



## **INFOS SUL PASSATO**



**Giorni fa sono stato su una superpetroliera in un porto italiano, sorry, volevo dire europeo. Logicamente come tutti noi, sono andato sul ponte di comando a trovare il collega che oltre a fare le mansioni di RT fa il "segretario nave". La parte GMDSS e' stata integrata sugli apparati esistenti con l'aggiunta del DSC ed altri ammenicoli che non sono riuscito a capire. La presa del tasto telegrafico era perfettamente sigillata con tanto di piombo e bollo ministeriale!..... (Azz.....) Così' come la predisposizione alla A1A. Erano abilitati i tasti di A2H, A3J, F1 e dati. Potenza del tx 800 watt, logicamente stazione doppia (area 3). Sul ponte, sui radar esistenti e' integrato il nuovo sistema di**

**identificazione delle navi con il transponder via radio. Questa scatola rimanda poi a un monitor in sala nautica la schermata della mappa di navigazione con i bersagli, inserendoci sopra una finestrella con i dati delle navi.**

**E' un bel sistema, peccato che ci sia solo scritto nominativo nave e un altro dato. Non ci sono ne' rotta ne' velocita' ne' altri dati di posizione che il GPS potrebbe trasmettere via transponder, cosi' che insieme ai dati di pescaggio nave e nr. dei passeggeri a bordo (un po' come avviene per i famosi radar in mano agli uomini-radar degli aeroporti) si potrebbe migliorare la qualita' e la sicurezza di navigazione in acque affollate.**

**Sono rimasto colpito dal fatto che il VHF era a basso volume e il DSC spento. Mi hanno spiegato che ogni momento va in allarme e pertanto visto che hanno il transponder radio sul radar e' inutile tenerlo acceso. Sulla questione del volume basso mi hanno**

**detto che ci sono troppe barche o navi intorno e se qualcuno ci identifica sul radar, se ha bisogno ci chiama via satellite. Ho chiesto se era possibile comunicare con una nave in Golfo Persico in onde corte, visto che era mattina presto sia la 16 che la 22 Mhz potevano andar bene. Mi e' stato risposto che era impossibile chiamare la nave anche se si conosceva il codice, era meglio usare il satellite, cosi la registrazione avveniva solo un un brogliaccio e non su due. Mi hanno chiamato l'altra nave via satellite dopo che avevano, girato l'antenna dall'atlantico verso una stazione terrena dell'indiano (satellite dell'indiano)!. Prima di parlare il comandante della nave mi ha letto una breve lettera su come dovevo utilizzare secondo le normative vigenti l'impianto satellitare, incluso se riconoscevo nell'acclusa lettera delle armi (fucile mitragliatore, bombe a mano, pad portatile per missili).!!!!!!!!!!!!!! Mi hanno fatto inoltre firmare un foglio dove avrei parlato in linguaggio chiaro e non avrei accennato di**

**eventuali parole o fatti di terrorismo o incitante fatti o cose contro la sicurezza della nave o della bandiera della nave!**

**Da rammentare che, il foglio che ho firmato, era un documento vistato dalle Autorita' Marittime, con tanto di bollo e numero di pagine riportate per foglio! Non so piu' dove sia la realta', il gioco o il prendere per il culo (scusate l'espressione dovuta)! Mi sono ricordato a tal proposito che, chissa' perche', questo accostamento di fatti. Quando navigavo, in caso di emissione di segnale di soccorso con il manipolare automatico del segnale di SOS seguito dal nominativo e da due lunghe linee, doveva essere fatta in emissione A2H..... ma quanti marconisti erano al corrente??? Ora sui GMDSS c'e' l'opzione A2h, ma il manipolatore ed il tasto dove sono piu?? Mi sembra una cosa fuori dal mondo, forse si usa il PTT della cornetta! Una volta quando si arrivava in porto si lasciava fuori dalla cambusa il vino stimato da mettere in tavola. Ora nemmeno in porto italiano o**

europeo il vino deve comparire in tavola. Se ben ricordo dei miei quasi 15 anni di navigazione, il vino non veniva portato in tavola ma veniva chiuso in cambusa sotto sigillo soltanto al momento che la nave ormeggiava in porto dove vi erano forti restrizioni sugli alcoolici. Non ho mai visto sparire il “cancherone” dal tavolo, forse nemmeno quando eravamo in porto a Jeddah con invitati locali a bordo.

Le uniche multe prese che io mi ricordo sono: in Algeria era stata conteggiata una bottiglia in piu': 40 invece che 39 in sigillo e ci prendemmo una multa da 500 dollari. In Arabia Saudita a Jeddah perche' il direttore di macchina apri' per sbaglio l'uscita di raffreddamento dei generatori diesel lato banchina! 5000 dollari di multa. A New York perche' non avevamo provato realmente il timone e la marcia addietro prima di entrare nelle acque territoriali americane: il comandante lo aveva scritto a Libro nautico ma non l'aveva fatto, l'aereo di

pattugliamento della Coast Guard invece, con tanto di fotogrammi alla mano aveva fornito le prove del contrario! Insomma siamo nel 2004, a bordo ci sono restrizioni da carcere, il menu' e' quello imposto dall'ente medico per la salute a bordo ed il cuoco ci si deve attenere per quantita' e qualita'. C'e' la legge per l'antiterrorismo. L'acqua di bordo (quella potabile) non si puo' piu' bere (danno l'acqua minerale), mentre quando noi si navigava si beveva solo quella e l'acqua minerale c'e' la dovevamo pagare di tasca nostra. Mi sembra che ci sia qualcosa che non va piu' e anche qualche collega ancora a bordo, non la racconti proprio giusta forse per non perdere la poltrona sotto il sedere di qualche filippino che la pretende a 1/10 di costo.

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW



