Rosario C.

GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO DI AUGUSTA



MOTOBARCA DEDICATA ALL'ORMEGGIATORE CADUTO SUL POSTO DI LAVORO

Il rientro di Rosario



Due nuove imbarcazioni per il porto di Augusta, di caratteristiche e utilizzazione diverse, ma entrambe utili per la comunità sono state battezzate il 12 giugno 2010, presso la nuova darsena, banchina prospiciente la sede della Capitaneria di porto. La prima è una barca da lavoro del Gruppo Ormeggiatori di Augusta intitolata a Rosario Cardile, un ormeggiatore tragicamente scomparso sul lavoro il 12 gennaio 2009. La seconda imbarcazione è il battello GCA79 entrato a far parte delle dotazioni della Capitaneria-Guardia costiera del medesimo scalo marittimo siciliano.

La motobarca 'Rosario C' entrata nella flottiglia degli ormeggiatori è lunga circa 13 metri, larga 4 ed è equipaggiata con motori entrobordo da 800 cv. Si tratta dell'ottava imbarcazione in dotazione al gruppo, la terza realizzata in vetroresina nell'ultimo decennio. Il presidente del Gruppo ormeggiatori, Giuseppe Trigilio, con voce commossa ha spiegato che "si tratta di un ulteriore sforzo economico per cercare di avere mezzi sempre all'avanguardia e adatti alle esigenze di lavoro che affrontiamo quotidianamente". Ha poi aggiunto che "il mezzo è stato intitolato al nostro collega Rosario Cardile, tragicamente scomparso, che ha contribuito a realizzare".



In particolare, rivolgendosi ad Autorità civili, militari e religiose nonché ai colleghi ormeggiatori, agli operatori portuali e a tutti i presenti, Trigilio ha esternato il proprio *"motivo certamente di gioia e di orgoglio essere qui con voi per l'inaugurazione della nuova motobarca. Essa è già la terza realizzata da quando il Gruppo Ormeggiatori di Augusta, onde essere pronto alle sfide che il mercato del lavoro portuale prima o poi di certo presenterà, ha deciso, oltre all'adozione di altre misure, anche di rinnovare il proprio parco mezzi nautici.*



Questa barca è stata anch'essa realizzata dal Cantiere Tripesce di Vada-Rosignano Marittimo, provincia di Livorno, cui vanno i nostri sentimenti di stima per l'alta professionalità profusa durante la sua costruzione e la costante disponibilità dimostrata nei rapporti umani. Essa è stata voluta da tutti noi ormeggiatori e dunque non cito nessuno in particolare. Ovviamente faccio però la dovuta eccezione dicendo che la motobarca si chiama 'Rosario C.', come il nostro caro collega tragicamente caduto sul lavoro nel gennaio del 2009 e che in maniera particolare ha creduto e contribuito alla sua realizzazione. Infine, ma non per importanza, desidero esprimere particolari ringraziamenti all'Autorità marittima,all'Autorità portuale, al Sindaco, all'Angopi e l'Agci per il loro costante supporto ed incoraggiamento".

Come detto dal capogruppo degli ormeggiatori, il mezzo nautico è stato realizzato presso i cantieri 'Tripesce', specialista in barche da lavoro. Si tratta della TR42 L l'ultima e maggiore imbarcazione della categoria, il cui primo esemplare è stato varato in marzo 2010. Grazie alle sue dimensioni ha un'ottima abitabilità interna, le sue migliori doti sono la tenuta di mare e la stabilità in navigazione.

Nel suo breve discorso il comandante della Capitaneria di porto, Capitano di Vascello (CP) Salvatore Gravante (sostituito il successivo 11 ottobre dal pari grado Francesco Frisone), si è complimentato con il Gruppo ormeggiatori per la nuova realizzazione augurandogli un futuro pieno di lavoro. "Credo che il porto di Augusta - ha affermato - abbia tutte le carte in regola per ripartire alla grande. Quando lascerò Augusta mi porterò dietro un buon ricordo della mia permanenza, unico neo la morte di Rosario Cardile"; cui i presenti hanno tributato un lungo applauso.

La benedizione della motobarca è stata impartita da Padre Giuseppe Mazzotta: "dietro le barche - ha affermato - ci stanno le persone. Quelle che le hanno costruite e quelle che le utilizzano. Questo è un momento difficile per l'economia, ma deve anche essere un momento di speranza per il futuro". È poi seguita la tradizionale, beneaugurante bottiglia di spumante che, infranta, ha bagnato la coperta dell'imbarcazione.

A fianco della motobarca degli ormeggiatori, una medesima breve cerimonia ha inaugurato il nuovo battello della Guardia Costiera GCA79. Si tratta di un battello a scafo rigido lungo 9,40 metri e largo 3 ed equipaggiato con due motori per un totale di 500 cv che sviluppano una velocità di 42 nodi. Il battello ha un'autonomia di 300 miglia alla massima velocità; si tratta di un moderno mezzo dotato della massima maneggevolezza, che consentirà agli uomini della Guardia costiera una maggiore velocità di intervento. Il battello servirà per migliorare l'attività di vigilanza lungo la costa per il controllo in materia di diporto e soprattutto della pesca in quanto la massima manovrabilità del battello e il suo ridotto pescaggio consentiranno di raggiungere le barche da pesca da frodo anche in bassi fondali.

Nelle foto: benedizione della motobarca dedicata all'ormeggiatore Rosario Cardile; i suoi colleghi di lavoro; la motobarca in tutti i suoi 13 metri di lunghezza; ufficiali della Capitaneria di porto – Guardia costiera di Augusta accolgono il battello 'GCA79' a loro destinato.





ORMEGGIATORI MARINELLI IN PLANCIA PER PROVE DI NAVIGAZIONE

Ufficiali di manovra nel traghetto 'Superfast'

Prove di macchina e di navigazione per il ferry-cruise 'Superfast II', 25 mila tonnellate di stazza lorda, 199 metri di lunghezza, costruito mesi addietro nello stabilimento 'Nuovi Cantieri Apuania' di Marina di Carrara per conto della 'Grimaldi Holding'. Le prove dell'unità si sono svolte nell'alto mar Tirreno, con partenza dal bacino galleggiante della Spezia, poi sulla rotta tra Genova e l'isola della Gorgona. Normali prove, dunque. Ma un pò speciali per gli ormeggiatori del Gruppo del porto di Marina di Carrara. Speciali perché due di loro sono stati 'arruolati' dalla direzione tecnica dei cantieri Apuania e imbarcati quali 'ufficiali di manovra', ovvero incaricati a dirigere dalla plancia di comando tutta la gamma dei movimenti tipici delle navi: ormeggi, disormeggi e quant'altro soprattutto di natura portuale.

L'incarico è stato accolto dagli ormeggiatori con particolare soddisfazione, specialmente per il risvolto della professionalità marinaresca in esso insito. Ma altrettanto compiacimento è sopravvenuto per la richiesta di tale incarico, ennesimo riscontro per il Gruppo del porto marinello della considerazione riscossa nella direzione tecnica del cantiere navale. Considerazione ripetutamente dimostrata in altre diverse evenienze e già pochi giorni antecedenti le prove del 'Superfast II' ribadita da un importante e delicato incarico.

La direzione tecnica dell'Apuania aveva affidato agli ormeggiatori il compito dell'ammaino scialuppe, operazione che si era prolungata per una settimana, ovviamente, senza alcuna ripercussione nei compiti istituzionali del Gruppo, come del resto avvenuto durante le prove di navigazione. In particolare, per i controlli alle scialuppe gli ormeggiatori doveva ottemperare a una serie di azioni. Tra queste, ripetutamente, la simulazione degli equilibri, lo sgancio, le prove in mare, il riaggancio e il fissaggio a bordo. In sintesi, una significativa prova di fiducia nelle fondamentali predisposizioni atte alla prevenzione e salvaguardia della vita umana in mare.





Nelle foto. Tre immagini delle prove in navigazione della Superfast II: nel 'Golfo dei Poeti', all'uscita del bacino galleggiante della Spezia, in rotta sotto costa.

E se la draga s'insabbia?

Quando qualche mese fa la Capitaneria di porto di Marina di Carrara chiese l'intervento di ormeggiatori e rimorchiatori fu chiaro che questi ultimi avrebbero potuto far ben poco per trarre fuori dai guai una draga insabbiata sulla spiaggia che stava rimpasciando. E fu altrettanto chiaro che le cattive condi-meteo e soprattutto il basso fondale su cui si trovava la draga avrebbero consentito solamente ai mezzi nautici del Gruppo ormeggiatori di portare aiuto. E fu così che salpò 'Alfatut', che venne, vide e risolse. Ovvero, la potenza e il limitato pescaggio della motobarca e la perizia degli ormeggiatori poterono far sì che s'individuasse il canale giusto, si stendesse un cavo di rimorchio tra Alfatut e draga e che questa si spostasse quel tanto che bastava alle macchine di muoverla e poi consentirle di raggiungere il porto con i propri mezzi.



Monfalcone,

quando la bora viaggia sui 150



Ministero
delle Infrastrutture
e dei Trasporti

Capitaneria di Porto di Monfalcone
Servizio Sicurezza della Navigazione e Portuale
Sezione Tecnica – Sicurezza e Difesa Portuale

Monfalcone, 29.12.2009

Da: COMPAMARE MONFALCONE
A: PILOTI MONFALCONE
GRUPPO ORMEGGIATORI DI MONFALCONE
RIMORCHIATORI MONFALCONE

Argomento:

Disormeggio di emergenza M/V Fides

In occasione delle condizioni meteorologiche sfavorevoli che per giorni hanno interessato le coste giuliane anche il Porto di Monfalcone, ho avuto modo di apprezzare l'eccellente operatività dimostrata in occasione dell'evento che ha interessato la Nave Fides.
Pertanto esprimo il mio vivo apprezzamento a tutti coloro che in tale occasione hanno prestato la loro opera per concorrere alla risoluzione ottimale dell'emergenza, evidenziando - a vario titolo – un'esemplare unità di intenti, dedizione al lavoro, professionalità e senso di responsabilità, elementi fondamentali per lo sviluppo del Porto di Monfalcone.

IL COMANDANTE
C.F. (CP) Giuseppe ROMANO



L'EMERGENZA 'FIDES' NEL RAPPORTO DEL CAPOGRUPPO ORMEGGIATORI DI MONFALCONE

E l'ultimo cavo fu tagliato

Guardando le foto di queste pagine, pare di udirlo l'ululato maligno del vento di bora che ha investito il porto di Monfalcone. E lo si 'vede' ben chiaro nella sua perfidia in quei cavi d'ormeggio al limite di rottura; anzi, per alcuni di essi già oltre. Eppure i pericoli provocati dai colpi di vento si debbono rintuzzare, anche a costo dell'incolumità personale, che la frustata assassina di un cavo spezzato non si sà dove si abbatta e tranci. Come neppure è dato sapere - prima - se quell'ultimo cavo che si dovrà tagliare - come raccontato nel rapporto del capogruppo degli ormeggiatori - si strapperà una frazione di secondo prima di essere reciso.







RAPPORTO - EMERGENZA
M/V FIDES 14 DICEMBRE 2009

Ore 00.10: chiama prima la Capitaneria di Porto, poi un pilota del porto avvisandoci che la motonave Fides si allargava e aveva bisogno di assistenza. Alle 00.30 siamo in banchina a disposizione del pilota e del comandante della nave. Aspettiamo il rimorchiatore, la nave viene messa in sicurezza e rimaniamo in attesa ordini dal Comando nave. Alle 01.30 il Comando nave ci libera.
Ore 08.10: ci richiama il pilota e subito dopo la Capitaneria di Porto; ci dicono che la Fides stava rompendo gli ormeggi; alle ore 08.20 siamo tutti in ufficio e alle 08.25 siamo in banchina. la nave aveva già tutti i cavi di prua rotti ed era quasi in andana con la rampa giù, i cavi di poppa e due springs di poppa. Poco dopo saltava uno spring.
Verso le 09.00 la nave cominciava ad scarrocciare con la possibilità di andare a finire con la rampa sulle bitte. La nave decide di lasciare il porto e alza la rampa. In quel momento la nave si allontanava dalla banchina e così facendo iniziavano a rompersi i cavi di poppa.
Con enorme fatica, con i cavi che andavano in tensione, velocemente ogni volta che l'equipaggio riusciva a lascarli noi li scappellavamo. Altri si strappavano e l'ultimo, non riuscendo più a scappellarlo, lo tagliavamo. Alle ore 09.40 la Fides, libera, lasciava il porto, mentre il vento di bora soffiava a circa 100 km/h, con raffiche cronometrate a 155 km/h!

Il capogruppo
Giorgio Tanzariello

Monfalcone,



e poi, il maltempo concesse il bis



Ministero
delle Infrastrutture
e dei Trasporti
Capitaneria di Porto
di Monfalcone
Servizio Sicurezza
della Navigazione e Portuale
Sezione Tecnica – Sicurezza e Difesa Portuale

Al Gruppo Ormeggiatori del Porto di Monfalcone
E p.c. ANGOPI Roma

Argomento: Porto di Monfalcone - condizioni meteorologiche avverse

In relazione alle condizioni meteorologiche particolarmente avverse che hanno interessato le coste giuliane ed anche in particolare lo scalo monfalconese nel corso delle giornate 9 e 10 marzo u.s., ho avuto modo di apprezzare l'eccellente operatività e professionalità dimostrata da codesto Gruppo ormeggiatori del Porto di Monfalcone.

Pertanto esprimo il mio vivo apprezzamento agli Ormeggiatori di servizio che in tale occasione hanno prestato la loro opera per concorrere alla risoluzione ottimale delle emergenze createsi, evidenziando - a vario titolo – un'esemplare unità di intenti, dedizione al lavoro, professionalità e senso di responsabilità non disgiunta da non comune sensibilità, elementi fondamentali per lo sviluppo e la sicurezza del Porto di Monfalcone.

