



NOSTALGIE DI UN MARCONISTA



Giorni addietro ho avuto una fitta corrispondenza via e-mail con Urbano Cavina, ufficiale RT e radioamatore, che ha scritto ben quattro libri in tema di telecomunicazioni, unico marconista di bordo in Italia ad averlo fatto in scala editoriale e con tirature da successo tra i colleghi e gli appassionati. L'argomento della nostra corrispondenza verteva sulle mansioni dei marconisti a bordo.

Personalmente non so bene quali fossero i compiti dei colleghi RT nella Marina Militare, ma credo che la differenza non fosse di poco conto. Il loro operare d'equipe in realta' spesso simulate, o esercitazioni in mare, gravava molto meno di quanto pesasse su noi della mercantile la realta' vissuta, quella vera, di "unici" responsabili delle apparecchiature radioelettriche di

bordo; radar, girobussola e strumentazioni varie sul ponte comando, oltre al complesso destinato alle radio-comunicazioni naturalmente.

In sostanza noi della mercantile in caso di negligenza dovuta anche solo all'inesperienza, non potevamo certamente cavarcela con un "rapporto" che si risolveva in qualche giorno di consegna o di rigore al massimo. Per noi un semplice ritardo della nave per non aver ricevuto in tempo un messaggio di cambio di destinazione poteva significare un enorme danno economico per la Compagnia, di conseguenza lo sbarco immediato, come minimo. Poteva essere la fine di una carriera, la disoccupazione. Se poi si fosse trattato del mancato ricevimento di un avviso di urgenza o SOS nelle vicinanze, non ne parliamo proprio. Si finiva in tribunale. Non vorrei sbagliarmi ma nelle navi militari, dove pur con tanti RT di norma non si faceva ascolto sulla 500, rischi di questo genere se ne correvano ben pochi. In compenso noi marconisti di bordo eravamo esenti dalle restrizioni professionali che l'ambiente militare impone.

Eravamo padroni di un'assoluta indipendenza sia sul piano lavorativo che su quello del quotidiano vivere. I nostri stipendi base ci collocavano tra il primo e il secondo ufficiale che affiancavamo nello Stato Maggiore di bordo. Eravamo gli unici che si potevano muovere senza vincoli tanto in sala macchine come in coperta ed era un privilegio di cui andavamo fieri. In definitiva gioivamo di uno status davvero invidiabile per il personale di bordo. Status che in parte si rifletteva sulle stesse navi oceaniche che ci accoglievano, dove la tradizionale presenza dell'ufficiale RT e della sala radio erano rassicuranti fiori all'occhiello per tutte le marine civili.

Fin da allora la nostra storia affondava le radici nella solitaria esperienza che a fatica - con un pizzico d'angoscia e di timore - affrontavamo su ognuno dei mercantili sui quali



ITT 3010 MACKEY

MARINE

imbarcavamo, esperienza che poggiava sulla conoscenza e sull'aggiornamento della radiotecnica e dei moderni mezzi di trasmissione radio. Sulla competenza dovuta agli studi sulla propagazione, sulla buona conoscenza dell'inglese, sulla notevole capacità di battere direttamente a macchina le radionotizie Ansa da distribuire in tre copie, una al comandante,

una esposta nel salone e l'ultima nella mensa comuni, sulla doverosa riservatezza ed esemplare condotta di Ufficiali di Coperta ma soprattutto sul saper cogliere i segnali telegrafici da trascrivere anche in presenza di fastidiosi rumori di fondo, di moleste interferenze e di

scariche della statica in generale fosse anche stato un comune bollettino meteo, avrebbe potuto essere importante al punto d'indurre il comandante a cambiare rotta per il bene della nave. Benché per legge fossimo legati allo svolgimento delle nostre esclusive mansioni professionali, spesso ci rendevamo disponibili anche per brevi sostituzioni dei marinai di guardia sul ponte, quando questi erano incaricati del giro di ronda in coperta, oppure operavamo sul telegrafo di macchina del ponte comando in presenza del pilota portuale. Occorreva perciò divenire esperti anche in nautica oltre che in meteorologia ed alla bisogna, essere capaci di usare il timone e di mantenere la nave sulla rotta stabilita quando il giropilota andava fuori uso.

Prima degli anni '70, il codice della navigazione prevedeva che in caso di necessità il marconista sapesse condurre il servizio di ufficiale di guardia sul ponte di comando ed è per questo che il nostro programma di esami comprendeva l'arte marinaresca al pari degli ufficiali di coperta, seppur in forma superficiale.

Tra l'altro solo col nostro titolo di brevetto internazionale RT si poteva accedere alle prove per ottenere il certificato di radio-telefonista di aeromobili, nel qual caso dovevamo apprendere le tecniche e le strutture organizzative aeroportuali, conoscere i principi base del volo, la meteorologia aerea, la radionavigazione NDB, NBA, ATC, ecc. i Notam le abbreviazioni aeronautiche ecc ecc. insomma, la storia è talmente lunga da poterci scrivere su un altro libro in aggiunta ai "Marconisti d'Alto Mare" di Urbano Cavina, o perlomeno sarebbe interessante approfondire questo articolo con l'esperienza e l'apporto dei colleghi lettori. Come tutti i marinai di lungo corso in navigazione abbiamo imparato ad essere anche sarti. Chi ci rammentava calzini rotti o camice e tute strappate? Non si potevano certo gettare a mare anche se talune volte ne eravamo tentati, specie quando il porto d'arrivo era ancora a un mese di navigazione. Ma il desiderio di conservare intatta la valigia con l'abbigliamento di quando eravamo partiti da casa prevaleva in noi. Nel nostro girovagare per il mondo

a bordo delle varie navi, possiamo definirci anche agenti di turismo, poiche', forse meglio di noi marconisti, nessuno conosce geograficamente le citta' portuali del mondo, infatti eravamo gli unici ad avere piu' tempo libero nei porti per scorrazzare a dritta e a manca e per questo ci rendevamo utili ad acquistare generi di prima necessita' per coloro che erano impegnati a bordo, per accompagnare cambusiere o cuoco al mercato, per i rifornimenti di alimenti freschi, per sbrigare le pratiche d'arrivo e partenza in porto, per accompagnare gli ammalati dal medico e per fare da intermediari con gli uffici delle locali agenzie di rifornimento e di appoggio marittimo.

Ho navigato anche sui RoRo, con 15 persone di equipaggio. Prima di scendere a terra contribuivo allo sbarco delle vetture dalla stiva e all'atto della caricazione, impiegavo anche il fork-lift da 3 tons(detto anche carrellino) per scaricare i container dai truck e posizionarli nell'area assegnata. Manovravo e spostavo truck e ralle di bordo (in dotazione alla nave), anche i piu'

pesanti fino a 25 tons. Per me era un vanto perche io facevo volentieri e consapevolmente di mia spontanea volonta'. Certo, erano molte le cose che si potevano fare sui RoRo in porto, mentre in navigazione ero impegnato nei soliti turni di guardia in radio e nell'assiduo controllo per mantenere efficienti le apparecchiature radioelettriche di bordo. Noi, ufficiali RT delta Golden Age della telegrafia, eravamo gli unici in grado di manovrare quei complessi apparati radio con ricevitori che a volte non avevano una propria e vera risoluzione di scala, ma soltanto tabelle, spesso smarrite chissa' dove e allora, armati di santa pazienza, toccava metterci alla ricerca delle stazioni costiere in particolare e realizzare una nuova tabellina di riferimento per la giusta posizione di sintonia. Inoltre mentre gli ufficiali di coperta, come di macchina erano almeno in tre oltre l'allievo (quindi polivalenti e potevano contare sull'aiuto reciproco), noi vivevamo in un mondo isolato dove solo noi e nessun altro poteva e sapeva intervenire.



RCA AR 88 RX

Uno dei migliori imbarchi lo feci su una petroliera di venticinquemila tons (DWT), derivata dalla classe T3 americana e costruita nel 1956 in un cantiere del Nord Europa. Certo nel 1975 era indecente che certe navi solcassero ancora i mari, ma sotto bandiera panamense con le leggi IMO che entrarono effettivamente in vigore nel 1981, tutto era possibile. La struttura della nave richiamava il classico "liberty americano" con due casseri. Essendo una petroliera il fumaiolo era nel cassero di poppa dove ruotavano vita e servizi organizzativi della nave: alloggi, cucina, mense,

riposterie ecc.. e per andare dal cassero centrale a quello di poppa bisognava attraversare una passerella esposta alle intemperie. Il tragicomico era che quando il mare era forte con onde che spazzavano la coperta, per andare a pranzo o a cena, occorreva cambiare rotta ed evitare le onde al traverso per non creare danni alle persone in transito. Si diceva che questa regola valesse soprattutto per favorire il comandante ed il primo ufficiale, altrimenti si sarebbe dovuto indossare l'incerata gialla e passare da un cassero all'altro tenendosi per il corrimano e per la fune di acciaio.

Su quella nave eravamo solo in 26 persone e se ben ricordo sopra il locale pompe del cassero centrale c'era un piano dove esisteva la cucina/mensa/riposteria, ma era stata disarmata. Era una nave dove, per motivi di sicurezza, non si caricava mai alla marca di bordo libero tropicale, ma si stava di quasi un metro sotto questo limite.

Pertanto l'attraversamento era abbastanza agevole, a

parte gli spruzzi di salsedine e il vento. La nave era accogliente e io marconista avevo anche il compito, in genere assegnato al secondo ufficiale di coperta, di tenere la contabilità di bordo. Ricordo bene che era alimentata a 110 V. in corrente continua. Nella mia carriera di ufficiale RT, su ben tre navi ho avuto il servitore in stazione radio per l'alimentazione in A.C., il cui vero nome era "sistema Ward-Leonard", ovvero una dinamo che faceva girare un alternatore di adeguata potenza per avere la corrente alternata necessaria ad alimentare la stazione radio della RCA-Mackey. Mi sembra che il ricevitore fosse un RCA della serie ottomila, mentre il trasmettitore telegrafico ad OC-OM-MF aveva due 813 come finali. Per l'adeguamento alle nuove specifiche ITU-SSB c'era un ITT ST-400S con relativo ricevitore ITT-3026. Fatto positivo della stazione radio, era la macchina da scrivere "a scomparsa" nel banco della consolle. Chi aveva costruito l'insieme della stazione radio ben comprendeva l'importanza dell'utilizzo immediato della macchina da scrivere. Oltre che per

l'Ansa, con i soliti tre fogli e relativi due fogli di carta copiativa blu o nera inseriti nel rullo, consentiva anche di ricevere direttamente i bollettini meteo senza doverli poi ricopiare per l'ufficiale di rotta sul ponte comando.

La T3 aveva un grosso vantaggio; la stazione radio era nel cassero centrale e non si sentivano i rumori del motore e relative vibrazioni, anche se si era isolati dal resto dell'equipaggio. Guardando lo shipping register ho trovato che l'ultima vera petroliera T3, varata nel 1945 (costruita ed allestita in 88 giorni) ha resistito e navigato fino al 2003, quando fu demolita. Un vero record se si pensa che in teoria venivano progettate per affrontare una sola traversata atlantica. La stazione radio come tutto il resto della nave era in lamiera senza le moderne pareti in laminato di formica. Non c'erano le bocchette di aereazione e pertanto per il riscaldamento aveva una stufetta ad olio, e per la ventilazione un manicotto da inserire ad oblo aperto sulle apposite guide per dirigerlo verso la corrente d'aria. Quindi immaginatevi l'odore di mare in cabina. Le altre due navi da me "fatte" sempre

della linea/stile Liberty erano: una derivata T3 costruita nel 1957 in Nord Europa con stazione radio della Hagenuk, comprata da una nota Compagnia di Navigazione di Roma. Batteva bandiera italiana, era alimentata in A.C. con bocchette di riscaldamento interno e con l'impianto di condizionamento e cucina funzionante nel cassero centrale. L'altra tipo Victory, costruita in Svezia, sempre nel 1957 e successivamente allungata con una sezione di quaranta metri, era adibita al



*RX HAGENUK - N.FR.128
- 53 (EX SHIP)*

trasporto misto; merci alla rinfusa e containers di una Compagnia di Navigazione di Meta di Sorrento. Un fatto che ricordo su una di queste e che cambiarono il Ward-Leonard con uno piu' potente per installare una girobussola Sperry. Il

TIPO E75 - ANNO 1953

tecnico, "furbo", prese la tensione dall'alimentazione della stazione radio. La prima volta che andai in trasmissione in Onde Medie, la girobussola impazzi per la RF di ritorno sulla linea! Percio' fu subito cambiata con un separato ed idoneo sistema di alimentazione. Infine vorrei ricordare di quando, ancora allievo, un ufficiale RT viareggino vedendomi sorpreso e a disagio sulla macchina da scrivere perche' la trasmissione telegrafica che stavo seguendo era evanescente - vale a dire con un QSB

molto

marcato fino a non ascoltarla piu' - mi disse queste parole: «e' una questione di esperienza il segnale non scompare mai, l'apparato uditivo deve riuscire a discriminarlo nel rumore>>. Ho poi scoperto che e' vero, cioe' con la pratica il segnale, malgrado il forte QSB, si riesce comunque a seguire anche se e' confuso nel rumore. Certo e' che le ore passate in sala radio con il ricevitore sempre sintonizzato in telegrafia apportano una grande pratica. Una pratica speciale e puntigliosa che non si puo' paragonare a quella appassionata e licenziosa dei radioamatori. Il nostro lavoro era basato esclusivamente sulla precisione della ricezione non si poteva ricevere una X al posto di una / (-...-) (-...-). Di fronte a cio' la velocita non ci interessava affatto.

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW



