



L'ULTIMO IMBARCO SULLE SUPERPETROLIERE



Dopo un volo interminabile iniziato a Genova e prima ancora nella sede di uno dei piu' grandi ship-brokers di Genova nella solita via Sottoripa - Piazza Caricamento, giunsi a Khaushum nel sud di Taiwan, grande porto commerciale e di rifornimento per navi in rada che devono scaricare ancorate alle boe o in transito. Quest'ultimo era il caso della nave dove imbarcai, la portata era di effettivo DTW 380 mila tons ma sul libretto di navigazione porta un gross di 290 mila tons. Generalmente tale superpetroliera era superiore ad un DTW di 420 mila tons, ma chissa' perche' poi allo stato di fatto, ne portano sempre 30-40 mila tons di meno, forse il tutto era legato a fattori di stabilita', tipo di acqua di mare e stagione, etc. etc.

In quella occasione avvicinandammo parte dell'equipaggio di nazionalita' filippina. La nave era gia' pronta per partire e fu cosi' rapido il passaggio di consegne tra noi RT che d'un tratto mi ricordai le parole di un mio vecchio maestro che mi racconto' che fece il passaggio di consegne sullo scalandrone, ricordo ancora la risata che ne segui ! Chissa' a quanti marittimi sara' successo ma, di uno sicuramente fui presente io personalmente..... Sbarcava "l'ingrassatore di macchina" che era anche un compaesano ed amico di famiglia, era di Bocca di Magra (SP), cosi andai a salutarlo sullo scalandrone. Sulla piazzola dello stesso, incontrai il suo collega che imbarcava. Questi, che era di Molfetta iniziò a dire : "ed adesso per il passaggio di consegne come si fa ?"

Lo spezzino rispose spazientito : "Dhe ma quale passaggio di consegne, qua c'e' lo straccio da pulire, che consegne ti devo dare? E scese per salire sulla barca degli ormeggiatori. La stazione radio della

supertanker era una IMRC marcata ancora ITT Mackey, mi sembra avesse due trasmettitori da 800W della serie STR950A telecomandati dalla SRT perche' posti in un altro locale e due rx tipo ITT3026 ed un altro di emergenza. Telex HF, rx fax HF, non c'era il tx di emergenza in quanto entrambi i due SRT950 a bassa potenza potevano andare con l'inverter su un gruppo di batterie di grosse capacita', essendo i tx completamente a stato solido. Gia' a quel tempo, il tutto veniva alimentato dal diesel di emergenza di cui l' A.B.S.(american bureau ship register riponeva la max fiducia e un un satellite tipo C. I VHF fissi erano parecchi e tutti ridondanti.

Un impianto come il GSM, sempre della Motorola, quest'ultimo era installato sul ponte e la scheda tipo floppy disk, l'aveva solamente il comandante. Quest'ultimo sistema funzionava soltanto in mare in zone appositamente asservite, tipico era lo stretto della Malacca. La stazione radio

aveva l'award della Coast Guard americana per aver sempre con successo, passati i test della USCG. Devo dire che, ormai come già in altri miei scritti, proprio all'inizio del 1980 la figura del marconista e pertanto della stazione radio in HF avevano perso d'importanza a favore delle comunicazioni satellitari i cui costi con il low-fare erano in piena competizione con gli elevati costi HF, con linee talvolta irricevibili ed orari particolari per entrare in collegamento con la stazione radio come: India, Pakistan e Filippine.



Il comandante era tedesco, io e il direttore di Macchina eravamo i soli italiani imbarcati. Generalmente gli ufficiali di coperta e macchina erano indiani, la bassa forza veniva dalle filippine, anche se nell'ultimo viaggio erano in maggioranza filippini. Il cuoco, fulcro della tranquillita' di bordo, era, purtroppo per me, filippino. Il marconista era

gia' diventato gestore dei generi di conforto (alcolici, sigarette etc etc), contabilita' di bordo (gia' perche' quella radio la faceva direttamente la societa' consessionaria dei servizi di bordo che era la SAIT, bastava segnare sul registro RT l'ora, la destinazione, il chiamante, la durata della comunicazione e il nome della stazione terrena, ad ogni fine mese o su richiesta arrivava a bordo lo stampato con gli addebiti in dollari), inoltre preparavo la documentazione di arrivo e partenza per le autorita' marittime in porto.

Dopo cinque mesi di mare a velocita' ridotta, circa 12 miglia/h, visto che la nave era una steam-ship si ormeggio' a Seattle per alcune riparazioni prima di proseguire per caricare ad Anchorage. Finalmente si poteva scendere, anche se la sosta era solo di alcuni giorni. Il mio sbarco era previsto per Dubai negli Emirati dopo 45 giorni, raggiungendo i classici e sospirati sette mesi. Oggi un imbarco su una nave di grande cabotaggio e' di circa tre mesi. Bene o male

in California, come nello stato di Washington, i ristoranti sono quasi esclusivamente italiani o greci, pertanto non c'era la solita texan steak da mangiare. Ci precipitammo in un ristorante siciliano tutti noi europei con in testa il simpatico ed anziano comandante, non ricordo quanto spendemmo a testa, ma mi sembra di ricordare bene che uscimmo con la pancia che strisciava per terra e finalmente contenti di poter scambiare due parole nelle nostre rispettive lingue nazionali. Alla sera si ando' a vedere un film nella Kine Street, cosi il Comandante fu all'apice della sua contentezza, purtroppo per lui i sottotitoli erano anche in italiano e non solo in inglese.

Sulla nave, il mio posto di lavoro era diventato la segreteria di coperta piu' che la SRT e vicino c'era anche la segreteria di macchina. Allo stesso livello c'era la C.O.P. di macchina, che una volta era localizzata esclusivamente in sala macchine e la control load room, locale che una volta sulle tanker

di costruzione italiana, era generalmente al 4 piano del cassero sopra il livello del ponte di coperta, questo per avere una visione completa del medesimo. Sul ponte di comando, già costruito a modello di derivazione aeronautico, innumerevoli erano gli apparati radar e di anticollisione, incluso il primo transponder radar della Magnavox su radars della Sperry installato sulle navi. Malgrado tutto questo ed anche le successive evoluzioni, in caso di nebbia e' sempre alta la percentuale di incidenti marittimi.

Per regolamento, nell'apposito registro del quaderno dei radars, doveva sempre risultare che un radar era sempre acceso in tandem con un sistema Arpa. Tale quaderno era tenuto come tutti gli altri registri in modo maniacale a causa dei controlli della USCG..... erano inflessibili, altro che visite con le mazzette. Mai avevo visto su una nave prendere una zattera autogonfiabile a caso di quelle disponibili a bordo e farla funzionare realmente, quindi, revisionarla alle

scadenze stabilite e vedere se tutto era a posto come previsto dalle normative vigenti. Mai avevo visto prendere i tempi e le tensioni di torsione dei cavi delle lance di salvataggio dal momento dello sfilamento dello spinotto per l'abbattimento delle gru fino al blocco della discesa a 2 metri d'acqua operata dagli operatori a bordo della lancia. In Italia avevo visto le varie C.P. dei porti piu' trafficati fare tali manovre, ma non in modo cosi' maniacale.

D'altronde ci andava di mezzo la nostra vita ed era loro primaria responsabilita' che tutto funzionasse realmente bene. Erano imbarchi veramente lunghi, ma la cosa che determino' la parola fine da parte mia alle supertanker, fu che gli scalandroni a nave vuota erano talmente enormi per lunghezza che talune volte, sfiancavano lo stesso personale che si recava a terra. E solo chi e' stato imbarcato su questi mostri di ferro puo' darmi ragione.

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW


