

La nuova flotta del dopoguerra



Ha rappresentato la flotta della lenta e faticosa ricostruzione. Il Paese uscito distrutto dal periodo bellico doveva a poco a poco ritrovare i propri connotati, ristabilire gli equilibri, tragicamente rotti, del sistema economico.

Alcune di queste navi furono costruite durante la guerra e sopravvissero miracolosamente, altre come la M/C Cometa addirittura affondate e recuperate e nuovamente rese operative.

In coincidenza della nascita del “cane a sei zampe”, quattro motocisterne “ Alderamine, Andromeda, Cassiopea e Cortemaggiore”, avente ciascuna una portata di 18.000 tonnellate, daranno inizio a quella che sarà la rinascita della moderna flotta aziendale.

Anche se la concezione Isherwood della compartimentazione delle cisterne resterà praticamente invariata fino ai primi anni '80, si iniziano a vedere i primi progressi dal punto di vista tecnico: Navi di portata sempre maggiore, le saldature degli scafi sostituiranno la chiodatura delle lamiere, le pompe alternative per il trasferimento del carico saranno sostituite da turbo-pompe e motopompe, lasciando a vapore solamente la pompa per il prosciugamento cisterne (stripping).

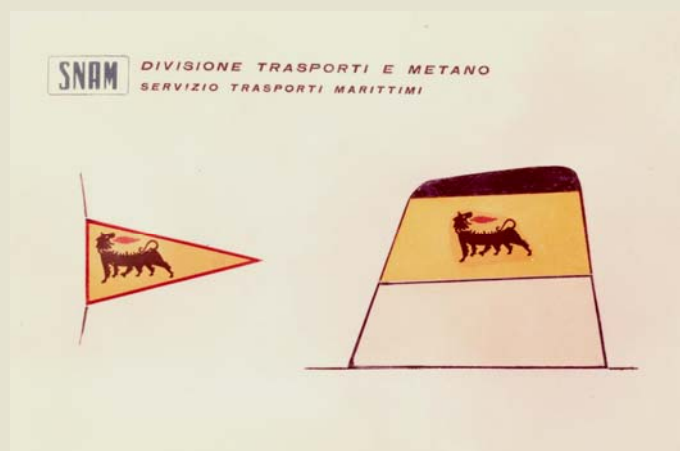
Per la navigazione, il marittimo prende sempre più familiarità con l'uso del radar, l'uso del pilota automatico e della girobussola. La propulsione resta divisa tra turbine a vapore e motori diesel e questi ultimi risulteranno vincenti nel tempo in quanto migliorati nella tecnologia e più economici nell'esercizio.

La grande svolta tecnologica inizia con gli anni sessanta; le nuove costruzioni, in linea con le più recenti tecnologie costruttive, avranno il ponte di comando a poppa anziché a centro nave, la portata passa gradatamente dalle 18.000 tonnellate alle 130.000 tonnellate, le valvole di intercettazione delle tubolature in cisterna, anche se parzialmente, saranno comandate a distanza da un sistema oleodinamico. Nel frattempo si registrava l'evoluzione delle tecnologie messe a disposizione per la condotta della navigazione in condizioni di sicurezza, in particolare a fine anni '60 appariranno i primi sistemi di localizzazione satellitare.

L'attività di queste navi fu contrassegnata da alcuni clamorosi incidenti, tra i quali ricordiamo i casi dell'Agip Gela e dell'Agip Genova che subirono esplosioni in cisterne del carico durante le operazioni di lavaggio e degassifica. Tale problematica verrà più tardi risolta con l'impiego dell'impianto di inertizzazione cisterne che, mediante la sottrazione di ossigeno dalle atmosfere in esse contenute, preclude la possibilità di ignizione e scoppio.

Altre per contro si sono distinte per la lunghissima vita tecnica come il capostipite P/c Rapallo dal 1921 al 1959, della M/c Cortemaggiore che ha navigato per quasi trent'anni con la nostra azienda oppure della M/c Vittorino Zanibon che, dal 1946, è rimasta galleggiante presso i cantieri di Palermo fino all'ottobre 2007 ed in servizio attivo presso altri armatori fino a pochi anni fa.

Con queste navi si arriva a ridosso degli anni settanta che possono essere individuati come l'era delle superpetroliere.



N / C CASSIOPEA



Varata il 10 aprile 1952 nei Cantieri Navali Riuniti di Ancona e consegnata nel maggio dello stesso anno.

M/c	Cassiopea
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	19.233 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	15,7 Kn
Costruzione	1952
Lungh.	161 mt
Largh.	22,2 mt
Pescaggio	12,17 mt
Motore	Diesel
Potenza	7.700 cv

Ricordi di un comandante

Nel 1955 con il Cassiopea iniziarono i viaggi aziendali tra la Russia Mar Nero e l'Italia. I porti di caricazione erano Tuapse e Novorossijsk.

Il Cassiopea fu venduto all'armamento Napoleone nel 1968 e prese il nome di Giuseppina Napoleone. Nel 1974 fu venduta alla Pibimare e prese il nome di Pibidue e successivamente si chiamò Sturla (1983) navigando per la società petrolifera Tankers srl di Genova.

Nel 1985 fu venduta ai cantieri navali Lotti di La Spezia per la demolizione avvenuta il 20 giugno 1985.



Sopra la nave ex Cassiopea con il nome di Giuseppina Napoleone. Al lato in ormeggio a Genova con il nome di Sturla poco prima della radiazione





In cantiere



Il Varo



N / C ALDERAMINE



M/c	Alderamine
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	18.964 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	14,5 Kn
Costruzione	1954
Lungh.	161 mt
Largh.	22,2 mt
Pescaggio	12,17 mt
Motore	Diesel
Potenza	8.050 cv



Varata il 20 giugno 1954 nei Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Monfalcone e consegnata nel dicembre dello stesso anno. Venduta a metà anni '70 alla Compagnia Marittima Carlo Cameli - Genova.

Nel 1981 passa la proprietà alla SISM Società Italiana Servizi Marittimi - Milano. Il 22 febbraio 1985 viene venduta per la demolizione e demolita a La Spezia nel Maggio 1986.



Foto di gruppo

Particolari a bordo



Esercitazioni
abbandono
nave



Esercitazioni incendio



Ghiaccio a bordo: Il D.m. Di Maio, il 3° UC Capomaccio e Lugari Alberto il cameriere noto come "Zeffirino".



Esercitazioni abbandono nave

N / C ANDROMEDA



Varata dai Cantieri Riuniti dell'Adriatico a Trieste il 31 agosto 1952 e consegnata il 14 aprile 1953. Fu venduta a fine anni '60 e demolita a La Spezia il 22 settembre 1982.

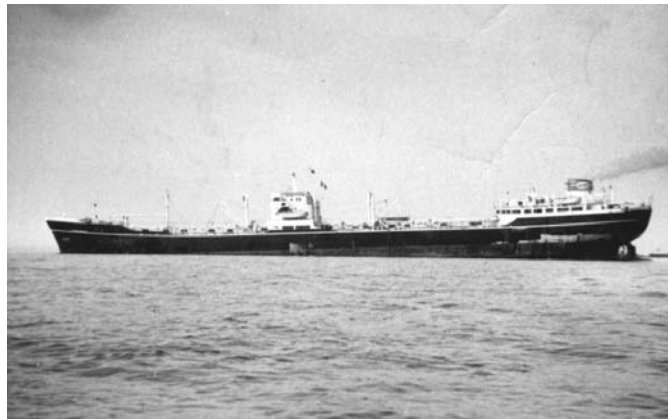


M/c	Andromeda
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	18.880 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	15 Kn
Costruzione	1952
Lungh.	162 mt
Largh.	22,2 mt
Pescaggio	12,17 mt
Motore	Diesel
Potenza	7.000 cv



Ricordi di un comandante

Nel 1956 scoppia la Guerra Egiziana-Franco Inglese; il Canale di Suez viene bloccato e la nave **"Andromeda"** è costretta a fare il rientro in Italia attraverso il Capo di Buona Speranza e bunkerando a Durban.



Aprile 1953 **"Andromeda"** a Barhein fortemente approvata per consentire un intervento all' elica.



Transito a
Sydney





Plancia



Campionamento a bordo



Cabina comandante



Stazione radio



Cucina



Salotto comandante

N / C CORTEMAGGIORE



M/c	Cortemaggiore
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	18.954 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	15 Kn
Costruzione	1955
Lungh.	161 mt
Largh.	22,2 mt
Pescaggio	12,17 mt
Motore	Diesel
Potenza	8.050 cv

Varata il 1 agosto 1954 nei Cantieri Navalmeccanica di Castellammare di Stabia e consegnata nel febbraio dell'anno successivo. Presenti al varo il ministro Gava, l'ing. E. Mattei e la madrina la sig.ra Vanoni. Nel 1984 fu venduta alla società D'Alesio e si chiamò "Meloria". Consegnata a La Spezia il 21 giugno 1984 per la demolizione.



Mare in coperta



N / C AGIP RAVENNA



Varata il 9 marzo 1958 nei Cantieri Navali Riuniti di Ancona alla presenza di autorità e dell' ing. Mattei. Madrina del varo la Si.ra Greta Mattei.

Una particolarità: a causa di un forte vento di libeccio il varo effettivo fu effettuato due giorni dopo.

Il Ravenna fu venduto nel 1967, prese il nome di "Corco el Tigre". Cambiò più volte il nome come: 1970 "Grand Commonwealth", 1974 "Commonwealth", 1980 "Gamma". Consegnata a Kaohsiung per la demolizione il 6 settembre 1981.

T/c	Agip Ravenna
Tipo	T/n
Eliche	1
Dwt	35.149 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	17,57 Kn
Costruzione	1958
Lungh.	201,5 mt
Largh.	27,43 mt
Pescaggio	14,33 mt
Motore	Turbina
Potenza	16.000 cv
Caldaie	2



Ricordi di un comandante



Nel dicembre 1967 l'Agip Ravenna fu venduta e consegnata a Genova. Prese il nome di "Corco El Tigre" di bandiera Liberiana.

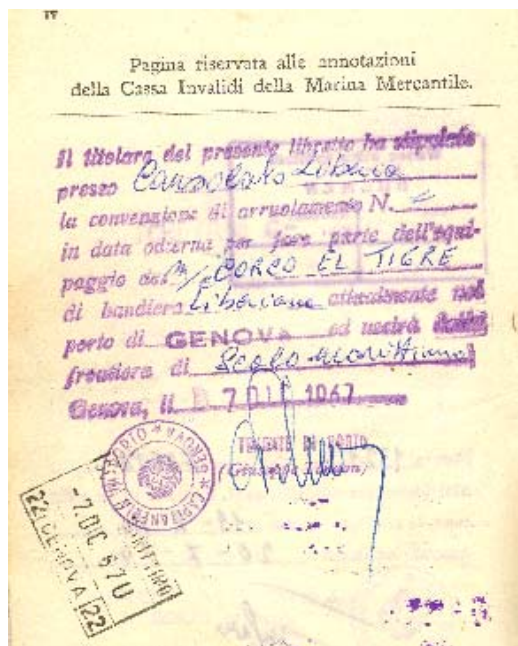
Il nuovo equipaggio nel viaggio di trasferimento ai Caraibi, fu affiancato per addestramento dai nostri marittimi.



Agip Ravenna ai Caraibi:

E' da notare la cancellazione del cane aziendale dalla ciminiera e il nuovo nome a prua.

Il tutto fatto durante il primo viaggio in trasferimento da Genova



Particolari a bordo:



Il varo



Allestimento presso i cantieri di Ancona



Operazioni di lavaggio



Operazioni di lavaggio





Radar in plancia



Transito del Bosforo



Agip Ravenna plancia anno 1967



La foto che ritrae la nave a Suez fu scattata e colorata a mano dallo studio fotografico locale "Nefertiti". Acquistata come foto ricordo dal Nostromo Falanga.

N / C AGIP GELA



Varata il 29 settembre 1958 nei Cantieri Navali Riuniti di Ancona e consegnata l'anno successivo. Madrina del varo la Sig.ra Fanfani.

Il Gela fu venduto nel 1968 e prese il nome di "Bordighera". Consegnata a Kaohsiung per la demolizione il 20 marzo 78.

T/c	Agip Gela
Tipo	T/n
Eliche	1
Dwt	36.149 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	17,57 Kn
Costruzione	1959
Lungh.	201,53 mt
Largh.	27,43 mt
Pescaggio	14,33 mt
Motore	Turbina
Potenza	16.500 cv
Caldaie	2



Il Gela fu la nave che inaugurò l'oleodotto che collega Genova alla raffineria del Po nella pianura Padana (agosto 1963).



Agip Gela la fiancata destra

Agip Gela particolare della fiancata.

In coperta è ancora visibile la manica a vento di tela usata per ventilare le cisterne.



Ricordi di un comandante

Nell' aprile 1961, durante la degassifica di alcune cisterne un' esplosione squarciò le fiancate e la coperta dell' Agip Gela.

La nave effettuò i lavori di riparazione a Palermo nello stesso mese di aprile.



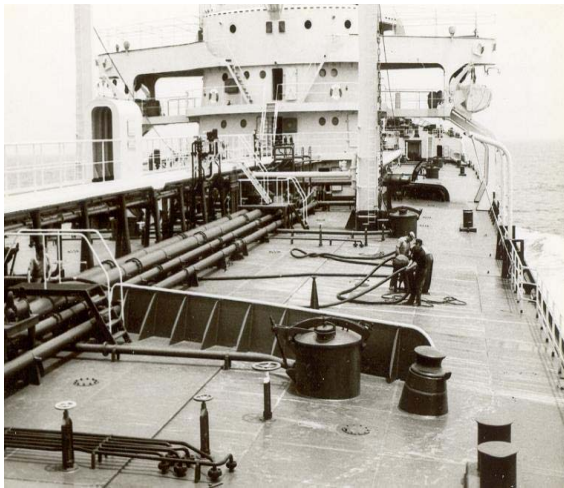
Particolare della coperta

Ricordi di un comandante

Era abitudine del Com.te Leboffe ma più di Camerini dare timone quando venivano sorpassati da una nave aziendale comandata dal Com.te Cesarini così da avvicinare la prua alla poppa della nave sorpassante suscitando le ire del Cesarini che temeva una collisione.



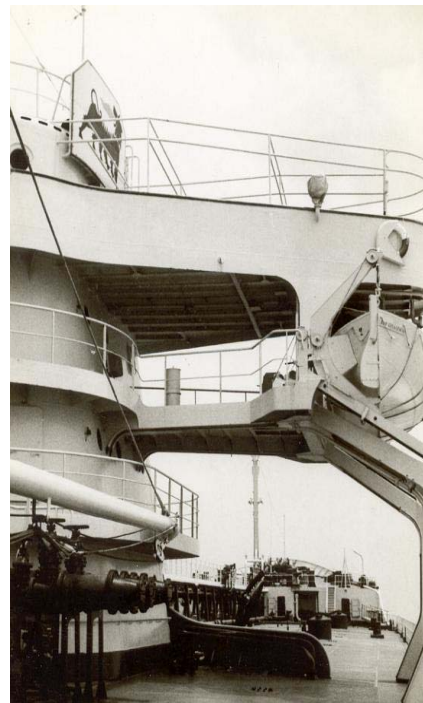
In navigazione visto dal Cassiopea



Particolari in Coperta



Particolare di alcuni interni



SIRIP JASK -- SIRIP KHORRAMSHAR

Anche se queste due navi appartenevano alla consociata Italo-Iraniana **SIRIP**, credo sia doveroso nominarle in quanto il personale marittimo era lo stesso che navigava sulle navi aziendali.

Ricordi di un comandante

.....Più o meno in questo periodo (primi anni '60) iniziarono le perforazioni in Golfo Persico a Ras Barghan e sui monti Zagros (Iran). Dette operazioni erano effettuate dalla Società Italo Iraniana SIRIP per cui si rese necessario acquistare per gli allibi in zona, le due turboelettiche tipo T2 "SIRIP JASK e SIRIP KHORRAMSHAR". Si rese altresì necessario costruire per i rifornimenti di viveri e materiali vari i supply vessel Agip Emilia, Agip Abruzzo, Agip Puglie, Agip Calabria, Caviaga e Santa Barbara. Inoltre essendo in corso perforazioni anche in Adriatico, furono allestite altri supply vessels come "Orsa e Lince".

SIRIP KHORRAMSHAR

Varata nei cantieri navali della Sun Shipbuilding Company nel 22 ottobre 1943 e consegnata nel mese di dicembre. Assunse il nome di Corvallis.

Nel 1948 si chiamò Strombo e Successivamente nel 1961 prese il nome di Sirip Khorramshar. Demolita nel novembre 1964 a Trieste.



Il supply vessel Agip Emilia

SIRIP JASK

Fu costruita nei cantieri navali della Sun Shipbuilding Company nel gennaio 1945. Assunse il nome di Aversboro. Sempre nel 1945 cambiò il nome in Finnmark e successivamente nel 1961 prese il nome di Sirip Jask. Demolita a Split nell' aprile 1964.



Operazioni di trasbordo materiali sul supply vessel Agip Abruzzo luglio 1970

N / C AGIP BARI



Nel 1961 furono costruite tre turbo navi gemelle da 52.000 mt alle quali furono dati i nomi di "AGIP BARI", "AGIP LIVORNO", "AGIP VENEZIA".

Le tre turbo navi navigarono per conto Agip fino ai primi anni '80.

L' Agip Bari fu varata nei cantieri di Monfalcone il 24 gennaio 1960 alla presenza dell' ing. Mattei, del ministro Iervolino e del presidente del consiglio Antonio Segni. Madrina del varo la Sig.ra Laura Segni. La nave fu consegnata alla Snam nell'aprile 1961 e restò in esercizio fino al novembre 1982 quando fu portata nei cantieri di La Spezia per la demolizione (aprile 1983).

T/c	Agip Bari
Tipo	T/n
Eliche	1
Dwt	52.003 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	17 Kn
Costruzione	1961
Lungh.	215 mt
Largh.	31 mt
Pescaggio	12,1 mt
Motore	1Turbina
Potenza	17.330 cv
Caldaie	2

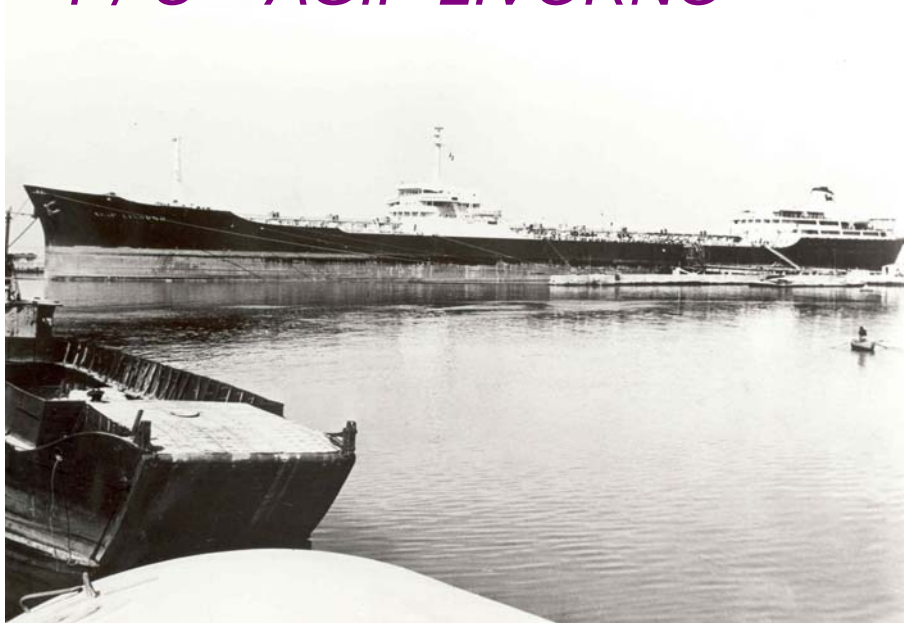




Il varo presso i cantieri di Monfalcone



T / C AGIP LIVORNO



Seconda unità delle tre turbo cisterne da 52.000 mt insieme al "AGIP BARI" ed "AGIP VENEZIA".

L'Agip Livorno fu varata il 28 maggio 1960 a Monfalcone e consegnata alla Snam nel giugno 1961 Madrina del varo la Sig.ra Carla Gronchi. La nave restò in servizio fino al 14 febbraio '83 quando fu portata nei cantieri di La Spezia per la demolizione.

T/c	Agip Livorno
Tipo	T/n
Eliche	1
Dwt	52.021 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	16 Kn
Costruzione	1961
Lungh.	215 mt
Largh.	31 mt
Pescaggio	12,1 mt
Motore	1Turbina
Potenza	17.330 cv
Caldaie	2



Uscita dai cantieri di Genova



Il varo



Ufficiali a Poppa



Saletta ufficiali



T/C AGIP LIVORNO

Disegno realizzato da Mario Magnatti
ex ufficiale Snam



Sala Macchine:
La turbina di bassa pressione

T / C AGIP VENEZIA



T/c	Agip Venezia
Tipo	T/n
Eliche	1
Dwt	52.128 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	16 Kn
Costruzione	1961
Lungh.	215 mt
Largh.	31 mt
Pescaggio	12,1 mt
Motore	1Turbina
Potenza	17.330 cv
Caldaie	2

Terza unità delle tre turbo cisterne da 52.000 mt insieme al "AGIP BARI" ed "AGIP LIVORNO".

L'Agip Venezia varata il 20 febbraio 1961, fu consegnata alla Snam nel dicembre dello stesso anno. Madrina del varo la Sig.ra Greta Mattei. A causa del tempo perturbato, il varo fu simbolico e rimandato al giorno successivo.

Navigò fino al 1983 quando fu consegnata (6 giugno) ai cantieri di La Spezia per la demolizione.



Medaglia d'argento donata agli Ufficiali in occasione della consegna della nave.

A sinistra: Dicembre 1961 l'Agip Venezia viene consegnata alla Snam dalla Fincantieri.

La foto in alto ritrae al centro l'ing. Montaldi capo del personale con il Com.te Camerini. A sinistra di Camerini il Com.te Cortiana allora 1 Uc.

La foto al lato: il 1 Uc Cortiana, il marconista Tolu il nostromo Fragiaco. In borghese l'ing Rovetto capo del Servizio Marittimo di allora con il responsabile della Fincantieri.





Particolare di alcuni interni



Il Varo



In navigazione



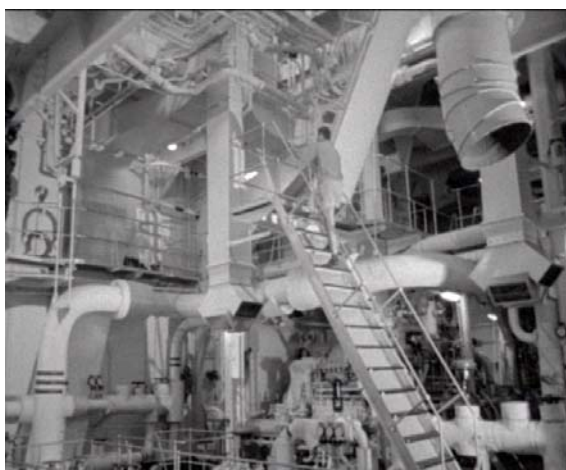
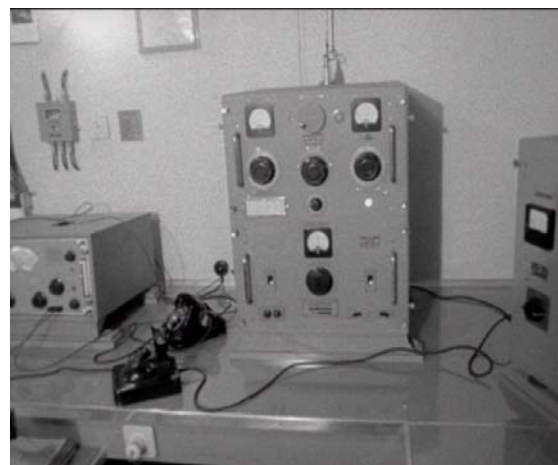
Le dune di Suez



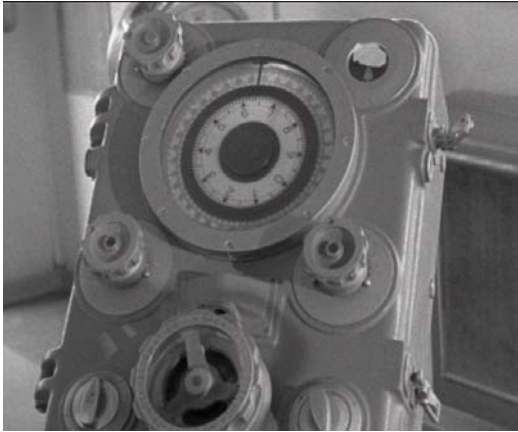
I carruggeti



La stazione radio



Sala macchine



Agip Venezia la plancia dal documentario di Bernardo Bertolucci.
“La via del petrolio” 1967



N / C AGIP GENOVA



Nel 1963 nei cantieri navali di Ancona, furono costruite due motonavi gemelle da 53.400 mt alle quali furono dati i nomi di "AGIP GENOVA" e "AGIP ANCONA". Le due motonavi navigarono per conto Agip fino ai primi anni '80.

Il varo dell'Agip Genova, a causa del tempo perturbato avvenne il giorno successivo alla cerimonia ufficiale. Oltre al presidente dell' ENI Boldrini, in rappresentanza del governo, era presente il sottosegretario Delle Fave. Madrina del varo la Sig.ra Irene Forte moglie del presidente Agip in Inghilterra.

L' Agip Genova fu venduta nel 1983 e si chiamò "Amethyst". Il 24 agosto 1984 fu bombardata da aerei in Golfo Persico durante la guerra Iran/Iraq in lat.28°02'N long.50°30'E . Recuperata, fu rimorchiata a Gadani Beach per la demolizione.

M/c	Agip Genova
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	53.425 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	16 Kn
Costruzione	1963
Lungh.	229 mt
Largh.	31 mt
Pescaggio	12,3 mt
Motore	1Diesel
Potenza	18.900 cv



Particolare delle bandiere issate a riva durante il transito nel canale di Suez



*Varo della Motocisterna
"Agip-Genova,"*

*Il giorno 5 Maggio 1963 alle ore 11,30 avrà luogo
nel Cantiere Navale di Ancona il varo della*

Motocisterna "Agip-Genova,"

Sarà Madrina della nave la Signora Irene Forte

La D.V. è pregata di volere intervenire alla cerimonia.

*E.N.I.
Ente Nazionale Idrocarburi
Roma*

*Cantieri Navali Riuniti
Genova*



Medaglia d'oro coniata in occasione della consegna della nave.



Prove in mare





Ingresso in porto



Operazioni di rimozione sedimenti in cisterna alternati a momenti di pausa.



La mattina del 15 Maggio 1973



In fiamme al largo di Malta una petroliera dell'«AGIP»

Salvati i trentasei uomini dell'equipaggio - Spento l'incendio, la nave è rimorchiata verso l'isola mediterranea

Nostro servizio

SIRACUSA. 15 maggio. L'intero equipaggio di una petroliera italiana che si è incendiata stamattina al largo della Sicilia, a circa 120 miglia dall'isola di Malta, è stato salvato da tre elicotteri SH 3 B del gruppo Antisom di stanza nell'aeroporto di Catania. Fontanarossa e da una motovedetta maltese che li ha sbarcati a Siracusa.

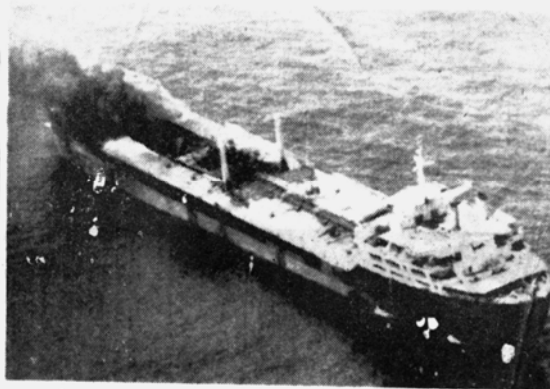
La motovedetta era al comando del capitano Giovanni Franzoni di 42 anni, da Livorno. Tutti i naufraghi, come si è detto, sono stati tratti in salvo e le loro condizioni non destano preoccupazioni. La nave non affonderà. L'incendio sull'«AGIP-Genova», infatti, è quasi spento e la nave sta dirigendosi con l'ausilio dei rimorchiatori verso Malta.

I ventisei naufraghi trasportati dagli elicotteri della base di Catania sono stati avviati agli ospedali S. Maria, Vittorio Emanuele e Garibaldi di Catania. Sono stati accompagnati all'ospedale S. Maria l'ufficiale di macchine Casimiro Colantoni di 30 anni di Torre del Greco a cui i sanitari hanno riscontrato delle escoriazioni sparse in tutto il corpo, giudicandolo guaribile in sette giorni; la moglie del marconista Ivana Romagnoli di 28 anni di Sartana, alla quale è stato riscontrato un leggero stato di choc; ed i marittimi Giuseppe Calò di 28 anni di Trapani, Renzo Prati di 26 anni di Ancona, Giuseppe Scenche di Procida di 24 anni, Alfredo Cozzo di 49 anni di

Porto Empedocle e Atanasio Parinola di 33 anni di Molitetta: a tutti è stato riscontrato un leggero stato di choc. Al ospedale Garibaldi sono stati accompagnati i marittimi Carlo Di Nitto di 23 anni di Gaeta ai quali sono state riscontrate delle ustioni guaribili in sei giorni. Marco Pomilio di 28 anni di Ortona al quale sono state riscontrate delle ustioni guaribili in sei giorni, Raffaele Iannone di 22 anni di Piano di Sorrento, al quale sono state riscontrate ustioni guaribili in sei giorni, Cesare Panigirico di 34 anni di Bari, Livio Loffredo di 23 anni di Porto S. Stefano, Alvaro Rustici di 37 anni di Campiello Marittimo (Livorno), Matteo Casirrotta di 30 anni di Manfredonia, Ignazio Speranza di 17 anni di Molitetta e Luciano Milani di 32 anni di Porto S. Stefano, ai quali è stato riscontrato un leggero choc.

All'ospedale Vittorio Emanuele sono stati accompagnati Pasquale Colaianni di 33 anni di Bari, Domenico Di Gioia di 32 anni di Taranto, Agnello Cassandra di 25 anni di Piano di Sorrento, Salvatore Giordano di 18 anni di Bari, Rino Aste di 34 anni di Caroforo, Antonino D'Angelo di 46 anni di Castellammare del Golfo, Vincenzo Fiorentino di 48 anni di Torre del Greco, Ciro Palomba di 31 anni di Torre del Greco: a tutti è stato riscontrato un leggero stato di choc.

A. M.



La petroliera italiana in fiamme al largo di Malta (Telefoto ANSA)



Alcuni particolari

La mattina del 15 Maggio 1973 l' Agip Genova era salpata da Augusta per effettuare un carico di Greggio Buattifel a Zueitina. Durante le operazioni di lavaggio delle cisterne, alle 07,30 del 15 maggio 1973, due forti esplosioni provocarono l'apertura della coperta ed uno squarcio sul fianco sinistro della nave in corrispondenza delle cisterne 1 centrale e 1sn .

Per ragioni di sicurezza, la nave fu momentaneamente evacuata e parte dell'equipaggio posto in salvo dai mezzi di soccorso . Solo più tardi un minimo di equipaggio ritornò a bordo per ripristinare i servizi essenziali e riprendere la navigazione con i propri mezzi.

Trovò riparo presso i cantieri navali di Malta dove effettuò i necessari lavori di riparazione.



Apertura sul fianco sinistro



Esercitazione ammainata lance di salvataggio



Piano di coperta

Ciò che resta di



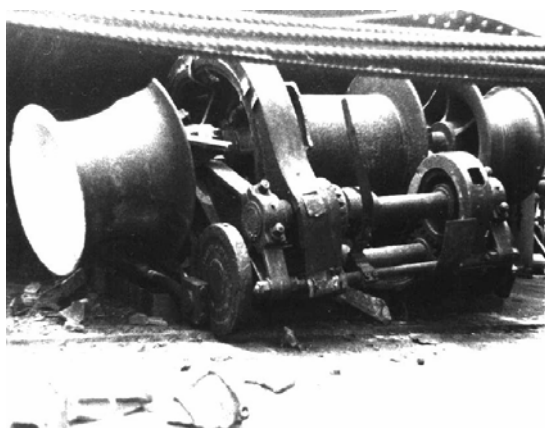
Portellone



Sonda



Valvola

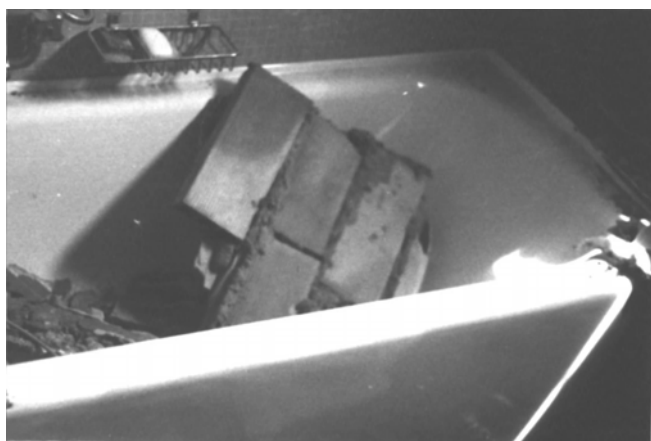
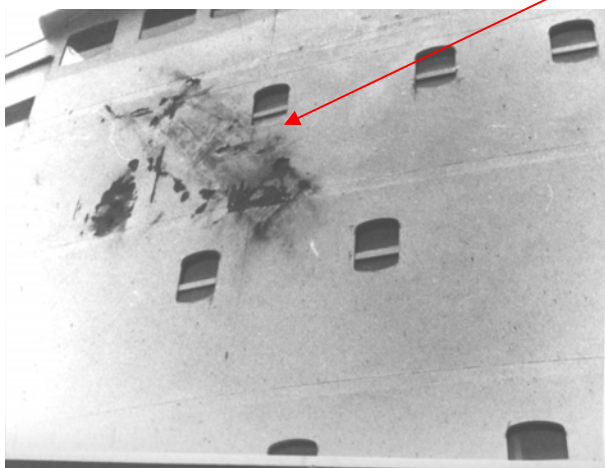


Verricello



Bigo di carico

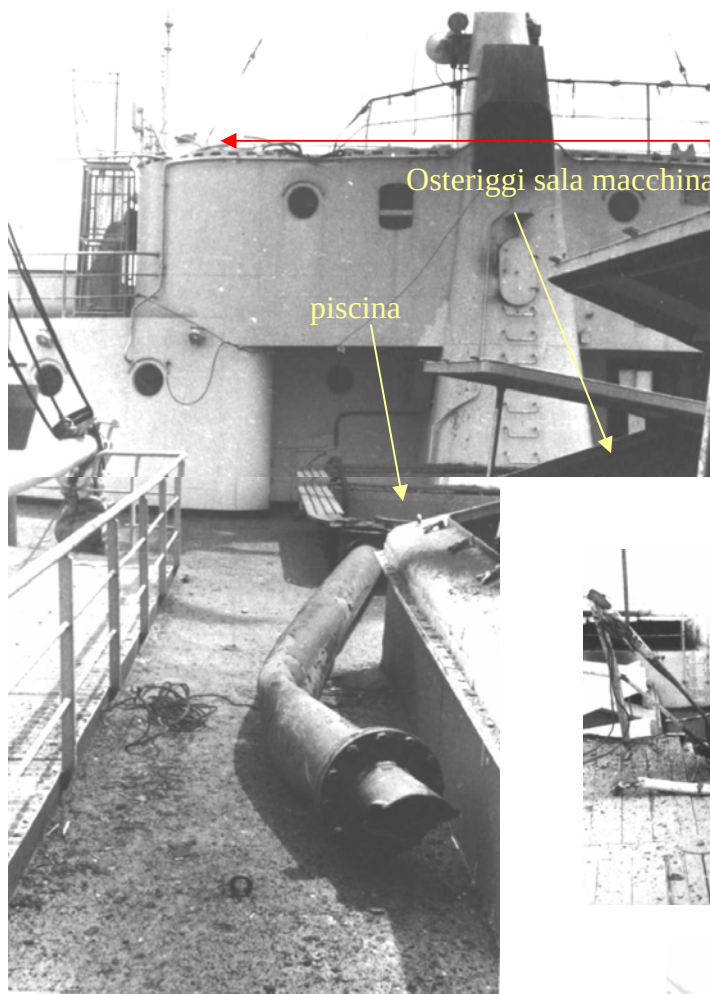
Una griglia metallica ha colpito il frontale del castello di poppa



