

dedicata ai visitatori del sito e agli appassionati di modellismo

NLmm 37 - ottobre e novembre 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

i Liberty

Le navi costruite per un viaggio che hanno navigato trent'anni

Approfitto di queste Newsletter per fare un passo indietro nella storia della navigazione e, perdonatemi, nella storia della mia vita. Sì. Sarà probabilmente l'età ma trovo molto bello tornare a spasso fra i ricordi.

Correva l'anno 1963. Un anno per me molto importante. Prima lasciai le navi passeggeri che facevano servizio di linea fra il Nord Europa e l'Australia/Nuova Zelanda, poi superai il primo esame della carriera di ufficiale di macchina e mi sposai.

Restai a casa un po' di tempo ma, novello sposo, non me la sentivo proprio di tornare a fare viaggi che prevedevano una sosta di 16 ore, a Napoli, ogni 82 giorni. Chiesi così informazioni a qualche ex compagno di scuola e mi fu suggerito l'Armatore Marsano.

Andai in Compagnia, a Genova, e mi fu proposto un imbarco come secondo ufficiale di macchina sul Liberty *Golfo di Trieste*. Accettai perché la nave faceva viaggi relativamente brevi. Soprattutto andava a caricare legname nel Golfo di Guinea e lo portava in porti del Mediterraneo.

Imbarco di tronchi d'albero
nella laguna di Abidjan



Raggiunsi la nave a Barletta. La trovai alla fine di un lungo molo che dovetti percorrere a piedi con le mie due valigie. E qui dovette intervenire il mio spirito di adattamento. Mi ero abituato a salire su navi bianche ormeggiate alle stazioni marittime. Qui andavo su una nave reduce, tra l'altro, da un viaggio nel quale aveva trasportato carbone. Comunque mi sistemai a bordo e conobbi, per la prima volta, una motrice alternativa a vapore.

Ma non vi voglio angustiare con la mia storia personale. Voglio piuttosto parlarvi di questo tipo di nave, che rivestì un ruolo molto importante durante la seconda guerra mondiale e nei decenni successivi aiutando a porre le basi per la rinascita delle marine mercantili di numerosi Paesi.

E poi, naturalmente, del modello che costruì una ventina di anni dopo.

Posso solo aggiungere che rimasi su questa nave per dodici mesi. Oltre ai viaggi a legname facemmo un paio di viaggi in Mar Nero. Una volta caricammo carbone vicino a Odessa e una volta cemento a Novorossiysk. Io sbarcai nel Novembre del 1964 e, appena un mese dopo, fui raggiunto dalla notizia che la nave era affondata a 200 miglia da Manila, per fortuna senza vittime. La nave, infatti, era diretta in Giappone (ma io non ero più a bordo).

Classe Liberty (informazioni riprese da una scheda dell'Associazione Modellisti DPF di Pontassieve - FI)

Durante la battaglia dell'Atlantico gli U-Boot tedeschi inflissero grandi perdite al naviglio mercantile alleato che trasportava i vitali rifornimenti dagli USA all' Inghilterra e alla Russia.

Per sopperire alle perdite venne decisa la costruzione di navi mercantili in serie, riprendendo e migliorando un progetto inglese (Empire Liberty da 7157 tonn.).

Queste navi vennero costruite in 10 diversi cantieri degli Stati Uniti assemblando ben 250.000 componenti costruiti in 32 stati degli Usa.

La struttura, per esigenze di tempo, richiese il ricorso alla saldatura per ben 46 km di linee di saldatura ad unità. Per capire la velocità di costruzione basta sapere che il cantiere Yard di Richmond varò un Liberty dopo 4 giorni e 15 ore dall'impostazione e in altri 3 giorni la nave venne completata.

A partire dal 1942 vennero realizzate ben 2.710 unità per un totale di 29.292.000 tonn.

Il maggior numero di unità prodotte furono del tipo "Liberty base", ben 2.580 unità.

24 unità furono le "Liberty EC2-S-AW1" per il trasporto del carbone, queste unità avevano l'apparato motore a poppa anziché a mezza nave.

8 unità furono le "Liberty Z-EC2-S-C2" per il trasporto dei carri armati.

36 unità "Liberty Z-EC2-S-C5" per il trasporto di aerei imballati.

62 unità "Liberty Z-ET-S-CE" navi cisterna.

6 unità "Liberty Hospital" con 600 posti letto.

113 unità "Liberty trasporto prigionieri" con una capacità di 1000 prigionieri (fino a 1800 in sovraccarico).

13 "Liberty trasporto animali" con una capacità di 700 muli.

La Liberty base aveva un dislocamento di 7.176 t su una lunghezza di 134,57 m, di 17,34 m di larghezza e di 11,38 m di altezza. Il pescaggio era di 8,36 m a pieno carico.

La propulsione era garantita da una macchina a triplice espansione per 2.500 HP che imprimeva una velocità massima di 11 nodi per una autonomia di 14.000 miglia. L'equipaggio era composto da 81 uomini.

Artiglieria alla costruzione: 1 o 2 cannoni da 76 o 127 mm e varie mitragliere antiaeree.

I numerosi Liberty sopravvissuti al conflitto, soprattutto del tipo base, furono ceduti ad Armatori di diversi Paesi.

Naturalmente le navi vennero private delle armi e l'equipaggio fu ridotto, in media, a 30/32 persone.

Dotate di cinque stive, tre a proravia della sovrastruttura (centrale) e due a poppavia, le navi si dimostrarono particolarmente utili per trasporti di varia natura.

Una nave di questo tipo fu addirittura trasformata in nave passeggeri e, almeno una, fu tagliata e allungata con l'aggiunta di una sesta stiva.

Il **Golfo di Trieste** fu costruito nel cantiere "Permanente Metals Corporation" a Richmond/California nel 1944. Consegnato nel 1947 alla Compagnia Transoceanica La Veloce, del Gruppo A. Marsano, fu battezzato "Italo Marsano".

Nel 1957 la nave fu ribattezzata Golfo di Trieste e, nel 1961 la nave entrò a far parte della flotta della "Compagnia Generale di Navigazione".



*La ciminiera
del Golfo di Trieste*



Il Golfo di Trieste, in 17 anni di attività, fu in navigazione per circa 97.000 ore, percorse circa 880.000 miglia e consumò circa 90.000 tonnellate di nafta. Nel 1964 la nave fu impegnata, soprattutto, nel trasporto di tronchi d'albero da Abidjan al Mediterraneo.

Navigazione in Atlantico con tronchi caricati anche in coperta



Successivamente la nave, caricato cemento a Novorossijsk, in Mar Nero, lo trasportò a Takoradi, nel Ghana, dove imbarcò minerale di manganese per la Spagna del Nord. Questo viaggio fu l'ultimo trasporto utile della nave.

Il Golfo di Trieste caricò, in Spagna, pani di ghisa per il Giappone.

Un mese dopo, il 14 dicembre 1964, quando il Golfo di Trieste si trovava a 200 miglia da Manila, a causa di una falla provocata dal mare agitato, affondò. Fortunatamente l'intero equipaggio fu tratto in salvo.



Un originale sistema di scarico tronchi nel porto di Valencia

Mare al traverso in Atlantico con carico di minerale di Manganese

Perché il modello del Golfo di Trieste

Nella prossima Newsletter comincerò a parlarvi del modello del Golfo di Trieste.

Ma com'è nata l'idea? Era il 1983. Io avevo ricevuto diversi incarichi di lavoro (JRC Ispra) ed ero assai impegnato. Ricevetti una lettera del Museo Marinaro di Camogli che pensai subito di cestinare. Ma la curiosità ebbe la meglio. Si trattava dell'invito a partecipare ad un concorso indetto da quel Museo.

Il concorso:

.... "Il Liberty", piroscampo costruito per una traversata e che ha navigato trent'anni"far rivivere un periodo della Storia della Marina Mercantile Italiana troppo presto dimenticato e ricordare i Marittimi che su quelle navi hanno vissuto, lavorato, sofferto.

....i modelli dovranno portare il nome di un Liberty veramente esistito ed immatricolato in Italia, come pure dovranno essere riportati i colori della Società Armatrice e le eventuali modifiche apportate.

Era quasi una provocazione. Feci qualche salto mortale e riuscii a vincere quel concorso.

Prima di andare avanti, però, voglio mandare un abbraccio all'equipaggio che sopravvisse al naufragio. Questa fotografia è stata pubblicata dal Secolo XIX di Genova sotto il titolo

TRENTADUE MARINAI CORAGGIOSI - Giunti sani e salvi a Singapore i naufraghi del Golfo di Trieste



La foto fu scattata sulla petroliera ESSO YORK che intervenne in soccorso della nave che stava affondando.

Il secondo da destra era il fuochista della mia guardia. Lo andai a trovare e mi raccontò, per filo e per segno, l'incidente.

Persona molto capace e attenta fu proprio lui, durante la terza guardia (quella che facevo io), a rilevare, dalla sala macchine, la variazione di assetto della nave che stava imbarcando acqua nelle stive di prora.

Al centro, accovacciato con un cagnolino in braccio, c'è il cuoco di bordo.

Si salvò anche il cagnolino. Era un meticcio che trovammo sulla banchina del porto spagnolo dal quale il Golfo di Trieste partì per l'ultimo viaggio. Era pieno di pulci e di zecche. Io mi resi disponibile per convincere il Comando di bordo a tenere il cane impegnandomi, naturalmente, a ripulirlo accuratamente.

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, delle costruzioni.

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



L'Intelligenza Artificiale può risultare utile (anche) ai modellisti navali

Un visitatore del sito [mitidelmare.it](http://www.mitidelmare.it), appassionato di navi a vela antiche, mi ha portato a conoscenza del risultato di una sua ricerca fatta con l'Intelligenza Artificiale.

La cosa mi sembra interessante e trovo utile raccontarla anche agli amici che si occupano di modellismo navale o che, comunque, sono interessati a cose di mare.

La richiesta rivolta alla IA:

Vorrei avere informazioni sulla marineria antica, cioè sulla tecnologia e storia dei velieri che dal Cinquecento al Settecento, prima dell'avvento del vapore, solcarono gli oceani. Mi interessa anche la terminologia usata sulle navi, la tecnica di navigazione, ecc. Infine, mi piacerebbe una bibliografia sull'argomento. A questo proposito, vorrei sapere se esistono trattati antichi di marineria. Grazie.

La risposta dell'IA

La Marineria Antica: Dal Cinquecento al Settecento

Tra il Cinquecento e il Settecento, prima dell'arrivo dei motori a vapore, i velieri dominavano gli oceani, trasportando persone, merci e idee attraverso il mondo. Questo periodo vide un'evoluzione significativa nella tecnologia e nelle tecniche di navigazione, permettendo viaggi più lunghi e sicuri.

Tecnologia:

Scafi: Le navi divennero più grandi e robuste, con scafi in legno di quercia o teak, spesso rivestiti di rame per proteggerli dai tarli. Lo scafo a chiglia, introdotto nel XV secolo, migliorò notevolmente la stabilità e la manovrabilità.

Veleggiatura: Le vele latine, triangolari e fissate a un'antenna inclinata, erano le più comuni. Nel Seicento, si diffusero le vele bermudiane, più efficienti e facili da manovrare.



Sartiame: L'insieme di corde e alberi che sostenevano le vele divenne più complesso, permettendo di sfruttare al meglio la forza del vento.

Manovre: Le tecniche di manovra delle vele si affinarono, permettendo di cambiare rotta e velocità con maggiore precisione.

Navigazione:

Strumenti: La bussola magnetica, inventata nel Medioevo, divenne lo strumento di navigazione più importante. Astrolabio, sestante e carte nautiche migliorarono la precisione della navigazione.

Tecniche: I navigatori impararono a calcolare la latitudine e la longitudine, a stimare la distanza percorsa e a prevedere le condizioni meteorologiche.

Terminologia:

Equipaggio: Ogni nave aveva un equipaggio gerarchico, con ruoli ben definiti come capitano, nocchiero, mozzi, carpentieri e velai.

Parti della nave: Ciascuna parte della nave aveva un nome specifico, come prua, poppa, chiglia, ponte, albero maestro, vele, sartie, timone, ecc.

Manovre: Le azioni per manovrare le vele avevano nomi precisi, come issare, ammainare, orientare, ecc.

Bibliografia:

Trattati antichi: Esistono numerosi trattati antichi di marineria che offrono una preziosa testimonianza sulla tecnologia, le tecniche di navigazione e la vita a bordo dei velieri di quell'epoca.

Tra i più famosi:

“De navigatione” di Pierre de Médicis (1506)

“Reglamento de la navegación” di Martín de Enciso (1532)

“The Arte of Navigation” di Richard Hakluyt (1589)

“De Usu Globi Terrestris” di Johannes Kepler (1603)

Libri moderni:

“The History of Seafaring” di C.W. Andrews (1984)

“Age of Sail: The Story of the Naval War at Sea, 1793-1815” di Antony Preston (1980)

“The Wooden Ship” di M.J. Rule (1996)

“Navigation: The History of Nautical Instruments” di J.A. Mayes (1973)

Siti web:

The Mariners Museum: <https://exploration.marinersmuseum.org/>

The National Maritime Museum: <https://www.rmg.co.uk/>

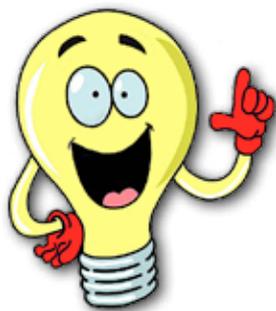
The World Ship Trust: <https://www.worldshiptrust.org/>

Oltre a questi, esistono molte altre risorse online e offline che possono approfondire la tua conoscenza della marineria antica. Ti consiglio di esplorare e trovare le informazioni che ti interessano di più.

Conclusione:

La marineria antica è un argomento affascinante che ci permette di conoscere le sfide e le conquiste degli uomini che solcavano gli oceani nei secoli passati. La tecnologia, le tecniche di navigazione e la terminologia di quell'epoca ci offrono una finestra su un mondo ormai scomparso, ma ancora ricco di spunti di riflessione e di ispirazione.

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.

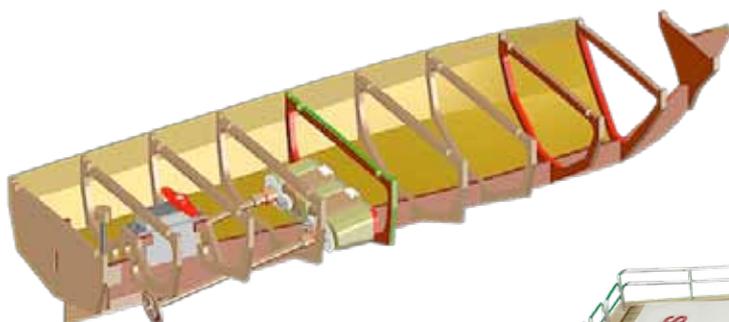
spediscile a:

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

E' entrato nella flotta dei mitidelmare.it modello della Pilotina Duilio C.

Il modello è stato costruito da Enrico Posteri, visitatore del sito www.mitidelmare.it, che lo ha derivato dal progetto pubblicato sul sito medesimo.

Enrico, quando ha “battezzato” il suo modello, si è forse ispirato al mio nome ma, visto che ha aggiunto anche una “C”, posso pensare che si sia riferito al ben più famoso ammiraglio romano Caio Duilio. Proprio quello che inventò i famosi “rostri” che, agganciando le navi cartaginesi, facevano somigliare le battaglie più ad uno scontro terrestre, congeniale ai romani, che ad una battaglia marittima nella quale poteva valere la maggiore esperienza nautica dei cartaginesi.



Queste prime immagini, che Enrico mi ha inviato, mostrano l'accuratezza della costruzione e lasciano intendere quanta perizia ha posto anche nei preliminari alla realizzazione dell'opera.

Il modello, praticamente finito, deve ancora effettuare prove ed evoluzioni in acqua.

Appena saranno disponibili anche le immagini che lo mostrano in navigazione, verrà preparata la “scheda modello” che sarà pubblicata sul sito www.mitidelmare.it

Nel frattempo, se ancora non lo avete fatto, provate a scaricare il manuale che mostra la costruzione, passo passo, di questo battello. Lo trovate, naturalmente a titolo gratuito, al link:

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



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 oppure le puoi raggiungere dalla home page.

Altri miti costruiti da amici
navimodellisti

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