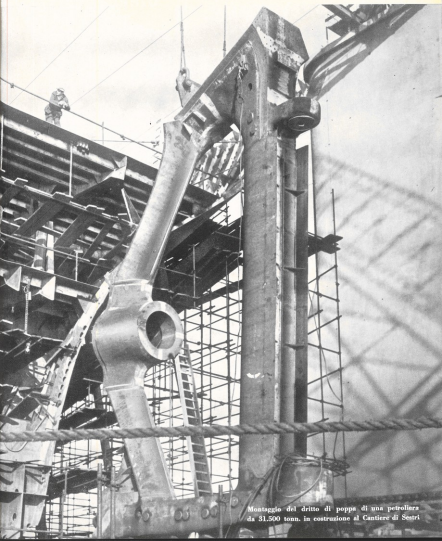


# ***l'ansaldino***

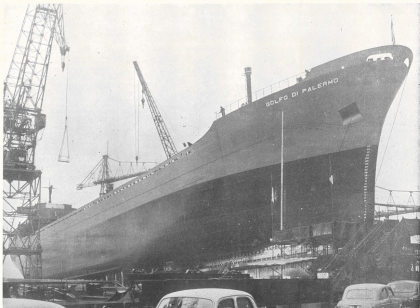
ansal - n. 19 - 15 novembre 1968  
appartiene gratuitamente ai dipendenti

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

spedizione in abbonamento  
postale - gruppo secondo



Montaggio del dritto di poppa di una petroliera  
da 31.500 tonn. in costruzione al Cantiere di Sestri



## Varo della "Golfo di Palermo"

Sotto le arcate ramose della pioggia la motonave «Golfo di Palermo» da 19 mila 318 tonnellate di porta-

ta larda, costruita per conto della società Siderurgica Sicula di Navigazione di Palermo, è scesa in mare — il mat-

tino del 15 novembre scorso — dalle scale n. 6 del Cantiero navale di Magliocco.

«Nava bagnata, nave forata», — ha detto più di una parolaccia il detto che si usa quando una cosa va a monte sotto la pioggia.

Nonostante la pioggia, numeroso era il pubblico giunto in cantiere per assistere alla sempre interessante, cosa visto il mare di un grande scifo e tutte le operazioni relative si sono svolte impercipiabilmente nel tempo e nei modi stabiliti.

Fra le numerose autorità e personalità che hanno assistito al varo sono stati notati il sottosegretario alla Marina Mercantile on. Taramelli, in rappresentanza del governo, il vice prefetto dott. Marasco, il rappresentante dell'ammiraglio comandante in capo il Distretto M.M. il vice Questore dott. Battistini, l'onorevole Carini per il Sindaco, il sen. Quilici comandante la Cittadella di Porto, il col. Cilli comandante la Legione C.C. di Genova, il dott. Scifiti in rappresentanza della Camera di Commercio di Genova, il ten. col. Montecucchi comandante il Gruppo C.C. della Spezia, Taramelli Marasco, l'ing. De Barbieri presidente dell'Ansaldo con il direttore generale ing. Lombardi e i direttori centrali ingg. Cassella e Ciri-

stafari che hanno fatto gli onori di casa assieme al direttore del cantiere di Magliocco ing. Palenzona, al vice direttore ingg. Gellio e Gradali e ai dirigenti ingg. Marasco, dottor Mignone e ingg. Capello e De Nicola.

Era pure presenti l'ing. Passaniti e l'ing. De Sironi, rispettivamente del RINA e dell'American Bureau e un folto gruppo di ospiti dell'armatore Marasco giunti da Genova. Alle dieci e trenta precise la madrina signora Andreina Marasco, nobile del paese, ha tagliato con la scure il filo che ha fatto infrangere la bottiglia di opuntia sulla prora della nave e questa s'è avviata rapidamente verso il mare, tra gli applausi della folla e i fuochi delle sirene.

Subito dopo l'inv. De Barbieri ha presenziato brevemente di saluto e d'augurio per la società armatrice e per i soceri e la manovra che hanno realizzato la «Golfo di Palermo».

Successivamente ha preso la parola l'inv. Taramelli che dopo aver recato il saluto e l'elogio del ministro della Marina Mercantile Jervolino, ha ritenuto il giorno favorevole di lavoro del cantiere di Magliocco dal quale sono uscite tante e tante efficientissime

unità che hanno dato lustro e prestigio alla marineria italiana. Quindi ha consegnato il certificato d'opera del governo per assicurare lavoro al settore navalmeccanico e a questo proposito ha citato la legge n. 522 che ha dato la spinta a un notevole impulso alle costruzioni navali ed ha reso accenno alla nuova legge relativa ai premi di demerito del naviglio vecchio.

Concludendo, il sottosegretario Taramelli ha espresso anche il suo convincimento che la crisi dei navi sia in fase di riduzione favorevole e non con soltanto per l'andamento stagionale, ma, soprattutto, per tanti obiettivi elevati e settimane positive che in questi ultimi tempi si sono venuti palesando nell'ambiente marittimo.

Le principali caratteristiche della «Golfo di Palermo», sono le seguenti: lunghezza, metri 174,08; larghezza, m. 20,90; altezza al ponte di coperta, metri 12,22; portata lorda, tonnellate 19.318; potenza armata dell'apparato motore, cav./sue 1.000.

La nave viene costruita sotto la sorveglianza speciale del RINA, del Lloyd Register e dell'American Bureau of Shipping per la più alta classe di questi istituti.

La madrina, signora Andreina Marasco, e alla sua sinistra, in primo piano, l'on. Taramelli e l'ing. Palenzona



# Prove a mare della motonave «Carlin Fassio»

Nel tardo pomeriggio di mercoledì 11 novembre ancora non si sapeva se la mattina dopo la motonave «Carlin Fassio» avrebbe iniziato gli arraggi nelle acque del Canale di Magliana per la prova ufficiale a mezzo carica. Ma perché la data non fosse stata ancora decisa, naturalmente, ma per il fatto che sia il mare che il cielo per tutto il giorno non avevano promesso nulla di buono. Se le varie arie, migliori le condizioni atmosferiche, si poteva essere quasi sicuri che le prove avrebbero avuto luogo e venivano dati gli ordini dei preparativi.

Giovedì 12 novembre, era il 7. Tutti i partecipanti alle prove sono a bordo. Il tempo è ancora inclemente, ma non pessimistico, e la visibilità sufficiente. Si parte, al traino di due circoscrizioni, verso il mare aperto, e ci si inoltra fra il Tiro e la Palmara, sotto la scia alle spalle. Ogni tanto una scroscia di pioggia interrotta il mare color della ghiaia e rimbalza sulla coperta e sui ponti, costringendoci a staccare i riflettori dal coperto.

Si va avanti così, in rotazione, fino alle 14.45. A questo punto entrano in funzione i cronometri e i bilancieri controllano le sezioni di prove di velocità a potenza normale e a potenza per la velocità. In due ore, la base misurata di metri 6.800,5 di Perito no-Punta Chiappi al termine

dei passaggi la velocità, malgrado la giornata non certo ideale, è stata tuttavia confermata quella delle navi gemelle già costruite nei nostri cantieri, che avevano superato i 17 nodi costruttivi.

Dopo le prove di velocità a potenza normale sono state fatte le prove di raffa densa con ottimizzi ed. Pure nella modellistica, anzi perfetti, sono stati i risultati conseguiti dall'apposito motore e da tutti gli impianti installati a bordo.

Malgrado la giornata grigia e la pioggia, l'uscita dei presenti a bordo, lungi dal lasciare influenzare dalla brutta aria degli elementi, è stata gioiosa, forse anche per il fatto che nessuno aveva troppo tempo da rivolgere ai pensieri di mettere «meteorologico», o forse anche per polemica, come queste accade. Il nostro amico Aldo Galli, «semplicità» ai servizi logistici, pensò certamente che se a bordo ci sono stati tutti vic. sparsi il merito è anche delle ottime vetture offerte. E forse non ha torto, perché i generi di rifugio e il servizio sono stati dati con un'attenzione di cui non si può negare.

Alle 22, dopo una manovra necessariamente molto lenta, la «Carlin Fassio» era di nuovo ormeggiata al molo del Canale di Magliana, mentre la pioggia cessava e c'era con un'atmosfera davvero degna di miglior causa.



L'equipaggiamento della nave in prova (sopra) e il quadro elettrico principale.



La motonave «Carlin Fassio», varata il 17 maggio di quest'anno, è stata costruita per la «Villaggio & Fazio» e Compagnia Internazionale di Genova, secondo la prescrizione e sotto la sorveglianza speciale del «Registro Italiano Navale», del «Lloyd's Register» e dell'«American Bureau of Shipping» per la più alta classe per navi da adibire al trasporto di carichi alla rinfusa con «trussing» normale. Essa corrisponde alle prescrizioni della Convenzione di Londra del 1948 per la sicurezza della vita umana in mare, ai regolamenti della Marina Mercantile Italiana attualmente in vigore, alle norme per rotte «rat-pass», alle norme del «British Factory Act» per i lavori di cantiere, a quello del «Board of Trade» inglese e ai regolamenti per il passaggio del Canale di Panama e del Canale di Suez.

La caratteristica principale sono le seguenti: lunghezza fra le perpendicolari, metri 148; lunghezza massima fuori costruzione, m. 15,46; altezza al ponte di coperta, m. 12,10; immersione media a pieno carico dalla linea di costruzione, metri 7,85; portata lorda, tonnellate 10.670; potenza normale dell'apparato motore (Fiat 735/50), 1168 cavalli ass.

Allo prove della «Carlin Fassio» erano presenti gli in-

gegneri Donzelli e Martelli il direttore di macchina Franco, il comandante designato Mario Pittaluga e il direttore di macchina designato Lorenzo Polito per l'armatore, l'ing. Panzavolta per il «Registro Italiano Navale», l'ing. Mastani per il «Lloyd's Register», l'ing. Van Riper per lo «American Bureau», l'ingegner Roberti per la «Fiat», l'ing. Ciurlo per la «Varna Navale» e, per l'Arasid, il direttore del Cantiere di Magliana e delle prove ing. Palombara con i vice direttori ingegneri Grillo e Gradoli, il comandante Beretta, il dr. Mignone e gli ing. De Nicola, Vitali, De Marchi e Berio/elli, mentre dalla Direzione Generale erano giunti l'ing. Luzzato e il sig. Bigli. Per la Dogana di La Spezia sono intervenuti il dr. Berli e il dr. Zini.

\*\*\*

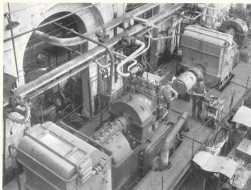
La motonave «Carlin Fassio» è stata consegnata alla Società armatrice il 19 novembre e la cerimonia della firma dei verbali relativi ha avuto luogo a Genova nella sede di quella Società.

Per la «Villaggio & Fazio» e Compagnia Internazionale di Genova, hanno firmato l'ing. Michele Bianchi e il pref. Diego Fucini, per l'Arasid l'ing. Armando Camarda e l'ing. Bruno Palombara.

d. j.

## MECCANICO

### Prove di turbine marine e turboalternatori



Turboalternatori da 1615 kW per la «Leonarda da Vinci» in allestimento al Cantiere di Sestri

Nella sala prove turbine si sono svolte, nei mesi di settembre e ottobre, le seguenti prove sotto vapore di turbine marine e turbogeneratori:

**Contr. 1548 (11 da 1650 d.w.)**  
— Cantiere di Muggiano

8 settembre. - Prove ufficiali di banco delle turbine di B.P. componenti il gruppo principale propulsore da 14.500 Cv. Durata delle prove 4 ore circa, fuorilegge attimo. Presenti alle prove i rappresentanti della Società armatrice e dei Registri navali.

11 settembre. - Prove ufficiali al banco del due gruppi turboalternatori da 550 Kw (senza l'el). Le prove, della durata di 4 ore circa per ciascun

gruppo, hanno compreso illevi al carico normale, al sovraccarico, durante i distacchi ed attacchi di carico, ed alla sopravvelocità di emergenza. Tutti gli organi del gruppo hanno funzionato perfettamente. Erano presenti i rappresentanti della Società armatrice e dei Registri navali.

10 ottobre. - Prove ufficiali della turbina di A.P. componente il gruppo propulsore da 14.500 Cv. Presenti alle prove: i rappresentanti della Società armatrice e dei Registri navali. Le prove, della durata di 4 ore circa, hanno dimostrato l'ottimo funzionamento di tutti gli organi della turbina sia alla velocità di crociera e marcia, che alla sopravvelocità di emergenza.

**Contr. 1843 (11 da 3400 d.w.)**  
— C.R.D.A.

20 settembre. - Alla presenza dei rappresentanti della «British Petroleum» e del «Lloyd's Register», prove al banco di un turboalternatore della potenza di 800 Kw. Le prove sono state quelle di carico normale, sovraccarico, distacchi ed attacchi istantanei del carico, e prova di sopravvelocità di emergenza. L'esito è stato ottimo.

7 ottobre. - Identiche prove del gruppo gemello con esito soddisfacente.

**Contr. 1930 (11 da 31.000 d.w.)**  
— Cantiere di Sestri

26 ottobre. - Prove ufficiali al banco delle turbine di B.P. e di A.P. facenti parte del gruppo principale propulsore da 14.500 Cv. Le prove, della durata di 4 ore circa per ogni turbina, hanno dimostrato l'ottimo funzionamento di tutti gli organi. Erano presenti i rappresentanti della Società armatrice e dei registri navali.

**Turbine «Leonarda da Vinci»** — Cantiere di Sestri

29 ottobre. - Alla presenza dei rappresentanti della Società «Italia» e dei Registri navali, prove sotto vapore al banco di due gruppi turboalternatori di 1125 Kw. La prova, della durata di 4 ore circa per ciascun gruppo, ha compreso controlli a carico normale, al sovraccarico del 20%, prova di parafuoco e di attacco e distacco di carico. Il risultato è stato ottimo.

## VISITE



Cadetti della marina militare spagnola al Cantiere di Muggiano

## FONDERIA

### Commesse

Erro le commesse più importanti acquisite nel mese di ottobre:

— Getti vari di ghisa, per complessive 2.772 tonn., per i nostri stabilimenti Meccanica e CML per i nostri cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno, per aziende del gruppo I.R.I. e per clienti diversi.

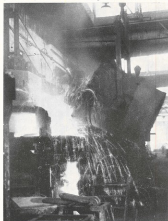
— Elliche e getti di bronzo, per complessive 98 tonn., per i nostri stabilimenti Meccanica e CML per i nostri cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno, per aziende del gruppo I.R.I. e per clienti diversi.

Delle commesse compilate da circa 348.890 ore lavoro vive.

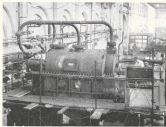
### Consegne

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

Ai nostri Stabilimenti MEC e CML ed ai nostri Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno: 230 tonn. di getti vari di ghisa e 34 tonn. di getti di bronzo e di elliche. Ad aziende del gruppo I.R.I.: 228 tonn. di getti vari di ghisa e 14 tonn. di getti di bronzo e di elliche. A clienti diversi: 276 tonn. di getti vari di ghisa e 35 tonn. di getti di bronzo ed elliche.



Una colata di ghisa



Turbina B.P. per centralina 1930 di Sestri (11 da 21.000 d.w.)

## CASSETTA DELLE IDEE

**Le proposte della 2ª quindicina di settembre e del mese di ottobre**

Durante il periodo dal 15 settembre al 31 ottobre sono state esaminate dai comitati della «Cassetta delle idee» 265 proposte, di cui 78 sono state premiate. Ecco il dettaglio:

**MECCANICO.** Proposte esaminate 168, di cui 37 premiate.

**STABILIMENTO CMI.** Proposte esaminate 27, di cui 8 premiate.

**FONDERIA.** Proposte esaminate 12, di cui 4 premiate.

L'ammontare complessivo dei premi è stato di lire 185.500.

### NELLA DIREZIONE

Il condirettore della stabilimento Meccanico ing. Fazio Zanetti, che dal 15 ottobre trovasi in servizio presso lo stabilimento C.M.I., ne assumerà la direzione in sostituzione dell'ing. Amilcare Bartieri, che il 31 dicembre pro-

prio lascerà l'incarico per raggiunti limiti di età.

\*\*\*

Il dott. Mario Enrico, che dirige la Sezione Personale ed Amministrativa, il 3º ottobre è stato promosso vice direttore centrale, sempre con lo stesso incarico.

## LIVORNO



T/c da 22.805 t.d.w. per la «Vittorio Veneto» e Compagnia Internazionale» di Genova

## C. M. I.

### Reparto macchine grandi



Una veduta dei macchinari e dei torni del reparto

### Navi in bacino

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

— Dal 31 agosto al 1º settembre il piroscafo «Miraf», di 1480 t.d.l., dell'armatore Michele Musillo di Messina, per pitturazione della carena.

— Dal 4 al 5 settembre il piroscafo «Aurum», di 1.787 t.d.l., dell'armatore Andrea Aldeco di Napoli, per pitturazione della carena.

— Dal 7 al 13 settembre il piroscafo «Trenca» di 864 t.d.l., della «Trenca Shipping Corporation», di New York, per pitturazione della carena.

— Dal 14 al 21 settembre la motonave «Polare», di 2.379 t.d.l., della «Mac Andrew Co. Ltd.» di Londra, affondata nel porto di Livorno e recuperata dalla ditta «F.L. Neri» per revisioni e riparazioni di falla.

— Dal 2 al 3 ottobre la motonave «Cliff di Alessandria» di 2.379 t.d.l., della Società di navigazione «Tirrenica», per pitturazione della carena.

— Dal 3 al 4 ottobre la motonave «Stella del mare» di 457 t.d.l., della Società di navigazione «Turis» di Torre del Greco, per pitturazione della carena.

— Dal 6 al 9 ottobre il piroscafo «Porto Azzurro» di 918 t.d.l., della «Società di Navigazione Toscana» di Livorno, per lavori da parte di ditta esterne e pitturazione della carena.

— Dal 16 al 17 ottobre la motonave «Genepena IV» di 1.281 t.d.l., della Società «Genepena» di Livorno, per pit-

turazione della carena.

— Dal 9 al 21 ottobre la S/S «Acropoli» di 5.244 t.d.l., della «Shipping Passenger Co.» di Panama, per lavori da parte di ditta esterne e pitturazione della carena.

— Dal 29 al 31 ottobre il piroscafo «Maria Pica G.» di 4.966 t.d.l., della «Gestione E-

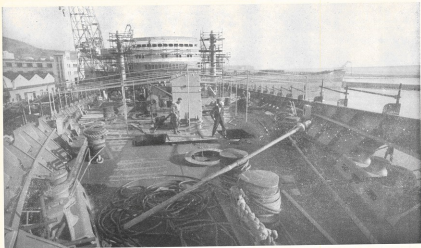
sercizio Navi» di Genova, per lavori da parte di ditta esterne e pitturazione della carena.

— Dal 31 ottobre al 6 novembre il piroscafo «Giuseppino Luzzo» di 7.188 t.d.l., dell'armatore Achille Luzzo di Napoli, per sostituzione del timone e pitturazione della carena.

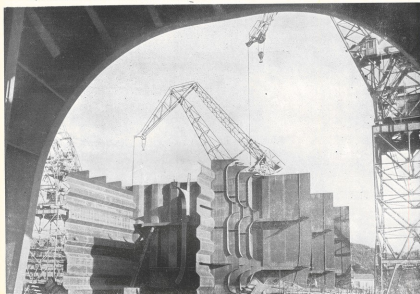


La motonave «Corallina» di 19.200 t.d.w. in allineamento

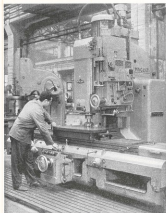
# PANORAMA AZIENDALE



Sopra: una inquadratura della «Leonardo da Vinci» in allestimento al Cantiere di Sestri. Sotto: nasce una nave al Cantiere di Muggiano



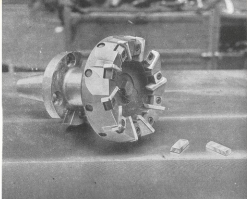
# Prove d'una fresa a lame di ceramica allo stabilimento CMI



Sopra, a tutto: fresaio «Siviani» con la fresa a lame di ceramica montata sul mandrino (a sinistra) e la parte lavorata (a destra)



Sotto, la fresa a lame di ceramica in lavoro (profilo di punta a 3 mm); velocità = 200 mm/1'; avanzamento linea = 0,05 mm/1'



Sopra: la fresa a lame di ceramica montata sulla fresaio. Sotto: una fresa ad utensili a placchette di carburi (a sinistra) e la fresa a lame di ceramica (a destra)

Avendo ormai acquisito una certa esperienza nel campo degli utensili a placchette ceramiche — tanto che quando i pezzi da lavorare e le macchine utensili in produzione vengono impostati lo specialista di fiducia al lavoro — abbiamo avuto il campo delle prove che fino a tale di ceramica prevedono una in questa.

La fresa impiegata è una «Cicco», fornita dalla Società di Carboni, con un diametro di 100 mm, e 10 lame ceramiche fissate in modo permanente sul mandrino. Tale fresa è stata montata su una fresaio verticale «Mogno» di tipo 3 di moderna costruzione. La parte di lavoro era una sola: un pezzo di metallo in acciaio.

Il secondo risultato ottenuto è stato di grande portata (a sinistra).

b) la velocità periferica da usare (a sinistra).

c) l'angolo di inclinazione della fresaio.

d) la velocità di avanzamento della fresaio.

e) la velocità di avanzamento della fresaio.

f) la velocità di avanzamento della fresaio.

g) la velocità di avanzamento della fresaio.

h) la velocità di avanzamento della fresaio.

i) la velocità di avanzamento della fresaio.

j) la velocità di avanzamento della fresaio.

k) la velocità di avanzamento della fresaio.

l) la velocità di avanzamento della fresaio.

m) la velocità di avanzamento della fresaio.

n) la velocità di avanzamento della fresaio.

o) la velocità di avanzamento della fresaio.

p) la velocità di avanzamento della fresaio.

q) la velocità di avanzamento della fresaio.

r) la velocità di avanzamento della fresaio.

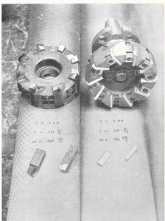
s) la velocità di avanzamento della fresaio.

t) la velocità di avanzamento della fresaio.

u) la velocità di avanzamento della fresaio.

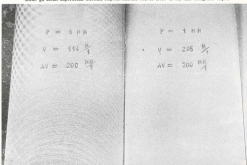
v) la velocità di avanzamento della fresaio.

w) la velocità di avanzamento della fresaio.



ANTONIO FRANCESCHI

Sotto: gli stessi utensili: utensili rigenerati con le fresse di cui sono fotografate sopra



Ricordate ancora il centro rotore? Ricordate ancora che lo abbiamo lasciato, mezzo di un mese fa, al Maccaus, pronto per la partenza? Ricordate ancora che avevamo guidato il nostro viaggio in aereo, alla S.I.A.U., parlando da un tavolo inferno di rotanti — ferro e ghisa — destinati all'altifera?

Questi rotanti divennero presto un rotore appena sbarcato, quindi fu a lunga sottoposto a trattamenti di ogni genere e fu trasferito al Maccaus, per le successive lavorazioni.

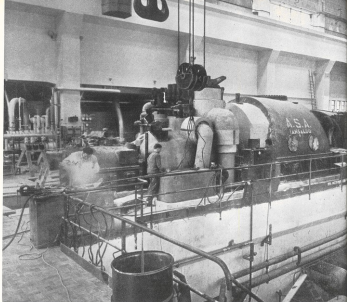
Qui, dopo diversi controlli, fu lavorata alle quote richieste dai progetti, fu pallettato, controllato ancora, finito e spedito verso la sua destinazione ultima. Nel viaggio andò a ripercuotersi in centrale, per seguire — passo per passo — le fasi del suo montaggio nella sua sede definitiva.

I rotori di alta e bassa pressione giungono in centrale già rigidamente accoppiati e protetti da una speciale vernice, particolarmente spalmata sulla palette.

Il rotore, durante il trasporto, è sistemato su di una speciale slitta, e si reca fino al momento del montaggio.

Trattato si è proceduto, e si procede, al montaggio delle varie parti della turbina. Innanzitutto si posiziona, cioè si fissa al muro, la cassa di alta pressione; quindi, perfettamente allineata con la precedente, viene installata la « cassa comando » che è un po' il cervello della macchina e che provvede tutti i dispositivi di controllo. Tanto per darne un'idea, diremo che in questa « scatola » sono il regolatore principale, il regolatore di emergenza (o meglio, di sicurezza), il regolatore di emergenza, per esempio, entra in funzione quando la velocità della macchina giunge al 105 per cento (per essere d'ordine, in genere, alla rete elettrica); ed entra in funzione anche quando la chiusura della valvola di ammissione del vapore rischierrebbe.

Quando la macchina giunge, in velocità, al 105 per cento, il regolatore chiuderà le valvole, bloccando il funzionamento dell'apparato. Il dispositivo di sicurezza serve a manovrare lo scatto per sopravvelocità (tanto per continuare negli esempi): se la velocità della



## COME NASCE UN ROTORE

# Il montaggio

macchina raggiunge, in pochi, il 110 per cento della velocità — cosa pressoché impossibile — il dispositivo chiude automaticamente tutta la valvola di ammissione del vapore, fermando di colpo questa la macchina stessa. Questa, principalmente, quanto è costosa nella « cassa comando ».

Occasionale questo allineamento viene sistemato (« posiziona ») rispetto alla cassa di bas-

sa pressione: vale a dire che le due casse vengono perfettamente allineate rispetto a posizioni predeterminate dai progetti. Una volta completata l'operazione, viene poggiata la semina inferiore della turbina di alta pressione. Si tratta di una delle operazioni più difficili e più delicate per cui gli scarti consentiti sono dell'ordine di decimi di millimetro e anche meno.

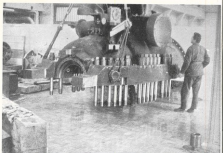
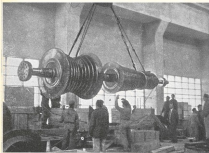
Terminate queste operazio-

ni che richiedono particolare precisione e correttezza, con analogo procedimento si allineano le casse interne. Vale a dire che un filo di acciaio, per lontanissime tese tra le varie centrali — molte delle quali già segate nel ferro, serve a determinare le posizioni ideali. Una volta allineate le casse interne che, si noti, esistono solo nella turbina di alta pressione, vengono collocati i diaframmi, cioè la pa-

lettatura fissa della turbina, cui già abbiamo accennato nella nostra precedente puntata.

Anche questi, una volta sistemati, hanno bisogno del controllo, per essere sicuri che siano perfettamente allineati: devono, in altre parole, avere lo stesso centro.

Avevamo lasciato il nostro rotore ad attendere non appena giungano in centrale, nella centrale di Bari, per essere c-



CENT' ANNI FA

## Con l'invenzione della celluloido nasceva in America l'industria delle materie plastiche

Nel giro di un decennio le materie plastiche hanno raggiunto una diffusione così vasta in ogni settore dell'attività umana, da influire profondamente sulla nostra esistenza.

La loro versatilità è enormemente straordinaria. Dal servizio, la stessa materia plastica che viene adoperata per la fabbricazione di un poppale per scafi navi, entra nella costruzione dei grandi palloni di plastica destinati all'esplosione scientifica delle regioni superiori dell'atmosfera. Ene possono essere robbi come l'acciaio, plastica come la gomma, leggere e soffici come la lenzuola di un pubeo e sono in grado di assicurare la stessa trasparenza del cristallo o la scioltezza di una rete, o la compattezza e la robustezza di un corpo solido. La gamma dei loro impieghi va dall'armamento delle artigie dei materiali da costruzione alle dentiere e agli strumenti chirurgici, alle imbarcazioni e alle parti di automobili, aeroplani e persino satelliti artificiali terrestri.

Non più di 25 anni or sono, gran parte delle materie plastiche restavano ancora considerate meri prodotti naturali. Oggi, invece, si prevede che, nonostante il loro sviluppo sbalorditivo negli ultimi anni, il loro numero ed i loro impieghi tenderanno ad aumentare per effetto di nuove scoperte e di nuove applicazioni. In breve, le materie plastiche costituiscono una delle più utili conquiste che siano mai stati forniti dalla chimica per il miglioramento della vita umana.

I primi passi nel settore delle materie plastiche risalgono al 1860, quando il chimico tedesco Christian Schöenbein scoprì all'Università di Berlino, in Berlino, che il carbonato con acido nitroso e nitrico sviluppava un potente esplosivo, il fulminato.

La scoperta di Schöenbein aprì la chimica in ogni parte del mondo a dedicarsi ad esperienze sulla cellulosa. Nello stesso anno, il francese Louis Mésard scoprì che la cellulosa, in soluzione, che il carbonato con acido nitroso e nitrico sviluppava un potente esplosivo, il fulminato. La scoperta venne messa a profitto nella produzione commerciale di un «cello» liquido a base di collodio, che di lì a qualche

anno sarebbe fornito il posto di partenza per innumerevoli sviluppi.

Infatti, una gelatina di assai dopo, l'accidentale rovesciamento del contenitore di una bottiglia di collodio sulla effluvia di un giovane giacinto azzurro tipografo americano stabilirono l'era delle odierne meravigliose conquiste delle materie plastiche.

Il tipografo rispondente al nome di John Wesley Hyatt All'epoca in cui aveva il collodio versato dalla bottiglia, egli stava cercando di trovare un surrogato dell'avorio per le palle di biliardo, in modo da assicurarsi un premio di 10.000 dollari offerto da una ditta di New York. Il collodio, nell'azione della bottiglia, si era solidificato formando una sostanza simile all'avorio.

Hyatt prese in affitto una bottega che dava su un cortile interno e iniziò a compiere gli

esperimenti con il collodio. Si diffuse la voce che stava lavorando col fulminato e che probabilmente avrebbe finito per far saltare in aria l'intero quartiere. Egli fu costretto a trasferirsi in una bottega più isolata e, al riparo delle porte crivellate di chiodi, riprese gli esperimenti. Dai precedenti studi compiuti in Gran Bretagna da A. Parkes e D. Spill egli apprese che si poteva ottenere una soluzione di canfora per rendere più flessibile la plastica.

Hyatt prese la canfora solida con nitrocellulosa ed alcool e, dopo averla ridotta in polvere ed al calore, in una pressa di costruzione artigianale. Nel 1863, in questa modesta bottega, nacque la «celluloido», come la prima materia plastica sintetica che abbia riportato un successo commerciale. Nel 1868, venne accordata a Hyatt e al fratello Isiah un brevetto

per la combinazione in una massa plastica delle nitrocellulose e della canfora, usata per la formazione di oggetti con questa composizione. Hyatt non ottenne il premio, ma la consegna la produzione commerciale della celluloido nel 1871 era già avviata.

Le materie plastiche e lo sviluppo della fotografia fecero, per un caso fortuito, i primi passi insieme. La celluloido era fabbricata a Newark, nel New Jersey, dove viveva anche Hensbell Goodwin un pastore protestante che di anno in anno pubblicava i suoi parocchiali con conferenze religiose che portavano di dialettica e rilancio. Non essendo in grado di procurarsi certe disposizioni, cominciò a preparare per proprio conto fotografie di immagini tratte da libri e ritratti. Dato che la celluloido era un prodotto locale, egli cercò di adoperarla in sostituzione delle lastre di vetro, che allora venivano impiegate per la fotografia. In tal modo nacque la pellicola, che più tardi sarebbe stata perfezionata da George Eastman, se ne impiegò di buona, la cui pellicola per l'auto-camera e per la fotografia portatile. L'impiego della celluloido nella fotografia portatile. La prima stampa pellicola flessibile venne realizzata da Eastman nel 1888.

In quello stesso anno, un chimico belga, il dott. Léo M. Baekeland, giunse in America in viaggio di nozze e per te-

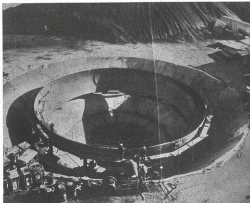
stare una serie di lezioni. Trovandosi a New York, decise di rimanere, anzitutto in un'auto, per una serie di prodotti fotografici. Diversi anni più tardi il chimico inventò una certa fotografia sensibilizzata che permise per la prima volta la stampa rapida delle fotografie. Egli costruì il breveto ad Eastman per una cifra che, a questo punto, si aggira sui milioni di dollari.

Ritornato indipendentemente dal posto di visita fruttuosa, il dottor Baekeland tornò alla sua prima passione, le ricerche chimiche, stabilendo una officina sul retro dell'abitazione e nel seminterrato. Egli intendeva riprodurre le migliori qualità di gomma e nello stesso tempo migliorare le caratteristiche di questa resina naturale in maniera da renderla più adatta alle applicazioni. Con i suoi sforzi, una materia plastica dura e tenace, egli inventò un materiale destinato ad avere un profondo effetto sull'industria americana. La radio, il telefono, l'automobile ed altre invenzioni fecero rapidamente sentire la domanda di questo prodotto. Nel 1890, Baekeland ottenne il brevetto per questa resina sintetica commerciale.

La celluloido e le baekelite, nel giro di poco di tempo, avevano subito un'evoluzione che le rese per utilizzarle in condizioni fondamentali di resistenza comuni ed abbondanti nelle costruzioni di nuovi materiali. In seguito, fu creata la più serie acciaio.

Questi due materiali sintetici hanno dato il via ad una delle industrie che maggiormente si sono sviluppate negli ultimi anni, negli Stati Uniti e nel resto del mondo, e ad uno dei capitoli più affascinanti della chimica applicata.

## Nuovi impianti termonucleari



Questo impianto nucleare in costruzione a El Bar, nel Minnesota, potrà generare 22.000 kilowatt, capaci di servire una città di 20 mila abitanti. La pratica, al fronte di un reattore ad acqua bollente nel quale il calore del combustibile porta l'acqua all'ebollizione. Il vapore viene innescato in uno scambiatore di calore e conietto con un secondo circuito. L'acqua contenuta in quest'ultimo preleva il calore dalle tubazioni trasformandosi quindi in vapore. Questo vapore viene convertito dallo scambiatore di calore ad un accumulatore che lo trasmette a una turbina, la cui temperatura passando sotto le sue turbine.

## L'incremento demografico

In base ai dati provvisori trasmessi dagli uffici comunali all'Istituto centrale di statistiche, l'andamento demografico del Paese, Italia che, durante il periodo gennaio-giugno 1959, il numero complessivo dei nati vivi è stato 254.478, con un aumento di 11 mila 859 rispetto a quello registrato nel periodo gennaio-giugno dell'anno precedente. Il coefficiente di natalità cioè il numero dei nati vivi per mille abitanti, riferito all'anno 1959, è risultato pari a 16,6 contro 15,9 del 1958.

Scopo del mese periodo, il numero complessivo dei morti è stato di 216.115 con una diminuzione di 8.367 rispetto al 1958. Il quoziente di mortalità è pertanto, risultato pari a 14,5 contro 15,9 del 1958.

In conseguenza del rilevato aumento, nel periodo gennaio-giugno 1959, l'incremento naturale della popolazione, cioè l'eccedenza del numero dei nati vivi sui morti, è risultato di 21.847.

Il numero complessivo dei matrimoni celebrati durante il periodo gennaio-giugno 1959 è stato di 171.845, con un aumento di 3.815 rispetto all'anno precedente. Il quoziente di nuzialità, cioè il numero dei matrimoni per mille abitanti, è risultato di 11,5 contro 11,4 del 1958.

# Un grande croceve

**G**li imponenti trafori stradali del Monte Bianco e del Gran S. Bernardo, situati nei suoi passi da circa undici mesi, mettono finalmente in comunicazione la Val d'Aosta con la Francia e la Svizzera per tutto l'anno, ponendo Torino in una situazione di più larga respiro di fronte alla barriera alpina, che per la capitale del Piemonte — a parte le linee ferroviarie attraverso la galleria del Cenisio e del Sempione e il solo valico del Monginevro (m. 1894) — è chiusa sia ad occidente che a settentrione all'incirca da dicembre a maggio. E' noto, infatti, che durante questo periodo i passi stradali del Monginevro (m. 1884), del Gran S. Bernardo (m. 2433) e del Sempione (m. 2005) sono bloccati dalla neve.

I frazi agostiniani che dal 982 hanno i loro famosi ospizi ad Foceda e sul Gran S. Bernardo, dopo l'apertura dei due trafori resteranno più soli che mai, unici abitanti testinosi, con i loro affissi casi, della fatale decadenza di quei valichi su cui passò tante volte la storia, dai Galli ai Romani, da Federico Barbarossa a Napoleone Bonaparte.

Ma i trafori del Monte Bianco e del Gran S. Bernardo non potrebbero svolgere che in piccola parte la loro funzione se il gigantesco traffico internazionale che transita di qui rimanesse intralciato, in Italia, per colpa dell'inefficienza delle nostre strade. Questo non dovrebbe verificarsi, però, in quanto è in programma, e in buona parte già in costruzione, un vasto complesso di nuove grandi arterie destinato anche ad alimentare e a rice-



La doppia linea tratteggiata segna i due trafori. La strada da Aosta a Pré S. Didier è la statale 26, quella da Aosta a S. Rhémy la statale 27

vere l'impetuoso torrente di macchine che si riverserà agli imbocchi delle due gallerie.

Lungo la penisola la spina dorsale del nuovo assetto stradale sarà costituita dalla gigantesca « Autostrada del sole » lunga 738 km. da Napoli a Milano, mentre nel nord avremo la Sesto-Salerno - Milano, la Genova - Savona, la Savona - Ceva - Torino, la Torino - Ivrea - Aosta. A queste opere vanno aggiunti il raddoppio già iniziato della vecchia Milano - Torino e quello prossimo della Genova - Sesto-Salerno e della Milano - Brescia.

Per quanto riguarda in particolare il Piemonte, oltre alla costruzione già iniziata di quella parte di autostrade che l'attraverseranno, sono allo studio altri collegamenti che daranno anche vita, insieme con i due trafori, ad un gran-

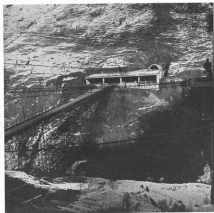
do circuito turistico - commerciale. Essi sono: il raddoppio stradale del tunnel ferroviario del Cenisio, il traforo del Colle della Gallina per il collegamento Ceresio-Vai d'Aosta e il traforo del Colle della Croce per il collegamento Piemonte - Francia meridionale attraverso la Val Pellice.

Le prospettive per questa vasta rete stradale sono, come si vede, incoraggianti. Bisogna rilevare, però, che la risoluzione del problema delle comunicazioni se manca drasticamente in campo milanese, per la Val d'Aosta, almeno per il momento, non va troppo bene. Infatti le statali 26 e 27 sono assolutamente inadeguate a raccogliere l'enorme traffico che inevitabilmente dovrà percorrere una volta aperti i trafori del Monte Bianco e del Gran S. Bernardo, ed inoltre

Il traforo del Monte Bianco. Le posizioni dell'imbocco italiano nei pressi di Entrèves (in alto) e di quello francese nei pressi di Chamonix (sopra) segnate dalla freccia bianca; avanzamento a piena sezione (sotto) con il carro-ponte che permette la perforazione su tutta la parete di roccia.



Il traforo del Gran S. Bernardo. Da sinistra a destra: l'imbocco italiano



# ia d'Europa

l'autostrada proveniente da Torino arriverà solo fino ad Aosta. Qualche lavoro di miglioramento e di ampliamento è stato fatto, ma il più resta da fare.

Il traforo del Monte Bianco e quello del Gran S. Bernardo si innescano — ed è proprio questa una delle ragioni che ne determinano l'eccezionale importanza — su due grandi direttrici, rispettivamente la Parigi - Roma (che ha sul percorso Digione, Ginevra, Torino, Genova) e la Amburgo - Roma, cioè la lunga «Strada del T meridiano» (che ha sul percorso Francoforte sul Meno, Strasburgo, Basilea, Berna, Lucerna, Torino). La città della Nide ovestale, del Valentino, del Salone della tecnica e della Fiat, situata su entrambi le direttrici, diventerà perciò un grande crocevia d'Europa.

Abbiamo detto, per prima cosa, che i trafori del Monte Bianco e del Gran S. Bernardo apriranno per tutto l'anno la Val d'Aosta verso la Francia e la Svizzera. Aggiungiamo, sullo stesso piano di priorità e come conseguenza della convergenza su Torino delle comunicazioni dirette che con permetteranno da Parigi e da Amburgo, l'abbreviazione delle distanze. Ad esempio, in conseguenza del traforo del Monte Bianco, Parigi si troverà avvicinata di 75 km. a Torino e a Genova, e di 179 km. a Milano in confronto al percorso per il valico del Moncenisio (aperta solo nei mesi d'inverno) e di 357 km. a Torino, 334 a Genova e 437 a Milano in confronto al percorso attraverso Lione, Ginevra e Nizza.

Il traforo del Gran S. Bernardo abbrevierà di circa 18 km. la strada che sale sul valico (aperta solo nei mesi d'inverno) e avvantaggerà specialmente Torino nel collegamento con Amburgo e il Mare del Nord (per cui la direttiva è in via di realizzazione la grande autostrada Amburgo - Francoforte - Basilea, detta «Hafstra»), in quelle quelle percorsi stradali è attualmente possibile nella stagione invernale solo attraverso una grande deviazione per il passo del Malesia (m. 1.833) in Svizzera, nella strada da Chiavenna a S. Moritz, oppure attraverso il Moncenisio.

Con i trafori del Monte Bianco e del Gran S. Bernardo la barriera alpina verso l'Europa nord occidentale sarà dunque aperta in continuazione ma già si parla di altri trafori stradali più ad oriente, in Italia e in Svizzera: Sempione, S. Gottardo, S. Bernardina, Spluga. Le prospettive si allungano sempre più nel quadro del Mercato Europeo Comune.

Per la realizzazione del traforo del Monte Bianco è stata costituita una Società concessionaria che si chiama appunto «Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco» (con sede amministrativa a Roma e legale ad Aosta), presieduta dall'ingegnere Francesco Iacononi di S. Siro. Direttore dei lavori è l'ing. Giovanni Catalano. L'associazione dell'opera è «Società Italiana per Condotte di Acqua» di Roma, che ha per direttore generale (oltre che vice presidente) il dott. Lina Curi e direttore del cantiere



La condotta di ventilazione per il cantiere interno nel traforo del Monte Bianco

ing. Guido Cesare Meschini. Il progetto è del prof. Vittorio Zignoli del Politecnico di Torino.

A costruirne l'ultima in due Società concessionarie, italiana e francese, costituiranno una Società unica peritica che assumerà l'esercizio della galleria per 70 anni, al termine dei quali la galleria stessa diventerà proprietà comune e indivisibile dell'Italia e della Francia.

La galleria sotto il più alto massiccio d'Europa avrà un percorso rettilineo di 11.600 metri e sarà la più lunga galleria stradale del mondo. Attualmente il record di lunghezza è detenuto dal tunnel sottomarino di 8 km. tra le isole Ilesha e Kyushu in Giappone.

L'imbocco italiano si trova a 1.381 m. presso Estéves e quello francese a 1.574 presso Chamonix. Dall'imbocco italiano la galleria salirà con pen-

denza 8,25% per 6.688 m. (il punto più alto sarà a quota 1.393,17), quindi scenderà verso la Francia con pendenza 2,6%. La sezione di scavo è di circa 80 mq., mentre la galleria finita la sezione libera sarà di 68 mq. Il piano viabile resterà sopraelevato di metri 2,48 dal fondo, creando un ampio passaggio per le condotte di ventilazione, i cavi elettrici, telefonici e di segnalazione laterale, canali di scolo delle acque d'irrigazione, ecc. La carreggiata sarà larga 7 m. e si talli correranno due marciapiedi larghi 76 cm. L'altezza della condotta sull'impavido stradale è stata stabilita in m. 5,30 e la larghezza massima, secondo la sezione a forma di ferro di cavallo, in m. 9,15.

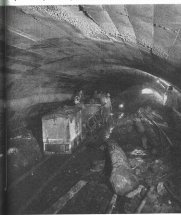
Lungo la galleria verranno costruiti, ogni 200 m., degli ampliamenti, alternativamente a destra e a sinistra, che consentiranno la sosta, in caso di guasti, anche alle più grosse autocarri, le quali potranno

pure invertire la marcia, in corrispondenza di ogni ampliamento, usufruendo di opportune cavità perpendicolari alla galleria lunghe 17 m. Ci saranno inoltre, sul marciapiedi, nicchie adossate ogni 50 m. e, ai due imbocchi, apparecchiature di sorveglianza, controllo e segnalazione della posizione delle vetture nell'ambito della galleria e frequenza dei telefoni lungo il percorso.