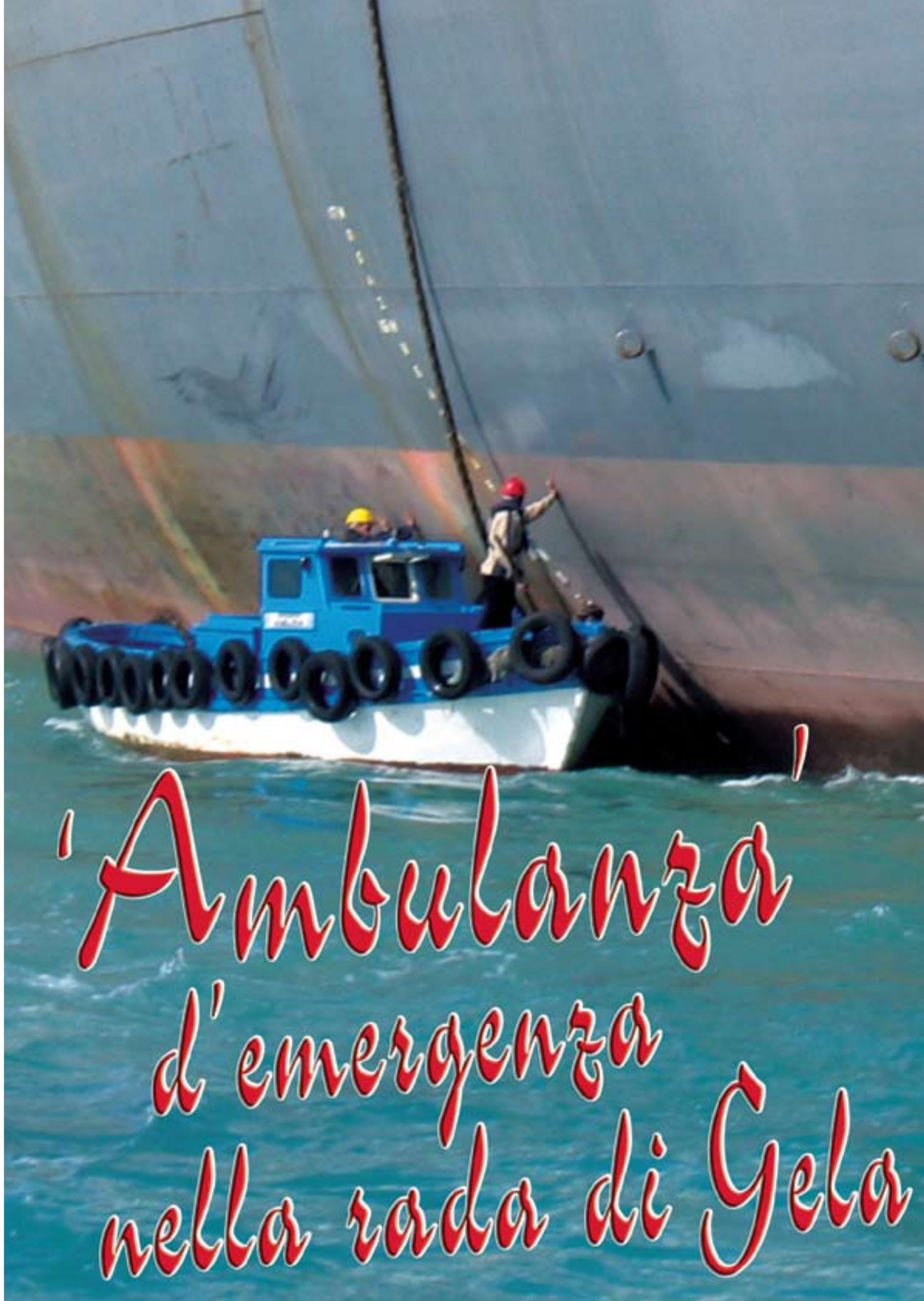
IL COMANDANTE
C.F. (CP) Giuseppe ROMANO



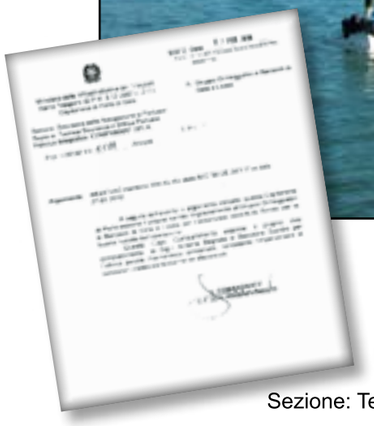


Forse avevano le tasche piene di piombo, altrimenti non si spiega perché non venissero scaraventati in mare, vista anche la direzione del vento... Fuori di scherzo, le immagini delle condizioni meteo che gli ormeggiatori monfalconesi hanno dovuto affrontare in quel 'colpo di coda' invernale meritava un plauso: cosa che il comandante della Capitaneria ha puntualmente fatto.









Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

Capitaneria di Porto di Gela
Servizio: Sicurezza
della Navigazione e Portuale
Sezione: Tecnica Sicurezza e Difesa Portuale

Gela, 02 FEB 2010

Al Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli di Gela e Licata

Argomento: MEDEVAC marittimo Win Ko Ko della M/C "BLUE SKY 1" in data 27.01.2010

A seguito dell'evento in argomento indicato, questa Capitaneria di Porto esprime il proprio sentito ringraziamento al Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli di Gela e Licata per l'essenziale contributo fornito per la buona riuscita dell'operazione.
Questo Capo Compartimento esprime il proprio vivo compiacimento ai Sig.ri Antonio Bagnato e Salvatore Scordio per l'ottima perizia marinaresca dimostrata, nonostante l'imperversare di condizioni meteo particolarmente sfavorevoli.

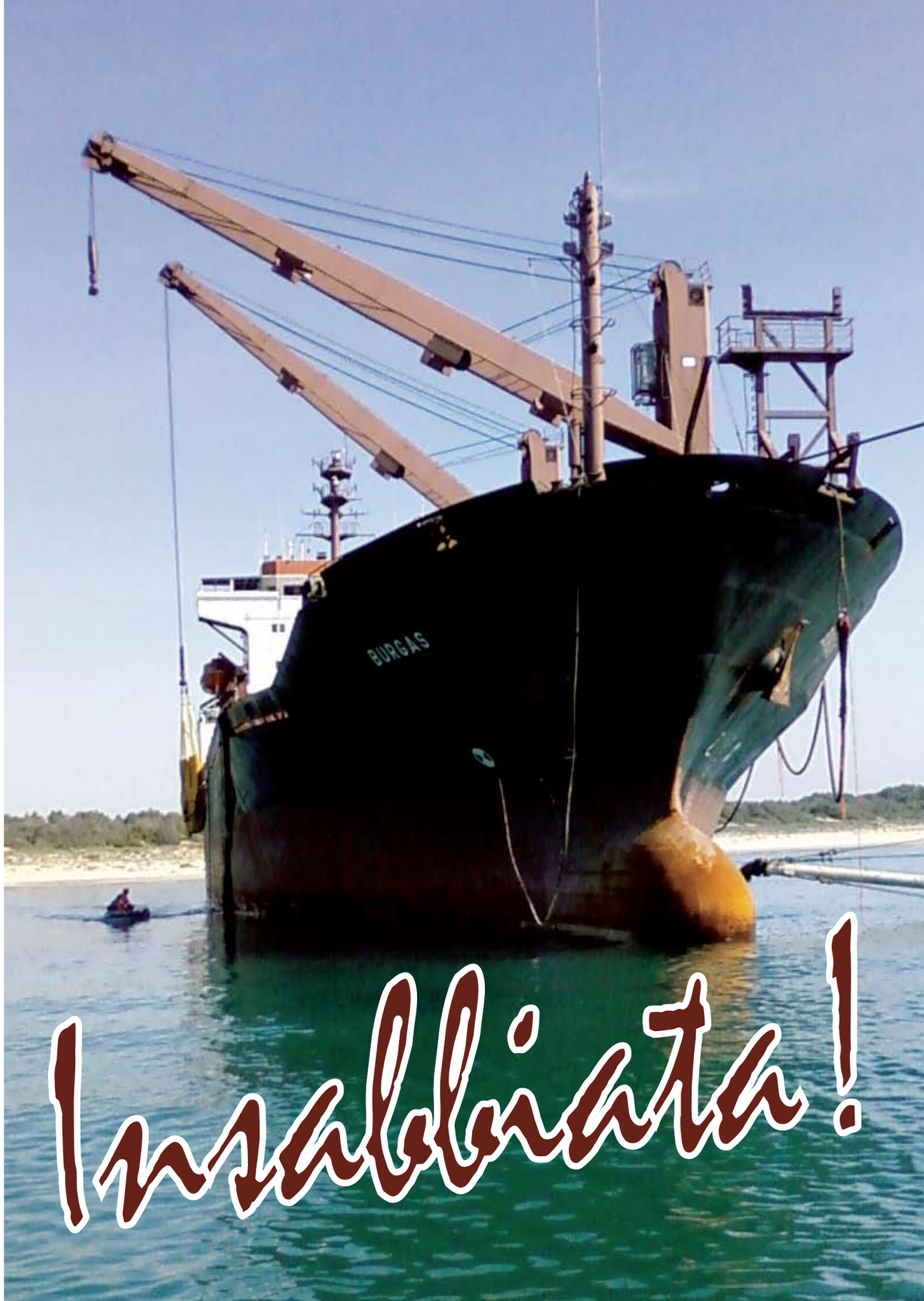
IL COMANDANTE
C.F. (CP) Rosario LORETO





Antonio Bagnato (a sin.) e Salvatore Scordio a bordo della motobarca del Gruppo di Gela

