



GIUSVALLA 5 APRILE 2007

Appuntamento degli ex-allievi del Leon Pancaldo

All'appuntamento che i diplomati dell'Istituto Tecnico Nautico "Leon Pancaldo" di Savona si sono dati in quel di Giusvalla in data 5 Aprile 2007 molti erano gli assenti.

Tutti però giustificati. Qualche migliaio non era presente perché impegnato per motivi di lavoro su tutti i mari del mondo.

Qualche centinaio perché impegnato a recuperare lo stress accumulato in corso di navigazione nei locali notturni di esotiche località ai più sconosciute.

Qualche decina perché in corso di trasferimento per le feste pasquali con i propri cari verso località di montagna.

Qualche furbastro, forse, perché coglieva l'occasione come alibi per qualche marachella extra-coniugale.

I convenuti però, in nome loro e di quanti, impossibilitati all'annuale appuntamento convenivano e sottoscrivevano la seguente petizione che oggi 6 aprile 2007 veniva presentata all'Ufficio Protocollo del Comune di Savona alle ore 11.20:

Egregio Signor Sindaco di Savona, come a Lei certamente noto nel recente passato la sede dell'Istituto Tecnico Nautico "Leon Pancaldo" è



stata trasferita dalla storica sede di Piazza Cavallotti nell'anonimo plesso di Via Manzoni. Con l'occasione il nostro Istituto ha perso la prestigiosa immagine che lo aveva fatto punto di riferimento per tutta la Gente di Mare d'Italia. Nulla resta oggi a testimonianza del glorioso passato che ha portato i Savonesi ad essere apprezzati e prestigiosi ambasciatori della nostra cultura nautica in tutti i mari del mondo.

Continua a pagina 9

DIRITTO DI VOTO PER I NAVIGANTI MARITTIMI

Da capitano di lungo corso in pensione, spero veder realizzata, ad ogni appuntamento elettorale, la possibilità di esercitare il diritto di voto per i naviganti marittimi italiani in navigazione nei mari, oceani e porti esteri di tutto il pianeta, come avviene per quelli delle principali marine mercantili.

Per informazioni ottenute per iscritto dalle ambasciate di Roma di Gran Bretagna, Francia, Germania, Spagna, Portogallo, Olanda, in occasione delle precedenti elezioni politiche italiane, ottenni documentazione scritta, secondo la quale i naviganti marittimi delle suddette nazionalità avevano (e probabilmente ancora hanno) la possibilità di esprimere il loro voto, anche se con modalità diverse da Stato a Stato.

Rivoltomi alle autorità marittime italiane (Capitaneria di Porto di Savona e Direzione Marittima di Genova) ebbi la seguente testuale risposta: "ma come è possibile votare se si trovano in mezzo al mare?".

La risposta è semplice ed è questa: "vedere come tale possibilità è realizzata presso le marine mercantili citate".

È tuttavia doveroso precisare che, come avviene per la marina mercantile italiana, non votano (o meglio non votavano all'epoca) anche i naviganti marittimi della Grecia.

Si può sperare che dopo aver ottenuto questo diritto in Italia per i detenuti, per i cittadini all'estero (e fra non molto probabilmente anche per gli studenti "Erasmus" all'estero) si possa ottenere ciò anche per i naviganti marittimi.

Cap. Gesualdo Galatolo

Fotografie in questo numero

Sopra: Giusvalla 2007

Pagine 9-12: Pranzo a Madonna del Monte 2012 con consegna medaglie per il cinquantenario

Entro Marzo 2013

uscirà il libro curato dalla prof.ssa Irma Dematteis sulla storia del Nautico Leon Pancaldo di Savona con i quadri dei diplomandi

La sede operativa A.L.P. a Villa Cambiaso è aperta il 1° martedì di ogni mese dalle 17 alle 18. Luglio e Agosto esclusi.

Da quelle colonne di Piazza Cavallotti la impietosa mano degli scalpellini ha pure cancellato la storica scritta di Istituto Tecnico Nautico che dal 1856 accoglieva noi studenti in quella Università del Mare.

A ricordo del nostro Istituto nulla è restato se non una ancora che sul lato destro del Portone d'accesso giace invisibile ai Savonesi. A soddisfazione di quanti hanno operato per quello scempio storico, quella ancora è imprigionata entro una cancellata in ferro.

Noi ex-studenti nautici savonesi (pancaldini) Le chiediamo cortesemente di accogliere la nostra richiesta tendente ad operare in maniera che quel cimelio storico sia liberato da quelle sbarre e portato alla testimonianza del secolare passato che intendiamo salvaguardare.

Suggeriamo una sistemazione più prossima al mare e in ogni modo in una posizione accessibile alla vista dei Savonesi e di quanti stranieri ci onorano della loro presenza.

Certi che Ella opererà nella maniera migliore porgiamo i nostri distinti saluti.

Sottoscritto in Giusvalla il 5 di aprile dell'anno 2007.

Proponenti:

Cafueri Vito (CLC) 1961 - Koch Mauro (CLC) 1961 - Corte Fabrizio (CLC) 1960 - Cafueri Angelo (CLC) 1961 - Vintera Pio (CLC) 1961 - Barra Bruno (CDM) 1962 - Firpo Nazario (CLC) 1962 - Tomannson Ernesto (CLC) 1964 - Melis Mario (CLC) 1966 - Recagno G.Franco (CLC) 1962 - Ciccione Riccardo (CDM) 1962 - Caviglia Luigi (CDM) 1955 - Perrone Luigi (CLC) 1946- Coscia Piero (CLC) 1961 - Chiavacci Mirko (CLC) 1966 - Duce Mario (CDM) 1963 - Ottino Pietro (CDM) 1948 - Vipelioco Amelio (CDM) 1948 - Galleano Stefano (CLC) 1947 - Delfino Domenico (CLC) 1948 - Abbate Luigi (CLC) 1958 - Barberis Marcello (CDM) 1962 - Anthone Giorgio (CDM) 1962 - Pitone Giuseppe (CLC) 1971 - Micherio Giovanni (CLC) 1953 - Bottino Giuseppe (CLC) 1953 - Bovone Vittorio (CLC) 1953 - Cattaneo Evasio (CLC) 1954 - Badiale Paolo (1953) - Arecco Mario (CLC) 1951 - Merello Giuseppe

(CLC) 1953 - Galleano Ugo (CLC) 1946 - Raselli Sergio (CLC) 1952 - Carretta Ivo (CLC) 1948 - Perrone Renzo (CLC) 1963 - Isasca Umberto (CLC) 1963 - Bazzano Marcello (CLC) 1953 - Grosso Andrea (CLC) 1962 - Parau Mario (CLC) 1963 - Giribone Albino (CDM) 1954 - Verzello Giovanni (CDM) 1962 - Battaglini Sergio (CDM) 1955 - Schiappapietra G. (CLC) 1961 - Taramasso Pietro (Ing. Preside) - Nervi Egidio (CDM) 1941 - Genta Giovanni (CDM) 1964 - Ottonello Francesco (CDM) 1964 - Bergero Angelo (CDM) 1963 - Gambetta Carlo (CLC) 1934 - Presotto G.Franco (CDM) 1966 - Goeta Giorgio 1954 - Galatolo Gesualdo (CLC) 1948 - Fornari Angelo (CLC) 1953 - Rispoli Giorgio (CDM) 1955 - Cerri Domenico (CDM) 1955 - Piovano A. (CLC) 1953 - Caviglione Carlo (CLC) 1962 - Marengo Claudio (CDM) 1961 - Clerico Giorgio (CDM) 1961 - Bianchi Eber (CDM) 1953 - Sanmartino Enrico (CDM) 1960 - Rossi Silvio (CLC) 1967 - Frezzati Renato (CLC) 1960 - Ubertone Silvano (CDM) 1960.



IL BOMBARDAMENTO NAVALE DI SAVONA-VADO-GENOVA

4 giorni dopo la Dichiarazione di Guerra alla Francia.

La flotta italiana era stata trasferita dalla Spezia a Taranto per metterla al sicuro rimaneva solo la Torpediniera Calatafimi, comandata dal Tenente di Vascello Giuseppe Brignole di Noli, diplomato dal Leon Pancaldo nel 1927. Oltre la Calatafimi rimaneva anche una squadriglia di MAS, Dragamine e Posamine. La Calatafimi era un vecchio Caccia, residuo della guerra 1915-18 declassato a Torpediniera. Quella notte era di scorta ad un Posamine per minare un tratto di mare tra Genova e Savona. Avvistate le navi francesi Brignole ordina al Posamine di fermarsi sotto costa protetto dalla foschia, e di procedere per il rientro.

La Calatafimi parte all'attacco per portarsi a distanza utile per lanciare i siluri, si avvicina, viene avvistata dai francesi e fatta segno a diversi colpi di cannone senza essere colpita. La Calatafimi apre il fuoco con il cannone di prua e lancia i siluri: tre mancano il bersaglio, il quarto non parte per avaria al dispositivo di lancio. La Calatafimi continua a sparare e le navi francesi si ritirano perchè giudicano finita l'azione di bombardamento della costa. Dopo la fine della guerra si saprà che spararono 15mila colpi. Ebbero solo danni e morti su un Caccia colpito da una batteria genovese. Il bombardamento danneggiò gli stabilimenti industriali di Vado, caddero non meno di 500 granate. Ci furono danni alle case di



T.V. GIUSEPPE BRIGNOLE

Cartolina disegnata dal pittore Alberto Parducci

Legino e Zinola. A Savona 6 morti e 22 feriti, colpita l'acciaieria dell'ILVA, danneggiate una trentina di abitazioni colpiti anche il Municipio, la stazione Letimbro, l'Istituto Nautico, il Liceo, la caserma S. Giacomo. A Genova sono colpite alcune case con 3 morti e 12 feriti.

Quattro MAS attaccarono i francesi al largo di Bergeggi, lanciarono diversi siluri ma nessuno colpì il bersaglio. Furono fatti segno alla reazione dei francesi. Alla fine dell'azione entrarono nel porto di Savona, uno aveva tre feriti a bordo.

Al Comandante Brignole venne conferita la Medaglia d'Oro al VM. La prima della guerra 1940-45. I maligni dissero tra loro (farsi sentire da estranei poteva essere pericoloso), che

il motivo vero fu solo perchè era la prima azione della Regia Marina nella guerra appena iniziata, letto il fatto sui giornali, sembrava che la Calatafimi, da sola, avesse fatto fuggire la Squadra Navale francese.

Le navi francesi se ne andarono dopo aver fatto i loro comodi. Brignole fu un' imprudente ma, nella logica del momento, fece il suo dovere.

Vorrei dire ai nostri giovani, che noi italiani dichiarammo guerra ai "cugini" francesi nel momento in cui il loro esercito era in rotta e le armate naziste si accingevano a occupare Parigi.

Anche per questo io sono sempre stato un fautore degli Stati Uniti d'Europa.

Cap. Dino Bolla



STEFANO SCIUTTO

Insegnante sez. Capitani di Macchine del Leon Pancaldo

Molti sono stati, in quegli anni, i mitici Professori che hanno dato lustro all'Istituto Nautico Savonese, sia nella sezione Capitani che in quella dei Capitani di macchina, portandolo a competere e talora a superare, nelle materie scientifiche ma anche in quelle umanistiche, i Licei del tempo.

A chi, come me, ha frequentato il Nautico di quegli anni mi permetto ricordare qualche nome, scusandomi per le dimenticanze: il Preside Prof. Capasso, il prof. Taramasso, il Prof. Pisoni, il Prof. Ruggeri, il prof. Sorrentino, il prof. Digiannantonio, la prof.ssa Minuto e molti altri.

A tutti questi insegnanti un grande grazie e la nostra, come si suol dire, eterna riconoscenza.

Fra gli insegnanti che non ho citato vorrei parlare del mitico, per noi della sezione macchine, prof. Stefano Sciutto, insegnante di Officina: persona fisicamente prestante, si imponeva a noi ragazzi con il suo fare apparentemente duro e i modi spicci. La voce era forte, imperiosa, come il suo carattere.

La grande officina, che il prof. Sciutto dirigeva, era situata al fondo del prolungamento, verso il mare, poco prima della piscina Comunale, a sinistra del monumento a Garibaldi. Già avvicinandosi piano piano si potevano udire lo sferragliare dei trapani, i martelli battere sulla lamiera, la fresa penetrare, il vociare allegro di noi allievi e di quando in quando, ergersi la voce del prof. Sciutto che riusciva a zittire tutti con il suo "Silenzio! Se non la finite ve cegu tutti cume l'ami".

Questa minaccia bastava a farci stare bravi per qualche minuto, poi un

mezzo sorriso compariva sul viso bonario di Sciutto ed era tutto come prima... si perché il prof. Sciutto era un buono che sapeva incutere timore e rispetto: era, come si dice oggi, un duro, ma a saperlo ben prendere, un bonaccione. Aveva le sue idee, i suoi ideali e si diceva pronto a difenderli "andeva la cun un canun...." poi tutto finiva lì.

Il prof. Sciutto ci insegnava la parte pratica della sez. capitani di macchine, ad usare certi strumenti meccanici, a partire dalla lima, poi, come detto, i trapani, tracciare sulla lamiera, le pinze il martello, il tornio...

tutto il minimo necessario per una riparazione d'urgenza. Non dovevamo dimenticare che eravamo destinati a navigare sulle navi e quindi pronti, in caso di necessità, ad affrontare e riparare certi guasti e inconvenienti meccanici che si sarebbero potuti presentare là, in mezzo al mare, su una nave.

Nell'officina il marchingegno da noi allievi preferito era, senza dubbio, la forgia. Quel fuoco che ardeva, e scaldava fino ad arroventare il ferro, rendendolo rosso incandescente, ci attraeva. A quel punto il ferro era lavorabile e il prof. Sciutto mostrava



la propria abilità foggiandolo con il martello, le pinze, ed altro. Più e più volte il ferro veniva arroventato e martellato prima di poter raggiungere la forma voluta, al termine della quale "l'opera", perché tale il pezzo di ferro era diventato, era immerso nell'acqua fredda, qui raffreddandosi sviluppava una piccola attraente nube di vapore. Più di una volta, al termine di questa operazione, alla vista dell'opera compiuta, è scattato, in noi allievi, un meritato applauso per il nostro professore.

Il prof. Stefano Sciutto è stato una figura storica dell'Istituto Nautico

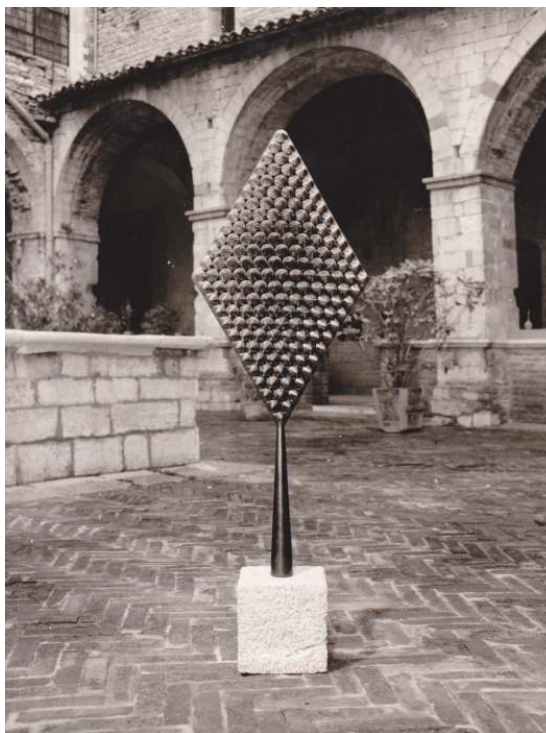


«Leon Pancaldo», qui oltre a insegnare si è occupato, per lunghi anni, dell'Osservatorio Meteorologico, con grande passione. Compilava statistiche e veniva spesso interpellato dai quotidiani regionali e dalla Capitaneria di Porto per le previsioni del tempo.

Detto del prof. Sciutto quale insegnante del Nautico «Leon Pancaldo» non si può non parlare della Sua passione, forse la più grande e importante per Lui: l'Arte. Forse non tutti sanno che è stato un apprezzato Scultore, scultore del ferro. Ha ricevuto forse maggiori riconoscimenti fuori di Albisola, dove si è formato, e di Savona, dove è nato e vissuto.

A questo punto mi permetto attingere (forma elegante per dire scopiazzare) da un'intervista rilasciata dal professore alla giornalista Silvia Sabella, parecchi anni or sono. Dice la Sabella: nella città della ceramica, Albisola, c'è chi preferisce esprimersi con il ferro. Definisce Sciutto quale artista contro corrente, alla costante ricerca di grandi ideali, recuperati soprattutto nella storia, nella cultura, nel valore morale di alcuni personaggi. Parla dello studio, le cui pareti sono arredate con pannelli in ceramica, dipinte dalla moglie signora Rosalina Venturino, apprezzata ceramista e pittrice, che rappresentano le opere più significative del marito.

Alla domanda di come avesse maturato il suo interesse per l'arte il Prof., ha risposto ricordando il fratello, bravo ceramista e uno zio disegnatore egregio, ha dichiarato che nelle forme delle sue sculture si



riallacciava al futurismo: Albisola era stata il fulcro di questo movimento che aveva segnato un'autentica rottura con le forme del passato. La scultura era per lui l'espressione di qualcosa detto con parole poetiche, quindi essa assumeva anche un valore simbolico. Nella sua scultura «La nave», tuttora presente nell'atrio dell'ex Istituto Nautico, aveva cercato di rappresentare, in forma allegorica, attraverso di essa, tutta la società, che con le sue regole, le sue rigide gerarchie, come la nave, doveva essere forte, sicura e ben guidata. Altra forma di ispirazione era stata la natura: un esempio era «L'ala», che rappresenta la forma stilizzata di un'ala spiegata.

Altro tema: aveva lavorato molto sulle

«comunità». Sono rappresentate tutte in forma geometrica, perché la geometria è qualcosa di perfetto, come «La Comunità in arme» un'opera del 1960, una delle due premiate alla Biennale di Gubbio nel 1964.

Altre opere sono state ispirate, ad esempio, dalla lettura di un libro, come il «Pilota di Ferro», che rappresenta un eroe della seconda guerra mondiale. Ci sono poi opere di argomento religioso, come quella sul miracolo della Madonna di Misericordia a Savona. Altre, come le «ancore», che si rifanno all'argomento marinaro, tuttora ancora presenti nell'ex Istituto Nautico.

Molteplici sono le sculture che il professore Stefano Sciutto ha eseguito, e molto significative. Volete sapere dove sono finite? Dove si possono ammirare? Nel Palazzo S. Spirito di Gubbio... Perché?

Perché Savona ha negato una decorosa sistemazione e collocazione a queste opere. Questo caso sembra la conferma del detto «Nemo profeta in patria». Alla giornalista Silvia Sabella, Sciutto aveva amaramente riferito: «Certo a Savona non ho avuto la considerazione e i riconoscimenti che ho ricevuto fuori, e per me questa non è stata una cosa facile da superare. Ogni tanto qualcuno mi consola, oppure mi propongono di fare una mostra qui a Savona. Ma certe volte penso che non mi interessi più recuperare con la città un rapporto che in fondo non c'è mai stato». E così tutto è finito a Gubbio.

Cap. Carlo Lugani



ANDAR PER MARE....

Ugo Tombesi ricorda la prima avventura in mare

Se tutti i ragazzi del mondo volessero diventare marinai... l'eco di questa splendida canzone di Sergio Endrigo mi ritorna in mente come le note di un inno alla pace e alla fratellanza che non ha eguali.

Andar per mare, scriveva il poeta, perchè quello che abbiamo a portata di mano, pur essendo accogliente, familiare, non ci basta mai. Nuove colonne d'Ercole aspettano la nostra permanente sfida, nuovi mondi colorati e incantati, anche musicalmente come nelle canzoni di Paolo Conte.

Mio nonno, nell'indicarmi quella via del mare che tanto amava, ebbe a comunicarmi il tormento e l'estasi che provava il trovarsi tra cielo e mare, senza più lembi di terra intorno. Un disorientamento iniziale, quasi un attimo di follia per l'abbandono, a cui fa seguito una rafforzata presa di coscienza. Temevi che in quell'assurda condizione del tuo esser solo tra nubi e marosi, ti saresti perso ed invece la presa di coscienza del tuo Io è stata più salda, si è irrobustita.

Andar per mare ha per ciascuno di noi un particolare significato. Chi come il sottoscritto ha avuto la fortuna, di viaggiare, bambino sulla Fernanda De Pirro (che diventerà il famoso Costa del Sol) ha un rapporto primario col mare, col mondo dei piccoli trasporti nel Mediterraneo, tra Savona e Porto



Torres o tra Savona e Cagliari) ha avuto un'iniziazione precoce al mare, alle sue regole, ai suoi odori, ai suoi meravigliosi sapori, che considera una grande fortuna, un immeritato privilegio.

La calda amicizia con la famiglia Fanciulli De Pirro mi valse, più tardi due viaggi sulle rotte sarde a poco più di dodici anni, con l'amico Elmo Fanciulli, figlio del comandante, sul Carlo D., sette uomini di equipaggio. Nel ricordo tutto trascolorato: il mare impazzito nei pressi di Capo Corso

che consiglia la baldanza adolescenziale di correre ai ripari in cuccetta, il rifugiarsi, sempre per le intemperanze del mare di Corsica, nel golfo di Porto Vecchio, le luci e i colori del mercato del pesce di Cagliari.

Ci fu poi un episodio a Porto Torres che mi toccò profondamente: per la prima volta in vita mia vidi dei detenuti in catene che stavano per essere tradotti all'isola dell'Asinara, una specie di terribile impatto con la realtà, sino ad allora, mai vista, della prigionia.

Andar per mare: una grande avventura intellettuale una specie di viaggio che è anche un percorso di formazione antropologica ed esistenziale

Col passare degli anni sono andato per mare, quando ho potuto, traghetti, brevissime crociere, spostamenti sulla costa, ma mai nulla ha più avuto a che fare con le prime esperienze che credo dipendesse dal caldo rapporto interpersonale ricevuto in quei viaggi dal comandante Bartolomeo Fanciulli giù giù fino al cuoco.

Allora mi son sentito un po' marinaio anch'io come capitava, nei sogni di molti ragazzi che alla Torretta o al Prolungamento spingevano lo sguardo oltre l'orizzonte, tutti potenziali allievi del nautico, che ripiegavano più tardi, un po' malinconicamente sull'Istituto Tecnico Commerciale..



RIMOZIONE COSTA CONCORDIA

Anni 2012-2013: Progetto Titan Savage USA - Micoperi IT

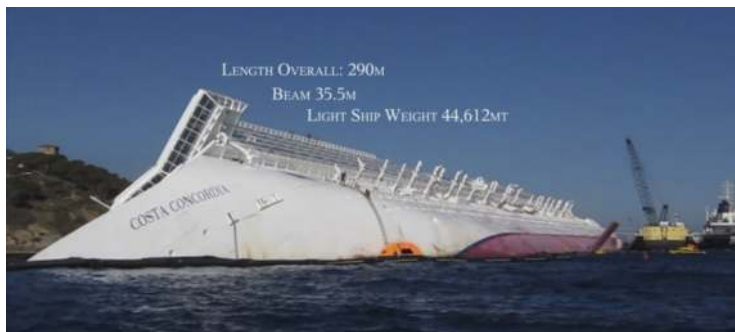
Ringraziamo l'Ing. Giorgio Paolo Prefumo (ex-Preside del Nautico di Savona) per averci inviato il progetto per la rimozione della Costa Concordia.

CONFERENZA AMM. STEFANO TORTORA del 7 Febbraio

Ingegneria (ex allievo Facoltà) membro designato dalla Protezione Civile nell'Osservatorio Monitoraggio Operazione recupero.

Presenti Amm. Capo Stato Maggiore Marina De Giorgio, Amm. Toscano del Compart. Alto Tirreno, Amm. Angrisano Direttore Marittimo Liguria, altri Ammiragli, Ufficiali Superiori ed Inferiori Marina Militare, soci Atena, Docenti università, Ingegneri del settore, studenti. Aula magna al completo.

Si preferisce fare spesso la nave a pezzi e per far più rapidamente ed in modo forse più economico. Tra i vari progetti, senza tener conto del costo, si è preferito quello proposto di sollevare la nave intera. Il primo



progetto non era gradito al Giglio, e del resto presenta varie difficoltà, per ragioni turistiche ed ecologiche, vi è pure il cosiddetto santuario dei cetacei da non turbare con smantellamenti in loco e trasferimento marino materiali. La scelta progetto è stata fatta dal L.O.C. di Londra (London Offshore Consultant) e controllata dall'osservatorio di monitoraggio della protezione civile appositamente costituito.

Il cetena genova ha svolto studio accurato con il metodo degli elementi finiti sulla stabilità nave, sforzi

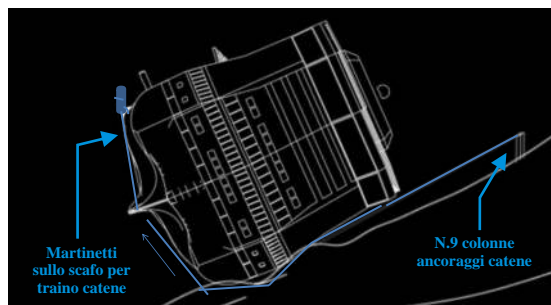
flettenti e taglio durante l'operazione (il relitto logicamente si deforma, è appoggiato su due punti e si può anche spostare sotto la spinta mare e spaccarsi in qualche parte). Ovviamente non sono mancate polemiche e difficoltà, l'operazione è comunque una delle maggiori operazioni del tipo effettuate.

Costo operazione valutata indicativamente 300 di milioni di dollari, pari al costo nave (500 milioni di euro), tenendo conto delle spese accessorie. A carico compagnia.



Profondità oltre i due punti d'incaglio 80 m. Disposizione ancoraggi sul lato terra per cavi o catene che circondano lo scafo fino al lato mare ove son disposti sulla fiancata martinetti idraulici di tiro

PRIMA FASE



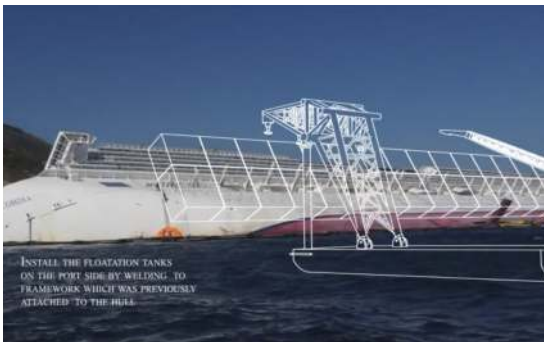
SECONDA FASE



Posa piattaforma appoggio (sei piatti) sostenuta da pilastri inseriti nel fondo in granito però con coperture in parte sabbiose che ostacolano il lavoro fresa (fori m. 2), si cerca di consolidare la sabbia con gel e cemento per evitare insabbiamento fresa



Installazione cassoni fissati saldamente sullo scafo n. 30



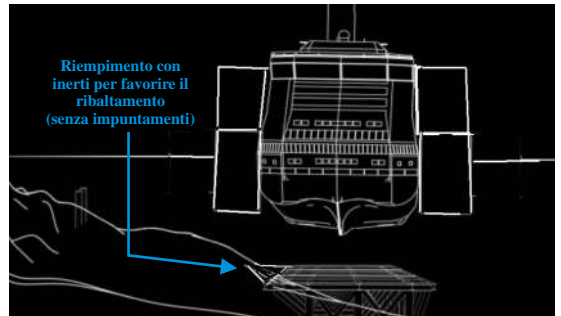
Ci sono cassoni anche a prora e poppa sagomati



Inizia il raddrizzamento con tutta la prudenza del caso. Occorre evitare che un raddrizzamento rapido comporti la caduta nave sull'altro lato con affondamento (profondità 80 m e oltre)



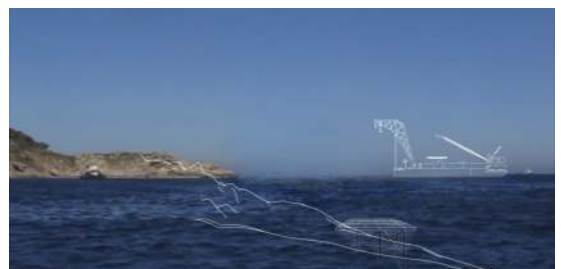
Su appositi punti della piattaforma sono collegate le catene, collegate a martinetti sui cassoni a mare che agiscono in concomitanza con le catene ancorate a terra per iniziare il raddrizzamento ovviamente si agisce anche sui contenuti acqua cassoni



Agendo sullo svuotamento cassoni e parte nave emersa che in parte si svuota da sola si solleva il tutto. Pescaggio m 18,5 circa - Acqua contenuta circa 69500 t



Il tutto galleggia ed è spostabile



La piattaforma viene lasciata