



TRA AVVENTURE E DISAVVENTURE DI UNA NAVE SUL REEF E RICORDI DI UNA VITA SUL MARE PER IL MARE



Imbarcai sulla Jolly Rubino, appena comprata dall'armatore Ignazio Messina con carati di diverse società italiane, a Nagoya in Giappone nel 1985 dai greci. Dopo un volo Milano-Parigi-Anchorage-Tokyo arrivai finalmente a Nagoya. Appena arrivati il locale Agente Marittimo invece di portarci subito in albergo ci porto' a mangiare in un tipico ristorante giapponese, dove erano applicate le vecchie tradizioni locali: seduti per terra a gambe incrociate, logicamente senza scarpe

Il giorno dopo, l'equipaggio greco che era a bordo della nave e' sbarcato e siamo potuti salire a bordo.

Operazione avvenuta nella rada di Nagoya. A bordo era presente da qualche settimana soltanto il direttore di Macchina Sig. Presotto di Savona. Dopo aver preso confidenza con gli impianti, così, senza assistenza di nessuno, io che ero RT con qualche anno alle spalle mi sono ritrovato un' impianto della JRC da 1200watt out PEP in SSB un poco fuori dei tipici ITT 1200 e 1610 a cui ero abituato. Il sintetizzatore andava da 30Khz a 29.999 MHz, accordavo tutto con una filare, quelle tipiche delle navi costruite in Giappone, perdevo la funzione di duplex se sintonizzavo il TX fuori dalle bande marittime. Il ricevitore principale era veramente straordinario, filtro da 3Khz in SSB in IF che veramente tagliava tutto quello che era fuori banda, in CW stringeva fino a 300 Hz e anche lì stessa storia, risoluzione 100Hz con i Knobs e 10 hz con il Vernier.

Sicuramente se avessi avuto una vera antenna ad L le prestazioni sarebbero state di molto migliori, almeno in onde corte. Mi ricordo che dal Pacifico le ore di comunicazione migliori per l'Europa erano la sera locale

ed l'alba locale sempre ed esclusivamente sui 12 Mhz, raramente ho lavorato i 16Mhz e per niente i 22Mhz, così risultano i dati estratti dal mio logbook sulla propagazione che in tredici anni di navigazione ho sempre tenuto costantemente aggiornato annotando frequenza, intensità di segnale, stazione collegata, posizione nave e orario in GMT. Il viaggio di rientro si svolse toccando decine di porti fino all'arrivo a La Spezia due mesi dopo. L'armatore fermò la nave per modificarla, alleggerendola per recuperare spazi per l'imbarco di auto nelle stivette e container TEU da 20p. nella stiva, allungando la rampa di discesa in modo che non toccasse il cielo della stiva mentre il forklift la portava giù'.

Ripresa la navigazione siamo stati destinati sulla rotta del Golfo Persico. Problemi di comunicazione non c'erano, anche perché prima nave della compagnia dotata della telescrivente Sitor collegata al sistema svedese di Göteborg Radio/SAG. L'operazione di installazione rese necessario la partenza in automatico del trasmettitore, dopo che esso era stato sintonizzato sulla migliore

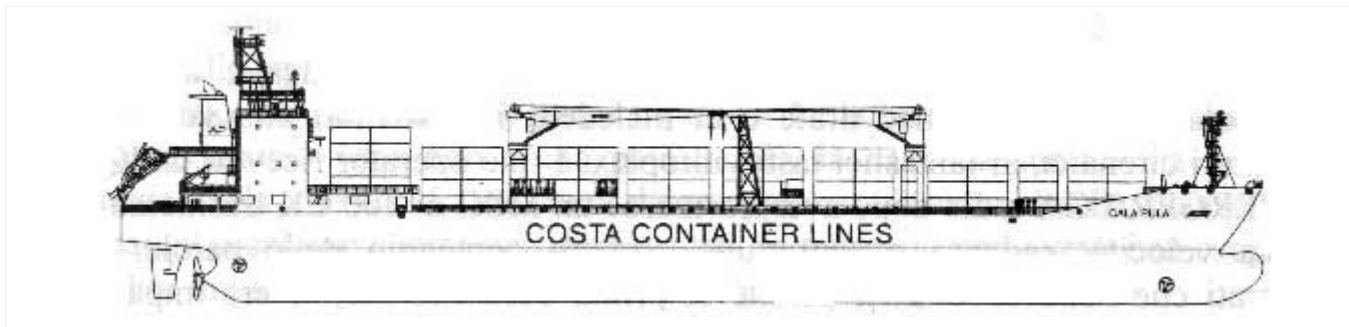
frequenza per il collegamento: che generalmente era sempre la 12MHz di sera/notte/mattino e la 16 MHz di giorno. Siccome Goteborg lavorava con 3 stazioni che coprivano il globo era facile ricevere il messaggio da una delle tre. Il vantaggio di SAG era che finalmente il testo poteva essere trasmesso da SAG al destinatario via FAX, che rendeva la cosa molto più semplice e soprattutto si potevano raggiungere una grande quantità di utenti terrestri che avevano il fax ma non la telescrivente. Il problema era che si poteva trasmettere soltanto testo.

