

SPIAGGIAMENTO DEL P. FO LOCARNO A RAPALLO

Sintesi della Conferenza tenuta a Palazzo DUCALE - Genova

Dal comandante Carlo Gatti e dal giornalista Emilio Carta

29 gennaio 2013



La LOCARNO in un dipinto di Amedeo Devoto

LOCARNO - dati nave:

Stazza Lorda = 3.862 tons

Lunghezza = 109,8 metri – *Larghezza* = 15,2 metri

Data di Costruzione = 1929

Costruita a Dunsley nel 1929 Cantiere Thompson-Southwick-UK

Materiale = Acciaio

Motore = Macch. Alternativa a triplice espansione Vapore di 2700 CV

Velocità = 10 nodi

Bandiera = Panama

Equipaggio = 22

Comandante = C.L.C. Vittorio Sallustro

Data perdita = 3.1.1961

Luogo = Rapallo (Italy)

Primo Armatore = Headlam & Sons (1929-1954)

Secondo Armatore = Compañía de Navegación San Rocco S.A.,
Panama (1954-1961)

Sosta a Rapallo ai lavori per renderla navigabile = 43 giorni

Rimorchiata a Spezia per la Demolizione = 15.2.1961 dalla Società
Rimorchiatori Riuniti di Genova

Owned by S. Tuillier. Wrecked at Rapallo and BU (broken up)
Spezia 15/2/61

Sito= www.wrecksite.eu/wreck.aspx?159352

LA CRONACA

Il 20 dicembre 1960 la **Locarno** arriva a Genova proveniente da Lubecca, ormeggia a Ponte Rubattino e sbarca 6.000 tonn. di lingotti di ferro.

Il 3 gennaio 1961 la **Locarno** parte da Genova diretta a Follonica (Toscana) che dista: 118 miglia. Al momento della partenza la **Nave** é in zavorra. Il gavone di prua, quello di poppa e i doppifondi sono pieni di acqua.

TESTIMONIANZA

Ricevute le regolari SPEDIZIONI dalla Capitaneria, la **LOCARNO** chiama il pilota portuale di turno L.A. per essere messa in partenza alle 08.00.

Il pilota giunge sottobordo alla nave ormeggiata a Ponte Rubattino Levante, e nota che lo scalandrone, lato terra, é già stato virato a bordo ed é rizzato. La *biscagli*na é appesa fuori bordo, lato mare. Per gli addetti ai lavori, questi preparativi indicano che il Comandante ha premura di partire...

Giunto sul ponte di Comando, il pilota lo informa della situazione meteo: *"Comandante c'è in corso una forte Burrasca da Libeccio forza 6/7, le consiglio vivamente di rinviare la partenza di qualche ora. La nave é vuota "a pallone" e i bollettini del tempo non danno alcun miglioramento per almeno 12 ore"*.

Ma il comandante Vittorio Sallustro é determinato a partire e risponde:

"Il viaggio é breve, soltanto 10-12 ore di navigazione per arrivare a Follonica. Questa nave resiste bene alle burrasche; da quando siamo partiti da Lubecca siamo passati da una burrasca all'altra pestando fino a Genova: prima lo Skagerrack, poi il Mare del Nord, la Manica, il Golfo di Biscaglia, il Golfo del Leone. Pilota stia tranquillo! Se vedo che ci sono problemi, ritorno indietro e vi chiamo!"

Magari lo avesse fatto! Il mio ex collega L.A. mi raccontò, dopo alcuni anni, che appena la *LOCARNO* uscì in mare aperto, le rollate erano così ampie e profonde che le lance di salvataggio lambivano le onde.

"La seguii a lungo con preoccupazione perché la vedevo scarrocciare verso la costa. Per fortuna il Comandante, ad un certo punto, si rese conto del pericolo e accostò a dritta riuscendo a prendere il mare sul mascone di dritta. Si allargò a sufficienza dalla costa, mi tranquillizzai e rientrai in torretta".

EMILIO CARTA domanda:

- a) – “Che stabilità aveva la nave essendo scarica e a “pallone”?
- b) – “Può la Capitaneria di Porto impedire ad una nave di partire per ragioni di sicurezza meteo-marine-nautiche?”

CARLO GATTI risponde:

a) - *"Quando la nave superò le burrasche nordiche e mediterranee, era carica di lingotti di ferro, quindi aveva una stabilità addirittura eccessiva, il massimo pescaggio le assicurava il massimo rendimento dell'elica e del timone. Nella situazione attuale: con nave completamente vacante, scarsa stabilità, poca superficie immersa, non ci sono le condizioni per contrastare l'effetto deriva prodotto dal forte vento di libeccio al traverso della sua rotta. Inoltre, lo scarso pescaggio in quelle condizioni di mare in burrasca, rende minima la forza propulsiva dell'elica, in quanto il forte beccheggio ne provoca la continua fuoriuscita dall'acqua, (cavitazione) con la conseguente scarsa governabilità da parte del timone".*

b) – “Fino a tutto il 2000, il NOSTROMO DI BANCHINA (di zona), mitica figura della Capitaneria, controllava che la nave, al momento della partenza, avesse: i bigli abbassati e rizzati, gli oblò eventualmente chiusi e corazzati, l’elica immersa, che non fosse sbandata, che non ci fossero sversamenti di liquidi sospetti ecc... Il sottufficiale controllava meticolosamente che tutto fosse in ordine secondo la prassi della buona marineria! Pertanto sono certo che la nave, al momento della partenza, era in ordine.

Il CRITERIO usato dalla AUTORITA’ MARITTIMA e/o PORTUALE per una nave in partenza o comunque in manovra, é quella di salvaguardare sia LE OPERE PORTUALI che la SICUREZZA di tutte le navi in manovra in quella determinata zona. Tuttavia, quando é possibile, la A.M. evita di incidere, sugli interessi privati della nave/armatori: interferenze sulle entrate, uscite che potrebbero ritardare le operazioni commerciali e “toccare” eventuali aspetti economici. In genere, per salvaguardare la SICUREZZA delle operazioni, ad un Comandante di nave in difficoltà, viene consigliato, (a volte lo si obbliga), ad attaccare uno o più rimorchiatori sulla base dei rischi in corso”.

RIPRENDE IL RACCONTO:

Poco prima delle 10 la *LOCARNO* giunge al traverso del faro di Portofino e il Comandante si rende conto che i forti movimenti di beccheggio e rollio rendono la navigazione pericolosa, se non impossibile, e solo allora decide di entrare nel Golfo Tigullio per cercare rifugio dal libeccio. Poco dopo, la nave viene vista manovrare davanti a Punta Pedale (Santa Margherita) e, poco dopo, dare fondo l’ancora. Alcuni testimoni oculari riferiscono che la *LOCARNO* si trova in buona posizione, rifugiata e stabile alla fonda. Il Comandante rimane nell’attesa che il vento giri a TRAMONTANA per poter riprendere il viaggio.

Emilio Carta domanda:

Erano affidabili i Bollettini del tempo degli anni '60?

Carlo Gatti risponde:

*Occorre innanzitutto ricordare la dinamica di una depressione atlantica che investe il Mediterraneo occidentale: all'inizio si presenta con Vento da Scirocco, mano a mano che avanza, il vento gira a Libeccio rinforzando, poi passa a Maestrale aumentando ancora d'intensità, poi gira a Tramontana-Grecale e si allontana verso levante. Vi sono quindi due **SEGNALI** che l'uomo di mare tiene sotto controllo:*

a)- La Direzione del Vento. A bordo, un tempo, veniva costantemente rilevato al 'grafometro' e successivamente alla 'ripetitrice esterna' della girobussola.

