



## Italian Naval "Old Rhythmers" Club



*Italian Cruiser "Carlo Alberto" (1896)*

*First Warship equipped with Radio Station. Sailed from Naples on July 1902, she reached the Baltic Sea and, conducted by Lt. Commander Guglielmo Marconi, long range two-way links were performed with North American Stations.*

# Newsletter 2011



# Italian Naval “Old Rhythmers” Club

Ideatore e Fondatore  
**Nicola Mastroviti · IT9XNM**

## CARICHE SOCIALI TRIENNIO 2010-2013

Presidente	Antonio Zerbini	I1ZB
Vice Presidente	Alberto Frattini	I1QOD
Segretario / Tesoriere	Giuliano Sandal	I1SAF
Sindaco / Revisore Conti	Fabio Bonucci	IKØIXI
Consiglieri	Alessandro D'Onofrio	I7ALE
	Luigi Pasquarella	I8JYK
	Piergiorgio Nonnis	ISØSDX
	Natale Pappalardo	IZØDDD
	Antonio Agostini	IØSNA
	Sauro Tonelli	IZ1CLA
Award Manager	Sauro Tonelli	IZ1CLA
Contest Manager	Alessandro D'Onofrio	I7ALE
Collegamenti con Radio Club Naval Esteri	Alessandro D'Onofrio	I7ALE

Tutta la corrispondenza va indirizzata presso la Segreteria

Giuliano Sandal · I1SAF  
Via don Minzoni, 5 - 19121 La Spezia  
e-mail: i1saf@inorc.it

[www.inorc.it](http://www.inorc.it)

# MEETING INORC 2010

di Elio Frassi · IZ0INZ · INORC # 548

Nell'accogliente verde cornice della "Domus Urbis", a Roma, il 22 maggio 2010, si è svolto l'annuale meeting del nostro Club.

I calorosi saluti, le "pacche" sulle spalle, gli abbracci, le strette di mano, sono iniziati la sera precedente, con l'arrivo di molti OM residenti fuori Roma, felici di incontrarsi nella lieta armonia che regna in ogni nostro appuntamento. È ormai consolidata la comodità del posto che abbiamo scelto per i nostri incontri, che oltre a fornire alloggio per il pernottamento, offre una ospitale sala da pranzo, una adatta sala convegni, un agevole parcheggio, ed è facilmente raggiungibile. Questa è la seconda volta che ci incontriamo in questo luogo e penso che diventerà consuetudine per ogni futuro appuntamento romano (durante l'assemblea, ho proposto di riunirci ogni anno alla "Domus Urbis", che offre molti vantaggi, non ultimo quello di trovarsi al centro della nostra penisola: molte le approvazioni, per alzata di mano, ma poi tutto, per mancanza del dovuto impegno, non ha avuto seguito).

La serata è stata allietata con una cennetta, improvvisata sul momento, grazie al cuoco che per caso si trovava presente, alla quale hanno partecipato una ventina di persone. Infatti, la "Domus Urbis", non funziona da ristorante per singoli avventori, ma soltanto per gruppi composti da un certo numero di commensali, previo prenotazione.

Gli arrivi più numerosi si sono registrati nella mattinata successiva, cioè nel giorno fissato per il raduno. Il numero dei partecipanti era molto nutrito: eravamo 84, compresi 11 colleghi ex operatori di IAR, ma non radioamatori.

Con grande piacere abbiamo avuto la straordinaria presenza della gentile Signora Norma Goffredo, ex marconista, ora in pensione, con al suo attivo diversi imbarchi e poi insegnante in vari Istituti Nautici. Una breve autobiografia, si può leggere nella "Newsletter" dello scorso anno.

Con l'entusiasmo di trovarci uniti,



abbiamo però dovuto rilevare la spiacevole assenza del nostro "Contest Manager" Alessandro/I7ALE, non essendo potuto intervenire per impegni familiari. Mancava all'appuntamento anche il cordiale Dusan/9A2ZR, in altre occasioni sempre presente. Molto piacevole anche l'incontro con Oscar/I70HP, autore di un ottimo corso di radiotelegrafia. Non è mancata la partecipazione della Signora Olga Versace, presidente per diversi anni della sezione ARI di Roma ed era presente anche Urbano/I4YTE, autore di diversi testi inerenti la radio.

Tra i molti vecchi amici, ho salutato con piacere (considerazione personale, mi sia consenta) anche Agostino/HB9KAZ, Alessandro/IK5VLP e Salvatore/IZ4PHG, presenti per la prima volta, che spero non mancheranno ai prossimi appuntamenti.

Piero/I2RTF, ha esibito alcuni tasti della sua ottima e apprezzata produzione e Alberto/I1QOD, ha fatto vedere la sua ultima fatica: la copia perfetta (anzi, migliorata) del tasto semiautomatico J36, del quale ha già ricevuto numerose ordinazioni. Anche Maurizio/I6QON, ha mostrato la sua riproduzione del mitico e originale Mc Elroy.

Oltre a queste significative presenze, si sono annoverati molti bravi e appassionati OM, alcuni nuovi associati ed altri veterani, ai quali va il grande merito di essere animati da grande spirito radiantistico e di



portare avanti con dedizione e grande interesse l'arte del CW. A loro, nessuno escluso, va il mio sentito ringraziamento, che intendo estendere a nome di tutti, certo di interpretarne il pensiero.

Alle ore 9,30 sono iniziati i lavori dei punti riportati nell'ordine del giorno, dei quali si può leggere il loro svolgimento, con dovizia di particolari, nel sito della nostra Associazione, dove si possono anche conoscere le nomine delle cariche sociali, avvenute tramite elezione (alcune confermate e altre di nuova designazione) e le premiazioni, con le relative motivazioni, corredate da numerose fotografie. Molte foto si possono osservare anche nei siti degli amici Lino/IZ0DDD e Fabio/IK0IXI.

Terminati i lavori dell'assemblea, verso le ore 13, ci siamo comodamente seduti ai tavoli per una sostanziosa "riunione mangereccia", allietata da numerosi affettuosi scambi di cordialità, complice un bicchiere di buon vino. Ovviamente, non sono mancate le dissertazioni riguardanti la passione che ci accomuna.

Ci siamo poi lasciati, soddisfatti della giornata trascorsa insieme, con la promessa di incontrarci il prossimo anno, in località da designare.



# ASSEMBLEA 2010

## Roma 22 Maggio

Antonio I1ZB · INORC # 051 · Presidente

Le mie condizioni di salute non sono delle migliori, deambulo con difficoltà, le cause sono molteplici, ma con l'aiuto di qualche amico sono riuscito a partecipare a tutte le manifestazioni in cui l'INORC era direttamente o indirettamente interessato, è una piccola battaglia, ma una grande soddisfazione "esserci" ancora!

La mia lunga navigazione a timone del nostro amato Club, non sempre mi ha appagato. Coadiuvato dal C.D. e da tanti amici, specie quelli incontrati in giro per l'Italia durante lo svolgimento dei nostri meeting o assemblee, ci siamo incontrati tante volte, affrontando serenamente eventuali diatribe nate in quei momenti. Abbiamo democraticamente superato gli ostacoli incontrati durante il percorso, senza pretese, capaci di ascoltare, pronti, se ce ne fosse stato bisogno, a correggere la rotta. Erano i tempi in cui internet non era ancora operante, le comunicazioni erano più difficili e spesso molta parte del lavoro da noi svolto non era così evidente per i più: solo per farvi 3 esempi i costi telefonici, le spese postali, e come dicono i nostri amici di oltre manica "time, is money". Fate la somma di queste tre voci, che non sono mai apparse sul bilancio del Club, e vi assicuro che la somma è piuttosto elevata. Lavoro ne abbiamo fatto molto, ovviamente può darsi che qualche socio non abbia condiviso tutte le nostre scelte, d'altra parte per i miracoli non siamo ancora attrezzati!

Viste le mie condizioni di salute era mia intenzione non candidarmi più! Non è andata così, sono stato riconfermato ancora Presidente per i prossimi tre anni!

Considerando l'equipaggio imbarcato ero certo che la prossima navigazione si sarebbe svolta alla vecchia maniera! Tutto sbagliato, non avevamo ancora mollato di poppa, che c'era già chi voleva sbarcare. La fortuna ha voluto che si stesse navigando ancora in acque interne, navigazione fluviale, esattamente nelle acque del fiume che nasce sull'Appennino Toscano, più precisamente dal Monte Fumaiolo! Affrontato il nuovo problema, concesso ben volentieri lo sbarco ai richiedenti, solo una questione di normale burocrazia, abbiamo ripreso la navigazione che ci è più congeniale! Umamente devo anche ricordare quel vecchio adagio, ma sempre attuale "la gente non la conosci mai abbastanza"! Poi venire a conoscenza che il nostro comportamento

(essere naval) ha portato tante difficoltà a questo tipo di marinai... mi spiace solo non aver esposto a poppa "l'avviso ai naviganti" ove si informava che su questa barca si è "marinai tutti", ognuno con la qualifica e il sapere che gli è congeniale, (vedi serpente, nobile qualifica necessaria al bordo!). Non voglio dimenticare nessuno, specie quei marinai, che magari in zona "Cesarini", con un colpo di reni (bah!) riescono ancora a far la loro brutta figura!

Amici INORC, il nostro Club non ha bisogno di prime donne!

Il buon Nicola MASTROVITI aveva avuto una grande lungimiranza nell'unirci tutti assieme al fine di godere ancora di questa meravigliosa arte che è il "CW", linguaggio che MORSE concepì per unire i popoli del mondo, arte che ha avuto fra i suoi artisti personaggi di tale levatura ed importanza, che a descriverli tutti ci vorrebbe ben più di un news letter. (vedi il nostro Giuseppe BIAGI).

Ci vedremo a La Spezia, sarà senz'altro un incontro piacevole e se qualcuno vorrà ulteriori chiarimenti su queste poche righe vergate come al solito in forma telegrafica, sarò felice di illuminarlo!

In ricordo dei tanti amici, che ultimamente sono andati "AVANTI" vi abbraccio, a se veghemu, ciau.

# MEETING 2011

## IL MEETING 2011 AVRÀ LUOGO ALLA SPEZIA IL 28 E IL 29 MAGGIO.

Per l'occasione, all'interno del Meeting in cui si discuterà delle attività del Club, si premieranno i vincitori del "Contest Naval 2010" e altri soci benemeriti, è nostra intenzione dare un contributo alle celebrazioni del 150° anniversario della Marina Militare, ricordando il contributo della Regia Marina allo sviluppo delle radiocomunicazioni in Italia.

A tale scopo avrà luogo una Conferenza, aperta al pubblico, su alcuni aspetti delle radiocomunicazioni navali. Sono stati già definiti i seguenti interventi:

- **"La Spezia, culla e artefice della radiotelegrafia italiana".**
- **"La 500KHz, una frequenza per la salvaguardia della vita umana in mare. Storia e futuro".**

e un probabile terzo intervento su un tema al momento ancora da definire.

I lavori del Meeting e la Conferenza saranno tenuti presso il salone (ex cinema) del CRDD (Circolo Ricreativo Dipendenti Difesa) nella giornata del 28 maggio 2011 secondo il seguente programma di massima :

- ore 09,00  
arrivo e registrazione dei partecipanti
- ore 09,30  
inizio lavori del Meeting
- ore 11,30  
inizio conferenza
- ore 13,00  
fine conferenza - pranzo Sociale
- ore 15,00  
ritrovo dei partecipanti presso il CRDD per prosieguo lavori
- ore 16,30  
fine Meeting.

Durante il Meeting, sarà in funzione, presso il CRDD, una stazione radioamatore HF.

A seguito delle richieste di diversi soci è stata inoltrata richiesta al MARIDIPART di effettuare una visita a bordo di una Unità Navale, nella giornata di domenica 29 maggio.

È stato rivolto un formale invito di partecipazione al Meeting di una rappresentanza della Marina Militare a significare il legame tra uomini di mare, quali sono gran



parte dei nostri soci, e per rimarcare lo spirito marinaro del nostro Club.

Sulla mappa potete individuare l'ubicazione del C.R.D.D. Il rettangolo indicato come **"parcheggio"** è una zona di parcheggio pubblico gratuito. Lungo la stessa via "15 Giugno" sono disponibili parcheggi liberi. Altri parcheggi a pagamento sono lungo il viale "Amendola", viale "Fieschi" e dintorni. Un ingresso pedonale è **esattamente** di fronte all'ingresso principale della Caserma "Duca degli Abruzzi" (ex MARIDEPOCAR) e un altro ingresso (presidiato) è situato qualche decina di metri più avanti del parcheggio segnato sulla mappa. Tutti i luoghi indicati sono nel raggio di 5 min a piedi dal C.R.D.D.

Per poter organizzare il tutto al meglio, specie per riservare il ristorante, si prega di inviare **tempestivamente le adesioni** alla Segreteria indicando **il numero** dei partecipanti al pranzo.

### Per i pernotti segnalo alcuni alberghi :

- HOTEL MARY - Tel. 0187 743254;
- HOTEL VENEZIA - Tel. 0187 733465;
- HOTEL FIRENZE - Tel. 0187 713200

Tutti e tre a poche decine di metri dalla Stazione FS.

- HOTEL ASTORIA - Tel. 0187-714655
- HOTEL GENOVA

di poco più lontani ma ubicati in centro.

Con i mezzi odierni (internet) non sarà difficile trovare una sistemazione che faccia al caso vostro e, per ogni evenienza, contattate pure il

Segretario Giuliano, I1SAF  
Cell. 338 2179298

oppure

Sauro IZ1CLA  
Cell. 338 2608064.

Arrivederci alla Spezia!

# RICORDANDO NICOLA MASTROVITI - IT9XNM

di Domenico Caselli I6HWD · INORC # 337

Il grande Nik ci ha lasciati il 25 Sett. 2010. La figlia Sig.ra Maria Josè, lo ha trovato seduto in poltrona davanti al suo Kenwood 950, sembrava addormentato ma così non era, ci aveva lasciati per sempre...forse avrebbe voluto darci l'ultimo saluto con un semplice ...de IT9XNM AR VA CL, come hanno fatto alcuni anni fa le più grandi e prestigiose stazioni costiere radiotelegrafiche prima della chiusura definitiva, lanciando nell'etere l'ultimo messaggio di addio... Nicola però quel giorno, non ce l'ha fatta, forse lo avrà pensato, ma sicuramente, ne sono certo, in qualunque posto esso si trovi ci avrà salutato a modo suo.

Radiotelegrafista di grande spessore, proveniva dalla vecchia scuola Spezzina del Varignano della Regia Marina. Nicola parlava correttamente l'albanese, il greco e l'inglese e questo gli fu molto d'aiuto nel lavoro di Agente / Raccomandario Marittimo che intraprese nell'immediato dopoguerra. Fondò l'omonima Agenzia Marittima tutt'ora operante nel porto di Augusta e diretta dai due figlioli Luigi e Maria Josè Mastroviti.

Il "richiamo del telegrafista", o meglio ancora della telegrafia, lo portò a diventare radioamatore negli anni '60 per una serie di circostanze legate al tipo di lavoro svolto, lavoro che inevitabilmente lo portava a bordo di navi e di conseguenza ad avere contatti giornalieri con i marconisti delle stesse e con i tecnici/ispettori del Ministero PT, reinserendosi seppur temporaneamente, in quel mondo da lui vissuto anni prima. Diventare OM era l'unica strada da seguire per reimpossessarsi di qualcosa che sentiva ancora dentro, nel sangue, ma che aveva messo da parte temporaneamente, era il passaggio obbligato per ritornare, in un certo modo, a godere dei tempi passati rimettendosi in gioco nel mondo dei radioamatori, attività molto diversa da come Lui l'immaginava.

Dopo qualche anno ebbe l'idea, concretizzatasi dopo breve tempo, di riunire tutti gli RT ex Marina in un Club. Coinvolse altri RT / OM ed in breve, dopo aver redatto lo Statuto, nacque l'I.N.O.R.C. o meglio l'Italian Navy "Old Rhythmers" Club diventato in seguito in Italian Naval "Old Rhythmers" Club di cui fu ideatore e fondatore.



Nicola Mastroviti · IT9XNM negli anni '60 e negli anni '80.

L'I.N.O.R.C. diventò in poco tempo il più prestigioso club Italiano di telegrafisti, club ufficialmente nato il 23 Novembre 1977 come sempre Nicola evidenziava nel corso delle nostre lunghe conversazioni telefoniche.

Novantotto anni compiuti a Luglio 2010, fisicamente provato, consumato dagli anni e con gravi problemi di vista manteneva ancora uno spirito che ben pochi cente-

nari possono vantare. Aveva ancora tanta carica dentro, grinta e voglia di "combattere", cosa non comune a quell'età. Quello che più mi ha colpito è stata la sua voglia di fare ancora radio, quella radio che tanto gli aveva dato nei suoi migliori anni, quella passione nata da ragazzo e che non lo ha mai lasciato fino ad oggi, passione avuta fino all'ultimo momento, al punto d'incaricarmi

(20 Settembre 2010, cinque giorni prima di lasciarci) di reperirgli un RTX DRAKE da Lui molto apprezzato per le indiscusse qualità, apparato in voga negli anni passati e conosciuto da ogni operatore con qualche anetto sulle spalle.

La figura di Nicola Mastroviti, l'uomo dietro il nominativo di IT9XNM, mi colpì fin dagli albori dell'INORC, ma ancor di più quando mi associò nel 1996 ed incominciò ad interessarmi a questo signore perché in Lui vedevo qualcosa di particolare, l'RT che io avrei voluto essere, qualcosa che altri non avevano, qualcosa che è difficile da spiegare su due piedi. Figura carismatica impregnata di quel nostalgico passato trascorso nella R.M.I. a cui era molto attaccato. Nostalgie che sapeva magistralmente trasmettere con i suoi scritti ed a cui faceva spesso riferimento. Romantico ed allo stesso tempo autoritario ma, al solo scopo di scuotere quelle persone "addormentate", quelle che Lui chiamava "anime dormienti". Uomo particolarmente dotto, la sua cultura spaziava in diversi campi.

Avevamo tantissime cose che ci accumulavano: il tipo di lavoro, la passione per il mare, il passato nella Marina Militare, l'amore per il CW, la predilezione per i tasti semiautomatici, la pittura etc. etc.. addirittura gli stessi apparati radio. Ebbi modo di contattarlo in diversi contesti INORC, ogni volta aver messo a log il numero UNO per me era motivo di grande soddisfazione, per me era e rimarrà il number one.

Gli anni passavano ed io spesso facevo mente locale per ricordarmi quanti anni avesse Nicola, ne aveva tanti, no, non volevo perdere questa occasione. Fu così che un giorno, molti anni dopo il mio ingresso in INORC, decisi di scrivergli, non lo avevo fatto prima per timore di importunarlo, di disturbare una persona anziana che se ne sta tranquillamente a casa. Non passò molto tempo dalla mia lettera che ricevetti una telefonata, una conversazione durata circa 90 minuti e da quel momento ne seguirono tante altre fino all'ultima telefonata fatta qualche giorno prima della sua scomparsa... Era cosa normale conversare al telefono con Nicola per lungo tempo, eravamo sintonizzati sulla stessa frequenza.

Avevamo molte cose in comune e con un pò di fantasia, non potevo fare a meno di vedere in Lui quello che io sarei stato, se Dio me ne darà l'opportunità spero, tra quarant'anni circa e questo rafforzava il mio affetto, la mia stima per quel vecchietto... Durante le lunghe chiacchierate, Nicola era molto schietto e determinato, molto ta-



Clipper Thermopylae.

gliante nell'espone le sue idee, diceva quel che pensava senza farsene tanti problemi... Spesso mi parlava dei suoi figlioli, era molto fiero e soddisfatto di quello che facevano e non mancava mai di accennarmi, molto tristemente, la perdita della sua cara amata moglie.

Mi diceva di non aver paura della morte perché, essendo un credente, il passaggio a miglior vita gli avrebbe permesso di rivedere tutti i suoi cari, accennava spesso al fratello a cui era particolarmente legato...

Negli ultimi mesi mi parlava di una sorpresa che mi avrebbe fatto. Io facevo finta di nulla ma non era difficile immaginarla considerata la sua passione per la pittura forse, credo, volesse darmi l'ultimo saluto a modo suo. Nel corso dell'ultima telefonata accennava ad un leggero mal di gola... non avrei mai pensato di non riascoltarlo più... Due giorni dopo la sua morte sono stato contattato dalla figlia Sig.ra Maria Josè che ha dato la tristissima notizia a mia moglie con la quale Nicola in più di una occasione aveva scambiato quattro chiacchiere... tralascio la descrizione dello stato d'animo in cui ci siamo trovati nell'apprendere la tristissima notizia che ho fatto circolare in rete per ovvie ragioni.

Il 4 Ottobre scorso, mentre stavo pranzando, suonano alla mia porta. Guardai mia moglie con aria sorpresa, non aspettavamo nessuno e per di più non mi sembrava l'ora di fare visite. Lei, mia moglie, confermò i miei dubbi guardandomi con incertezza. Mentre mi recavo ad aprire udivo il rumore ovattato di un automezzo lasciato in moto per strada. Appena aperto l'uscio, il corriere della SDA mi comunicava che aveva da con-

segnarmi un pacco. Giorni prima la figlia di Nicola aveva contattato mia moglie per avere conferma del recapito, pertanto fatte all'istante le dovute considerazioni intuì subito la provenienza con qualche riserva. Il corriere, dopo la firma di rito e la consegna della ricevuta, mi diede un voluminoso pacco.

Mi affrettai a ricercare sulla ricevuta il mittente e quando lessi la provenienza mi si strinse il cuore. Lasciai perdere il pranzo, l'appetito mi era passato di colpo, ed armato di taglierina, aprii delicatamente l'involucro. Spalancai gli occhi incredulo, alla mia vista si presentò l'ultimo lavoro pittorico di Nicola, l'ultimo in assoluto, accompagnato da un semplice biglietto scritto di proprio pugno su di un pezzo di carta a quadretti... l'emozione era tanta, non riuscii a trattenerle le lacrime... aveva predisposto tutto ed aveva istruito la figlia affinché non lasciasse nulla in sospeso... (grande Nicola!!) Rimasi per qualche minuto a fissare quel dipinto, contemporaneamente la mia mente viaggiava lontano, cercavo d'immaginare Nicola mentre stendeva le ultime pennellate sulla tela, la sua firma inconfondibile in basso a destra del quadro era fatta a fatica e si intuiva, dal momento che Nicola vedeva pochissimo e di questo si lamentava ad ogni telefonata.

Fissando quel dipinto e quella firma mi venne spontaneo dire una preghiera sperando mi ascoltasse da qualche parte. Sulla tela era riportato un clipper nella tempesta, poi, leggendo la targhetta, rigorosamente in ottone, posta in basso al centro lessi il nome del famoso "Thermopylae", rivale per eccellenza del "Cutty Sark". La figlia

mi aveva accennato che, a causa della scarsa vista del padre, ridotta negli ultimi anni al 20% circa, c'erano diverse imperfezioni, (chi conosce i lavori di Nicola sa con quale precisione dipingeva le sue creature) ma a me non importava assolutamente nulla, mi bastava il pensiero che quell'uomo aveva avuto per me fino alla fine.

Nicola ha dipinto centinaia di clipper e navi da guerra della Regia Marina, vere opere d'arte e l'esempio lampante è la QSL ufficiale dell'INORC che riproduce in modo splendido l'Incrociatore Carlo Alberto, QSL in circolazione da tantissimi anni, un modo per farlo rivivere ancora tra noi.

Un tempo Nicola era un pittore pro- vetto e tanti gli hanno fatto la corte per avere un suo quadro. Insieme al dipinto c'erano alcune riviste del RNARS ed una lettera della figlia Sig.ra Maria Josè.

Il vuoto che Nicola lascia in seno all'associazione INORC è grande ma lo è ancor più per chi lo ha conosciuto ed in un certo senso amato. Sarà estremamente difficile dimenticare una figura che lascia un'impronta profonda nel mondo dei radiotelegrafisti di ieri, di oggi e forse, anzi spero in quelli di domani.

## A NICOLA · IT9XNM

*Ciao-Nicola ci hai lasciati,  
98 già suonati,  
se n'è andato piano-piano  
con il tasto ancora in mano.*

*Già da tempo lamentava  
che, "qualcuno" l'aspettava  
ed io, per sdrammatizzare:  
-anni ancora hai da campare-*

*Cupamente sorrideva,  
In cuor suo egli sapeva che,  
un traguardo-così ambito  
non a tutti è consentito.*

*Le domande, le risposte  
da me scritte, messe da parte  
i consigli a me dati  
e mai più dimenticati*

*Mi parlava della vita  
dei suoi amori, del passato  
la Sua voce affievoliva  
era molto rattristato.*

*RT noi dispiaciuti  
siamo molto addolorati  
e speriamo in un di  
di ascoltare il Tuo-ta titi ti*

16HWD – INORC 337  
Domenico Caselli

Alla Famiglia Mastroviti  
Via Marina di Ponente, 71/B  
96011 Augusta (SR)

Abbiamo appreso con grande dolore la notizia della scomparsa di Nicola.

Nicola è stato, oltre che il Fondatore dell' I.N.O.R.C., anche un costante punto di riferimento per il nostro Club a cui si è dedicato con passione ed entusiasmo.

Ha creato un Club che è divenuto il centro di aggregazione per tutti coloro che hanno svolto la professione di radiotelegrafista, non solo come un semplice lavoro, ma improntando ad essa tutta un'esistenza.

L' I.N.O.R.C. è un ambito traguardo per tutti quei Radioamatori che vedono nella radiotelegrafia non solo una disciplina in cui cimentarsi per sviluppare doti di abilità, ma anche uno speciale modo di comunicare, estremamente coinvolgente, che favorisce saldi legami di amicizia tra tutti coloro che condividono questa passione e che si riconoscono in questo "mondo" così particolare.

La Sua idea ha dato e darà un grande contributo affinché quella professione, che per un secolo ha contribuito a salvare decine di migliaia di vite umane in tutti i mari del mondo, non cada nell'oblio e il patrimonio culturale ad essa legato e la tradizione e lo spirito cavalleresco che univa tra loro i Radiotelegrafisti, non vada perduto.

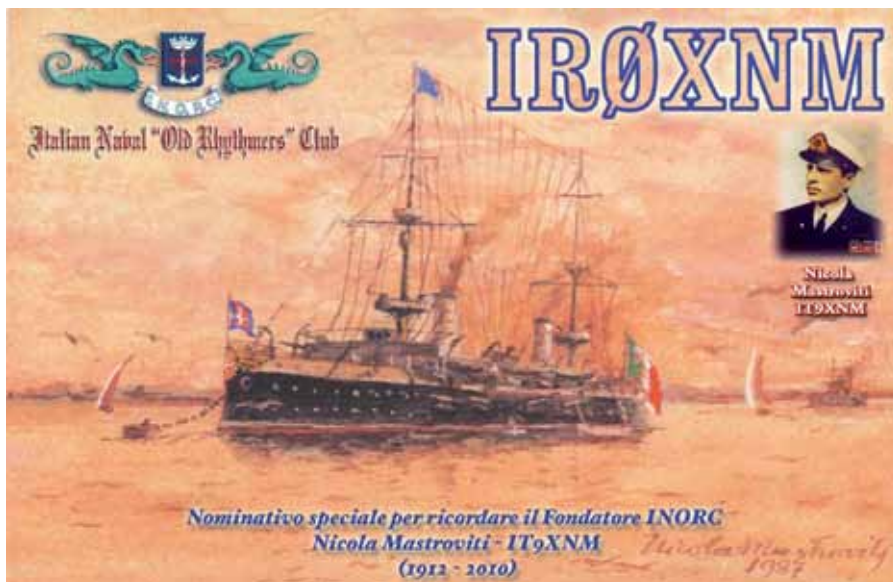
Oggi l' I.N.O.R.C. è uno tra i più prestigiosi Clubs di radiotelegrafia al mondo e ne fanno parte, oltre ad ex professionisti come Nicola, anche i più abili Radioamatori Radiotelegrafisti italiani e diversi stranieri. Entrare a farne parte è un traguardo molto ambito ed è sinonimo di eccellenza in questo campo.

Questa la grande eredità che Nicola ci ha lasciato e per questo Lo ringraziamo e Lo ricorderemo sempre come un esempio a cui riferirci.

Il Consiglio Direttivo a nome e per conto di tutti i Soci, esprime a tutta la Sua famiglia il profondo dolore per la grande perdita, perché Nicola ha fatto parte anche della nostra famiglia : la grande famiglia dell' I.N.O.R.C.

Distinti saluti.

Per il Consiglio Direttivo  
Il Segretario  
Giuliano SANDAL



Augusta 06/10/10

Con grande dolore, ma allo stesso tempo grande gioia le rivolgo due parole ringraziandola della gentilezza e dell'affetto riservato al mio amato genitore.

Conosco il suo nome come quello di altri vostri colleghi perché negli ultimi anni ero io a curargli la corrispondenza, e leggergli le vostre avendo grandi difficoltà visive.

Tuttavia per chi lo conosceva come lei, sicuramente, il suo carattere forte, battagliero, critico (anche troppo) emergeva comunemente dai suoi discorsi.

È stato lucido fino alla fine, presente e felice di aver riconquistato la sua ideale posizione davanti la stazione radio che, avendo subito per quasi un anno dei guasti tecnici, dopo tanta "sofferenza" gli abbiamo ripristinato senza non pochi problemi di natura tecnica.

Voi tutti lo conoscevate non solo come fondatore di questo glorioso Club perché fatto, secondo me, di anime speciali: di gente cioè speciale perché nel mondo della comunicazione asettica e rarefatta dei giorni nostri, ha mantenuto quello spirito schietto e cameratismo degli R.T., la cui originale motivazione si collocava laddove sorgessero grandi e gravi difficoltà storiche.

Egli era qualcosa di più.

Ringrazio lei e tutti quelli che lo ricordano con stima.

Dalla sua famiglia i più sinceri ringraziamenti.

La figlia.

Maria Josè Mastroviti

IROXNM in ricordo di Nicola Mastroviti  
Fabio Bonucci, IK0IXI IN # 462

Non è facile ricordare un Maestro, non si trovano le parole giuste, sufficienti a farlo. Nonostante i miei primi QSO sulla 7025 risalcano a oltre 20 anni fa, Nicola l'ho collegato solo negli ultimi anni della sua vita. Sapevo bene chi era e cosa aveva fatto ma non avevo mai avuto il piacere di sentirlo. Poi un paio di anni fa rispose a un mio CQ e iniziammo una lunga serie di QSO e alcune telefonate molto piacevoli.

Poi i QSO diventarono sempre più rari fino alla sua scomparsa. Ora che non c'è più sento che manca qualcosa sulla nostra frequenza abituale, un equilibrio si è rotto, un congegno si è fermato come se Nicola fosse stato sempre presente negli anni ma io non fossi stato abbastanza sensibile per avvertirne la presenza. Un silenzioso compagno, un amico che in tutti questi anni era lì a sentire cosa facessi.

Ora che non c'è più ne sento molto la mancanza. Per ricordare IT9XNM ho pensato di farlo nel modo che forse egli avrebbe preferito, ovvero facendo riecheggiare ancora una volta il suo suffisso XNM nell'etere, come a salutarlo per l'ultima volta.

Dal 15 al 21 Novembre 2010 il nominativo speciale IROXNM è stato in aria su tutte le bande, operato da diversi amici INORC e collegando oltre 1200 stazioni. Le QSL stampate per l'occasione trasporteranno la storia di Nicola in tutto il mondo, facendolo conoscere a coloro che non hanno avuto la nostra stessa fortuna.

Ciao Nicola.



Salve.  
Questa mattina ho ricevuto una QSL da Alessandra Vadi, figlia di Aldo Vadi IOEBE (ex IA5EBE).

Sulla QSL c'è scritto:

*"Mio padre aveva il desiderio che inviassi questa busta/QSL. È venuto a mancare il 30.12.2010.*

*La ringrazio molto per i suoi QSO.*

*Grazie.*

*(firmato) La figlia Alessandra"*

Aldo mi aveva telefonato in novembre per chiedermi lumi su un apparato HF e siamo stati al telefono per un'ora. Parlammo di radio ma anche di telegrafia; Aldo mi raccontò con molta passione i suoi trascorsi marittimi e costieri (IAR-ICZ-IDC-IGJ), la sua avventura come radioamatore, ma anche il suo rammarico di aver lasciato la radio ormai da molti anni. Ma mi aveva anche detto che era intenzionato a riprendere l'attività. Purtroppo non è stato così.

Sulla sua QSL di IA5EBE (Ebe era il nome della mamma) c'è l'incrociatore Caio Duilio e anche l'emblema INORC. Non lo leggo tra i soci, ma di sicuro lo era stato.

Un altro caro amico non è più tra noi.

Ciao Aldo, R.I.P.

73 Fabio, IK0IXI

13LVK Sergio Leonardi INORC #199 è passato in Silent Key il 1° Marzo 2010.

Oltre ad essere stato uno dei fondatori della Sezione A.R.I. di Vicenza, è stato egli stesso Presidente e Segretario di Sezione e, da qualche anno, era stato nominato nostro Presidente Onorario.

Grande marinaio, ha insegnato a molti OM - sottoscritto compreso - l'arte della telegrafia.

Claudio Zamunaro IK3ITS  
Presidente Sezione A.R.I. di Vicenza

IK1VGK Roberto Favaron,  
Nato a Susa (To) il 2 novembre 1949

Inorc # 307 Socio NAVAL, prestò servizio nella MM imbarcato su nave

Vittorio Veneto dal 27 settembre 1968 al 20 aprile del 1971 con la categoria di "Elettromeccanico".

SK a Torino il 16 Luglio 2009

# PIETRO MARRA I7NMC

Cari amici, il nostro caro amico Pietro I7NMC di Cavallino in prov. di Lecce socio INORC # 423, è stato Silent Key ieri sera dopo una lunga penosa malattia.

Aveva 82 anni!

Ecco quello che ho scritto una decina di giorni fa di lui a Lino, Biagio ed Elio, ex IAR, a seguito di una comune ricerca per conto di due ragazze americane sulla collisione dell'Andrea Doria con la Stockholm del 1956.

Oggi mi trovo nelle vicinanze di Lecce e sono andato a trovare un nostro vecchio socio: I7NMC Pietro Marra, # 423, ex operatore di IAR negli anni 50/60. Ha molti problemi di salute, postumi ad un ictus di qualche anno fa. Ciò nonostante, l'ho trovato seduto su una sedia a rotelle, che montava un paio degli ennesimi tasti verticali autocostruiti, assistito da un bandante indiano di New Delhi.

La stazione radio ce l'ha in mansarda, ma sta convincendo un vicino OM (IZ7DOX) a portargli in cameretta uno dei suoi vecchi rtx, con la discesa del solo dipolo dei 40 m. Fa fatica a parlare, per cui ho parlato sempre io.

Ed uno degli argomenti che ho trattato durante la visita, è stato l'affondamento dell'Andrea Doria. Visibilmente commosso e molto emozionato, ha raccontato che la notte della collisione del 27 luglio 1956 era di servizio a IAR, e ricevette molto traffico da ICEH, sia in fonia che in CW sulla 12. Ha detto che alcune fonti, tra le quali IT9XNM, hanno dato il nominativo dell'Andrea Doria come ICES. Ha ricordato con particolare emozione il telegramma di addio del comandante Piero Calamai alla famiglia, informandola della decisione di morire assieme alla sua nave. Ed il telegramma del Ministro della Marina Mercantile che lo consigliava vivamente a desistere dalla tradizionale decisione di perire con la nave. I fatti poi andarono che il comandante, in effetti, voleva affondare con la sua nave, e lasciò andare l'ultima lancia con a bordo i suoi ufficiali. I quali, tutti d'accordo tornarono indietro, e, con la forza, lo trascinarono nella loro lancia, pochi minuti prima che la nave affondasse. Nessuno, in seguito, gli dette più da navi-

gare, tanto meno la Compagnia Italia di Navigazione. Che tristezza, ragazzi!!!

Cattiva notizia... ero in qso con IZ7FUN sui 40 metri quando è arrivata questa email di I7OEB. Non ho potuto continuare...

Pietro era migliorato tantissimo, tanto che aveva ripreso a fare radio. Mi aveva addirittura scritto una lettera in cui mi considerava come il futuro autore del suo necrologio. - Desidero che tu, alla mia morte, scriva qualcosa di me - Confesso che ho cercato in tutti i modi di fargli cambiare discorso ma inutilmente.

A questo punto gli ho chiesto di mandarmi qualche informazione più dettagliata sui suoi trascorsi. Ero ancora in attesa di una sua lettera quando... Avevo promesso di scrivere comunque qualcosa ma è difficile riuscire a parlare di lui senza averlo ben conosciuto. Una vita intera spesa con la radiotelegrafia sempre accanto.

L'ho conosciuto di persona a Roma durante un meeting INORC nel 2001. Per me era il primo incontro ufficiale del Club, ero impacciato e sorpreso di vedere tanta gente amante del CW. C'erano anche tanti anziani, uno di questi, mi si avvicinò presentandosi come un operatore di Romaradio. - Mi chiamo Pietro I7NMC sono di Cavallino e sono stato per tanti anni a Romaradio - Cominciò a parlarmi di una stazione radio che io non conoscevo, una Romaradio degli anni 50/60.

Mentre parlava andava con la mente al suo trascorso lo vedevo chiaramente dal suo viso che si trasformava mentre era pervaso dai ricordi. Poi non sono riuscito più ad incontrarlo di persona ma via radio abbiamo fatto tanti di quei QSO sempre con il vecchio verticale. Una volta mi chiese se potevo inviarmi un regalo, un tasto che aveva costruito lui con le sue mani una copia del Marconi 213 che avevamo entrambi utilizzato a IAR. Gli domandai perchè mai volesse farmi quel regalo e lui mi rispose che aveva piacere a donarmelo perchè sperava che ogni volta che lo adoperavo, avrei pensato a lui.

Dopo pochi giorni lo ricevetti... sotto il suo indicativo e la sua firma. Ogni volta che lo tocco, soltanto a toccarlo, penso a lui a quel grande vecchio

di Natale Pappalardo IZ0DDD IN # 374



che fino all'ultimo pensava a fare il CW.

Solo quest'autunno voleva addirittura salire in terrazzo e arrampicarsi per togliere l'antenna e manzionarla. Ho dovuto sudare per convincerlo che non era il caso che si sforzasse tanto. Non dimentico anche che, quando seppa che ero stato a Lecce per una fugace e veloce visita alla città, me ne disse di ogni colore perché non lo avevo neanche chiamato al telefono. - Io sarei venuto a trovarti in città, avrei chiesto a qualcuno di accompagnarmi da te. Eri tanto vicino e non mi hai chiamato. Non te la perdono! - Mi sono sentito un verme! Non avevo tempo è vero, ero insieme ad un gruppo e si doveva correre per vedere il più possibile. Lecce mi ha incantato con quel suo fantastico barocco.

Non l'ho chiamato! Potevo almeno provare a farlo. Sinceramente non credevo che ci tenesse tanto... Ora me ne pento! Non posso più nè chiamarlo nè sentirlo in nessuno modo. Un altro grande vecchio ci ha lasciato. Nessun necrologio posso scrivere per lui, non come voleva almeno. Posso però con questo scritto onorare la sua memoria e rammaricarmi per i giovani che non hanno avuto la possibilità di ascoltare in aria un grande del verticale.

*Addio Pietro QRX prima o poi ci riuniremo tutti*

# VEDERE L'ERBA DALLA PARTE DELLE RADICI

di Elio Frassi · IZ0INZ IN #548

Nel numero scorso di "Newsletter", promisi che avrei descritto ciò che al marconista, per sua disavventura, poteva capitare, nel corso della navigazione. Vi erano vari episodi per i quali non sempre la vita trascorreva tranquilla e senza difficoltà, ma si presentavano anche ostacoli non facilmente superabili, che mettevano a dura prova l'abilità e la pazienza. Insomma, parafrasando il titolo di un romanzo autobiografico di Davide Lajolo, non bisogna vedere sempre l'erba rigogliosa dall'alto, ma alcune volte bisogna vederla anche dalla parte delle radici. Anche se il contenuto del romanzo non ha alcuna attinenza con i miei racconti, il titolo mi è molto piaciuto, tanto da volerlo adoperare. Un comune popolare modo di dire della lingua italiana, afferma che "vedere l'erba dalla parte delle radici", significa essere morto: ben lungi da dare alla frase questo significato, voglio soltanto fare notare che il marconista andava talvolta incontro anche a situazioni poco piacevoli e di grande impegno.

La vita di bordo normalmente si svolgeva con il solito andamento: otto ore al giorno di lavoro (più l'eventuale straordinario), cioè due di lavoro intervallate da due di riposo, fino al completamento delle otto ore. Durante le ore di lavoro si effettuava l'ascolto di sicurezza sulla 500 kc/c, si ricevevano le liste del traffico, ci si collegava

con la (o le) stazione costiera per ricevere o trasmettere il traffico giacente, si riceveva lo "stop orario" per la correzione del cronometro di bordo (necessario per i rilevamenti astronomici per la determinazione del punto nave), si ricevevano eventualmente gli "avvisi ai naviganti", si riceveva il bollettino meteorologico, si accudiva alla manutenzione delle batterie di accumulatori che alimentavano gli apparati di emergenza, rilevando la densità dell'elettrolita e il voltaggio, da riportare giornalmente sul "Giornale di Stazione parte I<sup>^</sup>", si riceveva la "stampa", cioè il notiziario trasmesso dall'ANSA e/o quello trasmesso dalla "presidenza del consiglio", che andava in aria con c/s IDO. Si trasmetteva, in navigazione, il "postmare", cioè il telegramma di posizione giornaliera, che aveva come prefisso "A" e, in Mediterraneo, il bollettino meteorologico SHRED. Inoltre, per le navi che vi aderivano, il telegramma AMVER (che, in sostanza, era anche questo un telegramma di posizione), però diretto ad un centro coordinatore, per la mutua assistenza tra navi in zona e/o i mezzi della Coast Guard, in caso di pericolo. Lo svolgimento delle varie operazioni, veniva annotato sul "Giornale di Stazione parte 2<sup>^</sup>".

Durante il tempo libero, si provvedeva alle faccende personali, si scambiavano quattro chiacchiere con gli ufficiali franchi dal servizio, oppure si andava a fumare una sigaretta sul ponte di comando, in compa-

gnia dell'ufficiale di guardia, sorseggiando "na tazzulella 'e caffè" che il marinaio aveva preparato. Molto tempo era dedicato anche alla lettura.

Qualche volta, quando vi erano più persone libere dal servizio, o che non dovevano andare a dormire per prepararsi riposati al successivo turno di guardia, si imbastiva una partita a carte. Ciò avveniva principalmente durante le soste in rada, in attesa di andare in banchina, durante le quali il marconista non aveva praticamente alcuna occupazione. Anche se alcuni comandanti di vecchio stampo non gradivano che gli ufficiali "fraternizzassero" con il personale di bassa forza, personalmente non me ne sono mai curato e spesso andavo in saletta sottufficiali o comuni, anche a giocare a carte (generalmente a scala quaranta).

In porto si era completamente liberi: si dava un giro di chiave alla porta della stazione radio, per riaprirla alla partenza. Tutt'al più, se il comandante ce lo chiedeva (ma non era un obbligo), all'estero si accompagnavano i malati dal medico o si andava al consolato a sbrigare le pratiche portuali.

Questa, descritta per sommi capi, era la vita normale del marconista, dal lato del lavoro e da quello dell'impiego del tempo libero.

Accadevano però anche degli inconvenienti. Ad esempio, dover riparare le avarie degli apparati radio oppure l'essere



interpellati a proposito di guasti alla girobussola o al radar (quest'ultimo non c'era sulle T2 e sui liberty) o ad altri apparecchi. Il marconista, essendo l'unica persona a bordo che avesse qualche cognizione di elettronica, era considerato in molte occasioni una specie di taumaturgo. Se poi, nonostante l'impegno profuso, la " guarigione" non avveniva, significava che il malato era talmente grave che esulava dalle cognizioni del marconista ed era necessario l'assoluto intervento dello specialista.

Ho parlato di comandanti vecchio stampo e non posso fare a meno di citare un fatto occorsomi durante l'imbarco sulla s/s (s/s = steamship = nave a vapore) Eretteo/ICCV (liberty), per far notare quanto certe persone facevano pesare la loro autorità. Avevo appreso dal notiziario dell'ANSA che un certo cavallo si era piazzato in una buona posizione. Siccome il direttore di macchina si interessava di equitazione, glielo riferii, prima ancora che ne venisse a conoscenza il comandante, al quale tutte le notizie, perfino quelle a carattere privato, dovevano essere sottoposte alla sua supervisione e poi comunicate al diretto interessato. Avevo scavalcato la sua autorità e per questo ricevetti un rimprovero. L'episodio è banale, ma dimostra quanto alcuni individui, investiti di un certo grado, facevano pesare il loro potere.

Dovetti ingoiare il rimbrotto, pensando alla stupidità di chi me lo aveva rivolto. Per fortuna, con lo "svecchiamento" dei comandanti, si modificarono arroganza e stupidità.

Nel 1959 ero imbarcato sulla s/s Atlanta /IBPJ (liberty) e mi trovavo in mezzo al Pacifico, proveniente dagli Stati Uniti e diretto in Giappone. Non molto distanti da me vi erano altre due navi, dello stesso tipo e dello stesso armatore, però dirette in senso contrario. Avendo rispettivamente del traffico da trasmettere e da ricevere, ce lo scambiammo a vicenda. Il primo che avesse contattato Romaradio/IAR, avrebbe ricevuto e trasmesso anche il traffico degli altri. Farci sentire da quella zona con vecchi apparati Mackai di soli 100 watt nominali, non era impresa facile. Anche l'antenna, filare a T, non accordava bene su tutte le frequenze e quindi il rendimento era ancora più scarso. Il primo ad entrare in contatto, a forza di pestare sul tasto, fui io. Purtroppo però l'essere stato il primo mi costò caro, poiché mi inflissero una multa pari ad una giornata di stipendio. Non sono riuscito a sapere quale stazione di controllo mi aveva colto ad effettuare chiamate eccessivamente lunghe.

Il regolamento internazionale delle radiocomunicazioni all'art. 30 nr. 1077 § 5, stabiliva infatti che quando una stazione non rispondeva alla serie delle prime tre chiamate, fatte a brevi intervalli (ogni chiamata consisteva nel fare per tre volte il c/s della stazione chiamata seguita da "de" e da tre volte il c/s della stazione chiamante), si poteva ripetere la serie delle chiamate per altre due volte, però dopo un intervallo di due minuti.

Se non si otteneva risposta, bisognava attendere altri 15 minuti, prima di potere ripetere la serie delle chiamate. Lascio all'immaginazione di chi legge, la difficoltà, ottemperando al regolamento, di mettersi in contatto con stazioni costiere lontane, con i pochi watt a disposizione.

Da qui la necessità di trasgredire il regolamento, confidando nella buona sorte. Si sarebbe potuto appoggiare il traffico, sia in partenza che in arrivo, ad una stazione costiera estera vicina, ma cadeva il prestigio del marconista al quale le società concessionarie dei servizi radioelettrici di bordo (SIRM e TELEMAR), raccomandavano di espletare il traffico nazionale via stazioni costiere italiane: inoltre i telegrammi sarebbero costati molto più cari, dovendo applicare, oltre alle normali tasse, anche la soprattassa cambio, che avrebbe comportato un aggravio della spesa.

La difficoltà di comunicare avveniva sovente e quindi erano frequenti le arrabbiature. Il mare grosso complicava ancora di più il lavoro. Sono stato su un paio di liberty che con il rollio il ricevitore slittava di frequenza: sarebbe stato necessario avere tre mani, una per tenersi saldi e non essere sbalzati dalla sedia, una per scrivere o trasmettere e un'altra per seguire la manopola del cursore della sintonia. Non parliamo poi del mal di mare. Io, purtroppo, l'ho sofferto per i primi cinque imbarchi e più di una volta sono stato costretto a lavorare con il bugliolo (secchio) vicino ai piedi. Altro che DX, contest, pile-up o altri giochini del genere! Questo era lavoro, non era divertimento, e c'era di mezzo la pagnotta!

Mi trovavo a bordo della s/s African Duke /ELUP, di bandiera liberiana (altro liberty), nel 1958. Venivamo da Mormugao (ex India portoghese), diretti in nord Europa, con un carico di minerale di ferro e ci trovavamo nel Mar Arabico.

La nave rollava fortemente, a causa del mare grosso, provocato dal vento di monzone. Stavo effettuando l'ultimo turno di guardia della giornata, quando vennero in stazione radio il comandante e il diret-

tore di macchina, sconvolti. Era accaduto che un ingrassatore, montante di guardia, nel prendere le consegne dello stato della macchina, fu colpito sul capo dalla testa a croce della biella (come ho detto sopra, i liberty erano navi a vapore, con macchine alternative).

Mi dissero che dalla fuoriuscita del sangue, si supponeva che la ferita fosse profonda, ma che non era ispezionabile a causa della folta capigliatura. Intanto l'ingrassatore aveva perso i sensi. Mi chiesero di mettermi immediatamente in contatto con il CIRM (Centro Internazionale Radio Medico, ovviamente in grafia perché i liberty non avevano la fonìa), per avere suggerimenti sulle cure da adottare. Il CIRM (IRM), svolgeva servizio ad orari stabiliti e su frequenze diverse e quindi non era sempre in onda, per cui cercai di mettermi in contatto con IAR (Romaradio) perché mi facesse QSP o avvertisse il CIRM stesso per effettuare un QSO diretto.

Intanto il tempo passava e il piccolo ambiente della sala radio si era affollato di persone ansiose di avere una risposta. Salvato di stazione in stazione: chiamavo IRM (nei momenti in cui andava in aria, con la frequenza opportuna), IAR, ICB (Genovaradio) e anche IQX (Triesteradio), ma nessuno mi rispondeva. Quando finalmente IAR mi rispose, si abbassò la tensione di rete e rimasi muto con gli apparati. Il regolatore del vapore, che doveva intervenire per mantenere costante i giri della dinamo e quindi mantenere costante la tensione, non funzionava e quando si inseriva un utente che assorbiva molto (ad esempio, il frigorifero della cambusa), la tensione si abbassava, per cui tutti gli apparati che abbisognavano di una certa costante energia non funzionavano.

Molte volte, durante il lavoro, dovevo affacciarmi dalle griselle della macchina (il portavoce non funzionava) e urlare con quanto fiato avevo in gola di aumentare i giri. D'altra parte non potevo pretendere che qualcuno del personale di guardia tenesse costantemente gli occhi sul manometro o sul voltmetro, per intervenire quando la tensione calava.

Al momento in cui riuscii a farmi sentire da IAR e che rimasi privo degli apparati, fui preso da uno scatto di rabbia così violento che detti un pugno sul tasto (verticale) da spezzarlo in due. Il terzo ufficiale di coperta mi aiutò a smontare il tasto del trasmettitore di emergenza (fissato al tavolo con delle viti) e a metterlo al posto del principale. Dopo avere pestato ancora per

un po', mi rispose nuovamente IAR, mettendomi in contatto dct con il CIRM. Il medico di guardia ci dette alcune istruzioni, sia per il trattamento della ferita, sia per lo stato generale del paziente, che intanto aveva ripreso i sensi e si lamentava. Ogni tre ore avevo il QRX con IRM, per notiziare eventuali variazioni e avere successive istruzioni. Avuta la nostra QTH, Il CIRM ci consigliò di appoggiare ad Aden (nello Yemen), per fare osservare la ferita ad un medico. Dopo circa un giorno di navigazione arrivammo in porto e, dopo una visita sommaria fatta da un medico locale, fu deciso di portare il paziente in ospedale, dove rimase soltanto poche ore perché, al contrario di quanto si era supposto, accertato che la ferita non era molto profonda, poteva essere curato a bordo.

Proseguimmo quindi la navigazione, dirigendo per Savona (dove sbarcai, anziché per il Nord Europa, come previsto in un primo tempo), facendo una lunga sosta ai Laghi Amari, lungo il Canale di Suez, per lavori alla macchina, con l'intervento di un'officina di terra, poiché non riuscivamo a mantenere la velocità minima richiesta per il passaggio del resto del canale, dove bisognava rispettare i tempi per la chiusura dei ponti della ferrovia che unisce le due sponde e permettere il passaggio, in idonei spazi, del convoglio che transita in senso contrario (North bound e South bound).

Non mi soffermo a descrivere altre avarie, perché non sono attinenti al servizio radio, ma vi assicuro che la nave era alquanto scassata, in ogni sua parte. Forse vi sorge spontanea una domanda: "ma chi te lo ha fatto fare ad imbarcarti su una nave del genere?". Me lo ha fatto fare la penuria di imbarchi, perché era un periodo nero. A causa della crisi dei noli, molte navi, anche estere, erano in disarmo e i porti di tutto il mondo ne erano congestionati.

È vero che i casi citati (o altri anche più gravi, che si potevano verificare ma che, per fortuna, a me non sono accaduti) non erano frequenti, ma servono a dimostrare quello che ho sostenuto all'inizio e cioè che il marconista non era sempre "la signorina di bordo", ma aveva anche lui le sue incombenze, i suoi momenti difficili e le sue responsabilità.

Una grande responsabilità era quella dell'accuratezza dei rilevamenti radiogoniometrici per determinare il punto nave, specialmente in passaggi congestionati e pieni di insidie come, esempio non unico, La Manica, dove senza osservare alcuna rotta prestabilita (come invece è stato regolamentato in un secondo tempo), le navi pro-

cedevano in maniera disordinata, ognuna per proprio conto: si incrociavano tra loro, quelle dirette verso est con quelle dirette verso ovest e con i traghetti che la attraversavano unendo la costa francese con quella inglese. Inoltre vi è quasi costantemente la nebbia, che rende ancor più pericolosa la navigazione. Immaginate un'autostrada di un'unica carreggiata percorsa da automobili nei due sensi di marcia, con altre auto che l'attraversano e con poca o nulla visibilità! L'ausilio del radar era privilegio delle navi di nuova costruzione e quindi molte ne erano sprovviste.

Oltre a molti radiofari, vi erano anche i nautofoni, sistemati sulla costa o su un battello fanale, che emettevano segnali sonori, secondo una propria caratteristica (riportata nell'elenco fari e segnali da nebbia), in modo da individuare in quale punto ci si trovava. Procedendo a lento moto, per evitare collisioni, oltre a suonare la sirena, si azionava anche il corno da nebbia, a poppa, e a prua si suonava la campana. Nei casi di grande incertezza se c'era la possibilità ci si fermava, dando fondo alle ancore, azionando sempre i segnali sonori per avvertire della nostra presenza. Ovviamente rimaneva accesa la fanaleria, ma era di scarsa o nulla utilità.

Queste ultime righe, le ho inserite per evidenziare quanto fossero utili ed importanti i rilevamenti radiogoniometrici e per rendere note alcune difficoltà della navigazione (di allora) a chi non ne è a conoscenza e per rivangarle nella memoria a chi, come me, le ha vissute.

Nel 1960 ero imbarcato sulla s/s Atlanta/IBPJ (altro liberty!, erano la maggior parte delle navi del momento). Un mattino, poco dopo essere montato di guardia, udii un forte rumore di ferraglia.

Al momento non mi resi conto di che cosa poteva essere accaduto ma poi, affacciandomi all'attigua sala nautica, appresi che eravamo andati in secca. Eravamo appena usciti dal porto di Malmo, in Svezia, dove avevamo caricato 10.000 tonnellate di cemento in sacchi.

Il comandante mi chiese di domandare alla vicina stazione costiera se nel punto in cui ci eravamo arenati vi fosse variazione di marea, ma ebbi risposta negativa. Poco dopo ci raggiunse un rimorchiatore, offrendoci il suo aiuto con la formula "no cure, no pay". In quel tratto di mare, essendoci molti punti con basso fondale, si verificavano spesso incidenti del genere e i rimorchiatori vi si aggiravano come avvoltoi nella spe-

ranza di fornire il loro interessato soccorso. Poco lontano si arenò una petroliera, ma questa allibò scaricando la zavorra (allora non vi erano le restrizioni di adesso) e riprese la navigazione normale, con disappunto del comandante del rimorchiatore che già pregustava un altro buon affare per la sua compagnia.

Ovviamente si susseguirono una serie foltissima di telegrammi tra noi e l'armatore, che ci dava istruzioni sul comportamento da adottare nei confronti della società che ci forniva assistenza. L'armatore aveva preso contatti telefonici, a terra, con la società stessa e il nostro agente, il cui contenuto ci veniva poi fornito sommariamente a mezzo telegramma. Il mare era calmo e fu convenuto di tentare il disincaglio con l'ausilio di quattro rimorchiatori, ma ogni tentativo fu vano. Oltretutto ne avrebbe sofferto lo scafo, sollecitando ad uno sforzo notevole la chiodatura delle lamiere.

Fu deciso allora di alleggerire la nave, scaricando una parte dei sacchi di cemento su maone (grosse chiatte), per poi reimbarcarli nel porto di Kiel (Germania), prima di passare nell'omonimo canale.

Allibammo infatti 1.200 tonnellate, e così alleggeriti potemmo riprendere la navigazione. Furono giorni di forte traffico, per cui lo scambio di telegrammi, anche molto lunghi, fu intenso. Per fortuna, essendo non distanti dall'Italia, i collegamenti con IAR non presentavano grandi difficoltà. Tuttavia ero inchiodato in stazione radio per buona parte della giornata. Se avessi avuto un apparato radiotelefonico...! Certamente anche questo è un episodio che dimostra quanto voglio affermare, e cioè che il marconista non era sempre uno sfaccendato.

In conclusione, anche senza arrivare a casi estremi di grande pericolo (naufragio), l'utilità del marconista non era soltanto per la necessaria normale quotidiana routine, ma era soprattutto per eventuali situazioni di urgenza o situazioni che rivestivano una certa importanza, che erano sempre in agguato allo stato latente. Lo conferma il fatto che la nave poteva partire anche senza il comandante, il quale poteva essere sostituito da un ufficiale di coperta, ma non senza il marconista, necessario anche e soprattutto per la salvaguardia della vita umana in mare.

È finita un'epoca. I marconisti non esistono più, ma è auspicabile che il CW, anche se per puro diletto, non muoia, ma venga portato avanti da giovani che sappiano raccogliere la tradizione e il piacere di professarlo.

# IL VOLO DELLA NOTA

IZ6BUV Leo Carnesale INORC #370

Diverse volte ho avuto modo in telegrafia di soffermarmi a riflettere sull'importanza che ha avuto nella sua origine e di quella che ha generato nel suo percorso fino ai nostri giorni; più mi diletto a praticarla, noto immancabilmente spigolature che accrescono nella narrativa la Nota; mi accorgo che può essere reversibile arrivare ad ascoltare la Nota telegrafica prima solo con un approccio, perché debuttante di compagnia di comunicazione, che ti impegna a scrivere chilometri di messaggi; poi scrivere per passione più lettere comunicandole a posti lontani a corrispondenti importanti. "Sistema di telecomunicazione che interviene in ogni opzione che assicuri la trasmissione e riproduzione a distanza del contenuto di qualsiasi documento scritto stampe immagini fisse".

La Navigazione la più vecchia scuola dai Romani ai Greci fino ai nostri giorni, non so se si possa dire con certezza che la POLARE configurata con la sua presenza nella storia, prende piede con essa la storia della Navigazione.

Al seguito dei Romani e dei Greci il Mediterraneo si pose come baluardo per tutto l'oriente punto fermo di tutte le civiltà del Mare. Valore che parla della Polare è dato perché ogni pilota porta con sé questo riferimento che ti permette di Navigare Orientarsi sul mare; orientarsi nelle stelle del cielo. Interpretare una scala di valori che non si separa in ogni suo livello da ciò che è dato alla Radio: è il Ritmo ovvero quello che l'uomo il pilota definisce sentirlo come una corda legata alla mano seduto al tasto e poter saltare su di esso ad ogni interpunzione, ripeto non può non essere che il nostro Ritmo che lavora instancabilmente su ogni frequenza.

La Radio e la Radionavigazione per il Marconista che muove disimpegnandosi dalla radio stessa o scatola RTX per impegnarsi al TIMONE di comando sul ponte della NAVE non è un'invenzione ma tutt'altro, sempre pronto come il primo dei Marinai impegnato a comunicare con i gradi del comando orientandosi per mantenere la Rotta della Nave. Chi può smentire che le notti illuminate dalla polare stella del Nord alto nel cielo ha navigato in mari oceani

anche dopo l'aiuto del Sestante macchina che per certi versi si impegna di giorno a trovare il Sole di mezzogiorno e allo stesso modo di notte poter puntare tutte le stelle possibili orientatrici. Sono passati anni che il ponte di comando di Navi con piloti che animano solcando tutti i mari, impegnano risorse molteplici fino ai nostri giorni per assicurare la prua all'oriente, tenendo fermo come punti fissi tutti i passaggi dal timone della polare del nord all'ultimo ritrovato ascendente satellitare il GPS "global position system".

Termini, definizioni, particolari, connotati ad "HOC", per ciò che la materia usata possa trarre spiritualità all'arte della Navigazione. Il Morse per eccellenza ha portato un ripercorrere molteplice di tappe affinando lo stesso concetto di cui il pilota si rende partecipe alla Navigazione.

Parlare di questi meccanismi elettronici o di nota telegrafica pura perché ascoltata allineando gli acuti orecchie indispensabili sentinelle degli occhi del pilota, lo ha imparato perché ha impostato la rotta dell'asta graduata del segnale ricevuto sulla rosa dei venti del Radiogoniometro; lo ha imparato perché ha impegnato gli occhi sul Radar per poter vedere anche con la nebbia; lo ha imparato perché ha fatto di più andando come un lupo di mare volando su gli oceani, tornando a scuola di volo.

In Aereoporto con la torre di controllo che presenza come il ponte di comando di una portaerei, ore ed ore di lezione ma anche ore di volo, disimpegnandomi tra il volo a vista, ed il volo strumentale; ho praticato alcuni aerei ma anche piloti istruttori. Importante è essere cosciente di avere delle ali che ti sorreggono il resto sono gli strumenti la Radio per comunicare con la torre e confrontare la strumentazione disponibile.

Per una Rotta sostenuta nella distanza bisogna navigare con carte nautiche stimare su di esse con matita e compasso i tempi di percorrenza e di destinazione come in una Nave. Di più mi è parso attuare per stimare una rotta, indispensabilmente dal GPS che ha rivoluzionato facilitando la rotta; tracciare linee da punto a punto e trovare posti come ripetitori, in località

mappate cartograficamente su tutta la superficie nazionale di ogni stato, per trovare i VOR Radiosentiero omnidirezionale, che trasmettono a una fissa frequenza ma diverse fra di loro; per cercare il VOR che ha posizione, longitudine, latitudine, ma che soprattutto lancia segnali lettere in codice morse il nominativo di riferimento che Accerta l'area localizzata rilevata al suo passaggio in volo.

Precedentemente sulla carta abbiamo stimato punto-punto tutte le stazioni VOR ripetitrici che conosciamo, LOG-LAT. Lettere di appartenenza e frequenze riportate sotto il simbolo di VOR stampate su carta dall'Istituto di Navigazione, vanno prelevate e impostate sulla strumentazione per ottenere risposta automaticamente al passaggio sull'area dove staziona il VOR; attraversato uno di essi sulla carta si passa all'impostare il successivo.

Si può semplicemente optare per l'amante della Nota pura selezionare sulla strumentazione l'ascolto del VOR ed aspettare di intercettarlo prossimo al suo passaggio, lo si può fare con cuffia ma anche senza e sapere di essere in quel preciso momento sulla carta che riproduce i tracciati le linee che hanno congiunto punto-punto la rotta designata con matita; quando il VOR insieme alla nota, indica con la freccia la sua presenza sulla strumentazione.

Adesso si può semplicemente leggere la freccia del GPS che si posiziona a N\_E\_S\_W per seguire tutte le rotte e non perdersi per nessun verso.

Sembra una gerarchia superiore quella dell'ascolto è vero anche che non finirà mai di sentire all'orecchio ciò che è importante per manovrare di conseguenza quindi dialogare con microfoni per assicurarsi messaggi importanti, di certo è facilitato vedere riprodotto scritti e messaggi su qualsiasi schermo ma il passato la storia ci ha insegnato percorsi sentieri che sono stati assicurati nell'ascolto per poter scrivere impostare coordinare movimenti e idee.

Superando ogni ostacolo doganale in uno dei tanti voli addestrativi sono riuscito ad impostare sul mio portatile Radio con applicazione software A.P.R.S. automatic position resulting system. L'icona visibile

di Aereoplani Leggeri, con il mio nominativo amatoriale lavorando l'area di osservazione ad alta quota con GPS incorporato e sensori di pressione temperatura e velocità, credo indispensabili quest'ultimi per chi conosce le apparecchiature di bordo aereo come lavora in altimetria e girobussola.

L'Utilizzo del mio software in parallelo alle strumentazioni di bordo è stato collimare a controllo certosino HI HI velocità altimetria QNH-Pressione ad alta quota, sempre il software con il rivoluzionario GPS incorporato che ti lascia con facilità seguire la rotta in ogni suo punto praticamente stimato allo stesso modo delle strumentazioni che offre la plancia dell'aereo, per il volo stesso obbliga il pilota ad osservare a più letture senza distrazione HI naturalmente.

Insomma per capirci l'uso parallelo della mia radiolina portatile come se fossi in macchina; ho ripetuto il mio nominativo su oltre 40 DIGI-PATH che mi hanno visto sulla carta. Non ti regalano la patente di pilota semplicemente perché puoi utilizzare e governare con una radio portatile. Potrei legato alla guida di un CESSNA con autorizzazione aeroportuale guidare con solo ascolto radio intercettando questi ripetitori aeronautici VOR il loro canto inconfondibile seguendoli con cuffia a ritmo del suono rilevarli e confrontarli su carta geografica assicurandomi la giusta polare o volo direzionale; altri canti di questo suono sono applicativi al radar trasponder di sicurezza che si differenzia con vari codici che parlano di avaria-incendio-pirateria- dirottamento.

Sono entusiasta di avere la certezza che di questo nostro modo di dialogare con il tasto e orecchie per vedere perché ha piedi in terra in mare in cielo, trarre da esso la materia governatrice punto fermo nella storia di un'unica e formidabile invenzione sostenitrice dell'uomo e la sua navigazione.

## L'INORC alla "Expo Elettronica" di Carrara

Giuliano Sandal · I1SAF IN # 391



**Nei giorni 20 e 21 febbraio 2010 si è tenuta la terza Edizione della Fiera "EXPO ELETTRONICA" presso il Centro Fieristico di Marina di Carrara.**

**Grazie all'interessamento di Antonio Pilchi, I5NQQ (IN # 102), Presidente della Sezione A.R.I. di Massa-Carrara, gli Organizzatori ci hanno messo a disposizione, gratuitamente, uno spazio espositivo.**

Qui sono stati esposti per due giorni una macchina ricevente telegrafica, una serie di tasti collegati ad un oscillografo per dimostrazioni pratiche di telegrafia, mentre su uno schermo "girava" a ciclo continuo una serie di immagini con didascalie che parlavano dell' INORC e della storia della radiotelegrafia in Italia e nel mondo, in particolare per gli aspetti legati alla salvaguardia della vita umana in mare. Lo stand INORC ha attirato moltissimi visitatori e destato un grande interesse.

Molta curiosità ed interesse ha suscitato la ricostruzione funzionante di un trasmettitore a "scintilla" e relativo ricevitore a "coherer". Un ragazzo ha voluto schemi e descrizione di questa realizzazione per poterla riprodurre. Ai visitatori più interessati sono state donate copie arretrate della Newsletter.

Oltre ad Antonio, I5NQQ, si ringrazia

per la collaborazione: Sauro, IZ1CLA (IN # 477), Maurizio IK5DEZ (IN # 563), Edgardo IZ1ELP (IN # 543), Fabrizio IZ1FCF (IN # 547) più altri soci della Sezione ARI della Spezia e aderenti all' ARMI: IK8XVA, IZ1HIE.

*Nella foto lo "stand" INORC*

# 14<sup>a</sup> Edizione "Expo Radio Potenza" 8-9-10 Ottobre 2010

di Luigi Pasquarella I8JYK INORC # 266

L'INORC mi ha delegato a rappresentarlo alla 14<sup>a</sup> Edizione di "Expo Radio" di Potenza.

Purtroppo la decisione di presentarci come Club è stata repentina e quindi non abbiamo potuto preparare uno spazio tutto per noi. La Sez ARI di Salerno ci è venuta incontro ospitandoci nel suo stand.

Il Presidente Giuseppe **IK8WCQ** insieme al suo Vice Presidente Marcello **IK8DNJ** e all'impagabile Segretaria Autilia **IK8FFQ** sono messi a disposizione del sottoscritto.

Pur non avendo a disposizione alcun apparato atto a trasmettere o a ricevere, ci siamo attivati con due tasti collegati ad un oscillografo. Ogni tanto facevamo delle chiamate per attirare i curiosi che si aggiravano per gli stand. Tra quest'ultimi si sono presentati al nostro tavolo, incuriositi dai segnali Morse che uscivano dal nostro altoparlante, dei rappresentanti di **Radio Carina**, un'emittente locale.

Insieme all'amico **I8TTO** e Michele, ambedue soci iscritti al C.O.T.A. abbiamo dato dimostrazione come si potesse utilizzare la telegrafia anche con i semplici e rudimentali mezzi che avevamo a disposizione. Mi hanno chiesto di salutare i loro radioascoltatori con il nostro vecchio Codice Morse ed io prontamente ho trasmesso: **BUONA SERA A TUTTI GLI ASCOLTATORI DI RADIO CARINA DALLA FIERA DI POTENZA**. La spiegazione in chiaro di quei suoni tanto strani, per loro, l'ha fatta l'amico **I8TTO**.

Nonostante purtroppo la Fiera si presentasse con pochi stand attrezzati per i radioamatori, come del resto tutte le altre, abbiamo suscitato la curiosità e quindi l'interesse di molti visitatori. Primo fra tutti Fabio **IZ8DSS** che è arrivato dalla vicina Eboli per salutarci personalmente.

Nelle foto una panoramica dello Stand con il nostro striscione in bell'evidenza, i due tasti, il Presidente, il Vice, la Segretaria ed il sottoscritto **I8JYK**.

Sono state distribuite parecchie Newsletter dell'INORC ai visitatori ...semi che possono anche germogliare, chissà.



# La navigazione radiogoniometrica e la procedura QTE, QTF (\*)

di Alfredo De Cristofaro IK6IJF IN # 231

Le nuove tecnologie hanno completamente rivoluzionato il mondo della navigazione marittima, oggi attraverso un piccolo ricevitore GPS è possibile conoscere in ogni istante e in modo preciso la posizione geografica di una nave e la velocità del mezzo viene visualizzata in tutte le sue variazioni in maniera pressoché istantanea.

Non mi convince profondamente l'uso esclusivo dei sistemi satellitari e tecnologicamente avanzati per il fatto che questi hanno dei "PADRONI" che in ipotesi remote di conflitti bellici su larga scala possono introdurre volutamente degli errori nei dati trasmessi, tali da rendere inaffidabile l'uso di questi nuovi sistemi... è auspicabile che tutto ciò non avvenga mai.

Fino a pochi anni fa, basti tornare agli ultimi anni del secolo appena concluso, il navigante, per una sicura condotta della navigazione e in particolare per determinare la propria posizione in mare, aveva a disposizione un numero elevato di sistemi, tradizionali e radioelettronici, diversi e indipendenti tra loro, nelle lunghe traversate oceaniche la determinazione del Punto Nave veniva effettuata mediante osservazioni astronomiche e dagli anni 80 con il vecchio sistema satellitare NNSS che disponeva di 5 satelliti in orbita polare; il sistema era basato sulla misurazione dell'effetto Doppler dovuto al moto relativo esistente tra nave e satellite, le posizioni erano abbastanza precise ma tra una posizione e l'altra a volte passavano ore ed in ausilio a tale sistema si ricorreva a quello astronomico. Di sicuro la vita di mare era meno alienante e il mestiere del navigante era una vera e propria professione basata sulla conoscenza dei vari sistemi di navigazione e sul loro corretto uso.

Tra i vari sistemi di navigazione radioelettrica esistenti fino agli anni 90' figurava quello radiogoniometrico. Sulle nostre riviste di elettronica è stato detto di tutto e di più sui Radiofari e sul Radiogoniometro ma non ho mai letto nulla che riguardasse una particolare procedura in uso in particolare nei mari del Nord Europa, famosi per le loro fitte nebbie e grosse tempeste. Questa procedura era chiamata in gergo QTE - QTF, due voci del codice Q. Essa consisteva, per



Postazione radiogoniometrica terrestre (NORDEICH RADIO - DAN).

una nave, nel determinare la propria posizione facendosi rilevare da una stazione radiogoniometrica terrestre o da un gruppo di stazioni radiogoniometriche che svolgevano servizio continuo e a pagamento. Le modalità per ottenere questi rilevamenti erano contenute, per le stazioni GONIO del Mediterraneo, nella pubblicazione "Radio-servizi per la Navigazione" o in pubblicazioni simili come quella Inglese a copertura mondiale "Admiralty List of Radio Signals".

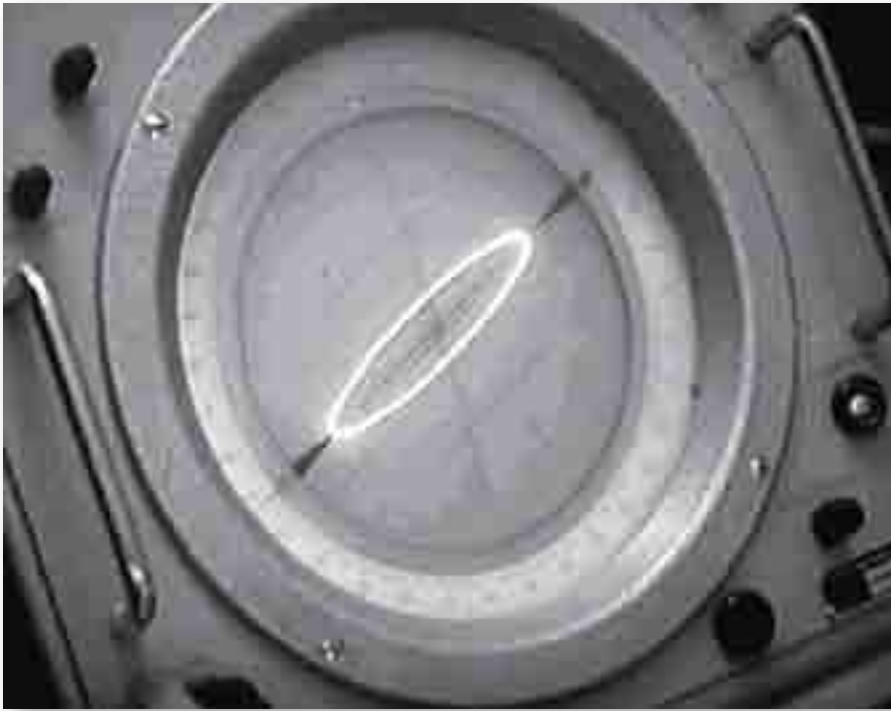
Generalmente la procedura, tranne rare eccezioni, era la seguente: la nave chiamava la stazione radiogoniometrica o la capomaglia del gruppo sulla frequenza radiotelegrafica di 500 kc/s. Stabilito il contatto, le stazioni passavano sulle loro rispettive frequenze di lavoro che per la nave era di solito la 410 kc/s e dietro invito della stazione GONIO, l'Ufficiale marconista trasmetteva due linee della durata di 10 secondi ciascuna seguite dal nominativo della nave. Secondo la procedura internazionale le stazioni di nave richiedevano il servizio radiogoniometrico usando la voce del codice Q: **QTE** (qual è il mio rilevamento rispetto a voi?) La stazione GONIO a questo punto richiedeva il **QTG** ovvero la trasmis-

sione delle due linee di 10 secondi di durata per effettuare il rilevamento della nave. Una volta effettuate le misure, la stazione di terra trasmetteva sulla propria QRG di lavoro il o i rilevamento/i misurati che l'Ufficiale di guardia sulla nave tracciava sulla carta nautica, il punto d'incontro dei rilevamenti tracciati era la posizione della nave (PUNTO NAVE).

Il Comandante della nave tuttavia poteva richiedere direttamente la propria posizione geografica espressa in latitudine e longitudine, in questo caso il marconista avanzava alla stazione di terra la richiesta del **QTF?** (Volete indicarmi la posizione della mia stazione secondo i rilevamenti presi dalle stazioni radiogoniometriche che voi controllate?)

Le stazioni di terra collegate tra loro di solito telefonicamente al termine delle operazioni di rilevamento passavano alla capomaglia i risultati delle misure, gli operatori in servizio presso la stazione principale tracciavano i rilevamenti uscenti dalle posizioni delle stazioni del gruppo trasmettendo quindi alla nave il PUNTO NAVE espresso in latitudine e longitudine.

A questo punto è necessario spende-



Display CRT di un radiogoniometro degli anni 60; notare l'ellisse del rilevamento.

re due parole su alcune questioni tecniche che il navigante doveva tenere in considerazione nella navigazione radiogoniometrica. La prima questione riguardava un problema connesso con l'uso delle frequenze radio su cui avvenivano le emissioni e cioè le onde lunghe e le onde medie, le bande utilizzate infatti andavano da 285 a 525 kc/s, queste frequenze hanno la particolarità di propagarsi per via superficiale seguendo la curvatura terrestre (percorso ortodromico). I rilevamenti sulla carta nautica venivano tracciati come semirette uscenti dalla stazione R.G. (percorso lossodromico). L'approssimazione nel considerare il percorso delle onde radio come rettilineo era accettabile fino ad una distanza dalla stazione trasmittente di circa 60 miglia, oltre questa distanza tale approssimazione non era più possibile, il Punto Nave non sarebbe stato preciso ed il ricorso ad un sistema di radionavigazione per determinare una posizione in mare sarebbe stato inutile. Per questo motivo alle misure di rilevamento effettuate a distanze superiori alle 60 miglia nautiche era necessario apportare una correzione che tenesse in considerazione il reale percorso compiuto dalle onde radio e cioè secondo un tragitto curvilineo (sfericità della Terra). Questa correzione era conosciuta con il nome di "SEMICONVERGENZA DEI MERIDIANI" o come "CORREZIONE DI GIVRY" dal nome dello studioso francese che calcolò per la prima volta la differenza fra il percorso della curva lossodromica

(percorso rettilineo sulla carta nautica) ed il percorso iniziale di un tragitto ortodromico (percorso reale sulla sfera terrestre). Per via dei calcoli molto lunghi e poco pratici queste correzioni furono tabulate e riportate nelle PUBBLICAZIONI MARITTIME come quella della nostra Marina Militare "TAVOLE NAUTICHE"; la consultazione era molto semplice in quanto bastava entrare nelle tavole con la latitudine media e la differenza di longitudine fra la stazione di terra e la posizione stimata della nave: in corrispondenza di tali dati veniva trovata la correzione da applicare al rilevamento effettuato. La correzione aveva segno positivo o negativo a seconda dell'emisfero e della posizione della stazione rilevata rispetto a quella dell'osservatore (a Est o a Ovest).

Altra questione tecnica che il navigante doveva tenere in considerazione era quella di effettuare i rilevamenti o di farsi rilevare solo quando la posizione stimata della nave cadeva all'interno di una determinata zona di mare chiamata "SETTORE CALIBRATO"; all'interno di questo settore era conosciuta un'importante correzione dovuta al cosiddetto "EFFETTO COSTA" che consisteva nella deviazione di percorso che l'onda radio subiva quando essa passava dal mare alla terraferma e viceversa. Essa era primariamente provocata alla differenza di conduttività del suolo (mare e terraferma), la correzione da applicare al rilevamento misurato variava in funzione dell'ora del giorno e della stagione. Il settore calibrato con vertice nella stazione R.G. di terra veniva determinato sperimentalmente ed era segnalato nella pubblicazione dei "RADIOSERVIZI". Al di fuori del settore calibrato l'errore nelle misure dei rilevamenti poteva raggiungere persino i 5 gradi facendo degradare notevolmente la bontà del Punto Nave. Dopo l'entrata in funzione del sistema GPS è stato bandito l'uso del radiogoniometro da bordo delle navi mercantili e tutta l'organizzazione in essere è stata smantellata. Dovranno però passare ancora molti anni prima che l'uso del RDG in campo aeronautico venga soppresso: l'uso del GPS a bordo degli aerei, per via delle alte velocità in gioco e per l'ambiente intrinseco del trasporto aereo, non è in grado di fornire quell'affidabilità necessaria per garantire la massima sicurezza del volo soprattutto durante forti tempeste solari che possono compromettere notevolmente l'uso delle comunicazioni satellitari.

(\*) Articolo già pubblicato su RadioKit Elettronica, Febbraio 2008.

Operatore di terra intento a tracciare i rilevamenti sulla carta nautica per una procedura QTF.



# UNA NOIOSA NAVIGAZIONE IN OCEANO INDIANO

**M/c Agip Genova  
maggio · giugno 1970**

**di Biagio Venanzoni · IKOPRH IN # 364**

L'estate era già nell'aria, quantunque fossimo appena alla metà di maggio. Il sole scaldava piacevolmente il corpo e si stava bene in camicia a maniche corte.

Seduto ad un tavolino di quel piccolo bar che si trova in fondo a sinistra dentro il porto di Livorno, aspettavamo la "lancia" per far ritorno a bordo della Motocisterna Agip Genova ICXG, sulla quale ero imbarcato in qualità di Ufficiale R.T.

Provenienti da Ras Tanura, in Golfo Persico, stavamo per ripartire diretti, ancora, in Golfo Persico via Capo di Buona Speranza perché, il Canale di Suez, dalla guerra dei sei giorni disputata tra Israele ed Egitto nel 1967, era chiuso alla navigazione.

Man mano che il tempo passava arrivavano altri membri dell'equipaggio, alcuni accompagnati dalle rispettive consorti che approfittando dello scalo a Livorno erano venute a trovare i loro uomini anche da molto lontano. Tra le signore, una si distingueva dalle altre. Era una bella ragazza dai lunghi capelli neri, un po' rotondetta, con le guance paffute di un bel colore rosso. Era allegra e sorridente stretta al braccio di suo marito, imbarcato tra il personale di macchina come ingrassatore, entrambi erano molto giovani, non raggiungevano cinquant'anni in due. Formavano una bella coppia e si vedeva che erano felici. La donna era allegra, rideva spesso mostrando una fila di bianchi denti perfetti, sprizzava entusiasmo ed energia sembrava l'incarnazione della "Dea Salute".

Arrivato il momento prendemmo posto sulla barca a motore che ci riportava a bordo della nave ancorata in rada.

Restammo a Livorno altri due giorni poi partimmo, destinazione: "Golfo Persico ordini", ciò significava che ci avrebbero comunicato in seguito, via radio, il porto di destinazione.

Usciti da Gibilterra facemmo rotta verso Sud, passando al largo delle coste atlantiche del Marocco, della Mauritania e del Senegal. All'altezza di Dakar attraversammo la ricca zona di pesca dove operavano pescherecci di tante nazionalità: Coreani, Giapponesi, Spagnoli e, anche, tanti Italiani.

L'oceano era calmo, la navigazione tranquilla, anche noiosa. Doppiate le Isole di Capo Verde iniziammo la traversata del

Golfo di Guinea, ci avvicinavamo all'equatore ed il caldo si faceva sentire.

Ordini non erano giunti ed il traffico radio si riduceva agli ascolti di sicurezza sulla 500 Kc/s, alla ricezione dei bollettini meteo e delle liste traffico di RomaPTradio e la trasmissione dei messaggi di posizione.

Avvicinandoci al Sud Africa le condizioni meteorologiche cambiarono. Un vento teso e fresco faceva increspare l'Atlantico. Mentre in Europa si andava incontro all'estate, qui, nell'emisfero Sud, si andava verso l'inverno e il maglione di lana sostituì la fresca sahariana.

Doppiammo il capo di Buona Speranza con mare, al traverso, molto mosso e vento forza 6-7 fino quasi a Port Elizabeth; qui iniziammo a risalire verso Durban e il Canale di Mozambico.

L'Oceano indiano era quasi calmo ma, i bollettini meteorologici del Sud Africa avvisavano che si stava formando una depressione ciclonica 200 miglia a Nordest del Canale di Mozambico. Il Comandante, vecchio lupo di mare originario di Trieste, preoccupato mi aveva chiesto di non perdersi nessun bollettino. Voleva sapere, quando il ciclone si sarebbe mosso, che direzione prendeva. Ciò era importante per un eventuale cambiamento di rotta al fine di evitarlo.

Passavo così molte ore, anche, quelle di riposo, in stazione radio intento ad ascoltare qualsiasi informazione. Alla fine il Ciclone partì di corsa, ma per fortuna nostra, verso il largo dell'Oceano Indiano, e noi proseguimmo tranquilli dentro il Canale di Mozambico ma, la mia tranquillità era destinata a finire presto.

Da un giorno avevamo passata Mombasa e ascoltando la lista traffico di Romaradio delle 12.00 GMT sentii che c'era traffico per ICXG. Accesi il trasmettitore ad onde corte, il T300 della Marconi Italiana, sintonizzai sulla 12 Mhz e iniziai a chiamare IAR. Quando riuscii ad entrare in comunicazione appresi che avevo una richiesta radiotelefonica proveniente da Molfetta ed era per il giovane ingrassatore, marito della bella ragazza vista a Livorno. Chiamai l'interessato a raggiungermi in stazione radio. Una volta in collegamento RTF con Roma, la voce di un uomo, un parente del giovane,

lo avvisava che sua moglie era gravemente ammalata per cui doveva sbarcare al più presto possibile. Sia il diretto interessato che io rimanemmo di stucco e ci guardammo in faccia. "Ma come è possibile, fino a venti giorni fa la "ragazza" sprizzava salute da tutti i pori ed ora è gravemente ammalata da indurre i familiari ad avvisarlo di correre a casa in fretta e furia?

Di cosa fosse ammalata la poveretta non riuscimmo a saperlo perché la voce rispondeva: "Quando vieni lo vedi" e la comunicazione finì lì. Il povero ingrassatore, più agitato che calmo, mi chiese di spedirgli un telegramma in cui chiedeva ai parenti di fargli avere notizie più precise delle condizioni della moglie e del perché. Lo accententai subito e, fui anche fortunato a ristabilire subito il contatto radio con Roma. In attesa di ricevere risposta consigliai al marito in ansia di parlarne con il suo Direttore di Macchina e con il Comandante.

Il Comandante era un uomo di lungo corso e grande esperienza, prossimo alla pensione. Era alto e magro. Aveva un carattere duro e spigoloso. Aveva l'hobby del modellismo navale ed era fiero di far sapere che aveva costruito un Galeone spagnolo usando sottilissime lamine di argento per lo scafo e per le vele, tant'è che un orafo di Trieste gli aveva offerto cinquecentomila lire, che all'epoca non era poco, ma aveva anche comportamenti strani quale quello di controllare in maniera inquisitoria il consumo dei grammi di caffè che spettavano, al giorno, a ciascuno di noi. Aveva contingentato il carico di verdura fresca, che per questo motivo era già finita da un pezzo e, a chi si lamentava rispondeva "La clorofilla non è necessaria".

Perciò, conoscendo l'uomo, andai a informarlo della vicenda. Mi ascoltò in silenzio poi, con piglio deciso mi ordinò di entrare in contatto con Roma e chiedere una chiamata radiotelefonica a casa del marittimo che intanto lui aveva mandato a chiamare.

Riuscii ad entrare in contatto con Roma solo dopo la lista delle 1600 GMT.

Quando finalmente riavemmo in linea la famiglia dell'ingrassatore, la stessa voce d'uomo di poche ore prima ribadiva che la signora era molto grave ma non spiegava la



causa di questa gravità. Anzi, alle insistenze del sempre più sconcertato marito che chiedeva di sapere come stavano effettivamente le cose, la voce confermava la malattia grave della moglie e in una occasione chiese: "Chi c'è vicino a te?" Alla risposta che in stazione radio oltre lui e il "Marconi" c'era anche il Comandante, la voce dell'uomo continuava a ripetere: "tua moglie è grave" e la telefonata finì lì.

Dopo cena il comandante mi diede un telegramma urgente da spedire alla Società armatrice, la Snam di Milano. Il testo del messaggio informava la Società degli avvenimenti succedutisi e chiedeva istruzioni. Impiegai parecchie ore per spedire il messaggio perché, ormai, da noi era notte fonda e le frequenze alte non erano utilizzabili, quelle basse la 8Mhz e la 4Mhz frusciano e c'era molto QRN. Alla fine trasmisi il messaggio, spensi tutto e andai a dormire.

La mattina successiva c'era un po' di chiacchiericcio a bordo. La notizia era sulla bocca di tutti e tra i tanti commenti iniziò a circolare una voce secondo la quale il giovane ingrassatore aveva confidato che a Livorno aveva ricevuto la notizia che presto sarebbe stato assunto alle Ferrovie ed avrebbe smesso di navigare.

Ecco spiegata la tanta allegria della giovane moglie. Come questa voce arri-

vò alle orecchie del Comandante questo mandò subito a chiamare il giovanotto e in maniera molto brusca gli chiese conferma della diceria. Avutala se lo trascinò in stazione radio e rivolto a me intimò: "Marconi chiama Roma! Telefoniamo a casa di questo qui!".

Quando, finalmente, riesco ad essere in collegamento con Molfetta la stessa voce di uomo continuò ad insistere sulla malattia grave della signora anche dietro l'accorata richiesta: "Dimmi la verità! È mia moglie che sta male oppure è arrivata la chiamata dalle Ferrovie?". La voce imperterrita continuava a rispondere: "È tua moglie, è tua moglie..."

A tal punto, avendo riconosciuto la voce dell'operatore di Romaradio (quello stesso che incise, con la sua voce, la circolare "Qui Roma Radio, servizio radiotelefonico marittimo..."). Gli chiedo se può chiedere all'interlocutore di Molfetta, di dirci come stanno esattamente le cose.

Dopo un poco Antonio, così si chiama l'operatore di Romaradio, ci informa con voce imoglia moglia che, purtroppo, si tratta della signora. A questo punto quel poveretto del marito non c'è la fa più e scoppia in singhiozzi. Lo dobbiamo accompagnare nella sua cabina e lasciare una persona a tenergli compagnia. Ma il Comandante non è convinto, resta col suo dubbio.

La navigazione continua. Abbiamo superato le Isole Maldive e dirigiamo verso lo Stretto di Ormuz. Alle 16.00 sono in lista a Romaradio. Quando entro in collegamento ricevo un telegramma con cui la Compagnia ci avvisa che andremo a caricare alle SIRIP, ci dà gli indirizzi delle agenzie dove comunicare il nostro Estimate Time Arrival.

Peggio di così non poteva capitarci. Le "SIRIP", per chi non lo sa, non sono altro che due vecchie petroliere della classe T, costruite durante l'ultima guerra mondiale, insabbiolate sottocosta al largo di Bandar Abbas, usate come deposito costiero.

Il crudoil viene pompato, da terra, nelle loro cisterne e da queste ripompato nelle cisterne della petroliera sotto carica. Non c'è la possibilità di scendere a terra, tantomeno di rifornirci di viveri freschi perché intorno c'è solo il deserto.

Alle 18.00 GMT sono di nuovo in lista. Quando riesco a ricontattare IAR ricevo un telegramma dove la Società ci avvisa che la famiglia dell'ingrassatore ha comunicato il decesso della moglie e pertanto dobbiamo avvisare l'interessato e provvedere al suo sbarco e rimpatrio accordandoci con l'Agenzia che è già stata informata dell'incombenza.

Passo subito il telegramma al Comandante che resta allibito, ciononostante,

testardamente, resta incredulo sulla ferale notizia.

Dare una brutta notizia non è cosa facile. Il povero ingrassatore era di già l'ombra di se stesso, non si muoveva dalla cuccetta e non mangiava, eppure dovevamo dirglielo. Per precauzione, dalla cassetta dei medicinali, prendiamo una boccetta di gocce tranquillanti e andiamo. Quello come ci vede si agita e ci strilla: "Che volete ancora?" Anche con le gocce si è faticato non poco a calmarlo. Dobbiamo, comunque, lasciare una persona a tenergli compagnia

Tornato in stazione radio mi metto in comunicazione con Romaradio e passo i telegrammi di conferma alla Snam a Milano e, per maggior certezza del rapido inoltro, passo anche i telegrammi per gli Agenti Iranian comunicanti i dati del marittimo da rimpatriare affinché possano provvedere per i visti e la prenotazione aerea preavvisandoli che il nostro ETA è previsto fra 5 giorni, poi spengo tutto.

La sera, a cena, in saletta siamo tutti col muso lungo, commentiamo i fatti e la ostinata incredulità del Comandante, poi ce ne andiamo ognuno per conto nostro.

Intorno alle due di notte vengo svegliato dal Comandante: "Marconi chiami subito Roma e chiedi se c'è nulla per noi?" Mi intima perentorio.

Ho l'impulso di mandarlo al diavolo, ma osservandolo bene leggo sul suo volto tanta stanchezza e tensione per cui, senza dire alcunché accendo gli apparati. Romaradio è in circolare, arriva con un pulito e forte segnale sulla 8Mhz. La chiamo e con mia grande sorpresa mi risponde subito. Alla mia richiesta: QRU? Mi risponde QTC QSS? Gli do la mia frequenza di lavoro e mi sposto su questa dando il QRV K ed inizio a ricevere il messaggio.

Punto per punto linea per linea. Carattere dopo carattere il messaggio prende forma sul foglio di carta su cui lo scrivo. Quando ho finito di riceverlo lo leggo ed incredulo ne chiedo conferma al mio corrispondente che prontamente mi trasmette: CFM ripetendolo due volte. Non faccio in tempo a dare il QSL e chiudere il collegamento che il Comandante mi strappa il foglio da sottomano e subito strilla: "Lo dicevo io... ! Lo dicevo io!" Guard! Guard! Marconi".

Il messaggio, nella stringata forma telegrafica, diceva: "Carabinieri Molfetta habent accertato che decesso signora... non est vero. Signora gode ottima salute. Procedure sbarco marittimo... annullate stop. Contattateci telefonicamente ore ufficio stop."

Io ero letteralmente senza parole ma il Comandante continuava a strillare: "Lo dicevo io... ! Lo dicevo io... ! Dica la verità Marconi... Anche lei, come gli altri della saletta, credeva che fossi un folle a dubitare!" Onestamente non sapevo che rispondergli.

Se il telegramma di Milano aveva chiarito la realtà dei fatti, questa realtà non era ben accolta dal mancato vedovo che, non credendo vero il telegramma di Milano, lo reputava una macchinazione del Comandante contro di lui per impedirgli di sbarcare.

La situazione si ingarbugliò ancor di più quando all'interessato, fino ad allora esonerato dal lavoro, fù detto di riprendere servizio. Ma i suoi colleghi fuochisti non volevano essere in turno con lui, né il Direttore di Macchina si fidava più di lui e si rifiutava di riprenderlo in servizio e, su questo punto si ebbe anche una discussione tra il Comandante e il Direttore, tantè che verso mezzogiorno me li ritrovo entrambi in stazione radio che vogliono parlare con il Capitano d'armamento a Milano.

Riprendo quindi le procedure per entrare in contatto con Romaradio e quando finalmente i due poterono dar libero sfogo alle loro ragioni, a Milano capirono che l'unica soluzione era quella di far sbarcare l'ingrassatore con tutte le spese a suo carico.

Doppiammo lo Stretto do Hormuz ed entrammo del Golfo Persico e dopo un giorno di navigazione arrivammo alla meta. Davanti ai nostri occhi uno spettacolo desolante: due vecchi scafi arrugginiti, un vecchio pontile con sopra una baracca e tanta, tanta, tanta sabbia.

Dal pontile si staccò un motoscafo che in pochi minuti arrivò sottobordo. Dalla biscagliata si arrampicarono a bordo quattro persone. Uno era l'Agente marittimo, un libanese, gli altri "Funzionari" Iranian che, una volta espletate le formalità di rito, il Comandante fece alloggiare in una saletta, dove il Cuoco di bordo aveva provveduto a stipare cibo, bevande e sigarette.

L'ingrassatore e i suoi bagagli furono fatti scendere nel motoscafo. Lo avrebbero portato con una Jeep fino a Shiran e da qui a Teheran da dove avrebbe preso un aereo per l'Italia.

Lo salutammo tutti augurandogli un felice ritorno in famiglia e un tranquillo posto di lavoro alle Ferrovie e... osservando il motoscafo che si allontanava, lo invidiammo un po'. Lui non avrebbe passato un altro noioso mese di navigazione per tornare a casa.

# OGGI IL CODICE MORSE

**Come un ex radiotelegrafista professionista vede (sente) i radioamatori nell'ambito esclusivo della radiotelegrafia in Codice Morse.**

di Natale Pappalardo · IZ0DDD IN # 374

In questo periodo (2010) purtroppo, la radiotelegrafia è relegata solo sulle bande amatoriali. L'epoca dei telegrafisti e dei radiotelegrafisti che si guadagnavano il pane con questo mestiere, è tramontata. Il CW di oggi è solo un mezzo di divertimento, un passatempo. Non è indispensabile scrivere quello che si riceve. Non è obbligatorio essere precisi con il corrispondente, se si trasmette per errore una S al posto di una H non è un problema. L'importante è riuscire a capirsi, interpretare quanto si riceve.

Parecchi OM di oggi, non hanno mai scritto niente di quello che ricevono se non il nominativo, il QTH e il nome del corrispondente. È giusto che sia così, a che pro mettere nero su bianco tutto il QSO? Alcuni poi, amanti del CW ma impegnati con il proprio lavoro, riuscivano soltanto ad ascoltare i vari QSO e alla lunga si sono così tanto abituati a ricevere ad "orecchio" che questa è l'unica via per loro.

Dopo tutto si tratta di una chiacchierata tra amici su questioni che di solito riguardano il tempo, gli apparati, le antenne. Non certo la ricezione di documenti via marconigramma, bollettini meteo, stampa ecc. dove occorreva che tutto fosse scritto in chiaro.

La maggior parte degli O.M. non si cura eccessivamente degli errori, né degli spazi trascurati fra carattere e carattere e fra parola e parola. Tanto gli OM, pensano di essere capiti lo stesso, perché il loro modo di ricevere prescinde dalla singola lettera e anche dalla singola parola. È tutto l'insieme della frase che conta.

Il radioamatore spinto dalla sua passione, sceglie di impegnarsi per apprendere quanto deve conoscere nell'ambito dell'attività che desidera svolgere senza subire costrizione alcuna.

Il professionista Radiotelegrafista di solito non sceglieva per una passione che gli bruciava dentro, optava o era costretto a scegliere un mestiere che gli permetteva un sostentamento economico. Raramente avviene che la passione ed il lavoro coincidano.

Questo risulta anche dai pochissimi ex professionisti che si incontrano sulle frequenze amatoriali. Di solito questi radioamatori ex professionisti, sono soltanto dei

nostalgici che si adattano alle procedure amatoriali semplicemente per poter ancora adoperare il Codice Morse, compagno di tanti anni di lavoro. Ne consegue che i veri O.M. amanti del CW, sono disposti a molti sacrifici per raggiungere alti livelli, sia nel CW e sia in altre branche attinenti la radio, a cui gli ex professionisti non pensano proprio.

Naturalmente in ambedue gli schieramenti ci sono i bravi e i cattivi operatori.

Gli ex professionisti, ignorando quanto sia vasto e complesso il mondo dei radioamatori, tendono a sottovalutarne la conoscenza e la preparazione classificandoli come dei principianti in materia del CW. Mentre i radioamatori, dopo aver conosciuto gli ex professionisti, rimangono delusi perché si aspettavano in loro una maggiore preparazione e conoscenza del CW.: - **ma come? Non mi riesce a ricevere a 300 c.m? - Come mai non mi capisce? -**

In realtà, i radioamatori sono coloro che hanno la voglia, il desiderio, il piacere di fare il CW semplicemente perché lo hanno scelto loro e quando una cosa piace davvero, non ci sono ostacoli che tengano. D'altra parte però questa passione, proprio perché è un hobby, non è stata coltivata presso una scuola di radiotelegrafia come è capitato agli ex professionisti, è stata imparata un po' alla buona, spesso sacrificando il tempo dedicato agli altri svaghi o addirittura al sonno. Come istruttori hanno avuto altri O.M. più esperti che con volontà e spirito di sacrificio hanno insegnato loro quanto era possibile (chi dice che è stato facile, quasi un divertimento, secondo me, non dice il vero).

Fra chi ha imparato per proprio conto, ci sono degli operatori veramente valenti che hanno dedicato molti sforzi e tempo per imparare al meglio il CW.

Con l'aiuto del PC sono riusciti ad avere una manipolazione corretta e precisa e ne fanno giustamente bella mostra quando si trovano in un QSO. Questi OM hanno imparato sia seguendo dei suggerimenti sia leggendo istruzioni trovate in riviste o in vari libri. Poi con l'aiuto di internet sono riusciti ad avere un mare di spiegazioni e notizie sull'uso dei vari tasti e sui vari modi di manipolazione. Pieni di conoscenza, sa-

tolli di sapere ed ormai esperti rispetto a chi si accinge per la prima volta ad usare un tasto, si prodigano in spiegazioni, suggerimenti e spesso in dichiarazioni, di come si deve regolare un tasto e di come lo si deve manipolare. Spesso inventandosi anche cose nuove non menzionate su nessun manuale. Quando si è a conoscenza della materia così profondamente che ci vuole a "scoprire" nuove cose?

In realtà i tasti telegrafici sono costruiti in modo che chiunque possa "adattarli" alle proprie esigenze e caratteristiche. Se così non fosse non ci sarebbe la possibilità di regolarli in modi diversi. Ci sarebbe una regolazione fissa e...basta.

Purtroppo questi operatori, non avendo avuto un vero istruttore che li ha seguiti dall'inizio, insegnandogli un "METODO" di manipolazione, hanno preso come riferimento un insieme di modi e di istruzioni che spesso sono in contrasto fra di loro. Da qui poi i "comandi" che impartiscono ai novizi che spesso non servono a nessun altro se non a loro stessi. Sicuramente il loro intento è quello di dare conoscenza ed istruire veramente gli altri con "quanto" e con "come" hanno imparato loro, dimenticando che ognuno è differente dall'altro e che quello che va bene per loro, non lo è affatto per tutti gli altri.

Certo, se il fine è riuscire a trasmettere in qualche modo, beh allora tutto va bene, ma se il traguardo è arrivare a possedere una bella manipolazione, allora le cose cambiano e anche di molto.

Per parecchi, la loro considerazione non è per colui che si sta sforzando di comprenderli, ma solo per il proprio io. (Ma quanto sono bravo!) Purtroppo non si rendono conto che il CW non è soltanto uno scambio di informazioni (se così fosse sarebbe già morto da molto tempo) bensì uno scambio di emozioni. Un passaggio di sensazioni intense per chi riesce a capirle e purtroppo di radioamatori che ci riescono ce ne sono pochi..

Eppure, anche se sempre meno, ci sono ancora persone innamorate del CW, diciamo "vecchia maniera", ed è proprio per loro che mi sono deciso a scrivere questo pezzo, perché alcuni mi hanno chiesto ed ancora mi chiedono dei suggerimenti per



Samuel Morse.



come riuscire a manipolare bene il codice Morse con i tasti, con qualsiasi tasto. Mi hanno anche suggerito di scrivere qualcosa in merito e pubblicare un ennesimo manuale di manipolazione, come se già non bastassero tutti quelli che ci sono in giro! Non è di un manuale che la gente ha bisogno, non sono delle istruzioni che mancano, bensì degli addestramenti di base, semplicemente degli allenamenti fatti in un determinato modo ed il controllo sistematico della propria manipolazione attraverso il PC o altri sistemi. L'importante è controllarsi e allenarsi con degli esercizi che riescano a tirar fuori gli errori e quindi autoregolarsi in merito. Non esistono trucchi o effetti speciali o una maniera particolare di tenere il pomello o la paletta, soltanto esercizio e autocorrezione. Certamente un minimo di istruzione di base da parte di un esperto è necessaria ma, anche da soli, con caparbia si riesce ad arrivare ad alti livelli.

I due modi di interpretare il CW, quello professionale e quello amatoriale sono molto diversi fra loro, e comportano quindi due diverse maniere di apprendimento. Tutto quello che oggi i radioamatori considerano come corretto, cioè ascoltare il corrispondente e addirittura anticiparlo nella ricezione avendo già interpretato dall'inizio della parola o addirittura della frase quello che si intende dire, per i professionisti è sbagliato. Gli istruttori si sforzavano di fare capire agli allievi che occorre ricevere una lettera per volta senza mai anticipare con la fantasia quello che poteva venire dopo. Si doveva essere certi che quel carattere era solo quel carattere e non un altro. Per questo si ricevevano infiniti testi cifrati. Poi con l'esperienza si passava alle ricezio-

ne delle lingue, prime quelle straniere e poi, ma solo all'ultimo all'italiano, che in realtà creava molti problemi perché era quasi inevitabile interpretare quanto si stava ricevendo e solo con molti sforzi si riusciva a non curarsi di anticipare il testo. In velocità chiaramente si riusciva a scrivere qualche lettera se non alcune parole dopo averle ricevute, come se fossero in un Buffer, in una memoria tampone, per fare in modo che la mano riuscisse a scrivere in tempo.

Il professionista che si affaccia quindi sulle frequenze amatoriali rimane spesso interdetto nell'ascoltare gli errori non corretti o la classica "colla", come si usa dire, che quasi tutti i radioamatori, chi più chi meno, eseguono nella loro manipolazione. Da qui la difficoltà di ricezione che incontrano non essendo abituati a trasmissioni "garibaldine" proprio perché ricevono carattere dopo carattere e non un insieme di storture che alla fine fanno intuire cosa stanno trasmettendo.

Non si deve scordare che quando il professionista doveva ricevere un lungo testo, magari degli avvisi ai naviganti o la stampa, si poneva in automatico cioè riceveva automaticamente senza capire cosa scriveva. In questo modo si aveva la certezza di non fare errori e di non stancarsi.

Naturalmente il cervello registrava i caratteri trasmessi bene, non certo le deformazioni. Magari si riceveva pensando ai propri amici o alla propria ragazza, alla famiglia, non era importante. Però alla fine della ricezione si aveva il testo perfettamente scritto come se lo avesse fatto un altro. A che pro ricevere per mesi testi cifrati? Il classico convenuto. Perché sforzarsi a trasmettere per lungo tempo un'accozza-

glia di testi in convenuto? Tutto aveva una sua logica, almeno una volta. Già, una volta perché oggi tutto questo sembra obsoleto, antico. Adesso basta una tastiera e il gioco è fatto. Addirittura neanche con la tastiera si effettuano collegamenti con cui scambiare qualche parola, ormai è anche troppo trasmettere 599 a mano. Ci sono i Keyers con memoria che trasmettono tutto e mille software che ricevono al posto delle nostre orecchie e trasmettono al posto del nostro tasto.

Coloro che provengono dalla professione, quando si affacciano a questo nuovo modo di concepire il CW hanno un gesto di rifiuto per l'approssimazione che inevitabilmente ascoltano in frequenza. Naturalmente questo è quanto succede agli ex professionisti all'inizio, poi una volta capito qual'è l'andazzo a poco a poco si mettono "alla via" come si dice in Marina. In questo mondo sarebbe veramente assurdo rispettare le regole rigide che esistevano nel Servizio Radio Mobile Marittimo. Non avrebbe alcun senso.

Infatti comprendono e sopportano volentieri quanti stanno iniziando la lunga strada della radiotelegrafia, facendo di tutto per mettere a proprio agio il corrispondente. Il fine che hanno imparato durante la loro istruzione e il lavoro effettuato in tanti anni, era quello di far capire, agevolando in tutti i modi possibili, il corrispondente. Quando però si incontrano in frequenza, e se ne incontrano molti, operatori ormai esperti con tanti anni di pratica alle loro spalle che, infischiosene del corrispondente, si preoccupano esclusivamente di "far vedere" la propria bravura magari velocizzando quanto stanno trasmettendo perché in definitiva si crede, a torto, che più si corre, più bravi si è, cadono le braccia a terra, come si usa dire.

Qualche volta si incontrano operatori molto bravi ma incapaci di variare il loro standard di manipolazione. Non riescono neanche sforzandosi a ridurre un poco la velocità con cui sono abituati ad andare. Vorrebbero adattarsi al corrispondente ma non ne sono capaci.

Comunque, anche questi operatori stanno sparendo dalle frequenze. Difficilmente si incontrano persone che sono disposte a fare quattro chiacchiere in CW. Guai a volte chiedere qualcosa in più del nome e del QTH, di solito la risposta è: TKS MANY 73 naturalmente in inglese.

Pare che la cosa più importante sia il "CONTATTO". Ci si vanta di avere nel proprio log migliaia e migliaia di QSO. Certo è una

bella soddisfazione! Anche se poi non si riesce a ricevere il nome e il QTH. Che importa? C'è sempre internet che ci aiuta in qualche modo.

La difficoltà che si incontra nello scambiarsi qualcosa in più delle solite formalità spinge gli O.M. di oggi a specializzarsi nei Contest. In quel modo è possibile fare CW basta rispondere 599 e il gioco è fatto. Si fanno esercizi anche di un certo impegno per la ricezione dei nominativi.

Esistono software che imitano perfettamente tutte le difficoltà che si possono incontrare in un PILE-UP vero. Vi sono addirittura dei record mondiali che attestano a che velocità questo o quell'altro O.M. ha ricevuto i nominativi. Cose spaventose che a sentirli si direbbe che siano computer non uomini. Salvo poi non riuscire neanche a scambiarsi qualche parola in chiaro a velocità ridotta. Che cosa strana! Come se il cervello imparasse a ricevere solo determinate cose a determinate velocità. Basta cambiare alcuni parametri e, anche se la ricezione in linea di principio sia più facile, addirittura elementare, rispetto a quella a cui sono abituati, ed ecco che si è in difficoltà. Gli esercizi che si eseguono per imparare a ricevere i nominativi e a trascriverli sul pc sono fine a se stessi. Non è vero, infatti, che se si riesce a ricevere una sfilza di nominativi ad altissima velocità, si riesca anche a ricevere un testo cifrato oppure in italiano e a trascriverlo. Il cervello impara solo quello che gli si insegna per raggiungere un dato obiettivo. Anche tra nominativi di OM e nominativi del Servizio Radio Mobile, ci sono delle differenze che il cervello avverte. Chi è abituato a sentire sempre i soliti nominativi acquista una scioltezza meravigliosa nel riceverli. Basta cambiare il tipo dei nominativi e tutto si fa difficile. Naturalmente mi assumo la responsabilità di quello che scrivo perché prima l'ho verificato e non solo sulla mia persona. Quindi il QRQ, (cioè come si usa dire tra O.M.) la ricezione e la trasmissione ad alta velocità è una delle varie possibilità che l'operatore ha per esprimersi in Morse, non certo la più prestigiosa. Perché basterebbe non ricevere a mente ma scrivere quanto si sente per mettere subito in difficoltà chi è abituato alla "chiacchierata". Bisognerebbe avere installato un software che invece dei caratteri scrivesse direttamente le parole perché l'abitudine all'alta velocità consente di ricevere direttamente il suono delle parole se non addirittura delle frasi.

Per la manipolazione poi, a seconda del tasto che si usa, inevitabilmente cambia

anche il tipo di trasmissione che ne deriva. Impossibile seguire i parametri del Morse esattamente come devono essere con un verticale, un semiautomatico, un tasto doppio (sideswiper) o un automatico con tutte le varianti che il proprio keyer gli permette. Con ognuno l'operatore si esprimerà al meglio compatibilmente col tipo di tasto che sta adoperando in quel momento. Il tutto è legato alla manualità dell'operatore ed essendo umano, anche il più bravo di tutti, per chi sa ascoltare, commette delle imperfezioni legate anche al tipo di tasto usato in quel momento. Ci sono poi operatori che non seguono esclusivamente i parametri imposti dal Morse ma una loro musicalità, esagerando con alcune caratteristiche dei vari tasti che utilizzano. Ne deriva una personalizzazione che spesso è anche piacevole ascoltare. Altri invece, malgrado l'impegno, non sono affatto divertenti da sentire. Quindi, nonostante ogni operatore abbia una sua spiccata caratteristica che si può definire "calligrafia" questa cambia in qualche modo a seconda del tipo di tasto usato.

Ci sarà sempre un tasto con cui l'operatore si troverà meglio. Spesso però, a seconda dello stato d'animo o di varie esigenze, è piacevole, per chi ne è capace, cambiare tasto.

La propagazione non ci sta aiutando per niente in questi ultimi anni. Però come mai durante i Contest del sabato e della domenica si "aprono" anche le bande alte? Persino sulla 28 Mhz e di sera si sentono O.M. con il loro 599.

Man mano che si va avanti, sempre di meno saranno coloro che risponderanno ai CQ trasmessi sui 40 e 80 metri. Così va il mondo così bisogna prenderlo anche se a me fa male, molto male.

Come già scritto sopra ci sono operatori ed operatori. Alcuni radioamatori autodidatti hanno talmente appreso lo spirito del CW che quando si sentono in aria si confondono con i professionisti.

Mentre altri professionisti si sono talmente immedesimati nello spirito amatoriale che spesso "dimenticano" la vera essenza del CW confondendosi con i radioamatori standard nella loro approssimazione. Rimane comunque fermo solo un punto: il CW.

A prescindere da come lo si faccia e lo si interpreti, LUI rimane sempre inalterato. I suoi parametri non cambiano anche se qualcuno dice che in questi ultimi tempi si sta EVOLVENDO. Ebbene sì, dopo un centinaio d'anni, adesso, improvvisamente, con l'avvento dei nuovi amatori, qualcosa di

nuovo è arrivato all'orizzonte. Sta crescendo un embrione che si trasforma con l'aiuto di nuovi strumenti e di nuovi operatori formidabili, in qualcosa che ancora non si riesce a definire. Per cortesia! Chi afferma questo è nato ieri, malgrado tutti gli studi effettuati leggendo libri e altro, non ha nessuna memoria personale di quello che era il CW professionale. In definitiva non sa neanche cosa sia stato per non averlo mai conosciuto, come fa a dire che sta cambiando?

Come tutte le cose che sono state e che improvvisamente finiscono mi duole pensare che anche il CW venga dimenticato. Per fortuna, in virtù dei radioamatori, ancora esiste e forse continuerà a sopravvivere per lungo tempo. Purtroppo coloro che adesso lo fanno vivere, tolto un numero sempre più sparuto, credono quasi che lo abbiano inventato loro, (quanto sono bravo, quanto sono bravo) non tenendo in nessun conto coloro che con il CW hanno vissuto tutta la vita. Quest'ultimi, sia perché solo alcuni sono radioamatori mentre la maggioranza sono solo nostalgici, difficilmente si mettono in mostra cercando di contrastare quanto secondo loro c'è di sbagliato in quello che vanno ascoltando. Molti, anche per la loro veneranda età lasciano perdere rendendosi conto che non vale affatto la pena di prendersela o di farsi sentire.

Alcuni di questi nuovi formidabili operatori spadroneggiano su alcuni forum radioamatoriali monopolizzando purtroppo ogni discussione, non consentendo a chi non sia d'accordo con loro di dire come la pensa su un determinato argomento. L'informazione in un solo senso non è mai corretta e questo porta discapito a chi cerca di capire ed avere informazioni a 360°. Ne fa le spese il novizio che è quasi obbligato a mettersi nelle mani di questi "esperti" che con i loro "suggerimenti" li portano inevitabilmente verso un CW dove l'unica cosa buona è la velocità fatta con qualsiasi mezzo e ad ogni condizione, specialmente a discapito della precisione. Da qualche tempo è di moda possedere tasti particolari studiati e realizzati per le alte velocità. Se non si possiede un tasto del genere, è inutile sforzarsi per arrivare a certi livelli. Invece possedendo uno di questi gioielli, come per magia, ecco che anche il più somaro degli operatori riesce a volare. Beato chi ci crede! La meccanica di questi tasti è talmente sofisticata che non basta più una regolazione "manuale", che scherziamo? Ci vogliono dei comparatori di esattezza,

sempre dopo aver effettuato un corso per meccanico di precisione. Insomma la cosa diventa difficile, è solo per pochi eletti. Eppure girando fra i vari siti degli O.M. via internet alla voce "i miei tasti" ne ho visti molti di questi "mostri di velocità" però solo dentro le vetrine, via radio quasi tutti i proprietari andavano avanti alla meno peggio con solito automatico doppia paletta. Non si sono resi conto che non è il tasto che fa l'operatore, ma il contrario.

Non essendo in grado di scrivere un manuale inappuntabile sulla manipolazione, perché pur essendo radiotelegrafista fin da ragazzo ed avendo ottenuto il brevetto di R.T. internazionale di 1 cl. (non esistevano certificati superiori), pur essendo stato radiotelegrafista per due anni in Marina Militare e per oltre vent'anni nel Servizio Radio Mobile Marittimo sia sulle navi (bananiere, merce varia, carboniere, petroliere, gasiere, passeggeri) sia presso Stazioni Radio Costiere (Anconaradio/ICA e Romaradio/IAR), mi sento ancora un ignorante, consapevole che molte cose ancora non le conosco. Conscio di queste mie limitazioni, spero che, raccontando le mie esperienze provate durante la mia istruzione come R.T. possa, in qualche modo, aiutare quanti abbiamo necessità di imparare qualcosa che forse non c'è scritto su nessun manuale. Mi chiedo però con quale professionalità (coraggio? Incoscienza?) alcuni, che non sono stati neanche istruiti, siano stati in grado di scrivere addirittura libri su questa materia.

Prima di iniziare il racconto dei miei ricordi, che risalgono al 1967, vorrei aggiungere che la mia esperienza mi suggerisce di sostenere che al fine di una buona manipolazione qualsiasi metodo è buono, qualsiasi modo di impugnare il tasto è corretto, a prescindere da quanto dicono i vari professori, che bisogna fare così e bisogna fare così. Questo l'ho verificato ascoltando operatori bravissimi che impugnavano il pomello e muovevano il polso in maniera completamente diversa l'uno dall'altro, senza tener conto di chi non appoggia neppure il gomito sul tavolo o di chi trasmette addirittura in piedi. In definitiva è l'abitudine, la continuità di adoperare il tasto in una data maniera che consente all'operatore di manipolare bene in una maniera invece che in un'altra.

Io non essendo a conoscenza, se non nella stessa misura di quanti hanno letto sulle riviste, libri o attraverso internet, e l'hanno fatta loro, (proprio bravissimi) di altri metodi di manipolazione, descriverò

solo quello che conosco bene perché mi è stato insegnato da un istruttore che a sua volta l'ha appreso da un altro istruttore.

Sono consapevole che oggi quasi nessuno più insegna a manipolare con il tasto verticale. Perché adoperare la "zappa" quando esistono i tasti automatici? (Ha scritto qualcuno). Già e allora

perché trasmettere ancora con il Morse, apparati, antenne, quando c'è il telefono? Forse il perché sta semplicemente nella difficoltà che si incontra per imparare a manipolare bene e ancor di più nell'allenamento assiduo che si deve effettuare per non perdere...il "polso" ... ma vogliamo mettere il piacere che se ne ricava?.....Perché dopo tutto, questo, cioè il CW, non lo facciamo per il nostro piacere?

Comunque nonostante l'impegno che oggi possiamo metterci per l'apprendimento e la manipolazione corretta del tasto verticale, non riusciremo mai a d avvicinarci a coloro che ci hanno preceduto. Nel senso di velocità di esecuzione e scioltezza nella manipolazione.

Ieri, e per ieri si intende coloro che lavoravano giornate e nottate intere col verticale, avevano raggiunto una padronanza che oggi non si può avere perché non esistono più le condizioni. Accontentiamoci di quello che riusciamo a raggiungere con i nostri esercizi, il piacere sarà comunque senz'altro assicurato.

## **LA MANIPOLAZIONE DEL TASTO VERTICALE: metodo speciale del Cavalier Tommaso Saso.**

Gli allievi della Scuola Guglielmo Marconi di Roma lo chiamavano semplicemente il Cavaliere, egli era il direttore della Scuola per Radiotelegrafisti che sfornava, da innumerevoli anni, marconisti per le navi mercantili. Aveva appreso il CW all'età di otto anni, da suo padre che era un telegrafista presso una stazione ferroviaria. Si risale ai primi del 900. La telegrafia il Cavaliere l'ha sempre avuta nel sangue, tanto che aprì la scuola non solo per una forma di sostentamento economico ma anche per il piacere di insegnare il CW.

Da casa mia presi il filobus numero 36 che portava direttamente alla stazione Termini e da lì mi incamminai verso piazza Indipendenza. La scuola si trovava in via Palestro 49, praticamente a due passi dalla piazza. Erano poche centinaia di metri,

forse seicento metri non di più. Non sapevo cosa mi aspettasse, non avevo nessuna idea di come sarebbe stata questa scuola, nè se sarei stato in grado di affrontare la materia che supponevo fosse la più ostica di tutte: il Morse.

A casa molte volte avevo fermato la sintonia del ricevitore casalingo su certi segnali strani incomprensibili che riconoscevo come Morse ma che sinceramente non riuscivo a capire. Non potevo credere che un essere umano potesse interpretarli ed addirittura tradurli in parole chiare,

eppure, anche nei tanti film di guerra che avevo visto al cinema, la cosa era possibile. Sarei riuscito ad imparare? Giunto sul posto entrai attraverso un enorme portone con indicato il numero 49.

All'esterno c'era, sotto ad alcune finestre, al primo piano, una striscia pubblicitaria, forse in plastica, che indicava che all'interno si trovava la Scuola Marconi.. Quindi non era un istituto in un palazzo a se stante, ma un appartamento o forse due collegati insieme che fungevano da scuola.

Un cartello all'interno dell'atrio, indicava di prendere la scala sulla sinistra per raggiungere l'Istituto. Mi incamminai verso le scale e, giunto sul pianerottolo del primo piano, una porta a vetri con su scritto "Istituto G. Marconi" mi diede il benvenuto.

All'interno un lungo corridoio occupato da moltissimi ragazzi che si affollavano davanti alle porte di alcune stanze sulla destra del corridoio stesso. Alcuni di quei ragazzi indovinai erano miei compagni di corso, li vedevo sperduti e anche spaventati esattamente come me, altri invece, li vedevo tranquilli, sicuri di sé. Scoprii in seguito che quest'ultimi erano gli anziani che ormai erano agli sgoccioli del corso. Sentivo da qualche parte il suono del Morse ma non riuscivo a capire se fosse una trasmissione oppure se fossero due o se fosse altro. Avanzando di qualche metro e facendomi largo fra i miei futuri compagni, entrai in una stanza dove vi erano parecchi tasti posizionati sui tavoli per le esercitazioni. Alcuni di questi erano manovrati, forse non è il termine adatto ma non ne trovai allora uno migliore, da alcuni ragazzi che sembrava si scambiassero informazioni. Questo pensai guardandoli in viso. Come facessero però a capirsi era un mistero. E pensare che io dovevo arrivare a quel risultato! Molti dubbi mi si affollarono in mente. Ci riunirono in una aula dove seduti in strani banchi, non potevamo fare a meno di vedere un cartello rettangolare che giganteggiava di fronte a noi occupando, con la sua scritta, quasi

tutta la parete. Era il motto della scuola: **"SE INSISTI E RESISTI RAGGIUNGI E CONQUISTI"**. Sicuramente significativo, molto significativo.

Eravamo una trentina di allievi dai 17 ai 30 anni, infatti fra noi c'erano delle persone mature, poche in verità ma, che mettevano soggezione a quelli più giovani come me. Quasi tutti i "vecchi" avevano già esperienza del Morse in quanto durante il servizio militare avevano svolto attività radio come radiotelegrafisti. Questo però non interessò minimamente il Cavaliere che non tenne in alcun conto la loro esperienza precedente. Iniziò facendoci imparare le prime 5 lettere dell'alfabeto del codice Morse, poi ci raccomandò di esercitarsi a ripetere il suono che ci aveva fatto ascoltare, anche fischiando o imitando il suono con un TI per i punti e un TA per le linee. Ogni giorno ci faceva ascoltare tramite altoparlante il suono dei caratteri che avevamo imparato nei giorni scorsi e quelli del giorno precedente fino ad arrivare alla conoscenza di tutti i caratteri, di tutti i numeri e dei segni di interpunzione. Ci interrogava continuamente per rendersi conto se tutti avevamo imparato perfettamente il Codice Morse, quando fu soddisfatto iniziammo a ricevere e a scrivere su fogli, in corsivo, soltanto alcune lettere dell'alfabeto, aggiungendo poi le altre man mano che si rendeva conto che tutto il corso era in grado di andare avanti. Arrivammo a ricevere a una bella velocità senza aver toccato ancora un tasto.

La voglia di andare in sala esercitazione era tanta ma ci fu proibito inesorabilmente. Il tasto era tabù.

Il Cavaliere si raccomandava sempre di non toccare mai i tasti e di non provare a trasmettere se prima non avevamo bene in testa il suono dei vari caratteri. Ormai si riceveva già da qualche tempo e anche ad una buona velocità, eppure ancora, non ci faceva toccare nessun tasto.

Poi un giorno, senza alcun preavviso ci chiamò uno per uno alla sua cattedra dove aveva messo un tasto verticale collegato con un oscillofono e altoparlante. Il tasto era del tipo postale, in ottone con la base in legno. Quando fu il mio turno, il Cavaliere mi fece vedere come dovevo mettere le dita sul pomello e come dovevo poggiare il braccio sul tavolo. Mi toccò il polso alzandolo un po' e con le dita della sua mano sopra il mio polso, iniziò a muoverle facendomi trasmettere una serie di punti. :- *senti come sono corti questi punti? Ecco devi cercare di fare i punti in modo che il contatto sia più rapido possibile. Non voglio sentire mezze*

*linee o punti strascinati. Una bella azione di polso e il gioco è fatto.* – Quando mi tolse la mano dal polso continuai da solo a fare i punti ma il suono che ne derivò non era lo stesso. Comunque mi lodò ugualmente incoraggiandomi: - *bravo Pappalardo, avrai una buona trasmissione, te lo dico io.* – Mah pensai, come può dirlo se ho toccato il tasto per la prima volta solo adesso? Eppure a nessun altro allievo glielo aveva detto. Sinceramente non sapevo che pensare!

Subito dopo distribui a tutti dei tasti che aveva portato dentro uno scatolone. Erano tutti abbastanza malridotti, molto usati, per questo li pagammo veramente poco. Erano il nostro ferro del mestiere, ma solo per imparare.

L'esercizio consisteva semplicemente nel trasmettere una serie di punti posizionando il contatto del tasto con uno spazio che il Cavaliere ci indicò in maniera che fosse abbastanza distanziato. Il rumore che ne veniva fuori era tremendo. Trenta persone a battere contemporaneamente sul proprio tasto....e ognuno col proprio ritmo!

Il secondo esercizio consisteva nel trasmettere semplicemente le lettere: I E S H e il numero 5 uno di seguito all'altro e poi iniziando dal 5 ritornare indietro. Gli esercizi poi variarono mischiando i vari caratteri e il 5 in maniera causale per alcuni giorni, poi quando il Direttore ritenne che avevamo sciolto abbastanza il polso, iniziò a farci vedere come si dovevano fare le linee.

Il polso doveva muoversi in maniera che le linee fossero una di seguita all'altra senza quasi essere staccate. Era difficile cercare di non staccare quasi una linea dall'altra perché era tutta questione di polso. Solito schema: 1 linea 2 linee e così via per poi tornare indietro. Poi la combinazione con tutti i caratteri di solo linee mischiati. Per alcuni giorni ci fece fare gli esercizi con i punti e con le linee separati gli uni dagli altri, poi iniziò a farci trasmettere la combinazione punto-linea tipo A W J 1 poi quelli con : A U V 4 fino ad arrivare all'inverso cioè : N D B 6 ed infine tutto l'alfabeto.

Si raccomandava sempre il nostro Cavaliere di non scordare di effettuare, ogni volta che si iniziava un nuovo esercizio, di sciogliere il polso con i primi esercizi dei punti e delle linee, almeno una volta.

Quando, controllandoci si convinceva che eravamo tutti più o meno allo stesso livello, iniziò a farci fare esercizi di 5 caratteri per volta così come i testi che ricevevamo. Ormai erano gli stessi che da tanto tempo ci riempivano la testa. Per la ricezione ci controllava ogni settimana per verificare se

quanto scritto corrispondeva esattamente alla trasmissione ricevuta. Se tutto andava bene aumentava di qualche carattere la velocità della macchina automatica. Altrimenti insisteva ancora fino a che tutti non fossimo allo stesso livello.

In trasmissione il controllo lo si effettuava giornalmente tramite la macchinetta telegrafica scrivente sulla striscia di carta. Impossibile non accorgersi degli errori sia nei caratteri e sia nelle

distanze lasciate tra i caratteri stessi e le parole. Man mano che si alzava la velocità il controllo veniva anche effettuato cercando di seguire, con il proprio tasto, l'esercizio che si stava ricevendo.

Eravamo costretti ad accompagnare il ritmo esatto della macchina. Poi il Cavaliere, improvvisamente abbassava il volume della ricezione fino a che in cuffia non arrivava più alcun segnale. Dovevamo però proseguire imperterriti la manipolazione del testo fino a che, dopo qualche minuto, ritornavamo a sentire di nuovo. Difficilmente riuscivamo a restare sincronizzati con la macchina ma giorno dopo giorno, si migliorava sempre più fino ad arrivare quasi al sincronismo perfetto.

Inevitabilmente la competizione fra di noi si scatenava. C'era sempre chi riusciva a trasmettere più velocemente di un altro e qui interveniva sempre il Cavaliere che si raccomandava di cercare di non correre. Il segreto, diceva, non è cercare di velocizzare la manipolazione, anzi, così facendo si forzava in qualche modo la natura stessa dell'individuo facendogli fare di solito degli errori che poi difficilmente si potevano correggere.

Bisognava invece cercare di trattenersi, cercare di effettuare quanti più esercizi possibili e far sciogliere il polso. La velocità sarebbe venuta da se, senza alcuno sforzo e quella sarebbe stata una velocità di precisione, senza alcuna fatica e duratura nel tempo. Una velocità di crociera standard ottenuta dalla scioltezza del polso e non conseguita per questione solo di nervi o di uno sforzo momentaneo.

Non ho scritto come il Cavaliere desiderava che tenessimo il braccio sul tavolo ne come si dovevano tenere le dita sul pomello. Naturalmente seguendo i suoi consigli io mi sono trovato bene e probabilmente anche altri si troveranno bene ma, sono certo che non è indispensabile seguirli alla lettera. Comunque solo per la curiosità di alcuni descriverò in sintesi:

Il tasto dev'essere posizionato a circa 40 cm, dal bordo del tavolo e il braccio con

il gomito appoggiato, deve avere un certo angolo di solito dai 35 ai 45 gradi rispetto al tasto. Naturalmente non appoggerà soltanto il gomito ma anche parte del braccio meno la parte interessata del polso. La maniera di prendere il pomello del tasto è a scelta. Si consiglia però di accostare il pollice sul lato sinistro del pomello, mentre l'indice e il medio leggermente piegati devono stare sul bordo del pomello stesso con il medio leggermente scostato a destra. L'anulare e il mignolo devono essere piegati verso il palmo della mano ma non troppo. Meglio sarebbe se fossero lasciati sciolti come contrappeso per aumentare il ritmo. Le dita della mano e il polso devono restare rilassati. Però bisogna cercare di non lasciare mai il pomello perché poi in velocità lasciare e riprendere potrebbe far perdere un po' di cadenza.

Ripeto tutto questo non è indispensabile non si spiegherebbe infatti come mai individui che non adoperano questo metodo riescano in definitiva a manipolare benissimo. Esercizio e controllo, controllo ed esercizio. Non vi sono segreti, proprio nessuno.

## INTERNATIONAL LIGHTHOUSE LIGHTSHIP WEEKEND

21-22 AUGUST 2010

AN ANNUAL AMATEUR RADIO WEEKEND EVENT CONDUCTED UNDER THE SPONSORSHIP OF THE AYR AMATEUR RADIO GROUP, SCOTLAND

### 3° ATTIVAZIONE FARO DI PEDASO

Ref. A.R.L.H.S.  
ITA 112 - I.L.L.W. IT 0008  
Lat. 43° 05' 4" Nord  
Long. 13° 50' 8" Est  
Altezza slm 51 metri  
Portata 16 mn

#### di 16HWD Domenico Caselli IN # 337

Anche quest'anno l'International Lighthouse Lightship Weekend (ILLW) è arrivato e come negli anni passati, la divulgazione fatta in rete, a mio parere, è stata carente. Già dal giorno 7 Agosto mi ero recato sul posto per il consueto sopralluogo prima di decidere come organizzarmi onde evitare sorprese all'ultimo momento. La zona del faro, da anni, è immersa in una fitta vegetazione al punto da nascondere, rendendolo invisibile a chi transita sulla S.S.16, (Strada Statale 16) 300 mt prima dell'ingresso nella cittadina di Pedaso. Un vero peccato, in quanto, oltre a quello che esso ha rappresentato in passato e rappresenta oggi è un vero monumento d'architettura ottocentesca, piacevole a vedersi, suscitando particolare ammirazione, ma... infrattato e le poche foto che sono riuscito a scattare sono sempre le stesse, uniformi



Pedasio LGH 2010.

e monotone. Ho preferito, come negli anni passati sistemarmi a pochi metri dal faro a causa della sua posizione non proprio ottimale per il posizionamento di una stazione radio, pertanto, mi sono piazzato sopra di esso, su di una collinetta che lo sovrasta, godendo di una veduta a volo d'uccello. La solita antenna "CANNA DA PESCA", mi ha accompagnato facendo egregiamente, come sempre, il suo lavoro, affiancata dall'ottimo Kenwood TS 870S con circa 100 W out ed un economico generatore da 650VA che ha macinato miscela per 48 ore consecutive senza accennare a nessun tipo di affaticamento e che da qualche anno mi segue senza fare capricci a condizione che, si provveda alla usuale manutenzione prima di riporlo in soffitta.

È stata anche una buona occasione per testare sul campo ed in condizioni ottimali (test eseguiti sulla mia antenna "CANNA DA PESCA") i vari balun, costruiti per l'occasione con diversi toroidi seguendo progetti ed informazioni di ogni genere che circolano sul web. Posso tranquillamente affermare (non sono un tecnico ma considerando le concrete conclusioni) che i migliori risultati li ho avuti con il solito balun 4/1 come da progetto iniziale dell'antenna. Per essere un pezzo di filo tenuto verticalmente da una "canna", si comporta molto bene ed a log non è mancato qualche UA9... tutto sommato il compromesso è ottimo. Il primo giorno, il 21 di Agosto, i QSO effettuati sono stati pochi, forse gli OM erano tutti al mare (HI). Il giorno 22, il previsto recupero è stato effettuato al punto tale da dover trasformare le risposte nel solito (e me ne scuso) 599 73... a causa delle tantissime chiamate che si sovrapponevano, miste al forte QRM e QSB, pertanto ho ritenuto opportuno dare la possibilità a tutti di collegarmi, favorendo le stazioni QRP ed operatori QRS. In questi due giorni la costante presenza del collega Vittorio i6PMV, eccellente tecnico, RT ex MMI mi ha facilitato la permanenza aiutandomi in ogni occasione.

A fare da cornice a questo meraviglioso luogo pieno di storia, nel classico stile irlandese, non poteva mancare un imponente gregge di pecore che ci ha tenuto compagnia per tutto il periodo, pronte ad ubbidire al suo pastore, Sig. Michele, che ci ha dato subito, al nostro arrivo, la sua disponibilità in caso di problemi. Sono stati due giorni fuori dal comune, immersi nella giusta atmosfera con un venticello costante che ci ha reso tutto più facile sotto il sole cocente d'Agosto in un ambiente particolare, nel punto esatto dove nel 1200 circa fu eretto il primo punto d'osservazione sul mare ed in seguito nel 1255 il primo faro alimentato a legna.

**PERCHÉ**  
**ITALIAN NAVY**  
**"OLD RHYTHMERS" CLUB**  
**OGGI**  
**ITALIAN NAVAL**  
**"OLD RHYTHMERS" CLUB**

*Maggio 1977*  
*a firma di*  
*Nicola Mastroviti - IT9XNM*  
*ex Capo RT della R.M.I.*

**Domenico Caselli I6HWD IN # 337**

Ritengo indispensabile, ad evitare interpretazioni tirate a caso, spendere due parole sulla denominazione che il nostro Club ha assunto. Credo invece superfluo spiegare gli elementi che compongono il nostro emblema essendo essi "self explaining" a sufficienza.

**"Old Rhythmers"**

Gli anziani si ricorderanno senza dubbio - non cito i giovani perché non so ne' per esperienza ne' per notizia, quali sono stati i metodi d'insegnamento della loro epoca - dicevo dunque che gli anziani rammenteranno quando, da allievi implumi, intruppati in gruppi di cinquanta, ci conducevano a "jare trasmissione" nell'apposita aula. Capo Gruppo Istruttore in cattedra, tasti primordiali noi, tastone primordiale lui. (Rammento perfettamente, e mi scuso, che io sedevo al posto sul quale col temperino era inciso il nome di un mio predecessore "FOIS" che trovò immatura fine a bordo del Regio Smg. "F.14" - 1928 - se non vado errato). Regolato quindi il tasto con "alzo lungo" si partiva tutti insieme a zappare il testo preparato sulla lavagna.

E, ricorderanno gli anziani, cosa significava far marciare 50 mani all'unisono con l'istruttore. Tuttavia capitava che qualche pecora zoppa "sparasse" fuori tempo: si scatenava l'inferno. Ed io mi vado ancora

chiedendo come diavolo facesse l'istruttore, ad individuare, senza possibilità d'errore, il colpevole! Fatto sta che il meschino veniva malmenato e sommerso da irripetibili contumelie, da minacce di trasferimento in altre categorie e via di questo passo. Terminata "l'aronzata", l'istruttore, senza cambiare tono, urlava: "Ed ora figli di cagna, daccapo e CADENZA - CADENZA! Bene, posto che cadenza equivale a ritmo, ecco che il Battista ha la folgorazione: CADENZA eguale RITMO; da Ritmo RITMICI e da RITMICI "RHYTHMERS". Che poi "Rhythmers" sia stato adottato anche da qualche complesso folk-hippy non fa che rafforzare il concetto. E, aggiungiamo modestamente, quando eravamo *at our best*, in fatto di ritmo ce la scucivano un po' tutti. Anzi mi piace qui riportare, senza variare virgola, quanto John Peach - G5JP - scrive in data 16 Marzo 1977 all'amico Piero Bravetti IT9PBR "... col nostro QSO perché mi ricordava degli anni 1936/39 quando era in Malta... il CW delle stazioni italiane era molto **DISTINTIVO**, molto Italian e molto bello etc."

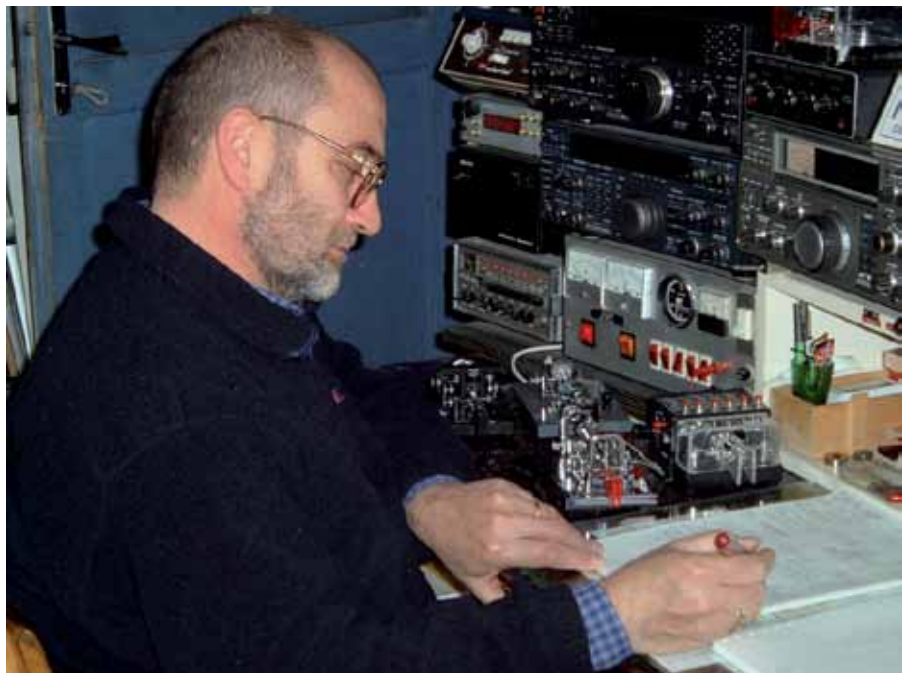
**4° MARITIME**  
**RADIO DAY - N.C.(non contest)**  
**10 e 11 Aprile 2010**

di **I6HWD Domenico Caselli INORC #337**

Manifestazione purtroppo poco sentita dagli "ex addetti ai lavori". Appuntamento da me atteso ed a cui non posso mancare. Quest'anno la propagazione è stata discreta ed ho potuto mettere a log VA3ICC, N2NA, VQ9JC, EA8VI oltre a numerose stazioni europee ed a mio parere non è poco considerando il bailamme su tutte le bande a causa dei più contests in aria contemporaneamente.

La giornata del 10 è stata relativamente nutrita di stazioni, poca la partecipazione degli OM. Silenzio totale nelle ore notturne (almeno per quello che mi riguarda), il giorno 11 tutti dormivano sonni tranquilli, molti hanno disertato la frequenza (a mio modesto parere) ed ho dovuto sudare non poco per mettere a log un quindicina di stazioni...

Sinceramente non vedo quell'interesse che anima fortunatamente lo spirito di molti... ma siamo sempre troppo pochi...



# 1831-2011 • 180 anni fa nasceva J.C. Maxwell

## l'uomo che dimostrò l'esistenza delle onde elettromagnetiche

di Fabio Bonucci • IK0IXI, KF1B IN # 462

James Clerk Maxwell nacque ad Edimburgo, Scozia il 13 giugno 1831 ed elaborò la prima teoria moderna dell'elettromagnetismo, condensando in un'unica teoria tutte le precedenti equazioni prima non correlate fra loro.

Le quattro equazioni di Maxwell dimostrano che l'elettricità, il magnetismo e la luce sono tutte manifestazioni del medesimo fenomeno: il campo elettromagnetico.

Il lavoro di Maxwell è stato definito la «seconda grande unificazione della fisica» dopo quella operata da Isaac Newton.

Maxwell dimostrò che il campo elettrico e magnetico si propagano attraverso lo spazio sotto forma di onde alla velocità costante della luce. Nel 1864 scrisse "A Dynamical Theory of the Electromagnetic Field" dove per la prima volta propose che la natura ondulatoria della luce fosse la causa dei fenomeni elettrici e magnetici. Il suo lavoro nella redazione di un modello unificato per l'elettromagnetismo è considerato uno dei più grandi risultati della fisica del XIX secolo. Tuttavia, egli rimase ancora legato alla teoria classica – ora abbandonata – della propagazione della luce attraverso l'etere un mezzo ineffabile e sfuggente ad ogni misurazione sperimentale che avrebbe permeato lo spazio vuoto.

Nonostante Maxwell si dedicasse anche ad altre scienze, come l'ottica e la cinetica, il più importante lavoro di Maxwell è certamente quello legato all'elettromagnetismo. Il fisico scozzese unificò i lavori sull'elettricità e il magnetismo di Michael Faraday e André-Marie Ampère in una serie di quattro equazioni differenziali (originariamente erano venti, ma furono poi ridotte a quattro). Note come equazioni di Maxwell, tali equazioni furono presentate alla Royal Society nel 1864, e insieme descrivono il campo elettrico e quello magnetico, e le loro interazioni con la materia.

Le equazioni prevedono l'esistenza di onde elettromagnetiche, ossia di oscillazioni del campo elettromagnetico. Maxwell cercò - sulla base dei dati disponibili all'epoca - di misurare sperimentalmente la velocità di queste onde ottenendo il risultato di 310.740.000 m/s. Nel 1865 scriveva:

*"Questa velocità è così vicina a quella della luce che ho ragione di supporre che*



$$\begin{aligned}\nabla \cdot D &= \rho \\ \nabla \cdot B &= 0 \\ \nabla \times E &= -\frac{\partial B}{\partial t} \\ \nabla \times H &= J + \frac{\partial D}{\partial t}\end{aligned}$$

*la luce stessa sia un'onda elettromagnetica"*

Maxwell era nel giusto e la scoperta delle onde elettromagnetiche fu uno dei trionfi assoluti della fisica. Morì a soli 48 anni a Cambridge nel 1879. Altri scienziati si occuparono di onde elettromagnetiche, come Hertz, Righi, Branly, ma senza la sua scoperta nessuno le avrebbe studiate e impiegate. Dobbiamo quindi principalmente a lui se alcuni decenni dopo il nostro Guglielmo Marconi giunse all'invenzione della nostra amata radio.

L'INORC, in collaborazione con la Sezione ARI Alto Lazio, ricorderà con il nominativo speciale **IRØJCM** la nascita dell'illustre scienziato scozzese.

# IYØIMD • INTERNATIONAL MARCONI DAY INORC PRESENTE!

Fabio Bonucci, IKØIXI IN # 462

*Come tradizione, ogni anno viene indetto l'International Marconi Day per ricordare al mondo la nascita del grande inventore Guglielmo Marconi avvenuta il 25 Aprile del 1874.*

È come sempre la Sezione ARI Alto Lazio ha preso parte all'iniziativa operando il nominativo **IYØIMD** dal Forte Michelangelo, stupenda fortezza che ha visto l'illustre scienziato effettuare numerose esperienze radio negli anni '30.

I radioamatori sono stati ospitati presso lo stupendo stand messo a disposizione dall'Autorità Portuale e dall'Associazione Mare Nostrum 2000 che, come tradizione, organizza il Palio Marinaro nel contesto delle manifestazioni cittadine in onore di Santa Fermina, patrona di Civitavecchia e protettrice dei naviganti. In questo modernissimo locale è stata allestita la mostra fotografica dello storico Palio che è stata oggetto di numerosissime visite.

Sempre nella stessa location la nostra Sezione ha allestito due stazioni radio separate per la telegrafia e per la fonia/digi-

tal communications. Un'operazione a tutto tondo, con un dolce equilibrio tra tradizione e modernità, all'insegna della massima collaborazione, dell'amicizia, della condivisione e nel ricordo di colui che a tutto diede inizio; Guglielmo Marconi.

A latere delle operazioni radio è stata allestita una mostra di tasti telegrafici a mia cura che ha attirato molti curiosi e procurato innumerevoli domande. Le operazioni radio hanno avuto inizio dalla prima mattina fino a sera, collezionando alcune centinaia di collegamenti con tutto il mondo, Australia e Giappone compresi. Decine le stazioni di radioamatore italiane contattate, ben felici di collegare la nostra città in un'occasione così unica.

Abbiamo avuto con noi due giovani e valenti OM, Fabio IZØQPO e Devid IZØRVC che si sono prodigati con successo per far sentire la voce di IYØIMD nel mondo. Un'occasione quindi di coesione e crescita collettiva, non insolita nella nostra Sezione ma che grazie alla giornata marconiana ha avuto un particolare significato.

Con il patrocinio del nostro INORC, il più prestigioso Club Italiano in campo telegrafico, sono state condotte operazioni in radiotelegrafia da parte del sottoscritto e di Lino IZØDDD, ex-RT di bordo e operatore della mitica ROMA PT RADIO - IAR. Quindi all'interno dello stand era presente una vera e propria postazione radio INORC, con tanto di operatori del Club, mostra telegrafica e striscione... Tanti i QSO con amici INORC in 40m. Ho avuto anche la fortuna di incontrare qualche ex RT di bordo della marina mercantile e della Guardia di Finanza, attirati dal suono della telegrafia che funge come un dolcissimo richiamo per le orecchie che sanno ascoltarla...

Che dire!! Una bella giornata di radio, di amicizia e di divulgazione.

Sono poi seguiti i consueti scambi di riconoscimenti tra le varie figure che hanno permesso la riuscita della manifestazione, ovvero l'Autorità Portuale, l'Associazione Mare Nostrum 2000, il Comitato Festeggiamenti per Santa Fermina e la Sezione ARI Alto Lazio.



# IT9UU un OM speciale



Lunedì 27 Settembre 2010, ore 10:00 locali. Mio 42° compleanno.

Come tutte le mattine, quando sono di riposo dal QRL e ritorno a casa dalle solite doverose QSY esterne, mi metto alla radio. Oggi poi è il mio compleanno, per cui mi concederò qualche momento di relax in più. Frequenza 7025 kHz, ritrovo diurno abituale dei ragchewers italiani. Con il solito bug faccio il mio CQ e alla prima chiamata mi risponde una stazione IT9UU?? forse è Angelo IT9ULN ma non mi sembra la sua manipolazione.....il QSB mi impedisce di capire tutto il suffisso. Nel dubbio riprendo con i soliti convenevoli, RST - nome - QTH e rimetto il tasto al collega. Prendo bene questa volta: IT9UU op. Rino da Palermo, solo due lettere di suffisso, mai sentito prima un IT9 con solo due lettere di suffisso..Una manipolazione chiara, personale, ma una nota "strana", musicale ma non perfetta, dovuta forse a un rig particolare. Facciamo il QSO, conveniamo essere alla nostra prima chiacchierata in CW e subito ci raccontiamo altre cose, come l'apparecchiatura che usiamo, il WX ecc.... Rino mi dice che sta usando un'apparecchiatura fatta in casa, VALVOLARE !! Caspita !! Continuiamo con il QSO e Rino mi descrive dettagliatamente la sua radio, il ricevitore e il trasmettitore da 35 W input. Parliamo di autocostruzione e

di Fabio Bonucci · IK0IXI, KF1B IN # 462

gli racconto le mie esperienze nel campo. Lo sento felice di scambiare qualche informazione su radio, ricevitori, conversioni e medie frequenze. Mi accorgo che la sua manipolazione diventa più sicura, segno che Rino sta "navigando nel suo mare"..Che bellezza, parlare di radiotecnica in QSO..... mi sembra di tornare indietro agli anni '50! Terminiamo il QSO dopo oltre un'ora e mezzo, con molti saluti e la promessa di risentirci ancora. Spengo la radio, voglio lasciarmi in bocca il sapore di un QSO particolare, dal gusto intenso...Un bel regalo di compleanno. Grazie Rino !! Dopo pochi giorni a casa dei miei genitori arriva una lettera dalla Sicilia. E' Rino. Mi scrive a mano una lunga lettera di due pagine, commovente, con una calligrafia da incorniciare. Vedovo da pochi mesi, Rino ha ripreso a fare radio con le sue vecchie cose dopo una pausa di 6 anni. Non ha il PC e ha trovato il mio vecchio indirizzo da un callbook di qualche anno fa (almeno 15...). Mi fa un disegno, a mano, dell'antenna filare fuori dal balcone del suo appartamento ubicato al 6° piano e mi invia alcune foto del suo shak vintage. La radio risale al 1964 con modifiche fatte nel 1970....l'antenna usa come terra quella dell'impianto elettrico. Con questa stazione Rino ha collegato 120 Paesi. Recentemente ha ascoltato anche SAQ - "Alexandersson Day" - su 17.2 kHz con un RX a reazione ! Nella stazione di Rino il tempo sembra essersi fermato. Sapore di antico, odore di stagno.....Il cuore della stazione autocostruita IT9UU è il ricevitore a 9 valvole per 3.5 - 7 e 14 MHz. Anche il tasto è fatto in casa. Il trasmettitore, a tre tubi, eroga 20W su 7 e 14 MHz. L'unica concessione alla "modernità" è il frequenzimetro digitale anni '70 regalatogli recentemente da IT9XXS. Per il resto Rino ha usato sempre il BC-221, frequenzimetro acustico US Army! In un'era di pieno consumismo e di radioamatori sempre più utenti, operare con una stazione completamente valvolare autocostruita assume una valenza enorme, sia sotto il punto di vista operativo ma soprattutto sotto quello tecnico e storico. Chi fa questo ha molto coraggio. Non capita facilmente di conoscere un OM di questo stampo. E' stato per me un grande piacere.

Ciao Rino, grazie per il QSO. Non lo dimenticherò mai.

# Un piacevole incontro

di Fabio Bonucci · IK0IXI, KF1B IN # 462

Vorrei rendervi partecipi di un piacevole incontro.

Durante il recente International Marconi Day del 24 Aprile u.s. ho ricevuto la gradita visita di Padre Giorgio, sacerdote cattolico rumeno ormai da anni residente a Civitavecchia (ha battezzato mio figlio Luca nel 1998).

Ci conosciamo da tempo quindi ma non gli avevo mai parlato della mia attività radio. È giunto in tarda mattinata presso la stazione IY0IMD e mi ha "beccato" mentre ero in telegrafia. Appena ho terminato il QSO mi sono alzato per accoglierlo e mi hanno sorpreso le sue parole:

«Non sapevo che eri un telegrafista, sai che anche io conosco il Morse? Quando ero ragazzo in Romania il regime ci imponeva di impararlo a scuola e io lo appresi allora. Poi volevo fare l'ufficiale di Marina come mio fratello maggiore, ma la vocazione mi ha portato su altre strade come si vede... HIHI!!!».

Dopo aver ammirato alcuni tasti ha aggiunto le seguenti toccanti parole:

«Il Signore è con voi radioamatori che attraverso la comunicazione Morse, che è sinonimo di Pace, abbattete ogni muro di intolleranza e ignoranza!! Continuate senza tregua!» Dopo il cordiale colloquio ha incontrato gli altri operatori e ha benedetto la nostra attività con breve e semplice cerimonia.

Ecco Padre Giorgio, simpatico ed estroverso parroco telegrafista, ritratto in mia compagnia davanti alla postazione di IY0IMD.



# TRE EPISODI DI VITA DI BORDO

di Mauritz Sundt Mortensen

Traduzione dall'inglese di G. Sandal IISAF IN # 391



bordo. Era più anziano di me ed aveva una grande esperienza, maturata anche in servizio allo Spitzbergen, circa 75 gradi Nord. Mi rassicurò e promise di venire in Stazione Radio per dare un'occhiata. Qualche ora dopo arrivò, come promesso, e assieme apriamo il pannello del TX. Borbottò poche parole e uscì. Di lì a poco, tornò con un grosso chiodo, lungo dieci centimetri, che si era procurato nell'officina del falegname. Piazzò il chiodo al posto del fusibile.

*"Mamma mia"*, sussurrai a me stesso! Se bruciamo il trasmettitore, il responsabile sarò io, perderò il Certificato e non potrò

più navigare. *"Ora vediamo..."* disse con gran sicurezza. Dopo esserci messi a distanza di sicurezza alimentai l'apparato. Una fiammata di colore buastro si sprigionò dal TX. *"Ora spegni...!"* disse.

Entrambi avevamo visto un lampo ai capi di una piccola piastra isolante dove adesso compariva una traccia marrone causata dalla bruciatura. *"Ecco il motivo"* disse. Devo ammettere che ancora non avevo capito granchè. L'elettricista tornò dopo un'ora con una nuova piastra isolante che mise al posto di quella danneggiata. *"Ma aspetta un secondo"* disse, *"questo è solo il sintomo,*

## UN CHIODO NEL TRASMETTITORE

Un viaggio in direzione sud, da Suez allo stretto di Bab-el-Mandeb, dura normalmente cinque giorni. Il clima è caldo e umido e la temperatura media, anche d'inverno, è di circa 35 gradi Celsius. Poiché il mare mantiene la sua temperatura anche le notti sono molto calde. Per il Radiotelegrafista c'è poco da fare oltre all'ascolto sulla 500 KC/s. Solo di rado c'è qualche telegramma da trasmettere.

Un giorno, mentre eseguo controlli di routine sul trasmettitore principale, improvvisamente udii un "BANG!". Il trasmettitore smise di funzionare. Pensai subito ad un fusibile. Aprii il pannello frontale e scoprii di aver visto giusto. Sostituii il fusibile bruciato con uno nuovo e chiusi il pannello. Nuova accensione e nuovo "BANG". Con le mie limitate competenze tecniche mi sentivo insicuro. Cosa avrei potuto fare se il trasmettitore fosse seriamente danneggiato? Naturalmente avevo un TX di riserva a onde medie e un TX di emergenza a scintilla, ma come avrei fatto a mantenere i contatti in onde corte con Bergen Radio? Eravamo a circa metà strada tra Suez e la nostra destinazione nel Golfo Persico, dove eravamo diretti per imbarcare un carico completo di greggio per l'Europa. Voleva dire circa cinque settimane prima di poter avere una qualche assistenza tecnica.

Contai quanti fusibile mi erano rimasti e decisi di provare ancora una volta. Stesso risultato. Avevo speso tre fusibile senza ottenere nulla. Durante il pranzo parlai dei miei problemi e timori all'elettricista di





qual'è la causa di questo problema?". Insieme, esaminando il trasmettitore, scoprimmo che si era accumulata della condensa all'interno, perchè la grossa lampada prevista per favorire l'evaporazione dell'umidità, era bruciata. Per fortuna ne avevo una di riserva. Sostituimmo la lampada e l'accendemmo e, per dar modo alla condensa di evaporare e al trasmettitore di asciugarsi, andammo in mensa a berci un succo di limone ghiacciato. Dopo aver tolto il chiodo e messo al suo posto un nuovo fusibile, quando provai di nuovo il trasmettitore, attorno alla mezzanotte, constatai che funzionava regolarmente.

#### **UNA NOTTE NELLO STRETTO DI BAB-EL-MANDEB**

Quando, all'una di notte, cominciai a suonare la campana posta a dieci centimetri dalla mia testa, il mio primo pensiero andò all'autoallarme. Saltai giù dalla cuccetta e accesi la luce. Ma rimasi al buio. L'autoallarme nella stazione radio non era in posizione di allarme. Mi precipitai in plancia dove trovai il secondo ufficiale, col telefono in

mano, ed un'aria disorientata che mi disse: «manca corrente alle luci, anche a quelle di via, ed al timone e non riesco a comunicare con la sala macchine».

Eravamo in navigazione dal Golfo Persico verso l'Europa con un carico completo di greggio. Avevamo appena superato Aden e eravamo in procinto di cambiar rotta per entrare nel Mar Rosso. Nello stretto di Bab-el-Mandeb c'erano circa 70 grandi navi che avanzavano a tutta forza verso di noi e che non erano in grado di vederci.

Le navi stavano correndo verso i porti petroliferi del Golfo Persico. Erano state trattenute per una settimana nel Canale di Suez poichè il ponte di Ismailia era crollato. Quando il ponte è stato ripristinato tutte le navi si erano avventate, in un unico grande convoglio, lungo il Canale ed ora stavano correndo come un branco di lupi famelici. E noi eravamo sulla loro rotta, senza luci nè timone.

«Corri in sala macchine e scopri cosa c'è che non va» mi ordinò il Secondo. Partii immediatamente, scendendo le scale, mi diressi a poppa, girai l'angolo e mi precipitai

giù per le scalette con i corrimano sporchi di grasso.

Improvvisamente ritornò la luce e sentii che la nave sta accostando a dritta. Il terzo macchinista mi venne incontro con un gran sorriso. Era un motorista molto competente e aveva avuto l'incarico di terzo di macchina.

Tutti sapevano che sta seguendo un corso per corrispondenza per qualificarsi come ufficiale di macchina.

«Stavo risolvendo un problema del corso per corrispondenza» mi disse «e ho voluto provare di quanto potevo sovraccaricare il motore ausiliario prima che bruciasse il fusibile» «e vedi, il fusibile è là sopra» mi disse con un gran sorriso indicando una piattaforma tre livelli più in alto «è stata una cosa grave?»

Naturalmente lui non aveva idea di quale fosse la parte del mondo in cui ci trovavamo, nè del problema che aveva appena provocato, con il rischio di causare un grave disastro.

Tornai con calma verso la plancia e quando vi giunsi potei vedere che avevamo appena superato lo stretto di Bab-el-Mandeb. Restai lì finché non riuscii a vedere i fanali di testa d'albero della prima nave del branco.

Mi colpì allora il pensiero che l'ordine ricevuto dal secondo ufficiale era del tutto sbagliato. In caso ci fosse stata un'esplosione in sala macchine con conseguente incendio, io sarei stato lontano dalla radio e ciò avrebbe potuto risolversi in un disastro ancora peggiore.

Avrebbe dovuto incaricare il timoniere di scendere in sala macchine ed io naturalmente sarei stato al timone. Ma non dissi nulla.

Il mattino seguente lessi sul giornale di bordo:

Ore 01.08 mancata energia elettrica.  
Ore 01.12 ritornata energia elettrica  
Null'altro.

#### **UN BUON PRANZO A 70° SUD**

Nei giorni in cui la burrasca era così forte da impedire la caccia alle balene in acque aperte, accadeva di navigare in mezzo ai ghiacci galleggianti dove il mare era più calmo anche se il vento era sempre forte.

Uno dell'equipaggio era stato cacciatore di foche nel Labrador. Uccise una foca e ne asportò il filetto.

Siccome odorava di grasso di balena, lo appendemmo all'albero di poppa per fargli prendere aria nel vento freddo. Una settimana più tardi era pronto per la padella.



Tutti sapevano che il Capitano della nave-officina (*dove si lavora il grasso di balena n.d.t.*) andava matto per le bistecche di foca e che il nostro skipper/cannoniere era un gran burlone.

Così un giorno, mentre eravamo nelle vicinanze della puzzolente nave-officina e ben consapevole che l'intera flotta era in ascolto, lo skipper/cannoniere cominciò a parlare di noi col radiotelefono, dicendo che avevamo certi "snacks" per cena.

Nemmeno un minuto dopo il Capitano della nave-officina era alla radio: «ho sentito parlare di bistecche di foca?» «beh, può essere» «è possibile avere un assaggio?» «dipende da cosa ci date in cambio» «e cosa vorreste?» «diciamo una cassa di champagne francese». Appena la cassa di champagne fu a bordo ci allontanammo a tutto vapore verso il mare aperto, a 30 miglia dalla nave-officina dove la puzza non poteva raggiungerci.

Allora ci gustammo il più squisito pasto a 70° gradi Sud: una bistecca di foca, tenerissima, cotta a puntino e accompagnata da champagne francese nelle nostre tazze da caffè. Ma tenemmo addosso i nostri indumenti di pelliccia e ci togliemmo un solo guanto, pronti a saltare sul ponte per continuare la caccia alle grandi balene.

### MAURIZIO SUNDT MORTENSEN (1936)

Norvegese, è scrittore, giornalista, editore, ricercatore, ufficiale della Riserva e PR Adviser.

A 18 anni consegue il Certificato R/O di 2° Classe, quindi il suo primo imbarco su un tanker. R/O su baleniere in Antartico.

Nel 1957 consegue il diploma di Scuola Superiore e presta servizio militare come R/T alla frontiera con l'URSS.

Nel 1960 frequenta la Facoltà di Filosofia all'Università di Oslo.

Lavora come Segretario alla Cancelleria dell'Ambasciata Norvegese a Parigi. Giornalista della "Associated Press" e poi all'"Aftenposten", il maggior quotidiano norvegese e in veste di inviato trascorre quasi un anno a Roma. È un profondo estimatore del nostro Paese.

Chief of Information del Norwegian Research Council, Chief Editor della rivista "News of Research".

Consegue un "Master" in "Arts in human communication research" alla Università del Wisconsin, USA (1977).

Chief Public Information officer della Royal Norwegian Navy, col grado di Commander.

Col grado di maggiore con le forze UNIFIL nel sud del Libano.

Consigliere del Capo della Difesa, quindi ricercatore al "Center for Disaster Psychiatry"

In pensione dal 2003, dopo 50 anni di attività ininterrotta.

Maurizio ha pubblicato 30 libri tra cui: "Vita di un telegrafista nella tempesta e nella calma"; qualche centinaio di articoli professionali e documenti per conferenze internazionali.

Il suo ultimo libro "Riflessioni sul comportamento criminale" sarà pubblicato a breve.

# CIRM

## Centro Internazionale di Radio Comunicazioni Mediche

### RICORDI e TESTIMONIANZE

di Antonio i1ZB, Inorc # 051.



Ne avevo sentito parlare durante il periodo che trascorsi alla Stazione Radio Trasmettente di Roma Santa Rosa. Era il 1955 e a quel tempo solo gli addetti ai lavori erano a conoscenza dei servizi che svolgeva il CIRM. In quel periodo ebbi modo di conoscere profondamente l'organizzazione assistenziale medica creata dal Prof. Guido Guida nel 1934/1935. Conobbi un collega che era stato in servizio presso quel Centro. Le sue testimonianze di addetto ai lavori mi portarono ad apprezzare e conoscere perfettamente il prezioso servizio assistenziale svolto da IRM. Quando nacque quel servizio la stazione costiera che avrebbe dovuto dare assistenza alle navi, era COLTANO Radio (Marina di Pisa) ma gli eventi della seconda guerra mondiale portarono modifiche profonde a regolamenti e procedure, permettendo alle navi che chiedano assistenza di collegarsi direttamente col il Centro IRM, oppure appoggiarsi ad altre stazioni radio italiane, in primis Roma Radio o Genova Radio.

Quando iniziai il servizio di radio operatore presso la Stazione Radio Costiera Marittima di Genova ICB era il 1976. Il Capo Turno del momento mi indicò subito gli eventuali servizi da svolgere in caso che una nave chiedesse di contattare via radiotelefono il Centro CIRM di Roma, oppure la priorità da dare ai telegrammi con qualifica "MEDRAD".

Sulla lavagna dove venivano indicati i nominativi delle navi che avevano traffico presso di noi, c'era uno spazio riservato alle navi che avevano un QRX per eventuali traffici urgenti, oppure le QRG di ascolto continuo. Questi spazi erano quasi sempre dedicati a navi che avevano fatto richiesta con messaggi "MEDRAD" e attendevano risposta agli stessi, o erano in attesa di conoscere la QRG su cui passare per contat-

tare direttamente Roma. Il messaggio "MEDRAD" era articolato in maniera standard, indicava il nome e cognome del marittimo che aveva bisogno di cure, il grado che ricopriva a bordo, il compartimento marittimo in cui era iscritto, i sintomi della malattia, oppure del trauma subito.

I "MEDRAD" erano messaggi molto lunghi, la propagazione qualche volta ti giocava brutti scherzi, preoccupato di perdere la nave, mi premuravo di indicare la QRG su cui passare in caso che la signora "Propagazione" non ci fosse stata amica.

Servizio molto impegnativo, di grande soddisfazione. Un giorno mi venne a trovare in ufficio il motorista del rimorchiatore "Espero" della R.R. di Genova, guarito per merito in primis del Prof Guida, e dell'organizzazione da lui creata.

A tal fine a queste poche righe per l'esperienza maturata durante il servizio svolto a Genova Radio, mi è caro pubblicare due scritti di Comandanti che in maniera diversa hanno goduto di questo magnifico servizio a favore dei naviganti creato dal già nominato Prof. Guido Guida.-



## TESTIMONIANZE DI VITA VISSUTA

### COMANDATE SERGIO RASELLI (S.K.2009)

Anni 1960/70. Mi è caro citare un avvenimento capitato a bordo della M/n Transoceanica SILVIA, di cui ero Comandante.

Anno 1969, viaggio Bandarshapur (golfo Persico) – Madras (India Orientale) carica minerale, destino Honohama (Giappone).

Transitato lo stretto di Singapore, un marittimo accusò forti dolori addominali: il nostro R/T cercò di contattare il CIRM ma causa la scarsa potenza del nostro trasmettitore, 380 watti nominali, fu costretto a collegarsi con la nave sociale M/n Transoceanica ELENA, in quel momento in rada a Port Ready (India Occidentale), la quale fornita di apparecchiature più potenti, ci fece da ponte fino al nostro arrivo in Giappone.

Grazie al costante impegno dei due Operatori R/T e del CIRM, il marittimo ha beneficiato di cure adeguate e gran sollievo fisico e morale.

### COMANDANTE GIOVANNI NEGRO

Soc. di Navigazione  
"Rimorchiatori Riuniti" di Genova.  
Rimorchiatore "ESPERO" IJQK.

Il 30 Giugno 1983, dopo 14 giorni nel golfo di Guinea, finalmente partiamo da Lagos con a rimorchio una chiatta lunga 130.mt. e larga 33 mt. sulla quale sono state caricate 3 draghe olandesi da rimorchiare a Rotterdam.

Il 9 Luglio l'ingrassatore sta ispezionando la sentina quando il portello del pagliolo si sgancia e gli colpisce la mano destra, risultato tre dita penzoloni, sapremo in seguito di fratture varie.

Il problema non era semplice e così pure non erano semplici i contatti dal golfo di Guinea. A bordo non c'era il Radiotelegrafista, ma solo due persone con certificato limitato di RTF. Genova-Radio ci ha praticamente presi per mano e grazie ai suoi operatori, i contatti col Cirm sono diventati una cosa semplice, dopo le molte informazioni richieste grazie ai preziosi consigli del Cirm, la mano dell'ingrassatore è stata medicata e steccata.

A Dakar il 15 Luglio l'ingrassatore è stato sbarcato e rimpatriato, La mano ho ripreso le sue funzioni normali grazie alle precise istruzioni del Cirm.

### RIMORCHIATORE "ESPERO" IJQK

Al largo del Marocco incappiamo in una burrasca bella secca.

In sala macchine il Direttore di macchina, scivola, e la mano gli va a finire nella cinghia di un generatore in moto. La mano viene trascinata nella puleggia. Il Direttore svenuto viene portato sul ponte di comando: doppia dose di coramina e si riprende, ma il dolore è insopportabile, anche questa volta "Mamma" Genova-Radio, e "mamma" Cirm, si sono superate. Si noti che le condimeteo erano tali per cui la nostra velocità era 2/3 nodi, per non strappare il cavo di rimorchio e che il ferito veniva da me medicato ed ero cinturato dal 1° ufficiale per non perdere l'equilibrio!

Il 3 Agosto, persistendo le pessime condimeteo, trasbordiamo il Direttore di Macchina sulla nave passeggeri sovietica "LEMOTOV" provvista di medico: a Vigo poi verrà sbarcato e rimpatriato.

Anche questa volta grazie al Cirm la mano è salva e recupera la sua funzionalità al 90%.

# Centro Internazionale Radio Medico Il 118 della gente di mare

Francesco Riganello ik8ggu  
Pubblicato su RadioKit elettronica 9/2009

Agli inizi degli anni trenta, un medico di spiccata sensibilità Guido Guida, elaborò un'applicazione della scoperta marconiana che avrebbe costituito la base della moderna telemedicina. La radio sarebbe divenuta lo strumento ideale per chi, in mezzo al mare, avesse avuto bisogno di supporto medico.

Maturò l'idea che si sarebbero potute salvare delle vite umane fornendo la giusta assistenza medica alle navi sprovviste di personale sanitario di bordo. Così assieme a un gruppo di colleghi il 30 maggio del 1934 diede vita al Centro Internazionale Radio Medico, allo scopo di fornire consigli sanitari via radio alla gente di mare in navigazione su tutti i mari del mondo. Guglielmo Marconi appoggiò entusiasticamente questa iniziativa divenendo il primo Presidente del Centro

Una circolare del Ministero delle Comunicazioni datata 16 febbraio 1935, informava i Comandi delle Capitanerie di Porto nonché tutti comandi di navi mercantili con ufficiale Radio Telegrafista, ma sprovvisti di medico a bordo, che a partire dal primo marzo sarebbe stato operativo un servizio di consultazioni radio mediche facenti capo al CIRM.

Scopo principale del Centro era quello di fornire alle navi sprovviste di medico a bordo, consigli e indicazioni di carattere sanitario, che potevano essere richieste in caso di malattie o infortuni occorsi a persone imbarcate sulle navi stesse. La prima richiesta di assistenza pervenne al Professor Guida presso la sua abitazione in Roma il 6 Aprile, dal piroscafo Perla in navigazione nell'Oceano Atlantico.

Iniziava così un'attività di ausilio alla sicurezza della vita umana che avrebbe alleviato le sofferenze di migliaia di marittimi. I marconigrammi erano avviati al CIRM preferibilmente attraverso la stazione di Coltano Radio che assicurava comunicazioni intercontinentali. Era altresì possibile inoltrare traffico sulla 500 KHz anche attraverso le stazioni costiere minori che assicuravano una buona copertura nel Mediterraneo (Ancona, Brindisi, Cagliari, Coltano, Fiume, La Maddalena, Messina, Napoli, Roma San Vincenzo, Roma San Paolo, Trapani, Venezia, Vittoria, Zara).

I messaggi indirizzati al CIRM erano identificati nel preambolo dalla sigla MEDRAD (MEDico RADio) ed erano gratuiti poiché il Ministero delle Comunicazioni rinunciava ad introitare le tasse relative. In casi particolari poteva essere aggiunto l'identificativo d'urgenza XXX che garantiva un più veloce instradamento. Identificare un messaggio era necessario per definirne l'importanza e, di conseguenza, stabilire la priorità nella trasmissione. Si deve pensare infatti alla enorme mole di messaggi di ogni specie che erano veicolati sulla rete telegrafica tradizionale e su quella senza fili. Il testo dei messaggi era redatto dai Comandanti utilizzando le abbreviazioni contenute nella parte medico sanitaria del codice internazionali dei segnali, ma il CIRM gestiva anche messaggi in chiaro sia in inglese che francese.

Affinché il consulto avesse un risvolto operativo doveva essere anche indicata la tipologia della cassetta medicinali di cui la nave era fornita. A causa del secondo evento bellico mondiale il CIRM rimase inattivo dal 1940 al 1946. Alla ripresa la rete delle stazioni costiere era molto compromessa. Il centro intercontinentale di Coltano Radio era stato completamente distrutto, pertanto presso la propria abitazione il Professore Guida installò una stazione radio per effettuare direttamente le comunicazioni d'assistenza sanitaria con le navi entro breve raggio.

Il trasmettitore era un BC 610 D della Hallicrafters utilizzato dalla U.S. Army. Questo apparecchio poteva trasmettere sia in fonìa AM che in morse CW, utilizzando le bande del servizio mobile marittimo comprese tra 1,5 e 18 MHz. La potenza di trasmissione era di 400 watt. La stazione, inizialmente operata da personale della Marina Militare, fu il preludio di un impianto ben più potente e affidabile per le lunghe

I marconigrammi relativi a consigli medici dovranno portare in principio del preambolo la qualifica "Medrad", essere indirizzati al CIRM-ROMA e firmati dal comandante della nave. I marconigrammi redatti dal "Centro", saranno trasmessi via Coltano Radio, mentre quelli inviati dalle navi potranno essere trasmessi sull'onda di 500 m. a qualsiasi stazione costiera nazionale aperta al servizio pubblico, con ascolto continuativo su detta onda (Ancona-Brindisi-Cagliari-Coltano-Fiume-La Maddalena-Messina-Napoli S. Vincenzo-Roma S. Paolo-Trapani-Venezia-Vittoria-Zara).

Le navi provviste di trasmettitore ad onda corta o di trasmettitore per onde da 2000 a 2400 m. potranno avere convenienza, specialmente quando si trovano fuori del Mediterraneo, ad appoggiare detti marconigrammi al Centro di Coltano Radio, che osserva ascolto continuativo sull'onda di 500 m. ad ascolto sulle onde corte nelle ore e con le onde indicate nella "Nomenclatura delle stazioni costiere e di nave", edita dall'Ufficio Internazionale di Berna.

In casi molto urgenti può essere adoperato il segnale di urgenza (XXX) per assicurare ai marconigrammi la precedenza su tutte le altre comunicazioni, tranne quelle relative alle chiamate di soccorso (S.O.S.).

I comandi di bordo cureranno di non omettere alcuna indicazione usando termini appropriati per non far sorgere dubbi ai clinici che dovranno dare le opportune istruzioni e tenendo presente che tale servizio sarà eseguito a qualunque ora del giorno e della notte.

Comunque, il "Centro" non assume impegno di potere in ogni caso corrispondere alle richieste fatte, quando queste non forniscano elementi sufficienti per permettere al consulente di formulare una diagnosi e di suggerire - di conseguenza - l'opportuno trattamento.

Le consultazioni radio-mediche sono gratuite e non implicano alcuna responsabilità per il Ministero dell'Interno e per quello delle Comunicazioni.

Il C. I. R. M. inizierà il suo funzionamento con la data del 1 marzo s. s.

IL MINISTRO  
BENNI

distanze che sarebbe stato installato nella nuova sede del Centro. IRM è il nominativo internazionale che fu attribuito nel 1949 al CIRM.

La stazione iniziò ad operare attraverso propri operatori su un ampio spettro radio. Si organizza un vero e proprio ambulatorio medico via radio in favore dei marittimi, operativo tutti i giorni dalle 0700 alle 0900 e dalle 1900 alle 2100 UTC. Sono anni entusiasmanti per l'operatività del Centro che grazie alla collaborazione della Marina Militare può contare su mezzi aereonaviganti per la veloce ospedalizzazione dei malati più gravi. Anche la guardia costiera americana metterà a disposizione del Centro i propri mezzi di soccorso e la rete di telecomunicazioni.

Cresce la notorietà internazionale e nel 1950 viene riconosciuto con DPR 533 come ente morale ed eretto a Fondazione. Finalmente nel 1955 e cioè dopo vent'anni dall'istituzione, il Parlamento vara una legge che stabilisce un contributo annuale dello Stato per le attività della fondazione. Già, perché prima, tutto era lasciato alla abnegazione del Professore Guida e del personale medico, ai lasciti operati da singoli o dalle compagnie di navigazione che rico-

noscevamo l'opera del CIRM ormai come imprescindibile.

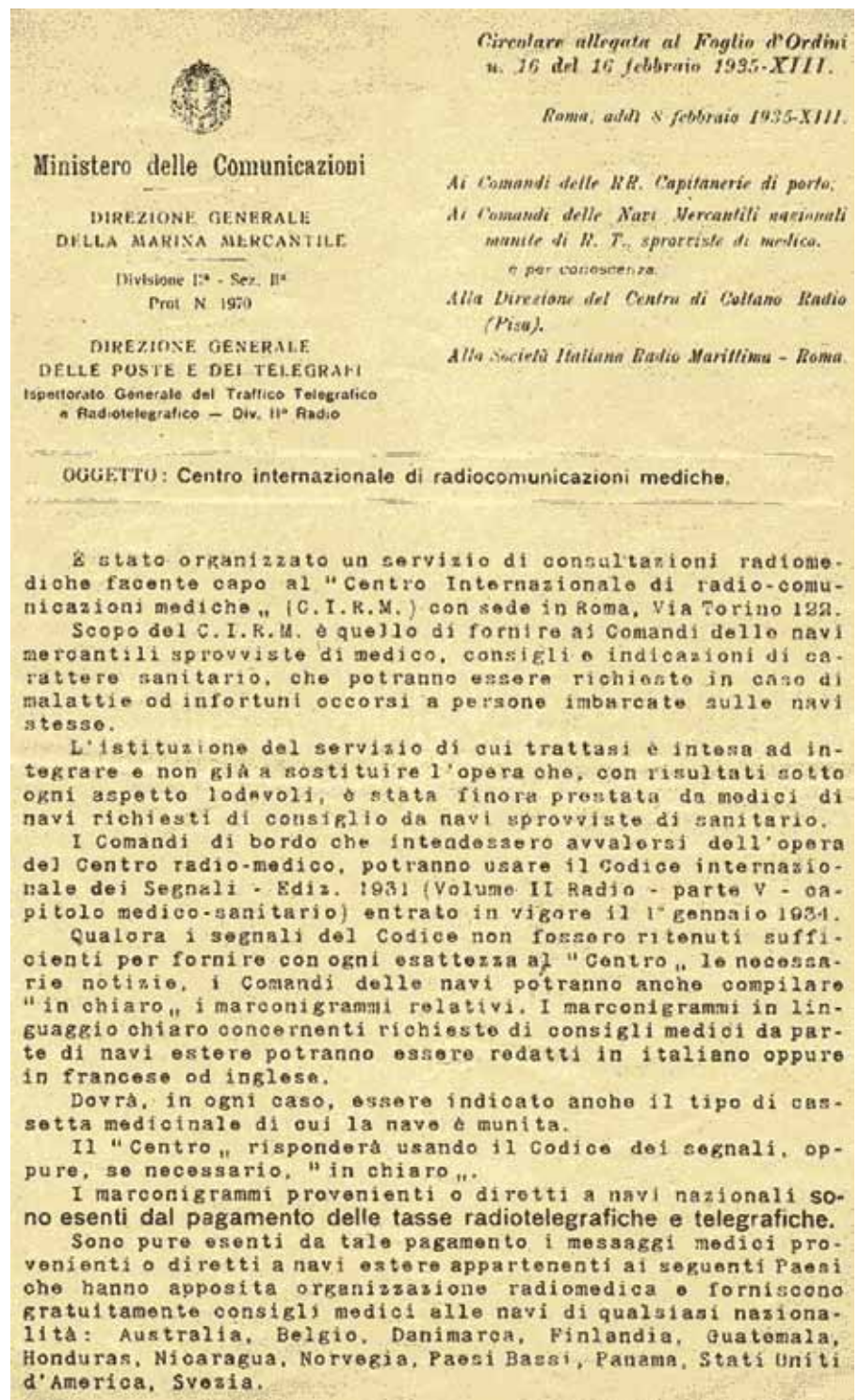
Grazie a questa stabilità finanziaria fu possibile assumere personale medico e operatori radio in grado di estendere il servizio alle intere 24 ore per 365 giorni l'anno promuovendo nuove iniziative. La consulenza radio medica fu allargata anche agli equipaggi e ai passeggeri dei voli internazionali e intercontinentali. Le isole degli arcipelaghi italiani prive di presidi ospedalieri furono equiparate a navi in mare estendendo anche alle popolazioni residenti i servizi del CIRM, fornendo consulenze specialistiche ai medici isolani.

A tal proposito fu data la possibilità di accedere al Centro anche attraverso l'ausilio dei radioamatori allargando a quelle frequenze, l'ascolto di guardia. Le frequenze utilizzate erano la 7060 KHz durante il giorno dalle 1000 alle 1045 e la serale 3659 KHz dalle 1915 alle 1945. A richiesta del corrispondente poteva essere utilizzata la 14175 KHz. IRM assicurava l'ascolto sulle frequenze di chiamata del servizio mobile marittimo e svolgeva traffico sulle frequenze di lavoro attribuite alla stazione.

Il servizio radio del Centro consigliava per quanto possibile di effettuare il collegamento direttamente con IRM specie in caso di consulenza di pronto soccorso. Quando le condizioni dell'apparato di bordo o di propagazione, non consentivano un agevole collegamento, si pensi ad esempio alle piccole antenne in dotazione ai motopesca, era possibile utilizzare la rete delle stazioni radio costiere del Ministero delle Comunicazioni, dislocate in prossimità dei principali porti italiani e nelle isole. Le stazioni garantivano il collegamento con il Centro, in franchigia, senza applicare nessuna tassa.

Questo complesso ed efficiente sistema di radio comunicazioni ha ceduto il passo alla rete satellitare inmarsat. Oggi la maggior parte dei messaggi giungono in fonia o via e.mail, veicolati dalla stazione terrena del Fucino. Nel corso del 2008 sono stati trattati 1963 casi di cui 14 assistiti su aerei e 2 su isole. 1484 richieste sono arrivate via e.mail. La gloriosa stazione IRM è stata dislocata presso la Centrale Operativa del Comando Generale delle Capitanerie di Porto che, se necessario, mette in contatto con propri mezzi il CIRM e l'imbarcazione che chiede assistenza medica.

Invariata nelle finalità, l'attività d'assistenza della Fondazione, è assicurata da medici in servizio continuativo di guardia. Alle richieste che pervengono al C.I.R.M. da



risposta il medico di turno il quale fornisce le istruzioni del caso, mantenendosi poi in contatto con la nave ad intervalli più o meno lunghi, secondo la gravità delle patologie da assistere. In caso di patologie complesse o che richiedono una particolare specializzazione il medico di guardia può avvalersi di consulenti specialisti nelle varie branche della medicina. Per ogni paziente assistito viene compilata una cartella clinica che è aggiornata dopo ogni contatto con la nave richiedente e consente di seguire il decorso clinico della malattia sino alla guarigione

o allo sbarco dell'ammalato. Attraverso la propria struttura tecnico operativa articolata in dipartimenti (Telemedicina marittima, Comunicazioni, Studi e Ricerche) la meritoria opera della Fondazione continua, coniugando l'evoluzione delle telecomunicazioni alla ricerca medica. Perseguendo nell'era dei satelliti il principio ispiratore del CIRM che il Professor Guida amava racchiudere in una semplice frase: "Una voce chiama dai mari lontani: è un ammalato che ha bisogno di cure: un medico che non vede, si sta prendendo cura di lui".

# SANDY GULA\*

di Urbano Cavina I4YTE IN # 144

In una quieta mattina d'autunno del 1966, la motonave *Activity/HOWZ* salpa da Purfleet, alla periferia di Londra. Sul fumaiolo azzurro la grande T bianca della 'Trading Line Lugano' era stata rimpiazzata dalle bande rosso, oro e verde, con al centro la stella nera della famosa 'Black Star Line', compagnia di noleggio. Lontana dalla bruma delle basse coste aveva percorso il tratto terminale del Tamigi, e ora navigava al largo con la sua imponente mole. Con le cinque stive stracolme di merce varia e con lunghi tralicci per gru e macchinari d'ogni genere accatastati in coperta, dirigeva per un ignoto porto in costruzione nella foce ramificata del grande fiume Niger.

Da quel momento avremmo atteso istruzioni da Lagos Radio (50W). Oltre alle solite operazioni di routine, avrei perciò dovuto prestarle orecchio per coglierla nei suoi brevi intervalli quotidiani di servizio, peraltro spesso disattesi. Ma non era cosa semplice. Questo perché la Nigeria, ex colonia britannica, da poco indipendente ma turbata da frequenti colpi di stato, non aveva ancora rinnovato i vecchi apparati radio. Né tanto meno aveva del tutto ricoperto il vuoto di tecnici e specialisti lasciato dai colonizzatori. Perciò, tanto l'inesperienza degli operatori locali quanto l'instabilità di frequenza della loro unica trasmittente a onde corte, creavano qualche disagio nei collegamenti a lunga distanza.

Ero al mio primo imbarco, con qualche mese di esperienza alle spalle. In pratica, da quando ero salito a bordo a Liverpool assieme al capitano dopo un lungo viaggio in treno iniziato a Genova. Un vecchio lupo di mare livornese di poche parole che amava indossare l'uniforme. Retaggio, forse, del suo passato d'ufficiale di fanteria nella Campagna d'Africa Settentrionale. Una persona distaccata e saggia, dai comportamenti formali, apparentemente superficiali, ma capace d'indagare nel carattere degli uomini che comandava con disinvoltura.

Sapeva che, da buon debuttante, traboccavo d'entusiasmo. Tuttavia non me lo



**M/V ACTIVITY**

Cargo/passenger (maximum of 12 passengers). 4916 grt., L. 140m., Larg. 18 m., pescaggio 7,7 m.  
**Ex KALADAN**, varato a Glasgow, 1950 – rottamato a Gadani Beach, 1977.

faceva mai notare apertamente. Entusiasmo che mi aveva sostenuto nell'apprendere rapidamente i trucchi del mestiere, coi quali ora potevo muovermi con maggior scioltezza nell'intricato mondo delle radiocomunicazioni marittime. Un mondo nel quale, spesso, m'intrattenevo a lungo nei collegamenti con navi e stazioni radio sparse ovunque. Amavo troppo spaziare liberamente e a dismisura in compagnia dei prodigiosi 'Oceanspan' e 'Atalanta', gli amici più preziosi e fedeli dell'affascinante Stazio-

ne RT di bordo.

Per questa ragione, forse unica, non avrei scambiato il mio ruolo con quello di nessun altro a bordo. Nemmeno se mi avessero raddoppiato lo stipendio. In realtà ero felice, non desideravo altro. Radio e cabina erano la mia reggia ideale. La vita di bordo mi ruotava attorno, e calzava perfettamente con la mia indole sedentaria. «Una nave senza marconista – pensavo con un pizzico di presunzione – è come una piacevole donna senz'anima, un manichino truccato».



(1) Tx A1-A3 Marconi "OCEANSAPN VII"  
M.F. 410, 425, 454, 468, 480, 500, 512 kHz  
I.F. 1600-2180, 2180-2770, 2770-3350 kHz  
H.F. 4063-4238, 8200-8357, 8195-8470,  
12335-12714, 16460-16952, 22500-22400 kHz  
Dotato di 7 M.F. e 24 H.F. o I.F. frequenza quarzate.  
- Antenna principale 80 - 100 m.  
- Antenna d'emergenza 30 - 50 m.

(2) Rx - Marconi "ATALANTA" AM-CW  
Copertura continua, 10 bande 15kHz - 28MHz

\*. Tratto dal libro "Onde Radio e Telegrafia in Mare (con racconti di marconisti a bordo)", di U. Cavina, il Rostro, Milano, 2003. Riproduzione autorizzata dall'editore.

Trx - Rx principali S.R.T. di bordo



I4yte, Escravos River, 1966.

Giorno dopo giorno giungemmo nei mari tropicali del Golfo di Guinea, ed entrammo nel raggio d'azione delle onde medie di 50W. Onde la cui propagazione è diretta. In altre parole, non soggetta ai capricci della riflessione ionosferica che influenza le onde corte. Grazie a ciò, ora potevo prendere contatto con Lagos Radio in ogni momento e attendere con maggior tranquillità il messaggio da tutti agognato.

Ed eccolo finalmente:

«...dirigete per Forcados River stop Domani alba troverete pilota Sandy Gula et timoniere in attesa alla foce stop Proseguirete per Warri stop...».

Ora, dalla sala nautica, già avvertivo il capitano sbatacchiare l'ampia cassettera delle carte nautiche, ansioso di tracciare la rotta su Forcados, il fiume da risalire fino alla misteriosa Warri.

La mattina dopo, di buon'ora, ancorammo al largo di un'ampia insenatura. Il sorgere del sole diradava la foschia umidiccia mentre dalla plancia scrutavamo la costa desolata e sabbiosa che s'illuminava d'un bianco incandescente. In lontananza un'estesa imboccatura, fosca e rigogliosa, era pronta per inghiottirci. Ma niente e nessuno che ci attendesse.

Passarono un paio d'ore, forse più, e finalmente scorgemmo una piccola imbarcazione con due persone che vogavano con affanno verso noi. La osservavo poggiato al parapetto della tuga che dalla plancia si snodava sul retro, davanti all'unico accesso che immetteva nel mio piccolo regno, sala

radio e cabina. Intanto il secondo ufficiale e il nostromo attendevano in coperta, mentre a prua il primo ufficiale aveva fatto recuperare la catena per quanto possibile. Pronto a levare l'ancora e ripartire subito se necessario.

Vista da quell'altezza la piccola canoa sottobordo sembrava davvero un guscio di noce.

«**Are you Sandy Gulaaaaa?**», gridò il capitano a squarciagola.

«**Yeeeeees**», risposero dal basso.

E con un cenno di braccia diede il via al nostromo, che calò la biscagliola lungo la fiancata sinistra. Con grazia e agilità due neri si arrampicarono in coperta e diedero al mozzo la cima per trainare di poppa la minuscola canoa.

Dopo brevi convenevoli di presentazione, i due dal corpo esile e seminudo e col viso mal rasato, si sistemarono in plancia. L'uno al timone mentre l'altro con lo sguardo fisso di prora dettava le istruzioni in lingua locale, e indicava al capitano la velocità da tenere. Favoriti dall'alta marea che creava una corrente morbida verso l'interno, la nave scivolava lentamente come sul velluto.

Era quasi mezzogiorno quando ci addentrammo nell'enorme distesa d'acqua dolce davanti a noi, avvolta nel silenzio della natura selvaggia. Tutto pareva normale, anche se coglievo vagamente un certo nervosismo che regnava sul ponte. E soltanto quando appresi che eravamo senza carte nautiche fluviali lessi negli occhi del capitano una leggera inquietudine. Ma che ragione c'era di angosciarsi in tutto questo? Non eravamo forse nelle mani di un fido pilota della compagnia?

Col passar del tempo notai che il fiume si stringeva sempre di più, per poi tornare ad allargarsi. E che la nave, nonostante l'ampio spazio d'acqua che la circondava, spesso cambiava rotta e accostava nelle scure acque adombrate dalla fitta vegetazione che ci accompagnava lungo sponde sempre più cupe e impenetrabili.

La corrente era rallentata ora, e i battiti della nave erano decisamente aumentati, mentre l'agile pilota di colore si spostava in continuazione da un'aletta all'altra del ponte di comando gridando ordini al timoniere, che guidava la nave con una padronanza assoluta, incredibile. Parevano davvero due alieni che facevano roteare la boscaglia attorno a noi. Non potevamo far altro che osservare. Compresi allora che la nave era completamente nelle loro mani e che, in realtà, non eravamo in grado di sapere dove

ci stessero portando.

Tuttavia la vera sorpresa arrivò quando sulla "500 chilocicli" (frequenza di chiamata e soccorso) la stentorea nota di un battello con la sigla panamense mi chiese di passare sulla 454 (frequenza di lavoro). Dall'inconfondibile manipolazione salticchiante compresi subito che mi trovavo di fronte a un italiano (genovese seppi poi).

«*Come si chiama il pilota che avete a bordo?*», marcò con mano lenta e sicura da esperto marconista.

«*Sandy Gula*», farfugliai velocemente ostentando la mia rozza chiave a coltello<sup>1</sup> autocostruita.

«*No no avete a bordo un impostore*», si affrettò a replicare. «*Il vero Sandy Gula è qui con noi che ci porta a Burutu ...vi ha aspettato l'intera mattinata alla foce del Forcados...vi vediamo*», insisteva, «*...vi vediamo state risalendo il fiume Escravos che conduce a Lodu, ...non arriverete mai a Warri ...tornate indietro...*».

Ebbi un attimo d'incertezza, poi lo interruppi e risposi seccamente:

«*TNX PSE QAP AS M* (ti ringrazio per favore rimani in ascolto che ti richiamo a momenti)».

«*No, non posso crederci*», ripetevo fra me e me. «*Com'è possibile*», mi chiedevo, «*che qualcuno possa osservarci di lontano nascosti come siamo dalla fitta vegetazione e dai giganteschi alberi che ci sovrastano?*». Non pensavo al radar, e rimuginavo «*D'altra parte ha dimostrato d'essere ben informato*».

Vagamente e con un sottile piacere coglievo in tutto ciò qualcosa di affascinante. Per un attimo mi abbandonai a me stesso. Ero quasi attratto dal vago pensiero di vivere una piratesca avventura di salgariana memoria. Sebbene sempre in movimento, mi pareva che l'enigmatica e angosciante realtà che mi circondava fosse troppo riduttiva per il mio carattere esuberante.

Mi appartai col capitano in sala nautica e gli raccontai tutto. Non batté ciglio, non parve per nulla sorpreso. Al contrario, mi diede l'impressione di chi sa e non dice.

«*Lasci stare Marconi, rimanga solo in ascolto e pronto a trasmettere*», ripeté come se nulla fosse.

Tornai in radio allibito per la freddezza e la compostezza del suo comportamento. Salutai il collega ligure che mi attendeva in frequenza, il quale, per tutta risposta, mi trasmise un messaggio informale in cui proponeva le stesse cose, a firma del suo comandante.

<sup>1</sup> Tasto telegrafico a contatti laterali con leva a movimento orizzontale (sideswiper).



Fiumi Escravos e Forcados

Lo allungai nuovamente al comandante che sostava a fianco del presunto pilota.

«**ARE YOU SANDY GULA?**», gli ripeté scandendo lentamente le parole.

«**YES**» rispose deciso l'uomo di colore, con lo sguardo attento agli scostamenti di prua della nave, immerso fino in fondo nel suo ruolo che gestiva con una naturalezza disarmante.

Il capitano mi guardò con moderazione:

«*Ha visto Marconi?...ne è convinto?... ora torni in radio e non risponda più a nessuno.*».

Era evidente che stava barando ma provai un senso d'ammirazione per il suo disinvolto autocontrollo. D'altronde non c'era spazio per voltare nemmeno se avessimo voluto. Perciò, come se fosse da copione, recitai la mia parte ritirandomi in silenzio con malcelata indifferenza.

A dispetto della gran distesa d'acqua che ci circondava il fiume continuava a dilatarsi sempre meno, e a tratti sfioravamo la riva fino a frantumare con la prua rami di alberi giganteschi che si allungavano dalla boscaglia. E le fronde che la sovrastavano spazzavano la coperta e si schiantavano contro il castello spargendo foglie ovunque. Affacciarsi fuori bordo senza tener d'occhio il tragitto che stavamo percorrendo, era certamente sconsigliabile. A terra s'intravedevano grosse radici d'alberi che emergevano e s'intrecciavano fra loro in modo impressionante. Quale mondo vi regnasse sotto era impossibile saperlo.

Altro che le fascinose foreste tropicali dove uomini e scimmie volano con le liane, raccontate nei fumetti, nei libri, o proiettate

nei documentari. Ciò che avevo davanti agli occhi pareva piuttosto un girone dell'inferno dantesco. Per rinfrancarmi volgevo lo sguardo alle poche radure strappate alla foresta, dove sorgevano villaggi di pescatori colmi di capanne di fango e di canoe ormeggiate o tirate a secco.

La giornata volgeva al tramonto e iniziava a far buio quando filammo l'ancora a poche decine di metri dalla riva. La corrente stava ristagnando e con la bassa marea presto si sarebbe volta contro. Con l'ancora che arava leggermente calammo in acqua una scialuppa per allungare le cime d'ormeggio a terra. Il nostromo e un paio marinai, accompagnati dal timoniere indigeno, le fissarono ad alcuni grossi arbusti che sporgevano sulle acque del fiume. Dopo una notte trascorsa all'erta con la testa appoggiata al tavolo della radio, finalmente all'alba ripartimmo.

Quando giungemmo a Warri era quasi ora di pranzo. Terminata la manovra d'attracco Sandy Gula e il suo timoniere scesero dalla plancia dov'erano rimasti senza chiudere occhio fin dal primo momento. Senza curarsi delle ripetute offerte, durante l'intero tragitto avevano mangiato soltanto un paio di cotolette con del pane e bevuta acqua, sempre assorti nel loro difficile compito. In breve la nave fu circondata da canoe condotte per lo più da ragazzini che invocavano il lancio di alimenti in scatola, pronti a tuffarsi sott'acqua per il recupero.

Intanto l'ispettore della compagnia noleggiatrice era salito a bordo accompagnato da alcuni uomini in uniforme. Pensai che fossero militari perché in banchina, di fronte allo scalandrone, avevano parcheggiato una grossa fuori-strada in grigioverde.

Qualche minuto dopo si udì un gran vociare provenire dal salone. Mi fu detto che i militari erano poliziotti. Che volevano arrestare le coraggiose guide che ci avevano condotto indenni in porto attraverso corsi d'acqua fino allora considerati impraticabili, se non proprio sconosciuti. Guide che con fiuto e perizia avevano scoperto una nuova via fluviale per Warri. Una via alternativa a quella usuale, di certo utile e vantaggiosa per il commercio interno.

Malgrado ciò erano accusati d'aver sequestrato la nave e l'equipaggio, e d'aver ritardato l'arrivo a danno della compagnia. Il capitano si prodigò per alleviare la loro incriminazione esaltandone la straordinaria perizia. Ebbe anche un inutile colloquio a quattr'occhi col capo della polizia, che si mostrò inquieto e irremovibile.

Poco dopo i due esperti navigatori, che nel timore di essere arrestati si erano rifugiati nell'angusta lavanderia, furono condotti davanti al capitano della nave. Alla presenza dei suoi ufficiali, offrì loro il compenso riservato al pilota. Non volevano soldi. Sandy Gula indicò semplicemente le spalline che indossava il primo ufficiale, il quale gliel'orse 'auto-degradandosi' senza indugio. E chiese per sé e per il tranquillo timoniere un panino con la solita cotoletta, che divorarono alla svelta. Con insistenza il capitano donò loro 25 sterline a testa:

«*Potrebbero farvi comodo in questo momento*», bisbigliò all'orecchio di Sandy Gula.

Poi, prima di chiamare i militari che aspettavano in corridoio, con voce malferma sussurrò: «*are you Sandy Gula?*». Con gli occhi leggermente umidi e il viso contratto, il bravo pilota volse lo sguardo altrove e riuscì solamente a deglutire. Poi, scuotendo leggermente la testa si avviò verso l'uscita, incontro ai poliziotti che lo attendevano impassibili e guardinghi.

A metà della passerella, prima di toccare terra, i due si voltarono verso la coperta colma di persone affacciate che guardavano mute e con stupore. Il triste sorriso dei loro occhi splendidi che accompagnava l'amara piega delle labbra in segno di saluto, è ancora nitido nella mia memoria. Avevano le braccia alla schiena e i polsi incatenati quando furono sospinti nel furgone che si allontanò velocemente prima di svanire nella pista polverosa. Nel silenzio di tomba, funestato dal brontolio di un minaccioso temporale, ognuno di noi avrebbe voluto urlare prima di ritirarsi.

**Farewell, Sandy Gula. God bless you.**

Dopo undici giorni di sosta, prolun-

gata dalla nutrita pioggia che cadeva quasi incessantemente, ripartimmo per il mare aperto scivolando con leggerezza sul vasto fiume Forcados. Un tranquillo timoniere governava l'Activity, ai semplici ordini di un pilota in ghingheri dall'aspetto atletico. Un Rambo gallonato e superfluo come un militare da parata, che impudentemente osava smerciarsi per Sandy Gula.

Un messaggio mi attendeva a GKA<sup>2</sup> per metterci sulla via di Santa Isabela, nell'isola di Fernando Po. Una colonia spagnola pervasa da una rigida segregazione razziale, dove avremmo caricato cacao per Dublino. Qualche giorno dopo appoggiai alla sempre vigile e zelante stazione di Berna Radio/HEB, un messaggio diretto all'armatore, in cui il capitano chiedeva il proprio avvicendamento al rientro della nave in Europa.

*«Perché se ne vuol andare capitano. Resti ancora per qualche mese che poi sbarchiamo assieme»*, lo pregai ingenuamente. *«In fondo per noi è finita bene non le pare?»*

*«No Marconi, non posso. Lei è giovane, dia retta a me, resti a bordo finché le piace»*.

Seguii il suo consiglio, e dopo 23 mesi d'avventura e di navigazione oceanica lasciai l'amata Activity senza apparente motivo. Sbarcai a malincuore nell'uggiosa e convulsa Liverpool, magica terra dei leggendari Beatles e del mio battesimo di mare.

Mai più rividi Warri, né ebbi notizie di Sandy Gula.

Mai più nulla del comandante Molinari, il mio Capitano.



Escravos River, Nigeria, 1966.



Warri 1966. Canoe sottobordo

<sup>2</sup> Portishead-radio principale stazione costiera in HF della GB, forse la più grande al mondo. Era comandata a distanza dalla centrale operativa posta a Burnham e Somerton nel Somerset. Per il lancio all'aria del traffico diretto nelle aree A, B e C utilizzava rispettivamente i nominativi GKA, GKB e GKC. Mentre per le frequenze di lavoro nelle diverse bande delle onde corte, i nominativi adoperati erano: GKH - 4MHz; GKV - 6 MHz; GKL - 8 MHz; GKG - 12 MHz; GKS - 16 MHz; GKI - 22 MHz.

# UN VIAGGIO IN ITALIA

Chi conosce i siti web che su internet parlano di radiotelegrafia, sa che l'OM Jürgen Gerpott, **DL8HCI**, si sta impegnando da tempo affinché la frequenza dei 500 kHz insieme con la telegrafia Morse (CW) vengano registrate dall'UNESCO nella lista dell'eredità culturali immateriali del mondo. Questo impegno è molto gravoso. Le burocrazie delle istituzioni purtroppo lavorano lentamente gli "attivisti" delle suddette proposte non appartengono ad alcuna lobby.

Ci si può strappare i capelli quando si legge che "il tango argentino" appartiene all'eredità culturale immateriale, mentre a nessuno viene l'idea di far sì che anche la telegrafia Morse, che dal 1830 veniva usata per lo scambio di comunicazioni, venga riconosciuta dall'UNESCO come patrimonio immateriale dell'Umanità.

La Germania purtroppo non ha ancora firmato la convenzione per le eredità culturali con l'UNESCO e per questo non ha il diritto di effettuare proposte. Quindi, per mettere la cosa in moto Jürgen è venuto ad allacciare contatti in Italia, avendo l'Italia firmato la risoluzione dell'UNESCO.

Durante il mio tempo trascorso in mare come Ufficiale Radiotelegrafista, l'Italia era la mia seconda Patria: da nessuna parte sono stato così spesso, durante i viaggi per l'India, Pakistan, Sri Lanka, Mauritius e Madagascar o durante i viaggi nel Golfo Persico, l'Italia era una sosta obbligata. Negli anni successivi sono stato impiegato nel servizio coi Container tra i porti del Mediterraneo e la costa est degli USA.

Quando Jürgen mi telefonò e mi chiese di partecipare al suo viaggio in Italia per allacciare contatti con l'UNESCO diedi subito il mio consenso con gioia. Italia, Bologna, sole, questi erano i miei pensieri. Purtroppo venimmo delusi, i primi due giorni a Bologna sono stati guastati dalla pioggia e faceva, spiacevolmente, freddo.

Il viaggio è durato dal 25 al 27 Ottobre. Jürgen aveva prenotato su "Germanwings" un volo diretto da Colonia/Bonn a Bologna. Il volo era ottimo, ma purtroppo aveva due ore di ritardo.

All'aeroporto di Bologna siamo stati accolti dall'OM Nicola, **IZ4FTB**. Lui ci ha portato direttamente a Sasso Marconi, dove aveva prenotato per noi un "Bed &

Breakfast". Questa città si trova a circa 17 km a sud di Bologna. Vi dico in anticipo che la colazione in Italia, non è da confrontare con quella inglese.

Prima di partire avevamo pianificato la nostra partecipazione dalla stazione di VILLA GRIFFONE all'AGCW-Net e per fortuna siamo arrivati in tempo per operare la stazione **IY4FGM** (FGM = Foundation Guglielmo Marconi), che è la "Guglielmo Marconi Memorial Station", essa appartiene ed è gestita dall'ARI, Sezione di Bologna.

Verso le 18:00, eravamo pronti per la trasmissione del QTC, sfortunatamente la frequenza di 3573.0 era molto disturbata. Il nostro collegamento è durato qualche minuto prima di accorgerci che la stazione AGCW **DL0CWW** lavorava alcuni Hz più basso. OM Heinz Müller sedeva al tasto. Il QTC purtroppo non poteva essere ricevuto a causa di interferenze molto forti.

Di tanto in tanto si infiltravano segnali FAX e durante il QRM non si poteva ricevere niente. La stazione radio IY4FGM è molto agevole, abbiamo lavorato con un "Yaesu FT 2000", un amplificatore lineare di quasi 1 kW. La stazione è ubicata in una piccola casa nel parco di Villa Griffone.

Il parco antenne consiste in un mast con tre "beams" più alcune antenne di filari. Io mi consolavo con il pensiero, che anche un "DX scalzo" fatto con soli 100 Watt da molta gioia.

## Un rapporto di R. Marschner INORC # 575



Il nostro alloggio, un appartamento in questa casa.

Tre trasmettitori possono essere gestiti simultaneamente con le antenne esistenti, nella stazione sono organizzati tre diversi posti operatore. Nicola ci ha aiutato a mettere in funzione la stazione. Dopo lo sked con l'AGCW-Net siamo andati a Sasso Marconi per la cena. Martedì Jürgen aveva un appuntamento per una discussione con la direttrice della Fondazione Dottoressa Barbara Valotti e il capo tecnico Maurizio Bigazzi. Tutti e due si sono presi cura di noi fino al pomeriggio. Le discussioni sono state promettenti e verranno mandate avanti come si spera.

Per prima cosa Barbara Valotti riferirà i discorsi di Jürgen al Presidente del "Foundation Guglielmo Marconi". Lui è molto ottimista, che la cosa possa realizzarsi.

Durante una pausa della discussione, Maurizio Bigazzi ci ha mostrato il museo. Ci ha descritto tutti gli strumenti. Belle



La vista dal nostro appartamento



Villa Griffone, veduta di fronte.  
Mausoleo vista dalla Via Porrettana.

macchine ad induzione con onde smorzate. Egli, in anni di lavoro, ha riprodotto queste repliche sulla base di scritti e immagini. Come originale esiste solo un ricevitore sintonizzato permanente degli anni 1899 - 1901, che attiva rispettivamente una striscia e un campanello.

Tutti gli apparati sono pronti per l'uso. Perfino i tavoli di lavoro di G. Marconi sono messi così come riportato nelle vecchie immagini. Molto interessante è stato il ricevitore magnetico, Jürgen e io sappiamo adesso esattamente come funziona.

Villa Griffone si trova su un terreno molto esteso e molto lontano da altri edifici. Si può tornare mentalmente indietro fino a un secolo fa ed immaginare, come G. Marconi abbia vissuto qui con i suoi genitori e suo fratello Alfonso e come abbia fatto i suoi primi esperimenti. Sono contento, di aver potuto vedere tutto ciò.

Dopo le discussioni ci siamo seduti di nuovo al tavolo, questa volta assistiti da Gianni, **I4QH**. Fino alle 18:00 abbiamo potuto fare molti QSO. L'OM Alfredo, **IK6IJF**, aveva fatto sapere del nostro soggiorno. Leggete il paragrafo seguente!

*dear sparks,  
today from 1430 until 1800 hours I/t  
our friends and colleagues radio officers  
Rolf Marschner and Jürgen Gerpott will  
activate IY4FGM the radio station of Villa  
Griffone, the house of Guglielmo Marconi.  
So please stay on watch, they will be on  
air on 40 and 20 m. Rolf and Jürgen are in  
the Villa Griffone also to agree with UNE-*

**SCO the future of 500 kc/s. Best regards to everyone from my side , Rolf and Jürgen who are enjoying Bologna city. 73's Alfredo, IK6IJF**

Dopo la lunga giornata trascorsa a Villa Griffone, Gianni ci ha riportati a Bologna, dove siamo andati a casa di Nicola il quale ci ha offerto una bellissima cena. Dopo cena abbiamo avuto un incontro con gli amici radioamatori della sezione locale. Qui Jürgen ha tenuto una conferenza con il titolo: „The early radio pioneers“. Questa affascinante conferenza è stata molto apprezzata. Più tardi siamo tornati al nostro alloggio, era quasi mezzanotte.

Il giorno successivo c'era il ritorno, per prima cosa, direttamente dopo la „ricca“ colazione siamo andati di nuovo a Villa Griffone. Jürgen aveva dimenticato là il suo ombrello e io dovevo ancora firmare il libro degli ospiti. Il sole splendeva e diventava piacevolmente caldo. Proprio davanti a Villa Griffone c'è una fermata dell'autobus. Da qui siamo andati fino alla stazione e da là direttamente all'aeroporto. Il volo di ritorno è stato tranquillo, Jürgen mi aveva lasciato il posto accanto al finestrino. Avevamo una vista fantastica e abbiamo potuto vedere l'Adriatico e Venezia e un pò più tardi le Alpi. Un'ora e venti minuti più tardi l'Airbus A 319 è atterrato all'aeroporto di Colonia/Bonn. Verso 19:00 sono arrivato a casa, Jürgen invece non prima di un ora e mezzo dopo la mezzanotte.



### SOPRA LE ALPI

Lo guardo a lungo,  
lo vedo salire fino alle nuvole  
finché le luci lentamente  
spariscono nel grigio della pioggia.  
I miei occhi hanno  
già perso di vista quel piccolo punto.  
Suona solo da lontano il monotono  
ronzio dei motori  
sopra le nuvole, la libertà è senza limiti...

(Reinhard Mey)

Ci siamo sentiti accolti veramente calorosamente dagli OM della "Guglielmo Marconi Memorial Station"/IY4FGM, venuti come stranieri ci siamo lasciati da amici.

Ottobre 2010



Io lavoro nella banda di 40 metri, Jürgen al tavolo.



Gianni/I4QHD scrive il diario radio.



Jürgen e io al trasmettitore con scintille elettriche, si possono vedere gli "sparks".

# INORC CONTEST 2010

## Commenti dei partecipanti

**Dino, I3DBD:** buona partecipazione... Bravo un HZ da Ryadh... Poco tempo a disposizione causa nonno-sitter con due nipotini

**Fernando, IZ3KMY:** sono felice di aver superato il mio punteggio del 2009!

**Marco, IS0UWX:** non avendo antenne per 40 e 80 mi sono dovuto accontentare del dipolo 20-15-10. Mi sono ugualmente divertito. Un cordiale saluto a tutto il Direttivo da Marco, Vicepresidente del CR Sardo.

**Jan, PE5ORNARS:** lots of QRM from LZ contest, but it was very nice to meet old friends again. I will be there again next year.

**Leonardo, IZ6BUIV:** ...ho lavorato tutta la notte, poche stazioni naval.

**Antonio, IT9DSA:** mi sono divertito ed anche un po' emozionato a collegare tanti veterani della comunicazione in radiotelegrafia, un tempo custodi della sicurezza e della salvaguardia della vita umana in mare

**Walter, OE4PWW:** Sorry, very QRM from LZ contest.

**Mick, GB4RN:** Nice to hear a lot of stations taking part, but the LZ Contest spoils things on 40m. Sorry did not hear IROXNM. Good to have SD for logging.

**Giacomo, I4CQO:** questa è la mia ultima partecipazione al contest INORC, almeno fino a quando ci sarà il contemporaneo contest LZ.

**Sergio, IS0PEV:** Anche quest'anno ho partecipato al contest INORC e sinceramente posso dire di essermi divertito. Difficilmente si sentono tanti professionisti del tasto e tutti in una sola giornata. Unico neo negativo del contest è che il tempo è volato e dobbiamo aspettare un altro anno per riprovarci.

**Glynn, GW4MVA:** Not many stations active  
**Alexei, UA3VVB:** Enjoyed to work in the-contest this year. I used 100watts(FT-840) with GP (7MHz) and TH3MK4(14MHz) + winkeyer and handmade CW dual lever paddle. Best wishes from Russia. 73!

**Giorgio, I6MAT:** Anche se con propagazione un po' lunga, quest'anno il contest mi è parso più partecipato, anche da parte di OM Tedeschi, insomma sempre un bel contest.

**Giacomo, IZ3DBA:** Incasinato come sempre per la contemporaneità del contest bulgaro. Bisogna trovare altra collocazione o dividerlo in fasce orarie, altrimenti saremo sempre penalizzati.

**Sauro, IZ1CLA:** Ho notato che quest'anno il contest LZ ha interferito meno degli altri anni. Gli europei erano poco presenti in 40 e 80 (almeno io ne ho ascoltato pochissimi) invece mi sono accorto che domenica mattina in 20m sul tardi qualcuno era pre-

sente. Anche gli ARMI erano scarsissimi.

**Jo, PA5ORNARS (op. PA0VLA):** Everything seemed to work, except condx !!!

**Sid, GM4SID:** Lots and lots of LZ activity but not so much Naval activity this year

**Marius, OQ3R:** Excellent participation from INORC Club. Congratulations for it! Nice opportunity to meet old and new CW friends. Pleased for my first participation to this "family" competition. Grazie amici! A rivederci per il prossimo INORC Contest!

**Simone, IZ5PNL:** Anche se con un imperdonabile ritardo mille grazie a tutti voi per la targa del primo premio del contest 2009 vinto da me come SWL (I-0106FI), molto bella. Primo contest in CW, ho potuto operare solo il sabato, grande difficoltà, non sono pronto ad affrontare un qso in CW, sono alle prime esperienze.... tornerò a partecipare come SWL. Tutti gli anni faccio di tutto per non perdere la partecipazione a questo contest, al prossimo anno!

**Rolf, DL9CM:** big QRM by other stations, due to other contests

**Giulio, I3TXQ:** Gradirei che gli operatori Naval possedessero sempre il /N. Se un tempo /N e un altro no il programma SD non da doppio. Discreta propagazione pochissima in 15m.

**Giovanni, IK1VEK:** Ci ho provato, ma il contest LZ ha invaso la frequenza e trovare chi chiama per questo contest è stato arduo. Ci riproviamo l'anno prossimo magari non in concomitanza con altro contest. Sarà arduo! (hi).

**Alberto, IZ5AHB:** Mi sono mantenuto al livello dello scorso anno. Peccato per il maltempo che non ha di certo aiutato la propagazione.

**Andrea, IK2SOE:** Sempre senza gli 80m - poca propagazione o pochi naval? Forse entrambe le cose. Al prossimo!

**Domenico, I6HWD:** Propagazione bizzarra contornata dal caos LZ che, almeno per me, mi ha creato non pochi problemi, senza tenere conto che, per effettuare le chiamate dovevo fare a gomitate con le stazioni del test LZ adiacenti... una vera sudata...pazienza!!!

**Vito, IZ7FUN:** Nella prima giornata a causa dei troppi contest in atto, è stato veramente difficile trovare spazio per operare. Nella giornata successiva invece le frequenze erano più libere e quindi il divertimento è stato sicuramente più a portata di mano. Ed in effetti si è notata una più massiccia partecipazione di naval e di indipendenti. Ho notato anche del qrm fatto, secondo il mio parere, volontariamente, ma per fortuna sporadico e quindi tutto sommato non ha creato problemi.

**Filippo, I6FDJ:** non credo che quest'anno ci siano stati tanti partecipanti, non ho sentito nessuno di Roma. Più di questo non sono riuscito a fare...

**Walter, IK5ZUW:** meno stazioni che partecipavano al contest INORC e molta confusione per la concomitanza di altri contest, comunque sempre un gran divertimento

**Fabrizio, I5NXH:** Non molte stazioni Naval, faticoso collegare queste poche stazioni. Forse perché in concomitanza con un'altro contest.

**George, SV1PS:** Yes, I enjoyed it, is simple, quick and comfortable.

**Giuseppe, IZAZ:** Nessuna propagazione sulle bande alte 10 e 15 metri, poche stazioni sugli 80 metri, un ottimo lavoro sui 40 metri e discreto sui 20 metri, in particolare, domenica mattina. Il livello degli operatori navali, neofiti ed indipendenti, è stato molto alto.

**Daniele, IK2UWA:** Bellissima esperienza al mio primo contest INORC. Sono passato con il tempo dal dx alla ricerca del qso in chiaro con amici italiani scoprendo con grande soddisfazione la vera essenza del cw... un mondo fantastico.

**Antonello, IK0PHU:** Non molti qso, ho fatto qualcosa nel pomeriggio di sabato 20, in compenso mi sono divertito.

**Werner, OE6NFK:** I used the FT-817 (abt 3 watts) with MP-1 mobil antenna. The conditions were very fine but I only had 2 hours time for the contest... I enjoyed the INORC-Event and operating as QRP-stn.

**Alessandro, IK5VLP:** La mia partecipazione è stata piuttosto sporadica ma sono stato molto felice di poter collegare tanti nuovi amici di Club che non avevo mai ascoltato prima. L'anno prossimo spero di poter migliorare il punteggio ma già la partecipazione è una gioia per cui... un saluto e un abbraccio a tutti gli amici.

**Roland, HB 9BQR:** I enjoyed the contest also this year, in spite of horrible contest and pile-up QRM.

**Silvio, IV3TRK:** Non ho potuto essere presente sin dall'inizio, ma partecipare è sempre un piacere, oltre che un dovere... molte chiamate a vuoto purtroppo, data la non eccezionale propagazione e parzialmente, anche alla scarsa partecipazione.

**Vitaly, RN3ANT:** Elecraft K2, 5 watts into wire 20 m.

**Esau, IZ2RBR:** opero in telegrafia da un anno e sono molto appassionato. Sono molto soddisfatto riguardo il mio primo Contest INORC, grande personalità e passione da parte di tutti.

## Note del Contest Manager

Contest piuttosto vivace in questa edizione. Oltre agli altri contest in contemporanea quest'anno abbiamo avuto anche, il pomeriggio del sabato, la presenza di forti segnali in 40m della DXpedition ZL8X, che hanno ovviamente attirato numeroso pubblico di stazioni europee che la chiamavano.

Ma ciò non ha impedito alle stazioni bene equipaggiate di determinazione, di orecchie e di esperienza, di destreggiarsi agevolmente nella animazione presente in banda e di produrre buoni risultati. Noterete dai "Commenti dei partecipanti" che vi sono svariate lamentele per il QRM, ma anche parecchie opinioni positive di operatori che hanno trovato questa edizione "divertente", "gradevole", di "grande soddisfazione", ed addirittura anche "con meno QRM delle volte scorse da parte del contest LZ". I punteggi sono però mediamente più bassi di quelli della passata edizione.

Il vincitore in categoria "Naval" è ancora Heinz, DF4BV, con un punteggio praticamente simile a quello della scorsa edizione: 160.000 punti contro 161.112 nel 2009. Segno che stazioni da collegare non mancavano.

Walter, OE4PWW si assicura il secondo posto con 104.000 punti, meno di quanto fece l'anno prima, dove si era piazzato terzo. Notiamo la costante progressione di Walter: quarto nel 2008, terzo nel 2009, secondo nel 2010. Al terzo posto troviamo IK3TZB, primo italiano, con poco più di 90.000 punti. Gino onora il nostro contest con impegno e continuità, e i suoi risultati sono sempre nella zona alta della classifica. Seguono quattro stazioni fra i 70 e 60 mila punti, fra cui il recentissimo socio Simone, ISOAFM. Sono in classifica anche due altri recentissimi soci, che ringraziamo per la immediata presenza nel contest: IK5VLP e IN3ACV.

Fra gli "Indipendenti" abbiamo questa volta la vittoria di un operatore che, a

mia memoria, non aveva mai partecipato al nostro contest. Si tratta di Marius, OQ3R, presente praticamente in tutti i log ricevuti, a dimostrazione dell'impegno che lo ha portato sul primo gradino del podio. Qualcuno certamente lo ricorderà anche con il suo vecchio nominativo, YO3CD, che risale ormai a svariati anni addietro. Alle spalle di Marius c'è il sempre determinato Roland, HB9BQR, e poi ancora Walter IK5ZWU vincitore dell'anno scorso. Seguono via via tutti gli altri, condotti da Alberto IZ5AHB al quarto posto.

Fra questi partecipanti mi fa piacere evidenziare Simone, IZ5PNL, che non è altri che l'ex I-0106FI, vincitore l'anno scorso fra gli SWL, e passato ora alle schiere dei "trasmittenti".

I concorrenti SWL sono quest'anno quattro, il 50% in più dell'anno scorso! Il secondo di allora, LZ1G42, vince quest'anno con distacco, con OE1-1001007 secondo, e poi US-Q-73, e R3A-847. Salvo US-Q-73, gli altri sono degli amici molto assidui del nostro contest. Notiamo che in questa categoria non vi è nessun italiano.

Nel controllo dei log ricevuti non sono emerse particolari irregolarità. Ciò indica che i partecipanti comprendono e seguono lo spirito del contest, che consiste certo nel fare quanti più punti possibile, ma insieme anche, cosa di non minore importanza, all'esemplare comportamento in aria, alla esattezza della ricezione e trascrizione dei nominativi e dei rapporti, al riportare nel log le stazioni che partecipano al nostro contest e non altre, ed infine all'invio del log al vostro Contest Manager.

Sono arrivati quest'anno parecchi log con pochissimi qso, in particolare due log che contengono un solo qso! Per chi controlla essi sono molto importanti, poiché consentono di riscontrare quell'unico qso nel log di chi li ha collegati.

Rinnovo un piccolo suggerimento. Il "/N" aggiunto dalle stazioni Naval per farsi riconoscere come tali, serve appunto solo a questo, ma non fa parte del nominativo. L'invito è quindi a non trascriverlo nel log, specie se usate il PC per la gestione del contest. Spesso i programmi considerano diversi I7ALE e I7ALE/N e quindi vi troverete a perdere tempo a collegare I7ALE/N pensando che sia "nuovo", quando invece sulla stessa banda lo avete già nel log, ma come I7ALE.

A proposito di programmi, in questa edizione è stato utilizzato da molti il "QAR-Test", già ben noto ma che Paolo IK3QAR aveva nel frattempo aggiornato con l'inclusione del nostro contest.

Grazie a tutti per la partecipazione ed il supporto, e spero risentirvi tutti nella edizione 2011.

*Il Contest Manager*  
 Sandro, I7ALE



## CONTEST INORC 2010

## CLASSIFICHE FINALI

N.	NAVAL	Club /Nr	PUNTI	Software	N.	INDIPENDENTI	Punti	Software
1	DF4BV	MF742	160.000	Ham Office	1	OQ3R	142032	SD
2	OE4PWW	CA135	104.000	Carta	2	HB9BQR	127309	Excel
3	IK3TZB	IN572	90.785	SD	3	IK5ZWU	98868	SD
4	IV3TRK	IN56	69.510	QARTest	4	IZ5AHB	69156	QARTest
5	I2AZ	IN481	66.576	SD	5	HA1AG	56560	Writelog
6	IS0AFM	IN590	65.712	QARTest	6	ISOPEV	43794	SD
7	GB4RN	RN004	60.450	SD	7	IZ3KMY	27090	Carta
8	I6FDJ	IN342	58.806	SD	8	IZ2RBR	22008	HRDeluxe
9	I3TXQ	IN336	55.490	SD	9	UA3VVB	16539	MIXW
10	GM4SID	RN1629	52.605	SD	10	IK2UWA	15688	Forms Inorc
11	IZ1CLA	IN477	50.530	SD	11	UY0CA	13392	UR5EQF Log
12	IK2CZQ	IN534	49.014	SD	12	IK3QAR	13212	QARTest
13	I1XSG	IN557	45.543	SD	13	I5NXH	8671	QARTest
14	I6HWD	IN337	40.376	QARTest	14	IK7KVM	8578	QARTest
15	ON4CBM	YO128	39.200	Forms Inorc	15	IK2QIK	7332	QARTest
16	IT9DSA	IN333	38.304	Carta	16	IZ5PNL	4655	Forms Inorc
17	IK2SOE	IN325	33.332	ICLM (IK2SOE)	17	UR5EFL	3492	UR5EQF Log
18	I4CQO	IN112	31.252	Carta	18	UA4LS	1872	AATest
19	PA50RNARS*	RN944	28.244	N1MM	19	UR7CT	1310	UR5EQF Log
20	IZ3DBA	IN544	26.187	SD	20	RN3ANT	1170	AA Test
21	PE50RNARS(#)	RN2999	25.036	Carta	21	IK0WGD	1030	QARTest
22	I6MAT	IN568	23.435	SD	22	SV1PS	664	SD
23	DK6LH	CA141	22.230	HAM Naval(p)	23	SM6MIS	270	UCXLog
24	HB9/9A2ZR	IN538	21.887	Carta	24	IK1VEK	93	MIXW
25	IS0HJQ	IN529	21.168	QARTest	25	OH3GZ	93	a mano
26	IZ0DDD	IN374	20.680	Testino	26	RA3N	42	AATest
27	IK0ATK	IN421	17.250	Carta	27	IZ3GNG	10	QARTest
28	YO4ASG	YO124	14.816	SD	28	IK2CFD	10	QARTest
29	IZ0INZ	IN548	14.518	Excel				
30	IN3FHE	IN577	12.493	QARTest				
31	IK5VLP	IN591	10.846	Forms Inorc		<b>SWL</b>	<b>Punti</b>	<b>SW</b>
32	I3DBD	IN163	9.827	Carta		LZ1G42	27354	SWL_DQR Log
33	IN3ACV	IN589	8.876	Forms Inorc		OE1-1001007	13055	carta
34	IZ7FUN	IN527	7.224	Forms Inorc		US-Q-73	1524	Cabrinp
35	GW4MVA	RN493	6.118	SD		R3A-847	13	carta
36	IK0PHU	MI536	5.520	QARTest				
37	YO2DFA	MF758	4.893	SD		<b>Control Log</b>	<b>Club/nr</b>	<b>SW</b>
38	RN1NW	RN4263	4.809	UR5EQF Log		i7ALE	IN471	SD
39	DL9CM	IN575	4.599	Forms Inorc		IROXNM (*)	IN002	QARTest
40	IZ6BUV	IN370	3.610	Carta		YT0I	---	ignoto
41	I1ANP	IN560	2.656	SD		I1ZB	IN51	carta
42	IK2UJF	IN327	2.624	SD		DL0MFX (#)	MF1060	HAM Naval
43	I0YQX	IN452	2.325	QARTest				
44	DL4JYT	MF956	1.290	SD				
45	I8JYK	IN266	1.232	QARTest				
46	OE6NFK	CA58	1.232	Excel				
47	IZ8NXG	MI484	1.020	Forms Inorc				
48	IS0UWX	IN528	846	Carta				
49	I1YTO	IN553	511	QARTest				
50	OK1FCA	RN4639	390	SD				

(\*) op: PA0VLA

(#) op: PA3EBA

**= Begali Keys =**  
[www.i2rtf.com](http://www.i2rtf.com) - [pibegali@tin.it](mailto:pibegali@tin.it)

**SPONSOR UFFICIALE DEL TEAM**  
**AZZURRO - BULGARO - TEDESCO**

*Campionato Mondiale HST 2009*  
*Obzor - Bulgaria Settembre 2009*

[www.hst2009.eu](http://www.hst2009.eu)



Via Badia,22-25060 - Cellatica (BS) Italy Tel. +39(0)30322203

[www.i2rtf.com](http://www.i2rtf.com) - [pibegali@tin.it](mailto:pibegali@tin.it)

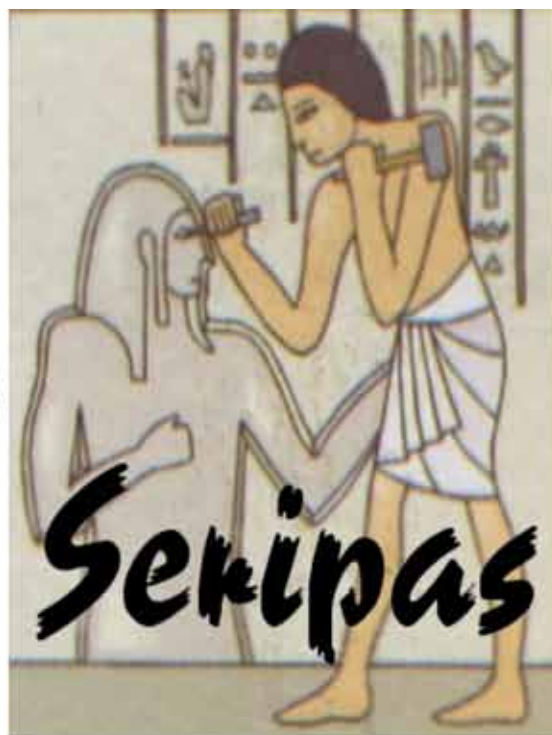
# Seripas

di Pasquarella Luigi i8jyk

Via Sannitica 51 - 82036 SOLOPACA (BN)

Fax 0824 977932 - 3400832789

www.seripas.it - Mail:i8jyk.l@alice.it



- \* **Incisioni**
- \* **Serigrafia**
- \* **Pubblicità**
- \* **Cartellonistica**
- \* **Scritte Adesive**
- \* **Insegne Luminose**
- \* **Timbri e Punzoni**





