

Grazie a Dio e agli Amici Tino Maisano e al carissimo e sempre attivo Dott. Paolo Totaro dell'Etnic Affairs Commissione e al Suoi Collaboratori che il 24 novembre 1980 mi fecero raggiungere alcuni record quando donai al Museo Arts e Scienze di Sidney "Le Canot Imperial" infatti risulta uno dei rari modelli al mondo con sculture di legno originale e mi pare che sia stato una delle prime volte che un emigrante regalava qualcosa all'Australia. Per questa volta grazie ancora a coloro che mi traducono in Inglese questi miei articoli, potro' comunicare con il mondo Australiano che ho imparato ad apprezzare e ad amarlo tanto.

Voglia Iddio benedire sempre queste nobili iniziative.

La H.M.S. "SIRIUS" DI Giovanni Scardinale  
Costruisco questa nave nella versione di 6 anni dopo il suo varo che avvenne a Deptford Yard il 14 gennaio 1782. La mia costruzione si riferisce alla partenza dal porto di Portsmouth il 13 maggio 1787, al comando di altre dieci navi, trasportando 1400 persone (780 convitti), in un viaggio di 15000 miglia durato circa nove mesi. La suddetta nave e' illuminabile, i cannoni sparano, si compone di 17000, 18000, pezzi la parte sommersa, si compone di circa 1000 lamierine di rame (in scala 1/31) con circa 50000 chiodi simulati, perche' non reperibile in commercio, per il sartame devo intrecciare centinaia di metri di fune e portarle nelle dimensioni e colori voluti, nelle sartie ci saranno circa 6000 nodi, gli stessi che si usavano in marina centinaia di anni fa, le ore impiegate ascendono a circa 7000-8000. La H.M.S. "SIRIUS" in versione nel suo strabiliante e fortunato viaggio verso l'Australia paragonabile ad un viaggio di fantascienza, conclusosi il 18 gennaio 1788. La parola Sirius in Inglese vuol dire il cane piu' grande o (orsa maggiore), la stella che orientava la navigazione..

Dedico questa nave al Popolo Italiano e al Popolo Australiano, che quando ammireranno questa nave potranno ricordarsi di me e valuteranno il frutto di un paziente, accurato, meticoloso lavoro di ricerca durato dal 1980- al 1986, in memoria di quei valorosi lavoratori esemplari di 12 nazioni facendo parte dalla I flotta giunta in Australia, ospitava a bordo il Capitano Artur Phillip and LT. Phillip Gidley King, 160 persone, 20 cannoni, grazie a questi ardentosi uomini e i loro Comandanti che si sono susseguiti alla loro direzione, noi Australiani e gente del mondo ammiriamo il loro lavoro, che certamente mai piu' riusciranno a fare di meglio le generazioni future.

"Nozione storica, circa i mercantili del XVII secolo" .

Nell'Architettura Navalis Mercatoria del 1768, il capo costruttore Svedese Fredrik of Chapman classifica le multiforme dei mercantili e li ripartisce in cinque gruppi principali a secondo le caratteristiche dello scafo: la fregata aveva la poppa piatta in quanto il fasciame continuava a un'asse sotto il coronamento di poppa, la fregata che verso la meta' del XVII secolo ebbero un'intenso sviluppo, erano costruite con molta finezza dei vascelli, molto piu' basse sull'acqua, la loro velatura era proporzionalmente piu' grande e servivano per ricognizioni, spedizioni, o colpi di mano per i collegamenti, e soprattutto per la distruzione del commercio nemico. Esse avevano una batteria coperta, installata in genere su un solo ponte, nel XVII secolo erano classificate in ranghi da 60, 50, 40, 30, ecc. cannoni. Secondo me La H.M.S. "Sirius" doveva avere 24 cannoni, e un equipaggio di 160 persone minime, altra caratteristica di quegli anni erano anche le passerelle che correvano lungo le frisate, lasciando al centro spazio per le imbarcazioni, alberelli di scorta, e una buona ventilazione di tutta la nave, questa parte centrale sfinestrata che metteva anche il ponte basso esposto al sole, veniva chiamato "ventilatore del mezzo ponte" e queste erano considerate tecniche moderne. Queste navi venivano impiegate anche nei mari caldi (o mari tropicali), la mia H.M.S. "SIRIUS" avra' certamente minimo 4 barche per i vari servizi di bordo in'oltre avra' 4 ancore perche' la nave vera certamente aveva 2 ancore da 750 Kg. e due da 1000 Kg. oltre al carico normale, queste navi erano equipaggiate, per alloggiare, nutrire per un certo periodo di tempo il suo equipaggio, i suoi artiglieri, e i suoi ufficiali ecc. Erano costruite in previsione che potevano essere state costrette a prendere, sia il mare calmo sia il mare molto mosso..

Nei secoli XVII e XVIII, in Francia ed in Inghilterra, le costruzioni e l'attrezzatura di questi vascelli erano regolate da speciali ordinanze e regolamenti che fissavano nei piu' piccoli dettagli le dimensioni della nave, per esempio, la chiglia di un vascello di I° rango Inglese, o Francese doveva essere formata da assi di un piede e nove pollici di larghezza, la barra del timone di un vascello di primo rango doveva essere di legno della migliore qualita' e delle misure fissate una volta per sempre dalle ordinanze Reali, ancora per esempio la Navy Board nel 1761 che sovrintendeva alle costruzioni navali Inglesi, prescriveva l'applicazione del rame a protezione dell'opera viva, perche' i (pesci chiamati teredine) si mangiavano lo scafo, le lastre di rame avevano dimensione di cm. 40-50 per m. 130-160, con spessore di mm. 0,75 circa, erano disposte sfalsate come i mattoni di un muro e si sovrapponevano ad embrice, per circa 4 cm. a partire dalla chiglia rispttivamente verso poppa e linea di galleggiamento.

Definisco la fregata l'antenata dei Clipper, perche' circa a meta' del secolo scorso il commercio con l'Oriente prese un notevole sviluppo ed i traffici tra' il vecchio ed il nuovo mondo da una parte, e l'India, la Cina, Ceylon, ecc. dall'altra, si fecero piu' intenso, da questi paesi le navi tornavano in patria con le stive cariche di "preziose spezie" con viaggi che duravano dei mesi, e grazie a questi legni che sapevano tenere il mare, e le loro vele che potevano sfruttare ogni alito di vento, grazie anche alla maestria dei suoi migliori uomini di equipaggio gli armatori ricavano profitti considerevoli, tanto che spesso un solo viaggio di una nave ne ripagava ogni spesa, compreso il costo della nave stessa. Il problema che sorse fu quello di costruire navi sempre piu' veloci, si da poter incrementare i traffici con il piu' margine di profitto, la nave incomincio' a riunire in se tutti i pregi e i desideri degli armatori e dei commercianti, e che raggiunse nello stesso tempo la perfezione per quanto riguarda la navigazione.