



SMG PLATINO

REGIA MARINA ITALIANA



SPECIFICHE TECNICHE

Classe : Acciaio (13 unità) Acciaio; Cobalto; Nichelio;
Platino -costruiti a O.T.O. La Spezia- .
Alabastro; Asteria; Avorio; Giada; Granito;
Porfido; -costruiti a Monfalcone-.
Argento; Bronzo; Volframio -costruiti a Tosi,
Taranto-.

Tipo : Sommergibile costiero

Dislocamento in superficie : 710 t

Dislocamento sommerso : 870 t

Lunghezza : 60.18 m

Larghezza : 6.45 m

Pescaggio : 4.78 m

Apparato Motore : 2D FIAT 1400 HP

Motori secondari : 2E C.R.D.A. 830 HP

Massima velocità in superficie : 14 nodi

Massima velocità sommerso : 7.7 nodi

Carburante : t

Autonomia : 5000 8.5 80 3 miglia

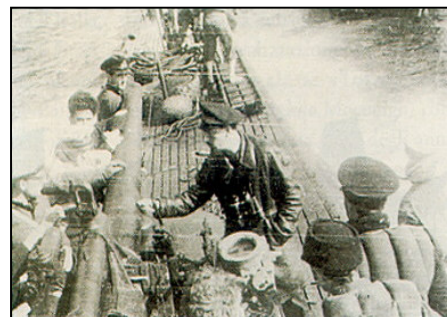
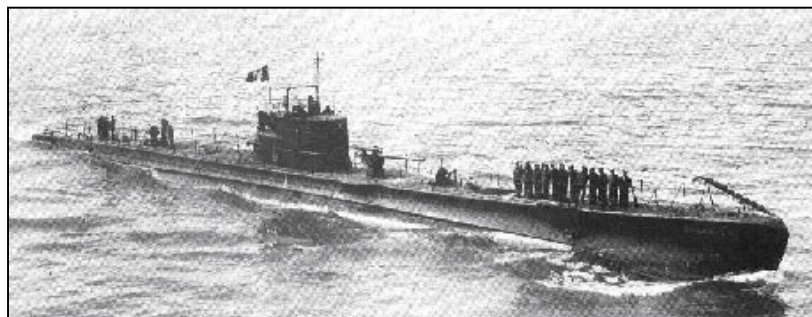
Armamento antiaereo : 2x13.2

Lanciasiluri : 6x533 mm

Ufficiali : 4

Sottufficiali e comuni : 40

CENNI STORICI



Tra i sommergibili della REGIA MARINA ITALIANA spiccano 2 tipi : l'oceánico della classe "Marconi" e il costiero della classe "Acciaio". Entrambi ebbero struttura Bernardis a semplice scafo con controcarenne esterne, ma mentre il primo tipo rappresentò l'ultima evoluzione del sommergibile oceanico classico frutto della concezione prebellica italiana, il secondo fu invece la prima realizzazione di un battello di medie dimensioni, adatto e dettato dalle esigenze e dalle esperienze delle battaglie nel Mediterraneo.

Le 13 unità della classe "Acciaio" furono l'ultima serie del noto e riuscito Tipo "600" dove più evidente fu la tendenza di disporre di un battello poco vistoso e molto maneggevole, con sovrastrutture ridotte al minimo, simili a quelle del germanico tipo VII, adatto perciò a seguire ed attaccare il nemico in superficie, facendo immersione soltanto dopo il lancio (era in grado di immergersi in soli 30 sec.).

Gli "Acciaio" ed ancor più i successivi della classe "Flutto" furono i migliori sommergibili italiani in assoluto e diedero ottima prova nelle condizioni operative nella guerra mediterranea.

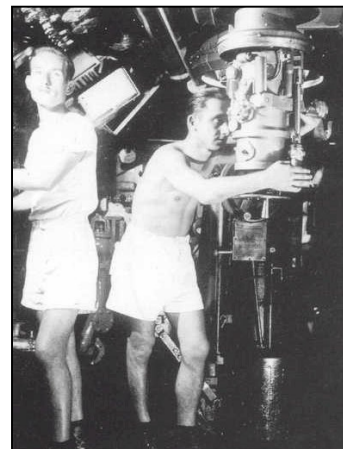
Alla guerra sopravvissero, il Platino, il Nichelio e il Giada.

Il primo fu radiato nel 1948, il secondo fu ceduto all'URSS nel 1949 e il terzo poté rientrare in servizio riammodernato nel 1952 e rimase operativo sino al 1966.

La Marina Italiana esordì nella guerra subacquea disponendo 55 sommergibili in altrettante zone d'agguato per tutto il Mediterraneo nel giugno 1940.

Alla fine della guerra vennero impiegati un totale di 136 sommergibili che effettuarono 1533 missioni, 173 di attacco col lancio di 427 siluri, affondando un totale di 69690 t s.l. di naviglio mercantile nemico e 23960 t di unità militari.

Il SMG Platino partecipò a svariate operazioni di guerra, come la delicata situazione di Malta, grazie al suo avvistamento infatti il 21 marzo 1942, si tentò di bloccare un convoglio britannico avvertendo la Littorio, 4 caccia ed altre navi italiane. Affondò il 13/11/1942 la Narkunda e il 30/01/1943 la Samphire inglese (925 t), partecipando a molteplici altre operazioni di avvistamento e di rifornimento.



RIPRODUZIONE DINAMICA SCALA 1:33

(Costruita interamente dal Sig. Alessandro Lazzarini)



SPECIFICHE TECNICHE

Inizio costruzione : 20/08/1999

Varo : 25/04/2002

Materiale : Legno (balsa, tiglio, compensato marino),
materiali compositi

Dislocamento in superficie : 18.5 Kg

Dislocamento sommerso : 20.5 Kg

Lunghezza : 180 cm

Larghezza : 19.5 cm

Pescaggio : 14.4 cm

Motori principali : 2 motori elettrici

Massima velocità in superficie : 5 nodi

Massima velocità sommerso : 3 nodi

Autonomia : 40 minuti (emersione) 10 minuti (immersione)

LA RIPRODUZIONE DEL PLATINO IN FASE DI IMMERSIONE RAPIDA



1) allagamento delle casse zavorra per immersione rapida



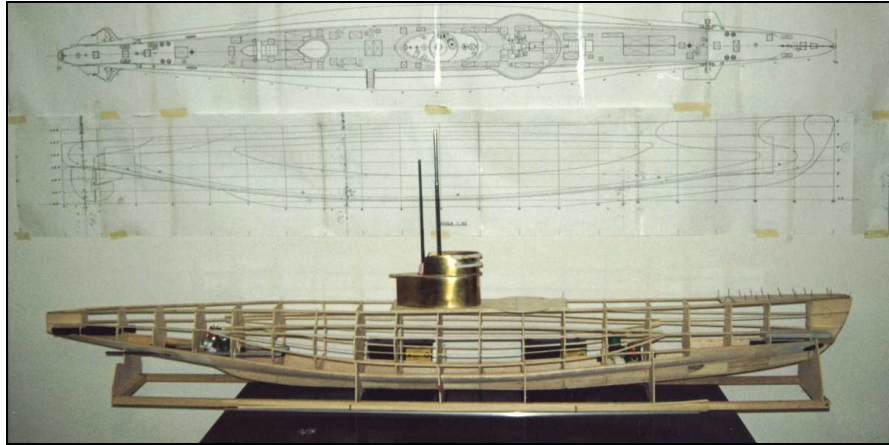
2) appruamento di 2 gradi



3) immersione rapida

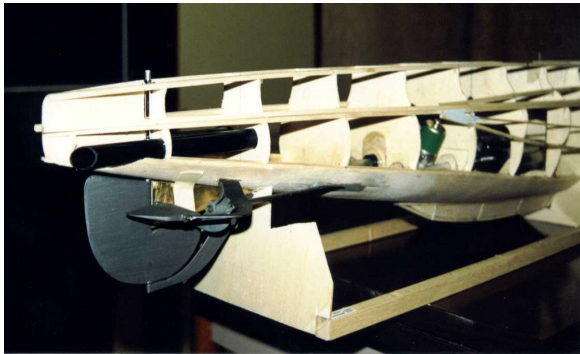
LA COSTRUZIONE della REPLICA in SCALA 1:33

La costruzione, iniziata nell' Agosto '99, ha visto subito lo svilupparsi di un'anima di legno, perfettamente riferita al disegno originale.



