a perdita variabile periodica.

Se la nave procede dritta con le stette fuori, con come non sbalzano né velocità angolare; in tal caso i giacconi non reagiscono e la stette dritta. Appena la nave sbalza extra

stereocentrali uguali ed opposti. Per esempio se la nave sta rollando verso destra sotto la azione dello scalo, le giacche si sposteranno in modo che quella di destra ruoti verso il basso, mentre quella di sinistra ruoti verso l'alto.

La velocità della nave provoca il nascere di una forza diretta verso l'alto sulla giacca destra e di una diretta verso il basso sulla giacca sinistra. In tal modo la coppia sbilanciata è contrastata da questa coppia riequilibrante. Alla fine di ogni inclinazione deve avvenire una rapida inversione dell'angolo della giacca per ottenere il massimo sbalzo riequilibrante sulle scali ed in 1/2-2 secondi la giacca devono poter ruotare del loro angolo massimo che è di 40°. Il movimento idraulico che agisce per ottenere questi movimenti deve essere perciò molto efficace e preciso.

Per inclinare le giacche si usa un macchinario idraulico costituito da due pompe a portata variabile che inviano l'olio in pressione ad agire sui cilindri idraulici. Il movimento libero che ne deriva viene trasformato in movimento rotatorio dagli alberi delle pompe mediante un dispositivo articolato. La stessa pompa funziona su un altro circuito servente per il movimento di frenatura e rientro delle giacche.

Per mantenere le dimensioni delle giacche al minimo ed allo stesso tempo ottenere la massima portata da un piccolo angolo di movimento, occorre che la giacca sia costruita in due parti: quella principale fissata all'asse di rotazione ed un piano di cuneo incrementale più precedente e comandata da un sistema di articolazione fatto in modo che l'angolo di inclinazione sia superiore a quello della parte principale.

Alcune di queste soluzioni sono applicate al nostro impianto. Un altro sistema automatico di controllo, cioè è stato ottenuto usando le proprietà di due piccoli giacconi montati in modo che una reagisce a ciascun sbalzo mentre l'altro reagisce alla velocità angolare del movimento di rollio. Questo movimento sono comandate elettronicamente e consentono un movimento idraulico che agisce sulle giacche a perdita variabile periodica.

Se la nave procede dritta con le stette fuori, con come non sbalzano né velocità angolare; in tal caso i giacconi non reagiscono e la stette dritta. Appena la nave sbalza extra

"Hovercraft",

In questi ultimi mesi la stampa ha parlato spesso di un nuovo mezzo di trasporto, chiamato «Hovercraft», cioè la «scia che produce», «propulso e trainato in inghilterra» e destinato, secondo le previsioni dei tecnici, ad affermarsi un principio su cui riposano grandi speranze per gli ingegneri aeronautici, ma i progettisti generali ed estensibilisti.

Il nuovo mezzo, che per la sua forma viene espressamente anche «disco volante», è nato a Cozsa, una piccola località dell'Inghilterra di Wight, nei laboratori della « Saunders Roe ». La macchina è stata concepita in modo da poter correre sulla superficie del mare o a tre metri centimetri d'altezza poggiando su un sottile strato d'aria compressa da una pompa prodotta; i progettisti non lo trattano, su questa base, di arrivare al marzuzello che affiora l'acqua; i progettisti di automobili alla macchina che corre sopra le sue strisce.

Il primo collaudo dell'«Hovercraft» è avvenuto la sera del 7 giugno, quando il grande disco volò in aria e si elevò per la prima volta da terra pilotato dal collaudatore Peter Lash, il quale dopo l'atterraggio ha detto: «È stato un'impresa facile ed era destinato a funzionare».

Il 20 giugno si è avuto il primo volo pubblico davanti al capomare di Cozsa alla presenza di qualche centinaio di persone, in compagnia fotografica e giornalistica. L'apparecchio, dopo aver fatto una breve prova a terra durante la

quale è rimasto sollevato per alcuni minuti, è stato portato sulla riva del mare e calato in acqua. Non si sono viste prove e il «disco volante» ha sbalzato dolcemente al cessare. Lo spettacolo era stupendo, giacché l'«Hovercraft» non ha nulla che ricordi l'orologio o l'elicottero. Dopo essere rimasto per alcuni minuti appeso in aria, ha cominciato ad avanzare ad una velocità di 16 chilometri all'ora, compiendo il suo primo volo sul mare. Un mese dopo l'«Hovercraft» è stato portato a Cotele in Francia. Alle 4,49 del 23 luglio è partito per la prima volta ingegnere che doveva arrivare, poiché al tratta di un prototipo, anche l'altra: l'attuazione della Marica. Dopo due ore e tre minuti, alle 5,23, il disco volante inglese si è posato sulla spiaggia di Dover, sotto le fessure anglo-francesi, a poche centinaia di metri dal posto sul quale sono fortissimamente difesi ciascuna con la sua, dopo aver attraversato la Manica in volo.

L'ing. Cockerell, inventore dell'«Hovercraft», il pilota Peter Lash e l'ingegnere John Chaplin sono riuniti e portano l'apparecchio dalla Francia in Inghilterra e una quota di 30 chilometri. Non c'era una volta sulla spiaggia, dalle loro macchine, ma l'ingegnere si era già «disco volante» è stato spaziosamente esultante, mentre nel cielo volavano gli aerei che sorveglia l'isola. L'«Hovercraft» durante la traversata. L'ing. Cockerell si è dichiarato soddisfatto dell'esperienza.

to, anche se il tempo impiegato non è stato molto basso: c'era un moderato vento contrario e lo stato del mare non era certo ideale per un apparecchio che sfiora le onde.

L'«Hovercraft», sulla sua prima traversata, ha l'aspetto, come è stato già detto, di un disco, però un po' allungato. Misura nove metri per sette e il centro porta una gran prova d'aria alla quale si appoggia, anteriormente, una palina simile a quella dei locomotori. Nel campo dei trasporti di cose e persone prevede grandi possibilità con poca spesa, non solo su distanze d'acqua ma su terreni pianeggianti.

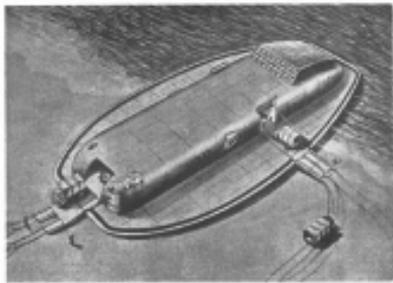
Lo «scio che strotazza» pesa 240 chilogrammi, trasporta due o tre persone ed è stato sollecitato in otto mesi, con un anticipo di otto settimane sul previsto, e costa 150 mila sterline, cifra non eccessiva battendo di un prestigio di concezione assolutamente esotica.

Un'altra differenza fondamentale, tra questa nuova forma di mezzo di trasporto e i veicoli tradizionali sta nel principio del suo uso: non lo «portano». L'«Hovercraft», infatti, si sostiene su un sottile strato d'aria compressa formato continuamente dentro una camera di tenuta per l'aria lasciata verso il basso a l'interiore.

La propulsione è ottenuta con altri due getti d'aria, alcuni a poppa, che spingono il veicolo in avanti esattamente come avviene sugli aerei a reazione. Il rancio «Orca», il motore e il motore in a cassetta sono prodotti da un produttore inglese da un motore «Astra Leasing» da 428 cavalli.

Mentre l'«Hovercraft», era ancora in costruzione i progettisti della «Saunders Roe» stanno già preparando il progetto di un nuovo «disco volante» da 49 tonnellate, capace di trasportare quattro difanti di cento passeggeri a velocità di 100 chilometri all'ora. Per febbraio avverranno dai dodici al diecimila nautici. La terza fase di espansione dell'«Hovercraft» sarà una nave-traghetto, destinata alle Manica, pesante 480 tonnellate e capace di trasportare 400 passeggeri.

Con l'esperienza dello «scio che strotazza» gli inglesi si sono messi a lavoro su una scala, dopo l'introduzione degli aerei civili e degli aerei a pilotaggio ed ala fissa, la sua posizione pluriennale nel campo dei trasporti. Ma due giorni dopo che l'«Hovercraft» aveva attraversato la Manica, il «New York Herald Tribune» disse inopinatamente la notizia che anche gli americani stanno per iniziare la produzione, negli stabil-



In alto: un disegno, vero-simile, della nave-traghetto da 400 tonne; in basso: un modello del «disco volante» americano

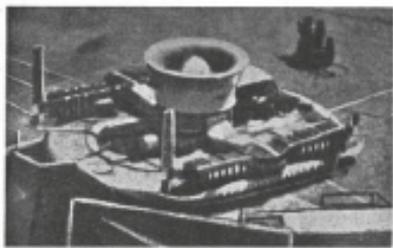


menti della «Charles Wright», di aeromobili simili all'«Hovercraft», cioè, a detto di un alto funzionario della «Charles Wright», gli americani avrebbero un'uscita di circa un

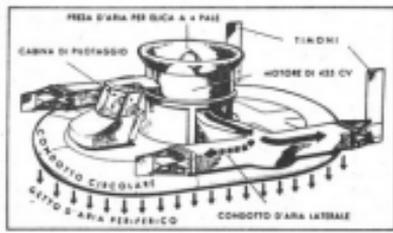
anno agli inglesi nell'organizzazione della produzione.

Infine, fra una manciata di mesi di questo «scio volante».

D. J.



In alto: lo «Hovercraft» nello stabilimento di Wight. In basso: lo schema dell'utilizzazione delle parti principali



Non esistono i «canali» di Marte

L'astronome francese Henri Cornille, in un articolo pubblicato sulla rivista «Sky and Telescope», sostiene che una VI atmosfera nitrosa lacuna ai canali di Marte per un motivo molto semplice: i canali non esistono.

Canali, che fanno d'osservatorio francese del Pic de Midi, ha osservato Marte per oltre 10 anni. Egli sostiene che i generati canali sono più o meno irregolari, di lunghezza della superficie del pianeta.

Il serpente di mare non è una favola

Al Congresso della National Academy of Sciences, che si è tenuto recentemente a Washington, è stata annunciata una fra le più sensazionali opinioni dell'uomo: che i serpenti di mare non esistono. Il dottor Roger Revelle, direttore della Survey Institute of Oceanography a La Jolla in California, ha presentato un rapporto in cui gli esemplari simili non sono mai stati visti.

Ha concluso alla conferenza delle aquile orose e americane che sono lunghe circa 200 centimetri e disciolti nei acque hanno poco più di un metro; le larve descritte di «leptocarpus»

sono lunghe fino a un metro e cinquanta. Il che è proporzionalmente possibile l'esistenza di esemplari simili di grandi metri.

Nuovo anestetico derivato dal catrame

Il ministro americano della Sanità, Arthur Flemming, ha annunciato recentemente la scoperta di un nuovo anestetico, di effetto due o tre volte superiore a quello della morfina, ma senza pericolo e di minima tossicità.

Il nuovo prodotto, che va sotto il nome di «Nid-712», è stato elaborato dalla ditta americana May e dal dottor Nathan Eldre, ambasciatore dell'istituto nazionale per lo studio del morbo di Alzheimer, in un contratto con la casa di medicinali «Eli Lilly».

Calore ed energia sulla Luna

I primi esperimenti sulla Luna avverranno forse sotto una troupe elettrica e su un anestetico, una fonte di calore e di energia. La afferma uno scienziato russo, in una rivista pubblicata negli Stati Uniti. L'astronome Kazimir, insomma quelli che servono gli dotti non soltanto, dopo l'osservazione di quella che è stata chiamata una reazione violenta di gas incombenti sulla Luna.

Come si fabbrica
un disco

Music



La « signora della canzone », Nilla Pizzi, negli studi della RCA



Trasferimento dell'incisione sulla lacca e (sotto) una delle potenti presse elettrodinamiche

È perfettamente inutile nascondersi il viso dietro una maschera, solo apparentemente anonima e inaccessibile: tutti quando abbiamo, nell'ascolto più innocuo del nostro cuore — nostro oivno, inascoltato — il volto di una persona cara, il volto dell'unico persona per la quale scendiamo un affetto profondo, tenerissimo, estremamente dolce. Il nostro amore (stagnarsi proprio così: amore) sarà durato magari solo un attimo, forse solo il tempo di veder brillare nei suoi occhi, superamente profondi quanto l'Atlantico o belli come quelli di un emulo, il lampo di un sentimento inesperto e furore, ma in ogni caso più perenne del bronzo.

Quel volto meraviglioso ha accompagnato, unico pensiero dolce, i nostri momenti migliori, ha ammorbido le nostre fatiche, ha vegliato con noi per notti lunghissime, ha incoraggiato — sempre — i nostri successi e tentato di dirci la cura delle sventure: ci ha confortati, incassato e discusso migliori. È una verità, questa, meravigliosamente umana; ed è altrettanto vera che a quel volto — terribile, dolcissimo volto! — si sono sempre accompagnate le note di una musica, quella proprio capace di penetrare fino in fondo alla nostra anima, di penetrare fino in fondo alla nostra anima, di penetrare fino in fondo alla nostra anima, di penetrare fino in fondo alla nostra anima.

La registrazione è la base di un sistema di riproduzione del suono che si è sviluppato in questi anni in modo sempre più rapido e sempre più perfetto.

La registrazione viene riprodotta in un altro modo, differente dal primo, per il solo fatto di essere a platea unica: ed in questo modo, compresso gli eventuali difetti — senza limitarsi a insuperabili dal profano — si ottiene una registrazione completa.

Ma siamo stati ospiti del più moderno stabilimento di incisione italiano, quello della RCA, S.p.A. di via Tiburtina, al centro della sacrate zona industriale di Roma. Sono venuti a salutarci ai suoi ingegneri, i più recettivi costruttori, ma noi aspettavamo di vedere una delle potenti presse elettrodinamiche.

È qui dunque (e diremo per quali vie) che giunge il nostro magnetico intaco. La prima tappa è quella del trasferimento su lacca. Avrete questo il nostro più grande magnafono, e nel dire « magnetofono » intendo una parola abbastanza imprecisa, perché si tratta di un apparecchio moderno quanto grande, dotato di una velocità di rotazione di 1500 giri al minuto, e dotato alla scopo di evitare distorsioni. La testina di lettura dell'apparecchio occupa una pista di lacca. Quest'ultima è perfettamente lucida e liscia, e viene preparata in modo che non sia mai sottoposta a nessuna vibrazione, dalla pista. Osservando il microscopio si nota che sono irregolarità, perché le stesse variazioni del campo

potrebbero del resto essere in considerazione, il valore falso di una parola.

Appena per questo — appena per rendere omaggio a quella innegata speranza, a quella nota dolcissima — abbiamo voluto vedere da vicino il processo stesso grazie al quale l'incisione di un disco magnetico si fa in un modo così semplice e in un modo così perfetto.

La registrazione e la lacca

Tutto ha inizio in una stanza di registrazione: le note musicali e i melodici porgeggi vengono incisi su un nastro magnetico a tre piste. La testina del registratore preleva, in parole povere, una copia della musica e la trasferisce su un disco di lacca che poi, in un altro, si rinfrescano nelle stesse note originali all'orecchio. Ed è così che la laccatura può avvenire in un modo molto più sicuro.

La registrazione viene riprodotta in un altro modo, differente dal primo, per il solo fatto di essere a platea unica: ed in questo modo, compresso gli eventuali difetti — senza limitarsi a insuperabili dal profano — si ottiene una registrazione completa.

Ma siamo stati ospiti del più moderno stabilimento di incisione italiano, quello della RCA, S.p.A. di via Tiburtina, al centro della sacrate zona industriale di Roma. Sono venuti a salutarci ai suoi ingegneri, i più recettivi costruttori, ma noi aspettavamo di vedere una delle potenti presse elettrodinamiche.

È qui dunque (e diremo per quali vie) che giunge il nostro magnetico intaco. La prima tappa è quella del trasferimento su lacca. Avrete questo il nostro più grande magnafono, e nel dire « magnetofono » intendo una parola abbastanza imprecisa, perché si tratta di un apparecchio moderno quanto grande, dotato di una velocità di rotazione di 1500 giri al minuto, e dotato alla scopo di evitare distorsioni. La testina di lettura dell'apparecchio occupa una pista di lacca. Quest'ultima è perfettamente lucida e liscia, e viene preparata in modo che non sia mai sottoposta a nessuna vibrazione, dalla pista. Osservando il microscopio si nota che sono irregolarità, perché le stesse variazioni del campo magnetico presenti sul nastro vengono, per così dire, fotografate sul disco. E sono quelle stesse variazioni che, beninteso alla punta del nostro giradischi, ci danno i nostri suoni. Hanno, in altri termini, un'azione così dolce, rigogliosa, per cui gli stessi suoni sono esaltati tre di loro, per evitare che una nota sola (violino, per esempio), superi una frequenza più elevata — cioè con variazioni strette ed alte — possa essere così alta e così vicina.

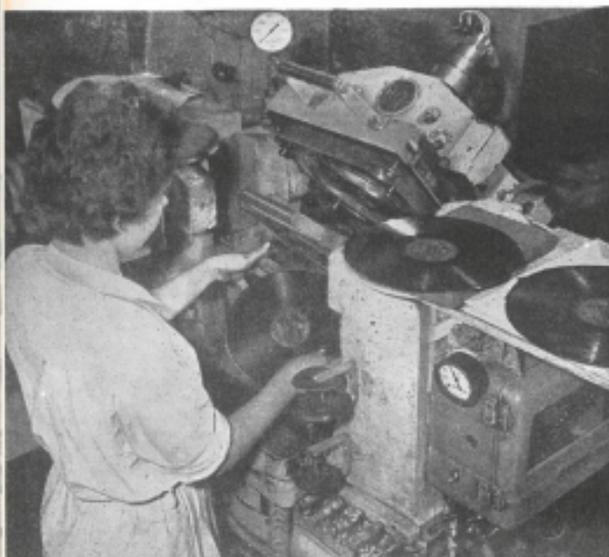
Per questo esiste un ingombrante sistema: un magnafono elettrico da teatro di lettura, ed ogni punto del nastro si accende ad un secondo di distanza: quando c'è la nota che si deve incidere, la prima testina comanda un dispositivo che allontana, sia pure di frazioni di millimetro, la punta di lettura dal precedente e dal successivo solo, così da accorgersi il pericolo di interferenze sonore.

Abbiamo fatto un disastro lungo e noioso, le esercitazioni collettive. Ma era difficile trovarla in parole. Vi diciamo, e confidate, che naturalmente a fine di un anno la frequenza di una volta, mentre quella femminile corrisponde a quella di un altro.

Le lavorazioni successive

Piena di potere delle moderne lavorazioni, due porte alla stanzetta, aperte dal futuro che verrà a costruirsi, gli aiuti tecnici e organizzativi e che la RCA avrà il primo ed il secondo in Italia. Le linee dell'industria è diversa solo per questo: il nastro è a due piste magnetiche, invece che a una, e la pressina offre non solo un'azione di lettura, ma anche un'azione di scrittura. Quindi, osservando l'incisione con più microscopi, un gruppo di note affondò nel sole, un altro gruppo sarà più in alto e così via. La pressina del nostro giradischi (il speciale giradischi per vinile stereo) di conseguenza non solo agiterà il sole sbalzando ora a destra ora e sinistra, ma avrà anche un'azione di lettura e di scrittura, e così via.

Ritorniamo alle nostre materie: questa, una volta incisa, viene essiccata e stabilizzata in una soluzione ammoniacale di idrossido di argento, con l'addizione di glucosio come riduttore, per renderla sensibile all'elettricità, poi stabilizzata e infine se ne ricorre, per effetto, ad un « master », vale a dire un negativo di vetro. Si chiama « negativo » perché i punti incisi della matrice sono ora e riflettano la luce. Prima questo procedimento cercando delle cere liquide su un vecchio disco, e ne aveva una idea gentile.



in scatola

Consumare da una matrice ai cilindri sono questi: da ognuno di questi si possono ottenere due «dischi» (plastici) con un procedimento molto simile. Il risultato, che è sempre la stessa riproduzione della matrice, è controllabile e difetti viene controllato. Se tutto va bene, da questo si possono ricavare fino a dieci stampi (cioè negativi daccoppi), in lega di nichel, che entrano sotto la pressa, finalmente. Il processo è giustificato dal fatto che, così procedendo, da una sola matrice si ottengono molti stampi e questi la possibilità di riprodurre moltissime volte la stessa incisione. E', in altri termini, una piramide.

Ogni faccia del disco attraversa, consecutivamente, questi stadi: sotto la pressa, moderatamente, viene prelevato, moderatamente, vengono staminate le etichette e la pasta («compound», di cui diremo fra poco) calda: un colpo solo con la forza di decine di tonnellate e il disco è pronto. Provenga ancora dalle impertinze di hard, che vengono rifilate al tornio, e parte al controllo visivo. Tutti i dischi vengono controllati, con lo scropolo del Janssens. Ce ne mostrano ogni tanto qualcuno, nel reparto. Con tutto tranquillità non cerchiamo a difetti perfetti, perfettissimi. Invece (con una lieve punta di materiale sottile) di ferro di volta in volta vedere dei misuratori plastici o — che so — invisibili imperfezioni che appaiono sottile allo scropo la spazzola sottile. E ogni difetto di incisione, ci appaiono, è sempre visibile.

Inoltre ogni stampo di dischi, si viene incollato alla RCA esistente due alle apposite; nulla di speciale. L'unico caso che ci colpi fu il nostro che i dischi venivano scollati, per far presto, e ve-

lucità accorata. L'occhia abilitata delle due scolatrici è necessaria, e la più piccola imperfezione determina lo scarto delle parti dei dischi incrinati e l'eliminazione delle cause. Finalmente i dischi che rimangono ad essere finiti da queste forche crollano vengono imbutati e spediti.

Le lavorazioni collaterali

Una è la parte tipografica: la RCA possiede a Roma una piccola tipografia per lavori minori, come le etichette; per i lavori di maggiore importanza si rivolge fuori. Non occorre prendere molte precauzioni per stabilizzare l'elasticità delle sue viti tipografiche. L'altra lavorazione riguarda la preparazione della pasta per il disco, cioè la «vite». E' un composto trasparente, limpido. Vi si aggiunge del cerume per ragioni estetiche e perché altrimenti ogni più piccola griffa o altra incisione provocata dall'accolatore risulterebbe visibile da entrambi le parti, ingrandito ed estremamente sgradevole. Questo il cerume (0,2%) è una impurità: si spiega così la ragione per cui si sceglie quello della migliore qualità. L'impurità viene poi lavata, raffreddata e tagliata in «bicotti» (rettangoli di circa 20x10x1 cm) e conservato.

Al momento di andare sotto la pressa un edovente piano ricaduto ed questo il porta a circa 200 gradi, rendendoli molli e adatti allo stampo. Il processo di incisione e il gioco è fatto.

L'organizzazione commerciale

La «Radio Corporation of America» è una società di produzione che affida altre attive

de in Europa e nel Sud America. Tra queste esiste un fitto scoglio di nostri magazzini, con la propria produzione, in maniera tale che ogni artista, e la sua matrice, ha sempre la possibilità delle risorse per le esigenze del mercato locale.

La RCA Italiana opera nel continente di dischi di mare, per non essere l'Italia uno dei mercati migliori (0,25 di dollari per copia, contro i 2,4 degli U.S.A., 7,2 della Germania, 9,8 di Francia e Russia). Consuma: il 60 per cento della produzione è nordamericana, il 20 — circa — europeo e sudamericano, ed il resto italiano.

I cantieri hanno un contratto di esclusiva a perpetuo: più o meno il 3% del prezzo del disco va al responsabile, il 25 alla SIAE, il 5 per cento è aperto dalle imposte, il 70 per cento è il costo vivo, mentre il resto è guadagno netto.

La nostra produzione — dell'alta fedeltà — richiede dischi qualitativamente perfetti, per i quali occorrono macchine per la fabbricazione e promosse altrettanto perfette. E' inutile che un buon fustino purgato a scoppio di un brocco; ed effettivamente abbiamo già nella nostra azienda isolatori, proprio della RCA, qualitativamente perfetti — isolatori che giustificano pienamente il tempo e meticoloso processo di lavorazione, da ogni punto di vista scropolosamente curato.

Anche se, dopo l'acquisto, abbiamo costruito il nostro pick-up e girare sull'ormai logora solco del solo disco capace di ricordarci il momento scatto più bello.

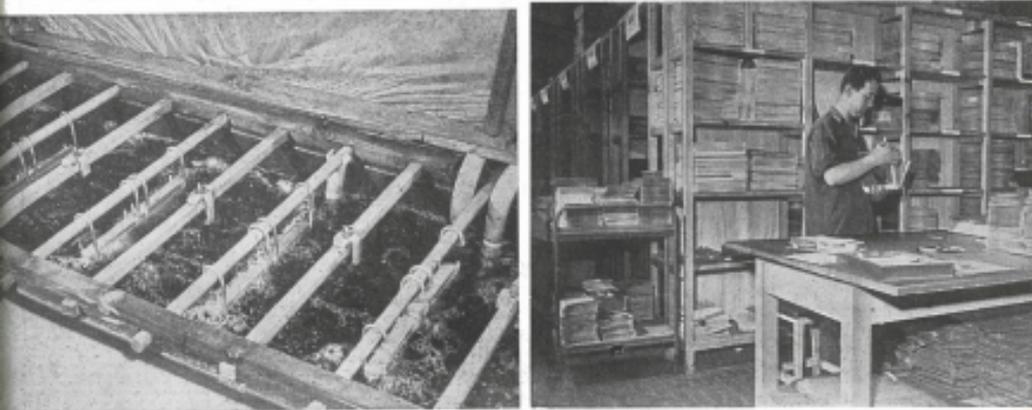
Emidio Localio



Sopra: un tecnico esamina un «master» all'uscita dalla vana. Sotto: lo operai operano il controllo visivo dei dischi finiti.



A sinistra: vasche di nichel-argento. A destra: scorte del magazzino spedizioni. Dalle stabilimenti romana della RCA escono circa 100.000 dischi al mese.



MENTO do da Vinci,, ri tipo "Denny-Brown,,

la funzione il giroscopio che agisce sulla verticale e comanda la rotazione delle pinnacole nel senso da assaiarsi la disadattata. Se invece la nave nella il giroscopio di velocità prende il sopravvento e comanda la rotazione delle alette facendo assumere ad esse l'angolazione e la velocità di rotazione adatto a smorzare il rollio.

Questi due giroscopi sono fondamentali per il funzionamento del sistema. Quando ad esempio la nave si trova col mare di traverso la sua tendenza è di rollare con un certa periodicità e per riparare la nave dritto bisogna avere questo rollio imprevisto in ogni momento un movimento alle pinnacole da opporsi alla velocità di rollio. Perciò accade che la inclinazione delle alette deve essere inversa quando la velocità di rollio è nulla. Se ciò fosse effettuato solo dal giroscopio di velocità avverrebbe una pinnacola che porterebbe un ritardo nella inclinazione delle pinnacole ad una parte del tempo di stabilizzazione andrebbe perduto. Perciò entra in funzione il giroscopio di inclinazione e l'inversione dell'inclinazione avviene prima perché il segnale trasmesso al comando delle pinnacole è tale da arrivare prima del cambiamento di segno della velocità di rollio. In certi casi, per esempio nel mare di poppa, l'esperienza dimostra che la nave può sbaruffarsi da un lato, fermarsi un momento e poi riprendere la rollata nello stesso senso, perché il segnale dato dal giroscopio di velocità tenderebbe a portare le pinnacole al centro e invece di ridurre la nave aggraverrebbe lo sbilanciamento. Affinché ciò non accada interviene il giroscopio di inclinazione, il cui segnale si aggiunge a quello proveniente dal giroscopio di velocità ed agisce per prevenire che le pinnacole ritornino al centro finché non si restano nei valori di rollio nella opposta direzione a quella iniziale.

Questa è la descrizione di massima del funzionamento dell'impianto; esso è già completamente installato a bordo nelle sue parti meccaniche e sono in corso di ultimazione gli apparecchi elettrici ed idraulici.

Ecco alcuni dati caratteristici:

- lunghezza delle pinnacole: 3,25 m.;
- lunghezza delle pinnacole: 180 m.;
- tempo di rotazione pinnacole: 180 sec.;
- tempo di ricalco pinnacole: 100 sec.

— massima portata di una pinnacola a 20° e a 10 nodi: 70 ton.;

— angolo di lavoro parte principale: $\pm 20^\circ$;

— angolo di lavoro alette: $\pm 30^\circ$;

— massima resistenza radiale con due pinnacole a 10 nodi: 2.000 ton./m.;

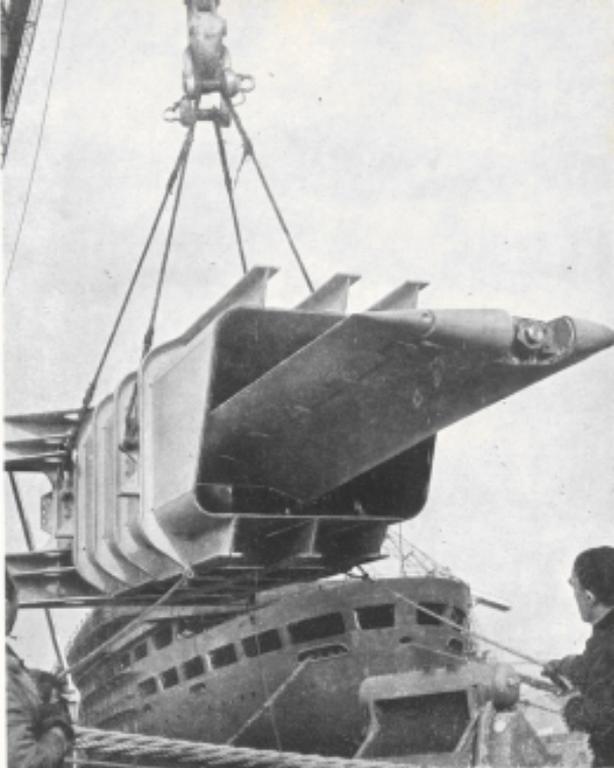
— potenza del motore principale: 28-35 CV;

— potenza del motore servopompa: 35 CV.

L'ingegner di stabilizzatori della torbonave « Leonardo da Vinci » è il tenente sceriffo del Cantiere di Sestri dopo quelli della torbonave « Gripholm » e della torbonave « Federico C. » e nelle speranze di tutti che uno dei gli stessi basti risultati che si ottengono automaticamente.

Sergio Levi

A pagina 8: la ruota levata della macchina pesante provata per il fischio. A destra in alto: imbarco di una delle alette stabilizzatrici o (sotto) la foto mostra centrali dell'elichina meccanica del Cantiere addetti alle operazioni di montaggio alle locali stabilizzatrici.

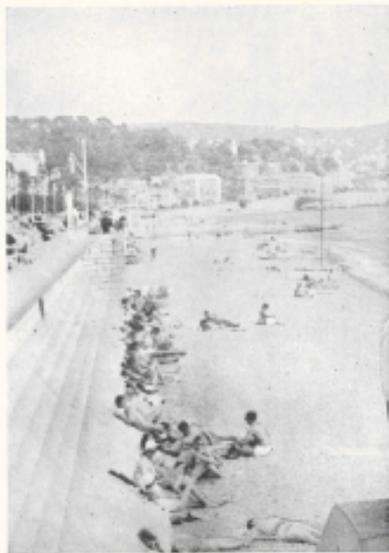




Un pullman alla partenza. La gita a Nizza era l'undicesima organizzata dal nostro giornale



Fotografie scattate a Montecarlo. Alla gita hanno preso parte circa seicento assidisti



La gita

Settembre è il mese della nostalgia e, insieme, della speranza: una parte sospesa tra i ricordi dell'estate e i progetti per l'inverno, nel quale avdoppiamo i pensieri degli usi e degli abiti.

Il nostro giornale, quando arriva questo mese cupo, non può fare a meno di portare i suoi lettori in giro. Non è posto in giro tanto per far qualcosa: egli è che settembre è pieno di strani fantasmi e a volte di insuperabili richiami. Una dei più importanti sembra, per gli assidisti, la costa azzurra. Ci eravamo già stati quattro anni fa, e ogni anno, naturalmente a settembre, qualche assidista si iscrive al tour.

Quest'anno non abbiamo più potuto occorre un'alternativa qualsiasi e ci siamo avvolti alla «noz popoli».

Siamo partiti di buon mattino, nell'attività frenata e casale di quelle prime ore di domenica 20 settembre, da diversi punti di Genova, lungo l'itinerario della linea aerea «A». Chi prima, chi dopo, nello spazio di trecentoquattro chilometri, dalle 4,50 alle 5,25.

Il pullman erano 22, ma nessuno quasi si alzò improvvisamente. A noi il 12 porta fortuna. Comunque qualche che siamo disposti a partire anche con 17 pullman (il che, dovete ricavarcelo, è una prova di coraggio).

Perché siamo partiti ad intermittenza fra un terzolino e l'altro, e i pullman avevano piena libertà sulla tabella di marcia, non abbiamo costretto, come qualche altra volta, una vedova costosa. Ne è risultato un traffico riservato, anche se è scollato

to del lato spettacolare.

Stesso così le cose non abbiamo potuto vedere, dal nostro pullman, quella che hanno fatto gli altri, a perché ce la siamo fatto raccontare dopo. Ma sembra ho fatto come altre, con l'era logico. In linea di massima, ogni cosa, ce l'ho fatto più o meno ciò che abbiamo fatto noi. Vi racconteremo perciò il viaggio del nostro pullman, pregando gli altri di non prendersela con noi poco.

Inseguendo la crociera a Palermo e scalfite a Venezia, non sono che il sole si alzava anche le feste dei viaggiatori assidisti si alzano. E se non era la sera, visto che le giornate era veramente splendida. Per il resto, la ricerca più insistita che mai. Ogni tanto dal fondo del pullman, dove c'era un gruppo di assidisti - di belle figure, si sentiva un grido di entusiasmo: «Oh! che bello!», «Guarda che delizia!», «Senti, gli assidisti che hanno i fratelli».

Gli assidisti, davanti, ascoltano e guardano compiaciuti. Uno di loro disse: «A proposito di fratelli, fratelli però, lo sono ho che della tua. Sono tante possibilità membri che o tre - merchi - da qualche parte?». Gli risposero in silenzio sui a sotto: «Che tenti che abbiamo? Nel fatto bene a ricordarci; anche noi siamo senza fratelli». Ma l'ultima, che da quelle parti non sono a casa ma, ripreso nel tono sereno di chi lo si legge: «Non vi preoccupate, non la done patrice cambiare, riguardando pure qualche lettera rispetto a quelli che hanno combinate a Genova».

Diare tutto con giuste di-



a Nizza

...mento di quelli che, fratelli
già di bruschi, credevano di
carrere del « drillo ». Meglio
le due ad Arona di Taggia,
dov'era il cascinale ven-
comandato dall'isola, il
rendo risalì essere come a
Genova: 1000 franchi frascari
per 1278 lire italiane. La pace
fa visibilità e i molti convin-
ciarono a spianarsi. Dopo die-
ri, alcuni erano spianati com-
pletamente.

Passarono a buona emulato-
re il resto della ricerca. Sgare-
rono e Ponte S. Lualà. Qual-
cuno non aveva mai pensato,
in città sua, una frontiera, e
la zona imprendibile di diria.
Questa « leggerezza » gli co-
stò qualche centinaio di quei
franchi che erano stati per la
prima volta ad Arona di Tag-
gia: in questi casi è buona
verona, infatti, pagare da be-
re agli amici « veterani » del
navigo all'estero.

Le modalità per il passaggio
della frontiera furono svilup-
pate molto notevolmente. Qual-
cuno se fu sorpreso: credeva
di essere perseguito e di dover
sottostare a un pesante inter-
rogatorio. Ma, caro esemplare.
Le guardie di frontiera cono-
scono i loro polli. Ma, igno-
ranti lavoratori in alta turbi-
dine, possono presentarsi
solo le fidei dei possessori e,
al massimo, la carta d'identità.

Ritorna la marcia, attraversa-
remo Mentona e daremo qual-
che chilometro estremo nel
Principato di Monaco: un sessa-
piede circa di piazza con lo
stemma di Sua Altezza Seren-
issima il Principe Ranieri
sotto il soffitto. Ecco, sulla
piazza davanti al Castello dei
Orsinali. Scendiamo per una
scala di venti metri, avve-

rendo la Condemina e Men-
toario. Tanta una bellezza ar-
dificiale, ma sono siceltole.
Ripartiamo percorrendo la
« media corsia », bellissime
strade passeremo a mezzo
canto che ci porta a Nizza
tra inquadrate indimentica-
bili. Siamo « nazione al
passo », facciamo un giro in
torcedo per le città. E' stu-
pefante, con una stupida tra-
dizione, la « Praximode dei

Sotto bellissima piazza Massima di Nizza gli assalitori hanno scotato a largo. Ecco: alcuni in una bella inquadratura



Mettissime le tradizionali foto di gruppo. Qui siamo a Nizza





Angelo, lungo T. Av. Grandi e moderni palazzi, alberghi di lusso, folla esemplare.

Al ristorante, eccoratamente alle nostre idee circa la cucina francese, si mangia bruciato di pesce e una zuppa, commestibili ripieni, pollo con due condimenti, una banana e un quarto di albino vino. Al momento di andarsene lo proprietario, moglie di un italiano, mi chiede se siamo rimasti soddisfatti. Le rispondo che non ci specificavo tanto a che anche per questo portavo con noi un bel ricordo di Nizza. Mi guarda con riconoscimento e sorride: dice: «Vous êtes jolis, messieurs».

Un altro giro, a piedi, per Nizza, visita alla vecchia città di tipo post-romano, alle cattedrali, accanto di «ossario», ossia delle rituali sarcofagi e si riparte per Monaco, senza aver amato il tempo, almeno noi, di andare a vedere le case di Geribaldi e le meravigliose chiese rassa con le tipiche capote e forma di cipolla. Perciò, non per una altra volta!

A Monaco solo di un'ora. Un gruppo è venuto con me a visitare di corsa l'acquario e il museo oceanografico di fava internazionale. Queste cose sarebbero un articolo a parte, tanto sono interessanti e meravigliosi, ma purtroppo qui non è possibile. Speriamo di poterlo fare in un'altra occasione. Altri sono andati al Casino di Montecarlo, e una poca spesa hanno potuto accedere ad alcune sale. Altri ancora sono andati in giro, affascinati al caso e curiosità.



A sinistra: quattro graziose giavotti a Montecarlo; a destra e in basso: due gruppi faticosissimi raccolti dal fotografo



A Nizza anche un divertimento per bambini può diventare motivo di spensierata allegria per chi ha ormai superata l'età delle burle



Dante Jannone

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

2 luglio: ALGERIEMERA, di Tizio Vianello (Insi) e di Vittoria Caporaso - 6 luglio: MARCO, di Giuseppe Anzani (Mec) e di Giuseppina Lavagnolo - 28 luglio: CARLA, di Giovanni Strani (Insi) e di Margherita Pardi - 31 luglio: LAURA, di Pietro Baloni (Caci) e di Angela Pavesi - 9 agosto: ROBERTO, di Luciano Bona (Mec) e di Maddalena Abbondanza - 15 agosto: MARINA, di Luigi Frattoni (Caci) e di Maria Degada - 15 agosto: LORIANA, di Bruno Marenco (Onc) e di Liliana Scagnoni - 17 agosto: ELISABETTA, di Vincenzo Arfio (Caci) e di Maria Dipasquale - 18 agosto: CRISTINA, di Tommaso Casarini (Caci) e di Maria Pavesi - 18 agosto: MARIA OLIVIA, di Giuseppe Suggia (Caci) e di Maria Ferrando - 20 agosto: CORTINA, di Giovanni Bertolotto (Caci) e di Grazia Polini - 25 agosto: EMERENTIA, di Vasco Gianaroli (Caci) e di Eleonora Sobbi - 7 settembre: MARCELLA, di Tommaso Palmieri (Caci) e di Dorothea Lugi. A tutti i giornalisti abbonati ed ai loro genitori i nostri auguri più cari.

Si sono sposati

Il giorno: Maria TORRESI (Insi) con Dora Degradino - 4 luglio: Ing. Carlo De (Mec) con Lucia Ferrando - 8 agosto: Davide PIUZZO (Mec) con Rosa Turchino - 12 settembre: Ugo TRAVAGLIO (Caci) con Franca Odino Maria PIEROZZI (Caci) con Elena Biondini. Agli sposi i nostri viridolati auguri.

ATTO DI ONESTÀ

I fattorini Armando Bazzoni e Luigi Alzani della Direzione Generale, rinvenuta nell'atrio del primo piano una spilla d'oro, ritorsionavano la proprietaria e gliela restituiscono.

Segnaliamo a tutti, con vivo compiacimento, l'atto di generosità del signor Bazzoni e Alzani.

piccoli annunci

Le inserzioni sono gratuite e sono riservate ai dipendenti dell'Ansaldo. Rivolgerti ai nostri corrispondenti di stabilimento.

ACQUERIRE se in buone condizioni, vocabolario italiano Cervini-Bonagajo e vocabolario latino Bernini. Telescrivere allo stabilimento Meccanica, indirizzo interno 441 (spazio Valtori).

LIBRI di quarta e quinta graduale per l'Italia e Colombia di Genova con a prezzi ridotti. Telescrivere al n. 473748.

OCCHIAIOLI Vendo letto in legno verniciato, rete munita e materasso di crine con 135 x 85, per bambino. Telescrivere al n. 494480 dalle ore 10 alle 14.

VENDITA auto, FIAT, 103 cc., 4 porte e 4 cilindri, ottimo stato (tre anni passati), a lire 300.000 trattabili. Rivolgerti a Giovanni La Torre, tel. 473755, Genova-Dezani.

VENDO macchina sietta gas-carbone, nuova, a Super Biacca e due tappeti in gres, tre fornelletti a carbone, con forno. Prezzo lire 30.000 trattabili. Telescrivere al n. 494480, possibilmente dalle ore 20 in poi.



Talco deodorante
PROTETTIVO DELLA PELLE
in vendite nelle farmacie

ANSALDINI
MOBILI

ARREDATE COMODAMENTE
E REINE LA VOSTRA CASA
CON
MODERNI SOLIDI
GARANTITI

A RATE di Lire
rivolgendovi alla Ditta

5 - 6.000 MENSILI

CARDONA & GINOCCHIO

GIROVA - VICO DEL FERRO 5-7 r.
Via Garibaldi e Piazza del lavoro 1
Telefoni 201.218 - 204.722

FATEVI RICONOSCERE
VI FAVORIREMOSI

MINERVA

SAMPEDARENA - Via delle Celle n. 8 - Telefono 41.818

Corsi scolastici celeri

Avviamento - Ragionieri - Geometri -
Capitani - Meccanici.

**Qualifiche professionali a valore legale -
esami interni:**

Disegno meccanico - Elettrotecnica
Stenodattilografia - Comptometria -
Corrispondenti commerciali ed interpreti
nelle lingue Francese - Inglese - Tedesco.

MOBILIFICIO GALETTO

PIAZZA DANTE n. 4 e p.p.
Tel. 33.846 - Genova
Lunedì ex - BIAROS

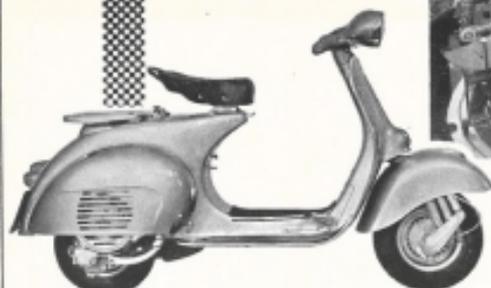
**MOBILI per
UFFICIO**

in LEGNO - METALLO

ARREDAMENTI

POLTRONE FRAU

Agensi Depositi:
ANONIMA CASTELLI



Vespa
125

L. 128.000

Vespa
150

L. 148.000

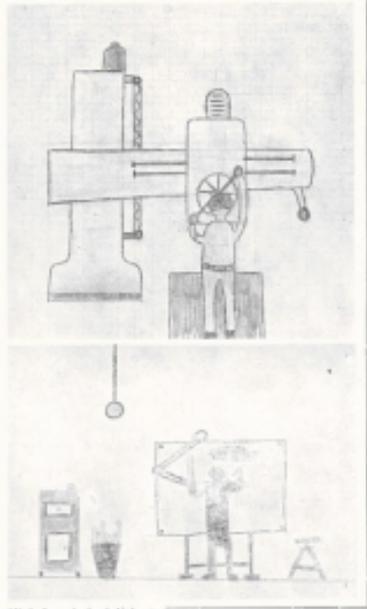
Vespa
150

L. 178.000

sconti speciali ai dipendenti dell'Ansaldo, O. A. R. N., Ansaldo Coke

GENOVA - FILIALE S.A.R.P.L. - Viale Brigata Partigiana, 92 r. - Telef. 360.841-2-3
LA SPEZIA - Ditta SPEDIA-MOTOR - Via Colombo, 49 r. - Telefono 22.685
LIVORNO - Ditta ULRICO ROMCI - Via Ippolito Nievo, 4-B - Telefono 22.662

Il lavoro di papà



Altri lavori inviati, a sua tempo, dai nostri piccoli lettori, sopra, su disegno di Roberto, figlio di Gaetano D'Alessandro del Mercurio e, sotto, la interpretazione del « lavoro di papà » di Roberto, figlio del giovane Bruno Calati.

Pansaldino

QUINDICENNALE
DEI DIPENDENTI
DELL'ANSAILO

DIRITTO DALL'ANSALDO S.p.A.

Direttore responsabile:
Aldo Ortolini

Redazione: Via Finelli, 10-11
Genova

Stampato nella Tip. F.lli Pagnon
Genova - Via Sestini, 20/21-1
Pubblicazioni A. Ortolini, Via Lan-
teschini, 41 - PALAZZO BELLA,
Società Cooperativa, 7 e Autonomia,
Triv. di Genova n. 308, 9-9-1964

Mobilificio

GIORDANO COSTA
GENOVA - SESTRI
Via Bernabè 5, 10 e
Telefono 471-224

Concessionario autorizzat:

Permallex

Ditta A. PENSO

INGRESSO CARTA CANCELLERIA
MIRACOLI PER UFFICIO TECNICO

GENOVA - Via S. Lorenzo 2-19 - Telefono 299.706

CAMISASCA

ARTICOLI DI

GOMMA PER OGNI USO

TESSUTI PLASTICATI

E TUTTA LA

PRODUZIONE PIRELLI

CAMPETTO, 11 R. - TELEFONO 10.18.10

FAVORITISMO DI ANSALDINI CHE SI FANNO RICONOSCERE

M E M E N T O

Pietro ENEA

di 30 anni, dipendente del Ministero, deceduto il 7-8-1959. Era stato ammesso nel 1954. Lascia la moglie e una figlia.

Roberto CENTI

di 44 anni, dipendente della Ateneo-GRU, deceduto il 11-8-1959. Era stato ammesso nel 1948. Lascia la moglie e otto figli.

Santino BIZZOLDO

di 39 anni, dipendente del Comune di Novi, deceduto il 10-8-1959. Era stato ammesso nel 1955. Lascia la madre.

Bartolomeo CANEPA

di 37 anni, dipendente del Comune di Novi, deceduto il 10-8-1959. Era stato ammesso nel 1948. Lascia la madre.

Angelo VIOLINI

di 40 anni, dipendente del Comune di Novi, deceduto il 7-8-1959. Era stato ammesso nel 1950. Lascia la moglie.

Al famiglia si commissiona un'opera di « L'ANSALDO ».

SOLIDARIETA

Gli impiegati e gli operai dello stabilimento Fonderia di ghisa e metalli hanno dovuto rinviare ancora due ore appena a scendere di paga, a lavoro fatto, con la operaia Lorenza Ombino, deceduta il 26 agosto 1959 in seguito a infermità sul lavoro.

SOCIETA' EDITRICE INTERNAZIONALI

SEDE CENTRALE: TORINO FILIALE DI GENOVA
CORSO MARGHERITA, 176 VIA PETRARCA, 22

Ansaldini

La S.E.I. presenta alcune pubblicazioni utili per facilitare gli studi vostri e dei vostri figli:

CENTOLANI Prof. N. - COME S'IMPARA A SCRIVERE

Temi svolti di Italiano L. 250
Vol. 1a per i primi studi » 850
Vol. 2a per studi superiori » 850
Ci troverete tutto quanto serve a uno studente, specie a chi proviene da una preparazione affrettata ed irregolare.

LA NOSTRA LETTERATURA

In cinque volumetti tascabili: L. 200
1.a - Dante e Petrarca » 250
2.a - Quattrocento e Cinquecento » 320
3.a - Seicento e Settecento » 320
4.a - Ottocento » 480
5.a - Novecento » 390

Per ogni scuola il suo panorama generale e l'aggiornamento storico; per ogni autore le opere, il pensiero, i pregi e difetti, il gusto dei contemporanei.
Opera singolare di larghissima diffusione.

Una vera miniera di notizie raccolta in unico volume:
BRUNACCI - DIZIONARIO GENERALE DI CULTURA
Della arti - Biografia - Filologia - Geografia - Letteratura -
Mitologia - Musica - Religione - Storia - Varietà
Il volume solidamente rilegato L. 15.000



si sente

si sente la differenza!

Al prossimo rifornimento, chiedete Shellina: un po' di strada, e subito sentite la differenza più ritmo, più armonia... il motore va meglio!

Per mantenere il suo scatto vivace, la sua armoniosa potenza, il suo ritmo regolare, il vostro scooter ha bisogno di un'accensione perfetta, ha bisogno di Shellina. Shellina elimina le noie alla candela, perché è l'unica miscela che contiene I.C.A.

— Shellina unisce in sé i vantaggi di due prodotti famosi: la Benzina Shell con I.C.A. e lo Shell ST, l'olio speciale studiato apposta per i motori a 2 Tempi.

Provate Shellina: sentirete la differenza!

il motore va meglio

Shellina con **I.C.A.**

