

dedicata ai visitatori del sito e agli appassionati di modellismo

NLmm 32 - dicembre 2023 e gennaio 2024

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



Buon Natale e felice Anno nuovo

M/n ITALIA
Scala 1:100

dal sito www.mitidelmare.it

Quest'anno la cartolina di augurio la dedichiamo alla M/n Italia.

L'ultima realizzazione, in ordine di tempo, del sito www.mitidelmare.it.

Sugli oceani con le mitiche navi del ventesimo Secolo



UNI TER - Arese
Università del tempo libero e delle tre età

CONFERENZE
NOVEMBRE 2023

Centro Civico AGORA - Via Monviso, 7 - ARESE
Ore 15,00 ingresso libero fino a esaurimento posti

- 2 **Giorgio Venturini**
IL SOGNO DI UN FARAONE VISIONARIO.
STORIA DELLA PRIMA "RIVOLUZIONE" DOCUMENTATA DEL MONDO ANTICO
- 9 **Carla Dones**
LA NATURA PER LEOPARDI: UNA MADRE BENIGNA O UNA MATRIGNA CRUDELE?
- 16 **Paola Carboni, Pierino Marazzani, Daniela Stanchi**
ALIMENTAZIONE E AMBIENTE:
IL PIANETA SI SALVA ANCHE A TAVOLA
- 23 **Gruppo UNI TER "Mi spetta il rispetto"**
ATTENTI AL LUPO.
VOCI DIVERSE CONTRO LA VIOLENZA SULLE DONNE
- 30 **Duilio Curradi**
SUGLI OCEANI CON LE MITICHE NAVI DEL VENTESIMO SECOLO. LA NAVIGAZIONE PASSEGGERI FRA FASCINO E POESIA

Sede legale e Operativa: Casa delle Associazioni Valle dei Platani, 6 - 20044 Arese -
C.F. 93524260132 @mail: uniter@uniter-arese.it Sito internet: www.uniter-arese.it

La navigazione passeggeri fra fascino e poesia

“Giovedì 30 novembre il Capitano DUILIO CURRADI ripercorre la storia della navigazione moderna con l'incontro “Sugli oceani con le mitiche navi del ventesimo secolo”.

La navigazione passeggeri fra fascino e poesia, accompagnato dalla presentazione in sala di grandi modelli dei due famosi transatlantici Titanic e Normandie, da lui stesso costruiti in modo documentato e minuzioso.

Duilio Curradi è un ex ufficiale della Marina Mercantile, appassionato navimodellista da sempre, riconosciuto e apprezzato, tanto da essere presente in numerose mostre, stampa specializzata e importanti trasmissioni televisive”.

UNI TER - Arese

Università del tempo libero e delle tre età

Centro Civico AGORA' - Via Monviso, 7 - ARESE

Ore 15.00 - Ingresso libero fino a esaurimento posti

Il modello della M/n ITALIA

Nella Newsletter precedente, la n.ro 31, vi ho presentato il modello della M/n Italia. Una nave da crociera costruita dal Cantiere navale Felszegi di Muggia TS e varata nel 1965.

Adesso, com'è mia abitudine, vi voglio raccontare la costruzione del modello in scala 1:100.

Descrivo, passo passo, tutta la costruzione illustrando, meglio che posso, come ho risolto i vari problemi e come sono arrivato, alla fine, ad un risultato abbastanza soddisfacente.

Tutto questo per cercare di fare cosa utile a quei modellisti che si vogliono impegnare in costruzioni simili.

Certamente le tecniche che uso io sono le più semplici possibili. La mia attrezzatura è limitata agli strumenti base: un seghetto elettrico, un trapano montato orizzontalmente che assolve anche le funzioni di piccolo tornio, e poi martello, colla, cacciaviti, limette ...e tanta pazienza.

Tecniche più sofisticate preferisco lasciarle a chi realizza modelli in maniera più impegnativa e, magari, con finalità commerciali. Io mi limito a coltivare quell'hobby che mi piace tanto e che mi affascina fin da bambino (...tanti, tanti anni fa!).

Le ricerche

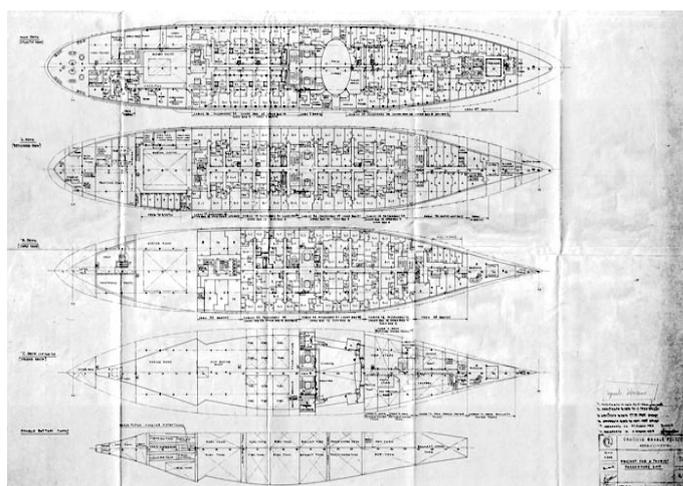
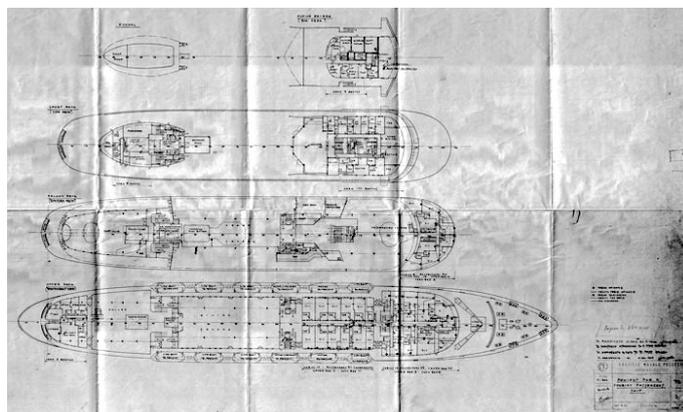
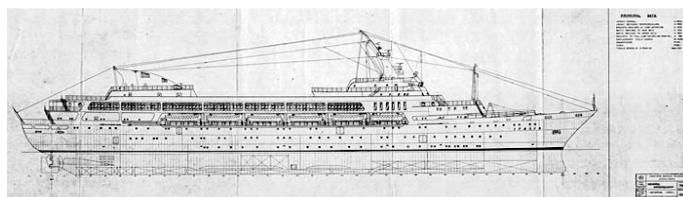
Quando ho deciso di impegnarmi nella costruzione di questo modello la prima cosa che ho cercato sono stati i disegni della nave.

Purtroppo, nonostante l'impegno profuso, non è stato possibile rintracciarli.

Costruire il modello di una nave senza poter disporre di una serie adeguata di disegni è un'impresa quasi impossibile. Ma non è la prima volta che riesco, comunque, ad arrangiarmi.

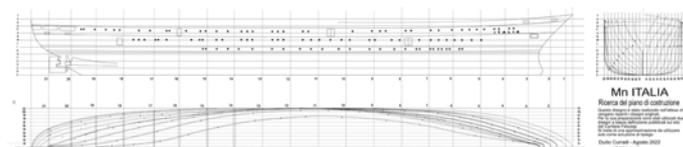
Sul sito <http://www.carbonaio.it/cantiere%20navale%20felszegi%20di%20muggia%20-%20trieste.htm> ho trovato i disegni riprodotti a fianco che, seppure a bassissima risoluzione, mi hanno fornito una traccia. Purtroppo mancava un disegno fondamentale: il piano di costruzione.

Ho scaricato i disegni e, con tanta pazienza, li ho rielaborati ed ho estratto informazioni sufficienti, seppure approssimate, per rigenerare il piano di costruzione e, da questo, ricavare i profili della nave e delle ordinate.



Il disegno qui sotto mostra il piano di costruzione che sono riuscito a riprodurre con le informazioni disponibili. Naturalmente ho fatto appello ai ricordi di quanto appresi al Nautico di Camogli a proposito della costruzione navale.

Purtroppo il disegno contiene delle approssimazioni che però, nelle successive fasi della costruzione, si sono rivelate di scarsa importanza



Il piano di costruzione è il disegno fondamentale per costruire lo scafo. Si ottiene facendo intersecare lo scafo da una serie di piani longitudinale, orizzontali e trasversali.

La costruzione del modello

Dalla sezione longitudinale (disegno in basso a destra della pagina precedente) ho ricavato i profili della chiglia e dei dritti di prora e di poppa.

Dalla sezione trasversale ho ricavato i profili delle ordinate (piano di costruzione elaborato, disegno in basso a destra della pagina precedente).

Dopo aver stampato questi profili su fogli adesivi li ho applicati sul compensato che, accuratamente ritagliato, mi ha consentito di disporre degli elementi fondamentali per la costruzione dello scafo.

Nella chiglia e nelle ordinate ho ricavato appositi incastri in modo che ogni componente si collegasse perfettamente agli altri.

Sui fianchi delle ordinate ho praticato anche gli incastri nei quali hanno trovato sistemazione dei correnti longitudinali aventi lo scopo di irrigidire l'insieme.



Per montare l'intera struttura in modo che rimanesse perfettamente allineata ho usato una spessa tavola di compensato sulla quale ho fissato due liste di compensato da 5 mm, dotate di incastri, nei quali ho inserito i bagli delle ordinate, preventivamente dotati di incastri.

Le ordinate le ho mantenute in posizione con un sistema di cordelline ed elastici (immagine sotto).

Quando tutto era perfettamente in posizione ho inserito la chiglia e, successivamente, i listelli laterali.



Lo scheletro, nonostante il percorso rocambolesco per risalire al piano di costruzione, è risultato perfettamente allineato e non ha richiesto aggiustamenti. Ho potuto così procedere con l'applicazione del fasciame che è costituito da strisce di compensato di betulla dello spessore di 1,5 mm.



Terminato il montaggio del fasciame ho applicato, all'interno dello scafo, un abbondante strato di resina epossidica, sostenuta da tessuto di cotone, con lo scopo di irrobustirlo e prevenire possibili fessurazioni.



Le parti prodiera e poppiera le ho completate applicando, sovrapponendoli, strati di compensato incollati fra loro. In questo modo ho potuto disporre di due blocchi massicci che ho potuto sagomare opportunamente.

Continua nella prossima Newsletter

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.

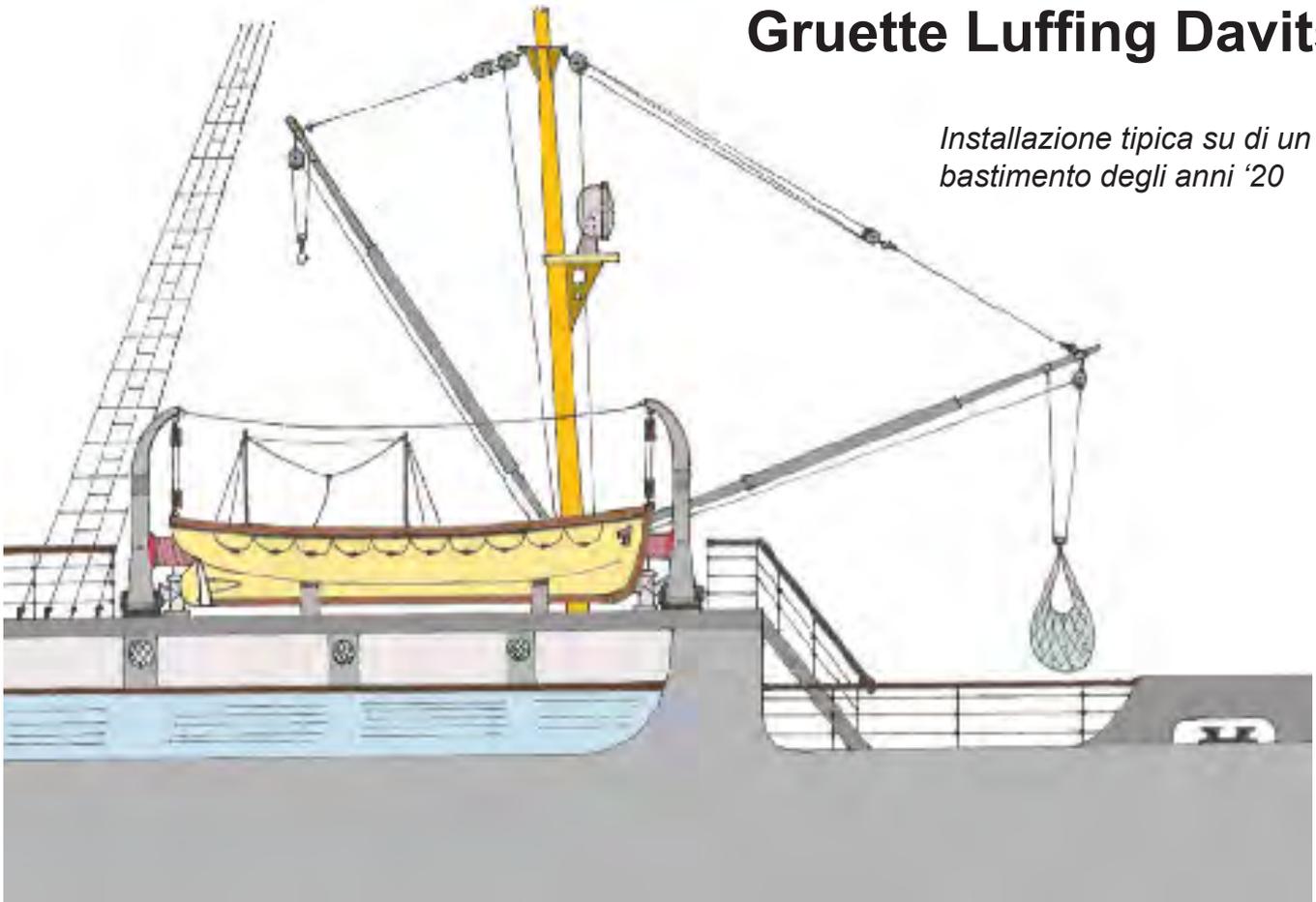
Francesco ne ha autorizzato la pubblicazione su queste Newsletter in modo che gli appassionati di modellismo navale possano disporre di informazioni particolarmente utili.

