

dedicata ai visitatori del sito e agli appassionati di modellismo

NLmm 38 - dicembre 2024 e gennaio 2025

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
Sereno Anno Nuovo



particolare del modello della
Mn SUNDORA in costruzione

**AVANTI TUTTA****miti del mare**www.mitidelmare.itduilio.curradi@mitidelmare.it

i Liberty

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

di Duilio Curradi

Nella Newsletter precedente vi ho raccontato un po' delle navi tipo Liberty e di quella sulla quale io rimasi imbarcato per un anno. Il "Golfo di Trieste".

Vi ho anche raccontato come mi sono trovato a decidere di costruire un modello di quella nave. Si trattava di partecipare ad un concorso organizzato dal Museo Marinaro "G.B. Ferrari di Camogli".

Era tanto che non costruivo modelli e quel poco che avevo fatto era piuttosto approssimativo.

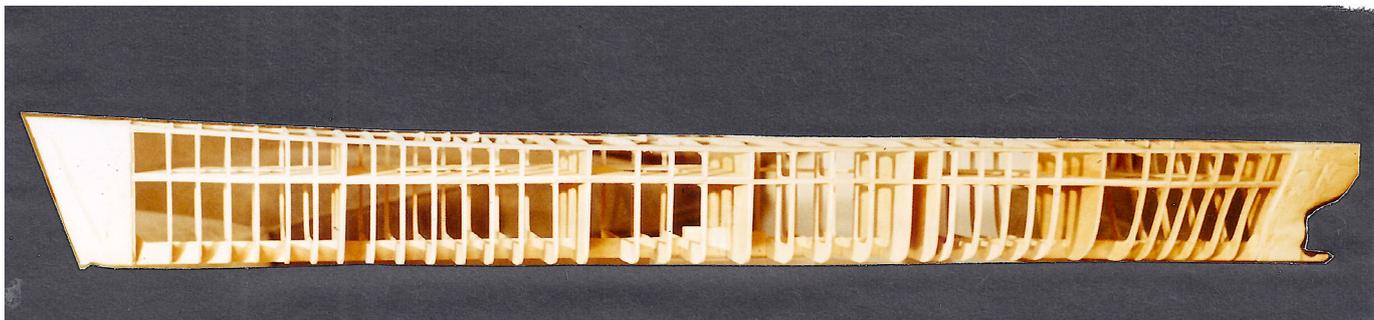
Non disponevo neppure di una attrezzatura adeguata. Usavo, infatti, soltanto un seghetto da traforo a mano ed un piccolo trapano, sempre manuale. Ma, come mio solito, non mi persi d'animo e mi lanciai nell'impresa.

Chiesi a mio padre, ancora residente vicino a Camogli, di iscrivermi al concorso e spedirmi i disegni messi a disposizione dal Museo. Ed ecco le prime difficoltà.

I disegni erano soltanto due tavole, a tratto bianco su fondo blu, che mostravano la nave di profilo e in pianta. Nessuna traccia di un piano di costruzione o di altri disegni utili e, soprattutto, un tempo di realizzazione di soli sette mesi, poi portati a dieci.

Però io avevo diverse diapositive scattate a bordo e facevo conto sulle informazioni che ne avrei potuto trarre. All'opera, dunque!

Ricavai le dimensioni dai disegni forniti dal Museo e riuscii a risalire, seppure con una certa approssimazione, a quello che era il piano di costruzione.



Nel 1983 non c'era il computer quindi disegnai tutto a mano e, per riportare i profili delle ordinate sul legno, usai carta per lucidi e carta da ricalco. La tecnica consisteva nel riportare il profilo di mezza ordinata sulla carta per lucidi, ricalcarla sul legno e poi, rivoltandola, disegnare l'altra parte grazie alla perfetta simmetria di questi componenti.

Ritagliai così, rigorosamente a mano, tutti i pezzi e costruii il "telaio" della nave.

La chiglia e i dritti di prora e di poppa li feci in compensato di betulla dello spessore di 3 mm.

Sulla chiglia fissai otto paratie stagne in corrispondenza delle ordinate reali n. 12 (paratia di collisione), 39 (fra le stive 1 e 2), 68 (fra le stive 2 e 3), 88 (fra la stiva 3 e il locale macchine), 108 (a poppavia del locale macchine), 112 (fra i depositi nafta di poppavia e la stiva 4), 134 (fra le stive 4 e 5), 162 (a poppa della stiva 5) e trenta ordinate interposte fra le paratie stagne, in numero sufficiente ad assicurare adeguata robustezza allo scafo.

Anche paratie e ordinate le costruii in compensato di betulla da 3 mm. Le parti stellate di prua e di poppa le feci in legno pieno.



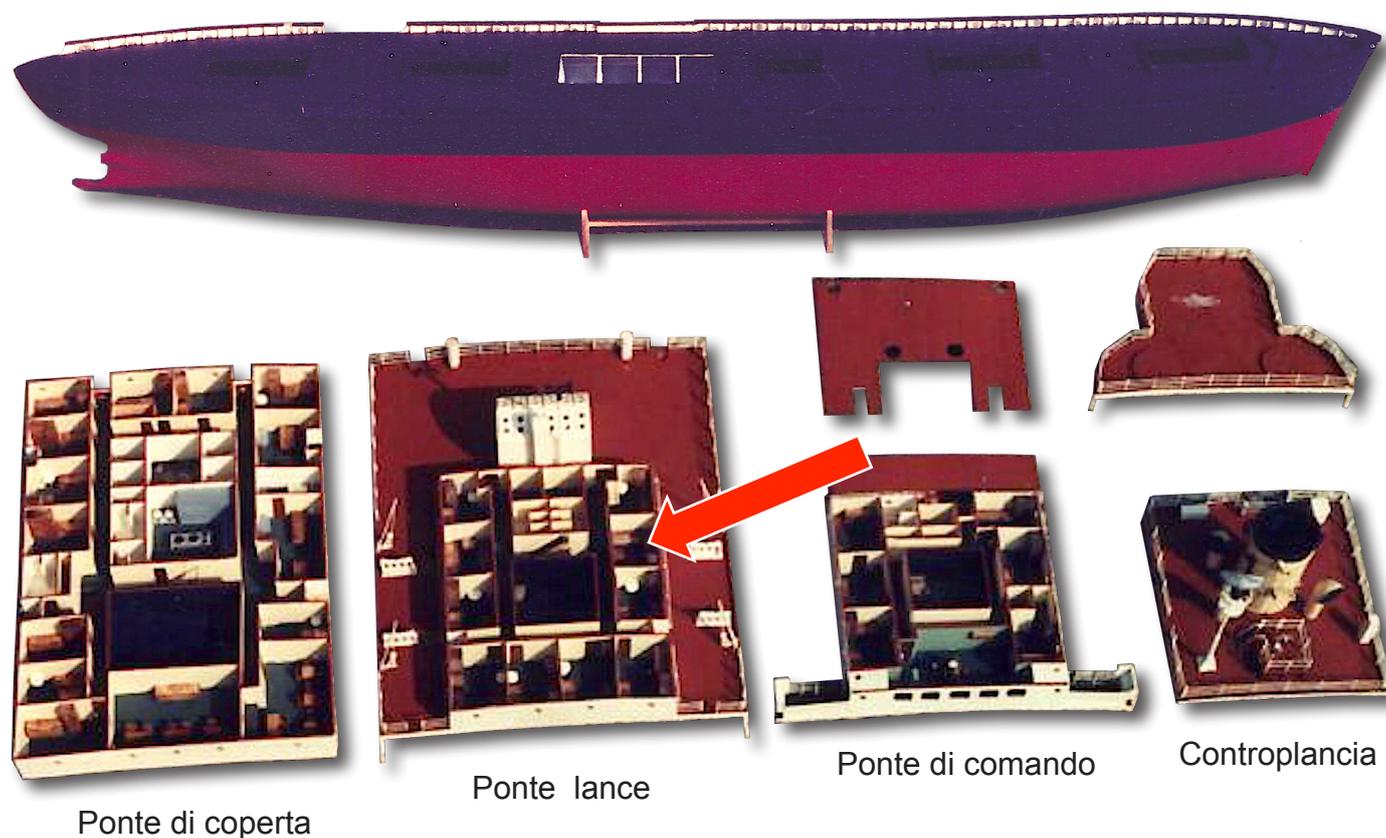
Lo scafo lo rivestii in listelli diiglio e compensato di betulla dello spessore di 2 mm.

La coperta e i corridoi delle stive li feci in compensato di betulla dello spessore di 1 mm.

Nelle due tavole fornitemi dal Museo era rappresentato anche lo sviluppo dei ponti che costituivano la sovrastruttura. Questa era a centro nave e, ovviamente, ospitava la plancia, gli alloggi e tutti i locali di servizio. Guardando quei disegni individuai subito, ovviamente, quella che fu, per un intero anno, la mia cabina. Come potevo resistere al desiderio di riprodurla?

E così decisi di costruire anche gli interni della nave e arredarli.

Fu una decisione piuttosto avventata. Il tempo a disposizione era molto poco e io ero, diciamo, fuori forma e a "secco" di attrezzature. Ma ho sempre condito ogni mia attività con una buona dose di incoscienza e i risultati mi hanno dato normalmente ragione.



Nelle immagini qui sopra si vede lo scafo già pitturato e, sotto, i vari ponti che costituiscono la sovrastruttura centrale. In alto a destra si vede anche la struttura di poppa. Su questa struttura, dove c'era un cannone, è ora sistemata l'elica originale, perché sostituita. La freccia rossa indica la mia cabina al ponte lance.

Adesso saliamo a bordo e visitiamo i vari ponti.

Cominciamo dal ponte di coperta dove ci sono gli alloggi di sottufficiali e comuni e altri locali che indico con apposita didascalia.

Salone comando

Qui mangiavano il Comandante e il Direttore di Macchina.

