



PETROLIERE DERIVATE DAL TIPO T3 AMERICANE



Giorni addietro ho avuto una fitta corrispondenza via email con Urbano Cavina RT e radioamatore, che ha scritto ben tre libri, unico marconista che lo abbia fatto così in scala editoriale per tirature e successo. La questione era sulle mansioni dei marconisti a bordo. Personalmente non so quali erano i compiti dei colleghi marconisti della Marina Militare, ma sicuramente erano ben lontani dagli standard della Mercantile.

Credo che noi ex marconisti della Marina Mercantile non avevamo le restrizioni dei marconisti della M.M., dobbiamo continuare insieme a tenere alta la nostra tradizione. Questa tradizione è molto complessa e deriva dall'esperienza di bordo: perfetta conoscenza della radiotecnica, telecomunicazioni, studi sulla propagazione, perfetta conoscenza dell'inglese, alta velocità di battuta sulle macchine da scrivere (soprattutto quando si riceveva l'Ansa), ottima presenza per essere Ufficiali di Coperta, saper

distinguere una lingua straniera da un'altra, riconoscere a vista se uno era del Giappone meridionale o della Cina etc etc. Imperativo, saper sentire in un fruscio un segnale telegrafico e riceverlo. Esso poteva essere magari un bollettino meteo, importante affinché il Comandante decidesse una nuova rotta. Bisognava essere anche esperti in meteorologia ed al bisogno capaci di usare il timone e mantenere la nave sulla rotta stabilita quando il giropilota andava fuori uso, in modo da poter dare il cambio per una decina di minuti ai marinai che dovevano fare il giro di ronda in coperta e prima degli anni 70 saper condurre anche una nave, che tra l'altro ci spettava di diritto per il codice della navigazione ed è per questo che abbiamo studiato l'arte marinaresca al pari degli ufficiali di coperta.



*Nave da trasporto classe Liberty
1942*

Tra l'altro alcuni di noi hanno anche conseguito il certificato di radio-telefonista di aeromobili, pertanto capire come è fatto un aeroporto, i principi base del volo, la meteorologia aerea, la parte di radionavigazione NDB, NBA, ATC, etc. i Notam le abbreviazioni aeronautiche etc etc.

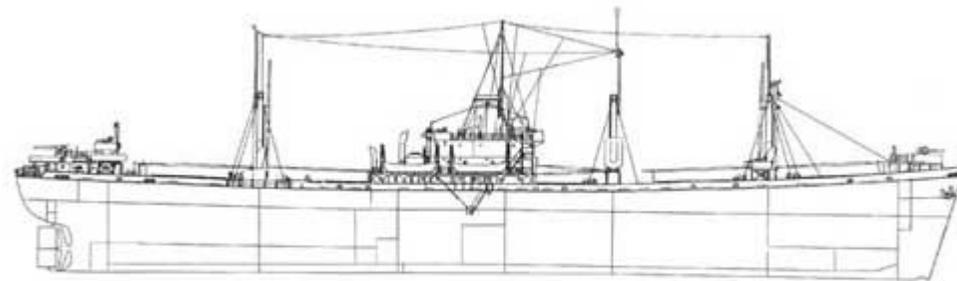
La storia è insomma talmente lunga da poterci scrivere su un libro, anzi di questo articolo sarebbe interessante ampliarlo con l'esperienza dei colleghi lettori. In

navigazione abbiamo imparato ad essere anche sarti. Chi ci raccomandava calzini rotti o camice e o tute strappate? Non si potevano gettare a mare, quando magari, il prossimo porto era ancora ad un mese di navigazione. Quella era la valigia con l'abbigliamento con cui eravamo partiti da casa.

Nel nostro girovagare il mondo a bordo delle varie navi possiamo definirci anche agenti di turismo, visto che meglio di noi nessuno conosce geograficamente le città portuali del mondo. Noi marconisti eravamo gli unici ad avere più tempo libero nei porti per scorrazzare a dritta e a manca, per questo fummo chiamate ingiustamente “signorie di bordo”, lo ho fatto i RoRo, con 15 persone di equipaggio, la mia mansione nei porti, prima di scendere a terra, era quella di aiutare a sbarcare le vetture dalla stiva, e all'atto della caricazione, utilizzare il fork-lift da 3 tons (detto anche carrellino) per scaricare dal truck e posizionare il relativo container vuoto nell'area assegnata. Quando c'era da riportare tutti i trucks o ralle a bordo (in dotazione alla nave) ho movimentato trucks e ralle da 25 tons. e non me ne vanto perché l'ho fatto consapevolmente e volentieri. Certo molte cose si potevano fare sui RoRo in porto, mentre in navigazione si era in turno in stazione radio.

Si deve capire che l'ufficiale RT nella Golden Age della telegrafia, era il solo che riuscisse a manovrare quei complessi apparati radio, con ricevitori che non avevano una propria e vera risoluzione di scala, ma si andava a ricerca e a tabelline, inoltre mentre gli ufficiali di coperta erano tre e quindi polivalenti, noi si viveva in un mondo

isolato. Uno dei migliori imbarchi lo feci su una petroliera derivata dalla classe T3 americana, costruita alla meta' degli anni cinquanta (1956) in un cantiere del nord Europa, venticinquemila tons di DWT. 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 liberty americano con due casseri. Essendo una petroliera, il fumaiolo era a poppa e su quel cassero c'era tutto l'ambiente di vita della nave: alloggi, cucina, mense, riposterie etc etc.



Liberty Ship (EC2-S-C1) Basic Design

Per andare da quello centrale a quello di poppa, bisognava camminare su una passerella. Il tragico-comico era che, quando c'era mare forte ed onda in coperta, per andare a mangiare a poppa, a pranzo e a cena veniva cambiata la rotta in modo che le onde non recassero danni alle persone in attraversamento, Questo perché c'era il comandante ed il primo ufficiale, altrimenti si indossava l'incerata gialla e tenendosi per

il corrimano e la fune di acciaio si passava da un cassero all'altro, se ben ricordo su quella nave sopra il locale pompe del cassero centrale, c'era un piano dove esisteva la cucina/mensa/riposteria, ma era stata disarmata, a bordo si era solo in 26 persone. Su quella nave non si caricava mai alla marca di bordo libero tropicale, ma si stava di quasi un metro sotto ad esso, per motivi di sicurezza, pertanto era abbastanza agevole a parte gli spruzzi di salsedine e il vento, l'attraversamento.

La nave batteva bandiera panamense e il marconista aveva il compito della contabilità di bordo, i documenti di arrivo e partenza ed accompagnare eventuali ammalati dal dottore all'arrivo in porto con la locale Agenzia Marittima. Ricordo bene che la nave era alimentata in corrente continua e nella mia carriera di RT, su ben tre navi ho avuto per survoltore in stazione radio per l'alimentazione a.c., il cui vero nome era il 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, il trasmettitore telegrafico sia ad OC che OM e MF avevano due 813 come finali.



*Ricevitore RCA SC 88 -
1942*

Per l'adeguamento alle nuove specifiche ITU-SSB c'era un ITT ST-400S con relativo ricevitore ITT-3026. Il fattore positivo della stazione radio per la ricezione telegrafica, la macchina da scrivere, era a scomparsa nel banco della consolle. Chi aveva costruito l'insieme della stazione radio ben comprendeva l'utilizzo immediato della macchina da scrivere, a me molto utile perché potevo ricevere diretta-

mente l'Ansa con i soliti tre fogli e relativi due fogli di carta copiativa blu o nera inseriti nel rullo (una copia andava al comandante, le altre due venivano distribuite rispettivamente in mensa ufficiali e in mensa comuni) o per ricevere direttamente i

bollettini meteo, senza doverli poi ricopiare per l'ufficiale di rotta sul ponte di 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, certo si era isolati dal resto dell'equipaggio. Guardando lo shipping register ho trovato che l'ultima vera petroliera T3 costruita nel 1945 (costruita ed allestita in 88 giorni) esistente e navigante e' stata demolita nel 2003!!

La stazione radio come tutto il resto della nave era in lamiera senza le moderne pareti in formica, non c'erano le bocchette di aereazione e pertanto per il riscaldamento una stufetta ad olio e per la ventilazione un manicotto da inseriere ad oblo' aperto sugli appositi alloggiamenti per dirigerlo verso la corrente d'aria quindi immaginatevi l'odore di mare in cabina. Nelle altre due navi fatte sempre che riportavano la linea Liberty erano una derivata T3 costruita sempre in nord Europa con stazione radio della Hagenuk, comprata da una nota Compagnia di Navigazione di Roma, in C.A. e bocchette di riscaldamento interno e con l'impianto di condizionamento e cucina funzionante nel cassero centrale, battente bandiera italiana costruita nel 1957, e un'altra tipo classe Victory costruita in Svezia sempre nel 1957, successivamente allungata con una sezione di



TANKER CHARTER Co. Ltd. : S.S. BRITISH INDUSTRY

quaranta metri per il 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 tecnico prese la tensione dall'alimentazione della stazione radio. La prima volta che andai in trasmissione in Onde Medie, la girobussola fu subito alimentata da un separato ed idoneo sistema di alimento, visto che impazziva per la RF di ritorno sulla linea! Vorrei ricordare che quando ero ancora allievo un RT viareggino, vedendomi sorpreso che la trasmissione telegrafica che stavo seguendo era evanescente, con QSB molto marcato, fino a non ascoltarlo piu', mi disse queste parole "e' una questione di esperienza il segnale non scompare mai, ma l'apparato uditivo riesce a discriminarlo nel rumore". E' vero, se uno ha pratica, il segnale, malgrado il forte QSB si riesce a seguire nel rumore. Certo e' che le ore passate in sala radio con il ricevitore sempre sintonizzato in telegrafia, apportano una grande pratica. Pratica che non si puo' paragonare a quella dei radioamatori. Il nostro lavoro era basato esclusivamente sulla precisione della ricezione, non si poteva ricevere una X al posto di una barra / (-..-), (-..-), la velocita' non ci interessava.....

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW

