

ASSEMBLEA GENERALE INORC

Roma • 25 Maggio 2013



Si informano tutti gli amici soci che la prossima **Assemblea Generale INORC** di Roma avrà luogo **il 25 Maggio 2013**.

La struttura che ospiterà la nostra Assemblea è la

DOMUS URBIS

Via della Bufalotta 550 - 0139 Roma
Tel. 06-87133872
Fax 06-87133873
E-mail: domusurbis@domusurbis.it

Detta struttura è ormai ben nota ai soci INORC in quanto dal 2007 è stata scelta più volte come sede del "Meeting" e delle Assemblee Generali del 2007 e 2010.

Si tratta di una grande struttura situata in ambiente rilassante immersa nel verde, a poca distanza dal centro storico, in una zona tranquilla a Nord-Est di Roma (zona Montesacro - IV Circoscrizione) all'interno del

Grande Raccordo Anulare, poco distante da autostrade ed aeroporti.

Si veda il sito web www.domusurbis.it

La prenotazione della stanza può essere fatta via telefono al n. 06.871.33.872, via fax al n. 06.871.33.873, oppure via email all'indirizzo domusurbis@domusurbis.it.

Le prenotazioni per il pranzo del 25 vanno inviate a Elio, IZOINX_eliofrassi@tiscali.it

A seguito di variazioni delle linee di trasporto urbano, per raggiungere la Domus Urbis dalla Stazione Ferroviaria di Roma Termini, seguire le seguenti istruzioni:

*Dalla stazione Termini si dovrà prendere la metro **B1** fino al capolinea di **Conca d'oro** (4 fermate) e poi il bus **86** (quello che prima partiva da Termini), fino a giungere alla Domus, alla fermata Castellani/Bufalotta.*

Il posto è ormai noto: punti di riferimento sono il cosiddetto fungo (serbatoio) dell'acqua e il centro commerciale Carefur, con annessi

*negozi di vario genere. A Termini bisogna fare attenzione a prendere la linea diretta a **Conca d'oro** (ripeto, metro **B1**).*

*In alternativa, si può prendere (stesso marciapiede) la metro **B** diretta a **Ponte Mammolo** (9 fermate) da dove si deve prendere il bus **350** e scendere alla stessa fermata dell'**86**.*

La direzione del treno in arrivo è indicata da un pannello in stazione e dall'insegna che il treno stesso reca sul fronte.

Le due linee sono comuni fino in Piazza Bologna, poi si diramano.

Le fermate dei bus per la linea 86 sono 15 e per la linea 350 sono 23, ammesso che vengano effettuate tutte (SEEO). La validità del biglietto è di 100 (cento) minuti, dalla prima timbratura ed è valido per una corsa in metro e per tutte le linee di superficie, fino alla scadenza. Il biglietto costa € 1,50 e si compra nelle edicole e dai tabaccai.

Cordiali saluti a tutti e arrivederci a Roma.

CONVOCAZIONE ASSEMBLEA

Ai Soci INORC
c/o loro Sedi. 30 Gennaio 2013

Oggetto: **convocazione ASSEMBLEA GENERALE DEI SOCI INORC - ROMA**

È convocata l'Assemblea Generale dei Soci INORC presso la residenza DOMUS URBIS, in Via della Bufalotta, 550 - 00139 ROMA - tel. 06.871.33.872.

L'Assemblea si terrà in prima convocazione alle ore 23,30 del giorno 24 Maggio 2013, in seconda convocazione **alle ore 9,00 del GIORNO 25 MAGGIO 2013**,

per deliberare sul seguente **ORDINE DEL GIORNO:**

- Relazione del Presidente.
- Nomina Commissione Elettorale.
- Modifiche allo Statuto (vedere le proposte allegate).
- Relazione sulla situazione finanziaria.
- Contest (relazione Contest Manager - premiazioni).
- Elezioni per il rinnovo del Consiglio Direttivo (2013/2016).
- Varie ed eventuali.

Data l'importanza e il numero delle tematiche in discussione, in particolare lo svolgimento delle elezioni, è gradita la tua fattiva partecipazione e si raccomanda la massima puntualità.

p. Il Consiglio Direttivo
il Presidente **Antonio Zerbini I1ZB**

DELEGA

Io, sottoscritto socio N.

delego il Sig. socio N.

a rappresentarmi all'Assemblea Generale del **25 Maggio 2013**, con mandato di discutere e deliberare in mia rappresentanza per quanto forma oggetto all'ordine del giorno.

Lì,

Firma

N.B. La presente delega vale SOLO per le delibere assembleari e NON per le elezioni del C.D. Per le elezioni non è ammessa alcuna delega. Ciascun Socio potrà presentare un sola delega.

Si ricorda che per avere diritto al voto i Soci devono essere in regola con il pagamento della quota per il 2013.

La Commissione elettorale dovrà verificare, su apposito tabulato fornito dalla Segreteria, detto pagamento al momento della consegna della scheda per la votazione. Chi non fosse ancora in regola potrà provvedere al momento.

Tutte le schede dovranno riportare la firma di almeno due membri della Commissione elettorale.

La Commissione dovrà redigere e sottoscrivere un verbale in cui sia indicato il numero delle schede firmate, il numero di quelle consegnate per la votazione, il numero di quelle scrutinate e il numero di voti riportati da ciascuno, il numero delle eventuali schede bianche, nulle e disperse.

Alla fine dello scrutinio la Commissione darà lettura di detto verbale all'Assemblea e lo consegnerà alla Segreteria assieme a tutte le schede, votate o no, che saranno conservate in archivio.

Si devono esprimere un massimo di 6 (sei) preferenze

Di seguito le proposte di modifica statutaria da mettere ai voti nel corso dell'Assemblea.

In occasione della prossima Assemblea dei Soci INORC di Maggio, a Roma, il CD proporrà alcune modifiche allo Statuto: queste modifiche vengono qui illustrate per una precisa conoscenza preventiva da parte del corpo sociale, così da rendere più fattiva la discussione in Assemblea.

MODIFICHE ALL'ART. 4

TESTO ATTUALE

Art. 4.1 -B) Tutti i Radioamatori e coloro che operano, o hanno operato professionalmente nel campo delle telecomunicazioni (sia militari che civili), in grado di operare con abilità e assiduità in telegrafia, contribuendo alla conoscenza e alla diffusione del C.W.

TESTO PROPOSTO

Art. 4.1 -B) Tutti gli altri Radioamatori, purché in grado di operare con abilità e assiduità in telegrafia, contribuendo alla conoscenza e alla diffusione del C.W.

Commento:

La parte: "e tutti coloro che operano... sia militari che civili" è pleonastica. Infatti, poiché solo chi è radioamatore può essere ammesso all'INORC, in qualunque categoria, ne consegue che coloro che operano o hanno operato professionalmente, ecc.:

- o sono radioamatori (e quindi già compresi dalla prima parola della frase);
- oppure non lo sono, ed allora non potranno essere soci, perché a nulla vale se hanno operato o non hanno operato professionalmente nelle TLC.

D'altra parte, gli operatori di questa categoria professionale per essere ammessi devono seguire la stessa procedura dei normali radioamatori.

TESTO ATTUALE

Art. 4-3 I radioamatori di cui al precedente punto 4.1-A)-1 e 4.1-A)-2 potranno richiedere l'ammissione al Club, quali soci ordinari, documentando la loro appartenenza ad una delle categorie elencate, inoltrando domanda direttamente alla Segreteria dell'INORC.

I radioamatori di cui al precedente punto 4.1-A)-3, (provenienti dalla MM o dalla Marina Mercantile, non tlc) potranno richiedere l'ammissione al Club quali soci ordinari documentando la loro appartenenza ad una delle categorie elencate. La domanda dovrà essere sottoscritta da almeno 5 sponsor che siano membri INORC da almeno tre (3) anni. La domanda deve essere inoltrata direttamente alla Segreteria dell'INORC;

I radioamatori di cui al precedente punto 4.1-B) (Radioamatori non naval) saranno ammessi al Club come soci ordinari su invito, a seguito della segnalazione al CD di uno o più soci. Successivamente alla segnalazione, con il consenso dell'interessato, il nominativo dello stesso sarà pubblicato sul sito web INORC per dar modo ad altri soci di valutarne le qualità operative ed esprimere il loro parere. In base a tali segnalazioni il CD delibererà l'ammissione del nuovo socio entro sei mesi a partire dalla data della prima segnalazione.

TESTO PROPOSTO

Art. 4-3 I radioamatori di cui al precedente punto 4.1-A)-1 e 4.1-A)-2 potranno richiedere l'ammissione al Club, quali soci ordinari, documentando la loro appartenenza ad una delle categorie elencate, inoltrando domanda direttamente alla Segreteria dell'INORC.

I radioamatori di cui al precedente punto 4.1-A)-3, (provenienti dalla MM o dalla Marina Mercantile, non tlc) potranno richiedere l'ammissione al Club quali soci ordinari documentando la loro appartenenza ad una delle categorie elencate. La domanda dovrà essere sottoscritta da almeno 5 sponsor che siano membri INORC da almeno tre (3) anni. La domanda deve essere inoltrata direttamente alla Segreteria dell'INORC.

I radioamatori di cui al precedente punto 4.1-B) (Radioamatori non naval) saranno ammessi al Club come soci ordinari

su invito.

A seguito della segnalazione al Segretario del Club da parte di uno o più soci, con il consenso dell'interessato il nominativo dello stesso sarà pubblicato nell'area riservata ai soci sul sito web INORC, per dar modo ad altri soci di valutarne le qualità operative ed esprimere il loro parere.

Il CD prenderà in esame la candidatura non prima che siano pervenute almeno cinque segnalazioni, per deliberarne o meno l'ammissibilità, a suo insindacabile giudizio. In caso di approvazione del CD, al candidato verrà recapitato l'invito a far parte del Club. Se un candidato non raccoglie almeno cinque segnalazioni entro sei mesi dalla data della prima, la candidatura decade. Essa potrà comunque essere nuovamente presentata, sempre secondo quanto qui sopra descritto.

Commento:

La formulazione dell'art. 4.3, come proposta, è più chiara per quanto riguarda le varie fasi della procedura di ammissione, e fissa in cinque il numero minimo delle segnalazioni necessarie perché il CD possa prendere in esame la candidatura, per la sua insindacabile decisione

TESTO ATTUALE

Art. 4-4 Il C.D., che dovrà pronunciarsi all'unanimità, è l'unico a decidere in materia di accettazione di nuovi Membri ORDINARI ed ONORARI.

In caso di istanze respinte, non ha l'obbligo di fornire alcuna motivazione.

TESTO PROPOSTO

Art. 4-4 Il C.D. è l'unico a decidere in materia di accettazione di nuovi Membri ORDINARI ed ONORARI.

Alle deliberazioni devono partecipare almeno 8 consiglieri su 10. In caso di parere negativo di più di un consigliere la candidatura si intende respinta.

In caso di istanze respinte, il C.D. non ha l'obbligo di fornire alcuna motivazione.

Commento:

Il testo attuale dell'art. 4.4 si presta a qualche inconveniente, e precisamente:

Paralisi di ogni decisione per l'eventuale periodo di temporanea impossibilità di esprimersi da parte di un componente del CD, poiché è appunto richiesta l'unanimità "del CD";

Possibilità che un solo componente contrario (su 10) possa rimanere depositario di un potere piuttosto importante rispetto agli altri nove favorevoli;

La mancanza di unanimità, in qualunque proporzione, può inoltre impedire sia l'approvazione che il rigetto della candidatura. Il testo proposto prevede l'obbligo di partecipazione alla votazione dei con-

siglieri, ma anche un quorum che lasci la possibilità di procedere anche in caso di impedimento per un massimo di due di essi, e prevede inoltre che la candidatura si intende approvata se vi sia un solo voto contrario. (Ciò comporta che se i voti contrari sono più di uno è il caso di riflettere meglio, per raggiungere una decisione più condivisa).

TESTO ATTUALE

Art. 4.2.1, punto a):

La candidatura dell'aspirante socio onorario deve essere proposta da un qualsiasi socio ordinario dell'INORC ed approvata all'unanimità dal Consiglio Direttivo".

TESTO PROPOSTO

Art. 4.2.1, punto a):

La candidatura dell'aspirante socio onorario deve essere proposta da un qualsiasi socio ordinario dell'INORC e deve essere approvata dal Consiglio Direttivo;

Commento:

Per coerenza con la modifica proposta all'ar. 4.4 dal testo viene eliminata la parola "all'unanimità".

Si rende altresì necessario aggiornare l'art. 5 in quanto la Sezione ARI di Loano, presso cui ha sede

l'INORC, ha cambiato indirizzo.

TESTO ATTUALE

Art. 5: Sede dell'I.N.O.R.C.

È in Loano (SV) Via degli Alpini (Campo Solare) sede ARI di Loano. Essa non potrà essere trasferita in altra località senza il voto dei nove decimi dell'Assemblea Generale dei soci Ordinari regolarmente riuniti come appresso specificato.

TESTO PROPOSTO

Art. 5: Sede dell'I.N.O.R.C.

È in Loano (SV) presso la sede ARI di Loano : via Magenta n. 8, 17025 Loano (SV).

Essa non potrà essere trasferita in altra località senza il voto dei nove decimi dell'Assemblea Generale dei soci Ordinari regolarmente riuniti come appresso specificato.

CODICE "MORSE" patrimonio dell'Umanità?

di Giuliano SANDAL I1SAF IN#391

Forse ci siamo.

Da più parti del mondo viene sottoposta all'UNESCO* la proposta di dichiarare il CW "eredità culturale immateriale dell'Umanità".

L'idea è nata - è il caso di dirlo? - dagli ex radiotelegrafisti. In particolare i tedeschi, Rolf Marschner DL9CM (IN#575) e Juergen Gerpott, DL8HCI che nell'ottobre del 2010 fecero un "pellegrinaggio" in Italia per sensibilizzare la Fondazione G. Marconi di Pontecchio, affinché si facesse promotrice di questa iniziativa.

Scriveva Rolf nel suo articolo pubblicato sulla Newsletter INORC 2011: "Le burocrazie delle istituzioni purtroppo lavorano lentamente gli „attivisti" delle suddette proposte non appartengono ad alcuna lobby. Ci si può strappare i capelli quando si legge che "il tango argentino" appartiene all'eredità culturale immateriale, mentre a nessuno viene l'idea di far sì che anche la telegrafia Morse, che dal 1830 veniva usata per lo scambio di comunicazioni, venga riconosciuta dall'UNESCO come patrimonio immateriale dell'Umanità. La Germania purtroppo non ha ancora firmato la convenzione per le eredità culturali con l'UNESCO e per questo non ha il diritto di effettuare proposte. Quindi, per mettere la cosa in moto Jürgen è venuto ad allacciare contatti in Italia, avendo l'Italia firmato la risoluzione dell'UNESCO."

L'iniziativa di Rolf e Juergen non è rimasta lettera morta. In questi due anni molto lavoro di sensibilizzazione è stato fatto, soprattutto interessando le varie associazioni nazionali dei radioamatori e, tramite loro, la IARU che, data la sua veste giuridica riconosciuta a livello internazionale, ha potuto agire nei confronti dell'UNESCO.

Anche l'ARI si è mossa in questo senso. La Sezione ARI della Spezia aveva da tempo richiesto ufficialmente alla Dirigenza nazionale dell'ARI di appoggiare questa idea.

Chi è socio ARI avrà visto su Radio Rivista la campagna di stampa a favore dell'iniziativa ed avrà notato il notevole contributo dei soci dell'INORC.

D'altronde lo Statuto recita che scopo dell'INORC è: "intervenire e contribuire alla difesa ed al mantenimento del patrimonio culturale legato al mondo della telegrafia professionale navale".

La radiotelegrafia è un patrimonio prettamente italiano (Marconi) e i radioamatori, tra cui molti ex R/T professionisti civili e militari (INORC), sono coloro che tengono ancora vivo questo patrimonio,

salvandolo dall'oblio totale in cui lo avrebbe confinato l'avvento del GMDSS e delle comunicazioni satellitari.

Come INORC, come Radioamatori e come Italiani abbiamo il dovere di dare il nostro contributo alla realizzazione di questo progetto.

E ora incrociamo le dita!

* **U.N.E.S.C.O. United Nations Educational Scientific and Cultural Organization**



Samuel Morse.

INORC.. 1^a AMARCORD

Mauro Nardulli I7OEB INORC 177

La presente e quelle future sono delle vicende relative alla vita del Club. Non è nelle intenzioni del sottoscritto sminuire le figure dei personaggi di queste memorie. Mi limiterò a narrare le vicende così come me le ricordo. Il principale scopo di queste memorie è quello di tramandarle alla storia del Club e farle conoscere alle nuove leve, vecchi e/o giovani che siano, senza alcuna altra malcelata o sottintesa finalità!

Il sottoscritto, interrotta l'attività nella Marina Mercantile nel 1968, sin dall'anno successivo risiedeva in prov. di Bergamo ed era I2OEB dal 1978.

Nell'estate del 1984, in ferie a Gallipoli, avevo incontrato in VHF l'allora segretario dell'INORC Aldo Micocci I7OXH di Botrugno presso Maglie, che mi propose di entrare a far parte del Club, avendone tutti i requisiti. Qualche giorno dopo mi consegnò fax simile della domanda, feci delle copie della documentazione richiesta (copia del Certificato Internazionale di Marconista, copia del libretto matricolare della MM, alcune copie delle pagine del Libretto di Navigazione), e le mandai ad Augusta (SR) presso il Presidente del Club. Presidente era Nicola Mastroviti IT9XNM (#002). Il quale mi rispose subito dandomi il nr d'iscrizione 177. Mi scrisse che per far parte del Club era necessario essere in possesso di una delle tre condizioni possibili, mentre io le possedevo tutte e tre. Aldo, in seguito, mi riferì che lui per me aveva ricevuto da Nicola un solenne rimprovero per avermi consegnato copia della domanda, senza che lui ne fosse informato. **"Tu sei il Segretario, aveva detto, e devi fare solo quello che ti dico io! Non devi prendere alcuna iniziativa !"**

Estate 1991. Nicola non aveva potuto partecipare al meeting INORC di Loano di Maggio perché un forte starnuto gli aveva fatto volare dal terrazzo una sua "cosa" personale, rovinandosi. Egli era sempre più furibondo con i soci per via che doveva fare tutto da solo. Non lo aiutavano nemmeno i soci IT9. Alle assemblee triennali per il rinnovo del CD si presentavano solo 4/5 IT9. Il segretario Aldo Micocci I7OXH (sottufficiale tlc della MM di base proprio ad Augusta) lo aveva lasciato (avendone validi motivi!). Queste lamentele, Nicola, le esternava furioso durante il net in 20 m. e 40 m., e su striminzite "Newsletter" annuali che riusciva malamente a mettere insieme ed a inviarle, a mezzo posta, a tutti i soci. Tutto da solo! Furono fatti numerosi tentativi di fargli lasciare la Presidenza, ma invano. Ci riuscimmo nel 1993...

ma sarà motivo di una mia futura Amarcord!

Grande e valente collaboratore di Nicola era Enzo Pannuzzi I2BVS di Milano (#005). Enzo era l'Award Manager del Club, proponeva ai nuovi soci le QSL sociali del Club elaborate sia da Nicola che da lui, era un valido net-control nel net INORC che si teneva ogni sabato su 14060 alle 1300z, ecc. Inoltre, per l'ARI, era lo smistatore e spedizione delle QSL Italia destinate all'estero. C'era un grande affiatamento fra i due. Enzo era stato uno dei primissimi soci dell'Italian Navy "Old Rhythmers" Club. Su segnalazione di Nicola, inviava ai nuovi soci l'attestato di appartenenza al Club. Era stato r.t. nella Regia Marina. Durante l'ultima guerra era stato anche a Gallipoli con una corvetta alla fonda nel Seno della Purità. Ricordava che durante un bagno in mare vicino alla nave aveva rischiato di annegare per dei crampi alle gambe.

Lo andavo a trovare quando mi trovavo per lavoro nelle vicinanze di Via Ponte Nuovo a Milano. Era a circa un Km da Crescenago dove c'erano gli stabilimenti della Magneti Marelli, uno dei maggiori clienti della ditta per la quale lavoravo. Inoltre, con Teresa, circa ogni due domeniche, andavamo a trovare una sua sorella, suora marcellina in un convento al centro di Milano. Al rientro a Bergamo, a volte, facendo una piccola deviazione passando per via Palmatova, andavamo a prendere il caffè da Enzo. Immancabilmente, trovavo lui e sua moglie Sandra entrambi impegnati, in un sottocantina, nello smistamento delle QSL italiane destinate all'estero.

Enzo era cliente di un carrozziere OM, noto dxer, che lo ossessionava perché voleva diventare socio INORC. Solo che lui, pur essendo iscritto alla leva di mare, alla chiamata della sua leva per il servizio militare, era stato messo in congedo dalla MM per esubero della classe di quell'anno. E ogni volta che Enzo andava da questi, veniva martellato dalla insistente richiesta di voler entrare nell'INORC. Diceva che non era colpa sua che non gli avevano fatto fare il servizio militare in Marina, ma che lui lo avrebbe voluto fare volentieri. A prova di quanto asseriva aveva dato ad Enzo copia del congedo.

Enzo, ormai esasperato, gli fece fare domanda di entrare nell'INORC, allegò la copia del congedo, e spedì il tutto a Nicola, incollandoci un confidenziale postit con su scritto: **"Nicò... non fare niente... è un quacquaracqua"**! C'era da dire che, all'epoca di questi fatti, il noto dxer andava quasi

esclusivamente in fonìa. A log ho il suo call collegato in ssb durante il contest INORC del 1985. Ma di recente l'ho sentito attivo anche in CW.

Nel ricevere la domanda, Nicola fu d'accordo nella valutazione data da Enzo. Così, prese tutta la documentazione ricevuta e la respinse, spedendola all'indirizzo dell'aspirante socio... **compreso il postit!**

Si può immaginare come si infuriò il noto dxer carrozziere alla lettura del postit che lo riguardava. Recatosi all'indirizzo di Enzo lo insultò malamente.

Enzo, fortemente amareggiato dell'accaduto, telefonò a Nicola, il quale, minimizzando il fatto, non volle ammettere la responsabilità e la gravità dell'accaduto, e non chiedendogli nemmeno scusa.

A questo punto Enzo mandò un telegramma a Nicola dimettendosi dall'INORC. Per tutta risposta Nicola, anche lui telegraficamente, gli ordinò: **"Manda tutto il materiale INORC a Savona"** (I1QOD !). Cosa che Enzo fece, allegando anche una certa somma (non ricordo quanto) che aveva ricevuto dai proventi dei diplomi INORC, decurtate alcune spese postali e di cancelleria sostenute.

In questo modo, i rapporti fra i due galletti si interruppero.

Enzo, le volte successive che lo andavo a trovare, esternava grande amarezza l'essere fuori l'INORC, lui che lo aveva visto nascere negli anni '70, quando i soci erano esclusivamente r.t della Navy. Negli anni successivi questa vicenda, e fino al 1999, partecipò ai contest INORC con il nr di iscrizione RNARS o MF o MA. Ogni anno gli portavo regolarmente la Newsletter dell'INORC. A volte diceva di averla già ricevuta dalla Nanda I2RLX di Brescia. Ed ogni volta polemiche su polemiche!

Criticava il fatto che sulle Newsletter non veniva pubblicato il bilancio del Club. Aveva la certezza che la sommetta che aveva inviato a Savona (meno di un paio di decine di migliaia di lire), fosse stata intascata e non messa a bilancio! In radio, poi, era diventato scorbutico e litigioso, elargendo bacchettate di mala procedura telegrafica nei confronti di valenti cwdoppisti del Club, quali I8FXT, I0VPK, I0TKK, I7MZN, ecc. i quali regolarmente lo ignoravano, o... lo mandavano a f.c.! Molto polemico coi giovani ai quali dettava regole di comportamento o di procedura.

Ma ormai un male terribile lo aveva colpito. Malattia che lo spense nel giro di 7-8

anni..., piano piano! Nel maggio del 2000, in pensione da un anno ed in procinto di ritirarmi nella terra natia, lo andai a salutare. Visibilmente commosso e molto provato dalla malattia, mi disse: **"Allora non ci vediamo più?"** **No**, dissi, **"verrò a trovarti questo autunno quando verremo a prelevare la sorella suora di Teresa per portarla con noi alle cure termali di Abano Terme"**. Scosse mestamente la testa!

Per tenerlo anche un po' attivo, avevo concordato con lui, via internet, dei brevi sked giornalieri in 40 m. Ma, le volte che poteva venire in radio, si sentiva che non era più lui, il valente cwdoppista che avevo incontrato negli anni '80.

Mantenni la promessa, e alla fine di ottobre di quell'anno (2000), appena dopo aver riportato la suora nel suo istituto al centro di Milano, lo andai a trovare. Ma non c'era... era in ospedale! Dalla moglie Sandra ebbi notizie che Enzo era messo molto male, e mal sopportava l'ambiente e la cucina ospedaliera!

Continuai ad essere presente agli orari degli sked concordati. In primavera 2001 intervenne tre volte. L'ultima volta fu molto breve ed a malapena identificai il suo nominativo. Essendosi interrotto improvvisamente, gli telefonai. Mi rispose la moglie che mi disse: **"Lascialo stare, Mauro, sta piangendo disperato, ch  non riesce pi  a manipolare il tasto!"** (bug).

Non sentendolo pi  da un pezzo, a fine agosto gli telefonai, ed seppi dal figlio che suo padre era stato S.K. la settimana prima. Telefonai immediatamente a Max I2DMK. Enzo fu l'Elmer di Max, fu quello che lo fece avvicinare alla telegrafia, e questo lo esternava sempre con grande riconoscenza. Da Max seppi che al funerale di Enzo, i radioamatori presenti erano stati solo lui e suo figlio Marco I2NYN! Malgrado che il direttivo ARI, nella persona di Mario Ambrosi I2MQP, fosse stato informato dalla famiglia. Eppure, Enzo, Marco e Mario, insieme, avevano partecipato ad una DXpedition a Taiwan, negli anni '80! E malgrado, infine, che Enzo, e sua moglie, fossero stati, per tanti anni, collaboratori dell'ARI per lo smistamento delle QSL Italia per l'estero!

Poco tempo dopo I2MQP si present  alla casa di Enzo per prelevare le QSL giacenti e le scaffalature di smistamento per queste.

Non ricordo particolari iniziative dell'I-NORC all'S.K. di Enzo I2BVS... IN 005.

Anni dopo, non ricordo a quale fiera radioamatoriale (Pescara?), parlando con Mario I2MQP, all'epoca direttore di RR, gli ricordai Enzo. Non se lo ricordava pi . Dopo l'aggiunta di altri particolari da parte mia, si ricord : **Ah**, disse, **quel vecchio rincitrullito di Milano!**

SIC TRANSIT GLORIA MUNDI!
Marina di Mancaversa, 28 dicembre 2012

Che scherzo si nasconde nelle ruote del rover Mars Curiosity? *

Giuliano SANDAL I1SAF IN#391

Pare che il codice "Morse" abbia ormai superato i confini della Terra ed il suo "futuro" guardi agli spazi interplanetari...

Quanto riportato conferma ancora una volta (caso mai ce ne fosse bisogno) la sempre attuale vitalit  del Codice e le sue possibilit  di applicazione che vedono come ultimo limite la fantasia e l'ingegno umano.

Qui di seguito una piacevole curiosit  circa le ruote della sonda spaziale "Curiosity" che sta esplorando la superficie del pianeta Marte. Ma chi ha detto che il Morse   morto?

Le ruote di Curiosity hanno varie funzioni. Il loro utilizzo principale, ovviamente,   la locomozione. Per  la NASA ha bisogno di riferimenti visivi per stimare le distanze e le dimensioni su Marte, e le impronte lasciate dalle ruote di Curiosity sono state progettate per questo. Una serie di fori irregolari inseriti in ciascuna delle sei ruote di Curiosity creano un disegno che si ripete mentre il rover si muove nel deserto marziano.

Osservando la posizione di queste tracce, gli scienziati della NASA possono confermare che gli odometri del rover funzionano correttamente e usare i riferimenti per stimare le distanze nei dati fotografici che Curiosity rimanda a casa. Ma gi  che metti dei fori nelle ruote del rover per creare un disegno identificabile, puoi anche divertirti un po'.

I buchi di cui parliamo sono piazzati tra i battistrada delle ruote del rover, quindi l'unica cosa che gli ingegneri potevano cambiare era la larghezza dei buchi tra i battistrada - l'altezza era fissa. Quindi il disegno   fatto di buchi lunghi e corti o, per voi fanatici della crittografia, segnali corti e segnali lunghi. E c'  uno standard venerabile (anche se non sempre riconosciuto come dovrebbe) che codifica segnali distinguendoli tra lunghi e corti: il Codice Morse. Ogni ruota di Curiosity dedica tre battistrada alla codifica dell'odometria, il che dava ai designer di Curiosity tre lettere con cui giocare.

Ogni volta che le ruote di Curiosity completano un giro, queste stampano sulla superficie marziana il codice morse per **JPL**, in onore del **Jet Propulsion Laboratory** (Laboratorio sulla propulsione a getto) del Caltech, che supervisiona il progetto Mars Science Laboratory.



IL "ROVER" Curiosity.



Una ruota del Curiosity.



Disposizione delle tre lettere "JPL".



Impronta "JPL" sul terreno.

(*) ricavato e liberamente tradotto da " Geek Trivia".
Autore : Jay Garmon

NASCITA DELLA CATEGORIA RADIOTELEGRAFISTI NELLA REGIA MARINA

di Nicola Mastroviti - IT9XNM (SK) Fondatore dell' INORC IN # 002
ex Capo RT della Regia Marina Italiana

La "Rivista Marittima", mensile edito dallo Stato Maggiore della Marina dal 1861, coetaneo quindi della stessa Marina, nel numero di Ottobre del 1995 pubblicava un articolo a firma di Renato Battista La Racine intitolato

"LA NASCITA DELLA CATEGORIA RADIOTELEGRAFISTI DELLA REGIA MARINA" ed esordiva così:

"IN QUESTO CENTENARIO CHE CELEBRA LE PRIME ESPERIENZE DI MARCONI A PONTECHIO, MOLTI PARLANO DELLA RADIO E POCHI DEI RADIOTELEGRAFISTI, VOGLIAMO RACCONTARNE LA STORIA?..."



Distintivo dei Radiotelegrafisti in vigore dal 1913.

Premetto che non conosco il Signor La Racine e non so se il suo scritto, ampiamente documentato, è scaturito, a giudicare da un certo malcelato accoramento, da personali trascorsi o per semplice voglia di colmare una lacuna nella storia della Regia Marina.

In ogni caso, quale abbonato della citata Rivista, l'articolo non poteva non attirare la mia interessata attenzione mentre mi faceva subito riandare ai miei verdissimi anni, allorchè mi andai a coinvolgere in Marina e nella Radio, oltre ottantaquattro anni fa, cioè in epoca appena post-pionieristica. Penso quindi che i miei colleghi, anziani e giovani mi si assoceranno nel porgere, attraverso queste righe al Signor La Racine, i sensi della nostra simpatia insieme al nostro sentito grazie.

Purtroppo la storia della nascita e delle vicende che la determinarono e di quelle che seguirono durante i lunghi e travagliati anni dell'esistenza della categoria, vedono - ahimè - la luce in articolo mortis. È noto infatti che la categoria non figura più, già da qualche anno, nei ruoli delle principali Marine da Guerra, italiana compresa ed anche sulle navi mercantili il secolare R.O. (Radio Officer) sarà inesorabilmente sbarcato per far posto al R.E.O. (Radio Electronic Officer) cioè un personaggio che utilizzerà frequenze radio per azionare il GMDSS (Global Maritime Distress Security System) soltanto e semplicemente premendo alcuni tasti che automaticamente e attraverso il sistema satellitare metteranno navi e posti terrestri in contatto. Non più attore protagonista ma semplicemente testimone.



Distintivo dei Semaforisti abilitati al servizio della radiotelegrafia.

Fredda ombra di coloro che lo precedettero, fisicamente artefici e appassionati esecutori che dietro la cuffia in ricezione ed il tasto in trasmissione fantasticavano chiedendosi se all'altro capo dell'etere c'era uno sconosciuto essere umano o l'amico e collega Tizio o Caio. Tuttavia ci resta perlomeno una consolazione: constatare la massiccia presenza di centinaia di migliaia di radio operatori che sulle frequenze loro assegnate caparbiamente continuano ad inforcare la cuffia d'ascolto e a manipolare tasti in trasmissione intessendo nell'etere che ci avvolge una fittissima rete di allacciamenti. Siamo noi, non più operatori radiotelegrafisti ma soltanto radioamatori.

Radioamatori cui spetta il non futili compito di consegnare alle future generazioni il ricordo del lancio dei primi radiomessaggi attraverso l'Atlantico da Poldhu - Gran Bretagna -1901- a St. John di Terranova e ancora da Glace Bay - ancora Canada - e ancora Poldhu - 1902. Fatidici messaggi inoltrati mercè polsi umani e decifrati da umane orecchie! Lontanissimi

anni, che dischiusero alla umanità tutta l'era della conquista dell'etere. Ma torniamo alla nostra storia. La telegrafia senza fili attraverso un lungo processo di esperimenti e di continue innovazioni, aveva attirato, sul finire del secolo scorso, l'attenzione della Royal Navy e della Marina francese. Quella italiana aveva già iniziato ad interessarsi della radio stabilendo un periodo di collaborazione con Marconi.



Distintivo dei Timonieri abilitati al servizio della radiotelegrafia.

Le trasmissioni transatlantiche dal 1901 e 1902 avevano, infine, fugato ogni dubbio sulla validità della radiotelegrafia, tanto che Vittorio Emanuele III indusse la Regia Marina a mettere a disposizione del nostro scienziato il Regio Incrociatore "Carlo Alberto" su cui venne effettuata una radio-crociera da Napoli agli estremi Mari del Nord Europa. Ma quali furono i primi radio operatori della Regia Marina? Italiani, inglesi, francesi (come del resto tutte le Marine da Guerra) disponevano di un vasto numero di personale cui il codice Morse era familiare. Non era affatto impresa disperata forgiare un Semaforista o un Timoniere in radiotelegrafista, quindi, dopo brevi corsi di trasformazione essi venivano abilitati al servizio R.T.

In quei primi anni la R. Marina aveva sviluppato un intenso programma organizzativo sia in mezzi tecnici, che in termini di personale. Nel 1903 venivano svolte persino esercitazioni radiotelegrafiche e tra il 1904 ed il 1905 quasi tutte le navi maggiori e alcune torpediniere di Squadra erano fornite di stazione R.T. Non si trattava ancora di Radiotelegrafisti "puri" ma di ex Semaforisti e Timonieri abilitati a svolgere il servizio R.T. oltre, naturalmente gli abilitati al servizio di bordo, parecchi altri dovevano occuparsi delle stazioni disseminate lungo le coste delta penisola e sulle Isole maggiori. Mentre i primi Semaforisti e Timonieri venivano abilitati al servizio R.T. dopo aver ricevuto una adeguata preparazione frequentando corsi occasionali, nel 1906 essi vengono av-

viati al Varignano di La Spezia, già sede della Scuola Semaforisti. Qui vengono impartite nozioni tecniche radio elettriche, di procedura R.T. e soprattutto si insegna a ricevere il codice Morse, non più come "sounder" cioè alla maniera telegrafica che si differenzia dal suono R.T. perché comporta il cosiddetto "colpo e contraccolpo" prodotto dall'ancoretta della macchina telegrafica. Con il moltiplicarsi delle esigenze vengono addirittura indette sessioni straordinarie, ciò per quanto riguarda i semaforisti, mentre per i Timonieri, invece, si tratta di trasferire la ricezione del Morse da visiva in auditiva.



Distintivo dei Radiotelegrafisti in vigore dal 1913.

Questi ultimi, come noto, ricevono segnalazioni ottiche a mezzo del testa d'albero o con l'impiego del fanale Donath e simili e non solo, ma anche a mezzo di bandiere impugnate e mosse in modo da formare i caratteri del codice Morse. Alla fine dei corsi l'abilitazione viene conferita a coloro che possono ricevere in codice Morse a 50 caratteri p.m. Nello stesso anno vengono istituiti i distintivi per Semaforisti e Timonieri che superato il corso al Varignano che sono abilitati al servizio R.T. A semplice titolo di curiosità, si nota che nel 1908 la forza R.T. contava 80 sottufficiali e 150 sottocapi e comuni. Certamente cifre irrisorie confrontate a quelli degli anni seguenti. Bisogna però considerare che in quel tempo il servizio R.T. si limitava a semplici collegamenti tra nave e nave o nave terra.

Data anche l'assenza di molte frequenze che più tardi entreranno in scena non esistevano servizi di intercettazione e simili e se esistevano dovevano anch'essi essere assai limitati, tutto ciò naturalmente e solo una congettura basata sul fatto che fra navi maggiori e torpediniere di Squadra con 230 radiotelegrafisti anche sovraccaricandoli con stressanti turni di servizio sarebbe stato impossibile far fronte a compiti non essenziali. Certo non è pensabile che allora si fosse già scoperta la necessità dello spionaggio radiotelegrafico. Questo verrà dopo, durante la prima guerra mondiale 1914 - 1918. (In occasione della storica battaglia dello Jutland tra le flotte della Marina inglese e quella germanica iniziata il 30/31 Maggio 1916, poiché era pervenuta all'Ammiragliato di Londra l'informazione che i radiotelegrafisti tedeschi riuscivano a individuare alcune tra le grandi unità sia dal

tipo di nota che dalla manipolazione dei radiotelegrafisti, fu giocato un brutto tiro alla flotta del Kaiser: vennero sbarcati da alcuni incrociatori da battaglia come "H.M.S. TIGER", "H.M.S. LION", "H.M.S. NEW ZEALAND" e qualche altro, sia gli apparati che i radiotelegrafisti trasferendoli su alcune carrette che vennero allontanate dal probabile teatro dello scontro. Il risultato è facilmente intuibile. Ad ogni modo ciò creò non poco turbamento nei piani di battaglia tedeschi.

Finalmente la R. Marina, con la legge 797 del 21 Luglio 1913 istituisce la categoria "RADIOTELEGRAFISTI" ed il relativo distintivo delle sei scintille generate tra due sfere dello spinterometro. In questa cavalcata attraverso i primi decenni della radiotelegrafia nella R. Marina non si può non far cenno alla famosa "PASSEGGIATA IGIENICA" che scomparve dalla storia nel secondo dopoguerra. Essa fu generata dopo che il V. Ammiraglio F. Grenet, Comandante in Capo della Forza Navale del Mediterraneo, al termine delle esercitazioni navali del 1908, inviò un rapporto in cui, tra l'altro, si leggeva che le condizioni di salute del personale R.T. erano visibilmente precarie date le cattive sistemazioni igieniche delle stazioni R.T. di bordo a causa dell'assenza di ventilazione o quanto meno insufficienti per adeguato ricambio dell'aria satura dei vapori nitrosi e solforosi che, dipendeva dal fatto che le stazioni R.T. erano state impiantate su navi costruite prima della comparsa della radiotelegrafia navale.

L'Ammiraglio nello stesso rapporto informava di aver impartito disposizioni di dare facoltà al personale R.T. per tutto il periodo delle esercitazioni di recarsi, se libero dal servizio, in franchigia anche nelle ore

antimeridiane scopo igienico. Noi sappiamo tutti che cosa voleva significare essere R.T. della R. Marina e della sua erede, la Marina dei giorni presenti. Sappiamo che appena entrati nelle scuole di formazione, prima ancora di porre mano al tasto ed indossare la cuffia d'ascolto, venivamo sottoposti ad un'intensa catechizzazione da parte degli istruttori. Noi apprendemmo ad essere innanzitutto dei veri professionisti, quindi votati alla più assoluta segretezza, all'applicazione rigorosa del codice di procedura R.T. bandendo la tentazione di servirci della stazione radio per comunicazioni personali. Sapevamo anche che quello che la Marina chiedeva a noi non lo poteva chiedere al personale di altre categorie.

Tutto ciò ci convinceva di far parte di una ristretta elite di bordo senza che questo ci facesse apparire immodesti benché fossimo immeritatamente oggetto di malcelata invidia e spesso di irrisione. Anche il numero di noi, decisamente esiguo rispetto alle altre categorie del personale di macchina coperta e artiglieria, contribuiva a formare il convincimento che pur facendo parte dell'equipaggio, specie sulle unità minori dove il radiotelegrafista poteva anche essere solo uno, si fosse "molto speciali". Ed in verità si può ben dire che lo eravamo anche se, dai vertici non giunse, et pour cause, alcun segno che lo confermasse.

Malgrado ciò possiamo affermare che il radiotelegrafista nel corso di un secolo ha dato prova della sua professionalità, compiendo pienamente il proprio dovere, spesso sacrificando nel volontario sacrificio, sempre affrontato per dedizione alla Marina e alla Patria.



Il Regio Incrociatore corazzato CARLO ALBERTO - 1896 / 1920.

CENTO ANNI FA IL TITANIC...

Giuliano SANDAL I1SAF IN#391

Il 14 aprile del 2012 si è commemorato il centenario della più nota tra tutte le tragedie del mare, il naufragio del Titanic.

Sulla storia e sulle sue mille sfaccettature sono ormai stati scritti migliaia di testi, libri, sono stati girati film e tenuti dibattiti, conferenze, etc. etc.

In considerazione di ciò, i Radioamatori della Sezione ARI della Spezia, e tra loro in particolare i membri INORC e ARMI, hanno voluto ricordare sì la celeberrima tragedia, ma anche, e soprattutto, sottolineare come la radiotelegrafia abbia rappresentato fin dai suoi albori, un insostituibile strumento per la sicurezza della navigazione e per la salvaguardia della vita umana in mare.

In quest'ottica è stata organizzata una manifestazione durata una settimana che si è svolta presso il salone multifunzionale del Circolo Ricreativo Dipendenti Difesa (CRDD) della Spezia.

Ancora una volta ospiti della Marina Militare che da sempre appoggia con grande generosità, gentilezza ed apertura queste nostre iniziative a sfondo "naval".