*b)- L'Andamento del Barometro – Finché il barometro scende la depressione si trova a ponente dell'osservatore. Quando il Barometro interrompe la caduta e riprende a salire, significa che il centro della depressione sta passando e presto la **Tramontana** spianerà il mare. I bollettini del tempo dell'epoca erano basati sulle osservazioni locali delle Stazioni Meteorologiche dell'Aeronautica. Non c'erano ancora i satelliti-meteo con l'attuale diffusione a pioggia di bollettini. Pertanto le previsioni erano basate sulle indicazioni visive degli osservatori di terra, ma soprattutto sull'esperienza personale dei naviganti.*

RIPRENDE IL RACCONTO

Purtroppo, quel 3 gennaio 1961, la situazione Meteo-Marina é molto più complessa del previsto: **il vento, infatti, non va a completare il suo giro nel senso orario appena descritto, ma ritorna indietro sotto l'impulso di un'altra depressione che é già pronta a subentrare e a colpire alle spalle della precedente.**

Il comandante Sallustro, quando pensa ormai d'averla scampata, s'accorge che il vento é improvvisamente girato a Scirocco sollevando altissimi marosi di prora (da Sud-Est). Decide immediatamente di salpare, scappare e mettersi alla 'cappa', (con la prora al mare) e prepararsi a passare una brutta notte in mare aperto.

Da questo momento comincia la fase più drammatica.

Per contrastare la forza crescente del vento, il Comandante avvia la macchina avanti e, quando l'ancora entra in cubia, mette *'avanti a tutta forza'* per allontanarsi dagli scogli di poppa tentando di guadagnare il mare aperto.

La *LOCARNO*, purtroppo, ha una grande *Superficie Velica* e una potenza di macchina del tutto insufficiente per vincere il vento. La manovra non riesce e la nave si traversa al vento diventandone preda. Per mettersi in filo allo scirocco sarebbe necessario il tiro di un rimorchiatore di 3.000 cavalli di potenza, eventualmente posizionato di prora a dritta.

Il Comandante prova e riprova a raddrizzarsi con violente *smacchinate*:

avanti tutta-indietro tutta, ma non c'è nulla da fare. La nave scarroccia verso il centro dell'imbuto che porta a Rapallo sotto la spinta violenta del vento di scirocco in piena burrasca.

Emilio Carta domanda:

"A questo punto risulta che il Comandante abbia chiamato i rimorchiatori di Genova via radio. Un po' tardi forse?"

Carlo Gatti risponde:

*"Certamente ormai é tardi! I Rimorchiatori di Genova, avendo lo scirocco in prua, impiegherebbero non meno di 2 ore a compiere le 11 miglia che separano la Lanterna dal Monte di Portofino. Inoltre, c'è da aggiungere un altro elemento contrario: la **corrente marina**. Con la bonaccia di vento, la corrente marina sale da sud-est e lambisce le coste italiane viaggiando ad una velocità intorno al mezzo nodo, con la burrasca da scirocco, la sua spinta può arrivare e superare i 5 nodi di velocità".*



La nave comincia a scarrocciare "traversata" sottovento agli elementi. Il comandante si prepara a dare fondo le due ancore per tentare di frenare la corsa verso gli ostacoli di terra che si avvicinano ancora più minacciosi per l'imminente oscurità. Un urlo al megafono: *"FONDO LE ANCORE"*. L'ultima speranza del Comandante é riposta in questa massa di ferro che può significare salvezza oppure naufragio, la vita oppure la morte. La nave si orienta con la prua al mare. Il Comandante tira un sospiro di sollievo: *"le ancore tengono"*! Ma il vento al tramonto rinforza quasi sempre e la burrasca sembra aumentare ancora di più la sua forza. Le ancore tengono per alcune ore. Poi cominciano ad arare lentamente, ma inesorabilmente. Il fondale é sabbioso e, mano a mano che decresce, diventa più scivoloso, le ancore non *mordono* più. Il destino sembra segnato. La nave si avvicina lentamente al Molo di Langano. Il comandante avvia molte volte la 'macchina avanti' per alleggerire lo sforzo sulle ancore. Con queste ripetute manovre, la nave resiste e mantiene quella posizione fin quasi alla mezzanotte.

Il vento non vuole mollare, le luci della passeggiata ormai vicina, vibrano e spandono scie luminose, sembrano allegri fantasmi che ballano con i marosi che frangono sugli scogli di protezione e proiettano spruzzi surreali, fosforescenti che danno vita ad una macabra festa di ballo.



In questa fotografia della LOCARNO si nota la mancanza della catena dell'ancora di dritta

Tutto ha un limite. Improvvisamente la catena dell'ancora di dritta che reggeva fino a quel momento lo sforzo, si spezza con uno schianto. La prua comincia a cadere e si capisce che l'ancora di sinistra non agguanta il fondale. Al comandante non rimane che tentare l'unica manovra possibile: *smacchinare* avanti e indietro nel tentativo di tenersi ad una distanza equidistante tra gli scogli della passeggiata a mare, il Molo del porticciolo e il cinquecentesco castello che sporge dalla spiaggia come un'isolotto. Gli scogli sono dappertutto. Ma c'è un altro pericolo, forse ancora più grave: si tratta del basso fondale. La nave, che in qualche modo era riuscita per molte ore a tenersi con la prua al vento, persa ormai l'ancora di dritta, e con quella di sinistra che non morde più il fondo, si traversa al vento e al mare e scarroccia più rapidamente verso la passeggiata. Il vento e le onde battenti sul fianco dritto la spingono verso il basso fondale e la inclinano. Quando lo scafo toccherà il fondale potrebbe anche rovesciarsi. Qui entra in gioco l'abilità e la freddezza, ma anche la fortuna del Comandante. Come abbiamo già detto, l'uomo ha a disposizione soltanto la motrice, che per fortuna non ha limitazione di

avviamenti. Infatti, a riesce a correggere la posizione nello spazio libero, molto ristretto della baia e a farsi portare dal vento e dal mare ad appoggiarsi, con la prora a levante, contro il moletto dei Primeri, proprio a centro nave: un "punteruolo" che fuoriesce a 90° dall'asse della passeggiata a mare.

La *LOCARNO* sfiora tutti gli ostacoli e si va ad ormeggiare sulla più bella passeggiata della Riviera *SENZA TOCCARE NULLA*.

EMILIO CARTA domanda: I rimorchiatori arrivano ma si tengono al largo. Quali sono le ragioni per cui non possono tentare alcuna operazione di salvataggio.

CARLO GATTI risponde: *Nel 1960 la maggior parte dei rimorchiatori di Genova erano a vapore, avevano un grande scafo di oltre 30 metri di lunghezza ed avevano un pescaggio di 5-6 metri. Il doppio della LOCARNO, che stimo potesse avere circa 3-3,5 metri. La loro potenza di 600/800 cavalli non gli consentiva di fare acrobazie o grandi colpi di mano. Quindi, i Rimorchiatori di Genova temevano di finire, a loro volta, nei bassi fondali della baia. La BATIMETRICA dei 5 metri unisce il vecchio molo di Langano con Villa Porticciolo. Internamente a questa linea il fondale decresce fino alla passeggiata.*

Nella notte fonda tra il 3 ed il 4 gennaio 1961, sulla passeggiata a mare di Rapallo, si conclude uno dei più "spettacolari" drammi del mare: non solo la nave non si rovescia, ma le onde molto alte sollevarono la *LOCARNO* e la consegnarono quasi intatta tra le braccia ad anfiteatro della cittadina. L'equipaggio ne uscì incolume nonostante i molti brividi.

Emilio Carta riprende il racconto dell'incaglio della LOCARNO nel momento in cui la nave si é perfettamente ormeggiata a Rapallo anzichè a Follonica....

NAUFRAGIO IN SALOTTO

La nave di Locarno si è arenata sulla scogliera di Rapallo

La nave di Locarno si è arenata sulla scogliera di Rapallo



"Sono ancora tanti i "rapallini" che ricordano il 3 e poi il 4 gennaio 1961.

Quel "maledetto" quattro gennaio millenovecentosessantuno - precisano marinai e pescatori del borgo - quando, a causa di una fortissima libeccata, quel piccolo mercantile di 3.897 tonnellate, la Locarno, come una balena ferita a morte, si incagliò sulla scogliera del litorale rapallese.

A provocare tanto sconvulso non c'era il mitico comandante Achab ma, più prosaicamente, un capitano di lungo corso, il quarantenne Vittorio Sallustro da Torre del Greco, che rivisse chissà quante volte, come in un incubo, quella notte di tregenda.

A bordo, con lui, c'erano ventidue uomini di equipaggio, molti dei quali genovesi, ed un abissino. L'ennesima tragedia del mare, che per fortuna non fece vittime, portò il nome della cittadina rapallese sulle prime pagine e sugli schermi di mezzo mondo e venne accompagnata da una serie di iniziative umanitarie e promozionali che oggi, probabilmente - non dimentichiamo che all'epoca correva l'anno 1961 - farebbero sorridere. Riuscì a filmare i momenti più drammatici della nave in preda alla tempesta con una piccola cinepresa ad otto millimetri - racconta il rapallese Mauro Mancini - Ricordo come fosse oggi che qualche

settimana più tardi, i negozi di souvenirs avevano già in vendita le cartoline illustrate che mostravano la Locarno in mille pose, come una fotomodella, con la prua che sbatteva sulla scogliera del lungomare Vittorio Veneto.

Fu ancor più simpatica l'iniziativa dei vigili urbani rapallesi - aggiunge Mancini - I "cantunè" offrirono all'equipaggio i pandolci e lo spumante che avevano avuto in dono dagli automobilisti rapallesi per la caratteristica "Befana dei vigili", un'usanza che in quegli anni si ripeteva un po' dappertutto.

Il cargo, battente bandiera panamense, era giunto nel porto di Genova il 20 dicembre proveniente da Lubecca e, dopo aver ormeggiato al molo Rubattino, sotto l'occhio vigile della Lanterna, aveva scaricato seimila tonnellate di lingotti di ferro. Per l'equipaggio, insomma, era stato un Natale sereno, con la veglia di mezzanotte in cattedrale ed i piedi ben piantati sotto la tavola, come tradizione vuole, per tutte le feste comandate.

Il tre gennaio la nave aveva però lasciato molo Rubattino ed era ripartita con le stive vuote ma con i gavoni di prua e di poppa pieni d'acqua per zavorrare e stabilizzare il mercantile, diretto verso Follonica, in Toscana, per caricare minerale ferroso da trasferire in Germania.

Ma a quell'approdo la Locarno non arrivò mai perché la sua odissea, iniziata davanti al Monte di Portofino, si concluse proprio nelle acque del golfo Tigullio.

Alle dieci del mattino, infatti, il cargo venne avvistato al traverso di Santa Margherita Ligure, a circa un miglio dalla terraferma, dando l'impressione di essere in difficoltà. Alle sedici il mercantile, lungo centoquattordici metri ed appartenente alla Società Marittima Genovese "San Rocco", arrivò davanti a Rapallo, all'altezza dell'Excelsior Palace Hotel.

Era ormai in uno stato di ingovernabilità che agli occhi esperti dei marinai - che da terra ne seguivano "a vista" la navigazione - appariva sempre più chiaro.

Il mare lo spingeva alla deriva e, per di più, a causa della forza del mare e del vento, le ancore aravano il fondo sabbioso, senza frenare a sufficienza quella folle corsa verso gli scogli, mentre da

bordo gli uomini erano in trepida attesa dell'arrivo dei rimorchiatori.

Alle sedici e trenta il cargo era ormai a meno di trenta metri dal castello sul mare, mentre mezzora più tardi la nave si spostò leggermente verso ponente, a nemmeno cinquanta metri dalla balaustra in ferro della passeggiata a mare.

La situazione a quel punto precipitò e la lenta agonia della nave giunse al culmine: la distanza dagli scogli diminuiva progressivamente a venti metri, poi a dieci, a sette, a cinque.

Il mercantile infine si coricò leggermente sul fondo sabbioso arenandosi con la prua - alta fuori dell'onda quanto una casa di tre piani - sui macigni posti a protezione del lungomare.

«Fu una scena infernale alla quale assistettero migliaia di persone assiegate sull'asfalto della passeggiata a mare - ricordava anni dopo il rapallese Andrea Pietracaprina - Intanto, a bordo della Locarno, gli uomini d'equipaggio, flagellati dal vento e dalle onde che spazzavano il ponte, apparivano e scomparivano da una parte all'altra della coperta, riconoscibili solo dal luccichio degli impermeabili, per cercare di porre rimedio ad una situazione che appariva ormai senza speranza».

Alcuni rimorchiatori, provenienti dallo spezzino e da Genova non riuscirono ad agganciare lo scafo prima che la situazione precipitasse definitivamente e, per la Locarno, fu la fine.

Alle diciannove e venti i vigili del fuoco genovesi, alla luce di potenti fari, provarono con successo a sparare una sagola a bordo: ad essa, avvolto in un sacchetto di plastica, venne legato un messaggio con la richiesta di conoscere le condizioni dell'equipaggio.

Da bordo utilizzando lo stesso mezzo, il comandante rispose che non vi erano feriti.

Era impossibile comunicare "a vista" anche se vi provarono ripetutamente con i megafoni - raccontava alcuni anni dopo il barcaiolo rapallese Vittorio Pietracaprina - Il frastuono delle onde e del vento, unito allo sfregamento delle lamiere della nave sugli scogli rendeva vano ogni tentativo.

Rammento che prima del lancio della sagola a bordo, un radiotelegrafista, da terra, utilizzò il clacson di un'auto appositamente posizionata a poca distanza dal moletto normalmente riservato ai battelli turistici. Cercò di comunicare con l'ufficiale marconista di bordo attraverso l'alfabeto morse e a bordo ricevettero il messaggio anche se nessuno fu in grado di rispondere.

La buona sorte, infine, aprì la propria bisaccia: la Locarno virò di circa novanta gradi distendendosi in senso longitudinale lungo l'asse della passeggiata a mare, con la prua rivolta in direzione levante.

La fiancata andò provvidenzialmente a toccare il moletto d'ormeggio dei "primeri" ed alle quattro del mattino l'equipaggio poté finalmente scendere a terra con l'ausilio di una biscaglina.

A terra li attendevano coperte ed un pasto caldo.

Mentre i Vigili del fuoco riponevano cavi e fari, utilizzati sino a quel momento per illuminare a giorno la scena, sulla torretta del castello si spegneva anche la grande stella cometa natalizia.

I tecnici si ponevano intanto i primi interrogativi sulle cause che avevano provocato l'incaglio della nave. Il comandante aveva escluso, infatti, qualsiasi avaria alle caldaie o alla macchina del timone. Priva di carico, e quindi meno resistente alla forza del vento e del mare, la nave, in preda al maltempo, probabilmente non era più riuscita a governare ed aveva cominciato ad andare inesorabilmente alla deriva.

A terra, ovviamente, iniziava il business "made anni Sessanta", mentre il pittore Nerone Uselli, spalle alle navi e fiasco di vino accanto alla tavolozza, in sommo disprezzo per tutto ciò che era acqua, dipingeva in un celebre quadro l'apocalittica scena".

Al termine del Convegno, il pubblico rivolge molte domande. Riportiamo le più interessanti con le risposte dei conferenzieri.

a)- Perché il comandante della LOCARNO partì da Genova, nonostante il tempo fosse proibitivo?

b)- Il breve viaggio Genova-Follonica forse ha spinto il Comandante ad osare...?

c)- Forse l'Armatore può aver spinto il Comandante a partire?

d)- Le navi a vapore non hanno limiti di avviamenti, ma forse hanno altri limiti tecnici?

a) – **Le Condi-meteo erano proibitive.** La Burrasca da Libeccio, oltre ad essere stata regolarmente annunciata, era già in corso, sotto gli occhi di tutti.

b) - **Doveva ascoltare il consiglio del Pilota.** Il Pilota é pagato dall'Armatore della nave. E' un ex comandante, "esperto" conoscitore di tutte le situazioni meteo-nautiche locali e le mette a disposizione dei comandanti di navi. Spesso accade anche il contrario, cioè che il Comandante si rifiuti di partire dicendo: "*ME LO HA CONSIGLIATO IL PILOTA PER RAGIONI DI SICUREZZA*" – E tutti se ne fanno una ragione!

c) - **La Nave non doveva lasciare il porto** - Ogni comandante deve conoscere **i limiti** della propria nave che, nel caso della *Locarno*, aveva ben 31 anni di anzianità.

Il comandante disse al pilota che la *LOCARNO* aveva superato tutte le burrasche che la tormentarono per tutto il viaggio, dalla partenza all'arrivo. Tuttavia faccio osservare quanto segue:

- La nave superò le burrasche nordiche perché era *carica di lingotti di ferro*.

- La nave possedeva una stabilità addirittura eccessiva.

- La nave era alla "marca", cioè al massimo del pescaggio consentito, che gli assicurava un rendimento ottimale dell'elica e del timone.

La *LOCARNO* in partenza da Genova era nella situazione completamente opposta:

- Nave completamente 'vacante' in zavorra, con grande superficie velica esposta al vento.

- Scarsa stabilità.

- Poca superficie immersa, insufficiente a contrastare l'effetto deriva, prodotto dal forte vento di libeccio al traverso della sua rotta.

- Lo scarso pescaggio in quelle condizioni di mare in burrasca, rendeva minima la forza propulsiva dell'elica, in quanto il forte beccheggio ne provocava la continua fuoriuscita dall'acqua, con la conseguente scarsa governabilità da parte del timone.

d) - Genova - Follonica (120 mg) é un tratto breve di navigazione, **ma é di traversia al libeccio**: pertanto il ragionamento messo poi in atto dal Comandante é completamente errato e ingiustificabile. Inoltre posso aggiungere che La Spezia, posizionata al centro del percorso, all'epoca non poteva ricevere navi in emergenza, specialmente di notte, perché aveva il canale d'entrata disseminato di BOE MILITARI. E' successo proprio al sottoscritto di essere lasciato fuori, tutta la notte, a pendolare con una "Liberty" a rimorchio nella burrasca, proprio in quegli anni per quell'assurdo motivo.

Il Comandante conosceva questa 'impossibilità' di potersi rifugiare a Spezia.

La *LOCARNO* avrebbe caricato "ferraccio" a Follonica, se avesse ritardato la partenza da Genova di un solo giorno, non avrebbe certamente inciso sull'economia di nessuno. Quale motivazione l'ha spinto a decidere di partire? Nulla che avesse a che fare con una decisione marinaresca ponderata e saggia!

Vorrei terminare il mio pensiero con una considerazione da PILOTA. Quel tipo di nave, lunga, vuota e a vapore, che ho avuto modo di pilotare tante volte, aveva due grandi difetti: **Poca POTENZA e Superficie del TIMONE relativamente piccola** rispetto a tutte le altre navi in circolazione in quel periodo. La nave a vapore era al tramonto, aveva un ratio d'accostata lentissimo, ma il Comandante non ne tenne conto.

Carlo GATTI - Emilio CARTA

19 febbraio 2013

http://www.marenostrumrapallo.it/index.php?option=com_content&view=article&id=265:locarno&catid=52:artex&Itemid=153