



## **LIBIA - ITALIA 1984**



**Sono imbarcato nel 1984 su una superpetroliera di un armatore genovese. La nave era ormeggiata al terminal petroli di Genova Miltedo. Dopo aver passato i controlli della dogana, un furgone per trasporto persone, adeguato per svolgere l' attivita' all'interno di aree pericolose con sacche di gas, ci ha portati fino alla piazzola a poppa della nave. Da li scesi i bagagli e preso valigie, borselli e tracolli vari ci siamo avviati verso lo scalandrone. Le nuove superpetroliere dopo l'IMO 1980 erano a doppio scafo, così era come le dimensioni di una 260 mila del 1976, ma la capacita' era di sole 160 mila tons. I viaggi erano Libia - Genova secondo gli accordi Italo-**

**Libici di allora per le forniture petrolifere.**

**Arrivato in coperta ed esplicate le formalita' di ingresso a bordo, messo in testa il casco prottettivo, riposto accendini o oggetti che cadendo potessero generare fiamme nelle tasche o nelle borse, mi ritrovai, sicuramente, che le braccia si erano allungate di qualche centimetro e le gambe accorciate dal peso dei miei bagagli. Dopo essermi presentato in segreteria coperta, con l'ascensore sono salito al ponte "A" dove era la mia cabina di transito e se ricordo bene era quella assegnata generalmente al pilota. In stazione radio, completamente della Hagenuk sistema tra noi RT denominato EMSK2000, ad attendermi un massiccio collega triestino con tanto di barba rossa e accento da triestino dei tempi andati.**

**Mi sembra di essermi preso subito un "mona" perche' era quasi mezzogiorno e si era al limite dell'inizio del pranzo. Gli orari di servizio e affini**

**erano molto precisi, nemmeno fossi imbarcato su una nave del LLoyd Triestino con tanto di paraocchi dato la precisione tipica austriaca, piuttosto di essere su una nave genovese. Alla fine del pranzo risaliti in radio, dopo avermi ben sistemato, momentaneamente, nella cabina pilota, si e' passati al passaggio di consegne ufficiali, come da prassi S.I.R.M (altrettanto pignoli). Il trasmettitore era l' S-1250, il sintetizzatore del trasmettitore era intercambiabile con quello del ricevitore. La stazione radio era prettamente per collegamento point to point. La ricerca era molto difficoltosa a causa che ogni cifra veniva impostata tramite commutatore con manopola a scatti, con risoluzione a 100Hz sulla scala e a 10 Hz con il vernier, o RIT se confrontati con gli apparati radiantistici.**

**Il trasmettitore aveva un amplificatore lineare con una 8866 detta anche 4cx1500B, valvola molto particolare per via del tipo di zoccolo utilizzato. Accordatore d'antenna incorporato come nei classici**

**tx navali ed antenna a stilo della norvegese Nera. Dopo tanti anni di stazioni radio della ITT-Marine o della Marconi-Marine avevo il modello di stazione radio con cui entravo in competizione alla fine degli anni settanta con le navi della NAI-Lolli Ghetti che sia in grafia che telefonia si piazzavano sempre davanti a me quando si doveva prendere il QRY (turno) con RomaPT Radio/IAR, malgrado anch'io avessi stazioni radio con P.A. da 4 tubi termoionici 4CX250B sulle navi dove ero imbarcato di egual tonnellaggio o piu'. Particolarita' del trasmettitore era il tempo che intercorreva tra lo stand-by e l'inserimento dell'alta tensione allo stadio finale: ben un minuto. Cio' rafforzava ancor di piu' la sensazione di un apparato piu' per il traffico terrestre (ambasciate) che navale.**

**Dovevo cambiare completamente la mentalita' dei miei superveloci passaggi da una banda marittima all'altra, dove sui ITT-Marine, appena si toccava il sintetizzatore, l'alta tensione si sgangiava e si autoreinseriva o si optava per l'operazione manuale**

**a seconda che il trasmettitore era di tipo ad accordo elettronico o semielettronico, in ogni caso procedura quasi immediata. Le comunicazioni fin che non si entrava nel canale di Sicilia, dove si giungeva passando tra la Sardegna e la Sicilia a causa delle restrizioni per le superpetroliere al transito nello stretto di Messina, avvenivano in VHF FM o in MF SSB.**

**Nel canale di Sicilia non era raro che il mare fosse mosso oltre forza 6. Se la nave era a pieno carico non vi erano problemi per il rollio, ma se si era in zavorra questo, un poco si faceva sentire e la nave era in genere appoppata. La zavorra immessa era la minima giusto per la quantita'della cisterna di raccolta che si doveva poi sbarcare prima della caricazione. Era severamente proibito fare operazioni di zavorramento in mediterraneo, le leggi erano restrittive come potete immaginare. Chi ha passione per il mare o si dedica alla pesca o al piccolo cabotaggio vicino alla costa anche con un semplice**

**gozzo con motore entro o fuoribordo, oggi conosce bene queste normative antinquinamento e sicurezza. Dal porto petrolifero vicino a Bengasi, dove si caricava ad una boa al mattino non essendo possibile avere comunicazioni con ottimi segnali in MF, si optava per la 4 o la 8 MHz fonia.**



**Ponte della S/T "EUROPA"**

**Tutte le mattine si faceva un collegamento/QSO armatoriale, dovevo ben monitorare il traffico radio su 4 e 8 MHz per poi decidere non quale era la frequenza migliore, ma dove potevo prendere un QRY/turno basso per far telefonare il comandante agli uffici commerciali. Il primo problema che si presentava era la gestione del tx e la velocita' di reimpostazioni delle frequenze sul tx e rx. Un turno alto si andava immancabilmente alle 1100 italiane. Sintonizzavo alcuni minuti prima del traffico lista o lancio all'aria di IAR fonia sulle frequenze di chiamata delle navi. Quindi in base ai vari pigoli che ascoltavo, cioe' delle altre navi che sintonizzavano in anticipo i trasmettitori, mi rendevo conto di una prima conferma di quale sarebbe stata la frequenza piu' caotica. La tensione nervosa si faceva sentire al momento che la stazione costiera nazionale, diceva la faticosa frase "Qui e' Roma radio passo all'ascolto di 4 8 12 16 e 22 MHz".**

**A quel punto iniziavo a chiamare, in genere su 4 MHz,**

ma se dopo un minuto che urlavo il mio nominativo internazionale dentro la capsula microfonica sulla 4 MHz, passavo su 8 MHz, dopo aver rifatto tutta la procedura tra sintetizzatori e sintonia. Era una manovra sul filo dei secondi, prima che iniziassero ad ascoltare la 8. Moltissime volte l'operatore in telefonia di Roma/IAR, che in tanti anni di ascolto mi sembrava sempre lo stesso, mi ripeteva tutte le mattine le solite parole "o chiami su 4 o su 8, non posso ascoltarti su due frequenze diverse in contemporanea e darti due differenti QRY". Ma io non prestavo mai attenzione a cio'. Il mio scopo era che alle 0900 italiane il Comandante parlasse con l'ufficio commerciale ed il direttore di macchina con l'ufficio tecnico. Certo, tutte le mattine era la stessa storia, capivo che la 8 MHz e' sempre stata la frequenza dx a tutte le ore del giorno, ma non la 4 MHz dove il naviglio costiero potevano esplicare il traffico via le stazioni costiere italiane da CagliariPT Radio fino a TriestePT Radio.



Oggi, mentre sto scrivendo, ripenso alla quasi maniacale pazienza di quell'operatore di IAR che in fonìa con la stessa voce che mi ha accompagnato per tutta la mia carriera di RT sulle navi mercantili, assegnava i QRY alle navi dopo il lancio all'aria, sempre con la solita cadenza e tonalita'. In mediterraneo, dopo aver fatto quasi sempre questo giochetto, riservavo la telefonia dedicata all'equipaggio smistandola tra GenovaPT Radio, dove il solito La Capria, simile all'operatore senza nome di IAR, riusciva a farmi fare qualche telefonata e alla sera, immancabilmente con CivitavecchiaPT Radio, dove non c'erano tempi di attesa tra una chiamata e l'altra, con un rate telefonata/ora spaventoso. Era per questo che appena sentivo CivitavecchiaPT Radio con un segnale commerciabile (sopra il QSA 3) chiamavo. In genere ancora in quegli anni per le due grandi stazioni RTF nazionali, la media era di sette telefonate ogni cinquanta minuti, poi iniziavano a dire "non risponde

**: taxa di preparazione" e cosi' via.**

**Le onde medie se la frequenza della stazione costiera era troppo vicina a quella della nave il filtro Reject Unit non era cosi' efficace, ma non con Civitavecchia che con la sua 1888 KHz e la mia 2477 e certe volte la frequenza navale sui 3Mhz o la 4Mhz, riuscivo a lavorare in duplex, altrimenti utilizzavo il sistema VOX di cui quell'apparato tedesco era dotato e devo dire che le telefonate erano migliori. Questo, perche' quando parlava un marittimo di Molfetta con la sua famiglia, la moglie lo interrompeva in continuazione, alla fine il povero marittimo che magari aveva cose importanti da riferire alla moglie si dimenticava, lasciandolo con un senso di amarezza e la necessita' di una successiva ritelefonata.**

**In generale nel servizio radio che si espletava in mediterraneo non c'erano le necessita' legate a propagazione o ai problemi delle navigazioni di gran cabotaggio. Nel mare nostrum un sistema TPR-8000**

**o 5000 della Skanti da 250W d'uscita resi all'antenna non facevano grande differenza a una potenza di un tx da 1KW, cosa che invece lo era quando vi erano diversi fusi orari di differenza o si faceva il periplo dell'Africa. Per non ricordare le problematiche di QSO di quando si andava a Sanfrancisco o sulla costa californiana. La 8 MHz di RomaPT Radio/IAR e' sempre stata la frequenza che non si e' mai fermata ed e' stata sempre ascoltata ovunque nel globo, per essere ricevuti era una questione legata per lo piu' ad un fattore di propagazione e di fading, tipico dei collegamenti a grandissima distanza, un buon tx faceva la differenza per il QSO.**

**Generalmente quando i segnali erano al limite del commerciabile utilizzavo il simplex per chi lo sapeva usare o il sistema vox. Pochi sanno che i ricevitori marittimi degli anni 70 e 80, a parte gli Harris, erano scarsi come filtri di banda (preselettori) rispetto ad esempio a un Kenwood TS 930 o un Icom IC 740. Il preselettore era molto efficiente in ricezione**

**soprattutto se del tipo sintonizzabile manualmente. Il reject unit bloccava una porzione di frequenza della banda in cui si trasmetteva non facendo rientrare la RF nel rx, attuando la possibilita' del duplex.**

**E' vero che gli apparati d'alta classe hanno il ricevitore dotato di antenna tuning unit. Pochi sanno che se il ricevitore non viene acquistato con questa unita' le sue prestazioni saranno sempre inferiori. Talvolta e' meglio avere un vecchio Siemens a tamburo rotante che un moderno Racal senza esso. Sulle navi della MSC ho avuto il Siemens E111E come rx principale ed era nettamente superiori come resa all' ITT 3020 per il servizio SSB. Certo l'impostazione della frequenza e relativa risoluzione era a favore dell' ITT, altrimenti era sempre acceso l' E111. Tempi che furono, nostalgie di un mondo di fare radio piu' di manico che di asservimenti come il cluster radiantistico.**

**I tempi cambiano, la tecnologia ha eliminato gli RT. I**

radioamatori ultimi portabandiera hanno ragione ad avere apparati della classe Yaesu FT2000 o Icom Pro3, come e' essenziale utilizzare tasti elettronici con rapporto 3:1 per dare la possibilita' a chi non ricorda bene il CW di poterlo demodulare e rispondere via tastiera del pc. Oggi sono d'accordo e' un modo di fare il CW nuovo, ma almeno si fa ancora telegrafia.

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW

