

TASTI TELEGRAFICI IMBARCATI



Alcuni amici radioamatori appassionati di radiotelegrafia mi hanno chiesto di raccontare la storia e illustrare le mie esperienze sui vari tasti telegrafici professionali dei bastimenti dove sono stato imbarcato. E' una storia legata a vari fattori, ne vado a fare un elenco di quello che meglio ricordo. Su una nave, in stazione radio, si faceva il traffico rt con il tasto telegrafico che era installato al pannello smistatore che lo deviava sui tre trasmettitori in dotazione, ovvero trasmettitore di emergenza alimentato a batterie 24Vdc, trasmettitore principale in onde medie e quello principale in onde corte. Esso poteva essere un tasto "da marciapiede" oppure l'ultimo tipo. Ad esso ci si doveva adattare. In genere nella Golden Era alla marca della stazione

radio era associato il tasto corrispondente. Ad apparati della Marconi Marine vi era sempre un Marconi 365C. A quelli della ITT-M. uno della serie J-38 americano nelle sue varie versioni. Per sistemi TLC tedeschi (Hagenuk, Telefunken, Debeg, AEG e Lorenz sempre ed esclusivamente l'ottimo, tradizionale e intramontabile Junker , Le stazioni radio della Allocchio & Bacchini di Milano c'era l'affascinante A320, un tasto che ricalcava il ministeriale, ma con il gambo tipo tasto inglese, inoltre c'era un altro tasto piu' piccolo della Vime di Milano, che ricalcava un J-38 migliorato.



Stazioni radio della Redifon Eddystone e Face-Standard erano fornite con il classico Swedish key. Qui sotto ne riporto una bellissima versione di fattura dell' ex blocco sovietico

Non ricordo di aver trasmesso con il tasto della ditta inglese Redifon, pur avendo fatto due imbarchi di quasi 11 mesi effettivi su SRT completamente Redifon, ma essendo riuscito a trovare una foto in un sito web, la inserisco di seguito.



Negli anni fine settanta-ottanta molte furono le navi sia italiane che estere con apparati della Dancom danese installate da Telemar Roma e SAIT e della Tandem station (Radiomarittima di Roma) dotate di un ottimo tasto della AMP di derivazione tipica del tasto svedese e del Kent inglese, quest' ultimo molto conosciuto in campo radioamatoriale. Perso



nalmente ho sempre
reputato il tasto un mezzo di lavoro, senza grosse
preferenze se non psicologiche legate al complesso
dello stesso. Per precisione e leggerezza di
trasmissione sicuramente capeggia lo Junker
tedesco, costruito con una meccanica molto
accurata. Per velocità di trasmissione sicuramente
il tasto svedese. Molti radioamatori mi contestano
questo fatto, ma a noi poco importava la velocità,
era necessario che quello che si trasmetteva fosse
correttamente ricevuto.

Come se la mente del marconista della nave
entrasse in simbiosi con quella dell'operatore RT
della stazione radio costiera senza nessun margine
di errore, nessun errore. Certo il tasto Marconi 365

sia nella versione B qui sotto ritratta, che la C e' quello che ho trovato di piu' sulle navi. Bisogna ricordare che la Marconi ha sempre avuto il predominio degli apparati navali e non. Il tasto inglese 365 C di ottima meccanica ed estetica, aveva il "pregio" che dopo una decina di telegrammi trasmessi il polso diventava di ferro, era difficile renderlo veloce e leggero. Quello era il materiale disponibile e con quello bisognava lavorare, non mi sono mai lamentato.



L'A 320 della Bacchini era il migliore, anche perche' era stato il tasto fissato sul banco dell'istruttore di

RT alle scuole IPSAM sezione marconisti. Ricordo molto bene i tasti della JRC per averli avuti su navi portacontenitori con apparati esclusivamente giapponesi: erano precisi, la meccanica si rifaceva al tasto inglese, sacrificando la velocita'. I tasti americani serie J-38 li conosciamo tutti. Costruiti con una semplicita' elementare hanno un vantaggio che molti altri tasti non hanno, quello della leva di corto-circuito, cosicche' una linea lunga poteva essere emessa costantemente. Questa caratteristica costruttiva era dovuta al fattore derivante da frequenti naufragi o da eventi di guerra, cosi' che il trasmettitore di emergenza potesse rimanere in trasmissione il piu' a lungo possibile dopo che il personale radiotelegrafista aveva abbandonato la nave.



Personalmente ritengo che lo Junker tedesco e' forse quello che per precisione leggerezza e meccanica meglio si adatta ad una trasmissione tranquilla e cadenzata. La foto sotto riportata mostra un modello esclusivo e datato.



I tempi degli anni 80 hanno cambiato tutto ed i tasti elettronici nell'ambiente navale fecero la loro prima apparizione nei primissimi anni 70 con il Ten-Tec Kr- 40 e il tedesco ETM-3, poi divenuti KR-50 ed ETM-3c con l'aggiunta di un banco di memorie, così facendo si poteva registrare la chiamata alla stazione costiera. Tale innovazione, permetteva soprattutto a noi RT italiani, che poco ci adeguavamo alla normativa ITU, su come eseguire una chiamata alle ns. stazioni costiere, una notevole facilitazione



Poi, la frenesia e l'aumento della velocità e della quantità di telegrammi da trasmettere hanno portato all'estensione delle memorie con la serie ETM-8C.



Dopo il 1975-78 sono iniziate le stazioni RT con il radiotelex ed il tasto e' finito in un cassetto per sempre. Devo sinceramente dire che, grazie alle foto ricercate sui siti di telegrafia indicatimi e quelle messe a disposizione dai colleghi RT, mi sono ricordato di alcuni di essi. Per certo posso

dire che il tasto di riserva in stazione radio non era mai, nemmeno lontanamente, paragonabile a quello principale, sia sulle navi nuove e non. Su una nave ex costruzione svedese, una Victor C-3, il tasto era molto bello, ricordo solo che era in bachelite nera, asta lunga veloce e preciso, instancabile nell'uso, ma non ho mai trovato una sua foto sulla rete del WEB. Delle navi ricordo solo le superpetroliere tipo Chevron-Oil-Co, Arco-Oil oppure dell'Europa SpA di Milano, in quanto dotate di tanti apparati degli anni migliori delle TLC con personale Marconista. Le grandi petroliere ne ho piu' memoria in quanto dal ponte di una Chevron vedevo le altre grandi tanker da 250 mila tons di portata come bettoline e quelle da 80mila tons come motoscafi, mentre quando ero imbarcato su una 250 mila vedevo queste 400 mila tons o piu' come degli immensi muri invalicabili, onestamente ho sempre sofferto il mare.



S/s "Ritina" callsign IBER 254000 DWT

Con questa nave ero la disperazione telegrafica di Roma Radio / IAR e quella telefonica di Genova Radio / ICB. Ormai tutto e' un ricordo offuscato nella mia memoria e spesso mi domando se effettivamente era cosi. Il tempo passa, l'eta' media dei Marconisti che trascorsero tutta la loro vita lavorativa o almeno la meta', con le cuffie in testa

e il ricevitore sintonizzato sulla telegrafica 500Khz con l'alfabeto morse come linguaggio primario, hanno ormai un'eta media di settant'anni, quindi la Golden Era rimane una parola lontana nel tempo come i Cow Boys, ma, speriamo intramontabile perche' affascina al pari della visione di un film western.

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW



