

dedicata ai visitatori del sito e agli appassionati di modellismo

NLmm 31 - ottobre e novembre 2023

e-mail: mitidelmare.it@tiscali.it - duilio.curradi@mitidelmare.it

Questa Newsletter integra le informazioni che si trovano sul sito www.mitidelmare.it. Viene pubblicata sul sito, è visualizzabile dalla home page ed è scaricabile in formato PDF. Se non desiderate ricevere questa newsletter potete chiedere di essere cancellati dalla mailing list a uno degli indirizzi sopra indicati - Grazie - Duilio Curradi

Il modello della M/n ITALIA



Il modello della m/n Italia, del quale vi voglio parlare a partire da questa Newsletter, ha una storia che parte un po' da lontano.

Dobbiamo tornare ai tempi in cui io mi occupavo di alimentare la 'Banca modelli' dell'ANVO e Presidente dell'Associazione era il bravissimo Gianfranco Z. Fu proprio l'attento Gianfranco ad accorgersi della confusione che facevo a proposito dei cantieri navali intorno a Trieste. Fu così che lui, originario di quelle parti, mi erudì in proposito.

Il resto lo fece la mia curiosità.

Scoprii il Cantiere navale Felszegi, di Muggia. Un cantiere privato nato nel 1941 e, purtroppo, chiuso nel 1968.

Dalle informazioni che riuscii a trovare il Cantiere costruì un grande numero di navi destinate sia al trasporto di merci che di passeggeri.

Fra queste mi colpì, in maniera particolare, l'ultima costruzione: la motonave da crociera Italia.

Guardando le immagini di questa nave mi sentii "ringiovanire". La nave fu varata nel 1965, proprio nell'anno in cui io lasciai la vita da marittimo e mi trasformai in "terricolo". Vidi una linea filante e moderna e notai tante interessanti soluzioni innovative.

Sul sito che consultai c'era anche il "piano nave" e qui mi rividi a bordo della turbo nave Castel Felice dove c'era un "vestibolo" ovale pressoché identico.

Guardai verso poppa e questa mi si presentò molto simile a quella del Fairsea, la seconda nave passeggeri sulla quale imbarcai.

Poi c'erano le dimensioni. L'Italia era lunga 149 metri. Quelle dove lavorai io erano navi di 150 metri. Ben lontane dai colossi dei nostri giorni.

Cosa poteva fare uno come me che, nonostante l'oltre mezzo secolo trascorso, sente ancora l'odore del mare?

Dovevo, per forza, cercare di ricostruire, in scala ridotta, quella bellissima nave.

Primo problema i disegni.

Sul sito c'era qualcosa ma a bassissima risoluzione.

Ma non mi sono certo arreso. Ho tribolato un bel po' ma, alla fine, sono riuscito a ricostruire quanto mi serviva con un buon grado di approssimazione.

Poi ho messo mano al compensato e, piano piano, la mia Italia ha cominciato a prendere forma.

Volevo un modello di nave passeggeri, relativamente piccolo ma significativo, da portare alle mostre insieme ai miei due "colossi": il Titanic ed il Normandie rispettivamente lunghi 270 e 313 centimetri.

La costruzione era praticamente finita quando la pandemia, e qualche mio problema personale (compresa l'età), hanno bloccato tutto. Il modello dell'Italia è rimasto accantonato ed io mi sono dedicato a costruzioni più piccole, e meno impegnative, fra le quali il piroscafo Corona V., progettato da me per rappresentare la prima nave "antivirus".

Ho consegnato questo modello all'Associazione Modellismo e Storia di Pontassieve che lo conserva nella propria sede e lo espone alle mostre che, finalmente, ricominciano.

Ad un certo punto, grazie soprattutto al mio sito [mitidelmare.it](http://www.mitidelmare.it), sono entrato in contatto con i figli dell'ultimo proprietario del Cantiere Felzeghi. L'Italia è tornata al centro dell'attenzione e, dopo qualche intervento di risistemazione, ho consegnato il modello a chi, così legato a quella Realtà, saprà conservarne adeguata memoria. Però io non avevo più il modello ma ero sempre attivo con il mio sito che uso, soprattutto, per cercare di diffondere amore per l'hobby del modellismo e trasmettere quel po' di esperienze che la mia passione consente di sviluppare.

Allora che fare?

Non mi è rimasto che decidere di costruire un'altro modello identico ma con uno scopo ben preciso. Forte dell'esperienza della costruzione precedente mi sono impegnato nella ricerca e nello sviluppo di soluzioni più adatte ad essere descritte sul mio sito e meglio utilizzabili da chi desidera cimentarsi con costruzioni complesse. Resta chiaro che le tecniche che uso io, e che mi piace rendere pubbliche, sono tecniche "hobbystiche" che poco hanno a che fare con i sistemi utilizzati da chi realizza modelli per scopi commerciali. Questi modelli sono comunque molto belli ma, a detta di chi può ammirare le mie costruzioni, trova in queste un po' di "calore" in più.



*La Mn Italia
"rinfrescata" con a
fianco l'impostazione del
nuovo scafo destinato a ricerca
e sviluppo delle tecniche costruttive.*

La storia del Cantiere Felszegi

Breve estratto di notizie pubblicate sul sito

<http://www.carbonaio.it/cantiere%20navale%20felszegi%20di%20muggia%20-%20trieste.htm>

Il Cantiere Navale Felszegi (Felszegy) sorgeva nel Vallone di Muggia, sull'arenile dove a metà del 1800 c'era il Collegio dei Cadetti dell'Accademia della Marina Imperiale Asburgica, noto come "Squero dei Cadetti".

Grazie all'interesse di Giuseppe Tonello, che prese in affitto il posto di proprietà della Marina Imperiale nelle vicinanze della Fonderia dello Stabilimento Tecnico Triestino diretta dal Capitano Giorgio Strudthoff, nel cantiere furono costruite per la Marina Imperiale Asburgica due pirofregate: la *Adria*, varata alla presenza l'Imperatore Francesco Giuseppe I, che partecipò alla battaglia di Lissa e la *Donau*, varata alla presenza del principe Massimiliano arciduca d'Austria, che compì la circumnavigazione della Terra.

Il loco fu poi abbandonato e l'attività cantieristica trasferita a Pola e durante il ventennio fascista l'area fu utilizzata come colonia estiva dell'Opera Nazionale Balilla.

Verso la fine della Prima Guerra Mondiale fu creata una società che progettò un grande cantiere navale, che però non fu mai fatto. Solamente nel 1941, sul posto iniziò l'attività delle "Officine Riparazioni Navali - Costruzioni in Ferro dell'Ingegnere Arturo Felszegy" e negli anni seguenti, dopo la Seconda Guerra Mondiale, durante il periodo del Territorio Libero di Trieste, il cantiere iniziò la sua ascesa grazie anche ai finanziamenti erogati dal Governo Militare Alleato (GMA) con il Piano Marshall.

Una ascesa che durò fino alla seconda metà degli anni sessanta e che sarebbe potuta continuare grazie allo spirito imprenditoriale e alla professionalità delle sue maestranze, ma che fu soffocata da una

politica cieca e partigiana dove gli interessi di pochi prevalsero su quelli della Comunità e dove non si volle tener conto che così si distruggeva un cantiere, annullando anche quelle commesse future già acquisite che l'avrebbero fatto sopravvivere e continuare.



*Il Cantiere nel 1966 con la m/n ITALIA in allestimento.
Sullo scalo accanto la motocisterna SALARIA.*



Nel 1968 il Cantiere Navale Felszegy, nonostante le commesse già acquisite per il futuro, cessa la sua attività dopo un periodo di difficoltà a causa della crisi della cantieristica nazionale, per la mancata azione in supporto del Governo italiano più interessato ad altre

altre realtà nazionali (come per tante altre industrie triestine...) e per intrighi e manovre politiche locali che gli impedirono di sostenere gli impegni già assunti con la costruzione della nave passeggeri Italia e di altre unità minori.

La storia della Motonave ITALIA

Costruzione n.76 (scalo n.4) - IMO: 6513994 - Motonave passeggeri

Ordinata dalla Sunsarda S.p.A. nel 1963 e terminata e varata per la Crociere d'Oltremare S.p.A. di Cagliari - Impostata il 23.06.1963 - Varata il 29.04.1965 - Consegnata nel febbraio 1968

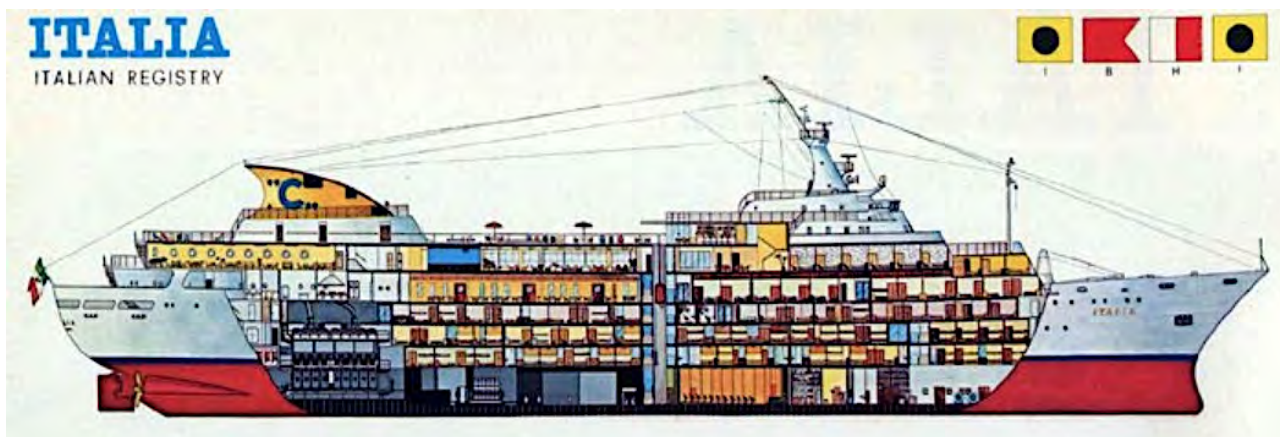
Stazza lorda: 12.218 ton
 Stazza netta: 6.703 ton
 Portata lorda: 2.333 ton
 Lunghezza ft: 149,00 m
 Lunghezza pp: 132,60 m
 Larghezza ff: 20,72 m -
 Altezza: 10,50 m
 Immersione: 6,424 m
 App. motore: 2 Sulzer CRDA
 diesels 2x8000 cv 9 cil.
 twin screws
 Velocità: 19 nodi
 Passeggeri n.706
 Equipaggio n.240
 Fully air conditioned and stabilized
 7 ponti passeggeri



Gli arredamenti interni furono progettati dagli architetti arredatori Gustavo Pulitzer Finali, Vittorio Frandoli e Romano Boico, progettisti delle navi di linea italiane Augustus, Guglielmo Marconi, Raffaello e Oceanic (è stata l'ultima nave progettata dal geniale Gustavo Pulitzer - Finali).

I suoi interni furono impreziositi da opere di noti artisti tra i quali i triestini Marcello Mascherini e Nino Perizzi.

L'ITALIA è stata una delle prime navi da crociera costruite con gli standard americani: U.S. Coast Guard per la sicurezza - P.H.S. per l'igiene e l'ambiente - A.S.T.M. per i materiali. Per la perfezione della sua esecuzione, tecnicamente all'avanguardia e per gli ottimi risultati ottenuti nella sua vita sul mare è considerata il capolavoro del Cantiere Navale Felszegi.



La nave Italia era destinata a operare con una clientela particolarmente selezionata, si presentava con una linea inusuale, che anticipava di un ventennio quella delle navi da crociera contemporanee: ampie sovrastrutture vetrate, lance incassate entro le murate, ponte lido a proravia del fumaiolo, quest'ultimo disegnato da Marcello Mascherini rifacendosi alla "pinna di un delfino". Il tema verrà riproposto venticinque anni più tardi dallo studio dell'architetto Renzo Piano con l'inconfondibile "profilo di delfino" delle navi gemelle per crociere di lusso Crown Princess e Regal Princess, costruite da Fincantieri a Monfalcone alla fine degli anni ottanta.

Noleggiata alla Società Fratelli Cosulich (Genova) e impiegata in crociere nel Mediterraneo, fu quindi noleggiata alla Princess Cruises, che la impiegò in crociere tra il Messico e Los Angeles, pubblicizzandola come Princess Italia nonostante il nome fosse rimasto lo stesso.

Con l'ITALIA, la Compagnia Americana Princess Cruises di Los Angeles dal 1967 al 1973 e conquistò il mercato cruise della West Coast

Nel 1973 l'ITALIA fu riconsegnata alla proprietaria Crociere d'Oltremare.

Dopo un ammodernamento, nel 1974 fu noleggiata alla Costa che la acquistò nel 1977.

Con la Costa effettuò crociere in tutto il mondo.

Nel 1983 fu venduta alla Ocean Cruise Lines che la rinominò OCEAN PRINCESS.

Nel 1990 la Ocean Cruise Lines fu acquistata dalle società francesi Accor SA e Chargeurs SA, proprietarie della Paquet Cruises.

Nel 1993 l'ITALIA entrò in collisione con un relitto affondato in Amazzonia - L'incidente causò gravi danni allo scafo e gli armatori ritennero che fosse antieconomico ripararla e fu dichiarata perduta e ceduta agli assicuratori che a loro volta la vendettero a una società greca che la rinominò SEA PRINCE.

Ricominciò a fare crociere con la Sunshine Cruise Line, ma nel maggio 1995 subì un incendio per cui fu messa nuovamente in vendita e nel 1995 fu acquistata dalla società cipriota Louis Cruise Lines e ribattezzata PRINCESA OCEANICA.

Nel 1996, a seguito di nuovi importanti lavori, è stata noleggiata alla Thomson Cruises con il nome di SAPPHIRE (ZAFFIRO).

Nell'autunno del 2010 è stata ritirata dal servizio in quanto non soddisfa i nuovi requisiti di sicurezza dei regolamenti SOLAS del 2010 che hanno causato la demolizione di molte navi da crociera d'epoca.

Ceduta dalla Louis Cruise Lines alla Taymouth di St. Vincent and Grenadines, isola delle Antille nel 2012 e ribattezzata ASPIRE.

Nomi:

M/N Italia (1968-1983) - M/N Princess Italia (1967-1973) - M/N Ocean Princess (1983-1993)
M/N Sea Prince (1993-1995) - M/N Sea Prince V (1995-1996) - M/N Princesa Oceanica (1996)
M/N Sapphire (1996-2012) - M/N Aspire (2012- demolizione)

Giunta ad Alang in India il 9 maggio 2012 e qui demolita dalla Rajendra Shipbreakers.

Mostra a Mozzate

i modelli dei transatlantici TITANIC e NORMANDIE saranno esposti alla mostra di Mozzate in programma dal 7 al 15 ottobre 2023



La mostra sarà organizzata presso la Scuola Primaria L. Castiglioni - Piazzale Trattati di Roma, Mozzate - e rispetterà i seguenti orari:

Inaugurazione: Sabato 7 ottobre alle ore 10.00

Apertura al pubblico:

Sabato 7 dalle 10 alle 12.30 e dalle 14 alle 18.

Domenica 8 dalle 9 alle 12.30 e dalle 14 alle 18

Sabato 14 ottobre dalle 9 alle 12.30 e dalle 14 alle 18

Domenica 15 ottobre dalle 9 alle 12.30 e dalle 14 alle 18

da lunedì 9 a venerdì 13 la mostra è riservata agli alunni della scuola primaria in orari da concordare

I mezzi di salvataggio delle navi Scialuppe e gruette

Francesco Giuliani, un giovane visitatore del sito www.mitidelmare.it, e grande appassionato di tecniche navali, ci ha messo a disposizione un'accurata ricerca sui sistemi di salvataggio.

Francesco ne ha autorizzato la pubblicazione su queste Newsletter in modo che gli appassionati di modellismo navale possano disporre di informazioni particolarmente utili.

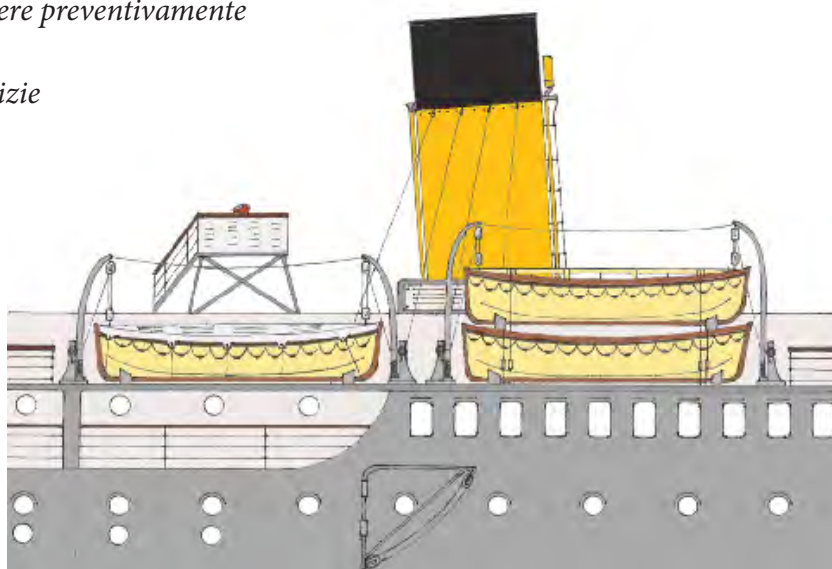
La riproduzione di testi ed immagini deve essere preventivamente autorizzata dall'autore Francesco Giuliani.

Nella Newsletter precedente avete trovato notizie sui bigli e sulle gruette radiali.

Adesso trovate informazioni sulle gruette a quadrante (Welin)

Gruette a quadrante (Welin)

Tipica installazione di gruette a quadrante "Welin" su un piroscampo dei primi del '900



Le gruette a quadrante (figura 1) sono state introdotte grossomodo nel primo decennio del novecento per migliorare i sistemi radiali utilizzati fino ad allora, nell'ottica di velocizzare il processo di approntamento, sbraccio e messa in mare della lancia. Questo sistema fu ampiamente prodotto in modo particolare dalla ditta "Welin Davit and Engineering", dalla quale riprendono sovente il nome e grazie al quale sono diffusamente riconosciute. Questo tipo di gruetta ha equipaggiato molte tra le più celebri navi sul finire della Belle Époque come il trio di piroscafi di classe Olympic (di cui l'RMS Titanic ne era la seconda "sorella"), o come le tre grandi turbonavi tedesche di classe Imperator (TS Imperator, TS Vaterland e TS Bismark, tutte cedute ad Inghilterra e Stati Uniti come riparazione danni di guerra dopo il primo conflitto mondiale). L'aspettativa era che questo tipo di sistema prendesse presto il sopravvento, ma ebbe vita breve, in quanto fu presto soppiantato dalle gruette "per gravità" già a partire dagli anni venti. L'architettura del dispositivo in questione è pensata per poter ammarare in sequenza più di una lancia in maniera rapida, tanto che fu scelto per installazioni che prevedevano sovente due lance affiancate -double-banked boats-, due o addirittura tre lance sovrapposte (come si poteva vedere sull'SS Leviathan della USL nel primo dopoguerra, ovvero l'ex TS Vaterland citato poc'anzi), oppure lance e canotti pieghevoli sovrapposti.

L'architettura del sistema si compone essenzialmente di due parti, ovvero:

- I bracci;
- I telaietti di sostegno.

I bracci, ricurvi alle estremità (a), hanno la caratteristica di terminare alla base con un settore semicircolare dentato (b). Il suddetto settore può essere "singolo", ovvero presente solo sul lato fuoribordo della gruetta, oppure "Doppio", ovvero presente sia sul lato fuoribordo che entro bordo del braccio.

I telaietti, utili al supporto del braccio, sono composti di tre elementi fondamentali, che serviranno per sbracciare al bisogno la gruetta. Il primo elemento è rappresentato da una cremagliera (c), ricavata alla base del telaietto, sulla quale ingranerà il settore circolare dentato del braccio per le operazioni di sbraccio e recupero.

Gli altri due elementi sono rappresentati da due barre che serviranno per comandare e sostenere la movimentazione del braccio, ovvero rispettivamente un'asta filettata (vite di manovra) con profili trapezoidali (d) ed un'asta-guida (e).

Al fine di connettere i due assiemi sopra descritti, nel centro geometrico del settore circolare verrà infulcrato un perno facente capo ad un tassello mobile (f) dotato di due fori: il primo di questi è deputato allo scorrimento guidato del tassello sulla barra-guida, mentre il secondo, filettato internamente, alloggerà l'asta filettata per la movimentazione del braccio stesso; Il tassello e l'asta filettata andranno perciò a costituire l'accoppiamento chiocciola-madrevite necessario per lo sbraccio laterale della gruetta.

La vite sarà posta in movimento manualmente a mezzo di una manovella, manovrata da un addetto preposto allo scopo.

Per ammarare la lancia l'addetto (uno per lato dell'imbarcazione), dopo aver rimosso le rizze ed aver abbassato le porzioni esterne delle selle per l'alloggiamento delle barche, inizia a ruotare la manovella connessa alla vite di manovra; in questo modo accade che i bracci, comandati dalla rotazione dell'asta filettata, inizino a traslare verso la murata dello scafo, e contemporaneamente ingranando mediante il settore circolare dentato sulla cremagliera in basso, inizieranno ad inclinarsi nella stessa direzione consentendo così di scostare la lancia dalle selle e orientarla fuoribordo.

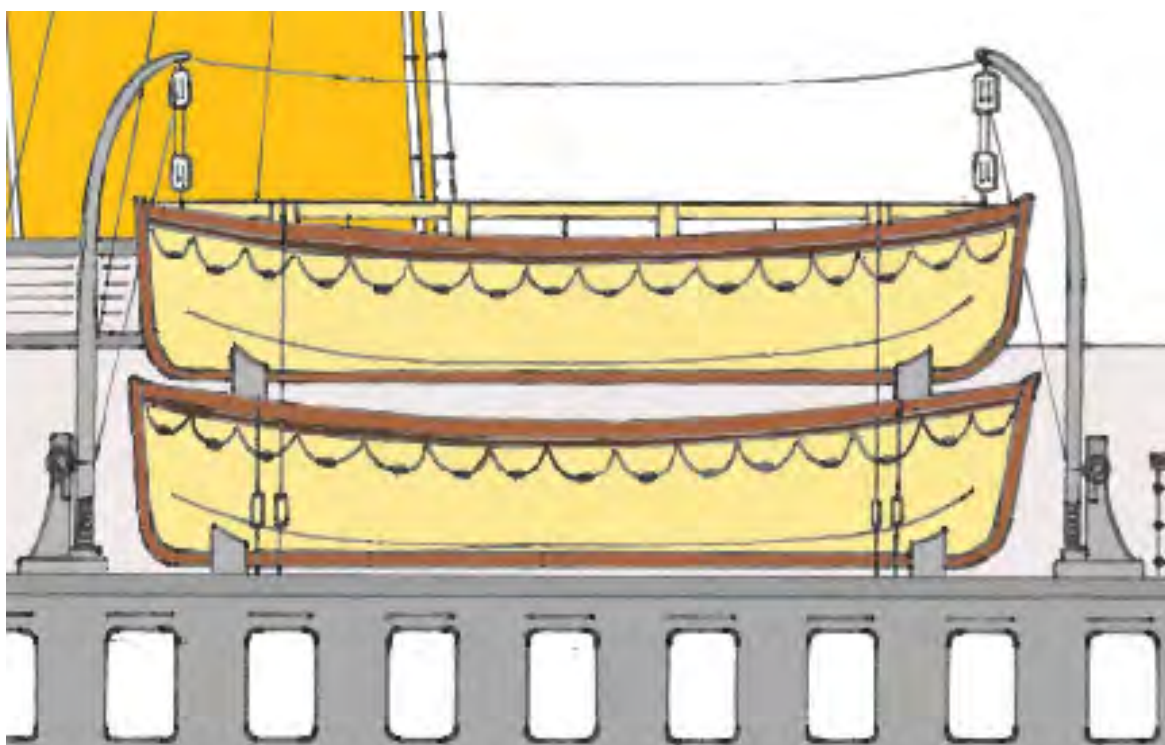
Una volta così sbracciata la lancia, non rimane che ammainarla avvalendosi di un sistema a paranchi del tutto analogo a quello descritto per le gru "radiali", ovvero manuale mediante una coppia di bitte a croce.

Una volta messa in mare la lancia, nel caso se ne abbia a disposizione un'altra rimessata a fianco, sarà sufficiente riavvolgere i paranchi e ritrarre - mediante rotazione inversa delle barre filettate - i bracci in posizione entro bordo, dove si potrà procedere all'ingancio di altre imbarcazioni.

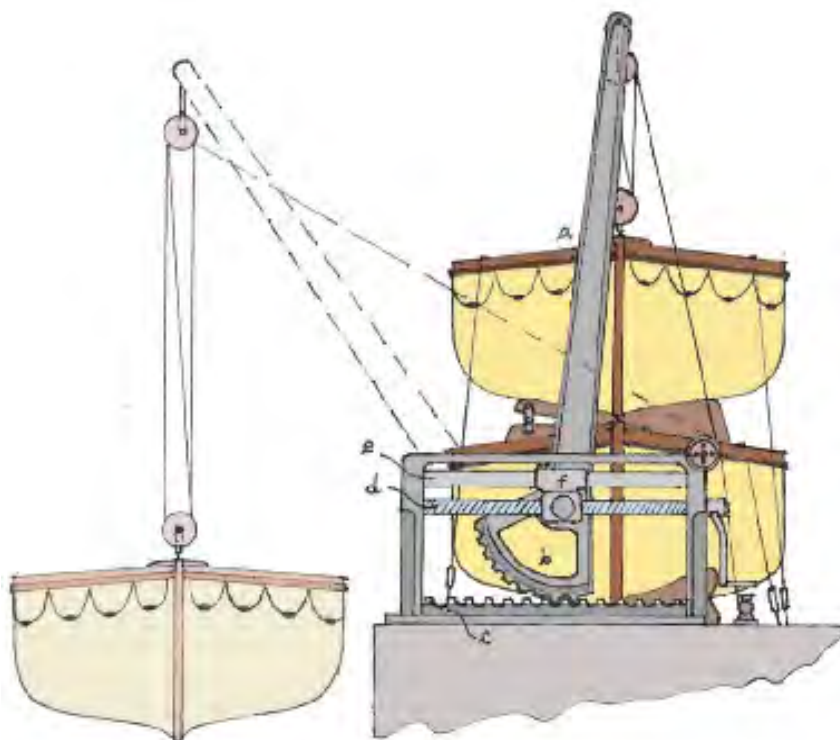
A questo scopo, come parzialmente accennato all'inizio, vi sono due sottogruppi di questo dispositivo, ovvero a quadrante singolo o a "doppio quadrante".

Quello illustrato nelle immagini 2 e 3 è del tipo a singolo quadrante, ovvero in cui il settore circolare dentato è presente solo sul lato fuoribordo dei bracci. In questo modo questi ultimi potranno essere inclinati solo verso murata e non sul lato entro bordo, consentendo l'ammarraggio di lance che si trovino posizionate tra i bracci ma non posteriormente a questi. Le immagini 2 e 3 mostrano come sia comunque possibile sovrapporre più lance (due, o più raramente tre) così da guadagnare spazio e raddoppiare - o triplicare - la disponibilità di posti a disposizione in caso di abbandono nave.

In questo caso la lancia superiore viene rimessata su quella inferiore mediante selle generalmente poste sui banchi di quest'ultima, in modo tale che una volta ammarata la prima imbarcazione sia possibile procedere senza particolari accorgimenti all'ammaino della seconda, rimessata sul tavolo del ponte.

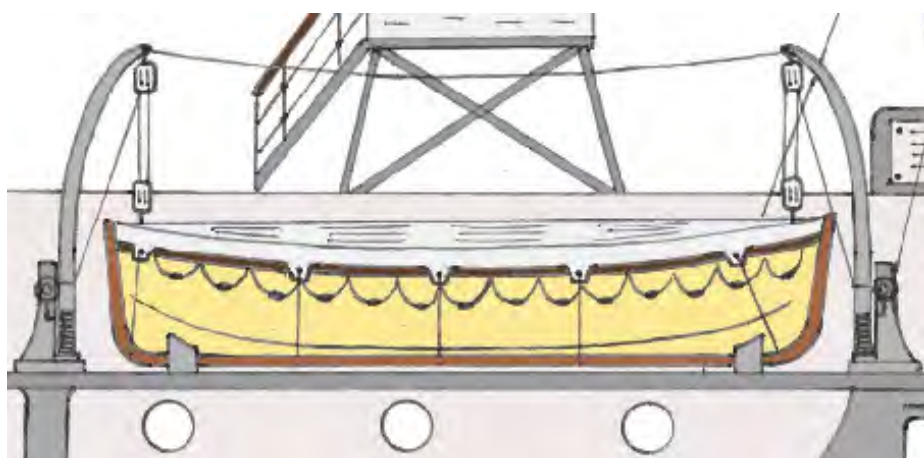


Come descritto sopra infatti, dopo che la prima lancia sarà in mare, i paranchi verranno riavvolti e i bracci retratti, cosicché sia possibile inganciare la lancia inferiore per poi ripetere l'operazione di sbraccio ed ammaraggio alla medesima maniera.

