



IL MIO PRIMO IMBARCO



Un ricordo oggi offuscato e' quello del mio primo imbarco su una motocisterna nel 1975. Ero imbarcato con il brevetto di terza classe. Il viaggio fu Italia-Rastanura via Canale di Suez e ritorno via Capo di Buona Speranza (Citta' del Capo). A quel tempo Suez era stato riaperto da poco a causa dei noti fatti tra Egitto ed Israele ed era in fase di dragaggio. Si poteva passare solo vuoti nel south bound convoy, ma il ritorno Suez - Portsaid era limitato dal fondale e solo le piccole navi da carico e petroliere potevano transitare. Il porto di discarica era Megara, ossia il porto commerciale di Atene. Si arrivo' in rada a tarda sera. Al mattino presto con gia' IDR in enorme ritardo sul wx meteo del mediterraneo e con quello di Rota Radio verso le 0900z, in plancia guardando fuori eravamo attornati da un assembramento di navi in disarmo a causa della crisi economica che colpì le navi e soprattutto le compagnie di navigazione dedite solo al trasporto di petrolio di medio-grosso tons.

La discarica velocissima ci porto' al mattino successivo, dopo aver fatto rifornimento di bunker a 382 cts per i motori e gasolio per i generatori diesel, incluso le provviste di cambusa e pezzi di rispetto per la coperta e la sala macchina. Essendo diretti in Venezuela per caricare petrolio per conto di una grossa compagnia petrolifera italiana, il comandante

per iniziare a risparmiare bunker e ridurre il tratto di rotta (bisogna di nuovo ricordare che era da poco finito la crisi del 1973), decise, dopo aver ottenuto le dovute autorizzazioni da parte delle autorità portuali elleniche, l'attraversamento del canale di Corinto. Penso di essere stato molto fortunato a fare questa esperienza, unica, che un marinaio deve fare per raccontarlo. Il canale molto stretto avvolgeva la nave, con le falde delle montagne continua e verticale a dritta e a sinistra, quasi come il Gran Canyon americano, ma pieno d'acqua.

Fortunosamente, essendo ancora in un periodo dell'anno dove gli storms e i tropical storm si formavano nell'emisfero sud permettendoci di fare una rotta alta e riscendere a sud quasi paralleli a Terranova, con punto di salto dalle Azzorre. Lo studio delle rotte associato ai continui bollettini meteo che ricevevo da Norfolk Radio, dalle altre stazioni costiere della Coast Guard e da Mobil Radio, quest'ultima per tenere sotto controllo il mar Caraibico ci permisero di trovare ottimo tempo e le miglia in più fatte furono di fatto un risparmio energetico nel consumo del bunker. Arrivati in Venezuela, siccome il Terminal era di proprietà della Esso Co. , ci costrinsero a stare in rada ben sette giorni. ricordo che fu pianificato lo spegnimento dei generatori diesel principali e l'accensione del diesel di emergenza. Un diesel principale veniva acceso ad orari stabiliti solo per la cucina, la lavanderia e il crudewash delle cisterne.

Così tutto quello che si era guadagnato nella navigazione, lo perdemmo nel consumo del marine

oil e già a quel tempo il gasolio marino costava molto, tant'è vero che molti armatori alimentarono i generatori con il 382 cts, ovvero nafta pesante o O.C.F., riscaldato a quasi 50 gradi. In seguito si resero conto che i guai che procurava questo tipo di combustibile sui poveri generatori (rottura di fasce elastiche, buchi sulle camice etc), era così costoso nella manutenzione che ritornarono al costoso gasolio marino. La stazione radio era quella classica della Face Standard-Mackey, essendo la nave un acquisto di una società norvegese che l'aveva dismessa. Riguardando le foto, posso dire che poi la SRT era la copia esatta delle RCA, tx con drive con 807 e finale con un paio di 813. ricevitore valvolare con risoluzione a 1 KHz e filtro stretto in cw a 300Hz. Il ricevitore mi sembra di ricordare che era un parente stretto del ITT 3010 con A1,A2,A3 e Usb,. La potenza del tx era sui 350 Watt out reali e lo stesso alimentatore alimentava, a seconda della selezione, il pannello onde medie, onde medio corte (solo AM), ed onde corte.

Logicamente era tutto quarzato ed in un cassetto si teneva sempre una miriade di quarzi nel caso, soprattutto sulla 8 e 12 mhz ci fossero state delle stazioni del gruppo uno o degli altri gruppi. A quei tempi il cw era forse nel suo pieno boom. Per telefonare si andava a terra o sul pontile e si faceva un collect call a casa. i telegrammi floreali erano usatissimi. L'antenna era la classica stilo americana con capello capacitivo in testa, che io ho sempre chiamato antenna con la ruota della bicicletta in testa. Il ritorno dal Venezuela in Italia (Marghera /

Venezia) fu invece terribile per il forte mare incontrato, essendo la rotta passata per Trinidad e Tobago, dove facemmo rifornimento di viveri e bunker, costando meno del Venezuela e poi verso le Canarie.

Ricordo che la nave con il suo continuo rollio e beccheggio, non mi permise l'utilizzo del mio tasto semiautomatico e tanto meno del ETM 20, così, andai con il classico verticale. Fortuna che il ricevitore principale era molto stabile come meccanica del VFO e non ci furono problemi di deriva. Problemi che invece incontrai successivamente su navi più grosse ma con stazioni radio che avevano gli rx che o andavano in deriva per la radiofrequenza di rientro dal trasmettitore oppure soffrivano di isterisi magnetica sul VFO come il famigerato RXU70 della IRME, che molti marconisti avranno avuto e odiato nel suo utilizzo in onde corte, mentre era eccezionale in onde medie.

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW

