

venerdì, 18 luglio 2014

Affittacamere

Immobiliari

Hotel

Appartamenti

Arte Gigliese

Diving

Ristoranti

Noleggio

Negozi

Servizi Mare

Visite Guidate



beyond the extraordinary™
Koh Samui, Thailand | View Details

Sotheby's
INTERNATIONAL REALTY

Dite la Vostra

Chi Riva ... Chi Parte ▾

Una Foto ... un Ricordo ▾

Webcam ▾

In linea con il Sindaco ▾

Archivio ▾

Scrivici

ACCEDI ▾



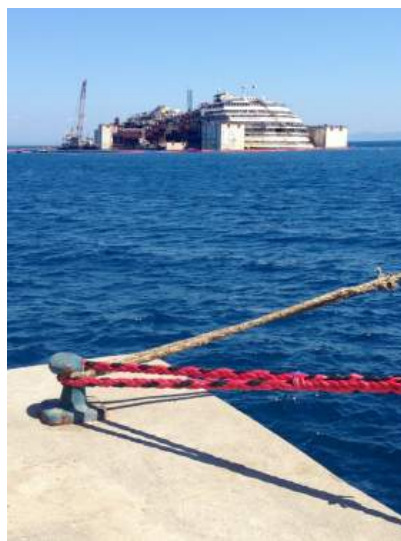
LIVE STREAMING COSTA CONCORDIA REFLOATING

Continuano le operazioni propedeutiche al rigalleggiamento finale della Costa Concordia nelle acque dell'Isola del Giglio. Nonostante il forte vento di maestrale che questa notte ha causato una interruzione delle operazioni, prosegue il lavoro dei sommozzatori per il collegamento delle ultime catene e cavi.

Restano da collegare 2 catene e 4 cavi - Attualmente restano da collegare 2 catene e 4 cavi relativi a tre dei cassoni del lato di dritta (S4, S5, S18), mentre la catena relativa al cassone S12 ha raggiunto la sua posizione finale e, nelle prossime ore, il collegamento sarà completato.

Rigalleggiamento sabato, partenza forse martedì - Mentre è previsto per sabato il rigalleggiamento finale del relitto, potrebbe slittare a martedì la partenza della Concordia dal Giglio. Lo ha detto il capo della Protezione Civile Gabrielli sottolineando che l'eventuale posticipo di 24 ore della partenza per Genova è dovuto sia alle condizioni meteo previste per lunedì sia ai rallentamenti delle operazioni di collegamento delle catene che devono sostenere i cassoni.

Di seguito 5 foto di Serena Galvani (serenagalvani.com).



La nostra Redazione, grazie alla gentile concessione dei colleghi di **YouReporter.it**, continua a seguire le operazioni attraverso una diretta streaming visibile qui in basso in alcuni momenti della giornata, oltre alle tradizionali immagini fornite 24 ore su 24 attraverso le nostre webcam.

Prova Google AdWords

google.it/adwords

Raggiungi i clienti giusti online. Crea il tuo annuncio su Google oggi



LIVE

Tag dell'articolo: [CONCORDIA](#) [REFLOATING](#) [RIMOZIONE](#)

Precedente:
Ci sono cose che fanno indignare

Successivo:
Rimozione: relazione settimanale 5 –
11 Luglio



80 COMMENTI



Pietro Rinaldi
18 luglio 2014 a 10:14

OK Diana ... Ma non mi hai detto quale è il motivo per il quale DOMANI Concordia non può essere tirata via e cominciare la procedura di rigalleggiamento (risalita di altri circa 12 m) quando è a largo !!!



Lucio Djippiù
18 luglio 2014 a 10:02

Una domanda....Ma se viene riportata, a galleggiamento, con conseguente reflusso acque interne, ed alleggerimento Sabato. E lunedì ci sarà cattivo tempo, con cosa la tengono se ci sarà forte vento?

Diana
18 luglio 2014 a 09:40



Va beh guarda, Attilio Regolo, fai come ti pare e pensa quel che vuoi. Ma sento di poter simpatizzare con questa Daniela.

Comunque sia la Concordia stamattina è "dritta" e galleggia da lunedì. Se tutto procede regolarmente e il tempo regge la settimana prossima la portiamo via.

Riguardo alle previsioni meteo non è questione di pazzia ma di obbiettività, valgono 3 giorni sicuri e 5 presunti. Di più ci vuole la palla di cristallo.

Pietro Rinaldi, la nave deve stare lì a rigalleggiare altrimenti i rimorchiatori dovrebbero essere il doppio. E' bloccata in posizione dagli anchor blocks attaccati al fondo e dai rimorchiatori che fanno da live anchors.

Aimè per l'inquinamento ci possono far ben poco. Le navi sul posto sono ben più di quei due bestioni lì. E lo sono state per due anni e mezzo non solo adesso.

Il convoglio intero di partenza sarà (a quanto so io) 4 rimorchiatori collegati di cui due escort, due navi da antinquinamento per il recupero degli olii persi, una nave da alloggio (quella bella verde militare con l'elicottero) e la famosa barca a vela davanti.... così i delfini non si spaventano...



Anders Bjorkman
18 luglio 2014 a 09:30

Sono confuso come di consueto - 18 luglio. Sembra quattro rimorchiatori stanno ancora tirando il relitto verso est e che 22 catene sono ancora collegati alla riva Giglio ovest. Secondo il T / M pianificare il relitto era ormeggiata 14 luglio dalle ancore, ma non vedo ancoraggi collegati al relitto. Poi i 22 catene sono stati scollegati e collegati a cassoni S7-S11.

In questo momento il relitto è flottante assistito da cassoni S3-S13 galleggianti in linea di galleggiamento. I cassoni forniscono circa 20 000 tonnellate di galleggiabilità.

Questi 11 cassoni pieni d'aria compressa sono poi sprofondare a 12 metri sotto l'acqua. Secondo il T / M piano tutto è pronto 21 luglio.

Ne dubito, naturalmente.



Marco Iorio
18 luglio 2014 a 09:23

Attilio Regolo:

> Amici internauti, volete sapere quello che mi sta preoccupando di più in questo momento?

No.

Ma basta!



Attilio Regolo
18 luglio 2014 a 08:05

Finalmente il Commissario del Governo ci ha riferito, dopo tante voci contrastanti, qualche dato e risultato concreto e definitivo circa l'operazione in atto nel cantiere di rimozione della Concordia al Giglio.

Il dato più significativo mi pare il finalmente accertato peso del relitto da rigalleggiare cassoni e attrezzature di contorno compresi e cioè 74.000 tonnellate.

Ma c'è qualcosa che non torna nel resto della dichiarazione.

Il Commissario riferisce di un errore di circa il 5-6% rispetto al peso preventivato di progetto, quindi del tutto accettabile date le circostanze.

Ma poi dice anche che il progetto aveva previsto un margine di errore e di sicurezza di tutta tranquillità fino al 30%.

Mi chiedo a questo punto, ma se l'errore effettivo accertato è stato di circa il 5-6% significa che era stato preventivato un peso di circa 70.000 tonn.

E se il margine d'errore massimo ammesso era il 30% significa che il peso massimo comunque ammissibile da progetto per il galleggiamento a 18.5 mt di pescaggio sarebbe dovuto essere di circa 90.000 tonn.

Qualcuno a questo punto mi può spiegare dove sono dentro o fuori la Concordia quei 90.000 mc di volumi di spinta di massima sicurezza?

Saluti e buon rigalleggiamento.

Qualcuno mi può spiegare dove stanno quelle quei 90.000



Pietro Rinaldi
18 luglio 2014 a 07:09

Ci fosse stato uno e dico uno, che abbia espresso un parere sul mio commento precedente in merito al fatto di non procedere al rigalleggiamento graduale mentre la nave viene spostata al largo !! Parliamo pure sullo smontaggio del braccio della gru, di diametro degli anelli delle catene, di quanti cavi e strand jack ci sono, di quanto pesa la nave, di quanto S1, S2 Sn è immerso o meno, delle disgrazie che possono accadere (esorcizzate da Regolo, Bjorkman etc.)



Pietro Rinaldi
18 luglio 2014 a 06:59

Vorrei regalare al comune dell'Isola del Giglio l'importo corrispondente ai litri di gasolio che stanno consumando i due rimorchiatori che tengono in tensione le cime verso il mare aperto, a titolo di rimborso per l'inquinamento dell'aria. Ad Attilio, che continua a litigare con tutti (me compreso ... ma simpaticamente), voglio comunicare che gli ritiro ufficialmente la denominazione di Blogger. Questo perché nell'ultimo periodo (quello della definizione del porto di destinazione della Concordia) il nostro Prof. è stato palesemente "fizioso" e tutti i suoi giudizi, commenti, osservazioni hanno avuto una base comune: giustificare l'errore di Costa Crociere di non aver scelto Piombino, fino ad auspicare ogni sorta di disgrazie prossime, in corso, in itinere e prevedibili in futuro !!! Tant'è che, se io fossi Nick Sloane, presiederei nella cabina comando indossando un bel salvagente e facendo opportunamente predisporre, in aggiunta alla scaletta in ferro sull'esterno prua

della Concordia anche una “biscaggina” a poppa !!



Jim Harris
18 luglio 2014 a 05:29

Concordia stava andando sempre a Genova. Ognuno è stato ingannato nel credere che sarebbe andato a Piombino o somewhere altro. Concordia non avrebbe mai potuto essere caricato sulla Dockwise Vanguard. Che avrebbe affondato due navi.

Concordia was always going to Genoa. Everyone was tricked into believing it would go to Piombino or somewhere else. Concordia was never going to be loaded on the Dockwise Vanguard. That would have sunk both ships.



Giovanni Ciriani
18 luglio 2014 a 00:49

Citazione Urs Kläger: “... mi sa che abbiano posizionato il relitto orizzontalmente nella trasversale”

Concordo; un’ipotesi a cui pensavo è che l’inclinazione per favorire l’evacuazione dell’acqua interferisse con l’allineamento dei cassoni per essere agganciati alle catene; per cui potrebbero aver raddrizzato il tutto per migliorare l’allineamento e concludere l’agganciamento.



Urs Klaeger
17 luglio 2014 a 22:43

Giovanni C, mi sa che abbiano posizionato il relitto orizzontalmente nella trasversale. Vedi il ponte al livello del mare, Da prima era inclinato verso il mare, come previsto, per facilitare l’evacuazione dell’acqua interna nella sovrastruttura.

Saluti
Urs



Maurizio Petroni
17 luglio 2014 a 22:07

Urs aveva ragione quando sosteneva che non avevamo dati sul tonnellaggio, ma nella conferenza stampa di oggi, 17 luglio, (dal minuto 3:00 circa : http://www.youreporter.it/video_Concordia_Gabrielli_slittamento_nelle_operazioni) Gabrielli riporta un valore di tonnellaggio ad oggi di 74.000 tonnellate: 4.000 tonnellate, 5-6% in più rispetto a quello previsto, cosa al momento non preoccupante perchè rientra nel margine massimo di errore di progetto (30%). Un tonnellaggio più realistico, secondo Porcellacchia, si conoscerà solo a rigalleggiamento completato, con il ponte tre asciutto.

Saluti a tutti e tifiemo per la riuscita dell’operazione.... poi avremo ancora almeno un anno per litigare sullo stato dei fondali della Gabbianara !



Giovanni Ciriani
17 luglio 2014 a 21:52

Video Vista Frontale – Giornata 4 in 117 Secondi

Mentre a meta’ giornata il cassone anteriore P1 (fiancata sinistra, destra di chi guarda) e’ appena al di sotto del riferimento dell’orizzonte, verso fine giornata **comincia ad innalzarsi (1’ e 45” filmato)**; sembrerebbe tra 1 e 2 metri.

Video Vista Laterale – Giornata 4 in 110 Secondi



Giovanni Zardoni
17 luglio 2014 a 20:43

Attilio, collegare le catene ed i cavi si sta dimostrando un lavoro più impegnativo del previsto: ma da lunedì la Concordia galleggia senza problemi, ad ascoltare le tue teorie doveva essere già colata a picco. Ma lasciamoli lavorare !!!



Attilio Regolo
17 luglio 2014 a 19:32

A volte, Diana, mi sembri proprio la sorella gemella (sempre che tu sia una donna) di Daniela Robasto (stessa osservazione precedente) pervenuta nel forum di GiglioNews per darle il cambio.

Oppure potresti essere proprio Daniela sotto falso nickname.

Dici a me che le “sparo grosse” sulle previsioni meteo quando è di fronte allo scenario mediatico mondiale lo spettacolo assai poco dignitoso di quella povera nave malconcia che finalmente viene caritatevolmente ripresa da lontano e che fa intravedere una confusione di cassoni di zavorra-galleggiamento catene cavi tubi e

martinetti mezzi fuori dall'acqua e mezzi sott'acqua in balia di un mare neanche troppo grosso a dimostrare che le previsioni per ora le ha bellamente sbagliate chi ha indotto uomini e mezzi ad avviare le operazioni di rigalleggiamento in fretta e furia con ostinata presunzione al buio e senza la necessaria copertura meteo. Dici inoltre che le previsioni meteo sono buone solo sui tre giorni e poi non trovi nulla di strano che un'operazione mastodontica e complessa come il traino di quel fortunoso convoglio navale venga condotto in mare aperto nel corso di quasi una settimana. E' proprio vero che noi italiani siamo un popolo di guerrieri...a parole.



Alessandro Iannoni
17 luglio 2014 a 18:05

Diana, sono mesi che si leggono fiumi di critiche scritte dall'utente Attilio Regolo.



Giovanni Ciriani
17 luglio 2014 a 17:23

Citazione Urs Kläger: "... quel sito potrebbe appartenere alla cospirazione tra Governo, Vaticano, RINA, Carnival, Fincantieri e tutte le pizzerie contro il povero Schettino innocente"



Anders Björkman è un veterano delle teorie cospiratorie. Ricordo che **nel suo sito nega tra le altre cose che lo sbarco sulla luna sia mai avvenuto.**: "The US/NASA Moon trips 1969-1972 were simple propaganda stunts created in Hollywood studios". Ci sono molte altre corbellerie, ad esempio il crollo delle Twin Towers l' 11-sett-2011, causato secondo lui da delle cariche esplosive piazzate all'interno. E via dicendo.



Diana
17 luglio 2014 a 17:16

Attilio Regolo ma sai quello che dici o le spari così come ti vengono?

Il fallimento delle previsioni?

le previsioni meteo valgono AL MASSIMO 5 giorni. Di solito si prendono per buone quelle di 3.

Per cui 13 Luglio/5 Agosto è assolutamente sballata.

In realtà da statistiche il periodo 20 Luglio / 10 Agosto è il migliore in quanto con onda minima, poco vento ecc. La pioggia non c'entra ovviamente.

Poi se la statistica in quanto statistica sbaglia non è nessun fallimento.

Non appena avranno finito il lavoro sul posto e ci sarà una finestra meteo adatta di almeno 5 giorni potranno partire.

Per il momento la nave è saldamente ancorata agli anchor blocks e ai rimorchiatori che fungono da live anchors. O affonda del tutto o così non va da nessuna parte.



Redazione GiglioNews
17 luglio 2014 a 16:58

La relazione è arrivata regolarmente ma avevamo deciso di interromperne la pubblicazione in quanto le notizie erano già ampiamente riportate e superate dalla cronaca di questi giorni. Nel caso interessi sarà pubblicata domani.



Attilio Regolo
17 luglio 2014 a 16:28

Dite quello che volete, ma dopo tutto quel po' po' di armamentario da "Armageddon" messo su per spostare e portar via la Concordia dal Giglio essere fermati da tre o quattro catene non ancora fissate per via del mare mosso e dal cambio settimanale dei turisti dell'isola e poi subito dopo presumibilmente nuovamente dal mare mosso rasenta il grottesco.

Mi chiedo come sia possibile che dopo questo fallimento incipiente nelle previsioni meteo della cosiddetta finestra 13 Luglio-5 Agosto si abbia il coraggio per non dire l'incoscienza di trascinare quell'ammasso semiaffondato e sbilenso da 50.000 tonnellate per mezzo mediterraneo settentrionale per quasi una settimana.



Urs Klaeger
17 luglio 2014 a 15:43

Anders, i giornalisti non chiederanno esplicazioni, come tutti di noi, hanno già informazioni aggiornate dal sito Parbuckling.

E' vero, quello sito potrebbe appartenere alla cospirazione tra Governo, Vaticano, RINA, Carnival, Fincantieri e tutte le pizzerie contro il povero Schettino innocente...

Saluti
Urs



Franco Pepe

17 luglio 2014 a 15:36

Nessuno se ne è ancora accorto: nell'euforia del rigalleggiamento si sono dimenticati di fare o inviare a Giglionews la relazione settimanale dal 5 al 11 luglio e fra poco dovrebbe essere matura quella dal 12 al 18.



Giovanni Ciriani

17 luglio 2014 a 15:03

Citazione Bjorkman: “giornalisti ... dovrebbero chiedere perché i cassoni non sono spostati verso il basso...”

Sig. Bjorkman, la risposta è già stata fornita da molte ore nel **sito TheParbucklingProject**: “... il forte vento di maestrale che questa notte ha causato una interruzione delle operazioni, prosegue il lavoro dei sommozzatori per il collegamento delle ultime catene e cavi. Attualmente restano da collegare 2 catene e 4 cavi relativi a tre dei cassoni del lato di dritta (S4, S5, S18), mentre la catena relativa al cassone S12 ha raggiunto la sua posizione finale e, nelle prossime ore, il collegamento sarà completato.”



Anders Bjorkman

17 luglio 2014 a 13:55

Oggi è Giovedì 17 luglio e il relitto Costa Concordia è ancora galleggia a 28 metri di pescaggio e 2 metri assetto in avanti. Il motivo è che 9 cassoni dritta S04 – S12 sono ancora nelle loro posizioni originali galleggianti in linea di galleggiamento.

Questi 9 cassoni devono essere spostati verso il basso di 12 metri sotto la linea di galleggiamento e fissati allo scafo con 36 catene.

Sembra che molti giornalisti stiano seguendo gli sviluppi. Essi dovrebbero chiedere perché i cassoni non sono spostati verso il basso in modo che il relitto può salire aumento di 12 metri.



Attilio Regolo

17 luglio 2014 a 12:15

A meno che non siano rimasti confinati all'interno dello scafo sommerso almeno 5-10.000 mc (perché questo è apparentemente il volume dei cassoni rimasti fuori dall'acqua al momento del primo distacco) di spazi vuoti stagni che fornirebbero spinta di galleggiamento aggiuntiva a quella esterna dei cassoni e che spiegherebbero quella “sensazione” di minor pesantezza della nave di quanto presunto.

Ma suddetta ipotesi appare difficile da confermare visto che in due anni e mezzo sono stati esplorati dai sommozzatori e dai robot subacquei tutti gli spazi possibili e accessibili della nave.

E se ci si riflette un attimo quello dei cassoni di rigalleggiamento di volume noto è davvero l'unico sistema diretto e sperimentale per accertare con adeguata precisione il peso del relitto.



Jim Harris

17 luglio 2014 a 11:25

Tutti sembrano molto contenti che la nave è stata sollevata a pochi metri. Si deve ancora essere trainato a Genova. Non contare i tuoi gufi prima che si schiudono.

Everyone seems very excited that the ship has been raised a few meters. It still has to be towed to Genoa. Don't count your owls before they hatch.



Attilio Regolo

17 luglio 2014 a 06:39

Maurizio, siamo tutti contenti che ne dicano altri amici del forum che poco prima o poco dopo questo grande problema della rimozione Concordia dal Giglio stia per essere risolto, anche se con il senno del dopo ci si sta rendendo conto che era sufficiente “meno acciaio” per portarlo a compimento.

Ce ne eravamo già accorti meravigliandoci non poco al momento del Parbuckling nel settembre dello scorso anno quando la nave venne su dal fondale su cui era reclinata quasi a 90° appoggiandosi alle piattaforme con relativa facilità.

Ne stiamo avendo presuntiva conferma dalle voci se pure ancora confuse e contrastanti in queste prime fasi del rigalleggiamento.

Ma siamo anche convinti che la squadra di salvage di Costa-T/M, tra le migliori al mondo, se non la migliore specie dopo questa ulteriore straordinaria esperienza aggiuntiva, non sia affatto responsabile di eventuali calcoli di progetto risultati nettamente sovradimensionati.

Chiunque abbia un minimo di dimestichezza con calcoli tecnici o ingegneristici sa bene infatti che i risultati dipendono sempre strettamente dalle ipotesi e i dati di base di partenza e se questi dati non dovessero corrispondere alla realtà è gioco forza che anche i risultati risulteranno irrealistici.

Saluti.



Pietro Rinaldi

17 luglio 2014 a 05:46

Concordo con Maurizio ma, nel raccomandargli "cautela" nell'auspicare festeggiamenti poiché sembra blasfemo ripeto, Non capisco perché appena sistemati i cassoni l'allontanamento di Concordia dalla Gabbianara e il graduale rigalleggiamento finale, non lo possano fare a largo, andando verso nord !!! Cosicché anche il pericolo dell'eventuale inquinamento da fuoriuscita di acque confinate sia governabile lontano dall'Isola del Giglio. Tock, tock : c'è qualcuno che ritiene di poter fare un commento (tra i tanti) di merito oppure sono un sognatore solitario !!



Maurizio Scholl
16 luglio 2014 a 23:53

Quanti commenti in pochi giorni ... oramai è andata, la Concordia è in galleggiamento e ben ormeggiata. Potremmo disquisire sull'eccesso di acciaio messo in opera ma francamente mi sembra fuori luogo. Il meteo non conforta. Per lunedì si parla di mare da molto mosso ad agitato. Partirà mercoledì suppongo. Prepariamoci ai festeggiamenti. Menu' Sudafricano in onore di Mr Sloane. Bandiera ed inno non guasterebbero. Io sono un romanticone.

Per quanto riguarda le TV sono d'accordo con Diana. Scrivono boiate a più non posso
Saluti carissimi a Tutti



Diana
16 luglio 2014 a 22:57

Concordo con quanto scritto dal sig. Pepe e comunque ho specificato COME RISPOSTA AL GALLEGGIAMENTO.
Poi, quei rimorchiatori portano roba ben più grossa e difficile E DA SOLI. Sono due da 140 tons BP davanti e due da 80 e 75 dietro. Potrebbero portare via la Sicilia. Insomma un pò di fiducia!
E inoltre non si possono dire cose solo per "sentito dire" un minimo di esperienza ci vuole.
Ho sentito tante boiate in tv ma nella realtà tutto procede normalmente, magari con dei rallentamenti chi lo sa, lo vedremo solo quando arriverà a Genova.
Io per ora so che siamo nei tempi nonostante si sia perso tanto tempo per prendere la decisione di portarla a Genova.



Giovanni Ciriani
16 luglio 2014 a 22:32

Video Vista Frontale – Giornata 3, 16 luglio, in 120 Secondi
Video Vista Laterale – Giornata 3, 16 luglio, in 111 Secondi

P.S.:
Vittorio, che piacere risentirti!



Giovanni Zardoni
16 luglio 2014 a 22:01

E' Attilio Regolo che gufa senza sosta. Io continuo a tifare per il team T/M e mi pare che tutto stia procedendo per il meglio. Secondo qualche menagramo la Concordia nemmeno sarebbe riuscita a galleggiare e sarebbe finita sul fondo marino...



Alessandro Iannoni
16 luglio 2014 a 21:07

Prima polemica xche secondo alcuni hanno difficoltà a tenerla in posizione... ora polemica in quanto qualcuno ha sentito che il relitto sembra essere più leggero del previsto. Insomma a volte mi pare che in questo forum ci si diverta a criticare continuamente il progetto e quasi sperare che qualcosa vada male. Avete tutta la mia disapprovazione.