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

Nelle Newsletter precedenti avete trovato notizie sui bighi, sulle gruette radiali e sulle gruette a quadrante. Adesso Francesco ci descrive le Gruette Luffing Davits.

Gruette Luffing Davits

Installazione tipica su di un bastimento degli anni '20



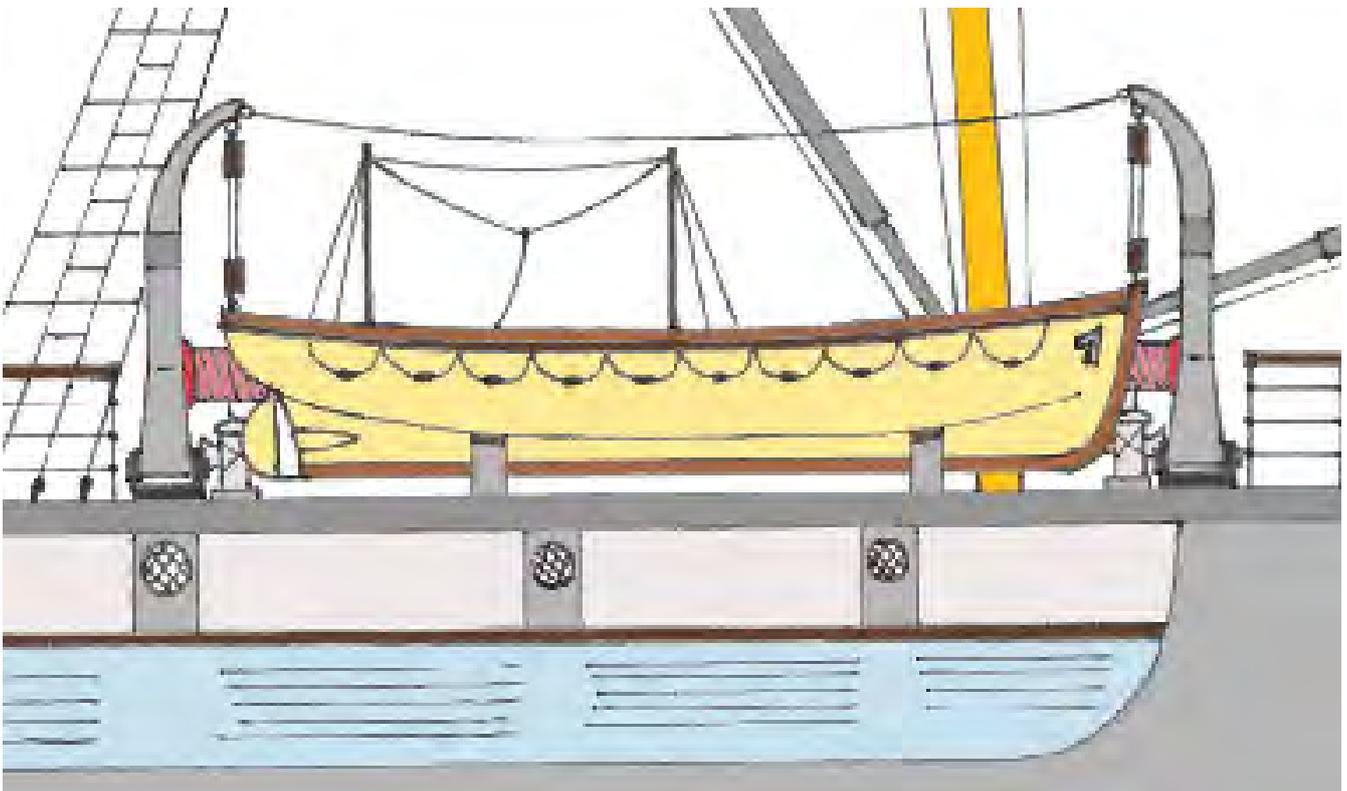
Il tipo di gruette che adesso vedremo deriva concettualmente, per sommi capi, dalla gruette a quadrante, ma ne semplifica a livello pratico i meccanismi. Tale sistema infatti mantiene l'azionamento di sbraccio adoperante un accoppiamento chiocciola-madrevite, rinunciando tuttavia al settore dentato e alla cremagliera, in modo tale da semplificare la realizzazione e la manutenzione del sistema.

Questo tipo di gruette in verità, basandosi sul medesimo concetto applicativo, ha nel tempo sviluppato architetture lievemente differenti, collocando il meccanismo in posizione via via più congeniale alla nave che ne era equipaggiata.

Tra gli anni finali della Belle Époque e gli anni successivi alla Seconda Guerra mondiale molte furono le navi che vennero equipaggiate con questa famiglia "semplificata" di gruette a quadrante, ed in tal senso diverse navi che nacquero come unità da carico durante gli anni '40 per sopperire agli sforzi bellici alleati e che videro una nuova vita nel secondo dopoguerra come navi passeggeri, continuarono a montare tali gruette sebbene ne esistessero di più efficienti.

Tra le unità passeggeri che ebbero installato questo sistema nel primo dopoguerra possiamo citare le motonavi Saturnia, Vulcania della “Cosulich Line”, le motonavi Neptunia ed Oceania sempre della “Cosulich”, fino ad arrivare all’innovativa motonave Victoria del “Lloyd triestino”. Quest’ultima, entrata in servizio nel 1931, era equipaggiata con quattro motori diesel Sulzer da 4.500 cavalli l’uno su altrettante eliche, che ne facevano la nave a propulsione diesel più veloce del suo tempo grazie ad un’invidiabile velocità 23 nodi. Nel 1932 fu immessa sulla rotta Genova-Bombay e, grazie a moderni impianti Carrier per l’aria condizionata (novità per l’epoca) e alla sua notevole velocità in relazione a quella tratta, fu talvolta preferita da Maragià e personalità notabili dell’allora India coloniale britannica ai vecchi e vetusti piroscafi della compagnia di navigazione “British-India” (che per l’appunto si occupava di collegare la madrepatria con le colonie indiane).

