

Lunedì 30 gennaio è stato inaugurato il nuovo MUSEO NAVALE di Imperia diretto dallo scrittore e comandante Flavio Serafini. Ne parleremo.

DL NEWS é ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario e archivista al [www.facebook.com/briata stefano e facebook.com/dlnews2008/](http://www.facebook.com/briata.stefano) Sono graditi i commenti agli articoli nella pagina DL NEWS, scriveteci se siete già in Fb.

## **IL PROTEZIONISMO OSTACOLA LO SVILUPPO?**

**Dal 1986 riserve di carico e discriminazione di bandiera non hanno fermato la crescita della globalizzazione**

Mentre stampa e televisione ci mostrano ogni ora le manifestazioni di protesta contro i muri del presidente americano Donald Trump, ( muri iniziati dai predecessori Clinton e Obama ), nonostante i gravi problemi mondiali , europei e soprattutto nazionali che ci affliggono , ecco che agli statisti non sta bene la politica protezionistica di Trump . Parola d'ordine : il protezionismo ostacola lo sviluppo. Non c'è dubbio che la liberalizzazione tanto cara a Monti e compagni della trilaterale e del Bilderberg sia stata sposata dagli stati europei , e i vantaggi si vedono con le industrie delocalizzate e l'invasione di prodotti a costi concorrenziali, brevetti sottratti e tecnologie a go-go per fare solo una concorrenza spietata.

Nel 1988 Michele Lacalamita , presidente della Finmare ( e anche degli armatori europei e giapponesi ) scrisse per la mia rivista TTM un lungo articolo tratto da uno studio aggiornato dal 1986 della Finmare dal titolo : Riserve di carico e discriminazione di bandiera con la mappa dettagliata suddividendo paesi a economia di stato, quelli in via di sviluppo, paesi industrializzati ( 75 stati con altrettante minischede) di tutti gli stati che praticano le riserve di carico marittimo . Lacalamita , in breve, facendo l'analisi della diffusione del protezionismo dell'ultimo decennio ( dal 1986 ) lo considerava uno dei maggiori ostacoli al risanamento economico dell'industria marittima. Mi domando , come fa l'amico Nicola Capuzzo, su Shipping Italy e Ship2Shore: il termine globalizzazione non era tanto usato ma c'era, è sempre stato dalle grandi scoperte in poi, ci riferiamo ai traffici marittimi, e siamo arrivati al 2017 . I traffici delle merci , lo diceva anche Lacalamita, prendono le vie più brevi ( relativamente ) e più economiche . E questo è un assioma assoluto . Come si fa oggi ,che l'economia mondiale ( grazie alla tecnologia ) supera mille ostacoli , a insistere su principi che sono di trent'anni fa e che dimostrano semmai che protezionismo e liberismo navigano affiancati non certo verso il nulla , ma progrediscono in un equilibrio che fa vinti e vincitori. Ma che va avanti.

**Decio Lucano**

## Una nostra mininchiesta: chi risponde ?

### La trasparenza poco limpida dei 65 centri autorizzati dal MIT per svolgere corsi per marittimi

Carissimo Decio, dopo una mattinata trascorsa per cercare di fare un'analisi costi benefici e cercare di districarmi in questo mare di ben 65 centri accreditati per fare i corsi necessari ai marittimi, ebbene mi sono persa tra i flutti di queste acque poco limpide!!!

Proprio così, manca la trasparenza, manca l'obiettività, manca la coerenza, manca tutto!!!!

Tanti centri propongono gli stessi corsi con costi completamente diversi: perché???

La durata dei corsi è pressapoco la stessa, giorno più, giorno meno, ma il prezzo cambia e non di poco.

Tanto per citare un esempio si passa dal pacchetto dei corsi radar (base più ARPA) offerto per 1000 euro in un centro e proposto a ben 1980 euro in un altro dei centri accreditati.

Ma come, dico io, come si fa a pagare il doppio per fare gli stessi corsi?

Per non parlare poi di quei centri che telefonicamente non vogliono parlare di prezzi, ma che assicurano che presso di loro fanno prezzi speciali!!!!

Non c'è serietà!!!

Non ci sono punti fermi.

Perché non esiste un organo che si occupa di questa babele di centri che organizzano gli stessi corsi per marittimi, ma a prezzi così diversi gli uni dagli altri?

Come fare ad orientarsi in queste acque limacciose ?

Forse, pagare di più significa essere preparati meglio?

Le chiedo aiuto, caro amico, perché venga divulgato quanto sto scrivendo, perché altre voci si uniscano alla mia per chiedere di fare chiarezza e per aiutare così tutti quei giovani allievi, oggi sottopagati (grazie all'accordo del 30 luglio 2015), che devono affrontare notevoli spese per fare i corsi obbligatori, senza i quali non possono fare l'esame da ufficiale!!!!

Bisogna che i giovani si facciano sentire, bisogna che qualche organo li aiuti e li sostenga e bisogna dire basta a tutti quei centri che, approfittandosi del fatto che i marittimi sono obbligati dalla normativa a fare determinati corsi, speculano sui prezzi!!!! A presto risentirci

Gianna Camalich

### Ma chi siamo noi ?

Vale la pena di scriverti, caro Decio, e pubblicare di mare, nello specifico, non di trasporti, porti o navi, ma di uomini di mare ? Non di quelli dei traghetti di linea per le isole, non della gente di mare nel senso professionale, capitani, marinai, personale di macchina, "conduttori" di coperta e di macchina, ma di percorsi di vita, di scelte fatte verso una scuola nautica, anche di una Accademia perché no, per percorrere appunto una carriera a bordo, quando scopri un

Paese che ancora oggi non sa chi sei , tranne una minoranza esigua , persone di settore o di discendenza familiare, oppure la Stella Maris una istituzione della Cei che sta vicino ai marittimi. Una carriera che negli ultimi tempi ha perso appeal e dignità nella babele di equipaggi e di contratti sulle navi di bandiera italiana. Su di noi si è abbattuta una cascata di circolari e decreti che presuppongono corsi e soldi tolti alle famiglie. Altroché laurea breve , (con il valore delle lauree odierne !? . In un Paese devastato da ideologie ed economicamente fragile , chi ci giudica se siamo idonei spesso non sa chi siamo ; ci prende per scolari anche se dal libretto risulta che abbiamo anni di mare sulle spalle, e non siamo più giovani.  
( Lettera firmata)

*Lei ha ragione e probabilmente non scriveremo più dei problemi della gente di mare, perchè i ministeriali non rispondono, i sindacati si sono svegliati tardi, i naviganti si sono lasciati strapazzare con uno strano sentimento di obbedienza mai visto nel passato dalle lotte storiche dal 1959 in poi. Ah la flotta di Stato ,le compagnie di preminente interesse nazionale, la Snam, società come Europa, Merzario, Lauro, Nai ,le compagnie petrolifere che ci tenevano a costituire un personale preparato, addestrato e motivato. E' tutto finito ? ( DL )*

