
El nuevo trasatlántico italiano "Neptunia"

por Luis Bruna Dublang Ingeniero Naval

La Sociedad de Navegación Consulich, encargó los buques «Neptunia», «Oceanía» y «Eridania» a «Cantieri Riuniti dell'Adriático» con destino a la línea de América del Sur, habiéndose efectuado las pruebas preliminares del «Neptunia», que inició su primer viaje saliendo de Trieste el 5 de octubre.

La novedad principal que presentan respecto al servicio hasta ahora efectuado en las líneas del Sur, es que se trata de buques con pasaje de clase única (cabin-class) que podrá transportar 180 pasajeros en alojamientos sumamente cómodos. Lleva además 270 plazas de tercera clase de lujo, 430 de tercera ordinaria y 650 emigrantes. Construido para la clasificación

más alta del Registro Italiano y del Lloyd Register, es de popa de crucero y proa inclinada de bulbo, sus características principales son:

Eslora total	179,73 mts.
Eslora entre perpendiculares	169,46 »
Manga	23,32 »
Calado en carga	8,38 »
Puntal (cubierta A)	16,37 »
Puntal (cubierta B)	13,87 »
Puntal (cubierta de compartimentado)	11,37 »
Desplazamiento	22.000 tons.
Tonelaje bruto	20.000 »

Capacidad de carga . 9.840 m³.
 Velocidad normal . 19 millas.
 Potencia. 18.000 B. H. P.

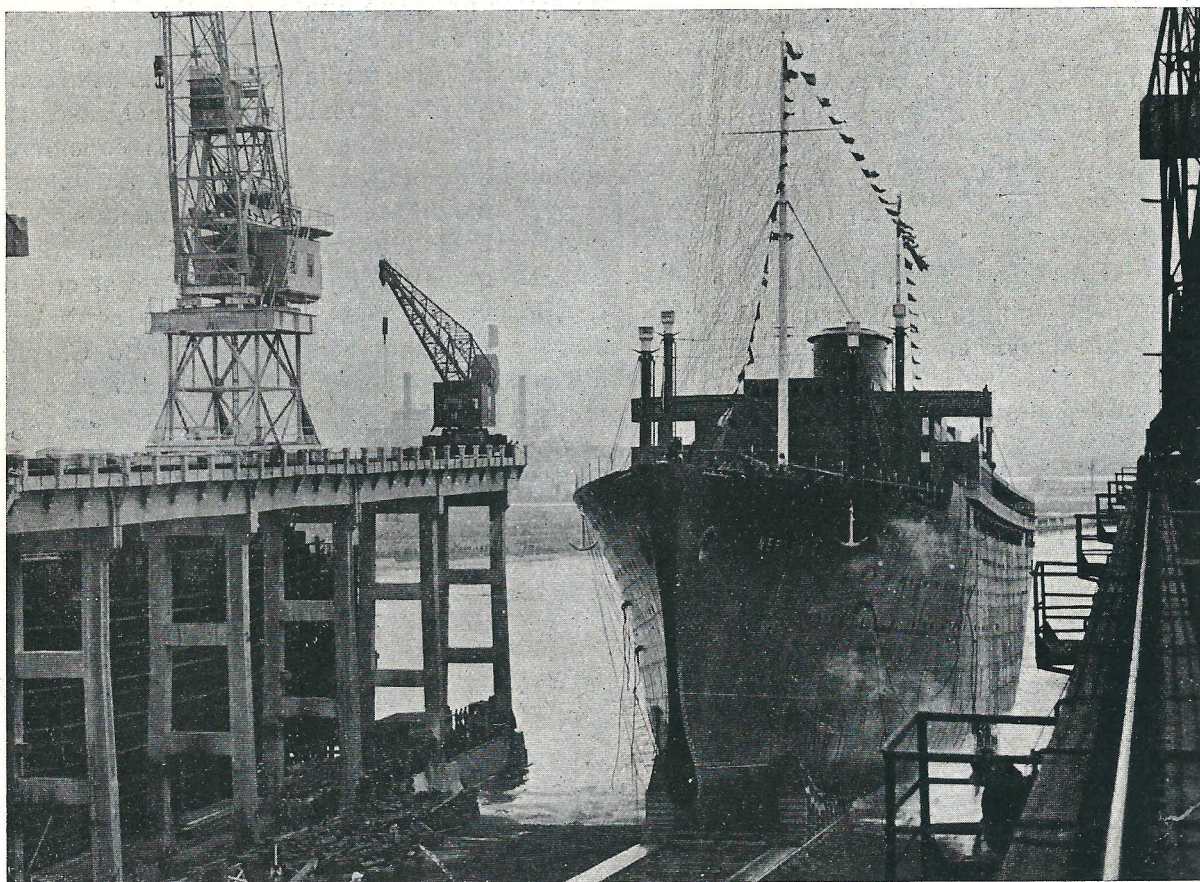
Suministrada por 4 motores Diesel Sulzer a cuatro ejes propulsores.

En las pruebas preliminares consiguió 21,83 millas con 19.000 B. H. P. a 131 R. P. M. Se trata pues de los buques más rápidos en servicio para América del Sur.

El casco va dividido en 11 compartimientos

El extremo de proa de la cubierta de paseo, forma un veranda cerrado corriéndose los cristales hacia popa. Con objeto de dejar más espaciosa la sala de fiestas, las bajadas a la cámara de motores ocupan las cuatro esquinas de la sala, dejando así despejado el centro.

Los camarotes de la clase única, están parte (30 de ellos) en la cubierta de botes, en que también se alojan los Oficiales. El resto de camarotes de clase única (150) va en la cubierta C en la parte central del buque.



Botadura del «Neptunia»

por 10 mamparos estancos, cumpliendo las condiciones del último convenio internacional de Londres 1930.

El doble fondo se extiende a toda la eslora y se aprovecha para llevar agua potable, sanitaria, combustible y aceite lubricante.

Disposición general.—Los pasajeros de clase única disfrutaban de una galería de paseo, comedor, hall, salón de fumar, de música, sala de fiestas, piscina, bar, etc. dispuestos en la cubierta de paseo y de un local destinado a deportes en la cubierta del puente.

Los pasajeros de tercera de lujo, tienen su comedor y salones en la cubierta A, debajo de la parte correspondiente a la clase única. Sus camarotes van en su totalidad en la cubierta C (170) en la parte central.

El comedor de tercera clase ordinaria, está en la cubierta A en el extremo de popa de la misma y los camarotes van repartidos en los extremos de proa de las cubiertas B (70) y C (80) y en la cubierta D (280).

Los emigrantes van a popa en las cubiertas C, D y E, en número de 650.

La tripulación consta de 253 hombres en bierta del puente, y los oficiales de cubierta y



Salón de fiestas de la clase única



Salón de fumar de la clase única

total. El alojamiento del capitán está en la cu- máquinas en la cubierta de paseo. El resto de

la tripulación va a popa en las cubiertas B y C.

La instalación de agua corriente y luz se extiende por todo el barco, la ventilación es natural y forzada por sistema «Thermotank» que, al mismo tiempo, sirve para calefacción de los locales.