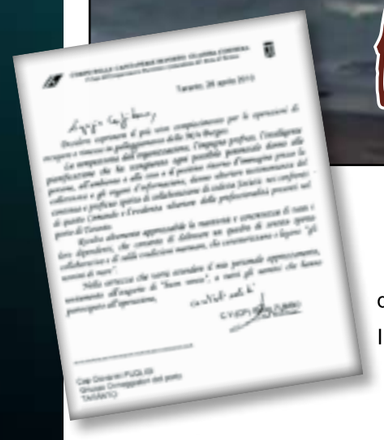
Come risulta evidente da quanto qui di lato pubblicato, il compiacimento del comandante Loreto per l'azione effettuata dagli ormeggiatori-barcaioli nella rada di Gela, qui mostrata in foto, ma quel 27 gennaio sconvolta da pessime condizioni meteo-marine, coglie un punto di particolare importanza. Nella sua sinteticità sottolinea, infatti, 'l'ottima perizia marinaresca' dei protagonisti dell'evento.
I fatti raccontano di un marittimo di nazionalità asiatica bisognoso di urgente ricovero ospedaliero. La motocisterna 'Blue Sky' su cui è imbarcato sta transitando al largo della costa meridionale della Sicilia. Il comandante decide di far rotta su Gela, chiede assistenza e si ferma in rada. Da terra si organizza il soccorso. Ma le condizioni del mare sono però tali da non consentire né l'uscita di battelli né ancor meno di far decollare un elicottero. A prendere il mare ci riusciranno, invece, due uomini del Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Gela e Licata, provetti marinai, appunto. A bordo di una motobarca del Gruppo adibita al trasporto di passeggeri - per l'occasione assunta al ruolo di ambulanza del mare - riescono a raggiungere la nave ferma in rada, a farsi trasbordare il paziente a bordo della motobarca, rientrare in porto dov'erano in attesa gli infermieri e affidare il marittimo al servizio sanitario



CASTELLANETA MARINA RILASCIA LA 'BURGAS' SPIAGGIATA



E il 25 aprile fu una doppia festa di Liberazione



l'encomio

Corpo delle Capitanerie
di Porto - Guardia Costiera

Il Capo del Compartimento
Marittimo e Comandante
del Porto di Taranto

Taranto, 26 APR 2010

Al Gruppo Ormeggiatori del Porto
di Taranto - Cap. Giovanni Puglisi

Egregio Capitano,

Desidero esprimere il più vivo compiacimento per le operazioni di recupero e rimessa rimessa in galleggiamento della M/n Burgas. La tempestività dell'organizzazione, l'impegno profuso, l'intelligente pianificazione che ha scongiurato ogni possibile potenziale danno alle persone, all'ambiente e alle cose e il positivo ritorno d'immagine presso la collettività e gli organi d'informazione, danno ulteriore testimonianza del continuo e proficuo spirito di collaborazione di codeste Società nei confronti di questo Comando e l'evidenza ulteriore delle professionalità presenti nel porto di Taranto. Risulta altamente apprezzabile la reattività e concretezza di tutti i loro dipendenti, che consente di delineare un quadro di sentito spirito collaborativo e di salde tradizioni marinare, che caratterizzano e legano "gli uomini di mare". Nella certezza che vorrà estendere il mio personale apprezzamento, unitamente all'augurio di "buon vento", a tutti gli uomini che hanno partecipato all'operazione.

C.V. (CP) Paolo ZUMBO

la cronaca

Infine, dopo 47 giorni di prigionia, domenica 25 aprile 2010 fu festa di Liberazione anche per la 'Burgas'. E fu così che, tra applausi e soprattutto sospiri di sollievo per averne scongiurato il minaccioso profilarsi della demolizione in loco, la nave bulgara, al traino di due potenti rimorchiatori potè raggiungere il sicuro rifugio delle banchine portuali di Taranto, abbandonando l'incomoda quanto spettacolare posizione nella spiaggia di Castellaneta Marina. Il cui arenile sabbioso, con il passare dei giorni e con i passaparola, era divenuto un'attrattiva turistica, affollato da curiosi sbalorditi da quell'enorme cetaceo di ferro spiaggiato da un violento fortunale e perfino sorvolato da deltaplanisti muniti di videocamera.

Ma al di là delle leziosità di cui sopra, concesse dal riscontro che l'intera vicenda non ebbe a dover lamentare soverchi danni per l'ambiente, le cose e le persone in particolare, il fatto attesta soprattutto la perizia professionale evidenziata in quel frangente, concluso con successo, ma che avrebbe potuto creare danni quanto meno ambientali se non debitamente affrontato e risolto. Come opportunamente sottolineato dal comandante della Capitaneria di porto di Taranto Paolo Zumbo nel suo messaggio di 'compiacimento per le operazioni di recupero e rimessa in galleggiamento' inviato ai servizi tecnico nautici del porto che con 'continuo e proficuo spirito di collaborazione' nei confronti dell'Autorità marittima avevano preso parte alle operazioni di disincaglio.



La disavventura della nave portarinfuse 'Burgas' - bandiera bulgara, 7455 tsl, lunghezza 123 metri, 19 membri d'equipaggio - inizia nella notte tra il 9 e il 10 marzo. L'unità, vuota e in attesa di ordini si trova alla fonda nella rada del Mar Grande, a un miglio dalla costa. È investita da una bufera di inusitata violenza per il mare Ionio, con mare forza 7 e vento a 40 nodi. Nonostante gli avvertimenti della Capitaneria l'equipaggio non corre ai ripari in tempo: la nave si disancora, scarroccia velocemente e finisce per arenarsi nella sabbia della spiaggia di Castellaneta Marina: su un fondale di cinque metri a una cinquantina di metri dalla riva; si trova in posizione parallela alla spiaggia e fortunatamente non è sbandata. Sfortunatamente, invece, il perdurare del maltempo e le correnti le formano una sorta di cintura sabbiosa che ne complicherà di molto la possibilità di manovra.