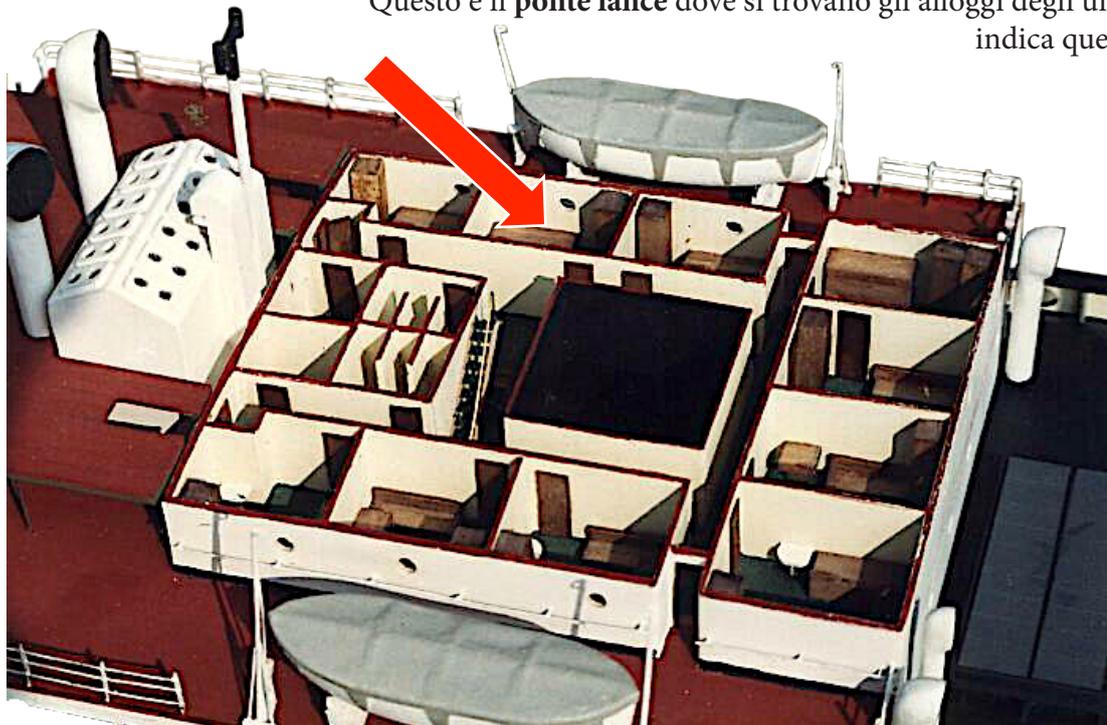
Saletta ufficiali

Qui mangiavano gli ufficiali di Coperta e di Macchina nonché il Radiotelegrafista.

Cucina

Sulla parete del Salone Comando si vede la foto di Italo Marsano, che dette il nome precedente a questa nave.

Questo è il **ponte lance** dove si trovano gli alloggi degli ufficiali. Ancora la freccia indica quella che fu la mia cabina.



La nave era dotata di due scialuppe di salvataggio.

Quella di sinistra era provvista soltanto di remi mentre quella di Dritta disponeva anche di un motore Diesel della potenza di 10Cv.

Quando la nave era un "mercantile armato", ed aveva un equipaggio più numeroso, le scialuppe erano quattro. In origine erano scialuppe di legno

compensato ma, sul Golfo di Trieste, furono sostituite con scialuppe in legno a fasciame sovrapposto.



Qui siamo saliti al ponte di comando. In plancia si notano la ruota del timone al centro, il radar, il telegrafo di macchina e, sulla parete di poppavia, in posizione non visibile in questa foto, c'è lo scaffale con le bandiere alfabetiche e il quadro comando delle luci.

Su questo ponte si vede, a Dritta, la cabina del Comandante mentre a sinistra ci sono la sala

nautica, con il tavolo di carteggio, la stazione radio e la cabina dell'Ufficiale Marconista.

Se queste immagini dovessero capitare sotto l'attenzione di qualche esperto di Liberty americani, certamente storcerebbe il naso. La plancia non è quella originale.

Quando cominciai questa costruzione ero convinto di arrivare in fondo senza eccessivi problemi. Convinzione sbagliata. Nel costruire le sovrastrutture trovai una sensibile differenza fra quanto dicevano i disegni e le foto che io avevo scattato a bordo. Strano perché quelle navi erano tutte identiche.

Chiesi aiuto all'Armatore Ruggero Marsano che venne subito in mio soccorso con il suo archivio e la sua esperienza nonché il supporto di un Comandante e di un Nostromo che furono imbarcati su questa nave. Ebbene, il Golfo di Trieste era sotto carico a Le Havre quando scoppiò una forte tempesta. Una gru del porto si abbatté proprio sulla plancia danneggiandola gravemente.

Fortuna volle che nello stesso porto ci fosse una nave in demolizione la cui plancia si adattava piuttosto bene al Golfo di Trieste. Ottenuti i disegni della modifica "aggiornai" la mia costruzione.

(continua)

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_baleniera/Lancia_Baleniera_-_monografia.1.pdf

Scendiamo in Sala Macchine

Visto che ci troviamo a bordo di un Liberty, esattamente sul modello del Golfo di Trieste, ho pensato che non sarebbe male scendere in sala macchine e approfittare per vedere come fa a “camminare” e a “funzionare” una nave.

Mi capita abbastanza sovente che mi vengano poste delle domande che mi fanno capire quanto possa essere utile fare un po’ di chiarezza in questo campo, a beneficio soprattutto dei non addetti ai lavori. Mentre scendiamo di qualche ponte facciamo quattro chiacchiere di carattere generale.

Innanzitutto una nave è un manufatto molto grande e assai complesso.

Deve essere in grado di operare in completa autonomia spesso in condizioni difficili.

Una nave “non si ferma mai”, ovvero, anche se cessa la rotazione dell’elica, o delle eliche, e la nave è ferma in porto o all’ancora, molte sono le cose che devono continuare a funzionare.

Innanzitutto deve essere generata l’energia elettrica per alimentare l’illuminazione, i motori delle pompe, dei compressori, e infiniti altri servizi come i frigoriferi, il condizionamento dell’aria, ecc.

A questo scopo esiste una vera e propria centrale elettrica con generatori a vapore e/o a motore Diesel.

Se la nave è provvista di caldaie queste restano normalmente in servizio anche se, durante la sosta, alcune vengono mantenute a regime ridotto. Le caldaie soffrono molto per le variazioni di temperatura e le conseguenti contrazioni e dilatazioni che possono danneggiare i fasci tubieri e i rivestimenti dei forni.

Un altro concetto che mi piace chiarire è la differenza fra Piroscavo, Turbonave e Motonave.

Piroscavi e turbonavi usano macchine “esotermiche” ovvero sistemi nei quali la combustione avviene nelle caldaie, cioè fuori dalla motrice che genera il lavoro.

Nel caso dei Piroscavi il vapore entra in una o più motrici alternative a vapore, normalmente a più cilindri (come quella installata su questo Liberty).

Nel caso delle turbonavi il vapore entra in uno o più gruppi turboriduttori nei quali, agendo sulle palette periferiche di un rotore, ne provoca il movimento che viene trasmesso alla/e eliche.

Le motonavi sono invece mosse da macchine “endotermiche”, cioè un sistema nel quale la combustione avviene nella stessa macchina che produce il lavoro, ovvero la rotazione dell’asse.

Ancora pochi passi e arriviamo alla porta stagna che dà accesso alla sala macchine.

Entriamo e siamo subito investiti da una “vampata” di aria calda.

Le sale macchine sono sempre molto calde, soprattutto quando, come nel caso di questa nave, la circolazione dell’aria è affidata a semplici maniche a vento e mancano sistemi efficaci di ventilazione.

Appena entrati ci troviamo all'altezza delle testate della motrice alternativa.

Scendiamo un po' di gradini e passiamo davanti al locale officina, abbastanza attrezzata.

Scendiamo ancora ed arriviamo all'altezza della centrale elettrica.

Qui troviamo tre dinamo da 24 kW. Due sono azionate da motrici a vapore bicilindriche e una è mossa da un motore Diesel. A poppavia di queste tre macchine c'è il quadro elettrico che consente la messa in parallelo dei diversi generatori e consente di gestire le varie linee di alimentazione.

Scendiamo ancora e arriviamo al pagliolato sotto il quale si sviluppa la sentina.

Davanti a noi c'è il "quadro manovra" con tutti gli strumenti necessari al governo della macchina, il telegrafo di collegamento con la plancia e il telefono.