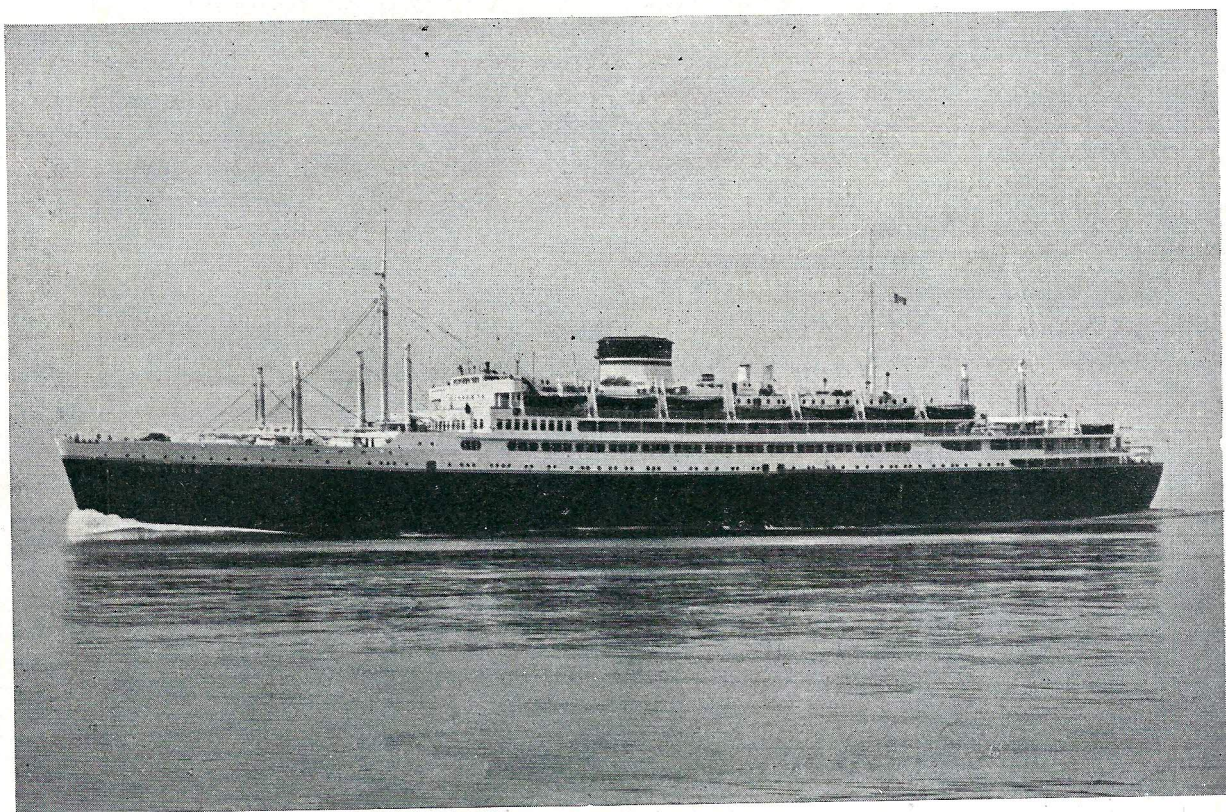
Existe en el «Neptunia» una instalación completa contra-incendios de CO₂, sistema Lux-Rich, con indicador automático.

El equipo de salvamento es capaz para 1.826 personas, siendo el máximo de tripulantes que el barco puede elevar 1785. Catorce botes son

La maniobra de anclas se efectúa por un molinete eléctrico de potencia 50 % mayor que la necesaria para llevar las dos anclas a un tiempo, pudiendo cobrar la cadena a una velocidad de 15 m/m. en un fondo de 75 mts.

El timón es compensado, con dos servomotores eléctricos independientes, cada uno de potencia suficiente para llevar el timón de banda a banda en 30 segundos.

La carga va en varias bodegas de unos 10.000 m³. (en los cuales 2.000 m³. son de cámara refrigerada) servidas por 5 escotillas en las



Vista general del «Neptunia»

tipo Fleming para 99 personas cada uno. Además hay dos de motor de 29 pies de eslora, un bote de servicio y varios más de salvamento hasta 20 en total, además de varios plegables y boyas. La maniobra de botes se efectúa por chigres eléctricos.

La instalación náutica es muy moderna, entre sus aparatos merecen citarse la brújula giroscópica Sperry y un piloto autogiro que conserva automáticamente al buque en ruta.

La estación de radio consta de una transmisora de onda corta de 3 Kw., otra de onda intermedia de 1 1/2 y una auxiliar de 0,25 Kw.

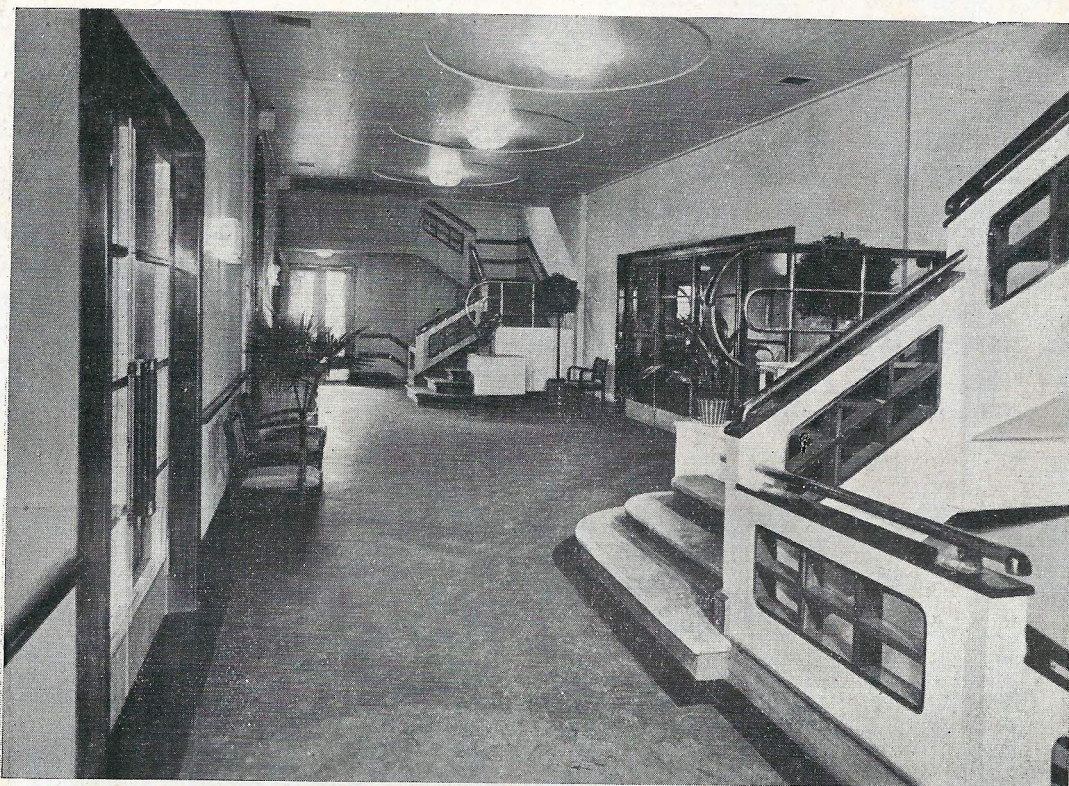
que van 12 plumas de 3 tons. y 8 de 5 tons. con un alcance de 7 mts. más allá de la borda del buque, a proa, adosada al palo, va una pluma de carga de 25 tons.

Maquinaria propulsora.—El barco consta de 4 líneas de ejes propulsores, movidos por motores Sulzer contruidos por la «Fabbrica Macchina di S. Andrea».