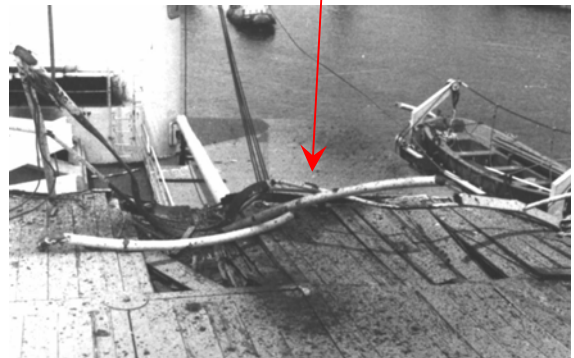
Ciò che resta del bagno del comandante



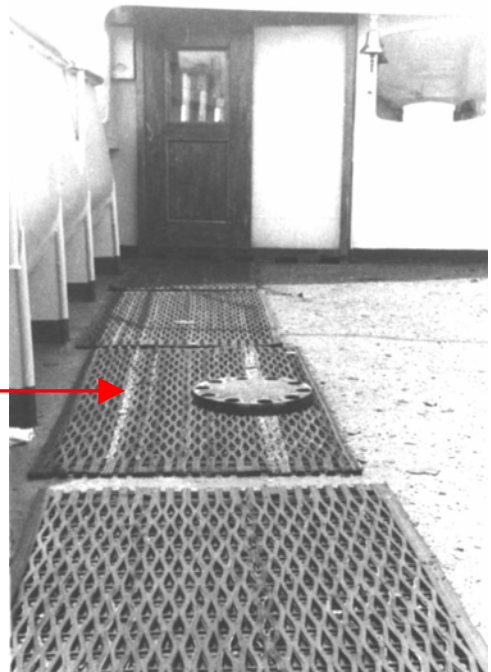
Il volo di un collettore finito in piscina



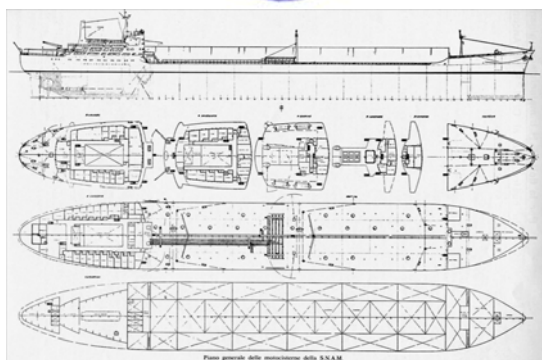
Il passaggio del collettore



L'atterraggio di una flangia sull'aletta sinistra del ponte di comando.



N / C AGIP ANCONA



Piani della nave

M/c	Agip Ancona
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	53.433 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	16 Kn
Costruzione	1963
Lungh.	229 mt
Largh.	31 mt
Pescaggio	12,3 mt
Motore	1Diesel
Potenza	18..900 cv

Gemella dell' Agip Genova, varata nei cantieri navali di Ancona nel 1962 e consegnata nel 1963 alla Snam. Madrina del varo la figlia del presidente del consiglio Amintore Fanfani Annamaria. Presenti alla cerimonia il presidente dell' ENI E. Mattei ed il sottosegretario Delle Fave.

La nave fu venduta nel 1984 e prese il nome di "Splendor". Demolita a Sitalpur l' 8 novembre 1991.

Ricordi di un comandante

A fine anni '60, l' Agip Ancona, durante il transito nel Bosforo, a causa di un'avaria al timone, finì in secca provocando il crollo di una palazzina. Nessun danno all'equipaggio anche se a prua erano presenti cinque marinai.



Varo della Motocisterna

"Agip-Ancona,,

Principali caratteristiche della Nave

<i>Lunghezza</i>	<i>m.</i>	<i>229,15</i>
<i>Larghezza</i>	<i>m.</i>	<i>31,09</i>
<i>Altezza</i>	<i>m.</i>	<i>15,65</i>
<i>Portata</i>	<i>Tonn.</i>	<i>50'000</i>
<i>Velocità a pieno carico</i>	<i>nodi</i>	<i>17</i>

*Motore Diesel C.N.R.-B & W. da 20.000 Cav. in continua navigazione
costruito dallo Stabilimento Meccanico di Ancona dei Cantieri Navali Riuniti*

*Il giorno 19 Maggio 1962 alle ore 11,30 avrà luogo
nel Cantiere Navale di Ancona il varo della*

Motocisterna "Agip-Ancona,,

Sarà Madrina della nave la Sig.^{ma} Anna Maria Tarfani

La S. V. è pregata di volere intervenire alla cerimonia.

*E.N.I.
Ente Nazionale Idrocarburi
Roma*

*Cantieri Navali Riuniti
Genova*



In attesa del pilota



Imbarco lance per il transito di Suez



In scarica a Gaeta



N / C AGIP TRIESTE



Varata il 7 settembre 1963 e consegnata alla Snam il 5 aprile 1964. Alla cerimonia del varo erano presenti il presidente del consiglio Leone, il presidente dell' IRI Petrilli, il ministro Boe ed il presidente dell'Eni Boldrini. Madrina del varo la moglie del presidente del Consiglio Vittoria Leone.

La nave fu progettata per avere una propulsione a turbina e ponte al centro. Acquistata in fase di costruzione, fu deciso di spostare le sovrastrutture a poppa lasciando un accenno di incastellatura al centro che fu adibito a tanchisteria .

Inoltre si sostituì la turbina con un motore da 18.900 cv.

Fu venduta nel 1984 e con il nome di "Eastern Star" fu bombardata in Golfo Persico durante la guerra Iran/iraq (28°N 51°E): Rimorchiata a Kaohsiung il 20 agosto del 1985.

M/c	Agip Trieste
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	51.721 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	16 Kn
Costruzione	1964
Lungh.	227 mt
Largh.	31 mt
Pescaggio	12,1 mt
Motore	1Diesel
Potenza	18.900 cv

Curiosità

L' Agip Trieste fu la prima nave della flotta aziendale ad avere un sistema di tele-lettura a mercurio dei livelli delle cisterne ed un sistema idraulico per l'apertura delle valvole in cisterna.

Inoltre fu la prima a sostituire i bigli di carico per il sollevamento delle manichette con una gru oleodinamica.

Eribuna **R**

Varo della motocisterna
„Agip Erieste“

Principali caratteristiche:

<i>Lunghezza fuori tutto</i>	<i>227,00 m.</i>
<i>Larghezza</i>	<i>31,00 m.</i>
<i>Altezza al ponte principale</i>	<i>15,35 m</i>
<i>Portata lorda</i>	<i>48.000 t.p.l.</i>
<i>Potenza apparato motore</i>	<i>18.900 c.v.</i>
<i>Velocità alle prove a mezzo carico</i>	<i>17,2 nodi</i>

La S. V. è invitata ad intervenire al varo della motocisterna

„Agip Erieste“

che avrà luogo sabato 7 settembre 1963 alle ore 11 nel Cantiere
S. Marco di Erieste.

Fungerà da madrina la Signora Vittoria Leone, consorte del
Presidente del Consiglio.

E.N.P. Ente Nazionale Idrocarburi
Roma

Cantieri Riuniti dell'Adriatico S.p.A.
Erieste

Il presente invito vale per due persone. La S. V. è pregata di prendere posto sulla tribuna dieci minuti prima della cerimonia.



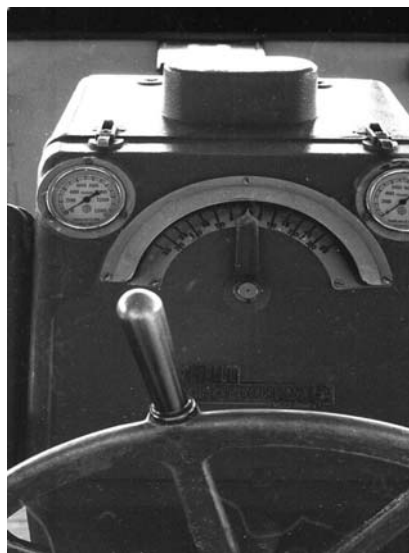
Plancia



Telegrafo



Giropilota



Ruota del timone



Bussola magnetica



Contagiri motore principale



Saletta Ufficiali



Soggiorno ufficiali



Ricordi di un comandante

Nell'estate del 1971 mentre procedeva in navigazione per il Golfo Persico, a nord del canale di Monzambico, un pistone del Motore principale sbiellò distruggendo completamente un generatore che era nelle vicinanze. La nave restò ferma in mare alla deriva per tre giorni con la sola assistenza dell' Agip Ancona al comando del Com.te Scotto Di Carlo intervenuta 24 ore dopo.

