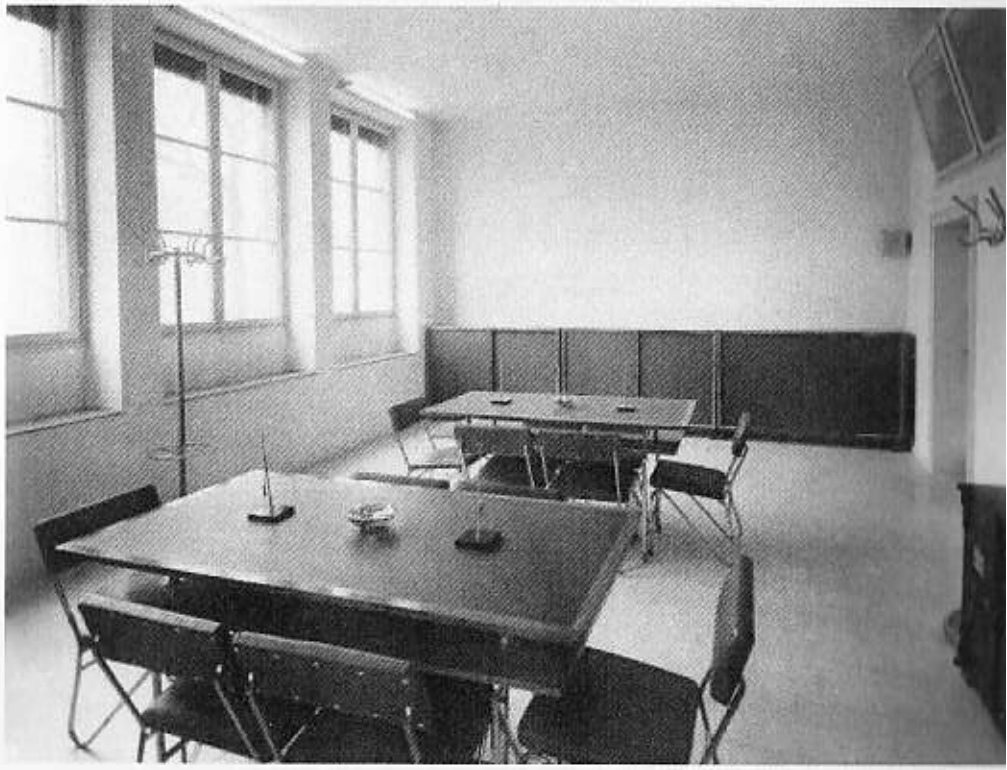
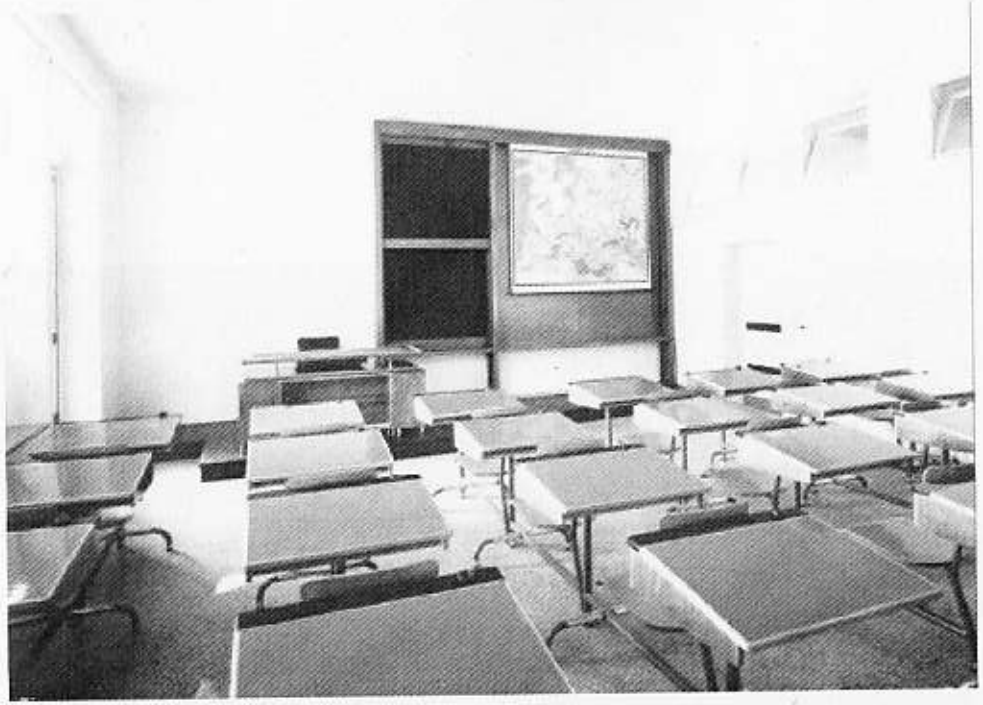
Istituto Scilla

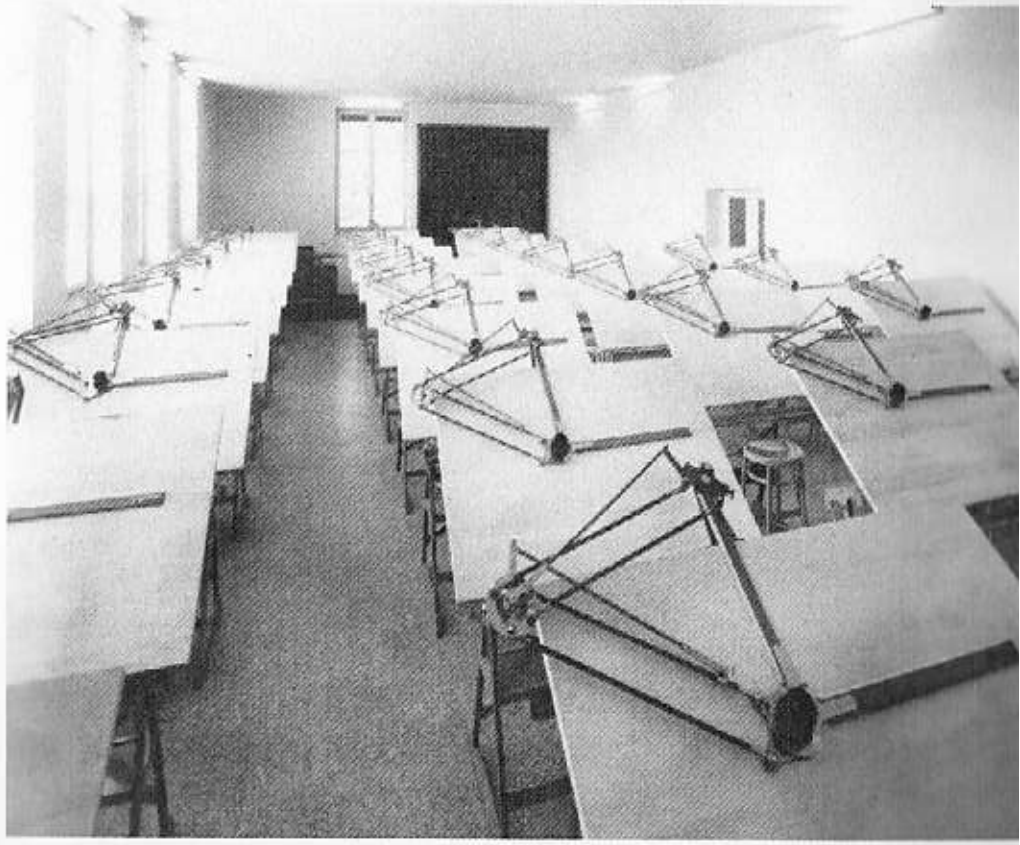
La scuola



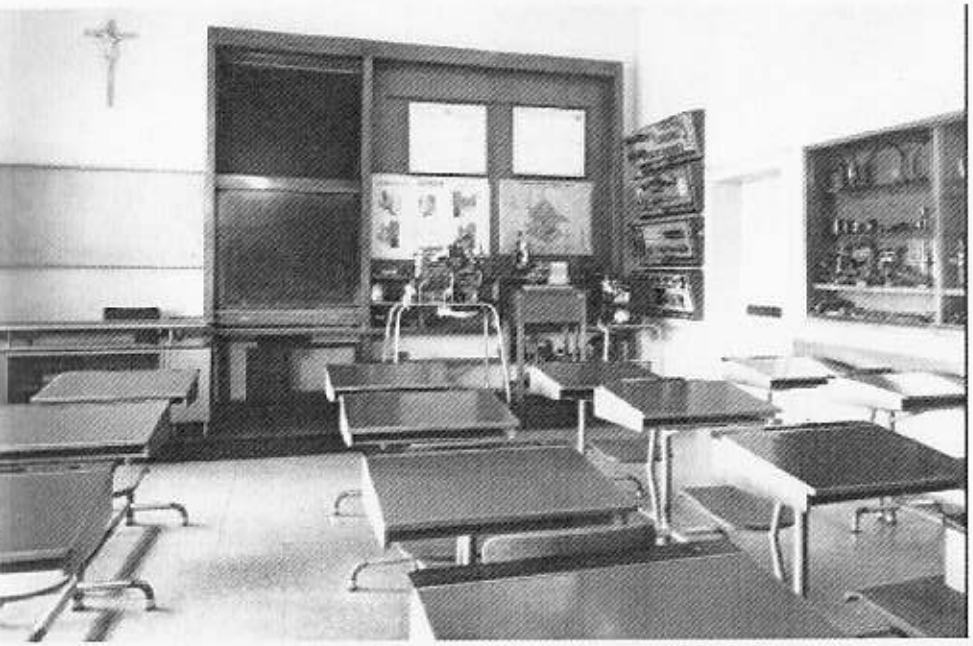
(1956) Presidenza e Segreteria in Convitto. Attualmente la stanza è stata divisa in due, ottenendo così due camere a piano terra.



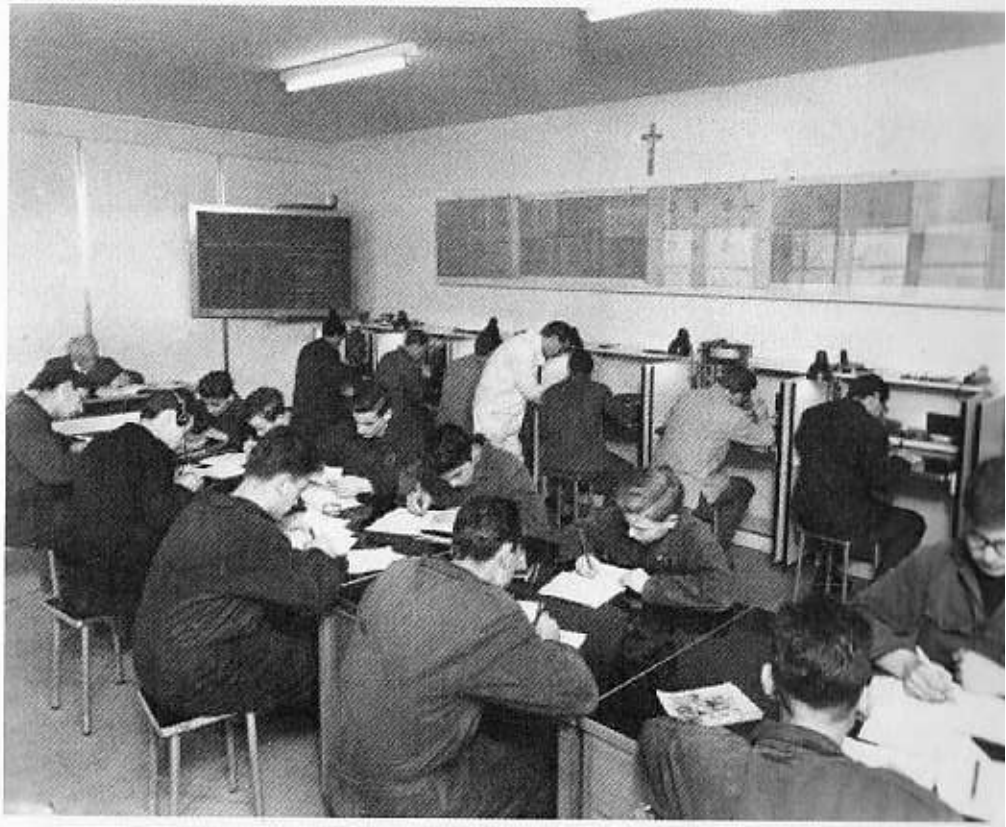
(1956) Aula di geografia. Attualmente è una delle camere a sei posti al piano terra.



(1956) Aula di disegno. Attualmente ultima camera in fondo al corridoio – atrio.



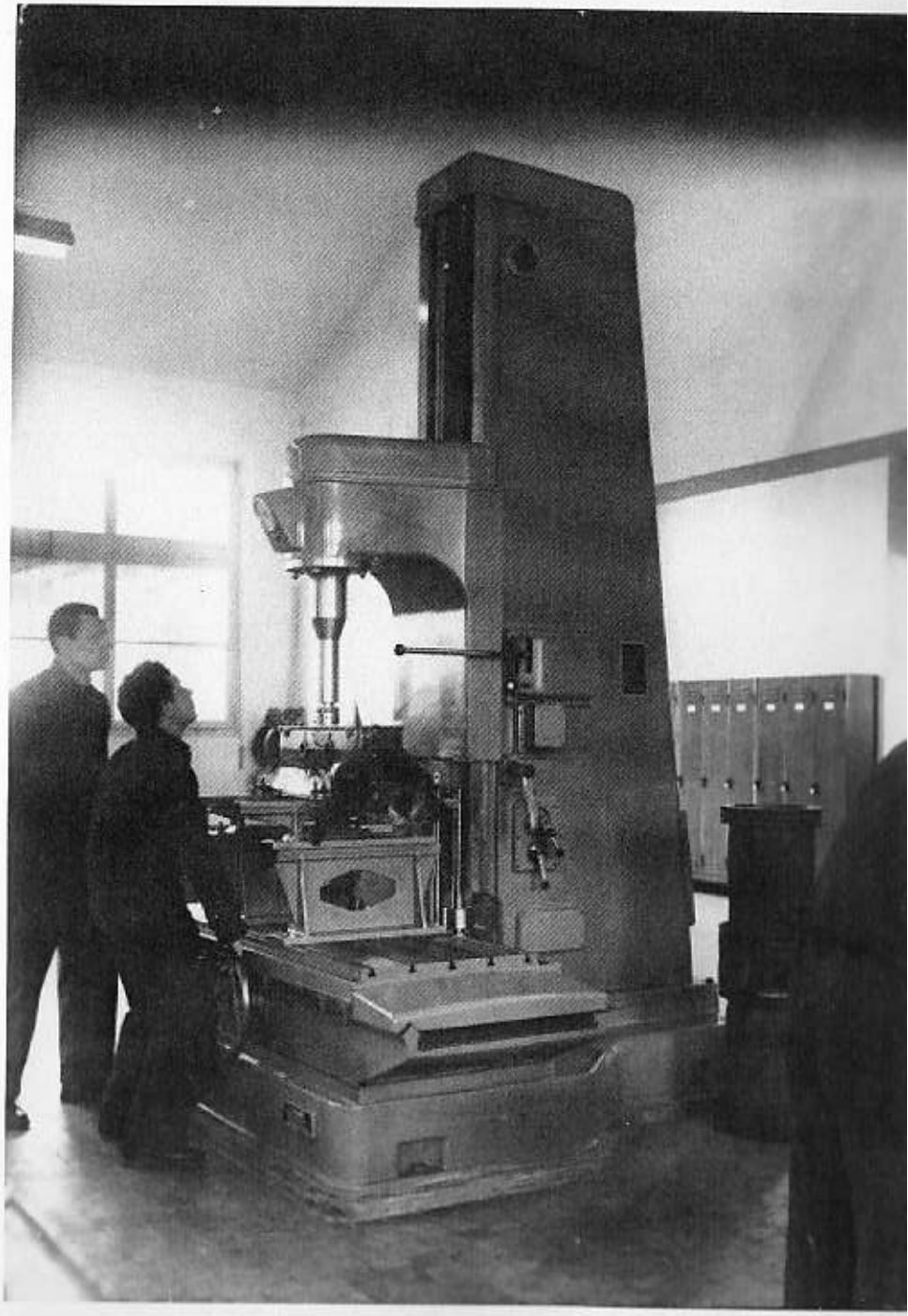
(1962) Aula Tecnologia motori. Attualmente aula II OPEL al primo piano del complesso scolastico.



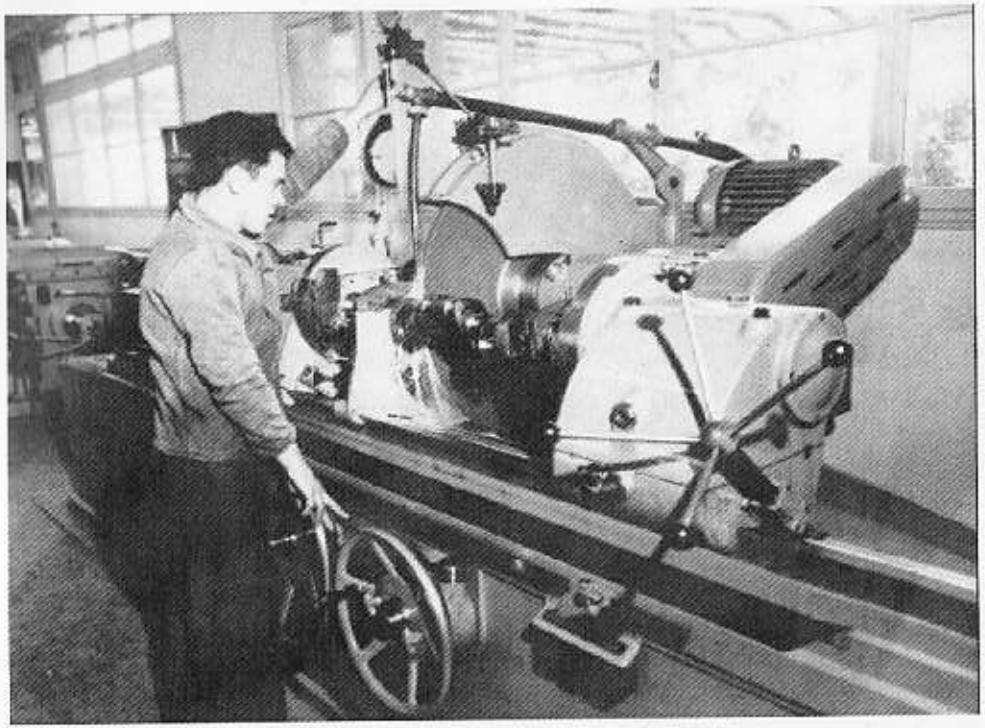
(1963-64) Aula Laboratorio Radiotelegrafisti. 1°piano; attualmente Laboratorio Elettronica.

(1952) Particolare Officina Meccanica – Reparto Motori

(1952) Particolare officina Meccanica. Attualmente Officina Meccanica.



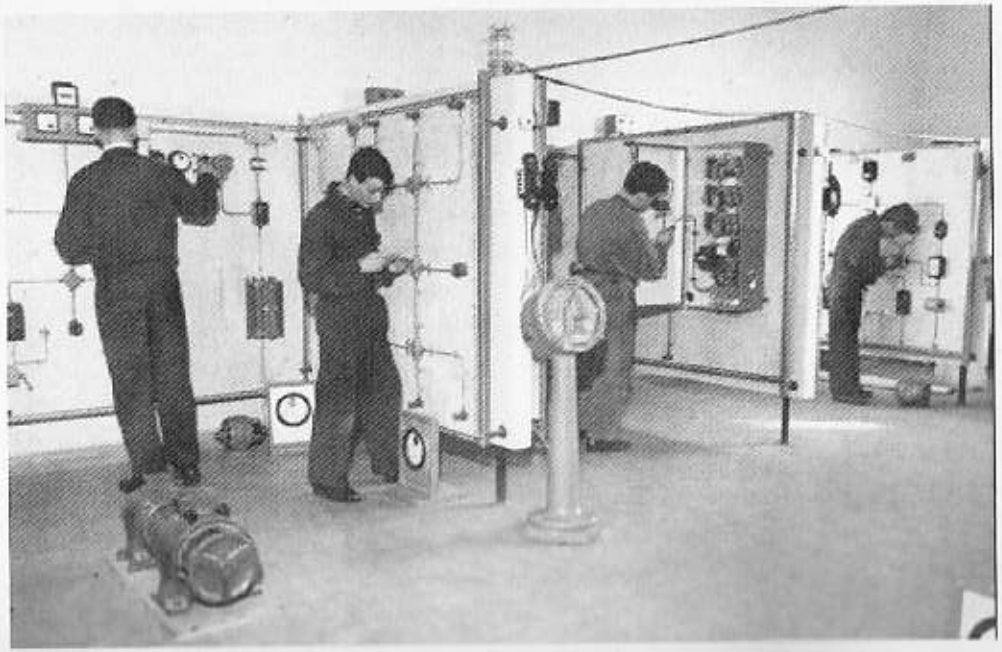
(1952) Particolare di lavorazione



(1952) Particolare di lavorazione

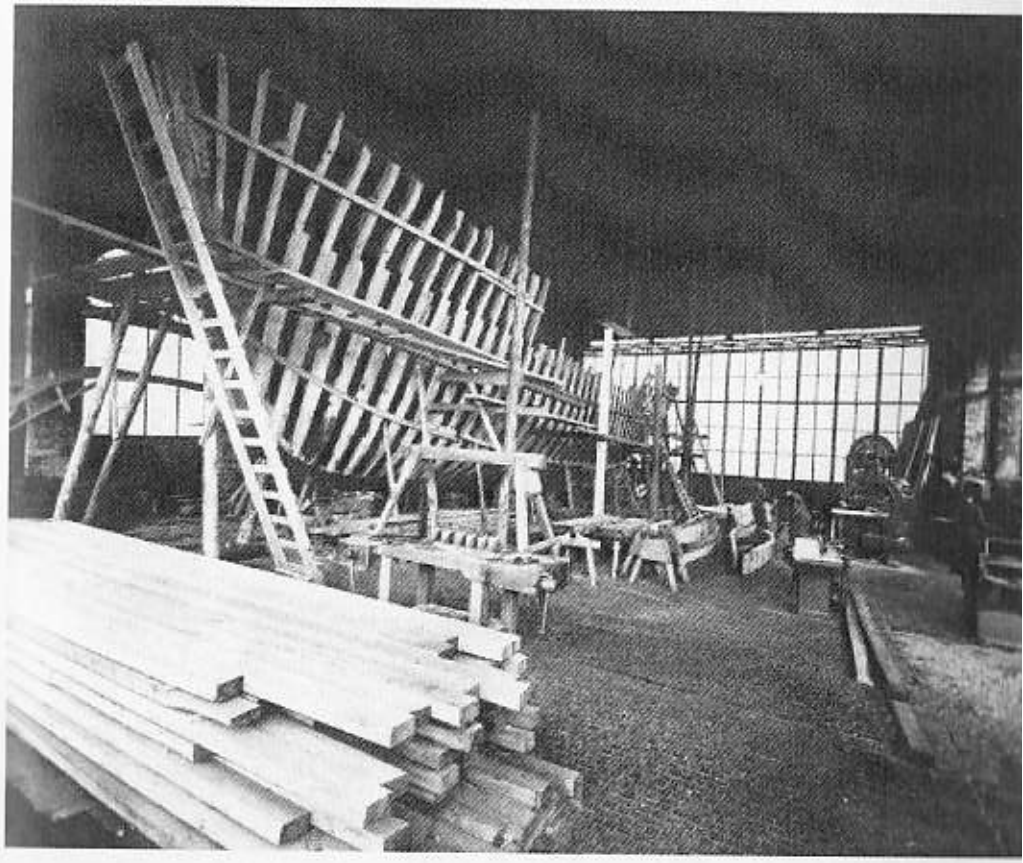
(1956) Piano Tracciato. Nei primi anni come sala tracciato si utilizzava, opportunamente definito, una parte del pavimento dello squero. Negli anni '60 (metà) si costruì una sovraelevazione all'interno dello squero. Questo primo piano così ricavato, fu utilizzato come aula tracciato sino agli anni '80, quando la sezione tracciatori Navali si estinse per mancanza di iscritti. Da allora, colpevolmente, l'aula è inutilizzata.

(1964) Officina elettromeccanica. Attualmente utilizzata in parte come aula PLC ed Elettropneumatica.



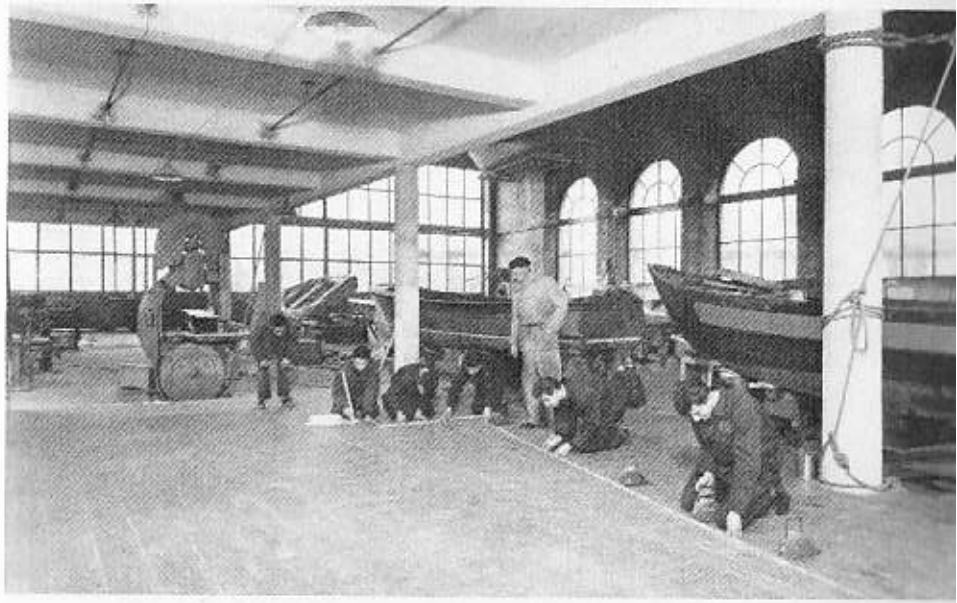
(1964) Laboratorio Radiotelegrafisti. Attualmente retro del Laboratorio di Elettronica.

