



CONSIDERAZIONI DI UN MARITTIMO



Molti lettori spesso si aspettano storie di radio, altri del valore della navigazione o dei ricordi di mare. Io stesso se devo raccontare un viaggio o un imbarco di mesi in meno di una pagina, condenso solo i punti più importanti. In mare ogni giorno e' diverso. Non e' il solito tran-tran della vita quotidiana di terra: ci si alza, caffè al bar, giornale sportivo o quotidiano e poi in ufficio o al lavoro nelle officine. In mare i fatti sono leggermente diversi. Uno si sveglia in base al turno di guardia assegnato, pertanto per svegliarsi non ha bisogno di una tazzina di caffè ma di una tazza di caffè bollente che, non ha il sapore del bar, e' caffè mandato dal fornitore, gestore, della cambusa di bordo acquistato al minor prezzo. Ci si

sveglia più per l'acidità che provoca che per altro.

Ci si accorge che la sera prima si era andati a riposare con la nave che non si muoveva ed invece in quel momento si concepisce subito che si saltella dentro la cabina. Salendo le scale interne che portano al posto di lavoro si sente un peso alla testa: e' il beccheggio, poi mentre ci si regge al corrimano si viene spostati e talvolta "sbattuti" contro le paratie, questo e' l'effetto del rollio. Arrivati già acidi dal caffè riscaldato, in meno di trenta secondi c'è il passaggio di guardia, perché, la guardia smontante non vede l'ora di essere in branda, mentre l'ufficiale di coperta già riceve l'ennesima telefonata notturna sul ponte da parte del comandante, sul perché non si riesce a fare una rotta per uscire dal maltempo e magari continuare a riposare. Ecco che sul marconista vengono accentrati tutti i malumori, perché la sera prima invece di ricevere l'ultimo bollettino meteo di NSS o di CFA che trasmettono tutte le aree del mondo sia in telegrafia che in radio-

telefax, era andato a giocare a carte in saletta.

Così il radioman si sincronizza nell'unica soluzione veloce possibile ed inizia a chiamare in 500 KHz con cq cq wx, nella speranza che qualche RT in ascolto gli passi il WX o che qualcun altro gli dica che il mare in quella posizione si sta calmando. Dati che rendono l'Ufficiale di guardia contento perché così sa quale rotta tracciare per uscire velocemente dalla tempesta. In sala macchina, il gruppo di macchinisti controlla che l'automatismo che regola la velocità del motore ogni volta che la nave beccheggia per il mare di prua e l'elica spumeggia sopra le onde, funzioni sempre bene, pronti ad intervenire dal bancalino e al contempo maledicendo sui "coppertoni" che fanno condurre la nave solo dentro una tempesta pur di arrivare all'ora e al giorno stabilito. Loro che laggiù non vedono mai il sole e respirano solo l'aria che i motori infuocati dalle ore di moto esalano, rendendo tutto caldo e con i gas dell'olio volteggianti nell'aria.

Quasi sempre con la sigaretta accesa perché così contrastano il miscuglio di gas di quella che viene ancora chiamata aria respirabile. Unico sollievo è l'ingrassatore di Molfetta che ogni volta che imbarca, si porta una super scorta di miscele di caffè, che poi con maestria mette insieme alle grane di caffè di bordo che personalmente ad ogni guardia in un macinino costruito appositamente dall'operaio meccanico, macina le grane. Il caffè in sala macchina ha sempre un sapore differente, più aromatizzato. Alle otto del mattino, al cambio guardia, mare mosso o mare calmo l'equipaggio si precipita nelle mense per la colazione tenendosi con un braccio al tavolo e l'altro con tazza, zucchero, cucchiaino, mescolando il caffè latte, avventandosi sugli unici pezzi di focaccia genovese quella con la cipolla o la pizza, che pur muovendo uno straziato rumore allo stomaco, si continua a ingurgitare a volontà.



TANKER CHARTER Co. Ltd. : S.S. BRITISH INDUSTRY

Poi dopo aver parlato di famiglie, di future avventure nelle prossime uscite del successivo porto, discorsi ripetuti all'infinito nella giornata, si parte per il lavoro giornaliero, incluso lo straordinario. Poi c'è sempre quel bravo oliatore di macchina (funzione sparita dalle navi verso il 1977), ma che ha un piccolo difetto, e' sempre convinto, malgrado siano passati ormai decenni che e' veramente sbarcato dal Canada' con il treno per rientrare in Italia. E noi tutti, ufficiali e non a ridere, meglio di un film comico, per contrastare il malumore che il maltempo ti porta addosso .

Navigare, con la scia che si sperde fino a sparire a poppa, sul ponte con il radar di scoperta in banda S,

sempre acceso, in macchina sempre a girare intorno ai diesel-generatori, ad asciugare l'olio ed a oliare meccanismi vari. L'elettricista di bordo tra lampadine bruciate, relè con i contatti bruciati, ponti ed allarmi da risistemare. Il marconista in stazione radio cerca di dare un senso alla vita di bordo ricevendo l'Ansa di Roma o facendo ascoltare la voce della RAI diretta ai connazionali di oltre mare. Poi, già di primo mattino, la lista dell'equipaggio per telefonare a casa. In testa Comandante e Direttore per le loro telefonate giornaliere all'armatore e poi l'equipaggio. Con turni QRY alti, preso subito dopo che l'operatore diceva le faticose parole: Qui è Roma Radio che passa all'ascolto di 4 – 8 – 12 – 16 e 22 MHz e già sapendo che più di sei telefonate non sarebbero riuscite in trenta minuti, tempo massimo concesso per nave, così si divideva la già nutrita lista in una mattutina e una pomeridiana.

Propagazione o non, il collegamento era sempre possibile, si era sempre ricevuti, peccato che era IAR

che spesso non si sentiva bene come forza segnale a meno che non si facesse il periplo dell'Africa dove i 16 e 22 MHz erano QSO facili. Negli anni 76 e 77, le petroliere che facevano Europa - Golfo Persico e ritorno via Capo di Buona Speranza erano tante e di tonnellaggio medio-grosse (VLS alle ULS). Fino all'altezza del Kenya le comunicazioni durante il giorno si svolgevano sulla banda marittima dove si ascolta meglio o viceversa, poi dopo erano sole le bande alte di giorno, la 12Mhz nel tardo pomeriggio e poi tutta la notte con la 8 MHz, non vi erano difficoltà di collegamento sia con duecento che con ottocento Watt in uscita, spesso nel Canale del Mozambico ho potuto fare collegamenti via tropo.

In mezzo al mare, a bordo, non esisteva il televisore per vedere i telegiornali o film. Sulle navi più moderne c'era la sala cinema dove con un proiettore a bobine si vedeva il film al Giovedì e alla Domenica, film, che se si era sul viaggio africano venivano cambiati a Cape Town in Sudafrica mentre il barcone

portava viveri freschi e con la gru di bordo e la giapponese si portavano in coperta casse varie. Poi il barcone si allontanava e già si sapeva che in una busta diretta al Comandante c'erano quotidiani e riviste. Si aspettava con uno strano stato di agitazione che iniziassero a girare nelle salette per vedere e capire cosa stava succedendo sulla terra ferma, apprendere così che dall'ultimo giornale sfogliato, mesi prima, si era succeduto un governo e forse si andava alla solita elezione nazionale annuale, tipica degli anni settanta, e così via.



Altre riviste non si vedevano, forse si erano fermate nelle cabine di uno della banda dei quattro, ovvero comandante, direttore di macchina, primo di coperta e primo di macchina. Il marconista lasciava sempre sintonizzato per la guardia notturna la radio sulla sei (6) MHz AM, dove la Rai teneva un trasmettitore sempre acceso e che di notte era possibile ascoltare fin quasi dopo l'alba, da molte parti del mondo. Erano si altri tempi, ma oggi è sempre più difficile ricordarsi, allora bisogna consultare vecchi scritti

e controllare, non e' più ammesso scrivere fatti superficiali, proprio di una vita, quella da marittimo dei tempi degli anni sessanta/settanta dove fortunatamente anche la media degli imbarchi si era ridotta da undici mesi a sette. Anche se i viaggi continuavano ad essere intorno al mondo, spesso vi erano difficoltà a comunicare con casa, spesso non si riceveva la posta nei porti.

Una vita di mare, ormai relegata in un angolo cancellato della mia memoria, buono solo per far contorno di ascoltatori al bar, come se si raccontasse un'avventura dei pirati dei Caraibi. Ricordo che alla domenica Radio Vaticano trasmetteva varie volte una breve funzione religiosa e devo dire che non erano pochi che l'ascoltavano, come dire che il marittimo sente che, per affrontare le difficoltà del mare non era necessario solo contare sulle lamiere e la stabilità della nave o sulle proprie forze. Per i più superstiziosi invece contavano sempre sull'aglio insieme al peperoncino

e cornetto portafortuna messo accanto al timone in sala comando e quando si prendeva un gale storm tropicale non si poteva scaricare su qualche maldestro membro dell'equipaggio che nell'ultimo porto si era dimenticato di elargire qualche spicciolo (spacchiotto) della moneta locale alla ragazza conosciuta e con cui ci si aveva quasi perso la testa prima di risalire lo scalandrone della nave per la partenza.....

Oggi non rimpiango quella vita, è una vita da affrontare quando si e' giovani. Oggi ho solo il ricordo del mare grosso, delle navi vecchie che sotto quei tremendi colpi di mare resistevano, rilasciando un solo e unico sordo rumore ogni qualvolta la prua si sollevava, per poi ricadere giù nell'onda. Non ricordo le difficoltà' delle telecomunicazioni, ne tantomeno malumori tra l'equipaggio. Ricordo l'Equador, l'Argentina, Muroroa, Tahiti e la mia Africa Occidentale. Il resto è come diventato al pari dei documentari su SKY Planet.

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW