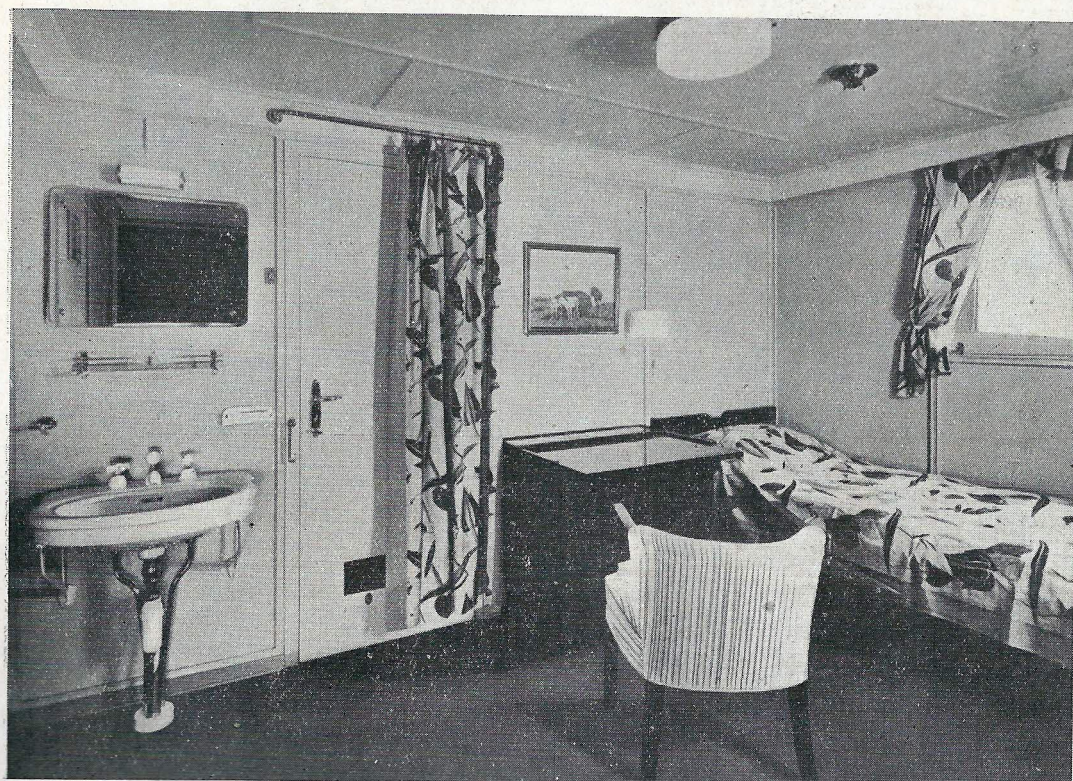
Los motores interiores tienen 9 cilindros y desarrollan 4.650 B. H. P. a 130 r. p. m. mientras que los interiores tienen 8 cilindros y 4.250 a las mismas revoluciones.

Los cuatro motores son del tipo normal de

Sulzer, simple efecto, dos tiempos, inyección carrera. El aire para la inyección está suminis-



Vestíbulo



Camarote de clase única

con aire 680 m/m. de diámetro y 1.000 m/m. de trado por compresores de dos cilindros colo-

cados a proa y movidos por el eje de cigüeñales.

El barrido se efectúa por turbo-ventiladores movidos eléctricamente que suministran el aire a 0,11 at. de presión.

Existen tres turbo-ventiladores, de ellos uno de respeto, cada uno está acoplado a un motor de 450 Kw. y su capacidad 1.260 m³/m.

