

vi è una piastra d'armatura speciale che è rappresentata nella Tav. 3 e 3.bis. Tale piastra è fissata all'ordinata colla sua faccia poppica a un pezzo di verga angolata colla faccia prodiera. Su di essa esternamente è fissata da una parte e dall'altra l'estremità prodiera di quella lamiera del fasciame esterno che trovasi in corrispondenza del tubo di lancio. Intenamente invece vengono fissati i due tubi di lancio.

La piastra d'armatura in parola è fatta di ferro forgiato anziché d'acciaio per facilità di costruzione.

Nelle torpediniere della Marina Germanica che sono provviste di due lamiere situate per difesa al disopra dei tubi di lancio (Vedi Tav. 5) una di esse è fissata in apposito incastro praticato nella piastra d'armatura suddetta.

Ruota di prua - Essa viene confezionata con acciaio Krupp (Vedi Tav. 1).

Si lavorano due pezzi che vengono forgiati dritti e massicci.

In seguito si fanno le scanalature necessarie allo scopo quindi si pievano i due pezzi suddetti, si fanno i fori che devono servire per fissare il fasciame esterno; e quando i due pezzi sono completamente ultimati, vengono bolliti insieme e la ruota è finita.

Dritto di poppa. Con analogo procedimento viene confezionato anche il dritto di poppa. (Vedi Tav. 2). Anche esso è di acciaio e viene forgiato in tre pezzi separati che una volta del tutto completati vengono bolliti assieme.

Tale bollitura si esegue nel modo indicato nella Tav. 2. suddetta. Paratia stagna. Ne sono sette. La prima a partire da prua trovasi all'ordinata N.º 5. In essa vi sono varie aperture e loro rappresentate nella fig. 2 Tav. 4. Cioè due aperture circolari pel passaggio dei tubi di lancio; due fori pel passaggio di due piccoli tubi entro cui si trovano le aste di trasmissione dei Cappelli esterni dei tubi di lancio. Inoltre vi è un loco d'uomo attraverso il quale si accede nello spazio esistente a prua della paratia in parola. Da questa paratia parte la cassa del timone di prua, che si estende fin all'ordinata N.º 8.