Lo scheletro formato prevalentemente da centine di compensato marino da 3 mm e da listelli di tiglio, veniva lentamente ricoperto con fogli di balsa.

Fondamentale e tempestiva è stata la sistemazione degli organi meccanici principali e la decisione della sistemazione delle camere stagne, che volutamente rispettano la costruzione originale.



Non si è voluto infatti costruire un sommergibile in grado di immergersi utilizzando tecniche nuove o calcoli diversi da quelli del passato, si è cercato invece di avvicinarsi il più possibile alla meccanica originale. Questo ha creato non pochi problemi alla costruzione, che si è infatti protratta per diversi anni, ma ha dato alla fine un risultato il più vicino possibile a quello reale.

Da questa foto si notano gli organi meccanici di prua utilizzati durante le immersioni ed i tubi lanciasiluri, (4 a prua e 2 a poppa).

Essendo la struttura portante di legno, alcuni problemi si sono verificati con l'umidità; all'inizio si soffriva infatti di una scarsa rigidità torsionale, aggravata dalla difficoltà di mantenere in asse lo scafo, da qui la necessità in primo luogo di affrettare i lavori, ed in secondo luogo di fissare momentaneamente la coperta con un foglio di compensato.



Una volta quasi terminata la fase di rivestimento, si è passati all'irrobustimento ed appesantimento dello scafo, le pareti sia internamente che esternamente sono state rivestite di vetroresina, con l'intento di creare una struttura cosiddetta a "sandwich".

La torretta è stata modellata su di un'anima di ottone e interamente saldata a mano, sporadici gli ausili di colle, solo stagno, ferro, e alluminio per la costruzione di quella che era in realtà la parte più esposta al fuoco di terra.

Il risultato è la sensazione di robustezza e invincibilità che davano i sommergibili della

REGIA MARINA



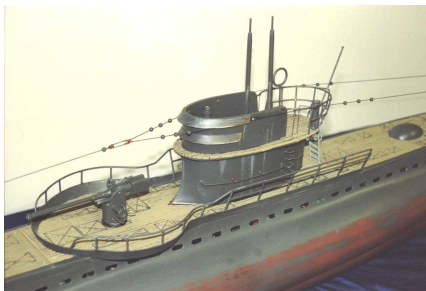


Svariati calcoli sono stati effettuati per calcolare le spinte positive e negative, in maniera tale da avvicinarsi il più possibile alle condizioni di galleggiamento ottimali.

Infatti è bastata un a sola prova per confermare la linea di galleggiamento prevalentemente tracciata, il passo successivo è stato quello di riempire le casse zavorra per l'immersione, in maniera tale da rimanere "fuori" con la sola torretta, e garantire l'immersione con i soli deflettori.

Due pompe a prua consentono lo svuotamento e riempimento delle casse zavorra, simile il meccanismo a poppa; 2 i kg di acqua necessari a portare in assetto "neutro" il sommergibile.

La quota operativa calcolata è intorno ai 5 m di profondità, ma l'interesse a



spingerlo a tale quota, non c'è, in primo luogo in quanto non sarebbe visibile, in secondo luogo vi sarebbero problemi di ricezione radio, stimata intorno al metro di profondità.

Per quanto riguarda la livrea, è stata curata nei minimi particolari, cercando di ottenere anche un effetto invecchiato di notevole impatto scenico.

*"N*utro profondo rispetto ~~en~~soeroico nei confronti di chi ha vissuto all'interno di queste gabbie d'acciaio...

*l'ansione e la curiosità che bene nei confronti di quest'arma della, mi hanno spinto a costruire la replica, per
carpirne i segreti e assaporarne le terribili emozioni"*

Alessandro Lazzarini