

“I transatlantici di linea e le navi da crociera”
relatore Ing. Giuseppe Giordano

Emanuele, il nostro socio, ing. Giuseppe Giordano, past-President del Club, ha intrattenuto i presenti sul tema “I transatlantici di linea e le navi da crociera”.



Venerdì, 11 giugno nella nostra sede di Corso Vittori

Le grandi navi nelle epoche precedenti - Il fenomeno del gigantismo, relativo, delle navi si riscontra già in epoche antichissime in corrispondenza delle grandi migrazioni dei popoli mediterranei e dei popoli che si affacciavano sull'oceano Pacifico. Il trasporto di un grande numero di persone, per lunghe e sconosciute distanze e destinazioni, con scorte di viveri, animali vivi ed attrezzature, richiese il superamento delle dimensioni delle imbarcazioni in uso e la ricerca di sistemi e metodi di propulsione più avanzati dei precedenti. Tipiche di quell'epoca sono state le grandi zattere a vela costruite dalle popolazioni indo-americane, della costa occidentale, che intrapresero la colonizzazione delle isole dell'oceano pacifico con viaggi della durata di oltre tre mesi, durante i quali i navigatori sperimentarono e sfruttarono a proprio vantaggio l'azione dei venti e delle correnti, l'adozione di timoni, di piani di deriva, di vele che permettevano di coprire elevati percorsi giornalieri. Durante queste lunghe navigazioni sperimentarono e perfezionarono l'orientamento rispetto alle stelle di prima grandezza del firmamento. Nel 1947, il grande esploratore svedese Thor Heyerdahl, rifecce e comprovò l'ipotetico percorso delle migrazioni dei popoli sud-

americani, con la zattera di balsa: “Kon Tiki”, avente le più probabili caratteristiche dimensionali e strutturali di quelle adottate dagli indo-americani (lunghezza: 14 m, larghezza: 6 m). Anche i popoli distribuiti nell'arcipelago indonesiano adottarono, per le loro migrazioni grandi imbarcazioni appaiandone due con una piattaforma in modo da formare un catamarano. I romani adoperarono grandi navi a vela per i traffici mercantili nel Mediterraneo, soprattutto per il trasporto del grano alla grande città di Roma. Ma tali navi non superavano i 50 m. Le più grandi navi, da essi realizzate, superavano appena, in lunghezza, gli 80 m (ed in larghezza, i 24 m). Erano ed apparivano gigantesche, non erano state costruite per navigare in mare aperto ma per galleggiare nel lago di Nemi per cerimonie di culto religioso e per diletto dell'imperatore Tiberio. E' interessante rilevare che le navi di Nemi, recuperate dal fondo dopo quasi due millenni, misero in luce la perfezione della loro tecnica costruttiva, l'armonia delle dimensioni principali ed altre interessanti particolarità, fra le quali: un impianto di riscaldamento centralizzato, che ne rendeva particolarmente confortevole il soggiorno. Le ricerche condotte, fra il 1937 ed il 1942, dai tecnici della “Vasca navale” di Roma e del GN della Marina, sul modello di carena delle due navi, misero in evidenza le loro eccezionali caratteristiche dinamiche e la perfezione della tecnica costruttiva degli scafi, sia nell'adozione dei legni, sia dei chiodi di collegamento delle grandi strutture (in rame, alcuni della lunghezza di 1,50 m), sia per la protezione del fasciame di carena, effettuata mediante la copertura della superficie con uno strato di feltro di lana catramato e di piastre di piombo fissate con chiodi di piombo a testa dorata. E' stata una grande perdita per l'Arte Navale, la distruzione del Museo di Nemi durante l'ultima guerra mondiale, nel 1944.



Evoluzione della nave a vapore - Le prime applicazioni della energia termica alla propulsione delle navi, avvennero verso la fine del secolo XVIII° - Innestandosi alle esperienze di Papin ed alla realizzazione del primo apparato motore a vapore ad opera di J. Watt, l'ingegnere americano Robert Fulton costruì e presentò, nel 1803, un battello con propulsione a vapore: Si trattò della motorizzazione di un'imbarcazione che, dotata di propulsori laterali a ruota, si esibiva sul Tamigi e sulla Senna. Il suo apparato fu accolto come una curiosità mondana, non certamente come un avvenimento scientifico foriero di grande sviluppo tecnologico ed economico per l'immediato avvenire. Successivamente lo stesso Fulton, nel 1807, costruì il p/fco Clermont che attrasse le attenzioni degli operatori marittimi. Lo scetticismo con il quale vennero accolte le piccole navi a vapore era alimentato da due costatazioni di ordine pratico: esse, rispetto alle navi a vela, erano soggette a tre importantissimi inconvenienti: il consumo di costose quantità di combustibile, la soggezione a numerosi tipi di avaria dell'apparato motore ed il minor livello di confort per i passeggeri, soggetti, in navigazione, ad un maggior fastidioso movimento di rollio e di beccheggio.



Tuttavia, gli esperimenti continuarono e con essi, nel campo della propulsione, sopravvennero miglie di grande rilievo, ad opera di una schiera di scienziati (Clapeyron, Mayer, Carnot, Watt, Stephenson, Hirn e molti altri). In concomitanza con l'apporto dei grandi scienziati della termodinamica e della meccanica, erano attivi, soprattutto in Inghilterra, i primi studiosi della resistenza al moto delle navi, con l'apporto determinante della vasca navale per gli esperimenti di idrodinamica inventata da W.Froude. Molti altri scienziati europei, versati nel campo dell'idraulica e della dinamica delle navi, contribuirono al progresso degli studi e degli esperimenti di laboratorio imprimendo un grande sviluppo alle costruzioni navali sin dal 1830.

Nel primo cinquantennio del secolo XIX, furono realizzate navi in gran numero, impiegate nelle rotte del Mediterraneo e dei mari dell'Europa settentrionale. Con esse furono stabilite regolari linee di navigazione. Questa prima classe di piroscafi era dotata di propulsione a ruote; caratterizzata da un tonnellaggio pari o alquanto superiore a quello delle contemporanee navi a vela, con macchine a vapore di potenza sempre più elevata. All'epoca, la nutrita schiera di progettisti navali annoverava la presenza del grande Isambard Kingdom Brunel che, nel 1857, realizzò, presso il cantiere navale “Scott Russel” di Millwall, vicino Londra, la più grande nave sino allora costruita. Era davvero il transatlantico in grado di effettuare il trasporto di un numero, all'epoca incredibile, di 4.000 passeggeri. Il nome della nave, rimasto famoso negli annali delle costruzioni navali, era: “Great Eastern”.

Le navi a vapore realizzate fra il 1800 ed il 1875 - L'ingegnere R. Fulton disegnò e costruì una piccola pirobarca, alla fine del '700, per l'impiego dimostrativo sul fiume Hudson, a New York. Lo stesso Fulton costruì, nel 1807, la nave a vapore che per prima effettuò un servizio regolare di trasporto passeggeri: il P.fco: “CLERMONT”. Essa aveva scafo in legno di lunghezza: 44 m, propulsione a ruote laterali, potenza: di circa 40 HP. Fra le più rappresentative del progresso conseguito nella costruzione dello scafo e delle macchine, nel corso degli anni successivi figurano le seguenti navi:

- Il P.fco Ferdinando I°. Del Regno delle due Sicilie. Nel 1818, fu il primo bastimento a vapore a dare inizio, ai collegamenti marittimi nel Mediterraneo, con caratteristiche di servizio di linea, interessando i porti di Marsiglia, Genova, Livorno, Civitavecchia, Messina e Napoli.



Aveva le seguenti modeste dimensioni: lunghezza: 38.80 m, larghezza: 6.15 m, immersione: 1.94 m, propulsori a ruota da 3.66 m di diametro, potenza: 50 HP; Velocità massima: circa 6 mg/h - stazza 213 t.

- Il P.fo Savannah. Sotto bandiera degli Stati Uniti; entrato in servizio nel 1819, era un veliero con macchina ausiliaria a vapore; fu il primo ad attraversare l'Atlantico, da New York a Liverpool a vela con l'aiuto di due ruote a pale mosse da una macchina a vapore monocilindrica.

- Il P/fo Ferdinando II°. Del Regno delle due sicilie, costruito nel 1820, anch'esso con scafo in legno e dimensioni appena superiori a quelle del Ferdinando I°.

- Il p.fo Real Ferdinando. Acquisito in Inghilterra dalla società "Amministrazione Privilegiata dei Pacchetti a Vapore del Regno delle due Sicilie", costruito a Glasgow nel 1823, con dimensioni pressoché uguali a quelle del Ferdinando I°, adattato al servizio mercantile dal cantiere di Castellammare, iniziò l'esercizio della linea d'Italia nel 1824. Era caratterizzato dall'elegante arredamento dei locali adibiti al servizio dei 200 passeggeri. Aveva stazza di 250 t.; propulsione a ruote due macchine a vapore da 72 HP ciascuna. Vel. circa 8 kn

- Il P.fo Aaron Mamby. Fu la prima nave, costruita a Liverpool nel 1824, con scafo interamente in ferro, ad essere impiegata in servizio transatlantico per il trasporto di merci e passeggeri.

- Il P.fo Great Britain. Progettato da I.K. Brunel, entrato in servizio transatlantico nel 1843, aveva scafo in ferro, propulsione ad elica, circa 3.000 Tsl e velocità 10 nodi. La nave diede prova della affidabilità necessaria ad affrontare l'Atlantico e di poter contare su tempi di viaggio brevi ed assicurati. La sua performance diede impulso alla produzione delle navi mercantili a vapore ed origine alla produzione della moderna flotta mercantile oceanica con scafo in ferro.

- Il P.fo Great Eastern. Grande progetto del 1857, fu il capolavoro dell'ingegnere I.K. Brunel; caratterizzato da applicazioni tecniche di estrema avanguardia; preso a modello per l'elaborazione di nuovi progetti, negli anni successivi, dalla maggior parte dei progettisti e dei cantieri, nella gara per il raggiungimento di proporzioni sempre più grandi delle navi, allo scopo di conseguire economie sui costi di costruzione e di gestione. In concomitanza con la ricerca di miglioramento della costruzione dello scafo, veniva rivolta particolare ed assidua attenzione al ciclo di funzionamento delle macchine a vapore onde attingere ad un sempre più elevato livello di rendimento, di economia e di affidabilità. Il Great Eastern, all'epoca, raggiungeva dimensioni e caratteristiche record sia dello scafo, sia dell'apparato motore, con una Lunghezza di 213 m, una larghezza di 26 m ed un'altezza di 18 m; una potenza: 8000 HP trasmessa a due ruote a pale laterali e ad un'elica centrale poteva raggiungere la velocità di 14 kn. Poteva imbarcare 12.000 t di carbone sufficienti per la traversata dall'Inghilterra all'Estremo oriente senza scalo, trasportando 4.000 passeggeri. Il suo primato tecnologico durò quasi 40 anni.

I Transatlantici Italiani Più Famosi E Più Rappresentativi - L'unificazione dell'Italia agevolò la costituzione di grandi società di navigazione con sedi a Genova Livorno, Napoli, Palermo, Bari, Ancona e Venezia. Fra le società di navigazione sorte con il regno d'Italia, le più importanti furono: la siciliana "Florio" e la genovese "Rubattino"; esse nel 1881, con legge dello stato italiano, si fusero per dare corpo alla "N.G.I." (Navigazione generale Italiana) nella quale, successivamente, confluirono altre società di navigazione minori dei vari ex stati italiani. La flotta gestita dalla NGI diede impulso ai traffici transoceanici con la costruzione di navi da adibire alle linee con le Americhe e con l'Oriente, secondo le tendenze espresse dalle attività delle società di navigazione degli altri stati europei, fra le quali costante e possente era il ritmo evolutivo delle "Compagnie": inglese, francesi, tedesche e scandinave. Durante gli ultimi 25 anni del secolo XIX furono messi in linea numerosi transatlantici in concomitanza con l'aumento dei traffici di merci e del trasporto degli emigranti: Fra le navi italiane di questo periodo le più note per le loro caratteristiche dimensionali e per la fama acquisita in relazione alle sistemazioni interne, all'eleganza delle forme ed alla velocità, erano:

Il P.fo Regina Margherita ed il P.fo Umberto I°. Costruiti in Inghilterra nel 1884 - Avevano: 5.000 tsl - 5.500 cv di Potenza - velocità: 16 nodi - Impiegati sulla linea del Sud-America, potevano trasportare, oltre ai 150 uomini di equipaggio: 250 passeggeri di prima classe e 1200 passeggeri di terza classe, ospitati in cameroni a proravia del ponte di comando. Erano le prime navi ad essere dotate di impianto di illuminazione elettrica e disponevano di un lussuoso arredamento.

Il P.fo - Nord America. Impiegato, anch'esso, nella linea di Buenos Aires, e destinato al trasporto emigranti, aveva sistemazioni piuttosto semplici e funzionali, come del resto richiedevano le esigenze del tempo. Le navi, all'epoca, avevano stazze che oggi sarebbero ritenute insufficienti per linee costiere giornaliere: Nel 1855 il P.fo Etna della Cunard Line era giudicato una rilevantissima unità. I cinque transatlantici della Florio per la linea di New York avevano 2.800 tsl e rappresentavano un vero progresso per l'epoca. Nel 1880 le velocità di crociera si aggiravano attorno ai 12 - 13 nodi e fece scalpore il P.fo Nord America, nel 1888, con le sue 19 miglia/ora. La comparsa nel 1893 delle navi tedesche con velocità da crociera di 16-17 nodi, sembrava un miracolo. Il tutto era sottoposto alle necessità dell'economia di esercizio, pertanto, l'aumento del traffico merci e passeggeri per le Americhe aveva incominciato a spingere in su il tonnellaggio e la velocità delle navi anche in relazione alla disponibilità di apparati di propulsione di grande potenza, di elevato rendimento e di notevole affidabilità.



LE NAVI DEL PERIODO 1920 - 30. In questo decennio entravano in linea i transatlantici, di nuova progettazione e costruzione, "conte Grande" e "conte Biancamano" Del Lloyd Sabauda, seguiti dal: "conte rosso", "conte verde", nel 1927 si aggiungeva alla linea del nord America, il P.fo "Augustus" di 32.500 tsl. Nella notte del 25 ottobre del '27, affondava nell'Atlantico del sud il "Principessa Mafalda", nave famosa per le sue sistemazioni interne e per la sua velocità, dopo aver servito per 20 anni la linea Genova - B. Aires, Le suddette navi, del Lloyd Sabauda, in servizio all'inizio della seconda guerra mondiale, vi parteciparono ed in parte, vi si perdettero. Il decennio 1930 -1940, ebbe inizio con la progettazione dei transatlantici "REX" e "Conte di Savoia" espressamente studiati per la linea di New York nell'intento, peraltro riuscito, di tenere alto il prestigio dell'Italia fascista sul mare ed in particolare, sulla linea sulla quale più pressante era la presenza delle potenze europee e dell'Inghilterra in particolare. Il campo si delineava, all'inizio del decennio, particolarmente impegnativo per i nostri cantieri e per l'industria navale, meccanica e delle forniture complementari più disparate: da quella dell'arredamento a quella degli accessori, a quella degli impianti elettrici etc. Il progetto fu preparato dagli uffici studi dell'Ansaldo di Genova e da quelli dei Cantieri riuniti dell'alto Adriatico (CRDA) di Trieste. Sulla linea transatlantica Europa - New York - Europa, sarebbero entrati in competizione con gli altri transatlantici: le due "QUEEN" inglesi, il "Normandie" francese, il "Bremen" tedesco, l'"Amsterdam" olandese. L'intento era di rappresentare la forza creatrice della nazione nel campo industriale con possibilità di ottenere risultati d'immagine e lavoro in campo internazionale: il Rex vi riuscì conquistando il nastro azzurro nel 1933 compiendo la traversata Gibilterra-New York in 4 giorni 13 ore 58 primi alla medi di 28,92 nodi. Il Rex aveva le seguenti caratteristiche: Lunghezza: 263 m. Dislocamento: 51.062 t, velocità alle prove: 30 nodi, passeggeri: 2032. Potenza dell'AM: oltre 80.000 cv

"Il Normandie" aveva le seguenti dimensioni: Lunghezza 309 m, dislocamento: 80.773 t, Potenza oltre i 110.000 cv, velocità: 30 nodi, passeggeri: 2.000. Il "Queen Mary": Lunghezza 305 m. dislocamento: 80.773 t, velocità 30 nodi, passeggeri: 2.139. Tutti i transatlantici suddetti avevano apparato motore a vapore, turbine e riduttori ad ingranaggi di elevatissima potenza (oltre 80.000cv). Il "conte di Savoia", pressoché delle stesse dimensioni del Rex, era ancora più lussuoso e preferito per le sue caratteristiche di confort della navigazione dovute all'adozione degli stabilizzatori giroscopici che riducevano sensibilmente il movimento di rollio della nave.

IL "BREMEN" aveva Lunghezza: 281 m, disloc. 51.731 t; 2500 passeggeri, velocità di crociera superiore a 29 nodi.



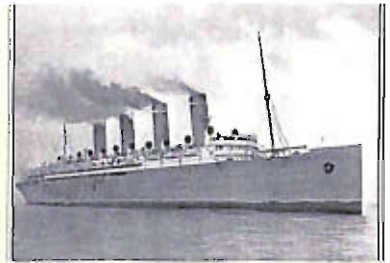
SERVIZI CELERI DI LUSO
PER LE AMERICHE E L'AUSTRALIA
ITALIA - FLOTTE RIUNITE - GENOVA

MARY lo tolse al Normandiae nel 1936; (l'UNITED STATES lo tolse a tutti con oltre 33 kn di media nell'immediato dopo-guerra. (il "corsaro" italiano, appositamente progettato, riconquistò all'Italia il



Il Bremen tolse, nel 1931, il nastro azzurro al "Mauretania, che lo deteneva da 27 anni. Il REX lo tolse al Bremen nel 1933, il "Normadie" lo tolse al REX nel 1935; il QEEN (l'UNITED STATES lo tolse a tutti con oltre 33 kn di media nel nastro azzurro alla velocità media di circa 60 kn).

I suddetti transatlantici rimasero famosi per il lusso del loro arredamento interno e per la sfarzosità delle feste durante le traversate. L'arredamento del Rex fece epoca per la preziosità delle rifiniture e per le opere di alto artigianato e di arte collocate da ditte italiana fra le quali si distinse la ditta Ducrot di Palermo. Il "Conte di Savoia" superava il "Rex" sia per la ricchezza dell'arredamento, studiato dall'arch. Pulitzer, sia per il trattamento della prima classe affidato all'Hotel Excelsior di Roma. Il livello qualitativo, relativamente all'arredamento degli interni e dei locali di rappresentanza ed al trattamento dei passeggeri delle prime classi del "Rex" e del "Conte di Savoia"



era superiore a quello riscontrabile sulle navi della stessa epoca, nelle linee del nord Atlantico; tale livello non fu mai più raggiunto nelle navi prodotte nel periodo successivo alla fine della seconda guerra mondiale. In effetti, dopo una prima fase di alta qualità, riscontrata sulle due "QUEEN" sul "France" sul "Donia", sul "Colombo" e sulle altre navi entrate in linea fra il 1950 ed il 1968, si verificò un appiattimento generale del livello di qualità delle navi e della loro gestione dovuto a questioni economiche delle "Compagnie" e ad una minore esigenza espressa dai passeggeri che si adeguarono agli stili indefiniti ed agli standards di trattamento introdotti nei grandi alberghi, con la tendenza al gigantismo di sensazionali realizzazioni che incontrano tuttora, il gusto e l'approvazione del turismo di massa.



LE MODERNE NAVI DI LINEA DEL DOPO-GUERRA. Subito dopo la fine del secondo conflitto mondiale le compagnie di navigazione interessate al traffico dei passeggeri nelle rotte atlantiche, diedero inizio alla riconversione dei transatlantici superstiti del conflitto, portando a buon fine il recupero delle grandi navi passate al servizio di guerra, apportando modifiche, ma soprattutto, rinnovando l'arredamento usurato e danneggiato dal traffico relativo al trasporto di grandi masse di soldati. Alcune delle grandi unità ante-guerra erano scomparse nel conflitto, altre non furono ritenute idonee alla riconversione per l'alto costo, in rapporto alla previsione di bassi ricavi nell'impiego. Il mercato era caratterizzato ancora dal forte movimento passeggeri fra l'Europa, le Americhe e l'Australia e da una forte spinta migratoria di grandi masse verso le stesse mete; pertanto le navi, rimesse in linea dopo il conflitto, erano caratterizzate da nuovi allestimenti ed arredi che pur mantenendo un alto livello qualitativo non raggiungevano certamente quello riscontrato nel periodo anteguerra. Furono create le sistemazioni per gli emigranti in ossequio alla rinnovata "convenzione di Londra" ed alle raccomandazioni dell'IMO e delle organizzazioni umanitarie mondiali. In questo periodo ritornarono in linea le due "QUEENS" britanniche, il "Satumia" il "Vulcania", il Conte Biancamano" italiane, il "Gripsholm" svedese, il "La Guardia" e lo "United States" americani; quest'ultimo, entrato in servizio all'inizio della guerra, era arredato per il trasporto di un'intera divisione di soldati; dopo la guerra conquistò il nastro azzurro alla velocità di oltre 33 nodi. Contemporaneamente veniva dato impulso ai progetti già iniziati alla fine degli anni '30 ed ai nuovi che partivano da presupposti più moderni, scesi dal miraggio della competizione nazionalista e orientati verso l'obiettivo del successo economico dell'impresa. Fra le navi che caratterizzano questo periodo sono ricordate con grande rispetto le nostre: "Andrea Doria" e "Cristoforo Colombo" (1954), il "France", il "Marseille" ed il "Provence" francesi, il "Rotterdam" ed il "New Amsterdam" olandesi; il "Independence" ed il "Constitution" americane. Queste navi erano caratterizzate da arredamenti moderni di grande effetto e praticità.

LE NAVI DA "CROCIERA". L'incremento numerico delle navi crociera, iniziato negli anni '80 ed attualmente in pieno svolgimento, ha visto come protagonisti della costruzione di tale tipo di nave la "FINCANTER" italiana con i cantieri di Venezia, Monfalcone, Genova e Palermo, che ne ha consegnato oltre sessanta alle principali "Compagnie di navigazione"



mondiali (Carnival, Costa, AIDA etc). Altri costruttori, fra i quali si sono distinti: gli "Chantiers de l'Atlantique" di Saint Nazaire, quelli del gruppo Akers (STX) finlandesi, il Meyer Werf tedesco e qualche altro di minore grandezza, hanno contribuito alla costruzione della grande flotta da crociera. La tecnica costruttiva di tale tipo di nave è caratterizzata da uno scafo di grandissime proporzioni e di grande efficienza idrodinamica, dotato di un numero impensabile di ponti; di un'organizzazione alberghiera che si colloca fra quella di un Grand Hotel e quella di un Villaggio turistico di grande capienza e standard qualitativo; da un apparato motore, di potenza non molto elevata ma sufficiente ad assicurare la velocità necessaria alla percorrenza delle tappe notturne, senza velleità da record e con dispositivi adatti ad imprimere allo scafo

le più complicate manovre senza l'aiuto di rimorchiatori. Il servizio alberghiero, agile ed efficiente, richiede personale in grande quantità, ben qualificato, basso costo; pertanto, viene quasi totalmente reclutato nei paesi asiatici. Le navi crociera, in definitiva, sono caratterizzate dalle grandi dimensioni; dal grande numero di ponti e cabine; dalle spettacolari dotazioni e dai servizi collettivi per i passeggeri. Esse sono dotate di: piscine, palestre, saloni, teatri, saune, e giochi elettronici; di tutti i tipi di ristorante e ritrovo; hanno, inoltre, un'organizzazione particolarmente versata alla sistematica distrazione dei passeggeri. Per rendersi conto delle particolarità dimensionali, della potenza, della velocità e delle attrezzature intervenute negli ultimi anni, nella conversione della nave passeggeri di linea, in nave da crociera, sono state messe a confronto due navi rappresentative: La "Queen Elisabeth II" rappresentativa dei transatlantici di linea e la M/n "OASIS OF THE SEAS" della Compagnia: Royal Caribbean International, ultimamente consegnata dal cantiere finlandese di Turku. A tale scopo, sono riportate di seguito, per raffronto, le caratteristiche dimensionali delle due unità:

Il raffronto fra le due navi mostra chiaramente l'evoluzione della nave crociera rispetto alla nave di linea, particolarmente per quanto riguarda la capacità in passeggeri: enormemente aumentata ed organizzata sul tipo del grande Hotel e del campeggio ricreativo. La potenza dell'A.M. fornita, in generale, da una grande centrale di produzione elettrica frazionata in più gruppi, per adeguarla all'utenza al regime di massimo rendimento: sia per la propulsione, sia per l'impianto alberghiero. I propulsori sono due, tre o quattro, del tipo IPOD orientabile. Con motore elettrico (simili ai motori f.b.); inoltre sono installati a prora due o più propulsori trasversali di grande potenza; ponendo la nave in grado di eseguire qualsiasi movimento necessario all'ingresso in porti angusti ed all'ormeggio, senza l'ausilio di rimorchiatori. Infine è di grande risalto l'insieme delle disposizioni e delle attrezzature atte alla salvaguardia della vita umana in Mare (SOLAS), alla salvaguardia dell'ambiente in aderenza alle ultime leggi emanate in campo internazionale. Per quanto riguarda l'allestimento e l'arredamento, le navi-crociera si rivolgono ad un pubblico molto assortito con prevalenza giovanile, pertanto molta cura viene riservata ai grandi locali di attività comuni e di divertimento. La visione di alcuni ambienti arredati secondo le direttive di una schiera di architetti ed arredatori di fama mondiale, può fare percepire direttamente e personalmente quali sono i gusti e le tendenze che influenzano attualmente i passeggeri e, di converso, gli architetti.

	M/n "OASIS OF THE SEAS" (2009)	"Queen Elisabeth 2" (1993)
Cardine costruttive	STX di Turku (Fin)	Upper Clyde LTD
Stazza livella	225.800 tsi	67.540 tsi
Capacità	261.000	293.53
Complessiva	47.80 m	22.80 m
Altezza (dalla linea di galleggiamento)	64.92 m	5,94 m (al ponte principe)
Immersione media	8,14 m	—
Velocità di crociera	22,40 kn	26,5 kn
Numero dei ponti	15	07
Numero Alzavole di poppa	3	2 pontino regala Brown Stern
N° eliche trascinata a prora	4	2
Potenza A.M. 3 a 20 MW	31.900 cv	100.900 SHP
Potenza eliche trascinata di 17000	30.200 cv	For. Elster: 3 x 5.500 kw
N° Piani di imbarco	5.400	1.623
Tempo di Equipaggio	2.955	850
Capacità di stazza Int. Sals	370 persone	—
Progetto-nave secondo	SOLAS II-1 e 2	SOLAS II



Fondazione Rotary Rotary Cup



Seconda edizione della Trapani Rotary Cup.

Il 13 giugno si è svolta la seconda edizione della regata velica Trapani Rotary Cup for Rotary Foundation. La manifestazione velica per la SOLIDARIETA', organizzata dall'IYRF Trapani Squadron e dal nostro Club, unitamente all'Associazione Match Race, la Lega Navale Italiana Sezione di Trapani ed il Trapani Yacht Club ha visto la partecipazione di sei equipaggi siciliani: due equipaggi provenienti da Catania, due da Palermo e due equipaggi Trapani, che si sono contesi il Trofeo con tre difficilissime prove a causa del vento leggero, che hanno messo a dura prova gli equipaggi delle supertecnologiche imbarcazioni

Zip 25, messe a disposizione dall'organizzazione. L'equipaggio vincitore della scorsa edizione ha difeso strenuamente il titolo, ma nulla ha potuto contro l'equipaggio locale condotto dal Socio Luigi Ciaravino del RC Trapani, reduce da numerose regate nazionali ed internazionali. La classifica finale ha visto, pertanto, l'equipaggio trapanese di Ciaravino conquistare il Trofeo per l'anno 2010; secondo classificato Alberto Costa del RC Catania, terzo classificato Marco Gambardella RC Palermo. L'occasione ha consentito di promuovere il territorio della nostra provincia e promuovere ulteriormente l'immagine del Rotary accoppiando ad una finalità istituzionale, quale il finanziamento della Rotary Foundation (Polio Plus), ad un momento ricreativo.

Zip 25, messe a disposizione dall'organizzazione.

L'equipaggio vincitore della scorsa edizione ha difeso strenuamente il titolo, ma nulla ha potuto contro l'equipaggio locale condotto dal Socio Luigi Ciaravino del RC Trapani, reduce da numerose regate nazionali ed internazionali. La classifica finale ha visto, pertanto, l'equipaggio trapanese di Ciaravino conquistare il Trofeo per l'anno 2010; secondo classificato Alberto Costa del RC Catania, terzo classificato Marco Gambardella RC Palermo. L'occasione ha consentito di promuovere il territorio della nostra provincia e promuovere ulteriormente l'immagine del Rotary accoppiando ad una finalità istituzionale, quale il finanziamento della Rotary Foundation (Polio Plus), ad un momento ricreativo.

Cambio al vertice del IYFR Trapani Squadron

In occasione della Trapani Rotary Cup, è stata anticipata ai partecipanti, il cambio dell'Officer del Trapani Squadron. In occasione del Passaggio della Campana del Rotary, Trapani il giorno 14 Luglio, infatti, il Socio Salvo Altavilla subentrerà per gli anni 2010-2011 all'uscente Giampiero Musmeci. Dopo la costituzione del Trapani Squadron e due edizioni della Trapani Rotary Cup, Musmeci, pur continuando nell'impegno a supporto del nuovo Officer, si dedicherà all'azione regionale dell'IYFR, essendo stato nominato dal Commodoro Nazionale, Luigi Falanga quale membro del Boart della Sicily Fleet.



AUGURIA:

Rosa e Giuseppe Giordano che il 9 luglio 2010 hanno festeggiato il 50° anniversario di Matrimonio.

AUGURIA:

Silvia Carpitella che il 19 luglio 2010 consegnerà la laurea in Ingegneria Gestionale discutendo la tesi "Trasporti marittimi containerizzati - Applicazioni e rilevazioni effettuate al porto di Trapani"



Paceco, 24 giugno 2010

"La memoria della Trapani d'altri tempi" relatore Dott. Franco Garitta

Nel mese di Giugno, il giorno 24, il nostro club ha organizzato una conviviale nella splendida cornice del Baglio Cantello, con panoramica vista sulle isole Egadi e tramonto sul mare, che ha visto come protagonista, in qualità di ospite, il dottor Franco Garitta, trapanese, in passato funzionario di banca, artista eclettico, pittore e scrittore pregevole.

In questa occasione ha presentato il suo ultimo libro *Acqua e amice*, un libro esilarante, da leggere a poco a poco per poter gustare al meglio i particolari che emergono dalla lettura e per riportare l'immaginazione indietro nel tempo, ai lontani anni



cinquanta, periodo protagonista dei racconti che lo scrittore ci presenta, racconti che parlano di fatti e persone della Trapani del dopoguerra.

Sono dei piccoli scorcii della città attraverso le parole (rigorosamente in siciliano) e i fatti che hanno reso protagonisti alcuni

cittadini di Trapani, alcuni particolarmente noti, altri illustri sconosciuti che popolavano i vicoli e i cortili del centro storico di Trapani, per cui, leggendo le pagine del libro, troviamo il tal Marra Mimi alle prese con i suoi decori con il cane con cate-

na o senza catena, o ancora il vecchietto che sbagliando porta si ritrova nel "visito" per un defunto quando altre erano le sue intenzioni..., o ancora due popolani che si scambiano delle battute equivocando alcune parole dialettali, oppure la serie di



ricette di cucina trapanese o la lista di una serie di nomi di battesimo di piccoli trapanesi che sono passati dai tradizionali Rosario, Crocifissa, Alberto, Maria ed altri ancora ai più americani Jessica, Antony, Samantha, Deborah ecc...

Alla stessa maniera, lo scrittore ha voluto ricordare anche alcune delle scritte che decoravano le antiche botteghe con delle simpaticissime frasi in dialetto che spiegavano i dettagli del mestiere, o ancora ampio spazio viene dato dallo scrittore ad alcuni retroscena di vita politica trapanese all'indomani di qualche campagna elettorale per imminenti elezioni.

Tali piccoli aneddoti, realmente accaduti o per testimonianza diretta dell'autore o per testimonianza indiretta, sono stati letti in maniera egregia dal nostro Presidente che da provetto attore, con un adeguato timbro vocale e con una perfetta mimica facciale, ha magistralmente dato voce ai personaggi e ai fatti narrati nel libro, suscitando nel vasto uditorio applausi e molti sorrisi.

Lo scrittore, poi, ha salutato dando appuntamento al pubblico in libreria per il prossimo libro in procinto di uscire, che chiude la sua trilogia.

Giosuè Norrito



Venerdì, 9 luglio 2010, è immaturamente venuto a mancare il nostro consocio

Prof. Filippo Mangione

Aveva fatto dell'essere sempre disponibile la caratteristica del suo stile comportamentale. Profondo assertore dei principi rotariani, per tanti anni ha sostenuto l'attività del Rotary Club di Trapani con la sua saggia e discreta collaborazione oltre che con le sue doti di uomo schietto e altruista.

Sia nell'ambito del lavoro, sia in quello della scuola, sia nel nostro Rotary club con senso realistico e con competenza, risolveva ogni problema a chi gli si rivolgeva, senza fare rumore, ma prodigandosi con umiltà, e, nello stesso tempo, con serenità.

A queste nobili qualità, che lo rendevano degno dei tanti ruoli svolti nel sociale, aggiungeva l'amore per la moglie Marilena, a lui tanto cara, e per il suo diletto figlio, Alessandro, rotaractiano, e per i suoi familiari, cui era legato da saldi vincoli affettivi.

Ci mancheranno i suoi illuminati consigli e ci resterà il ricordo del suo premuroso esserci sempre per tutti, in quanto, coerentemente con la sua indole di uomo generoso, come ha sottolineato il Presidente del nostro Club, dottor Baldassare Cernigliaro, se ne è andato in punta di piedi, ma,

suo malgrado, lasciando a tutti una grande lezione "fino al compimento dell'ultimo atto della sua vita".
Caro Filippo, *terra tibi levis sit.*

Antonina De Filippi



Organigramma delle Commissioni per l'anno 2009/10

AZIONE INTERNA

Sviluppa l'affiatamento e migliora il funzionamento del club

COORDINATORI:

Andrea D'ANGELO – Vincenzo CAROLLO

AZIONE PROFESSIONALE

Incentiva i soci a mettere al servizio del prossimo le proprie competenze e studia programmi atti ad assisterli nel campo delle loro relazioni professionali

COORDINATORI:

Anna MARINO GRECO – Iris BONANNO CONTI

AZIONE DI INTERESSE PUBBLICO

Sviluppa progetti e iniziative riguardanti la comunità

COORDINATORI

Giuseppe GIORDANO – Nicola MAGADDINO

AZIONENTERNAZIONALE

Si occupa di progetti umanitari internazionali e di iniziative mirate alla comprensione e alla pace tra i popoli

COORDINATORI

Fortunato CARPITELLA – Gaspare PANFALONE

AZIONE NUOVE GENERAZIONI

COORDINATORI

Biagio BOSCO - Matteo GANDOLFO



Consiglio Direttivo a.r. 2010-11

Presidente Rosario Sardina

Vice Presidenti Nino Marrocco - Enzo Carollo

Past President Baldassare Cernigliaro

Segretario Andrea D'Angelo

Tesoriere Mauro Fiorito

Consiglieri Giorgio Cascio

Natti Carpitella

Vincenzo Messina

Salvatore Longo

Gaspare Pantalone

Biagio Martorana

Prefetto Donatella Buscaino

Nel corso serata per il "Passaggio della Campana", entreranno a far parte del Club i nuovi soci Dott.ssa Sabrina Aiuto, Dott. Pietro Di Stefano e Dott. Roberto Mollica.

LA FONDAZIONE ROTARY DEL ROTARY INTERNATIONAL



PAUL HARRIS FELLOW

Per l'anno 2009-2010 l'alta onorificenza rotariana PHF è stata assegnata a:

**Don Mario Bonura,
Nino Carpitella,
Suor Maria Goretti,
Giampiero Musmeci**



**ROTARY CLUB
TRAPANI**

Corso Vittorio Emanuele, 29

Tel./Fax 0923 23999

www.rotarytrapani.it

[e-mail:rotarytrapani@rotarytrapani.it](mailto:rotarytrapani@rotarytrapani.it)