Istituto Scilla
Cantiere Navale

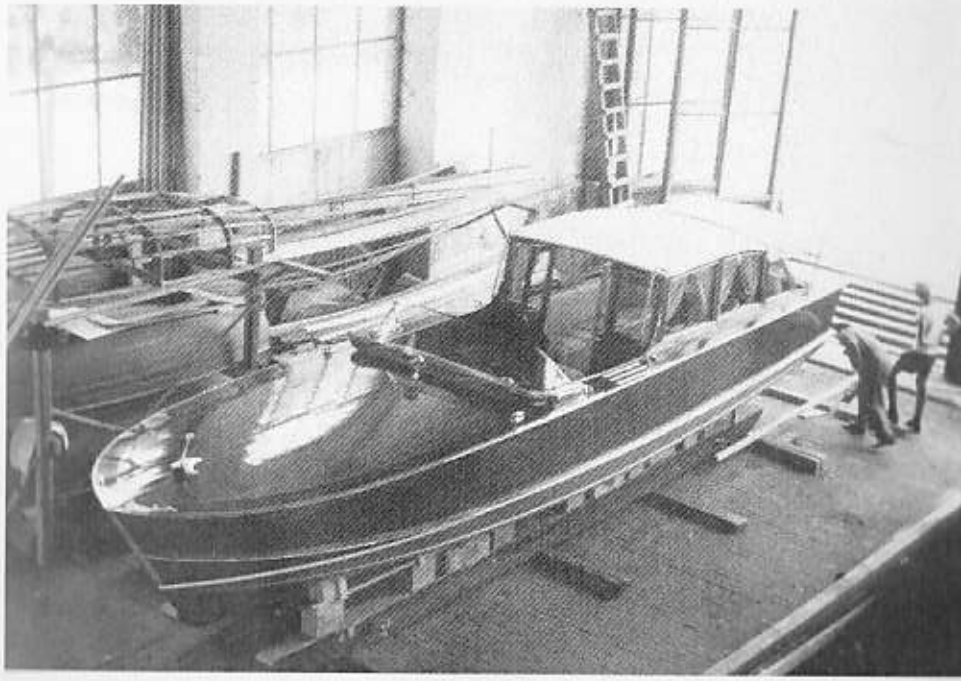


(1954 – 55) Il motopeschereccio "Marinaretto" in costruzione nello squero coperto.

(1953 – 55) Il varo delle scialuppe. In numero di tre sono ancora in uso della scuola e servono per l'addestramento alla voga degli alunni.



(1956) Il piano di tracciato nello squero coperto.



(1964 – 65) Motoscafo costruito nel cantiere della scuola. Si noti sulla sinistra l'ossatura di un Dinghy in costruzione.

Istituto Scilla

Flotta del Centro Marinaro e attività navale

Poesia tratta dal giornalino scolastico «Il Mare»

La madre del marinaio

Bambino lo cullai ma non sapevo
che con quell'onda gli insegnavo il mare.
La notte sulla fronte gli vedevo
una stella propizia al navigare.

Distaccato da me, fatto fanciullo,
il mare me lo tolse a poco a poco.
Ei non ebbe che il mar come trastullo,
soltanto il mar gli fu compagno al gioco.

Diceva: - O madre, voi l'asilo siete
a cui si torna dopo la tempesta.
Ma il mare è la mia vita e la mia festa.
Col cuore acceso qui m'aspetterete.-

Or, mentre il cuore si consuma, aspetto
l'uomo ch'è pur sempre il mio bambino.
Filo una lana per fargli un corpetto
che lo ripari dal vento marino.

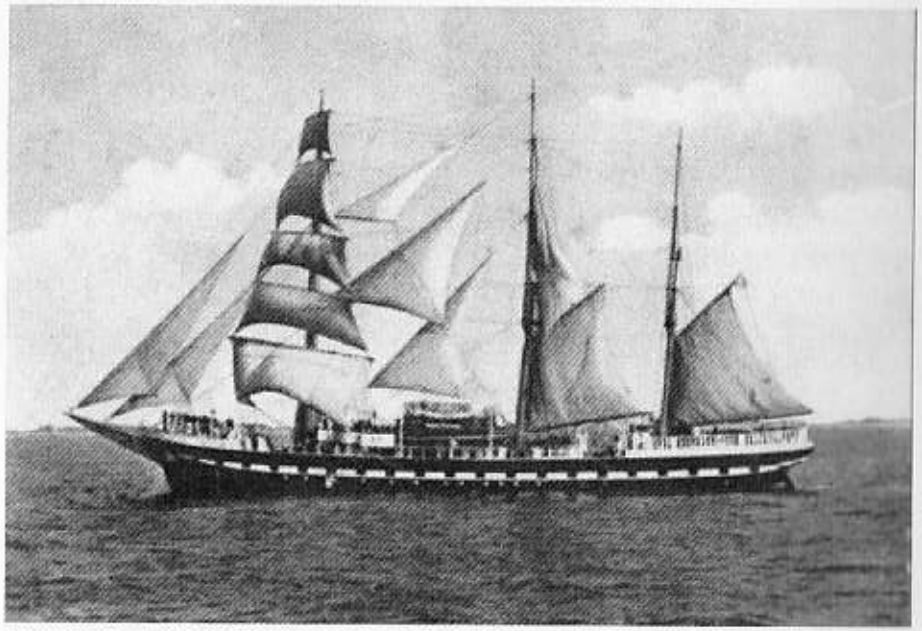
Egli non scrive, ché la penna è dura
tra le sue mani, e sa leggere a stento.
Ebbe per sillabario il firmamento
e il mare fu il suo libro di lettura.

Gente di porto, gente di costiera,
se mai gettasse l'ancora un naviglio
per trovar pace dopo la bufera,
potrete riconoscere mio figlio.

Dimenticato avrà ogni pericolo.
Ditegli allora che sempre l'aspetto,
che filo lana per fargli un corpetto
e n'ho filato già più d'un gomitolo.

Renzo Pezzani

Nave Scuola «Giorgio Cini»



Il classico brigantino - goletta è stato costruito nel 1896 nei Cantieri Dubigeon di Nantes con il nome originale di «Belem» ed adibita a trasporto di muli, capre ed altri animali dal Paranà (Brasile) ai porti di Francia ed Inghilterra. Effettuò 29 traversate atlantiche, a vela, quasi esclusivamente (se si esclude la prima traversata) al comando del Capitano Chauvelon che per 170 mesi non lasciò la nave, superando momenti di estrema difficoltà.

Acquistato nel 1919 dal duca di Westmister il brigantino fu trasformato in nave da crociera con il nome di «Fantome II», conservò la sua attrezzatura velica con l'aggiunta, però, di due motori ausiliari.

Nel 1921 il veliero venne ceduto a Lord Guinnes che continuò ad utilizzarlo come nave da crociera.

Acquistato nel 1951 dal senatore Vittorio Cini venne destinato - dopo opportune trasformazioni interne e con il nome di «Giorgio Cini» - al

Centro Marinaro della Fondazione, per l'addestramento professionale marinaro dei giovani interessati alla vita sul mare.
Come Nave - Scuola (l'unica esistente in Italia) compì 17 crociere estive di addestramento, di tre mesi ciascuna, portando nei vari porti italiani e del Mediterraneo il vessillo di S. Giorgio, messaggio di italianità. Oltre 3000 presenze di allievi dell'Istituto Professionale di Stato per le Attività Marinare «Giorgio Cini» e dei vari Istituti Tecnici Nautici e Professionali d'Italia, sono la risultante della intensa attività svolta dalla Nave - Scuola.
Le crociere vennero effettuate fino al 1967, allorquando la nave venne messa in disarmo. L' Istituto Professionale di Stato per le Attività Marinare Giorgio Cini, aveva fatto costruire nel frattempo, una motonave con il medesimo nome, che ha effettuato crociere fino al 1974.
Il veliero Giorgio Cini, nel 1972, venne ceduto al Comando Generale dei Carabinieri che a sua volta, lo passò ai Cantieri Navali Officine Meccaniche (CNOM) di Venezia che, dopo consistenti lavori di restauro, vista l'impossibilità di trovare un acquirente nella città lagunare, furono costretti a venderla ad una società francese. Attualmente il brigantino - goletta si trova a Parigi, sul fiume Senna, proprietà della Fondation Belem-Rue de Bourgogne, 59 75007 Paris - tel. 556.11.33.

Onorato Nicola

Estratto dal libro del Capitano LOUIS LACROIX intitolato:

«Les derniers voyages de forcats et de voiliers en Guyane. Les derniers Antillas».

Nota per la sua eleganza, la sua tenuta impeccabile e la sua bella e fine linea il Belem fu costruito a Nantes da Dubigeon per l'armatore Fernand Crovan che lo destinò ai viaggi di Parà (in brasiliano Belem) e le Antille.
Commissionata nel dicembre 1895 fu consegnata il 30 giugno 1896. Tutta in acciaio senza falso ponte e con coperta in Picht Pine era una nave a coperta liscia con cassero e castello, portata lorda 675 ton con pescaggio di 4,57 m e una capacità cubica di 1150 m^3. La sua stazza lorda totale essendo 551,63 ton per una stazza lorda di 527,62 ton ed una netta di 455,32 ton.
Aveva quattro boccaporti di carico anziché tre, dei quali il più grande misurava m 4,61 per 3,02. Le sue dimensioni erano le seguenti: lunghezza m 50,96, larghezza m 8,80 e una profondità di stiva di m 4,57.
Attrezzata a brigantino goletta con parrocchetto fisso e volante, gabbia intera e contra, aveva un'alberatura in legno di cui l'albero di gabbia e contra in un sol pezzo e bompresso senza asta di fiocco, un verricello; una pompa a volante e un argano a mano completavano la sua attrezzatura.
Il capitano Julien Le Merle, veterano delle traversate oceaniche, era noto in tutti i porti del centro e sud America. Lo chiamavano «Merlo Nero» e l'equipaggio lo avrebbe seguito all'inferno tanto lo ammirava e lo amava ma la gente dei porti provava per lui una sorta di sinistra soggezione.Egli ne aveva preso il comando in cantiere e non ne ebbe che disavventure.
Lasciò St. Nazaire in zavorra il 30 luglio 1896 per Montevideo ove arrivò il 20 settembre seguente dopo 50 giorni di mare e ripartì il 15 ottobre con un carico di 121 muli per Parà.
L'indomani della sua partenza un colpo di pampero* si abbatté sul veliero. Alle 5 di sera il mare era enorme. Fuggendo in poppa con trinchetto terzarolato, parrocchetto fisso, gabbia fissa e un fiocco, il Belem governava alle ondate con tali colpi di rollio da far temere per

l'alberatura. Nella stiva i muli ammassati saltavano al di sopra degli steccati mordendosi e calpestandosi. Un fulmine incendiò parte della velatura. Il vento spezzò un albero. All'alba, appena fu possibile aprire i boccaporti, serrati a causa della furia del mare, si trovarono sei muli morti.

Trenta giorni dopo la nave dette fondo in rada a Parà. Nella notte del 16 ottobre scoppiò un incendio nella stiva e fu impossibile salvare uno solo dei 115 muli sopravvissuti alla tempesta.

Il giornale di bordo precisa che gli aiuti richiesti a terra furono lenti a venire e che, quando il fuoco fu spento dopo lunghi sforzi, la dogana ne approfittò per depredare la nave malgrado la resistenza del comandante e dell'equipaggio che fu fatto scendere a terra con la forza.

Dopo sommarie riparazioni la nave fece zavorra per ritornare a Nantes.

Al cadere degli alisei di Nord-Est il capitano Le Merle trovò venti freschi variabili da Ovest che gli resero la traversata assai penosa obbligandolo a manovrare continuamente la velatura.

«Un disastroso primo viaggio - andava ripetendo alla sua ciurma il «Merlo Nero»- è di buon auspicio per la vita della nave: il Belem durerà cent'anni e non affonderà mai».

Il pilota della Loira salì a bordo il 26 maggio 1897 dopo 46 giorni.

Il capitano Le Merle sbarcò lasciando il comando al capitano Rioual. La nave, terminate le riparazioni, imbarcò materiali per pavimentazione a S. Anna come zavorra per ripartire per Montevideo.

59 giorni dopo la partenza da Nantes la nave giunta a destinazione, imbarcò ancora 111 muli e 65 capre per Parà. Vi giunse il 26 giugno 1897 in 28 giorni di mare avendo, a causa del cattivo tempo sofferto, perduto ancora 8 muli.

Con un carico completo di cacao per Nantes salpò arrivando a destinazione il 20 agosto; non senza aver dovuto passare per il Lazzaretto di Mindin, infierendo allora la febbre gialla in Brasile.

Un anziano della casa Crouan, il capitano Dolu, rilevò il capitano Rioual affaticato e condusse la nave a Cardiff a caricare carbone per Buenos Aires, ove arrivò l'11 dicembre 1897 dopo 67 giorni di mare. Dopo aver

scaricato il carbone e caricato 40 muli e 40 montoni, il 19 gennaio 1898 ripartì per Parà. Traversata tranquilla e senza incidenti. Caricò ancora del cacao a Belem per Nantes dove arrivò in 45 giorni di navigazione.

Il capitano Dolu restò a Nantes solamente una quindicina di giorni, riprendendo il mare il 18 maggio per Buenos Aires. Raggiunse detto porto il primo luglio e ne ripartì il 20 luglio sempre per Parà avendo a bordo, oltre un carico generale, 24 montoni scelti e 6 muli. Arrivò a destinazione in 30 giorni. Col suo pieno di cacao per Nantes entrò nella Loira 45 giorni dopo la partenza; ma sulla sua rotta egli aveva trovato tempo cattivo e mare grosso da Sud - Est che avevano molto affaticato la nave.

Il 14 novembre con un carico generale in rada a S. Nazaire attendeva venti favorevoli per salpare alla volta di Parà, allorché fu abbordato da un vapore inglese che gli produsse importanti avarie. Dovette rientrare nel bacino di Penhoet per le riparazioni e non poté ripartire che il 1° dicembre arrivando a Parà in 45 giorni e ripartendone in zavorra per Martinica l'8 febbraio 1899.

Nella rada di Martinica doveva caricare zucchero e Tafià per Nantes. Ma a causa della guerra tra gli Stati Uniti e la Spagna una quantità di navi Spagnole s'erano rifugiate in rada, ciò che ritardava tutto il movimento del porto. Il Belem non poté ripartire col suo carico che il 10 aprile 1899.

Il 28 maggio Dolu ormeggiò la sua nave al molo di Salorge a Nantes e mise definitivamente il «suo sacco a terra» dopo una vita ben piena, tutta d'onore e di lavoro e trenta anni di navigazione.

Il capitano Julien Chauvelon gli succedette e portò la nave a Cardiff a caricare per Parà. Ma appena arrivato l'armatore gli chiese di sbarcare e prendere il comando del Claire Meunier già carico e pronto a partire per l'Europa, poiché il suo comandante, capitano Mosly, era stato ucciso dalla febbre gialla. Era stato convenuto che egli riprendesse poi il Belem che nel frattempo il capitano Lesage, sbarcato a tal fine dal Denis Crouan, avrebbe ricondotto in Europa. Ma Lesage, ostacolato dal cattivo tempo e dalle bonacce, impiegò 58 giorni ad arrivare a Nantes mentre il capitano Chauvelon, già arrivato con la sua nave, era dovuto

ripartire per Buenos Aires; e così cominciò allora una vera e propria caccia incrociata.
Il Claire Meunier entrò in collisione in Atlantico col vapore Italiano Messapia di Bari e il capitano Chauvelon dovette poggiare di rilascio alle isole del Capo Verde per installare una alberatura di fortuna con cui riguadagnare Nantes, ove arrivò il 17 febbraio 1900.
Nel frattempo il Belem era dovuto ripartire al comando del capitano Dantec, avendo il capitano Lesage ripreso il suo Denis Crouan. Dopo molte contrarietà il capitano Chauvelon poté infine, il 25 novembre 1900, riprendere definitivamente il comando del Belem, comando che egli tenne per 14 anni.
Il Belem aveva allora 4 anni e mezzo di età e le seguenti campagne al suo attivo:

Nantes	Montevideo	Parà	e ritorno	6 mesi	14	giorni
Nantes	Montevideo	Parà	e ritorno	5 mesi	16	giorni
Cardiff	Buenos Aires	Parà	e ritorno	7 mesi	20	giorni
St. Nazaire	Buenos Aires	Parà	e ritorno	5 mesi	28	giorni
St. Nazaire	Martinica	Parà	e ritorno	5 mesi	28	giorni
Nantes	St. Nazaire	Parà	e ritorno	4 mesi	18	giorni
Nantes	St. Nazaire B. Aires	Martinica		8 mesi	18	giorni
Nantes	Cardiff	Parà	Nantes	3 mesi	26	giorni

Un totale di 47 mesi e 26 giorni di mare e 5 mesi e 29 giorni di durata media per ogni campagna.
La durata media delle sue traversate è la seguente:

Nantes - Buenos Aires	53 giorni
Buenos Aires - Parà	32 giorni
Parà -Nantes	44 giorni
Parà -Martinica	20 giorni
Martinica-Nantes	47 giorni

Al comando del signor Chauvelon, il Belem compì i seguenti viaggi:

Nantes	Point a Pitres			Nantes	4 mesi	24 giorni
St. Nazaire	Parà			Nantes	2 mesi	23 giorni
Nantes	Capo Haiti			Nantes	3 mesi	24 giorni
Havre	Martinica			Nantes	4 mesi	18 giorni
Nantes	Cardiff	Trinidad	Haiti	Nantes	5 mesi	23 giorni
Nantes	Cayenna	Barbados	Haiti	Nantes	5 mesi	1 giorno
Cardiff	Guadalupe			Nantes	5 mesi	10 giorni
St. Nazaire	Parà			Nantes	3 mesi	6 giorni
St. Nazaire	Parà	Martinica		Nantes	5 mesi	8 giorni
St. Nazaire	Martinica			Nantes	4 mesi	27 giorni
St. Nazaire	Parà			Nantes	3 mesi	6 giorni
St. Nazaire	Cayenna	Connetable		Nantes	5 mesi	9 giorni

La nave fu allora venduta alla casa Fratelli Demange per la loro linea di Cayenna.

St. Nazaire	Aruba		Nantes	4 mesi	8 giorni
St. Nazaire	Cayenna	Martinica	Nantes	4 mesi	3 giorni
St. Nazaire	Cayenna	Barbados	Nantes	3 mesi	20 giorni

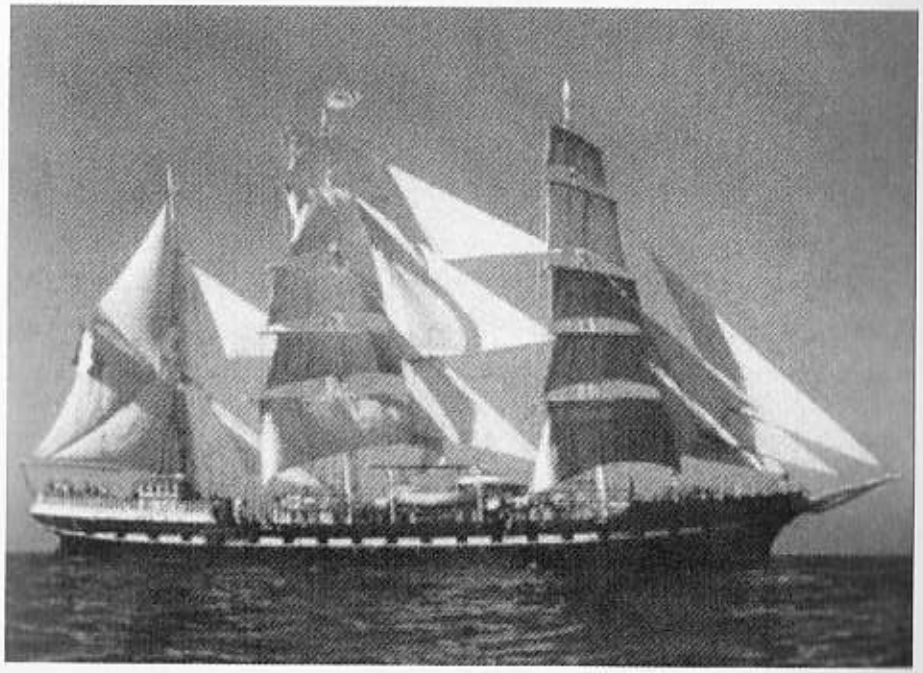
La nave fu allora venduta ai Fratelli Fleuriot

Nantes	Cayenna	Maronì	Nantes	3 mesi	4 giorni
Nantes	Cayenna	Martinica	Nantes	6 mesi	24 giorni
Nantes	Maronì	Martinica	Nantes	4 mesi	16 giorni
Nantes	Maronì	Martinica	Nantes	5 mesi	5 giorni
Nantes	Maronì	Martinica	Nantes	5 mesi	1 giorno
Nantes	Porte de France	Aruba	Nantes	4 mesi	25 giorni

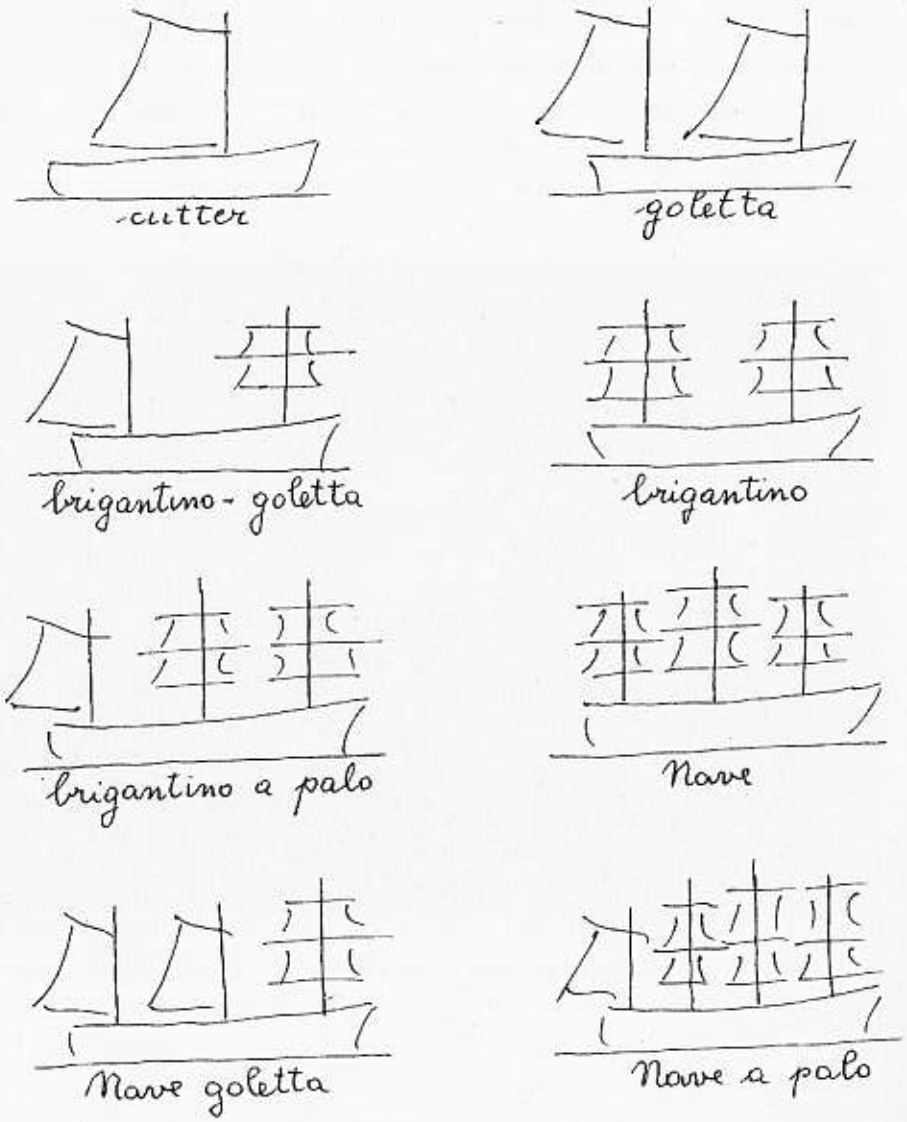
In totale 24 campagne di cui l'ultima terminò a Nantes il 31/1/1914.

A questo punto il Belem fu venduto al Duca di Westminster e lasciando Nantes sotto vela il 17/2/1914 arrivò a Southampton sei giorni dopo.
In totale aveva navigato 18 anni e 6 mesi sotto bandiera francese ed effettuato 32 campagne in Atlantico.
Il capitano Chauvelon che la comandava senza interruzione dal 25 novembre 1900 al 23 febbraio 1914, nel porto inglese consegnò al suo successore il suo grazioso veliero e fu con profonda commozione che egli discese per l'ultima volta dal barcarizzo della nave sulla quale aveva trascorso gran parte della sua esistenza e gli anni più belli della sua vita.
Il capitano Chauvelon non aveva, per così dire, lasciato la sua nave per 170 mesi. Egli era a bordo anche ad Havre du Robert al tempo della catastrofe dell' 8÷26 maggio 1902 quando S. Pietro della Martinica fu distrutta da un'eruzione che causò 40.000 vittime.
Due velieri francesi scomparvero corpo e beni ed il Belem, che si trovava a circa 30 Km. a volo d'uccello dal terribile vulcano della montagna Pelee, sfuggì al disastro; ma il suo ponte fu coperto di cenere e lapilli con qualche danno all'alberatura e alle manovre. La coltre di polvere vulcanica fu qualche ora più tardi trasformata da una pioggia torrenziale in un fango caustico duro come cemento, difficile da togliere.
Fu sul Belem che la signora Chauvelon fece il suo viaggio di nozze nel 1904 (uno strano viaggio di nozze, quello di madame Chauvelon: da St. Nazaire alla Cayenna con la stiva piena zeppa di delinquenti il meno colpevole dei quali era stato condannato a 25 anni di lavori forzati) e compì la sua ultima campagna prima del passaggio della nave sotto bandiera britannica. Nove anni erano trascorsi. Un figlio ed una figlia la accompagnarono questa volta così come una persona devota prende cura particolare del suo figlio cieco.
Il Duca di Westminster, soddisfatto del suo acquisto, offrì al capitano Chauvelon un bel regalo a testimoniare la sua riconoscenza per la buona tenuta del Belem.
Trasformato in panfilo da gran crociera, conservò tuttavia la sua attrezzatura di brigantino-goletta aggiungendo solamente due motori Bolynder da 270 HP ciascuno.

Dopo qualche anno egli lo cedette al sig. H. Guinness che vi compì a bordo numerose spedizioni.
Lo si vide sulle nostre coste specialmente a St. Jean de la Luz ove era oggetto dell'ammirazione degli intenditori. Era ancora a galla recentemente in perfetto stato e, malgrado i suoi 45 anni, sembrava ancora una nave tutta nuova.



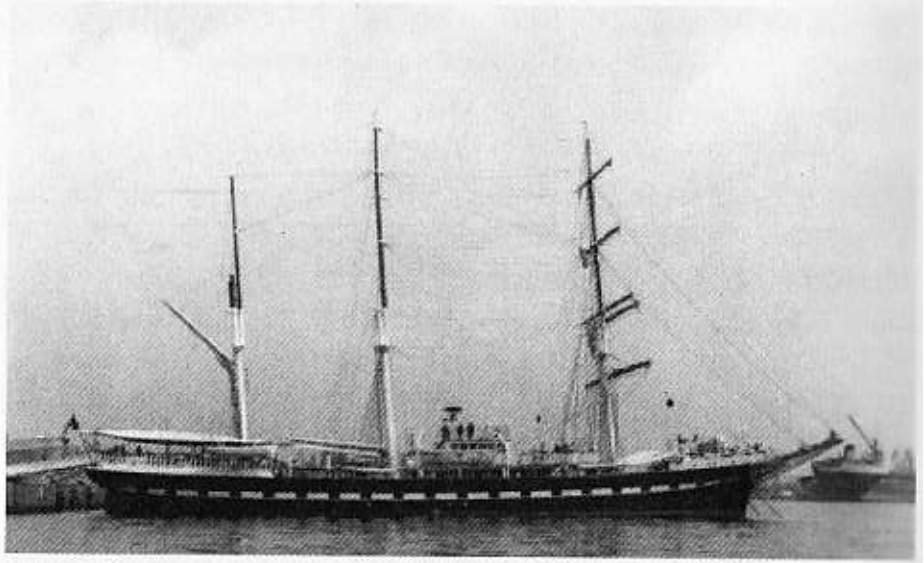
L'attrezzatura velica del Belem com'era prima della trasformazione fatta dal CNOMV per l'Istituto Scilla.



Rappresentazione a schizzo dei principali tipi di imbarcazioni a vela

Il Belem nacque come Brigantino a Palo (2 alberi a vele quadre e 1 a vele auriche). Fu trasformato già dal signor Guinness in nave goletta (1 albero a vele quadre e 2 alberi a vele auriche) e tale rimase come Giorgio Cini. I cantieri CNOMV lo riportarono a Brigantino a Palo per rivenderlo alla Fondazione Belem.

Nave Scuola Giorgio Cini



Dati generali sulla Nave Scuola Giorgio Cini

In mancanza del quaderno matricolare della nave si riportano, in appresso, i dati principali relativi all'unità.

Nome: **Giorgio Cini**
Tipo: **Nave Scuola (Motoveliero attrezzato a Brigantino - Goletta)**
Anno di costruzione: **1896 Nantes**
Classe: **R.I.N. - 100 A 1 - 1 - Navigazione costiera**
Scafo: **Acciaio, coperta in legno teak, chiglia a barra, prua a Clipper, poppa a volta**

Lunghezza fra le perpendicolari:	**50,95 m**
Lunghezza fuori tutto:	**53,33 m**
Larghezza fuori ossatura:	**8,73 m**
Pescaggio a pieno carico:	**3,90 m**

Stazza lorda (estera):	**526 ton**
Numero dei ponti continui:	**1**
Numero dei ponti parziali:	**1**
Alberi :	**1 trinchetto 5 pennoni**
	1 maestro boma e picco
	1 mezzana boma e picco
Paratie stagne:	**3**
Velocità :	**9 Nodi**
Mezzi di salvataggio:	**1 motoscafo**
	1 motolancia
	1 lancia
	6 apparecchi galleggianti
	da 12 persone
	10 salvagenti anulari
	110 cinture di salvataggio.
Equipaggio:	**19 con tabella di armamento, resta da stabilirsi per il caso di Nave in disponibilità.**

Dotazioni nautiche: **Impianto R.T. «Marelli-Allocchio Bacchini»**
Radar «Decca»
Bussola giroscopica «Sperry»
Giropilota «Sperry»
Scandaglio acquatico»Hughes»
Scandaglio a mano «Thompson»

Motori principali: **2 semi - Diesel Bolinders - cil. n.4 - HP300 cad.**

Casse e depositi: **7 casse nafta in totale 70 m^3**

8 casse olio lubrificante in totale 5,6 m^3

5 casse acqua in totale 50 m^3

Alloggi - Dormitori - Refettori

Ufficiali

Gli alloggi ufficiali sono sistemati entro il mezzo cassero di poppa e come da piano comprendono:
Cabina comandante, Cabina direttore di macchina, Cabina 1°macchinista, Cabina 2°macchinista, Cabina 1°ufficiale di coperta, Cabina medico, Cabina 2°ufficiale di coperta; per un totale di 7 cabine.
Ogni cabina è fornita di arredamento completo e lavandino con acqua corrente.
n. 1 bagno con W.C. e lavandino o n. 1 W.C.
Segreteria e deposito
Saletta ufficiali per otto posti con ripostiglio entro la tughetta adiacente all'albero di maestra.

Sottufficiali

Per i quattro sottufficiali si hanno:
n. 2 cabine biposto, con arredamento completo e lavandino con acqua corrente.
saletta sottufficiali, con tavolo, piccolo ripostiglio e lavandino.
Ad uso dei sottufficiali n. 1 W.C. a sedile adiacente al castello di prua, doccia sottocastello.

Equipaggio

n. 12 cuccette sistemate nel locale di prua come da piano.
n. 2 tavole da 6 posti cadauna ad uso mensa.
n. 2 W.C. sotto castello
n. 1 doccia
Tutte le sistemazioni suddette sono decorose e rispondono alle buone norme igieniche, alle prescrizioni relative alla cubatura e superficie libera.

Cucina

la cucina è unica e misura m 4x4 è provvista di focolaio a due forni a nafta - forno del pane - 2 caldai elettrici da 30 l. cad.
Accessori d'uso - pavimentata con piastrelle.
Piastrelle alle murate - aerata con due spiragli e 12 finestrini.

Areazione

Tutti gli alloggi sono ben aerati con finestrini, osteriggi.
Ogni alloggio è provvisto di agitatori elettrici.
Il riscaldamento è fatto con stufe a resistenza elettrica.

Tende

La nave è provvista di una completa muta di tende. Tutti i ponti esposti sono rivestiti in madieri in teak.

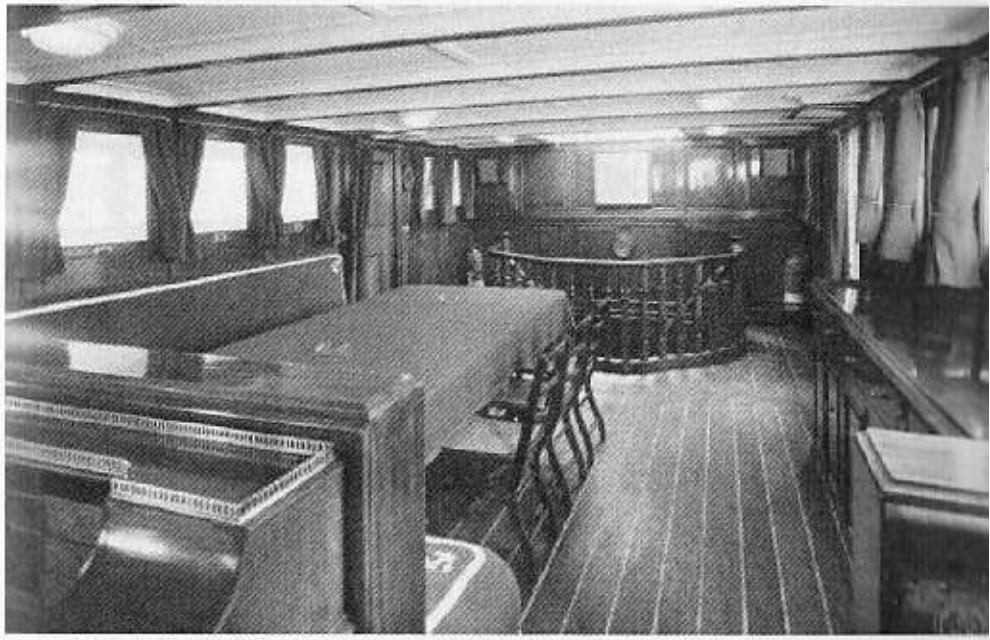
Ospedale

Un ambulatorio fornito di letto operatorio, mobili farmacia, attrezzi, lavandino.
Un'infermeria con 4 cuccette tipo regolamentare con tavoletta, sputacchiera, lavandino etc.
Una cabina isolamento con 4 posti come sopra.
Un locale igienico con bagno e W.C.

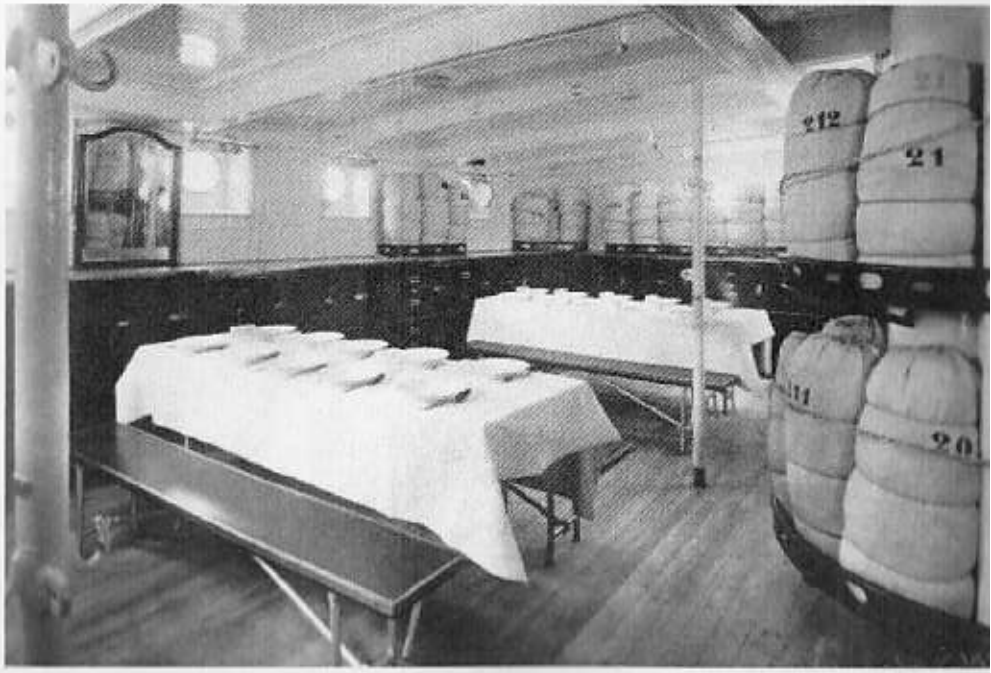
Acqua e cambuse

La provvista di bordo è di 50 ton di acqua dolce potabile in 5 casse indipendenti dallo scafo, debitamente cementate.
Esistono 3 celle refrigerate da 14 m^3 complessivi.
n. 1 cambusa.

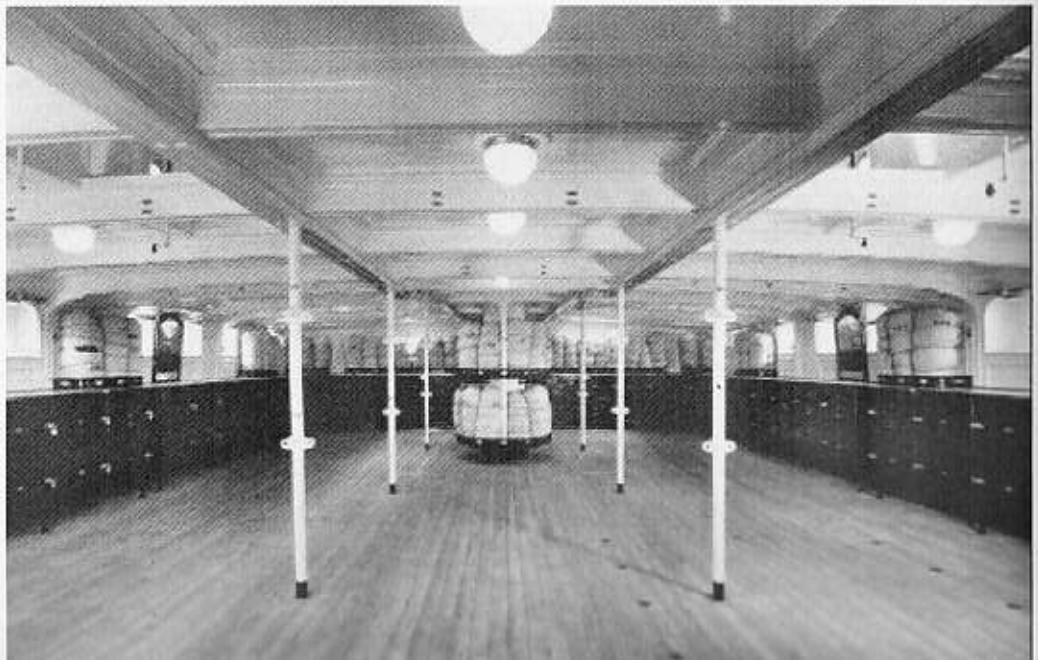
Cabina del Capitano



Sopra: salotto; Sotto: sala mensa.



Due viste della sala ove alloggiavano gli allievi



Crociere della nave Giorgio Cini negli anni:

1957 1961 1964

ISTITUTO "SCILLA"
N/S "GIORGIO CINI"
CROCIERA ESTIVA 1957
I^a CROCIERA Mg. 2060
II^a CROCIERA Mg. 1578
III^a CROCIERA Mg. 1560
TOT. Mg. 5206

Estratti dei libri di Bordo delle Crociere 1957 – 1961 - 1964

Allegato N. 1

ITINERARIO E PERCORSI DELLE CROCIERE ESTIVE ANNO 1957 : (GIUGNO-SETT.)

(Velocità media 4 miglia orarie)

1^ CROCIERA :

Inizio Crociera		alle ore 0000 del 14/VI		
Partenza da	VENEZIA	" " 1600 " 15/VI		
Arrivo a	BARI	dal 17/VI al 19/VI	per sosta 2 giorni	Mg. 330
Partenza da	BARI	dal 18/VI al 20/VI		
Arrivo a	VOLO (via Corinto)	dal 21/VI al 26/VI	per sosta 1 giorno	Mg. 560
Partenza da	VOLO	dal 22/VI al 27/VI		
Arrivo a	ISTAMBUL	dal 24/VI al 1/VII	per sosta 5 giorni	Mg. 330
Partenza da	ISTAMBUL	dal 29/VI al 6/VII		
Arrivo a	MESSINA	.....al 11/VII	per sosta 4 giorni	Mg. 840
Cambio Allievi a MESSINA		dal 12/VII al 14/VII		
			Totale	Mg.2060

II^ CROCIERA :

Partenza da	MESSINA	alle ore 0800 del 15/VII		
Arrivo a	CAGLIARI	dal 17/VII al 18/VII	per sosta 2 giorni	Mg. 315
Partenza da	CAGLIARI	dal 19/VII al 20/VII		
Arrivo a	MAHON	dal 21/VII al 23/VII	per sosta 2 giorni	Mg. 245
Partenza da	MAHON	dal 23/VII al 25/VII		
Arrivo a	VALENCIA	dal 25/VII al 28/VII	per sosta 4 giorni	Mg. 253
Partenza da	VALENCIA	dal 30/VII al 2/VIII		
Arrivo a	GENOVA	dal 4/VIII al 8/VIII	per sosta 2 giorni	Mg. 565
Partenza da	GENOVA	dal 6/VIII al 10/VIII		
Arrivo a	LA SPEZIA	..... il 11/VIII	per sista 4 giorni	Mg. 200
Cambio Allievi a : LA SPEZIA		dal 12/VIII al 14/VIII		
			Totale	Mg.1578

III^ CROCIERA :

Partenza da	LA SPEZIA	alle ore 0800 del 15/VIII		
Arrivo a	CIVITAVECCHIA	dal 16/VIII al 19/VIII	per sosta 3 giorni	Mg. 180
Partenza da	CIVITAVECCHIA	dal 19/VIII al 22/VIII		
Arrivo a (periplo Sicilia)	SIRACUSA	dal 25/VIII al 28/VIII	per sosta 2 giorni	Mg. 590

./.

- 2 -

Partenza da	SIRACUSA	dal 27/VIII al 29/VIII		
Arrivo a	RAGUSA	dal 30/VIII al 2/IX	per sosta 4 giorni	Mg. 44
Partenza da	RAGUSA	dal 4/IX al 6/IX		
Arrivo a	TRIESTE	dal 6/IX al 9/IX	per sosta 2 giorni	Mg. 2
Partenza da	TRIESTE	dal 6/IX al 10/IX		
Arrivo a	VENEZIA	..... il 12/IX		Mg.
Fine Crociera		alle ore 12 del 13/IX		
			Totale	Mg. 150
			Totale Generale	Mg. 520

EVENTUALE VARIANTE ALLA III^ CROCIERA

Questa III^ CROCIERA potrebbe, qualora ritenuto del caso per motivi di opportunità, subire una VARIANTE di itinerario, nel senso di includere, dopo la partenza da CIVITAVECCHIA la "toccata" nel porto di TRIPOLI, da raggiungersi direttamente anzichè circumnavigare la Sicilia.

L'Ambasciata Italiana a Tripoli lo gradirebbe molto nei riguardi degli italiani colà residenti.

Comunque, tale variante, potrà essere decisa ed ordinata in qualunque momento, anche nel corso della crociera stessa, a seconda delle circostanze, informandone in questo caso, in tempo, l'Ambasciata d'Italia.

Allo scopo, si riporta anche l'itinerario della III^ CROCIERA con inclusa la variante in oggetto.

Il percorso, in questa evenienza, aumenterà di circa 200 miglia.

III^ CROCIERA CON VARIANTE:

Partenza da	LA SPEZIA	alle ore 0800 del 15/VIII		
Arrivo a	CIVITAVECCHIA	dal 16/VII al 19/VIII	per sosta 3 giorni	Mg. 150
Partenza da	CIVITAVECCHIA	" 19/VIII " 22/VIII		
Arrivo a	TRIPOLI	" 22/VIII " 28/VIII	" " 4 "	" 550
Partenza da	TRIPOLI	" 26/VIII " 1/IX		
Arrivo a	SIRACUSA	" 28/VIII " 4/IX	" " 1 "	" 276
Partenza da	SIRACUSA	" 29/VIII " 5/IX		
Arrivo a	RAGUSA	" 31/VIII " 7/IX	" " 2 "	" 393
Partenza da	RAGUSA	" 2/IX " 9/IX		
Arrivo a	TRIESTE	" 8/IX "10/IX	" " 1 "	" 295
Arrivo a	VENEZIA	il 12/IX		60
Fine crociera		alle ore 1200 del 13/IX. -	Totale Miglia	1724

Allegato N. 2

PROGRAMMA D'ISTRUZIONE E DI ADDESTRAMENTO DURANTE LA CROCIERA DELLA NAVE SCUOLA GIORGIO CINI: PERIODO GIUGNO - SETTEMBRE 1957. -

o°o

1) INQUADRAMENTO ALLIEVI: (N. 80 ALLIEVI)

1. - Divisi in due GUARDIE e ciascuna guardia in 4 SQUADRE, nei riguardi dei servizi in porto ed in navigazione.
2. - Assegnazione posto di manovra normale.
   - Assegnazione posto di manovra alla vela; (tutti; per guardia; persquadra)
   - Posto d'incendio; di pulizia e lavori di manutenzione nave, ecc.

2) SERVIZI PRINCIPALI DI NAVIGAZIONE:

- Di vedetta; di guardia al timone; di armamento di guardia alla lancia di salvataggio (esercitazioni relative); di piantone in plancia; di scolta in camerone.

3) - SERVIZI PRINCIPALI IN PORTO:

- Di guardia al barcarizzo; di scolta in camerone; di armamento motoscafo.

4) - ESERCITAZIONI DI NAVIGAZIONE STIMATA E COSTIERA: (Tutti)

1 - Studio preparatorio delle rotte sulla carta. Consultazione dei Libri Nautici (Portolani, Elenchi Fari e Fanali, ecc .)
2 - Esercizi sulla correzione e conversione delle rotte e dei rilevamenti. Uso delle tabelle delle deviazioni. Verifica delle bussole e dei grafometri; rettifica delle linee di fede.
3 - Punto nave con Rilevamenti alla bussola; con l'uso dei grafometri; con misure di angoli orizzontali (sestante e staziografo)
4 - Allineamenti di sicurezza - Rilevamenti di sicurezza - Precauzioni ed operazioni per gli atterraggi ed in passaggi in vicinanza di pericoli; Riconoscimento della costa; Identificazione dei Fari e Fanali; Segnali da nebbia; Entrata ed uscita dai porti; Misura della velocità e del cammino della nave (solcometro-mezzi di fortuna); Problemi sulle correnti; Previsione delle maree (Libri)
5 - Applicazione delle regole per evitare gli abbordi in mare.
6 - Manovre delle ancore nei porti; Manovre di ormeggio e disormeggio; Andare alla fonda in porto o in rada in punto non prestabilito (scelta del punto). Precauzioni di una nave alla fonda; Distesa e ricupero di un ancorotto con imbarcazione, ecc.
7 - Le scritture sul Brogliaccio e sugli altri Libri Nautici.

Segue allegato n. 2

- 2 -

5) - IL SERVIZIO METEOROLOGICO A BORDO :

1 - Uso del barometro, barografo, psicometro; Cartine meteorologiche; Interpretazione dei gradienti barometrici, dellefronti fredde e delle fronti calde, le'bcclusioni", delle caratteristiche delle nubi, ecc. per le previsioni del tempo. Interpretazione del testo in inglese del Bollettino di Malta per il Mediterraneo, cartina relativa (ed esercizio di traduzione dall'inglese). Altri Bollettini italiani.

6) - ADDESTRAMENTO ALLE SEGNALAZIONI OTTICHE:

1 - Con bandiere a riva (Codice internazionale dei segnali)
2 - Con bandiere a mano (banderuole)
3 - Con sistema luminoso a tasto (testa d'albero - Donath, Trappola)

7) - TENUTA DELLE BUSSOLE MAGNETICHE (in particolare per allievi nautici)

1 - Determinazione della deviazione per una data prora: con allineamenti, con azimut di sole o con altro astro basso sull'orizzonte, con la polare.
2 - Giri di bussola in moto; tagliando allineamenti, con il sole o altri astri (diagramma della variazione degli azimut); col metodo del rilevamento di un oggetto molto lontano di cui non si conosce il rilevamento magnetico. Compilazione delle curve delle deviazioni e delle "tabelle". Significato dei coefficienti delle deviazioni.
3 - Compensazione speditiva, o ritocco della compensazione con giri in moto (bussola di poppa destinata a tale uso).
4 - Quale utile esercizio, determinazione della declinazione magnetica in ma

8) - IMPIEGO DELLA GIROBUSSOLA:

- Pratico approntamento della Girobussola "madre" di bordo; messa in fase delle ripetitrici - Uso dell'apparecchiatura del Giro-pilota (pel governo automatico del timone)
Tali apparecchiature di bordo sono della "Casa" Sperry.

9) - NAVIGAZIONE ASTRONOMICA : (solo allievi nautici)

1 - Impiego del sestante, verifiche e rettifiche; Misure di angoli orizzontali e verticali di oggetti terrestri; Misure di altezze di astri (correzioni); Preparazione preventica del sestante (calcolo) per poter osservare pianet

Segue allegato n. 2

o stelle più brillanti, di giorno; Latitudine con osservazione meridiana o circumeridiana di sole; con la polare. Calcolo delle Rette d'Altezza; Impiego di Retta d'Altezza isolata. Commento sulle varie Tavole per i calcoli, criteri per la scelta delle tavole stesse.
Avvertenze e norme generali per la condotta della navigazione astromomica.

2 - Uso delle Tavole Nautiche e varie; Effemeridi; Calcolo del sorgere e del tramonto del sole, della luna, di altri astri, loro passaggio in meridiano.

10) - APPARECCHIATURE RADIOELETTRICHE IN AUSILIO ALLA NAVIGAZIONE:

1 - Brevi lezioni di "richiamo" sulla struttura del Radar e sulla propagazione delle microonde. (Differenza del principio di funzionamento nei confronti della Televisione).
2 - Pratico approntamento e regolazione del RADAR di bordo all'impiego. (Radar Decca Navigatoro portata da 50 metri a 25 miglia, onda 3 cm.)
3 - Impiego del Radar nella navigazione costiera.
4 - Impiego del Radar come mezzo anti-collisione (mezzo di "ausilio" che "diminuisce" i rischi di collisione - Cenni sugli studi in atto per una regolamentazione internazionale Radar per evitare gli abbordi in mare).
5 - Effetti dei piovaschi e del mare nella visione RADAR; Falsi echi. Echi di coste e di naviglio o boe; Carte e Portolani Radar (stato delle realizzazioni in corso in campo internazionale) , Oggetti a terra o boe con miragli Radar.
6 - Il RADIOGONIOMETRO; suo impiego per il Rilevamento di Radiofari; Rilevamenti da parte di Radiogoniometri di terra, della Stazione R.T. di bordo emittente. Uso di detti rilevamenti per gli atterraggi in zone con tempo in prevalenza nebbioso. Uso di un solo rilevamento combinato con scandagli.

11) - I SISTEMI DI RADIO ASSISTENZA ALLA NAVIGAZIONE (Solo allievi Nautici)

Brevi lezioni sui principi e sull'impiego dei principali sistemi di Radio Assistenza :

1 - I RADIOFARI (a mezzo del Radiogoniometro a bordo)
2 - LE RADIOGUIDE (a mezzo del comune ricevitore R.T. di bordo)
3 - SISTEMA SHORAN (di assistenza alla navigazione costiera. Basato sull'uso del Radar di bordo mediante echi di appositi Radar sistemati in particolari punti della costa).
4 - SISTEMA LORAN (di assistenza alla navigazione a grande distanza, richiede l'impiego di tre trasmettitori speciali e di un ricevitore speciale a bordo ed è basato sulla differenza tra i tempi impiegati da segnali radio provenienti da punti diversi per giungere in uno stesso punto; la misura di detta differenza è ottenuta con una apparecchiatura speciale).

Segue allegato n. 2

5 - SISTEMA DECCA (di assistenza alla navigazione a grande distanza; ar
go al LORAN ma si basa sulla misura della differen
"di fase" tra due segnali "continui").

(Dato che oggi, ancora moltissimi ufficiali conoscono poco o male l'esiste
ed il funzionamehto di queste ultime apparecchiature che troveranno invece
sto utile applicazione di ausilio alla navigazione moderna, si ritiene utilissi
che i giovani Allievi Nautici ne vengno sufficientemente edotti con brevi lezi
che forniscano loro poche ma chiare idee).

12) - ESERCITAZIONI ALLA VELA:

Esecuzione delle manovre classiche e fondamentali del veliero:
Orzare o Puggiare di poche quarte - Da fil di ruota passare in bolina - D
la bolina passare in fil di ruota - Viramenti di bordo in prua o in poppa -
Mettere in panna (quando possibile combinato con esercitazione di messa
a mare di imbarcazione per "uomo in mare") - Andare all'ancoraggio in
rada alla vela o lasciare l'ancoraggio mettendo alla vela.

13) - SERVIZI DEI MACCHINISTI - COSTRUTTORI NAVALI - ELETTRICISTI:

1 - Allievi macchinisti (e motoristi) - turno di guardia in macchina e ma
chinari ausiliari.
2 - Allievi costruttori (Maestri d'ascia) - servizi allo scafo e lavori vari
3 - Allievi elettricisti - Agli elettrogeneratori e materiale E. di bordo i
generale.
Tutti partecipano alle istruzioni marinaresche.

14) - ISTRUZIONI GENERALI VARIE :

Brevi conferenze o lezioni di carattere istruttivo-educativo in genere o a
tinenti alla professione o illustranti le caratteristiche storiche, artistic
e commerciali dei porti di imminente arrivo, e dei monumenti od opere
rie che saranno possibilmente visitate.
Nei porti, quindi, visite di interesse tecnico od educativo in genere a sec
da delle possibilità e delle caratteristiche delle località.

Segue allegato n. 2

- 3 -

o stelle più brillanti, di giorno; Latitudine con osservazione meridiana o circumeridiana di sole; con la polare. Calcolo delle Rette d'Altezza; Impiego di Retta d'Altezza isolata. Commento sulle varie Tavole per i calcoli, criteri per la scelta delle tavole stesse.
Avvertenze e norme generali per la condotta della navigazione astromomica.

2 - Uso delle Tavole Nautiche e varie; Effemeridi; Calcolo del sorgere e del tramonto del sole, della luna, di altri astri, loro passaggio in meridiano.

10) - APPARECCHIATURE RADIOELETTRICHE IN AUSILIO ALLA NAVIGAZIONE:

1 - Brevi lezioni di "richiamo" sulla struttura del Radar e sulla propagazione delle microonde. (Differenza del principio di funzionamento nei confronti della Televisione).
2 - Pratico approntamento e regolazione del RADAR di bordo all'impiego. (Radar Decca Navigatoro portata da 50 metri a 25 miglia, onda 3 cm.)
3 - Impiego del Radar nella navigazione costiera.
4 - Impiego del Radar come mezzo anti-collisione (mezzo di "ausilio" che "diminuisce" i rischi di collisione - Cenni sugli studi in atto per una regolamentazione internazionale Radar per evitare gli abbordi in mare).
5 - Effetti dei piovaschi e del mare nella visione RADAR; Falsi echi. Echi di coste e di naviglio o boe; Carte e Portolani Radar (stato delle realizzazioni in corso in campo internazionale) , Oggetti a terra o boe con miragli Radar.
6 - Il RADIOGONIOMETRO; suo impiego per il Rilevamento di Radiofari; Rilevamenti da parte di Radiogoniometri di terra, della Stazione R. T. di bordo emittente. Uso di detti rilevamenti per gli atterraggi in zone con tempo in prevalenza nebbioso. Uso di un solo rilevamento combinato con scandagli.

11) - I SISTEMI DI RADIO ASSISTENZA ALLA NAVIGAZIONE (Solo allievi Nautici)

Brevi lezioni sui principi e sull'impiego dei principali sistemi di Radio Assistenza :

1 - I RADIOFARI (a mezzo del Radiogoniometro a bordo)
2 - LE RADIOGUIDE (a mezzo del comune ricevitore R. T. di bordo)
3 - SISTEMA SHORAN (di assistenza alla navigazione costiera. Basato sull'uso del Radar di bordo mediante echi di appositi Radar sistemati in particolari punti della costa).
4 - SISTEMA LORAN (di assistenza alla navigazione a grande distanza, richiede l'impiego di tre trasmettitori speciali e di un ricevitore speciale a bordo ed è basato sulla differenza tra i tempi impiegati da segnali radio provenienti da punti diversi per giungere in uno stesso punto; la misura di detta differenza è ottenuta con una apparecchiatura speciale).

Segue allegato n. 2

- 4 -

5 - SISTEMA DECCA (di assistenza alla navigazione a grande distanza; a go al LORAN ma si basa sulla misura della differe "di fase" tra due segnali "continui").

(Dato che oggi, ancora moltissimi ufficiali conoscono poco o male l'esist ed il funzionamento di queste ultime apparecchiature che troveranno, invec sto utile applicazione di ausilio alla navigazione moderna, si ritiene utilis che i giovani Allievi Nautici ne vengno sufficientemente edotti con brevi lez che forniscano loro poche ma chiare idee).

12) - ESERCITAZIONI ALLA VELA:

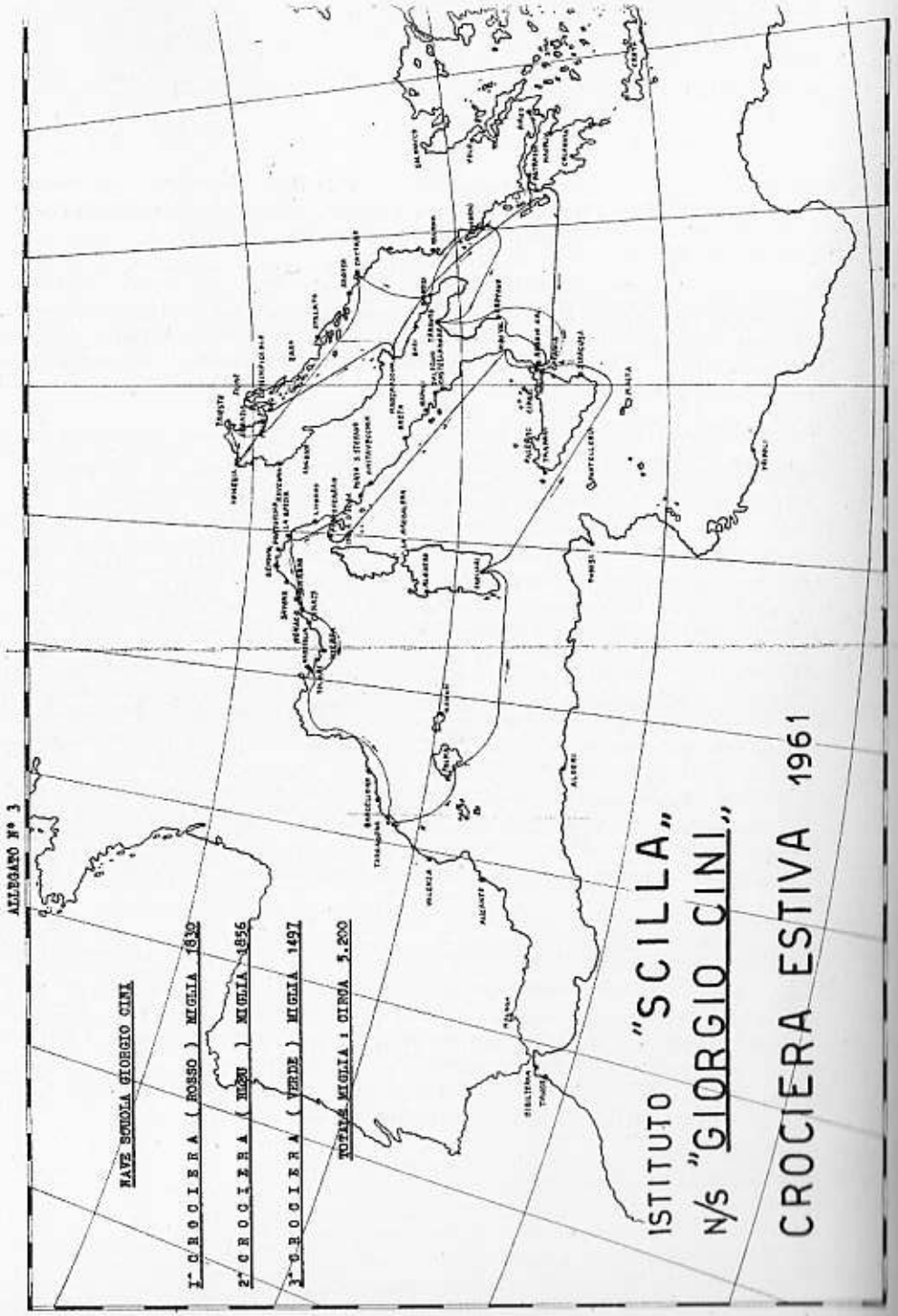
Esecuzione delle manovre classiche e fondamentali del veliero:
Orzare o Puggiare di poche quarte - Da fil di ruota passare in bolina - la bolina passare in fil di ruota - Viramenti di bordo in prua o in poppa Mettere in panna (quando possibile combinato con esercitazione di mess a mare di imbarcazione per "uomo in mare") - Andare all'ancoraggio in rada alla vela o lasciare l'ancoraggio mettendo alla vela.

13) - SERVIZI DEI MACCHINISTI - COSTRUTTORI NAVALI - ELETTRICIST

1 - Allievi macchinisti (e motoristi) - turno di guardia in macchina e ma chinari ausiliari.
2 - Allievi costruttori (Maestri d'ascia) - servizi allo scafo e lavori var
3 - Allievi elettricisti - Agli elettrogeneratori e materiale E. di bordo generale.
Tutti partecipano alle istruzioni marinaresche.

14) - ISTRUZIONI GENERALI VARIE :

Brevi conferenze o lezioni di carattere istruttivo-educativo in genere o tinenti alla professione o illustranti le caratteristiche storiche, artisti e commerciali dei porti di imminente arrivo, e dei monumenti od opere rie che saranno possibilmente visitate.
Nei porti, quindi, visite di interesse tecnico od educativo in genere a se da delle possibilità e delle caratteristiche delle località.



ALLEGATO N° 1

ITINERARI E PERCORSI DEI TRE TURNI DELLA CROCIERA ESTIVA ANNO 1961

(PERIODO : 14 GIUGNO - 14 SETTEMBRE)

1° C R O C I E R A

Part. VENEZIA	Alle ore 10.30 del 14/6			
Arr. ABBAZIA (Jugoslavia)		il 15/6 = sosta 2 g. =	Miglia	1
Part. ABBAZIA		il 17/6 =		
Arr. MANFREDONIA	dal 19/6	al 20/6 = " 2 g. =	"	3
Part. MANFREDONIA	dal 21/6	al 22/6 = "		
Arr. PATRASSO (Grecia)	dal 24/6	al 26/6 = " 3 g. =	"	4
Part. PATRASSO	dal 27/6	al 29/6 =		
Arr. VIBO VALENTIA	dal 30/6	al 2/7 = " 2 g. =	"	4
Part. VIBO VALENTIA	dal 2/7	al 4/7 =		
Arr. PORTOFERRAIO	dal 5/7	al 7/7 = " 2 g. =	"	4
Part. PORTOFERRAIO	dal 7/7	al 9/7 =		
Arr. LA SPEZIA		il 10/7 = " 5 g. =	"	1
		Totale		18

CAMBIO ALLIEVI A LA SPEZIA DAL 10 AL 14/7

2° C R O C I E R A

Part. LA SPEZIA		il 15/7		
Arr. MONACO (Principato)		il 16/7 = sosta 2 g. =	Miglia	16
Part. MONACO		il 18/7 =		
Arr. MARSIGLIA (Francia)	dal 19/7	al 20/7 = " 3 g. =	"	19
Part. MARSIGLIA	dal 22/7	al 23/7 =		
Arr. TARRAGONA (Spagna)	dal 24/7	al 25/7 = " 3 g. =	"	31
Part. TARRAGONA	dal 27/7	al 28/7 =		
Arr. PALMA MAIORCA (Spagna)	dal 29/7	al 30/7 = " 2 g. =	"	27
Part. PALMA MAIORCA	dal 31/7	al 1/8. = "		

Arr. CAGLIARI	dal 4/8	al 5/8 = sosta 2 g.	=Miglia 480
Part. CAGLIARI	dal 6/8	al 7/8 =	
Arr. MESSINA		il 11/8= " 5 g.	" 480
		Totale	1856

CAMBIO ALLIEVI A MESSINA DALL'11 AL 15/8

3ª C R O C I E R A

Part. MESSINA		il 16/8	
Arr. TARANTO		il 19/8 = sosta 3 g.	=Miglia 313
Part. TARANTO		il 22/8 =	
Arr. CORFU' (Grecia)	dal 23/8	al 25/8 = " 3 g.	= " 224
Part. CORFU'	dal 26/8	al 28/8 =	
Arr. BRINDISI	dal 28/8	al 31/8 = " 3 g.	= " 188
Part. BRINDISI	dal 31/8	al 3/9=	
Arr. CATTARO (Jugoslavia)	dal 2/9	al 5/9 = " 3 g.	= " 200
Part. CATTARO	dal 5/9	al 8/9 =	
Arr. TRIESTE	dal 8/9	al 10/9 = " 2 g.	= " 510
Part. TRIESTE		il 12/9 =	
Arr. VENEZIA		il 14/9 per termine crociera	70
		Tot. Miglia	1497

IL TOTALE COMPLESSIVO DELLE MIGLIA PER LE TRE CROCIERE: CIRCA 5.200 MIGLIA

TERMINE CROCIERA : ALLE ORE 00.00 DEL 15/9

ALLEGATO N° 2

PROGRAMMA D'ISTRUZIONE ED ADDESTRAMENTO

1) - INQUADRAMENTO ALLIEVI - (N° 80 ALLIEVI PER OGNI TURNO)

1. Divisi in due guardie e ciascuna guardia in 4 squadre, nei riguardi dei servizi in Porto ed in Navigazione.
2. Assegnazione Posto di manovra normale - di manovra alla vela - di lavoro e pulizia - posto d'incendio e di emergenza.

2) - SERVIZIO DI NAVIGAZIONE

Di vedetta - di guardia al timone - di armamento lancia salvataggi per "uomo in mare" - (esercitazioni relative) - di servizio in plancia - di scolta alloggio allievi.

3) - SERVIZIO DI PORTO

Di guardia al barcarizzo - di scolta alloggio allievi - di armamento motoscafo o lancia a remi.

4) - NAVIGAZIONE COSTIERA E STIMATA - (ALLIEVI CAPITANI)

1. Studio preparatorio delle rotte sulla carta - Consultazione libri nautici (Portolani, Elenco Fari e Fanali, ecc.)
2. Correzione e conversione delle rotte o dei rilevamenti - tabelle di deviazione delle bussole - verifiche delle bussole e dei grafometri, rettifiche.
3. Punto nave con rilevamenti, uso del grafometro - Allineamenti e rilevamenti di sicurezza - Punto nave con misure di angoli orizzontali - Precauzioni negli "atterraggi", in passaggi in vicinanza di pericoli - Riconoscimento della costa, identificazione dei Fari e Fanali - Correnti, maree.

segue : ALLEGATO N° 2

- 4. Applicazione delle norme per evitare gli abbordi in mare. - Navigazione con nebbia.
5. Tenuta del "brogliaccio di plancia" e degli altri "giornali di bordo".

- NAVIGAZIONE ASTRONOMICA - (ALLIEVI CAPITANI NAUTICI, ESCLUSO PADRONI MARITTIMI)

1. Sestante, sue verifiche e rettifiche - Misure di angoli orizzontali e verticali di oggetti terrestri.
2. Misura delle altezze degli astri.(sole, luna, pianeti, stelle e correzioni relative altezze osservate).
3. Rette d'altezza - Impiego di una retta d'altezza isolata - Sorgere e tramonto degli astri - Passaggio in meridiano - Effemeridi e Tavole Nautiche.

- TENUTA DELLE BUSSOLE MAGNETICHE - (ALLIEVI CAPITANI)

Verifiche e manutenzioni - Determinazioni delle deviazioni con oggetti terrestri, con allineamenti - con azimut di astri, con la polare - In moto con oggetto molto lontano di cui non si conosce l'azimut. Tabelle delle deviazioni - Cenni sulla compensazione speditiva.

- CENNI SULLA GIROBUSSOLA (ALLIEVI CAPITANI E MACCHINISTI)

Pratico approntamento della Girobussola di bordo (Sperry con due ripetitori).

- ESERCITAZIONI MARINARESCHE (ALLIEVI CAPITANI)

Manovra delle ancore - Manovra delle imbarcazioni per messa in mare e virare a bordo (grue) - Manovre fisse e correnti del veliero - Bordare, imbrogliare e serrare le vele (fiocchi, stralli, rande, vele

segue : ALLEGATO N° 2

quadre) - Le manovre classiche del veliero: di orzata, di puggiata per virare di bordo in prora, per virare di bordo in poppa - panna il veliero nel cattivo tempo, la cappa.

9) - IMPIEGO DEL RADAR - (ALLIEVI CAPITANI)

Cenni sul funzionamento del Radar, sulla propagazione delle microonde - Pratico approntamento del Radar di bordo - Impiego del Rada nella navigazione costiera, negli atterraggi - impiego come mezzo ausiliario anticollisione (elementi principali di cinematica navale con soluzione dei problemi graficamente con rapportatore-diagramma Strumenti che tendono a "meccanizzare" la soluzione di detti proble mi - Disturbi Radar (piovaschi, mare grosso, ecc.).

10) - CENNI SUI SISTEMI DI RADIO ASSISTENZA ALLA NAVIGAZIONE - (ALLIEVI CAPITANI)

Radiofari - Radioguide - Sistema SHORAN (Ass.Navig.Cost.) - Sistem LORAN (Ass.Navig.grande distanza) - Sistema DECCA.

11) - SERVIZIO METEOROLOGICO A BORDO - (ALLIEVI CAPITANI)

Barometro, Barografo, Psicometro, Termometro massima e minima - Co tine meteorologiche compilate con i dati ricevuti dai radiomessaggi Carte sinottiche e carte di analisi al suolo - Bollettini Meteo - Interpretazione dei gradienti barometrici - Isobare, isallobare ne le previsioni - Genesi dei cicloni tropicali, genesi dei cicloni ne le zone temperate (teoria della Scuola Norvegese) - Anticicloni - Frontologia (masse d'aria, fronti caldi e fronti freddi, cunei, ac cature, selle, promontori, la particolare saccatura a V) - Sistemi nuvolosi particolari a ciascuna delle situazioni meteo suddette e carattere del tempo che le caratterizza - Interpretazione del P

tino Meteo di Malta per il Mediterraneo - Norme generali per la previsione del tempo.

12) - SERVIZIO SEGNALI - (ALLIEVI CAPITANI)

Codice internazionale dei segnali a bandiere - Esercitazioni con segnalazioni morse ottiche (testa d'albero - donath).

13) - VARIE CHE INTERESSANO LA NAVE MERCANTILE-(TUTTI)

I documenti di bordo alla partenza ed all'arrivo - Delle varie e delle assicurazioni - Norme generali per la caricazione - Carico e sicurezza della navigabilità della nave.

14) - PROGRAMMA ALLIEVI MACCHINISTI E MECCANICI NAVALI.

1. Doveri del Macchinista a bordo - Prevenzione incendi.
2. Vari tipi di motori endotermici - Confronti dei vantaggi e svantaggi tra motori e macchina a vapore alternativa ed a turbina - Vari tipi di caldaia.
3. Rilievo dei diagrammi per determinare la potenza indicata.
4. Combustibile e lubrificanti - Ciclo dell'olio nei motori - Vari tipi di depuratori d'olio.
5. Pompe di raffreddamento - Le condizioni migliori per ottenere il massimo rendimento.
6. Consumi rispetto alle velocità ed all'autonomia.
7. Macchinari ausiliari (Gruppi elettrogeni, vari tipi di motrici del timone, argano salpa-ancore, verricelli, frigoriferi, girobussola).
8. Servizio di guardia in macchina ed ai Gruppi elettrogeni.
9. I circuiti elettrici di bordo, i quadri di distribuzione, strumenti elettrici di misura.

10. Le avarie più frequenti, norme per prevenirle o eliminarle; manutenzioni e piccoli lavori di bordo.

15) - PROGRAMMA ELETTRICISTI DI BORDO (ALLIEVI IST.PROF. DI STATO "GIOCINI")

I circuiti elettrici di bordo - Quadri di distribuzione - Luce e forza - Carica degli accumulatori, manutenzione, trattamento - Condotta dei gruppi elettrogeni - Gruppi convertitori - Impiego della corrente continua ed alternata a bordo - Le avarie più frequenti nelle macchine elettriche, avvertenze per prevenirle o eliminarle - Condotta della girobussola (Sperry di bordo).

16) - PROGRAMMA RADIOTELEGRAFISTI - (ALLIEVI ISTITUTO PROF. DI STATO "GIO CINI")

1. Turno giornaliero di servizio normale di 8 ore.
2. Durante il turno:
   - ascolto sulle frequenze di sicurezza (500 Kc/s) e ricezione "Liste traffico" (TFC LIST) date dalle stazioni costiere italiane ed estere secondo gli orari e frequenze prescritte.
   - Ricezione bollettini METEO che interessano la navigazione, in particolare Malta Radio.
   - Ricezione "Avvisi ai Naviganti" (Navigational Warnings) che interessano la sicurezza della navigazione.
   - Ricezione della Stampa Italiana (destinata agli equipaggi della Marina Merc. italiana, da Roma-Radio e da Agenzia ANSA).
   - Ascolto delle istruzioni che verranno date dal C.I.R.M. (Centro Italiano Radio Medico) per l'assistenza medica degli equipaggi in navigazione (con particolare riguardo agli allievi Nautici Capitani).

segue : ALLEGATO N° 2

- Esercitazioni di segnalazione con sistema luminoso "Morse" (Testa d'albero).
- Istruzioni ed esercitazioni sugli apparati r.t. di emergenza (apparato di soccorso - apparato per lance salvataggio - segnalatore automatico di soccorso, ecc.).
- Ricezione degli Stop orari per il Comando di bordo, addestramento ai diversi sistemi di "segnali orari".
- Manutenzione batterie accumulatori, carica, trattamento.
- Esercitazioni di messa a punto del Radar di bordo (anche gli allievi capitani).
- Brevi lezioni che illustrano i regolamenti che disciplinano il servizio r.t. commerciale e relativa "amministrazione".
- Doveri circa il "segreto d'ufficio" sulle comunicazioni intercettate ed in genere sul traffico r.t. trasmesso e ricevuto.

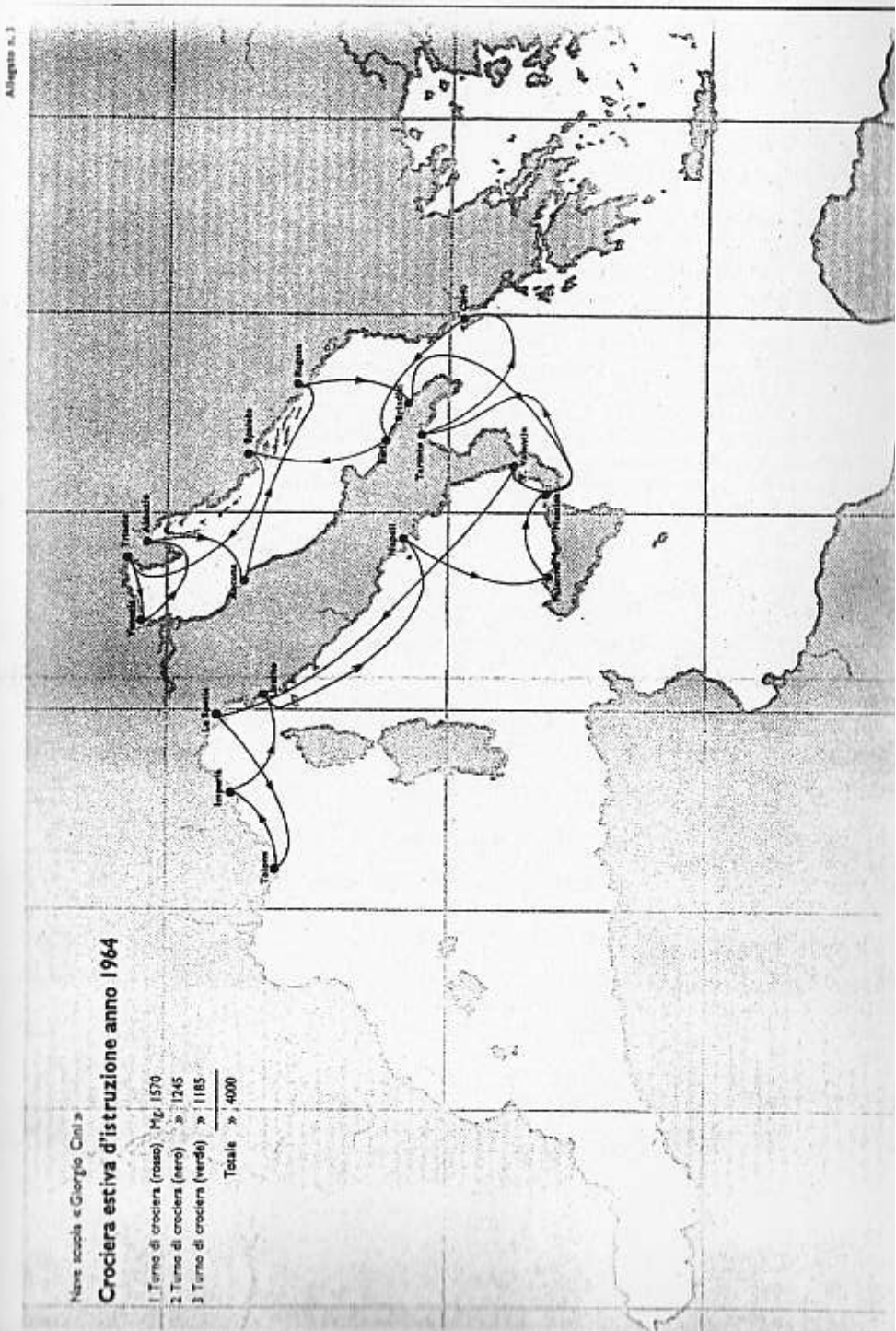
3. Partecipazione alle esercitazioni marinaresche comuni a tutti gli allievi imbarcati.

17) - NOZIONI SUL CENTRO INTERNAZIONALE RADIO - MEDICO (IN PARTICOLARE ALLIEVI CAPITANI E RADIOTELEGRAFISTI)

1. Procedure e orari per richiedere la preziosa assistenza medica in navigazione.
2. Manuale "MEDRAD" - I bollettini del C.R.M.

18) - ISTRUZIONI GENERALI VARIE (TUTTI)

Brevi conferenze di carattere istruttivo-educativo in genere o attinenti la professione, o illustrative delle caratteristiche storiche, artistiche, commerciali, industriali dei porti di imminente arrivo e delle località che possibilmente saranno visitate.



10)

ALLEGATO N° 4

FAC - SIMILE

DELLE DISPOSIZIONI PER L'ORGANIZZAZIONE NORMATIVA - ESECUTIVA DELLE TRE CROCIERE D'ISTRUZIONE DELLA NAVE SCUOLA "GIORGIO CINI" PER IL PERIODO 15 GIUGNO - 15 SETTEMBRE 1964

1) Le tre crociere avranno inizio rispettivamente :

- 1^ CROCIERA amministrativamente il 14 giugno a VENEZIA
- 2^ CROCIERA ..... il 14 luglio a LA SPEZIA
- 3^ CROCIERA ..... il 14 agosto a MESSINA

Alle crociere in argomento potranno partecipare gli allievi dell'Istituto Professionale di Stato per le Attività Marinare "Giorgio Cini" di Venezia e gli allievi degli Istituti Tecnico-Nautici promossi nel corso del corrente anno scolastico 1963-64, della 3^ e 4^ classe delle Sezioni "Capitani" e "Macchinisti", secondo quanto appresso predisposto

1^ CROCIERA

VENEZIA	imbarco il 14 giugno; partenza il mattino del 15 giugno	
ABBAZIA (Jugoslavia)	arr. 16-17 "	- part. 18-19 giugno
ANCONA	arr. 19-20 "	- part. 22-23 giugno
RAGUSA (Jugoslavia)	arr. 24-25 "	- part. 26-27 giugno
BRINDISI	arr. 27-29 "	- part. 30 giugno - 2 luglio
VIBO VALENTIA	arr. 2 - 4 luglio	- part. 5 - 7 luglio
LA SPEZIA	arr. 10 luglio (per cambio allievi)	

Ripartizione dei posti :

Istituti Nautici di Venezia (11 allievi) - Trieste (14 allievi) - Ancona (8 allievi) - Bari (8 allievi) - Brindisi (7 allievi) - Manfredonia (2 allievi) - Ortona (4 allievi) - Termoli (2 allievi) - Istituto Prof. Att. Marinare "Giorgio Cini" (24 allievi) - Totale N° 80 allievi

Gli allievi dovranno affluire a VENEZIA (Isola di San Giorgio Maggiore, presso Istituto Scilla) il mattino del 14 giugno 1964.

11)

2^ CROCIERA

LA SPEZIA	part. 15 luglio
TOLONE (Francia)	arr. 17-18 luglio - part. 20-21 luglio
IMPERIA	arr. 22-23 luglio - part. 24-25 luglio
LIVORNO	arr. 26-27 luglio -, part. 29-30 luglio
NAPOLI	arr. 31 luglio - 1 agosto - part. 3-4 agosto
PALERMO	arr. 5-6 agosto - part. 8-9 agosto
MESSINA	arr. 11 agosto (per cambio allievi)

Ripartizione dei posti :

Istituti Nautici di La Spezia (7 allievi) - Genova (12 allievi) - Savona (4 allie Camogli (5 allievi) - Livorno (7 allievi) - Roma (6 allievi) - Gaeta (8 allievi) gliari (5 allievi) Carloforte (2 allievi) - Istituto Prof. di Stato "Giorgio Cini" allievi) - Totale N° 80 allievi

Gli allievi dovranno affluire a LA SPEZIA il mattino del 13 luglio

3^ CROCIERA

MESSINA	part. il 16 agosto
TARANTO	arr. 18-19 agosto - part. 21-22 agosto
CORFU' (Grecia)	arr. 23-24 agosto - part. 26-27 agosto
BARI	arr. 28-29 agosto - part. 31 agosto - 1 settembre
SPALATO (Jugoslavia)	arr. 2-4 settembre - part. 5-7 settembre
TRIESTE	arr. 8-11 settembre - part. 12-14 settembre
VENEZIA	arr. 15 settembre (per termine crociera)

12)

Ripartizione dei posti :

Istituti Nautici di Messina (8 allievi) - Palermo (9 allievi) - Catania (7 allievi) - Trapani (5 allievi) - Riposto (3 allievi) - Napoli (9 allievi) - Procida (5 allievi) - Sorrento (8 allievi) - Pizzo Calabro (2 allievi) - Istituto Prof. di Stato per le Att. Marinare "Giorgio Cini" (24 allievi) - Totale N° 80 allievi

Gli allievi dovranno affluire a MESSINA il mattino del 14 agosto.

2) Ai Porti capolinea di :

VENEZIA - LA SPEZIA - MESSINA gli allievi dovranno arrivare puntualmente il mattino del giorno indicato per ciascuna crociera, dovendosi svolgere con le locali Capitanerie di Porto tutte le pratiche necessarie per il loro imbarco.

Gli allievi dovranno essere muniti :

- del proprio libretto di navigazione;
- del certificato di visita medica preventiva rilasciato dalla Cassa Marittima. La visita dovrà essere effettuata non prima di 5 giorni dalla data dell'effettivo imbarco;
- del prescritto nulla osta Militare per imbarco su navi destinate all'estero, per gli allievi delle classi 1946 - 1945 - 1944 - 1943 e più anziane, regolarmente registrato nel libretto di navigazione;
- del certificato internazionale di rivaccinazione (antivaiolosa) da farsi presso il medico della Sanità Marittima.

3) CLASSI PARTECIPANTI ALLE CROCIERE:

Alle crociere potranno partecipare gli allievi meritevoli della 4ª classe e 5ª classe degli Istituti Nautici, Sezione Capitani e Macchinisti, promossi a dette classi nel corrente anno scolastico 1963/64.

I Presidi dei singoli Istituti sono autorizzati a completare il numero dei posti assegnati, con altri allievi meritevoli della 4ª classe rimandati in qualche materia o con altri promossi alla 3ª classe, qualora non si raggiungesse il numero con gli altri allievi aventi diritto.

La scelta degli allievi partecipanti alle crociere, per ciascuna delle due Sezioni, sarà fatta secondo una graduatoria di merito nella misura di circa due terzi di Capitani e un terzo di Macchinisti (non rigorosamente tassativo).

Il Preside dell'Istituto Prof. di Stato per le Attività Marinare "Giorgio Cini" di Venezia, stabilirà il numero degli allievi, per ciascuna specialità professionale, che parteciperanno alle varie crociere, limitatamente ai posti assegnati all'Istituto stesso.

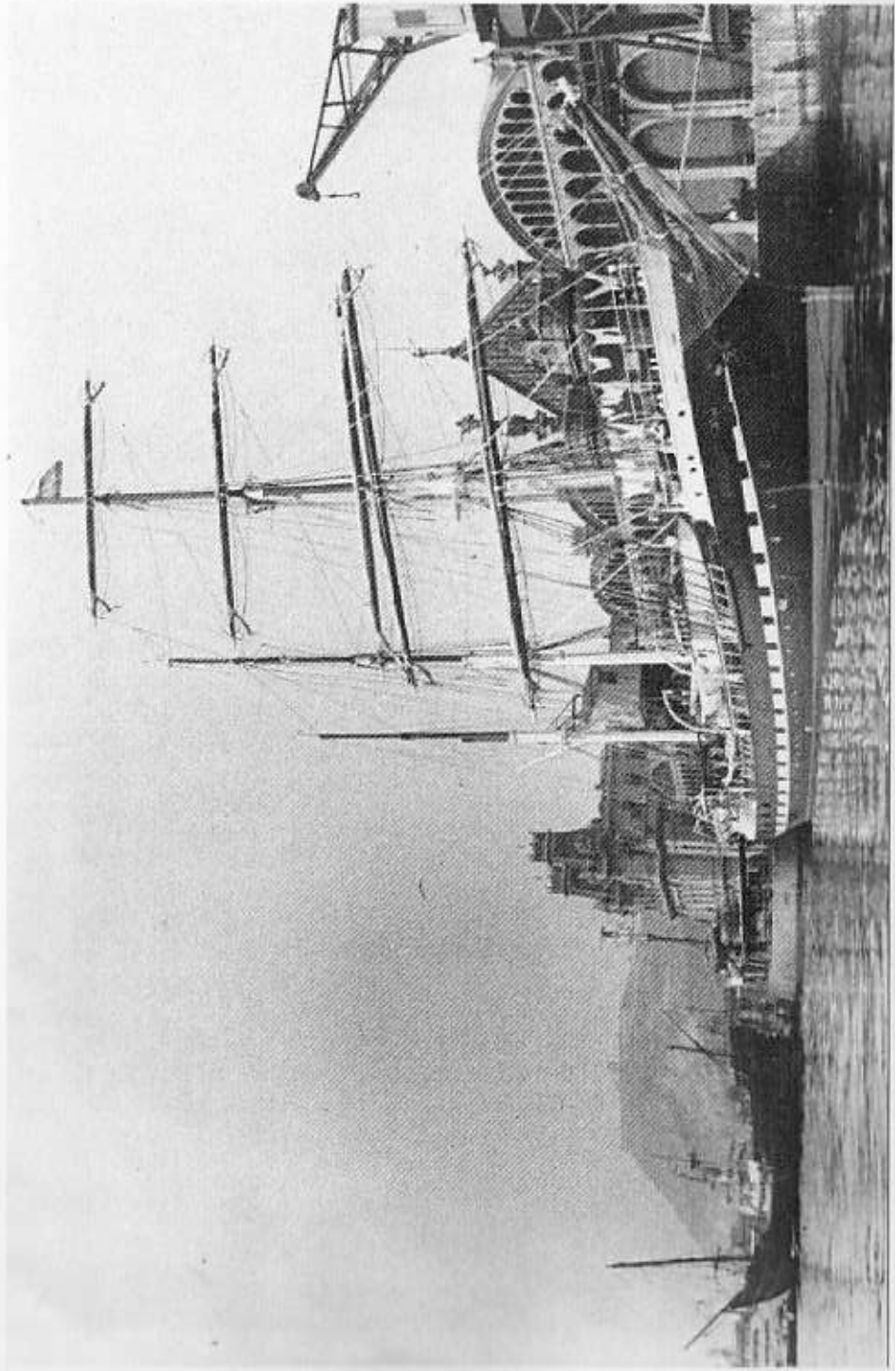
Dal Settimanale "ORIZZONTI" del 2 Ottobre 1966

Questa singolare nave-scuola-crociera svolge per la marina mercantile lo stesso ruolo della « Amerigo Vespucci » per la marina militare. I giovani, prevalentemente dai quindici ai diciotto anni, dopo aver frequentato corsi specializzati nei vari settori (per comando di navi di piccolo cabotaggio, oppure per motoristi, radiotelegrafisti o meccanici) hanno la possibilità, conseguendo una brillante media annuale, di fruire di un viaggio addestrativo della durata di un mese. La « Giorgio Cini » quest'anno, salpata da Venezia il 20 giugno, sta conducendo a termine la terza crociera che si concluderà il 20 settembre nella città lagunare dopo aver toccato i porti di Siracusa, Salerno, Gallipoli, Molfetta, Ancona e Trieste.

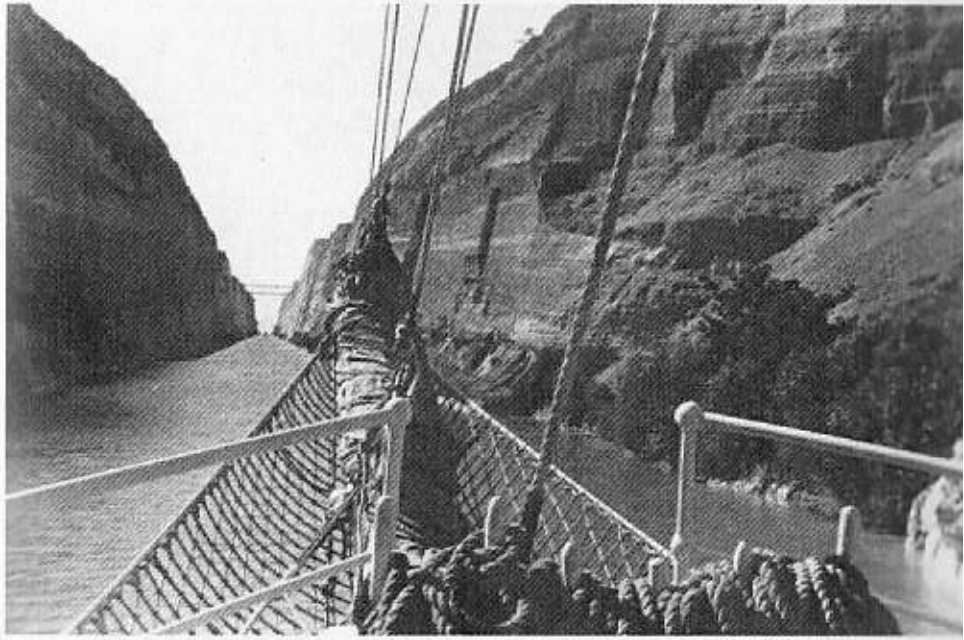
Tutti i « Giorgini », come li ha subito ribattezzati familiarme ad Anzio, sono fieri della nave-sc la di cui conoscono perfettame ogni particolare storico e tecn (e sulla quale vorrebbero tu unanimemente, trascorrere un'e na crociera). Si può dire prov lo stesso sentimento nei rigua del loro comandante, il contram raglio a riposo Carlo Liannazza, c su trattarli con paterna compr sione senza concedere nulla, ovv mente, alla disciplina.

« Durante i primi giorni di na gazione c'era maretta — ha spiegato un altro allievo parlando del mandante — e soffrivo per il m di mare. Ben presto anche alcu miei compagni si trovarono ne stesse condizioni finché il medi di bordo, forse per eccessivo scr polo nei nostri confronti, prese tò al comandante la nostra lis proponendo lo sbarco. Questi convocò in quadrato dicendo s bito che, se volevamo sbarcare, no si sarebbe opposto ma che desist re ancor prima di aver tentato no poteva considerarsi un'azione da v ri uomini né, tanto meno, da mar nai. Che provassimo a vincerci se proprio non fossimo riusciti superare il mal di mare, ci avrebb fatto scendere al primo porto. Ne suno di noi ripresentò la domand e da quel giorno, inspiegabilmente ci sentimmo tutti bene cominciand ad apprezzare anche i lati negativ della vita marinara ». « Anche da punto di vista gastronomico il trat tamento è ottimo », ha asserito questo punto un ragazzo venet mentre, con un certo stile, si met teva il berretto sotto il braccio, ag giungendo quindi: « abbiamo un chef di prima categoria ». A parte l qualità dei cibi, garantita dall « chef di prima categoria » vantat dall'allievo veneto, i ragazzi ci sono sembrati soddisfatti anche della quantità. « Si mangia cinque volte al giorno », ha precisato in propo sito un napoletano con il tono ine quivocabile di chi non abbia altro da aggiungere.

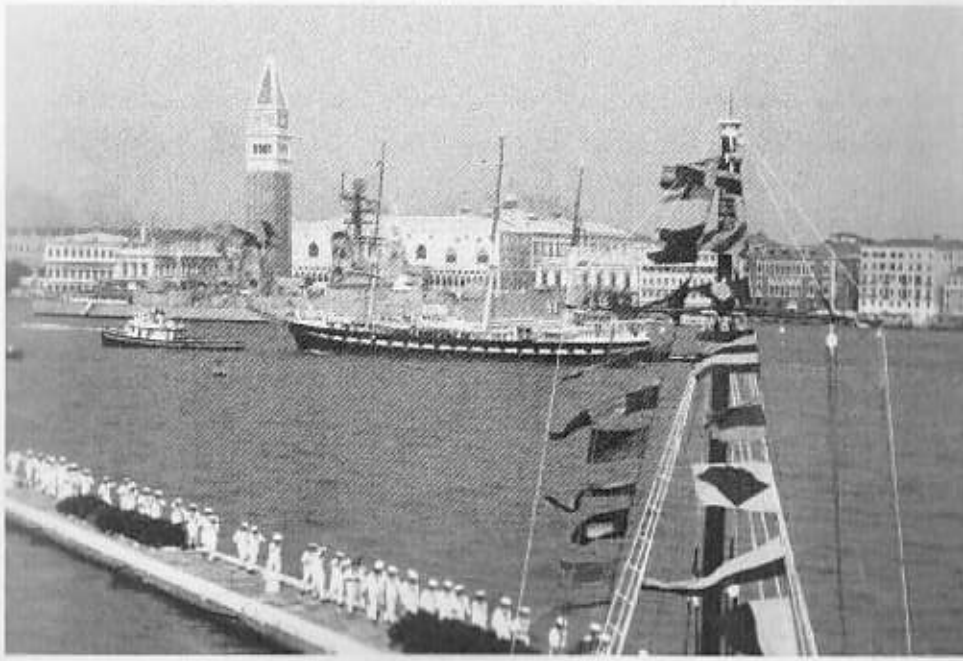
(1958) Visita del presidente della Repubblica G. Gronchi.



(1960) Il Giorgio Cini in darsena.



(1960) Passaggio attraverso lo stretto di Corinto.



(1961) Arrivo della nave Giorgio Cini a Venezia.

Fine di un'epoca

IL GAZZETTINO — Domenica, 12 Maggio 1968

SCOMPARE UNA TRADIZIONALE CARATTERISTICA DEL PAESAGGIO VENEZIANO

La nave-scuola «Giorgio Cini» ha 76 anni e va in pensione

La gloriosa imbarcazione non sarà più utilizzata per le crociere estive dei marinaretti - Sarà sostituita da una motonave di cinquecento tonnellate

La gloriosa nave-scuola «Giorgio Cini» — parte integrante del paesaggio veneziano quando è all'ancora davanti all'isola di San Giorgio — va in pensione. Da quest'anno, essendone assicurata la classe, cioè il visto di navigabilità, non verrà più utilizzata per le crociere estive degli allievi dell'Istituto professionale per le attività marinare; crociere che, da diciotto anni, la nave compiva per chi, passando dall'aula scolastica alla tolda e dalla teoria alla pratica, poteva così iniziare i suoi primi veri contatti con la severa vita di bordo.

L'età della imbarcazione, costruita nel 1882, è abbastanza veneranda: 76 anni. La «Giorgio Cini» però non sarà demolita, anche per motivi sentimentali: si cercherà di venderla ed il ricavato sarà destinato dalla Fondazione Cini, come generoso pegno, al potenziamento delle attrezzature dell'Istituto professionale marinaro.

Chi ne raccoglierà l'eredità? Una motonave di cinquecento tonnellate, costruita secondo i più moderni e specifici criteri di razionalità, la quale porterà lo stesso nome di «Giorgio Cini» ed avrà sempre Venezia quale porto d'armamento. La nuova «Cini» non servirà soltanto per le crociere-premio estive ma verrà utilizzata, per tutto il corso dell'anno, al servizio dei vari Istituti italiani per le attività marinare. Il finanziamento di cinquecento milioni è stato assicurato dal ministero della Pubblica Istruzione e il progetto è stato da tempo attuato, a cura dell'Istituto professionale di San Giorgio. Assai presto — si parla già della prossima settimana — si procederà all'appalto dei lavori di costruzione, per i quali la preferenza andrà, se possibile, ai cantieri veneziani.

Acquistata nel 1951 dal conte Vittorio Cini, la «Giorgio Cini» effettuò crociere addestrative estive di tre mesi ciascuna sino all'anno 1967.

Nel 1967 finiva dunque un lungo periodo di immenso prestigio per l'Istituto. Attraverso l'attività del brigantino-goletta, il nome «Giorgio Cini» era conosciuto in ogni porto del Mediterraneo ma non solo conosciuto, ammirato per l'audacia dell'esperimento didattico, rispettato per le tradizioni di una città millenaria che nuovamente solcavano i mari, invidiato per le opportunità che offriva a tanti ragazzi di ogni città d'Italia.

Perché tutto finì nel 1967?

Dai documenti in possesso dello scrivente è appurato che la Fondazione Cini, proprietaria dell'imbarcazione, aveva deciso nel 1964 di non continuare l'esperimento delle crociere addestrative e di questo ne aveva dato comunicazione al Consiglio di Amministrazione dell'Istituto Professionale «Giorgio Cini».

Il Consiglio, preoccupato dalle conseguenze negative che la cessazione delle attività delle navi di cui sopra avrebbe indubbiamente procurato alla formazione professionale degli alunni, richiese la donazione sia del brigantino - goletta che del panfilo S. Giorgio Maggiore II, onde poter continuare le attività secondo le linee fino ad allora seguite.

Nel frattempo le pratiche per la donazione si prolungarono a non finire e l'istituto, per poter continuare le crociere, chiese ed ottenne dalla Fondazione Cini il fitto della nave.

Tale fitto venne concesso ad una cifra simbolica di lire 1000 annue.

Ciò fino al 31 luglio 1968.

La Fondazione Cini pose però una clausola: che nel frattempo fosse costruita una nuova motonave scuola portante lo stesso nominativo «Giorgio Cini».

Nel 1967 però, il vice direttore generale del Ministero della Pubblica Istruzione (che rappresentava), dott. Francesco Cerbo durante la cerimonia per la partenza della crociera estiva di quell'anno, sentito il parere delle numerose autorità presenti (tra cui: l'Ammiraglio Comandante il compartimento marittimo ed il Comandante Liannazza) entusiaste della bellezza della nave, rammaricati che il veliero dovesse essere disarmato alla fine della crociera, premette affinché si studiasse la possibilità di mantenere in servizio il brigantino attraverso radicali lavori di riammodernamento che ne garantissero la piena funzionalità ancora per lunghi anni.

A queste osservazioni rispose il preside di allora Ettore D'Onofrio che nel frattempo aveva convocato il Consiglio di Amministrazione dell'istituto.

Il Consiglio, attraverso una commissione tecnica appositamente nominata, fece presente che per soddisfare le richieste del Registro di Classificazione sarebbero stati necessari 30/40 milioni, più altri lavori, tra cui la sostituzione dei due motori, che avrebbero portato la cifra necessaria a quanto richiesto dal dott. Cerbo a complessivi 250ÿ000ÿ000.

Il ministero della Pubblica Istruzione nel frattempo aveva messo a disposizione per la costruzione della nuova nave una cifra di lire 450ÿ000ÿ000.

Alla fine il Consiglio di Amministrazione decise che non era conveniente ristrutturare il brigantino e diede il via libera, con il parere favorevole del Ministero della Pubblica Istruzione, alla costruzione della motonave «Giorgio Cini» ai cantieri Lucchese di Venezia.
La nuova nave fu varata nel febbraio 1970 e vedremo poi che navigherà per soli quattro anni.
Il glorioso brigantino venne ceduto, come si è già visto in precedenza, nel 1972 ai cantieri CNOMV di Venezia e questi, non avendo trovato alcun acquirente nella città lagunare, lo cedettero alla Fondazione Belem di Parigi.

Considerazioni

I documenti rinvenuti nell'archivio dell'IPIAM Giorgio Cini, costringono ad alcune riflessioni:

1) Perché nel 1964 la Fondazione Cini decide di porre fine all'esperienza voluta coraggiosamente dal Conte Vittorio Cini? È lecito supporre, come alcuni testimoni dell'epoca dichiarano, che il comandante della nave avesse fatto presente le precarie condizioni del brigantino e la necessità di costosi lavori di ristrutturazione e che questo avesse spaventato la Fondazione?

2) Il Consiglio di Amministrazione dell'istituto garanti le crociere del 1964, 1965, 1966, 1967 e nel frattempo decise che non era il caso di ristrutturare la nave ma conveniva costruirne una nuova.
Conveniva?

3) Il Consiglio di Amministrazione stimò in circa 40 milioni la cifra da sborsare per soddisfare le richieste del Registro di Classificazione. Le altre spese venivano da altri lavori e soprattutto dalla sostituzione dei due propulsori. Il verbale del Consiglio cita testualmente: ... a) la sostituzione dei due apparati propulsori completi (quelli attualmente in esercizio funzionano egregiamente, ma sono di formula e fattura superata e pertanto non adatti per la preparazione degli allievi all'esercizio dei moderni apparati)...
Quindi i motori funzionavano «egregiamente».
Questi lavori ed altri comportavano, senza nessun documento agli atti, una spesa di circa 210ÿ000ÿ000 di lire. (verbale del 25 luglio 1967)

4) Curioso è anche il fatto che mentre la lettera del preside D'Onofrio in cui viene citata la raccomandazione del Vice Direttore Generale del Ministero della Pubblica Istruzione di vagliare la possibilità di mantenere in servizio il brigantino – goletta è del 20 giugno 1967, il presidente del

Consiglio di Amministrazione Giovanni Barbini in data antecedente 15 marzo 1967 informava il Ministero della Pubblica Istruzione che i disegni della nuova nave erano già pronti (eseguiti nell'istituto) e già inviate le richieste di preventivo a diversi cantieri nazionali, e a quel giorno erano già arrivate addirittura le proposte dei cantieri CNOMV di Venezia e del cantiere navale Figli di Duò Luigi Papa di Adria.
Il 31 marzo 1967 si riunisce il Consiglio di Amministrazione che vaglia i seguenti preventivi:

Italcantieri	500÷575	milioni	secondo motore
A. Lucchese	490	"	
CNOMV	529÷561	"	secondo motore
Toffolo	398	"	
Vittoria	370	"	
Breda	545÷565	"	

Dunque le cifre sono ben superiori ai 250 milioni massimi previsti in un eccesso di zelo dal Consiglio di Amministrazione del 25 luglio 1967 per rimodernare completamente la nave.

5) Nello stesso Consiglio di Amministrazione del 24 marzo 1967 a fronte dei vari preventivi pervenuti si decide di tenere conto di due di questi: CNOMV e Vittoria di Adria premettendo addirittura che: «... il secondo cantiere offre il vantaggio di una convenienza assoluta di prezzo sulla quale potrebbe essere anche richiesto uno sconto date le precedenti offerte più basse fatte dal cantiere stesso...» «...Gli intervenuti, constatando un notevole divario sul costo della nave indicato dai due cantieri, prima di proporre al Superiore Ministero la designazione del cantiere prescelto alla costruzione della nave, decidono di affidare ai seguenti consiglieri l'esame più approfondito dei due preventivi...»
La nave fu costruita dal cantiere Lucchese ad un prezzo fatturato di 450ÿ000ÿ000 e varata l'11 febbraio 1970.

6) Da una parte quindi si cercava di salvare la nave e la sua attività, dall'altra le decisioni si erano già prese e quello che è sintomatico è che tali decisioni, che mutavano l'essenza stessa dell'istituto, vennero prese dal Consiglio di Amministrazione della scuola.
Scelta giusta, scelta sbagliata?
La conclusione è che il brigantino - goletta Giorgio Cini, unica nave scuola mercantile Italiana a vela, vanto e prestigio di Venezia e di un'intera nazione in data 31 agosto 1972 per disposizione della Fondazione Cini entrò in bacino di carenaggio ed alla sua uscita non rientrò più nella darsena di S. Giorgio, ma fu ormeggiata alla banchina CNOMV dell'Arsenale, per lavori di riassetto in vista della sua cessione ad altra amministrazione; essa finirà i suoi giorni sulla Senna.

Panfilo San Giorgio Maggiore I I

Panfilo San Giorgio Maggiore II

Non esiste purtroppo una documentazione di questa splendida barca. Non è stato rintracciato nemmeno il brogliaccio di bordo, tutto scomparso nel nulla. Il panfilo era di stazza lorda Ton 59 armato a goletta, con due motori ausiliari da 25 HP ciascuno; iscritto al compartimento di Venezia al n. 435.

A quanto è dato sapere da testimonianze di persone presenti nell'istituto negli anni sessanta, il panfilo effettuava uscite giornaliere di addestramento in ambito lagunare.

Per quanto riguarda la sua storia sappiamo soltanto che nel 1967, nell'ipotesi di donazione dei natanti dalla Fondazione Cini all'istituto, per espresso desiderio del conte Vittorio Cini, il panfilo doveva esserne escluso per ragioni esclusivamente affettive (il panfilo era di proprietà del figlio del conte Vittorio, Giorgio che lo usava personalmente), ma veniva concesso in uso gratuito per tutto il tempo che potesse essere usato dagli allievi dell'Istituto Professionale «Giorgio Cini» e gestito dall'istituto Scilla.

Nel 1970 il preside Ettore D'Onofrio in una lettera attesta «le buone condizioni attuali» del natante che era ancora fornito di classe e attestato di navigabilità e ritiene opportuna la sua cessione (?) il che potrebbe far pensare che nei tre anni trascorsi la proprietà fosse passata all'istituto.

Nel 1972 (novembre) il Ministero della Pubblica Istruzione invita il consiglio di amministrazione della scuola a non prendere in consegna il panfilo per ragioni burocratiche che tralasciamo.

Nella Convenzione stipulata sempre nell'anno 1972 che vede cessare l'attività dell'Istituto Scilla a favore del nuovo Istituto Professionale per le Attività Marinare Giorgio Cini che lo congloba, lo Stato italiano non volle assumersi gli oneri finanziari relativi al panfilo, al veliero e, come vedremo in seguito, alla piscina Gandini.

Quindi la proprietà è giuridicamente ancora della Fondazione.

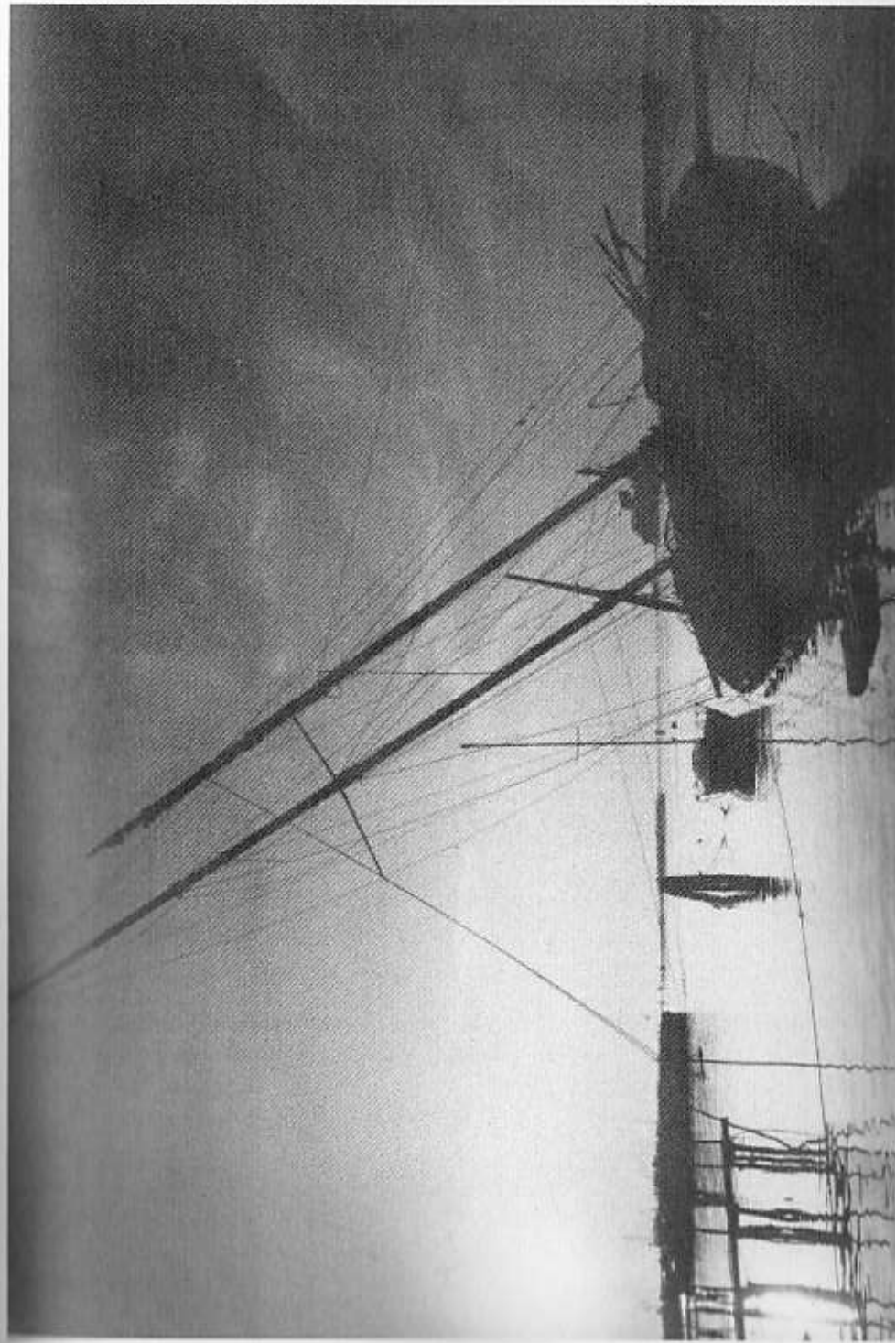
Nel 1972 (9 dicembre) Fulvio Ammirati, responsabile per la scuola del naviglio, scrive all'allora preside Aldo Domeneghini per enunciargli:.. «A

bordo dell'unità in oggetto vi sono solo un po' di materiale nautico (n.1 portolano, n.1 elenco fari e delle carte nautiche) e di camera (piatti, bicchieri e una pentola), tende per il sole, un gioco di manovre volanti, una serie di bandiere di segnalazione, cavi di ormeggio. Inoltre, è stato costruito un serbatoio carburante di servizio con livello in bronzo prescritto dal R.I.N.A. ed ora fa parte integrante dello scafo, la delfiniera è stata rifatta. Vi è inoltre, un apparecchio ricetrasmettitore radiotelefonico non più omologato tipo INCAR ITR 15».

Da quanto sopra è evidente che la barca non viene più usata e a due anni dalla dichiarazione del preside D'Onofrio: «...le buone condizioni attuali..» è in stato di totale abbandono.

Nel 1976 il panfilo è ancora ormeggiato, nella darsena interna dell'isola, alla banchina sud di pertinenza della Fondazione Cini. È parzialmente inclinato di poppa e l'acqua raggiunge i due motori. Al suo interno si intuisce la bellezza di un tempo e la vergogna di chi se ne è disinteressato: non c'è più nulla; solo scafo e paratie.

Nel 1977 una persona di buona volontà lo acquista per una cifra simbolica e tenta di rimetterlo in linea di galleggiamento. Ci riesce. Addirittura i motori si sentono di nuovo borbottare. Riesce a portarlo via dall'isola e lo porta agli Alberoni al Lido di Venezia dove purtroppo muore di consumazione in una secca, monumento, sconosciuto ai più, al nostro disonore.



Nave Scuola Giorgio Cini I I

Nave Scuola Giorgio Cini II

Era una moderna motonave di 2500 ton di stazza, di proprietà della Sidarma il cui presidente era il cav. Clemente Gandini, fratellastro del conte Vittorio Cini, e fervido animatore del Centro Marinaro della Fondazione Cini. La Sidarma aveva messo a disposizione l'unità per l'addestramento in mare dei giovani del Centro.

Iniziò il suo viaggio inaugurale partendo da Venezia il 15 ottobre 1957. Navigava ininterrottamente tutto l'anno compiendo operazioni commerciali come una qualsiasi nave mercantile.

La nave normalmente era adibita a trasportare granaglie ai paesi Africani e riportava in Italia legname pregiato con un percorso di viaggio di andata e ritorno di circa 12.000 miglia.

Nel 1960 stava ultimando il suo 13° viaggio ed aveva percorso complessivamente 156.000 miglia. Il cambio degli alunni avveniva ad ogni viaggio ed il loro imbarco avveniva di massima nella proporzione di 50 studenti degli Istituti Nautici italiani e 14 del nostro Istituto Professionale.

Nell'archivio dell'istituto non si trovano che labili tracce dell'attività di questa nave anche perché questo esperimento durò pochi anni dal 1957 ai primi anni sessanta quando venne ceduta all'Indonesia.

Riportiamo dunque un solo esempio di crociera effettuata con 66 allievi del Centro.

Partenza da Genova - Marsiglia - Barcellona - Gibilterra - Dakar (Senegal) - Konakri (Nuova Guinea) - Frittam (Sierra Leone) - Abygian (Costa D'Avorio) - Monrovia (Liberia) - Lagos (Nigeria) - Mattadi (Congo) - Takorai (Gana) - Akkra (Gana) - Canarie - Baleari - Bocche di San Bonifacio - Civitavecchia - Genova.

Motonave Giorgio Cini

Motonave Giorgio Cini

Il piano generale per la costruzione della nave, il piano preliminare di costruzione, i diagrammi delle carene dritte, la specifica tecnica della costruzione, vengono eseguiti all'interno dell'Istituto Professionale per le Attività Marinare Giorgio Cini dagli insegnanti e dagli alunni della sezione Tracciatori Navali.

L'11 Febbraio 1970 è varata dai Cantieri Lucchese della Giudecca in Venezia, la terza nave scuola Giorgio Cini che va a sostituire le precedenti: il brigantino - goletta e la nave da carico.

È consegnata alla scuola il 21 settembre dello stesso anno.

Nel novembre 1970 la «Giorgio Cini» compie la sua crociera inaugurale. Parte dalla darsena dell'isola di San Giorgio Maggiore e tocca nel suo viaggio i seguenti porti:

Trieste, Ancona, Brindisi, Messina, Siracusa, Monopoli, Molfetta, Manfredonia, Venezia.

Furono imbarcati 61 alunni così suddivisi:

32 Meccanici Navali

14 Padroni Marittimi

14 Radiotelegrafisti di Bordo

1 Elettricista

Gli allievi provenivano dagli Istituti di:

Venezia, Trieste, Ancona, Rimini, S. Benedetto del Tronto, Pescara, Brindisi, Molfetta, Monopoli, Siracusa, Messina.

Le crociere proseguono nel 1971 - 1972 - 1973.

Il 4 giugno 1974 dopo una lunga vertenza sindacale, iniziata addirittura nel 1971, la nave viene messa in disarmo e non navigherà più.

Rimarrà ormeggiata alla banchina di San Giorgio fino al 1982 quando con un contratto a trattativa privata del 9 novembre 1982 venne venduta alla Guardia di Finanza e trasportata all'Arsenale di Venezia dove si trova tuttora.

Motonave Giorgio Cini

Dati generali sulla nave

Caratteristiche tecniche:		
Scafo in acciaio		
Lunghezza fuori tutto	m	54,00
Lunghezza fra poppa e prora	m	46,50
Larghezza fuori ossatura	m	10,00
Altezza di costruzione	m	5,40
Altezza al ponte di B.L.	m	3,30
Dislocamento	Ton	800,00
Stazza lorda	Ton	497,96
Stazza netta	Ton	84,10
Velocità	mg.	14,00
Sistemazione allievi	n.	60
Sistemazione equipaggio ed istruttori	n.	23
Stive	n.	1
Boccaporti	n.	2
Bighi di carico	n.	3
Motore principale: FIAT tipo diesel, 4 T-S-E tipo B 306 ss matr. 5956 costruito a Torino anno 1970 cv. 1500 a giri 500/1		
Motori Deutz F4 M716 Hp. 100 con alternatore	n.	1
Motori Deutz F6 M716 Hp. 258 con alternatori	n.	2
Stazione radiotelegrafica ad onde medie	n.	1
Radiotelefono	n.	1
Trasmettitore per lancio di salvataggio	n.	1
Autoallarme	n.	1
Ecoscandaglio	n.	1
Girobussola	n.	1
Ripetitrici	n.	3
Pilota automatico	n.	1
Radar	n.	1

Radiogoniometro	n.	1
Impianto per aria condizionata con ricambi completi per ora	n.	6
Centrale antincendio	n.	1
Lance di salvataggio	n.	2
Zattere autogonfiabili	n.	4
Lavanderia (2 lavatrici-1 asciugatore)	n.	1
Bunkeraggio completo	Kg.	65,805
Acqua potabile	Kg.	34.600
Acqua lavanda	Kg.	48.760
Zavorra	Kg.	32.718

Classifica registro A 100 - 1 - 1 stella navigazione G

Ruolo equipaggio n. 9251 serie VII rilasciato a Venezia il 19.11.1973

La nave è adibita per la navigazione entro il mare Mediterraneo e non oltrepassa il 36°parallelo Nord e Sud.

Durata del viaggio tra i porti di rifornimento d'acqua dolce più distanti di 12 giorni.

Impianto luce: KW prodotti da tre gruppi elettrogeni da 480 VA per ogni cabina.

Alloggi

Ufficiali:

1 Cabina Comandante
1 " 1°Ufficiale di coperta
1 " 2°Ufficiale di coperta
1 " Ufficiale R.T.
1 " 1°Ufficiale macchina
1 " 2°Ufficiale macchina
1 " Ufficiale istruttore
1 " Ufficiale istruttore
1 " Commissario

sottufficiali:
1 Cabina a un posto (Capo servizio)
1 " " " " (Capo servizio)
1 " " " " " "
1 " " due posti (Cuochi)
Mensa ufficiali posti 12
Mensa sottufficiali posti 6

Allievi:
1 Cabina per 12 posti
1 " " 12 "
1 " " 12 "
1 " " 12 "
1 " " 6 "
1 " " 6 "

Mensa allievi posti 60

La nave è provvista di un ambulatorio, una cabina di isolamento, un'infermeria per 4 posti letto con annesso igiene munito di vasca da bagno secondo regolamento.

Tabella di armamento: periodo di crociera
Tabella di esercizio : periodo invernale per piccole uscite

Tabelle

	Esercizio	Armamento
Comandante	1	1
Dir. macchina	1	1
1°uff. coperta	1	1
2°uff. coperta	-	1
1°uff. macchina	1	1
2°uff. macchina	-	1
Marconista	-	1
Nostromo	1	1
Elettricista	1	1
Operaio motorista	1	1
1°Cuoco	1	1
2°Cuoco	-	1
Marinai	3	4
Cameriere	1	1
Garzone di cucina	-	1
Garzone di camera	-	1
Mozzo	1	1
	tot. 13	tot. 20

- allegato n.2 -

- ITINERARIO CROCIERA ESTIVA ADDESTRATIVA 1971 -

1° TURNO: dal 21 Giugno all'8 Luglio 1971		distanza miglia	ore di navig.	ore di sosta
da VENEZIA a PESARO	p. 21.6 - h. 10.00 a. 21.6 - h. 18.00	92	8	47
da PESARO a BRINDISI	p. 23.6 - h. 17.00 a. 24.6 - h. 18.00	302	25	73
da BRINDISI a PIREO	p. 27.6 - h. 19.00 a. 29.6 - h. 10.00	473	40	172
da PIREO a MESSINA	p. 6.7 - h. 14.00 a. 8.7 - h. 07.00	486	41	

nel porto di MESSINA verranno effettuate le seguenti operazioni:
- sbarco allievi 1° turno - pulizia mensa ed alloggi - lavatura biancheria alloggi allievi - disinfestazione locali - imbarco allievi 2° turno -

2° TURNO: dal 14 Luglio al 1° agosto 1971		distanza miglia	ore di navig.	ore di sosta
da MESSINA a PALERMO	p. 14.7 - h. 08.00 a. 14.7 - h. 18.00	117	10	38
da PALERMO a FAVIGNANA	p. 16.7 - h. 08.00 a. 16.7 - h. 13.00	62	5	54
da FAVIGNANA a PALMA DI MAJORCA	p. 18.7 - h. 19.00 a. 20.7 - h. 11.00	470	40	165
da PALMA DI MAJORCA a LA MADDALENA	p. 27.7 - h. 08.00 a. 28.7 - h. 16.00	352	30	78
da LA MADDALENA a LA SPEZIA	p. 31.7 - h. 16.00 a. 1.8 - h. 07.00	178	15	

nel porto di LA SPEZIA verranno effettuate le seguenti operazioni:
- sbarco allievi 2° turno - pulizia mensa ed alloggi - lavatura biancheria alloggi allievi - disinfestazione locali - imbarco allievi 3° turno -

- allegato n.2 - (segue)

3° TURNO: dal 7 Agosto al 24 Agosto 1971		distanza miglia	ore di navig.	ore di sosta
da LA SPEZIA a IMPERIA	p. 7.8 - h.08.00 a. 7.8 - h.15.00	85	7	65
da IMPERIA a PALMA DI MAJORCA	p.10.8 - h.08.00 a.11.8 - h.17.00	393	33	161
da PALMA DI MAJORCA a CAGLIARI	p.18.8 - h.10.00 a.19.8 - h.13.00	322	27	73
da CAGLIARI a PONZA	p.22.8 - h.14.00 a.23.8 - h.08.00	218	18	46
da PONZA a SALERNO	p.25.8 - h.08.00 a.25.8 - h.15.00	87	7	

nel porto di SALERNO verranno effettuate le seguenti operazioni:
- sbarco allievi 3° turno - pulizia mensa ed alloggi - lavatura biancheria alloggi allievi - disinfestazione locali - imbarco allievi 4° turno -

4° TURNO: dal 31 Agosto al 18 Settembre 1971		distanza miglia	ore di navig.	ore di sosta
da SALERNO a ISCHIA	p.31.8 - h.08.00 a.31.8 - h.12.00	41	4	44
da ISCHIA a GALLIPOLI	p. 2.9 - h.08.00 a. 3.9 - h.15.00	366	31	71
da GALLIPOLI a SPALATO	p. 6.9 - h.14.00 a. 7.9 - h.14.00	282	24	126
da SPALATO a TRIESTE	p.12.9 - h.20.00 a.13.9 - h.11.00	206	15	115
da TRIESTE a VENEZIA	p.18.9 - h.06.00 a.18.9 - h.11.00	58	5	

nel porto di VENEZIA saranno effettuate le seguenti operazioni:
- sbarco allievi 4° turno - pulizia mensa ed alloggi - lavatura biancheria alloggi allievi e disinfestazione locali.

- Allegato nº 4 -

PROGRAMMA D'ISTRUZIONE

Le lezioni saranno tenute da insegnanti designati da questo Istituto e dagli Ufficiali della Nave. I vari argomenti che saranno trattati sono i seguenti:

a) - PER I PADRONI MARITTIMI AL TRAFFICO ED ALLA PESCA

- Turni di guardia al timone;
- Turni di vedetta;
- Esercitazioni di segnalazione con bandiere e lampadino;
- Prontezza d'uso delle imbarcazioni e degli apparecchi di salvataggio;
- Esercitazioni di "uomo in mare" con ricupero del naufrago "salvagente" e di conseguenza: armare, ammainare e rialzare la lancia di salvataggio;
- Esercitazioni di "incendio a bordo" ed esercitazioni inerenti;
- Manovra delle ancore di posta;
- Criteri per la condotta pratica della navigazione costiera: tracciare le rotte, le varie accostate sulla carta generale, riportare la rotta che deve seguire la nave sulla carta particolare e studio particolareggiato delle carte: mede, allineamenti, rilevamenti, rotte di sicurezza, punti in cui conviene accostare.-
- Portolani ed elenco fari e fanali. Correzione da apportare mediante gli avvisi ai naviganti;
- Correzione e conversione di rotte e rilevamenti azimutali;
- In navigazione: in paraggi difficili determinare in modo continuo la posizione della nave usando di preferenza i metodi che permettono di ottenere maggiore precisione e controllando con altri metodi i risultati ottenuti;
- Riconoscimento della costa ed identificare gli oggetti della costa che si avvistano successivamente e che serviranno a loro volta a determinare la posizione della nave;
- Calcolo e controllo della deviazione alla bussola con vari metodi.-
- Uso del grafometro e risoluzione dei vari problemi grafici per la determinazione del punto nave e delle distanze dalla costa;
- uso pratico del sestante;
- Il giornale di bordo e gli altri documenti di bordo;
- Uso del piano nautico e partecipazione attiva per le operazioni della libera pratica e doganali e per le operazioni di ormeggio.-

- Allegato nº 4 - (segue)

- PER I MECCANICI NAVALI

- Partecipazione attiva a turno degli allievi alla guardia alle macchine.-
- Generalità sulla nave e nomenclatura delle parti- dislocamento - stazza - elementi strutturali della nave - avarie più comuni a bordo delle navi - norme di emergenza obbligo dell'equipaggio in caso di pericolo;
- Lavori di manutenzione allo scafo ed agli apparecchi di governo: macchine del timone - frenelli - agghiaccio - argano a salpare - verricello da tonneggio. Tubolature varie - servizio dell'acqua dolce - casse di zavorra - doppi fondi;
- Combustibili solidi e liquidi impiegati a bordo delle navi - caratteristiche richieste a seconda del loro impiego potere calorifico - depositi e norme di sicurezza.-
- Norme per la conservazione dei motori endotermici; regolazione dei motori - visite e rettifiche agli organi mobili o di distribuzione. Pompe di lavaggio e compressori - pompette del combustibile - preparazione e messa in moto dei motori - Norme di massima per la condotta e vigilanza durante il moto - Avarie ed inconvenienti che possono presentarsi durante il moto e modo di eliminarli e ripararli.-
- Cenni sui generatori elettrici a corrente continua ed alternata - quadro elettrico - circuiti di bordo cenni sugli accumulatori e pile.-

- RADIOTELEGRAFISTI DI BORDO

- Servizio completo d'ascolto sulla 500 Kc/s;
- Ricezione bollettini meteorologici - segnale orario lista traffico - avviso ai naviganti;
- Trasmissione e ricezione telegrammi;
- Collegamenti relativi a partenze ed arrivi in porto, con le corrispondenti stazioni costiere;
- Esercitazioni con apparecchio radiotelegrafico portatile per imbarcazioni di salvataggio;
- Manutenzione batterie - uso di tutti gli apparati della stazione R.T. - Procedura - Contabilità - Elementi pratici di navigazione pianta.-

Allegato n. 2

ITINERARI CROCIERA ESTIVA 1973

I° TURNO

2/7	-	Imbarco allievi a Venezia			
3/7	-	mattino	Partenza	da	Venezia
3/7	-	pomeriggio	Arrivo	ad	Ancona
4/7	-	sosta		ad	Ancona
5/7	-	mattino	Partenza	da	Ancona
	-	sosta alla fonda		alle	Isole Tremiti
6/7	-	pomeriggio	Arrivo	a	Molfetta
7/7	-	sosta		a	Molfetta
8/7	-	sosta		a	Molfetta
9/7	-	mattino	Partenza	da	Molfetta
10/7	-	pomeriggio	Arrivo	a	Taranto
11/7	-	sosta		a	Taranto
12/7	-	mattino	Partenza	da	Taranto
13/7	-	pomeriggio	Arrivo	a	Siracusa
14/7	-	sosta		a	Siracusa
15/7	-	sosta		a	Siracusa
16/7	-	mattino	Partenza	da	Siracusa
17/7	-	pomeriggio	Arrivo	a	Palermo
18/7	-	sosta		a	Palermo
19/7	-	mattino	Partenza	da	Palermo
20/7	-	pomeriggio	Arrivo	a	Salerno
21/7	-	Sbarco allievi a Salerno			

II° TURNO

23/7	-	Imbarco allievi a Salerno			
23/7	-	pomeriggio	Partenza	da	Salerno
24/7	-	mattino	Arrivo	a	Messina
25/7	-	sosta		a	Messina
26/7	-	mattino	Partenza	da	Messina
	-	sosta alla fonda		alle	Isole Eolie
27/7	-	pomeriggio	Arrivo	a	Trapani
28/7	-	sosta		a	Trapani
29/7	-	sosta		a	Trapani
30/7	-	mattino	Partenza	da	Trapani
31/7	-	pomeriggio	Arrivo	a	Cagliari
1/8	-	sosta		a	Cagliari
2/8	-	mattino	Partenza	da	Cagliari
	-	eventuale appoggio		a	La Maddalena
3/8	-	pomeriggio	Arrivo	a	Savona
4/8	-	sosta		a	Savona
5/8	-	sosta		a	Savona
6/8	-	mattino	Partenza	da	Savona
7/8	-	pomeriggio	Arrivo	a	Porto S.Stefano
8/8	-	sosta		a	Porto S.Stefano
9/8	-	mattino	Partenza	da	Porto S.Stefano
9/8	-	pomeriggio	Arrivo	a	La Spezia
10/8	-	Sbarco allievi a La Spezia			

Allegato n. 2
(segue)

III° TURNO

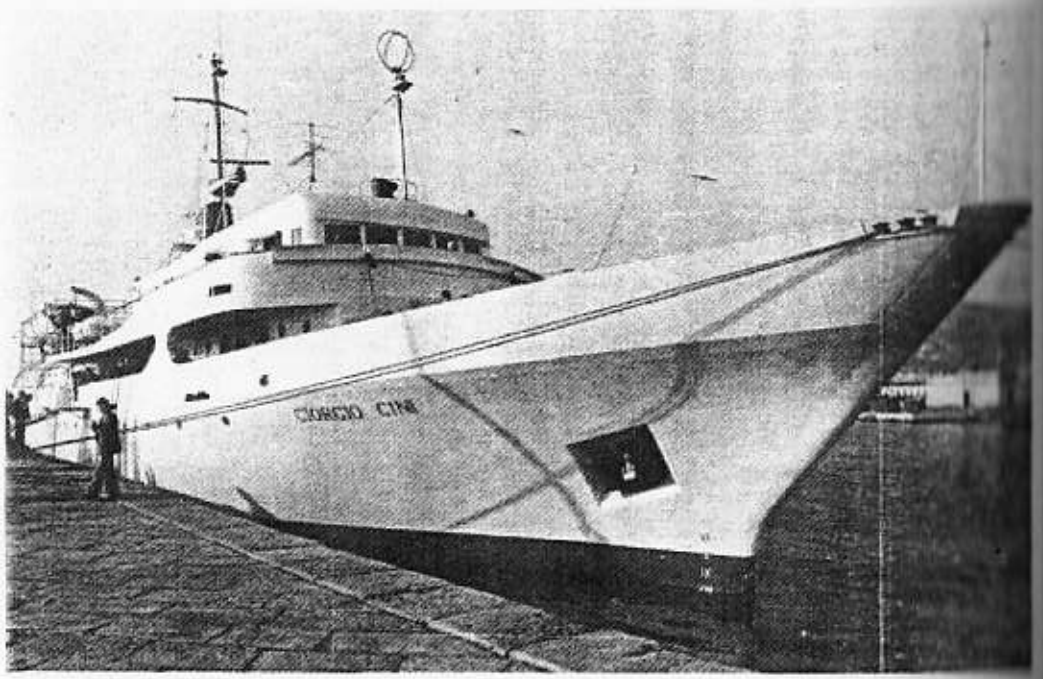
13/8	-	Imbarco allievi a La Spezia			
14/8	-	mattino	Partenza	da	La Spezia
14/8	-	pomeriggio	Arrivo	a	Imperia
15/8	-	sosta		a	Imperia
16/8	-	mattino	Partenza	da	Imperia
17/8	-	pomeriggio	Arrivo	a	La Maddalena
18/8	-	sosta		a	La Maddalena
19/8	-	sosta		a	La Maddalena
20/8	-	mattino	Partenza	da	La Maddalena
	-	sosta alla fonda		alle	Isole Ponziane
21/8	-	pomeriggio	Arrivo	a	Gaeta
22/8	-	sosta		a	Gaeta
23/8	-	mattino	Partenza	da	Gaeta
24/8	-	pomeriggio	Arrivo	a	Catania
25/8	-	sosta		a	Catania
26/8	-	sosta		a	Catania
27/8	-	mattino	Partenza	da	Catania
28/8	-	pomeriggio	Arrivo	a	Mazara del Vallo
29/8	-	sosta		a	Mazara del Vallo
30/8	-	mattino	Partenza	da	Mazara del Vallo
31/8	-	pomeriggio	Arrivo	a	Reggio Calabria
1/9	-	Sbarco allievi a Reggio Calabria			

IV° TURNO

3/9	-	Imbarco allievi a Reggio Calabria			
3/9	-	pomeriggio	Partenza	da	Reggio Calabria
4/9	-	pomeriggio	Arrivo	a	Porto Empedocle
5/9	-	sosta		a	Porto Empedocle
6/9	-	mattino	Partenza	da	Porto Empedocle
7/9	-	pomeriggio	Arrivo	a	Crotone
8/9	-	sosta		a	Crotone
9/9	-	sosta		a	Crotone
10/9	-	mattino	Partenza	da	Crotone
11/9	-	pomeriggio	Arrivo	a	Bari
12/9	-	sosta		a	Bari
13/9	-	mattino	Partenza	da	Bari
	-	sosta alla fonda		alle	Isole Tremiti
14/9	-	pomeriggio	Arrivo	ad	Ancona
15/9	-	sosta		ad	Ancona
16/9	-	sosta		ad	Ancona
17/9	-	mattino	Partenza	da	Ancona
18/9	-	pomeriggio	Arrivo	a	Trieste
19/9	-	sosta		a	Trieste
20/9	-	mattino	Partenza	da	Trieste
20/9	-	pomeriggio	Arrivo	a	Venezia
21/9	-	Sbarco allievi a Venezia			

CROCIERA DA TRIESTE SULLA NAVE-SCUOLA

Studenti sulla Giorgio Cini



La nave scuola Giorgio Cini giunta ieri a Trieste. (Fotostudio 8)

La nave scuola Giorgio Cini, una motonave di circa 500 tonnellate, ha attraccato nel pomeriggio di ieri al molo Audace di Trieste. La breve sosta della nave scuola è motivata dall'imbarco di circa 60 studenti di Trieste e della regione i quali, accompagnati da cinque professori, effettueranno una crociera di addestramento nelle acque dell'alto Adriatico.

Oltre all'istituto Giorgio Cini di Venezia, partecipano alla crociera la scuola radiotelegrafisti di Trieste, l'istituto professionale marinaro di Grado e i meccanici navali di Monfalcone. I sessanta allievi, divisi in radiotelegrafisti, meccanici e padroni marittimi, metteranno a frutto, nei cinque giorni di crociera, gli insegnamenti appresi finora nelle rispettive scuole, sostituendosi, per quanto possibile, al personale effettivo dell'imbarcazione. I corsi saranno svolti sotto la direzione del professor Bruno Rosada, preside del Cini di Venezia.

La nave, comandata dal [illegible] tano superiore di lungo [illegible] Renzo Colombo, rientrerà a Trieste, dopo aver toccato Ancona, nella serata di martedì [illegible] e ripartirà il giorno dopo con un altro gruppo di studenti, per una breve crociera di un giorno. La terza escursione di studio prenderà il via il 20 marzo e si concluderà il 26. La Giorgio Cini si trasferirà poi ad Ancona per ripetere i corsi scolastici in mare per le scuole della zona medio Adriatico.

IL MESSAGGERO / SABATO 3 APRILE 1971

IN CROCIERA ADDESTRATIVA

La «Giorgio Cini» a San Benedetto

La nave scuola « Giorgio Cini »

Si è ormeggiata nel porto di S. Benedetto del Tronto la nuova Nave Scuola « Giorgio Cini » per un'uscita addestrativa nelle acque dell'Adriatico con 60 allievi accompagnati da 6 loro insegnanti del locale Istituto Professionale di Stato per l'Industria e le Attività marinare.

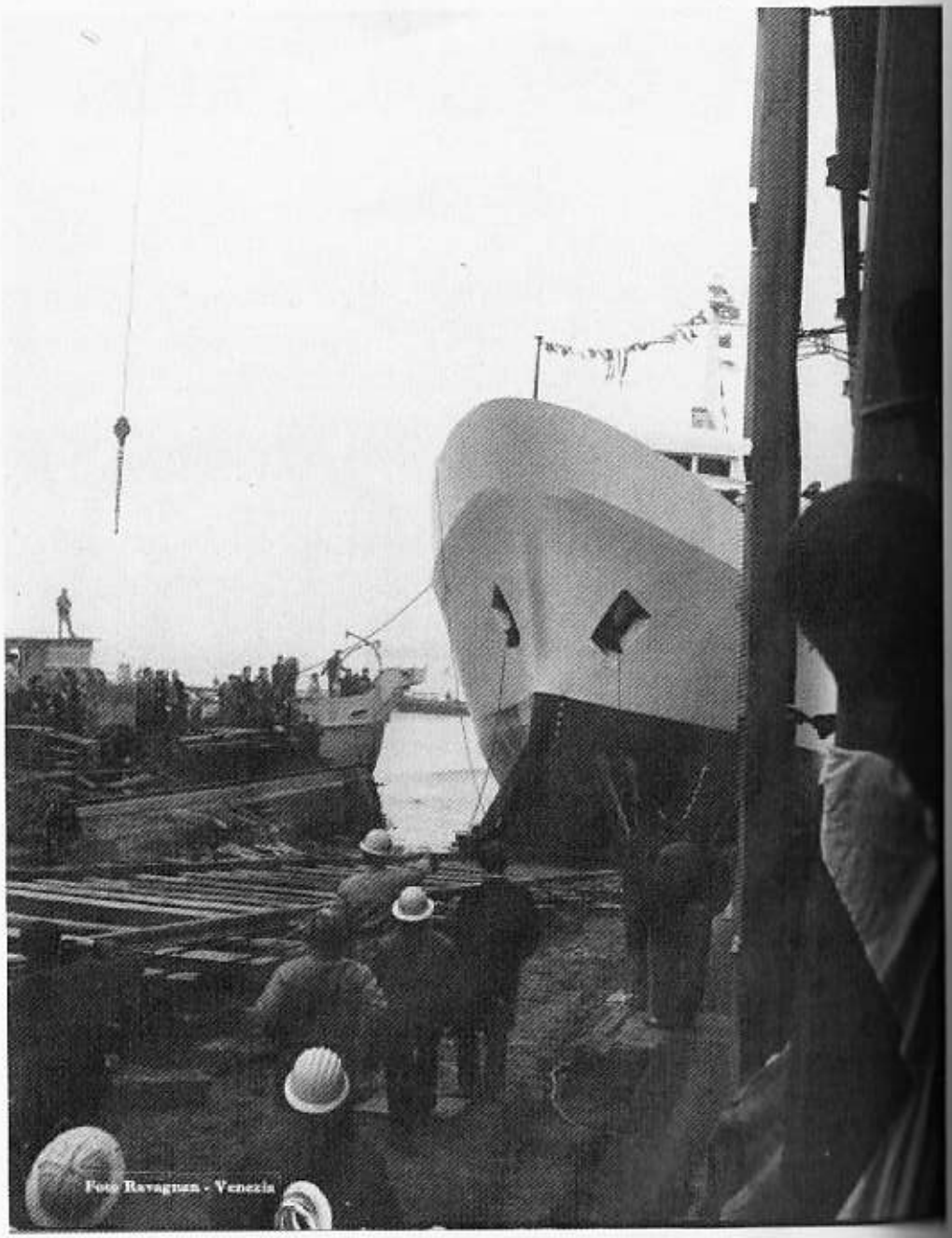
La nave, costruita dai cantieri Lucchese di Venezia, è entrata in attività nello scorso ottobre. E' comandata dal cap. di corv. (aus.) Nereo Bentassi. La « Cini » ha già svolto una crociera addestrativa autunnale in Adriatico-Ionio e marzo della Sicilia con 82 allievi degli Ist. Professionali dell'Adriatico e della Sicilia e una crociera primaverile nel Tirreno. Nei porti in sosta ha destato molto interesse e apprezzamenti lusinghieri da autorità e scolaresche.

La nave scuola « Giorgio Cini » costituisce la prima realizzazione di questo genere in Italia, riuscita grazie all'iniziativa del presidente del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto di Venezia, commendator Giovanni Barbieri e dei Presidi prof. Ettore D'Onofrio e dall'ing. prof. Luigi Zecchini che incoraggiati dalla fondazione Cini hanno trovato collaborazione ed incoraggiamento da parte del Direttore generale dott. D'Antonio dal dott. Correse e dall'ing. Caorsi del Ministero della Pubblica Istruzione.

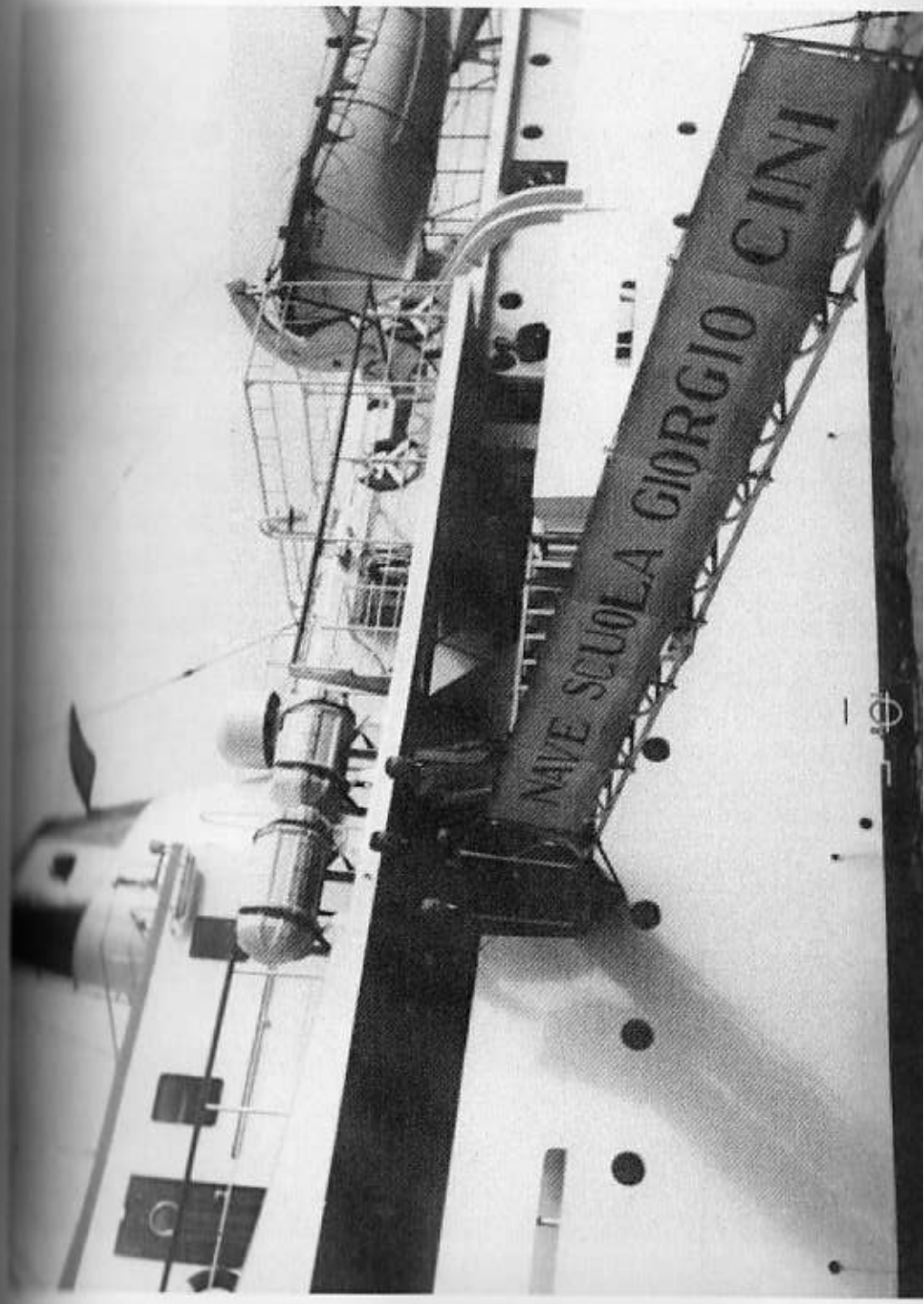
La nave, infatti, è di proprietà dello Stato posta alle dirette dipendenze dell'Istituto Professionale di Stato per le Attività Marinare di Venezia. Sul fumaiolo tricolore campeggia lo stemma bronzeo della Repubblica.

Per quanto concerne la struttura dell'Unità esse vanno più che sufficienti alle esigenze degli allievi: ampie sale per lezioni teoriche e tecnologia avanzata, per le esercitazioni pratiche, accoglienti gli alloggiamenti, sale da pranzo e soggiorno tutte dotate di condizionamento d'aria, inoltre la nave è dotata di una sala cinematografica.

Per quanto sopra la nave ha tutte le premesse per formare le nuove leve dei lavoratori del mare e sollecitare i giovani ad avviarsi alla carriera marinara.



(1970) Varo della nave scuola "Giorgio Cini".



Considerazioni finali

Una motonave varata nel 1970 che cessa di navigare dopo quattro anni e con continui scioperi dell'equipaggio fin dal 1971.

Le trattative sindacali cominciarono già dopo un anno dal varo e vertevano soprattutto sul trattamento d'imbarco dell'equipaggio. A quanto è dato sapere dai documenti d'archivio la scuola voleva un contratto a tempo determinato per i componenti l'equipaggio e cioè disarmare la nave nei periodi in cui non si effettuavano le crociere e pertanto tenere un numero di lavoratori ridotto rispetto a quanto previsto dalle tabelle di armamento e riassumere di volta in volta l'equipaggio per i periodi di crociera; con evidente risparmio delle spese.

L'equipaggio invece voleva che fosse rispettato il contratto di lavoro per navi passeggeri (la «Giorgio Cini» non si poteva considerare nave passeggeri, né d'altronde nave da carico ed il ministero si era impegnato a formulare un contratto particolare per navi scuola classificate dal 1969 dalla Marina Mercantile come navi che hanno una configurazione ed una caratteristica particolari. Questa nuova figura non venne mai codificata) e l'assunzione a tempo indeterminato. Ossia voleva fosse riconosciuta la continuità di lavoro ed il reimbarco del vecchio equipaggio.

Il Ministero, per contro, sosteneva che non era possibile il reimbarco dei vecchi ufficiali in quanto questi avevano una classifica di Meccanici Navali e invece dovevano avere quella di Capitani di Lungo Corso o di Macchina.

Tralasciando i termini della lunga trattativa, il risultato fu che nel 1974 la nave fu posta definitivamente in disarmo e non riprese più il mare.

In una nota del Ministero della Pubblica Istruzione (Direzione Generale dell'Istruzione Professionale) del 2 luglio 1976, il ministro oltre a velate accuse alla scuola di aver mal gestito la proprietà della nave (per molti anni nella scuola funzionò un ufficio navi che, sebbene il preside fosse legalmente l'armatore delle navi, gestiva tutta l'attività navale della scuola, dalle paghe ai contratti, alla manutenzione etc. Questo ufficio era retto da un applicato di segreteria), scrive tra l'altro: «...Indipendentemente,

comunque, dalla consistenza delle tabelle di esercizio e di armamento, si precisa che questo ministero non può obbiettivamente finanziare la presenza di due navi (per seconda nave si intende il motopeschereccio «Marinaretto» N.d.R.) presso un istituto, mentre altri non dispongono di alcun mezzo valido di esercitazioni in mare...».

Il Ministero pertanto chiede al Consiglio di Istituto del «Giorgio Cini» di disfarsi della nave.

Dopo aver speso sei anni prima 500.000.000 per la sua costruzione, il Ministero non vuol più assumersi gli oneri finanziari della nave.

Al tempo della sua costruzione, non si ipotizzarono i costi di gestione della «Giorgio Cini» ?

Fra i 250.000.000 presunti in eccesso per la rimessa a nuovo del brigantino - goletta, i 500.000.000 spesi per la motonave più gli oneri finanziari degli anni seguenti il 1970, per quanti anni avrebbe navigato il brigantino (senza contare il ritorno di immagine sia per lo Stato che per la scuola e Venezia) a costo zero?

Sta di fatto che nel 1976 la nave è in bacino di carenaggio per pulizia carena e controllo scafo, dopodiché rimane ormeggiata alla banchina dell'isola di San Giorgio.

Si susseguono le richieste del Ministero per una valutazione commerciale della nave anche perché il Comando Generale della Guardia di Finanza si era dimostrato interessato all'acquisto.

L'Ufficio Tecnico Erariale il 22 settembre 1981 ritiene di attribuire alla «Giorgio Cini» un valore di vendita di 1.200.000.000.

Il 30 settembre 1981 il Ministero della Pubblica Istruzione comunica che «...l'istituto predetto, con il pieno accordo di questo Ministero, è interessato, nel perseguimento dei suoi fini istituzionali, a trasformare parte della somma di cui alla predetta

stima in servizi di tipo didattico da erogare da parte di codesta Guardia di Finanza nel corso di alcuni anni...»

Il 16 novembre 1981 il Comando Generale della Guardia di Finanza chiede di sapere il prezzo in contanti della nave e quello da computare con servizi di tipo didattico.

L'11 dicembre 1981 il Ministero della Pubblica Istruzione ritiene »... congruo e didatticamente utile un pagamento della nave scuola «Giorgio Cini» così diviso: Lire 500.000.000 in contanti più l'imbarco di 60 allievi dell'istituto per 30 giorni l'anno per 10 anni con tutte le relative spese a carico di codesto Corpo...»

Il 9 novembre 1982 è stipulato il contratto a trattativa privata tra l'Istituto Professionale Giorgio Cini e la Guardia di Finanza con il quale viene ceduta a quest'ultima la motonave «Giorgio Cini».

I termini del contratto vennero però cambiati.

La Guardia di Finanza accettò il pagamento in contanti dell'intera cifra di Lit. 1.999.999.950 (come da versamento sul c.c. della scuola in data 22 settembre 1983).

L'Istituto ingenuamente pensava di poter disporre dell'intera cifra per ristrutturare le sezioni, acquistare materiale ed attrezzature e costruire o acquistare un motoveliero che non necessitasse di personale fisso imbarcato. Tale desiderio si scontrò con le strategie del Ministero della Pubblica Istruzione il quale prima mandò un ispettore per valutare la situazione. Riportiamo alcuni stralci della relazione dell'ispettore Glauco Bouché «... il Motopesca Marinaretto è perfettamente funzionante e consente tutte le esercitazioni indispensabili per le qualifiche marinare ...omissis... parere assolutamente negativo per la costruzione del motoveliero a due alberi ed a motore che certamente impegnerebbe tutta la cifra a disposizione dell'Istituto e che risponderebbe solo ad un desiderio di prestigio e non ad esigenze reali».

Con lettera della Div. IV Istruzione Professionale in data 7 dicembre 1984 si autorizzò l'utilizzazione del ricavato dell'alienazione della motonave per una spesa complessiva non superiore alla somma di Lit. 400.000.000

La restante cifra fu rimessa dallo Stato a disposizione dell'Istituto per il pagamento delle spese correnti (concretamente: pagamento degli stipendi al personale della scuola. Somma che, altrimenti, doveva essere erogata dallo Stato).

La nave fu consegnata ufficialmente alla Guardia di Finanza il 27 aprile 1983.

Motopeschereccio Marinaretto

Il Marinaretto è il vanto e l'orgoglio delle nostre tradizioni.
Ultima delle grandi imbarcazioni rimaste alla scuola, il Peschereccio è pienamente efficiente e continua, durante l'anno scolastico, le sue uscite giornaliere di addestramento didattico per gli allievi di tutte le sezioni.
Progettato e costruito all'interno della nostra scuola nel 1956 dalle maestranze e dagli allievi fu adattato alla pesca di altura: ciò fu necessario affinché gli allievi venissero imbarcati a ruolo in modo che la navigazione fosse valida agli effetti dei tirocini stabiliti dal regolamento del Codice della Navigazione per le varie qualifiche professionali.
Il pescato veniva in parte venduto e in parte serviva alla mensa dei marinaretti.
Il Marinaretto non ha certamente la storia delle altre navi, non ha solcato il Mediterraneo o l'Atlantico ma giorno dopo giorno, per mezzo secolo ha svolto la più umile e la più importante delle funzioni: far amare il mare a migliaia di alunni qualunque fosse la loro specialità o la loro provenienza, far didattica in modo diverso, acquistare coscienza di sè tra gli altri in un piccolo spazio, sentirsi parte di un'esperienza diversa da quella di altre scuole.
Ricorre quest'anno il cinquantenario della costruzione del Marinaretto e mezzo secolo ha prodotto profonde cicatrici sullo scafo e sulla coperta della nostra imbarcazione. L'amore non basta più: sono necessari lavori di ristrutturazione costosi e non vogliamo che ciò fornisca l'appiglio a qualcuno per privarci di quanto noi stessi abbiamo voluto, creato, costruito e che è diventato simbolo della scuola stessa. Noi ci auguriamo che questo libro possa far capire a quanti ancora amano il mare, amano la nostra scuola, hanno contribuito a farla nascere e crescere, a quanti grazie a lei vivono una vita serena, che abbiamo bisogno del Marinaretto per continuare la nostra tradizione, che ci aiutino a farlo navigare per altri cinquant'anni.

Caratteristiche Generali

Scafo:
Costruzione in legno larice e madieri longitudinali con prora slanciata e poppa ellittica

Dimensioni:

Lunghezza fuori tutto	m	21,80
Lunghezza fra le P/p	m	18,80
Larghezza fuori ossatura	m	5,33
Altezza di costruzione	m	2,42
Stazza lorda	Ton	59,31
Stazza netta	Ton	26,28
Velocità massima	mg.	9,5
Pescaggio	m	2,42

Motore:
Motore Ansaldo Diesel 4 tempi tipo 2131/6 - 6 cilindri F 215, corsa 310 - HP 180 - giri 430/m.

