

possono essere più o meno rispondenti per un determinato traffico anzichè per un altro.

Sotto questo aspetto, cioè su quanto si riferisce alla destinazione del naviglio, si ha riguardo al numero dei ponti, alla presenza ed alla estensione di soprastrutture, alle proporzioni fra le dimensioni, elementi che, oltre ad influire sul peso dello scafo, particolarmente influiscono sulla destinazione del naviglio in quanto lo rendono economicamente più rispondente ad un determinato traffico. Oltre al tipo di scafo è oggetto di attenti studi la carena (1) della nave inquanto la forma di essa influisce sulle qualità nautiche del naviglio rendendolo più rispondente a seconda dei diversi mari cui è destinata a navigare e particolarmente influisce sulla resistenza al moto in modo che si possa assegnare

---

(1) Questi studi, prevalentemente sperimentali, si fanno in apposite speciali « vasche », basandosi sulla legge di similitudine meccanica e cioè a mezzo di un modello di forme geometricamente simili alla nave da studiare. Questi studi sperimentali, che tanto progresso hanno apportato all'architettura navale, furono iniziati da William Froude che nel 1873, a proprie spese, impiantò un bacino sperimentale. Si fanno anche esperienze di modelli di eliche e di modelli di eliche associati a modelli di carene.

Di queste speciali vasche, munite di apposito carro dinamometrico, necessario alle esperienze, noi ne possediamo una al R. Arsenale di La Spezia che purtroppo è ormai superata, per cui, se vogliamo provare i modelli in una vasca moderna, corredata degli ultimi perfezionamenti, occorre rivolgersi a Vienna o ad Amburgo.

Fortunatamente il Governo Fascista, che tanto ha a cuore di mantenere all'Italia quel prestigio marinaro che con tanta fatica è riuscito a darle, ha deciso di costruire a Roma una « vasca » che rappresenterà quel che di più moderno la tecnica possa dare e ne ha affidato la presidenza ad un competentissimo tecnico, il Generale del Genio Navale Ing. Rota.