Nel tempo mi ero specializzato nel fare le figure con i caratteri speciali e qualcosa, molto vicino come precisione ad un disegno meccanico riusciva a venire fuori. Logicamente le comunicazioni erano facili sulla tratta Europa - Golfo Persico. Durante uno di questi viaggi il 3 settembre del 1987, all'incirca alle ore 2230 italiane, mentre nel nostro Parlamento si stava discutendo circa l'invio della flotta della Marina Militare Italiana a difesa dei nostri mercantili a causa della locale

guerra nel golfo, un barchino ci colpì per sei volte con un bazooka con ordigni per carro armato. Sforacchiandoci in vane parti: avevamo appena lasciato la fair buoy di Kuwait City. A due miglia da noi c'erano due fregate USA. Subito andai in radio per lanciare il messaggio di sicurezza ma sia la 500KHz che la 2182KHz erano sotto jamming. La prima stazione radio che ha dato QSL al mio segnale di sicurezza è stata una nave greca nel Golfo di Suez sulla 500KHz, mentre in VHF una voce in un italiano americanizzato ci invitava a virare a dritta proprio dove c'erano i campi minati.

A questo punto decidevo di contattare Roma Radio sulla banda degli 8 Mhz telegrafia, soprattutto per l'assistenza medica e per comunicare all'armatore l'attacco di guerriglia. Mi facevano passare subito in fonia e li mi fecero attendere circa 15 minuti. Quando l'operatore mi chiamò per sentire la qualità dei segnali subito dopo mi passarono il Ministero della Difesa. Il Ministro in carica parlò con il ns. 1° Ufficiale di coperta, in quanto il nostro comandante era rimasto ferito durante la prima

esplosione cadendo e rompendosi il femore (e' stato sbarcato poi a Dubai perche' A9M/Bahrain non ha accolto la ns. richiesta del suo sbarco!). A mezzanotte circa ora italiana, il Consiglio dei Ministri approvo' l'invio della flotta militare Italiana in Golfo Persico. Noi invece a bordo per due giorni fummo sottopressione per le continue chiamate della Rai e di altri enti radiotelefonici per le notizie sull' avvenimento. Grazie ad un radioamatore di Pistoia che ci ha fatto ascoltare il telegiornale delle 2000 ora italiane, abbiamo appreso come il fatto accadutoci era stato palesemente manipolato, riportando in maniera non veritiera quanto ci era successo.



Dopo questo fatto, provvedemmo alle dovute riparazioni

a La Spezia e si riparti ancora alla volta del Golfo Persico. La ns. scorta purtroppo ci ha procurato non pochi problemi. La nostra velocita' era di circa 21 miglia mentre loro volevano 18 miglia di velocita' cosi non inserivano le turbine (per risparmiare GP5). Ma mentre loro ci dovevano difendere noi dovevamo eseguire operazioni commerciali e prima uscivamo dal golfo prima stavamo meglio, anche perche' l'Armatore doveva pagare un'assicurazione straordinaria ogni volta che si entrava in quelle acque, noi prendevamo un esiguo rischio guerra. In quei giorni sono state tremende la parte comunicazione sui 6 Mhz con le navi della MMI, fregate classe Maestrale. La frequenza era in simplex. Ebbene il loro TX (Elmer 1085) in standby emetteva cosi tanta potenza che io riuscivo a sentire la loro portante e loro di riflesso non sentivano la mia emissione, quando il loro capoposto ha finalmente sentito ed accolto il mio invito ad eseguire la comunicazione su due canali differenti il problema a stato bypassato e la comunicazione ha avuto luogo, la loro modulazione era molto metallica ma

veramente perfetta nella comprensibilita.

In totale ho fatto sei imbarchi sul Jolly Rubino dalla consegna all'armatore in Giappone fino al 1990, quando ho fatto l'ultimo imbarco sul Jolly Rosso noleggiato alla CGM e ridenominato CGM Renan ed adibito al trasporto di rifornimenti militari per le basi francesi dell'Oceano Pacifico. Sono stato anche una settimana nel porto di Mururoa, rimanendo colpito da diversi fattori: ogni cento metri c'era una colonnina per l'allarme radioattivo, le piscine in acqua erano scavate nell'atollo e protette da reti a causa di pesci giganteschi e soprattutto la presenza di 1500 legionari tra cui 17 italiani. Quest'ultimi tra ufficiali e sott'ufficiali, ad altissima specializzazione, facendomi ricredere cosi' che la legione straniera non era un'accozzaglia di ex carcerati, ma invece militari tutti diplomati o laureati, dove possono eseguire i loro studi di laboratorio in modo proficuo, al di la della costruzione della bomba, che come sempre tutto ha un risvolto, perche' grazie a questi studi oggi i medici possono

salvare vite umane con apparati diagnostici eccezionali.

Da quando sono sceso dal Jolly Rubino fino a qualche anno fa, nel 2002, quando si è ignobilmente arenato sulle spiagge del canale del Madagascar perché l'equipaggio lo ha abbandonato, ben sapendo che non è il fumo e qualche fiamma che possono far perdere un portacontainer (che non è una petroliera!), la nave ha subito una serie di disgrazie dalla rottura di un cavo d'ormeggio a Genova che ha ucciso due marinai, al picchiare contro una diga perché un marinaio non aveva ben eseguito gli ordini impartitogli dal comandante, al sequestro nei paesi arabi. Il ricordo della stazione radio della JRC è sempre vivo, per la facilità dei collegamenti e la qualità dei segnali trasmessi e ricevuti e la robustezza degli apparati che negli anni non hanno mai dato avarie malgrado le torture impartite da noi operatori, dalle apparecchiature accessorie che vi sono state messe dopo avanzando così nei tempi la miglior stazione radio, dalle prove fatte per la trasmissione dei segnali del PC via modem (esperimento non andato a buon fine per

via delle stazioni costiere italiane (IAR) i cui operatori, secondo me, non hanno mai voluto dedicarsi alla corretta sintonia del segnale ricevuto, mentre con HEB cio' era possibile, ma il costo della comunicazione era troppo alto.

Concludendo, una nave sempre tenuta su buoni standard, con lamiere forti, ma ultimamente condotta sempre piu' da personale, come lo e' purtroppo per tutta la nostra marineria, che non ha piu' il tempo di dedicarsi alla propria professione ma che fa mille lavori dallo smarcatore di container allo sbarco delle macchine, dalla pulizia dei paglioli alla tenuta del magazzino, mentre la navigazione e i macchinari sono utilizzati sul tipo schiaccia bottoni fin che vanno e poi non si e buoni, in caso di panico, ad azionare un estintore o a lanciare una richiesta d'aiuto via radio, al flash che ha sempre le pile scariche, o alla revisione degli zatterini che gli cambiano soltanto la data e agli impianti che invece di essere riparati sono continuamente modificati purché funzionino. Anche l'odore del mare e cambiato. Si respira aria di

qualcosa che non va piu' al ritmo di una volta, all'odore dei tubi termoionici, agli Allocchio Bacchini della serie AC20 che bisognava fare tutta la tabellina millimetrica per avere subito centrata la stazione costiera, al maledetto IRME che per un'isterisi magnetica al VFO, ogni volta che finivo di trasmettere bisognava risintonizzare velocemente di un paio di KHz indietro, al famoso Marconi Atlanta, con quel suo modo di calibrazione e la BF che anche con la manopola del volume al massimo l'audio era sempre basso, al fantastico Marconi Apollo, al ticchettio del tasto verticale, alle belle manipolazioni con le linee tirate o ai maledetti insulti tirati alla volta degli operatori cirenaici, ai fantastici tasti vibroplex.

I fine operator ricevuti da IQX o da BERGER/LGA radio dopo aver trasmesso un MSG di 300 CK trasmesso alla giusta velocita, cadenza e soprattutto corretto conteggio delle parole, agli apparati che conoscevi bene, perche' la prima cosa che facevo era impararmi bene la monografia, a parte i Redifon che avevano una

meccanica certe volte un poco complicata, perche' una volta lasciato il porto nessuno ti aiutava piu' con destinazioni africane o navigazioni lunghissime e solo un tester che quando andava bene aveva il porta piletta degli Ohm vuota! Ascoltare KPF o WCC con i loro tasti semiautomatici, che negli anni non sono mai riuscito ad eguagliare la loro manipolazione, al mio sogno, che era quello di essere per un attimo opr. a WCC per rendermi conto come segnali debolissimi dispersi sugli oceani potessero essere cosi' sempre perfettamente ricevuti dagli opr americani, senza mai che loro ti interrompessero per farti ripetere o chiederti conferma su una parola o un numero. Ai collegamenti con WOO oppure con VIS o HEB o PCH o FFL in telefonia con segnali che nemmeno in uno studio audiofonico si avevano, che bisognava tenere il volume e l'RF-Gain al minimo per non fare effetto ridondanza da tanto che erano potenti i radiosegnali in etere.....

Un tempo e' passato; irripetibile!

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW