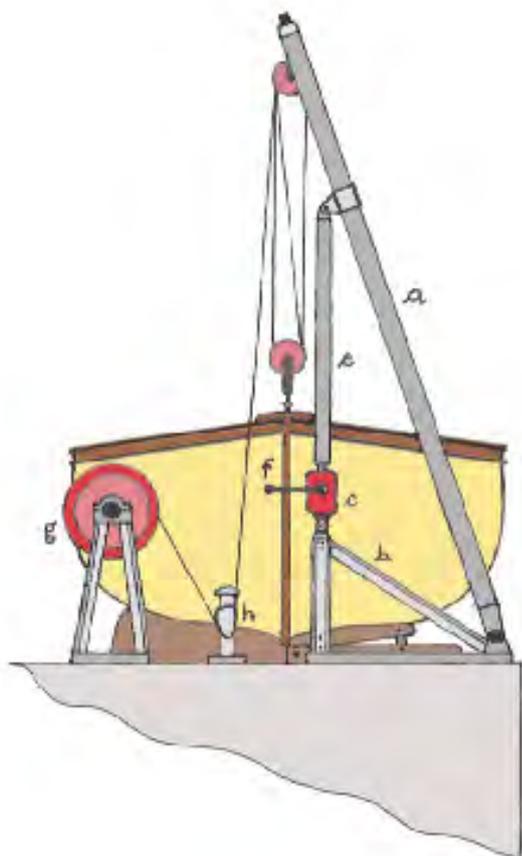
Il sistema a chiocciola-madrevite ha continuato a costituire una buona soluzione con cui realizzare i dispositivi di sbraccio per gruette anche durante la seconda guerra mondiale; a fine del 1939, per aiutare la Gran Bretagna nello sforzo bellico (ma anche in previsione di un proprio eventuale ingresso in guerra, che poi successivamente avvenne), gli Stati Uniti iniziarono la costruzione di varie classi di navi da carico “standard” per trasportare al di là dell’Atlantico munizioni, carburante e veicoli. Alcune di queste classi di navi in verità nascevano talvolta anche prima di eventi bellici, ma furono standardizzate per la produzione in serie. In tal senso si possono citare le unità di classe Victory, classe Liberty (di cui si distinguono le versioni “americana” e “canadese”), Tanker T2 (pirocisterne a propulsione turbo-elettrica), ecc... La costruzione di queste unità avvenne in gran numero, e questo per sopperire agli agguati degli U-boot tedeschi, che facilmente riuscivano ad attaccare i convogli composti da queste lente navi e ad affondarle. In un contesto simile, in cui queste unità avevano mediamente vite abbastanza brevi, dovevano essere equipaggiate con sistemi che fossero funzionali, ma non troppo complessi e costosi. Basti pensare alle navi di classe Liberty, le quali vennero equipaggiate con un apparato motore composto da un’antiquata motrice alternativa a tre cilindri in luogo di un gruppo turbine-riduttore, che gli conferiva una velocità massima di appena 11 nodi circa. In tal senso anche le gruette rispondevano a questo principio e proprio in ragion di ciò l’impiego di una gruetta con meccanismo a chiocciola-madrevite risultava essere il miglior compromesso tra funzionalità, semplicità ed economicità.



Particolare lancia con gruetta. La lancia è raffigurata con gli alberi sorreggenti l’antenna del telegrafo issati in posizione

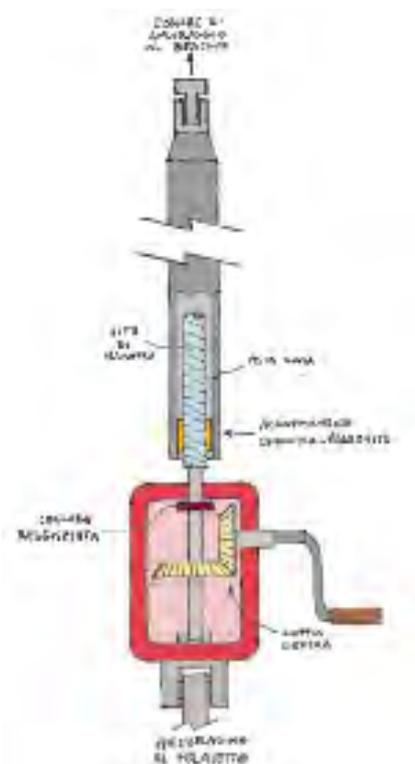
Premettendo che il sistema che andremo quindi ad esporre non è sempre esattamente standardizzato, ovvero non ha sempre la stessa disposizione delle componenti (pur mantenendo la vite di manovra e la chiocciola come impianto di manovra), andremo ora a vedere la variante che -forse- fu la più ampiamente utilizzata, ovvero le gruette installate proprio sulle centinaia di unità di classe Liberty varate negli anni '40 ed impiegate anche dopo la guerra per rinforzare le marine mercantili europee decimate dal conflitto (Liberty Ship Davit).

Il sistema si compone quindi essenzialmente di due bracci (a) e due rispettivi telaietti di supporto (b). I bracci sono infulcrati alla base del telaietto, sul lato di murata, e possono ruotare sul suddetto perno per consentirne lo sbraccio fuoribordo.



FGruetta in posizione di sgombero

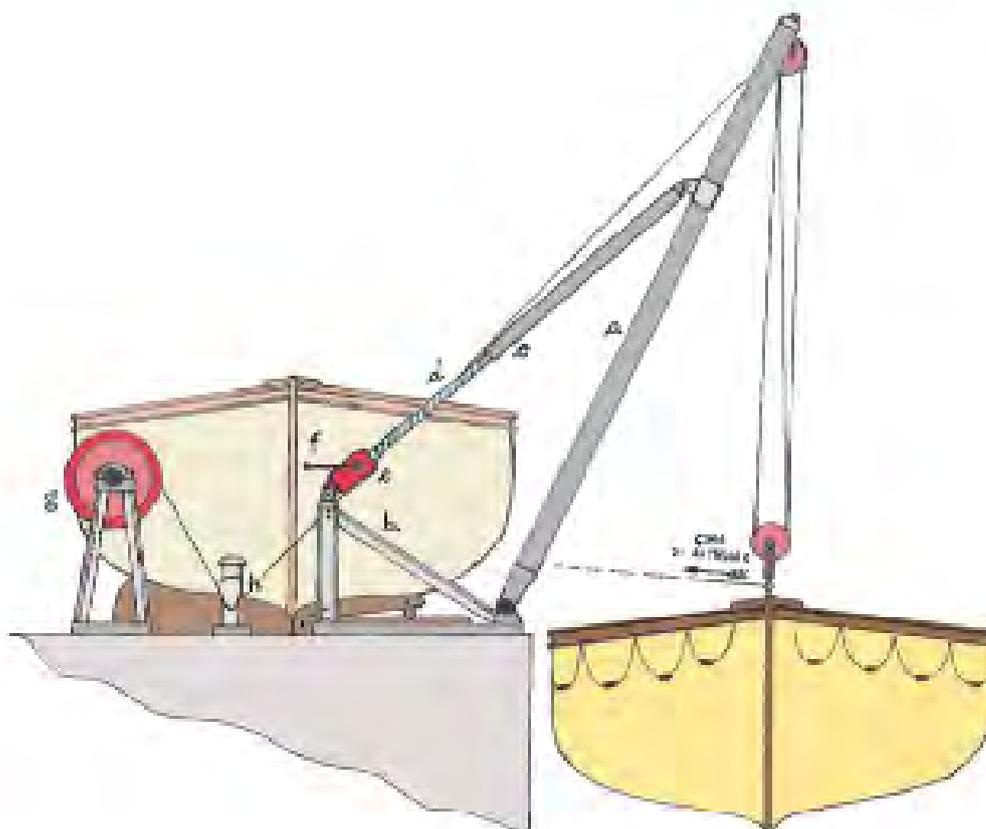
Il braccio è connesso al telaietto mediante il meccanismo di manovra; questo è composto da una scatola ad ingranaggi (c – in rosso), una vite di manovra (d) ed un'asta cava filettata internamente (e) che si caletta sui filetti della vite predetta. La scatola d'ingranaggi, incernierata sul telaietto e dunque capace di inclinarsi lateralmente ruotando sul proprio perno, può essere composta da una coppia di ruote dentate coniche accoppiate perpendicolarmente tra di loro, a formare un angolo di 90° tra i rispettivi mozzi. La ruota conduttrice sarà connessa ad una manovella (f) che fuoriesce dalla scatola e che verrà movimentata a mano, mentre la ruota condotta verrà montata alla base della vite di manovra, la quale sfocerà all'esterno della scatola orientata verso il braccio della gruette. Sulla vite verrà calettata quindi un'asta cava, filettata internamente, che superiormente sarà incernierata al braccio della gruette mediante un collare, così da costituire l'accoppiamento chiocciola-madrevite cuore del meccanismo; tale asta cava -in virtù del collegamento mediante perno cilindrico al collare sul braccio- è impossibilitata a ruotare sul proprio asse longitudinale e quindi, facendo ruotare la vite di manovra entro di essa, i filetti dell'accoppiamento ingraneranno determinandone lo scorrimento assiale. In tal senso la scatola funge da elemento strutturale, in quanto con il braccio fuoribordo il peso della lancia pone in trazione l'asta cava e la vite di manovra che si ancorano alla suddetta scatola, la quale deve perciò essere realizzata con la necessaria robustezza per sopportare i carichi suddetti. Le cime dei pescanti vengono avvolte su due verricelli (g), e al fine di controllare correttamente la discesa della lancia attraverseranno due bitte a croce (h) prima di giungere ai paranchi in cima ai bracci.



Particolare di possibile meccanismo di manovra sbraccio (scatola ad ingranaggi "C" descritta sopra)

Per mettere in mare la lancia dunque, una volta rimosse le rize che la tengono immobile entro le selle, si procede ruotando le manovelle sulle due scatole (una per braccio) che azionano la rotazione della vite di manovra; a questo punto i profili filettati, ruotando, faranno traslare le aste cave verso le estremità superiori delle viti di manovra stesse, le quali determineranno l'inclinazione fuoribordo di bracci e lo scostamento della barca dalle selle.

Una volta che la lancia si troverà fuoribordo, sospesa sotto i paranchi, basterà rilasciare le cime dei pescanti analogamente a quanto accade per le gruette a quadrante e la lancia giungerà in mare.



Gruetta sbracciata e pronta alla messa in mare della lancia.

Queste gruette continuarono a trovare applicazione su navi prevalentemente di costruzione prebellica anche dopo il secondo conflitto mondiale, come ad esempio la motonave Fairsea della "SITMAR Line", la quale -riadattata con ottimi risultati per il servizio passeggeri- adottava una disposizione a due lance sovrapposte per gruetta (anche se non tutte le gruette a bordo erano di questo tipo). In tal senso, dopo il conflitto, molte unità di classe Liberty che trovarono nuova vita per l'impiego civile mantennero tali impianti, come ad esempio il Liberty SS Nelson Dingley;; questa unità dopo la guerra passò nelle mani della compagnia "Italnavi" di Genova, che ne dispose l'ammodernamento mediante la sostituzione dell'apparato propulsivo a vapore da 2.500 cavalli originario con un impianto a combustione interna costituito da un motore diesel "FIAT Grandi Motori" tipo 686 da 3.600 cavalli. Venne contestualmente ribattezzata M/N *Italterra*, e venne adattata per il trasporto di centinaia di autovetture Fiat verso gli Stati Uniti. Nonostante gli ammodernamenti che la interessarono, dunque, le gruette non furono sostanzialmente alterate rispetto alle origini.

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_balenera/Lancia_Balenera_-_monografia.1.pdf



E' entrato nella flotta dei [mitidelmare.it](http://www.mitidelmare.it) il modello del brigantino viareggino

Polaris

Costruttore: Massimo Splendore

Periodo: 1910 Scala 1:78

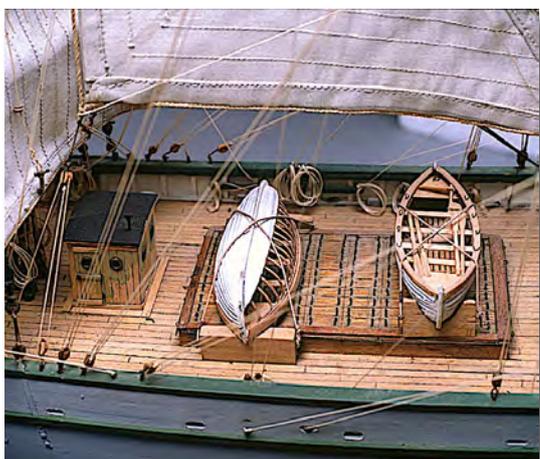


Il brigantino è uno snello veliero, maneggevole e di dimensioni contenute, ma molto resistente, a due alberi a vele quadre (prendendo il nome di “brigantino velacciere”) con randa all’albero di trinchetto, più bompreso e fiocchi; vele di strallo tese fra gli alberi.

Le vele sono fatte di tela, cucite e rinforzate negli angoli.

Opera morta di colore bianco; opera viva in verde anticrostacei.

Il termine “brigantino” è di origine italiana (derivato da brigante, nella sua espressione originaria di componente una brigata, cioè gruppo di più persone da cui il termine). Infatti nel Quattrocento e nel Cinquecento il brigantino a vele latine era utilizzato frequentemente come unità per la guerra di corsa e la pirateria.



Il bastimento di questo tipo è costruito da abili maestri d'ascia toscani negli antichi cantieri di Viareggio ed usato, in epoca recente (sec. XVIII/XIX), per lo più per il trasporto del marmo di Carrara verso tutti i porti del Mediterraneo e nell'Europa del Nord.



http://www.mitidelmare.it/Polaris_-_Brigantino_viareggino-ms.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.