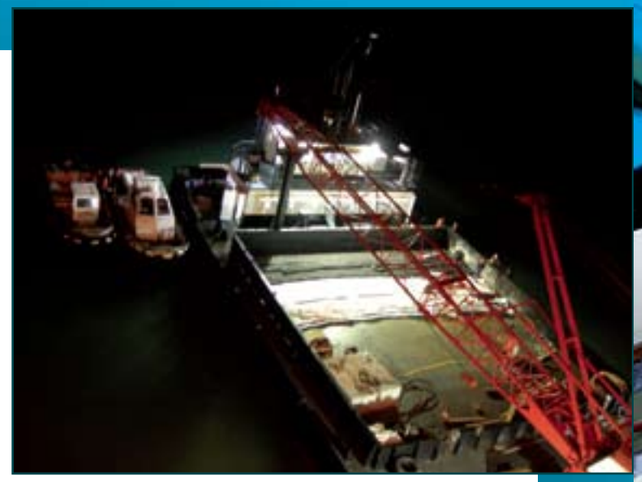
La manovra per far volgere la nave al mare ovvero il suo roteare di almeno 70 gradi affinché possa essere trainata dai rimorchiatori è essenziale per i tecnici della 'Svitzer Salvage Bv', impresa olandese di recuperi marittimi, chiamata dall'armatore per effettuare il disarenaggio (che, a sua volta, chiama il Gruppo ormeggiatori del porto di Taranto e la 'Rimorchiatori Napoletani', già suoi più che professionalmente soddisfacenti partner in una precedente operazione di disincaglio avvenuta sempre nel mare di Taranto). Ma la



cintura di sabbia non lo consente e i tentativi vanno a vuoto, nonostante si attendano maree e vento favorevoli e il prodigarsi delle squadre di ormeggiatori con loro motobarche e dei due rimorchiatori: il 'Magna Grecia' e il 'Cherodi' di freschissimo varo (5500 bhp, 73 – 76 bollard pull), primo dei tre nuovi destinati al porto di Taranto.

Riallacciandosi allo spirito di collaborazione ricordato dal comandante Zumbo - la cui Capitaneria di porto è sempre stata vigile punto di riferimento dell'intera operazione - giova riferire un particolare di cronaca meno minuzia di quanto potrebbe apparire. Si tratta di uno dei vari tentativi compiuti di far volgere la nave, ma andati a vuoto. Si è in attesa delle sei del pomeriggio, ora di massimo picco del vento da sud-ovest e della conseguente risacca. Ma già da alcune ore ormeggiatori e rimorchiatori stanno attendendo l'appuntamento col favore di vento e mare. E aspettano il momento propizio all'operazione di trazione tenendo bene in tensione il cavo tra la Burgas e il Magna Grecia, cavo posizionato molto tempo prima dell'ipotetico traino e successivamente mantenuto in stand-by sino al sopraggiungere di vento e risacca.

Vinificati gli sforzi per fare uscire dalla sabbia la nave con i soli mezzi tradizionale si deve infine ricorrere al 'Salamander', sorta di idrovora, fatta giungere dall'Olanda su richiesta di Svitzer Salvage. Per mezzo di bracci aspiratori, capaci di 'pescare' acqua e sabbia attorno e sotto lo scafo della nave e depositarle venticinque metri più in là, l'impianto procurerà un tirante d'acqua atto a far compiere una sufficiente manovra alla Burgas e scaverà un 'corridoio' sul fondale sabbioso tale da consentirne il successivo rimorchio. Tutte cose finalmente andate a buon segno, nonostante qualche rallentamento per marginali intoppi. Ma infine, alle ore 15 del 25 aprile, giunge il giorno della Liberazione, quando, finalmente, la 'prigioniera' potrà sciogliersi dall'asfisiante abbraccio sabbioso.





Curiosando da terra e cielo



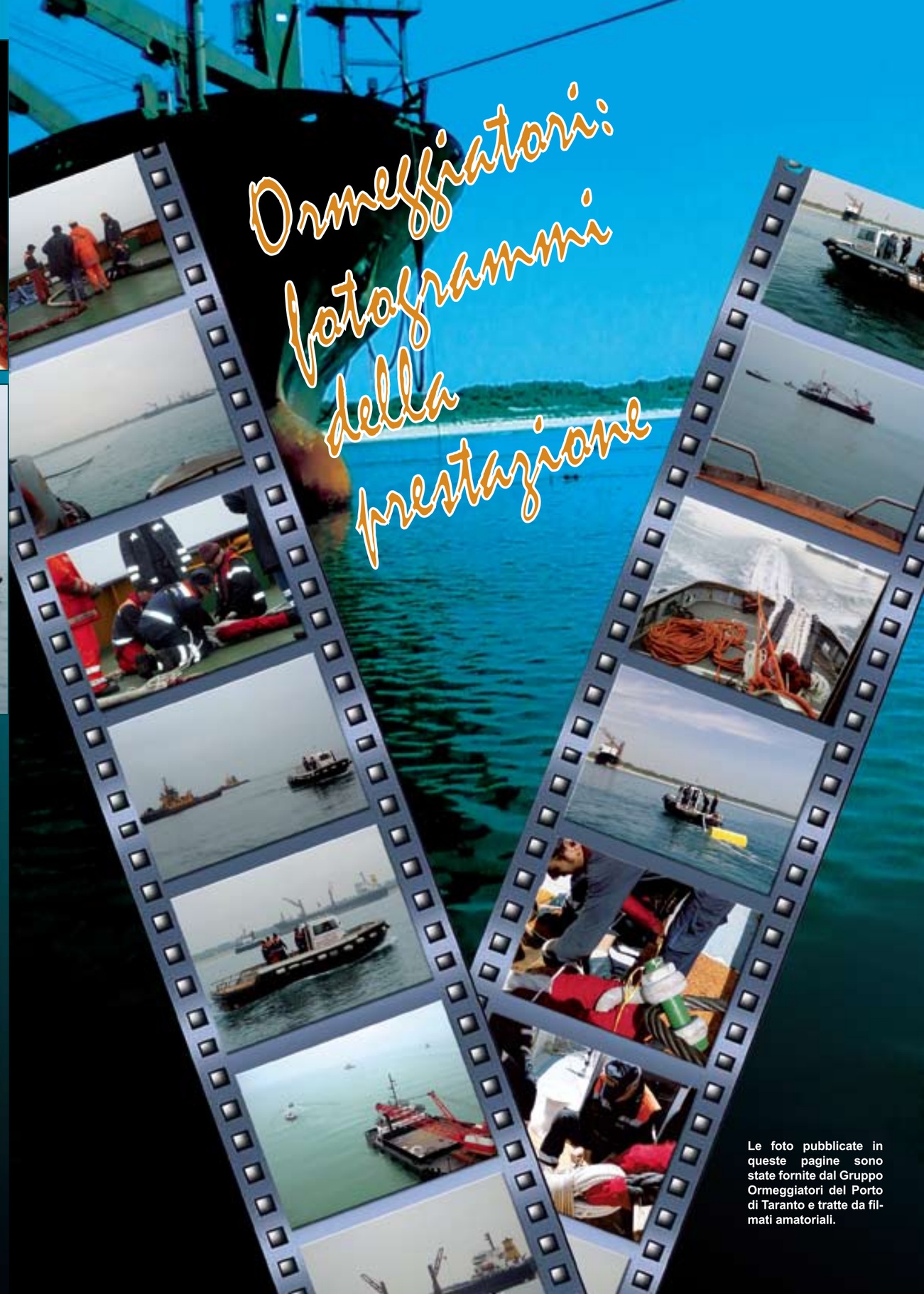








Ormeggiatori: fotogrammi della prestazione



Le foto pubblicate in queste pagine sono state fornite dal Gruppo Ormeggiatori del Porto di Taranto e tratte da filmati amatoriali.

gli ormeggiatori

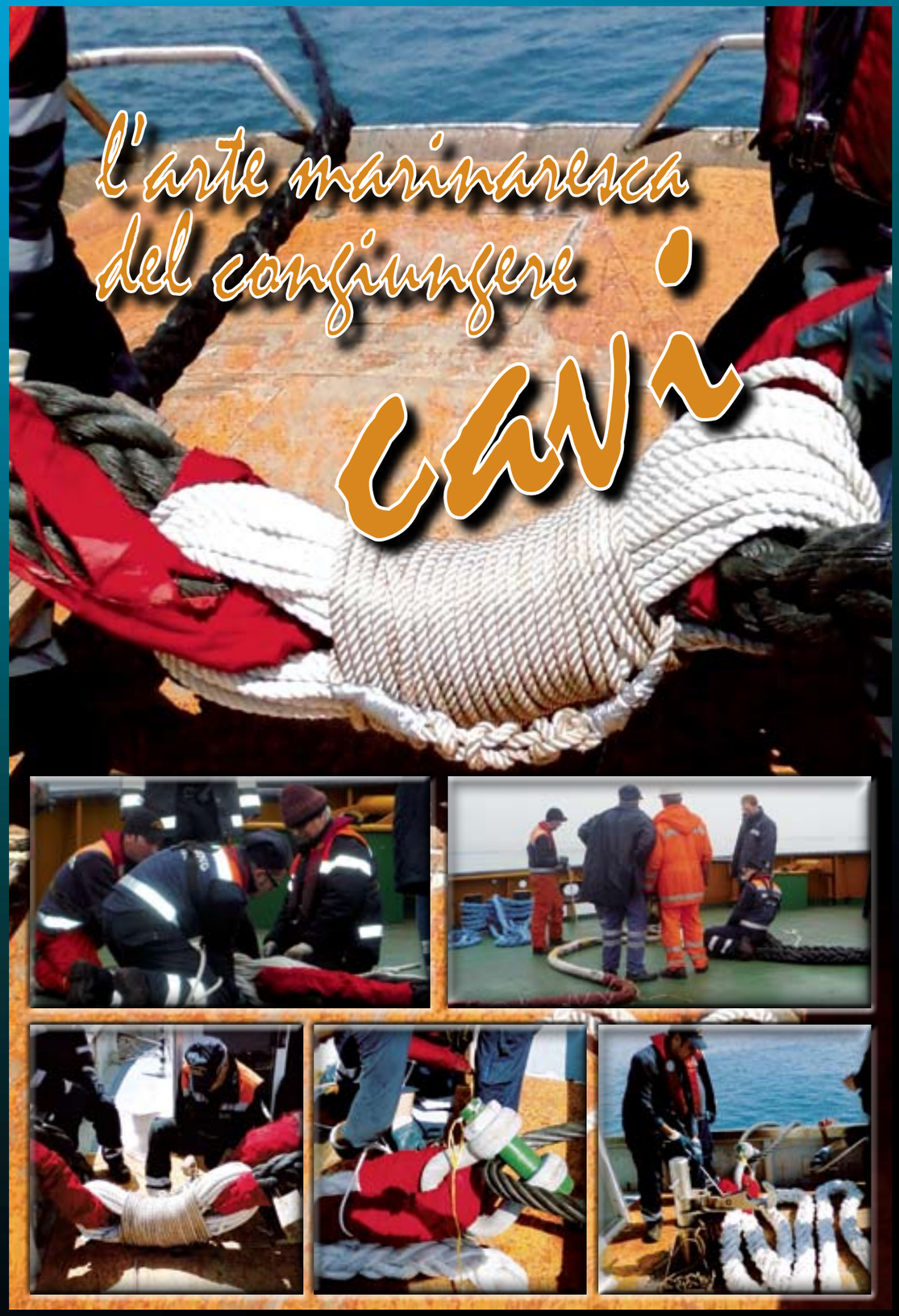
L'esperienza marinaresca applicata alla precisione matematica sulla resistenza allo strappo. Così, semplificandone il concetto, Giovanni Puglisi traduce quanto tecnicamente sviluppato dagli ormeggiatori nella loro complessa incombenza di unire tra loro due o anche tre cavi di nylon di 88 – 90 millimetri di diametro, lunghi duecento metri ciascuno, applicando legature particolari per saldezza delle gasse, per di più effettuate sulle motobarche, in mare aperto per motivi logistici imposti dalla distesa lunga quattrocento o seicento metri, di cui gli alcuni dettagli fotografici pubblicati nella pagina successiva. È una delle attività affidate dalla 'Svitzer Salvage Bv' al Gruppo ormeggiatori del porto di Taranto, di cui Puglisi è capogruppo e presidente.

L'impresa olandese incaricata da trarre fuori dai guai la bulk-carrier Burgas aveva ingaggiato uomini e mezzi nautici del Gruppo ormeggiatori nonché della 'Rimorchiatori Napoletani' sulla scorta della completa affidabilità professionale e tecnica appurata a suo tempo in occasione di una loro precedente collaborazione nello stesso mare di Taranto. Quando cioè, una decina di anni fa, la petroliera 'Brezza' finì in secca presso l'isola di San Pietro, all'imboccatura del porto, e la Svitzer Salvage, anche allora incaricata del difficoltoso disincaglio della nave, si avvalse dell'opera degli ormeggiatori e rimorchiatori locali, traendone risultati più che positivi. Sempre, ovviamente, sotto il coordinamento e la regia della Capitaneria di porto – Guardia costiera.

Nei 47 giorni intercorsi tra l'insabbiamento della portarinfuse romena e la fine della sua odissea gli ormeggiatori del Gruppo di Taranto sono intervenuti per lo più con squadre di otto uomini. Mentre, a seconda delle esigenze, ma sempre all'altezza delle incombenze da espletare, le motobarche impiegate variavano da due a tre, in andirivieni nelle dieci miglia che separano la loro sede di ormeggio al litorale di Castellaneta Marina. E ciò per diverse giornate, ma soprattutto anche per svariate notti e in condizioni di mare molto difficili, se non estreme, poiché i tentativi di disincaglio si dovevano condurre con vento e marea favorevole, condizioni che avvenivano soprattutto in orari notturni.

Oltre alle particolari legature dei cavi approntate su motobarche e filati in mare (e si doveva poi anche vigilare affinché i cavi galleggianti non incocciassero le barche da pesca che frequentavano quel tratto di costa assai ricco di prede) diverse altre erano le incombenze assegnate agli ormeggiatori. Tra le più importanti sono da annoverare tutti i generi di connessioni: Ovvero, lo stendere di quelle centinaia di metri di cavi anzidetti - ma anche gli ancora più impegnativi cavi di acciaio 'calibro' 42 – 44 millimetri - tra la nave e i rimorchiatori (impediti nell'avvicinamento alla Burgas a causa del loro pescaggio) e a quant'altro si dovesse collegare; compresi i particolari ancorotti, che la 'Svitzer' aveva fatto appositamente giungere dall'Olanda.





Coreografie d'ormeggio sul proscenio di Filicudi



A.N.G.O.P.I.

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
GRUPPI ORMEGGIATORI e BARCAIOLI
dei PORTI ITALIANI

gruppi aderenti

GRUPPO ORMEGGIATORI ANCONA
GRUPPO ORMEGGIATORI ARBATAX
GRUPPO BARCAIOLI AUGUSTA
GRUPPO ORMEGGIATORI AUGUSTA
GRUPPO ORMEGGIATORI BARLETTA MANFREDONIA
GRUPPO ORMEGGIATORI BARI
GRUPPO ORMEGGIATORI BRINDISI
GRUPPO ORMEGGIATORI CAGLIARI
GRUPPO ORMEGGIATORI CAPRI
GRUPPO ORMEGGIATORI CARLOFORTE
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI SORRENTO-CASTELLAMMARE STABIA-TORRE ANNUNZIATA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI CATANIA-RIPOSTO
GRUPPO ORMEGGIATORI CHIOGGIA
GRUPPO ORMEGGIATORI CIVITAVECCHIA
GRUPPO ORMEGGIATORI CROTONE
GRUPPO ORMEGGIATORI FIUMICINO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI GAETA-FORMIA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI GELA-LICATA
GRUPPO ANTICHI ORMEGGIATORI GENOVA
GRUPPO ORMEGGIATORI GOLFO ARANCI
GRUPPO ORMEGGIATORI ISCHIA
GRUPPO ORMEGGIATORI ISOLA ELBA
GRUPPO ORMEGGIATORI ISOLE EGADI
GRUPPO ORMEGGIATORI-BARCAIOLI ISOLE EOLIE
GRUPPO ORMEGGIATORI ISOLE TREMITI
GRUPPO ORMEGGIATORI LA SPEZIA
GRUPPO ORMEGGIATORI LIVORNO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI MARINA DI CARRARA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI MESSINA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BARCAIOLI MILAZZO
GRUPPO ORMEGGIATORI MONFALCONE-PORTO NOGARO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI NAPOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI OLBIA
SOCIETÀ ORMEGGIATORI ORISTANO
GRUPPO ORMEGGIATORI ORTONA-PESCARA
GRUPPO BARCAIOLI PALERMO
GRUPPO ORMEGGIATORI PALERMO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BARCAIOLI PIOMBINO
GRUPPO ORMEGGIATORI PORTO EMPEDOCLE
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI PORTO TORRES
GRUPPO ORMEGGIATORI PORTO VESME-SANT'ANTIOCO-CALASETTA
GRUPPO ORMEGGIATORI POZZUOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI PROCIDA
GRUPPO ORMEGGIATORI RAVENNA
GRUPPO ORMEGGIATORI REGGIO CALABRIA-GIOIA TAURO
GRUPPO ORMEGGIATORI SALERNO
GRUPPO BARCAIOLI SARROCH
GRUPPO ORMEGGIATORI SARROCH
GRUPPO ORMEGGIATORI SAVONA- VADO
GRUPPO BARCAIOLI SIRACUSA
GRUPPO ORMEGGIATORI SIRACUSA
GRUPPO ORMEGGIATORI TARANTO
GRUPPO ORMEGGIATORI TRAPANI MARSALA-MAZARA DEL VALLO
GRUPPO ORMEGGIATORI TRIESTE
GRUPPO ORMEGGIATORI USTICA
GRUPPO ORMEGGIATORI VASTO-TERMOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI VENEZIA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI LIBERI VENTOTENE-PONZA
GRUPPO ORMEGGIATORI VIBO VALENTIA MARINA