



N° 10 - Settembre 2010 - Redazione: A.L.P. - Via Torino, 10 - 17100 Savona - Tel: 349/6863819 - E-mail: vintera@villacambiaso.it

MA CHE MONDO È QUESTO?

DI CLAUDIO TAGLIAVINI

Questo mondo non mi piace! Parole che pronuncio ogni qualvolta voglio esprimere il giudizio, sempre più radicato, sulla corrente filosofia di vita venuta avanti negli ultimi venti, trent'anni. Qualcuno, per mitigare le mie opinioni, mi suggerisce una versione meno tranciante, che personalmente trovo banale: "Guarda che i tempi sono cambiati, ecc, ecc...". Se capisco bene, secondo costoro, dovrei acriticamente ritenere giustificabile: l'evidente avanzare del menefreghismo, l'egocentrismo, l'intolleranza che vivo quotidianamente in nome di una presunta, ma non dimostrata, modernità culturale. Un giudizio che, naturalmente, non intende sottovalutare l'innegabile progresso tecnologico che sta sotto gli occhi di tutti. Ciò che non riesco ad accettare è l'inevitabile constatazione di quanta influenza abbia, oggi, una emergente quanto falsa concezione della libertà. Dal dopo guerra ad oggi, la nostra società, anziché affiancare a tale progresso un'etica altrettanto avanzata, ha reso "naturale" l'illusoria presunzione di poter vivere unicamente al presente. Così pensando, la storia del nostro passato risulta sminuita, ridotta ad un argomento di relativa importanza. L'oblio nel quale è caduto il nostro passato ha portato l'uomo moderno a vivere il presente preoccupandosi poco del futuro. A questo risultato contribuisce la inadeguata formazione della scuola e

l'informazione condizionata della società contemporanea, strette nella morsa del consumismo e dell'individualismo. Per questo, responsabili di un grave impoverimento della nostra cultura. Minuto per minuto, martellati dalla "filosofia" del poter avere facilmente ciò che si desidera, dimentichiamo di essere noi stessi. Abbiamo smesso di vivere con gli altri per vivere individualmente. Questa insidiosa e strisciante "modernità" ci porta all'indifferenza generalizzata e alla "solitudine". Una realtà assecondata dall'esercizio decadente e persistente di un potere mediatico che rischia di offuscare, pericolosamente, i valori fondanti di una società civile. La loro lenta erosione trova, purtroppo, inconsapevole ospitalità nella cultura di una parte consistente delle giovani generazioni, affascinate da una specie di canto delle sirene che li vuole trascinare nell'isola dei sogni. Come può piacermi un mondo come questo?

LAPIDE A RICORDO DEL COMMENDATOR BERTANI DI CARLA SORASIO VERZELLO

Il giorno 18 maggio 2010 nell'ambito delle attività culturali promosse dall'Assessorato ai Quartieri, dalla Circoscrizione Prima e dalla Confraternita di San Dalmazio, alla presenza dei familiari e delle autorità cittadine, è stato commemorato il Commendatore Cesare Bertani, uomo generoso e sempre presente nella vita di Lavagnola sia per la

costruzione di una galleria sotto il "Castello" che fungeva da rifugio antiaereo per la popolazione inerme durante le incursioni della seconda guerra mondiale, sia per l'attiva partecipazione alla gestione dell'Asilo Basso. Accanto alla grata che chiude l'imbocco della galleria sul muro di via Cantagalletto è stata posta una lapide a ricordo dell'evento e di fronte è stato sistemato un pannello esplicativo riguardante la galleria stessa e l'attività svolta dal Commendator Bertani come imprenditore che, con il suo operato ha trasmesso un messaggio importante di altruismo aggiungendo un nuovo tassello alla storia di Lavagnola. Così quella grata sul muro, fino ad oggi anonima, in futuro sarà ricordata come la custode silenziosa della salvezza di molte vite.

Qui sotto e nelle pagine successive sono riportate le fotografie eseguite il 18 giugno 2010 da Claudio Tagliavini in occasione del pranzo del Cinquantenario dei Diplomatici Capitani Istituto Nautico Leon Pancaldo Savona presso la trattoria "Madonna del monte". Le altre foto sono riportate sul sito A.L.P. (www.alpleonpancaldo.org). Sono altresì riportate lettere di Gravano e Vintera e le risposte sia del Sindaco di Savona Federico Berruti, sia del vicesindaco Paolo Caviglia. Ricordiamo a tutti che da settembre il primo martedì di ogni mese la segreteria A.L.P. è aperta dalla 17.00 alle 18.00 o al mattino su appuntamento telefonando al 349 6863819.

Pio Vintera



NAUFRAGIO IN PACIFICO

Estratto del Giornale di Bordo redatto dal Cap. Sup. L. C. Manlio Fallucca della nave M/V "Sandalion"

Con piacere pubblichiamo il documento inviatici dal nostro iscritto Paolo Fallucca, diplomato C.L.C. Leon Pancaldo, anno 69/70, che ricorda il naufragio in Pacifico della nave "M/V Sandalion", comandata dal padre Cap. Sup. L. C. Manlio Fallucca, avvenuto il 29 dicembre 1980 in condizioni atmosferiche avverse:

Leggio con interesse gli articoli degli Associati relativi ai loro ricordi di mare. Vorrei anch'io contribuire ma, dopo aver conseguito il diploma, la mia carriera si è svolta interamente ai comandi di aerei di linea, con esperienze che non sono certo pertinenti con lo spirito della presente rivista.

Ho però indirettamente vissuto il naufragio della nave Sandalion, Comandante della quale era mio padre Manlio, diplomato anche lui c.l.c. dal Leon Pancaldo, nel 1945. Purtroppo egli non ha avuto il tempo di associarsi ALP, essendo mancato nel 2001, ma penso che avrebbe gradito condividere con noi queste letture.

Avvalendomi, della documentazione in mio possesso, relativa alla cronologia degli avvenimenti, ed al racconto da lui fattomi a suo tempo, passo alla ricostruzione dell'accaduto.

M/V "Sandalion":

Bulk carrier,

LOA 249,75 mt ; Beam 29,78

Deadweight: 49.325 LT

Bandiera italiana

Costruzione: 1969 Cantieri Riuniti

Adriatico (Monfalcone)

ESTRATTO DAL GIORNALE DI BORDO

Le date sono riferite al mese di novembre 1980.

.....segue da viaggio Baltimora - Los Angeles via Panama, con un carico di minerale di ferro destinato al Giappone.

Ven. 7: A ½ di, 22° 25' N ; 110° 18' W. Alle 20.35 si esce dalla zona tropicale. Beccheggio accentuato.

Sab. 8: Persiste moderato beccheggio. A ½ di, 25° 51' N ; 114° 16' W.

Dom. 9: Mare lungo da NW. Beccheggio e rollio accentuati. A ½ di, 30° 11' N ; 116° 41' W.

Nel pomeriggio eseguita esercitazione generale "abbandono nave" ed "antincendio".

Ispezione cucina e cambusa. Il Direttore ha controllato i servizi di sicurezza e galleggiabilità della nave. Alle 22.30 traverso dr. Isola Coronados, dist. mg.11,9.

Lun. 10: Si seguono le rotte di

sicurezza per l'atterraggio a Long Beach. Alle 05,30, in prossimità della boa LB, pronti in macchina. Alle 06,00 imbarca il Pilota. Alle 06,15 si ancora nella rada interna a Long Beach. Seguono normali pratiche di arrivo.

Visita al Consolato Italiano e regolarizzazione del Ruolo Equipaggio.

Imbarco viveri e provviste. Alle 17,35 Pilota a bordo, pronti in macchina: si salpa.

Alle 19,00 fuori dal porto, sbarca il Pilota ed alle 19,06 finito in macchina. Riprende regolare navigazione per Hirohata (Giappone), come da istruzioni ricevute dal Noleggiatore. Rotte varie, come da giornale di navigazione.

Mar. 11: Navigazione disturbata da elementi contrari forza 5.

A ½ di, 33° 03' N ; 121° 48' W.

Mer. 12: Navigazione ostacolata da elementi forza 4/5 da NNW.

A ½ di, 33° 17' N ; 127° 57' W.

Gio. 13: Navigazione regolare, a ½ di, 33° 37' N ; 134° 24' W.

Ven. 14: Condizioni di tempo perturbato, con elementi ruotanti da SSE forza 4/5.

A ½ di, 33° 54' N ; 140° 31' W. Nel pomeriggio peggioramento delle condizioni del tempo. Si naviga con mare da SSE, forza 5/6. Notevoli movimenti di rollio e beccheggio.



Frequenti colpi di mare in coperta e sulle boccaporte stive. Velocità notevolmente ostacolata.

Sab. 15: Maltempo: mare molto grosso da NW che spesso irrompe in coperta e sulle boccaporte stive. Accentuati movimenti di rollio e beccheggio; velocità ostacolata.

A ½ dì, 34° 09' N; 146° 25' W. A sera netto miglioramento delle condizioni meteo.

Dom. 16: Navigazione regolare, ma con mare lungo da NW. Rollio e beccheggio.

A ½ dì, 34° 23' N; 152° 15' W. Nel pomeriggio, il Marconista ha provato il ricetrasmittitore CTR 49, per imbarcazioni di salvataggio. Ispezione viveri e cambusa. Alle 20.00, esercitazione con "Aldis".

Lun. 17: Navigazione regolare. A ½ dì, 34° 40' N; 158° 32' W.

Mar. 18: Passaggio di piovaschi. Tempo perturbato. Rollio e beccheggio accentuati.

A ½ dì, 34° 47' N; 164° 38' W.

Mer. 19: Condizioni del tempo in peggioramento: mare e vento al giardinetto forza 6/7.

A ½ dì, 34° 48' N; 170° 43' W. A sera, gli elementi ruotano a NW, sempre forza 6.

Gio. 20: Perdura il maltempo: si naviga ostacolati dal mare molto grosso da NW, forza 7/8.

Coperta e boccaporte stive, continuamente invase dal mare. Alle 11,00, si riducono opportunamente i giri della motrice. A ½ dì, 34° 43' N; 176° 24'

W. Dopo il tramonto attenuazione dei fenomeni. Alle 20,20, motrice a giri normali.

Ven. 21: Alle 05,40 si passa il meridiano 180°: a causa del salto di data, nella stesso istante, si passa alle 05,40 di Sabato 22 novembre. A ½ dì, 34° 51' N; 178° 32' E.

Navigazione sempre ostacolata da elementi avversi forza 6/7. Beccheggio accentuato.

Dom. 23: Senza tregua, soffia il maestrale, alzando altissime onde che flagellano la nave: motrice opportunamente ridotta. Rollio e beccheggio accentuatissimi. La traversata, si sta praticamente effettuando sempre con la caratteristica alta onda del Pacifico, che quando gonfiata dal vento diviene montagnosa. A ½ dì, 34° 49' N; 173° 54' E. A causa del cielo costantemente coperto, le osservazioni astronomiche sono state e continueranno ad essere rarissime o quasi nulle, anche perché l'apparecchio satellitare, funziona saltuariamente.

Lun. 24: Navigazione regolare, ma con mare lungo da N. A ½ dì, 34° 36' N; 168° 43' E. Rollio accentuato.

Mar. 25: Navigazione regolare. A ½ dì, 34° 32' N; 162° 43' E. Dopo mezzodì, con rapida discesa del barometro, condizioni meteo in peggioramento. Nella tarda serata, elementi da Est, forza 7/8.

Mer. 26: Continua a scendere il barometro, mentre gli elementi tendono a girare da SW, e quindi a

stabilizzarsi da W, forza 6/7. Alle 22,00, si riducono opportunamente i giri della macchina. A ½ dì, 34° 39' N; 156° 58' E.

Gio. 27: Mare in tempesta da W forza 9. Si governa alla cappa, con macchina al minimo possibile per mantenere il governo della nave. Grossi colpi di mare invadono la coperta.

Alle 08,05, un colpo di mare particolarmente alto, sfonda le boccaporte della stiva n° 1 e della stiva n° 2. Una di queste boccaporte finisce in mare, altre dentro le stive, ed altre ancora rimangono pericolosamente incastrate in coperta.

Si attende il momento più propizio, quindi con il timone alla barra, si inverte la rotta per navigare con il mare in poppa ossia, con rotta 101°. Governo della nave molto difficoltoso, mentre inesorabilmente inizia l'allagamento delle stive aperte, ed il lento appruamento della nave. Pompe di sentina delle stive allagate costantemente in funzione, così pure si aspira dalle casse alte n° 1 e 2, in quanto molti sfoghi d'aria delle medesime, sono stati asportati dal mare. Già alle 08,10, considerata la situazione gravissima, si è richiesto via radio, l'assistenza immediata a tutte le altre navi, ma senza successo. Si comunica con la Coast Guard giapponese e con quella americana di Honolulu, scambiandoci messaggi circa la situazione. A ½ dì, 34° 06' N; 154° 46' E.

Il governo nave diviene quasi



insostenibile, con colpi di mare che salgono sulla poppa, rendendo pericolosissima la situazione. In considerazione di ciò, sentito il parere del

Direttore di macchina, del 1° Ufficiale e di altri ancora, alle 18,45 (locali), si lancia l'S.O.S. Seguono contatti con stazioni di terra ed altre navi, mentre la situazione continua ad essere disperata.

Ven. 28: Situazione immutata, con elementi ora da WNW forza 9. Si continua a mantenere, per quanto possibile il mare in poppa. Alle 11,25 si osserva al radar la presenza di una nave: si entra in contatto V.H.F., e si concorda l'assistenza. Si tratta della nave americana "Sealand Liberator". Alle 12,40 detta nave si dispone a navigare parallelamente a noi, alla distanza di 6 miglia. Avuta la certezza dell'assistenza fino Honolulu, ove ora siamo intenzionati a dirigere, viene lanciato il messaggio di cessata richiesta di assistenza ad altre navi. Segue navigazione sempre più difficoltosa, a causa del continuo affondare della prua. Il Direttore di macchina mi fa presente che il motore sta ora lavorando al limite delle sue possibilità; ossia egli è continuamente costretto a supplementare olio al fine di lubrificarlo, e la fortissima inclinazione potrebbe improvvisamente compromettere definitivamente il suo funzionamento, anche provocare esplosioni.

A sera si nota una leggera attenuazione della forza del mare.

Sab. 29: Alle 01,00 il Comando della nave "Sealand Liberator" ci fa sapere a mezzo V.H.F., che ha ricevuto notizie dal suo armatore, di procedere regolarmente per Los Angeles, terminando di fatto l'assistenza, anche perché la mia nave ha dichiarato non necessaria l'assistenza della Coast Guard giapponese. Si continua ad insistere che la "Sealand Liberator" deve assolutamente continuare a fornirci assistenza. Ci viene risposto negativamente; ancora richieste da parte nostra, ora però senza più alcuna risposta da parte loro, mentre la nave si allontana rapidamente, fino a sparire. Si è ora soli e si cerca di contattare nuovamente altre navi via radio, ma inutilmente. La situazione a bordo peggiora in continuazione: l'appuntamento continua inesorabilmente ad aumentare e si comincia a notare anche un certo sbandamento a dritta. Si continua senza soste a pompare la sentina e le casse alte

corrispondenti alle stive allagate. Tutta la sezione prodiera è costantemente sommersa, salvo qualche saltuaria uscita, provocata dal moto ondoso, e l'acqua in coperta si mantiene tra le stive n°3 e 4. Risulta anche aperta o sfondata, la porta di accesso locale pompe prora, e quindi allagato anche questo locale, mentre va considerato che le due casse prodriere, contengono ancora 400 ton di nafta.

Riconsiderata la situazione gravissima, 11,48 locali si lancia nuovamente l'S.O.S.

Immediatamente risponde la nave cilena "Arauco" che trovasi in vicinanza e che subitoviene contattata



*"La Torretta Leon Pancaldo"
Olio di Pio Vintera*

in V.H.F. Ci si accorda per l'assistenza dichiarando che è nostra intenzione procedere per Honolulu. La "Arauco" accetta, ed alle nostre richieste se in possesso di bunker per raggiungere quella destinazione, risponde affermativamente.

Alle 12,20 la M/n "Arauco" è in nostra vicinanza ed inizia l'assistenza.

Nel pomeriggio, constatato che l'abbassamento della prua non si arresta, che tutti i tentativi messi in opera per salvare la nave sono risultati vani, che è in arrivo una nuova forte depressione, sentito il parere del Direttore di macchina, del 1° Ufficiale, del

Nostromo e di altri ancora, considerando imminente l'affondamento della nave, alle 15,14 ordino "l'abbandono nave", accordandoci per le operazioni con il Comandante della "Arauco", che invia subito una motolancia. Seguono operazioni di abbandono, rese difficoltosissime dal mare che è molto alto.

Alle 17,38 tutto l'equipaggio della "Sandalion", compreso il sottoscritto è in salvo ed in buone condizioni sulla M/n "Arauco".

Posizione stimata dell'avvenimento: lat. 29° 30' N; long 162° 23' E.

La motolancia che ha effettuato il salvataggio delle persone, a causa delle pessime condizioni del mare, è andata perduta.

Al momento dell'abbandono, la nave presentava l'intera parte poppiera emersa, con elica e timone completamente fuori dall'acqua. Il Comando di nave "Arauco" mi comunicava che a causa delle condimeteo particolarmente avverse, riteneva rischiosa l'attesa in zona. Scontato, e dato per imminente l'affondamento del "Sandalion", si allontanava.

Qui si conclude il resoconto riportato dal Giornale di Bordo, redatto come si può ben immaginare, in condizioni a dir poco precarie. Per completezza di informazione devo aggiungere che mio padre, nel corso della tempesta, urtava in plancia contro l'apparato radar, riportando un fortissimo trauma con conseguente rottura di più costole. Nei giorni successivi a bordo della "Arauco", egli accusava forti emorragie interne, che hanno richiesto uno sbarco d'urgenza a mezzo elicottero della Coast Guard Statunitense. Giunto privo di conoscenza all'ospedale di San Pedro, ha subito la totale asportazione del colon perforato, cui è seguita una degenza di 40 giorni. Dopo circa un anno dagli eventi, ha ripreso a navigare, fino al conseguimento della pensione. Si è spento nel 2001, causa complicanze anche derivanti dal trauma allora subito.