

T/c "CARLO CAMELI" - 7 giugno 1964:

QUALCHE NOTIZIA SULL'INIZIO
DEL VIAGGIO INAUGURALE
DA GENOVA A PORT SAID

NOTIZIE SOMMARIE SU CHI SCRIVE

Sono Enrico Ravasi. Sono nato a Genova nel 1934 e qui abito tuttora.

A causa della seconda guerra mondiale sono sfollato da Genova a Camogli poco dopo il bombardamento del 9 febbraio 1941 da parte della flotta inglese e sono rimasto a Camogli fino al 1966.

Ho quindi seguito le scuole elementari e medie in questa splendida cittadina e, abitando proprio "in Fōntanella" o 'sul moletto' ovvero al porticciolo, non potevo non respirare l'aria marinara e peschereccia che vi si viveva allora.

La conseguenza di ciò fu che, malgrado avessi studiato al Liceo Scientifico (a Chiavari) ed avessi poi iniziato l'Università, nel 1956 mi presentai da privatista all'esame di quello che ora è la "Maturità Nautica", ottenendo però solo l'ammissione alla quinta classe; tornavo quindi sui banchi della scuola e l'anno successivo ottenevo il diploma di Aspirante Capitano di Lungo Corso.

A Camogli ho anche ricevuto le prime istruzioni sulla religione cattolica, che ha sempre guidato e tuttora guida, con ovvi alti e bassi, i miei pensieri e le mie azioni.

Erano tempi... facili, per cui solo due giorni dopo l'uscita dei quadri con i risultati degli esami già ottenevo il mio primo lavoro imbarcandomi come Allievo su una petroliera, e cominciavo la mia vita di marittimo in giro per il mondo.

Nel 1968, a seguito di disaccordi gestionali con la compagnia con cui navigavo con il grado di Primo Ufficiale, sbarcavo ed iniziavo la ricerca di un lavoro a terra; seminate molte lettere e 'curricula', nello spazio di circa due mesi diventavo impiegato in una delle maggiori agenzie marittime di Genova, occupandomi di reclami assicurativi.

Era frattanto giunta l'età di cercare moglie, e la trovavo abbastanza presto; mi sposavo nel 1971 e dopo alcuni anni nasceva mio figlio; la mia famiglia ad oggi continua nella stessa composizione, con mia e, oso sperare, reciproca nostra serena soddisfazione.

Dopo alcuni anni da impiegato 'mezza manica' mi veniva a noia il lavoro troppo metodico, e, complice un cambio di impiego sbagliato e di brevissima durata, mi trovavo ad iniziare la professione di perito nel campo assicurativo, navale e dei trasporti, che mi offriva un'attività varia e soddisfacente, con innumerevoli viaggi e contatti attraverso l'Italia.

Solo da poco, e a ben 50 anni dall'inizio, ho terminato la mia attività, e faccio ora il pensionato a tempo pieno, o quasi.

Voglio aggiungere che la mia passione per le attività marinare mi è rimasta addosso, e che a suo tempo ho partecipato a un corso di vela ed ho posseduto varie barchette, a motore e a vela, con cui mi sono divertito a scorrazzare nel mare compreso tra Genova e Portofino, dopo essere sbarcato dalle navi, e fino al 2007.

E' per questo che, avendo ora un certo tempo libero, mi è sorto il desiderio di mettere ordine nei miei 'ricordi di gioventù', cominciando dalle fotografie, quindi senza particolare impegno delle attività cerebrali, se non quelle della memoria.

Se queste mie note possono servire a qualcuno, bene: ne sarò contento!

IL VIAGGIO INAUGURALE



Foto 1: motocisterna "Carlo Cameli" in bacino di carenaggio a Genova, maggio 1964



Foto n. 2: la "Carlo Cameli" dopo il carenaggio, prima della consegna dal Cantiere all'Armatore



Foto n. 3: ponte di comando, con le attrezzature tecniche di navigazione più aggiornate disponibili all'epoca

