



## 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 2012



# Italian Naval "Old Rhythmers" Club

Ideatore e Fondatore  
**Nicola Mastroviti · IT9XNM**

## CARICHE SOCIALI TRIENNIO 2010-2013

Presidente	Antonio Zerbini	I1ZB
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

È stato assegnato all'INORC il nominativo **IQ1NM**  
che potrà essere usato dai soci per particolari ricorrenze, previa autorizzazione del C.D.  
Il suffisso "NM" è per ricordare il nostro Fondatore, Nicola Mastroviti.

### INORC SKEDS

DAILY	CW	13,30 GMT	on ±	7.025	Kc/s
SATURDAY	CW	14,30 GMT	on ±	14.055	Kc/s
SUNDAY	CW	09,00 GMT	on ±	7.025	Kc/s

### RNARS SKEDS

DAILY	CW	08,00 GMT	on	14.052	Kc/s
-------	----	-----------	----	--------	------

### MF RUNDE SKEDS

SATURDAY	CW	07,00 GMT	on	3.570	Kc/s
----------	----	-----------	----	-------	------

### MARAC SKEDS

SUNDAY	CW	10,30 LT	on	3.550	Kc/s
--------	----	----------	----	-------	------

Tutta la corrispondenza va indirizzata presso la Segreteria

Giuliano Sandal · I1SAF  
Via don Minzoni, 5 - 19121 La Spezia  
e-mail: i1saf391@gmail.com

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

# MEETING INORC 2011

## La Spezia • 28 e 29 maggio

Giuliano I1SAF • INORC # 391

Apertura del meeting.



Al Meeting, come di consueto, la partecipazione è stata piuttosto numerosa ed ha visto la presenza di soci provenienti da molte regioni, dal nord all'estremo sud e due rappresentanze dall'estero: Dusan 9A2ZR e Marius OQ3R, accompagnati dalle gentili consorti. Già molti partecipanti avevano raggiunto La Spezia nella giornata di venerdì 27 maggio e, nel pomeriggio, ci siamo ritrovati presso il giardino del C.R.D.D. (Circolo Ricreativo Dipendenti Difesa) ospiti della Marina Militare che ci ha concesso, gratuitamente, l'uso della sala polifunzionale in cui si è svolto il Meeting e le conferenze che l'hanno seguito.

La mattina del 28, puntualmente alle 9,30, sono iniziati i lavori. L'apertura da parte del Presidente Antonio, I1ZB che anzitutto ha chiesto un minuto di raccoglimento per ricordare coloro che ci hanno lasciato, che, come dice Antonio *"sono andati avanti"*.

Antonio ha relazionato sulle attività del Club, che vede diversi soci promotori di iniziative per ricordare eventi e personaggi che fatto la storia della radio e della radiotelegrafia.

Il Segretario, I1SAF ha relazionato sulla situazione delle adesioni al club, che ha visto l'ingresso di nuovi e validi operatori radiotelegrafisti a dimostrazione che le nuove norme di adesione al Club funzionano e permettono una efficace selezione qualitativa. Anche il bilancio economico del Club è positivo e ciò permette di "sponsorzare" diverse attività in linea con gli scopi statutari. Ha preso la parola Sandro, I7ALE (contest manager), per relazionare sul Contest 2010 che ha visto una buona partecipazione come al solito. Sono seguiti diversi interventi dei soci su vari argomenti di vita del Club.

Sono stati consegnati diversi attestati di riconoscimento a quei soci che con la loro attività, sia in radio che in altri campi, hanno contribuito a far conoscere il Club ed a divulgare la radiotelegrafia.

Una targa è stata consegnata ad uno

dei dirigenti del CRDD, il sig. Iardella, a titolo di ringraziamento per l'ospitalità. Una seconda e una terza saranno consegnate in seguito al Direttore di MARICOMMI, ente da cui dipende il CRDD e al CV Cassotta, capo di Stato Maggiore del Dipartimento Militare Marittimo dell'Alto Tirreno.

Si è passati quindi alle premiazioni dei vincitori del Contest 2010, con la consegna della targa e del tasto "begali" a Marius OQ3R, vincitore della categoria "indipendenti". Marius ha poi tenuto un discorso di ringraziamento, breve ma molto sentito. Le sue parole, anche se in lingua francese, sono state capite ed apprezzate da tutti i presenti che lo hanno calorosamente applaudito.

Per dare un contributo alle celebrazioni del 150° anniversario della Marina Militare, l'INORC ha voluto ricordare il contributo della Regia Marina allo sviluppo delle radiocomunicazioni in Italia con una conferenza, tenuta da Urbano, I4YTE dal titolo:

**"La Spezia, culla e artefice della radiotelegrafia italiana".**

Vi è stato un secondo intervento, a cura di Giuliano I1SAF, sul tema:

**"La 500KHz, una frequenza per la salvaguardia della vita umana in mare. Storia e futuro".**

Terzo intervento da parte di Bruno, IK1WVG che, forte della sua lunga esperienza professionale, ha sviluppato il tema interessantissimo della telegrafia subacquea, di cui i sommergibili erano dotati, degli aspetti della propagazione delle onde sonore nell'acqua e dei sistemi elettroacustici di scoperta in uso sui sommergibili. Durante il Meeting era in funzione una stazione radioamatoriale HF. È seguito poi il pranzo sociale, presso un "collaudatissimo" ristorante del centro, in un clima di grande allegria e di sincera amicizia.

Il giorno 29 un nutrito gruppo di soci ha potuto visitare la fregata "Libeccio" ormeggiata alla banchina "Scali" dell'Arsenale della Spezia.



Il Segretario, I1SAF consegna la targa ricordo al Capo di Stato Maggiore, C.V. Cassotta.  
Consegna della targa ricordo al Dirigente del CRDD sig. Iardella.

Premiazione di OQ3R, Marius vincitore Contest INORC, categoria "indipendenti".  
I "barbudos".

Il CRDD La Spezia.

Un sentito ringraziamento alla Marina Militare, nelle persone del C.V. Cassotta CSM Maridipart, del C.V. Brancato direttore Maricommi, dei Sigg. De Leonardi e Iardella, dirigenti del CRDD e dei sigg. Marco Rossi, dipendente CRDD e Edgardo IZ1ELP, dipendente CRDD e socio INORC.



# LA FREQUENZA DEI 500 kHz

Lino Pappalardo IZ0DDD - IN #374

Natale Pappalardo IZ0DDD  
a bordo della mv  
BENADIR/ICKZ (1972).



Nell'ambito del Servizio Radio Mobile Marittimo per circa 90 anni la frequenza dei 500 kHz è stata utilizzata, sulle onde medie in radiotelegrafia, per il **soccorso, l'urgenza, la sicurezza, la chiamata e la risposta**.

Solo nel 1999 tali servizi sono stati sostituiti definitivamente da sistemi digitali satellitari che hanno messo fine a tutte le operazioni che si espletavano in CW.

Tutte le stazioni radio che utilizzavano la radiotelegrafia in onda media avevano l'obbligo di assicurare l'ascolto continuo sulla 500 kHz, anche se erano impegnate su altre frequenze o con un operatore preposto oppure, in caso di stazioni radio con un solo operatore, con l'ausilio di un ricevitore sintonizzato su tale frequenza munito di altoparlante attivo o con un ricevitore automatico di allarme.

Tutte le altre stazioni radio che non facevano corrispondenza pubblica su tale banda dovevano comunque assicurare l'ascolto almeno durante i periodi di silenzio stabili.

L'ascolto continuo e costante su tale frequenza era necessario perché doveva assicurare la sicurezza della vita umana in mare, infatti il compito principale della 500 kHz era quello di avere una sentinella sempre presente in caso di necessità.

Il soccorso era perciò l'attività principale per cui nacque tale servizio. Il tutto era regolamentato in maniera molto precisa affinché non vi potessero essere errori o dubbi di qualsiasi genere.

La procedura del traffico di soccorso in radiotelegrafia consisteva in:

1. Trasmissione del segnale di allarme.
2. Attesa di 2 minuti quando era possibile.
3. Trasmissione del segnale di soccorso.
4. Trasmissione del messaggio di soccorso.

Il segnale di soccorso, diventato negli anni molto famoso, era il notissimo SOS trasmesso come se fosse un segnale unico e non come se fossero tre lettere staccate. Il suono caratteristico che ne derivava era riconosciuto immediatamente fra tutti i segnali radio che erano presenti in frequenza. Questo segnale indicava un pericolo immediato per la nave che poteva portare all'affondamento e alla perdita dell'equipaggio.

In caso invece di pericolo per la vita umana in genere, causato da qualsiasi natura, si trasmetteva sempre sulla 500 kHz un messaggio di Urgenza preceduto dal segnale caratteristico delle tre XXX trasmesso ben distanziate per tre volte.

Se invece la natura del pericolo era solo per la navigazione, come per esempio una forte burrasca, o il ritrovamento in mare di un tronco d'albero alla deriva, si trasmetteva un messaggio di Sicurezza preceduto da tre TTT ben distanziate tra loro e ripetute tre volte.

In zone di forte traffico, di solito, per evitare di contribuire a sovraccaricare con la propria emissione il già forte traffico esistente, si preferiva avvisare con una chiamata generale le stazioni in ascolto e passare a trasmettere il messaggio di Sicurezza direttamente sulla propria frequenza di lavoro.

Altro compito della 500 kHz, oltre ai messaggi sopra citati, era la chiamata e la risposta che tutte le stazioni che adoperavano tale Banda erano obbligati a fare per il traffico di routine. Infatti ogni operatore assicurava l'ascolto su tale frequenza e sempre sulla stessa rispondeva.

In zone di forte traffico non c'era quasi mai la possibilità di poter avere la frequenza libera nemmeno per un momento. La propagazione su tale banda era stata scelta per avere la possibilità di comunicare efficacemente dentro un raggio che poteva variare dalle due alle trecento miglia marine di giorno (propagazione terrestre) e di svariate centinaia di miglia di notte (propa-

gazione ionosferica). Quindi in zone come il Nord Europa, il Mediterraneo o in zone dove vi erano tante stazioni radio vicine l'una all'altra, era un vero problema riuscire a farsi sentire.

Al fine di aumentare la sicurezza della vita umana in mare proprio per queste ragioni, furono stabiliti dei periodi di silenzio in cui tutte le trasmissioni comprese nella banda fra 485 kHz e 515 kHz dovevano essere interrotte dal 15' al 18' e dal 45' al 48' di ogni ora.

Ogni stazione radio del Servizio Radio Mobile Marittimo che assicurava traffico radiotelegrafico su onda media aveva in dotazione un orologio particolare su cui erano segnati in colore rosso i minuti di silenzio obbligatori.

Ogni trasmissione sulla 500 kHz, che non fosse il traffico di soccorso, doveva durare il meno possibile, questo sempre per agevolare quanto più possibile l'ascolto di un'eventuale chiamata di soccorso. Prima di trasmettere era obbligatorio prestare ascolto per qualche momento per assicurarsi che non ci fosse in atto un traffico di soccorso.

## IL FATTORE UMANO DELLA 500 KHZ

Nessuna frequenza poteva vantare un ascolto tanto meticoloso e costante come quello sulla 500 kHz. Gli operatori radio del Servizio Mobile Marittimo abbracciavano di fatto tutto il globo sia con quelli in navigazione, sia con quelli che, nelle loro stazioni costiere, mantenevano un ascolto continuo nell'area di loro competenza.

La 500 kHz per i marconisti di bordo cambiava a seconda della zona dove di volta in volta si dirigevano, infatti nelle aree tropicali, le onde medie si riempivano spesso di un fastidioso QRN causato dalle frequenti scariche elettriche naturali che imperversavano a quelle latitudini, mentre nelle zone temperate a latitudini più alte, i segnali erano di solito molto puliti, ben distinguibili uno dall'altro.

I marconisti di bordo si dovevano anche adattare alle abitudini delle varie stazioni costiere che incontravano di volta in volta, questo perché, benché il regolamento fosse lo stesso per tutti, ogni stazione costiera aveva una propria caratteristica che era data dalla preparazione personale degli operatori, dalla struttura tecnica degli impianti, dal traffico più o meno intenso che doveva sopportare e dall'area geografica di competenza.

Gli operatori delle stazioni costiere impiegati in modo continuo sulla 500 kHz,



Orologio di una stazione radio di bordo con i settori dei periodi di silenzio marcati in rosso.

raggiungevano con l'esperienza, una sensibilità particolare nell'ascoltare sempre la stessa zona di competenza che poteva variare da un raggio di due o trecento miglia marine di giorno, a svariate centinaia di miglia di notte.

Questo comportava una conoscenza dei segnali, che le altre stazioni fisse emettevano in continuazione, talmente dettagliata, da riuscire non solo a riconoscere la manipolazione dell'operatore che in quel momento trasmetteva, ma anche lo stato d'animo dello stesso, perché in definitiva i colleghi che prestavano servizio erano sempre gli stessi.

Per quanto riguardava invece la nave di passaggio nella propria area, questa veniva seguita durante la traversata, anche per la caratteristica particolare che ogni trasmettitore aveva (di solito a valvole) che rappresentava "la voce" personale della nave in questione.

L'operatore sulla 500 kHz impiegato nelle stazioni costiere quindi aveva non solo una capacità auditiva di controllo delle emissioni radio ma addirittura una visione panoramica virtuale dei segnali come se li vedesse figurati nella propria mente.

La 500 kHz comunque non era solo quanto descritto sopra, infatti gli operatori radio del S.R.M.M. ogni volta che montavano di servizio, entravano nel mondo particolare del lavoro e come ogni lavoratore, avevano i loro strumenti, le loro apparecchiature, esattamente come il ferroviere ha il treno, il muratore i mattoni, il medico i farmaci ed i pazienti. L'R.T. qualsiasi cosa facesse, a bordo di una nave con un solo operatore, aveva sempre come compagnia, la frequenza dei 500 kHz, ben in evidenza.

Nelle zone di forte traffico era sempre immerso in decine e decine di chiamate e

risposte, avvisi vari emessi da ogni tipo di stazione. Era il normale lavoro quotidiano, il solito tran tran commerciale perché non c'era altra possibilità per comunicare da una certa distanza, tutti indistintamente erano sintonizzati sempre su una sola frequenza: la 500 kHz.

Eppure non è solo questo che rendeva tale frequenza particolare, perché lo scopo principe dell'ascolto non era certo l'uso commerciale, questo è avvenuto in seguito. L'importante era assicurare l'ascolto su tale frequenza allo scopo di mantenere la presenza di un sorvegliante che in caso di emergenza, qualsiasi cosa succedesse, fosse pronto a dare l'allarme, fosse in grado di porre rimedio in qualche modo, una presenza che avrebbe assicurato la salvezza di quanti, andando per mare, avessero la necessità di essere salvati, perché non bisogna mai dimenticare che il mare non sempre ci è amico, spesso per mille motivi può essere molto crudele col genere umano.

L'unico legame con la terra, o con qualche altra nave, era proprio la radio e la 500 kHz era la frequenza preposta alla trasmissione e alla ricezione dei segnali e dei messaggi di soccorso in radiotelegrafia su onda media.

Quando si ascoltavano le 12 linee di 4 secondi ciascuna intervallate da un secondo (segnale di allarme) si interrompeva immediatamente ogni trasmissione. Era il preludio dell'arrivo del segnale di soccorso e del relativo messaggio.

Qualcuno in mare era nei guai e in guai seri. Poi nell'ascoltare il segnale SOS, il brivido che serpeggiava su e giù per la schiena era inevitabile. Ogni operatore in ascolto non poteva fare a meno di partecipare, anche se da lontano, al dramma che sicuramente si stava vivendo nella zona del soccorso. La mente andava là dove i marinai lottavano in qualche modo per la loro sopravvivenza. La 500 kHz è stata la frequenza principale di ogni marconista una vera compagna, sempre presente, sempre vicina e soprattutto sempre pronta in caso di necessità a dare assistenza. Una sicurezza per il navigante ineguagliabile. Grazie 500 kHz a nome di tutte le persone che per mezzo tuo si sono salvate in tutti questi anni.

# FESTA DELLA MARINERIA

## La Spezia • 16-19 giugno 2011



*La Festa della Marineria 2011 ha l'ambizione di fare della Spezia un punto di riferimento per la marineria a livello nazionale e non solo. Già nel 2009, la città è riuscita a trasmettere di sé un'immagine rinnovata e più forte. Per l'edizione 2011 intendiamo dare vita ad un grande evento che punti molto sulla qualità e che sia, ancor più, veicolo dell'immagine della Liguria e della Spezia, città che guarda al suo mare come risorsa produttiva, turistica, sociale e culturale. Così abbiamo concepito sin dall'inizio la Festa della Marineria: come una grande operazione attraverso cui la città rafforzasse la consapevolezza delle sue grandi potenzialità e parlasse di sé in questi termini all'esterno. La Festa della Marineria è un evento unico nel panorama nazionale, perché così intimamente legato alla nostra storia, al nostro presente, al nostro futuro.*

**Ha ragione di esistere solo alla Spezia per il concentrato di eccellenze antiche e nuove che la città possiede.**

*Il programma che abbiamo composto è di altissimo livello e ha tutti i presupposti perché la Festa della Marineria 2011 sia un evento da ricordare.*

Massimo Federici  
Sindaco della Spezia

Dal 16 al 19 giugno 2011 si è svolta alla Spezia la **FESTA DELLA MARINERIA**, la principale manifestazione italiana dedicata al mare e alla cultura marinara con un articolato programma di incontri e di eventi con le eccellenze della tradizione marinara, della vela, dello sport, della ricerca marina e delle costruzioni.

All'interno di questo vasto programma non poteva mancare il tema delle radiocomunicazioni navali e delle applicazioni della radio come mezzo insostituibile per la salvaguardia della vita umana in mare, come strumento per la sicurezza della navigazione e come tecnologia per la navigazione strumentale.

Come Segretario INORC e come Presidente della Sezione ARI della Spezia, coadiuvato da diversi soci, ho preso contatto con l'organizzazione e la nostra iniziativa è stata accolta con notevole interesse e inserita nel novero degli eventi.

Ci è stato assegnato un adeguato spazio in una sala del centro città in cui ha trovato collocazione una esposizione di apparati radio di provenienza navale e un "laboratorio" dedicato alla telegrafia, che ha suscitato vivissimo interesse e curiosità, soprattutto da parte dei ragazzi.

Sono stati esposti apparati RX e RTX navali (HF e VHF), radiogoniometri, un "klystron" (elemento del RADAR), un paio di "marinette" (apparati radio di emergenza in dotazione alle lance di salvataggio). Nel

settore "telegrafia" diversi esemplari di tasti (verticali, bugs e paddles), una macchina telegrafica scrivente su "zona" e un grosso tasto (grazie Fabrizio, IZ1FCF) collegato ad un oscillografo per dimostrazioni pratiche di trasmissione CW.

Su due grandi schermi venivano proiettate con continuità immagini in tema con la mostra e le radiocomunicazioni marittime, e un nutrito gruppo di soci della Sezione ARI si è avvicinato per tutto il

tempo, presidiando la mostra e fornendo spiegazioni ai numerosissimi visitatori.

A completamento del tutto un stazione radio-amatoriale HF che ha operato prevalentemente in CW con nominativo II1ICS.

La QSL speciale è stata stampata dall'organizzazione della Festa della Marineria.

Sabato 18 giugno ha avuto luogo una conferenza, tenuta dalla Dott.ssa Barbara Valotti (Fondazione G. Marconi - Pontecchione - BO) sul tema "G. Marconi e La Spezia: ovvero la radio e il mare".

Infatti esiste un profondo legame tra la Spezia e Guglielmo Marconi che, nel luglio del 1897, diede qui le prime dimostrazioni pratiche di radiotelegrafia alla Regia Marina, la quale per molti anni, avvalendosi dell'opera dello stesso Marconi e di tanti suoi validissimi uomini, concorse in modo determinante a sviluppare ed a perfezionare quella grande invenzione.

La Regia Marina adottò subito la radiotelegrafia sulle unità navali ed installò le "stazioni costiere" che tenevano i contatti con le navi al largo.

La prima stazione costiera italiana sorse sulla sommità dell'isola Palmaria (Comune di Portovenere - SP) alla fine dell'800.

Le prime scuole per radiotelegrafisti furono istituite dalla Regia Marina, e la pri-



Visitatori all'esposizione in una sala del centro città.



Radiogoniometri.



Marinette.



Klystron e Telegrafia.



Apparati HF.

ma in assoluto fu presso la base del Varignano nel Comune di Portovenere.

Poco dopo la fine della seconda guerra mondiale venne installata, sui colli prospicienti il golfo, la stazione radio costiera dei "Cappuccini" (ICS) che venne definitivamente dismessa il 25 marzo 1997. Per una curiosa coincidenza la radiotelegrafia nella città della Spezia copre un secolo quasi esatto dal luglio 1897 al marzo 1997.

La Festa della Marineria è stata quindi un'occasione per divulgare la storia della radiotelegrafia e sottolineare l'importanza che per tanto tempo ha rivestito consentendo i contatti con il mondo, la sicurezza ed il soccorso in mare in caso di pericolo, salvando decine di migliaia di vite umane.

Sono stati ricordati gli operatori RT, che con professionalità, impegno e abnegazione, arrivata spesso al sacrificio della vita, hanno assicurato per un secolo le comunicazioni e soprattutto la sicurezza e la salvaguardia della vita umana in mare e la Marina Militare protagonista, fin dall'inizio, di tutta la storia delle radiocomunicazioni in Italia.

Abbiamo fatto conoscere a tanti ragazzi d'oggi, abituati a comunicare con banale semplicità, il percorso tecnico, scientifico ed umano che ha reso possibile meraviglie come la telefonia cellulare, e le attuali tecnologie di comunicazione.

Inoltre, con una punta di orgoglio, abbiamo sottolineato che i Radioamatori sono ormai gli ultimi che continuano ad utilizzare il codice Morse ed a perpetuare questa "nobile arte".

Un ulteriore contributo, da parte dei Radioamatori, è stato dato dall'esposizione, nello stand del CSSN ( Ente tecnico-scientifico della M.M. - ex Mariperman) di una macchina cifrante "ENIGMA" perfettamente funzionante, con cui sono state eseguite diverse dimostrazioni di crittografia e decrittazione di messaggi. Una di queste è stata ripresa e diffusa da una TV locale. Tutto ciò

La macchina enigma.



è stato possibile grazie all'interessamento di Bruno IK1WVG che si è attivato presso la M.M. ed alla gentile disponibilità di Alberto Campanini, IZ4LWV, proprietario della macchina "ENIGMA" e Presidente dell'Associazione "Rover Joe" <http://www.roverjoe.com/>.

Per concludere un ringraziamento agli organizzatori per l'opportunità di partecipare alla Festa della Marineria. L'afflusso del pubblico è stato notevole così come l'interesse dimostrato per la nostra esposizione che ha toccato un tema indubbiamente pertinente con la Manifestazione e di grande importanza per la navigazione marittima in particolare e tecnico-scientifica in generale.

Inoltre la nostra Città può vantare una storia unica in Italia nel settore delle radiocomunicazioni che, a nostro modesto avviso, andrebbe "riscoperta" e valorizzata.

*Credo di poter affermare che i ragazzi che hanno visitato il nostro "laboratorio", in cui abbiamo dato pratiche dimostrazioni di come furono e di come sono le radiocomunicazioni, abbiano preso contatto con un "mondo" un po' strano e sconosciuto, ma molto interessante e quindi, nel nostro piccolo, pensiamo di aver svolto un'operazione culturale quantomeno insolita.*

*È stato bello anche il contatto umano con tante persone che abbiamo incontrato durante questi giorni e con cui abbiamo collaborato in armonia: mi riferisco agli organizzatori della Festa, al personale del "Teatro Civico", a quello del "Servizio Tecnico Fari" e all'Associazione "Amici del Museo Navale" con cui abbiamo avuto lunghe e piacevoli conversazioni.*

*La Festa della Marineria ha riscosso indubbiamente un grande successo e di questo ci congratuliamo con chi l'ha voluta ed organizzata.*

# IL "FULLERPHONE"

Giuliano ILSAF - IN #391

La Sezione A.R.I. della Spezia sta lavorando al progetto di un "Museo delle Radio-comunicazioni". Parecchio "materiale" è già stato accumulato ed altro è in arrivo in questi giorni.

Per ciascun "pezzo" vengono effettuate delle ricerche al fine di conoscerne sia le caratteristiche tecniche (manuali, schemi, etc.) che la storia dell'oggetto, così che se ne possa capire l'impiego, il periodo storico, ed eventuali importanti avvenimenti in cui è stato impiegato.

Un "pezzo" che mi ha incuriosito particolarmente è il "Fullerphone": dietro la sua aria dimessa e apparentemente banale, ho scoperto una storia che ho trovato interessante e che vi voglio raccontare.

A dispetto del suo nome, il Fullerphone non era un telefono, ma piuttosto un dispositivo portatile di segnalazione telegrafica usato dall'Esercito Inglese durante le due guerre Mondiali. Poteva essere usato sia su linee telegrafiche che telefoniche ed era eccezionalmente difficile da intercettare da parte del nemico.

## STORIA

Prima guerra Mondiale. Sul "fronte occidentale" si fronteggiano gli eserciti tedesco e quello degli "alleati", tra cui il Corpo di Spedizione Inglese.

Le truppe degli opposti schieramenti sono ammassate nelle trincee, in quella che passerà alla Storia come una "guerra di posizione", estremamente logorante per tutti. La distanza tra le trincee avversarie è spesso dell'ordine di metri, forse qualche decina.

Si ricordano episodi di conversazioni tra le opposte postazioni, e anche episodi di incontri pacifici, in momenti di tregua, come le festività Natalizie e addirittura di incontri sportivi.

A metà del 1915 le truppe inglesi cominciano a rendersi conto che i tedeschi sono maledettamente ben informati circa le loro azioni.

Attacchi accuratamente e segretamente formulati incontrano il fuoco nemico diretto esattamente nella loro direzione e nel preciso momento dell'attacco. I tedeschi sono perfino a conoscenza degli avvicendamenti delle truppe inglesi nelle trincee: truppe che danno il cambio ai loro commilitoni vengono salutate con ironiche grida di "benvenuto" dalle trincee opposte.



Il "Fullerphone", esemplare del Museo.

In una occasione un Battaglione Scozzese prende posizione in trincea mentre, dalla trincea nemica, un trombettiere tedesco suona la marcia del loro Reggimento!

Una fitta e ben congegnata rete di spionaggio sembra essere il più ragionevole motivo di quanto sta accadendo. Ma è veramente così?

Un civile inglese, internato dai tedeschi e poi rilasciato (o fuggito?), riferisce agli inglesi che i tedeschi intercettano le loro comunicazioni telegrafiche e telefoniche via filo.

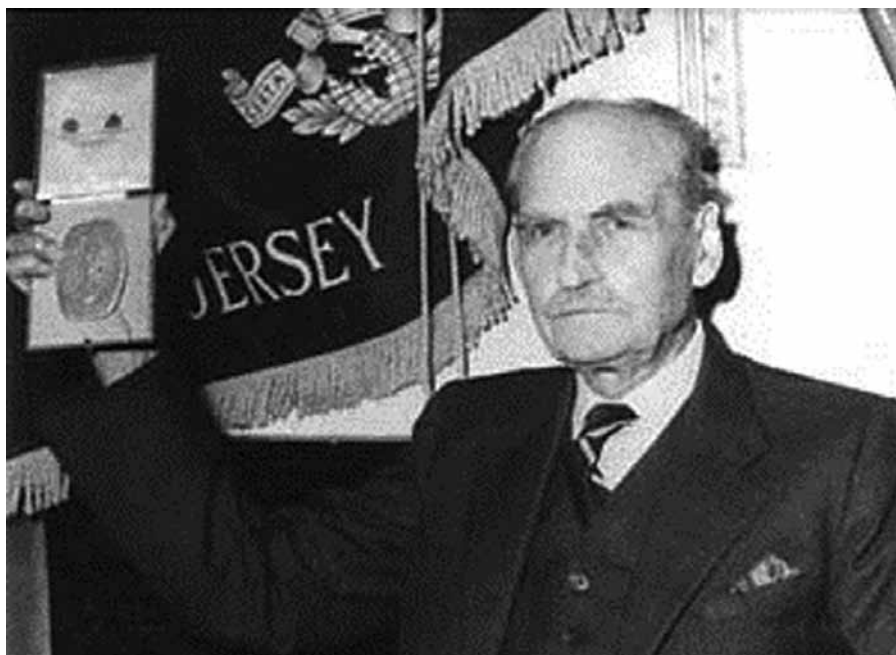
Com'è possibile?

## BISOGNA CORRERE AI RIPARI

Vengono effettuati esperimenti dietro le linee inglesi ed alleate e si accerta che tale intercettazione è effettivamente possibile e che sono da imputare a questa "fuga" le informazioni acquisite dai tedeschi. Ciò provoca quasi una paralisi nella rete di comunicazioni inglese.

Lo stesso anno il Capitano inglese A.C. Fuller (poi Maggiore Generale) progetta e realizza un sistema telegrafico campale virtualmente immune alle intercettazioni.

Alla fine del 1915 alcuni prototipi di tale sistema entrano in servizio sul fronte occidentale, zona di Ypres, dando dimo-



Il Generale Fuller con la Medaglia "Princess Mary".

strazione della loro efficacia anche in condizioni di linee estremamente precarie. Tale sistema, ulteriormente perfezionato, viene adottato dalle forze armate inglesi e da quelle del Commonwealth fino alla seconda guerra mondiale e poi dagli eserciti NATO, come dimostra l'esemplare del Museo, che fu utilizzato dal nostro Esercito.

Però già nel 1931 entra in servizio presso il Regio Esercito un sistema copiato da quello inglese.

### ASPETTI TECNICI

Durante la Grande Guerra le comunicazioni lungo le trincee e i posti di comando, sono affidate a telefoni campali e a linee telegrafiche. Queste ultime, per motivi di semplicità ed affidabilità, fanno uso di "cicalini" che generano dei toni audio per la ricezione in cuffia dei messaggi (codice Morse), e non della macchina scrivente su zona, molto più delicata e vulnerabile nelle avverse condizioni ambientali delle trincee.

Sempre per semplicità, tali linee (anche telefoniche) fanno spesso uso di un solo filo conduttore mentre il "ritorno" è affi-

dato alla terra. In queste situazioni, data l'estrema vicinanza tra le trincee degli opposti schieramenti, fenomeni come l'irradiazione di campi elettromagnetici a bassa frequenza, correnti di dispersione nei "ritorni" di terra e altri fenomeni elettrici, fanno sì che a breve distanza siano captabili tali segnali che, per quanto deboli, se opportunamente amplificati (il triodo già esisteva all'epoca) possono essere chiaramente ricevuti e sfruttati. Inoltre la notevole estensione della rete delle linee telegrafiche/telefoniche costituisce un radiatore relativamente efficiente.

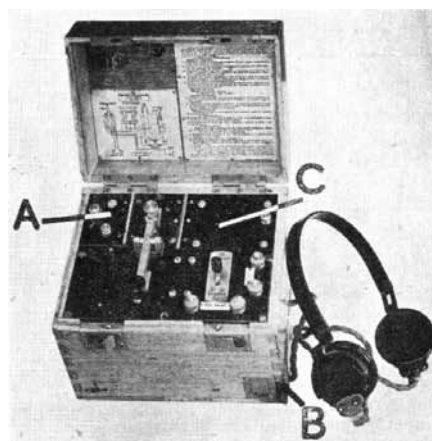
### LA SOLUZIONE

Il capitano inglese A.C. Fuller ha un'idea allo stesso tempo semplice e geniale che potremmo definire, senza alcun intento di sminuirla, l'"uovo di Colombo".

Fuller pensa di inviare sulle linee telegrafiche una corrente continua, controllata da un tasto telegrafico secondo il codice "Morse", invece di una corrente alternata a frequenza audio (generata da "choppers"



Operatore corpo spedizione Tobruk, 1942.



o "cicalini"), come avveniva fino ad allora. Inoltre i "fronti" delle commutazioni vengono opportunamente "smorzati" per minimizzare l'irradiazione.

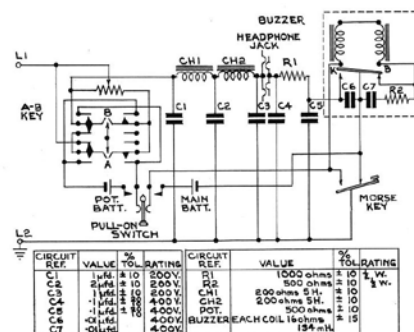
Il tono audio viene generato dallo stesso apparecchio ricevente con un "chopper" o "cicalino" comandato dagli impulsi in corrente continua inviati sulla linea che è "isolata" dalla componente alternata per mezzo di opportuni filtri "passa-basso".

Altro punto di forza dell'apparecchio è l'estrema sensibilità: una corrente di 0,5 microampere è già sufficiente per una comunicazione affidabile con il duplice vantaggio di poter funzionare su linee molto lunghe o danneggiate e, allo stesso tempo, ridurre ulteriormente qualsiasi possibilità di intercettazione.

Non basta: siccome sulla linea viene inviata una corrente continua, sulla stessa linea può avere luogo, contemporaneamente, anche una comunicazione telefonica senza possibilità di reciproche interferenze, oppure possono essere usate linee telefoniche esistenti senza creare inconvenienti alle comunicazioni telefoniche.

Infatti esistono versioni di tale apparecchio, (come quello in mostra nel Museo) dotate sia di tasto telegrafico che di cornetta telefonica. Da precisare che questo apparecchio risolve il problema delle intercettazioni telegrafiche, ma non di quelle telefoniche che, ovviamente, non possono prescindere dall'inviare sul filo correnti a bassa frequenza, potenzialmente irradiabili. La soluzione più immediata è quella di usare linee costituite da "doppino" (due fili strettamente intrecciati) che riduce drasticamente i fenomeni di irradiazione.

Il motivo per cui nacque questa invenzione era molto sentito durante la Grande Guerra che fu una "guerra di posizione" in cui gli eserciti vivevano in postazioni "stabili" per lunghi periodi e quindi c'era il tempo, da parte del nemico, di predisporre sistemi di intercettazione, in quanto anche le linee di comunicazione avevano una loro stabilità nel tempo. Sicuramente diversa l'importanza in una "guerra di movimento" come fu la Seconda Guerra Mondiale (fatte le debite eccezioni). Comunque le elevate caratteristiche di versatilità ed efficienza di tale apparecchio hanno fatto sì che fu largamente usato su una gran varietà di "teatri" e conflitti fino alla seconda metà del '900.



# UN AMICO DELL'INORC!

## Mick Puttick G3LIK • IN # 185 - HM

Antonio Zerbini I1ZB IN#051

G3LIK al meeting I.N.O.R.C. 2009 alla Spezia.

Ho provato a cercare la data del ns primo qso, purtroppo NIL! Rimane la certezza di molti altri, anche con call diversi dal suo personale, che lui ha usato, e usa in contest, e altre manifestazioni.

La sua manipolazione, sicura chiara, quella di un grande operatore!

Poi venne l'incontro personale al "meeting INORC" di La Spezia, furono due giorni, intensi, di ricordi, curiosità, sui nostri trascorsi, sia professionali, che amatoriali.

Qualche giorno fa, mi è pervenuto il Newsletter summer 2011 edito dal Royal Naval Amateur Radio Society, dove gli amici di oltre manica pubblicano un simpatico "curriculum vitae" del nostro G3LIK. Con piacere leggo la sua data di nascita "26 Aprile 1935," questa chicca mi mancava, lo scrivente infatti è nato il "26 Gennaio 1935", ho tre mesi di vantaggio sull'amico Mick!

Il resto è storia della radio, quella con la "R" maiuscola! Di seguito eccovi la traduzione del simpatico scritto del Newsletter della scorsa estate. Lasciatemi ancora esprimere un sincero grazie all'amico Mick, per la sua simpatica, lunga, appassionata partecipazione agli eventi della radio, e in particolare della radiotelegrafia. Noi dell'INORC lo abbiamo orgogliosamente fra i nostri "HM".

... buona lettura,  
ciau...

Antonio Iunozetabi



### G3LIK Cenni biografici

Nato il 26 aprile 1935 a Wisborough Green, nel West Sussex apprese ad utilizzare il bug a scuola dal preside Roy Lewes (G3PC) che insisteva nell'insegnare l'alfabeto Morse agli alunni che manifestavano un interesse per la radio ascoltando i "Reuter Broadcasts".

Si arruolò nella Royal Navy come "Boy Seaman" nel maggio del 1950 a seguito delle prove di accesso presso l'ufficio arruolamento di Brighton. Durante il corso iniziale Mick impressionò un gruppo di HMS Ganges a seguito di una prova di Morse. Seguì un addestramento al HMS Ganges presso la divisione Benbow, che terminò nell'agosto del 1951 quando si imbarcò sulla sua prima nave, la motonave HMS Cleopatra come allievo telegrafista.

Svolse un ulteriore corso di addestramento sulla HMS Ricasoli, i primi sei classificati di questo corso erano destinati ad

imbarcarsi sulla motonave HMS Glory nel il suo viaggio finale verso l'estremo oriente nella guerra di Korea e Mick fu uno dei prescelti. Al ritorno dall'estremo oriente Mick era in grado di ricevere il Morse a 30 WPM.

Al ritorno nel Regno Unito Mick si imbarcò sulla Motonave HMS Campania, altra nave nel bacino di Chatan dopo il ritorno dal Pacifico dove era stata coinvolta nei test atomici. Sei mesi più tardi Mick fu trasferito sulla HMS Cheerful, un dragamine oceanico che faceva parte delle navi dello Harwich Squadron.

Dopo un anno di imbarco sulla Cheerful fu trasferito sulla motonave HSM Afrikaner. Durante 18 mesi di prova Mick riuscì a visitare Durban per un'esercitazione di 10 giorni e riuscì a seguire un'altra sua passione; giocare a cricket per la Royal Navy. Il ritorno nel Regno Unito avvenne a bordo dell'Edinburgh Castle.

Di ritorno in Inghilterra si imbarcò sulla HMS Grafton una fregata tipo 14. Fu a quel tempo che Mick ottenne la sua licen-

za da amatore in virtù delle qualifiche che aveva ottenuto con la Royal Navy e fu esonerato dal partecipare al RAE. Senza nessun indugio gli fu rilasciata la licenza G3LIK il 10 ottobre 1956. Dopo l'aprile 1957 tutti dovettero superare il RAE.

Dopo 18 mesi passati sulla Grafton, ritornò all'HMS Mercury e da qui passò poi sulla HMS Phoenicia, base navale a Malta. Durante i diciotto mesi di imbarco Mick giocò a cricket per la Royal Navy. Dopo questo periodo tornò all'HMS Mercury per fare il suo corso PO, che superò brillantemente e passò alla Royal Arthur per seguire il suo corso per responsabile PO.

Fu trasferito poi sull'aircraft HMS Centaur dove prestò servizio per quasi due anni e mezzo e con il quale raggiunse diverse parti del mondo incluso il Medio Oriente dove le uova venivano fritte nella cabina di pilotaggio a beneficio delle Navy News.

Successivamente tornò sulla motonave Mercury in qualità di istruttore reclute. In questo periodo tra coloro che passarono dal suo addestramento vi fu Dick G4WZI RNARS 483.

Passò al Singapore e sulla motonave HSM Terror per altri due anni e mezzo movimentati. Quegli anni furono occupati dal lavoro, dalle partite di cricket con la squadra della Royal Navy e con squadre miste, passando due volte da Hong Kong e dall'Australia occidentale.

Di ritorno nel Regno Unito fu imbarcato sulla motonave HMS Wakeful che faceva parte dello squadrone di addestramento di Portland. La nave faceva soprattutto dei test e fu coinvolta in prove di multi trasmissione. Viaggi intorno all'Europa per la vendita di apparecchiature anti-sottomarino.

Tornò quindi sul Mercury dove divenne responsabile dell'Ufficio Esterno Wireless aiutando a condurre esercitazioni con personale imbarcato su unità in navigazione. Fu in quel periodo che gli fu richiesto di divenire l'istruttore per il gruppo della Royal Navy che avrebbe preso parte a una competizione Nato. Fu il responsabile dell'addestramento di quelli che erano stati selezionati per ricevere il Morse fino a 40 WPM e trasmettere a 25 WPM, in più dovevano essere in grado di leggere i segnali luminosi.

Fu poi imbarcato sull'HMS Scylla e questo fu il suo ultimo imbarco nella Royal Navy. Molti sapranno che la nave affondò al largo della costa della Cornovaglia. La motonave Scylla faceva parte dello squadrone Portland. Sulla via del ritorno dal lontano oriente riuscì a operare come ZB2CW, ZS1/G3LIK da Jim G4BIC QTH.

Nell'estremo oriente per la Royal Navy di ritorno da Singapore poté recarsi a Hong Kong dove riuscì a operare come VS6AC. Mentre alle Seychelles Mike ottenne il nominativo VQ9MP, nel viaggio verso Nuova Zelanda e Australia si poteva ascoltare sulle



bande i nominativi VK4/G3LIK e ZL3/G3LIK, quindi fece un'intensa attività amatoriale nel suo ultimo anno di navigazione.

Dopo due anni e mezzo a bordo del Scylla tornò al un ultimo periodo sul Mercury. Era andato volontario per raggiungere il Careers Service poiché la marina era parte di lui. Fu sempre in questo periodo che divenne membro e segretario del RNARS, posizione mantenuta per 18 anni. È stato Presidente dal 2001 al 2009.

Mick divenne socio del club "First Club CW Operators" nel 1971 (numero 1192) e fu presidente nel 1994/5 e Presidente dal 2001 al 2009. È anche membro di altri club: FISTS 8337, MF 334, INORC 185, ARMI 210, TOPS 1373, PN 47, senza dimenticare la sua appartenenza al Belfast Group (017) e al HMS Plymouth Group.

# QUANDO GIUNONE SALVÒ GIOVE

## Una storia di mare spezzina

Giuliano SANDAL · in #391

*È solo una storia di mare, non c'è la radio. Se la radio ci fosse stata avremmo raccontato una storia diversa ma, visto che la nostra Newsletter parla anche di "mare", non mi pare del tutto fuori luogo raccontare la storia di "Giunone e di Giove"... e il senso del dovere dei marinai di allora.*

Questo racconto mi è stato passato, sotto forma di manoscritto, dai nipoti del protagonista in particolare dal sig. Mario Bianchi, molto legati alla memoria del loro avo ed alla storia della loro famiglia.

Giuliano SANDAL in #391

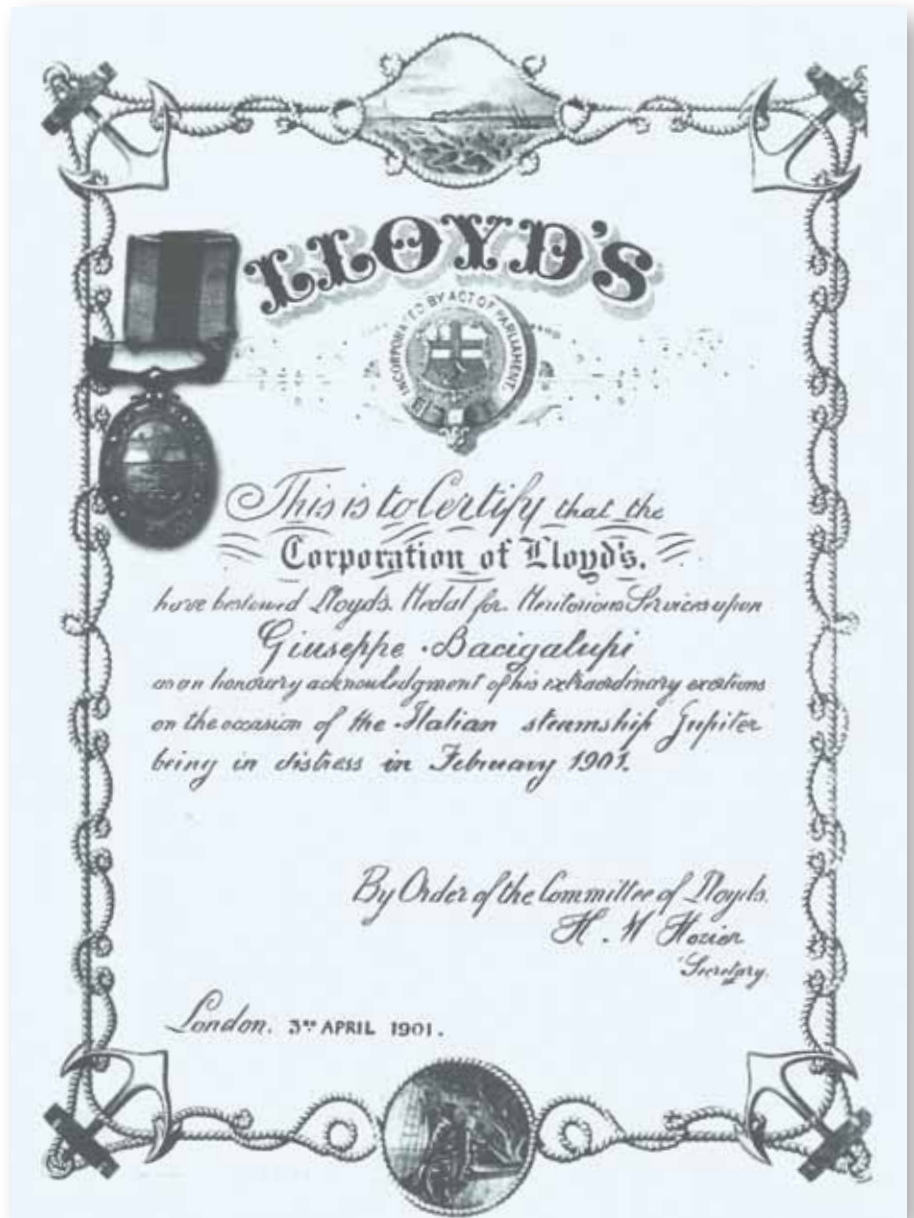
Il documento qui riprodotto è un'attestazione dei Lloyd's di Londra corredata dalla foto di una medaglia concessa ad un certo **Giuseppe Bacigalupi**, con una concisa motivazione attestante che costui aveva compiuto "azioni straordinarie" sul piroscampo italiano Jupiter che nel febbraio 1901 si era trovato in gravi difficoltà.

Chi era Bacigalupi? Quali azioni aveva compiuto?

Era nato il 3 febbraio 1872 a Marola<sup>(1)</sup>, da Agostino, tornitore meccanico, e da Annunziata Adorni, "donna di casa". L'atto di nascita del Comune della Spezia è firmato dall'Ufficiale di Stato Civile, Barone Francesco D'Insegard, e vi è annotato anche il



L'Ufficiale di macchina Giuseppe Bacigalupi.



matrimonio, nel 1906, a Castelnuovo Magra<sup>(2)</sup>, con Aurelia Ferrari.

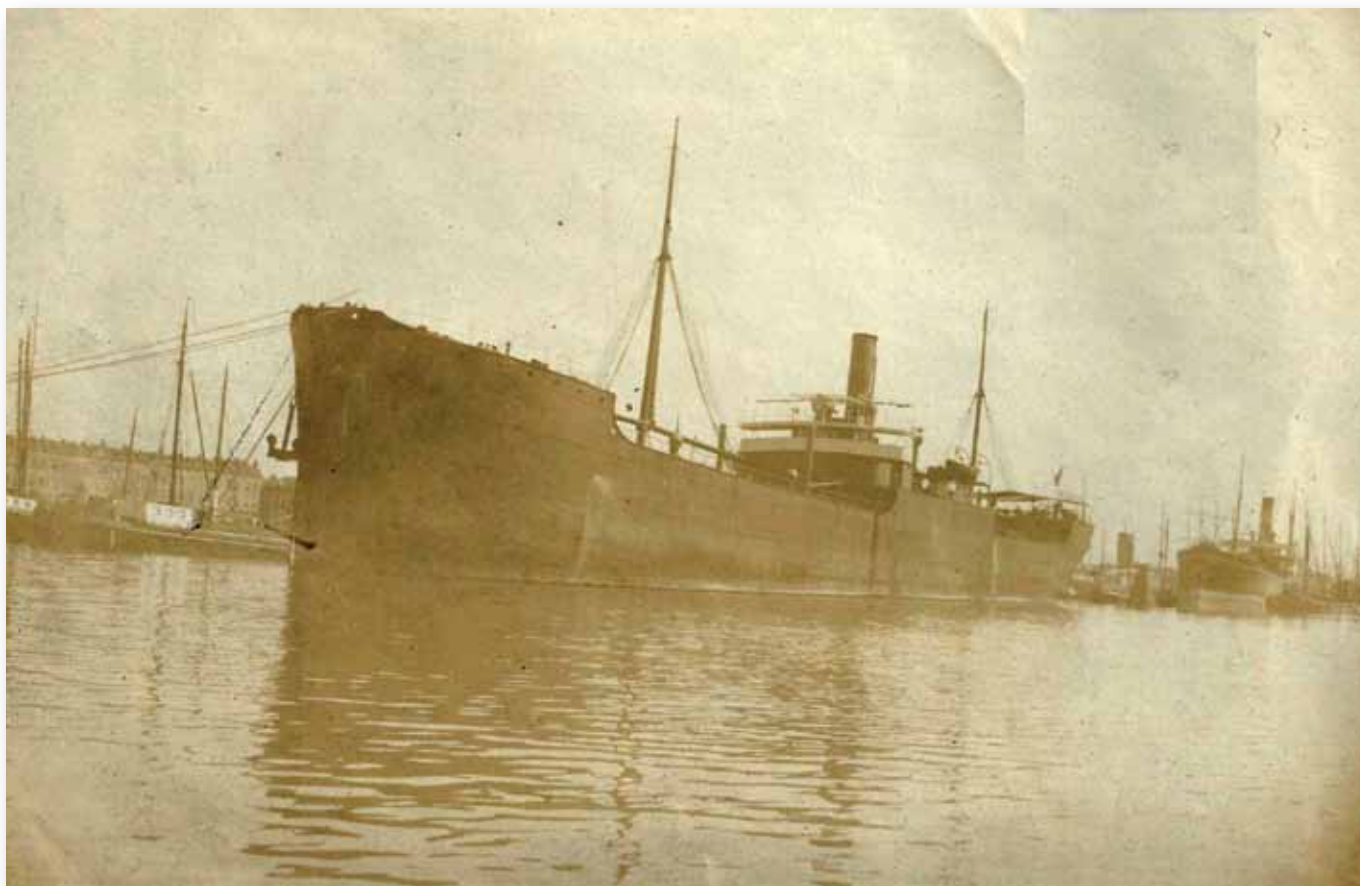
E negli archivi dell'Istituto nautico genovese San Giorgio, (da noi il "Nautico" non c'era ancora) è attestata la frequenza di Giuseppe Bacigalupi, matr. 2284, diplomatosi nel 1898.

Lo Jupiter, ovvero "Giove", apparteneva al genovese Raggio, armatore che aveva fatto costruire navi anche al Mugugno<sup>(3)</sup>. Era una "carretta del mare" di 3991 tonn., che nel gennaio del 1901 aveva caricato zolfo in Sicilia, salpando da "Girgenti" (oggi Agrigento) per New York. Bacigalupi era ufficiale di macchina.

Al largo delle Azzorre, in pieno Atlantico, la nave fu investita da una tremenda tempesta che rese inservibile il timone creando una situazione di grave pericolo, senza poter chiedere aiuto: all'epoca le navi non avevano ancora a bordo la radio e in mare erano isolate, senza possibilità di comunicare con la terraferma.

Si cercò di governare alla meglio, procedendo lentissimamente, o fermandosi "alla cappa".

Dopo una decina di giorni nella tempesta, lo Jupiter rimase senza carbone e quindi nell'impossibilità di governare dopo aver bruciato anche tutto ciò che di com-



La nave Jupiter.

bustibile vi era a bordo, suppellettili comprese. La nave rimase quindi in balia delle onde.

La sera del 9 febbraio vi fu il casuale incontro con il piroscafo Città di Messina, e l'equipaggio ottenne di porsi in salvo su di esso: solo il Comandante, Stefano Zennaro, da Pellestrina, e il nostro eroe, rifiutarono di porsi in salvo e rimasero a bordo. Stesso rifiuto giorni dopo, quando vi furono gli incontri con il piroscafo Saint Simon, e poi con l'Helvetia, che tentarono invano di prendere a rimorchio lo Jupiter: la forza del mare in burrasca provocava la rottura dei cavi di traino.

L'atteggiamento dei due marittimi non era solo eroico, ma anche di grande valore economico per l'armatore e per i Lloyd's: come è noto, una nave senza equipaggio diventa tecnicamente un "relitto" e chiunque vi salga a bordo diventa il legittimo proprietario della nave e del carico.

Si noti peraltro la diversa rilevanza tra il comportamento del Comandante, che rispondeva a una consolidata tradizione marinara (e quindi era quasi-come dire-obbligato) e quello di Bacigalupi, che nessuno avrebbe criticato (né, tantomeno, rimproverato) se si fosse posto in salvo, magari al terzo tentativo di rimorchio, quando sarebbe stato comunque riconosciuto come "eroe", onorato e complimentato...

La lotta con gli elementi durò fino al 28 marzo quando finalmente il quarto tentativo riuscì (la furia del mare si stava pla-

cando), e lo Jupiter fu preso a rimorchio dal piroscafo norvegese Juno e portato in salvo alle isole Barbados, dalle quali poté ripartire con un nuovo equipaggio, qualche raddobbo e giungere a destinazione. Si rilevi che il caso, da cui il titolo di queste note: Giove (Jupiter) fu salvato da Giunone (Juno)!

L'episodio non ebbe rilievo sulla stampa: solo l'Avvisatore Marittimo ne diede notizia, e naturalmente l'armatore Raggio ricompensò con onori - ma anche con palanche - i protagonisti di quell'atto di coraggio. Onori e riconoscimenti giunsero anche da parte della Lega Navale e Associazione Marittima per onorare il coraggio di un uomo che in balia del mare infuriato, difende non la sua vita ma, per un alto senso del dovere, la nave che gli è stata affidata.

E subito dopo anche i Lloyd's (che assicuravano la nave e il carico e pertanto avevano risparmiato un bel po' di denaro) fecero onore al Comandante Zennaro e al nostro eroe marolino<sup>(4)</sup> che purtroppo pochi anni dopo prematuramente morì.

Ci pare un episodio degno di essere ricordato, in occasione delle manifestazioni della Spezia marinara! Anche perché discendenti di Bacigalupi vivono tuttora alla Spezia; tra essi il comandante Vittorio Bianchi che ha seguito la rotta del suo avo e, col suo servizio a bordo dei rimorchiatori del nostro porto, di navi tratte in salvo ne potrebbe elencare!

1) Frazione della Spezia, sulla sponda occidentale del golfo, al limite con l'Arsenale.

2) Paese sulle colline che limitano a est la bassa val di Magra e la foce del fiume (Prov. SP).

3) Frazione della Spezia sulla sponda orientale del Golfo, sede tuttora di importanti cantieri navali.

4) Abitante di Marola.

# MONGOLIA e CORSICA: dal deserto al mare

di Giampiero Nocentini, I5NOC • INORC #574



Nella notte del 6 Aprile del 2009 una forte scossa di terremoto di 5,8 gradi della scala Richter, colpì la zona dell'Aquila, causando come tutti sappiamo molte vittime e ingenti danni.

Nella settimana seguente fui contattato dal coordinatore A.R.I. - R.E. Toscana Guido Buonomini, IZ5AJO il quale mi chiese se fossi disponibile a recarmi all'Aquila; subito detti la mia disponibilità e così, un paio di giorni dopo, mi sono presentato presso la caserma della Guardia di Finanza di Coppito insieme ad un OM di Livorno, Francesco IZ5OJX, che avrebbe fatto coppia con me.

Nella grande palestra della caserma era stato allestito il centro di coordinamento di tutte le associazioni che erano già sul posto e di quelle che erano in arrivo. Ci siamo recati presso la postazione dell'ARI, dove già era attiva una stazione radio e siamo stati assegnati al campo della Croce Rossa Italiana di San Gregorio, ad un paio di km da Onna, tristemente famosa per l'alto numero di vittime.

Qui, una sera dopo il nostro turno di

servizio, siamo andati a trovare degli amici di Francesco, assegnati al campo di Bazzano che non era molto distante dal nostro. Fatte le dovute presentazioni, ho conosciuto in quella occasione Alessandro, IW5ELA e la sua fidanzata Michela, entrambi volontari della Misericordia di Livorno. E qui potrei continuare a raccontare molte cose di questa dura esperienza che mi ha molto colpito, ma terminata la nostra settimana di permanenza a San Gregorio, io e Francesco siamo rientrati nelle rispettive residenze. Qualche tempo dopo, recandomi a Siena per una riunione del C.R.T. Toscana, ho incontrato nuovamente Alessandro IW5ELA e Michela.

Ritornando con i ricordi sull'esperienza fatta in Abruzzo, parlando del più e del meno mi chiese se sarei stato disponibile ad organizzare un viaggio in Mongolia, dato che sapeva che ero già stato in quel paese più volte e che a loro sarebbe piaciuto molto fare questo viaggio dall'altra parte del mondo.

Ovviamente per fare del turismo, ma

anche portare la radio per attivare una zona della Mongolia ancora da decidere. Ho chiesto loro di darmi qualche giorno di tempo per pensarci, ma in pratica dentro me stesso avevo già deciso che sarei andato; come rifiutare di rifare un viaggio così affascinante? Contattati gli amici OM di Ulaanbaatar e avuta la loro disponibilità, la partenza sarebbe stata per il Luglio dell'anno seguente, 2010, nel periodo del Naadam, la grande festa che in tutta la Mongolia vede, moltissimi atleti partecipare a gare di tiro con l'arco, corse di Cavalli e lotta.

Così una volta arrivati a UB, grazie all'aiuto di JT1DN Nekhiit e JT1DA Enkhbayar, abbiamo allestito la nostra stazione all'interno della stanza dell'Hotel, mettendo l'antenna sul tetto (che per nostra fortuna era a terrazza) e legandola in qualche modo all'insegna neon dell'Hotel. Certamente cose impensabili dalle nostre parti, ma i Mongoli sono molto disponibili e poi avendo i nostri "ganci" le cose sono state molto facili.

Qualche giorno in città per fare delle



visite ai luoghi di interesse, andare allo stadio per il Naadam, al Teatro Nazionale per uno spettacolo folkloristico, ma anche assaporare la cucina Mongola nei molti ristoranti della capitale. Noleggiato un fuoristrada a 7 posti Mitsubishi, con Nekhiit, la nostra interprete e l'autista dal nome simpatico di "TocToc", si parte per un viaggio verso il lago Khovsgol, situato nella parte nord della Mongolia, ai confini con la Siberia (zona 7).

La Mongolia è formata da 10 province dette Aimag. Viaggiare in Mongolia non è certo come da noi; pochissime le strade asfaltate, moltissime le piste che collegano i vari villaggi e piccoli paesi. Viaggi davvero duri da fare in fuoristrada; per fare i quasi 700 km che ci separavano dal lago abbiamo impiegato due giorni, ma una volta arrivati lo spettacolo che ci si è presentato davanti era davvero fantastico.

Una giornata splendida con un cielo limpido, tantissimi animali al pascolo, aquile che volteggiavano sopra di noi e un lago immacolato per la totale assenza di inquinamento, solo la presenza di un battello arrugginito e poco rassicurante che collegava il villaggio dove eravamo con altri posti sulla sponda nord del lago.

Montata la stazione radio nella nostra Ger (tipica tenda dei nomadi) in riva al lago, l'antenna verticale con le bandiere dei due stati, sotto lo sguardo incuriosito di alcuni residenti del campo abbiamo iniziato a trasmettere, collezionando molti QSO sia in Fonia (Alex davvero bravo dxman) PSK31 (Nekhiit JT1DN) e CW (il sottoscritto). La nostra attrezzatura era FT-857, alimentatore switching, notebook per i modi digitali, antenna verticale, tasto PalmRadio e la solita canna da pesca ormai famosa. Terminata la nostra sosta in quel luogo stupendo, è giunto purtroppo il tempo di ritornare nella capitale. Il ritorno a UB è stato faticoso come l'andata, ma le bellezze dei luoghi

attraversati fanno sopportare tutta la fatica del lungo ed estenuante viaggio.

Ancora qualche giorno di trasmissioni dalla capitale e a malincuore è arrivato il giorno della partenza per l'Italia. Finita la nostra avventura in Mongolia e ritornati in Italia, ci eravamo lasciati con l'intenzione di fare un'altra uscita assieme che sarebbe stata per l'anno a venire, 2011, destinazione Pantelleria, periodo di fine Maggio.

Purtroppo la sfortuna questa volta ci ha messo lo zampino (guerra in Libia). L'aeroporto di Trapani dove avremmo dovuto fare scalo non era più disponibile per i voli civili e quindi arrivare a Pantelleria avrebbe comportato enormi problemi. Alessandro mi propose quindi di optare per la Corsica, dato che la sua fidanzata possiede un paio di piccoli appartamenti, uso vacanza, nel paese di Calvi, zona nord ovest dell'isola. Per me andava bene lo stesso, questa volta avrei portato con me anche la mia xyl, quindi sempre di una "radiovacanza" si trattava...

Così la mattina del 4 settembre ci siamo ritrovati all'imbarco del traghetto a Livorno. Qui il viaggio è stato davvero un'altra cosa rispetto alla Mongolia, solo 4 ore di traversata, con tutti i comfort di una grande nave, mare calmo, giornata di sole e la veduta delle isole Capraia ed Elba.

La Corsica, dove non ero mai stato, una volta sbarcati mi ha colpito molto per la bellezza dei luoghi che abbiamo attraversato per arrivare a Calvi. La strada è molto ben curata, larga, il traffico scorrevole nonostante i molti turisti che ancora erano presenti sull'isola. Arrivati ai due residence posti in una zona panoramica che sta di fronte a Calvi, lo spettacolo con vista mare era davvero bello. Abbiamo subito allestito le nostre due stazioni.

Prima di partire, durante i vari colloqui via internet Alex mi diceva "porta, porta"; così mi sono ritrovato con una macchina

stracarica di materiali! I miei Yaesu FT-897, FT-857, FT-817 per QRP/p, delta loop mono banda per i 20 mt., antenna verticale per 20/30/40 per attività in /p, solito computer per modi digitali, tasto cw PalmRadio per portatile, Bencher per la stazione fissa e molti accessori. Anche Alex non ci è andato legger: Yaesu FT-450, delta loop mono banda per 15mt, delta loop mono banda per i 20 mt, un quarto d'onda per i 40 su canna da pesca di 10 mt, il tutto posizionato nelle varie parti del giardino vista mare. Nei giorni seguenti abbiamo fatto molte gite nella zona, visitando il paese di Calvi con la sua bellissima fortezza sul mare.

Calvi è davvero un bel posto e le sue spiagge nel periodo di settembre sono poco affollate e tranquille. Sempre con al seguito le radio, sia con la mia valigetta QRP completa di tutto, molto pratica (vedi foto sulla mia pagina di qrz.com) che con l'857 e batteria da 65A, abbiamo fatto attività da molte spiagge e scogliere. Una cosa che non mi era mai capitata di fare, grazie anche alle bellissime giornate che abbiamo avuto, è stata l'esperienza di trasmettere con i radiali a bagno nel mare e la compagnia di un cormorano che si asciugava le ali su uno scoglio dopo aver pescato a pochi metri da noi... non capita tutti i giorni HI!

A log molte stazioni Europee ma anche da USA, Sud America, Canada, New Zealand, Japan, Australia. Il QSO che mi ha fatto più piacere di tutti è stato però collegare in 40m il nostro presidente Antonio, I1ZB; incredibile coincidenza, in pratica Calvi sta di fronte a casa sua, forse anche a voce mi avrebbe sentito??? HI!

La vacanza è stata davvero rilassante e divertente grazie soprattutto alla piacevole compagnia di Alex e di Michela, che insieme alla mia signora ha provveduto alla parte culinaria.

Ritornati a Livorno ci siamo lasciati con l'intenzione di ritentare il prossimo anno con Pantelleria, chi sa se sarà possibile, lo speriamo. Avremo molto tempo davanti per pensarci e organizzare, ma ora è già tempo di inviare le QSL promesse e di rispondere a quelle già ricevute dirette. Alex è il realizzatore della bella QSL Corsa, davvero una bella QSL che spero piaccia a tutti. Questo mio resoconto delle nostre due piccole dx-pedition vuole dimostrare come, grazie alla nostra passione per la radio, possono nascere grandi amicizie con altri OM, non solo via radio ma anche in occasione di tristi eventi come quello de L'Aquila. Amicizie che poi ti portano a organizzare viaggi, anche in posti lontani, che senza la passione che ci accomuna forse non avresti mai messo in conto di visitare.

Un sentito ringraziamento ad Alessandro a Michela per la loro ospitalità ma anche a Dora, la mia XYL che non mi ha mai ostacolato in questa mia grande passione per la radio.

# ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS

## Award 2011 • dal 5 al 20 marzo 2011 I16ICA - MARITELE ANCONA

Domenico Caselli I6HWD – INORC 337

Evento difficilmente ripetibile nelle medesime condizioni in cui è stato svolto a causa di particolari circostanze del tutto inaspettate che ci hanno permesso di usufruire di molte ore libere dandoci modo ed tempo di effettuare 2150 contatti only CW. L'idea è stata di Alfredo IK6IJF che conoscendomi bene mi ha subito proposto quasi scherzando "l'affare" sapendo in anticipo che non avrei mai rifiutato, anche se qualche dubbio iniziale l'ho avuto a causa del poco tempo a disposizione ma, a costo di fare solo qualche decina di QSO ho, detto sì!

Era bello e mi stuzzicava l'idea di far rivivere e viaggiare nell'etere il noto call ICA, un nominativo che molti colleghi ex RT MMI conoscono bene. Dopo le usuali richieste di rito fatte al Ministero ed all'ARI per alcune delucidazioni, siamo rimasti in attesa di ricevere questo benedetto nominativo che non arrivava mai. IK6IJF, allo scadere dei tempi prefissati si è letteralmente attaccato al telefono per sapere che fine avesse fatto la nostra richiesta dal momento che l'autorizzazione tardava ad arrivare o meglio non arrivava. Grazie al suo "savoir-faire" è riuscito in tempi brevi a farci recapitare il nominativo I16ICA... l'evento era imminente e temevamo il peggio.

Nel frattempo discutevamo con Alfredo della QSL, sul soggetto da adottare e come impostare il tutto. Durante i mesi di attesa avevo recuperato una foto del 1970 adatta alla circostanza e dopo qualche ritocchino per eliminare gli inevitabili graffi lasciati dal tempo, un po' di studio grafico, qualche consiglio del buon Ottavio IK1PML

siamo passati alla fase conclusiva: la conferma di stampa. Il giorno prima della manifestazione concordammo le frequenze da usare ed arrivata la fatidica ora non abbiamo perso un solo minuto. Già dai primi giorni i contatti erano intensi e spesso bisognava ripiegare sul 599 "avanti un altro" per dare la possibilità a tutti di contattarci senza inutili e fastidiose attese.

Tantissime le richieste di conferma via diretta, qualcuno ha pasticciato nonostante avessi avuto l'accortezza di segnalare in modo chiaro ed inequivocabile su QRZ.COM modi e mezzi per la conferma diretta. Durante tutta l'attivazione di I16ICA io ed Alfredo ci siamo tenuti costantemente in contatto via VHF in caso di inaspettati problemi che puntualmente sono arrivati. Personalmente ho cercato di favorire le chiamate QRS (non me ne vogliono gli altri) e questo "modus operandi" non ha portato certo acqua al nostro mulino. Siamo arrivati alla fine della manifestazione stanchi ma soddisfatti, le apparecchiature usate sono state messe sotto "torchio" per quindici lunghi giorni in cui abbiamo operato per tantissime ore, questi sono veri ed appropriati test di valutazione!!!

A fine evento si poneva l'ultimo pro-

blema da non trascurare... la compilazione delle QSL che per Alfredo IK6IJF andavano scritte tutte a mano, un lavoro massacrante ma come dice il vecchio detto: "dove c'è gusto non c'è perdenza". Io bene o male ho lavorato molto meno grazie all'assistenza del fido PC. Abbiamo voluto operare solo in CW di proposito anche perchè l'unico microfono a disposizione (almeno per il sottoscritto) era quello del VHF. Tutto sommato è stata una bellissima esperienza che ci ha regalato molte emozioni accompagnate dai tantissimi contatti con stazioni radio sparse per il mondo concludendo con un risultato finale di tutto rispetto anche se qualche perplessità è sorta sul modo in cui è stata stilata la classifica.

In data 16 Settembre 2011, presso la locale Sede ARI di San Benedetto del Tronto, è avvenuta la consegna ufficiale della coppa premio da parte del Coordinatore ARMI regione Marche Sig. Vittorio Presutti I6PMV a IK6IJF Alfredo De Cristofaro INORC 231 e I6HWD Domenico Caselli INORC 337, non essendo gli stessi potuti intervenire in quel di Taranto nei gg. 10 e 11 Settembre in occasione del I° raduno Nazionale ARMI.



Didascalie foto.

# RICORDI DI UN RADIOTELEGRAFISTA Operatore a Roma PT Radio "IAR"

di Biagio Venanzoni IK0PRH - IN# 364



Roma PT Radio: Reparto Ricevente.

Roma PT Radio: Ingresso Reparto Ricevente, il Mosaico dell'Arcangelo Gabriele.

Nei siti web che si interessano di mare, di navi e di naviganti sono stati pubblicati, nel tempo, diversi articoli di chi ha navigato in qualità di Radiotelegrafista. In questi articoli gli autori ricordano e raccontano le loro storie, i problemi e le difficoltà di quando in mari ed oceani molto lontani, avevano necessità di collegarsi con le Stazioni Radio Costiere italiane. Molte critiche sono state sollevate contro il "cattivo" servizio espletato da una di esse: Roma PT Radio/IAR.

Avendo prestato servizio, oltre che come R.T. a bordo, anche a Roma Radio, quale Operatore RT/RTF, vorrei qui far conoscere ai lettori, specialmente a coloro che non hanno mai avuto a che fare con questo scomparso "mestiere", l'ambiente in cui lavoravano gli operatori del Reparto Ricevente di Roma PT Radio.

Nel dopoguerra, conseguentemente alla distruzione del Centro Radio di Coltano, costruito sotto la guida di Guglielmo Marconi, si avvertì la necessità di assicurare un adeguato servizio di corrispondenza pubblica, via radio, alle navi mercantili italiane ed estere. Anziché ricostruire il vecchio

centro, già collaudato per le comunicazioni a grande distanza, si preferì costruirne uno nuovo nella periferia di Roma

La stazione trasmittente fu allocata nel sito dell'ex EIAR oggi RAI, poco distante dalla città militare della Cecchignola. Per la stazione ricevente si scelse una zona a nord-est, nei pressi della Via Nomentana, vicino alla già esistente stazione ricevente della M.M.di S. Alessandro.

Furono acquistati 36 ettari di terreno agricolo, dove vennero installate le antenne e costruito l'edificio ospitante gli apparati riceventi, il laboratorio e gli uffici. Due edifici posti ai due estremi del comprensorio ospitano il Centro Controllo Emissioni Radioelettriche l'uno e l'ex Deposito Materiali l'altro (quest'ultimo dopo il passaggio alla Telecom è stato venduto). L'area fu abbellita piantumandovi due file di pini marittimi ed altre specie arboree che hanno conferito al luogo un piacevole aspetto.

Lasciando il cancello d'ingresso alle spalle, si entra in un viale diviso in due parti da una aiuola centrale dove, fra arbusti e piccoli alberelli a fioritura caduca, un bravo

giardiniere, il Signor Marchetti, seminava ogni anno la *Salvia Splendens*, dai fiori rossi, le campanule, le viole ed altri coloratissimi fiori. Nei viali laterali una siepe sempreverde, nasconde alla vista la base dei pali delle antenne. La parte esterna del reparto ricevente è indubbiamente la più bella e suggestiva.

Giunti alla fine del viale, un piazzale, con al centro l'asta per la bandiera, termina davanti a una larga scalinata di travertino, divisa in due rampe, ai cui lati, due cedri del libano sembrano far da sentinelle alla palazzina costruita in tufo a vista. Un imponente ingresso in marmo bianco, stile ventennio, chiuso da un'ampia vetrata al cui vertice un bel mosaico raffigurante l'Arcangelo Gabriele, disteso in volo sul globo terracqueo, accoglie chi entra nell'ampio atrio, una volta foderato di pregiato marmo verde. Al centro dell'atrio, un plastico, riprodotto fedelmente tutti i particolari, dava la visione delle dimensioni e della grandezza del complesso.

Dall'atrio si dipartono tre corridoi. Quello a sinistra conduce alla sala radio. Imboccato già si percepiva nell'aria l'alfabeto morse. Superata, sulla sinistra, la stanza della accettazione, dove si trovava anche il Capo Turno, che da un'ampia apertura sulla parete vedeva, sentiva e controllava quello che avveniva, si entrava in un lungo salone, diviso in tre parti da grandi vetrate. La parte centrale, occupata dai ricevitori, era la sala grafia. Quella a destra era la sala delle telescriventi e successivamente anche del radiotelex. La sala in fondo a sinistra ospitava la fonìa.

Questa parte interna dell'edificio, con intonaci stinti e scrostati e con evidenti macchie di umidità faceva subito dimenticare la bellezza dell'esterno. La grandezza del locale, i grandi finestroni, il sovrastante soffitto a terrazza e i muri in tufo rendevano il locale freddo d'inverno e afoso d'estate. In questo enorme locale vivevano e lavoravano, promiscuamente, i radio operatori e i telescriventi del Centro Radioelettrico Nazionale: Roma PT Radio, nominativo internazionale di chiamata "IAR".

Dopo il conseguimento del Certificato Internazionale di Radiotelegrafista per Navi Mercantili, avvenuto nella sessione di esami 1965-1966 ho iniziato a navigare nel mese di marzo 1967, fino al mese di ottobre 1975 quando, dopo aver partecipato a specifico concorso, entrai a far parte degli operatori di Roma PT Radio.



Roma PT Radio: Operatore in Sala Fonia.



Roma PT Radio: Reparto Trasmittente.

Ancora oggi ricordo, con piacere, tutte le navi su cui sono stato imbarcato. Una Nave, però, ricordo più delle altre: il piroscafo passeggeri "Castel Felice" della Sitmar Line, appena passato sotto bandiera panamense. Vi imbarcai a Southampton a fine luglio del 1968 come III Ufficiale R.T. All'epoca la mia esperienza professionale era scarsa, avevo fatto appena due imbarchi, di cui uno su una nave della Tirrenia che stava più in porto che in navigazione. L'essere, quindi, catapultato su una passeggeri sulla linea Inghilterra-Australia con ritorno via Oceano Pacifico, in attività crocieristica fra le Isole Fiji e Tahiti, fino ad Acapulco, quindi passaggio del Canale di Panama, Curaçao, nelle Antille Olandesi, Lisbona infine rientro a Southampton, mi preoccupava.

Per mia fortuna, sulla stessa nave imbarcò, insieme a me, quale II Uff. R.T. il più anziano dei Marconisti di ruolo della Compagnia Generale Telemar, da poco andato in pensione. Navigava con il passaporto italiano e il libretto panamense. Era di Trieste. Uomo di grande esperienza, pratico, dai modi bruschi. Quanti "Và in Mona" mi ha detto, ma, oltre ciò mi ha insegnato il "mestiere" e le astuzie che deve possedere chi naviga intorno al mondo su una nave a forte traffico con un apparato ad onde corte di soli 300 watts, e passeggeri esigenti che vogliono, oltre la stampa, sapere il valore di una data azione in una data borsa o il risultato di una partita di cricket di una sconosciuta squadra inglese. Riguardo i collegamenti radio, il mio "maestro" mi ha insegnato a considerare non solo la differenza oraria tra me e la stazione da collega-

re, ma, soprattutto, se nel paese dove essa si trovava, era alba, giorno, sera o notte, poi ascoltarla, non solo sulla frequenza su cui la sentivo meglio e cercare di capire su quale frequenza, probabilmente, la costiera mi avrebbe udito con un segnale "lavorabile", quindi passare a chiamarla. Ringrazio ancora quell'uomo di cui non ricordo più il nome.

Questa premessa per dire a chi legge, che quando entrai a Roma PT Radio ero un radiotelegrafista con discreta esperienza che, avendo provato il disagio di chi in mare, con pochi watts, doveva collegarsi a Stazioni Costiere a molti chilometri di distanza, mai mi sarei sognato di non rispondere ad un collega in mare, anche se il suo segnale mi arrivava debole.

Al mio arrivo venni messo in doppia cuffia con un operatore anziano. I turni di lavoro erano: 07.00-13.00, prolungato alle ore 15.00. Quindi 15.00-23.00, più due turni intermedi: 07.00-11.00 e 17.00-23.00. Chi doveva fare il turno notturno veniva fatto smontare alle ore 11.00 e fatto tornare alle 23.00 recuperando nel turno notturno le due ore non lavorate di mattina. Il personale smontato di notte veniva fatto ritornare in servizio, a fare il doponotte alle ore 17.00, spesso anticipato alle 15.00, dello stesso giorno. Si capisce che i tempi di riposo, tra un turno e l'altro, erano molto brevi. Noi nuovi arrivati riuscimmo a far saltare i doponotte e le due ore notturne di recupero ci vennero pagate quali straordinario.

Nell'articolazione dei turni c'erano dei periodi, quali il cambio turno e la pausa mensa, in cui il numero degli operatori alla cuffia era ridotto e ciò si rifletteva sulla celerità del servizio. Altri giorni critici erano i giorni in cui si pagava lo stipendio e le competenze accessorie. Per evitare rapine ai portavalori, si andava a riscuotere, a piccoli gruppi, ad un Ufficio Postale distante alcuni chilometri, anche ciò si rifletteva sul servizio. Con l'ultimo concorso entrarono tanti colleghi R.T. residenti nel Sud Italia. Trovare

casa a Roma e nei dintorni era un problema. Gli affitti molto cari, così anziché trasferirsi con le loro famiglie a Roma, in tanti preferirono fare i pendolari. Se il treno arrivava in ritardo il numero degli operatori in turno era drasticamente ridotto con le ovvie ripercussioni. In sostanza quelli addetti al "Pezzo" eravamo sempre pochi, specialmente nei momenti di punta.

Gli operatori di Roma PT Radio non erano, come qualcuno è portato a credere, i "migliori". Ciò, oltre che non veritiero, sarebbe ingeneroso verso tutti gli altri colleghi delle altre Stazioni Radio Costiere italiane. Noi di Roma, quelli di Genova, Napoli, Trieste e delle altre stazioni costiere minori, eravamo tutti uguali. Eccetto i primi operatori reclutati all'inizio dell'attività di IAR, per lo più provenienti dalla M.M. gli altri radiotelegrafisti erano stati "recuperati" dagli uffici postali, nonché tra fattorini del Telegrafo a cui fu fatto un apposito corso con esami finali. Dal 1965 in poi, per l'assunzione eravamo tutti selezionati per concorso, con le modalità riportate nei bandi e poi "assegnati" alle varie stazioni radio, non in base al criterio del "più bravo" ma in base al più pratico criterio di mandare ciascuno, quando possibile, il più vicino alla propria città di residenza.

Nel 1975, quando noi nuovi entrammo a IAR molti dei vecchi ottennero il trasferimento alle loro regioni d'origine, così che il numero degli operatori anziché aumentare restò pressoché invariato. D'altra parte i terminali operativi, i ricevitori, tanto per capirci, erano pochi, solo nove in sala RTG di cui uno sulla 500 Kc/s, uno sulla 4 Mhz, uno sulla 22 Mhz, due su 8-12-16 Mhz. Nella sala RTF erano ancora di meno, solo e soltanto sei, più un VHF. Di questi terminali solo due erano dotati del cosiddetto "gran Parlatore" ossia il disco selezionatore che permetteva di chiamare in teleselezione. Uno era sul VHF, e non poteva essere utilizzato sugli altri terminali, solo l'altro telesettore era su un terminale HF, gli altri cinque terminali erano collegati, via cavo (che non di rado veniva tranciato durante i lavori stradali dalle ruspe) con la Sala Internazionale della Azienda di Stato per i Servizi Telefonici A.S.S.T. per cui l'espletamento delle richieste telefoniche provenienti dalle navi, era molto lento e spesso, quando l'operatrice ci passava la telefonata, la propagazione era cambiata e la nave non si sentiva più bene ed eravamo costretti a risintonizzarla su un'altra frequenza.

Negli anni 80, quando venne fatta la nuova sala Fonia, dove misero moderni terminali della Omicron che potevano accedere direttamente alla teleselezione, il numero dei terminali RTF restò inalterato. Sempre e solo sei, quantunque in quel periodo il volume del traffico telefonico fosse notevolmente aumentato. I nuovi terminali avevano un difetto: Con il caldo e l'umidità



Roma Radio IAR: Sala Grafia, 1976.  
Roma Radio IAR: Sala Grafia, 1985.

i contatti dei relè si incollavano. Dovevamo spegnerlo, chiamare i tecnici del laboratorio, perché a noi operatori, quantunque fra di noi vi fossero valenti radiotecnici, era vietato mettervi mano. I tecnici aprivano i contatti li pulivano e resettavano. Come ben si comprende, tutto ciò faceva perdere un sacco di tempo ed il servizio, se quel terminale era fermo.

Un giorno prefestivo, ero applicato in grafia. Il traffico era scarso, poche chiamate e qualche operatore inattivo, mentre in sala RTF non sapevano come fare tante erano le navi in attesa. Il Capo Reparto Fonia tempesta di telefonate la trasmittente per avere una frequenza in più accoppiandola in parallelo ma, dall'altra parte, gli rispondevano che per motivi tecnici non potevano fare l'accoppiamento richiesto. In quel mentre mi passò davanti il Perito Capo che faceva funzioni da Direttore e gli buttai lì: "Vede Capo, se ci fossero stati i terminali polivalenti potevamo dare un aiuto a decongestionare la fonia". Il Capo mi fulminò con un'occhiataccia e fattomi un gesto con la mano filò via.

Sempre riguardo alla fonia, fin da

quando navigavo, il servizio radiotelefonico era oggetto di lamentele per la sua lentezza, ma con i terminali disponibili e il limitato accesso alla teleselezione, di più non si poteva fare. Inoltre il servizio dalle ore 06.00 alle ore 22.00 GMT, era così ripartito: due ore alle navi passeggeri e due ore alle navi mercantili, questa ripartizione portava i suoi inconvenienti. Spesso i marconisti delle navi passeggeri, non appena scattava il loro turno incominciano a chiamare sulle frequenze di lavoro, infischiosene se c'erano conversazioni ancora in corso. Dalle ore 22.00 GMT fino a notte inoltrata il servizio era dedicato ai pescherecci che si trovavano in Oceano Atlantico. Questo sistema ebbe termine quando gli aeroplani mandarono in crisi i transatlantici togliendo loro i passeggeri. Di notte gli operatori applicati in Fonia era solo due e specialmente nel periodo estivo, quando le frequenze alte durano fino a notte inoltrata, questi due si trovavano una coda di traffico che avrebbe richiesto ben più personale. Quando arrivai a Roma Radio il ricevitore della 500 Kc/s era un Magneti Marelli RP40, quelli della grafia erano Collins 651S, quelli della fonia dei Sie-

mens. All'inizio degli anni 80 vennero tutti sostituiti. L'Amministrazione aveva comprato una fornitura di ricevitori svedesi che distribui in tutte le stazioni radio, da Roma fino a Lampedusa, quindi da quel periodo in poi tutte le stazioni costiere P.T. erano dotate degli stessi ricevitori. Ricordo che in quel periodo ci misero in prova anche qualche ricevitore della Japan Radio Company.

Personalmente li apprezzai molto. Li trovavo più pratici e sensibili di quelli svedesi ma, i tecnici del nostro laboratorio dissero che intermodulavano e furono scartati.

In tutti gli anni che ho lavorato a IAR, solo una volta l'Amministrazione ci ha portati a visitare il Reparto Trasmittente che, trovandosi dentro il complesso radiofonico della R.A.I. era inaccessibile. Dall'esterno ho visto una ventina di alti tralicci. Internamente la visita fu veloce. Non ho mai saputo quanti trasmettitori ci fossero, ne ricordo solo uno perché era chiamato "Pechino". Ignoro la marca, come ignoro quante antenne erano di IAR e quante della R.A.I. Le antenne direttive, usate per la fonia, erano da un'altra parte e non ci hanno mai portato a vederle. Riguardo alle antenne ci sarebbe da fare un discorso molto lungo, ad iniziare dalla loro ubicazione. Qualcuno ha scritto che le antenne delle altre Stazioni Costiere erano, fronte mare quelle di Genova, alte in collina quelle di Trieste. Sapete dove erano quelle di Roma Radio? Le trasmettenti l'ho già detto, nell'Agro Romano, in mezzo a quelle della RAI.

Quelle riceventi, in una zona agricola alla periferia nord della città, circa 40 Km dal mare. Forse la scelta di questo posto è stata condizionata dal fatto che nei pressi esisteva già una stazione ricevente della M.M. e si è ritenuto la zona ottimale per la ricezione dei segnali radio.

Delle antenne del reparto ricevente racconto una sola cosa: un giorno l'operatore in ascolto sulla frequenza di chiamata e di soccorso, oltre alle navi, ascoltò anche il rosario ed altre litanie religiose. Esplorando la frequenza si accorse che appena fuori la banda marina delle onde medie, si era installata la Radio Vaticana che con la sua potenza disturbava sia la frequenza di soccorso che le frequenze di lavoro 516 e 519 Khz. L'operatore scrisse tutto a brogliaccio. Chiamò il Capo Turno che chiamò il Direttore che avvisò il Ministero. Vennero i tecnici della Radio Vaticana che, all'ingresso d'antenna del ricevitore piazzarono un filtro da loro costruito e tutto finì lì. L'ascolto continuò ad essere disturbato, l'intensità del segnale ridotta, con buona pace di tutti, meno che delle orecchie dell'operatore della 500 Kc/s.

Sempre qualcuno ha osservato che l'ubicazione delle antenne delle altre due Stazioni Costiere italiane che operavano in O.C. Genova/ICB e Trieste/IQX, faceva sì, che da alcune zone del globo, la loro ricezione

risultava migliore che non quella di Roma. Ad esempio dall'estremo oriente si sentiva meglio Trieste Radio mentre Genova andava meglio per l'Atlantico e le Americhe. Non è un caso che il Lloyd Triestino e la Società Adriatica, le cui navi facevano la rotta per il medio ed estremo oriente, appoggiava tutto il traffico per le loro navi a IQX. La Società Italia lo appoggiava a ICB e la Tirrenia lo appoggiava a Napoli IQH.

Roma Radio, seppur pomposamente chiamato: "Centro Radioelettrico Nazionale" non era l'"HUB" delle radiocomunicazioni marittime italiane. Ogni stazione aveva una propria Direzione autonoma dalle altre. Roma lanciava solo le liste traffico di queste altre stazioni in O.C. Solo i telegrammi accettati dagli uffici telegrafici e quelli provenienti via telex, comunque tanti, giungevano a IAR. D'altronde, nel paese dei "Campanili", dove ciascuna delle quattro Società di navigazione, cosiddette di Preminente interesse nazionale, le famose P.I.N. avevano preteso ed ottenuto una stazione costiera nel proprio porto di riferimento e anche per le stazioni radio più piccole, gli Enti locali avevano imposto lo stesso criterio.

Parlare di "Ottimizzazione" oppure di "Remotizzazione" degli impianti, nell'ambito della gestione ministeriale non era possibile. Solo dopo la privatizzazione, nel 1993, col passaggio alla IRI/TELECOM e successivo passaggio a Telecom, quest'ultima, libera da lacci e laccioli poté mettere mano ad un processo di razionalizzazione degli impianti e purtroppo anche del personale.

Qualcuno ha fatto il confronto con le Stazioni Costiere di altri Paesi, ad esempio Portishead/GKA, ottima stazione, ma, avete mai visto sulla Nomenclatura delle Stazioni Costiere, di quante frequenze disponeva? Molte, tante di più di Roma Radio e, se tanto mi da tanto, vuol dire molti trasmettitori e molti ricevitori in più ed ovviamente anche operatori in più. Come si fa a paragonarla a Roma Radio?

Per chi, come me, a bordo, aveva solo i ricevitori Allocchio Bacchini AC16 e AC18, ascoltare GKA era un problema, anche se avevo fatto la "tabellina", sintonizzare rapidamente la frequenza di lavoro su cui GKA ti invitava a spostarti, spesso, prima che centrassi la frequenza, l'operatore di Portishead ti aveva chiamato e mollato. Per questo ho sempre preferito le stazioni che facevano ascolto e lavoro sulla stessa frequenza come Scheveningen/PCH, Norddheich/DAN ed altre.

Sempre qualcuno ha citato Atene Radio/SVA, una stazione con moltissimo traffico, data l'imponenza della Flotta Mercantile greca. In grafia non ho nulla da dire ma riguardo la RTF vi racconto quello che mi è successo quando ero imbarcato sul Castoro/ICB, il pontone della SAIPEM impegnato in Libia nella realizzazione del terminale petrolifero subacqueo a Marsa el Brega.

Avevo a bordo un ingegnere greco che doveva parlare con il suo ufficio ad Atene. Da quel QTH ricevevo fortissima SVA sulla 8 Mhz. Iniziavo a chiamarla e quella non mi rispondeva, Dopo un bel po' passo a chiamarla in grafia dove l'operatore mi risponde subito. Gli dico che ho una richiesta RTF e gli do la mia frequenza di lavoro, L'operatore mi dà "QSL UP". Ripasso in fonìa e chiamo sulla frequenza concordata: nulla. Chiamo diverse volte, nessuna risposta. Ripasso in grafia e ripeto la richiesta. Di nuovo "UP". Di nuovo nessuna risposta. Il mio trasmettitore funziona regolarmente. Lo strumento di antenna mi dà la massima corrente, ma continuo a non avere nessuna risposta da Atene Radio. Allora ho un lampo di genio. Metto il microtelefono in mano all'ingegnere greco e lo faccio chiamare a lui; "Athina radio abo Castoro etimos". Niente nessuna risposta. Stizzito chiamo Roma Radio e finalmente l'ingegnere greco parla con il suo ufficio. Sarà stato un caso? Eppure, radio elettricamente parlando, ero ad un tiro di schioppo da Atene. Forse questa vicinanza era troppa, per cui, come ben sa chi usa la radio su onde corte, quando si è vicini è come se ci si trovasse in una zona d'ombra, si hanno problemi

Da sempre alcuni Radiotelegrafisti, di navi mercantili, si sono lamentati che: "Roma Radio non risponde!" Però, oltre il lamento, mai nessuno di essi ha detto se, pur non rispondendo a loro, IAR rispondeva a qualcun altro? Lasciar credere che gli operatori di Roma non facevano ascolto non è serio, non è da professionisti. Anch'io, quando navigavo, da qualche QTH ho avuto problemi, non solo con Roma ma anche con altre blasonate stazioni, ma non mi sono mai permesso di dire: "Ero certo che mi sentiva! Perché non mi ha risposto?". Non ho mai accusato gli operatori di quelle stazioni di sentire e non rispondere. Se non mi hanno risposto un motivo ci sarà stato.

Premesso che noi operatori di Roma Radio non stavamo, come qualcuno pensa, con le mani in mano, ma a qualcuno rispondevamo. Questo è dimostrato dal volume di traffico giornaliero svolto. Non voglio pensare che queste lamentele vengano fatte a "prescindere" da persone che non essendosi sentiti rispondere alla prima "bussata" hanno continuato, imperterriti, a chiamare così tanto e così a lungo da violare il Regolamento Internazionale riguardo le modalità di esecuzione delle chiamate, beccandosi una contestazione da qualche Centro Controllo.

Per cercare di capire queste lamentele, potrei anche pensare a qualche problema con la distribuzione, lungo i cavi fino ai ricevitori, dei segnali captati dalle antenne? ma se questi problemi ci fossero stati non sarebbero andati a dirlo in giro, tantomeno a noi operatori che eravamo tenuti all'oscuro di tutto, noi dovevamo solo "battere" il ta-



IAR - nevicata del 1985.

sto e non impicciarci di nulla, bella fine per gli ex Uff. R.T. di bordo.

Per fare un paragone ricordo che: Il complesso della Italo Radio, poi Italcable, aveva alcune stazioni radio in prossimità del litorale romano. Anni dopo, quando ero all'Istituto Superiore P.T., mi mandarono per un collaudo in uno di questi siti, precisamente a quello sulla via Aurelia nei pressi di Palidoro. Potei rendermi conto che qui i segnali radio venivano ricevuti più forti e con meno QRN. Non a caso poco lontano, a Santa Marinella, c'è ancora oggi il posto dove Marconi faceva i suoi esperimenti.

Ciò detto, tutti sanno che le frequenze con cui le navi chiamano le stazioni costiere, sono assegnate e ripartite dalla I.T.U. in base a precisi criteri. Essendo la porzione dello spettro radio quella che è, molte navi hanno le stesse frequenze per cui può accadere che mentre uno in QTH quale Oceania, Pacifico, Sud America chiama Roma, in prossimità della sua frequenza, se non addirittura sulla stessa frequenza, ci sia un'altra nave in QTH più favorevole, ad esempio Nord Atlantico o addirittura Mediterraneo, che chiama nello stesso momento Roma, magari con segnale più forte. Potrebbe accadere che le due chiamate si interferiscano o che addirittura l'una copra l'altra? Secondo voi l'operatore in ascolto a chi risponde? E' fuor di dubbio che in primis risponde a quella che egli sente meglio.

Tutti quelli che usano la radio, conoscono cosa è la propagazione e sanno anche che le ore propizie per i collegamenti a grande distanza non durano tutto l'arco delle 24 ore ma solo una breve frazione di tempo. Finito il periodo propizio chi non c'è la fatta non ha altra scelta che provare su altra frequenza o attendere un nuovo momento favorevole.

Forse se Roma Radio avesse avuto, come altre stazioni estere, più trasmettitori,



SS. Castel Felice, 1969.

più ricevitori e più operatori in ascolto, chi era in mare avrebbe tribolato di meno e Roma Radio avrebbe fatto più traffico e più bella figura.

Sempre riguardo lo "spettro" delle frequenze, all'Italia, dopo la II Guerra Mondiale, vennero assegnate frequenze nella parte peggiore dello spettro e per giunta in "condominio" con altre stazioni europee. D'altronde a Ginevra a "contrattare" le frequenze anziché un esperto fu mandato un ragioniere.

Qualcuno dei naviganti si ricorda le interferenze con Leningrado Radio e con Berna o con Rogoland? Qualche volta, in fonia, riuscivamo a mettere in onda una frequenza in più. Arrivava subito la protesta di quelle stazioni. Il Perito Capo veniva in sala e ci ordinava di spegnere. Chi stava in mare di sicuro ignorava questi fatti e, giustamente si lamentava che il servizio non era ottimale, ed aveva ragione.

Tornando al "traffico" e alla Grafia, dopo le liste si scatenavano le chiamate. Potevamo rispondere alla nave che sentivamo più forte e passare subito sulla frequenza di lavoro con lei, lasciando le altre ad aspettare sulla frequenza di chiamata. Normalmente preferivamo prendere più di una nave dando un turno d'attesa. Una volta completata la lista d'attesa, QRY, una dopo l'altra le lavoravamo tutte. Poteva capitare che controllando il testo del telegramma da trasmettere questo necessitasse un controllo. Dicevamo all'operatore della Nave di attendere "AS" se l'attesa si prolungava oltre il ragionevole mettevamo in onda il "QRL" affinché chi ascolta sapesse che l'operatore era occupato e restasse sintonizzato sulla frequenza. Parimenti, se dovevamo ricevere noi un messaggio, terminata la ricezione si diceva di attendere, si rileggeva il testo si contavano le parole, se del caso si chiedeva il "QRC?" e poi si dava il "QSL". Poi sotto con la prossima nave fino all'azzeramento della lista. Se qualche operatore lo chiedeva facevamo una serie di "V" oppure rimettevamo la circolare per dargli modo di affinare la sintonia. Questa era la procedura seguita per il disbrigo del traffico.

Certo le attese mal si sopportano, sia a terra sia in mare, e se qualcuno è impaziente accade come in tutti gli uffici dove si fa la fila: Poste, Banche, Biglietterie ecc. dove anche se l'impiegato lavora, la gente in at-

tesa sbuffa e si lamenta che è troppo lento.

Quanto sopra descritto erano i problemi dovuti all'organizzazione della struttura. Oltre questi, c'erano problemi dovuti all'inadeguatezza della Direzione preposta alla conduzione del Centro Radio Nazionale. Mi spiego: fin dall'inizio della sua attività Roma Radio era diretta da un ingegnere e da due periti Capo, uno per il reparto trasmittente ed uno per il reparto ricevente dove gestiva solo la parte tecnica e il laboratorio. La sala radio era invece gestita da un Radiotelegrafista, già Dirigente della vecchia stazione di Coltano. Quest'ultimo era considerato un desposta perché, essendo un R.T., aveva nella sua stanza un ricevitore con cui monitorava, per ogni banda, il numero di chiamate ed il lavoro degli operatori radio. Quando egli andò in pensione non fu sostituito con un altro R.T. ma il suo compito venne affidato al Perito Capo che divenne di fatto il Vice Direttore, ed in seguito il reggente di tutta la stazione. Quest'uomo, di cui non discuto la preparazione tecnica, non possedeva la capacità di controllo dell'operato degli operatori radio per cui si dovette affidare a persone di sua fiducia. Purtroppo queste persone non provenivano, come altri, dalla Marina ed erano, quindi, digiune dei problemi di chi stava in mare e inoltre appartenevano alla gerarchia sindacale, lottizzatrice a tutti i livelli dell'Amministrazione P.T. Questi ultimi, pur di far aumentare il numero degli aderenti al loro sindacato, divisero gli operatori in figli e figliastri.

Un clamoroso esempio di questa inadeguata gestione delle risorse umane, sia a livello di Circostel sia a livello ministeriale, si verificò quando, per effetto dei concorsi interni dovuti al nuovo inquadramento del personale, alcuni provetti operatori vincitori di pubblico concorso, vennero mandati via da Roma Radio per il solo fatto di non aver raggiunto l'anzianità di servizio richiesta dalla nuova regolamentazione. Un'ulteriore diminuzione del personale RT/RTF si ebbe quando, subentrata l'IRITEL, vennero finalmente applicate le norme sull'igiene e la sicurezza del lavoro, in base alle quali le commissioni mediche della ASL dichiararono non più idonei al servizio, per ipoacusia, altri operatori. A questi oltre il danno anche la beffa perché non fu loro riconosciuta la malattia professionale e non essendo più impiegati civili dello stato non poterono chiedere la causa di servizio.

Né l'Amministrazione, né tantomeno gli operatori, hanno mai avuto la pretesa di paragonare Roma Radio ai grandi centri radio stranieri. Roma Radio era di per se un grande Centro Radio con una grande mole di traffico ma con risorse limitate, gestito dalla Direzione Centrale Servizi Radioelettrici del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni, per la parte tecnico-impianistica e attraverso la Direzione Provinciale delle Poste e dei Telegrafi per la gestione

del personale e degli approvvigionamenti, poi passata ai Circostel. Sia al Ministero sia alla Direzione Provinciale stavano più a cuore il servizio postale che quello radio-mobiliare marittimo, tanto che nel 1993 se ne sbarazzarono.

Che io sappia, fino a quando le Stazioni Radio Costiere sono state dipendenti dalla Amministrazione P.T., nessuno ha mai curato la pubblicazione e la divulgazione di un opuscolo, da consegnare ai radiotelegrafisti delle navi che facevano scalo nei porti italiani, contenente informazioni riguardo le modalità e gli orari di servizio, le frequenze e le tasse, come invece, veniva fatto dall'Amministrazione olandese per Scheveningen.

Quantunque, fino al 1941, presso il Centro radioradioelettrico sperimentale "G. Marconi" venissero fatte osservazioni settimanali sulle macchie solari, nessuno ha curato lo studio degli Ursigrammi, ossia le previsioni delle frequenze ritenute più idonee per contattare le stazioni radio costiere italiane dalle diverse posizioni geografiche, cosa che invece facevano altre Amministrazioni estere. Una volta che ne parlai mi risposero: "A che ti serve? Se c'è propagazione i segnali si sentono!"

Volutamente non parlo dei miei colleghi Operatori. Dico solo che a IAR c'erano persone instancabili che lavoravano per tutto il turno, senza staccare il fondo schiena dalla sedia, salvo che per andare al bagno. Lavoravano con coscienza e pazienza, spaccandosi le orecchie per ricevere anche i segnali più deboli o le manipolazioni "strambe" di certi operatori. Alcuni sono morti, e a loro va il mio pensiero. Altri, me compreso, sono sulla via della vecchiaia. Tutti orgogliosi del "nostro" vecchio "metiere" e di come lo abbiamo svolto. Come in tutte le famiglie c'erano anche delle pecore nere, ma si contavano sulle dita di una sola mano.

Oggi che le comunicazioni satellitari nel Servizio Mobile Marittimo hanno mandato in pensione l'uso della radiotelegrafia, chi si trova in alto mare ha la possibilità di alzare il microtelefono e collegarsi subito, istantaneamente, come tutti i comuni mortali che vivono a terra. Pensate quale enorme passo avanti si è fatto! Pensate alla rassicurante sicurezza, nei casi di emergenza o con feriti o malati a bordo, potersi collegare rapidamente e senza problemi. Una volta si diceva: "Partire è un pò morire". Oggi, per fortuna, non è più così, anche se l'imprevedibile può sempre accadere.

Non dobbiamo però dimenticare il contributo dato dalla Radiotelegrafia, dall'alfabeto Morse e dai Radiotelegrafisti allo sviluppo delle comunicazioni a grande distanza e, in mare, alla salvaguardia della vita umana. È stata una grande affascinante irripetibile "epopea" e sono orgoglioso di avervi partecipato.

# MEMORIE DI GUERRA

di Salvatore Marino IKOATK · IN#421



Salvatore - Celgà, 1938.

## LA MIA PRIMA ESPERIENZA DI RADIOTELEGRAFISTA

Il giorno 18 aprile 1937, col grado di sergente d'Artiglieria, fui mandato in **Etiopia** per le operazioni di polizia coloniale. La sede di destinazione fu **Gondar**, "ultimo Presidio dell'allora **A.O.I.** ad essere stato sopraffatto dopo sette mesi d'assedio, durante la seconda guerra mondiale". In Artiglieria ero già specialista per le trasmissioni che a quell'epoca avvenivano con **bandiere semplici**, (erano bandiere piccole, che venivano tenute in orizzontale con le braccia aperte: abbassandone una si indicava un punto ed abbassandole entrambe una linea) **ed a lampo di colore** (queste erano fatte con doppio strato di stoffa: la parte inferiore era bianca e quella superiore, tagliata a strisce e collegate da elastici, era rossa. Tirando le estremità della bandiera appariva la zona bianca che, con apertura breve indicava un punto e con apertura più lunga una linea) e con **eliografo** che di giorno funzionava con i raggi del sole e di notte con energia elettrica fornita da una pila a secco. È naturale che tutte le trasmissioni avvenivano con **l'alfabeto Morse**. Con gli aerei si comunicava per mezzo di grossi teli colorati e con il relativo codice.

Il 19 novembre 1938, dopo un breve corso presso la 22<sup>a</sup> **Compagnia marconisti di Gondar**, in seguito ad una prova d'esame fui scelto tra tutti gli allievi, alcuni dei quali erano presenti all'insegnamento molto tempo prima del mio arrivo. **Nominato**

**radiotelegrafista** fui incaricato dal comandante, **Capitano Guido Festa**, di scegliere tra i frequentatori del corso un allievo di mio gradimento come secondo operatore, di ritirare presso il magazzino una **stazione radio R4**, completa di antenna e relative **batterie a secco** per l'alimentazione, e di prepararmi per la partenza che sarebbe avvenuta il lunedì successivo aggregandomi ad una colonna di autocarri per andare a sostituire un collega nel Presidio di **Celgà**, distante circa 50 km. da **Gondar**. Con la radio mi fu dato solo il tasto verticale (attrezzo per trasmettere con segnali Morse) perché essendo la radio di bassa potenza, con una portata di 120 km in telegrafia e 20 km in fonìa, non sarebbe stato possibile effettuare in fonìa i collegamenti dal Presidio dove ero destinato con **Gondar**: "in radiotelegrafia, con radio delle stesse caratteristiche, si riesce a coprire una distanza più che doppia rispetto alla radiofonia".

Bisogna precisare che **l'Etiopia** non era stata mai occupata integralmente ed alcune zone erano impenetrabili anche se a volte venivano fatti dei tentativi. In questi casi i militari che partecipavano, quasi sempre provenienti da un Battaglione di ascari (soldati abissini) comandati da ufficiali e sottufficiali italiani, tornavano alla sede con grandi perdite.

**Celgà** era un Presidio completamente isolato e gli unici mezzi di collegamento erano la radio ed un fidato corriere abissino che, periodicamente, veniva mandato a piedi a Gondar per portare e ritirare la

posta. A causa delle piogge e del pericolo al quale si andava incontro per colpa di guerriglieri locali, il Presidio veniva rifornito di viveri ed altre necessità una sola volta all'anno. Alcuni generi, come i medicinali, ci venivano lanciati da un **aereo Caproni 33**. Si era quindi costretti ad organizzare colonne con grossa scorta armata. La strada che portava a **Celgà** era costituita da una pista e si poteva percorrere solo nei mesi estivi. Di quel trasferimento conservo un ricordo che non dimenticherò mai.

Per raggiungere **Celgà** ci volevano due giorni. Nei miei appunti trovo che era il **21 novembre 1938**. La colonna che trasportava viveri ed altro e della quale facevo parte era partita al mattino. A tarda sera eravamo giunti a metà strada, era ormai quasi notte, così, dopo i dovuti accorgimenti di difesa da parte della scorta armata, facemmo sosta. Mi fu dato l'ordine di impiantare la stazione che, come ho accennato, era di bassa potenza e veniva alimentata da batterie anodiche a secco. L'ufficiale addetto mi portò un messaggio da trasmettere. Era la prima volta che mi accingevo a farlo ed il cuore batteva forte. Naturalmente il mio corrispondente era continuamente in ascolto sulla frequenza assegnataci. Timidamente mi misi al tasto e feci la chiamata, dopo qualche istante giunse la risposta. Al sentire quel segnale per la prima volta, mentre mi trovavo in una fitta boscaglia nel silenzio delle ore notturne, mi sembrò di aver toccato il cielo con un dito. Il quadro di quella notte stellata mi appare ancora nitido davanti agli occhi. Fu questa la mia prima, meravigliosa, esperienza di radiotelegrafista. Il giorno dopo raggiungemmo **Celgà** e diedi il cambio al collega che era lì già da qualche mese, e che rientrò a **Gondar** con la stessa colonna.

La guarnigione esistente nel fortino di **Celgà** era costituita in maggioranza da artiglieri padri di famiglie, magari numerose, che, dato il periodo di grande miseria che attraversava l'Italia, erano venuti in **Etiopia** per sbarcare il lunario. Infatti la loro paga era di lire cinque giornaliere ed inoltre le loro famiglie in Italia percepivano il sussidio, cosa che permetteva loro di condurre una vita più agiata.

Grazie alla mia specializzazione di radiotelegrafista mi rimaneva molto tempo disponibile perché, oltre agli appuntamenti radio, non avevo nessun altro impegno. Possedevo una macchina Voigtlander 6x9 con cui ogni tanto facevo delle fotografie



Salvatore - Bhar Dar, 1940.

che, per mezzo del corriere, mandavo a **Gondar** per lo sviluppo.

La cosa richiedeva molto tempo e, visto il grande desiderio da parte di tutti i commilitoni di inviarmi qualcuna a casa, mi attrezzai per svilupparle e stamparle, in modo molto elementare, personalmente. Rivestii l'interno della mia baracca, che era fatta di paglia, con stoffa nera. Per mezzo del corriere mi feci acquistare un torchietto, acido per sviluppo, acido per fissaggio, bacinelle, carta per la stampa e parecchi rotoli di pellicola. Con le pile esaurite della radio feci un impianto per luce rossa e, dopo avere scattato le fotografie, sviluppavo il rotolo, tagliavo i negativi e, uno alla volta, li mettevo nel torchietto. Poi ci mettevo la carta da stampa sopra ed usavo una torcia elettrica per dare la luce necessaria. All'inizio le cose erano abbastanza difficili per stabilire il tempo di illuminazione giusto per la stampa, ma una volta presa la mano divenne un divertimento. Le richieste da parte dei soldati erano tante e, spesse volte, passavo alcune ore della notte a stampare fotografie. Il lavoro più difficile era quello del lavaggio, poiché non avendo acqua corrente, era molto laborioso e talvolta qualche fotografia rimaneva macchiata di acido. L'impresa, in ogni modo, fu molto fortunata perché mi permise di avere un buon guadagno pur facendo pagare le fotografie molto meno di quello che prendeva il fotografo per lo stesso modello di stampa.

**Il 25 gennaio 1940**, dopo più di un anno di permanenza a **Celgà**, rientrai a **Gondar** dove, per un breve periodo feci servizio al Centro Radio e frequentai un corso che mi diede la nomina di **caporadio-telegrafista**. La promozione mi fu molto gradita perché dalle **lire 2,32 giornaliere** che prendevo come specializzazione di radiotelegrafista passai a **lire 5,668** per la qualifica superiore, "all'epoca era una buona somma".

**Il 20 giugno 1940** fui assegnato, come capo, centro radio a **Bahir Dar**, una base logistica che si trovava a sud del **Lago Tana**, all'origine del **Nilo Azzurro**. Avevo una stazione da **15 Watt** usata per il traffico con **Gondar**, che smaltiva anche i telegrammi del locale Ufficio Postale, una **R4** per collegare i presidi interni ed una per avvistamento velivoli. Eravamo in piena guerra. La stazione adibita all'avvistamento velivoli l'avevo impiantata in un rifugio sulla riva del Lago. Questa era collegata, a mezzo di una linea telefonica da campo, con la linea di volo del locale aeroporto dove erano sempre pronti due piloti con i relativi aerei da **caccia CR 42**. Quando, grazie alla rete d'avvistamento, veniva segnalato che aerei nemici si dirigevano verso i Presidi interni, il radiotelegrafista addetto avvertiva i due piloti che decollavano subito per andare a portare la loro difesa, cosa che non sempre andava a buon fine.

**Il 29 aprile 1941** fummo costretti ad evacuare da Bahir Dar, le cose andavano verso il peggio, e rientrammo a **Gondar**.

**L'11 giugno del 1941** fui assegnato al Presidio di **Amba Devà**, all'osservatorio, nella cinta fortificata di **Gondar** con una **stazione radio da 15 Watt** che veniva alimentata con batterie a secco in ricezione, mentre in trasmissione veniva usato un generatore a pedale. Il mio cuore gioisce al pensare che, grazie alla mia **15 Watt** ed alla grande invenzione del nostro benedetto **Marconi**, molte persone riuscirono a mettersi in salvo, perché gli aerei inglesi che venivano a bombardare **Gondar** passavano sempre sulla mia postazione, che era nella parte più alta. Esisteva, anche qui, una rete di avvistamento velivoli, ne ricordo ancora i nominativi: il mio era **XMV**, la stazione che era a Gondar **XXM**. Quando giungevano gli aerei invitavo il mio aiutante, che si chiamava **Bruno**, a pedalare e davo la notizia degli aerei che si dirigevano su Gondar. Dalla

mia postazione riuscivo a vedere tutto, ed era con gioia che, dopo qualche istante, sentivo le sirene fischiare, dando modo a tutti di mettersi al sicuro nei rifugi. Da parte nostra avevamo una scarsa difesa: solo una mitragliatrice quadrinata, i nostri moschetti ed un aereo da **caccia CR 42** che quando decollava aveva le munizioni contate ed era impotente contro gli aerei **Flying fortress "fortezze volanti"** che venivano a bombardare Gondar. Però una volta, con l'arrivo degli aerei, le cose cambiarono.

Ricordo che era un tardo, nuvoloso pomeriggio, sentivo degli aerei che si avvicinavano ma non li vedevo, e come al solito dissi a **Bruno**: pedala! Chiamai **XXM** e comunicai: Attenzione! Aerei nemici si dirigono su di voi. Mi fu chiesto quanti fossero, andai fuori ed a stento riuscii a vedere che erano in cinque, e manipolai: cinque! cinque! Mi fu chiesto il tipo; andai ancora fuori e notai che erano cacciabombardieri, trasmisi ancora: cacciabombardieri! caccia-bombardieri! Ma ormai gli aerei erano sulla nostra postazione e, al contrario di tutte le volte precedenti, incominciarono a scaricare il loro carico di bombe su di noi.

Ci buttammo a pancia a terra e, alla fine del bombardamento, con meraviglia ci accorgemmo che eravamo rimasti illesi. Penso che, grazie alla nostra posizione, che si trovava nella parte più alta della collina, le bombe, nell'avvicinarsi al suolo incontrando maggiore resistenza dell'aria, furono deviate tutte intorno alla collina stessa.

Ormai eravamo accerchiati da quasi sette mesi e mancava tutto. Alcuni giorni prima del **27 novembre 1941, giorno della caduta di Gondar**, a causa della cattiva nutrizione (si mangiava una quantità scarsa di riso con la buccia, qualche pugno d'orzo abbrustolito, quando si riusciva ad averlo da qualche ascario (soldato abissino) che andava a rubarlo nei campi fuori della nostra postazione, e finocchi selvatici) fui preso da un forte attacco di appendicite con peritonite. Dopo sette giorni di atroci sofferenze, fui caricato su una barella, portata da otto persone che si davano il cambio, e trasportato per alcune ore su una mulattiera, sotto la minaccia di un aereo nemico che solcava il cielo probabilmente fotografando il suolo per preparare l'offensiva.

Ricordo che tutte le volte che passava sulle nostre teste, i militari adagiavano la barella a terra ed andavano a ripararsi dietro qualche grosso sasso. Io rimanevo lì ad osservare l'aereo aspettando che mi desse una mitragliata, ma per fortuna non fu così. Raggiungemmo la camionale e fui caricato su un automezzo di passaggio che mi portò in Ospedale, dove, a causa del troppo tempo trascorso dal mio attacco di appendicite, non fu possibile operarmi. **Era il 4 novembre 1941. Il professor Maselli** (ne ricordo il nome), a seguito mia insistenza di operarmi, a causa dei forti dolori



Salvatore - Bhar Dar, giugno 1940.

che mi affliggevano, mi disse le seguenti, testuali parole: **“non sono un macellaio, mettermi le mani addosso ora, vorrebbe dire mandarti all’altro mondo, dovresti farti ricoverare prima”**. Dal reparto chirurgico, dove ero stato ospitato, fui trasferito al reparto medicina e sottoposto ad una serie di punture per mitigare l’infiammazione intestinale, prima di procedere all’intervento. Dopo alcuni giorni dal mio ricovero **Gondar** fu sopraffatta dalle preponderanti forze nemiche, che erano composte di soldati di numerose nazionalità, indiani, senegalesi, australiani, neozelandesi, ecc... ed io, anche se non ero affatto guarito ed in condizioni di salute disastrose, dovute all’infiammazione intestinale ancora esistente, per far posto ai soldati nemici feriti, fui inviato nel campo di concentramento provvisorio del **Castello di Fasilides in Gondar. Era il 30 novembre 1941**. Tutto ciò che avevo, compreso un grosso patrimonio di fotografie, tra le quali molte che mostravano usi e costumi abissini, rimase in prima linea. Ma, per fortuna, oggi sono qui, maresciallo in pensione, all’età di quasi 90 anni a raccontare queste cose. Non è meraviglioso?

## IL MIO BATTESIMO DEL FUOCO

Il giorno **5 ottobre 1941** mi trovavo in una postazione della cinta fortificata di

**Gondar**, allora **Africa Orientale Italiana**, che era già accerchiata da circa 6 mesi. Il mio incarico era marconista ed avevo una **stazione radio da 15 Watt**. La mia postazione era un osservatorio nella parte più alta della collina, denominata **“Amba Devà”**.

Nel pomeriggio di quel giorno, ricevetti un telegramma dal **comando della 22<sup>a</sup> compagnia marconisti** che mi ordinava di prepararmi per partire il giorno dopo, con la mia stazione, unitamente al mio aiutante che si chiamava **Bruno**, senza specificarmi il motivo, e di raggiungere un reparto d’Artiglieria che si trovava sulla strada camionale. Mi furono forniti due muletti a basto per il trasporto della stazione e, come viveri per 3 giorni, furono dati a ciascuno alcuni cucchiari di farina di ceci ed una piccola quantità di tè e zucchero, dicendo che avremmo trovato qualche altra cosa da mangiare al reparto d’Artiglieria, nostra prima tappa.

Al mattino del **6 ottobre 1941**, dopo aver caricato il tutto sui muletti c’incamminammo, a piedi, lungo la discesa. Per giungere sulla strada bisognava percorrere alcune ore di mulattiera. Nel tardo pomeriggio arrivammo al reparto d’Artiglieria, dove ci fu riferito che non avevano viveri da darci e, come ricovero per passare la notte, ci fu indicata una nuda baracca con poca paglia sparsa sul selciato. Eravamo stanchi, così, riparati da una coperta che avevamo con noi, ci buttammo su quell’acciottola-

to e ci addormentammo. Il mattino dopo, sempre senza conoscere la destinazione, fummo accodati ad una colonna e c’incamminammo lungo la strada. Nel pomeriggio giunti alla sede di un reparto del Genio, vidi a poca distanza una forgia accesa. Dissi a **Bruno** di prendere le nostre gavette e di andare a cuocere quei pochi cucchiari di farina di ceci che ci avevano dato.

Come risposta mi fu detto: “se vuole la sua la cuocio tutta, io preferisco conservare la metà della mia”. Gli dissi: siamo qui che non conosciamo il nostro destino e non sappiamo quale fine potranno fare quei pochi viveri che ci hanno dato e noi stessi, comunque fanno solo la metà.

Eravamo fermi, mentre continuava l’assembramento di altre forze, e seppi, soltanto durante quest’attesa, che eravamo destinati a fare una puntata offensiva su **Amba Gheorghis**, dove si trovava un Presidio nemico. Fui chiamato dall’ufficiale d’ordinanza e mi fu spiegato quale era il mio compito. La colonna era costituita da un Battaglione d’assalto, un Battaglione di rincalzo e da una batteria d’artiglieria, con **cannoni da 127**, che era schierata a poca distanza dall’obiettivo che dovevamo raggiungere.

Questi reparti erano stati recuperati dalle postazioni della cinta fortificata di Gondar che, per tre giorni, rimase quasi sguarnita. Io con la mia stazione radio ero destinato al seguito del **Colonnello Liuzzo**,

comandante della colonna. Con me erano collegate, una stazione radio installata presso la batteria d'Artiglieria ed una col battaglione di rincalzo. Mi fu data la frequenza ed i nominativi. Penso che questa puntata offensiva nelle linee nemiche fu organizzata a scopo di propaganda perché non ne eravamo in grado. Infatti, qualche giorno dopo si seppe che, da parte dell'allora Governo italiano ci furono commenti, come: "i **gondarini**, anche se scalzi ed affamati, hanno fatto incursione nelle linee nemiche". Era ormai tarda sera e ci venne dato l'ordine di iniziare la marcia. Io ero naturalmente in testa alla colonna al seguito del Comandante e di un gruppo di ufficiali. La strada era tetra e tortuosa ed ogni tanto ci veniva ordinato di spostarci a destra o a sinistra per paura che il centro della strada stessa fosse minato.

Dopo aver camminato per alcune ore essendo ormai a poca distanza dalla mèta, ci fecero fare sosta perché dovevamo trovarci all'alba sul posto. Ricordo che la carreggiata era umida ed anche i prati adiacenti la strada stessa erano bagnati dalla rugiata della notte. L'unico posto in apparenza asciutto era un mucchio di breccie pieno di angoli taglienti, cioè il pietrisco che si ricavava una volta rompendo grossi sassi con una mazzetta di ferro per pavimentare le strade. Ci stesi sopra la mia coperta e, dopo pochi minuti, a causa della grande stanchezza fui preso da un sonno profondo.

Non so quanto tempo avevo dormito, forse un'ora o due, ma quando fui svegliato per proseguire il cammino, mi sembrò di aver dormito per una notte intera. Sempre con precauzioni di difesa, riprendemmo la marcia e giungemmo nei pressi di **Amba Gheorghis** dove, nella vallata a destra si vedeva la postazione nemica, mentre a sinistra della strada c'era una scarpata di alcuni metri.

Mi fu ordinato di salire quel pendio e di raggiungere la sommità, dove c'era un avvallamento, e di piantare lì la mia stazione in attesa di ordini. Incominciai la salita con i due muletti ed il loro carico e con Bruno, ma giunti a metà fummo attaccati da un improvviso, spaventoso mitragliamento e fucileria, e pensare che fino a quel momento non avevamo subito nessun disturbo. Si vede che ci avevano aspettati al varco: le pallottole fischiavano in grande quantità, e ci fu un fuggi fuggi.

Pure io e Bruno, per spirito di conservazione, cercammo riparo dietro i muletti, ma poi pensai che era necessario impiantare la stazione e, sfidando il pericolo, continuai la salita, raggiunti l'avvallamento e predisposi la radio. Dopo qualche minuto venne l'ufficiale d'ordinanza e mi portò un telegramma che chiedeva l'intervento dell'Artiglieria, accesi l'apparato e dissi a **Bruno** di pedalare (la stazione in trasmissione veniva alimentata da un generatore

a pedale). Con mia sorpresa, vidi che la dinamo non dava corrente, e fu con grande fortuna che, ricordandomi di ciò che mi avevano insegnato al corso, presi due pezzi di filo di rame, li collegai alla batteria a secco e la eccitai. Riuscii a farlo in pochissimo tempo, trasmisi il messaggio e fu con grande gioia che, dopo qualche istante, vidi arrivare sulla postazione nemica, i proiettili sparati dai nostri cannoni, che causarono la fuga di tutti quelli che la componevano e l'arresto del loro mitragliamento.

Mi fecero trasmettere altri messaggi che chiedevano l'allungamento del tiro e, dopo che il nemico era in fuga partì l'assalto del nostro Battaglione che, giunto sul posto fece scoppiare una riserva di munizioni, raziò alcuni capi di bestiame, dei quali avevamo estremo bisogno e, per non correre rischi, incominciò subito il ripiegamento. Ormai l'obiettivo prefisso era stato raggiunto ed ora non ci rimaneva che cercare di tornare a casa con il minor numero di perdite, poichè è naturale che le truppe nemiche c'inseguissero. Io ero rimasto nella mia postazione ed attendevo ordini che non arrivavano mai, e venni a trovarmi tra il fuoco della nostra retroguardia e quello del nemico che ci correva dietro.

Le pallottole fischiavano sulle nostre teste, mi vedevo in pericolo, così dissi a Bruno: si vede che si sono dimenticati di noi, spiantiamo! Cosa che facemmo ma, appena caricata la stazione sui muletti, ecco giungere l'Ufficiale d'ordinanza con un telegramma da trasmettere all'artiglieria; il quale diceva: "**ore 8,30 tirate su Ghevescià et rotabile**" che era la postazione dove ero io. Guardai l'orologio e vidi che erano già le 8,10. Feci presente all'Ufficiale che rimaneva pochissimo tempo e che avrei corso il rischio di farmi tirare i proiettili addosso, mi replicò di fare alla svelta e di portargli la conferma dell'avvenuta trasmissione. In tutta fretta reimpantai la stazione ed inaspettatamente mi accorsi che questa volta era il ricevitore a non funzionare, non so se ciò fu causato dalla fretta o dalla vetustà della mia **15 Watts**, ma non mi persi di coraggio.

Dissi a Bruno di pedalare, e lanciai: "Attenzione! attenzione! Mio ricevitore non funziona, trasmetto messaggio; ore 8,30 tirate su Ghevescià et rotabile", lo ripetei per tre volte e poi spensi tutto. Sempre con premura, ricaricammo il tutto sui muletti, raccolsi il mio moschetto e dissi a **Bruno** di raccogliere il tascapane dove era la rimanenza di quei pochi viveri che ci avevano dato e di seguirmi, non nascondo che la paura che il nemico ci arrivasse addosso era tanta, ed anche per questo mi precipitai di corsa per la discesa.

