



CIAO DON GENTA
DEL CAP. VITO CAFUERI

A richiesta pubblichiamo un estratto della parte introduttiva del convegno tenutosi dal Dott. Aldo Pastore nel 1984 presso "Stella Maris" di Savona.

La relazione completa si può leggere sul sito internet: www.alpleonpancaldo.org

LE CONDIZIONI DI LAVORO IN MARE
LA "TITO CAMPANELLA": UN CASO O LA REGOLA?

Savona 3 Marzo 1984

Non è mia intenzione, oggi, quella di cercare la ricostruzione dei fatti e degli eventi che hanno condotto alla scomparsa della "TITO CAMPANELLA".

Il Ministro della Marina Mercantile On. Carta ha fornito in data 2 Febbraio, presso la commissione trasporti della Camera, una sua versione dei fatti (versione che noi abbiamo giudicato palesemente insufficiente e, per altri aspetti, reticente e parziale); io, replicando al ministro On. Carta, il giorno successivo, ho cercato, apportando nuove testimonianze e nuovi elementi di giudizio, di fornire una ricostruzione dei fatti più logica, più conseguenziale e quindi più veritiera; ma non ho nessuna riserva mentale o pregiudizio per affermare che molti sono ancora i PUNTI OSCURI in questa vicenda, che molte sono ancora le COSE DA CHIARIRE, che molti sono ancora i punti interrogativi ai quali occorrerà dare puntuale e credibile risposta [...]

IL MIO NATALE IN INDIA
DI ANGELO VELIO

Presentato il 3 Dicembre 2010 presso il circolo "Stella Maris" in Darsena a Savona dal Professore Sergio Giuliani

In vendita presso la Libreria Economica di Via Pia 86r (Savona) il libro Angelo Velio "Il mio Natale in India". Il cui ricavato sarà completamente devoluto in beneficenza. «Non sono interessato a pubblicare il libro per soldi -afferma l'autore savonese, pensionato, con un passato da geometra- ma spero che i miei concittadini lo comprino perché i proventi andranno tutti in beneficenza, a quell'India povera e priva di mezzi che ho visitato».



RICORDI DELL'AMICO
CAP. GIANNI FERRO
DEL COM. TE M. BAZZANO

Con Gianni abbiamo frequentato Assieme cinque anni di Nautico: lui savonese di perfetta cultura marinara, io di Mioglia, cultura contadina.

Assieme abbiamo difeso i colori della nostra scuola nelle gare provinciali di corsa campestre e mille metri.

Dopo il diploma, ognuno per la propria rotta, per rivederci all'esame di patentino a Venezia, dove dividevamo la stessa camera in casa di un addetto ai vaporetto al quale avevamo chiesto informazioni appena scesi dal treno.

Al rientro a Savona, scoprii che mia moglie Annamaria era amica della fidanzata di Gianni, amicizia nata alla Margonara; venni anche a sapere come Gianni si tuffava dalla prua dei Liberty per riemergere risalendo lungo la catena dell'ancora.

Proseguendo la carriera, dopo il comando, vincevo un concorso da pilota a Porto Torres dove un giorno è arrivata la Texaco Caribbean della quale Gianni era 1° Ufficiale incontrato all'ormeggio e naturalmente anche alla partenza. Dopo averlo salutato via interfono, al momento di scendere quando già avevo i piedi sulla biscaglietta è arrivato da prua per salutarmi con una stretta di mano dicendomi: "Marcello, oggi ho fatto un colloquio: verrò a lavorare alla SIR ci incontreremo a terra prossimamente!"

Purtroppo il suo sogno si è infranto nella Manica e là riposa, accomunato a tutti i caduti in mare del mondo... ciao Gianni.

DELFINO
GIOIELLI

Lungomare Via San Pietro 33
FINALE LIGURE
019 692696

Il primo martedì di ogni mese alle 17.00 è aperta la sede operativa A.L.P. a Villa Cambiaso 22r Savona. Vi aspettiamo.

Per rinnovare le tessere A.L.P. 2011 utilizzare il bollettino postale allegato alla rivista o versare direttamente in segreteria il martedì.

