



LA MEMORIA STORICA DEGLI RT



Nel mese di aprile 2008, in Italia, vuoi per le elezioni politiche ed amministrative o altro, vi sono stati molti eventi e giornate della memoria storica. La memoria storica non va certo dimenticata, facendo ancora essa parte della nostra storia recente e che caratterizza ancora tutta la funzione sociale e politica del nostro mondo. Tra queste "giornate" non ne ho vista alcuna che ricordasse i marconisti e tanto meno i radioamatori. Solo alla recente "Fiera di Pordenone" si e' svolta una gara internazionale di alta velocita' di telegrafia. Personalmente non penso che sia un evento storico, primo perche' e' un evento a se stante e gli italiani che hanno partecipato venivano

da un'associazione denominata "Club Telegrafisti".

Nulla contro di loro, ma se le "qualifiche fossero venute partendo da selezioni all'interno delle sezioni ARI e del loro Club, forse la telegrafia sarebbe piu' conosciuta e la famosa memoria storica rinfrescata. Ma chiuso l' HST, tutto ritorna nel letargo. Molte sezioni ARI, proprio non si sono interessate di insegnare la telegrafia, vuoi per disinformazione, vuoi per mancanza di voglia verso un'arte che e' ormai morta. Nel mondo si dice che la lingua italiana e' una lingua morta, intanto si continua a studiare il latino in tutto il mondo!..... Ricevere la telegrafia distinguendosi da un programma, tipo l'eccellente "RUFZ" per segnali morse, non si discosta tanto dal farlo ricevere da un altro p.c., superata la soglia dei 200 c/m tutto e' facile.

Il problema e' ricevere ad alta velocita' con il ricevitore valvolare che ha il suo VFO che deriva,

l'interferenza di altre stazioni molto piu' forti del segnale utile che si sta ricevendo, le cuffie sempre sulla tempia e mai sui padiglioni delle orecchie. Sulla nave, il mare mosso, i colpi di mare in coperta, l'assordante rumore dei generatori diesel il tutto accompagnato con le vibrazioni del motore principale che, quando arrivava l'ondata che alza la poppa e l'elica che esce parzialmente fuori, producendo un ulteriore frastuono ed il VFO del ricevitore che si mette ancor di piu' a slittare di frequenza, il pensiero di ricevere bene e l'altro pensiero alle condizioni della nave, arrugginita e vecchia. L'aria piena di salsedine, ottimo stimolante per il mal di pancia.

Il tutto accompagnato sempre in queste condizioni, dall'aria che usciva dalle bocchette di refrigerio delle cabina che mandava il fumo della sala macchina. Pochi marconisti, hanno la memoria storica di cio'. Essa e' stata volutamente nascosta dentro qualche struttura della nave, che ormai giace in fondo al mare

o fatta in mille pezzi nei cantieri di demolizione navale o arenatasi su qualche spiaggia di posti lontani. Fin dai primi anni 70, il radiogoniometro sulle onde lunghe era il vero secondo radar di bordo, le navi fino a un certo tonnellaggio ne avevano uno solo (intanto a cosa serviva, dicevano armatori e vecchi comandanti che avevano iniziato la carriera sui velieri).



Quelle piu' recenti degli anni 60, hanno due radar, ma uno era perennemente in avaria. (in genere era quello in banda S, in quanto avendo l'antenna molto grossa era soggetto ad avarie meccaniche sull'asse del motore di rotazione). Mentre quello in banda X funzionava bene ma solo sulle portate inferiori alle 24

miglia. A bordo non si avevano altri strumenti di navigazione. Gli armatori piu' ricchi avevano installato l'Omega ed il Decca. Il primo era di difficile utilizzo, perche' bisogna riportare tutti quei numeri che apparivano sul visore delle apposite carte dette "omega" ed anche perche' malgrado si ricevesse la stazione piu' potente che era quella australiana anche in pieno giorno (frequenza intorno ai 19 KHz), l'errore era talmente eccessivo che era sempre spento.

Il Decca, che lavorava intorno ai 2 MHz, se ben ricordo, era ottimale solo per il mediterraneo e per il Nord Europa, ma li si navigava tutto a vista o con il radar a 12 miglia di portata, quindi inutile. Ricordo che una volta in Atlantico a causa del solito maltempo e nuvole che rendevano inosservabile il cielo sia di notte che di giorno, non era possibile fare il punto con il sestante, cosi' si navigava per stima, tenendo la rotta tracciata sulla cartina dei venti e delle correnti e alla ricezione dei bollettini meteo di

HalifaxRadio che facevo piu' volte al giorno. Dopo molti giorni di navigazione, un certo malumore serpeggiava tra gli ufficiali di coperta, cosi' come mi era stato insegnato dai vecchi marconisti di bordo, iniziai a fare chiamate sulla 500 KHz, finche il solito RT greco mi rispose. Passati su una frequenza di lavoro, gli chiesi se poteva darmi la sua posizione; ricevutala, lo invitai a trasmettere delle linee, cosi' con il radiogoniometro riuscii a identificare bene la sua direzione di emissione sulla frequenza di lavoro.

Per il primo ufficiale di coperta fu gioco facile trovare la miglior stima del nostro punto nave. Da li' si ripartii con le dovute correzioni da apportare alla rotta. La sera prima dello stimato arrivo nella baia di New York, si mise il radiogoniometro in funzione, sintonizzato sulla fairbuoy ship del porto che aveva un tx che trasmetteva in OL, ed un tx in banda X per il radar. "prua addosso, come si dice in gergo ed avanti tutta", arrivando a destinazione correttamente. So per certo che molti marconisti facevano le gare di

velocita' durante il periodo di leva al Varignano, a La Spezia, al centro trasmissioni, chissa se qualcuno di questi, diventato radioamatore, non possa raccontare le gare della reale MMI a quei tempi, senza rufz o altre diavolerie. Questo si che sarebbe un giorno alla memoria !

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW