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

---

## La rotta dei migranti nel Mediterraneo sarà fermata sulle spiagge africane

Il 25 gennaio a Bruxelles, Jean-Claude Juncker, Presidente della Commissione Ue, e Federica Mogherini, Alto rappresentante, in vista della riunione dei capi di Stato e di governo che si terrà a Malta il 3 febbraio, hanno identificato le azioni operative immediate da adottare in collaborazione con gli Stati membri relativamente alla rotta del Mediterraneo centrale. Parte di una strategia globale, le azioni proposte tengono conto del più ampio contesto regionale (in particolare le frontiere meridionali della Libia nonché Tunisia, Egitto e Algeria), accentuando nel contempo l'attenzione posta sulla Libia, che rappresenta il punto di partenza per oltre il 90% di quanti cerchino di raggiungere l'Europa.

---

## LA NOSTRA IDENTITA': STAR FIX SU DL NEWS

### IL NOSTRO FOGLIO E' PER UNA ELITE ?

#### Lettera a Tobia Costagliola

Caro Tobia, pensavo riflettendo sul nostro percorso “ giornalistico culturale” che gli articoli dovrebbero essere più brevi, la gente non ha voglia di leggere, anzi non legge niente, e i problemi del mare non li conosce a fondo. Bisogna catturarli subito con poche righe e un titolo azzeccato. Vedo che la televisione ha superato in ascolti il web, non parliamo della stagione consolidata della radio, i

giornali poverini soffrono, ma diciamocela tutta : sembrano fatti in fretta . Eppoi ci sono milioni di siti, blog, profili nei social, ma quando apri la tua finestra sul web altroché oceano, è un cosmo, diceva il grande Salvatore Quasimodo e “ il mare sarebbe stato sostituito un giorno dal cosmo” , cioè trasporti e fantasia insieme, ma siamo nella fantascienza, finora.

Decio

## La risposta di Tobia Costagliola

Caro Decio, ho riflettuto molto sul tuo messaggio ed ero indeciso se darti una mia opinione o astenermi. Alla fine azzardo i miei commenti con la speranza di riuscire ad esprimere esattamente l'idea che gradualmente si è formata nella mia mente sulle tue DLNEWS.

Innanzitutto le tue News sono destinate ad una “Elite” composta da appassionati del mare e della Marineria e quindi desiderosa di leggere e meglio conoscere determinati argomenti che tu proponi. Tu hai dimostrato e dimostri continuamente che scrivere del Mare e della Marineria non è poca cosa in quanto si diffonde e si sviluppa cultura e conoscenza che, partendo dall'attualità, spazia dalla scienza alla poesia, dalla letteratura alla Storia, dal passato al futuro, dalla conoscenza dell'animo umano all'aggiornamento delle conoscenze ed evoluzione tecnologica. Qualche anno fa si privilegiava la “notizia flash”, oggi, se non sbaglio, ci sono maggiori “approfondimenti” e “riflessioni”. Ho quasi la sensazione che questo graduale cambiamento, sia stato, spontaneo, naturale ma, soprattutto, influenzato dagli eventi e dalle ricorrenti problematiche del comparto marittimo. Da non trascurare, comunque, la grande ignoranza di quei “giornalisti” che scrivono senza avere alcuna competenza di ciò che stanno scrivendo...

Il tuo messaggio mi sembra quasi rivelare un piccolo sintomo di "crisi d'identità". Forse stai pensando di dare un “taglio diverso” alle tue News? Secondo me un titolo azzeccato e poche righe possono realmente catturare l'attenzione suscitando emozione e curiosità. Ma se poi il lettore vuole saperne di più, cosa fa ? Va a cercare tutti i particolari che le poche righe non contengono, magari anche in epoca successiva alla divulgazione della "notizia fresca". Per quanto mi riguarda, io vedo le DLNews come uno strumento di divulgazione di pensieri, idee, conoscenze a 360 gradi, proposte e anche di informazioni non necessariamente connesse all'ultimo scoop o all'ultima diffusione ANSA, diffusione di notizie date con pacatezza, con cognizioni di causa e certezza della affidabilità delle fonti. La caratteristica più importante è, però, quel commento su ogni argomento che ne valga la pena che, a sua volta, genera quel dibattito tanto utile a meglio inquadrare ogni problema e le varie proposte di soluzione. Inoltre non va trascurato che “ lo spirito critico” corredato dalla rievocazioni di eventi del passato che, spesso conosciuti, per esperienza diretta o per cultura storica, ci fanno apparire le più recenti novità come vicende "dèjà vu" e quindi sminuite sia in clamore che in sensazionalità...

Un altro merito delle DLNEWS, da non sottovalutare, è anche l'attenzione alla storia ed al passato che, se viene costantemente mantenuta per attingere al sapere antico tanto collaudato e affidabile, ci consente sicuramente di capire meglio il presente e offrir valide prospettive per il futuro.

Caro Decio, non ti crucciare quindi, se la gente non ha voglia di leggere. Allora dovresti scoraggiarti e non scrivere più o scrivere per monosillabi come fanno i ragazzini con simboli e abbreviazioni sui telefonini, ipod ecc. Io

non credo che quello sia il mondo a cui il foglio telematico intenda rivolgersi.

Devo purtroppo aggiungere una cruda e dura constatazione: oggi, molta gente non legge o ha paura di leggere perché, anche se legge, non riesce a capire quello che sta leggendo! Non è una mia presunzione ma è una allarmante constatazione già rilevata da sociologi, psicologi, antropologi, ecc. Da quanto vedo esiste, comunque, una "consistente minoranza" che è interessata a "conoscere" e ad "approfondire" e che ti segue. Credo che privilegiare lo scoop o la simultaneità delle notizie sia poco realistico: tu hai dimostrato che non conta la capacità della divulgazione immediata ma la capacità di elaborazione e di approfondimento.

Non so se ho detto tutto ma sono a tua disposizione per discuterne.

Tobia Costagliola

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

UNA LETTERA DI SPERANZE E ILLUSIONI DA TRIESTE

NAVI MILITARI RADIATE UTILIZZATE PER PROFUGHI E GIOVANI STUDENTI  
SOGNARE UN TERRITORIO LIBERO E' UN PECCATO ?

*Pubblichiamo una lettera di Lucilla Cechet non direttamente indirizzata a noi, ma per conoscenza, tuttavia Lucilla merita ( perchè è indomita , sincera e si indigna nella polemica) che la sua opinione e il quadro che presenta siano divulgati.*

E' iniziata la polemica sulle segnalazioni a proposito di sottomarini e incrociatori. C'era oggi sul Piccolo del 23/1, con tanto di malinteso. L'idea del sottomarino a terra era di CB ,si trattava, come ti ho scritto, del Fecia di Cossato. Comunque ci sarebbe una soluzione che potrebbe accontentare tutti evitando spese pazze da parte della Regione senza nessuna sicurezza di portare in porto l'impresa.

Tutti polemizzano, per i clandestini, per il Porto Vecchio, per i terremotati, per la povertà incipiente in città e non solo. Voi due destinatari di questa mail certamente avete le conoscenze adatte.

Sono anni che io combatto per una maggiore professionalizzazione dei naviganti e per la sicurezza. Nelle condizioni in cui si trova ora l'Italia c'è bisogno di tutti ed anche i militari credo saranno sfiniti fra un poco. Quindi...

Visto che nessuno vuole i clandestini che arrivano a frotte:

Sbarcateli (almeno quelli che arrivano da Turchia e Grecia o sono fermi all'addiaccio in qualche confine) sulla Vittorio Veneto, per essere riconosciuti, tenuti al caldo e fatti lavorare per imparare un mestiere da riportare a casa (quando saranno rimpatriati per ricostruire i loro paesi distrutti dalla guerra). Se imbarcherete intere famiglie avrete una certa garanzia che anche i più feroci non sacrificheranno i loro figli. Le loro donne potranno cucinare etnico oppure tramandare mestieri che potrebbero anche rimanere qua, tipo la tessitura di tappeti orientali.

La V.V. tenuta in rada e ben guardata dai vostri ufficiali per evitare fughe, potrebbe essere bonificata sotto la supervisione del Cantiere di Monfalcone. I maschi potrebbero bonificare dall'amianto imparando nel contempo carpenteria, idraulica, frigoriferia, riscaldamento e tutti quei mestieri che non fanno parte dei compiti degli ufficiali. Il costo sarebbe modesto poiché invece di pretendere solo diritti, finché non sono adulti e riconosciuti richiedenti asilo

(invece di bighellonare in strada si renderebbero utili senza annoiarsi). Il cibo potrebbe far parte del Progetto del Prof. Segrè di Bologna che ha messo in piedi la raccolta antispreco. Una bettolina li rifornirebbe d'acqua ed una piccola cisterna del Punto Franco sud in esenzione di accise li rifornirebbe di petrolio.

Insomma, basta tentare, per avere finalmente quella nave scuola per i mestieri tanto agognata. Si spera che il Ministero della Difesa non pretenda la stessa burocrazia delle carte bollate che ci contraddistinguono.

Il progetto che ho visto oggi riguardo il progetto dell'Adriatico Baltico, non è niente di nuovo e si presta a molte interpretazioni che sono tutte politiche e rispondono a quello che dice la stampa che io chiamo di regime. Ma ci sono anche altri progetti che riguardano l'Ovest dell'Europa e la Brexit e gli Stati Uniti e bla,bla...A Trieste Barcola c'è anche il più grande parco binari d'Europa e sembra che sia in atto ed imminente la speranza di ridiventare una Città Stato come altre nel Mondo ma con una unicità tutta sua e particolare.

Per correttezza ti informo che in Ccn. c'è Decio Lucano, la Grimaldi, Rosa di Taranto, e il tuo amico Alberto col quale ti ho visto ai Marinai d'Italia.

Fra le possibilità di questa originale Nave Scuola non dovremmo sottovalutare anche la possibilità di evangelizzazione dei nostri clandestini (profughi in fuga dalle guerre prima di tornare a casa propria a combattere per la sua salvezza). Non ho altro da dirti se non questa lettera fiume, che S. mi rimprovera sempre di scrivere. Ma non è possibile di meno. I temi sono troppi e incalzano le mala tempora. Dobbiamo unirli, non dividerli!

Lucilla Cechet

## MA TRIESTE NON MOLLA IL SERVIZIO INTERMODALE

Un nuovo servizio intermodale collegherà il porto di Trieste con Kiel e il mercato del Baltico Sarà la prima linea operativa lungo il corridoio TEN-T Adriatico-Baltico.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha annunciato che il prossimo 25 gennaio partirà dallo scalo portuale di Trieste il primo treno intermodale programmato a lunga percorrenza sulla direttrice Kiel-Göteborg, per il trasporto di contenitori, semirimorchi e casse mobili, servizio con arrivo e partenza via mare dalla Turchia/Grecia avente come origine/destinazione il mercato dell'area baltica. Si tratta del primo collegamento operativo lungo il corridoio TEN-T Adriatico-Baltico.

*Una settimana fa è arrivato a Londra il primo treno merci dalla Cina, 12mila chilometri, 18 giorni di viaggio, è il secondo collegamento a grande distanza via ferrovia dalla Cina verso i porti europei. Una rivoluzione del trasporto, in attesa di facilitarne percorsi e strutture viarie.*

---

## Attualità

### Mostra Mercato d'Arte Moderna e Contemporanea

Si tiene dal 17 al 20 febbraio a Genova alla Fiera la 13ma Mostra Mercato d'Arte Moderna una manifestazione di grande appeal culturale e occasione di scambi e di acquisti non solo per gli interessati e appassionati . Da venerdì 17 a domenica ore 17-20; lunedì 10-13.  
Organizzazione Nord Est Fair [www.artegenova.com](http://www.artegenova.com)

## LE INIZIATIVE PROPOSTE DALLA “TIGULLIANA”

L'uscita del nuovo numero di “Santa Magazine” del trimestre gennaio-marzo 2017 (52 pagine a colori su carta patinata, sia nella versione cartacea sia nella versione on line), il nuovo numero della rivista trimestrale “Tigulliana Magazine” (40 pagine dedicate ai nuovi libri pubblicati dalle edizioni “Tigulliana”), la 40ª edizione del Premio Letterario Internazionale “Santa Margherita Ligure-Franco Delpino” 2017 (che riserverà quest'anno anche una sezione ai poeti e scrittori under 18) e una serie di otto incontri proposti nel periodo aprile/maggio. Sono queste alcune delle iniziative in programma dall'associazione “Tigulliana” per i prossimi mesi.

Nell'immediato: la manifestazione “Parole d'Amore 2017” (con la presentazione dell'antologia dedicata a San Valentino) in programma nel pomeriggio di sabato 18 febbraio, con il nuovo libro “Gatti, cani & Co.”, quindicesimo volume della serie; la manifestazione (il prossimo 8 marzo) a Villa Durazzo in occasione dell'evento “Pianeta Donna”; la presenza alla trentesima edizione del “Salone del Libro” di Torino nel maggio prossimo e una serie di eventi.

In particolare, relativamente a quest'ultima iniziativa, “Tigulliana” ha avanzato una proposta al Comune di S. Margherita Ligure di patrocinio gratuito per l'organizzazione di otto appuntamenti intitolati “I tè della Tigulliana” da organizzarsi (preferibilmente al venerdì pomeriggio) o nel Salone a piano terra di Villa San Giacomo o nella sala riunioni del Castello cinquecentesco o alla “Casa del Mare”.

Gli otto eventi in programma spazieranno dall'attualità alla cultura, dal giornalismo all'arte, attraverso incontri con autori o dibattiti su argomenti vari.

Infine, per quanto riguarda la rivista “Santa Magazine”, sta ottenendo un buon risultato (soprattutto da parte di visitatori fuori regione) il sito internet ([www.santamagazine.com](http://www.santamagazine.com)) che affianca la pagina Facebook “Santamagazine” (oltre un migliaio di “followers”).

## Palazzo della Meridiana sede della cultura

**Sostieni la cultura: diventa socio dall'Associazione Amici di Palazzo della Meridiana**

**Dal 2011 l'Associazione Amici di Palazzo della Meridiana è il motore delle iniziative culturali di Palazzo della Meridiana; scopri i vantaggi e sostieni la cultura!**

Salita San Francesco 4,

Genova 16124

Italia

[segreteria@palazzodellameridiana.it](mailto:segreteria@palazzodellameridiana.it) 010-2541996

## Le nuove unità polifunzionali per la Marina italiana

Intermarine affida a Rolls-Royce la motorizzazione e trasmissione delle nuove unità navali polifunzionali ad alta velocità per le Forze Speciali della Marina Militare Italiana. Rolls-Royce è stata selezionata per fornire i motori e gli idrogetti che spingeranno ad alta velocità le nuove unità progettate e costruite da Intermarine (Gruppo Immsi) per la Marina Militare Italiana.

La costruzione delle due unità polifunzionali ad alta velocità (UNPAV) è da poco iniziata a Sarzana.

L'UNPAV è lunga fuori tutto 40 metri, larga 8 metri ed è spinta da un sistema combinato di tre motori diesel MTU serie 2000 della divisione Power Systems di Rolls-Royce, accoppiati a tre propulsori ad idrogetto Kamewa S4 della divisione Marine di Rolls-Royce.

Le navi incrementeranno le capacità della Marina per soddisfare il requisito di potenziamento del controllo dei traffici marittimi, contrasto del traffico di esseri umani, difesa in ambienti di minaccia asimmetrica/pirateria ed evacuazione di personale da aree di crisi.

Le UNPAV sono, infatti, destinate al Gruppo Operativo Incursori (G.O.I), le Forze Speciali della Marina Militare Italiana.

## **Sistema Telematico della Nautica da Diporto**

Il 20 gennaio, il Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente Paolo Gentiloni e del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, ha approvato in esame preliminare un regolamento, da adottarsi con decreto del Presidente della Repubblica, per l'attuazione del Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto (SISTE), che stabilisce le modalità di attuazione del SISTE, disciplinando l'informatizzazione della tenuta dei registri di iscrizione delle unità da diporto, attualmente gestiti in formato cartaceo in ciascun circondario marittimo, attraverso la loro completa informatizzazione e la cessione delle relative competenze ad un'unica autorità centrale competente su tutto il territorio nazionale. Viene inoltre introdotta la digitalizzazione del rilascio dei documenti di navigazione e viene prevista, come misura di semplificazione, la dematerializzazione dei contrassegni di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi, in analogia con quanto previsto per il settore delle assicurazioni RCA.

## **Giornate nazionali di saldatura**

Le Giornate Nazionali di Saldatura a Genova si ripropongono, per la nona volta, come evento culturale di riferimento nel mondo della fabbricazione dei prodotti saldati.

I contenuti scientifici e tecnologici di questa nuova edizione sono stati ulteriormente curati, nella speranza di offrire a tutti i partecipanti il miglior evento possibile.

Un'attenzione particolare è stata posta alla scelta degli argomenti da sviluppare, dei temi da discutere, delle novità da presentare avendo attualità e valenza applicative quali criteri conduttori.

Se la competenza è una conquista, le GNS rappresentano certamente una rilevante occasione di crescita.

Consulta il Programma Preliminare 2 >

[www.iis.it](http://www.iis.it)

## **BiLOG Logistics and Maritime Forum**

European trends and regional perspectives

Piacenza Expo | 15-16 Febbraio 2017

**REGISTRATI ORA a BiLOG, una due giorni dedicata alle Politiche Europee in tema di trasporti e di investimenti: un confronto con esperti, rappresentanti della Commissione Europea e aziende leader a livello internazionale per discutere di logistica e trasporto e incrementare la tua conoscenza sulle opportunità di finanziamento Europeo.**

**BiLOG è il punto di incontro tra tutti gli operatori della catena logistica, non perdere l'opportunità di conoscere i tuoi futuri clienti e partner!**

[www.bilog.it](http://www.bilog.it)

## INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

### Da ingegneri.info

#### Scaldacqua a pompa di calore

Rossato presenta Air Combo PRO, alternativa green ai tradizionali scaldabagni

Lo scaldacqua a pompa di calore Air Combo PRO ha tutte le caratteristiche necessarie ad ottenere la classe energetica A+, secondo la nuova classificazione, in vigore da settembre 2017

#### BAU 2017: Allplan presenta la realtà virtuale per le costruzioni con EDV-Software-Service

La soluzione di realtà virtuale basata su piattaforma bim+ e visore Oculus Rift 3D permette di visitare virtualmente i modelli degli edifici. Allplan e EDV-Software-Service la presentano a Monaco dal 16 al 21 gennaio 2017

#### Che cos'è l'ingegneria geoinformatica?

È partito nell'anno accademico 2016/2017 il corso di laurea magistrale “Geoinformatics Engineering” al politecnico di Milano, per formare una nuova figura di professionista competente in geomantica, ingegneria informatica ed ambientale

---

## VITA E CULTURA

### QUANDO LA STORIA LA SCRIVIAMO NOI

## MIO PADRE, LA SESTRIERE , I LIBERTY

di Decio Lucano

Mio padre Dario era un uomo apparentemente poco loquace . Di tre episodi della sua vita , fatti accaduti che hanno segnato la nostra marina mercantile , il viaggio della m/n Sestriere, il comando negli Usa dei primi liberty e soprattutto l'odissea del p.fo Foscolo, ne parlava pochissimo. Forse ero io che non insistevo con le domande ; un metodo che funziona sempre, quando c'è molto da raccontare. Mio padre era un uomo gentile e semplice che nella vita professionale al comando dimostrava però di essere un “ disciplinatore di uomini “ ( come scrisse Vittorio G. Rossi che mio padre mi fece conoscere e da cui nacque una amicizia che dura oltre i limiti della natura). Dote questa che gli consentì di superare con i suoi uomini le avversità in tempo di guerra e in tempo di pace.

Mi ricordo quando avevo 8/10 anni che mi portava d'estate a bordo della la sua nave , mettendomi nelle mani del nostromo a imparare a pitturare, fare i nodi o in timoneria alla ruota del timone della Maria Carla, un baby liberty della Tirrenia che toccava i porti principali (e anche i più piccoli) del periplo d'Italia. A quei tempi mio padre era molto brillante, persino un umorista ed un imitatore formidabile che faceva sganasciare dalle risate gli ufficiali nella saletta a pranzo. Era , visto che mi sono lasciato trascinare dall'amarcord, un uomo che sapeva vivere. A Baltimore ( ai tempi della consegna dei liberty ) le sue amiche gli avevano fatto uno disegno in cui appare ammiccante tra le donne , un quadretto che è appeso in casa di mia sorella.

Si era diplomato a Fiume sotto l'Austria-Ungheria all'Accademia Nautica, era figlio di comandante, aveva studiato astronomia e navigazione in lingua ungherese, parlava nove lingue correttamente. Durante la guerra in Marina era ufficiale di collegamento a Bordeaux, Parigi e Danzica. A Parigi mi diceva che aveva conosciuto Sacha Guitry e gli artisti dell'epoca. Era stato vice comandante Marina in Liguria per lo smantamento. Mi ricordava sempre il giovane guardiamarina Giuseppe Longo, che si buttava in mare tra le mine, un ragazzo di coraggio che sarebbe diventato poi Capo Pilota del Porto di Genova. Nel 1955 la Marina gli conferì la Croce al Merito di Guerra, ma quando andò in pensione a 60 anni fu per lui una tragedia. Imperversava una canzone di Gilbert Bécaud, "Et maintenant que va-t-on faire?... ", era la sua canzone, dal comando alla pensione, e lo vidi i primi anni molto prostrato. Ma non scrisse mai nulla, né parlò dei suoi trascorsi tranne qualche flash che ogni tanto riuscivo a rubargli, dedicandosi poi al Collegio dei Capitani. Credo che i veri uomini di mare (e di azione) siano fatti così, figli di un mare tutto sommato nemico a cui si erano votati come missionari.

### Perché ho inevitabilmente parlato di mio padre, di un uomo di mare?

Perché sta per essere pubblicato un libro scritto dagli ex allievi del Nautico San Giorgio dove in copertina vengono riprodotte delle navi liberty, le navi della ripresa della nostra marina, e fin qui va bene, ma mi sembra che bisogna dare contestualmente un riconoscimento alla storia mettendo in rilievo una nave.

Una nave che lui nominava ogni tanto, e che è stata la madre della rinascita della Marina mercantile italiana, la m/n "Sestriere". Costruita in Italia durante la guerra e tra le poche superstiti unità italiane. Nel novembre del 1946 iniziò il viaggio verso l'America con i primi equipaggi italiani che dovevano prendere in consegna le navi liberty, quelle migliaia di unità assemblate, saldate e varate nei cantieri statunitensi in pochi giorni e che gli Usa cedevano in prestito all'Italia per rilanciare la flotta e quindi l'economia del nostro paese.

Mio padre era imbarcato tra questi marittimi, era comandante della Tirrenia, mi parlò qualche volta delle condizioni di vita a bordo non certe comode, e io non insistetti mai per una forma di pudore per farmi raccontare i dettagli del viaggio. Mi raccontò qualche flash negli Stati Uniti nell'attesa di prendere in consegna il liberty che veniva adattato alla compagnia di navigazione. Qualche viaggio in aereo, l'America, Norfolk, Philadelphia, Baltimora, la personalizzazione di queste mitiche unità (raccolta nei libri del comandante Aldo Baffo). Niente altro, ma trovai per caso un suo taccuino dalla copertina cartonata con la descrizione dettagliata dei liberty ricevuti, dettagli tecnici meticolosi delle navi e dei viaggi, da insegnante di tecnica navale. Dai verricelli ai bighi, alle stive, ai doppi fondi, ai carichi (carbone, grano) alle tempeste che costringevano vuoti ad allagare le stive per tenere il mare. Il primo si chiamava Firenze (ex George T. Angell); partì il 23 gennaio 1947 per Savona con 8.970 tonnellate di carbone e poi il ritorno vuoto dove a Filadelfia il 23 marzo caricò grano in balle per Ancona. Un altro liberty si chiamava Napoli (ex Otto Mears), caricò carbone a Seattle nel luglio 47 per Rotterdam. C'è anche una lunga parentesi per i baby liberty, 2.690 tonnellate di portata, Marechiaro, Maria Carla. La Tirrenia aveva venduto subito i liberty ma non le baby, ed era ritornata sulle rotte del Mediterraneo, Isole, Libia, Nord Europa. Nel 1954 arrivarono le navi bianche per le isole. Grande società con sede a Napoli la Tirrenia. Il comandante Antonio Cuozzo, già Capo Pilota del Porto di Napoli, era con mio padre e spesso ci sentiamo al telefono...

Perché ho scritto tutto questo? Perché il Sestriere non può essere disgiunto dalle Liberty se si vuole pubblicare un libro di ricordi di viaggi...

Flavio Serafini, il dinamico direttore del Museo Navale Internazionale di Imperia e fecondo scrittore di storia marinara della marineria italiana soprattutto del ponente ligure sta preparando un volume proprio sulla storia della motonave Sestriere. Vi proponiamo uno schema di alcune costruzioni italiane superstiti alla fine della guerra, come rapporto tecnico tra queste unità, citiamo anche le cisterne dette T2 (diesel elettriche).

## Ecco alcune caratteristiche paragonandole con le Liberty e le cisterne T2.

<u>Cargo</u>	<u>SESTRIERE</u>	<u>LIBERTY</u>
Lunghezza m	141,78	134,57
Larghezza	18,69	17,38
Puntale	7,63	10,62
Portata t	10.340	11.039
Stazza t	6.259	7.175
Motrice	Motore Fiat	Motrice triplice espansione
Velocità nodi	13,50	11,00

  

<u>Cisterna</u>	<u>SERGIO LAGHI</u>	<u>(T2) UTILITAS EX CHICKAMAUGA</u>
Lunghezza m	158,55	159,56
Larghezza	20,88	20,79
Puntale	11,14	11,14
Portata Tonn.	17.900	16.410
Stazza Tonn.	10.536	10.376
Motrice	Motore Fiat c.a. 7.800	Turbo elettrica c.a. 6.000
Velocità	16,34 nodi	16.00

## Il comandante Pro Schiaffino scrisse riportando una lettera del comandante Vittorio G. Accame .

La Sestriere è diventata la “Nave Simbolo” della nostra Marina Mercantile e penso sia necessario descriverla in modo particolare.

Varata a Taranto nel 1941 dai Cantieri Tosi faceva parte di una serie di motonavi costruite per la prima volta tutte nei cantieri italiani secondo un unico progetto studiato e realizzato dai Cantieri e dalla Associazione Armatori.

Furono costruite una ventina di queste navi che, purtroppo vennero affondate durante la guerra.

Si salvò solo la Sestriere che ha preso parte alla guerra dei convogli di rifornimento della Libia, ha ricevuto le sue bombe di aereo e anche una mina, ma è riuscita a rimanere sempre a galla.

Occupata l'Italia dagli Alleati, ha iniziato il rimpatrio dei nostri prigionieri di guerra dall'Egitto e per molti è stato il primo lembo della Patria. E' stata l'unica nave italiana a partecipare ai convogli anglo – americani, con più di cento navi, attraverso l'Atlantico e finalmente, dopo la fine della guerra, a portare gli equipaggi destinati ad armare negli Stati Uniti i primi cinquanta piroscafi Liberty assegnati all'Italia; erano circa mille persone, mai tanti Comandanti e Ufficiali credo si siano trovati insieme su di una sola nave.

Ha avuto incidenti, avarie e collisioni, ma è sempre tornata in porto con i suoi mezzi. In ultimo è stata quasi distrutta da un incendio, ma, come al solito, è tornata a Genova con il suo motore. Una mattina alle quattro è partita per Vado al buio, in silenzio, forse per non farsi vedere a rimorchio.

Sul Secolo XIX sono apparse due lettere nei giorni 17 e 27 maggio 1970:

Passando da Vado Ligure ho visto, tra le navi in demolizione, la nave Sestriere. Noi saremo certamente un popolo di santi e di poeti, non certamente un popolo di navigatori. La notizia della fine della Sestriere, in un paese marino come l'Inghilterra, per esempio sarebbe apparsa

su tutti i giornali e in specie su quelli delle città di mare. La vita della Sestriere è infatti un po' la vita della nostra Marina Mercantile degli ultimi venticinque anni. Costruita nel 1942 ha preso parte alla guerra dei convogli di rifornimento della Libia, ha ricevuto le sue bombe di aereo e anche una mina, ma è riuscita a rimanere a galla.

A questa accorata e triste lettera apparve dopo pochi giorni, messa in evidenza nella pagina del Notiziario Marittimo una lettera con il titolo "L'ultimo ammaina bandiera, saluto alla Sestriere:"

Il destino delle cose nel tempo è quello di una continua mutazione ed è quindi normale che sia venuto per la Sestriere anche il momento della demolizione. Ma il nome è tutta una storia che merita di essere ricordata anche se forse interessa soltanto pochi Uomini onesti, umili, marinai di tutta l'Italia troppo dimenticati, forse volutamente dimenticati, da chi avrebbe avuto il dovere di ricordare.

Chi era sulla Sestriere nel periodo dal giugno 1942 all'aprile del 1946, cioè nel periodo cruciale della nostra guerra, poi dall'armistizio alla rinascita dopo il 1946 ed ha vissuto e sofferto le vicende della nave, l'Unica delle motonavi veloci che ha partecipato alla guerra dal 1942 ed è arrivata alla pace, sono sicuro che conserva nel cuore il ricordo vivo delle sue vicende fortunate.

Chi non ricorda l'ultimo viaggio a Bengasi alla fine dell'ottobre 1942 portando l'unica benzina in fusti sul fronte in ritirata da El Alamain, mentre sui campi di aviazione si bruciavano gli apparecchi per mancanza di carburante. Chi può dimenticare le bombe e i siluri scansati nel canale di Sicilia ed a Capo Matapan; i bombardamenti di Biserta, l'incendio domato della nave carica di esplosivi, la notte della partenza da Biserta per Napoli con il fianco squarciato fino a qualche palmo dalla linea di galleggiamento. I ponti bruciati e crollati, con gli incrociatori inglesi alle calcagna che ci cercavano lungo la costa tunisina.

Chi non ricorda dopo l'armistizio i convogli di 130 navi circa da New York al canale di San Giorgio nelle nebbie implacabili dell'Islanda, gli attacchi dei sommergibili tedeschi, e a Cardiff, prima dello sbarco in Normandia, il panico inglese per le V2 su Londra.

Chi può dimenticare quasi un anno di viaggi, qualche volta bisettimanali, da Napoli a Livorno, viaggiando dentro un canale largo un miglio dragato tra campi di mine dei quali non si conoscevano i limiti, con truppa americana a bordo trasportata per la difesa della "Linea Gotica".

Chi può dimenticare il tentativo di ammutinamento di circa duemila soldati marocchini che durante il viaggio di ritorno da Marsiglia a Casablanca, aizzati da ufficiali francesi, in vista della costa africana avevano fatto massa compatta intorno all'albero maestro dal quale avevano disceso la bandiera italiana per innalzare quella francese.

Ma forse nemmeno i marocchini avranno dimenticato il brandeggio sui rivoltosi di 12 mitraglie abbinata da 20 millimetri che li ha indotti dopo dieci minuti a rimettere la nostra bandiera.

Chi può infine dimenticare mille altre vicende che sono storia, ma che non si possono qui riportare.

Ora che la SESTRIERE non è che un ammasso di ferro in distruzione, mi rivolgo al Secolo XIX per trasmettere un saluto ed un ricordo commosso ai miei ufficiali (alcuni sono passati a miglior vita), al nostromo (che era un nostro ligure), all'equipaggio tutto sia mercantile che militare, che furono a bordo in quel periodo.

Desidero anche dire a chi ha scritto la lettera che quella mattina, nel chiaroscuro dell'alba nel quale la Sestriere partiva per il suo ultimo viaggio verso la demolizione, io Comandante e tutti gli Uomini che furono con me in quel periodo eravamo presenti con i nostri ricordi per l'ultimo "Ammaina bandiera". Comandante Vittorio G. Accame.

Non popolo di navigatori dunque, ma di validi preziosi coraggiosi Naviganti,

La Sestriere fu poi impiegata in servizio di linea, Genova Buenos Aires trasportando anche passeggeri.

## **NAVIGAZIONE per ripassare e aggiornare la storia**

### **Un po' di tecnica navale scritta da un ex Capo Pilota**

Vittorio G. Falanca è stato Capo Pilota di Portoferraio, Isola d'Elba, comandante di navi mercantili, amico da oltre 50 anni, si occupa oggi di Lions, di cui cura le Pubbliche relazioni, è cultore di storia e tecnica marinara. Questo suo “ pezzo “ lo riportiamo dal notiziario dei Lions Isola d'Elba n. 1 Siamo sicuri interessi i nostri lettori. È scritto da uomo di mare e da giornalista per i neofiti e per quelli che si credono “ ammiragli e armatori “.

La navigazione è l'arte che insegna a condurre una nave dal punto di partenza a quello di arrivo; nello studio della navigazione interessa conoscere in ogni istante la posizione occupata dalla nave: “Determinazione del punto nave”. Ed è proprio questo il problema che i naviganti, a partire dall'antichità più remota sino ad oggi, si sono trovati ad affrontare. Vediamo come questo veniva risolto prima dell'avvento del GPS.

In vista di terra il navigante deve riconoscere la costa; l'operazione non è sempre facile soprattutto se egli si trova a transitare nella zona per la prima volta, per cui è necessario ricorrere ad ausili quali il portolano (una vera enciclopedia composta da numerosi volumi che descrive dettagliatamente il litorale ed i suoi punti cospicui aiutandosi anche con disegni e foto), le carte nautiche, l'elenco dei fari ed altre pubblicazioni che nell'insieme costituiscono l'idrografia. Alcune nazioni con grande tradizione marinara, in primis la Gran Bretagna, pubblicano l'idrografia che copre tutte le coste della terra; naturalmente tutto questo materiale oggi è disponibile in formato digitale con possibilità di autoaggiornamento ed integrazione con altri sistemi.

Le cose si complicano quando si affrontano traversate oceaniche o comunque lunghi percorsi non in vista di terra. La soluzione è sempre stata quella di riferirsi ai corpi celesti e in quest'ambito gli arabi furono fra i primi a studiare in modo scientifico il firmamento ed i suoi moti apparenti, tant'è che tutt'oggi molte stelle portano ancora i nomi da essi assegnati come: Algenib, Alkaid, Al Na'ir, Al Suhail, Altair, El Nath, Ras Alague, Saiph, Sabik, Zubenelgenubi e molte altre. Non vanno però dimenticati alcuni sistemi utilizzati dagli abitanti delle isole del Pacifico che riuscivano a raggiungere destinazioni lontane migliaia di miglia servendosi di alcuni canti le cui parole contenevano i riferimenti agli astri utili alla navigazione.

Ma torniamo alla scienza.

Misurando l'angolo verticale compreso fra la direzione dell'astro e quella dell'orizzonte con vertice sull'occhio dell'osservatore, detto altezza ed indicato con “h”, nel caso del sole al momento del culmine (intorno a mezzodì) o della stella polare i naviganti, utilizzando anche le effemeridi (almanacco annuale contenente dati astronomici), riuscivano a calcolare in modo approssimativo (30 miglia + o -) la latitudine. Gli strumenti utilizzati in passato andavano dall'ombra del sole proiettata sul piano orizzontale da un semplice palo di lunghezza nota, all'astrolabio, all'ottante, fino al sestante ultimo strumento in uso per la navigazione astronomica.

### **Calcolo della longitudine: un problema secolare**

E la longitudine? È stato per molti secoli il problema che ha assillato ufficiali, capitani, governi e regnanti.

Nel lungo corso il comandante conduceva la nave sul parallelo del porto di destinazione e quindi procedendo con rotta Est o Ovest a seconda dei casi, riusciva a giungere all'arrivo. È documentato il peregrinare di un vascello inglese che, destinato all'Isola di Pasqua, raggiuntane la latitudine cominciò a procedere prima per E senza risultato, poi per W, quindi tornando indietro finché la Pasqua apparve quando ormai da alcuni giorni erano finiti viveri ed acqua e l'equipaggio era giunto all'esaurimento delle forze.

Emblematico a tal proposito l'ordine impartito da Cristoforo Colombo ai comandanti del convoglio allorché lasciò le Canarie per il suo primo viaggio verso le "Indie": "Rumbo al Oeste. Nada para Sur y nada para Norte" (Rotte ovest: niente a Sud e niente a Nord, cioè navigare alla stessa latitudine).

Sua Maestà Britannica istituì un ricco premio per chi avesse individuato un valido sistema per la determinazione della longitudine. Le proposte, le più astruse, complicate e curiose, giunsero numerose; addirittura fu progettato l'ancoraggio nell'Atlantico di un certo numero di navi in modo che chi lo attraversava, poco dopo averne perso di vista una avvistava la successiva; sembra una follia, ma tanto era sentito il problema che questa idea giunse alla valutazione degli alti livelli della marineria per essere naturalmente poi scartata. Ma finalmente nel 18° secolo giunse la soluzione, manco a dirlo ancora in Inghilterra, ad opera di John Harrison che realizzò un cronometro senza pendolo trasportabile su navi. Il primo esemplare era di legno di quasi un metro cubo di volume. A questo ne seguirono altri in metallo di dimensioni sempre più ridotte finché ne fu costruito uno, dal funzionamento perfetto, di soli 13 cm di diametro. James Cook, in partenza per il suo secondo viaggio all'esplorazione dei Mari del Sud al comando della HMS Resolution, ricevette in consegna quest'ultimo strumento, dal valore di un terzo di quello della nave, per provarne l'utilità. Giunto in Australia, Cook ne constatò la validità per la soluzione del secolare problema della longitudine, sulla quale relazionò all'Ammiraglio al suo rientro in patria. Ma l'iter burocratico per l'assegnazione del premio si protrasse troppo a lungo ed il povero Harrison morì senza assaporare la soddisfazione del riconoscimento della sua strepitosa invenzione.

Il concetto basilare è semplice: immaginiamo di leggere l'ora esatta su un cronometro regolato sul tempo di Greenwich al momento in cui il sole giunge al culmine, cioè a  $\frac{1}{2}$  di ora locale, se lo strumento segna ad esempio le 16.30 vuol dire che siamo 4h e 30m a Est e poiché la terra compie una rotazione di  $360^\circ$  in 24 ore, cioè  $15^\circ$  ogni ora, ci troviamo a  $67^\circ 30'$  di Long. Est; se viceversa il cronometro segna ad es. le 07.00 vuol dire che siamo in Long.  $105^\circ$  W.

L'introduzione del cronometro impresso allo studio e alla condotta della navigazione d'altura una svolta decisiva, ma per arrivare alla precisione con cui veniva determinato il punto nave sino alla fine del 20° secolo ed anche ai nostri giorni, salvo sempre il GPS, bisogna attendere il 1837, anno in cui il Cap. Summer della U.S. Navy ebbe una straordinaria intuizione, sviluppata nel 1875 dal Cap. francese Marq Saint Hilaire.

In poche parole immaginiamo di misurare col sestante la "h" di un astro e di apportare le varie correzioni per gli errori dovuti all'altezza dell'occhio dell'osservatore sul l.m., alla refrazione, ecc. per ottenere l'altezza vera "hv", si viene così a creare sulla superficie terrestre una circonferenza virtuale, detta circonferenza d'altezza, di raggio inversamente proporzionale al valore dell'h, in qualsiasi punto della quale un osservatore misura lo stesso angolo di altezza; abbiamo ottenuto quello che in navigazione si chiama linea di posizione. A questo punto, eseguendo l'osservazione contemporanea di 2, 3 o 4 astri, il punto nave si trova all'intersezione delle 2, 3 o 4 circonferenze d'altezza.

## Metodo Marq Saint Hilaire, ancora valido

Semplice no? Ma sorge un piccolo problema: per poter tracciare le circonferenze d'h e ricavarne con buona approssimazione le coordinate (Lat. e Long.) del punto nave bisognerebbe disporre di un mappamondo di almeno 15 m di diametro che nessun armatore è disposto ad imbarcare sulla propria nave!

Ed è qui che ci vengono incontro l'intuizione di Summer ed il metodo M. Saint Hilaire, per mezzo del quale, ricorrendo alla trigonometria sferica, si riesce a calcolare l'azimut (angolo fra il N e la direzione dell'astro) e il "Δh", la differenza cioè fra l'hv, misurata col sestante e corretta, e l'altezza stimata h<sub>s</sub> che si sarebbe misurata qualora ci fossimo trovati nel punto stimato: quello presunto in base alla stima della velocità della nave e della rotta seguita.

Questi dati costituiscono gli elementi per tracciare un grafico in un semplice foglio quadrettato e ricavarne infine Latitudine e Longitudine del punto nave.

Per ottenere un buon punto nave occorre fare il più rapidamente possibile l'osservazione di quattro astri ed eseguire gli opportuni calcoli con l'ausilio delle Effemeridi e di tavole logaritmiche; il tutto, per un osservatore esperto, comporta un lasso di tempo di circa 15–20 minuti. Ma attenzione, per la misurazione dell'h col sestante è necessario vedere e riconoscere l'astro e l'orizzonte, operazione possibile all'alba e al tramonto con cielo sereno o poco nuvoloso e buona visibilità orizzontale; condizioni non sempre presenti. Infatti capita spesso, specialmente in inverno, di fare traversate oceaniche con giorni e giorni di maltempo, cielo coperto e foschia senza quindi la possibilità di conoscere l'esatta posizione della nave. Allora il bravo navigante ricorre alla sua arte segreta ... che è quella di arrangiarsi!

Va osservato che per l'applicazione del metodo S. Hilaire è necessario conoscere il punto stimato (posizione presunta con una certa approssimazione della nave), per cui se, paradossalmente, un osservatore venisse paracadutato in un punto a lui sconosciuto della terra non sarebbe in grado con questo sistema di rilevare la sua posizione.

## Il cronometro di bordo: un oggetto prezioso

Infine spendiamo qualche parola per il cronometro, questo oggetto prezioso.

Fino a pochi anni fa, cioè fino a quando erano in uso gli orologi a bilanciere, il cronometro di bordo aveva un diametro di circa 10 cm, il meccanismo era contenuto in una cassa cilindrica di ottone ancorata con sospensione cardanica, che ne assicurava la continua orizzontalità, ad una scatola di legno pregiato dotata di doppio coperchio incernierato su di un lato: il coperchio esterno era di massello, quello interno con superficie di vetro in modo tale da poter osservare l'ora mantenendo l'alloggio chiuso per evitare sbalzi di temperatura. Il tutto era adagiato in un vano del tavolo da carteggio imbottito, rivestito di panno verde e chiuso da uno sportello di vetro.

Ogni giorno il radiotelegrafista si collegava con una delle stazioni radio più affidabili, come quella di Parigi, per ricevere un preciso segnale orario che veniva ascoltato anche sul ponte di comando; l'ufficiale di guardia controllava il cronometro e, vista l'apposita assenza di congegni per la regolazione delle lancette, riportava su un registro: data, ora, posizione della nave, errore totale del cronometro, errore nelle ultime 24h, temperatura, umidità. Caricare il cronometro era compito dell'allievo ufficiale che la mattina alle 4, appena iniziato il suo turno di guardia, eseguiva questa operazione che consisteva nell'aprire i tre coperchi, rovesciare la cassa del cronometro, aprire un sportellino a molla situato sul fondo che dava accesso all'introduzione della chiave, infine caricare la molla sino al massimo, operazione consentita solo ruotando la chiave in senso antiorario per evitare strappi nel movimento probabili se la rotazione fosse avvenuta in senso orario.

Vittorio G. Falanca

---

Vi è una sorta di mutuo soccorso a mare. Nelle giornate di tempesta i desideri e pensieri del navigante si liberano e cadono sulla cresta dell'onda. Vengono raccolti a volo rasente dal gabbiano che sostenuto dal vento vola verso riva, e presi in consegna dalle brezze vengono rilasciati sui davanzali delle persone care. Il gabbiano qualche volta, per non smentire la sua voracità, lascia cadere il suo carico nelle reti del pescatore, là dove si scontrano i venti, ma il suo destino è sempre la riva.

Caro Decio quando non si riesce a dormire si fantastica. Un caro saluto.

Francesco Curreli

---

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

"ERASMO DA ROTTERDAM teologo, filosofo 1466 - 1536  
da "Elogio della Follia" stampato a Parigi nel 1511

### **Follia conviviale...**

"L'unico fatto certo è che senza il condimento della follia non può esistere piacere alcuno. Tant'è vero che quando manca chi, con stoltezza vera o falsa, suscita le risa, è necessario chiamare un pagliaccio, un comico che con qualche frase ridicola cioè folle, allontani dalla tavola il silenzio e la tetraggine. Infatti a che riempirsi lo stomaco con tante squisite leccornie senza nutrire con risa, scherzi anche gli occhi, le orecchie, insomma tutto l'animo? Ma di tutti questi godimenti l'unica dispensatrice sono io (la follia). Giacchè tutti i giochi dei conviti, eleggere a sorte il re dell'orgia, giocare a dadi, brindare alla salute, bere tutti nel medesimo bicchiere, cantare con un ramoscello di mirto in mano, ballare, gesticolare, certamente non sono invenzioni dei Sette Savi, ma mia, per la salvezza del genere umano, e sono fatti in modo che, quanto più sono folli, tanto più si confanno alla vita umana, perchè la vita, quand'è triste, non è più vita."

**FINE**