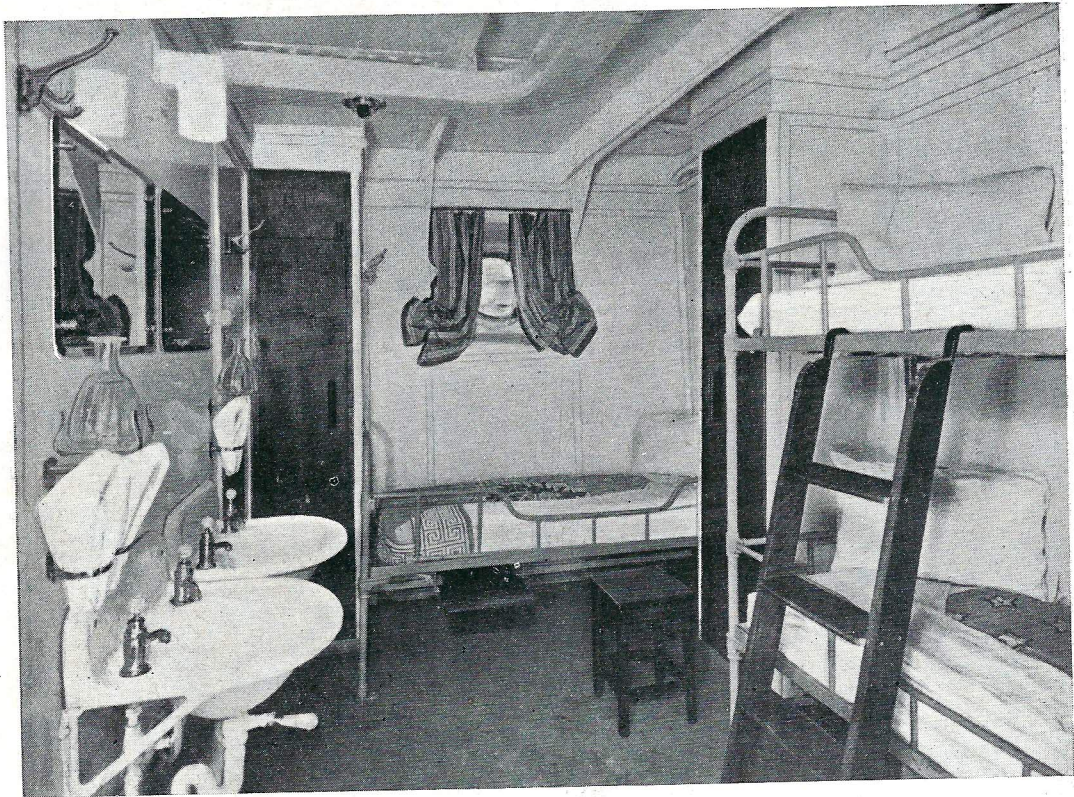
En las pruebas oficiales el motor de 8 cilindros marchó durante 30 horas seguidas, de ellas 14 a marcha normal desarrollando 4.250 B. H. P., 10 horas a varias velocidades y 6 horas con sobrecarga llegando a 4.720 B. H. P. a 134 R. P. M.

Los gases de escape se dirigen a dos calde-

La circulación forzada tiene lugar por medio de bombas Weidig movidas por motor eléctrico de 60 B. H. P. a 800 r. p. m. de 72 toneladas por hora cada bomba.

Los motores del grupo electrógeno van dispuestos en una cámara independiente, situada a proa de la de los motores principales.

Los auxiliares son cuatro motores Fiat 504 de cuatro cilindros de 500 × 500 con una potencia de 980 B. H. P. a 240 r. p. m. Van acoplados directamente a las dinamos y además los dos interiores por medio de un embrague a dos compresores de 600 m³. de capacidad y una presión de descarga de 70 atm.



Camarote de tercera

ras Cochran, que sirven al mismo tiempo de silenciadores. Producen vapor a 7 Kg/cm². y para el caso de estar parados los motores hay una caldera Cochran para quemar fuel-oil.

La circulación de agua por los cilindros culatas, etc., se efectúa por 3 bombas Cerpelli acopladas cada una a un motor eléctrico de 120 B. H. P. a 1.200 r. p. m. de 360 tons. una hora cada una contra una presión de 30 m. o bien 90 tons. a 50 m.

Van dispuestos también purificadores de aceite y combustible, bombas de sentina, sanitaria, etc., existiendo botellas de aire que aseguran al barco una gran capacidad de maniobra.

El combustible total que lleva el buque es 2.775 tons. y con un consumo diario de 75 á 80 toneladas a 19 millas/hora el buque puede estar en marcha continua 30 días recorriendo 14.000 millas dejando un 15 % de reserva.