

Lo scafo di un sommergibile è fusiforme; però esso, per tutta la sua lunghezza, è avvolto da una speciale struttura leggera e bucherellata che, raccordandosi col fuso a circa un terzo della sua altezza a partir dalla chiglia, gli dà quell'avviamento di linee necessario per la navigazione in emersione ed offre qualche maggior spazio e comodità per la manovra. Lo spazio compreso tra tale struttura leggera e lo scafo fusiforme (**scafo resistente**) si chiama **intercapedine**. L'intercapedine è invasa totalmente dall'acqua nella navigazione in immersione; durante la navigazione in emersione l'acqua vi giunge fino alla linea di galleggiamento.

Delle paratie trasversali suddividono l'interno dello scafo resistente in vari locali necessari per la manovra e l'impiego guerresco della nave, e per quel massimo di abitabilità che si può concedere al personale di bordo (vedi «abitabilità»). I locali di estrema prora e di estrema poppa contengono i lanciasiluri e quanto occorre al maneggio di questi e dei siluri (**camere di lancio prodiera e poppiera**).

I locali centrali sono la **camera di manovra**, la **camera dei motori termici od a combustione interna** e la **camera dei motori elettrici**. La camera di manovra contiene gli organi della direzione (bussola, maneggio dei timoni verticale ed orizzontale) i trasmettitori d'ordini, gl'istrumenti indicatori dell'assetto e della profondità d'immersione e tutti i congegni di comando della manovra dell'acqua e dell'aria, per l'immersione e l'emersione.

I locali comunicano tra loro mediante aperture praticate nelle paratie stagne divisionali, le quali si chiudono con doppi portelli a chiusura stagna. La camera di manovra, superiormente, è in comunicazione diretta con una struttura solidamente collegata allo scafo resistente, che per la sua forma viene

chiamata **torretta**, che si chiude ermeticamente durante la navigazione in immersione, e da cui sporge quell'istrumento detto **periscopio** (vedi questa voce).

I grandi sommergibili da lunga crociera hanno, sulla parte esterna superiore dello scafo resistente, che costituisce il ponte di coperta, una leggera struttura che, intorno alla torretta, forma una specie di ponte di comando per la navigazione in emersione. Pure in coperta, si trova un locale contenente una piccola cucina a combustibile liquido (nafta) ed un altro locale contenente un lavabo. Quando il sommergibile s'immerge, questi locali si vuotano di tutti gli oggetti mobili perchè essi vengono totalmente invasi dall'acqua. Vedi fig. 77 e 78.

I sommergibili possono essere anche forniti delle sistemazioni pel trasporto e la posa delle mine subacquee o torpedini da blocco.

Il massimo dislocamento dei sommergibili italiani attualmente (1931) in servizio, è di 1900 tonnellate in immersione e di 1450 tonnellate in emersione; la massima velocità in immersione è di 10 miglia orarie, in emersione di 19 miglia.

Se noi abbiamo una nostalgica ammirazione per i marinai del periodo velico, dobbiamo ammirare ancor più gli equipaggi dei sommergibili, per la rude vita che essi conducono, per i rischi che serenamente affrontano in pace come in guerra. Non vi è nulla di più nobile e glorioso del loro oscuro, lento e continuo sacrificio. I rischi sono oggi assai minori, perchè fortunatamente sembra che si sia risoluto il difficile problema del salvataggio degli uomini di un sommergibile, quando, per una grave avaria, questo non possa dal fondo del mare tornare alla superficie con i propri mezzi. La soluzione del problema è dovuta al Comandante **Angelo Belloni**, il quale, applicando dei semplici e noti prin-