



Nell'arco di tempo di esercizio della mia professione di Marconista sulle navi, ho sempre sentito parlare negativamente sull'operato del nostro centro radio nazionale di ROMA PT. Personalmente credo che nessun operatore ha mai speso una parola in favore di Roma PT, forse nemmeno coloro che lavoravano al centro radio, anche se questi ultimi erano per la maggior parte proprio Ufficiali R.T. della Marina Mercantile Anch'io piu' di una volta, tramite la Compagnia che gestiva i servizi radio di bordo, ho fatto notare lo scadente servizio di Roma PT, confrontandolo erroneamente, con quelle delle stazioni straniere piu' note. Alla fine della mia carriera mi sono dovuto ricredere : il 95 per cento del traffico radio l'ho trasmesso e ricevuto da IAR.

Malgrado tutto, facendone oggi un resoconto, ho sempre ascoltato !l nostro centro radio PT in qualsiasi posizione del glob, talune volte con difficoltà'. Sulle "carrette", navi dove ognuno di noi ex RT ha fatto almeno un imbarco, si facevano rotte strane, dove effettivamente si stava molti giorni senza incontrare un'altra nave e la vita di bordo non era sempre "decente" come alloggi o refrigerio quando si era in Golfo Persico o mari tropicali.



RX MARCONI ATALANTA

A quei tempi avevo a bordo, a seconda della nave, impianti radio della Marconi con il trasmettitore T300 e ricevitore Atlanta con alimentazione trasformata da un dynamotor. Il tasto era il famoso Marconi 365B con la leva spostata tutta a destra sulla base. Migliori erano le navi con apparati italiani come Allocchio & Bacchini con trasmettitore TN203C per le onde corte e TN203M per le onde medie, ricevitori AC20 ed il fantastico tasto verticale Allocchio & Bacchini, introvabile oggi e con qualche imitazioni di costruttori dell'Est. Oppure gli "strani" apparati della IRME romana, del trasmettitore T104 O.C. con ricevitore RXU-70 chi ha avuto questa stazione radio non puo' certo recriminare contro IAR se non veniva ascoltato, o non ascoltava! Il tasto era tipo militare "J" ex Us Army. Il migliore impianto di bordo era il trasmettitore della ITT STC450X e ricevitore ITT 3010. Il tasto era l'ultra veloce verticale "Swedish key". Il trasmettitore era formato da tre cassette OM , OM-OC ed OC a quarzi, ma con 450 Watt di uscita reali,

utilizzava due 813 pilotate dalle 807, il ricevitore era veramente fantastico. Modi di modulazione solo A1 e A3.



RX AC 20 ALLOCCHIO & BACCHINI

Era piacevole sentirsi rispondere quasi subito da IAR, malgrado l'anzianita' di servizio degli apparati. Il segnale di Roma PT ha sempre solcato tutti i mari, risponndomi sempre con qualsiasi TX che usavo, sempre con antenne ad L invertita ripiegate verso poppa, oppure stese dal traliccio del radar all'albero del fanale di via di prora. Sulle petroliere, dove frequentemente

**imbarcavo, la SRT era già
dotata o era stata
aggiornata alla fine degli
anni 60 con apparati in
SSB sempre della serie
400 Watt . Non so bene se
a Roma PT erano i
ricevitori, le antenne, la
posizione del sito del
centro radio**

**o la capacità' del personale RT che vi lavorava, a far
si di essere sempre ricevuto. Bisognava ricordarsi
che non tutta la potenza del Tx di bordo era ERP, la
serie 400W utilizzava principalmente una sola valvola
4cx250B alimentata a 2000Volt e con rendimento in
classe C medio del 65 per cento, la potenza in SSB in
uscita era mediamente di 250W mentre in grafia era
automaticamente ridotta di un 100W in meno e le
antenne filari che si usavano, spesso non erano
proprio ottimali, ma si realizzava ugualmente il radio**

collegamento. La zona di mare piu difficile per il QSO che ho incontrato per IAR, era verso Singapore, ma in generale bastava aspettare il momento propizio ascoltando tutte le bande, tenendo sempre a mente la differenza del fuso orario e pestando parecchio o urlando nella cornetta, fino a farsi ascoltare. Ugualmente nella rotta diretta Citta' del Capo - Australia si avevano alcuni problemi per comunicare con IAR, certe volte era piu' facile collegare ICB, che verso Est aveva un segnale forte. La traversata del Pacifico sia a rotte basse (Panama-Tahiti-Giappone e mare con la caratteristica onda lunga. Oppure Giappone-San Francisco alle alte latitudini con mare sempre mosso.

Io sinceramente non ho mai avuto difficolta' di radio collegamento a differenza degli operators anziani che mi avevano



**riportato le loro
esperienze illustrandomi
le difficoltà, collegavo
IAR all'alba e al tramonto
dell'ora locale di Roma.
Le comunicazioni dalle
coste messicane fino a
poco dopo S.Diego non
erano sempre istantanee !
Da S.Francisco al porto di
carico in Alaska non
c'erano grossi problemi.
Talune volte ricevevo IAR
con un segnale basso ma
mi rispondeva
ugualmente. Dalle coste
del Cile il**

MARCONI KEY 365 EZ

**segnale su 22 o 16 arrivava molto forte, ma Roma
non rispondeva, alla sera su 12 il segnale era stabile,
soprattutto in SSB. Dopo, per tutta la notte, era**

aperta la 8MHZ, dove il segnale arrivava fortissimo ma sdoppiato (effetto eco) e piu' di una volta, l'operatore mi metteva in QRX finche' ! Il mio segnale diventava comprensibile, d'altronde a Roma PT sapevano benissimo con che apparato andavo in grafia e bene o male che quando hanno rinnovato la stazione radio di bordo per la SSB, hanno lasciato i vecchi TX a valvole, che erano di gran lunga superiori come potenza di uscita ai modernissimi TX in SSB 400. Spesso c'era la cordata del QSP tra le navi sociali e la piu' vicina raccoglieva il traffico RT di quelle lontane e dava tutto a Roma o ancor meglio a ICB o IQX dove quest' ultime erano piu' sgravate dal traffico RT. In telefonia, le difficolta' aumentavano, si doveva aspettare per ore il momento migliore di propagazione, rispetto a quelli che avevano trasmettitori in SSB, come gli ITT da 800W output che erano sempre i primi dopo il traffico lista. Riuscivo lo stesso a prendere il turno, per la gioia dell'equipaggio, voglio correggermi o meglio del

pochi eletti a telefonare.



SWEDISH KEY

Primo era il Comandante a telefonare poi, in ordine decrescente di grado, gli altri. I piu' avvantaggiati pero' erano il cambusiere ed il cameriere, mai farli aspettare. Chissa' se al posto della bistecca arrivava qualcos'altro di simile in tavola, ma che non era bistecca pur avendone il gusto. Io ho fatto quasi l'ottanta per cento dei miei anni di navigazione su "carrette del mare" , eppure ho sempre collegato IAR. Rimanevo stupito ad apprendere che ancora

**nel '78 a IAR usavano
come RX il Collins 51s sia
per la fonia che per la
telegrafia, poi lo
sostituirono con apparati
sintetizzati a**

**display alfanumerico, mentre a bordo delle navi,
questi tipi di ricevitori erano già installati da quasi 5
anni, vedi ITT3020 e Marconi Apollo. Nelle stazioni
costiere di KFS e a WCC usavano come ricevitore l'
HRO 500 della National, forse pochi lo conoscono, e'
un ricevitore con eccezionale sensibilità e
selettività, con preselettore dedicato, oppure il Racal
1772. Sulla 500KHz usavano l'ITT3010, ricevitore che
ho avuto molte volte sulle navi sia come RX
principale che di riserva. E' con esso che spesso ci
ricevevano a grandissima distanza in OM. A San
Francisco utilizzavano una pianura piena di antenne
e con questi ricevitori non avevano problemi.**



RX HRO 500

Ricordo bene che quando ero imbarcato su una petroliera diesel elettrica con i 150 watt della Marconi T300, con un'antenna che non osavo chiamarla antenna, mi sentivano immediatamente alla prima chiamata, grazie anche alla possibilita' di utilizzare il VFO interno al posto dei quarzi del T300, cosi' da poter trasmettere sui canali di chiamata piu' opportuni. Sulle navi con SRT dotata di dynamotor questi andavano sempre tenuti sotto controllo

nella parte

collettore per via delle spazzole, bisognava pulirlo spesso e si allineavano i porta spazzole. Le scintille prodotte per il non perfetto contatto di tutta la superficie delle spazzole originavano un rumore tale che era impossibile utilizzare ricevitori e radiogoniometro. In tanti anni di esperienza, "bile verde" per chiamate lunghe mezz'ora o piu', Roma PT ha poi sempre risposto, forse l'operatore ascoltava la banda CW con il filtro della SSB a 3KHz per non girare in continuazione la manopola di sintonia per la ricerca sui canali di chiamata, e per noi con i trasmettitori con un solo quarzo di chiamata non c'era nulla da fare. Ma dopo l'avvenuto collegamento, l'amaro accumulato si scioglieva in soddisfazione. Secondo me le stazioni come FFL/DAN/GKA/WSL/KPH non facevano nemmeno piu' rapporto a chi chiamava IAR, per la chiamata irregolare (si pestava finche' IAR non rispondeva!).

Le stazioni nordiche erano rigorose: si doveva effettuare la chiamata regolare come stabilito dalla ITU, poi si aspettava qualche secondo e come magia ti rispondeva con upSulle nostre "carrette" a causa proprio dei 400W SSB, avevo iniziato a gridare dentro la cornetta e devo dire che cio' era efficace, prendendo turni decenti nella lista RTF. Poi nel 1976 la telefonia in SSB inizio' a soppiantare il radiotelegramma ed ammodernarono tutte le stazioni radio,



RX ITT 3010

**prevalentemente
telegrafiche, imbarcarono
il ricevitore ITT 3026 con
trasmettitore ITT-Mackey
1200 o 1600. Il**

**personale di bordo abbandonò il radiotelegramma
per la radiotelefonica. Gli apparati più frequenti erano
il Dancom HF-T-400 o l' HF-T1200 con il R203,
completamente transistorizzati e sempre in avaria! L'
R203 aveva una sensibilità più bassa rispetto alla
concorrenza, anche se l'audio sia per i segnali CW
che SSB o RTTY era eccezionale rispetto a tutti i
ricevitori che ho utilizzato.**



RX REDIFON R 408

**Il Redifon 400 con il
ricevitore R501A,
quest'ultimo tra
tecnologia analogica e
sintetizzata, anche se
aveva continui falsi**

**contatti sui commutators
per l'impostazione delle
prime tre cifre. L'Hagenuk
MSK400 con il relativo
ricevitore a scala
analogica, con precisione
molto accurata. Il
trasmettitore Skanti 1200
Watt e relativo ricevitore,
dalle caratteristiche
eccezionali (apparati
installati su navi nordiche
acquistate poi dagli
armatori**

**italiani).Stazioni radio della Siemens, TX da 1 Kw e
ricevitore della serie E300, facili da usare e con una
dinamica e riproduzione audio, ottimi quando i
segnali erano al limite della comprensibilita'.**

**Dal pestare sul tasto si
passo' a gridare nella
cornetta telefonica, piu'
gridavi piu' potenza
usciva, per cercare di
superare le chiamate
degli operatori sulle navi
della Nai/Lolli-Ghetti che
usavano gli Hagenuk
2000, 1 KW out con TX
EM1250S, sintetizzati e
relativi RX oppure gli
operatori con ITT1200A e
RX R408 o con i Redifon
G341 B da 1KW e con il
ricevitore R501C, subito
dopo il lancio all'aria del
traffico**



RX RACAL 1772

**di Roma PT radio era battaglia per prendere un
numero di turno basso e poi aspettare il momento**

della comunicazione telefonica. Fortuna che i passeggeri avevano frequenze dedicate per loro con le centinaia di telefonate giornaliere. Si sperava, sempre già quei tempi, che non entrassero in lista navi del calibro Chevron o Esso, perché se no' erano dolori per tutti, in quanto dotati di trasmettitori della Marconi con TX Conqueror con tre valvole 4-400 come stadio finale e ricevitore digitale Oceanic oppure trasmettitore ITT1610 automatico con ricevitore ITT 3030, o TX Redifon con RX R-1001 inoltre avevano tutti antenne verticali tipo il Nera MAS 20 HF o Mas 20MF.



**TX REDIFON G
341**

Poi iniziai a fare anch'io qualche nave con stazioni radio adeguate ai tempi della ITT o JRC con telex e affini e la vita divenne pia facile, le comunicazioni dalla telegrafia passarono al telex e qui devo dire che IAR funzionava molto bene, almeno per quei pochi messaggi che passavo al giorno. Quando passai al telex, il mio Lightning rimase relegato sul tavolo della consolle radio come soprammobile, se non usarlo tra i QSO sociali telegrafici.

Arrivo' il 1989 e smisi definitivamente di navigare. In telefonia non mi sono mai risentito con gli operatori di Roma PT, anche perche' loro dicevano spesso "non e' colpa nostra, ora io passo i tuoi numeri al centralino, quando

rispondono e me li passano, io non faccio altro che commutarti la linea".

Poi venne il periodo della trasmittente di Roma PT che in telefonia utilizzava la direttiva. Chiedevo l'antenna per 300 gradi (Oceano Pacifico) e da un segnale QSA 3 passavano a QSA 1: l'operatore diceva : "ecco hai l'antenna per 270", lo allora gli facevo notare che il segnale si era abbassato, ma poi la direttiva veniva puntata correttamente, allora si che il segnale radio era forte, anche se permaneva la linea telefonica piu' bassa e comprensibilita' non proprio ottimale. Sulle navi ricevevo il famoso bollettino ANSA il radiogiornale trasmesso da IAR in telegrafia a circa 160 c/m, con 15

articoletti sui fatti principali in Italia e nel mondo. Anche se l'armatore non pagava l'abbonamento, l'ho sempre ricevuto a tutti i lanci, in tutti i marl. Talune volte il segnale di Roma su 16160 era interferito o era veramente basso cosicche' gli articoli spesso andavano ricostruiti,

la velocita' non ti permetteva di fermarti per correggere frequentemente gli errori in questi casi, altrimenti ho sempre ricevuto l'Ansa esclusivamente con la macchina da scrivere l'importante era rimanere indietro di 5 o 6 lettere, cosi se il segnale si abbassava o veniva interferito c'era tutto il tempo di ricostruirlo, senza pasticciare sul foglio che doveva poi essere ciclostilato. Quando Roma PT Radio trasmetteva l'Ansa, l'intensita' del segnale aumentava notevolmente rispetto a quello che si ascoltava sulla frequenza principale, cosi' da poter essere ricevuta decentemente in tutto il globo. L'intento mio

personale era di tenere aggiornato l'equipaggio sugli avvenimenti in Italia . Quando ricevevo l'Ansa di IAR nella maggior parte dei casi avevo ricevitori a valvole e quando avevo l'ITT 3010 era una fortuna. Poi con l'avvento della telefonia si e' perso l'abitudine di riceverla, finche' non e' stata soppressa.

Ormai qualsiasi marittimo, quando imbarcava aveva il suo ricevitore portatile, i piu' frequenti erano il Sony ICF2001 e poi il 2010 oppure i Grunding, come antenna uno spezzone di filo attaccato ad una lampadina da 100Watt che penzolava fuori dall'oblo' e quindi grazie a "Qui e' la Rai da Roma : notiziario per i nostri connazionali all'estero" preceduto dal famoso "fischietto" di sintonia, le informazioni giornalistiche arrivavano di continuo. La frequenza dove Roma PT faceva un assiduo ascolto era la 8 MHZ sia telefonia che telegrafia , piu' di una volta, fuori orario, quando in Italia erano le 0100 locali ma le 19 o le 20 nei Caraibi o dopo Panama, ho potuto fare telefonia e gli operatori del turno di notte a IAR erano veramente

disponibili, malgrado (forse) avessero tutta la radiofonia spenta. Noi che avevamo così tante ore di differenza oraria, rispetto all'Italia, con i nominativi ben conosciuti da IAR, con i nostri Armatori che "pressavano" per una più particolare attenzione verso di noi, con 200watt out in telefonia, avevamo il nostro collegamento privilegiato anche se le famiglie a quell'ora erano in pieno sonno, per noi marittimi era moralmente necessario telefonare a qualsiasi ora, pur di sentire la voce dei propri familiari. Certe volte per noi RT c'era la telefonata gratuita, lo "scambio di informazioni" con l'operatore di IAR quando non c'erano più navi in turno. La chiamata in telefonia fuori traffico lista, vero miracolo quando rispondevano.



RX SONY ICF 2001

Una volta in grafia l'operatore di IAR non stacco' la circolare, era come se ci fossero due trasmettitori in parallelo malgrado gli abbia fatto notare il problema, mi presi anche una virgola e nella mia carriera di RT mi sono preso solo due virgole, una da IAR e una da LGA/Bergen radio perche' gli chiesi la tassa CC + LL invece di andare a leggerli direttamente sulla nomenclatura ITU delle coast stations (che a bordo non erano mai aggiornate!). I ricordi rimangono e con essi il mio quaderno degli appunti sui viaggi, sulla

**propagazione, sulle LL+CC
piu' frequenti con le famose**

tabelline per calibrare gli indici dei ricevitori AC 20 ed IRME RXU70 per sintonizzare subito le stazioni costiere piu' utilizzate nel viaggio. Le frequenze dei QRX delle navi sociali, quelle "sconosciute" delle navi bianche, le istruzioni sintetizzate in poche parole, di come si avviava e sintonizzava il TX e i relativi problemi, quando il collega sbarcante ti informava. Intanto a cosa serviva riportare le avarie quando imbarcavi in porti come Dar es Salaam o San Pedro , come Puerto Bolivar o Victoria !!, la dove l'assistenza tecnica era solo quella delle squadre di operai del luogo per togliere la ruggine in coperta. I numeri di telefono dei Marconisti anziani della Compagnia, come Acciai Nazareno, radiotecnico eccezionale, che con due dritte ti guidava nelle riparazioni. I ricordi degli scherzi che mi tiravano note figure di India Charlie Beta, purtroppo soci INORC, sulle HF,

quando facevo il Pacifico, che per un QSP del mio TFC da IAR, mi facevano cambiare decine di frequenze, stessa cosa si divertivano a farlo in telefonia.

Dei QTA/QTP a IQH sulla 500KHz quando ancora non c'erano i vari servizi del Ministero della Marina (oggi Guardia Costiera), così che il breve messaggio di posizione nave trasmesso sulla frequenza di 500KHz fosse da tutti ascoltato, come se almeno qualcuno oltre la cortina dell'orizzonte rimanesse sempre in ascolto, a proteggere. Le "carrette" del mare erano finite, soppresse dalle normative IMO, ma l'esperienza accumulata, il piacere delle comunicazioni radio ancora allo stato "naturale", i QSP verso Roma PT Radio, i collegamenti a grandissima distanza in onde medie. La soddisfazione di ascoltare Roma PT Radio con quasi tutti gli operatori che usavano il tasto verticale, con il magico suono che usciva dagli altoparlanti dei ricevitori a valvole di bordo, di una manipolazione

perfetta senza errori . Le stazioni europee o americane o giapponesi avevano la maggior parte degli operatori con il tasto semiautomatico. Le europee lo utilizzavano con cadenza così perfetta tanto da pensare che si trattasse di un tasto elettronico. Poi venne l'avvento del tasto elettronico e per ragioni di velocizzare il TFC giacente sparirono semi e verticali ,ricomparivano però alla notte o quando il TFC era basso.

Siccome si era tutti operatori primi anni 60 o 70 usavamo il Vibroplex Lightning, i più fortunati l'Original o il famoso BK100 giapponese, quest'ultimo non era niente altro che la riproduzione del Vibroplex Champion e chi ha usato il



**RX GRUNDIG SATELLIT
2000**

semiautomatico, ha sempre continuato a farlo anche con l'avvento degli automatici, perché è la propria impronta, il proprio carattere, l'espressione dello stato fisico in quel momento. Stessa impressione che si ricavava ascoltando l'operatore che usa un buon vertica-

le e con esso produce l'eterna musica. Inoltre la manipolazione del semi ti faceva riconoscere un amico dal suo modo di trasmettere, come si riconosceva la nave dal pigolio del suo trasmettitore. Tutti i nostri armatori hanno sempre fatto passare il loro traffico a noi diretto via Roma PT anche se eravamo agli antipodi a conferma che una "solidity" del nostro centro radio esisteva realmente. Io penso

che, malgrado tutte le storie circolate su Roma PT, questa non ci abbia mai abbandonati nel nostro pellegrinare sui mari. Ora invece siamo radioamatori ed io plaudo a chi riesce ad andare molto veloce col semiautomatico tenendo un rapporto 4:1, indice di destrezza e conoscenza della chiave meccanica e delle proprie capacità, senza far errori. Ma anche a chi tira veramente le linee, fa le parole tutte attaccate senza alcun spazio tra le singole lettere: indice di anzianità di servizio e professionalità. La grafia è sparita dal servizio commerciale come ormai da quello radioamatoriale. Le nostre chiavi e i nostri tasti verticali finiranno con la nostra generazione, giocattoli per i nostri nipoti, L'alfabeto morse come linguaggio sconosciuto da giocare per comunicare, con l'amico del banco accanto, a scuola. Grazie Roma PT Radio, ai suoi operatori, ai suoi sistemi radio per averci fatto sentire sempre vicino a casa .

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW

