

il cui cappello ha la biglia nascosta in una cavità, esistente nella flangia dell'astuccio.

L'asse del timone è provvisto di un fodero di bronzo *FF.* fuso su di esso, il quale si estende per tutto quel tratto che l'asse scorre nel premibademe. Al di sopra di detto fodero trovasi la barra del timone, la quale è fissata sull'asse mediante due robuste chivelle. L'asse propriamente detto termina un po' più in alto della barra, ed è fissato colla caviglia *h* ad un manicotto di bronzo *i* su cui si avvitò un cappello pure di bronzo, che serve a mantenere a posto la testa di una vite *k* anch'essa di bronzo, la quale agisce in un'asta cava di ferro *l* che può essere girata mediante la maniglia *m* che trovasi in coperta, in modo che la vite uscendo o rientrando nell'asta cava fa abbassare o alzare il timone.

Entrambi i timoni, di poppa e di prora, vengono messi in moto mediante un piccolo apparecchio a vapore sistemato nella torre di prora, il quale può in caso di avaria funzionare anche a mano. Essi possono ancora essere mossi mediante un piccolo apparecchio a mano sistemato nella torre di poppa.

La trasmissione di movimento pel maneggio dei timoni è rappresentata schematicamente nella Tav. 29. Qualora ambedue i timoni debbano funzionare contemporaneamente facendo uso dell'apparecchio a vapore, si dovranno ingranare sull'asse comune le due puleggie a pentagono 1 e 2. La prima di esse serve a trasmettere il movimento al timone di poppa la 2.<sup>a</sup> a quella di prora. Le due puleggie 3 e 4 debbono anch'esse essere entrambe ingranate sul loro comune asse. Dalla puleggia 1 il movimento viene trasmesso alla puleggia 3, la quale girando fa girare la 4 e questa trasmette il movimento al timone di poppa. Sulle puleggie a catena 1. 2. 3. 4. si avvolgono dei brevi pezzi di catena che si connettono al cavo d'ac-