

LIBERTÀ

EGUAGLIANZA

MONITORE NAPOLETANO

Fondato nel 1799 da
Carlo Lauberg ed Eleonora de Fonseca Pimentel

Rifondato nel 2010
Direttore: Giovanni Di Cecca

Anno CCXIII



America's Cup World Series Naples 2012

№ 50 – Aprile 2012

© 2012 – Monitore Napoletano – <http://www.monitorenapoletano.it>

Direttore Responsabile: Giovanni Di Cecca

Anno CCXIII – Numero 50 – Aprile 2012

Periodico Mensile Registrato presso il Tribunale di Napoli № 45 dell'8 giugno 2011

ISSN: 2239-7035

Sommario

- <u>L'Editoriale</u>	<u>7</u>
- <u>Speciale Coppa America di Vela (America's Cup)</u>	<u>9</u>
○ <u>Al via la Coppa America di Vela (America's Cup)</u>	<u>11</u>
○ <u>Aperto il Public Event Village a Mergellina</u>	<u>14</u>
○ <u>Coppa America di Vela – Il trofeo più antico del mondo</u>	<u>16</u>
○ <u>Definito il Campo di regata della America's Cup</u>	<u>21</u>
○ <u>America's Cup World Series - Prima giornata di regate</u>	<u>24</u>
○ <u>America's Cup - Seconda giornata di regate</u>	<u>26</u>
○ <u>America's Cup - Terza giornata di regate</u>	<u>29</u>
○ <u>America's Cup - Quarta giornata di regate rinviata per il maltempo</u>	<u>32</u>
○ <u>America's Cup - Quinta giornata di regate - Trionfo di Luna Rossa</u>	
<u>Piranha</u>	<u>36</u>
- <u>Cronache</u>	<u>41</u>
○ <u>Titanic - La tragedia che entrò nel mito compie 100 anni</u>	<u>43</u>
- <u>Speciale Pasqua</u>	<u>51</u>
○ <u>Come si calcola la data di Pasqua</u>	<u>53</u>
○ <u>La tradizione dell'uovo di Pasqua</u>	<u>56</u>
○ <u>Lunedì dell'angelo, il significato di Pasquetta</u>	<u>59</u>

L'Editoriale

Era il 2003 quando il Team Alinghi di Ernesto Bertarelli (romano di nascita, ma Svizzero di cittadinanza) appartenente allo Yacht Club *Société nautique de Genève*, vinse per la prima volta il trofeo più ambito ed antico del mondo: *La Coppa delle 100 ghinee*, più nota come *America's Cup*.

Fu così che, la Svizzera, probabilmente ultimo avamposto d'Europa (e forse del mondo) per gli sport nautici, porta in Europa (almeno quella geografica) la coppa che Nel 1851 doveva dimostrare la grande superiorità degli inglesi di Sua Maestà la Regina Vittoria nei mari.

Come ben illustrato nell'articolo *Coppa America di Vela – Il trofeo più antico del mondo*, le cose sono andate diversamente.

Dopo un lunghissimo predominio degli Stati Uniti durato dal 1851 al 1983, quando Australia II vinse la coppa, la *brocca* è rimasta in un'élite di nazioni che l'hanno contesa fino, appunto, al 2003: Stati Uniti, Australia e Nuova Zelanda.

Quando il defender Alinghi, doveva scegliere il campo di regata, essendo la Svizzera una nazione che, notoriamente, non è bagnata dal mare, Napoli fu una delle candidate, insieme a Valencia (Spagna) ed a Marsiglia (Francia), come campo di regata per 32^a edizione della America's Cup del 2007.

L'amministrazione comunale, guidata allora da Rosa Russo-Jervolino, si fece sfuggire la competizione (con annessa riqualificazione di Bagnoli dopo l'epopea Italsider) a favore, appunto, di Valencia.

Dopo la squallida e costosissima 33^a edizione con l'abbandono della IACC (Internatinal America's Cup Class) a vantaggio dei catamarani del 2010, si è pensati di cambiare il regolamento nel quale si è introdotto una sorta di campionato internazionale di vela del "circuito" America's Cup definito World Series dove in una sorta di campionato mondiale alla Formula 1 si delinano le squadre che disputano la Louis Vuitton Cup, che apre poi le porte alla sfida vera e propria della America's Cup.

Con l'edizione del 2013, Louis Vuitton ha dichiarato di cessare la sponsorizzazione di questa fase preliminare, istituita nel 1983 (sembra che a successore ci sono delle trattative con Rolex e BMW)

Il Monitore Napoletano ha seguito dal vivo le regate grazie all'accredito stampa, essendo una delle 220 testate nazionali ed internazionali accreditate (fonte Jumbo Grandi Eventi che ha curato l'evento)

Se la Coppa America è il piatto forte del mese, con uno speciale ad esso dedicato, questo Numero 50 ha altri due interessanti argomenti: il pezzo sulla tragedia del Titanic a 100 anni dal naufragio ed uno Speciale Pasqua, non incentrata sul classico triduo pasquale, ma sugli aspetti più comuni e meno noti come la data ed i simboli come l'uovo.

G. Δ. C.



SPECIALE



Al via la Coppa America di Vela (America's Cup) di Giovanni Di Cecca



E fu così che la Coppa America di Vela sbarcò a Napoli, dopo un durissimo braccio di ferro con l'organizzazione e dopo che nel 2007, con la vittoria degli Svizzeri di Alinghi, si doveva decidere dove svolgere le regate.

Napoli fu la prima delle città che venne in mente come ideale "location", ma purtroppo l'allora amministrazione Russo Jervolino si fece rubare la manifestazione da Valencia in Spagna.

Da allora molto tempo è trascorso, e ora, finalmente, Napoli ha la sua Coppa America.

Bisogna sottolineare che le gare napoletane non sono quelle valide per aggiudicarsi la famosa "brocca" (come talvolta viene chiamata la Coppa), ma sono le gare della AC World Series Fleet Race Championship, ovvero una sorta di campionato che varrà come qualificazione alla fase finale che si terrà nel 2013 a San Francisco, in California.

Quotidianamente a Napoli si terranno numerose regate.

In un primo tempo (come riportato di seguito) era previsto che l'inizio delle gare di qualificazione della America's Cup avesse luogo il week-end di Pasqua (7 et 8 aprile) ma l'Accea ha spostato le regate valide per World Series direttamente all'11 Aprile, mettendo in non poche difficoltà l'organizzazione.

Vediamo ora qual era il programma previsto, considerato anche il Weekend di Pasqua:

Week-end di apertura: 7-8 aprile

Il fine settimana di apertura sarà dedicato alla messa a punto dei catamarani, una sorta di warm-up per definire gli ultimi dettagli. Fin dall'inizio si potranno ammirare questi giganti del mare, il sabato sarà dedicato a duelli uno contro uno secondo accoppiamenti dettati dalla classifica del Fleet Race Championship. Mentre la domenica i team saranno impegnati in regate di flotta della durata di circa 15 minuti, e questo non è che l'inizio.

7 aprile – 14:10 – regate di match race (uno contro uno – duelli tra squadre)

8 aprile – 14:10 – regate di flotta (tre regate di flotta della durata di 15 minuti ciascuna)

La Settimana: 11-14 aprile

Settate le imbarcazioni, inizierà la sfida vera e propria. A partire da mercoledì 11 non ci sarà un attimo di sosta e tutti i team saranno impegnati in ben 11 regate di flotta per determinare i semifinalisti e finalisti che parteciperanno al match race finale di domenica, il Match Racing Championship, ed è inclusa anche una regata di ben una quarantina di minuti.

11 aprile – 14:15 – fino a tre regate di flotta per qualificazione a evento match race

12 aprile – 14:15 – fino a tre regate di flotta per qualificazione a evento match race

13 aprile – 14:10 – AC500 (prove di velocità) più tre regate di flotta per qualificazione a evento match race

14 aprile – 14:10 – qualificazioni e svolgimento evento di Match Race

La Chiusura: 15 aprile

Nella giornata conclusiva di domenica 15 si inizia con una gara di velocità, la AC500 Speed Trial. Uno sprint di 500 metri da percorrere tutti trattenendo il respiro ed il team più veloce si aggiudicherà questa gara. A seguire verrà svolta la regata finale, la regata winner-takes-all, di circa 40 minuti dove si assegnerà il vincitore di questa tappa del Fleet Race Championship e non ci sarà spazio per il minimo errore.

15 aprile – 13:50 – AC500 (prove di velocità) e a seguire, Fleet Race Championship (14:55)

In più per tutti coloro che non potranno esserci sulle banchine a seguire dal vivo le regate o per coloro che volessero una visione totale dell'evento tutte le regate saranno trasmesse in diretta sul canale YouTube dell'America's Cup.



<http://www.monitorenapoletano.it/sito/speciale-americas-cup/359-al-via-la-coppa-america-di-vela-americas-cup.html>

Aperto il Public Event Village a Mergellina

di Giovanni Di Cecca



Sotto una pioggia incessante, stamane alle 11.30 è stato inaugurato il Public Event Village, alla presenza del Presidente della Regione Campania Stefano Caldoro, della Provincia di Napoli Luigi Cesaro e del Sindaco di Napoli Luigi de Magistris, che, insieme, hanno tagliato il nastro.

Ha benedetto l'inaugurazione dello spazio espositivo il Cardinale di Napoli Crescenzo Sepe che ha dichiarato: "Questa è la grande occasione e dovrebbe creare un trampolino di lancio per ulteriori possibilità per Napoli in modo da mostrare il volto bello, capace, forte e pulito della città". "L'inizio della Coppa America coincide con la Pasqua - ha concluso il cardinale - Questa è la benedizione del Signore all'evento".

Era previsto anche il passaggio delle Freccie Tricolori, ma, ovviamente il maltempo ha costretto a cancellare l'evento.

Il Public Event Village sarà aperto al pubblico dalle 10 del mattino alle 24 ed ha una superficie di 14mila metri quadri in totale, 70 metri di lunghezza e 20 metri di larghezza, 4mila metri quadri di stand espositivi.



<http://www.monitorenapoletano.it/sito/speciale-americas-cup/361-aperto-il-public-event-village-a-mergellina.html>

Coppa America di Vela – Il trofeo più antico del mondo

di Giovanni Di Cecca



La Coppa America di Vela è il più antico trofeo in palio attualmente.

La competizione ebbe origine il 22 agosto 1851 quando il Royal Yacht Squadron britannico con 14 imbarcazioni sfidò il New York Yacht Club, che decise di partecipare con lo schooner (un tipo di veliero a due o più alberi) America, in un percorso attorno all'Isola di Wight (a largo di Southampton, Inghilterra).

America vinse con 8 minuti di distacco sulla seconda barca, la britannica Aurora, aggiudicandosi la coppa che era stata messa in palio per celebrare la prima esposizione universale di Londra.

Interessante è un aneddoto ove la regina Vittoria, saputo della vittoria di America, avrebbe chiesto quale barca fosse giunta seconda, sentendosi rispondere "**There is no second, your Majesty**".

Da qui nascerebbe il motto dell'America's Cup "**there is no second**", non c'è secondo.



America – 1851

La coppa in palio si chiamava "*Coppa delle cento ghinee*" (tanto infatti era costata) o anche "Queen's Cup", ma dopo la vittoria gli americani la ribattezzarono dandole il nome attuale in onore della barca vincitrice, appunto America's Cup.

L'imbattibilità del New York Yacht Club (NYYC) rimane leggendaria, praticamente dal 1851 al 1980 (considerato che dal 1937 al 1958 non vi furono competizioni).

La prima Nazione a rubare la Coppa America fu il team di Australia II di Alan Bond del Royal Perth Yacht Club nel 1983, battendo Liberty 4 a 3

Quell'anno partecipò anche la prima imbarcazione italiana Azzurra dello Yacht Club Costa Smeralda presieduta dal Principe Aga Khan e affidata allo skipper Cino Ricci e al timoniere Mauro Pelaschier coadiuvati da altri noti velisti italiani: Niki Mosca, Massimo Devoto, Lorenzo Mazza, Tiziano Nava, Dondo Ballanti, Chicco Isenburg, ecc. si classificò terza tra gli sfidanti



Azzurra – 1983

Azzurra consentì di avvicinare il grande pubblico italiano alla vela.
Fu, Gardini, nel 1992 a dare all'Italia il brivido del colpaccio.



Il Moro di Venezia – 1992

Per la prima volta l'Italia, con Il Moro di Venezia, il cui skipper era Paul Cayard, aveva vinto la *Louis Vuitton Cup* che apriva la strada alla finale della Coppa America. Disgraziatamente la bravura di Buddy Melges, skipper di *America*³ ci inflisse un durissimo 4-1.

La fortuna degli Americani, però ebbe vita breve, tre anni dopo, *Team New Zealand* con un netto 5-0 strappò la Coppa, per la seconda volta agli americani di *Young America*.

Ancora una volta fu una imbarcazione italiana a sperare nel colpaccio.



Luna Rossa – 2000

Luna Rossa di Patrizio Bertelli guidata dallo skipper napoletano *Francesco de Angelis* aveva replicato l'epica impresa di Raul Gardini otto anni dopo (2000), vincere la *Louis Vuitton Cup* e sfidare *Team New Zealand* per la Coppa America.

Anche questa volta i neozelandesi inflissero un sonoro 5-0.

Per portare la Coppa in Europa si dovette aspettare il 2003 quando *Ernesto Bertarelli*, imprenditore italiano, naturalizzato svizzero, sfidò i neozelandesi di *Team New Zealand* con l'imbarcazione *Alinghi*.

Per ben due edizioni (2003-2007), gli svizzeri hanno mantenuto la Coppa

Poi in una sfida ai catamarani (si è abbandonata la classe 12 metri America's Cup) il team **BMW Oracle Racing** del miliardario americano *Larry Ellison*, patron della Oracle Corp., *Alinghi* è stata sconfitta 2-0.



<http://www.monitorenapoletano.it/sito/speciale-americas-cup/362-coppa-america-di-vela-il-trofeo-piu-antico-del-mondo.html>

Definito il Campo di regata della America's Cup di Giovanni Di Cecca



Il comitato organizzatore ha definito il Campo di regata della America's Cup World Series - Naples.

Come mostrato dalla fotografia il percorso definitivo si snoda nello spazio di acqua antistante via Caracciolo, compreso tra Castel dell'Ovo e la collina di Posillipo. La partenza è stabilita a largo di Mergellina; il percorso si snoda lungo tre boe di riferimento e l'arrivo, di fronte al lungomare di via Caracciolo. Un vero spettacolo per i curiosi e gli appassionati che arriveranno numerosi mercoledì prossimo per le prime regate.



L'idea di regatare con i catamarani nacque a seguito di una disputa tra BMW-Oracle Racing Team e Alinghi.

Già nel 1988 si ebbe uno dei momenti più cupi della storia della Coppa delle Cento Ghinee. A disputarsi il titolo furono New Zealand, un monoscafo di 90 piedi, nel ruolo di challenger, e Stars and Stripes, nel ruolo di defender, un catamarano di soli 60 piedi.

La controversia nacque a causa di Michael Fay, l'armatore di New Zealand, che in base al deed of gift pretese di regatare con l'enorme monoscafo.

Al kiwi rispose lo yacht club defender di San Diego, mettendo in acqua il suddetto catamarano. Apparve subito ovvio che una sfida tra scafi così diversi non avesse senso. Tant'è che Stars and Stripes vinse per 2 a 0 su New Zealand, con distacchi superiori ai 18 minuti nella prima regata e addirittura ai 21' nella seconda.

Così, dopo due anni di dispute legali e di strascichi in tribunale, si decise di stabilire una classe uniforme e unica da utilizzare per la competizione. Una serie di riunioni di specialisti concepì quindi la classe IACC (International America's Cup Class), un misto di tecnologia ed alta spettacolarità.

Dal 2003 ci si riferisce alla classe IACC con la semplice sigla di ACC, America's Cup Class.

Nel 2007 ci fu una seconda disputa sulla tipologia di imbarcazioni da usare per contendersi la Coppa, e il Tribunale di New York, ente che ha il diritto di decidere sulle controversie legali della Coppa delle 100 ghinee (o America's Cup), accettò il ricorso di Larry Ellison fondatore della Oracle Corp. e armatore della BMW-Oracle Racing Team, di effettuare le successive regate con i catamarani (che, rispetto alla World Series hanno un'ala di 41 metri di altezza ed una superficie complessiva di 260mq).

Ecco quindi perché, oggi, nel golfo di Napoli ci sono queste imbarcazioni così strane e molto più veloci.

Sempre oggi i vari Team hanno iniziato a prendere confidenza con il campo di regata che dall'11 al 15 di aprile vedrà una fitta serie di scontri all'ultima strambata con il rischio delle scuffiate, cioè la maggiore possibilità di ribaltare l'imbarcazione.



<http://www.monitorenapoletano.it/sito/speciale-americas-cup/366-definito-il-campo-di-regata-della-americas-cup.html>

America's Cup World Series - Prima giornata di regate

di Giovanni Di Cecca



Oggi al via la World Series della Coppa America di Vela.

In una Napoli uggiosa con vento a 22 nodi (un tempo meteorologico con cui i team non hanno mai avuto occasione di provare) hanno trionfato i soliti noti, ovvero "Team New Zealand" e "BMW-Oracle Racing".

Le condizioni meteorologiche hanno influito particolarmente sullo svolgimento delle gare, tanto che delle tre regate previste oggi, se ne sono disputate solo due e la terza è stata annullata dal comitato di regata.

Nelle due regate di flotta che sono state effettuate oggi (simili alle gare di Formula 1 e differenti dai Match Race tra due imbarcazioni, classiche delle regate della America's Cup) si sono avuti i seguenti risultati:

Wednesday, April 11					
Fleet Racing & Match Racing Seeding					
TEAM	RACE 1		RACE 2		POINTS
	Place	Points	Place	Points	
Emirates Team New Zealand	3	8	1	10	18
ORACLE Racing - Spithill	1	10	3	8	18
Team Korea	4	7	2	9	16
Energy Team	2	9	4	7	16
Luna Rossa - Swordfish	7	4	5	6	10
Luna Rossa - Piranha	6	5	6	5	10
ORACLE Racing - Bundock	5	6	DNS	0	6
Artemis Racing	DNF	0	DNS	0	0
China Team	DNF	0	DNS	0	0

RESULTS

Fleet Race
regate di flotta
Régates de flottes
regata de flota

Premettendo che le favorite della regata Team New Zeland e BMW-Oracle hanno mostrato il proprio valore sul campo, per i nostri colori è stata una giornata da dimenticare

"Luna Rossa", unico Team italiano in gara, non ha saputo reggere il confronto con le altre imbarcazioni ed ha cercato almeno di mantenere le posizioni

Come ha dichiarato Francesco "Checco" Bruni, i 22 nodi di oggi erano veramente difficili da gestire.



<http://www.monitorenapoletano.it/sito/speciale-americas-cup/367-americas-cup-world-series-prima-giornata-di-regate.html>

America's Cup - Seconda giornata di regate

di Giovanni Di Cecca



È stato Emirates Team New Zealand (oggi 1-1) a mettere in chiaro le cose durante la seconda giornata di regate valide per l'AC World Series di Napoli. L'equipaggio di Dean Barker, che ieri aveva esordito condividendo la testa della classifica provvisoria con ORACLE Racing Spithill (7-4), ha dominato entrambe le prove di flotta portate a termine nel corso del pomeriggio partenopeo e ha mosso importanti passi avanti in classifica generale. Un ruolino di marcia che racconta di un team capace di adattarsi alla mutevolezza delle condizioni meteo: oggi, infatti, si è regatato in regime di brezze medio leggere e mare piatto.

Ma i veri protagonisti della giornata sono stati i team di Luna Rossa, che hanno sfruttato la diminuzione della brezza auspicata ieri sera dallo skipper Max Sirena per raccogliere importanti piazzamenti. Guidato dal timoniere Chris Draper, Luna Rossa Piranha (2-3) ha brillato rimediando un secondo e un terzo, mentre Luna Rossa Swordfish (6-2) di Paul Campbell-James ha riscattato il sesto ottenuto nella prima prova con il convincente secondo posto conquistato nella regata a seguire.

“Rispetto a ieri abbiamo trovato condizioni più familiari al livello che possiamo esprimere allo stato attuale – ha spiegato lo skipper del team italiano, Max Sirena, impegnato a bordo di Luna Rossa Swordfish – Peccato per l'errore che abbiamo commesso nella seconda poppa della prima regata, ci è costato un paio di posizioni ma sono contento di come abbiamo reagito e del secondo posto conquistato nella seconda prova”.

Un Chris Draper visibilmente soddisfatto ha poi aggiunto: “Abbiamo regatato bene. Nonostante qualche errore in partenza siamo stati in grado di ottenere il meglio dalla barca e siamo riusciti a rientrare in gioco piuttosto velocemente. Sono davvero

colpito dalla quantità di gente che ha affollato il lungomare per seguire le regate. Anche in acqua ci sono moltissime barche spettatori. E' una sensazione nuova per chi, come noi, è abituato a gareggiare senza il supporto del pubblico”.

La giornata, che si era aperta con la disputa dei primi duelli di match race, non è certo stata favorevole alla causa di ORACLE Racing Spithill, battuti nell'uno contro uno dai compagni di squadra di ORACLE Racing Bundock e apparsi decisamente sotto tono. Il vincitore dell'ultima America's Cup, dominatore della prova di apertura dell'AC World Series Napoli, non è andato oltre un settimo e un quarto, ma è stato in grado di tenere a distanza Luna Rossa Piranha, Team Korea (5-6) e Energy Team (8-5).

Concluse le due regate di flotta previste dal programma ufficiale, il presidente del Comitato di Regata, John Craig, ha recuperato la prova rinviata ieri a causa delle avverse condizioni meteo. I risultati acquisiti sull'acqua verranno utilizzati nel caso in cui domenica, per qualsiasi motivo, non si riuscisse a regatare.

Il programma di domani prevede, a partire dalle 13.30, lo svolgimento di due match race – Emirates Team New Zealand vs Artemis Racing e Energy Team vs Luna Rossa Swordfish – cui seguiranno due regate di flotta.

Fleet Racing Championship – Classifica provvisoria dopo quattro prove

1. Emirates Team New Zealand (Dean Barker), pt. 38
2. ORACLE Racing - Spithill (James Spithill), pt. 29
3. Luna Rossa - Piranha (Chris Draper), pt. 27
4. Team Korea (Nathan Outteridge), pt. 27
5. Energy Team (Yann Guichard), pt. 25

6. Luna Rossa - Swordfish (Paul Campbell-James), pt. 24
7. ORACLE Racing - Bundock (Darren Bundock), pt. 16
8. Artemis Racing (Terry Hutchinson), pt. 12
9. China Team (Fred Le Peutrec), pt. 4

Match Racing Championship

Q1 - Artemis Racing batte China Team

QF1 - ORACLE Racing Bundock batte ORACLE Racing Spithill

QF2 - Luna Rossa Piranha batte Team Korea

China Team ha chiuso l'evento di match race in nona posizione nel Match Racing Championship, mentre Artemis Racing avanza verso i quarti di finale.

ORACLE Racing Spithill chiude al settimo posto nel Match Racing Championship, mentre ORACLE Racing Bundock avanza verso le semifinali.

Team Korea chiude al sesto posto nel Match Racing Championship, mentre Luna Rossa Piranha avanza verso le semifinali.

(fonte ACEA - America's Cup)



<http://www.monitorenapoletano.it/sito/speciale-americas-cup/369-americas-cup-seconda-giornata-di-regate.html>

America's Cup - Terza giornata di regate di Giovanni Di Cecca



Emirates Team New Zealand ancora leader I due AC45 di Luna Rossa in semifinale del match race

Pioggia, vento leggero e onda lunga contraria alla direzione della brezza hanno caratterizzato la terza giornata dell'AC World Series Napoli. Condizioni meteo che non hanno impensierito il pubblico, accorso in massa ad affollare Lungomare Caracciolo, e gli equipaggi, ancora una volta

protagonisti di un pomeriggio ricco di emozioni e colpi di scena.

Ad approfittare della complicata situazione sono stati gli uomini di ORACLE Racing Spithill (2-2) che, reduci da un pessimo giovedì, hanno regatato al meglio, conquistando due secondi utili per dimezzare il gap nei confronti di un Emirates Team New Zealand (7-1) in chiaro scuro.

Performance particolarmente convincenti sono giunte da Luna Rossa Piranha (3-4), capace di confermarsi ai vertici della flotta grazie al lavoro del tattico Francesco Bruni, fine osservatore di un campo di regata imprevedibile, e da Energy Team (1-7) di Yann Guichard, che nella prima regata si è cavato la soddisfazione del successo.

“E’ stata davvero dura. L’onda lunga ha sovvertito il normale ordine delle cose, costringendoci a surfare durante la bolina e a navigare contro il moto ondoso quando ci siamo ritrovati di poppa – ha spiegato un sorridente Chris Draper, timoniere di Luna Rossa Piranha – I salti del vento sono stati continui e importanti, al punto che, in occasione degli incroci, non avevi certezza di essere libero sino all’ultimo: Francesco Bruni è stato davvero bravissimo”.

In virtù dei risultati odierni, la classifica generale del Fleet Racing Championship risulta più corta. La leadership è sempre nelle mani dei kiwi, ma gli uomini di Dean Barker hanno solo cinque punti di vantaggio su ORACLE Racing Spithill. A dieci lunghezze, in terza posizione, staziona Luna Rossa Piranha, che ha un margine di tre punti su Team Korea (5-5) e Energy Team. Luna Rossa Swordfish (8-3) è sesto, a sette punti dal podio.

La giornata si è conclusa con la disputa di due match race, che hanno visto darsi battaglia Emirates Team New Zealand contro Artemis Racing e Luna Rossa Swordfish contro Energy Team. A imporsi, garantendosi così il diritto di disputare le semifinali, sono stati svedesi e italiani. Se per Artemis Racing si può parlare di regata del riscatto, per Luna Rossa Swordfish si è trattato di un’impresa. L’AC45 di Paul Campbell-James ha infatti conquistato il successo nonostante una penalità ricevuta in partenza.

“Oggi abbiamo fatto il nostro primo match race a bordo di queste barche – ha spiegato il trimmer Manuel Modena - E' andata bene, siamo riusciti a tenere un buon controllo sull'avversario e a vincere il match. Quando siamo in navigazione con gli AC45 mi sembra di ritornare ai tempi delle derive, è una barca molto fisica, ti ritrovi a schienare in cinghia come un tempo”.

Con la disputa dei match odierni si sono definiti gli accoppiamenti delle semifinali: Artemis Racing se la vedrà con Luna Rossa Swordfish mentre Luna Rossa Piranha sarà attesa da Oracle Racing Bundock.

Il programma di domani prevede, a partire dalle 13.30, lo svolgimento di due match race – Emirates Team New Zealand vs Artemis Racing e Energy Team vs Luna Rossa Swordfish – cui seguiranno due regate di flotta.

Fleet Racing Championship – Classifica provvisoria dopo sei prove

- 1. Emirates Team New Zealand (Dean Barker), pt. 52**
- 2. ORACLE Racing - Spithill (James Spithill), pt. 47**
- 3. Luna Rossa - Piranha (Chris Draper), pt. 42**
- 4. Team Korea (Nathan Outteridge), pt. 39**
- 5. Energy Team (Yann Guichard), pt. 39**
- 6. Luna Rossa - Swordfish (Paul Campbell-James), pt. 35**
- 7. ORACLE Racing - Bundock (Darren Bundock), pt. 28**
- 8. Artemis Racing (Terry Hutchinson), pt. 20**
- 9. China Team (Fred Le Peutrec), pt. 8**

Match Racing Championship

QF3 - Artemis Racing batte Emirates Team New Zealand

QF4 - Luna Rossa Swordfish batte Energy Team

Emirates Team New Zealand ha chiuso ottavo nel Match Racing Championship, mentre Artemis Racing avanza verso le semifinali.

Energy Team chiude al quinto posto nel Match Racing Championship, mentre Luna Rossa Swordfish avanza verso le semifinali.

(fonte ACEA - America's Cup - foto: Gilles Martin-Raget)



<http://www.monitorenapoletano.it/sito/speciale-americas-cup/370-americas-cup-terza-giornata-di-regate.html>

America's Cup - Quarta giornata di regate rinviata per il maltempo

di Giovanni Di Cecca

Vento forte e mare mosso obbligano a rinviare le regate odierne: bisognerà aspettare domenica per conoscere i nomi dei vincitori



Onde di grandezza tale da superare il frangiflutti realizzato a ridosso di Lungomare Caracciolo e il vento particolarmente teso, dato in aumento nel corso del pomeriggio, hanno obbligato il Comitato di Regata dell'AC World Series Napoli ad annullare le prove odierne.

Ciò significa che semifinali e finali dell'evento di match race si disputeranno domani. La settima e ottava prova del Fleet Racing Championship, invece, sono state cancellate e non verranno disputate. La serie di regate di flotta si concluderà domani, con lo svolgimento di una prova che, come previsto, ai fini della classifica generale avrà maggior valore rispetto a quelle disputate nei giorni scorsi.

“Oggi ci siamo trovati nella condizione di dover annullare il programma a causa delle condizioni meteo particolarmente avverse – ha spiegato il direttore della regata, Iain Murray – Secondo i bollettini, nel corso del pomeriggio la situazione dovrebbe addirittura peggiorare e le raffiche dovrebbero superare i 30 nodi. Il rischio di generare danni a cose e persone è troppo elevato. Non si è trattato di una scelta facile: il mio cuore mi ha detto a lungo di mandare in acqua i team, ma la testa mi ha consigliato di aspettare fino a domani”.

I velisti, pur dispiaciuti di aver perso un giorno di regate davanti all’entusiasta pubblico partenopeo, si sono detti d’accordo con la scelta operata da Iain Murray e dal Comitato di Regata.

“Hanno preso la decisione giusta – ha spiegato Paul Campbell-James, skipper di Luna Rossa Swordfish – Vento e mare erano davvero al limite e a farne le spese sarebbero potute essere le barche. Quindi, ripeto, decisione ineccepibile seppur triste”

Una decisione, quella di rinviare le regate, che non ha precedenti nella storia dell’AC World Series: sino ad oggi, infatti, nessuno dei venticinque giorni di regata era stato cancellato.

La giornata di domani, l’ultima dell’AC World Series Napoli 2012, si annuncia ricca di appuntamenti. Il programma inizierà alle 12.50 con la disputa delle semifinali e delle finali dell’evento di match race. Seguiranno poi gli AC500 Speed Trial (13.50) e l’ultima regata di flotta (14.55), che al vincitore assegnerà ben 50 punti e ai piazzati un bottino comunque superiore a quello garantito dalle prove disputate nei giorni scorsi.

Visto il no race deciso dall'organizzazione, molti velisti si sono ritrovati presso l'AC45 Club dove si sono confrontati in una serie di regate virtuali. Il trimmer di Team Korea, Mark Bulkeley, ha fatto segnare il miglior tempo nell'America's Cup Speed Trials, vincendo una bottiglia di champagne Moët et Chandon.

Ian Burns di ORACLE Racing, che ha contribuito allo sviluppo del gioco, ha confermato che, nel corso della prima settimana, l'applicazione è stata scaricata all'App Store della Apple più di 25.000 volte.

Fleet Racing Championship – Classifica provvisoria dopo sei prove:

1. Emirates Team New Zealand (Dean Barker), pt. 52
2. ORACLE Racing - Spithill (James Spithill), pt. 47
3. Luna Rossa - Piranha (Chris Draper), pt. 42
4. Team Korea (Nathan Outteridge), pt. 39
5. Energy Team (Yann Guichard), pt. 39
6. Luna Rossa - Swordfish (Paul Campbell-James), pt. 35
7. ORACLE Racing - Bundock (Darren Bundock), pt. 28
8. Artemis Racing (Terry Hutchinson), pt. 20
9. China Team (Fred Le Peutrec), pt. 8

Match Racing Championship – Programma di domenica

SF1 – Artemis Racing vs. Luna Rossa Swordfish

SF2 – Team Korea vs. Luna Rossa Piranha

I vincitori disputeranno la finale.

(fonte ACEA - America's Cup - foto: Gilles Martin-Raget)



<http://www.monitorenapoletano.it/sito/speciale-americas-cup/371-americanacup-quarta-giornata-di-regate-rinviata-per-il-maltempo.html>

America's Cup - Quinta giornata di regate - Trionfo di Luna Rossa Piranha

di Giovanni Di Cecca

Luna Rossa Piranha trionfa a Napoli - Di Artemis Racing l'evento di match race



È Luna Rossa Piranha l'AC45 vincitore del Fleet Racing Championship valido ai fini dell'AC World Series di Napoli. L'equipaggio composto da Chris Draper (timoniere), Francesco Bruni (tattico-wing trimmer), Pierluigi de Felice (trimmer), Nick Hutton (trimmer) e Dave Carr (freestyler) ha conquistato un successo inatteso grazie alla scelta di varcare la linea di partenza della regata di flotta conclusiva dalla parte della boa. Un incipit diverso da quello degli altri team che, accalcati in Barca Comitato, non si sono accorti dell'immediato allungo dell'AC45 italiano.

Al comando sin dal via, Luna Rossa Piranha ha giocato di fino sui salti della brezza debole e instabile che ha caratterizzato la giornata e ha esteso la propria leadership, bordo dopo bordo. Primo con grande margine, l'AC45 griffato Prada ha raccolto i cinquanta punti in palio – al vincitore, le regate di flotta “standard” ne assegnano dieci – e ha scalato la classifica generale, mettendo in fila ORACLE Racing Spithill, giunto secondo nella prova che ha chiuso la tappa partenopea delle AC World Series, ed Emirates Team New Zealand.

Il successo, festeggiato a lungo dai due equipaggi italiani, è stato commentato dallo skipper di Luna Rossa Challenge 2013 e di Luna Rossa Swordfish, Max Sirena: “Sono davvero contento di questa vittoria. I ragazzi sono stati molto bravi. Abbiamo faticato tanto nelle ultime tre settimane e siamo molto soddisfatti del risultato ottenuto nel primo appuntamento con gli AC45, a bordo dei quali altri team regatano da ormai oltre un anno”.

Visibilmente emozionato, Francesco Bruni, tattico e wing trimmer di Luna Rossa Piranha, ha spiegato: “Finalmente siamo riusciti a partire come volevamo e già alla prima boa eravamo in testa. In quel momento abbiamo capito che la vittoria era alla nostra portata. Ci siamo guardati in faccia, consapevoli di dover mantenere alta a soglia di attenzione: il vento saltava e sarebbe bastato davvero un niente per perdere la testa della regata. Se devo essere sincero, per noi del team il primo posto in classifica generale non è giunto del tutto inatteso. Durante la settimana siamo cresciuti progressivamente: Chris Draper è stato molto bravo nel portare la barca sempre veloce e in quasi tutte le condizioni abbiamo manovrato in modo pulito”.

Prima dell'inizio della regata di flotta, il Comitato di Regata ha fatto osservare un minuto di silenzio per ricordare Piermario Morosini, il calciatore del Livorno deceduto ieri pomeriggio nel corso del match che contrapponeva la sua squadra al Pescara.

La giornata è stata ricca di soddisfazioni anche per Artemis Racing che, prima di chiudere la prova finale al terzo posto, si era aggiudicato il successo nel Match Racing Championship grazie alle vittorie ottenute nei duelli contro gli equipaggi italiani. Prima di superare Luna Rossa Piranha nella finale, il team di Terry Hutchinson aveva avuto la meglio su Luna Rossa Swordfish del timoniere Paul Campbell James.

Gli AC500 Speed Trials, invece, sono stati vinti da ORACLE Racing Bundock con un margine di appena due centesimi di secondo su Artemis Racing.

In virtù dei risultati maturati nel corso dell'AC World Series di Napoli, la classifica generale della manifestazione ha un nuovo leader: ORACLE Racing Spithill. L'equipaggio del timoniere vincitore dell'ultima America's Cup ha ora un punto di vantaggio su Emirates Team New Zealand.

Salutato il caloroso pubblico partenopeo, anche oggi radunatosi in massa per vivere le ultime emozioni di questa coinvolgente tappa dell'AC World Series, i team si apprestano a concedersi qualche giorno di riposo prima di iniziare la preparazione in vista della prossima frazione del circuito, in programma a Venezia il mese prossimo. Ricordiamo che l'edizione 2011-2012 delle AC World Series si concluderà a Newport, in Rhode Island, il primo luglio.

Fleet Racing Championship – Classifica finale dopo sette prove

1. Luna Rossa - Piranha (Chris Draper), pt. 92
2. ORACLE Racing - Spithill (James Spithill), pt. 77
3. Emirates Team New Zealand (Dean Barker), pt. 60
4. Energy Team (Yann Guichard), pt. 54
5. Team Korea (Nathan Outteridge), pt. 49
6. Artemis Racing (Terry Hutchinson), pt. 40

7. Luna Rossa - Swordfish (Paul Campbell-James), pt. 41
8. ORACLE Racing - Bundock (Darren Bundock), pt. 37
9. China Team (Fred Le Peutrec), pt. 15

Match Racing Championship – Classifica finale

SF1 – Artemis Racing batte Luna Rossa Swordfish

SF2 – Luna Rossa Piranha batte ORACLE Racing Bundock

FINALE – Artemis Racing batte Luna Rossa Piranha

(fonte ACEA - America's Cup)

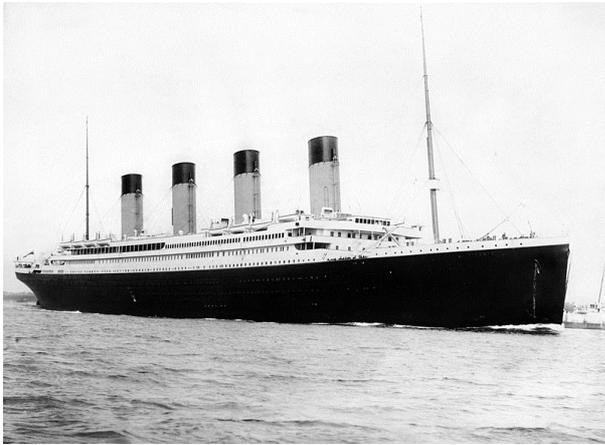


<http://www.monitorenapoletano.it/sito/speciale-americas-cup/373-americas-cup-quinta-giornata-di-regate-trionfo-di-luna-rossa-piranha.html>

Cronache

Titanic - La tragedia che entrò nel mito compie 100 anni

di Giovanni Di Cecca – Virginia Bellino



“Non c’era vento di cui parlare, il mare era calmo e scuro, come una lastra di vetro sotto il cielo stellato. Mancava un’ora alla mezzanotte in quella notte senza Luna. La band suonava sotto i ponti nel salone di prima classe, mentre il turno di notte camminava sopra il ponte”.

Con queste parole i sopravvissuti della terribile tragedia che esattamente cento anni fa si consumò nell’Oceano Atlantico, ricordano la notte tra il 14 e il 15 aprile 1912 a bordo del TITANIC. Sembrava una sera come tante per le migliaia di passeggeri che orgogliosamente avevano avuto la fortuna di salire su una nave che era orgoglio e vanto dei suoi costruttori, definita da tutti “l’inaffondabile” .

Nessuno poteva neanche lontanamente immaginare che quella terribile traversata, partita dal porto di Southampton (REGNO UNITO) il 10 Aprile 1912 e comandata dal capitano Edward John Smith alla sua ultima uscita, non sarebbe mai arrivata a New York. Niente avrebbe fatto supporre che un ICEBERG attendeva, silenzioso e paziente, nelle gelide acque del Nord Atlantico “la nave inaffondabile”, pronto ad arrestarne la baldanzosa corsa e a trascinarla negli abissi dell’oceano sotto gli occhi attoniti dei pochi sopravvissuti. Ma procediamo con ordine.

Perché il Titanic era chiamato "l'inaffondabile"?

Costruito presso i cantieri Harland and Wolff di Belfast, il Titanic rappresentava la massima espressione della tecnologia navale ed era il più grande e lussuoso transatlantico del mondo.

Lungo 269 metri e largo 28, il Titanic aveva una stazza di 46.328 tonnellate e l'altezza del ponte sulla linea di galleggiamento era di 18 metri, con un'altezza totale di 53 metri. Esso aveva inoltre 10 ponti, sette per i passeggeri e tre per l'equipaggio e un solo cargo. Era suddiviso in tre classi: la prima, era contraddistinta da cabine di lusso molto confortevoli, con accesso diretto ad una sala da pranzo, un ristorante, una sala fumatori e varie sale da caffè.

La nave aveva una capacità utile di 3547 persone tra passeggeri ed equipaggio, comprendeva anche una piscina coperta, un bagno turco, campi da squash e una palestra. In realtà si trattava di un vero e proprio palazzo galleggiante. La terza classe era quella più economica, situata nei piani più bassi della struttura. Il prezzo del biglietto per la prima classe costava 3100 dollari dell'epoca (l'equivalente odierno di 70.000 dollari), mentre il biglietto di terza classe costava appena 32 dollari (l'equivalente odierno di 700 dollari).

La sua stazione radio era considerata la più moderna e potente mai installata su un bastimento, e anche la struttura della nave era realizzata sfruttando appieno le allora moderne tecnologie.

Ma tra tutti questi accorgimenti, si pensò di montare soltanto 16 scialuppe di salvataggio e questo sciagurato errore di valutazione si rivelerà fatale.

Il viaggio inaugurale

Il Titanic non era solo il transatlantico più "sicuro" del mondo, ma anche il più lussuoso ed il viaggio inaugurale era anche il modo per la high class di reincontrarsi.

Tra i passeggeri della prima classe che si imbarcarono quel 10 aprile di 100 anni fa, spiccano i nomi illustri del tempo: il milionario John Jacob Astor IV, possessore di

150 milioni di dollari e proprietario di alcuni preziosi immobili tra cui il noto Waldorf-Astoria Hotel di New York. Vi erano inoltre l'industriale Benjamin Guggenheim (il cui fratello era titolare dell'omonima fondazione d'arte), Isidor Straus (proprietario del centro commerciale Macy, ancora oggi considerato il più grande negozio del mondo) e la moglie Ida, Washington Roebling (figlio del costruttore del ponte di Brooklyn), il Consigliere presidenziale statunitense Archibald Butt (che tornava in America dopo una missione diplomatica in Vaticano), Arthur Ryerson (il magnate americano dell'acciaio), George Widener (figlio del magnate dell'industria tranviaria statunitense), il giornalista William Thomas Stead, la contessa di Rothes, lo scrittore Helen Churchill Candee, lo scrittore Jacques Futrelle, i produttori di Broadway Henry e Irene Harris, l'attrice cinematografica Dorothy Gibson, la milionaria Margaret "Molly" Brown (ribattezzata poi l'inaffondabile Molly Brown), Sir Cosmo Duff-Gordon e sua moglie, la contessa Lady Lucille Duff-Gordon, George Elkins Widener e la moglie Eleonora, John Borland Thayer e molti altri. Avevano invece rinunciato al viaggio Lord Pirrie e l'ambasciatore americano a Parigi.

La rotta che seguiva il Titanic era la 41° nord che in aprile era famosa per gli iceberg, enormi isole di ghiaccio che si staccavano dalla Gorellandia. Molte navi che erano in transito nella zona, avevano segnalato la presenza di questi enormi “mostri” di ghiaccio, ma, come spesso accade, quando la troppa sicurezza offusca il buon discernimento, non venne prestata gran considerazione agli avvertimenti.

Il 14 aprile, dopo quattro giorni di navigazione, intorno alle 13:30 il capitano consegnò a Bruce Ismay un messaggio appena ricevuto dal vapore Baltic, che segnalava la presenza di ghiaccio a 400 km sulla rotta del Titanic': tuttavia, il capitano non diminuì la velocità.

Il direttore della White Star non diede eccessivo peso alla cosa e giudicò sufficiente spostare la rotta del transatlantico sulla Outward Southern Track, un corridoio di

navigazione concordato per le navi di linea. I due uomini discussero anche della velocità decidendo di portarla al massimo possibile. Nelle ultime 24 ore, infatti, erano state percorse ben 546 miglia e c'era la possibilità di arrivare a New York con un giorno di anticipo.

Non fu mai chiarito di chi fu la responsabilità finale della decisione.

Questa decisione, ancorché folle col senno di poi, avrebbe dato la possibilità al Titanic di fregiarsi del prestigioso Nastro Azzurro (Blue Ribbon), onoreficenza data alla nave che percorre l'Oceano Atlantico nel minor tempo possibile.

L'impatto con l'iceberg e le ultime ore



Unica foto esistente dell'Iceberg che impattò col Titanic

La notte del 14 verso le 23.30 in una notte stellata ma senza luna uno degli iceberg segnalati dalle navi impatta con la murata di dritta (la fiancata destra) squarciando l'intelaiatura del Titanic.

Per anni si è pensato che fosse stato un taglio netto, ma ricostruzioni più recenti fanno ipotizzare che l'iceberg abbia effettuato dei piccoli tagli all'interno dello scafo (come accade per il codice morse)

In un primo tempo nessuno aveva immaginato ciò che stava accadendo, ed il mito dell'inaffondabilità sarà la l'inizio della tragedia

Quelle fessure fecero iniziare ad imbarcare acqua, parecchia acqua (si è stimato circa 25.000.000 di litri d'acqua).

Il problema fondamentale che causò l'affondamento del transatlantico fu solo uno.

Il Titanic era progettato per restare a galla con cinque stive cariche d'acqua, ma quello che non fu considerato è il fatto che la chiusura delle stive avrebbe prodotto un effetto tappo che, pur non pregiudicando la navigazione, avrebbe sicuramente influito sulla stabilità in attesa dei soccorsi.

Ma essendo le stive di prora aperte sopra, l'acqua non impiegò molto ad entrare e varcare le altre zone della nave.

Fu a quel punto che il mito crollò.

In solo un'ora e mezza il Titanic aveva tutta la prua piena d'acqua ed il transatlantico (le cui caldaie, ormai, erano completamente allagate) si inclinò a prua.

Ormai era finita.

Per anni si è creduto che il Titanic fosse affondato intero, cioè si fosse inabissato con tutta la struttura intera, immaginabile in un missile di 269m e circa 46.000 tonnellate di stazza che corre verso il suo eterno giaciglio nelle oscure profondità dell'Oceano, portando con se vite, speranza, sogni.

Il ritrovamento del Titanic

Fino al 1985, le idee ed i fatti rimasero agli atti della storia.

Robert Ballard, professore di oceanografia all'Università del Rhode Island, nel 1985, in base alle informazioni che erano note dagli atti processuali post naufragio, iniziò a scandagliare (in collaborazione con la National Geographic Society) la zona dell'affondamento.

Quello che trovò fu molto interessante



Foto della prua del Titanic ritrovata da Robert Ballard

Il Titanic si era spezzato in due.

La ricostruzione, fu allora molto più semplice. Al momento che la prua si era inabissata, la poppa si era alzata. L'enorme peso della poppa fece collassare lo scafo al centro e nei momenti finali si staccò precipitando verso il fondo dell'Oceano.

Stessa sorte toccò alla metta che aveva la poppa appena le camere d'aria (oblò, porte e quant'altro) iniziarono a collassare per il peso dello scafo.

Miti e leggende

Attorno al mito dell'inaffondabilità del Titanic sono nate diverse leggende.

La più interessante è quella del romanzo, scritto nel 1898, quattordici anni prima della tragedia, dal titolo *Futility, or the Wreck of the Titan*.

L'autore *Morgan Robertson* scrisse nel libro la storia di un transatlantico chiamato Titan, il più grande mai costruito e considerato inaffondabile, che nel mese di aprile finisce in rotta di collisione con un iceberg nel Nord Atlantico affondando in poche ore.

Molti dettagli appaiono incredibilmente simili alla tragedia del Titanic, come per esempio la stazza (46.000 tonnellate), la lunghezza (243 metri), la velocità di collisione (25 nodi), l'ora (intorno a mezzanotte), il numero dei compartimenti stagni (19), lo scarso numero di scialuppe di salvataggio, ecc.

Il Cinema

Ovviamente anche il cinema non si è sottratto al fascino del Titanic, sfornando una serie di film nel corso dei decenni.

Sicuramente il più titolato (secondo nella storia del cinema dopo Ben-Hur) è Titanic di James Cameron (11 premi Oscar), che ha affiancato alla narrazione di una storia d'amore impossibile, una certissima ed accurata ricostruzione dei fatti accaduti sulla nave dei sogni infranti soprattutto un affondamento con i dati attuali praticamente in tempo reale.



<http://www.monitorenapoletano.it/sito/2012/aprile/372-titanic-la-tragedia-che-entro-nel-mito-compie-100-anni.html>

Speciale

Pasqua

Come si calcola la data di Pasqua

di Virginia Bellino



Secondo i comuni modi di dire, la Pasqua "un anno arriva alta, un anno arriva bassa". Questa festa infatti è “mobile”, nel senso che non ha una data precisa come tutte le altre ricorrenze religiose. L'unica cosa certa è che la Pasqua Cristiana si celebra una domenica compresa tra il 22 marzo e il 25 aprile. In questo periodo, la definizione popolare di Pasqua bassa si riferisce alla ricorrenza che cade nel mese di marzo o nei primi giorni di aprile; Pasqua alta quando si festeggia nel periodo successivo.

Ma come si calcola esattamente la data della Pasqua?

Nel corso della storia, il calcolo di questa festa è stato sempre fonte di discussione e di scontro fra diverse correnti di pensiero, divergenza che si è risolta solo nel 325 d.C. (dopo Cristo) con il Concilio di Nicea. In questa occasione si vollero stabilire dei criteri fondati sui dati delle Sacre Scritture, con il desiderio di promuovere l'unità tra le varie chiese. Più precisamente, il concilio stabilì che la Pasqua cristiana sarebbe stata celebrata la domenica successiva al primo plenilunio dopo l'equinozio di primavera (21 marzo).

Ad esempio, se il 21 marzo è luna piena e cade di sabato, la Pasqua sarà celebrata il giorno seguente, ovvero il 22 di marzo; se invece il 21 marzo è domenica, il giorno di Pasqua sarà la domenica successiva (28 marzo). Questo è un classico esempio di “Pasqua bassa”.

D'altro canto, se si ha un plenilunio il 20 marzo, ovvero il giorno precedente all'equinozio di primavera, quello successivo si verificherà il 18 aprile, e se questo

giorno fosse per caso una domenica occorrerebbe aspettare la domenica successiva, cioè il 25 aprile per celebrare la Pasqua. Questo è un classico esempio di “Pasqua alta”.

Ecco perché la Pasqua Cristiana può oscillare tra il 22 marzo ed il 25 aprile!!

All'interno del cristianesimo vi sono poi due regole differenti a seconda che si usi il calendario gregoriano (cattolici e protestanti) o quello giuliano (ortodossi). Queste due regole in alcuni anni danno la stessa data (e quindi tutti i cristiani festeggiano la Pasqua nello stesso giorno), in altri anni date differenti.

Per chi non conoscesse i suddetti calendari, diremo semplicemente che il calendario gregoriano è il calendario ufficiale della maggior parte dei paesi del mondo. Esso prende il nome da papa Gregorio XIII, che lo introdusse nel 1582. Si tratta di un calendario solare, cioè basato sul ciclo delle stagioni. L'anno si compone di 12 mesi di durate diverse (da 28 a 31 giorni), per un totale di 365 o 366 giorni.

Il calendario gregoriano è una modifica del calendario giuliano che era in vigore in precedenza. Il calendario giuliano, promulgato da Giulio Cesare nel 46 a.C (avanti Cristo), considerava la durata media di un anno di 365 giorni più 6 ore (e per questo ogni 4 anni si recuperano 24 ore con un anno bisestile).

In realtà gli astronomi di Giulio Cesare avevano sbagliato i calcoli di 11 minuti e 14 secondi. Piccola cosa, si potrebbe pensare! E invece non è proprio così, perché ogni 128 anni si accumula un giorno di ritardo: nel 1582 i giorni di ritardo accumulati erano addirittura 10!

Tutto questo probabilmente complicava la vita anche al Vaticano che cominciava ad avere problemi a fissare la data della Pasqua.

Infatti Papa Gregorio XIII deve aver pensato: "Se andiamo avanti così prima o poi la Pasqua dovremo festeggiarla a Natale! No, qui dobbiamo assolutamente trovare un rimedio!".

Insomma, a ottobre del 1582 il calendario viene riformato e si passa appunto al calendario gregoriano. Prima di tutto si recuperano i dieci giorni persi (e dal 4 ottobre 1582 siamo passati direttamente al 15 ottobre). Nello stesso tempo, per non creare troppa confusione, visto che il 4 ottobre era un giovedì il giorno dopo, cioè il 15 ottobre, è diventato automaticamente un venerdì.

La data di Pasqua viene normalmente annunciata durante l'Epifania. Essendo una data mobile, ne consegue che anche tutte le altre festività ad essa connessa, variano di anno in anno: il Mercoledì delle Ceneri , la Quaresima, la Pentecoste, la Domenica delle Palme, la Settimana Santa



<http://www.monitorenapoletano.it/sito/2012/aprile/speciale-pasqua/363-come-si-calcola-la-data-di-pasqua.html>

La tradizione dell'uovo di Pasqua

di Virginia Bellino



"Omne vivum ex ovo", cioè **"tutti i viventi nascono da un uovo"**, è il motto che per secoli ha spiegato il principio che la vita non può avere origine dal nulla. Da questa frase è possibile capire l'importanza che ha sempre avuto l'uovo, con la sua forma perfetta, nel nostro immaginario.