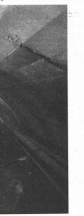
Attraverso il tunnel passeranno ogni anno circa 264.000 autoveicoli, 24.000 autobus, 65.000 motocicli, 15.000 camion, con un movimento di 1.500.000 passeggeri e 75.000 tonnellate di merci.

Analogamente a quanto è stato fatto per il traforo del Monte Bianco, è stata costituita la «Società Italiana per il Traforo del Gran S. Bernardo», che ha sede a Torino ed è presieduta dall'ing. Vittorio Bissini Confalonieri. Direttore

Il piazzale esposto e il posto di servizio sul terrazzo S. Bernardo;



gette di rivestimento in calcestruzzo;



armatura del cunicolo di avanzamento,







questo scrupoloso ed estremo operando viene calata per la prima volta il rotore nel suo letto naturale: questa operazione serve soprattutto per osservare gli aggiustamenti dei settori di tenuta, cioè di quegli anelli che, nella parte interna, portano degli anelli affissi a lama di coltello che, ad intimo contatto con l'asse, costringono il vapore sfuggente ad un corso predeterminato, ad un percorso vizioso a volute per cui non si riduce al minimo le possibili perdite.

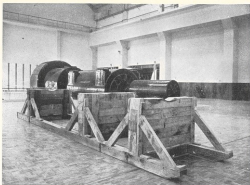
E poi si procede al rilievo accurato cioè si rilevano i giochi assiali e radiali tra le parti fisse e quelle mobili. E' logico che per tutte queste operazioni, c'è sempre una potentissima grua capace di sollevare pezzi tanto pesanti. A Bari è stata costruita dal nostro stabilimento CMI, è a ponte ed ha una capacità di sollevamento pari a 150 tonnellate.

Dopo i rilievi ed accennate variazioni, viene presa la posizione dei rotori rispetto a determinati punti-chiave, affidabili in precedenza in officina: questo serve per accertarsi che il rotore sia sistemato nella medesima posizione in cui si trovava in officina. E questo servirà anche per eventuali revisioni o possibili sostituzioni.

Fino a questa parte il rotore è ancora scoperto. E adesso viene di nuovo entrato per un lavoro cosiddetto di smontamento, cioè una pulizia generale ed una spazzatura, revisione delle sue parti. Finalizzate vengono sistemati i diaframmi, poi dell'attivamento il rotore e si copre ormai la macchina, sistemando prima i mezzi di sicurezza superiori, la mesh antiscossa superiore e la mesh inferiore.

Ed ecco ora giunti al colosso definitivo. Vengono assemblati i vari componenti della macchina, viene soffiato vapore (tra caviglie in ogni caso la turbina), viene soffiato vapore perché questo asporti, con la sua violentissima ventata, eventuali residui o impurità dai tubi stessi, viene messa a punto la regolazione dei dispositivi e viene immesso il vapore in turbina.

La prima prova è quella della dilatazione della cassa di base pressoché praticamente la macchina gira a velocità ri-



Alcune parti in montaggio a Bari della 2a sezione termoelettrica costruita al nostro stabilimento Meccanico per la "IME": la turbina (sopra il titolo); i rotori accoppiati di bassa e alta pressione, la cassa di alta pressione, il rotore alto alta pressione, i cuscinetti della turbina (in basso a sinistra); -stella per supporto rotore turbina (sopra)

della per circa 30 ore, quindi «macina» per qualche giorno a 1800 giri per un definitivo e completo accostamento dell'alberatore e, quando in tale accostamento è stato raggiunto il massimo affidabile, inizia la parte vera e propria di prova della macchina.

Con la macchina a 2000 giri al minuto prima, viene innalzato un flusso d'olio nel regolatore a scatto che così appennato dal liquido scatta come se fosse in sopravvelocità. Eliminato l'olio la macchina viene portata ad una velocità superiore del 10 per cento a quella normale di esercizio (normalmente 3000 giri), per un'ulteriore scala di sopravvelocità. Si fa lunga quindi alla prova di intervento della valvole di intervento, viene riprova riassumendoci: cioè si porta la macchina ad una velocità del 100 per cento e si controlla l'azione della valvola. Al 100 per cento le valvole devono essersi chiuse.

Successiva è la prova di sfreccio, o del grado di intervento della regolazione. A mano a mano che la valvola di s-

mergenza la macchina si trova a chiedere vapore e di conseguenza si aprono tutte le valvole di controllo. Così si può vedere se lo scatto di velocità è quello overnesso se l'intercambio avviene nel tempo e nel modo voluto.

Vengono infine i controlli sulle parti elettriche e la «entrata in parallelo» vale a dire che viene variata la velocità della turbina fino a fare coincidere la frequenza dello alberatore — e quindi la velocità del rotore — con la frequenza della rete, cui sono allacciati gli alterni. A questo punto viene chiesto l'intervento di macchina. Vengono, infine, le prove a pieno carico.

Non resta a questo punto che fermare la macchina, operare una revisione dei cuscinetti portanti, togliere i filtri provvisori dalle valvole di sovralimentazione vapore riscaldato e di emergenza vapore surriscaldato. Dall'uscita delle prove saranno passati, in media, una quindicina di giorni.

Potrò sembrare, a prima vista, che questa volta siano stati un po' al di là di quella

che è il rotore vero e proprio e del più volte profertosi il mio che, se della prima partita, ci siamo prefatti. Ma va tenuto presente che, a questo punto, il rotore non è più una macchina a sé stante, isolata dal complesso delle altre macchine cui è legata da indissolubili vincoli di interdipendenza. In questa prova, è considerata passata, alla prova, la rete abbiamo stabilito spesso quella di turbina e di macchina proprio per questa ragione: ragione che non vuol essere un modo di disancorare il motore ormai vecchio a ruota, ma una maniera di assicurarci, di riconoscerci una volta, un posto nella vita industriale, moderna.

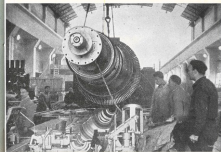
Siamo usciti da Bari molto più contenti e convinti di quando entrammo in azienda per iniziare il nostro viaggio: eravamo al tramonto, un tramonto rutilante nel cielo estremamente terso e ci pareva di scoprire in tanto arancione tripudio di luci una vestita ricompensa alla intelligente fatica degli uomini.

Emidio Lescalo

## gio

santi. Purtroppo nemmeno su di essi oggi ci è possibile distinguere, quindi ci proporzionano ribatterci fra noi. Va detto, però, che tutte queste le operazioni sono davvero lunghe e complesse: basterebbe pensare al trasloco complessivo del materiale installato ed alla difficoltà di sistemare tale mole di materiali non precisamente veramente eccezionale.

E così dunque, dopo tutte







## SOGGIORNI INVERNALI

## Notiziario delle sezioni



Richiamo di Sella di Val Gardena

## Musica

Conse già assai note nel numero scorso de "L'Espresso", si porta a conoscenza il programma del concerto del « Casa-pieno » di Genova, che sarà eseguito da musicisti di Nino Colonna e Oreste Grossi, della mandola Giacomo Lalli e Gino del Torre, del liuto Paolo Bartolini e del chitarrista Carlo Palladino.

Parte prima. Complesso a plectro di Genova, Tasterioli del violoncello: B. Legali (1719-77), sonata; M. Yorio (1735-1777), largo; P. D. Perdisi (1719-1792), sonata; D. Scar-

Presso la sede di via Stevino sono già iniziati i corsi di pianoforte (saggi-gio) e di armonia, sotto la guida della professoressa Anna Canepa.

Presso la scuola del prof. Carlo Palladino (piazza delle Vigne, 6-8 - Genova) hanno avuto inizio i corsi di chitarra.

Presso la scuola della professoressa Floria Giampietra (via Maffeo, 12-2 - Ge-Sestri) proseguono i corsi di classe classica per le bimbe dei dopalvevisti.

Si invitano quanti desiderano frequentare i suddetti corsi a prendere contatto con la segreteria del Dopalevisti.

## TROFEO «A. BANDETTINI»



La detenzione dei premi (sopra) e la premiazione



latti (1685-1757), pastorella, miscela, sonata.

Parte seconda. Carlo Palladino, chitarrista: F. Ser (1789-1829), preludio, minuetto; L. Morzani (1668-1843), « Similia forda », « Colpo di vento »; J. Molise (1872-1913), « Serenata spagnola »; J. R. Motta (1886-1924), Fantasia op. 60; N. S. Motta, « Fantasia spagnola »; T. Tarraga (1852-1909), « Follia di », « Treno », « Capriccio ».

Parte terza. Complesso a plectro di Genova, Tasterioli del violoncello: S. Mohl (1732-1837), minuetto; F. Gompini (1668-1732), « Ruedo-matita » (La venglia); « Les papillons » (La farfalla); G. F. Ransoni (1683-1740), « La paille » (La gallina); « Le rigolet dei stinzi » (Il richiamo degli uccelli); C. Dagulin (1804-1772), « Le ceceo » (Il ceco).

Il concerto si effettuerà nel salone di via A. Biondo lunedì 7 dicembre, p.m., alle ore 21 precise. L'ingresso è libero a tutti i dopalvevisti ed i biglietti programmati si potranno ritirare presso i delegati di Stadthaus.

## Motorismo

Recentemente è stato concluso un accordo con l'Asitalia sulla sciala (ferma appunto l'accordo precedente) cioè la « Burtocchi » di Corigliano e Pegli, mediante il quale vengono impartiti le necessarie istruzioni teoriche di guida per il conseguimento della patente prevista dal Tar. 88 del nuovo codice della strada. Le lezioni teoriche durano circa 60 giorni, e nel corso delle ore dedicate alle esercitazioni di guida.

Le tariffe concordate, che comprendono anche il foglio rosa,

la vidimazione ed il bollo, sono fissate in 15.000 lire per i soci ed i famigliari ed in 20.000 per i non soci.

Per la necessaria convenzione delle vecchie patenti, prevista dal nuovo codice della strada, detta convenzione provvederà alle pratiche necessarie, dietro compenso di lire 1.000 per le patenti rilasciate negli ultimi cinque anni e di lire 2.000 per quelle precedenti (compresa la visita medica).

Recentemente sono state stipulate due importanti convenzioni per l'assistenza di autoveristi e motociclisti. Con la società « Savoia » di Milano per le autovetture, con massimali di venti milioni in caso di sinistro, altrettanti per ogni persona lesa e cinque milioni per danni a cose e animali. I premi sono di 20.000 lire annue — tutte comprese — indipendentemente dalla cifra della polizza. Nella convenzione sono previsti anche altri servizi, quali e premi per l'assistenza contro il rischio di incendio, furto e persone infortunite.

L'altra convenzione è stata stipulata con la compagnia « Milano » di Milano, per i motociclisti ed i motociclisti, con massimali di dieci milioni in caso di sinistro, altrettanti per ogni persona lesa e di tre milioni per danni a cose e animali. I premi variano secondo la cilindrata del motore. E' anche assicurabile il rischio di incendio e furto. I premi da corrispondere per la polizza sono di lire 6.300 per i ciclomotori e motocicli fino a 25 cc. e di lire 8.700 per i motocicli da 31 a 175 cc. e di lire 13.300 per i motocicli oltre i 175 cc. e di lire 5.900 per i motociclisti in genere.

Informazioni ulteriori presso la segreteria del Dopalevisti e la sezione motorismo.

## Pallanuoto

La finale della prima edizione del « 3-o Trofeo Alfonso Bandettini » ha avuto luogo il 6 a-

gendere, dalle 9.30 alle 12.30, nel campo di Villa Maria a Sestri. Il Trofeo, come di consueto, è stato organizzato dal nostro Dopalevisti. Le classifiche finali e le seguenti: 1) « Ansaldo A »; 2) « A. S. Malibù »; 3) « C.S.I. Manfredini »; 4) « Dopalevisti S.I.A.C. »; 5) « C.S.I. Velley Genova »; 6) « Ansaldo B ».

Fino la formazione delle diverse squadre: « Ansaldo A »; Paroli, Bissini, Gotti, Gotti, Granieri, Franzini, Scardis; « Ansaldo B »; Giannini, G. Raimondo, Delfino, Bionetti S., Bionetti P., Sciatto, Avellino.

## Tennis

Il primo torneo locale di doppio maschile, iniziato al primo ottobre, conclusosi il 14 novembre nel campo di Villa Maria a Sampierdarena, ha dato i seguenti risultati: 1) Franza - Tagliapietra; 2) Pirelli-Borghese; 3) Minelli - Salotti; 4) Gotta - Baldini; 5) Morsello - Firenze. L'organizzazione è stata curata e diretta dal direttore delle sezioni G. R. Dagnino.

## Caccia

Il tempaccio, assai piovigginoso, ha danneggiato la battuta di caccia di domenica 15 novembre a Borgo San Martino, con conseguenti scarsi risultati malgrado la pur intensa e numerosa partecipazione degli appassionati. Il 44 in totale. Compensano un po' di fagiani e un po' di anatre sono giunti a Genova i cacciatori, decisi a rifarsi, hanno stabilito di ripetere la battuta il 29 novembre.

## Attività montane

Il 28 ottobre scorso si è svolta la settimana già enunciatissima d'astensione a C. Bioglio, M. Grossa e Grotte di Torinese con 74 partecipanti. Il tempo è stato nevizioso, ma si è avuto un buon successo. Il 29 ottobre ha avuto luogo l'ottava gita a Monte Zita (1548 metri), cui hanno partecipato 40 persone.

## PER BENEMERENZE NEL SETTORE RICREATIVO

## Medaglia d'oro dell'ENAL all'Ansaldo

Con l'occasione sono stati premiati anche alcuni collaboratori che hanno prestato la loro opera per la realizzazione del nostro circolo ed alcuni dopalvevisti sportivi.

## Premiazione del direttore dell'ENAL provinciale

Recentemente il direttore provinciale di Genova dell'ENAL, comm. Piero Maffei, è stato promosso al grado IV (primo soprastante) della categoria di concetto.

Al comm. Maffei, cui siamo legati da sentimenti di viva stima e cordiale amicizia, vadano tutti i nostri auguri e le nostre felicitazioni per la meritata promozione.

## Notiziario dei servizi

### Viaggi e vacanze

Gli uffici soggiorni, innanzi al proliferare quest'anno a Sella di Val Gardena, presso la pensione "Mantova", del 3 gennaio al 14 febbraio 1966, in orari di 4, 5, 6, 7 ed 8 giorni. I prezzi giornalieri sono stati fissati come segue:

Azienda albergo: soci L. 1.800; famiglie L. 2.200; non soci L. 2.800.

Alta albergo: soci L. 1.400; famiglie L. 1.800; non soci L. 2.000.

Per il pagamento occorre versare lire 2.000 all'atto della prenotazione, mentre il saldo va effettuato prima della partenza. Il viaggio sarà effettuato in pullman solo nel caso che si raggiungano le quote persone prenotate, ed il prezzo del viaggio, in questo caso, resta fissato in lire scindole.

Le prenotazioni si ricevono presso la segreteria fino al 15 dicembre per il tour fino al 20 gennaio e fino al 25 dicembre per i tour successivi.

### Turismo

Il 14 novembre scorso, con tre pullmini, si sono recati a Torino per una visita al "Salone dell'Automobile" circa duecento persone. Le quasi totalità dei partecipanti ha avuto la possibilità di recarsi anche in visita a Seregno.

### Cultura

Venerdì 18 e martedì 22 novembre alle ore 21, presso il salone di via Adolfo Steno, a Sampierdarena, hanno avuto luogo le due annunciate serate dedicate alla proiezione di "L'epopea sul Sistema solare" e sulla "Spazio siderale". Questa iniziativa, che ha trovato un caldo apprezzamento da parte di un gruppo di ascoltatori appassionati di astronomia, è stata possibile grazie la spedita concessione del gruppo Adolfo Steno, segretario dell'Associazione per servizi astronomici "Daguerre", che ha cortesemente facilitato le proiezioni ed ha fornito un prezioso corredo di dispositivi, sculture nei più nobili contrasti astronomici del mondo, come quelli di Monte Palomar e Monte Wilson in U.S.A.

### La Segreteria comunista

Si parla a conoscenza degli interventi che, a fine data del 14 dicembre, si possono sottoscrivere le motivazioni per l'insediamento a condizioni particolarmente vantaggiose per la autonomia e i materiali con la concessione dal 1. gennaio 1966.

Al fine di creare all'occasione presso la Segreteria negli ultimi giorni del mese, si consiglia di approfittare del largo margine

se di tempo attaccando a disposizione.

Presso la segreteria possono essere acquistati biglietti per ogni spettacolo (compresi quelli del sabato e della domenica) di poltrone - lire 800 - e poltrona - lire 500 - per tutti gli spettacoli del teatro "Dino".

Alla stessa sede possono essere acquistati con una riduzione di circa il 10% biglietti per quasi tutti gli spettacoli in programma al "Politeama Genovese".

Presso la segreteria ed i delegati di stabilimento possono essere rinnovate le associazioni al "Touring Club Italiano" per il 1966. La quota è di lire 2.000, di cui lire 200 in contanti, ed il resto in tre rate. L'adesione di

diritto a ricevere gratuitamente quattro pubblicazioni editte dall'Editore, e cioè: "Arte e civiltà nell'Italia antica", "Guida rapida (vol. III) dell'Italia Meridionale e Insulare", "Fogli 25, 26 e 27 della Carta Automobilistica d'Italia al 200.000", "Il touring", bollettino bimestrale d'informazione al soci.

Sono aperte le iscrizioni per i nuovi soci, con gli stessi diritti del vecchio iscritto. Le quote annuali restano fissate in lire

2.000, di cui lire 200 in contanti, ed il resto in tre rate.

Ricordiamo a tutti i soci che presso la segreteria ed i delegati di stabilimento sono in distribuzione i materiali della "Opinione" di Genova (piazza delle Vigne, 6), che danno diritto al 50% di sconto nell'acquisto di soci di qualsiasi tipo delle migliori marche nazionali ed estere. La "Opinione" non cesserà imprimeggiando il 31 dicembre prossimo.

## La nostra gita a Stresa



L'annuale gita a Stresa, effettuata domenica 11 ottobre, ha avuto un successo veramente festoso e si hanno preso parte con 1.200 persone. Si ricorda che Stresa è stata la prima meta di una gita de "L'Unità" nel 1954, e che a Stresa allora andarono 248 persone. Dopo cinque anni di intensa attività nel campo turistico, ora del turismo sociale di qualità, è significativo che il numero dei partecipanti sia fatto salire, insieme alla evoluzione, stabilizzata, registrata in tal senso. Malgrado le incertezze atmosferiche dei giorni immediatamente precedenti, il tempo ed il mare hanno collaborato, e, sebbene cupo, contribuendo al successo della manifestazione. I gittanti hanno viaggiato in treno speciale e sono stati accompagnati dal segretario del Dopolavoro, Pietro Allera, e dal capo del "Servizio turistico", ing. Fulvio Foschi.



## "L'ansaldino" risponde

Care Ansaldino,

siamo un gruppo di ansaldini e quasi sempre costanti partecipanti alle riunioni che si sono delle questioni sul quali non viene tenuta sempre la stessa linea di condotta negli organizzatori, derivandone dei contrasti. Ci permettiamo pertanto di porre le seguenti domande, onde chiarire le cose una volta per sempre:

- 1) Perché c'è una differenza fra le quote di partecipazione dei dipendenti dell'Ansaldo (e dei soci del Dopelavoro) e quelle dei famigliari a carico?
- 2) Perché non si fanno delle gite a prezzi veramente popolari e alle portate di tutti?
- 3) Perché ci sono gite a pagamento le condotti ad altre a pagamento gratuite?
- 4) Perché non si agevolano i partecipanti alle gite all'estero per quanto riguarda la preparazione e la validazione dei documenti necessari?
- 5) Perché, dopo gli accordi e la sistemazione Ansaldino-Dopelavoro, non si cerca di migliorare?

Diamo alle, comunque, che la persona proposta all'organizzazione e all'andamento delle gite sono attive, volenterose e pronte ad affrontare qualsiasi imprevisto e quindi la nostra fiducia in esse non verrà a mancare.

(SEGUONO 21 FIRME)

Carichiamo di rispondere nel modo più esauriente possibile alle domande dei nostri cari e interlocutori:

1) Le differenze delle quote tra i dipendenti (e soci del Dopelavoro) e famigliari derivano dal fatto che il contributo economico (sia de "L'ansaldino" che del Dopelavoro) opera per ovvie ragioni preordinato a favore del socio e del dipendente. Per questo riguarda i famigliari a carico, il contributo è sempre concesso in minor misura, ma questo è evidente che, dato il rilevante numero di questi (in media tra per ogni dipendente o socio), consentirebbero somme rilevanti per finanziare le varie le quote di partecipazione. Probabilmente che fissare la quota in una misura intermedia, o preferire agevolare al massimo l'istituzione, tanto più che gli eventuali figli a carico (e di più di 14 anni) godono già quasi sempre di tariffe speciali, molto spesso inferiori a quelle del socio stesso. Questo dipende da ragioni relative al controllo tendente ad evitare abusi nella partecipazione dei famigliari alle gite, minor che altrimenti sarebbero più che necessarie.

2) A queste seconde richieste abbiamo risposto con le recenti gite a Strom, fatta al prezzo popolarissimo di lire 350 per i soci ed 800 per i famigliari (complessivamente lire 1.150 per marito e moglie). Altre gite di questo tipo sono in programma per il prossimo futuro.

3) Per le gite e le altre manifestazioni che comportano per il socio (o per il dipendente) un notevole onere economico, è sempre prevista il pagamento di un contributo.

mentre a contatti è richiesta per gite del tipo appunto di quelle effettuate a Strom.

4) Per le gite turistiche effettuate all'estero, sia "L'ansaldino" che il Dopelavoro hanno sempre avuto le pratiche per il patrocinio collettivo. Nella recente gita nella costa azzurra organizzata da "L'ansaldino", dove era prevista la sola carta d'identità, l'Ufficio Stampa ha provveduto per la quasi totalità dei partecipanti (e comunque per tutti quelli che ne hanno fatto richiesta) a far elaborare dalla Questura i documenti validi per l'espatrio. E così si farà in seguito.

5) Sia il Dopelavoro che "L'ansaldino", cercano sempre di migliorare i servizi turistici, al solo scopo di soddisfare le esigenze degli ansaldini.

Ringraziamo per le gentili espressioni con cui fermiamo la lettera ed auspiciamo gli articoli che tutto il personale preposto all'organizzazione farà sempre tutto il possibile per esaltarne la fiducia.

✱

Care Ansaldino,

con questa lettera, che gradirei molto veder pubblicata sulle tue pagine, vorrei porre alcune domande per le quali chiedo una risposta, dato che largamente trattato può interessare non pochi lavoratori della nostra azienda. Per chiarezza e maggior comprensione farò procedere alle domande una breve spiegazione del fatto. Tre anni or sono, su richiesta del medico curante, mi recai a Battaglia (Padova) per un breve periodo di cure termali per conto dell'INPS. E mi pare mi sia anni successivi (di cui una volta a Salomaggiore). Le divergenze sorte tra me e l'ufficio delegato a sbrogliare le pratiche, mi hanno appunto spinto a cercare un terzo competente che potesse darci la spiegazione, possibilmente definitiva, della cosa. Si può dividere il quesito in tre domande:

1) La cartolina estratto-paga ricevuta dal medico e compilata dall'Ufficio Personale dello stabilimento deve essere

### L'ansaldino

QUINDICESIMO  
DEI DIPENDENTI  
DELL'ANSALDO

✱

TESTO DELL'ANSALDO S.p.A.

✱

Direttore responsabile:  
Arrigo Orlandi

Pubblicazione: Via Fieschi, 10/11  
Genova

Stampato nella Tip. F.lli Pavesi  
Via S. Maria, 10 - 10123  
Pubblicazione: A. Orlandi, Via Lario  
Fieschi, 11 - 10123  
Tip. di Genova, 219, 9-5-1981

re consegnata all'INAM dall'Ufficio suddetto e, a richiesta, questa semplice pratica può essere svolta dall'interessato stesso?

2) L'Ufficio Personale è tenuto a scrivere sulla suddetta cartolina quale organismo ha provveduto ad inviare il materiale in cura, oppure è una liberatoria facoltativa, ma non richiesta?

3) Nel caso che l'interessato fosse "sotto multa" e nel frattempo fosse inviato in cura termale dall'INPS, il pagamento da parte dell'INAM dell'intera periodo di assenza continuerebbe senza soluzione di continuità?

Grazie per l'attenzione e le sperie concesse e grazie soprattutto per la risposta, che attendo fiducioso.

GIOVANNI NOTTE (MEC)

1) La cartolina estratto-paga di cui sopra è inviata all'Azienda, e l'Ufficio Personale dello stabilimento di appartenenza è tenuto a compilarla e a inviarla direttamente all'INAM.

2) L'Ufficio Personale non è tenuto a scrivere quale ente ha provveduto ad inviare il materiale presso luoghi di cura.

ma, una tale data viene presentata anche oltre che, a richiesta dell'INAM, debbono essere forniti successivamente ulteriori chiarimenti.

3) Nel caso in cui il dicente venga assegnato a un luogo di cura da parte dell'INPS, ai suoi nel contempo emesso

a carico dell'INAM, e non possa perciò addebiatarla della propria residenza, deve sottoporre il proprio caso alla Sezione Territoriale dell'INAM alla quale è iscritto, e sotto alla quale si iscriverà che verrà esposto dei moduli dell'ente assicurativo curante.

## Moderna organizzazione vendita rateale a favore di impiegati e lavoratori

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

con Sede in Genova, comunica ai dipendenti dell'Ansaldo che ha aperto il nuovo ingresso ai propri magazzini in Piazza Scuole Pie, 19 a dondolo di vetrine per l'esposizione dei propri articoli di

Tessuti - Confezioni - Impermeabili - Calzature e tutti gli articoli di abbigliamento maschile, femminile e per ragazzo.

I signori dipendenti dell'Ansaldo che presenteranno queste tagliando, beneficeranno del 10% di sconto su acquisti per contanti e del 15% su acquisti a rate SMI.T.



si sente

si sente la differenza!

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

Per mantenere il suo sotto-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 scorie alla candela, perché è l'unica miscela che contiene I.C.A.

— Shellina unico in sé i vantaggi di due prodotti famosi: la Benzina Shell con I.C.A. e lo Shell 2T. 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.



La superba prora della "Leonardo da Vinci",  
in una recentissima, suggestiva inquadratura