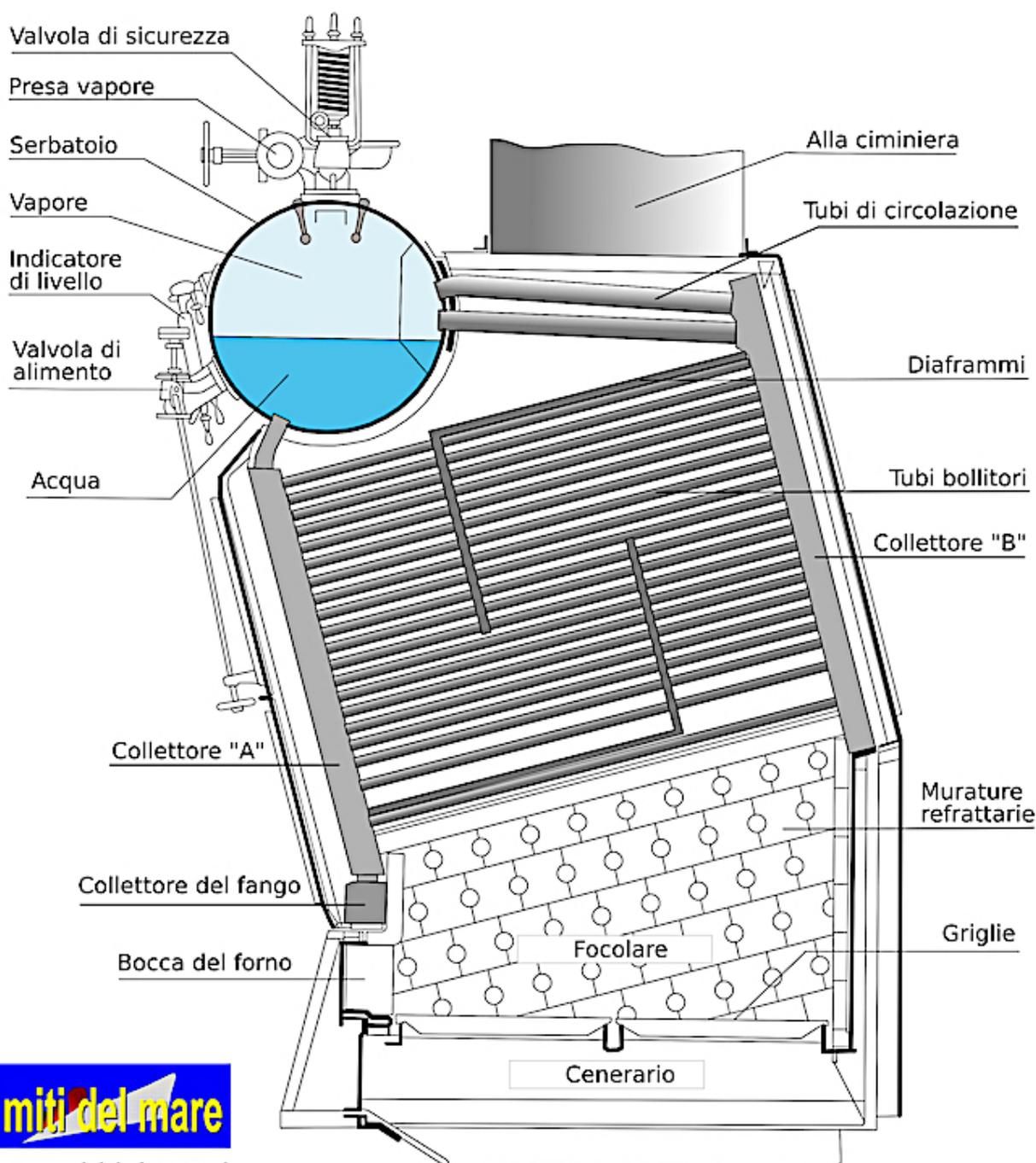
Per il momento tralasciamo la motrice e andiamo un po' avanti, verso prua.

Ci troviamo fra le due caldaie installate su questo piroscavo.

Si tratta di caldaie Babcock & Wilcox a tubi d'acqua sub-orizzontali, a tiraggio forzato, con pressione di esercizio di 15,47 kg/cmq e temperatura del vapore surriscaldato di 232 °C.

Ogni caldaia è provvista di due forni. L'immagine sottostante ne fornisce una descrizione completa.

(disegno ricavato da http://www.mitidelmare.it/Propulsione_navale.html)-



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 del Gozzo mediterraneo Imbarcazione a vela e motore

Costruttore: Pierpaolo Pesce Periodo: XX Secolo Scala 1:28

Questo modello riproduce un'imbarcazione molto diffusa nel Mediterraneo.

