

*dedicata ai visitatori del sito e agli appassionati di modellismo*

NLmm 36 - agosto e settembre 2024

e-mail: [mitidelmare.it@tiscali.it](mailto:mitidelmare.it@tiscali.it) - [duilio.curradi@mitidelmare.it](mailto:duilio.curradi@mitidelmare.it)

*Questa Newsletter integra le informazioni che si trovano sul sito [www.mitidelmare.it](http://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*

*Continua dalle Newsletter precedenti*

## Il modello della M/n ITALIA

Con questa Newsletter voglio concludere il lungo discorso che ho fatto con il modello della M/n Italia. Forse qualcuno si è stufo, e mi scuso. Però questo modello mi ha affascinato moltissimo anche perché l'ho costruito disponendo di ben poche informazioni.

D'altra parte è diventato, ormai, un po' un mio pallino il riuscire a far rivivere, seppure in scala ridotta, navi interessanti del recente passato (quello che mi ha visto "andare per mare") delle quali si sono praticamente perdute le "tracce" o meglio, soprattutto, i disegni (brutto vizio quello di eliminare gli archivi!).

Qui sotto riporto alcuni particolari significativi che ho realizzato utilizzando le fotografie che sono riuscito a trovare. Poi chiuderò con alcune foto del modello finito ripreso sotto varie angolazioni.

La mia speranza che altri appassionati di modellismo trovino spunti per contribuire a far rivivere storie e momenti del mare, sempre affascinanti,

### Gli ultimi particolari



#### La ciminiera

Questa struttura, che si ispira alla pinna di un delfino, contribuisce a dare slancio alla linea della nave.

L'Italia era una nave nella quale si incontravano molte soluzioni innovative che sono state poi riprese in costruzioni successive quando le navi da crociera hanno cominciato a crescere in dimensioni e a soddisfare un mercato che si è andato sempre più sviluppando.

#### La piscina

Installata al livello di quello che, di solito, viene chiamato "ponte sole" o "ponte lido", è dotata di scivolo.

Negli anni '60 non erano state ancora montate, a bordo, quelle grandi strutture proprie dei luna park.

Comunque la nave da crociera Italia aveva un grande fascino. Fu proprio su questa nave che trovò ispirazione la scrittrice Jeraldine Saunders, autrice del romanzo *The Love Boats* (1974) dal quale fu tratta la celebre serie televisiva.





### Lo “scalandrone” o “scala reale”.

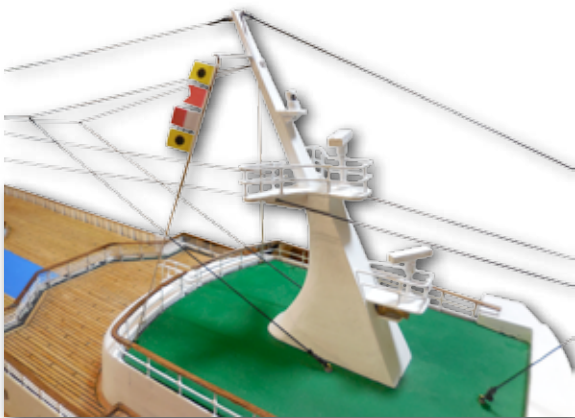
Ogni nave ne porta una su ciascun lato e serve, naturalmente, per salire o scendere da bordo.

Sulle navi passeggeri queste scale sono fatte in modo che, qualunque sia l'inclinazione in posizione ammainata, i gradini restino sempre orizzontali. Secondo la mia esperienza, a volte, sulle navi da carico, non sempre viene adottato questo accorgimento e bisogna stare attenti a non inciampare.

Le navi passeggeri, comunque, usano preferibilmente passerelle che collegano la stazione marittima ai portelloni presenti sul fianco della nave.

### Le scale a bordo

Come su tutte le navi anche qui ci sono scale che consentono di passare da un ponte all'altro. Io le costruisco tagliando tanti pezzetti di alluminio sottile (gradini) e, tramite una dima, li incollo a due striscioline laterali, sempre di alluminio. Uso colla a due componenti, molto resistente. Nel caso dell'Italia ho tribolato un po' perché diverse scale erano “tonde” per adattarsi alla curvatura di diverse tughe. Le ringhiere sono in filo di ottone saldato a stagno e i passamani sono fatti con striscioline di impiallacciatura.



Sull'albero ho issato, a dritta, le bandiere alfabetiche con il nominativo della nave IBHI (India-Bravo-Hotel-India). A sinistra ho issato entrambe le bandiere P (partenza) e H (pilota a bordo).

A prua si vedono le due gru per l'imbarco dei bagagli e il verricello salpa ancore.



Per le scritte ho preparato dei PDF che ho portato ad un laboratorio di grafica digitale che ha fustellato i caratteri su film nero molto resistente.

La fustellatura dei caratteri molto piccoli è un po' problematica.

Io ne faccio fare tanti così, attingendo un po' di qua e un po' di là, riesco a formare il nome che mi serve





E, per concludere, questo è il modello finito:



Sopra il modello visto dal lato di Dritta.

A lato visto dal Mascone di Sinistra.

Sotto visto dal Mascone di Dritta.



Le immagini di questa pagina danno un'ottima idea di quanto slanciata fosse la linea di questa nave e quanto abbia potuto influire sullo sviluppo di navi da crociera costruite in tempi successivi. Si nota anche l'innovativa sistemazione delle scialuppe.



La costruzione di questo modello è descritta al link:

[http://www.mitidelmare.it/Motonave\\_Italia\\_-\\_Costruzione\\_del\\_modello.html](http://www.mitidelmare.it/Motonave_Italia_-_Costruzione_del_modello.html)

Il modello finito è descritto al link:

[http://www.mitidelmare.it/Motonave\\_Italia\\_-\\_nave\\_da\\_crociera.html](http://www.mitidelmare.it/Motonave_Italia_-_nave_da_crociera.html)

## Progetti didattici

Capita sovente che “navigatori della rete” si imbattano, magari casualmente, nel sito [www.mitidelmare.it](http://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/Pilotina/Relazione_pilotina_con_allegati.pdf)

[http://www.mitidelmare.it/Modelli\\_didattici/Lancia\\_balenera/Lancia\\_Balenera\\_-\\_monografia.1.pdf](http://www.mitidelmare.it/Modelli_didattici/Lancia_balenera/Lancia_Balenera_-_monografia.1.pdf)



---

---

# I mezzi di salvataggio delle navi

## Scialuppe e gruette

*Francesco Giuliani, un giovane visitatore del sito [www.mitidelmare.it](http://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, sulle gruette a quadrante, sulle Gruette Luffing Davits e sulle gruette gravitazionali.*

*Adesso Francesco conclude con considerazioni sulle problematiche connesse all'ammarraggio delle lance con nave sbandata.*

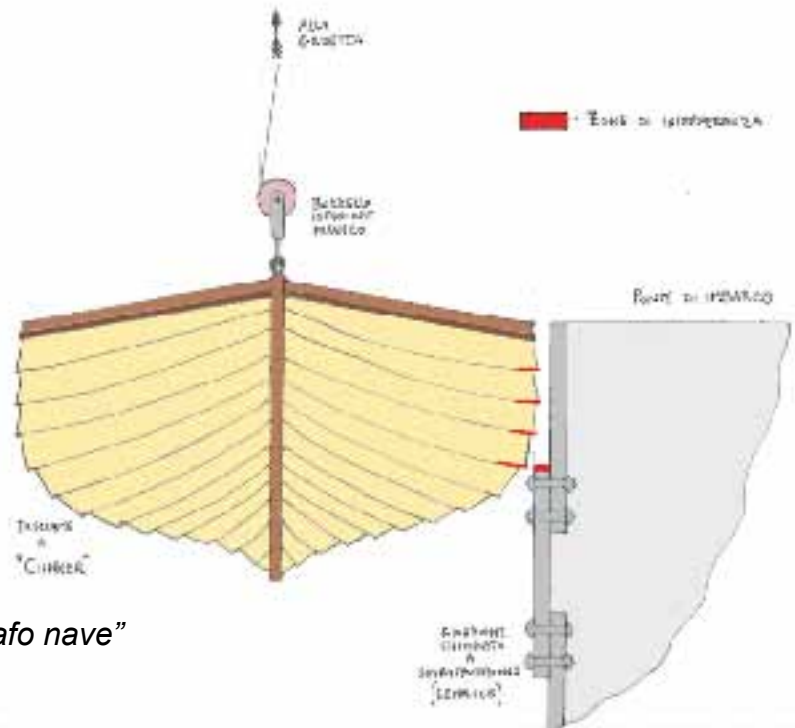
## Considerazioni sulle problematiche connesse all'ammarraggio delle lance con nave sbandata

La messa in mare delle lance non è mai semplice come sembrerebbe: infatti, sebbene in teoria i sistemi impiegati come descritto sopra e nei paragrafi precedenti parrebbero avere in teoria un funzionamento lineare ed ineccepibile, ciò potrebbe risultare non altrettanto corrispondente ad una situazione pratica, e perciò complicarsi notevolmente se la nave dovesse sbandare su un fianco. Tale eventualità, invero abbastanza comune durante un naufragio, potrebbe impedire il corretto ammaraggio delle lance presentandosi attraverso due aspetti: la difficoltà di ammarare le lance per via dello sfregamento contro la murata dello scafo e l'impossibilità di sbracciare le gruette.

Il primo aspetto è onnipresente, ma si presentava in maniera più accentuata nel passato rispetto ai giorni d'oggi, in quanto è considerevolmente influenzato dal tipo di superficie di contatto tra lo scafo della nave e della lancia.

Le lance un tempo erano infatti realizzate con fasciame assemblato mediante tecnica a sovrapposizione (denominata Clinker), con le tavole del fasciame di cinta che si sovrapponevano a quelle del fianco, e a loro volta quelle del fianco a quelle del ginocchio, del fondo, dei controtorelli e torelli. In conseguenza di ciò, in sezione, il fasciame sembrava possedere un profilo “a denti di sega” rivolto verso il basso, andante verso la chiglia.

Del resto il fasciame in acciaio delle navi era realizzato mediante chiodatura a caldo di lamiere di consistente spessore sovrapposte tra loro e chiuse mediante coprigiunti, tutti spessi qualche decina di millimetri. Questo faceva sì che il fasciame della lancia, scendendo contro la murata, potesse ingaggiarsi con gli “scalini” formati dalla sovrapposizione delle lamiere dello scafo della nave (vedi figura sotto), determinando quindi una rotazione trasversale della lancia lungo il suo asse longitudinale, in corrispondenza dei paranchi prodiero e poppiero. Utilizzando le gru radiali e a quadrante, infatti, le imbarcazioni scendevano in mare molto vicine allo scafo; nel caso che lo scafo della lancia si fosse ingaggiato con quello della nave poteva accadere che il lato esterno della lancia - per il peso - continuasse a scendere, mentre il lato rivolto a murata rimaneva ingaggiato con le lamiere, determinando un'inclinazione che, in casi estremi come un consistente sbandamento della nave sul lato opposto tale per cui le due superfici non riuscissero a disingaggiarsi in tempo, poteva portare financo al rovesciamento della lancia stessa.