Raggiunta la rotabile mi avvicinai al **Colonnello Liuzzo**, che era in compagnia dell'Ufficiale d'ordinanza, e fu proprio in quel momento che partì il primo colpo di

Artiglieria, l'ufficiale guardò l'orologio ed esclamò: che puntualità! Erano le ore 8,30 precise. A quest'affermazione il Colonnello andò sulle furie dicendo che l'ufficiale non aveva capito nulla. Infatti era successo che, quando il Colonnello aveva dettato il telegramma, aveva detto: "tra mezz'ora tirate su Ghevescià et rotabile", ma intendeva dire mezz'ora dopo l'avvenuta trasmissione del telegramma stesso. In questo modo avremmo avuto il tempo di allontanarci dalla zona che doveva essere colpita, ma l'ufficiale, alla parola "tra mezz'ora" guardò l'orologio, erano le otto, e scrisse ore 8,30, poi impiegò circa 10 minuti per venire da me; quindi, il telegramma venne trasmesso alle 8,15, in questo modo il cannoneggiamento fu anticipato di un quarto d'ora.

I proiettili, per fortuna, cadevano tra la colonna che era sulla strada ed i fiancheggiatori. Ero esterrefatto e molto preoccupato, perché mi sembrava che la colpa fosse mia anche se, a testimonianza della mia incolpevolezza, conservavo l'originale del telegramma. Intanto **Bruno** con i muletti mi aveva raggiunto ed io dissi al Colonnello che se voleva avrei potuto impiantare la stazione radio e dare il cessate il fuoco all'artiglieria, ma mi fu risposto di andare avanti per la strada e stare attento. In caso fossero venuti gli aerei nemici a bombardarci, cosa che ci aspettavamo, di mettere in salvo la stazione radio, e mandò un Ufficiale, di corsa, a dorso di un muletto, a dire all'artiglieria, che non era distante, di sospendere il fuoco, cosa che, con mio grande sollievo, avvenne dopo qualche minuto.

Lungo la strada, prima di raggiungere il reparto d'Artiglieria, fui sorpassato da una macchina con a bordo l'ufficiale addetto ai collegamenti che, gridando mi disse: "**Marino! Ti ho sentito dalla prima nota fino all'ultima, sei stato un campanello**", (era questo un gergo che si usava nel campo della telegrafia per dire che si trasmetteva senza fare errori), ed aggiunse: "tieni presente che, se per questa operazione ci saranno delle ricompense, la prima dev'essere tua". Dopo poco tempo avvenne la caduta di Gondar e la mia ricompensa se ne andò in fumo.

Giunti al reparto d' Artiglieria dissi a **Bruno** di tirar fuori dal tascapane la rimanenza della farina di ceci, lo zucchero ed il tè per far fuori tutto, tanto il giorno dopo saremmo rientrati alla sede in Amba Devà, ma con sorpresa mi fu detto che, per la fretta, il tascapane con le gavette e tutto il resto, era rimasto su **Amba Ghevescià**, dove avevamo impiantata la stazione.

Con la fame che avevamo questo non ci voleva. Per fortuna riuscimmo a recuperare dai cuccinieri qualche pezzo di galletta ed un po' di tè, che ci permise di accontentare un po' lo stomaco. Il giorno dopo riprendemmo la mulattiera e rientrammo alla sede di **Amba Devà**.

# IKOATK MEMBRO ONORARIO I.N.O.R.C.

di IZ0DDD Lino Pappalardo - IN#374

Nella mattinata del 1 di Giugno 2011, Fabio **IK0IXI** ed io Lino **IZ0DDD**, abbiamo avuto l'onore di rappresentare l'INORC per consegnare il titolo di Membro Onorario al nostro decano Salvatore Marino **IK0ATK**. Personalmente avevo conosciuto Salvatore solo attraverso i numerosi QSO effettuati durante questi ultimi anni e naturalmente anche dalla lettura del suo libro che gentilmente mi ha inviato qualche tempo fa.

Sono rimasto talmente colpito dall'esposizione e dall'accuratezza dei suoi ricordi che ho voluto inserire le sue memorie, accanto ai miei racconti di vita vissuta. Finalmente con l'occasione della consegna del riconoscimento ho potuto non solo stringergli la mano, ma anche abbracciarlo.

Insieme a lui ho conosciuto oltre alla moglie, anche altri tre O.M. che gli sono molto vicini:

**IK0OXX** - Luciano Martella (Già IØLIU),

**IZ0IXN** - Antonio d'Annibale (Già I1ADA e IØADA),

e **IOLTX** - Corrado Lunetta.

L'accoglienza e l'ospitalità di Salvatore, insieme alla sua consorte, è stata magnifica. Non solo ci ha invitati a pranzo in un magnifico ristorante ma, alla nostra seconda visita, ci ha accolti nel suo bellissimo e ben curato giardino dove aveva preparato un piccolo rinfresco in nostro onore.

Con l'occasione abbiamo visitato la sua stazione radio con le pareti tutte tappezzate di riconoscimenti vari. - Il titolo di Membro Onorario Inorc lo metterò proprio qui al centro della parete, in bella evidenza - Ci disse tutto orgoglioso.

Quando Fabio/IK0IXI consegnò il titolo del riconoscimento a Salvatore, l'atmosfera nella stanza mutò improvvisamente. Nonostante la sua età, Salvatore si mise sugli attenti, ergendosi in tutta la sua statura, come se Fabio gli stesse appuntando in petto una medaglia.

Quel semplice gesto, compiuto d'istinto, ci fece capire quanto lui tenesse in considerazione a quel titolo che l'INORC gli consegnava come riconoscimento per tutti i suoi trascorsi in radio e per il suo comportamento sempre corretto che quasi quotidianamente si può trovare incontrandolo sulle nostre frequenze.

Per un istante ci siamo commossi tutti, parenti ed amici, osservando quel grande vecchio felice nel ricevere il riconoscimento più grande che il nostro Club possa vantare.



Salvatore Marino IK0ATK e YXL.



Lino IZ0DDD - Salvatore IK0ATK - Fabio IK0IXI.

# WHAT TIME IS IT?

## Breve storia delle stazioni americane di tempo e frequenza campione

di Fabio Bonucci, IKØIXI · INORC # 462



### GLI ALBORI

Sappiamo bene che la radio nacque nel 1895, quando Marconi trasmise con successo il primo radiosegnale dalla "stanza dei banchi" di Villa Griffone a oltre la collina dei Celestini. Il colpo di fucile fu la prima QSL...

Ma pochi sanno che nel 1898, mentre grazie all'opera del giovane Guglielmo la radio muoveva i suoi primi passi, un inventore irlandese di nome **Howard Grubb** propose alla Royal Dublin Society il concetto di orologio radio controllato. In un passaggio cruciale del suo intervento egli scrisse:

*"C'è qualcosa di veramente interessante nel lavoro di Marconi. In una città servita dai suoi apparati noi potremmo sfruttare queste onde silenziose che, senza che noi ce ne renderemo conto, potranno continuamente regolare con precisione tutti gli orologi senza nessuna connessione fisica, prendendo come riferimento un orologio centrale. Ma si potrebbe andare oltre e ipotizzare un futuro dove una persona possa circolare con un apparato di Marconi in tasca e avere il suo orologio automaticamente regolato con la precisione di quello centrale".*

In pratica Grubb aveva previsto l'orologio radio controllato quasi 100 anni prima della sua invenzione...

Certo Grubb immaginava un orologio da tasca, non certo uno da polso che ancora non era stato inventato. L'idea di orologio centrale comunque non era una novità nel 1898: da decenni infatti il servizio telegrafico diffondeva l'ora ai principali clienti ben prima dell'invenzione del wireless.

Il primo radio segnale di tempo della storia fu invece diffuso nel 1903 dalla Uni-

ted States Navy; a Navesink, NJ vi era il sito di diffusione ma l'orologio di riferimento era ubicato presso lo United States Naval Observatory (USNO) di Washington, DC. La prima trasmissione ufficiale iniziò il 9 Agosto 1904 dal Navy Yard di Boston, MA. Dalla fine del 1905 la USN aveva diversi siti di trasmissione, come Norfolk, Newport, Cape Cod, Key West, Portsmouth e Mare Island in California. Inviare segnali di tempo via radio diventò un'attività importantissima già dai primi anni, permettendo ai segnali di essere distribuiti dovunque, non solo agli utenti telegrafici come era avvenuto fino ad allora. C'erano benefici immensi nell'aver segnali di tempo precisi e affidabili, come nei servizi ferroviari, navali, militari, industrie, commercio e, non ultimo, per le borse di cambio.

### LA NAA

La stazione di tempo statunitense NAA iniziò le trasmissioni nel 1913 da Fort Meyers nei pressi di Arlington, VA. La NAA usava un trasmettitore a scintilla rotante alla frequenza di 125 kHz e una potenza di 54 kW, diventando la stazione più potente. Il segnale orario di riferimento proveniva via cavo da un orologio situato nel vicino USN Observatory (USNO) posto dall'altra parte del fiume Potomac e si diceva fosse accurato entro 1/20 di secondo.

La NAA faceva parte di un network per comunicazioni mondiali al servizio della USN. La stazione impiegava tre torri, la più alta raggiungeva i 183 metri.

Nel 1915 i tecnici della AT&T usarono le antenne della NAA per trasmettere la prima comunicazione transoceanica in fo-



Le antenne della NAA.

nia, inviando un messaggio a un ingegnere americano che ascoltava dalla torre Eiffel.

Dal 1915 la NAA fu una delle 8 stazioni americane che trasmettevano il segnale del USNO. Tre stazioni (Arlington, Key West e New Orleans) ricevevano il segnale di riferimento orario dal USNO di Washington, mentre le altre cinque stazioni sulla costa del Pacifico lo ricevevano da un orologio USN ubicato a Mare Island.

Il formato era semplice; tutte le stazioni iniziavano nel trasmettere punti alle 11:55 a.m., cinque minuti prima di mezzogiorno. I punti erano trasmessi spazati di un secondo con nessuna emissione nel secondo 29 e durante gli ultimi cinque secondi degli ultimi 4 minuti. Durante l'ultimo minuto prima di mezzogiorno, i punti si fermavano 10 secondi prima la fine del minuto. Una lunga linea veniva inviata esattamente a mezzogiorno come marker.

Dal 1924 la NAA iniziò a operare in fonia e si spostò sui 690 kHz nella nuova gamma Onde Medie.

Le storiche torri di Arlington furono smantellate nel 1941 perché rappresentavano un pericolo per gli aerei in partenza e in arrivo dal nuovo aeroporto di Washington.

Il Servizio di tempo del USNO fu sostituito durante la Seconda Guerra Mondiale dal National Bureau of Standard ma il call NAA non fu mai abolito; dal 1961 esso è assegnato alla stazione VLF di Cutler, ME che la USN usa per le comunicazioni con i sottomarini in immersione.

### La WWV

Il National Bureau of Standards (NBS) fu creato nel 1901 e fu coinvolto nelle ricerche radio a partire dal 1905. All'inizio le ricerche si indirizzarono espressamente verso lo sviluppo di campioni di tempo e solo successivamente questo ente si occupò anche della loro radio trasmissione at-

traverso la creazione delle mitica WWV. Le trasmissioni WWV iniziarono nel Maggio del 1920 da Washington, DC sulla frequenza di 600 kHz. Caso curioso; le prime trasmissioni avvennero di venerdì sera dalle 20:30 alle 23:30 e si trattava di musica! I 50W della stazione potevano essere ascoltati nel raggio di 40 km.

Dopo la fase sperimentale seguirono altre trasmissioni, ma dalla fine del 1922 fu deciso che lo scopo principale della stazione dovesse essere la trasmissione di segnali di frequenza campione che fungessero di riferimento per tutti gli altri broadcasters dell'epoca. Dal Marzo 1923 la WWV iniziò a trasmettere KHz in base a un programma settimanale su frequenze comprese tra 125 kHz e 2000 kHz. La precisione di frequenza era annunciata essere "migliore di 3 Hz". Nei primi giorni della WWV il trasmettitore fu regolato usando un ondometro il quale era a sua volta controllato dal Bureau of Standards immediatamente prima di essere portato alla stazione...

Questa procedura alquanto macchinosa non durò molto e presto i nuovi oscillatori al quarzo divennero gli standard di frequenza. Dal 1927 un quarzo a temperatura controllata oscillante sui 50 kHz fu infatti installato nella stazione.

ùNegli anni '20 le stazioni radio stavano diventando molto numerose negli Stati Uniti e l'industria necessitava di campioni di frequenza sempre più affidabili. Per andare incontro alle sempre più raffinate esigenze della radio industria americana, la WWV subì nel tempo continui miglioramenti, aggiungendo nuove frequenze di trasmissione, aumentando l'area di copertura e aumentando la precisione dei suoi standards che a partire dagli anni '30 scesero a meno di 1 parte per milione.

Solo dal 1937 però la WWV iniziò a trasmettere anche segnali di tempo, ma si trattava solo dei secondi non sincronizzati, dato che la USN provvedeva già da molti anni a trasmettere lo standard Nazionale di tempo. Solo a partire dal Giugno 1944, dato che la USN era impegnata nella Seconda Guerra Mondiale, la WWV fu autorizzata dal USNO a trasmettere i secondi sincronizzati. I famosi annunci fonetici che oggi tutti conosciamo iniziarono nel Gennaio del 1950. A partire dal 1960 la WWV e altre stazioni di tempo e frequenza furono controllate da campioni atomici.

Dal 1966 la WWV fu spostata nel sito di Fort Collins, CO e continua a trasmettere tempo e frequenza campioni su 2.5, 5, 10, 15, e 20 MHz.

La stazione sorella, **WWVH**, iniziò le operazioni dalle Isole Hawaii nel 1948 e in fonìa a partire dal 1964. La WWVH condivide le stesse frequenze della WWV eccetto i 20 MHz e spesso si ascoltano entrambe, specie di mattina presto sui 15 MHz. La WWVH è ri-



Le antenne WWV e WWVB a Fort Collins, Co.



La QSL della WWVH dalle Hawaii... ALOHA!!

conoscibile dalla voce femminile, mentre la WWV emette in lingua maschile. Per evitare accavallamenti (overlap), la WWVH inizia la trasmissione vocale con voce di donna circa 15 secondi prima la fine del minuto, mentre la WWV inizia con voce da uomo circa 7 secondi prima la fine del minuto.

### La WWVB

Dalla fine degli anni '80 sono apparsi in commercio i primi orologi radio controllati. Questi orologi ricevono segnali nella gamma 40 kHz - 80 KHz. Le stazioni operanti come campione inviano un codice di sincronizzazione e coprono un'area geografica molto ampia sia di giorno che di notte, e grazie alla loro bassa frequenza superano facilmente ostacoli come muri e altre strutture.

I ricevitori poi hanno bisogno di piccoli e semplici antenne interne agli stessi orologi che spesso possono essere sincronizzati mediante diversi standard e quindi possono

essere usati in diverse parti del mondo. In USA la stazione nata per questo scopo è la **WWVB** che da Fort Collins, lo stesso sito della WWV, emette sui 60 kHz con 50 kW. Le antenne occupano uno spazio immenso, circa 30 acri, e sono sorrette da torri alte 122 metri.

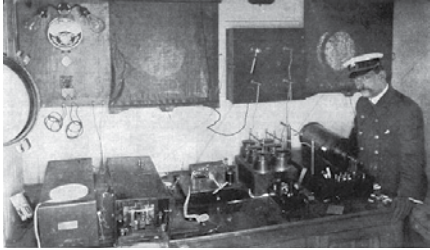
La WWVB sincronizza simultaneamente tutti gli orologi degli Stati Uniti; il vecchio sogno di Howard Grubb è divenuto realtà...

### Bibliografia

"Does Anybody really know what time it is?" di M.A. Lombardi, Popular Communications, Feb. 2006.

# CHI ERA IL MARCONISTA

di Elio IZOINZ · INORC 548



Recentemente è sorta una discussione, tra alcuni radioamatori, sull'attribuzione della parola "marconista".

Vorrei qui precisare che alcuni dizionari rimandano a vedere il significato al corrispondente vocabolo "radiotelegrafista", mentre Wikipedia così recita:

*"Il marconista è l'operatore addetto alle comunicazioni radio sulle navi o sugli aeromobili. È responsabile del funzionamento della strumentazione radio, delle telecomunicazioni e di tutti i servizi di comunicazione della nave..."*

(Inoltre, aggiungo, che nei limiti delle sue possibilità, provvedeva a riparare anche ciò che non era strettamente collegato alla radio, ma aveva qualche attinenza con l'elettronica. Provvedeva anche alla determinazione del punto nave, adoperando il radiogoniometro.

Amministrativamente eseguiva la contabilizzazione del traffico di R.T. bordo).

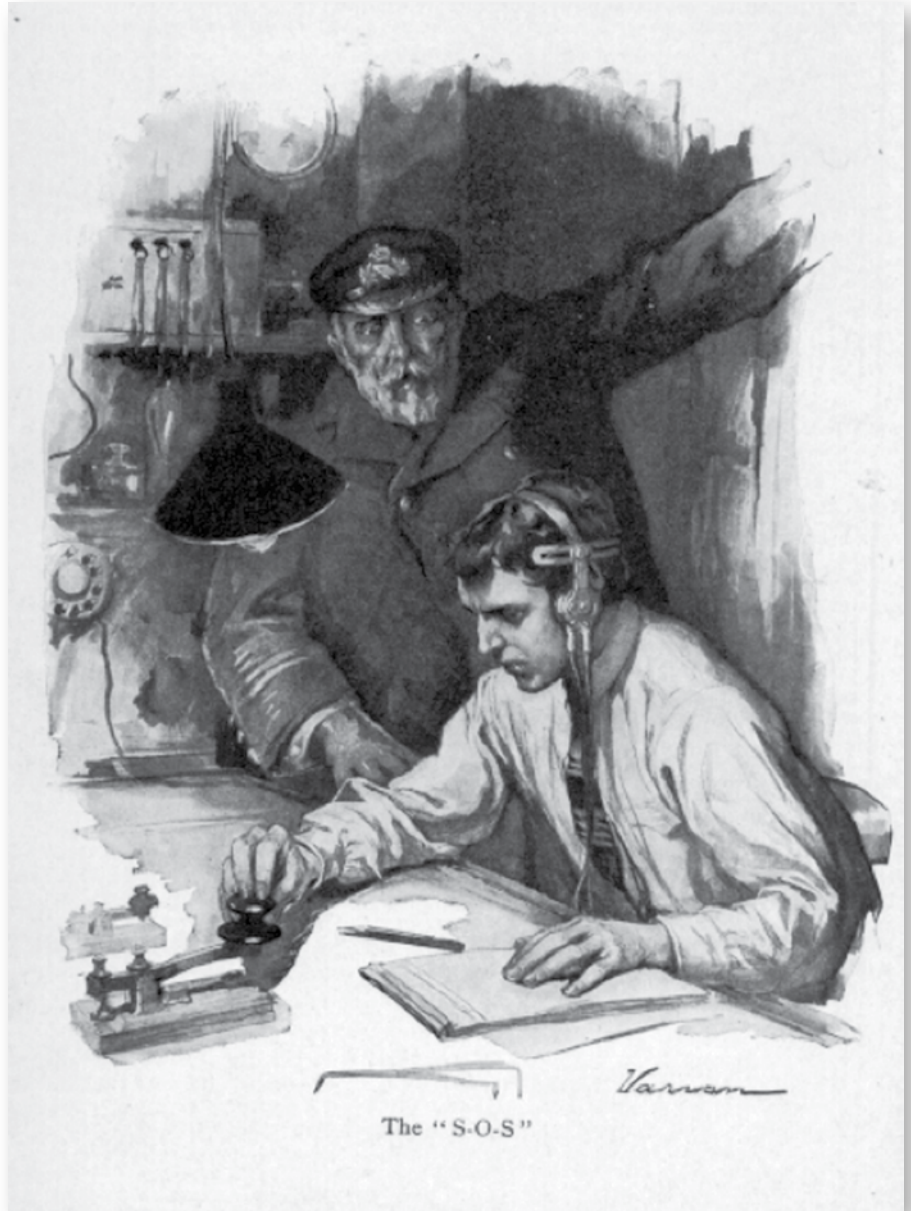
D'altra parte, sul frontespizio del "brevetto" che l'allora Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni rilasciava, dopo avere superato gli esami, si legge:

"Certificato Internazionale di Radiotelegrafista per Navi".

Come si conciliano i due termini, radiotelegrafista e marconista? Hanno lo stesso significato? In teoria sì, ma penso che, salomonicamente, si debba dare la giusta espressione a ciò che il comune dire, anche se non ufficiale, attribuisce per consuetudine, cioè dare il nome di marconista a quell'operatore che metteva il piede su una nave per lo svolgimento degli incarichi a lui affidati.

Circa l'origine della parola, è indubbio che derivi da Marconi, l'inventore della radio.

Aveva il grado di ufficiale e abitualmente veniva chiamato "marconi", oppure "signor marconi", se chi lo interpellava era un membro dell'equipaggio di grado inferiore. Egli era solo, sulle "carrette" e sulle petroliere, a reggere la stazione radio (sulle navi passeggeri vi erano più marconisti) ed era sua la responsabilità del buon anda-



mento del servizio e del corretto funzionamento di tutti gli apparati.

Vi erano vari modi per arrivare ad essere reggenti di una stazione radio di nave. Il più comune era quello di imbarcare da mozzo o da giovanotto (gradino più alto del mozzo), stipendiato, e durante le ore libere dal lavoro andare in stazione radio a imparare lo svolgimento del servizio, per poi trovare un imbarco da titolare.

Alcuni, specialmente chi aveva fatto il militare da r.t. nella Marina Militare, imbarcavano subito da titolare, superando le iniziali e inevitabili difficoltà, senza avere aiuto da alcuno.

Vi sono stati casi di marconisti imbarcati con il "brevetto liberiano" (e con il passaporto al posto del libretto di navigazione). Ottenevano il brevetto non so bene per quali vie (forse consolari), dimostrando di avere svolto il mestiere da militare o in una stazione costiera. Non potevano imbarcare, però, su navi battenti bandiera italiana, ma soltanto su "bandiere ombra".

Questa possibilità è stata sfruttata anche da alcuni operatori di Romaradio: non più giovanissimi, hanno acquisito il brevetto liberiano, sono andati in pensione e si sono poi imbarcati.

Altra alternativa era di fare l'allievo

marconista, senza stipendio, ed è ciò che ho fatto io. Avevo assicurazione, panatica e alloggio gratuiti, ma non percepivo paga. Per l'esattezza, dato il buon comportamento, per gli ultimi tre mesi mi furono elargite 2.000 lire al mese.

Era l'anno 1954 e avevo circa 22 anni di età. Purtroppo, il titolare della stazione, trattandomi rigorosamente con il "lei" (che mantenemmo, in maniera reciproca, durante tutta la mia permanenza a bordo), mi disse che avrei potuto ricevere i telegrammi, i bollettini meteo, gli avvisi ai naviganti, come seconda cuffia, ma che non mi avrebbe permesso di trasmettere i telegrammi, perché di tutto era lui il responsabile.

Nei sei mesi d'imbarco che feci, mi permise di trasmettere una sola volta con il marconista di una nave sociale. Nonostante questi divieti e limitazioni, il periodo che trascorsi da allievo mi fu utile perché mi resi conto di come si svolgeva il servizio, anche se i collegamenti con le stazioni costiere erano oltremodo facili perché facevamo viaggi Napoli-Sidone (Libano) e quindi non si verificava mai di dovere fare un QSO difficile, per il quale bisogna avere esperienza, scegliere orari e frequenze opportuni.

Trovare un imbarco, per fare il tirocinio, a qualsiasi condizione, non era molto facile e spesso occorreva avere la raccomandazione.

Anche per coloro che imbarcavano da titolari vi furono dei periodi di scarsità di lavoro. In tempo di crisi dei noli, quando molto naviglio era in disarmo, è ovvio che vi era minore necessità di personale, compreso i marconisti. Una crisi pressoché mondiale, si verificò nel 1958.

Altrettanta difficoltà si aveva anche per "staccare" il libretto di navigazione, che veniva convalidato al primo imbarco.

In genere, in aggiunta a quanto ho detto sopra, salvo casi particolari, era chiesto un periodo di tirocinio, al termine del quale, superati gli esami di "Gradimento all'imbarco" presso una delle società concessionarie, SIRM o Telemar (a seconda della gestione degli impianti di bordo), si poteva imbarcare da titolare. Non era necessario avere il "gradimento" per le navi non gestite da queste società. Io avevo entrambi i gradimenti, quindi potevo imbarcare indifferentemente con l'una o con l'altra.

Questi i mezzi a me conosciuti per diventare "marconisti".

In seguito alla discussione cui accennavo all'inizio, vorrei precisare appunto la differenza che correva tra il radiotelegrafista e il marconista: il primo era in possesso del titolo, *simplex est*, impiegandolo in svariati settori, mentre il secondo sfruttava il titolo esercitandolo **esclusivamente** sulle navi (o sugli aeromobili, con un particolare diverso "certificato").

L'importanza dell'ufficiale marconista era tale che la nave non poteva partire sen-

za di lui, mentre era permesso che partisse senza il comandante, il quale poteva essere sostituito da un ufficiale di coperta, purché munito di "patente".

Ho sempre ritenuto i radioamatori "fratelli minori" dei marconisti, perché consideravo coloro che esercitavano il mestiere per vivere e quindi erano forzatamente costretti ad usare la telegrafia per professione, un poco più in alto di coloro che invece la usavano soltanto per diletto.

Ora che anch'io sono diventato radioamatore e che ho cominciato a frequentare e a conoscere il mondo amatoriale, mi rendo conto di essermi sbagliato, specialmente per quanto riguarda la sperimentazione e la autocostruzione.

I radioamatori non conosceranno molte abbreviazioni del Codice Q, al pari dei marconisti, non avranno esperienza di collegamenti con le stazioni costiere, mancheranno delle minime cognizioni di radio-navigazione (tutte cose, purtroppo, ormai fuori uso), ma, per contro hanno, in genere, se non tutti, molti, un vasto bagaglio di conoscenze teorico-pratiche che li porta ad essere dei qualificati tecnici.

Un'altra discussione sorta in seno ad un gruppo radioamatoriale è la velocità di ricezione e di trasmissione. Si fa onore alla bravura di coloro che impiegano alte velocità, facendo il minimo degli errori, senza misconoscerli (tanto è vero che a questo proposito esistono gare internazionali).

Coloro che esercitano professionalmente (per lavoro) la radiotelegrafia devono necessariamente scrivere ciò che ricevono e questo non è materialmente fattibile a chi supera un certo numero di caratteri al minuto. Non serve sapere ricevere senza ricordare letteralmente e materialmente ciò che si è ricevuto: ricordare è possibile soltanto se si pongono sulla carta le parole o le sequenze di numeri ricevuti, altrimenti viene tutto dimenticato. A questo proposito mi vengono in mente i chilometrici telegrammi che le navi della Esso, appoggiandosi a IAR, periodicamente inviavano alla società, contenenti paghe, straordinari, ferie spettanti, di ogni membro dell'equipaggio, rimanenze del bunker e della cambusa, eccetera.

Perciò stiano bravi gli uni e calmi gli altri perché bisogna rendere il giusto merito ad entrambi, nel limite circoscritto alle loro rispettive funzioni e necessità.

Mi preme sottolineare le difficoltà con cui talvolta operavano i marconisti a bordo, gli scarsi mezzi che avevano, la poca potenza e la poca efficienza degli apparati in dotazione, la instabilità della nave, dovuta al rollio e al beccheggio. Altro che avere un rx/tx di buona marca, un lineare da 500 e più watt, antenne opportune e magari direzionali, e divertirsi con tutti questi moderni marchingegni, stando comodamente seduti su una confortevole e ferma poltrona.

Gli operatori di bordo sono stati dileggiati da coloro che non si rendono conto, non avendola mai esercitata, che cosa significa impiegare professionalmente la radiotelegrafia. È opportuno non tenere conto del loro giudizio, perché non sanno quello che dicono. Ho appreso che alcuni ex INORC hanno esultato di contentezza per essersi liberati della "vecchia zavorra", cioè dei vecchi marconisti, operanti in passato soprattutto per mestiere, oltre che per svago. Certo, è incredibile che persone accumulate da una stessa passione possano scagliarsi contro i loro simili, per futili e capricciosi motivi. Fortunatamente essi sono una esigua minoranza, per cui non bisogna prenderli in considerazione.

Il marconista non esiste più. Resta però il ricordo di ciò che egli è stato e di ciò che ha fatto, della sua utilità, delle vite umane che con la sua opera ha salvato, dell'assistenza medica che ha dato, tramite il CIRM, al personale di bordo che si ammalava o che si infortunava: sono meriti che vanno riconosciuti e di cui devono tenere conto i denigratori e che, non lo nascondo, lo faccio notare con una punta d'orgoglio.

Credo di avere illustrato e reso chiara la differenza tra professionisti e hobbyisti, tra velocisti e coloro che trasmettevano e ricevevano ad una velocità di "esercizio" adeguata alla necessità a cui erano incondizionatamente legati.

Questo è il mio pensiero. Troverò indubbiamente qualche oppositore, ma questo fa parte della incomprendenza che esiste, purtroppo, anche tra coloro che dovrebbero essere al di sopra di ogni puerile considerazione.

Cordiali 73 a tutti.



# VISITA A BORDO DI "NAVE LIBECCIO"

Antonio Pilichi ISNQG I- N#102

A seguito delle richieste di diversi soci, MARIDIPART ha acconsentito ad una visita a bordo di Nave Libeccio, nella giornata di domenica 29 maggio. Durante la visita è stata consegnata all' Ufficiale d'ispezione, il STV Sig. Esposito, una targa ricordo dell' INORC assieme ad una copia della Newsletter 2011. Alcuni momenti della visita sono stati "immortalati" con fotografie e, in particolare, i momenti della consegna della targa, sul ponte di volo, con alle spalle il tricolore, che sventola a poppa di tutte le unità Navali della MM.

Fu promesso al Sig. Esposito che avremmo fatto avere alla Nave un CD con le foto che lo ritraggono durante la nostra visita dove, dopo aver illustrato storia e caratteristiche tecnico-operative della nave, ci ha accompagnato in giro facendo da "Cicerone". Mi sono sentito in dovere di accompagnare il CD con una lettera per esprimere ancora i ringraziamenti di tutti noi e l'apprezzamento per il lavoro che i nostri "ragazzi" svolgono sul mare. Conscio delle difficoltà che avrebbe creato una mia richiesta di visita a bordo nave per questa "consegna" (ho lavorato anch'io per 20 anni in Arsenale e per tutta la mia vita lavorativa ho frequentato ambienti militari) ho chiesto ad Antonio ISNQG, che lavora all'interno della Base Navale, di provvedere in mia vece.

Giuliano I1SAF

Ciao a tutti.

Coloro che hanno visitato Nave Libeccio, durante il Meeting 2011, sono stati accolti dall'Ufficiale d'Ispezione dell'Unità Navale. Il Comandante, quel giorno, non era a bordo.

Ma il nostro Club, non poteva non ringraziarlo per avere acconsentito alla visita e averci accolto a bordo della sua Nave. Dovevamo ringraziarlo in qualche modo.

Giuliano mi ha chiesto se potevo farlo io e consegnare al Comandante una lettera ed un CD contenente le foto di quel giorno e portare i ringraziamenti del Presidente, del Segretario e di tutti noi.

Questo per praticità di movimento all'interno dell'ambiente Militare.

Io sono un dipendente Difesa e il mio



Il nostro Club in plancia comando.



**INCONTRO**  
Un'immagine del meeting annuale dell'Inorc, l'associazione che raggruppa gli ex radiotelegrafisti della Marina

## Marina, ex telegrafisti a raduno E il Crdd diventa una «stazione»

SI È SVOLTO nei giorni scorsi il meeting annuale dell'Inorc, Italian Naval Old Rhythmers Club, l'associazione che raggruppa gli ex radiotelegrafisti della Marina Militare e Mercantile e radioamatori che operano in telegrafia. I lavori del meeting si sono svolti presso il Crdd, Centro ricreativo dipendenti Difesa dove per l'occasione è stata allestita una stazione radio, operante con il nominativo I11CS. All'incontro hanno partecipato numerosi radioamatori da tutta l'Italia ed alcune rappresentanze estere, tra cui Belgio e Croazia. Durante l'incontro sono stati consegnati diversi riconoscimenti ai vincitori del contest I.n.o.r.c. 2010 e altri attestanti l'impegno profuso nella divulgazione della radiotelegrafia. L'assemblea è poi proseguita con due conferenze dal titolo "La Spezia, culla e artefice della radiotelegrafia italiana" e "La 500 Khz, una frequenza per la salvaguardia della vita umana in mare. Storia e futuro". Il meeting si è poi concluso il giorno seguente con la visita a Nave Libeccio, dove molti soci hanno avuto la possibilità di salire a bordo dell'unità navale ospiti dell'equipaggio che con professionalità e grande disponibilità hanno reso la visita di estremo interesse. Al termine, sul ponte di volo della nave, è stato consegnato un riconoscimento all'ufficiale di servizio, in ricordo dell'evento a nome di tutta l'associazione.



ISNQC Antonio con il Comandante di Nave Libeccio.

lavoro si svolge proprio dentro quella base. Per me è molto facile muovermi all'interno dell'ambiente. Avrei preferito che lo avesse fatto Giuliano ma si sarebbe dovuta muovere una piccola macchina burocratica per permettergli l'accesso alla Base e poi alla Nave.

Sono andato giovedì 23 giugno ma il Comandante era ad un briefing, quindi sono tornato il giorno seguente, venerdì 24.

Tralascio le classiche procedure per l'accesso a bordo... (che non risparmiano neppure noi) e mi accompagnano per la "Visita al Comandante".

L'Ufficiale di Ispezione è il mio accompagnatore... il Comandante è sempre IL COMANDANTE! Aspetto nel corridoio, davanti al camerino, poi l'Ufficiale di Ispezione mi accompagna da lui. Il Comandante è il C.F. (Capitano di Fregata... in pratica come un Tenente Colonnello dell'Esercito) Antonio Galiuto. Una persona solare che mi accoglie in un modo veramente squisito.

Gli spiego il motivo della visita. Si ricorda molto bene dei Radioamatori Telegrafisti che hanno visitato la Nave. Si scusa per non essere stato a bordo per quel giorno, spiegandomi i motivi dell'assenza. Parliamo di molte cose, del Club, della Tele-

grafia, della gioia che hanno avuto quelli di noi che hanno visitato la nave e lo ringrazio per le spiegazioni che hanno dato.

Mi viene in mente che forse gli sto rubando del tempo prezioso (la mattina ci sono le pratiche classiche che il Comandante deve sbrigare) e mi scuso, ma lui mi rassicura dicendo che la mia visita gli fa molto piacere. Gli consegno la lettera di ringraziamento dell' INORC ed un CD con le foto della visita.

Parliamo della Telegrafia, degli RT, delle Cerimonie per l'ultimo ammaina bandiera a cui abbiamo partecipato e di molte altre cose sui radioamatori, ma conoscenze comuni ci portano anche ad altri discorsi, prettamente del nostro ambiente. Di Ufficiali Ammiragli che entrambi abbiamo avuto il privilegio di avere per Comandanti... e l'emozione ci prende...

Gli chiedo se ci possiamo fare alcune foto da poter mandare a voi per farvi capire l'accoglienza verso il nostro Club. Con mia grande sorpresa ed emozione, mi viene regalato un cappellino della Nave, proprio per indossarlo nelle foto. Il Comandante mi dice che non posso non avere il cappellino dato che anche lui lo avrebbe indossato.

Beh, che dire, non ci sono parole per

farvi capire il clima di vera signorilità in cui mi trovavo. Ci siamo recati sul "Ponte di Volo" e le foto le vedete. Gli scatti sono stati realizzati da un Sottufficiale della Nave, anche lui di una gentilezza veramente unica.

Ci sarebbero molte altre cose da dire ma mi fermo qui. Ho rappresentato il Club ed è stato un onore. Io sono quasi tutti i giorni sulle nostre navi "grigie" ma questa, anche per me, è stata una giornata speciale.

Spero di averVi trasmesso qualche emozione.

*"ANCORA GRAZIE CARISSIMO COMANDANTE. VENTO IN POPPA PER IL NUOVO INCARICO. SPERO DI RIVEDERLA, MOLTO VOLENTIERI, MAGARI CON UNA BELLA GRECA..."*

*Traduzione per noi INORC: Il Comandante rimarrà a bordo ancora per un mese circa, poi passerà ad un altro incarico. Il migliore augurio per un navigante e per noi di Marina è "Vento in Poppa".*

*L'augurio della GRECA è di vederlo con i gradi da Ammiraglio che contengono un fregio dorato a forma di greca, appunto.*

Un caro 73 a tutti.

# IL MARTIN VIBROPLEX E NORCROSS una parentesi da ricordare

Fabio Bonucci, IK0IXI – KF1B · INORC # 462

Forse non tutti sanno che la U.E.M. – United Electrical Manufacturing Company di Horace G. Martin, progenitrice della Vibroplex Co., nel 1907 si trasferì a Norcross, Georgia.

Nei primi mesi di quell'anno Martin entrò in affari con Edward F. "Buck" Buchanan, un ex telegrafista che era diventato milionario a New York giocando in borsa. I due Georgiani si erano conosciuti ad Atlanta molti anni prima quando entrambi lavoravano come telegrafisti alla Western Union.

Grazie alla nuova e improvvisa fortuna, Buchanan aprì nella natia Georgia alcuni impianti industriali, tra i quali una fabbrica di mezzi agricoli e la prima fabbrica di autoveicoli del Sud. Divenuto un affermato industriale, egli si offrì a Martin di acquisire e spostare la U.E.M. da New York in Georgia.

Martin accettò di buon grado e in questo nuovo stabilimento, situato nelle vicinanze del deposito ferroviario di Norcross, egli iniziò la sua attività apportando alcune modifiche al suo Vibroplex. Fu in questo luogo che il Martin Vibroplex fu dotato di una base sottile e di una gamba di supporto pieghevole.

Qui Martin inventò anche un nuovo tasto, il **Double Lever**. Ma la U.E.M. chiuse improvvisamente i battenti dopo un solo anno, nell'agosto del 1908. Buck Buchanan fu infatti coinvolto in uno scandalo finanziario e dichiarò fallimento. Ma la storia del bug proseguirà nel 1909 ad Atlanta e poi, per quasi 70 anni, di nuovo a New York.

Per ricordare la "Norcross Era" della U.E.M., un gruppo di OM locali ha attivato in data 8 Ottobre 2011 lo special call **N4V** impiegando uno dei rarissimi "Norcross Keys" (circa una ventina al Mondo...) gentilmente messo a disposizione dal proprietario Fred Mass KT5X.

Il gruppo, capitanato da Brian N4TRB, era composto da Norman WA4ZXV, Dick K2UFT e altri amici. Per l'occasione gli OM americani hanno riservato il Norcross Welcome Center e dal momento che questa celebrazione era una prima assoluta, sono stati offerti spuntini, caffè e bevande fredde ai convenuti.

La manifestazione era aperta a chiunque e tutti sono stati invitati a portare i propri bug Vibroplex per mostrarli.


Il pranzo si è tenuto invece al Norcross Station Caffè, ovvero nella vecchia stazione ferroviaria di Norcross, oggi trasformata in ristorante, dove è stato richiesto per l'occasione di usare il vecchio ufficio del te-

**A NEW HOME WITH TRIPLED CAPACITY**  
Our plant has been moved to NORCROSS, GA., where we have erected an extensive Factory for the manufacture of Mechanical and Electrical Apparatus.  
For the convenience of our patrons in Greater New York and Vicinity, an office has been established at

**1 BROADWAY (Tel. 203 Rector) NEW YORK**

Where the Vibroplex, Hudson Word Register, Gem Outfits, Contact Springs, Speed Balls, Cords and other parts will be on sale.

**THE BEST THAT GENIUS AND TALENT CAN DEVISE.**

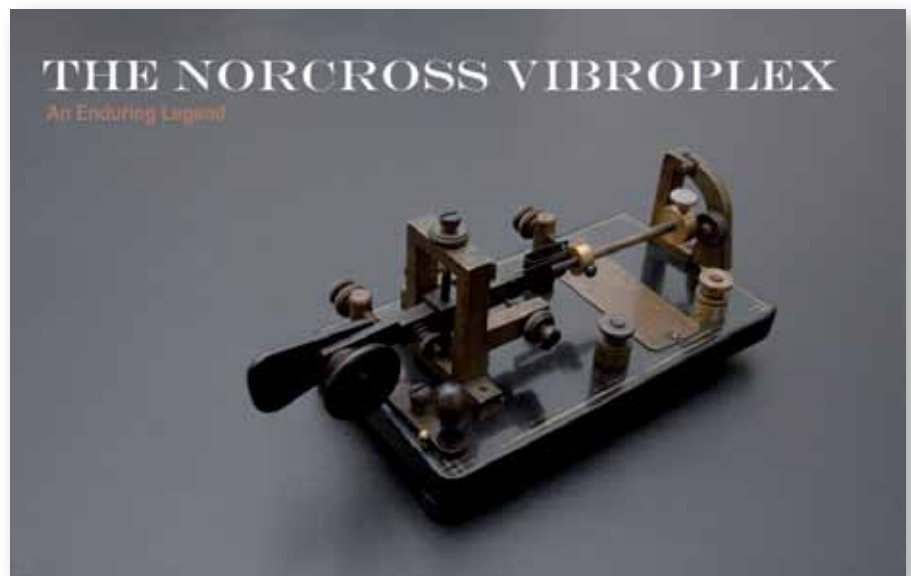
**MARTIN'S FAMOUS VIBROPLEX**  **THE PERFECT TRANSMITTER**

HOLDS ALL SPEED RECORDS AS WELL AS ALL LONG-DISTANCE SENDING RECORDS.

**Price \$7.50**

SEND FOR DESCRIPTIVE CIRCULARS.

**UNITED ELECTRICAL MANUFACTURING CO.  
NORCROSS, GEORGIA**



legrafista come "dining area". È proprio in questi luoghi, l'Historic Railroad Depot, che la U.E.M. si stabilì nel 1907. Un posto unico per ricordarla.

Il pomeriggio è trascorso condividendo storie sui Vibroplex e divertendosi a operare N4V con i vecchi bug. Una giornata davvero memorabile...

Ecco la QSL di N4V dove si vede lo splendido Martin Vibroplex "Made in Norcross" (1907-1908) usato per l'occasione.

Non essendo riuscito ad essere presente per ragioni di lavoro all'appuntamen-

to radio dell'8 Ottobre con N4V, ho contattato Brian N4TRB per riuscire in ogni caso ad avere almeno una QSL ricordo.

Pur essendo ben disposto ad inviarmi la bella QSL e altro materiale riguardante l'evento N4V, Brian mi faceva presente che a causa del suo lavoro si sarebbe trattenuto in Costa Rica per almeno un mese. Se però fossi stato ancora interessato a fare QSO, Brian mi ha comunicato che Dick Bentley - K2UFT era ancora il custode momentaneo del prezioso Norcross bug e che avrei potuto contattarlo per un appuntamento radio. Accidenti! Non potevo perdermi un



evento così interessante! Fare QSO con una stazione operante con quello storico tasto sarebbe stata un'occasione unica. Dick si è mostrato subito molto comprensivo e mi ha fissato uno sked per Domenica 23 Ottobre alle 17:00Z sui 18 MHz. Per l'occasione ho messo in radio il mio Martin Vibroplex Made in New York nel 1905.

Arrivata l'ora dello sked, dopo un'attesa di 10 minuti (che sono sembrati un'eternità) ho sentito chiaramente su 18.072 kHz la chiamata di Dick: "IK0IXI DE K2UFT PSE K" alla quale ho risposto con la mano tremolante per l'emozione "K2UFT DE IK0IXI GA DICK TKS FER CALL UR RST 559 559 PSE KN".

Un po' timoroso date le mie condizioni precarie di antenna (Windom accordata...), ho sentito con sorpresa "R R R IK0IXI DE K2UFT CIAO FABIO GA UR 519 519 FM NORCROSS/GA HW? KN". Sono saltato sulla sedia, emozionato.

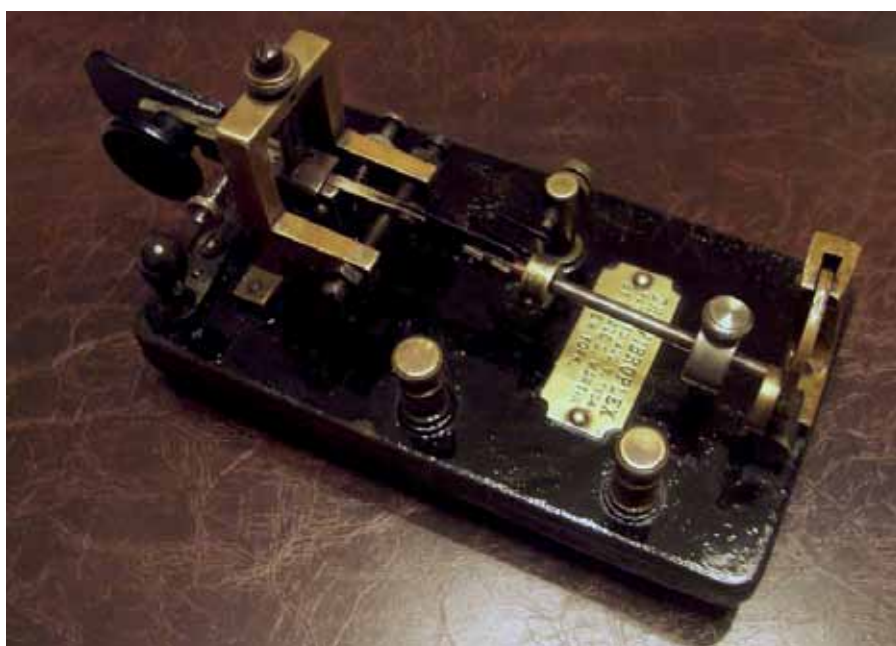
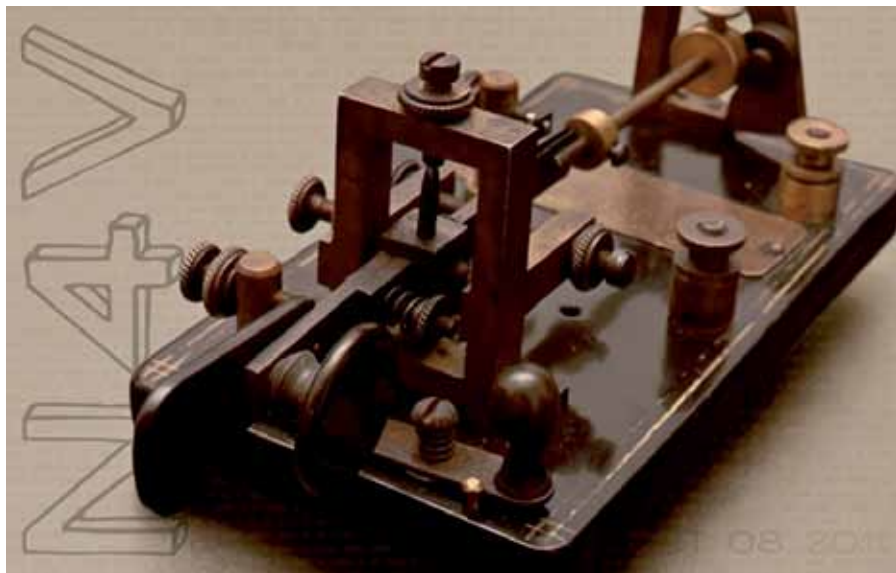
Devo confessare anche piuttosto commosso nel sentire la sua risposta, sapere che essa era originata da quel bug, abilmente operato da Dick. E che bug!!

Si trattava del mitico Norcross Vibroplex!! Ho continuato a rispondere ai vari QTC di Dick con il mio Martin del 1905, facendo dialogare con piacere i due vecchi bug americani.

Abbiamo terminato il QSO in 6-7 minuti ma avremmo voluto non finisse mai. Grande soddisfazione e piacevole commemorazione storica.

Aver fatto comunicare due tasti nati dallo stesso ingegno creativo di Horace Martin ma costruiti in luoghi molto distanti tra loro è stato emozionante.

Due splendidi testimoni, degni rappresentanti delle due prime fasi evolutive del bug di Martin, di due parentesi molto importanti della storia telegrafica americana.



# RADIO E MARCONISTI ITALIANI

## su navi mercantili (1900-1970)

RECENSIONE I4YTE

**In copertina:**

**Elio Frassi**, *marconista libero* sulla T/t *Massiminociro D. (IBGL)*, 1952.

1952-1970: *ufficiale RT* su 13 navi oceaniche, per un totale di 19 imbarchi.

1970-1994: *operatore/capoturno RT* di Roma/Radio (IAR).

**In quarta di copertina:**

Chi furono gli operatori RT della nostra marina commerciale prima che le radiocomunicazioni satellitari degli anni '70 avviassero il processo della loro abolizione? Da dove provenivano? Da chi, come e perché venivano prescelti per operare su mercantili oceanici attrezzati di radio da esperti tecnici eredi della storica Compagnia Marconi? Quali i loro compiti? E quali le loro apparecchiature?

Questi i maggiori interrogativi cui il volume cerca di rispondere con rigore storico per mezzo di materiale documentale e illustrativo inedito, e di testimonianze autentiche d'un superbo passato meritevole d'essere ricordato e raccontato.

# VIBROPLEX

## Storia, collezione e impiego dei famosi tasti telegrafici americani

RECENSIONE IKOIXI



Il tasto semiautomatico meccanico, il "Vibroplex" o il "BUG" come viene di solito identificato, è un oggetto nato negli States e vissuto in Nord America fino agli anni '50. Solo dopo la seconda guerra mondiale questo particolare tasto telegrafico venne conosciuto anche oltremare, soprattutto grazie ai radiotelegrafisti della marina mercantile che lo acquistarono in USA e lo fecero conoscere in tutto il Mondo.

Nel nostro Paese questo tasto fu utilizzato solo da alcune stazioni costiere o alcune militari: le sporadiche adozioni in campo professionale si devono a quei pochi radiotelegrafisti che ne fecero acquistare qualche esemplare alla propria amministrazione.

Il termine "adozione" è tra l'altro improprio; il bug non fu mai ufficialmente adottato e si dovrebbe parlare piuttosto di acquisto "fuori ordinanza".

In campo amatoriale il bug era ben visibile sulle riviste americane (QST soprattutto) ma la sua diffusione è stata limitatissima, sia per motivi commerciali che tecnici.

I bug infatti non erano importati in Italia e acquistarli in USA era piuttosto complicato e costoso.

Per trovare le corrette informazioni mi sono quindi rivolto ai collezionisti e storici americani, molti di loro radioamatori, che hanno fatto del bug quasi la loro ragione di vita. Ci tengo a precisare che io sono solo un appassionato e il libro è piuttosto un "dossier" sul bug, avente lo scopo di portare il lettore a farsi un'idea piuttosto completa sui tasti semiautomatici Vibroplex, dalle origini fino agli ultimi modelli ancora prodotti, con accenni alla loro collezione e al restauro casalingo.

Per quanto riguarda l'impiego di questi tasti, quello che è stato scritto in passato basta e avanza ancora oggi per farne un ottimo uso e nel libro viene descritto il metodo US Army.

Crede alla fine che questo libro sia un pratico "vademecum" per coloro che vogliono sapere tutto su un tasto telegrafico affascinante, unico come il bug."

# BIOGRAFIA DI UN RT DI LUNGO CORSO



di Rino Liguoro IZOSPE - IN # 587 (\*)

**Giovanni LIGUORO** nasce a Torre del Greco prov. di Napoli, consegue il Breve Internazionale di RT di Prima Classe nel 1953, all'età di 23 anni. Rappresenterà il primo di quattro fratelli, come vedremo più avanti, ad intraprendere questa interessante professione legata sia alla radio che al mare. Effettua il suo primo imbarco sulla s/s AFRICANA di bandiera panamense compiendo viaggi tra il nord Europa e l'India, rimane a bordo circa otto mesi.

Dopo quella prima esperienza di mare continua a navigare per circa 16 anni su navi battenti bandiere di varie nazionalità con viaggi in tutto il mondo:

- s/s MINTRIC/?-
- s/s MANDO/HPNB (naufregio alle Isole Scilly, il 23 febbraio 1955, effettua traffico di soccorso con Land's End Radio/GLD).
- s/s FLORITA/5MFQ.
- m/v CHRISTINA/?
- m/v MARIONGA MARIS/SVHE.
- m/v ASHMAH B./? (Bandiera Saudita, trasportava pellegrini alla Mecca).
- m/v HORIZON/? (Bananiera viaggi tra Cameroun e Sud Africa).

In seguito ai viaggi effettuati con quest'ultima nave diventa un assiduo frequentatore di Cape Town città in cui, in seguito a ragioni sentimentali e al fatto di essere sempre stato un grande appassionato del modo anglosassone ed un cultore della lingua inglese, deciderà di stabilirsi.

Durante tale periodo lavora per circa 2 anni a Capetown Radio/ZSC come radio operatore.

Ritorna di nuovo a bordo:

- m/v MARIA ANGELA MARTINOLI/? Su questa nave nel Marzo 1966 nel Mar della Cina riceve una chiamata di soccorso su 500khz dalla M/n greca CANOPUS in gravissime difficoltà a causa di una tempesta. Dopo tanto impegno e sacrificio nella gestione del traffico di soccorso riescono a salvare l'intero equipaggio, ventidue persone. Giovanni riceverà dall'allora Ministro delle P.P.TT e dal Direttore Generale della S.I.R.M. (Società Italiana Radio Marittima) un encomio di vivo riconoscimento per essersi prodigato, ininterrottamente per 23 ore, alla buona riuscita delle operazioni di soccorso con sacrificio e professionalità, portando a compimento un'opera altamente umanitaria.

- m/v MARE ARABICO/?
- m/v MARE DORICO/?
- m/v MARE AUSTRALE/?
- m/v MARE PLACIDO/?
- s/s MATEO/?

Dopo il periodo in Sud Africa Giovanni interrompe di nuovo la vita di mare ed effettua una nuova esperienza lavorativa a terra, per circa 4 anni lavora a Napoli presso l'AFSE (Allied Forces Southern Europe) in una sezione della NSA (Naval Support Activity) in qualità di contabile. Un ottimo impiego che garantiva oltre ad un buono stipendio anche una ampia gamma di agevolazioni.

Ma neanche questo basterà a trattenerlo con i piedi sulla terra ferma, la voglia di avventura e il non vedere mai confini ma solo orizzonti da raggiungere lo riporteranno di nuovo a bordo.

Smette di navigare quando, vincitore di concorso pubblico nelle Stazioni Radio Costiere, verrà destinato a Roma Radio/IAR. Un impiego questo che lo appagherà professionalmente a dimostrazione del suo attaccamento a questa affascinante professione. Durante i diversi anni di vita a Roma oltre alla abituale frequentazione dell'"American Club of Rome" di cui era membro, coltiverà con entusiasmo anche l'interesse per la pittura partecipando a mostre e frequentando gallerie d'arte. Passione quest'ultima che si affinerà iscrivendosi all'Accademia di Belle Arti di Frosinone, assieme al fratello Nando, portando a termine il biennio in pittura.

Dopo la pensione si è avvicinato al radiantismo con cs IK00ZL prediligendo principalmente i collegamenti dx in cw.

Come dicevamo altri tre fratelli di Giovanni: Francesco, Ferdinando e Vittorio hanno svolto lo stesso lavoro di RT sia a bordo che nelle stazioni radio costiere.

Gli episodi da raccontare sarebbero veramente innumerevoli, ma mi piace in particolare ricordare i collegamenti che i fratelli Liguoro effettuavano nei periodi in cui si trovavano a bordo contemporaneamente riuscendo spesso a sentirsi via radio, tramite qrx, dai diversi mari del Mondo.

Durante la fase trascorsa in mare Giovanni ha avuto la fortuna di incontrarsi all'estero con tutti i fratelli, in particolare con Vittorio in Giappone nella città di Yokohama per circa due settimane, con Francesco a Houston in Texas, ed infine con Ferdinando a Norfolk in Virginia.

Poi durante il 2001 a seguito di complicazioni di salute e di una vita vissuta molto intensamente il caro Giovanni ci ha lasciati privandoci per sempre della sua affascinante e cordiale compagnia.

Sono sicuro che a distanza di dieci anni dalla sua scomparsa il suo ricordo resta ancora molto vivo in tutti coloro che hanno avuto la fortuna di conoscerlo.

All the way.



## RICORDO DI GIOVANNI LIGUORO

Lino Pappalardo IZ0DDD IN #374

Durante la mia permanenza a Roma-radio/IAR, ho avuto il piacere di conoscere un collega che mi è rimasto nel cuore. Sono certo che Giovanni, così si chiamava, malgrado non sia più fra noi da qualche anno, è sempre vivo nei ricordi di quanti lo hanno conosciuto. Radiotelegrafista di famiglia, in quanto altri suoi fratelli erano RT, professionalmente molto preparato, con esperienze su molte navi battenti varie bandiere e una permanenza presso la stazione radio di Capetown/ZSC.

Lavorò anche presso la base della Nato di Bagnoli in una struttura chiamata NSA (Naval Support Activity) in qualità di contabile. La sua passione per il mare e la radio però lo condussero ancora in navigazione. Di temperamento cordiale, molto espansivo, non si faceva pregare quando c'era da raccontare qualche avventura tra le moltissime che aveva vissuto. Se dovessi definirlo con una sola espressione direi che Giovanni era "LO SPIRITO LIBERO" per antonomasia. Impossibile costringerlo a fare qualcosa che non fosse di suo gradimento.

(\*) Rino, figlio di Vittorio e nipote di Giovanni, ha anch'egli intrapreso la professione di RT di bordo. Con la definitiva dimissione della radiotelegrafia si è arruolato in Marina dove opera come specialista in telecomunicazioni.

# ADDIO "MANDO" \*



*Gemma tu fosti al mare  
Ed ora roccia incastonata  
Sei urna di memorie  
Che l'onda garrisce in gran pavese  
Di riflesso di stelle*

«Esistono i vivi, i morti e i marinai», dice Bacone. Oggi esisto io, redivivo dal naufragio della Mando.

Era il 21 gennaio del 1955. Provenivamo da Norfolk (Virginia) diretti a Hook of Holland con un carico di carbone.

A circa seicento miglia a sud-ovest di Land's End ci colse una tempesta forza 9/10. La direzione del vento era Est-Nord-Est, il che ostacolava il governo della nave mentre il Comandante doveva cambiare rotta per tenere il mare di proravia portandosi "alla cappa", cioè dando la velocità strettamente necessaria ad azionare il timone. In questa manovra di accostamento sopraggiunse una doppia onda, fenomeno raro ma possibile nel Nord Atlantico, oceano dominato da un sistema di venti particolari.

Avvenne un eccesso di rollio che ingavonò il carico, segnando inizio di catastrofe.

Ci tenemmo "alla cappa" per 36 ore nella speranza che la depressione venisse

colmata dalla vasta area di alta pressione posizionata a Capo Farewell, estrema punta meridionale della Groenlandia. Ciò avvenne e procedemmo, però il viaggio era segnato dall'incognita che si concretizzò nello strapiombo di una roccia contro cui, per la fittissima nebbia, la Mando sbattè di prua schiantandosi. Imbarcò acqua, si alzò di poppa e s'incastò sul fondale rimanendo a mezz'acqua come protuberanza dello strapiombo roccioso. Ancora oggi è così.

Erano le 20 e 48 G.M.T. (Tempo medio di Greenwich), notte fonda, specie nella zona del Nord Atlantico. Lo strapiombo si trova nel gruppo delle Isole Scilly, esattamente a St. Mary's Island, dove un cannone a salve ritmava il suo segnale acustico per avvertire i naviganti della prossimità della costa. Ovviamente avevamo il Radar e il Radiogoniometro, tuttavia ci fu un errore di calcolo riguardo alle correnti, che nel canale della Manica sono violente. Queste ci scarrocciarono determinando la disgrazia.

A bordo eravamo in 37. Dopo l' SOS captato da Land's End Radio/GLD, che dette l'allarme, alcuni di noi si calarono nelle scialuppe e i rimanenti, secondo gli ordini da terra, si raccolsero a poppa, da dove furono salvati. Mancarono tre uomini.

Fu commovente l'accoglienza degli isolani di St. Mary's. Ho evitato le descrizioni di panico. La temperatura dell'acqua era da congelamento e io mi ci trovai dentro per soccorrere una scialuppa sganciandone il bozzello di prora sbalzato in mare e lo credetti la mia bara, ma non era scritto e mi svegliai in ospedale.

Questa pagina fa parte della recente storia del mio periodo di navigatore e la sfoglio nella sua drammaticità ma anche

di Giovanni Liguoro



Giovanni Liguoro sulla SS. Christina.

nel suo insegnamento di vita fra Uomini di mare, temprati al dovere fino al sacrificio. Ricordo il lungo viaggio di una nave che, avendo il medico a bordo, percorse settecento miglia per soccorrere un Marinaio di un'altra nave, ferito alla testa.

Quanto ben diversamente si comporta l'uomo di città, che non aiuta un infortunato per non perdere tempo e non coinvolgersi in situazioni negative! Ma questo è l'uomo, io ho parlato del Marinaio secondo l'esistere etico di Bacone.

## (\* ) NAVE MANDO

Bandiera: **panamense**

Nominativo: **HPNB**

Tons.: **7176**

Lunghezza: **129 m**

Propulsione: **vapore**

**Nave cargo tipo liberty**

# FERNANDA ROCCA I2RLX · IN #420

Con grande tristezza Vi comunico che è serenamente mancata Fernanda I2RLX (anni 82). Già da qualche anno, causa malattia, aveva abbandonato il tasto, ma sicuramente ricorderete la Sua grande umanità e la Sua chiara e bella manipolazione.

Un altro tasto si è spento per sempre. Quella piccola grande donna che aveva riscattato con le Sue grandi doti la categoria delle YL nei confronti dei colleghi più numerosi ed increduli abili telegrafisti, se ne è andata in punta di piedi. Era ormai qualche anno che non trasmetteva più. Ricordo che mi confidò il Suo sgomento di fronte alla immane tragedia delle "Torri Gemelle", quell'infausto avvenimento la turbò moltissimo.

Donna forte e sensibile, si avvicinò alla radio, che inizialmente odiava, dopo la morte del marito Adalberto I2YIV a cui è intitolata la Nostra Sezione e già Presidente della stessa negli anni '70.

In questi anni in cui, per malattia, ha abbandonato la radio, tantissimi colleghi telegrafisti mi chiedevano di Lei e per tutti, anche se non la sentivano, era importante che stesse bene.

Conosciuta a livello internazionale anche per numerose "dx expedition" tra cui Togo, Guinea Bissau, Mauritania ed Afghanistan. Testimonianza di straordinaria passione per la radio e per la telegrafia.

di Antonio I2QIL · IN #472



# RICORDO DELL'AMICO ULRICO BRACCO IK1DQK

di Antonio i1ZB, Presidente I.N.O.R.C.

Avevo collegato Ulrico la prima volta negli anni 60. I nostri QTH sono abbastanza vicini, saltuari qso sui quaranta metri, lui aveva il call i1BLV. La sua manipolazione era splendida, professionale, a quei tempi usava un verticale.

Rispettando le regole e i tempi si avvicinò in un secondo tempo al semiautomatico, per passare al moderno keyer elettronico che manipolava con un *bencher*, naturalmente modificato, infatti non aveva le due palette, ma una palette sui punti e una pallina sulle linee.

La sistemazione della stazione OM in casa è stata problematica per questioni di spazio ma riuscì a sistemarla nel sottotetto, affrontando non pochi problemi. Antenne da usare e da costruire, questi gli argomenti che ci interessavano.

Gli impegni lavorativi erano lasciati nel giusto angolo, l'età ci portava a conversare su altri argomenti di vita, per molto tempo non l'ho collegato più, se ben ricordo aveva cambiato casa. Fine anni settanta, naturalmente su i 40 m, mi chiama un OM italiano che non avevo mai ascoltato con il nominativo IK1DQK.

Rispondo e scopro con grande piacere che Ulrico era tornato a far radio. Durante il suo silenzio il Ministero P.T. gli aveva annullato la vecchia concessione col call i1BLV assegnandogli il nuovo nominativo. Come succede nel nostro ambiente. ecco che appare un amico comune, era i1ZRV Enrico Paul Pallavicino, di Alassio.

Il QTH di i1ZRV è a metà strada, sia dal mio qth a levante, che da quello di Ulrico, a ponente. Vista l'equa distanza decidiamo per un qso de visu ad Alassio. Siamo negli anni settanta, Ulrico aveva smesso di navigare, passando all'insegnamento presso un istituto tecnico di Imperia, dove rimarrà fino alla pensione.

La mia attività sulle qrg amatoriali era abbastanza sistematica, ma non sentivo più l'amico di Diano Castello. Chiesi lumi al comune amico i1ZRV, il quale mi assicurò che a quel tempo, per motivi diversi, Ulrico non faceva radio. Si tornò ai vecchi tempi, qso radio, qso de visu, dove traspariva tanta nostalgia verso il mondo della radio marittima.

Ci incontrammo in quel di Genova, mi venne a trovare a ICB, e anche quella volta con grande sorpresa per tutti Ulrico, ritrovò due compagni di scuola, conosciuti presso la mitica scuola Professionale Righi, diretta dal Prof. Viola. Dal 1992 in avanti ci siamo



incontrati infinite volte, erano i tempi che l'INORC organizzava i suoi meeting a Loano, Imperia, Pietra Ligure. In quelle occasioni riusciva a mettere assieme una schiera di ex radiotelegrafisti di bordo, quella era una buona occasione per invitarci a casa sua, dove la Signora Marinella ci ospitava con simpatia, preparando ottimi piatti liguri, perdonandoci il nostro intercalare centrato esclusivamente sulla radio.

Abbiamo condiviso speranze, per un mondo radio migliore, specie per tutto quello che si riferiva alla salvaguardia della vita umana in mare. Il mondo va avanti con nuovi strumenti a cui noi abbiamo ceduto volentieri il passo, sperando che le nuove tecniche risolvessero in modo migliore certi eventi, ma non è stato così.

Mi è caro ricordare tutti i radiotelegrafisti che hanno dato la loro vita per gli altri. Nel mio fantasticare vedo che Ulrico ha già incontrato Gino i8FXT, e altri amici che come loro sono andati avanti, tutti uniti alla professionalità che abbiamo speso a favore del prossimo. Ciao UL, unitamente a tanti amici, ti ricorderemo sempre per il grande amico che sei stato.

*Ulrico nasce il 16.03.1938.*

Dopo l'"Avviamento" frequenta la Scuola per Radiotelegrafisti di Genova e successivamente imbarca come Ufficiale RT sulle navi di linea che percorrevano le vecchie rotte tra Europa e Stati Uniti.

Sbarcato dalle navi di linea con un notevole bagaglio professionale sia come operatore che come tecnico, Ulrico inizia la sua attività di Operatore Radiotelegrafista a bordo di navi da carico appartenenti a diverse Compagnie di Navigazione.

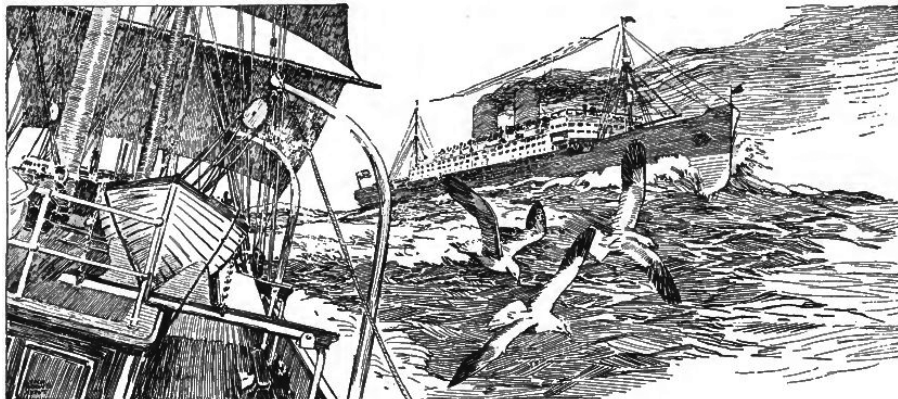
Dopo 10 anni di navigazione ottiene un posto di lavoro a terra come insegnante di Elettrotecnica presso la Scuola Professionale della sua provincia e, contemporaneamente, insegna radiotelegrafia e radiocomunicazioni presso l'Istituto Tecnico Nautico di IMPERIA fino al raggiungimento dell'età della pensione.

Dopo la sua vita in mare Ulrico inizia anche a svolgere la sua attività radiantistica promuovendo l'uso della radiotelegrafia tra i suoi amici radioamatori, soprattutto tra quelli più giovani invitandoli ad usare tutti i tipi di tasti dal verticale al semiautomatico, dal tasto elettronico al sidesweeper.

Ci ha lasciati nel 2011.

# 1904-1925: nascita e sviluppo della rete radiotelegrafica della United Fruit Co.

di Fabio Bonucci, IKØIXI · INORC # 462



Pertanto i ritardi per i suoi messaggi, o l'incapacità di inviarli, avevano conseguenze economiche molto gravi.

Verso la fine dell'800 la Società aveva già impiantato proprie linee telegrafiche e telefoniche tra le sue piantagioni di banane e la sede di divisione nei singoli Paesi dell'America Centrale. Nel 1903 Mr. Mack Musgrave, che era stato il responsabile dei servizi telegrafici e telefonici in Costa Rica, fu incaricato di compiere un viaggio via terra tra Port Limon e Bocas del Toro e riferire sulla praticabilità di costruire una linea telegrafica e telefonica tra la sede della Costa

La storia di quello che la United Fruit Company fece per lo sviluppo del suo sistema di radio comunicazione rappresenta una pietra miliare nella storia della radiotelegrafia. Questa società americana, fondata nel 1899 a Boston, fu probabilmente la più grande del settore agro alimentare, come pure una delle più grandi imprese navali a vapore del mondo. Il suo business principale era il commercio di banane, ma importava anche zucchero e altri prodotti tropicali dal Centro America, Cuba, Jamaica e Colombia. La United Fruit aveva basi logistiche nei principali porti americani dove le merci arrivavano e venivano smistate verso le destinazioni finali per la commercializzazione.

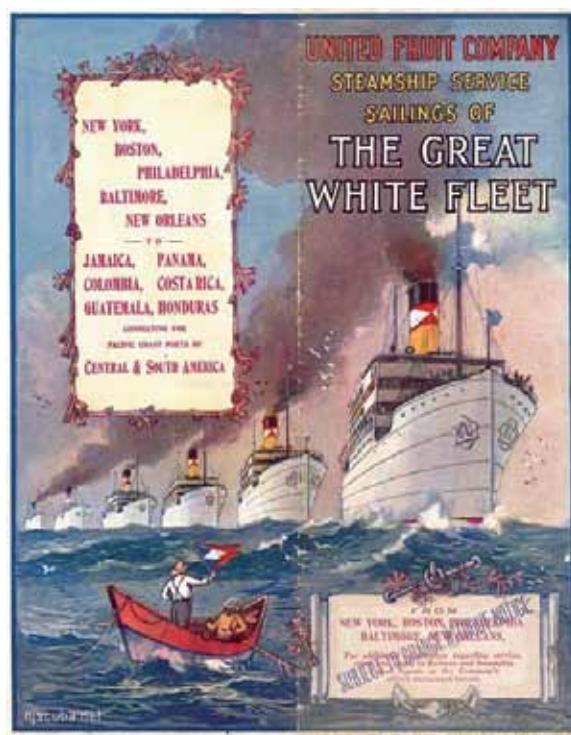
Oltre alle operazioni commerciali in campo agroalimentare, la United Fruit possedeva anche la *Great White Fleet*, una compagnia di navigazione passeggeri con linee fisse e crociere di lusso per le stesse destinazioni tropicali della casa madre.

Dopo un iniziale lavoro di importing, la compagnia acquistò piantagioni proprie e il bisogno di comunicare con esse divenne fondamentale. Agli inizi del XX° secolo essa compì uno sforzo economico senza pari nel creare un sistema privato di radiocomunicazioni.

All'epoca l'intera costa orientale del centro America e la costa settentrionale della Colombia erano infatti privi di qualsiasi mezzo di comunicazione diretto con gli Stati Uniti, con la sola eccezione di un cavo telegrafico a Colon, Panama. Il percorso che i messaggi provenienti dagli Stati Uniti e diretti nel centro America dovevano fino a quel momento seguire era alquanto imperativo; via cavo attraverso Galveston, Texas fino in Messico e poi giù, per la costa occidentale del centro America a San Juan del Sur, Nicaragua e da lì fino al punto di destinazione. Queste linee di terra attraversavano paludi, giungle ed erano esposte alle avverse



La base United Fruit a New York.



condizioni atmosferiche che spesso si verificavano in queste zone tropicali, con piogge torrenziali e conseguenti inondazioni. Condizioni quasi impossibili per mantenere un costante e affidabile servizio telegrafico.

I messaggi erano spesso oggetto di ritardi di ore e a volte giorni. Per trattare un prodotto così deperibile come le banane e dirigere il movimento di un gran numero di navi a vapore nei porti tropicali, dai cui la United Fruit Company era da sempre dipendente, occorreva un veloce e affidabile servizio telegrafico. Non solo tra i suoi uffici negli Stati Uniti e America Centrale, ma anche tra le sue varie piantagioni di banane e il quartier generale della divisione tropicale.



Rica Division (Port Limon) e il quartier generale della divisione di Panama (Bocas del Toro), una distanza di circa 150 miglia via terra e di circa 75 miglia via mare.

Fino a quel momento l'unico mezzo di "veloce" comunicazione con Bocas del Toro era via canoa(!) da Port Limon. I messaggi dagli uffici negli Stati Uniti per Bocas del Toro venivano telegrafati a Galveston, Texas e poi cablati a San Juan del Sur, Nicaragua. Da qui i telegrammi venivano inoltrati al confine con il Costa Rica via linee di terra per la trasmissione all'ufficio della società a Port Limon.

Questi messaggi erano poi affidati ai nativi che proseguivano il viaggio in canoa e in mare aperto tra Port Limon e Bocas del Toro in 30-60 ore, a seconda delle condizioni atmosferiche. Questo servizio via canoa, anche se serviva allo scopo, era lento, costoso e insoddisfacente.

In molti casi i messaggi destinati al Direttore di Bocas del Toro riguardante i tempi previsti di arrivo di una nave o il ritardo dei piroscafi in rotta verso quel porto, venivano ricevuti dopo che le banane erano state già raccolte oppure dopo l'arrivo della nave a vapore a cui il messaggio si riferiva. Di conseguenza, interi treni carichi di banane, tagliate e trasportate presso la costa presupponendo che un battello a vapore sarebbe arrivato entro le dodici ore, dovevano necessariamente essere lasciate nei depositi costieri dove si deterioravano in breve tempo. O ancora, poteva accadere che un piroscafo arrivasse senza che il Direttore avesse ricevuto nessun messaggio, quindi si rendeva necessario ormeggiarlo in porto fino a quando le banane non venivano raccolte, trasportate sulla costa e imbarcate.

Questi stessi inconvenienti accadevano in misura maggiore o minore anche in altri punti della divisione tropicale della United Fruit. L'istituzione di un mezzo di comunicazione veloce con le divisioni tropicali della Società, in particolare con la rapida crescente Panama Division, era quindi di massima importanza e la United Fruit era



disposta a sobbarcarsi tutte le spese necessarie per porre rimedio ai ritardi che tanto gravemente colpivano la sua attività principale delle banane.

Dopo aver fatto il viaggio via terra da Port Limon a Bocas del Toro, il signor Musgrave riportò che a causa dei numerosi fiumi e paludi da attraversare, in generale per il carattere orografico del Paese, a suo giudizio i fili telegrafici o linee telefoniche potevano essere costruite solo con grande difficoltà e che a causa di inondazioni e temporali, il servizio sarebbe stato soggetto a frequenti interruzioni.

Quindi egli propose la creazione di due stazioni radio in Port Limon e Bocas del Toro, proposta che fu subito accettata con il conferimento nel 1904 dell'incarico allo stesso Musgrave per l'acquisto delle attrezzature necessarie. Questo accadde poco dopo che l'International Yacht Race fuori Sandy Hook, tra il Reliance e la III Shamrock, era stata con successo assistita via radio dalla American De Forest Wireless Company, in seguito conosciuta come la Wireless Telegraph. Mr. Musgrave acquistò da questa società le apparecchiature per le stazioni di Port Limon e Bocas del Toro.

L'apparecchio acquistato per quest'ultima stazione era proprio il set usato nell'assistere la International Yacht Race. Il servizio radio tra Port Limon e Bocas del Toro fu inaugurato all'inizio del 1905 e fu il primo ad essere istituito in Centro e Sud America. Non essendoci altri mezzi di comunicazione telegrafica con Bocas del Toro, la stazione gestiva non solo tutto il traffico telegrafico commerciale della United Fruit Company ma anche quello del pubblico in generale. Questo fino al 1921, quando la stazione fu spostata a Almirante, Panama a pochi chilometri di distanza dalla nuova sede di Divisione. La prima stazione di Bocas del Toro consisteva in una torre di 200 metri autoportante in acciaio e un'antenna a ombrello.

La stazione di Porta Limon comprendeva invece due torri da 200 metri autoportanti in acciaio e un'antenna a L invertita. Nel 1912 l'originale apparato di trasmissione fu sostituito da un Fessenden da 5 kW a scintilla. Gli apparecchi riceventi in entrambe le stazioni furono modificati di volta in volta allo stato dell'arte. I ricevitori originali erano De Forest.

Il funzionamento di queste due stazioni convinse i direttori della United Fruit Company che, indipendentemente dalle imperfezioni di molti apparati radio e nonostante le forti statiche che rendevano l'operare stazioni radio ai tropici estremamente difficili, le radiocomunicazioni sarebbero state estremamente rapide nella gestione di un prodotto altamente deperibile come la banana. Queste due stazioni, pur rappresentando il meglio in apparecchiature radio in quel momento, erano lungi dall'essere perfette.

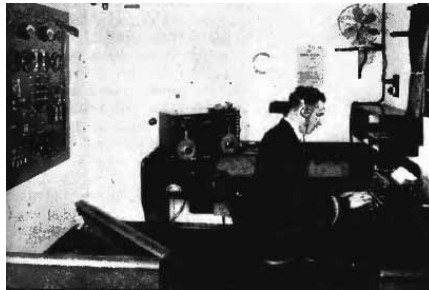
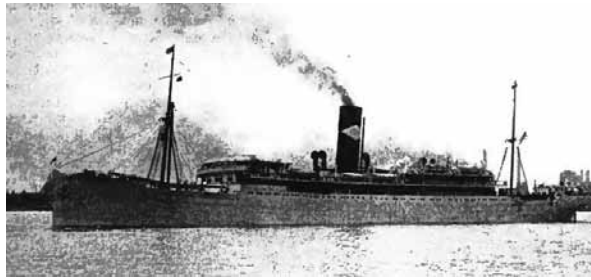
Le statiche, sempre molto più severe nei tropici che altrove nel mondo, causavano fastidi indicibili e spesso strazianti ritardi nelle comunicazioni telegrafiche. Tuttavia, gli amministratori della United Fruit non persero la fiducia nella applicazioni commerciali di questa nuova scienza e un anno dopo, nel 1906, autorizzarono la costruzione delle radio stazioni di Bluefields e di Rama in Nicaragua, nessuna delle quali aveva un servizio telegrafico affidabile per servire gli scopi della Società.

Queste due stazioni furono erette e messe in funzione nello stesso anno e gestivano non solo tutte le attività di telegrafiche della Società ma anche circa il 90% di quelle pubbliche. Fino al 1907 tutte le comunicazioni radio della United Fruit Company fu limitato a queste quattro stazioni originali a Port Limon, Bocas del Toro, Bluefields e Rama. Tuttavia, come risultato delle esperienze con queste 4 stazioni e per la necessità di più rapide e migliori



comunicazioni tra gli Stati Uniti e la costa orientale dell'America centrale, Mr. Andrew W. Preston, Presidente e il signor Minor C. Keith, Vice Presidente della United Fruit, decisero che non solo gli interessi della Società ma anche quelli degli Stati Uniti richiedevano di stabilire una migliore comunicazione e che la radio sarebbe stato il mezzo migliore a questo scopo. La loro ambizione consisteva nel mettere in contatto radio tutte le Repubbliche del Centro America e la Colombia con gli Stati Uniti, sia direttamente o tramite relè, in modo da avere comunicazioni ogni ora. L'azienda aveva ben compreso che la comunicazione radio non era soltanto un utile complemento alle proprie divisioni tropicali, ma lo era anche per il suo servizio navale. Il consiglio di Amministrazione pertanto autorizzò l'installazione di stazioni radio anche sulle navi a vapore della *Great White Fleet*, la flotta di bianche navi a vapore di proprietà della stessa United Fruit Co. La *Great White Fleet* era una vasta e fiorente compagnia di navigazione dotata di moderne navi a vapore che svolgevano regolare servizio passeggeri e crocieristico dai porti americani dell'Atlantico e Golfo del Messico al Mar dei Caraibi, in Centro America, Sud America e U.S. West Coast (via Panama). Avere un servizio radio a bordo di questa flotta rivestiva quindi un'enorme importanza.

Fu previsto che negli Stati Uniti il terminal di questo network radiotelegrafico sarebbe stato New Orleans e che una stazione relè fosse stabilita su Swan Island, Caraibi. Di conseguenza, nel 1907 la United Fruit acquistò dalla Wireless United Telegraph Company una stazione radio a New Orleans ed una a Burrwood, Louisiana sul delta del fiume Mississippi, circa 90 miglia a sud di New Orleans. Quest'ultima fu utilizzata principalmente per comunicare con le navi in mare, lasciando la stazione di New Orleans libera per il traffico a lunga distanza. Nel 1907 il Sig. Musgrave tornò a New York e si mise in contatto con Mr. Harry Shoemaker allora ingegnere capo della International Telegraph Construction Company e acquistò da questi una trasmittente da 10 kW a scintilla per l'installazione a Swan Island. Solo alcune stazioni erano dotate all'epoca con appa-



rati di trasmissione con potenza maggiore di 5 KW e la progettazione e produzione del trasmettitore da 10 kW fu quindi un'impresa particolare. Due torri da 200 piedi autoportanti in acciaio furono acquistate per Swan Island e per New Orleans. Swan Island, che era stata scelta come il punto di relè, è un'isola avente circa un miglio di larghezza e due miglia di lunghezza posta nel Mar dei Caraibi, circa 900 miglia a sud di New Orleans e 90 miglia a nord-ovest dell'Honduras. Si tratta di uno dei più bei angoli nel Mar dei Caraibi e che gode anche di ottima temperatura tutto l'anno. Non vi era nessuno porto e la nave media non poteva avvicinarsi a meno di mezzo miglio dalla spiaggia, mentre le navi più grandi dovevano rimanere a quasi un miglio di distanza per non arenarsi.

Nei giorni della dominazione spagnola, Swan Island era il quartier generale di un gruppo di bucanieri che imperveravano sulla costa est del Centro America e ci sono ancora testimonianze della loro occupazione. Al momento dell'installazione della stazione radio della United Fruit i suoi abitanti erano solo un certo Capitano Adams e alcuni operai delle Gran Cayman, che imbarcavano fosfato e noci di cocco per la Swan Island Commercial Company, la società americana proprietaria dell'isola. Le navi fermavano a Swan Island solo a intervalli irregolari, circa due volte l'anno, e tutto doveva essere trasportato in barche a remi in mare aperto tra le navi e la spiaggia. La costruzione della stazione radio presentò quindi molte difficoltà, soprattutto nel trasporto della torre d'acciaio, dei serbatoi di stoccaggio del petrolio e dei pesanti generatori. L'installazione dell'impianto durò circa otto mesi e fu messo in funzione solo alla fine del 1907.

Si riscontrò che mentre sotto favorevoli condizioni atmosferiche la stazione di Swan Island era in grado di comunicare sia con New Orleans che con Port Limon, in certe stagioni dell'anno, durante il periodo

della statica (che prevale nove mesi dell'anno e che nei tropici è particolarmente forte sulle grandi lunghezze d'onda) l'apparato a scintilla da 10 kW era insufficiente a mantenere la comunicazione con New Orleans. La stazione di Swan Island, tuttavia, era valida e dimostrò il suo valore in

molte occasioni. Mentre l'ambizione della Società per una comunicazione affidabile e senza interruzioni tra gli Stati Uniti e America Centrale non era ancora stata realizzata, i test condotti dal professor Reginald Fessenden tra A. Brant Rock, Massachusetts, e Machrihanish, Scozia, con la sua 500 Hz a scintilla rotante davano un certo incoraggiamento. La nota a 500 Hz dei trasmettitori Fessenden era infatti meglio comprensibile attraverso la statica, molto di più rispetto alla nota 60 Hz degli apparecchi installati nelle stazioni della United Fruit.

I segnali ricevuti a Brant Rock erano di una qualità e tonalità così forte che fu evidente alla Società che un deciso miglioramento poteva essere fatto nel loro servizio radio con l'installazione di apparecchi di questo tipo. Di conseguenza, il signor Musgrave alla fine del 1907 ancora una volta visitò gli Stati Uniti e si mise in contatto con George Schley Davis, che era allora dirigente della stazione radio della Marina a Brooklyn Yard. Mr. Davis. Nella sua qualità di istruttore della Scuola Radio Navale e come direttore della Stazione Radio Navy Yard, era stato supervisore ai test su tutti i vari tipi di apparecchi radio presentati al Ministero della Marina. Mr. Musgrave spiegò a Mr. Davis i problemi di comunicazione della United Fruit Company e chiese un suo consiglio. I test degli apparecchi Fessenden erano avvenuti proprio sotto l'osservazione di Mr. Davis e questi consigliò alla United Fruit di adottare questo sistema.

Come risultato, il signor Musgrave si mise in contatto con il professor Fessenden e insieme a lui venne tracciato un esauriente piano per l'installazione delle sue ultime invenzioni nelle stazioni della United Fruit Company. Fu anche deciso di erigere una stazione a Cape San Antonio, Cuba. Di conseguenza la United Fruit ordinò al professor Fessenden 2 trasmettitori da 25 kW a nota 500 Hz, uno per essere installato a New Orleans e l'altro a Cape San Antonio, Cuba, che avrebbero permesso alla Società un collegamento stabile tra New Orleans e Swan Island. Se questi due set avessero avuto successo, apparati simili sarebbero stati installati a Port Limon, Costa Rica, Santa Marta, Colombia, e Colon, Panama. La società ordinò anche per ciascuna delle navi della *Great White Fleet* la trasmittente Fessenden da 2 kW nota 500 Hz, l'ultimo grido nei trasmettitori radio. La United Fruit fu la



prima a metterle in operazione commerciale a bordo e ben presto divennero note in tutto il mondo, non solo per i toni alti della loro scintille ma anche per le distanze a cui venivano ascoltate.

Segnali dalle navi della GWF furono ascoltati sia a Port Said, Egitto che dalle navi nei pressi delle Isole Hawaii, un risultato notevole. Le prestazioni di questi set ebbero una marcata influenza sugli impianti di nave e presto altre società iniziarono l'installazione di stazioni con caratteristiche simili. Mentre la costruzione di una stazione radio in un posto così isolato come Swan Island era molto difficile, lo era infinitamente di più a Cape San Antonio, situata all'estremità occidentale di Cuba. L'unico sito disponibile per la stazione radio era a quindici miglia dalla più vicina abitazione e a 50 miglia dalla più vicina ferrovia. Il Capo era infestato da zanzare, pulci penetranti e quasi tutti gli altri parassiti conosciuti. I materiali da costruzione erano del tutto carenti. Anche la roccia per il calcestruzzo doveva essere tra-

sportata sul posto e poi spaccata a mano; la sabbia del mare doveva essere scavata dalla spiaggia e il sale lavato fuori di prima che essa potesse essere utilizzata. La stazione di Cape San Antonio fu pianificata per una sola torre di 250 metri di altezza con un'antenna ad ombrello. Tutti gli apparati radio, torre di acciaio, cherosene, olio motore e i materiali da costruzione (ad eccezione di sabbia e roccia) furono caricati su una nave a vapore a Baltimora e spediti a L'Avana, dove furono trasferiti su una goletta e trasportati alla loro destinazione finale. Cape San Antonio somigliava a Swan Island per una sola cosa; non aveva nessun approdo e tutto deve essere scaricato sulla spiaggia tramite barche a remi. Le apparecchiature e i materiali furono spediti alla fine del 1908 e la stazione fu eretta durante l'estate del 1909. Il nuovo apparato Fessenden era nel frattempo stato installato a New Orleans e la comunicazione tra Cape San Antonio e New Orleans fu stabilita nel corso della stessa estate. Ma anche con un trasmettitore da 25 kW a nota 500 Hz la comunicazione tra New Orleans e Capo San Antonio, a distanza di sole 600 miglia, soffriva di gravi disturbi di statica anche se, forse sei mesi dell'anno, un buon servizio poteva essere mantenuto durante la notte o al mattino presto. La United Fruit, anche con la nuove stazioni di Cape San Antonio e New Orleans, non aveva ancora ottenuto una comunicazione stabile tra gli Stati Uniti e l'America Centrale. Fu durante questo periodo che la Società concepì l'idea di una connessione in parte cavo e parte radio tra gli Stati Uniti e America Centrale, almeno fino a che non fossero state disponibili nuove e migliori soluzioni. Gli orari delle loro navi a vapore, dotate di trasmettitori Fessenden da 2 kW furono disposti in modo tale che una di queste era in porto di Colon, Panama sei giorni su sette, ogni settimana. Queste navi, mentre si trovavano al dock a Colon, era in grado di comunicare con Port Limon e così nacque la route telegrafica verso l'America Centrale nota come "Via Radio Colon". I messaggi su questo percorso erano inviati via cavo direttamente da New York a Colon, dove venivano consegnati all'ufficio della United Fruit Company e da questo alla loro nave in porto per la trasmissione in Costa Rica, Nicaragua e per Bocas del Toro tramite la stazione radio di Port Limon. Il servizio su questo percorso iniziò nel 1909 e ridotto man mano con l'aumento dell'efficienza della comunicazione via radio tra questi paesi. Questo servizio di Colon tramite la United Fruit proseguì senza interruzioni fino alla approvazione della legge che vietò l'uso di trasmettitori radio su navi in porto a Colon. Da quel momento i messaggi furono gestiti attraverso la Stazione Radio del governo degli Stati Uniti a Cristobal e da lì verso Port Limon. In relazione all'itinerario "Via Radio Colon" è interessante notare che durante la Rivoluzione nicaraguense contro

il presidente Zelaya (1909) la comunicazione via cavo tra gli Stati Uniti e Nicaragua fu interrotta a San Juan del Sur, Nicaragua. Fu solo grazie ai mezzi radio della Società, attraverso le sue navi a Colon, che la comunicazione telegrafica riprese il suo regolare svolgimento. Questo accadde prima della legge che vietò l'uso del Morse americano e che costrinse a prendere operatori dal telegrafo terrestre e trasferirli a bordo delle navi, senza una formazione specifica. Operare mentre si era ormeggiati al molo di Colon era un po' scomodo, il rumore degli argani dal ponte e la statica rendeva il lavoro di questi operatori estremamente difficile. Tuttavia, durante il periodo della rivoluzione nicaraguense e per un tempo considerevole dopo, il Colon - Port Limon via radio era uno dei più veloci e precisi circuiti telegrafici nel mondo. E' stato durante questo periodo che la Società istituì un requisito standard del proprio servizio; tutti gli operatori che ricevevano i messaggi dovevano direttamente scriverli a macchina. Sebbene usata negli uffici telegrafici ormai da lungo tempo, la macchina per scrivere non era fino a questo momento stata considerata essenziale come risparmio di tempo. Per quanto si sa, questo è il primo esempio di adozione di macchine da scrivere di serie per una nave o stazione radio a terra e la United Fruit Company fu la prima a rendere obbligatorio l'uso della macchina da scrivere da parte degli operatori radio. Durante la stagione degli uragani del 1909, la stazione di Cape San Antonio fu parzialmente distrutta. Fu ricostruita ma ancora una volta fu seriamente danneggiata da un uragano l'anno successivo. Fu ancora ricostruita, ma nel mese di agosto del 1915 un uragano insolitamente severo spazzò l'estremità occidentale di Cuba, demolendo completamente la stazione. All'inizio del 1909 divenne evidente ai funzionari della United Fruit che la comunicazione radio fosse di vitale importanza e che il loro programma di espansione degli impianti aveva assunto proporzioni tali da richiedere una gestione a se stante. Mr. Musgrave quindi invitò il Sig. George S. Davis di aderire alla Società come suo assistente. Mr. Davis entrò alla United Fruit nel settembre 1909. Il suo primo lavoro fu proprio quello di organizzare il reparto radio come distinto e separato dal reparto elettrico e di ricostruire la stazione di Cape San Antonio. Poi si impegnò per completare l'installazione delle radio Fessenden su tutte le navi della Società. Nell'ultima parte del 1911, il signor Musgrave rassegnò le dimissioni dalla Società e andò in Alaska, ritornando circa due anni più tardi a Seattle, dove morì. Alla sua tenacia di fronte agli scoraggiamenti e alle difficoltà incontrate, è dovuto in gran parte quello che fu il più importante collegamento commerciale tra gli Stati Uniti e l'America Centrale. Al momento delle dimissioni del Sig. Musgrave, il signor Davis

fu nominato Soprintendente generale del Dipartimento Radio il cui quartier generale venne spostato da New Orleans a New York. La United Fruit era stata costretta a pagare prezzi elevati per le sue attrezzature radio e la sua attività era cresciuta al punto che le attrezzature di laboratorio erano diventate essenziali per lo sviluppo delle idee del proprio personale in modo che potesse avere il controllo della progettazione di apparati radio particolarmente adatti a resistere alle condizioni tropicali.

Nel 1911 alcune parti delle stazioni di New Orleans e di Cape San Antonio erano diventate più o meno obsolete e si decise di selezionare una nuova e permanente sede a New Orleans, dove una stazione più moderna e potente poteva essere eretta. Bisognava poi ricostruire e ri-equipaggiare Swan Island e istituire una nuova e potente stazione a Santa Marta, in Colombia. Di conseguenza fu stipulato un contratto con la Marconi Wireless Company of America per fornire per ognuna di queste stazioni un trasmettitore da 50 kW con nota a 500 Hz. A New Orleans il sito selezionato occupava venti acri di terreno sul quale furono erette quattro torri in acciaio da 320 metri di altezza che permisero la costruzione di un'antenna direzionale da 300 piedi per l'onda di 600 metri, con una altezza di circa 275 metri. Gli edifici della stazione erano di cemento e consistevano in una sala operativa, un impianto di potenza e la sala macchine generatrici. A Swan Island il sito originale fu ampliato per consentire la costruzione di due ulteriori torri da 250 metri e un'antenna simile a quella di New Orleans. La costruzione della nuova Swan Island, a causa della sua posizione e la mancanza di strutture, non era un'impresa da poco.

Occorsero circa due anni per completare la nuova stazione. La stazione di Santa Marta era identica sotto ogni punto di vista a quella di New Orleans. Le tre nuove stazioni di New Orleans, Swan Island e Santa Marta furono attivate tra il 1912 e 1913. Nel 1914 l'apparato di trasmissione di New Orleans e l'interno della Power House furono danneggiati da un incendio. Nello stesso anno un uragano travolse Swan Island e abbatté una delle torri, che fu subito ricostruita. L'anno successivo un uragano, che raggiunse una velocità stimata a 130 miglia per ora, abbatté tre torri di Swan Island. Anche se gli edifici, grazie alla loro struttura in acciaio e calcestruzzo, non furono gravemente danneggiati, furono necessari diversi giorni prima che l'apparato potesse essere rimesso in servizio utilizzando un'antenna provvisoria. Per avere un'idea della forza di questo insolito uragano basti pensare che esso abbatté praticamente tutti gli alberi di cocco dell'isola, alcuni dei quali avevano resistito a uragani e forti raffiche di vento da venti anni o più. Come risultato, la Società decretò che le sue stazioni radio



dovessero essere costruite in modo da funzionare in ogni condizione, indipendentemente da uragani, inondazioni e terremoti. Anche se le torri e gli edifici sia a Capo San Antonio e Swan Island, così come New Orleans, erano stati progettati per sopportare l'uragano medio, l'esperienza con gli uragani in quei luoghi indicò che doveva essere utilizzata una costruzione molto più pesante. Quindi fu chiamato Mr. A. W. Buel, l'ingegnere di New York che era stato impiegato alla progettazione e costruzione di ponti per società ferroviarie in America Centrale.

In collaborazione con il signor Davis, egli progettò torri in grado di resistere a venti fino a 140 miglia all'ora. Queste magnifiche torri, che la United Fruit adottò come standard, erano alte 420 piedi, auto portanti e di forma triangolare. Le torri erano progettate per sostenere un'antenna di 20 fili, ognuno lungo 1.000 piedi. Per quanto riguarda le navi della "Great White Fleet", oltre a fornire uno speciale comfort ai passeggeri, queste erano state equipaggiate con i più moderni dispositivi di sicurezza ed erano pronte a soddisfare quasi tutte le emergenze. Una delle precauzioni era quella di installare su ogni nave a vapore batterie di emergenza come fonte di alimentazione per il funzionamento del trasmettitore radio e per un sistema di illuminazione di emergenza da utilizzare in caso di guasto della dinamo principale. L'installazione di tale attrezzatura non era obbligatoria, ma fu resa possibile dalla politica societaria di non lasciare nulla di intentato, indipendentemente dalla spesa, per la sicurezza e la convenienza dei suoi passeggeri ed equipaggi.

È stata la prima azienda a installare sulle sue navi un completo sistema di illuminazione di emergenza azionato da accumulatori. Tutte le sue navi a vapore furono anche equipaggiate con il Pickard Radio Pelorus, che consentiva ai comandanti di orientarsi mediante stazioni radio faro installate dal Dipartimento del Commercio. Il signor Davis si interessò anche alla pro-



pulsione elettrica per navi a vapore, e come risultato della sua iniziativa, la United Fruit Company decise di dare seguito alla propulsione elettrica sulle proprie navi. L'ultimo battello a vapore appena consegnato nel 1921, il San Benito, fu dotato di trazione elettrica dalla General Electric Company e con risultati molto soddisfacenti.

Nel 1914, la United Fruit aveva abbandonato il vecchio impianto di Burrwood, Louisiana e aveva eretto un nuovo impianto in un punto più vicino alla foce del fiume Mississippi. La stazione di Burrwood era nata per comunicazioni marittime ma a causa della sua posizione, ideale per una radio ricevente, la Società pensò bene di renderla stazione capo maglia negli Stati Uniti e da qui controllare a distanza il trasmettitore ubicato a New Orleans.

#### LA T.R.T. Co.

Nel 1913 fu fondata la **Tropical Radio Telegraph Company**, una consociata della United Fruit creata per gestire le attività radio dei suoi piroscafi Great White Fleet e delle sue stazioni a terra.

Gli operatori radio al servizio della Società erano tutti uomini addestrati e accuratamente selezionati. Sulle sue navi il livello degli operatori era eccellente. Le retribuzioni erano pagate in base alle capacità e alla durata del servizio; nel 1922 un capo operatore guadagnava dai 105 ai 140 dollari al mese e un operatore normale dagli 85 ai 105 al mese. Ai tropici la società forniva appartamenti per gli operatori e per le loro famiglie nelle località dove era possibile per un operatore avere la sua famiglia al seguito. Gli stipendi versati ai capi operatori ai tropici erano compresi tra i 150 e i 250 al mese, a seconda dell'anzianità di servizio. Il motto della T.R.T. era "The Voice of Americas" e i telegrammi venivano inoltrati come "Via Tropical". Gli operatori svilupparono anche

un proprio modo di impiegare i manipolatori semiautomatici della Vibroplex, i mitici "BUG". Forse per mitigare gli effetti deleteri delle statiche o forse per meglio identificarsi tra di loro, essi adottarono una manipolazione del tutto particolare, caratterizzata da linee particolarmente lunghe e punti estremamente veloci, dando luogo a un qualcosa di musicale. Ancora oggi questo modo di usare il Bug viene detto "Banana Boat Swing".

### SERVIZIO METEO

L'ufficio meteorologico degli Stati Uniti non aveva all'epoca un adeguato sistema per le previsioni del tempo sul Golfo del Messico e Mar dei Caraibi e durante la stagione degli uragani, in agosto e settembre in particolare, la mancanza di stazioni di rilevamento era un grave handicap. I comandanti delle navi della Great White Fleet si tenevano informati l'un l'altro sulle condizioni climatiche riscontrate durante la navigazione. Con la collaborazione della United Fruit Company, al governo americano fu permesso di usufruire delle informazioni meteorologiche di tutte le navi e stazioni radio della Società. Tutti i comandanti delle navi della Great White Fleet, così come i capi operatori radio a Burrwood, Cape San Antonio, Swan Island e Bluefields furono nominati "Special Deputy Weather Observers". Le osservazioni meteorologiche provenienti dalle navi venivano inviate da queste alle stazioni a terra due volte al giorno, integrate con eventuali osservazioni costiere e ritrasmesse via Swan Island a New Orleans, quindi da qui inviate via filo al Weather Bureau di Washington. Queste osservazioni meteorologiche consentivano di segnalare con precisione il verificarsi di uragani, determinare la loro forza e direzione e quindi di emettere affidabili avvisi a tutti le imbarcazioni in navigazione nel Golfo del Messico e nei Caraibi, lungo le coste degli Stati Uniti e Cuba. Questo ottimo servizio permise di salvaguardare molte vite umane e il risparmio di milioni di dollari.

### SERVIZIO MEDICO

La United Fruit mise in piedi un servizio medico di prim'ordine nelle zone tropicali per la cura dei malati, medicina preventiva e per la supervisione dei servizi igienico-sanitari locali. Una grande squadra composta da medici e infermieri, reclutati da tutto il mondo, portò avanti il lavoro di questo ramo particolare. Già nel 1921 il numero dei pazienti curati nei tropici dal reparto medico della United Fruit fu di 208.000 unità, di cui 33.000 non-dipendenti. La United Fruit Company inaugurò anche un servizio medico gratuito via radio per i passeggeri di tutte le navi tramite i suoi ospedali nei vari paesi dell'America Centrale. Questo servizio era disponibile attraverso le seguenti stazioni radio gestite dalla Tropical Radio Telegraph Company:

- Boston, MA. – WBF
- Miami, FL. - WAX
- New Orleans, LA - WNU
- Burrwood, Louisiana - WBW
- Fort Morgan, AL - WIO
- Swan Island, Carabi - US
- Tela, Honduras - UC
- Puerto Castilla, Honduras - UA
- Tegucigalpa, Honduras - UG
- Port Limon, Costa Rica - UX
- Almirante, Panama - UB
- Santa Marta, Colombia - UJ

I radiogrammi richiedenti consulenza medica dovevano essere firmati dal comandante della nave e dovevano contenere brevemente, ma chiaramente, i sintomi presentati della persona bisognosa di assistenza. I radiogrammi dovevano avere in prefisso "UNIFRUITCO" (+ destinazione) e potevano essere inviati ad uno qualsiasi degli ospedali della United Fruit Company elencati di seguito:

- Santa Marta, Colombia
- Porta Limon, Costa Rica
- Almirante, Panama
- Tela, Honduras
- Puerto Castilla, Honduras
- Puerto Barrios, Guatemala

Tutte le navi passeggeri della United Fruit avevano il medico a bordo e gratuitamente questo poteva essere consultato via radio tramite un radiogramma indirizzato "Ship's Doctor", seguito da il nome del piroscopo. Questo servizio medico gratuito fu stabilito in primo luogo a beneficio di navi che non avevano medico a bordo, ma poteva essere anche impiegato dalle navi provviste di medico come consultazione via radio con i medici della United Fruit Company.

### COMPLETAMENTO DEL NETWORK

Nel 1914 la Compagnia *Tela Railroad* (controllata della United Fruit Company) aprì il suo quartier generale per il commercio di banane vicino a Tela, Honduras e in questo luogo fu installata una nuova stazione radio per le comunicazioni con Swan Island. Un anno o due dopo una stazione di simili caratteristiche fu costruita per la *Società Ferrovia Truxillo* (anche una filiale della United Fruit Company) a Puerto Castella, Honduras.

La Tropical Radio Telegraph nel 1922 eresse a Tegucigalpa, la capitale dell' Honduras, una delle più potenti trasmettenti a tubi del continente. Dal 1924 una stazione trasmittente fu attivata anche a Managua, capitale del Nicaragua, per la comunicazione diretta con gli Stati Uniti attraverso Miami e New Orleans. In seguito, attrezzature simili furono installate in Colombia, Costa Rica, Swan Island e Cuba e nel 1925 il grande network radiotelegrafico della United Fruit Company fu finalmente completato. La T.R.T. rimase in funzione per molti decenni adottando man mano modi di emissione

diversi, come la fonia, TTY e Telex. Rappresentò senza dubbio un esempio ineguagliato di radio network privato. Solo dopo l'avvento dei moderni sistemi di comunicazione (telex, satelliti ed internet) i suoi impianti radio videro un inesorabile declino fino allo smantellamento avvenuto a partire dagli anni '70.

### CONCLUSIONI

La United Fruit Company spese nei primi 10 anni complessivamente 5 milioni dollari per lo sviluppo del suo sistema radio e chissà quanti negli anni successivi. Quindi è facile immaginare il volume di affari che questa importante società ha gestito nel ramo agroalimentare, specie nel commercio delle banane. Il grande successo commerciale della United Fruit Company fu in larga parte sostenuto dalla sua capacità di comunicare rapidamente per mezzo della radiotelegrafia, senza la quale lo svolgimento delle proprie spedizioni sarebbe stato seriamente ostacolato.

Grazie alla radio, la sede centrale fu sempre in stretto contatto con le sue divisioni tropicali e fu quindi possibile scambiare velocemente informazioni, ottenendo un sincronismo perfetto tra raccolta, trasporto e imbarco. Un impiego principalmente commerciale e privato della radiotelegrafia ma che ebbe anche dei risvolti sociali e di utilità radio marittima non trascurabili, contribuendo in modo importante allo sviluppo delle radiocomunicazioni nel Centro e Sud America.

A tutto questo, come ogni buona medaglia che si rispetti, corrisponde un rovescio. La United Fruit fu infatti una società che mise in atto uno spietato sfruttamento della manodopera e delle risorse locali, faggiando i regimi autoritari centroamericani (oppure i loro nemici) al fine di incrementare al massimo i suoi profitti. Nel 1950 il poeta cileno Pablo Neruda, premio Nobel per la letteratura nel 1971, scrisse in proposito anche una poesia di protesta e di lamento per la nuova forma di schiavitù a cui i nativi venivano sottoposti dalla multinazionale statunitense. Ma questa è un'altra storia e noi ci occupiamo solo di radiotelegrafia.

### Bibliografia

- Roy Mason "The History of the Development of the United Fruit Company's Radio Telegraph System" – Radio Broadcast - Sept. 1922.
- James Schwoch "The American radio industry and its Latin American activities 1900-1939".
- The New York Times – Aug. 26, 1922.

# MF-RUNDE CW SUPERTROPHY

## Un premio sudato...

di Fabio Bonucci, IK0IXI · IN #462

Tutto è iniziato nel 2009 quando sono entrato nel MF-RUNDE Marine Funker, sodalizio radioamatoriale Naval tedesco. Da subito sono stato accolto con calore e simpatia dagli amici tedeschi, specie dal Chairman **Fred DL1NL** e da **Heinz DF4BV**. Mi è sembrato interessante far parte di una associazione consorella Naval Club straniera per comprenderne le iniziative in campo radiantistico. Dal dicembre 2011 sono anche membro della RNARS britannica.

Leggendo il sito del MF (<http://www.marinefunker.de>) mi sono reso conto che il Club Naval tedesco è davvero molto attivo e offre diversi trofei in telegrafia. In particolare uno di questi, il CW Supertrophy, mi ha subito colpito per la sua bellezza. Si tratta infatti di un orologio da radio room con tanto di SP (Silence Periods) montato su tavola in noce e con targa personalizzata in ottone. Proprio un prezioso trofeo, sia per la bellezza di averlo in stazione che per la difficoltà nell'ottenerlo. Infatti per conseguire il CW Supertrophy bisogna raccogliere ben 250 punti...

Considerando che ogni stazione MF vale 2 punti (eccetto i Club e membri extra EU che ne valgono 6) la "corsa" non è affatto facile. Ma siccome le cose difficili sono anche le più affascinanti, ho accolto la sfida e mi sono rimboccato le maniche alla ricerca dei QSO necessari.

Inizialmente ho preso parte ai Net CW che il MF organizza settimanalmente sui 40m e 80m e grazie a questi ho raccolto un bel punteggio; già a settembre 2011 avevo all'attivo circa 80 punti tra quelli già in possesso grazie alle QSL ricevute e quelli raccolti nei Nets. Da segnalare che ho trovato un'accoglienza stupenda da parte di tutti i partecipanti.

I Net CW del MF sono molto sentiti dai membri e ho sempre trovato una partecipazione massiccia, anche 15 stazioni contemporaneamente presenti, e sono magistralmente condotti da Heinz DF4BV.

Nei mesi successivi, grazie al nostro Contest INORC e all'International Naval, ho raggiunto i 150 punti. Già con 150 punti ho potuto richiedere la **Klasse 1 Plaque**, un importante trofeo MF che ho voluto mettere in stazione in attesa del più importante Supertrophy.

Nel mese di dicembre ho continuato a partecipare ai Net CW racimolando punti preziosi. Verso fine anno ho avuto la fortuna di collegare alcuni membri MF in vacanza all'estero, come V5/DJ4SO, e il 29 Dicembre



ho raggiunto il punteggio a 254 punti, più che sufficienti per il Supertrophy!!

Il 16 Gennaio mi sono visto recapitare a casa il trofeo che ho provveduto a collocare in stazione.

Che dire: al di là del trofeo, molto bello e "sudato", vivere questi mesi di attiva ricerca delle stazioni MF è stata soprattutto una bella esperienza internazionale che mi ha permesso di comprendere a fondo un Club Naval molto ben organizzato come il Marine Funker, molto attivo e vicino al nostro amato INORC.



## CONTEST INORC 2011 • Note del Contest Manager

Prima edizione del contest con la nuova data, primo weekend di Dicembre invece che il terzo di novembre. A causa delle difficoltà lamentate da molti operatori in relazione al contemporaneo svolgersi del contest LZ, avevamo deciso di cercare una data più tranquilla, che dopo uno studio delle varie possibilità è stata così individuata, perché avrebbe comportato meno qrm e perché era comunque sempre nel classico periodo del tardo autunno. Il cambio è stato positivo. Nel weekend prescelto vi erano infatti, caso rarissimo, solo dei contest minori, alcuni dei quali brevi o che si svolgono in ore, o su bande/modi, o in zone del mondo tali che neanche ci siamo accorti della loro presenza. Abbiamo sentito un contest russo per breve tempo nel pomeriggio di sabato 3, un altro con molte stazioni OK e OM, ma solo in 80 la domenica mattina presto, e il TAC (Tops Activity Contest), nelle due giornate. Ma anche questo contest più lungo non aveva un gran numero di partecipanti, i segnali erano meno potenti, ed il comportamento dei contendenti era meno aggressivo che nel Contest LZ, quindi è stata una convivenza pacifica.

La partecipazione è stata buona, così come buono è stato il numero dei log arrivati: 63 Naval e 40 Indipendenti, battendo così il record del 2008 (62 "N" e 36 "I"). Parlo degli anni da quando il Contest Manager è il sottoscritto, poiché non conosco la storia precedente. In particolare per gli indipendenti notiamo l'arrivo di molti log da parte di stazioni straniere, o comunque "nuove" per il contest. Questo è un buon segno, perché conferma che il nostro contest si sta facendo conoscere. La propagazione è stata anch'essa soddisfacente, con i 40 e gli 80 metri sempre bande principali, ma con i 20m ed anche i 15 che hanno dato un buon volume di traffico.

Il vincitore fra i Naval è finalmente il nostro Gino, IK3TZB, con più di 118.000 punti. Complimenti, soprattutto per la incontestabile determinazione che lo ha portato alla vittoria dopo un bel numero di ottimi risultati negli anni passati: ricordiamo che Graziano è stato terzo nel 2006 e ancora terzo nel 2007, fra gli Indipendenti, e poi, diventato socio INORC, è settimo fra i Naval nel 2008, quarto nel 2009, terzo nel 2010. E lo ringraziamo per aver sempre onorato il nostro contest con un grandissimo impegno.

Al secondo posto c'è ancora l'amico Walter, OE4PWW, con 105.040 punti. Dico "ancora" perché è stato secondo anche l'anno scorso, oltre che terzo nel 2009, e quarto nel 2008. Nei suoi lunghi log cartacei esprime sempre il piacere ed il divertimento per la sua partecipazione. Al terzo posto troviamo una nostra vecchia conoscenza, cioè "il

Faro di Sarzana", alias Sauro, IZ1CLA, con un ottimo punteggio appena sotto i 100.000 punti. Sauro quest'anno ha messo alle sue spalle parecchi bei nomi come, nell'ordine, IZ5AHB (prima volta di Alberto fra i Naval, come socio ARMI), I2AZ, IV3TRK, IZ3DBA, IK0IXI, G3LIK, e via via gli altri.

Nella categoria degli Indipendenti troviamo al primo posto HB9BQR, il nostro amico Roland, con 128.226 punti. (Da quando curo il Contest, per la prima volta il punteggio del vincitore "Indipendente" supera quello del vincitore "Naval"). Negli ultimi sei anni, con questa sono quattro volte che Roland vince l'INORC Contest (2006, 7, 8 e 2011), e due volte si è piazzato secondo (2009, 10). Non si può non riconoscergli e ringraziarlo per il suo ammirevole attaccamento al nostro contest. Al secondo posto troviamo Walter, IK5ZUW, abituato a posizioni sempre alte, e non meno affezionato: 5° nel 2006, 2° nel 2008, vincitore nel 2009, e terzo nel 2010. Da notare che Roland e Walter erano primo e secondo anche nel 2008, e, al contrario, secondo e primo nel 2009! Al terzo posto c'è LY3QA, stazione già presente nelle nostre classifiche in qualcuno degli anni scorsi, e al quarto UA1AFT, entrambe con buon punteggio. Al quinto troviamo Sergio IS0PEV, che partecipa ormai da parecchi anni, ed è in costante risalita. Via via gli altri, con punteggi abbastanza inferiori. Da notare la posizione in fondo alla classifica: punti 1. L'operatore, che è SM5BKK e usava il suo nominativo da contest SI5Y, ha simpaticamente detto che si è distratto facendo il contest TAC, ed è intervenuto nel nostro solo agli ultimi minuti. Ma ha inviato un log in debita forma, e naturalmente graditissimo.

Fra gli SWL, primeggia quest'anno US-Q-73, su R3A-847, entrambi con un punteggio che dimostra un discreto impegno. I due operatori erano rispettivamente terzo e quarto l'anno scorso. Al terzo posto vi è invece un italiano, I50076-LU, con un punteggio abbastanza distante. In ogni caso gli SWL sono sempre i benvenuti!

Infine qualche nota sui log pervenuti.

Nel Tops Activity Contest come rapporto ci si scambia il numero progressivo del qso. Nonostante questa similitudine con i rapporti passati nel nostro contest dagli "Indipendenti", i casi in cui nei log appaiono stazioni che stavano partecipando all'altro contest sono molto molto contenuti. Segno che è in effetti possibile accorgersi se un qso suona "giusto" o meno. A ciò ha contribuito evidentemente anche la correttezza dei partecipanti al TAC che, anche loro, raramente hanno per errore fatto un qso con una stazione che invece "giocava" dall'altra parte. Se non durante il contest questo controllo si può fare anche a contest

finito, prima di mandare il log. Mi è particolarmente piaciuto il comportamento di un partecipante russo, che qualche giorno dopo avermi inviato il log (12 qso in tutto), mi ha inviato un'altra e-mail in cui mi pregava di eliminare dal suo log un certo qso perché si era poi accorto che quella stazione non era nel nostro contest.

Piace invece meno al Contest Manager trovarsi davanti a log dove molto più della metà dei qso riportati sono qso con stazioni non nel nostro contest, oppure con stazioni che non ne stavano facendo proprio nessuno e che non hanno perciò passato alcun rapporto (mancanza alla quale qualcuno ovvia elegantemente aggiungendo un "001", d'ufficio!) I qso "non pertinenti" ovviamente sono sempre eliminati dal log. Quando sono in numero esagerato il log viene squalificato.

Ma quest'ultimo è un caso estremo. Nella quasi totalità i log esprimono correttezza e fair-play da parte dei concorrenti.

A proposito di log. Si impone una ultima osservazione. Molti di quelli che arrivano in formato "cabrillo" mancano di uno o anche due elementi essenziali: la categoria di partecipazione (Naval-Indipendente) e il rapporto completo passato al proprio corrispondente per ogni qso. Se questi dati mancano il vostro log è monco e del tutto irregolare.

I programmi per contest come QAR-Test e SD prevedono l'inserimento, fra i dati della stazione, della categoria di partecipazione, e, per le stazioni in categoria Naval, del proprio club e numero (IN471, ecc). Questo numero viene poi di solito utilizzato da parte del programma per indicare in tutti i qso il rapporto che abbiamo passato (599 IN471, ecc). Se usate un altro software, o se state usando una versione vecchia dove questi dati non vengono richiesti, nel log dovete comunque metterceli voi, e poi controllare comunque il log, per essere sicuri di inviarlo corretto e completo (basta anche la menzione: "Per tutti i qso: rapporto dato 599 IN471")

Poiché nel nostro contest l'uso di programmi moderni, di file cabrillo, ecc., è relativamente recente, abbiamo lasciato ai nostri operatori il tempo di "prenderci la mano". Dall'anno prossimo però sarà normale aspettarsi che tutti i log siano ineccepibili.

Concludo con un ringraziamento a tutti i partecipanti, con l'augurio di risentirci tutti, e anche di più, alla prossima edizione. E naturalmente ricordo a tutti, e ringrazio, i generosi sponsor storici del contest INORC: Pietro Begali, I2RTF e Luigi Pasquarella, I8JYK.

Sandro, I7ALE · IN # 471

## CONTEST INORC 2011 • Commenti dei partecipanti

**Alberto, IZ5AHB:** Quest'anno ho migliorato un po' il punteggio ed il bilancio è più che positivo.

**Gianluca, IW7EEX:** Un contest piacevolissimo, punteggio risicato ma tanto divertimento. Ho conosciuto tanti altri ottimi RT. A presto.

**Fabio, IK0IXI:** Purtroppo partecipazione a singhiozzo da parte mia, quasi nulla la domenica. Molte stazioni presenti e bella competizione. Complimenti a tutti. Dedico la mia partecipazione a Ulrico IK1DQK SK.

**Giulio, I3TXQ:** Poca propagazione dalla mia zona, molto coperta da qrm; bisognerebbe andare fuori dal quartiere dove abito. Grazie per l'organizzazione - '73 cordiali.

**Gino, IK3TZB:** Reduce da un CQWW CW in qrp ho fatto le prime ore di contest con 5 Watt. Mi hanno sentito tutti lo stesso. Quando si dice dei professionisti... Complimenti a tutti anche per il clima disteso e sereno che si è respirato. Una volta si chiamava Ham Spirit. Bentornato !!!

**Yuri, RA3NC:** Tnx for Contest!

**Ken, G3RFH:** Very nice contest.

**Filippo, I6FDJ:** Grazie a tutti i partecipanti, al prossimo anno.

**Mick, G3LIK:** Very slow going, not as many stations QRV. I even had family here all weekend so limited time available to operate. Good to see some familiar calls. TAC contest was not as bad as the LZ contest.

**Ben, DK4WF:** I take part in only a little time on 40m CW. I hope to be in the INORC maybe next year again.

**Domenico, I6HWD:** Forse sarà una mia impressione ma credo ci sia stata poca partecipazione, per non parlare degli altri contest.

**Renato, IZ8NXG:** sembra che questa tornata è andata meglio dell'anno scorso. Meno maltempo a me personalmente ha permesso più contatti e questo mi felicità, spero di continuare questa bella esperienza insieme a voi anche in avvenire.

**Kurt, SI5Y (SM5BKK):** Sorry about just 1 QSO, but was working TOPS Activity Contest and totally forgot INORC until the last minutes of the contest. Will try to make

it better next time.. 73s de Kurt, ex sparks on m/s Kanangoora/SIHY in 1965-1967. (Almost my contest call SI5Y).

**Maurizio, IZ8OCU:** È stata la mia prima partecipazione a questo contest, avrei voluto fare di più, considerando anche le ore che mi ha impegnato, ma ho avuto a che fare con due aspetti negativi che mi hanno deluso, la mancanza di stazioni straniere e la quasi totalità di assenza di traffico su bande diverse dai 40 e 80 metri.

**Tom, G0PSE:** surprising how many dupes called me - they were obviously not using computer logging.

**Simone, IZ5PNL:** Della serie l'importante è partecipare, non ho avuto tempo da dedicare al contest causa lavoro ma qualche collegamento lo volevo fare lo stesso. Niente miglioramenti rispetto a l'anno scorso, grande difficoltà sia in tx che in rx, in questo ultimo anno non mi sono esercitato e non ho fatto miglioramenti (poco tempo a disposizione).

**Maurizio, I6QON:** Ottima manifestazione, bello ascoltare i professionisti nella loro emissione radio in CW. Rappresentano un ottimo riferimento per le persone che vogliono crescere in questo magnifico modo operativo. Ottima manifestazione che lega il mondo degli ex professionisti e quello dei radioamatori.

**Gabriele, I5-0076/LU:** ho partecipato per la prima volta al bellissimo contest INORC... complimenti per la meravigliosa manifestazione.

**Silvio, IV3TRK:** ogni tanto mi faccio vivo..., ma come detto in precedenza, partecipare anche in modo sporadico, è un dovere! Mi ha fatto piacere incontrare nuovamente gli amici, anche se più di qualcuno, preferito fare altro...

**Walter, IK5ZWU:** sempre un bel divertimento.

**Victor, EU6AA:** 73 and CU next year.

**Sergio, IS0PEV:** divertentissimo!

**Roland, HB9BQR:** It was a nice contest with good activity. I enjoyed it very much.

**I12MM (operata da Andrea, IK2SOE):** poca propagazione? pochi partecipanti? entrambe le cose?

**Franco, IK2NUX:** propagazione buona senza intromissioni di altri contest.

**Slavko, S57DX:** there was few contests in same time... I work just few inorc stations.

**Peter, HZ1PS:** Enjoyed the contest but could only play for a couple of hours on the Saturday - it was finished by the time I got home from work on the Sunday. Thanks to everyone for the contacts and to INORC for sponsoring. See you all in the International Naval contest in a couple of weeks.

**Alberto, I2AZ:** INORC Contest is always a big contest, good operators, many old friends worked again, it is the number one of the year.

**Fernando, IZ3KMY:** Abbastanza bene ma c'erano 3 contest in concomitanza dell'I.N.O.R.C. Un bel Qrm, ma comunque io sono stato molto felice.

**Stefano, IK2JUB:** ... il contest INORC è un appuntamento da non perdere, oltre ad essere una graditissima occasione per incrociare tanti nominativi che fa sempre estremamente piacere collegare...

**Günter, DK6LH:** I enjoyed the contest very much, it was great fun for me.

**Bill, 9H1BX:** Many thanks for organising. Unfortunately, I was only able to work one day because we were out visiting family.

**Salvatore, IK0ATK:** Non molti partecipanti. Grazie alla geniale idea del compianto Nicola IT9XNM, è sempre una buona occasione per contattare vecchi amici.

**Leo, IZ6BUX:** Iniziato con grande volontà, poi nella mattinata di domenica un qrm che si confondeva con l'altro contest in aria, il TAC, al suo top ho preferito non interferire più.

**Andrea, IK5VLL:** Strepitosa esperienza svolta con qso fatti con i più prestigiosi RT in circolazione. Purtroppo non ho potuto fare meglio, per una serie di piccoli problemi che mi hanno tenuto lontano dalla radio. Spero di rifarmi l'anno prossimo, intanto grazie a tutti per la calorosa accoglienza che mi avete riservato nell'INORC.



**= 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)

# I GADGET DELL'INORC



Spilla € 2,00



Portachiavi € 2,00



Targa in legno € 15,00



Cappello € 4,00



Crest € 15,00



Targa € 10,00



Adesivi € 0,50



Crest in legno € 20,00

Per info e Ordini  
rivolgersi al Segretario GIULIANO I1SAF

