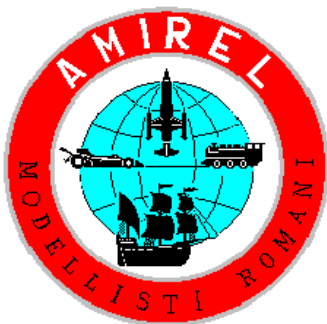




AMIREL

MODELLISTI ROMANI

00192 ROMA - VIA P. POMPONAZZI 3 - Tel. 06-39743974

NOTIZIE

STAMPATO IN PROPRIO PER DIFFUSIONE INTERNA

e-mail: amirel@libero.it

internet: <http://digilander.iol.it/amirel>

numero 31

Anno XXV

MAR - APR 2002

Redazione a cura di M. Parasassi (tel.casa 0655284444) – (e-mail: m.parasassi@libero.it)

MOSTRA DI MODELLISMO

L'AMIREL e la Parrocchia di S. Giuseppe al Trionfale hanno organizzato, per i giorni 17-19 marzo prossimi, una mostra di modellismo intitolata **"Espressioni artistiche e tecniche del modellismo"** che si svolgerà presso la Parrocchia stessa. (Via G. Bovio).



Anzio 1991



Mostra Soldatino 1998



Fiumicino 2000

Foto di Mostre svolte negli scorsi anni



MUNICIPIO XVII

AMIREL - Roma Via Pomponazzi 3 - 0639743974

<http://digilander.iol.it/amirel>

S. Giuseppe al Trionfale



MOSTRA
ESPRESIONI
ARTISTICHE E TECNICHE
DEL MODELLISMO



sala parrocchiale di S. Giuseppe al Trionfale
Via G. Bovio

Ingresso libero

17/3/02	ore 10-13	15-20
18/3/02	ore	15-20
19/3/02	ore 10-13	15-20

La locandina della mostra

I soci interessati ad esporre i propri modelli sono pregati di contattarci in sede nel più breve tempo possibile, così potremo meglio organizzare lo spazio a disposizione.

I modelli dovranno essere consegnati il giorno 16/3 e ritirati il giorno 20/3; gli orari verranno comunicati al momento del contatto.

UN VECCHIO SOGNO DEI ROMANI DIVENTERA' REALTA' ?

di MARINO COLLACCIANI

IL TEVERE navigabile. Una chimera per molto tempo, un sogno possibile per molti: semplicemente un progetto fattibile per un urbanista, l'arch. Sandro Maccallini, che peraltro non ama definirsi un taumaturgo. Suo il progetto dell'arteria pensile che avrebbe certamente meglio risolto i problemi di viabilità intorno a Castel Sant'Angelo, ai tempi del «temutissimo» Giubileo, sotto forma di assalto dei pullman di pellegrini. Un'opera che, se realizzata, avrebbe lasciato precisa testimonianza ai romani in termini di vivibilità della propria città e di arredo urbano. L'eredità attuale è invece sinceramente misera.

E viene sempre più spesso in mente l'immagine della Senna o quella del Tamigi, con argini vivi, pulsanti di attività, con i corsi d'acqua navigabili e con due città viste dal basso che immeritatamente sembrano più belle e suggestive di Roma. Chi, con tecnica di consumato slalmista, riesce a scendere sugli argini del Tevere, tra pantecane, bottiglie di birra e residui maleodoranti, scopre subito un'altra Roma: straordinaria. Ma sono in pochi ad essersi avventurati nell'impresa se non al riparo di qualche manifestazione sul fiume che certo non rende giustizia alle fughe prospettiche e ai giochi di luce che il «biondo» tanto vituperato sa ancora offrire in ogni ora del giorno.

E il Tevere da sempre anima il tavolo da disegno notti dell'arch. Sandro Maccallini che ha realizzato il progetto di «cerniera naturalistica» Tevere-Monte Gianicolo quale scena-

rio di riassetto urbanistico per il Centro storico del terzo millennio. Al centro del variegato lavoro il Parco Museo Naturalistico della flora e della fauna fluviale ed urbana.

Architetto Maccallini quali sono gli interventi principali per rendere navigabile il Tevere?

«Per quanto concerne il controllo del regime delle acque del Tevere occorre procedere innanzitutto all'eliminazione delle «rapide» presenti a Ponte Milvio e all'Isola Tiberina; quindi, alla rimozione delle «soglie di sbarramento» e dei gradoni artificiali che generano i dislivelli delle «rapide» rendendo discon-

tinuo e non planare il letto del fiume e, quindi, non percorribile dai battelli fluviali».

Come sarà possibile questo tipo di operazione?

«Grazie al potenziamento del sistema esistente di invasi e dighe di contenimento, nonché all'ampliamento delle aree di laminazione e delle zone di esondazione delle acque, già esistenti a monte del fiume tra Nazzano Romano e Castel Giubileo».

Quali sono i passaggi immediatamente successivi?

«Il mio progetto prevede l'accesso agevolato alle banchine di magra (attualmente raggiungibili dai

Lungotevere solo attraverso ripidissime e pericolose scalinate) con l'installazione di comodi ascensori oleodinamici a «celo aperto» per esaltare la godibilità dell'effetto panoramico, attraverso scorci prospettici sconosciuti di inaspettata e suggestiva bellezza».

E gli accessi?

«Ovviamente in pianta sono previsti Costruzione e/o recupero di piccoli porti e stazioni fluviali in corrispondenza di efficienti infrastrutture e di emblematiche architetture già esistenti sul Lungotevere (Foro Italico - Ponte Duca d'Aosta, Argini del Porto Monumentale di Ripa Grande - Ponte della Mormorata, Castel Sant'Angelo - Piazza-

le Casa Madre Mutilati, Piazza Augusto Imperatore - Ara Pacis, Piazza Della Rovere - Complesso di Regina Coeli - Pendici del Gianicolo».

Suggerisce qualcosa sul piano delle competenze?

«Sì. Innanzitutto, la creazione di un nuovo organismo per la tutela, lo sviluppo e la valorizzazione del fiume e del parco fluviale: la «Magistratura delle acque del Tevere» per lo snellimento e la semplificazione burocratica eliminando le attuali sovrapposizioni e conflitti di competenza. Quindi, l'affidamento alle «Associazioni Tiberine» e ai «Circoli nautici» della gestione delle attività culturali, sportive, commerciali. E ancora, il potenziamento del Corpo di Polizia Fluviale in sinergia con l'Amn cittadina «Sezione Speciale Tevere», per la tutela e la manutenzione igienico-sanitaria del corso fluviale oggi ridotto a discarica a cielo aperto».

Cosa propone per la conservazione, la protezione e l'arricchimento della variegata flora e fauna fluviale esistente sul fiume?

«Un monitoraggio continuo del microclima fluviale-gianicolense e dei relativi fattori inquinanti, a cura degli Istituti Universitari di Ricerca già presenti sul monte Gianicolo (Bosco Parrasio e Villa Corsini). Poi, la saldatura degli argini del fiume con le pendici del Gianicolo mediante la riconversione della struttura Penitenziale di Regina Coeli (in posizione di cerniera tra il fiume e il monte) in «Parco Museo Naturalistico della flora e della fauna fluviale e urbana» con insediamenti permanenti a carattere universitario degli Istituti di Botanica, Zoologia e Scienze Naturali».



Il modello del Tiber II di Villaresi

Leggo 9 ottobre 2001 - ovvero "LA DOCCIA FREDDA!"