Attilio Regolo
16 luglio 2014 a 19:25

E comunque , Franco, al di là di tutte le considerazioni di contorno già fatte o che si possono ancora fare, rimane al momento del tutto inspiegabile questa presunta minor pesantezza della nave e tale da "spiazzare" l'intero sistema di rigalleggiamento uomini compresi.
Saluti cordiali



Attilio Regolo
16 luglio 2014 a 17:43

Suvvia Franco, uomini di esperienza e capacità come Nick Sloane non parlano per sensazioni ma in base a riscontri concreti e palpabili che hanno determinato questo convincimento di minor pesantezza della nave affondata
Ritengo invece che l'abbia potuto sorprendere la relativa facilità di primo distacco della nave con i cassoni ancora semipieni d'acqua e non ancora posizionati come

da progetto.

Ma è per questo che insisto sulla eventualità a questo punto di poter far rigalleggiare la Concordia in misura maggiore del previsto, a prescindere dalla sua destinazione, per renderne più agevole il traino a rimorchio.

Saluti.



Franco Pepe

16 luglio 2014 a 17:10

La dichiarata "leggerezza" di Concordia al galleggiamento l'ho interpretato non come riferimento al peso messo sulla bilancia ma a una sensazione provata da Mr. Sloane, quasi una conferma di quello che ho sempre detto su Giglionews: Concordia ha tanta voglia di tornare a navigare, forse ignara che (pochi) uomini hanno deciso che questo sarà il suo ultimo viaggio. Sempre Mr. Sloane ha dato un'ulteriore conferma alla validità delle mie convinzioni: lo scafo di Concordia è molto solido tanto da non avere timore per la navigazione fino a Genova. Attendo conferma della mia idea della prima ora: se avessero tappato la falla di Schettino Concordia sarebbe in grado di galleggiare da sola.



Attilio Regolo

16 luglio 2014 a 16:55

Beh, Pietro, con questa faccenda del possibile sfioramento del pescaggio minimo di 18.5 mt anche Civitavecchia potrebbe tornare in lizza alla grande per accogliere la Concordia e senza bisogno dell'aeroporto.
Saluti con broncio e poi sorriso.



Pietro Rinaldi

16 luglio 2014 a 16:34

Attilio _ Anche Diana si è accorta che sei un Sea Owl, puntuale ed instancabile fino in fondo. _ Ho letto la tua profonda osservazione sulla possibilità di tirarla più su, più a galla che si può, direi addirittura a farla volare peccato che a Piombino (dove, per poco, stai mancando un monumento al merito cittadino nella piazza principale), non c'è l'aeroporto. _ A porte le battute, che so accetterai con un sorriso, anche il discorso dello scarrocciamento è un'altra difficoltà che ti stai creando da solo. _ Se ci sarà scirocco nel percorso di risalita verso Genova, il convoglio ci arriverà da solo e i rimorchiatori dovranno solo "pilotare" quel gigantesco trimarano. _ Il maestrale sì che lo rallenterebbe ma CHISSENEFREGA, quando arriva arriva, l'importante è che non naufraghi un'altra volta. _ Anzi, e questo l'ho già posto come interrogativo in un altro commento, non capisco perché appena sistemati i cassoni l'allontanamento dalla Gabbianara e il graduale rigalleggiamento finale, non lo possano fare a largo, andando verso nord !!! Cosicché anche il pericolo dell'eventuale inquinamento da fuoriuscita di acque confinate sia governabile lontano dall'Isola del Giglio.



Attilio Regolo

16 luglio 2014 a 16:00

E ancora, amici di GiglioNews, se davvero la nave nella fase di primo distacco è stata trovata "meno pesante" del temuto (e lasciatemelo dire, questo "meno pesante" potrebbe significare anche "sensibilmente meno pesante"), cosa ci impedisce di pensare che il rigalleggiamento potrebbe a questo punto essere spinto al di sopra del pescaggio minimo previsto di 18.5 mt, e quindi fino a 17.5 o 16.5, o addirittura 15.5 e forse anche oltre così da rendere non più inevitabile andare a rischiare di mandare tutto alla malora per l'ostinazione di voler portare la Concordia fino a Genova solo perché qui sembrano garantiti -20 mt di fondale?



Attilio Regolo

16 luglio 2014 a 15:18

Amici internauti, volete sapere quello che mi sta preoccupando di più in questo momento?

E' proprio quanto riferito da Diana circa la dichiarazione dei tecnici T/M sul fatto di aver trovato la nave più leggera del previsto nonostante precedenti voci di tono contrario.

Cosa significa ciò?

Se il peso della nave non era noto con sufficiente approssimazione in base a cosa si può dire di averla trovata più leggera?

Qui non si ha a che fare con etti o chili ma con un peso massimo di decine di migliaia di tonnellate e se lo si è trovato "più leggero" dopo aver predisposto un sistema di trattamento e sollevamento adatto invece ad un peso massimo quali scompensi o difficoltà impreviste possono conseguire nell'ordinato e regolare iter delle operazioni?

Insomma incertezza si sta assommando ad incertezza e finché non vedremo il sedere di quella "Balena Bianca" ferita rimpicciolirsi all'orizzonte del Giglio abbiamo tutto il diritto di continuare a preoccuparci.



Lucio Djdi più

16 luglio 2014 a 14:49

Hanno stabilito la partenza per lunedì, ma guardando meteo IT, da domenica arriva una grossa perturbazione, con mari molto mossi. Dubito si parta con quelle condizioni.



Stefano Ansaldo
16 luglio 2014 a 14:39

Forse è stato altro a fargli perdere la bussola.....



Alessandro Iannoni
16 luglio 2014 a 14:38

Ma sulla base di cosa dite che hanno difficoltà a mantenere il relitto in posizione, a me pare che, come previsto da progetto (desumibile dalla documentazione rilasciata) stiano utilizzando i rimorchiatori per tenere il relitto in posizione. Non capisco perché continuate a parlare di difficoltà. E' semplicemente previsto l'uso dei rimorchiatori per mantenerla in posizione.
La parte emersa dei cassoni, in particolare i lunghi verticali, non è sprecata bensì pensata per dare stabilità a compattezza al relitto.



Giovanni Zardoni
16 luglio 2014 a 13:58

Suvvia Attilio vorrei ricordarti che la forza di traino disponibile sarà esattamente il doppio di quella necessaria quindi non credo che ci saranno problemi di governabilità nel corso del trasferimento se attuato con i venti previsti da progetto. Nelle foto prese dall'altra angolazione si nota molto bene come la poppa sia stata sollevata maggiormente della prua e si nota anche il braccio della gru smontata appoggiato sull'ultimo ponte. Credo che tutto stia andando come previsto, con un po' più di tempo necessario ma allo stato attuale senza sorprese.



Attilio Regolo
16 luglio 2014 a 13:13

Non si tratta di "gufare", Diana, ma di ragionare rammentando che quel "venticello" notturno del gennaio di due anni e mezzo fa fu capace di far perdere completamente la bussola al comandante della Concordia e al suo intero equipaggio.
Il fatto è che quella grande "Balena Bianca" possedeva una superficie di esposizione al vento abnorme e furono sufficienti 5-6 nodi soffianti lateralmente a farle perdere la rotta.
Fin ora essa è stata semiaffondata e legata alle piattaforme ma slegandola e facendola riemergere se pure parzialmente è di nuovo in grado di dare parecchio filo da torcere a chi vuol governarla con catene e cavi da lontano.



Diana
16 luglio 2014 a 12:29

un pò gufi in effetti....



Diana
16 luglio 2014 a 12:17

E' arrivato il Blizzard!



Attilio Regolo
16 luglio 2014 a 12:09

E comunque spero di non essere tacciato di "gufaggine" se mi permetto di osservare che se risulta già problematico governare il relitto quando è appena stato fatto distaccare dalle piattaforme a ridosso della costa isolana figuriamoci quando, ancora più emersa, sarà soggetta ai venti e marosi nel lungo tragitto tra il Giglio e Genova tra il mar tirrenico e quello corso.



Diana
16 luglio 2014 a 12:04

Dalle bandiere il vento soffia a favore del lavoro che stanno facendo i rimorchiatori.
Quella notte era una notte di Gennaio non di Luglio. C'è differenza.

Attilio Regolo
16 luglio 2014 a 11:57



E non va trascurato anche il fatto che più la nave galleggia e più il fenomeno di scarrocciamento per il vento diventa intenso. Oltre tutto con una nave che come ci riferisce Diana sembra essere risultata più leggera del previsto.



Attilio Regolo

16 luglio 2014 a 11:46

Non va trascurata neanche la spinta del vento anche se solo sulla porzione emersa della nave e che complica le cose. Non dimentichiamoci che suddetta spinta dal vento se pure non elevatissimo da nordest agendo sull'intera superficie laterale emersa della nave contribuì non poco a far scarrocciare la nave verso la costa dell'isola quella tragica notte del naufragio sia contribuendo a determinarne l'impatto con gli scogli sia dopo a nave senza più governabilità per farla avvicinare prima di affondare del tutto a Punta Gabbianara.



Vittorio Cattaneo

16 luglio 2014 a 11:44

Grazie Giovanni per i tuoi interventi, sempre lucidi e documentati, e soprattutto per i tuoi time lapse video!
Please don't stop, my dear old friend!



Diana

16 luglio 2014 a 11:36

Io ho letto che la nave è risultata più leggera di quel che si aspettavano, inteso come risposta al galleggiamento. Inoltre non mi risulta che siano preoccupati. Anzi sembra che stia funzionando, solo che ci vuole pazienza. Come ha scritto qualcuno Garibaldo, Red Wolf e Resolve Earl la stanno tenendo in posizione sfruttando gli ormeggi sul lato destro.



Alessandro Bolzan

16 luglio 2014 a 10:28

Da quello che ho potuto capire, nella giornata di ieri e del 14 c'erano due rimorchiatori che tengono sempre in tiro centralmente la Concordia (Garibaldo e Red Wolf) più il rimorchiatore Resolve Earl che tiene ferma la prua della Concordia. Dalla meta della giornata di ieri, ed anche oggi, (come si può notare da I video2 di Ciriani al min. 1:02) si è aggiunto il Voe earl che tiene in tiro la poppa della Concordia. Da questa mattina a prua si è aggiunto anche il Buccaneer. Forse le correnti che agiscono sulla parte immersa della Concordia sono forti e la spingono verso la scogliera, per questo serve una maggiore forza tiro che la stabilizzi.



Urs Klaeger

16 luglio 2014 a 01:52

Sì, Franco, all'ultima seconda del video il cassone S3 fa un piccolo salto in alto.

Per qualche cassone era impossibile raccordare e tendere tutte le catene (materassi, piattaforme). Il cassone S3 aveva tutte le sei catene raccordate, ma non tutte erano tese.

Il "mini-pontone" alla poppa è il "Voe Earl"; "piccolo" ma con 53 tonnellate-forza alla bitta >>>
<http://www.delta-marine.co.uk/vessels/voe-earl/>

Saluti
Urs



Giovanni Ciriani

15 luglio 2014 a 21:55

Citazione Anders Bjorkman

Sig. Bjorkman, direi che e' prematuro fare previsioni di ritardo. Se lei legge il kit per la stampa, i 13 cassoni di destra che devono essere abbassati alla loro posizione finale, vengono abbassati durante la fase 2, che è quella attuale e che dura circa due giorni. Saremmo perciò circa a meta' di quella fase.



Franco Pepe

15 luglio 2014 a 21:32

Ho guardato attentamente i video della giornata, a me sembra che non tutto sia andato per il verso giusto: in particolare si nota che fino a un certo punto

Concordia è fortemente instabile con continue rotazioni anche di parecchi gradi. Ad un certo punto, come se si fosse “strappata una corda” Concordia si allarga repentinamente di poppa e da quel momento la nave è quasi perfettamente immobile.

Riguardo i lavori svolti ieri ci sono due cose che si notano nel video: a muovere Concordia di prua è (apparentemente) un piccolo rimorchiatore, anzi quasi un mini pontone con una piccola gru idraulica a poppa; l'altra cosa si vede per un istante all'ultimo secondo del video: il primo cassone dopo gli sponson di prua si solleva di colpo come se si fosse sganciato o allungata la catena.

<https://www.youtube.com/watch?v=JepIPOIP53Y>



Giovanni Ciriani
15 luglio 2014 a 21:18

Video Vista Frontale – Giornata 2 in 110 Secondi

Notare come a partire da **45 secondi nel filmato, ore 11:22,**

il cassone anteriore destro si alzi visibilmente con la nave per dare quell'inclinazione che facilita il deflusso delle acque a bordo della nave, descritta dal kit per la stampa.

Video Vista Laterale – Giornata 2 in 103 Secondi



Anders Bjorkman
15 luglio 2014 a 19:56

Questa sera 15 luglio 20 ore nessuno degli undici dritta cassoni S3-S13 ha shifted 12 metri verso il basso ... così completa Rimessa a galla sarà ritardata.



Maurizio Petroni
15 luglio 2014 a 19:30

E' ora in viaggio verso il Giglio, da Piombino, il secondo grande rimorchiatore, il “Blizzard” che, insieme al “Resolve Earl” e ad altri due, trainerà la Concordia a Genova..... entro domani sera saremo al completo!

Saluti a tutti



Attilio Regolo
15 luglio 2014 a 16:35

A meno che , gent. Diana, l'aver applicato i cassoni di destra incatenati sotto la chiglia a livello più alto di quelli di sinistra saldati sul fianco sia dovuto necessariamente, come già ipotizzato nel forum di GiglioNews qualche tempo fa, a controbilanciare l'effetto di ribaltamento oltre quello di sollevamento prodotto dallo schieramento di sinistra.

Ma se fosse questa la ragione sarebbe gioco forza dover rinunciare ad un po' di volume di spinta a destra, mentre la nave si solleva, ciò suscitando qualche preoccupazione per il raggiungimento effettivo della quota finale prevista di galleggiamento visto oltretutto che il capo tecnico Sloane ha riferito di un inaspettato peso maggiorato della nave stessa.

Saluti.



Urs Klaeger
15 luglio 2014 a 16:05

Maurizio, la “Commandant Fourcault” ha anche un elicottero, molto utile per la sorveglianza e il trasporto delle persone. Per trasporti pesanti, il moto pontone “Vincenzo Cosentino” con gru da 200 tonnellate, sarà nel corteo.

Il peso più grosso del previsto è interessante solamente per la Titan... per la punizione dei responsabili.

Discutiamo da un anno del peso del relitto, sempre non lo conosciamo...

Saluti
Urs



Attilio Regolo
15 luglio 2014 a 16:02

No, non sono un ingegnere della T/M, gent. Diana, ma partecipo ai forum di GiglioNews sulla Concordia da diverso tempo e provo interesse all'evoluzione di quel grande progetto di rimozione.

E' che mi ha sorpreso vedere che in fase finalmente di distacco della nave dalle piattaforme di appoggio i cassoni sia di prua che alcuni intermedi appaiono montati più in alto di quanto era stato raffigurato in tutti gli schemi di progetto presentati fino ad oggi.

Ho ipotizzato che in corso d'opera in questa fase decisiva finale i tecnici T/M abbiano rilevato un peso della nave inferiore alle aspettative ma Maurizio Petroni ci riferisce le parole del capo staff Sloane che parla al contrario di peso superiore alle attese.

E allora, perché quello spreco di volume emerso e indisponibile per la spinta necessaria?

Certamente ci manca qualche dato e informazione a chiarimento che spero di trovare nel sito suggerito dall'amico esperto Urs Klaeger.
Per il momento ti porgo, Diana, i miei più cortesi saluti.



Urs Klaeger
15 luglio 2014 a 15:21

Caro Attilio, vai sul sito Parbuckling >>>
<http://www.theparbucklingproject.com/?lang=it>

Nella prima finestra provvisoria per i giornalisti, clicca sul link "Fase di refloating: Materiale stampa".

Salva il file ZIP su tuo pc.

Il file ZIP contiene file PDF con gli ultimi scritti della Costa/Titan.

Anche per noi, "esperti dilettanti", ci sono esplicazioni nuove, non solo per i lavori da venire, ma anche chiarimenti per le nostre discussioni nel passato.

Saluti
Urs



Maurizio Petroni
15 luglio 2014 a 14:49

E' arrivata al Giglio la nave COMMANDANT FOURCAULT scelta da Titan-Micoperi per ospitare Nick Sloane e il suo team nei turni di riposo durante il viaggio a Genova: interessante vederne le caratteristiche sul sito <http://www.fourcault.be>.

Per quanto riguarda il peso del relitto ho ascoltato in un'intervista Sloane affermare che il relitto si è rivelato più pesante: lo avete ascoltato anche voi?



Diana
15 luglio 2014 a 14:05

Attilio regolo: Leggendo sul sito si capisce che i cassoni di prua verranno abbassati. Ma se anche non fosse? I progetti cambiano in corso d'opera e poi... come fai a conoscere gli schemi di progetto? Sei un ingegnere che lavora per TitanMicoperi?



Attilio Regolo
15 luglio 2014 a 11:34

Beh, ormai dovrebbe essere abbastanza chiaro dai video e dalle immagini web-cam, a meno di un inganno ottico, che sia i cassoni alti di poppa e di prua che quelli bassi intermedi sono stati montati sulle fiancate della Concordia ad un'altezza di circa 7-8 mt superiore a quella prevista dagli schemi di progetto. Probabilmente ci si è resi conto in corso d'opera che il relitto è più leggero di quanto si potesse prevedere all'inizio.



Attilio Regolo
14 luglio 2014 a 21:12

Ma a parte il cassone S4 ancora eventualmente da riposizionare, che cosa ci stanno a fare quelle svariate migliaia di mc di porzione di cassoni alti emersi? Forse come stabilizzatori a fronte di rischi di sbandamenti in fase di refloating o come riserva di spinta in caso di emergenza da rischio di riaffondamento? E se in fase finale di rigalleggiamento non si riuscisse a raggiungere la famosa quota di pescaggio dei 18.5 mt non ci sarebbe da mangiarsi le mani per non poter sfruttare quel residuo di spinta dei volumi ora inutilmente fuori dall'acqua?



Giovanni Ciriani
14 luglio 2014 a 20:46

Citazione Regolo: ... si notano chiaramente gli ampi volumi bianchi delle sommità sia dei cassoni di estremità alti fuori acqua per diversi metri che di quelli intermedi bassi appena emersi ...

A me pare che dei cassoni intermedi sia emerso solo S4, che probabilmente verrà fatto scendere più avanti. Il sito ufficiale alla sezione **news** riporta passo passo come si sono svolte le operazioni odierne ed ha 20 foto che danno ulteriori dettagli.



Urs Klaeger
14 luglio 2014 a 19:51

Non obliamo, anche nel forum avevano fatto un buon lavoro!
Con le poche informazioni vere presenti avevano discussioni dure, alla fine avevano comunemente trovato un consenso come fare le cose...

...qualche volta prima, qualche volta dopo l'esecuzione, tramite la T/M, del dettaglio disputato.

Saluti
Urs



Attilio Regolo
14 luglio 2014 a 19:32

Dai video della prima fase della manovra di rigalleggiamento della Concordia si notano chiaramente gli ampi volumi bianchi delle sommità sia dei cassoni di estremità alti fuori acqua per diversi metri che di quelli intermedi bassi appena emersi.
Ero convinto invece che in prima fase le sommità degli uni e degli altri dovessero stare sommersi, quelli bassi a 10-12 mt di profondità e quelli alti praticamente in superficie per poterne sfruttare eventualmente tutta la potenziale della spinta volumetrica in caso di necessità per il primo distacco.
A questo punto tutti quei cassoni appaiono notevolmente e inutilmente sovradimensionati.
O mi sbaglio?



Giovanni Ciriani
14 luglio 2014 a 18:11

Citazione Rinaldi: E CHE CORBEZZOLI DEBBONO MISURARE PER CINQUE ANNI ?

Un'ipotesi è che venga fatta per motivi di ricerca scientifica, oltretutto di verifica. Spesso disastri ambientali vengono seguiti per numerosi anni (anche 20) per impararne di più su come si riprenda l'ambiente.



Pietro Rinaldi
14 luglio 2014 a 15:39

Ho Ascoltato la conferenza stampa delle 15.00. _Gabrielli, per RASSICURARE i Gigliesi ha dichiarato che, dopo che la Concordia sarà partita, ARPAT e ISPRA continueranno a fare le analisi ambientali ... non per uno ma per (cinque) anni. _ E CHE CORBEZZOLI DEBBONO MISURARE PER CINQUE ANNI ?? Questo sì che mi preoccuperà dopo. _ Adesso fate presto ad allontanarla da lì.



Giovanni Ciriani
14 luglio 2014 a 15:21

Vista laterale prime 9 ore di refloating in 60 secondi



Giovanni Ciriani
14 luglio 2014 a 14:57

Prime 9 ore di refloating in 60 secondi

Interessante notare che inizialmente il lato sinistro della nave si alza più del destro. Sembrerebbe perciò che l'evacuazione parziale dei cassoni sia stata fatta non contemporaneamente ma in due tempi.



Maurizio Scholl
14 luglio 2014 a 13:44

L'emozione Pietro. Anzi nell'ora successiva mi sembrava che stesse andando giù di prora. Tenevo d'occhio i punti scrostati dei cassoni come riferimento. Alle 11,00 Sky news ha annunciato, intervistando Pellegrini, che la poppa era su di buoni 80 cm. Doveva esserci una prima conferenza stampa alle 11,30. Hanno alzato prima la poppa, insomma.
Comunque sia ADESSO possiamo tranquillamente affermare che il distacco è avvenuto e la Concordia è in galleggiamento.



Franco Pepe
14 luglio 2014 a 12:42

Grazie e buon Lavoro a Mr. Sloane e a tutta la sua equipe.



Alberto Marchesi
14 luglio 2014 a 12:23

La parola..... Anzi, i fatti ai tecnici.
In bocca al lupo ragazzi!



Pietro Rinaldi
14 luglio 2014 a 11:09

E come hai fatto a misurare 40 cm io mi sono collegato adesso e mi pare come stamattina alle 7.00 !!



Maurizio Scholl
14 luglio 2014 a 09:00

Ore 8.57 Se non vado errato, se la prospettiva non inganna, la Concordia è stata sollevata di una quarantina di centimetri ed i rimorchiatori la tengono in tiro. Via così!

INSERISCI UN COMMENTO

Devi effettuare il login per inserire un commento

Case Affitto con Riscatto

filca.it/case_milano_vendita

Vendita Case a Milano Scopri CasaMia in Leasing

COMMENTI RECENTI

Pietro Rinaldi su Live Streaming Costa Concordia Refloating

Lucio Djippiù su Live Streaming Costa Concordia Refloating

Diana su Live Streaming Costa Concordia Refloating

Anders Bjorkman su Live Streaming Costa Concordia Refloating

Marco Iorio su Live Streaming Costa Concordia Refloating

TAGS

amministrative 2014
associazione il castello baffigi calcio a 8
campagna elettorale cassoni
cimiteri **comune concordia**
consiglio croce rossa **elezioni** eucalyptus
gabrielli giannutri **giglio campese**
giglio castello giglionews giglio porto guardia
costiera i lombi incontro con la popolazione
insolito caffè legambiente marras
minoranza musica muti ortelli
osservatorio parcheggi parco piattaforme
poesia pro loco provincia **refloating**
relazione rimozione rocca pisana
rossi sciopero scuola scuole sindaco

SEGUICI SU TWITTER

Tweet	Segui
 Isola del Giglio Il giornale @giglionews Nasce il Consorzio Diving Giglio e Giannutri fb.me/6W7GZhqXt	4h
 Isola del Giglio Il giornale @giglionews Il 28 Settembre nasce la Provincia di Comuni fb.me/360wnOfx1	4h
 Isola del Giglio Il giornale @giglionews Un successo la prima de "La Locandiera" fb.me/3nrF0akmS	4h
Twitta a @giglionews	



Testata Giornalistica e portale turistico dell'Isola del Giglio a cura di GiglioNews s.n.c. - Registrazione Tribunale di Grosseto n. 8 del 29 Novembre 2007

Direttore Responsabile: Fanciulli Giorgio. Editori ed autori: Baffigi Marco & Fanciulli Giorgio. Primo inviato: Monti Giuseppe

All content © 2003 - 2014 GiglioNews s.n.c. - all rights reserved.