Si tratta di un gozzo interamente pontato e attrezzato con un motore entro bordo ed una vela latina.

Naturalmente è provvisto di remi.

Molto stabile e sicuro è adatto alla pesca, al trasporto e al diporto.

E' derivato da scatola di premontaggio.

Il modello è stato realizzato da progetto dello statunitense John GARDNER.

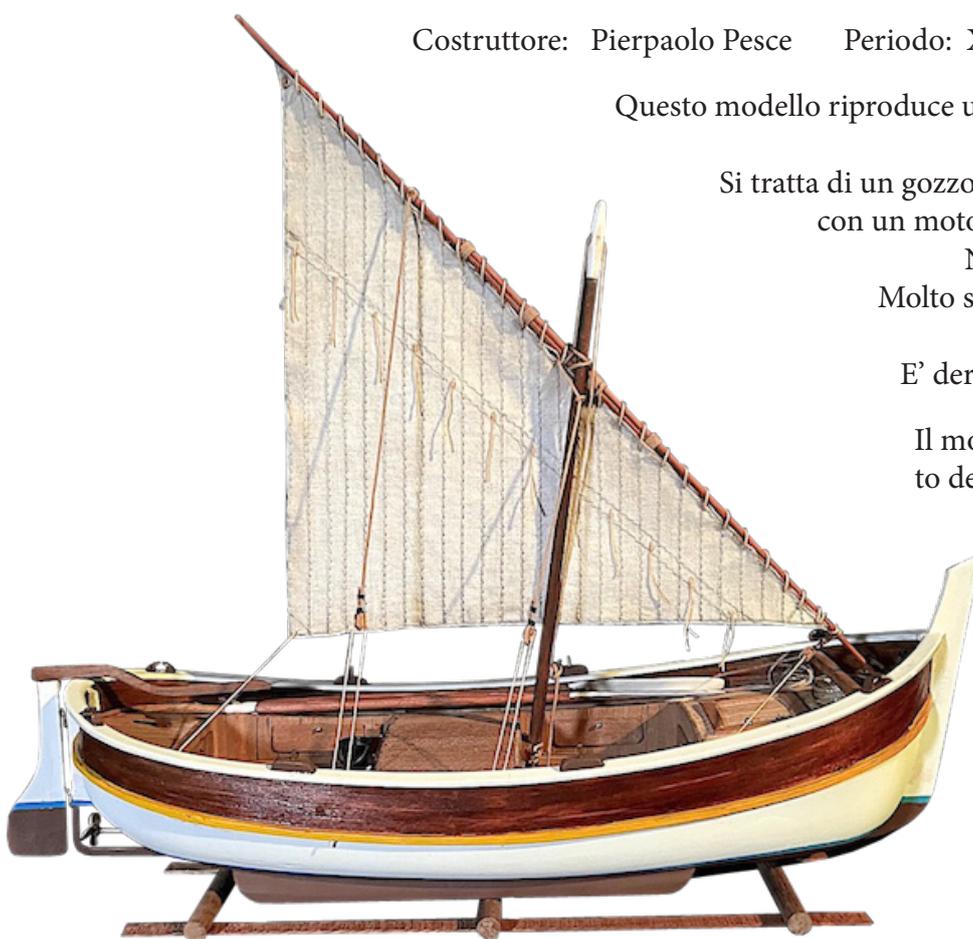
John Gardner (1905-1995), nato a Calais (Maine, USA), è stato

uno storico di piccole imbarcazioni,

uno scrittore, nonché progettista

e costruttore di barche della vecchia scuola, avendo

studiato sotto la guida di alcuni dei migliori artigiani dell'epoca.



Guarda la scheda modello: http://www.mitidelmare.it/Gozzo_mediterraneo-PpP.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 oppure le puoi raggiungere dalla home page.

Altri miti costruiti da amici
navimodellisti

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