SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Intervista a Federico Rossani, comandante di armamento Seven Stars

Nicola Capuzzo · Monday, February 12th, 2024

SUPER YACHT 24 incontra Federico Rossani, comandante di armamento del cantiere di costruzione e refit Seven Stars situato sul Canale dei Navicelli, a Pisa, per approfondire con lui gli aspetti del lavoro nel comparto della nautica da diporto.

Comandante Rossani, quando ha maturato l'idea di diventare comandante di imbarcazioni da diporto?

"Dopo il diploma di perito industriale edile mi sono orientato verso questo settore; ho quindi iniziato a frequentare dei corsi e mi sono imbarcato con l'obiettivo di fare gavetta in mare per entrare nell'ambito della cantieristica. Negli anni è cresciuto in me l'interesse per la navigazione e ho continuato a studiare per conseguire i titoli per diventare comandante."

Cosa significa essere comandante di armamento in un cantiere?

"Il termine comandante utilizzato per una carriera all'interno di un cantiere ritengo che forse sia un po' 'amplificato'. Lavorando in un cantiere – sia che questo operi nel refit o nella nuova produzione – mi sembrerebbe più appropriato definirci collaudatori più che comandanti. Nonostante io abbia questo titolo ritengo che il lavoro di comandante 'puro' lo svolga solo chi va per mare e naviga per interi mesi. Mi definisco quindi collaudatore o conduttore."

Quali titoli ha conseguito?

Per ora il Master 200 con patente inglese che mi consente di essere comandante su imbarcazioni fino a 200 tonnellate e di lunghezza massima 42 metri con endorsment di convalida per le barche battenti bandiera italiana e, da un anno, quella italiana per 24 metri vela e motore senza limiti dalla costa. Fra tre anni potrò fare l'esame per la patente di navi da diporto che corrisponde al massimo livello di titolo italiano. Ed è questo il mio obiettivo: con quel titolo, nel caso che il cantiere costruisca uno yacht da 70 metri, potrei comandarlo con i documenti e la targa prova del cantiere stesso. "

Il suo primo lavoro in questo ambito risale a oltre cinque anni fa presso un cantiere terzista, cosa prevedeva a livello di operazioni?

“Il cantiere produceva soprattutto i Bluegame (Sanlorenzo), yacht fino a 70 piedi, ed il mio ruolo di comandante di armamento prevedeva, nella fase finale del varo della barca, di provvedere a tutta l’organizzazione delle prove in mare e, soprattutto, il mettere in atto tutte le misure di sicurezza nei confronti dei tecnici che venivano a bordo per effettuare queste prove. In questo ambito tutte le questioni erano delegate a me e ne ero responsabile; questa è stata la mia gavetta per cinque anni.”

Cosa l’ha portata circa due mesi fa al cantiere di costruzione e refit Seven Stars, e quali aspettative ha?

“Avevo voglia di fare nuove esperienze e la Seven Stars mi ha dato la sensazione di essere un cantiere in forte crescita; è una realtà che mi piace molto. Qui inoltre ci sono imbarcazioni molto più grandi rispetto ai 70 piedi o altre barche di refit che ho comandato. Sono sempre stato molto desideroso di imparare e per questo mi sono sempre affiancato a chi aveva esperienza per cercare di acquisire il massimo delle conoscenze. Per me questa è una sfida personale che ha come obiettivo quello di prendere la patente di navi da diporto, quindi il massimo titolo che si può conseguire a livello diportistico e di cantieri, e questo potrebbe essere il mio traguardo. Questo cantiere mi permette di stare a contatto con veri esperti in quel senso: comandare una barca di 25 metri è molto diverso dal comandarne una di 60.”

Quali occasioni ha avuto finora per aumentare questo tipo di competenze?

“Il mio compito su queste imbarcazioni è soprattutto orientato alla sicurezza, che, a mio parere, è una parte fondamentale nella fase delle prove in mare. Al di là della situazione estrema dell’abbandono della nave, i corsi di Basic Safety Training che ho superato e i training a cui ho partecipato per lavorare sulle barche si concentrano soprattutto sull’antincendio, sul primo soccorso, sul Gmdss per le radiocomunicazioni di problematiche occorse in mare. Fra i superyacht ad oggi ho comandato un 25 metri Maiora che era in cantiere per un refit completo, e un nuovissimo 32 metri Azimut Grande. Tra l’altro essere comandante di armamento in un cantiere come questo significa aver sempre la possibilità di lavorare su barche diverse, ciascuna con risposta alle manovre e guidabilità diverse, c’è quindi bisogno di mettere molta attenzione e molta precisione sul tratto di navigazione e sugli ormeggi. Tutto questo, che segue ogni volta a una fase preparatoria di studio sulle particolarità della nuova barca, unitamente a tecnici specializzati, è per me acquisizione di conoscenza ed esperienza, ed è molto appagante.”

Ritiene che questi corsi siano sufficienti per la sicurezza dell’equipaggio e della nave?

“Nell’attività delle prove in mare, soprattutto nell’ambito delle nuove costruzioni, ritengo che anche i tecnici dovrebbero avere un’informazione di base sulle tecniche di sicurezza che ci sono a bordo. In un caso di emergenza a bordo naturalmente io conosco tutte le azioni che devono essere eseguite, ma i vari tecnici – fra cui possono esserci un falegname, un carpentiere, un meccanico, un informatico – non sono tenuti a saperle. E anche se è vero che prima della partenza tengo un briefing per spiegare loro tutto il possibile, in una eventuale situazione di emergenza in una barca di 30 metri, dove magari ci sono 30 persone a bordo, potrebbero verificarsi momenti di panico evitabili se tutti i presenti avessero questa preparazione di base.”

Le è mai capitata questa esperienza?

“Fortunatamente no, ma ho ascoltato le esperienze di altri comandanti; può infatti succedere che le barche oggi, dominate dall’elettronica, magari nuove e appena uscite dal cantiere, presentino qualche problema in mare. In queste storie non era successo niente di particolarmente pericoloso,

ma è chiaro che molto può dipendere dal carattere delle persone a bordo, più o meno portate a spaventarsi, e quindi essere preparati aiuta a far gestire al meglio la situazione."

Nel briefing cosa viene spiegato in particolare?

"Se le persone che vengono a bordo per una prova in mare fanno parte dell'equipaggio, nel briefing cerco di dare loro qualche tipo di compito che può essere semplicemente tenere i parabordi in manovra o, per chi magari è un pò più esperto, fare l'ormeggio e il disormeggio. A chi fra questi è meno esperto o chi non ha mai fatto una prova in mare, o ha qualche timore di andare in mare, chiedo di stare seduto vicino alla plancia. Quando invece si tratta di una nuova costruzione dove a bordo salgono persone che hanno avuto rapporti solo con il capobarca di produzione, spiego loro anche le dotazioni della barca, ad esempio le collocazione dei salvagente, o come si aprono le zattere di salvataggio. Purtroppo più di questo non si riesce a spiegare perchè spesso i vari tecnici non conoscono neanche come sono costruite le zattere. Può inoltre capitare che, fra questi, salgano a bordo anche persone che non sanno nuotare. Ecco perché ritengo che dovrebbero essere obbligatori dei corsi specifici per i tecnici di bordo che partecipano alle prove in mare delle imbarcazioni."

Quando uscite in mare per le prove quale distanza da terra potete raggiungere e quale profondità massima del mare?

"Normalmente siamo sempre sottocosta, in sicurezza. Ma quando dobbiamo fare le prove sulle ancore dobbiamo raggiungere i 100 metri di profondità marina. In quei casi possiamo essere o non essere a grande distanza dalla terra, ma il solo fatto di avere sotto di noi 100 metri di profondità a volte rende qualcuno poco entusiasta."

Qual è il suo suggerimento per una maggiore sicurezza nelle prove in mare?

"A mio parere i cantieri navali che fanno tanta produzione, fanno benissimo ad essere attenti alla sicurezza negli stabilimenti per prevenire inconvenienti, ma, appunto, dovrebbero provvedere anche a fornire formazione ai loro dipendenti tecnici che poi parteciperanno alle prove in mare. Così come sarebbe giusto che le ditte esterne avessero un attestato di questo tipo. Perché il mare è grande e pericoloso se non si conosce bene e non si è preparati."

CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT

This entry was posted on Monday, February 12th, 2024 at 7:12 pm and is filed under Yards
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.