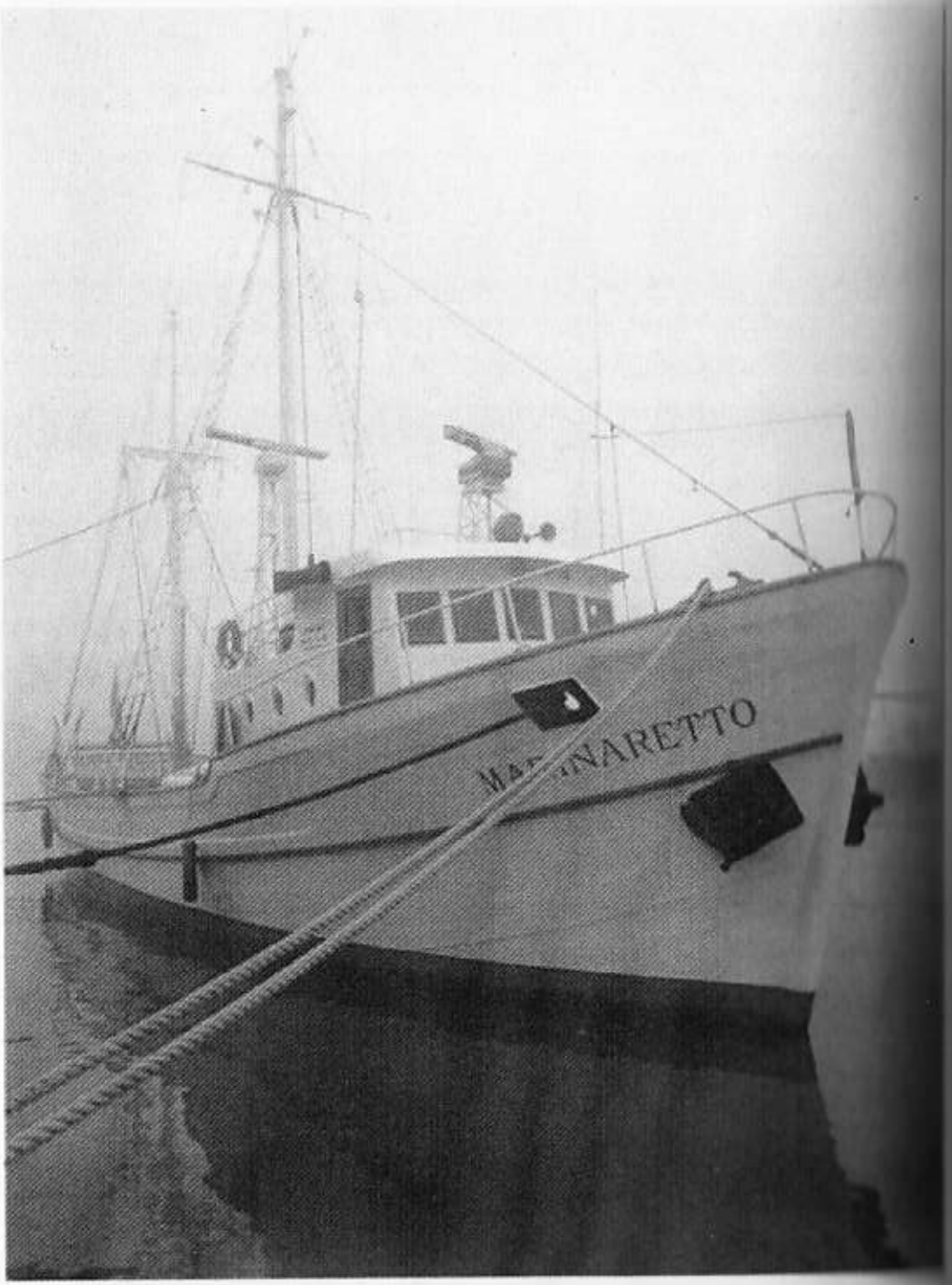
Sala Nautica:
Trasmettitore RTF BLU 180 S - 2000P - 2^ Serie
Radar Decca per addestramento allievi
Tavolo da carteggio per 6 persone
Altre apparecchiature secondarie

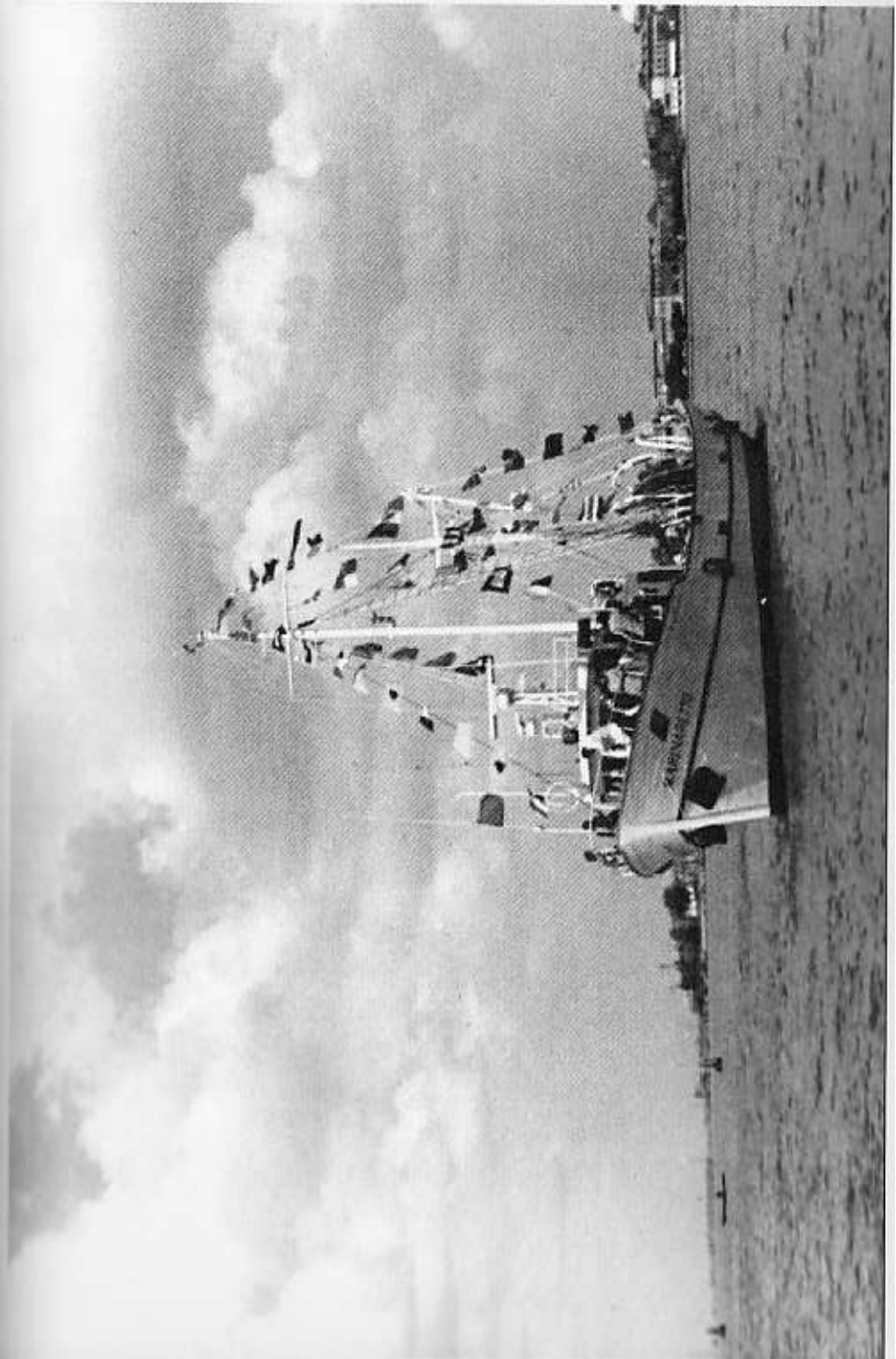
Locale equipaggio
Quattro cuccette in legno senza rete con relativi materassi

Locale alloggio allievi
Dodici cuccette con reti in ferro con maglie di cima

Locale cucina
Cucina a gas liquido

Locale igiene
Lavandino piccolo in porcellana
Water porcellana





Imbarcazioni minori

Accanto alle navi e al motopeschereccio, il parco natanti della scuola era composto da numerose piccole imbarcazioni che assolvevano i compiti più disparati: logistici, trasporto merci, trasporto persone, didattici e sportivi.

Parte di queste imbarcazioni erano state costruite all'interno dell'istituto, parte erano frutto di donazioni, parte erano di proprietà della Fondazione Cini e concesse in uso alla scuola, parte costruite presso cantieri esterni.

Dato che queste erano costruite in legno, con gli anni si sono ovviamente deteriorate; alcune sono state demolite, altre sono tuttora pienamente efficienti.

Di molte non esistono fotografie né documentazione attendibile, altre vivono solo nella memoria di chi ha vissuto quei tempi: di quelle esistenti è ovviamente riportata documentazione fotografica.

Una funzione fondamentale è stata svolta dalle barche più umili e cioè i mototopi, classiche barche da trasporto della laguna veneta che permettono il rifornimento di qualsiasi merce dalla terraferma alla città lagunare. Oltre a questa funzione, i mototopi nella nostra scuola ai tempi dello «Scilla» erano adibiti al trasporto dei marinaretti alle manifestazioni più svariate. Ad esempio allo stadio P.L. Penzo di S. Elena quando la squadra di calcio del Venezia giocava gli incontri casalinghi.

Di seguito riportiamo un elenco molto sintetico di tutte queste imbarcazioni partendo, ovviamente, dai primi anni di vita della nostra scuola.

Motoscafo

V 845
Costruito dal Cantiere Dalla Pietà di Venezia nel 1951. Da più di vent'anni è sospeso (quello che ne resta) alle catene delle capriate dello squero.
Dimensioni: 5,85 x 1,95 m
immersione: 0,35 m
stazza: 1,49 ton

Mototopo Faustino

6 V 3061
Costruito nel 1952 (con prora cabinata) si suppone abbia navigato sino al 1970, dopodiché fu posto in secca sullo scalo a fianco dello squero. Sebbene nel 1978 una commissione tecnica della scuola ne auspicasse il recupero, fu lasciato colà a marcire.
Dimensioni: 9,70 x 2,10 m
immersione: 0,60 m
stazza: 3,25 ton.

Mototopo Scilla

6 V 3386
Costruito nel 1954 e demolito nel 1974.
Dimensioni: 11,13 x 2,46 m.
immersione: 0,50 m
stazza: 6 ton.

Mototopo Sagredo

6 V 3661
Costruito nel 1957 dai Cantieri Cucchini di Venezia. Navigò fino al 1963

e fu demolito nel 1968.
Dimensioni: 9,59 x 1,99 m
immersione: 0,50 m.
stazza: 3,00 ton

Motoscafo

VE 2626
Già usato dall'istituto Scilla sin dal 1958. Venne distrutto dall'alluvione del 1966. Scaricato nel 1967.
Dimensioni: non si conoscono

Cutter «Bessai»

Costruito nel 1964 a Nizza. Questa imbarcazione fu donata dal dott. Pierre Le Bas alla Fondazione Cini nel 1968 (da notare che questa barca aveva navigato su molti mari e partecipato a numerose competizioni sportive). La Fondazione ne concesse l'uso, e riservata la manutenzione e conservazione all'Istituto Scilla e questi passò la «donazione» all'Istituto Professionale Giorgio Cini nello stesso 1968.
Navigò fino al 1971 poi per incuria e disinteresse fu lasciata a terra vicino all'officina meccanica dove ancora si trovava nel 1978. Di tutta la sua notevole attrezzatura non vi è traccia.
Dimensioni: 8,24 x 1,80 m.
stazza: 4,04 ton.

Mototopo Trieste

6 V 14394
Donato dal sig. Glauco Gaber di Trieste alla Fondazione Cini e da questa dato in uso gratuito all'Istituto Scilla nel 1967.
Non fu molto fortunato questo mototopo. Nel 1969 il motopeschereccio Marinaretto durante l'attracco lo schiacciò contro la banchina e il Trieste

affondò. Nello stesso anno fu costruito dal Cantiere Bovo Germano & Aldo di Burano Venezia un altro mototopo cui fu applicato il motore recuperato della vecchia imbarcazione e lo stesso nome.
Nel 1978 era ancora ormeggiato in darsena grande all'isola di San Giorgio e da questo mototopo fu ricavato, con opportuni lavori il mototopo Marco che attualmente è in piena efficienza presso l'istituto.
Dimensioni: 8,85 x 1,93 m
immersione: 0,50 m
stazza: 2,15 ton

Motoscafo

Costruito nel cantiere della scuola nel 1971. Era praticamente un barchino con applicata una tuga da motoscafo.
Dimensioni: 6,10 x 2,06 m
immersione: 0,10 m
stazza: 1,91 ton
Demolito.

Motoscafo Chioggia Mia

CI 2526
Donato dal sig. Alfredo Bordin secondo i desideri del suo defunto padre alla scuola nel 1974. Fu demolito nel 1978 ma praticamente fu usato per pochi mesi.
Dimensioni: 6,10 x 2,11 m
immersione: 0,20 m
stazza: 2,73 ton.

Natanti attualmente efficienti nella nostra scuola

Dinghy

numero 4 a nomi: NORD - SUD - EST - OVEST
Costruiti presso l'istituto nell'anno 1963.
Sono piccole barche a vela per addestramento, con deriva mobile.
Perfettamente funzionanti, sono dei piccoli gioielli in legno di mogano a fasciame sovrapposto (vedi disegno e fotografie seguenti).

Lance a remi

numero 3 a nomi: MAESTRALE - LIBECCIO - OSTRO
Costruite nel cantiere della scuola nel 1964 sono lance a 10 remi per addestramento alla voga. Una di queste e stata adattata, dal sig. Romano Prata, a vela con deriva di tipo olandese adatta ai bassi fondali.
Dimensioni: 8,45 x 2,10 m.
stazza: 3,74 ton.

Kayak

numero 4 in vetroresina.

Gommoni

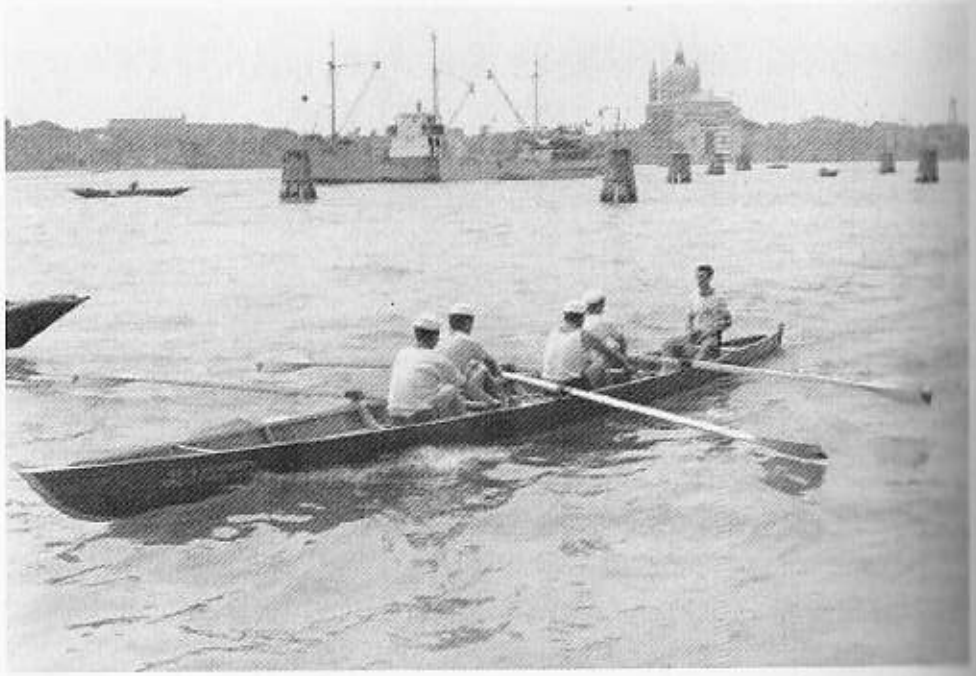
numero 1 per assistenza alle esercitazioni marinare.

Yole

numero 1 per voga all'inglese. Del tipo quattro con.
Costruita nei Cantieri Salani di Limite sull'Arno e donata dal Provveditorato agli Studi di Venezia alla scuola nel 1976.

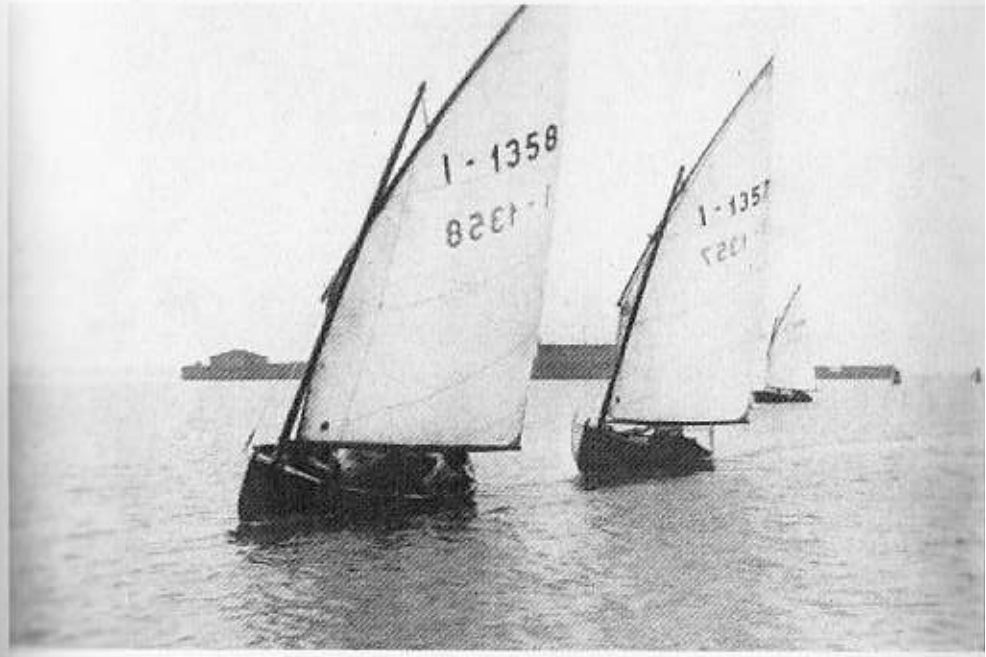
Mototopo Marco

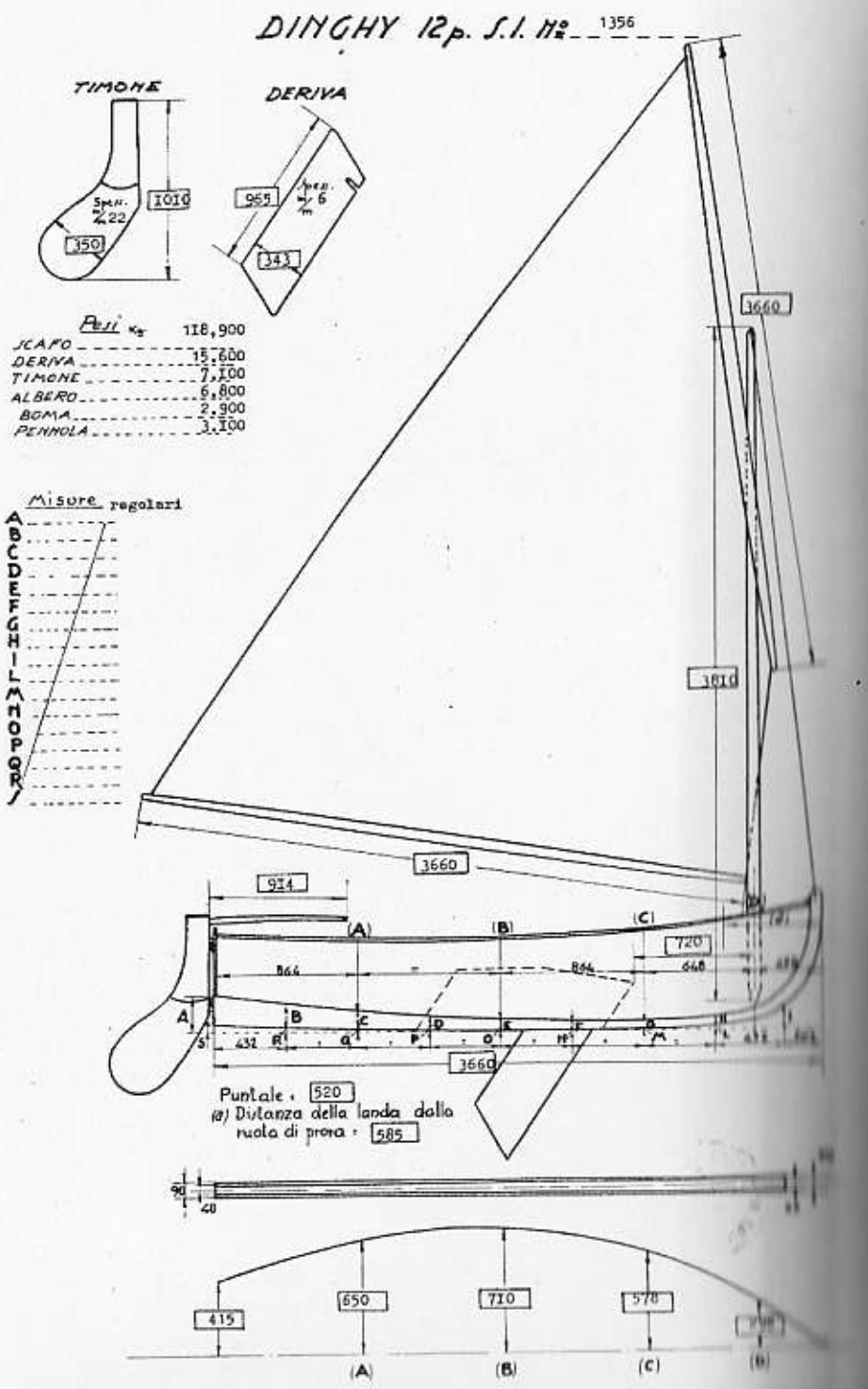
Vedi mototopo Trieste

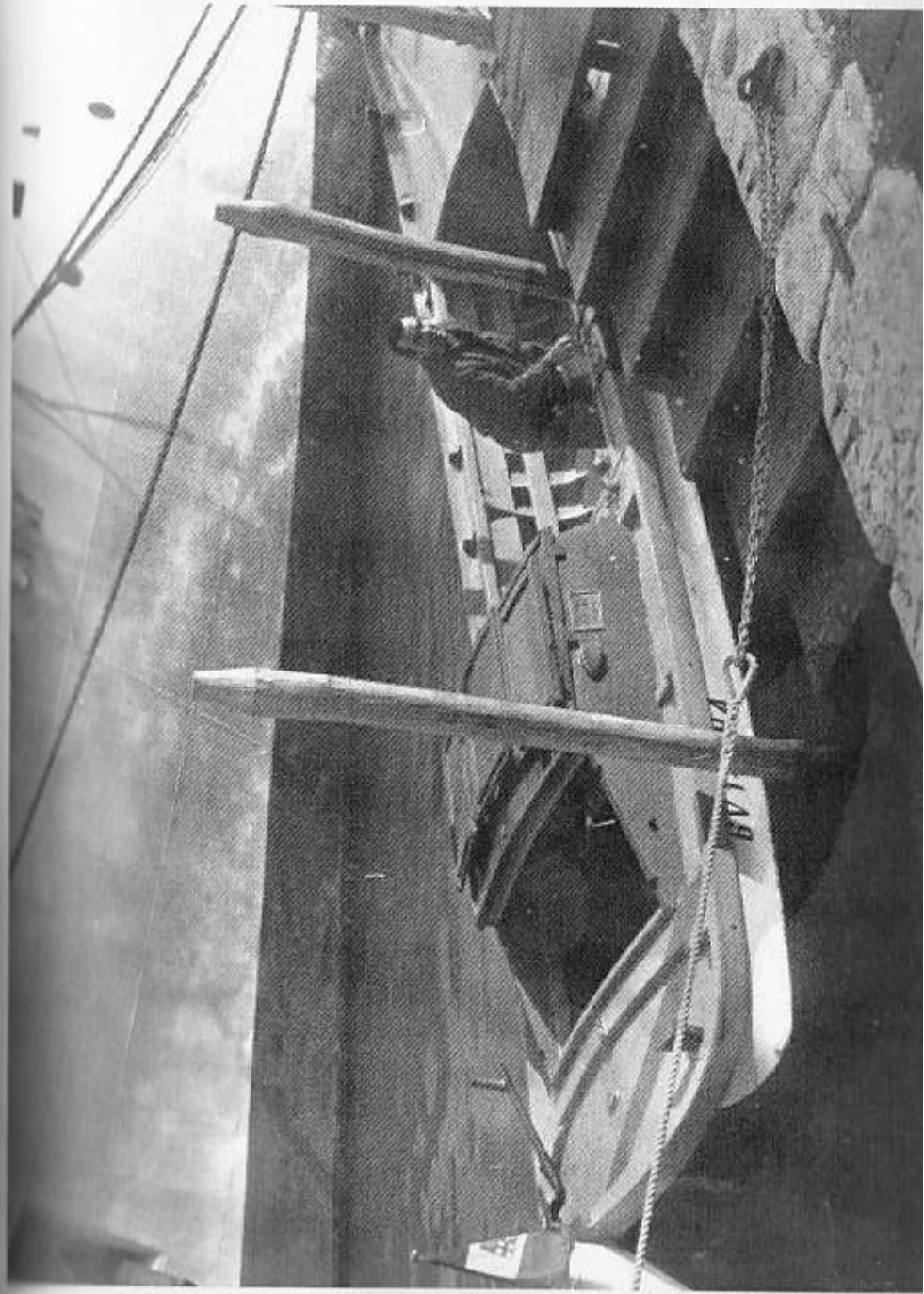


(1976) Gli allievi si allenano in Bacino San Marco con la Jole.

(1956) Lezione di voga.







(1976) Il "mitico" Ettore Vianello a bordo del mototopo Mazzo