In tutto il mondo, l'uovo è un simbolo della Pasqua. Dipinto o intagliato, di cioccolato o di zucchero, di terracotta o di cartapesta, l'uovo è parte integrante della ricorrenza pasquale e nessuno vi rinunciarebbe. Ma qual è esattamente il significato di questo simbolo?

L'uovo nell'antichità

Se quelle di cioccolato o di cartapesta hanno un'origine recente, le uova vere colorate e decorate hanno una storia antichissima, che affonda le sue radici nella tradizione pagana. Simbolo della vita che nasce, l'uovo cosmico è all'origine del mondo: al suo interno avrebbe contenuto il germe degli esseri.

Le uova hanno spesso rivestito il ruolo del simbolo della vita in sé, ma anche della sacralità: secondo alcune credenze pagane e mitologiche del passato, il cielo e il pianeta erano considerati due emisferi che andavano a creare un unico uovo, mentre gli antichi Egizi consideravano l'uovo come il fulcro dei quattro elementi dell'universo (acqua, aria, terra e fuoco).

Presso i greci, i cinesi e i persiani, l'uovo era anche il dono che veniva scambiato in occasione delle feste primaverili, quale simbolo della fertilità e dell'eterno ritorno

della vita. Gli antichi romani usavano seppellire un uovo dipinto di rosso nei loro campi, per propiziarsi un buon raccolto.

L'usanza dello scambio di uova decorate si sviluppò poi anche, nel Medioevo come regalo alla servitù. Nel medesimo periodo l'uovo decorato, da simbolo della rinascita primaverile della natura, divenne con il Cristianesimo il simbolo della rinascita dell'uomo in Cristo. La diffusione dell'uovo come regalo pasquale si ebbe probabilmente in Germania, dove si diffuse la tradizione di donare semplici uova in occasione di questa festività.

Sempre nel Medioevo si diffuse anche una nuova tradizione: la creazione di uova artificiali fabbricate o rivestite in materiali preziosi quali argento, platino ed oro, ovviamente destinata agli aristocratici e ad i nobili. Edoardo I, re d'Inghilterra dal 1272 al 1307, commissionò la creazione di circa 450 uova rivestite d'oro da donare in occasione della Pasqua.

Tuttavia, la tradizione dell'uovo decorato è da attribuire all'orafo Peter Carl Fabergé, che nel 1883 ricevette dallo zar il compito di preparare un dono speciale per la zarina Maria; l'orafo creò per l'occasione il primo uovo Fabergé, un uovo di platino smaltato di bianco contenente un ulteriore uovo, creato in oro, il quale conteneva a sua volta due doni: una riproduzione della corona imperiale ed un pulcino d'oro. La fama che ebbe il primo uovo di Fabergé contribuì a diffondere la tradizione del dono interno all'uovo.

L'uovo oggi

Con l'avvento del Cristianesimo, molti riti pagani vengono assorbiti dalla nuova religione. La stessa festività pasquale, d'altro canto, risente di lontani influssi: cade, tra il 22 marzo e il 25 aprile, ovvero nella prima domenica successiva al plenilunio che segue l'equinozio di primavera. La Pasqua, insomma, si festeggia proprio nel

giorno in cui si compie il passaggio dalla stagione del riposo dei campi a quella della nuova semina e quindi della nuova vita per la natura.

Anche in occasione della Pasqua cristiana, dunque, è presente l'uovo, quale dono augurale, che ancora una volta è simbolo di rinascita, ma questa volta non della natura bensì dell'uomo stesso, della resurrezione di Cristo: il guscio rappresenta la tomba dalla quale Cristo uscì vivo.

La tradizione di regalare uova di cioccolato con sorpresa si è diffusa solo nell'ultimo secolo, essendo questo dolce più alla portata di tutti.



<http://www.monitorenapoletano.it/sito/2012/aprile/speciale-pasqua/364-la-tradizione-delluovo-di-pasqua.html>

Lunedì dell'angelo, il significato di Pasquetta di Virginia Bellino



Il lunedì dell'Angelo (detto anche lunedì di Pasqua oppure Pasquetta) è il giorno dopo la Pasqua.

Si tratta di un giorno festivo, che celebra l'incontro, avvenuto al sepolcro il giorno dopo la morte di Gesù, tra le donne e l'Angelo.

Secondo il racconto del Vangelo, Maria Maddalena si era recata insieme ad altre donne al sepolcro dove era stato posto il corpo di Gesù Cristo, con l'intento di imbalsamarlo e ungerlo con degli oli aromatici.

Giunte davanti alla roccia che doveva chiudere la tomba, videro che essa era spostata e subito si preoccuparono e si domandarono cosa potesse essere accaduto, ma ecco che apparve loro un Angelo che subito le rassicurò: “Non abbiate alcun timore...so che state cercando Gesù il Crocifisso...ma Egli è risorto come aveva detto. Venite a vedere il luogo dove era stato depresso”.

Dopo aver mostrato loro la tomba vuota, si raccomandò che andassero a riferirlo agli apostoli ed esse così fecero.

Non è molto chiaro il motivo per cui la tradizione abbia spostato questi fatti dalla mattina di Pasqua, cioè domenica, al giorno successivo (lunedì). Probabilmente, questo equivoco, perpetrato nel tempo, potrebbe essere nato da un'errata interpretazione della locuzione "il giorno dopo la Pasqua" scritta nei Vangeli. La Pasqua a cui i vangeli alludono è infatti la Pasqua ebraica, che cadeva di sabato.

Civilmente, il Lunedì di Pasqua è un giorno festivo introdotto nel dopoguerra dalla Stato Italiano, con lo scopo di allungare la festività, ma non è un giorno di precetto, ovvero la religione cattolica non richiede l'obbligo di andare alla Santa Messa. Fanno eccezione la Germania e altri paesi germanofoni, in cui Pasquetta è festa di precetto

Una delle tradizioni della Pasquetta è (o era) quella di trascorrere la giornata facendo una gita fuori porta o una scampagnata con amici e parenti.

Perché? Cosa significa questo gesto?

Una possibile interpretazione dell'andare fuori città e magari fare un bel pic-nic all'aria aperta è quella di ricordare il viaggio, fatto da alcuni discepoli, verso Emmaus nel giorno della Resurrezione. Proprio durante quel viaggio, appena a pochi chilometri da Gerusalemme, Gesù apparve ai discepoli a dimostrazione che Egli era veramente risorto.

E proprio per ricordare quel viaggio dei due discepoli si trascorrerebbe, dunque, il giorno di Pasquetta facendo una passeggiata o una scampagnata "fuori le mura" o "fuori porta".

Un'altra possibile spiegazione, di stampo più "profano", è da ricercare nel fatto che la Pasquetta, nella stragrande maggioranza dei casi, cade all'inizio della primavera, per cui, approfittando del clima più mite, le persone sfruttano questo giorno di festa per stare all'aria aperta.

Prima di concludere, ecco alcune particolarità su questo giorno.

- In generale il termine "Pasquetta" indica il lunedì dopo la Pasqua, ma in alcune località italiane non ha lo stesso significato: per esempio, la "Pasquêta", per i

genovesi e i bergamaschi, è il 6 gennaio e non il lunedì dell'Angelo, mentre "Paschixedda" per i sardi corrisponde al Natale, quindi il 25 dicembre

- In questo giorno, secondo la tradizione napoletana, vengono consumati: casatiello, frittata di maccheroni, salame, uova sode, carciofi arrostiti e naturalmente la pastiera.



<http://www.monitorenapoletano.it/sito/2012/aprile/speciale-pasqua/365-lunedì-dellangelo-il-significato-di-pasquetta.html>

MONITORE NAPOLETANO

Fondato nel 1799 da
Carlo Lauberg ed Eleonora de Fonseca Pimentel

Rifondato nel 2010
Direttore: Giovanni Di Cecca

Anno CCXIII

Contatti



<http://www.monitorenapoletano.it>



Tel.: +39 392 842 76 67



info@monitorenapoletano.it