AVVENTURE DI VITA E DI MARE

Seconda parte dei racconti del Com.te M.P. Pellati

RADAR ASSISTING COLLISION

È il titolo di un libretto inglese che descrive le collisioni in giro per il mondo avvenute dopo l'installazione del radar sulle navi mercantili. L'uso del radar senza l'opportuna conoscenza della cinematica ha provocato molte collisioni molte di più che se non ci fosse stato. Purtroppo ancora oggi alcuni ufficiali quando sono nella nebbia e senza visibilità usano il VHF oppure le COLREGS come se navigassero a vista. Caso tipico della manovra delle due navi che per dare più acqua una accosta a dritta e l'altra a sinistra facendo poi collisioni. Gli inglesi la chiamano SEA.GULL COLLISION. Per la forma alare e per la sua stupidità.

NAVE LEONE B.

Di tutte le navi di cui ho avuto il Comando, quella che mi ha soddisfatto maggiormente dal punto di vista sociale e umano è stata una piccola nave che navigava nel mediterraneo trasportando acqua per le isole Eolie, olio o vino dalla Grecia e qualche volta olio dalla Spagna per l'Inghilterra. Mi imbarcai più che altro per fare piacere ad un mio amico siciliano che non trovava un comandante L.C. ma solo padroni marittimi. Il primo incontro fu drammatico, la sporcizia e il comportamento dei pochi membri dell'equipaggio erano piuttosto negativi, purtroppo avevo dato la mia parola e accettai di imbarcarmi. Primo viaggio in Spagna per caricare sansa, gli Spagnoli avevano soprannominato il mio equipaggio "los cinos italiano" per il modo in cui lavoravano e si muovevano.

Così con mia grande soddisfazione ho messo in pratica ciò che avevo imparato negli Stati Uniti, la teoria di Blanchard, teoria che questo tecnico del lavoro suggerisce di usare per istruire e motivare il personale non capace o scarsamente desideroso di migliorarsi e di cambiare sistemi di lavoro. Il personale della Leone B era così, in più provenendo tutti da Trapani parlavano solo il Siciliano, unico che si arrangiava era il D. M. che mi faceva da interprete. Il lamento era la loro specialità. Giunti al primo porto italiano, organizzai l'acquisto per tutto l'equipaggio di lenzuola e asciugamani, ognuno di differente colore, e attuai la pulizia profonda

delle salette e delle cabine.

Quando venivano a tavola dovevano lavarsi e cambiarsi, il menu doveva essere vario e di buona qualità, la frutta doveva essere messa a tavola in cesto e in abbondanza, discussioni e bestemmie solo sulla poppa. Nel giro di due o tre settimane il personale cambiò migliorando le relazioni. Chiedendo loro qualche idea feci in modo che autonomamente prendessero visione delle linee di carico migliorando quindi il sistema di lavoro. Dopo sette mesi ammisero che nonostante fosse sicuramente bello imparare, il loro cervello era stanco. Così tornai a casa.

quattro top ufficiali da semplici operatori a responsabili manager della nave.

Il progetto era molto difficile da realizzare per due motivi: primo, il personale di bordo abituato al tram tram di bordo aveva poco da guadagnare a dover prendersi responsabilità piuttosto elevate; secondo, tutti i middle manager avendo timore di perdere il posto avrebbero boicottato il progetto

Il programma non fu portato a termine, anche se per tre anni abbiamo lavorato con passione e probabilmente con qualche sogno di troppo. Gli Spagnoli nell'ultimo anno erano



t/n "Ausonìa", Nave su cui erano imbarcati Il Com.te Paolo Errera e il Primo Ufficiale Alga Solisio, una delle vittime della "Tito Campanella" (Voce dell'A.L.P. n°11)

PROGRAMMA MANAGERIALE

La società Exxon International negli ultimi quattro anni che ha operato nel campo del trasporto con navi proprie, varò un progetto la cui finalità era quella di promuovere, dopo un adeguata preparazione, i

riusciti ad applicare in qualche modo alcuni concetti e su due navi sembrava che le cose ingranassero bene.

Poi la società per decisioni superiori chiuse quasi tutta la propria attività e terminò il progetto. Tornammo, così, tutti a casa.

NUOVA GUIDA ALL'ESAME PER UFFICIALI DI MACCHINA

Si segnala l'edizione aggiornata al 2010 dell'opera "Guida all'esame di Ufficiate di Macchina":

◆vol. I - Ufficiale alia Guardia o Aspirante Capitano di Macchina;

◆vol. 2 - Primo Ufficiale o Capitano di Macchina, conforme ai programmi IMO - 5TCW 95 e D.M. 17 dicembre 2007.

I due volumi, quarta edizione aggiornata nella parte tecnica e normativa, migliorata come stampa ed in formato A4 più leggibile, a cura del prof. ing. Giorgio Prefumo, traggono origine dai Corsi di preparazione agli esami professionali d'Aspirante Capitano e Capitano di Macchina tenutisi dal 1977 in poi, prima all'ITN S. Giorgio, poi nella sede del Collegio N. Patentati Capitani di L.C. e M. di Genova.

STELLA MARIS

Un giorno Don Genta mi chiamò per chiedermi se ero disponibile a partecipare ad una serata alla Stella Maris per parlare della mia esperienza nelle Filippine e di come bisogna relazionare con le badanti philippine. Accettai più che volentieri in più trovai una suora che era appena tornata da laggiù, insieme abbiamo tenuto lezione comportamentale ed educativa per entrambe le nazionalità. Per me è stato un grande onore e piacere poter parlare di un popolo cresciuto per lungo tempo sotto il dominio prima degli Spagnoli, poi degli Americani.

Quando vanno all'estero come lavoratori, costoro non si sentono emigranti, ma solamente persone libere che vanno a lavorare. Sanno instaurare fra loro legami molto stretti e uniti alla loro terra. Avendo io navigato molto con loro mi accorsi che in qualunque parte del mondo si arrivava cercavano subito attraverso la Stella Maris gente Philippina con cui legare e possibilmente organizzare feste sia a terra che a bordo. Nel fare il mio lavoro laggiù mi integrai, studiai la loro storia e i loro comportamenti, lessi due libri che raccontano le loro angustie durante l'occupazione

spagnola. L'autore è José Rizal primo rivoluzionario filippino ed eroe nazionale, il primo è "Noli me tangere" (Nessuno mi può toccare) il secondo "El filibusterismo" lotta partigiana.

EQUIPAGGIO GIAPPONESE

Dal cantiere giapponese di Mukaishima sono partito, insieme a un D.M. italiano con una nave di cui avevamo seguito la costruzione. Il nostro capo gruppo era venuto dagli Stati Uniti per seguire gli ultimi dettagli della consegna e per informare il comandante e la società giapponese del nostro essere a bCi siamo poi trovati noi due italiani a dover istruire i giapponesi sulle regole delle società. Non ho mai trovato in vita mia una controparte così restia e cocciuta ad ascoltare come loro. Finalmente venne il momento giusto per far capire loro che il Giappone non è l'unico sole che splende sulla terra. A Singapore durante la scarica dell'ultima cisterna di benzina ebbero notevoli difficoltà a scaricare gli ultimi piedi di liquido. Dopo quattro ore di tentativi inutili, il primo ufficiale rosso come un peperone, per la vergogna, si trovò costretto a chiedermi aiuto.

Una scena a dir poco pietosa.

Quest'ultimo, sino allora altezzoso a tal punto che mai si era rivolto a me, dovette chiedere aiuto.

Io ho rincarato la dose: facendogli vedere l'orologio, gli dissi: «fra 30 minuti tutto finito». Così scesi in coperta, chiamai l'operatore di terra e gli feci fare una manovra nel locale pompe; misi in moto la pompa ed esattamente dopo 30 minuti la cisterna era asciutta.

Da quel momento diventai il Dio della nave.

Ai primi porti inviai i miei rapporti informando sia della situazione personale sia del modo di lavorare dei giapponesi. In due mesi la nave da nuova aveva già segni di deterioramento. La società inviò un ispettore italiano di fiducia che fece un rapporto ottimo sui giapponesi sia come naviganti che come marinai. Venni richiamato in sede e sottoposto ad un interrogatorio di terzo grado, dopo cinque ore di risposte mi mostrarono il rapporto dell'ispettore; io per tutta risposta affermai davanti a tutti di prepararsi entro sei mesi a mandare i rimorchiatori per riportare la nave in cantiere. Così è stato, io sono salito di valore, l'ispettore dopo poco tempo è stato mandato in pensione definitiva.

RADAR SCREEN ANALYSIS AND COLREGS

Corso Radar per ufficiali Filippini condotto a Manila Il corso è stato suddiviso in tre parti:

- †Studio della cinematica
- †Studio delle caratteristiche dei vari strumenti Radar.
- †Analisi di ciò che compare sullo schermo e transfer.
- †Colregs (regole per gli abbordi in mare)

I primi due argomenti sono quelli insegnati in tutte le scuole radar, la terza e quarta parte sono quelle più innovative e su cui gli Allievi sono stati valutati in modo particolare.

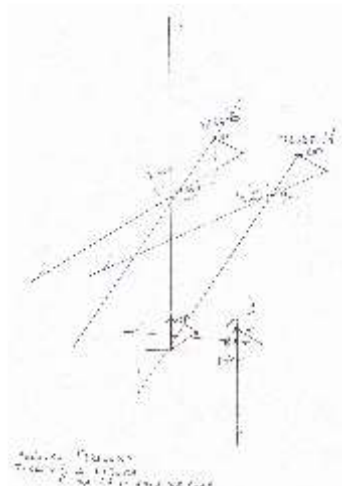
Analisi schermo Radar

Il corso è stato basato sul principio che quando si osserva lo schermo radar si deve avere la stessa visione che si ha guardando a occhio nudo il mare fuori dal ponte di comando a occhio nudo o con il binocolo. Se a vista vedo una nave che da il rosso, sullo schermo radar la mia mente deve essere capace di immaginare l'eco di

quella nave che da il rosso.

Per diventare capaci e abili in questa operazione ci vuole molto esercizio. La pratica si fa su un foglio da plotting, o sullo schermo radar tutte le volte che si incontra una nave o un natante.

L'insegnamento pratico da me usato



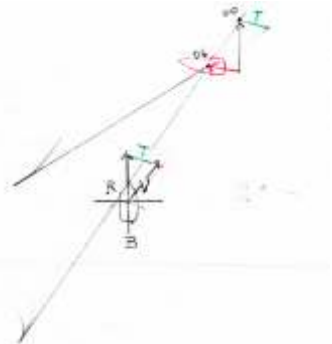
con i miei allievi era il seguente: stabilita la scala sul plotting sheet (in genere usavo le sei miglia) davo la rotta e velocità della propria nave, quindi appena i ragazzi erano pronti con la direzione della rotta e il vettore della velocità; dettavo le coordinate di due o più navi facendo in modo che una nave risultasse in rotta di collisione. Le coordinate (rilev/dist) erano indicate per lo 00 e per lo 06 minuti in modo che il vettore velocità potesse combaciare. Vettore velocità uguale al decimo della velocità oraria) Per stabilire l'aspetto o il colore dei fanali delle navi o natanti apparse sul radar basta portare la cuspidi del vettore della nostra nave al minuto 00 e congiungere il suo piede con il minuto 06. Il vettore risultante rappresenta la rotta e velocità della nave o del natante apparso sul radar. Per rendere più visibile l'aspetto o il colore dei fanali si può disegnare sul vettore la forma di una nave. Quando si lavora con gli allievi e buona pratica far loro rilevare i settori dei vari fanali.

TRANSFER

Dovendo manovrare per evitare una collisione è buona pratica marinaresca conoscere in anticipo la situazione cinematica che si sviluppa dopo una manovra. Attualmente esistono strumentazioni legate al radar che automaticamente danno le informazioni istantaneamente, ma esistono metodi manuali molto facili e sicuri che danno le stesse risposte in modo rapido, basta conoscerli e usarli anche quando si hanno i sistemi automatici.

Il transfer è il segmento o vettore (velocità/direzione) che unisce la cuspide del nostro vettore dalla posizione iniziale alla posizione finale. Questo vettore può rappresentare un cambio di rotta, una variazione di velocità o entrambi.

Il vettore T transfer lo si usa nel seguente modo: lo si porta in direzione e intensità (La cuspide) sul punto 00, quindi si unisce il suo piede col minuto 06 e si prolunga quanto è necessario, se si manovra dopo il sesto minuto si porta il movimento relativo parallelo sino al momento della manovra.



Questa operazione la si può fare con il righello e la matita grassa oppure quando si ha molta pratica anche con la mente.

COLLISION REGULATIONS

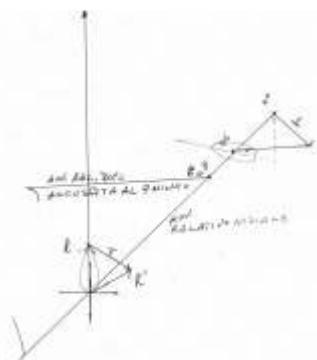
Lo studio ma più che altro la conoscenza quasi mnemonica delle regole delle regole per evitare gli abordi in mare è dovere di ogni ufficiale che sale sul ponte di comando per assumere la guardia della nave.

La conoscenza delle regole oltre a governare la nave in sicurezza può ritornare utilissimo in caso di incidente, nel momento in cui si è indagati o interrogati dal giudice o dal pubblico ministero sul comportamento e o ordini impartiti prima, durante e dopo l'incidente, saper rispondere quali regole si è seguito. Ottima impressione sul giudice fanno coloro chi risponde con la regola dicendola quasi a memoria.

Le regole, quelle da ricordare quasi a memoria non sono molte, circa una diecina, ed è molto utile studiarle in Lingua Inglese perché tutti i processi di una certa importanza avvengono in questa lingua.

La guardia sul ponte è composta da un Ufficiale abilitato al comando di guardia e da un marinaio abilitato al servizio di vedetta. Può succedere che l'ufficiale ricopra il servizio di vedetta quando il comandante, palesemente, si prende la responsabilità del comando.

È buona regola posizionare la vedetta sull'alletta di dritta del ponte dei comandi, con l'obbligo di informare l'ufficiale di tutto ciò che avvista. L'ufficiale a sua volta controlla e ne rileva la pericolosità. Non è necessario



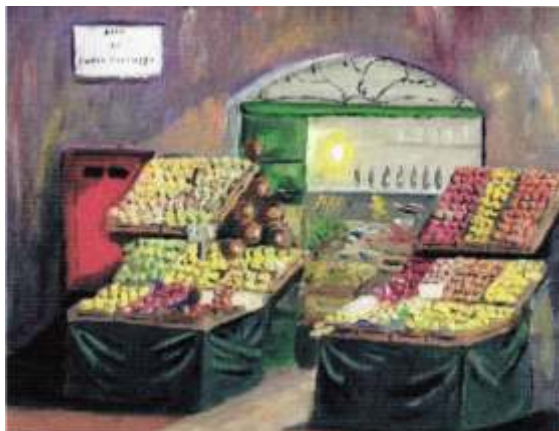
determinare rotta e velocità, primo perché a occhio nudo è impossibile, secondo, non ne è necessario. Nella marina mercantile l'uso della cinematica per determinare rotta e velocità non è molto usato anche se nelle nostre scuole, per ragioni di concetto e conoscenza è ampiamente insegnato, mentre la marina militare, avendo altri scopi nel navigare è una necessità per il controllo delle operazioni.

La pericolosità si misura con il rilevatore di dritta o di sinistra. Se il rilevamento è costante c'è pericolo di collisione quindi si deve manovrare in conformità alle regole. In caso di dubbio, è buona norma, chiamare in tempo il comandante.

La distanza la si misura con il radar, è buona pratica per gli ufficiali prima di guardare il radar stimarne il valore a occhio per un buon confronto.

Come avete notato non è stato indicata la necessità di conoscere ne di individuare ne la rotta ne la velocità delle navi avvistate sia a occhio che al radar, ma solo la loro pericolosità e agire seguendo le regole.

CAPITANO ROBERTO CALÒ ANCHE POETA E PITTORE

**O cù de Bèu**

*Mi te riveddo, o vegio cù de bêu,
co-e têu caladde e e barche tiae a-a ria
e l'aegua eh' a rexenta e prie dü mêu;
con l'euggio dō ricordo o chêu o t'amia*

*e riveddo i carruggi da mae San-na
e e ciazette, e e biëtgehe di Casciae,
dowe a-a matin-na andava a mae casan-na
a ciatelà co-e donne da sêu aetae.*

*Riveddo i banchi, là, de bezagnin-ne
Co-e boraxe e l'indivia pe-i ravièu;
voxi lontan-ne che pan tanto vixin-ne*

*e son chi, sempre vive in t'o mae chêu;
voxi dō mae dialetto, voxi pin-ne
de 'na mùxica che scördà o no pèu!*