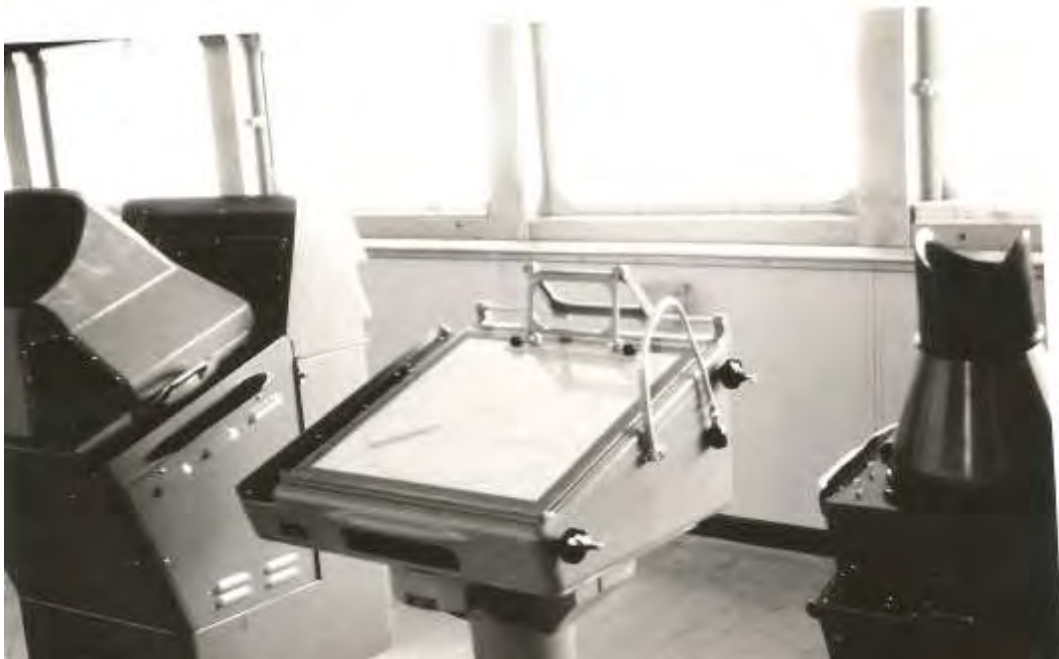


Foto 4: sul ponte di comando v'erano due radar, onde da 10 e 3 cm. plotter semi-automatico, due eco-scandagli e radiotelefono



Foto 5: la nave in zavorra al suo primo viaggio, in rada a Port Said, giugno 1964

Posso aggiungere che dell'equipaggio della *Carlo Cameli* facevano parte molti camogliesi, a cominciare dal Comandante Giuseppe Antola (*Paòlin*), al Primo Ufficiale Nino Casareto, al Direttore di Macchina Carlo Oneto (*Ō Fōrnâ*), al Cuoco Paolo Viacava (*Ō Binellō*) ed altri ancora, che ora non riesco a rammentare. Voglio tuttavia ricordare anche il Nostromo Erasmo Parisi, il Tankista Giuseppe (*Peppiniello*) Trapani e l'Elettricista Giuseppe Fontana, bravissimi veterani della Compagnia Cameli.

Ovviamente la partenza da Genova comportava, come d'uso, un transito di saluto davanti a Camogli e alla Casa di Riposo per la Gente di Mare "Giovanni Bettolo", di conseguenza, il Comandante Antola non poteva sottrarsi a quella tradizione.

Quelle che seguono sono alcune fotografie, scattate dal sottoscritto, che era imbarcato come secondo ufficiale di coperta e da mio padre, che stava a casa a Camogli in via **Risso, vicino alla sede dell'Istituto Nautico**, in attesa della mia partenza da Genova. Le fotografie sono presentate in sequenza cronologica, da cui ho creduto di poter ricostruire la rotta seguita quel giorno nel mare di Camogli.

Segue infine un estratto della carta nautica, sulla quale ho riportato la traccia stimata del transito.



Foto 6: Questa è l'immagine scattata da casa da mio padre e porta segnata l'ora delle 08.45; foto poco netta, ma che mostra la nave circa al traverso di S. Apollinare/Polanesi (Recco)



Foto 7: immagine scattata dall'aletta sinistra di plancia guardando verso poppa, dopo l'inizio dell'accostata a dritta; poco a destra del supporto della tenda si vede il palazzo con la striscia bianca verticale, miraglio interno del primo traguardo della base misurata di Portofino

L'accostata a dritta era stata anticipata in quanto io, sull'aletta di plancia con altri colleghi, voltandomi verso poppa al traverso di Recco, avevo visto il mare sottobordo grigio per il fango del fondo, sollevato dal passaggio dello scafo ed avevo immediatamente allertato il Comandante, anche egli ovviamente sul ponte. La nave

aveva un pescaggio, se ben ricordo, di 30 o 32 piedi (circa 10 metri) e gli scandagli comunque indicavano acqua sufficiente sotto la carena. Credo di poter dire che si fosse trattato di un fenomeno di 'squat', che in Wikipedia è sinteticamente descritto così: *l'effetto "squat" si verifica quando l'elica e lo scafo di una nave che si muove velocemente su bassifondi provocano un'area di bassa pressione sottostante, causando così un ulteriore sprofondamento della nave verso il fondo.*



Foto 8: altra immagine scattata dall'aletta sinistra di plancia guardando verso poppa, poco dopo l'inizio dell'accostata a dritta: le case di 'Lazza' sono ormai di poppa. Nel frattempo erano stati effettuati i tradizionali segnali di saluto alla Casa di Riposo "G. Bettolo", ovvero i classici tre fischi di sirena ed il saluto con la bandiera



Foto 9: scattata da casa da mio padre, porta, come la precedente no. 6, l'ora delle 08.45. In effetti, l'intervallo di tempo tra le due fotografie può essere di circa 3-5 minuti che, alla velocità di

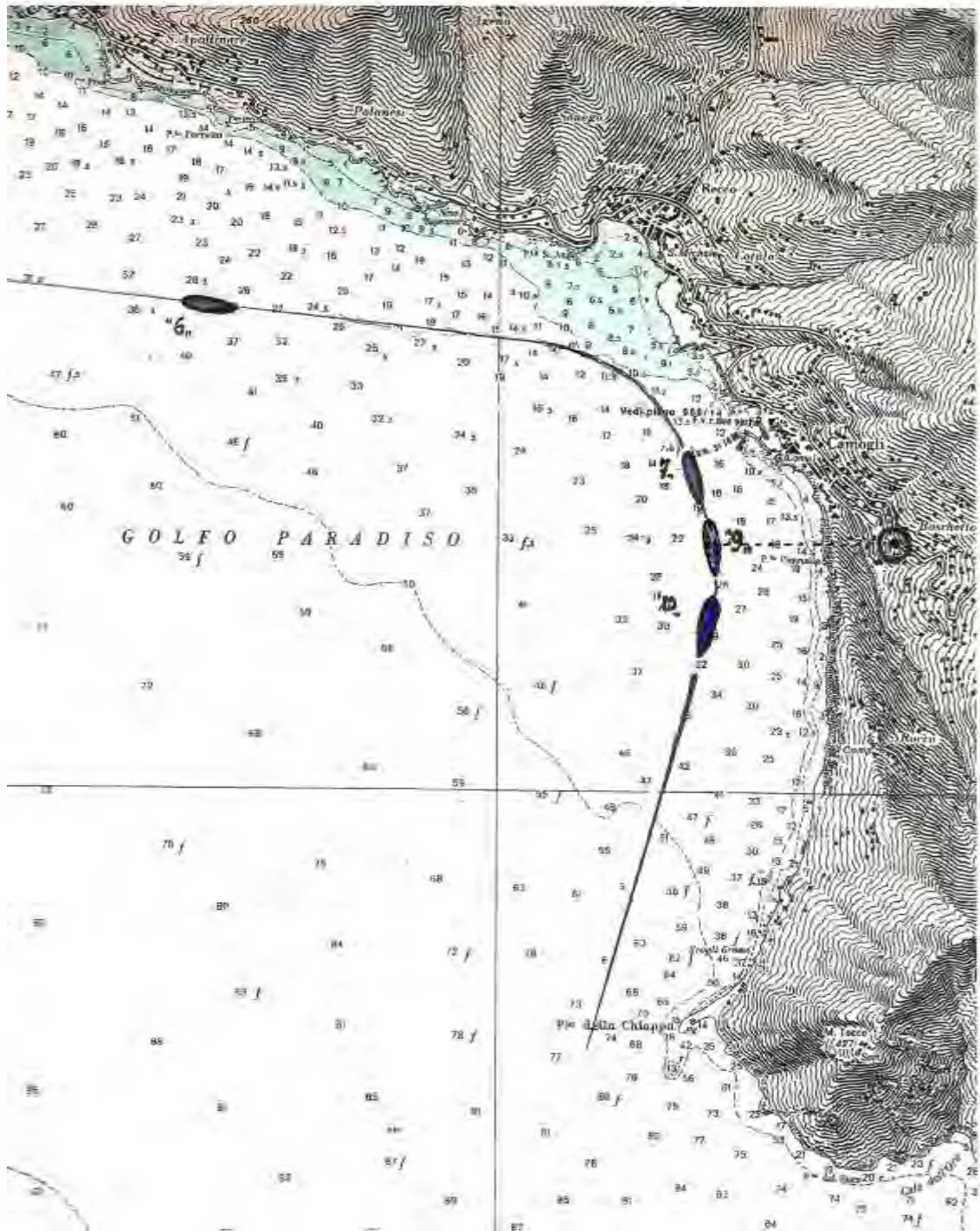
15 nodi (28 km/h), rappresenta un tragitto di circa 1 miglio nautico (1,8 km.), che è perciò la distanza stimabile percorsa nell'intervallo tra le due fotografie.



Foto 10: Punta della Chiappa, vista dall'aletta di plancia a sinistra della prora, pressappoco negli stessi minuti della foto precedente nr. 9

Nella pagina che segue è riportato un estratto dalla carta nautica nazionale rappresentante la costa tra Sori e la Cala dell'Oro, avente al centro la città di Camogli.

A stima ho tracciato l'itinerario seguito dalla *Carlo Cameli* sulla base di quanto rappresentato dalle fotografie disponibili; pertanto ho posto la prima sagoma della nave marcata "6" in corrispondenza di P. Ferretto sotto S. Apollinare, come rappresentato dalla foto n. 6. La seconda sagoma è posta nella posizione stimata rappresentata nella foto n. 7, circa al traverso della località "Isola" di Camogli. La successiva sagoma corrisponde alla posizione della nave, vista da mio padre e fissata nella foto n. 9: la nave è vista con un angolo di circa 70°-80° a sinistra della linea di prora, ovvero la linea di vista dalla finestra di casa alla nave può essere considerata con un'apertura d'angolo di circa 70°-80°, contando dalla prora della nave stessa. L'ultima sagoma della *Carlo Cameli* presenta (v. foto n. 10) la scogliera di Punta della Chiappa a sinistra della prora, a poco meno di un miglio di distanza. Passata Punta Chiappa, si iniziava l'effettivo viaggio inaugurale con destinazione intermedia di Port Said, in attesa di ordini per la prima caricazione di idrocarburi.



A questo punto, mentre io considero conclusa questa mia chiacchierata di ricordi, mi sorgono in testa un paio di domande. La prima, abbastanza ovvia, è questa: **“ma a chi può interessare l’inizio del viaggio** inaugurale di questa nave, oltre mezzo secolo dopo?”

Ma io mi rispondo: in fondo non mi interessa più di tanto, anche se mi piacerebbe che tanti fossero i lettori, soprattutto tra chi ricorda **personalmente l’evento**.

La seconda domanda invece è la seguente, ma più che una domanda è una considerazione: **“l’abitudine di transitare con la nave sotto le finestre di casa** per salutare famigliari e amici, magari ogni volta più vicini, ha stimolato capitani genovesi, camogliani, spezzini, sorrentini ecc. ad emulare se stessi ed i colleghi, con quale risultato?”

Il diffondersi della “prassi navale” dei transiti ravvicinati ha portato purtroppo a situazioni di pericolo, per non parlare del caso limite della “Costa Concordia” o dei tanto deprecabili accessi di mega-navi da crociera in Canal Grande a Venezia.

Ho voluto infine rendermi conto della massa d’acqua mossa in navigazione da una nave con un ipotetico pescaggio di 9 m. e 37 m. di baglio, pertanto con una sezione di circa 350 metri quadrati, che si sposti alle velocità di 15 nodi (cioè in navigazione) o di 3 nodi (in manovra): *la massa spostata nei due casi di velocità risulta rispettivamente di ben 2650 metri cubi o di 540 metri cubi, ovvero quasi altrettante tonnellate di acqua di mare per ogni secondo. Lascio a chi legge ogni commento su quest’ultimo argomento.*

*Genova, 27 luglio 2020
63° anniversario del Diploma
Asp. C.L.C. al Nautico di Camogli*