Il Comune aveva annunciato per settembre il via alla navigazione, rifacimento delle banchine e bistrot

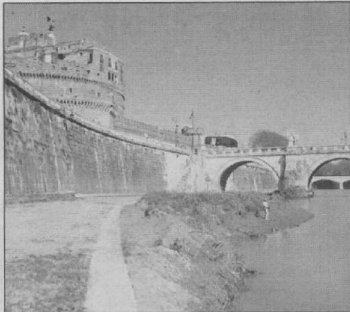
Niente fondi, il Tevere da sogno resta all'ancora

Il Tevere come la Senna? Può darsi, ma nella fantascienza. Di sicuro la realtà è cosa ben diversa: nonostante le promesse fatte, i battelli sono fermi nel porto, i bistrot sulle banchine sono solo un sogno chiuso in un cassetto così come i tanti progetti annunciati per valorizzare il fiume dell'Urbe.

E dire che, sia il sindaco Veltroni che l'assessore all'ambiente Dario Esposito, a giugno avevano annunciato che «entro la fine di settembre» sarebbe partito il progetto di navigazione del Tevere. Assieme all'ambiziosa attrattiva turistica (si diceva che il fiume romano avrebbe fatto concorrenza al *rivier parigino*), era stato presentato anche un pacchetto di valorizzazione delle banchine, di bonifica degli argini, di illuminazione dei ponti e di restauro dei muraglioni. Tutto bello, inutile negarlo, peccato però che di concreto ancora non si veda nulla. Ecco allora che lo stato di degrado delle sponde

tocca livelli da record, con sporcizia, erbacce, carcasse di auto e moto a farla da padroni. Il motivo? Ancora non sono stati trovati i fondi adeguati al risanamento (che dovrebbero esser stanziati dalla Regione). E che fine hanno fatto i battelli che avrebbero dovuto mostrare via fiume le bellezze artistiche della Capitale? Per problemi burocratici (convalide di gare d'appalto, autorizzazioni, ecc.) tutto è ancora fermo e lo rimarrà almeno fino a metà novembre, naturalmente in ritardo.

E dire che tutto era già pronto da mesi: già in primavera le società in gara si erano aggiudicate le varie tratte di navigazione. Nonostante ciò gli unici navigatori del Tevere sono i gabbiani che si lasciano beatamente cullare dalla corrente del "Biondo". (F. Pas)



Le banchine del Tevere restano un luogo di degrado

segue a pag. seguente

CALENDARIO GARE H.L.G. Anno 2002 - Il comitato organizzatore

Cari amici e simpatizzanti dei veleggiatori H. L. G. in versione romano-laziale.

I contatti che abbiamo puntualmente avuto con gli amici dell'AeCI, di SAM Italia e dell'Ala hanno dato i loro frutti, nel senso che siamo già in grado di anticiparvi il "corposo" Calendario gare 2002, quasi definitivo.

Il Regolamento ha subito qualche importante ritocco organizzativo resosi necessario per un più fluido e veloce svolgimento delle prove; Vi invitiamo pertanto a dargli una bella letta! ed a notare le varie aggiunte e modifiche.

Quest'anno, forti del supporto elettronico di Maurizio Maggi, ci imbarchiamo nell'effettuazione del primo Campionato Regionale H.L.G. che si svolgerà su ben sette prove!. Le quattro migliori di ciascun concorrente permetteranno di stilare la classifica definitiva annuale che consacrerà il Campione 2002 (con speciale Trofeo personale). Naturalmente detta classifica sarà disponibile in tempo reale dopo ogni gara per cui ne guadagnerà l'interesse anche degli spettatori. Per questo nuovo impegno abbiamo un poco ritoccato la quota d'iscrizione.

In via sperimentale contiamo di svolgere anche la categoria "Unlimited" (cioè quella dei modelli H.L.G. con apertura alare superiore a 150 cm), sempreché vi sia un numero adeguato di partecipanti; praticamente il suo inserimento, dato l'uso della stessa fionda e un "pieno" portato a 3 minuti, non allunga di troppo i tempi di gara ed invece introduce uno stimolo di interesse e di innovazione.

Conosciamo le frequenze delle vostre Tx, se però usate una diversa radio vi preghiamo di avvertirci entro il giorno precedente la gara per permetterci di preparare a tavolino l'ordine di partenza che potrà subito essere esposto sul campo di gara in modo che ciascuno conosca la sua posizione di lancio velocizzandone al massimo lo svolgimento. Come in passato, ad inizio gara verrà sorteggiato da quale punto dell'ordine di partenza inizieranno i lanci.

Per ogni aggiornamento od informazione in tempo reale il sito AMIREL è: <http://digilander.iol.it/amirel>, potete consultare anche la pagina di Curzio Santoni: www.geocities.com/cusanton.

Buoni e lunghi voli a tutti e soprattutto dolci atterraggi!.

Ecco il calendario (quasi) definitivo:

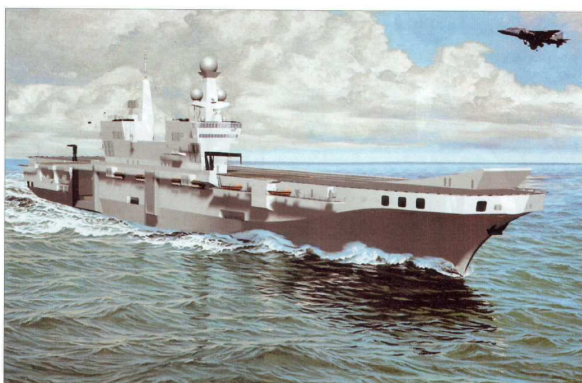
16 marzo	1° gara HLG	campo ALI SUL TEVERE a Fiano R.
6 aprile	2° gara HLG	Aviosup. "Santo Stefano" – Anguillara Sabazia
27 aprile	1° Prova "Scale"	campo ALI SUL TEVERE
11 maggio	3° gara HLG	Aviosup. "Santo Stefano" – Anguillara Sabazia
8 giugno	4° gara HLG	campo G. A. R. "FALCO" a Cantalice (RI)
22 giugno	5° gara HLG	campo G. M. T. (loc. Campore) - Terni
14 settembre	6° gara HLG	campo G. M. T. (loc. Campore) – Terni
26 ottobre	7° gara HLG	campo ALI SUL TEVERE a Fiano R.

Note: Quest'anno 2002 il Comitato Organizzatore, anche per sollecitare la già buona partecipazione, ha deciso di svolgere il Campionato annuale H.L.G. sulla base di quattro migliori prove (sulle sette) per ciascun concorrente; **a fine anno al miglior piazzato sarà consegnato il Trofeo di Campione Regionale 2002.**

La gara "Scale" del 27 aprile è stata inserita dietro richiesta amichevole di Maurizio Sagnotti dell'AMIREL.

Il Comitato Organizzatore ringrazia i Club che così gentilmente hanno offerto la loro disponibilità ad ospitare il nostro Campionato.

dal Notiziario della Marina - n° 2/2001



UNA NUOVA UNITÀ MAGGIORE

Firmato il contratto con la Fincantieri: la nuova portaerei entrerà in linea nel 2008.

di BRUNO SPANGHERO

Il 22 novembre 2000 è stato firmato nell'Ufficio dell'Ammiraglio Ispettore Capo Ennio Plantini, Direttore Generale di Navarm, il contratto con Fincantieri per la fornitura della Nuova Unità Maggiore.

Il contratto NUM, insieme al contratto per l'acquisizione della fregata "Orizzonte", firmato a Parigi il 16 ottobre scorso, rappresentano, dopo un lungo periodo di studi delle nuove costruzioni, il completamento di un ciclo di rinnovamento dello strumento navale iniziato nel 1997 con la stipula del contratto per la realizzazione dei sommergibili di nuova generazione L212A, seguito da quelli per le unità minori combattenti (NUMC) nel 1998, i pattugliatori

d'altura (NUPA) nel 1999 e l'unità di supporto polivalente (NUSP) nello stesso anno.

Il programma d'acquisizione della NUM parte da lontano. Gli studi per un'unità derivata dal "Garibaldi" iniziano nel 1990. Nel tempo vengono preparati più progetti, che sono oggetto di ampio dibattito, in quanto le ristrettezze del bilancio, non consentendo di acquisire più navi specialistiche, richiedono in ogni caso alla nuova unità maggiore una capacità multiruolo. Finalmente alla fine del 1997 viene definito un progetto di unità portaeromobili, che ottiene tra la fine del 1997 e l'inizio del 1998 l'approvazione del Parlamento.

Nel biennio 1998 - 1999 il progetto, ormai configurato nello

Studio 168, viene sottoposto ad un esame congiunto Marina Militare - Fincantieri per la verifica della fattibilità a fronte dei requisiti operativi. Nello stesso periodo presso Navarm, per ottimizzare lo sforzo richiesto al Reparto Nuove Costruzioni, già impegnato su più fronti, viene costituito l'Ufficio di Programmazione NUM.

La fase finale di definizione del progetto, sviluppatasi nel primo semestre 2000, è un esempio concreto di Design to Cost. È stato soprattutto grazie a questo processo che si è potuto arrivare alla firma del contratto del novembre scorso. Il valore del contratto stipulato con Fincantieri è di 1750 miliardi ed è relativo alla fornitura della piattaforma, di un set minimo del Sistema di Combattimento,

28 NOTIZIARIO DELLA MARINA

Febbraio/2001

degli studi di "Project Definition" e delle predisposizioni per l'installazione del sistema di combattimento e del relativo supporto logistico integrato.

A questo primo contratto con Fincantieri seguirà un contratto, per un tetto di spesa fissato a circa 460 miliardi, per il completamento della fornitura e l'installazione del sistema di combattimento, del sistema integrato di telecomunicazioni completi di supporto logistico integrato.

Superata la fase preparatoria che ha portato alla firma del contratto inizierà ora un nuovo ciclo che rappresenta la parte tecnicamente più avvincente del programma. Le numerose peculiarità progettuali della nuova portiere formeranno l'oggetto della sfida tecnologica dei prossimi anni.

Tra gli elementi tecnici che caratterizzano la nuova unità spiccano le forme regolari dello scafo dettate dall'esigenza di realizzare volumi ampi, per facilitare l'installazione e la manutenzione degli apparati, nonché gli ammodernamenti che inevitabilmente si renderanno necessari su una piattaforma destinata ad una vita operativa prossima ai 40 anni, come già programmato per Nave "Garibaldi", che prima dei vent'anni di vita (2005) sarà sottoposta a importanti interventi di manutenzione e di adeguamento ai nuovi requisiti. Altro elemento di novità è l'impianto di produzione e distribuzione primaria di energia elettrica a 660 V a 50 Hz, basato su 6 diesel/generatori e 2 generatori/asse collegati ad un anello di distribuzione selettivo, che assicura all'unità la ridondanza delle sorgenti energia e delle linee di alimentazione perché gli 8 generatori si comportano ognuno come centrali elettriche indipendenti.

Sul piano operativo l'unità dispone di superfici, destinate alle attività di comando, controllo, e pianificazione delle missioni aeree e anfibe, che complessivamente risultano cinque volte maggiori delle analoghe superfici disponibili su Nave "Garibaldi". Le sistemazioni per la componente aeronautica sono dimensionate per operare con gli aerei STOVL della pres-

NUOVA UNITÀ MAGGIORE STUDIO 168 A

Dimensioni principali

Lunghezza fra le perpendicolari:	215,60 m
Larghezza al galleggiamento:	29,10 m
Lunghezza fuoritutto:	235,60 m
Larghezza fuoritutto:	30,00 m
Peso scarica - asciutta:	21.160 tonni
Dislocamento standard:	22.290 tonni
Dislocamento pieno carico:	26.660 tonni
Immissione:	7,50 m
Immissione massima (elic):	8,70 m
Altezza di costruzione al ponte di volo:	23,40 m
Altezza di costruzione al ponte hangar:	12,70 m



Prestazioni e Autonomia

Apparato motore:	4 turbine a gas LM2500 (4x22 MW).
Velocità:	28 nodi in condizioni di esercizio;
Autonomia:	7000 miglia a 16 nodi (ca. 18 giorni);
Durata missione:	45 giorni (con rifornimento in mare);
Tenuta al mare:	impiego operativo aeromobili fino a SS6;
Manovrabilità:	2 timoni e 2 eliche di manovra trasversali;
Totale tabella:	1202 (+90);
equipaggio:	697 nave + comp.volo;
trasportati:	145 comando complesso
trasportati:	360+90 Regg. San Marco;
Carico trasportato:	superiore a 1000 tonni

Sistema di Combattimento

Sistemi d'arma principali:	Sottosistema Radar/IOC/IFF:
- 32 missili SAAM/IT Aster 15 in 2 moduli di lancio verticali da 16;	- radar multifunzionale EMPAR;
- 2 lanciarazzi SCLAR H;	- radar di scoperta AMS;
- sistema antisiluro SLAT;	- IFF tipo Orizzonte;
- sonar mine avoidance WASS nel bulbo;	- sistema di difesa a corto raggio da definire;
- 3 cannoni KBA 25 mm Otobreda;	Sottosistema Comando e Controllo:
- sistema di difesa a corto raggio da definire;	- configurazione espansa CMS Orizzonte;
Sottosistema GE:	Sottosistema Sistema Integrato di Telecomunicazioni:
- tipo Orizzonte;	- configurazione espansa FICS Orizzonte.

Febbraio/2001

NOTIZIARIO DELLA MARINA 29

Di questa unità abbiamo già parlato nel n° 24 su suggerimento dell'amico Galeani.

dal Notiziario della Marina
n° 7/2001

Riva Trigoso (SP)

Il 17 luglio 2001 sono iniziati i lavori per la costruzione della nuova portaeromobili "Andrea Doria". Il varo è previsto per il nov 2006 e la consegna alla MM nel nov 2007.

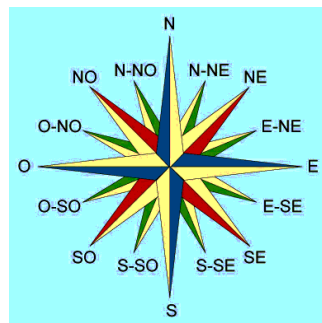
N d R

In questo numero stiamo pubblicando articoli molto vecchi che, per ovvii motivi di spazio, non hanno trovato posto nei notiziari precedenti.

I ritagli di giornali, scelti per essere pubblicati nel nostro notiziario, sono molti e noi cerchiamo di inserire ogni volta quelli più di attualità, lasciando gli altri per i notiziari successivi.

Capita quindi che, come in questo numero, ci siano articoli di un anno fa. Siamo certi che ci capirete.

La redazione



COMUNICATO DEL C.D. "Trofeo AMIREL 2002"

Tutti i soci interessati alle gare di modellismo radiocomandato, sono invitati in sede il giorno 26 marzo prossimo alle ore 16, per concordare insieme il calendario delle gare per l'anno 2002.



Le navi di Pisa

segue dal n° 29

La Repubblica 4 dic 2000

Porto delle meraviglie si ricomincia a scavare

Le navi di Pisa saranno tutte recuperate

di CINZIA DAL MASO

LUNEDÌ 4 DICEMBRE 2000

Cronaca

la Repubblica ■ 27

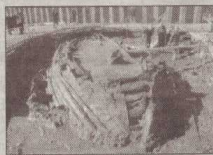
Dopo un anno di pausa i lavori riprendono con la visita di Ciampi. E oggi a Venezia, gran convegno sull'archeologia navale

I CAMBIAMENTI NELLA COSTRUZIONE



Ulu Burun, XIV a.C.

Il relitto di Ulu Burun, in Turchia, risale al XIV secolo a.C. e testimonia già il sistema a mortase e tenoni, il più diffuso nel mondo greco-romano



Pisa, III a.C.-V d.C.

Le navi di Pisa - periodo compreso fra il III a.C. e il V d.C. - sembrano presentare una costruzione simile a quella di una piccola barca del V secolo trovata a Ravenna



Tantura, VI d.C.

Nella Laguna di Tantura, in Israele, è stata di recente scoperta un'imbarcazione del VI secolo d.C. che testimonia la più antica struttura a scheletro portante



Serce Liman, XI d.C.

Fino alla scoperta della nave israeliana il relitto più antico testimone dell'esistenza dello scheletro portante era quello di Serce Liman, Turchia, XI secolo d.C.

ROMA — A San Rossore si riprende a scavare. Nel più grande giacimento di navi antiche mai rinvenuto (ben 16 navi dal III-II secolo a.C. al V-VI d.C.), porto urbano della città di Pisa, comincia in questi giorni lo scavo vero e proprio. Perché quello condotto dal dicembre 1998, data dei primi ritrovamenti, fino a un anno fa era uno "scavo di emergenza", realizzato per consentire al più presto la ripresa dei lavori per la realizzazione del nuovo centro direzionale della Ferrovie dello Stato. Ma l'eccezionalità delle scoperte ha convinto il Ministero per i Beni e le attività culturali ad assumere l'onere dello scavo e della musealizzazione del sito, dirottando altrove la costruzione del centro Fs. E quasi a suggellare il nuovo corso dei lavori di quella che è stata definita la scoperta più importante e spettacolare di fine millennio, mercoledì prossimo il capo dello Stato andrà in visita al cantiere con il ministro Melandri.

Nell'anno di pausa, necessario per il passaggio di consegne dalle Ferrovie al Ministero e per la messa a norma del cantiere, gli archeologi non sono rimasti inattivi. «Abbiamo cominciato a restaurare e studiare i materiali rinvenuti», spiega il direttore dello scavo Stefano Bruni, «e per la primavera prossima contiamo di completare e pubblicare l'analisi della prima fase di vita del porto, quella etrusca, l'unica sinora interamente scavata». I materiali del più antico porto pisano, assieme a un modello della nave più antica rinvenuta (una grande nave commerciale che giungeva dal Nord Africa), costituiranno il primo nucleo del Museo delle Navi negli Arsenali Medicei. Proprio dove ora c'è una prima esposizione provvisoria, giunta da Firenze e destinata in primavera a varcare l'oceano per approdare al Palazzo dell'Onu a New York.

Il progetto per la musealizzazione dell'area, affidato a una commissione di esperti presieduta

IL PETTINE
11 X 7 CENTIMETRI,
È IN LEGNO E HA UN
FORO CENTRALE

GLI ZOCCOLI
LA SUOLA DI UNO
ZOCCHIO IN LEGNO,
LUNGA 20,5 CM,
LARGA 7 E SPESSA 3

LA BROCCA
IN VETRO SOFFIATO
A CANNA LIBERA CON
UN FILAMENTO
BLU CHIARO. L'ATTACCO
INFERIORE È DECORATO
CON UNA MASCHERA
TEATRALE

NAVE ONERARIA ROMANA

1 LA BALCONATA
SPORGE OLTRE
LA PORRA

2 IL TIMONE
PUÒ ESSERE
ISSATO PER MEZZO
DI PARANCHI

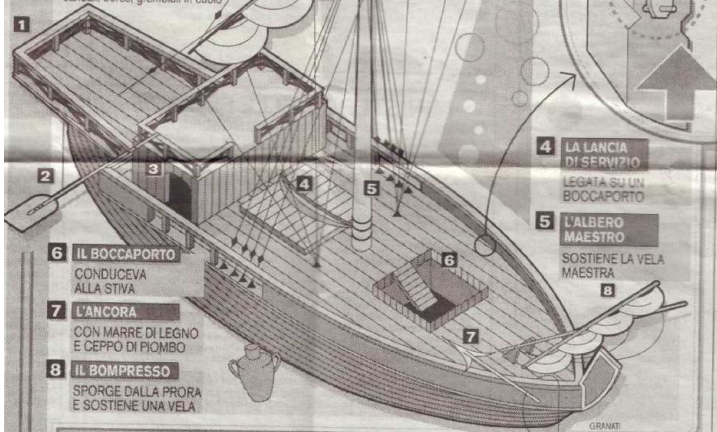
3 LA TUGA
CON CABINE. SI TROVA
SOLO SULLE NAVI
PIÙ GRANDI

4 LA LANCIA DI SERVIZIO
LEGATA SU UN
BOCCAPORTO

5 L'ALBERO MAESTRO
SOSTIENE LA VELA
MAESTRA

LA VITA A BORDO

Tra i reperti delle navi di Pisa: anfore di varia provenienza (puniche, greco-italiche, africane, iberiche), sandali, borse, grembiuli in cuoio



6 IL BOCCAPORTO
CONDUCEVA
ALLA STIVA

7 L'ANCORA
CON MARRE DI LEGNO
E CEFFO DI PIOMBO

8 IL BOMPRESSO
SPORGE DALLA PRORA
E SOSTIENE UNA VELA

ta da Salvatore Settis, prevede però anche la visita del pubblico ai cantieri di scavo e di restauro già a partire da gennaio 2001. I visitatori potranno così seguire in diretta il recupero e il trasporto in laboratorio della prima delle navi, la "piroga", previsto per la fine di gennaio, e poi del barcone da pesca "Giuditta" e della nave "Barisica", la più problematica perché trovata rovesciata e con sotto altre due imbarcazioni.

Ma mentre sul Tirreno fervono i lavori, sull'Adriatico fioccano le polemiche. Oggi a Venezia, all'apertura del nono "International Symposium on Boat and Ship Archaeology", si lamenterà l'as-

Molte le polemiche sui pochi risultati arrivati sinora. Gli studiosi: "Abbiamo deciso di indagare prima a fondo"

senza di una relazione sulle navi di Pisa. «È un vero peccato», spiega il coordinatore del simposio Carlo Beltrame, «che esperti giunti per la prima volta in Italia da ogni parte del mondo non possano sapere nulla di una scoperta così eccezionale». Pronta la replica da Pisa. «Non siamo andati a Venezia per-

ché non abbiamo ultimato lo scavo e non abbiamo ancora studiato nessuna delle navi. Non avremmo potuto portare elementi nuovi», risponde Bruni. «A San Rossore abbiamo fatto sin dall'inizio la scelta più impegnativa, quella di scavare il porto nella sua interezza, procedere parallelamente in tutta l'area e recuperare tutto. Per questo, se buona parte del carico delle navi è stato recuperato, gli scafi sono tutti almeno parzialmente sepolti. E bisogna poi dire che buona parte delle navi non è riconducibile a tipologie note, ciascuna è un unicum. Proprio per questo è difficile parlarne senza averle prima studiate a fondo».

(segue nel prossimo numero)



Ricordiamo a tutti che quest'anno ricorre il XXV anno di costituzione dell'AMIREL, una ricorrenza che i soci fondatori desiderano festeggiare in pompa magna. Prepariamoci quindi tutti ad intervenire al pranzo (o cena) di festeggiamento che presumiamo si terrà, probabilmente, nel mese di ottobre.

Per l'occasione è gradita anche la presenza delle nostre signore.