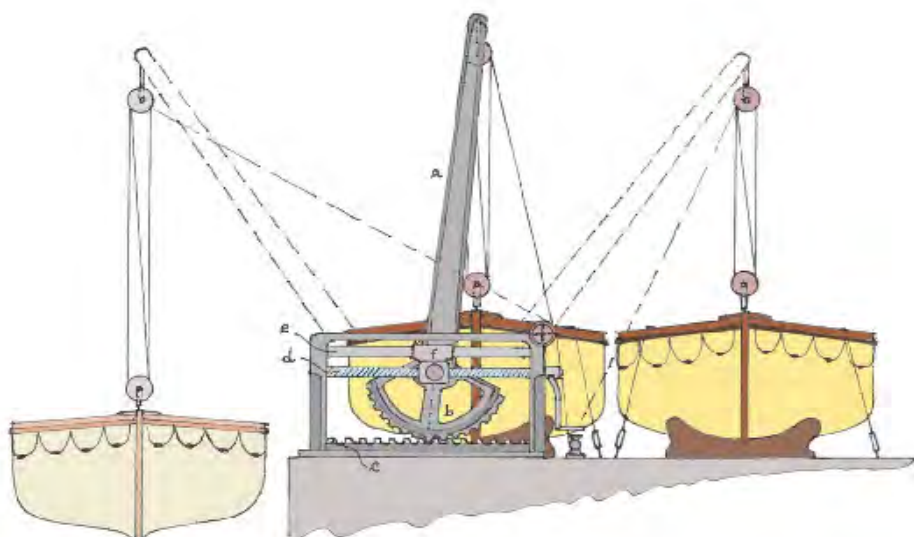


C'è poi la versione a “doppio quadrante”, come rappresentato nella figura 4 e 5. Questa versione presenta un settore dentato più ampio, presente sia sul lato entrobordo sia sul lato fuoribordo della base dei bracci, realizzato in maniera grossomodo speculare su un lato e sull'altro rispetto all'asse di mezzeria di questi ultimi. Con questo tipo di architettura, sebbene sia sempre possibile adottare uno schema a lance sovrapposte, sarà altresì possibile adottare una configurazione a due lance affiancate. In questo caso dunque le imbarcazioni vengono poste l'una parallela all'altra, di cui la prima compresa tra i bracci della gruetta e l'altra rimessata a fianco sul lato entrobordo. La procedura per l'ammarraggio è analoga a quanto esposto in precedenza, con la differenza che in questo caso, una volta ammainata la prima lancia e riavvolti i paranchi, sarà possibile ritrarre i bracci al punto da inclinarli verso l'interno (cosa che con un singolo quadrante non sarebbe possibile). Dunque una volta messa in mare la prima barca, e manovrati i bracci mediante le barre filettate (viti di manovra) sarà possibile inclinare questi ultimi fin sulla verticale della lancia rimessata entrobordo, così da poterla inganciare -previo disimpegno dalle relative selle e rizze- e così sollevarla per poterla trasportare fuoribordo, dove sarà ammarata alla stregua della prima.

Sia in questo tipo, sia nel tipo precedente, sarà inoltre possibile mantenere una terza imbarcazione permanentemente sospesa fuoribordo; in questo caso i bracci della gruetta rimangono sbracciati fuoribordo durante il periodo di non utilizzo e da questi pende -sospesa nel vuoto- una terza imbarcazione, una in più rispetto alle due affiancate rimessate sul tavolato del ponte. Questa configurazione fu impiegata ad esempio dal piroscafo RMS Olympic durante il suo impiego come trasporto truppe durante la Grande Guerra. In tal modo si poteva, con una sola gruetta, movimentare ben tre lance in rapida successione, condizione molto favorevole in quanto questo tipo di navi dovevano riuscire a sfuggire alle imboscate tese dagli U-boot tedeschi; talune occasioni infatti potevano dar luogo a disastri con notevoli perdite di vite umane, tanto più che se una nave nata come bastimento passeggeri era equipaggiata per ospitare -ad esempio- 2.000 passeggeri in tempo di pace, poteva arrivare ad avere una capienza più che doppia se convertita come trasporto truppe o nave ospedale.



Vista frontale gruetta a doppio quadrante con lance affiancate



C'è poi il caso in cui sotto la lancia sia rimessato un canotto pieghevole; in questo caso la lancia è collocata su di un un'ulteriore telaietto, che la mantiene sollevata dal tavolato del ponte quel tanto che basta a creare spazio sotto di essa per alloggiare l'imbarcazione pieghevole. Il sistema di amarraggio è sempre il medesimo, senza modifiche sostanziali.

Le gruette a doppio quadrante, così come descritte sopra, erano presenti anche sul Titanic. Questo fatto può apparire abbastanza curioso, in quanto sul Titanic vi era una sola fila di lance per lato e ogni gruetta "Welin" aveva in dotazione una sola imbarcazione. Tuttavia questa circostanza trova riscontro nel fatto che in sede progettuale alla Harland & Wolff di Belfast, i progettisti -Alexander Carlisle principalmente- avessero inizialmente previsto l'installazione di un numero di lance pari a 64, ben superiore alle 16 poi effettivamente imbarcate (esclusi i 4 canotti pieghevoli); tale concezione, che comunque avrebbe previsto la presenza di sole 16 gruette, avrebbe determinato l'installazione di due file di lance per lato composte da coppie sovrapposte di barche, con la conseguenza che ogni gruetta avrebbe dovuto occuparsi della manovra in sequenza di ben quattro barche. Questo dettaglio perciò spiegherebbe il motivo dell'impiego di gruette a doppio quadrante in luogo di quelle a singolo quadrante, le quali tuttavia non furono mai evidentemente sostituite con la versione semplice quando in sede progettuale la compagnia armatrice White Star Line decise -criminosamente- di ridurre al minimo le imbarcazioni in dotazione alla nave.

Le tue idee per migliorare questo sito e le sue Newsletter



Se sei appassionato di modellismo, e in particolare di modellismo navale, sei certamente abituato a superare infiniti problemi, grandi e piccoli.

Mentre procedi con la tua realizzazione ti devi inventare infinite soluzioni che possono tornare utili anche a tanti altri appassionati.

Pubblicale su questo sito e sulle sue Newsletter. La tua soddisfazione sarà almeno doppia.

spediscile a:

mitidelmare.it@tiscali.it o duilio.curradi@mitidelmare.it

Progetti didattici



Capita sovente che "navigatori della rete" si imbattano, magari casualmente, nel sito www.mitidelmare.it.

Spesso qualcuno si incuriosisce e chiede informazioni.



Una delle richieste più comuni è: *"mi piacerebbe dedicarmi al modellismo navale ma come posso cominciare?"*

Da qui un invito ai lettori di questa Newsletter. Fate conoscere i modelli didattici sviluppati dal sito. Sono un ottimo strumento proprio per cominciare.

Grazie per la collaborazione.

Scaricate le monografie in PDF con la descrizione, passo passo, della costruzione.

http://www.mitidelmare.it/Modelli_didattici/Pilotina/Relazione_pilotina_con_allegati.pdf

http://www.mitidelmare.it/Modelli_didattici/Lancia_baleniera/Lancia_Baleniera_-_monografia.1.pdf



E' entrato nella flotta dei [mitidelmare.it](http://www.mitidelmare.it) il modello della
Nave Scuola Italiana

Amerigo Vespucci

Costruttore: Enrico Cappelluti
Periodo: 1931 Scala 1:100

Il modello riproduce la nave scuola a vela della Marina Militare Italiana Amerigo Vespucci.

L'Amerigo Vespucci è stata costruita nel Cantiere Navale di Castellammare di Stabia, su progetto del colonnello del Genio Navale Francesco Rotundi, ed è stata varata il 22 febbraio 1931.



E' armata a nave con tre alberi in acciaio: l'albero di trinchetto a prua, quello di maestra al centro e quello di mezzana. L'albero di maestra, realizzato in tre tronconi, è alto 54,50 metri dal piano di coperta. Gli alberi di trinchetto e di maestra portano, ciascuno, cinque vele quadre.

L'albero di mezzana porta quattro vele quadre e una vela aurica sostenuta da due aste, il boma e il picco.

A prora, murati al bompresso, ci sono quattro fiocchi. Due vele di straglio si trovano fra l'albero di trinchetto e quello di maestra e altre due fra questo e l'albero di mezzana. L'attrezzatura velica è completata da due scopamare. La superficie velica, che complessivamente è di 2.800 mq, consente alla nave di raggiungere la velocità di 12 nodi.



Le manovre per il governo delle vele sono costituite da 30 chilometri di cavi di vari diametri.

Durante la navigazione a vela il governo della nave avviene dalla timoneria di poppa dove si trovano quattro grandi ruote manovrate da otto nocchieri. La nave dispone anche di un sistema di propulsione ausiliario Diesel-elettrico

http://www.mitidelmare.it/Amerigo_Vespucci_ec.html



Contribuisci ad arricchire
il sito [mitidelmare.it](http://www.mitidelmare.it)
con i tuoi modelli

Altri miti costruiti da amici
navimodellisti

Se costruisci modelli di navi puoi vedere le tue opere pubblicate sul sito.
Basta che segui le semplici istruzioni che trovi a questo link:
http://www.mitidelmare.it/Pubblica_i_tuoi_modelli_sul_sito_mitidelmare.it.html
oppure le puoi raggiungere dalla home page.