Fu rimorchiata a Mombasa per effettuare le prime riparazioni da due Supply Vessels provenienti da Mahajanga (Madagascar). Rimase ai lavori circa diciotto giorni e navigò verso l'Italia in zavorra a velocità ridotta e con un pistone in meno.

Si fermò in Nigeria per effettuare un carico di Bonny light per scarica a Gela.

A scarica avvenuta effettuò la degassifica e quindi immessa in cantiere a La Spezia per le opportune riparazioni.



In navigazione



La lancia di salvataggio n° 3 armata con il vecchio sistema Fleming



Bosforo



In navigazione



Plancia



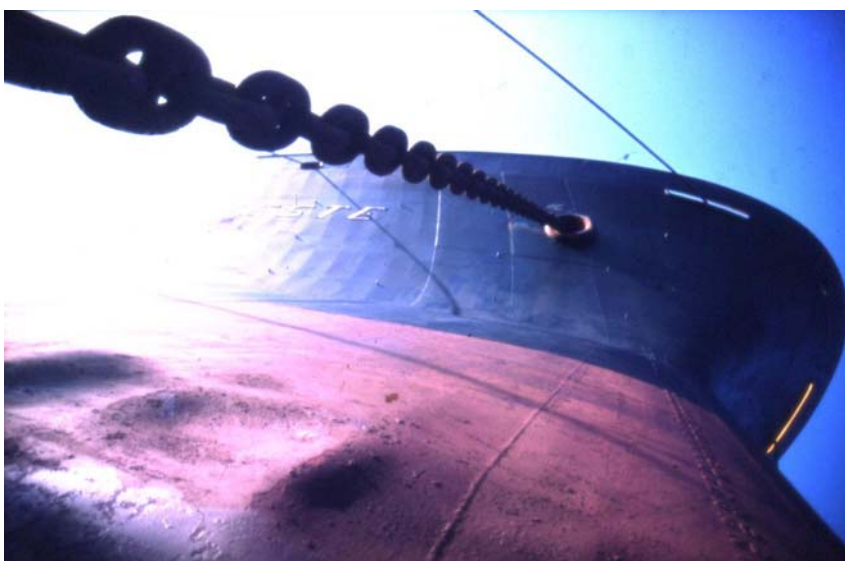
In navigazione nel Bosforo



Ai lavori a Napoli



Bosforo



Ai lavori a Napoli

N / C AGIP MILANO



M/c	Agip Milano
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	85.092 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	16 Kn
Costruzione	1968
Lungh.	258 mt
Largh.	37,5 mt
Pescaggio	13,4 mt
Motore	1Diesel
Potenza	21.000 cv



Varata nel 1968 nei cantieri navali di Palermo. Oltre alle autorità locali, assistono alla cerimonia il Ministro della Marina mercantile Natali, il vicepresidente dell'Eni Ing. Girotti, l'amministratore delegato dei cantieri ing. Calcagno, il vice direttore Generale della Snam Capalvo il dirigente del settore Agip Mare ing. Rovetto.

Madrina del varo Sig.ra Renata Boldrini moglie dell'ex presidente dell'ENI.

Gemella dell' Agip Roma che uscirà l'anno successivo dagli stessi cantieri.

Nel 1982 con l'entrata in produzione del giacimento Nilde nel canale di Sicilia, l'Agip Milano verrà modificata in serbatoio galleggiante e perderà la classe come nave in quanto verrà eliminato l'apparato motore.

L'assenza dell'impianto di propulsione, causò una grave situazione di rischio quando alla fine dello stesso anno, in seguito ad una violenta burrasca, la nave ruppe il sistema di ormeggio al pozzo e rimase alla deriva per molte ore. Fortunatamente fu presa a rimorchio e trainata in luogo sicuro dove effettuò i lavori di riparazione e successivamente riposizionata sul pozzo Nilde fino alla sua sostituzione nel 1984 con l'Agip Firenze. Fu venduta nel 1987 e prese il nome di Bayraktar I

ARRIVATI IERI SANI E SALVI A VENEZIA

Un'ora nel mare in tempesta 16 naufraghi senza scialuppa

Salvati per caso al largo di Creta da una petroliera italiana, arrivata ieri a Venezia - Nessuna unità aveva raccolto i ripetuti Sos lanciati dalla nave in pericolo - Tra gli scampati anche una donna e un bambino - Il mercantile, costruito trent'anni fa, navigava senza imbarcazioni di salvataggio

Avevano negli occhi, seri, scuri e con una strana luce d'angoscia, l'immagine della morte scampata per puro caso, i 16 naufraghi sbarcati ieri sera al porto petroli di Venezia dalla nave cisterna « Agip Milano » della Snam che li aveva raccolti giovedì mattina al nord dell'isola di Creta. Sono stati ripescati tutti, compresi un bambino di 4 anni e la madre, sani e salvi, con addosso quasi niente. La brutta avventura per l'equipaggio della « Tortugas », un cargo di 1787 tonnellate di stazza lorda, battente la bandiera di un protettorato inglese, era durata tutta una notte. Le prime avvisaglie che qualcosa non funzionava — ha raccontato, appena toccato terra, il comandante Stefanos Fournaris, un greco sui cinquant'anni, provato a tante esperienze, in un linguaggio misto, come il suo equipaggio, composto da sudanesi, costaricani, pakistani, indiani, cinesi, egiziani — le abbiamo avute verso la sera di mercoledì 2 luglio. Avevamo ormai deciso di tornare indietro verso la Grecia (la nave stava trasportando un carico di pomice in Algeria). Ma poi il mare si è incattivito. Si è aperta una falla. Abbiamo cercato di rimediare con l'ausilio di due pompe. Ma il piccolo mercantile ha continuato ad inclinarsi fino ad affondare. E' durata tutta la notte l'agonia della « Tortugas », una nave che risale al 1946 come costruzione, già al servizio di una società inglese prima di essere venduta ad un gruppo armatoriale greco, il Pyrgi Chios Shipping.

Per ore e ore sono stati lanciati appelli via radio, ma nessuno li ha captati. Poi, verso le 6, di giovedì, il passaggio in lontananza della petroliera « Agip-Milano ». Era le 6 e cinque minuti — dice il comandante della nave italiana, giunta a Venezia con 80 mila tonnellate di grezzo, il capitano Roberto Vengust, 46 anni, originario di Fiume e residente a Montalcone — quando è venuto a chiamarmi

il primo ufficiale per dirmi che si vedeva in lontananza un mercantile sul punto di affondare. Abbiamo invertito la rotta e avvicinandoci alla Tortugas abbiamo intravisto i naufraghi dibattersi tra le onde. In quel momento il mare era forza quattro. Immediatamente abbiamo calato una lancia. In nemmeno 60 minuti siamo riusciti a raccoglierci tutti e portarli a bordo ».

Qui si ferma la riservatezza dell'uomo di mare che mostra di non meravigliarsi mai di niente. Tuttavia dietro questo fortunito salvataggio e la sopravvivenza di 15 persone, c'è l'incoscienza di una legislazione internazionale che consente a navi come la « Tortugas » di affrontare i mari senza nemmeno una scialuppa di salvataggio. Un po' tutti i naufraghi ci hanno confermato questo particolare, allucinante. Come è difficile comprendere che per un'intera notte nessuno sia stato, in grado di ricevere i ripetuti SOS lanciati dalla radio di bordo. Primi a rendersi conto dell'eccezionalità della drammatica avventura con conclusione a lieto fine sono gli stessi naufraghi, rimpannucolati con le tute della « Snam » e, ad esclusione della donna, una greca di 30 anni moglie del direttore di macchina, Michael Marin, alla quale sono stati dati indumenti femminili. Hanno saputo dire una sola parola quando, con le lacrime agli occhi, hanno salutato i loro salvatori:

« gracias ». La commozione e la gratitudine si capivano dal tono della voce.

Una volta a bordo tutto è stato più facile. Superato lo choc si sono trovati come in famiglia, qualche ora dopo, la disavventura vissuta, la tragedia sfiorata avevano già il sapore di un ricordo. Chi ha recuperato più in fretta è stato il piccolo Pantelis Marin che ha salutato tutti ridendo.

Appena la nave cisterna è giunta nell'alto Adriatico è stata avvertita l'agenzia marittima Tonolo e da qui sono partiti i primi, non sempre facili, interventi per predisporre ogni cosa per accogliere i naufraghi. Si è dovuto ricercare a lungo l'armatore, passando dal consolato inglese a quello greco. Infine quando ormai la nave stava entrando dalla bocca di Malamocco è stato tutto risolto per il meglio.

Con vari motoscafi sono partiti da Venezia il dirigente del consolato greco, Jean Economou, le autorità sanitarie e marittime. Per risolvere in fretta le questioni dell'immigrazione a San Leonardo è arrivato anche il dirigente del commissariato al porto, dott. Laudadio. Appena messo piede a bordo, tutti si sono dati da fare. « L'Agip-Milano » ha allungato alle 20.25 e alle 22 c'era a Tesserà il volo dell'Alitalia che doveva portare il gruppo a Roma dove si sarebbe imbarcato sull'aereo per Atene. L'imbarco è riuscito anche se soltanto quattro dei naufraghi avevano il passaporto. Questi quattro documenti rappresentano quanto i protagonisti del naufragio sono

riusciti a salvare. Il mare aveva inghiottito anche i giocattoli del piccolo Pantelis. Ma tutto sommato l'importante è che il padre sia riuscito a tenere a galla il bambino per una, drammatica, interminabile ora.

Bruno Tagliapietra



Il bambino Pantelis Marin con il padre Michael, direttore di macchina del cargo affondato. Lo ha salvato nuotando per un'ora tra le acque in tempesta. (f. Afi)



Il comandante dell'Agip Milano, Roberto Vengust che ha diretto le operazioni di salvataggio dei naufraghi della « Tortugas ».

Un articolo del
06 luglio 1975



Il Salotto del comandante



In rada



In allestimento ai cantieri a fianco dell'Agip Roma



Prove dei cannoncini antincendio durante la navigazione

N / C AGIP ROMA



Gemella dell' Agip Milano, fu costruita nel 1969 nei cantieri navali di Palermo. Presenti al varo il vice presidente dell'ENI Raffaele Girotti ed il ministro Restio.

A causa della chiusura del canale di Suez, entrambe le unità furono destinate al traffico con il Golfo Persico circumnavigando l'Africa

La nave fu venduta nel 1992 e prese il nome di Dinos P. Demolita ad Alang nel luglio 1995.

M/c	Agip Roma
Tipo	M/n
Eliche	1
Dwt	85.085 Tm
Compartimento	Genova
Velocità	16 Kn
Costruzione	1969
Lungh.	258 mt
Largh.	37,3 mt
Pescaggio	13,4 mt
Motore	1Diesel
Potenza	21.000 cv



Cerimonia inaugurale per il primo
viaggio.
Primavera 1969 si scopre la targa sul
cassero





Alla fonda



Colpi di mare in coperta

Curiosità

L' Agip Roma fu la prima nave aziendale ad avere a bordo un impianto satellitare.

Il primo punto nave fu ottenuto dopo l'installazione avvenuta nel 1971 presso i cantieri navali di Napoli.

Errore circa 250 metri.

Primo "punto nave" eseguito in Italia a bordo della m/c "AGIP ROMA" in porto a Napoli il 12/4/1971 con "Satelliti" in orbita.

scarto della posizione reale metri 250

Gioro	DAY=	103
ORA	GMT=	1545
Elevaz.	ANT=	132
Posiz.	HDG=	123.000
φ	LAT=	40 50.354
λ	LON=	14 16.495
Veloc.	SPD=	0.000

*m/c AGIP ROMA
Il Comandante*

La prima stampa del punto nave satellitare

Curiosità

L' Agip Roma e l'Agip Milano furono le prime navi aziendali (anche se limitatamente alle cisterne centrali) ad avere un impianto fisso di lavaggio delle cisterne.



Prove in mare



Caricazione ad Halul Terminal



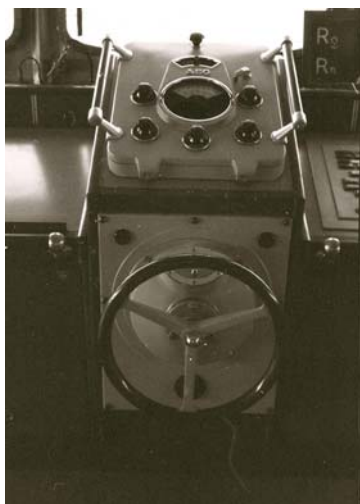
Le ciminiere



Cabina del pilota



Visione del castello di poppa



Ruota del timone



Particolare della strumentazione



Ponte di comando



Le navi Agip Roma ed Agip Milano furono le prime navi aziendali ad avere il controllo del motore principale dalla plancia.



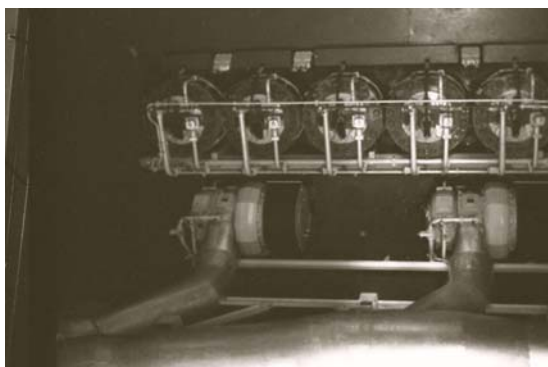
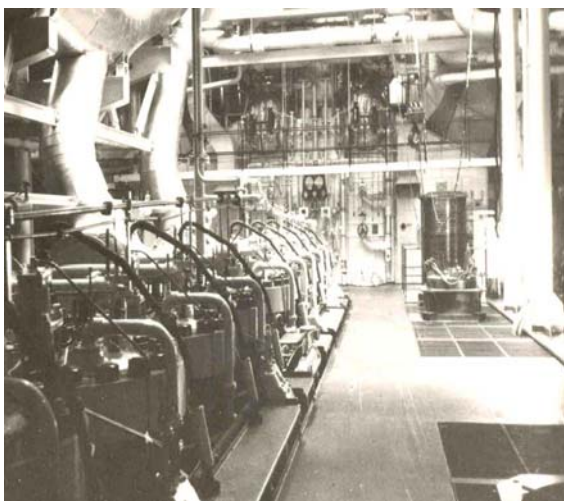
Sala nautica



Centrale carico



Sopra la stazione radio



Sopra il piano testate del motore principale.
A destra la centrale macchina





Prova cannoncini antincendio



Esercitazioni in navigazione



In rada a Venezia



Salottino Comandante

