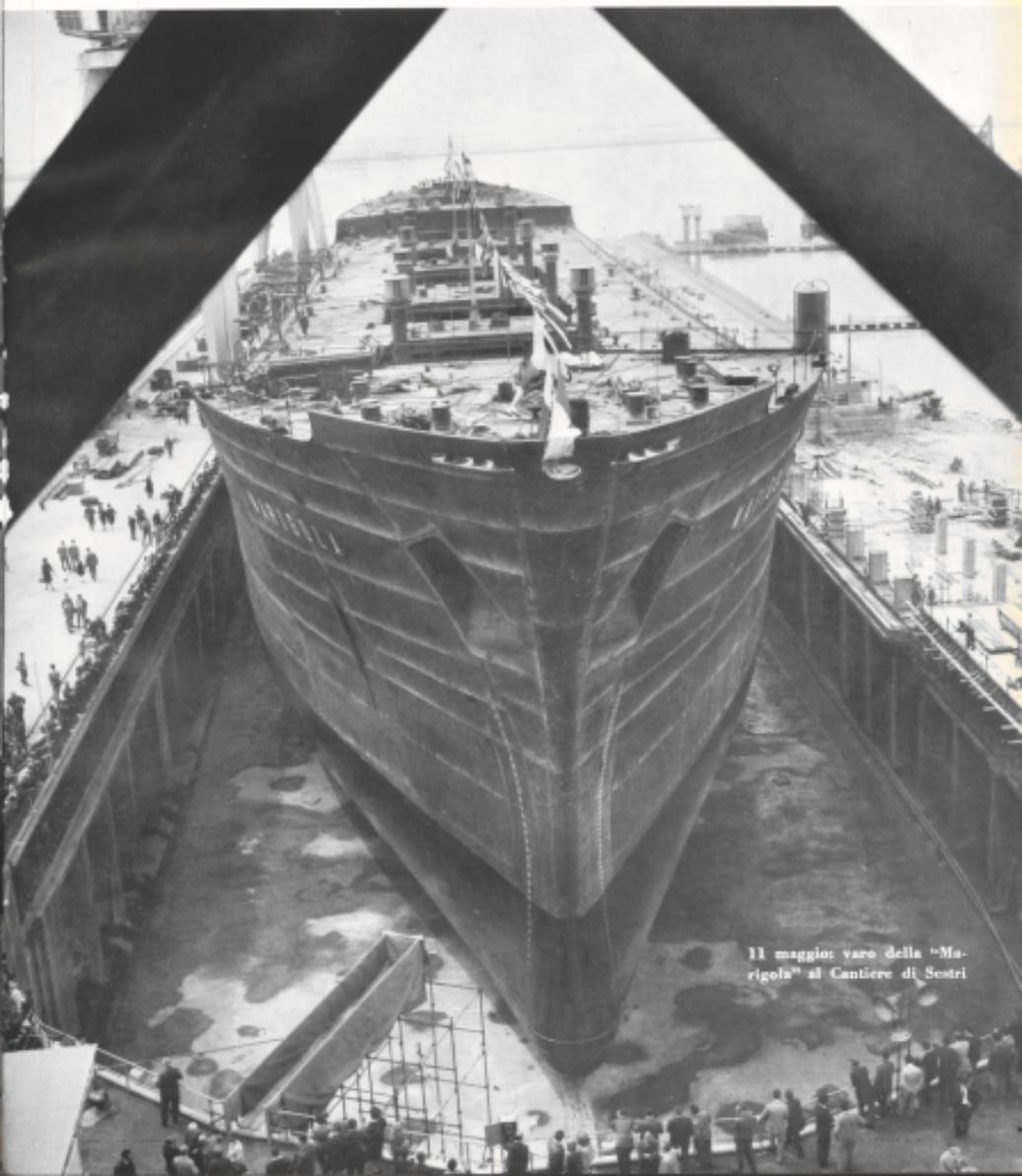


l'ansaldino

anno X - n. 4 - giugno 1962
Abbonamento gratuito ai dipendenti

MENSILE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

edizione in abbonamento
postale - gruppo IRI



Il maggior varo della "Marigola" al Cantiere di Sestri

L'impianto di Ploesti

Tra i grandi impianti industriali realizzati nell'estero dal SIM in questi ultimi anni, e che hanno efficacemente contribuito ad accrescere il prestigio dell'Associazione, merita una menzione particolare il geniale impianto petrolifero costruito a Ploesti, in Romania, che, come noto, è stato portato a termine e consegnato nel corso del 1962 e che costituisce senza alcun dubbio una delle più brillanti affermazioni sin qui ottenute dal SIM.

Il geniale impianto petrolifero è stato realizzato interamente dalla Società ENSA di Parigi e con la collaborazione della Società Hydrocarbons di New York in veste di « consulting ». La sua capacità totale è di 400.000 t./anno di greggio, così ripartita:

a) Impianto per il pretrattamento della capacità di 400 tonnellate annue di greggio.
b) Impianto per la produzione di idrocarburi aromatici della capacità di 40.000 t./anno.

c) Impianto di reforming catalitico per la produzione di benzene a indice di ottano elevato, della capacità di 340.000 t./anno.
d) Impianto di estrazione con solventi di stiloni-giocoli e di frazionamento di idrocarburi aromatici con la capacità di produrre per anno: 40.000 t. di benzene, 15.000 t. di toluene e 30.000 t. di xilene.

e) Impianto per il ricupero di gas con la capacità di produrre per anno: 45.000 t. di propano liquido e 72.000 t. di butano liquido.

f) Impianto per la disaspettizzazione e la desolatanizzazione con capace di produrre per anno 30.000 t. di isopentano e 40.000 t. di lubrificanti.

g) Impianto per frangere ogni anno 30.000 t. di spesse.

h) Impianto per la rigenerazione del catalizzatore al platino.

i) Impianto per il trattamento all'idrogeno del greggio, capace di lavorare 400.000 t. di greggio per anno.

Il impianto per la separazione di ortossilene da una miscela di toluene della capacità di 4.000 t. per anno di paraffine della purezza del 90%.

Il impianto per la separazione di paraffine da una miscela di spesse della capacità di 3000 t. per anno di paraffine della purezza del 90%.

Il contratto per la realizzazione dell'impianto era stato firmato l'11 aprile 1958 ed in esso era stata prevista la fornitura, da parte dell'Associazione, di materiali, apparecchiature e macchinari per la costruzione dell'impianto, nonché di prestazioni per la supervisione del montaggio, che doveva venire eseguito da imprese locali.

I materiali, le cui consegne è iniziata alla fine del 1960, sono stati spediti per ferrovia fino al luogo di montaggio lungo un itinerario di 2500 km, attraverso il cuore dell'Europa. Più di 200 sono stati i vagoni spediti dall'Italia, per un complesso di circa 2000 t. di materiali. Alcune spedizioni hanno richiesto l'impiego di « carri-anzani », carri speciali della lunghezza di 35 m., e della portata di 80 t. data la mole ed il peso dei pezzi da trasportare.

Tra i pezzi più complessi della struttura ricordiamo:

— 8 serbatoi sferici della capacità di 100 m³ ciascuno, a pressione di 10 ata.

— 2 forni della capacità di 14 milioni di cal/h e due altri della capacità di 12 milioni;

— 6 colonne da circa 30 m. di altezza;

— una stanzuolina di scrubatori di radice non speciale di qualche centinaio di m. ciascuna.

Tutti questi pezzi sono stati costruiti nello stabilimento OMI di Parigi.

Già nel mese di gennaio del 1961 si iniziarono i montaggi, che proseguirono per tutto il 1961, anche nel corso di un inverno rigido e nonivale, con temperature che raggiungevano ed oltrepassavano i 20° C., terminando nei primi mesi del 1962.

La messa a punto e messa in marcia degli impianti, che venne eseguita per sezioni staccate, iniziò già nella seconda metà del 1961, a partire dall'impianto di reforming catalitico, e proseguì fino ai primi mesi del 1962 terminando con l'impianto di separazione dei paraffine e dell'ortossilene.

Non si è avuta con la regolare regolarità e nella massima più rapida, ed a ciò ha contribuito in grande misura anche la perfetta funzionalità delle apparecchiature fornite.

La realizzazione ha avuto così molto favorevole nella Romania (dico, ricordiamo, l'industria del petrolio non è nuova, ma vanta già un passato di decenni ed è stata tenuta nella sua giusta considerazione da tutti i governi, sia gli sovietici appoggiati all'industria petrolifera nazionale, sia i giovani, che ne hanno seguito con entusiasmo ed interesse lo sviluppo).

Come segno tangibile di questo favore ricordiamo per esempio le numerose visite compiute



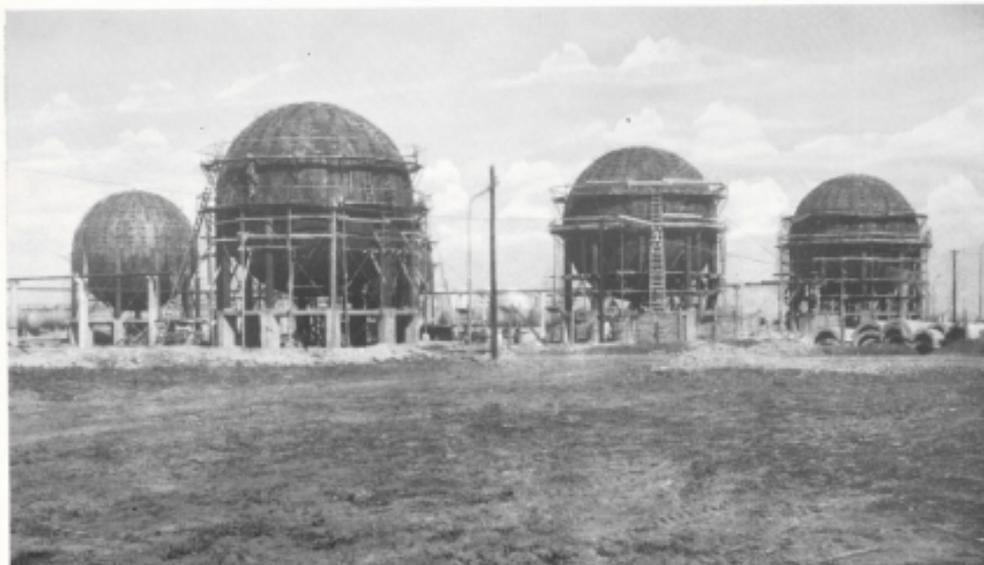
dalle aziende all'impianto, subito dopo essere stati giunti nei loro paesi.

La realizzazione è terminata con un pieno e lucidissimo successo. La raffineria è in servizio da oltre un anno ed ha rag-

giunto la piena produzione soddisfacendo tutte le esigenze contrattate sia per quanto riguarda la quantità che per la qualità dei prodotti ottenuti.

Giovanni Traverso

In alto: forni per l'impianto trattamento dei gas liquidi. Sotto: serbatoi per butano della capacità di 1.000 metri cubi





Varo della "Marigola"

Setolo il varo, nella scalo-
lascio n. 2 del Cantiere di Sestri,
ha galleggiato la prima nave. La
impostazione dell'unità varata è
cui è stato imposto il nome di
«Marigola», avvenuta il 1° dicembre
della scorsa anno, seggio in
lazio Venezia. In funzione del
nuovo bacino che risulterà que-
li di dimensioni intermedie, al-
terché sarà terminato anche il
bacino n. 1, il più grande del
tre.

Si tratta di una grande motona-
ve — di 4 mila tonnellate di por-
tata lorda — commissionata cin-
que anni fa alla nostra Socie-
tà della «Carbonara» Società di
navigazione di Palermo, fondata
parte del noto gruppo armatori-
le «Cianfrè».

L'investimento si è svolto, co-
me per i tre vari avvenimenti
dell'ultimo biennio, in 3 in quasi 10
anni tredici mesi, in una ammor-
ta di gran lunga meno entran-
sica di quella che i bei vari tradi-
zionali riuscivano a creare e di
quelli a Sestri si concentra un
ricordo tanto memorabile. Niente
nostalgia quindi per questa «nor-
male operazione di cantiere», co-
me è ormai classifichabile quella
serie di operazioni ed elementari
manovre destinate a rendere gal-
leggiabile una nuova nave. Numeri
rossi contano gli incidenti inter-
venuti e le manovre del cantiere
avverate lungo il bordo del-
la grande vasca di cemento per
sostenere alla varazione di riva
che ha avuto inizio alle ore 11
con la benedizione impartita al-
la nuova unità da S. E. il Car-
dinale Giuseppe Siri, Arcivescovo
di Genova.

Al termine del sacro rito, la
pelle madrina Signora Maria

Capanna, consorte del dott. Al-
bergo Capanna, medaglia d'oro
al valor militare, presidente della
società «Fondare» che l'auto-
compagnia, all'ordine rituale
dell'ingegner Boeri, direttore del
Cantiere e delle operazioni di va-
ro, ha tagliato con la piccola sa-
cra d'argento il sottile cavo, la
rotazione ha provocato il lancia-
mento della bottiglia di spumante
e lo contemporaneo apertura della
saracinesca per l'allungamento
del bacino. Il soffio delle streme
ed i rapidi riflessi delle acque
pazze sfilate a bordo, hanno an-
notato la nuova unità al momen-
to del suo primo incontro con
l'acqua del mare.

Al varo della motonave «Mari-
gola» sono intervenute le autorità
ufficiali e nazionali: opera-
zioni economiche e personalità del
settore armatoriale e del lavoro,
tra cui abbiamo notato: il vice
Prevosto dott. Cusi, il vice Sin-
daco gr. sig. Morera, che è sta-
to consigliere di amministrazione
ex della nostra Società, il gene-
rale Di Salvo, comandante del
Porto di Genova anche la rap-
presentanza del Direttore gene-
rale del Ministero delle marine
navanti De Muro, del Presi-
dente del Consorzio autonomo
del Porto di Genova gen. Raffini
marchese del Comando marittimo
di Livorno, il generale di divisione Ma-
rio Trovati comandante della 2a
Zona militare, il tenente colon-
nello Belli della G.D.P., il coman-
dante Anzani comandante della legio-
ne dei Carabinieri, il dott. Gi-
useppe Meola della Dogana, il
colonnello Zanobbi della G.D.P.,
il dott. Carli capo rappresentante
di P.S. di Sestri Genova e il te-
nente Ranzini comandante della
navata dei Carabinieri di Sestri

Erano inoltre presenti il presi-
dente dell'Umi Ing. Casaccia,
l'ing. Lombardi presidente della
società Ansaldo Cisa, il
signor. Masti presidente del Regi-
stro Italiano nautico e l'ing. Ma-
tteo Berardi vice presidente della
stessa società di classificazione na-
vale, sig. Winter del Lloyd's Re-
gister, sig. Douglas e sig. Ma-
tiasoli sig. marchese Dal Pozzo
della GECO.

Per la Compagnia armatori e
sono presenti il dott. Giacomo Lol-
li Ghetti, il dott. Luigi Quercio,
l'ing. Stefano Tolino, il dott. Fal-
chero, l'ing. Righini, il car-
dinale, il sig. Alberto Lotti Gio-
li e i sigg. Repetto, Balmo e
Previti.

La Piacentieri era rappresen-
tata dal Direttore generale carie-
re del lavoro dott. Guai.

Per l'Armato erano fatti gli
onori di casa il Presidente dott.
Arnaldo Guzzini, il Direttore ge-
nerale sig. Roberto de Vito e
dott. Massimo De Rosa, il v. di-
rettore generale sig. Franco Cri-
stofori. Il direttore centrale sig.
Antonio Di Costanzo e il segret-
ario generale dott. Enrico.

Per il Cantiere di Sestri, oltre
al Direttore, erano presenti i v.
direttori ingg. Avallati e Adorno
e sigg. Traversa con dirigenti avv.
Bruno, Bellino e Gerbelli.

La «Marigola» è una delle
naviganti motorizzate per il traspor-
to di merci alla velocità contra-
ta sino ad oggi in Italia, ed è la
seconda nave di questo tipo con-
struita nel Cantiere di Sestri. Ma-
sista di un apparato motore co-
struito da un motore principale
S.M.P. tipo 104 della potenza
nominale di 36.800 cavalli esat-
to, costruito nel nostro stabilimento

Moscano, la nuova unità potrà
raggiungere alle prove a mezzo
carico, una potenza nominale, la
velocità di 17 nodi.

Dotata del più moderni impian-
ti e servizi di navigazione, la
nuova motonave viene realizza-
ta sotto la sorveglianza speciale
del RINA, del L.R.N. e dell'A-
merican Bureau of Shipping per
il consegnamento della più alta
classe rispettiva e, negli alloggi

moderatamente arredati, potrà o-
spitare confortevolmente 30 pas-
saggi di stowage. Ed ecco le
caratteristiche principali di co-
struzione: lunghezza fuori tutto
m. 109,00; larghezza tra le pen-
dolari, m. 21,00; larghezza
massima, m. 30; altezza al po-
sto di coperta, m. 36,00; immen-
sità, m. 11,30 ca piano carico; vi-
stiere delle stive del carico, m.
54,00.

A. Basso

S. E. il Cardinale Siri si intrattiene col dott. Ferraro Direttore

gen. della «Sidermar» e col dott. Giarelli in un secondo piano da

sin.; l'ing. Cristofori, il gr. avv. Merella, il consorte del nostro

Presidente, la madrina e il dott. Lolli-Ghetti.



Prove della "Transoceanica Elena"



La nave dagli elicotteri, e come è stata dotata da Italcantieri e Transoceanica Elena, a causa delle tre potenze già allimate in coperta e le sue segrete hanno, in effetti, una certa notorietà, giunta con il nuovo serbo, ha completato, il 22 maggio scorso, la prova ufficiale di velocità a tutta forza.

Nella serie, ormai lunga, delle «back-carrier» a questa volta, appunto per la dotazione delle tre gru, rappresenta un tipo del tutto nuovo che ha destato un particolare interesse negli ambienti marittimi e industriali per le sue peculiari caratteristiche: perciò, le sue prime uscite in mare aperto sono state attentamente seguite dai tecnici.

La prova ufficiale si è svolta in perfette condizioni di tempo mare calmo e assoluta assenza di vento. L'orizzonte giocata di primavera.

Lunedi, agli ordini dell'armatore Alberto Beretta, ha lasciato gli ormeggi del Cantiere di Magliano, dove era stata varata il 20 ottobre dello scorso anno, poco dopo le sei, appoggiata ai rimorchiatori che l'hanno trainata sia nei pressi della diga fissa, quindi, sbarcato il pilota, i rimorchiatori sono rimasti in porto e la «Transoceanica Elena», attraverso il «cavo» fra le isole Palmara e Tino, è arrivata verso le 8 e 1/2 di Portofino e Punta Chiappa. Fra le 8 e 8 e 1/2, dopo la conclusione di alcune prove preliminari, la motonave, assicurata via via al muretto dei fari sul suo scafo, ha iniziato quindi la prova di velocità a tutta forza, in un alternarsi di «stop» e di «virate», per un tempo di sei ore consecutive.

A bordo, la rappresentanza della Compagnia Italiana marittima di navigazione di Genova, armatrice della motonave, erano il sig. Baracco, il sig. Rossi, Copetti e Molivanesi, il comandante Paresi, l'ing. Pavesi, il sig. Del Soldato ed altri; per la «Vesta Virgata» di Roma, l'ing. Orsi, per il Registro navale italiano, l'ing. Panzani e l'ing. Moritucci; per l'Ammirato Beretta di Stäpping, gli ing. Casco e Mirabella e per la nostra Società il direttore del Cantiere di Mag-

liano ing. Palombara sotto la cui direzione s'è svolta la prova, gli ingg. Mori, Pandini, Grillo, Grandi, Scarpa, De Nio, Basso, Gerbacia, Albero, Vignoli, Erisi, Rigi e Varralzo.

Quando, dopo il servizio, la «Transoceanica Elena» ha diretto la prova verso il Golfo della Spezia, tutte le prove e collaudi prescritti erano stati completati dalla prova di velocità a tutta forza a nuovo scafo, nel corso della quale ha raggiunto a superato i limiti fissati contrattualmente.

La velocità di crociera, del 14,5 nodi, è stata raggiunta in 10 minuti e 30 secondi, dopo un periodo di accelerazione di 10 minuti e 30 secondi.

La CONSEGNA. Il giorno 30 maggio, a bordo della «Transoceanica Elena» e consegnata al molo Mabrousa del Cantiere di Magliano, s'è svolta la consegna della consegna del

unità alla Compagnia Italiana marittima di navigazione.

Erano presenti il capitano Mario De Francesco, presidente della Compagnia, il dott. Enrico De Francesco amministratore delegato della stessa Compagnia, l'ing. Valentino Copetti, il comandante Paresi, il sig. Baracco, l'ing. Barberis e il sig. Pietro Orsini per l'Alitalia; il vice direttore centrale commerciale ing. Di Pietrantonio, l'ing. Bruno Palombara direttore del Cantiere di Magliano, l'ing. Grandi, il

comandante Beretta, gli ingg. De Nio, Longhi e il dott. Davanzo.

In occasione della firma dei documenti di passaggio di proprietà, hanno compiuto una visita al motore alcuni invitati fra cui il maggiore Marco Cusani, comandante la Capitaneria di porto della Spezia, il dott. Enrico direttore di Dogana, l'ing. Panzani del R.I.N.A., gli ingg. De Nio e Casco dell'Ammirato Beretta e un gruppo di giornalisti.

Alto Gallo

Le caratteristiche della nave

La M. «Transoceanica Elena», varata il 20 ottobre 1962, è la prima di una serie di quattro navi costruite dalla Compagnia Italiana Marittima di Navigazione di Genova. Essa è stata particolarmente studiata per il trasporto di carichi speciali alla rinfusa, e in particolare di rottami alla rinfusa e in pacchi.

La sua portata lorda risponde a quelle che sono le attuali richieste del campo armatoriale che, per l'accesso insensibile di sportelli di porti avanti e posteriori che permettono il facile attacco delle navi di elevato tonnellaggio, si è orientato su unità aventi una portata lorda compresa fra le 20.000 e le 24.000 tonne.

Le sue caratteristiche principali sono le seguenti:

lunghezza fuori tutto m. 105,20; lunghezza fra le Pp. m. 120; larghezza fuori carena m. 17; al massimo di costruzione il ponte coperto m. 14; immersione al S.L.E. m. 9,30 da L.C.; dislocamento normale ton. 20.000; portata lorda ton. 23.000; velocità totale stiva da carico m. 30,30.

L'operatore motore, monociclo, è costituito da un motore Diesel Ansaldo - Fiat tipo B 121 S, a due tempi, semplice effetto, sovralimentato a rasoio di turbocompressore alimentato a gas di scarico, che sviluppa una potenza di 9.000 CV a 5000 giri/1'. Con tale

potenza la velocità della nave alle prove a nuovo scafo è di nodi 35,3. L'irraggiamento elettrico, alimentato a corrente continua, ha una potenza installata di 990 kW.

La nave ha stive e soli trainanti, con doppio fondo rialzato a murata, con casse alte longitudinali di sovracarro e scalette triangolari fissate parte della struttura resistente e con casse alte trasversali accostate. Sono 6 le prali attive per il più moderno tipo di questo tipo è stato scelto il cassero centrale, continuando a poppa gli sbalzi e il ponte di comando. Ne risulta un raggio funzionalista per i servizi del carico poiché riesce completamente priva di ingombri l'intera zona delle stive. Le stive da carico sono in numero di 6 e sono munite di angole bloccaporta (m. 12 x 12), dotate di chiusura metallica manovrata con le gru del carico mediante opportuni zigni.

Tutto il periplo tipo di carico trasportato, questa nave è munita di mezzi di carico propri, contrattualmente a quanto avviene generalmente sulle altre back-carriers, e modernissimo è il sistema adottato per la circolazione e la manovra: l'unità è infatti dotata di tre gru elettriche della portata di 13 tonne con tiro sbarrato di 15 m., giravole e scorcerevi in senso trasversale,

ciascuna abilita al servizio di due stive.

Le gru scorcere in un binario sistemato trasversalmente nell'intervallo tra due boccaporte, e in tal modo possono spostarsi da banda a banda. La piattaforma di rotazione permette inoltre al braccio della gru di operare in qualsiasi posizione. Poiché la nave è atta al trasporto di vari tipi di carico ogni gru è fornita, per le operazioni di imbarco e sbarco, di una completa serie di attrezzature. Specificatamente ciascuna ha in dotazione il normale girante, una benna a girante multiple (polipe) ed un piatto elettroscopelico. I piatti elettroscopelici sono particolarmente adatti per la caricazione e lo scarico dei rottami ferrosi, permettendo un notevole risparmio di tempo in dette operazioni. Essi costituiscono una novità ed esempio raro, in quanto è la prima volta che vengono impiegati a bordo.

Un'altra interessante realizzazione su questa nave è costituita dall'impiego elettrodinamico di corrente reattiva nelle manovre sulle condutture acqua di sovracarro e sovracarro. L'impiego è costituito da 21 manovre, comandate ciascuna da un piatto elettrodinamico ad arco differenziale. Tutti i piatti vengono alimentati elec-

tricamente da un posto centralizzato mediante manipolatori installati in un particolare quadro di manovra. Un'agosto sistema elettrodinamico fornisce l'olio in pressione ai pistoni ed ha una potenza da permettere la compensazione manovra di s. e. e. nazionale in 20 secondi. Un altro sistema di segnalazione elettrico centralizzato permette di avere su un quadrante l'esatta situazione della posizione delle manovre.

La nave, che è stata costruita sotto la sorveglianza del R.I.N.A. e dell'A.R.S. e risponde ad alcune della Convenzione di Londra del 1960 per la sicurezza della vita umana in mare, presenta sistemazioni particolarmente razionali e confortevoli per quanto riguarda l'abitazione dell'equipaggio. Tutti gli alloggi, le sale e i locali di servizio sono muniti di aria condizionata. Le pareti divisorie interne sono rivestite in laminato plastico e quelle più esposte dei corridoi sono di classe «B» e nei riguardi della difesa antivegetativa.

La nave è inoltre dotata del più recente ritrovato per la navigazione: i comandi messi a disposizione dei costruttori dai progressi della tecnica navale, quali radar, girobussola, girovelocità, sismometro, radiogonolometro.

Mario Ermini

Due nuove unità impostate a Sestri e a Muggiano

Nelle scottature n. 2 del Cantiere di Sestri, l'attuale lavoro viene girato per via dello scalo della motonave e Murgiole e, ha avuto luogo, il 18 maggio scorso, la impostazione di una nuova unità.

Si tratta di una motonave da 11 mila tonnellate di portata lorda, la terza della serie di sei petroliere commissionate alla nostra Società dalla «Badolmeri» di Mosca; la prima unità della serie, la «Leonardo da Vinci» versata il 21 marzo scorso, è ora in fase di allestimento, la seconda, impostata il 6 aprile, è in stato di sporcizia sostanziale; sull'antigo scalo-bacino n. 5 dello stesso Cantiere.

Alla posa dei primi blocchi prefabbricati di chiglia della nuova motonave hanno assistito i membri della Commissione Ispettrice della Compagnia armatrice con a capo il sig. Vladimir Stokov, per la Direzione della nostra Società era presente il vice direttore generale ing. Franco Cristofari e per il Cantiere il vice direttore ingg. Anacri e Ardoss e rag. Traserra con numerosi dirigenti e tecnici, nonché esponenti dei principali Sindacati di classificazione navale.

Le caratteristiche principali della nuova unità, che è costruita dattista col numero 1905 di costruzione, sono le seguenti: lunghezza fuori tutto m. 375, larghezza massima m. 31, immersione a pieno carico m. 13,73. L'apparato motore sarà costituito da un motore principale di propulsione Diesel Fiat 800 accentrato alla potenza normale di circa 15.000 cavalli esca, che potrà

imprimere alla nave la velocità di nodi 17,4 durante le prove a pieno carico, o sarà costruito nel nostro stabilimento Miosonno su licenza della Fiat.

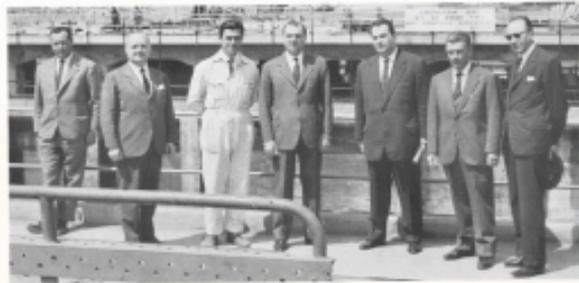
Sulla scola n. 6 del Cantiere di Muggiano, il 6 maggio scorso, per conto della Compagnia armatrice lazianese Italiana di Palermo, è stata impostata la costr. n. 3001.

Si tratta di una motonave frigorifera da 3.058 tonnellate di portata lorda che avrà le seguenti caratteristiche principali: lunghezza fuori tutto m. 120,8; larghezza fuori cassero, m. 37; altezza, m. 11,50; immersione, m. 6,40; volume netto degli spazi per il carico refrigerato, mc. 6.800; potenza apparato motore, cavalli asse 6.800; velocità della nave alle prove, a pieno carico, nodi 16,1 alla certezza della posa dei primi elementi di chiglia (del peso di circa 24 tonnellate) nello scalo, benedetti dal capitano di fabbrica don Aurelio Oliveri, hanno presentato l'ing. Pascari per il S.I.N.A. l'ing. Turpe per il Lloyd's Register e il direttore del cantiere ing. Polonares, con i v. direttori ingg. Grillo e Gradoli e i dirigenti avv. Beretta, ing. De Nicola, dott. Duranti e ing. Longa.

La nuova unità è generale delle motonavi «Mare Somalo» e «Mare Indico» — la prima già consegnata alla Compagnia armatrice, la seconda in allestimento al Cantiere di Sestri — e di un'altra che sarà impostata nel mese di agosto al cantiere di Muggiano.



Sopra: l'impostazione al Muggiano. Nella foto sotto: l'impostazione della terza motonave per l'URSS: vi assistono (da sinistra) il dott. Castagna, il dott. Perotti, Tieg. Bettino, il v. direttore gen. ing. Cristofari, il sig. Stokov per la «Badolmeri» e i v. direttori del Cantiere ing. Avanzini e rag. Traserra

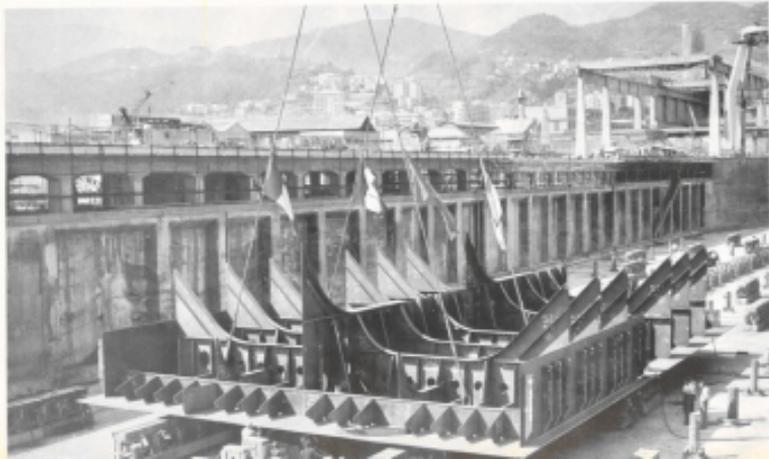


La consegna della «Mare Somalo»

Fresco la Direzione Generale della nostra Società ha avuto luogo, il giorno 11 dello scorso maggio, la consegna della motonave per il trasporto di carico refrigerato «Mare Somalo» della portata lorda di 3.058 tonnellate (3.400 tonnellate di stazza lorda), costruita al Cantiere di Sestri per conto della Società «Orion» di Palermo.

Il verbale di consegna è stato firmato per l'Armeda dal direttore generale dott. De Rosa e dal Direttore del Cantiere di Sestri ing. Bocca, mentre per la Società armatrice è stato sottoscritto dal consigliere delegato dott. Ottavio D'Amico.

La motonave «Mare Somalo», che aveva superato brillantemente la prova a mare effettuata il 2 maggio, salpa tra breve tempo dal porto di Genova, diretta alla Costa d'Avorio dove effettuerà il suo primo carico di barana.





L'andamento dei lavori al Cantiere di Sestri

Sarà bene accennare ancora all'opera di ammodernamento del Cantiere navale di Sestri, perché molti Amalibi certamente desiderano notizie sullo stato generale dei lavori, sui programmi per la massa a posto delle opere e delle attrezzature, ma di quali definitive assetto che darà efficienza di modernità e di produzione al grande stabilimento.

In questi mesi, con le ultime delicate operazioni di smontaggio, sono sparite dalla scena le rimorchi due tralicci delle teleferiche e sono stati demoliti i due piloni a mare, mentre decine di macchinari pneumatici stanno facendo spingere la stessa scena ai due pili a mare. Dal gennaio luglio scorso, dalla stabilimento Leonardo Baccetti, soltanto il secondo e cioè questa fotografia.

Per la nuova salderia, in aprile è stata consegnata all'incarico la nuova piovra di cemento; il maggio è stata fatta l'attesa della gru di nuovo. È previsto che entro il mese di agosto lavori per la nuova di smontamento. Con ciò la modernizzazione salderia rimpiazzerà completamente in ogni sua parte.

Il bacino numero uno, che misura metri 280x110 ed è il più grande del tin, progettato per le

magiori costruzioni, si dilata ormai nella sua consistenza su ogni essere stata completata ai primi di giugno, con l'abbondanza degli ultimi cassoni, la sola costituente dei pavimenti verticali impermissibili del bacino stesso.

Sono in corso i lavori per il getto sul lago del parapetto tagliato, dopo di che potrà essere posta la opera la barca porta già praticamente pronta. Ottanta la chiamata a mare separata, successivamente nel tempo, le altre due: scavo subacqueo nelle cosce, l'aggiustamento fino a totale proiettamento, lo scavo all'incasso, la preparazione e il getto della platea.

Per il momento e contemporaneamente a queste operazioni sono, proseguono gli altri importanti lavori relativi al completo costo dell'intero tra i bacini n. 2 e 3, al montaggio della nuova sistema ponte, alla costruzione dei ponti di ancoraggio della fascata del bacino n. 1, ecc.

Insieme è in fase di lavoro il piano ovato a fianco del portello Du'vier, dove migliaia di metri cubi di materiale sono già stati trasportati e smantellamento dello stesso d'acqua che, appena in settembre, è stata zona di varo della "Michelangela".

Nell'aprile scorso, nel tirato-

re triennale di collaudo del bacini, è stato completato il montaggio della quarta ed ultima

gru da 40 tonni, ora sono in corso i montaggi delle due gru da 40 tonni, destinate a percorrere

i due binari ad est ed est del estremo bacino.

Aldo Sorzano





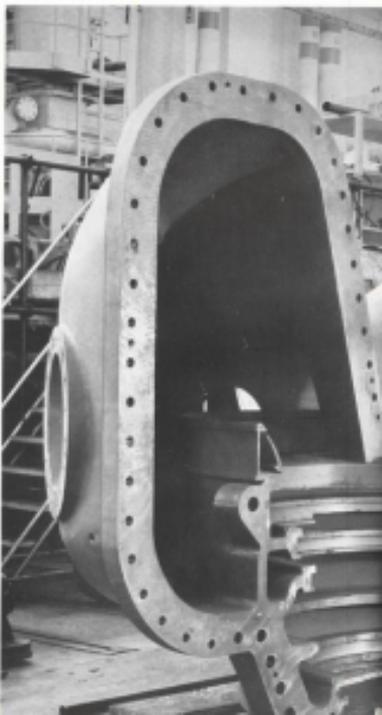
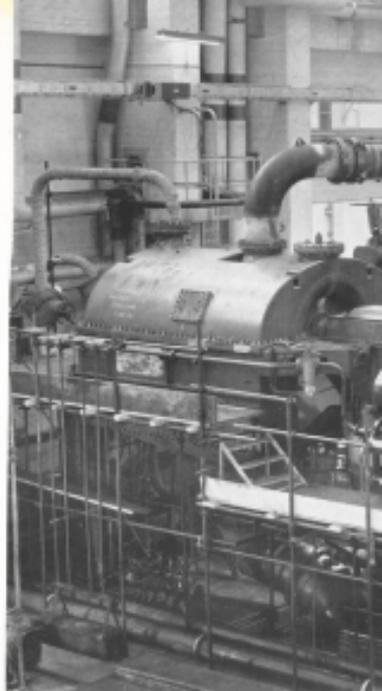
Alcune recenti fotografie: sullo stato d'avanzamento dei lavori a Sestri. A sinistra sopra il titolo: la zona occidentale del cantiere dove sta delineandosi il più grande dei tre bacini e l'allacciato generale. Nella foto sotto: la stessa zona vista dal mare. Sopra: l'ultima nave grande della serie dei caschi consegnata all'esercizio, in bassa nella pagina accanto: l'ultimo giorno a mare abbattuto.





Nella foto sopra: l'operazione di sollevamento e della sistemazione in opera di un carricante del peso di 65 tonnellate nella saldaia n. 1 del Cantiero di Sestri. Sia il carricante che il «falco» sono stati costruiti dal C.M.I. Le prove ufficiali al banco del turbolatore dietro per la «Michelangiolo» (al centro in alto) sono state effettuate l'11 maggio scorso al Mecanico. La potenza del gruppo in funzionamento normale è di 43.500 cav. (a 160 giri dell'elica al 7°) e di 45.000 cav. in presa di emergenza (a 175 giri dell'elica al 7°).

Nella foto in basso al centro: semicassa per turbina di alta e bassa pressione in lavorazione allo stabilimento Meccanica per il turbolatore da 33.000 kW destinato alla Seconda Sezione della Centrale di «Villa Maria» in Argentina.



169 BORSE DI STUDIO consegnate ai figli dei dipendenti

La consegna delle borse di studio Ansaldo agli studenti universitari, figli di dipendenti della nostra Società, si è svolta anche quest'anno durante la scorsa mese di maggio, nei giorni 9 e 10, rispettivamente, al Cantiere di Muggiano e al Cantiere di Sestri e saranno, alla Direzione Generale e negli altri stabilimenti sociali.

308 sono state complessivamente le borse di studio assegnate

per l'anno 1962-63, di cui 18 di 1.° grado (L. 200.000 per gli studenti universitari), L. 200.000 per gli studenti medi superiori, lire 20.000 per gli studenti medi inferiori, e 150 di 2.° grado (lire 200.000 per gli studenti universitari), L. 200.000 per gli studenti medi superiori e L. 120.000 per gli studenti medi inferiori).

A confermare l'importanza dell'investimento — analizzato in una

stanchezza intensa e faticosa, gioiosa e serena al tempo stesso — alle varie riunioni negli stabilimenti sono intervenuti personalmente: i direttori e, in sede, il direttore generale dott. Maurizio De Rosa, i quali hanno pronunciato brevi discorsi per sottolineare il significato della erogazione e porgere il passo ed il congiungimento della Società agli studenti ed ai loro genitori.

Insieme ad alcune note, siamo qui di seguito l'elenco dei nostri migliori studenti.

Direzione Generale

Le borse di studio sono state consegnate, come abbiamo detto, dal direttore generale dott. De Rosa. Dopo aver porto il saluto ai presenti del Presidente dott. Giannini, il dott. De Rosa ha rivolto particolari espressioni di complimenti ai genitori che accompagnavano i premianti, elogiando gli sforzi fatti per la buona educazione dei figli; agli studenti ha messo in risalto il prezioso significato delle borse, e l'ambizione di vederle una commendata dai nostri antichi e quale rimase ai giorni nostri con incalzante se non accresciuta validità. Il dott. De Rosa ha quindi posto in rilievo i valori morali impegnati nella solida competizione che annualmente si ripete e le cui vittorie sono di ottimo auspicio per l'avvenire. Il dott. De Rosa si è quindi intrattenuto a lungo con viva cordialità con gli studenti premiati, trovando per ognuno parole di lode.

Col direttore generale era presente il sottodirettore centrale ing. Pini Frateo, il direttore centrale dott. Morianni, il vice direttore centrale dott. Casoliagazzi e il segretario generale dott. Enrico.

Borse di 1.° grado: Maria Alessio (5.° ginnasio), Ubaldo Giubbaldi (2.° bi. scienzi.), Danilo Giarenco (1.° ginnasio).

Borse di 2.° grado: Giovanni Berardi (1.° bi. letteri), Carla Bai-

lardo (1.° bi. media), Marina Pardi (1.° bi. ginnasio), Vito Scilliano (1.° bi. scienzi.), Alessandra Turilli (1.° ginnasio), Valeria Vaino (1.° media).

Fonderia

Le dieci borse di studio per i figli dei dipendenti della Fonderia che hanno conseguito le migliori votazioni durante l'anno scolastico 1962-63, sono state consegnate dal direttore sig. Moris. Ilanzio presentato alla cerimonia il vice direttore dott. Misneri, il dirigente di esercizio ing. Zagno II, il capo dell'ufficio personale dott. Colajacovo, l'Assistente sociale ed i rappresentanti della Commissione interna.

Borse di 2.° grado: Bruno Bassani (2.° bi. tecnico), Maria Bertoldo (1.° bi. medico), G. E. Garbino (2.° media), Giovanna Pastoris (1.° sc. 9.° bi. Pirella), Pirella Pirella (1.° sc. 9.° bi. Pirella), Diana Casella (2.° bi. bi. ing.), Bruno Siri (2.° bi. tecnico), Antonio Tacca (2.° bi. industr.), Antonio Vattimo (1.° bi. industr.), Mario Venturi (1.° bi. industr.).

C. M. I.

Alle stabilimento CMI erano presenti, col direttore ing. Baruti, il vice direttore ing. Rognoni ed i dirigenti ing. Nocchi e dott. Berta, il dott. Giglio, un rappresentante della C. I. e l'Assistente sociale Dassi le borse di studio consegnate.

Borse di 1.° grado: Dante Bassani (1.° media e 1.° bi.), Nadia Lanzani (2.° media sc.).

Borse di 2.° grado: Maurizio Brussoni (2.° media), M. Luisa



Sopra: il Direttore generale dott. De Rosa tra gli studenti della Sede. Sotto: foto-ricordo per gli studenti premiati al Cantiere di Sestri (al centro il Direttore ing. Beuro)



Cresolini (2a media), Sergio Falaschi (2a media), Mauro Ferrari (2a media), Bruno Garavani (2a media), Alessandro Mancio (4o angr. d'aspetta), Giuseppe Talli (1o lit. com. scien.), Susanna Terenzi (2a media).

Cantiere di Muggiono

Gli studenti ammessi a Muggiono sono stati 28. Ha presenziato la cerimonia il direttore del Cantiere ing. Bruno Palombara col quale erano i vice direttori ingg. Grillo e Grassi col comandante Beretta, i dirigenti ing. De Nizza e dott. Durando, il sig. Maltrisi e il signor Chiappi e i rappresentanti della Commissione interna.

Borse di 2o grado. Raffaella Carvini (2a media), Sergio Rappelli (2a media).

Borse di 2o grado. Adriana Riso (4o ginnasio), Gabriella Carrà (5o lit. com.), Graziano Giovanni (1o lit. scien.), Elio Tavonni (1a sc. class.), Maria Calabrese (1o lit. scien.), Yanni Bertini (5o lit. scien.), Tilde Pignatelli (1o lit. com.), Rossana Balestra (4a lit. angr. s.), Umberto Anselmi (1o lit. com. scien.), Giovanna Wardi (4a lit. com.), Giuseppina Ratti (4a lit. scien.), Guglielmo Cresti (2a lit. ind.), Giorgio Bottinelli (4a lit. scien.), Mario Vassallo (2a media), Loretta Zini (2a media), Fulvio Epifani (2a media s.), Rossana Vissani (2a media), Rita Lazzari (2a media s.), Gino Manfredi (1a media), Roberto Colabassi (2a media), Edoardo Cabassi (2a media), Gianni Stretti (2a media), Sergio Bertolotti (2a media), Silvio De Mello (2o avv. ind.), Rodolfo Stajano (2a media).

Cantiere di Livorno

Venti sono state le borse di studio consegnate dal direttore del Cantiere di Livorno ing. Mascari nel corso della cerimonia alla quale sono intervenuti il vice direttore ing. Pivano ed i dirigenti ing. Pivo e dott. Bianchi.

Borse di 1o grado. P. Ferrando Giorgini (2o lit. scien.), Franco Malpica (1o lit. scien.), Paolo Sampa (3o lit. scien.).

Borse di 2o grado. Raffaella Menzella (1a lit. prof. s.), Piero Dea (1a lit. ind.), Giuseppina Anselmi (1o lit. class.), Miriam Giambà (2o lit. class.), Lillo Bertocchini (4o lit. ind.), Carlo Berti (1o lit. ind.), Paolo Demi (2a media), Nadia Carabò (2a media), Massimo Stabianini (2a media s.), Ornella Mendi (2a media), Walter Parigi (2a media), Mario Caprio (2o avv. ind.), Mauro Russo (2a media), Sergio Ricci (2a media), Alberto Soragni (4o med. chir.), Mario Pardi (2o med. chir.), Maria Diotti (1o lit. ind. s.).

Cantiere di Sestri

Le borse assegnate al Cantiere di Sestri sono state 43, di cui 5 di 1o grado. Ha presenziato il direttore ing. Barro col quale erano i vice direttori ingg. Anziani, Avanzini e ing. Traversa e numerosi dirigenti.

Borse di 1o grado. Adriano Bertoldi (2o med. chir.), Donato Casati (2o lit. ind.), Giuseppina Roselli (4o ginnasio), M.

Rosa Basso (4o ginnasio), Enea Sara Romero (2a media s.).

Borse di 2o grado. Enzo Grillo (2a media), Eusebio Tasso (2a media), Silvio Oliveri (2a media), Luigi G. Ferrarini (2o med. chir.), Rosa A. Casetti (1o lit. letter.), Giuseppina Anco (1o lit. ind.), Massimo Maffei (2a media), Guido Corvini (2o avv. ind.), Pierluigi Maffei (2a media), Mario Aloisi (2a media), M. Antonella De Sorio (2o avv. scien.), Angela Ceruti (2o avv. com.), Maria Bocca Tagliata (2o avv. com.), Franca Giacchè (2a media s.), Silvana Calogno (2a media), Silvia Adonola (2a media), Vincenza Vinci (2a media), Gianni Serio (2o avv. ind.), Lorenzo Gaffari (2a media), Marco Olivieri (2o lit. scien.), Giacomo Gaggero (4a ginnasio), Francesco Calogno (1o lit. prof. s.), Luciano Callo (2o lit. prof. s.), Filippo Righi (2o lit. scien.), Piero Lanzavolchi (1o lit. scien.), M. Rosa Romano (1o lit. ing. s.), Silvia Casarini (2o lit. scien.), Andrea Muscati (2o lit. prof. s.), Giovanna Anselmi (1o lit. class.), Pietro Siri (1o ginnasio), Claudio Ferrari (2o lit. scien.), Mauro Robello (1o lit. scien.), Roberto Piani (4a lit. scien.), G. Franca Marabò (2o lit. class.), G. Carlo Florio (4o avv. ind.), Mario Oliveri (2o lit. ind.), Sara Rita (2o lit. ind.).



Sopra: il gruppo degli studenti di Muggiono col Direttore ing. Palombara

Mecenate

49 le borse consegnate al Mecenate dal direttore ing. Sinigaglia nel corso della cerimonia che ha visto rinizio il maggior numero di premiati.

Borse di 1o grado. Massimo Amari (2a media), Aldo Colaninno (1o lit. letter.), Giorgio Rinaldi (1o lit. ind.), Mauro Pardi (1o lit. ind.).

Borse di 2o grado. A. Maria Mirando (2o lit. ing.), Elvira Ravagli (1o lit. ind.), Lena Agosti (2a lit. ing.), Ornella Turchio (1o lit. ing.), Aldo Pallotti (1o lit. scien.), Maria Giardi (1o lit. prof. com.), Francesco Brunetti (1o lit. classico), Anna Pollini (1o ginnasio), Giuseppe De Palma (4o ginnasio), G. Franco Casazza (5o ginnasio), Maria De Palma (1o lit. ing.), Alfonso Guardavilla (2o lit. scien.), Miriam Zanone (1o lit. ind.), Giacomina Lagorio (1o lit. prof. com.), G. Luigi Cirrino (1o lit. ind.), Catherine Anselmi (2o lit. com.), Adriana Dalle Vogli (2o lit. class.), Carlo Corbelli (2o lit. prof. s.), Ornella Lucarino (1o lit. prof. com.), Otavia Brunetti (1o ginnasio), M. Luisa Bianchi (1o lit. scien.), Eusebia De Giacomis (2o avv. ind.), Irene Pirelli (2a media), Luciano Naldi (2a media), Caterina Peri (2a media s.), Carlo Devasio (2a media), Armando Toso (2a media), Laura Fiorini (2a media), Lena Romano (2a media), M. Giuseppina Capra (2a media), Alberto Caprati (2o avv. ind.), Giovanna Anselmi (1a media), Rossella Marchionni (1o lit. class.), Gianni Fiorini (2o lit. scien.), Anna Lisa Morosio (5o ginnasio), Isara Peri (2o lit. scien.), Raffaella Speranza (2o lit. class.), Gabriele Pellizzari (2o lit. ind.), Cesare Corradi (1o lit. ind.), Anna Ivanni (2o lit. letter.), Antonio De Stefano (4o med. chir.), Albino Zaccaro (2o med. chir.), Gilda Bassano (1o lit. com.), Teresa Filoni (1o pedagogista), Paolo Costa (1o ingegneria).



Sopra: Ing. Mascari consegna le borse a Livorno. Sotto: la cerimonia alla Fonderia.



DOPOLAVORO

La "Piccola fiera del tempo libero" e la Mostra d'arte a Sestri



Il direttore generale dell'Ansaldo dott. De Rosa (a sinistra) inaugura la «Mostra d'arte». Sopra: la «piccola fiera del tempo libero» allestita a «Villa Maria».

La «Fiera nazionale della ricreazione», la manifestazione predisposta ogni anno dall'ENVAL, ha sempre trovato il Dopolavoro Ansaldo all'avanguardia, sia per il livello che le nuove iniziative che per l'importanza della realizzazione. La «Piccola fiera del tempo libero» — che si inserisce nel quadro di questa annuale manifestazione — allestita dal nostro Dopolavoro, è stata inaugurata domenica 2 giugno dal Direttore generale dell'Ansaldo dott. Maurizio De Rosa giunto al boccadoro di Villa Maria a Sestri Ponente col Direttore centrale dott. Piero Mosconi. Alle ore 14, il dott. De Rosa ha tagliato il tradizionale nastro bianco-azzurro dicendo così il via ad una lunga schiera di visitatori, che sino alla fine di quello stesso giorno, si sono susseguiti intorno agli stand del numerosi espositori.

Occelli esotici e nazionali, taccuini e cani da caccia, libri da compagnia, modellatori di tutti i tipi e disegni, attrezzature per la pesca subacquea, ovvero l'equipaggiamento più completo di un moderno cacciatore, di un pescatore e solo e di chiunque altro dedichi le sue ore di tempo ad attività all'aria aperta, al mare, in montagna e in montagna: tutto ciò che il mercato può offrire di meglio a queste persone è stato messo in mostra dagli espositori. Altri miranti volatili per le ore libere, come i libelli ed i delfini, per non citare che alcuni, erano pure presenti insieme allo stand del materiale (relazioni) tra particolare oggetto di attenzione e di ammirazione sono state le piccole imbarcazioni di plastica, che hanno suscitato i parenti e le vedettesse più contrariati da parte del

mercoledì 14 del 2 giugno. L'idea di questa «piccola fiera» è stata infatti per offrire al lavoratore (avanzata via via degli avvenimenti e dei mezzi) sia la facoltà dei giorni scorsi oltre per la migliore utilizzazione del tempo libero, e l'interesse che essa ha suscitato in migliaia di visitatori, sia ad indicare chiaramente come una iniziativa di questo genere meriti di essere sviluppata ulteriormente. L'utilizzazione del tempo libero è infatti oggi un vero problema sociale e lo comporta l'interesse e l'impegno con cui gli espositori se ne occupano: storici, psicologi, sociologi e soprattutto gli imprenditori dalle idee più chiare e moderne.

Il dott. De Rosa, dopo aver visitato la «Piccola mostra del tempo libero», intervenendo di volta in volta particolare ad alcuni stand tra cui quello dedicato alla Biblioteca, ha successivamente inaugurato la «Mostra d'arte contemporanea».

Si è trattato di un'ampia rassegna di pittori e scultori provenienti tra i più qualificati e rappresentativi. I quadri hanno esposto le loro opere nella mostra «Sala delle Arti», il nuovo locale venuto ad arricchire gli impianti del nostro Dopolavoro e destinato ad ospitare in seguito le manifestazioni artistiche degli ansaldo.

Il dott. De Rosa e il dott. Mosconi si sono soffermati davanti ad ogni opera. Guido Zivetti, il disegnatore quasi nato artista, sembrerebbe, ha loro illustrato lo spirito ed il valore artistico di ciascun lavoro, e l'Ansaldo, nel possibile misura, illustrerà ampiamente il significato di questa manifestazione artistica che ha dedicato l'interesse di un pubblico numeroso e che lascia prevedere favorevoli impressioni e culturali processi.



Sopra: il prof. Finelli illustra alcune opere al dott. De Rosa ed al dott. Mosconi. Sotto: un aspetto della mostra «Sala delle Arti» a Sestri.



L'ansaldino

SEMI SILE
DEI DIPENDENTI
DELL'ANSALDO

KOTTO DALL'ANSALDO S.p.A.

★

Direttore responsabile:
Arrigo Ottolenghi

★

Redazione: Via A. Strozzi, 3-1
Co-Sempredarina - tel. 413514

★

Corrispondenti di stabilimento:

EDD: Lucio Diomede - 8002, Spertosa Sordani, Giuseppe B.A. - 8003, CASSI: Reg. Paolo Caluso - 1000, Lucio Diomede - 1002, Michele Manzi - 8002, Aldo GAGLI - 1201, Silvio Dassi - 100, 800, Edilio Orlandi.

Stanzioni della T2, P22 Pagnolo - Genova, Via Mazzini 21, 11, L. - FOTOCOPIATORI S. COLOMBO, Via Garibaldi, 63 - FOTOCOPIATORI S. MARCO, Caviglioglio, 1 - AUTOCOPIATORI T2L, Via. G. Genova 9, 200, 9-1300.



CELSA

Commercio
Elettrico
Lombardo

MILANO - TEL. 481882

Filiale di Genova

Via Pietro Cristofani, 83 F
SAMPREDARINA

Materiali elettrici per buona ed alta tensione PFI e cavi elettrici di qualsiasi tipo e applicazioni. Materiale stagno per usi industriali e navali. Valvole e materiale "AFD" anti-urto per bordo. Valvole ad alta capacità di rottura "WEBER".

ANSALDINI

ARREDATE COMODAMENTE E BENE LA VOSTRA CASA

MOBILI

MODERNI SOLIDI GARANTITI

A RATE di Lire **5 - 6.000** MENSILI

riceveteleVI alla Ditta

CARDONA & GINOCCHIO

Genova - Vico del Ferro, 5-7 P. - Via Garibaldi e via del Ferro
Tel.: 20.13.18 - 20.47.37. Fateci riconoscere: VI Inseparabile



FOTOINCISIONI A. CERIALE

VIA LANFRANCONI, 43 r. cat. - Telefono 56.65.53

LA FIDUCIARIA LIGURE

GENOVA - VIA GIUSTINIANI, 9-2 - TEL. 20.29.72

MOBILI

CAMERE
SALLE
FINELLI
CUCINE

TUTTO PER LA CASA

RATEALI 5.000 MENSILI senza maggiorazione

VISITATECI

Fratelli

PAGANO

Tipografi Editori dal 1797

CAMISCA

ARTICOLI DI

GOMMA PER OGNI USO

TESSUTI PLASTICATI
E TUTTA LA

PRODUZIONE PIRELLI

CAMPETTO, 11 B. - TELEFONO 20.10.24

FARCI RICONOSCERE GLI ANSALDINI CHE SI FIDANO RICONOSCERE

Vespa

paradiso per due



Vespa 125

Cilindrata: 125 cc.
Velocità: 75 Km/h
Consumo: 1 lit. per 55 Km
L. 133.000 I.T. L. 132.000 I.T.
con sella normale con sella biposto

Vespa 150

Cilindrata: 150 cc.
Velocità: 85 Km/h
Consumo: 1 lit. per 45 Km
L. 146.000 I.T. L. 145.000 I.T.
con sella normale con sella biposto

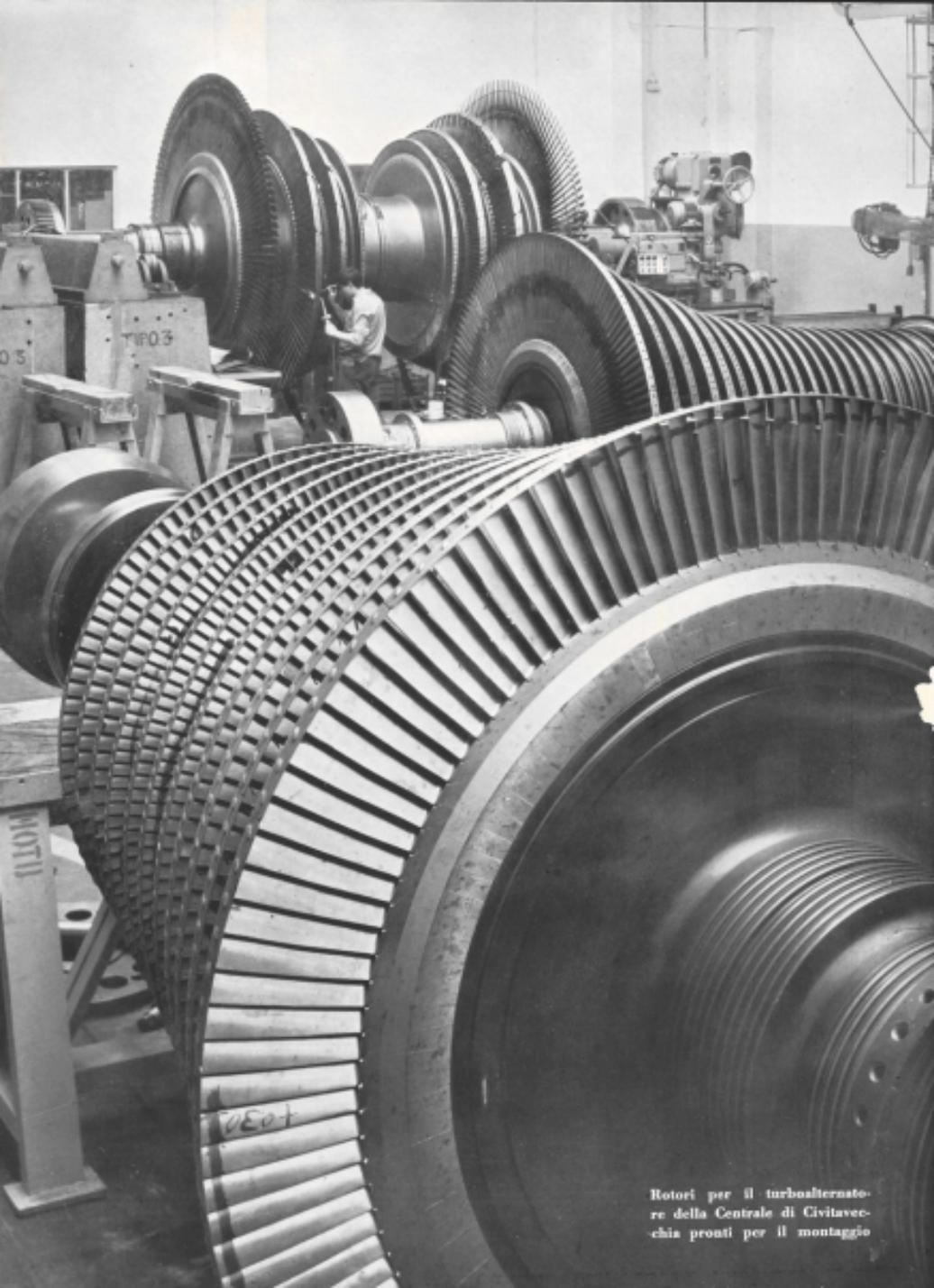
Vespa 175

Cilindrata: 175 cc.
Velocità: 88 Km/h
Consumo: 1 lit. per 48 Km
L. 156.000 I.T. L. 155.000 I.T.
con sella normale con sella biposto

Vespa 185

Cilindrata: 185 cc.
Velocità: 100 Km/h
Consumo: 1 lit. per 36 Km
L. 180.000 I.T.
compresa la ruota di scorta

SCONTI SPECIALI AI DIPENDENTI DELL'ANSALDO, O.A.R.N., ANSALDO - COKE



TIP03

05

MOTU

0E0+

Rotori per il turbosternatore della Centrale di Civitavecchia pronti per il montaggio