*Zone di interferenza “scafo lancia-scafo nave”*

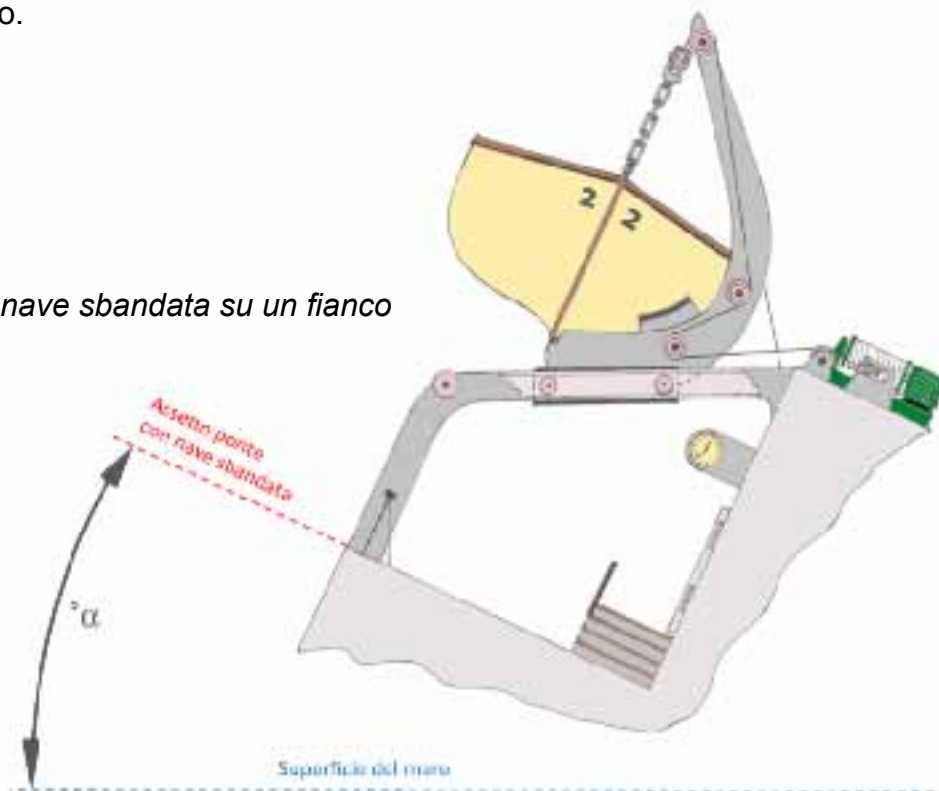
Con il tempo comunque la situazione, per i motivi più diversi, è cambiata e talvolta migliorata; in tal senso le lance sono passate ad avere fasciami a tavole affiancate “comento a comento” (tecnica del giustapposto), fino ad arrivare a scafi in acciaio, alluminio ed infine vetroresina, ottenendo così fasciami “lisci” e eliminando questo problema. In tal senso anche le navi, per motivi di peso, qualità e resistenza delle giunture del fasciame, sono arrivate oggi ad avere lamiere affiancate e saldate tra loro tramite cordoni continui, eliminando queglii “scalini” fastidiosi (che inoltre da un punto di vista idrodinamico “sporcavano” il profilo della carena in acqua, oltretutto determinare un aumento di peso in virtù della presenza di lamiere sovrapposte in corrispondenza delle giunzioni chiodate).

Per quanto riguarda lo sbraccio delle gruette, il problema di effettuare tale manovra con la nave sbandata si presenta più recentemente che nel lontano passato; infatti, considerando ad esempio l'impiego delle gruette a quadrante, queste venivano sbracciate manualmente tramite la rotazione di una vite di manovra, per cui l'azione veniva eseguita dall'uomo e una volta inclinati i bracci fuoribordo, questi rimanevano in posizione finché qualcuno, manualmente, non agisse nuovamente sulle viti di manovra. Il problema semmai poteva essere dato dalla difficoltà, comunque non secondaria, di scostare le lance dalle selle per orientarle fuoribordo a causa dell'inclinazione massima dei bracci resa disponibile dalle peculiarità costruttive del meccanismo, che in taluni casi poteva risultare insufficiente.

Nel caso delle gruette gravitazionali, invece, il concetto cambia in modo consistente. Questo tipo di gru rappresenta ancora oggi il sistema più diffuso; ce ne sono di diverse fogge e dimensioni, in base alle necessità di spazio o di funzione a bordo della nave su cui vengono installate, ma tutte sono accomunate dallo stesso principio di funzionamento, ovvero la gravità.

Affidarsi sulla gravità per sbracciare le gruette consente di poter eseguire tale manovra anche in caso di assenza di elettricità, eventualità purtroppo spesso presente in caso di naufragio o incendio a bordo, potendo così gestire l'ammarraggio delle lance in situazioni critiche. Tuttavia, ciò che in tal senso rappresenta un formidabile punto di forza, nel caso di sbandamento della nave può trasformarsi in un grave svantaggio.

### *Gruetta gravitazionale con nave sbandata su un fianco*



Come viene descritto sopra, infatti, nelle fasi iniziali di sbraccio la gruette scorre per gravità su due guide inclinate, fino ad arrivare alla curva che determinerà l'inclinazione fuoribordo dei bracci; in questa prima fase è fondamentale che la guida rimanga inclinata rispetto all'orizzonte, onde permettere alla gravità di far traslare lancia e bracci fino a murata. Nel caso in cui invece, per via ad esempio di una falla nello scafo che comprometta la stabilità trasversale della nave, lo sbandamento di quest'ultima su di un fianco raggiunga un angolo tale da rendere pressoché orizzontali le guide sulle quali i bracci scorrono (angolo "α" nel disegno), la possibilità di ammarare la lancia potrebbe venir meno. In tale situazione infatti la massa totale della lancia e dei bracci insieme graverebbe su un piano circa orizzontale e non più inclinato, determinandone l'impossibilità di movimento. In talune situazione diventerebbe improbabile persino riuscire a sbracciare manualmente il sistema, in quanto la massa della lancia costringerebbe la suddetta al suo posto, adagiata contro i bracci, pur essi immobilizzati sottoposti al loro stesso peso.

Questo grave inconveniente divenne quantomai noto in occasione del naufragio della turbonave Andrea Doria, durante il quale, per via del forte sbandamento raggiunto sul lato dritto, fu impossibile ammarare le lance sul lato sinistro.

In tal senso si è cercato, negli anni, di realizzare gruette gravitazionali in grado di potersi sbracciare con sbandamenti sempre maggiori, come per esempio le gruette concepite a fine anni cinquanta per equipaggiare le turbonavi Leonardo da Vinci, Michelangelo e Raffaello della Società "Italia" (illustrate nel dettaglio nella sezione "gruette desuete"). Il problema è che, comunque, non sia possibile risolvere totalmente l'inconveniente fintanto si continui ad utilizzare la gravità come principio azionante, in quanto ci sarà sempre un angolo oltre il quale il baricentro delle masse sospese e non sospese del dispositivo finiscano per raggiungere un equilibrio indifferente o peggio ancora stabile, tale da impedirne la movimentazione. Questi dispositivi rimangono tuttavia, a prescindere da tale svantaggio, i sistemi che a parità di pregi e difetti rappresentano la soluzione più adatta a dirimere l'abbandono nave in situazioni critiche.



## 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](mailto:mitidelmare.it@tiscali.it) o [duilio.curradi@mitidelmare.it](mailto:duilio.curradi@mitidelmare.it)

E' entrato nella flotta dei mitidelmare.il modello della

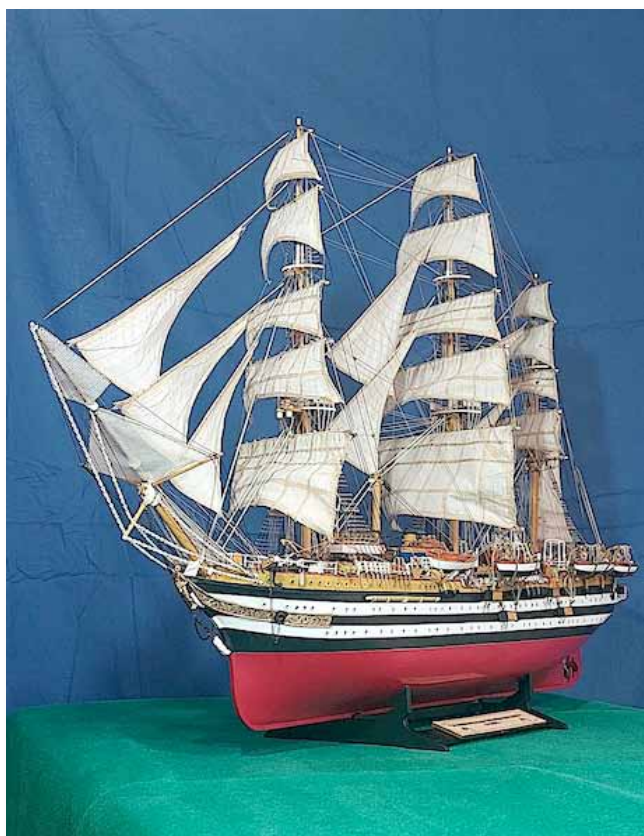
# Amerigo Vespucci

Nave scuola a vela per ufficiali della Marina Militare Italiana

Costruttore: Bruno Gemerasca

Periodo: 1931

Scala 1:100



**Bruno ci racconta (estratto):**

La costruzione di questo modello è iniziata nel Maggio 2018 ed è terminata nel Giugno 2024, ha richiesto circa 7000 ore di lavoro compreso le attrezzature necessarie per realizzare tutti i particolari, incluso le 11 imbarcazioni di supporto di diversa tipologia.

Il modello è stato realizzato secondo i disegni originali di Franco Gay, seguendo tutte le indicazioni del Contrammiraglio Piero Carpani, pubblicate nel volume "LA PIU' BELLA DEL MONDO".

Da questa pubblicazione molto dettagliata, in particolare sull'albero di Bompresso, a pag. 93 viene riportato quanto segue: *Il Bompresso è costruito in tre parti, poggia sul tagliamare, si protende in avanti con un'inclinazione di 43° sull'orizzontale.*





La caratteristica di questo modello è quella di essere stato realizzato con i pennoni orientabili a seconda del vento. In questo caso, con mure a sinistra.

Lo scafo è stato realizzato a doppio fasciame, il primo in listelli in tiglio incollati internamente fra la chiglia e le ordinate con garza di rinforzo, il secondo in noce nazionale.

Tutto lo scafo, prima della verniciatura, è stato trattato con soluzione spy Sistar per eliminare anche le più piccole imperfezioni e rifinito con carta vetrata 320/500. Per la verniciatura ho utilizzato smalto acrilico professionale spry. Tutte le imbarcazioni quali lance, motoscafi, motolance e baleniera sono state realizzate con listelli di bosso opportunamente rastremati. Si sono utilizzati legni pregiati quali: noce nazionale per secondo fasciame, noce tanganica per i ponti, teak e bosso per le scialuppe e rifiniture dei ponti.

Per le parti metalliche, si sono utilizzati tondini e tubetti in alluminio e rame, fili di ottone e rame, di differenti dimensioni.

Tutte le vele sono state realizzate con tutti i rinforzi e imbragature come gli originali visibili anche dalle foto della nave.

Tutte le manovre prima di essere applicate sono state impregnate di una soluzione isolante.



Questo modello parteciperà al campionato italiano a Ferrara previsto per il 2025.

Bruno Gemerasca  
Socio A.N.V.O. - Associazione Navimodellisti Valle  
Olona di Castellanza - VA  
e assiduo visitatore del sito [www.mitidelmare.it](http://www.mitidelmare.it)



Guarda la scheda del modello: [http://www.mitidelmare.it/Amerigo\\_Vespucci\\_bg.html](http://www.mitidelmare.it/Amerigo_Vespucci_bg.html)

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

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](http://www.mitidelmare.it/Pubblica_i_tuoi_modelli_sul_sito_mitidelmare.it.html) oppure le puoi raggiungere dalla home page.

**PER FAVORE MANDATE LE FOTO PER E-MAIL (NON USATE WHATSAPP)**

**Altri miti** costruiti da amici  
navimodellisti