Oltre al patrocinio della Marina, abbiamo ottenuto il patrocinio del Comune della Spezia e della Fondazione G. Marconi di Pontecchio (BO).

La manifestazione, iniziata il 13 aprile e protrattasi fino al 20 aprile, ha avuto per tema:

"Storia e attualità delle applicazioni della Radio quale ausilio alla navigazione marittima ed alla salvaguardia della vita umana in mare"

e si è articolata in una Esposizione di apparati radio navali d'epoca e attuali, specifici per le operazioni di salvataggio e soccorso in mare ed in una serie di conferenze.

Venerdì 13 aprile

"La storia delle applicazioni della radio quale ausilio alla navigazione marittima ed alla sicurezza della navigazione: dall'alfabeto Morse al satellite"

(relatore G. Sandal I1SAF IN # 391).

Lunedì 16 aprile

"Il ruolo della radio nel salvataggio dei superstiti della spedizione polare del Gen. Nobile"

(relatore Bruno Grassi, IK1WVG Contributo artistico: Compagnia Teatrale Dipartimentale).

Venerdì 20 aprile

"La teca Marconi presso il Museo Tecnico Navale: il contributo della M.M. Italiana allo sviluppo delle radiocomunicazioni in Italia".

(relatore G. Sandal I1SAF IN # 391)

La mostra dedicava, doverosamente, un "angolo" alla vicenda del Titanic ma poi proseguiva, secondo un percorso cronologico, illustrando l'origine delle radiocomunicazioni e la loro evoluzione.

Sono stati esposti un telegrafo (su filo) funzionante, una riproduzione, anch'essa funzionante, di un TX a "scintilla" ed un RX a "coherer".

Per la storia della "radionavigazione": radiogoniometro, radar e i sistemi "LORAN", "DECCA" e l'attuale GPS.

La Sezione dedicata alla Sicurezza e soccorso con apparati di autoallarme e diverse tipologie di "marinette" (gli apparati in dotazione alle lance di salvataggio).

Da ultimo una panoramica sull'attualità: GMDSS con pannelli esplicativi ed una campionario di apparati e dispositivi sia di comunicazione normale (INMARSAT, DSC, etc.) che per la ricerca e soccorso EPIRB e Radar Transponder del sistema SRSAT-COSPAS.

Comune della Spezia

Col Patrocinio del Comune della Spezia.

Marina Militare Italiana

Dall'alfabeto "Morse" al satellite

La vicenda del "Titanic" e l'avventura della Spedizione Nobile al Polo Nord

Circolo Ricreativo Dipendenti Difesa (ex Cinema ARSENALE)

Dal 13 al 20 Aprile (ore 9 ÷ 12 e 15 ÷ 18)

Esposizione di apparati radio navali d'epoca e attuali, specifici per le operazioni di salvataggio e soccorso in mare. Proiezione di audiovisivi e dimostrazioni pratiche a cura dell'Associazione Radioamatori Italiani.

Storia e attualità delle applicazioni della Radio quale ausilio alla navigazione marittima ed alla salvaguardia della vita umana in mare

CONFERENZE

Venerdì 13 aprile, 16.00 – 18.00 conferenza "La storia delle applicazioni della radio quale ausilio alla navigazione marittima ed alla sicurezza della navigazione: dall'alfabeto Morse al satellite"

Lunedì 16 aprile, 16.00 – 18.00 conferenza "Il ruolo della radio nel salvataggio dei superstiti della spedizione polare del Gen. Nobile" (Contributo artistico : Compagnia Teatrale Dipartimentale)

Venerdì 20 aprile, 16.00 – 18.00 conferenza "La teca Marconi presso il Museo Tecnico Navale: il contributo della M.M. Italiana allo sviluppo delle radiocomunicazioni in Italia"



Telegrafo morse.



Sistema INMARSAT.



Marinette.



Epirb & Radar Transponders.



Radiogonometro dimostrativo.



Da sinistra I1HBY, Ammiraglio Andrea Toscano, I1SAF.



S.E. Dott. Forlani, prefetto della spezia.

Alla Conferenza inaugurale erano presenti, oltre al pubblico, il Comandante in Capo di MARIDIPART. Ammiraglio Andrea Toscano. S.E. il dott. Forlani, Prefetto della Spezia, il Vice Prefetto Aggiunto Dott.ssa Stefania Ariodante, Il C.S.M Maridipart C.V. Michele Cassotta, in rappresentanza del Comune l'Assessore Prof. Manfredini.

L'Ammiraglio Toscano ed il C.V. Cassotta hanno presenziato anche alla serata conclusiva della manifestazione.

Forse è il caso di spendere due parole sul tema della terza conferenza: *"La teca Marconi presso il Museo Tecnico Navale: il contributo della M.M. Italiana allo sviluppo delle radiocomunicazioni in Italia"*.

La "Teca Marconi" è una grande vetrina del Museo Tecnico Navale della Marina Militare della Spezia. In questa teca sono conservati cimeli, unici al mondo, del periodo "marconiano" dal 1897 a circa il 1930, tra cui oggetti appartenuti allo stesso Marconi.

In pratica, attraverso l'esame di questi oggetti, si può ripercorrere la storia dei primi 30 anni della radio in Italia, quando la marina Militare (allora Regia Marina) dette un notevole contributo allo sviluppo delle radiocomunicazioni in Italia, sviluppo che vide in primo piano l'Arsenale Militare Marittimo della Spezia. Nella stessa teca sono conservati anche gli apparati radio con cui

Biagi potè chiedere i soccorsi per i superstiti della spedizione Nobile al Polo Nord del 1928.

Su interessamento dell'Assessorato alla Pubblica Istruzione del Comune della Spezia hanno visitato la mostra alcune scolaresche della Scuola Media "U. Mazzini" a cui è stata tenuta una conferenza esplicativa con proiezione di audiovisivi e dimostrazioni pratiche di radiotelegrafia e radionavigazione. Alle stesse scolaresche erano state tenute, in precedenza, presso la loro Scuola, alcune conferenze propedeutiche sulla storia delle comunicazioni/telecomunicazioni umane dall'antichità ad oggi.

Una Stazione radio amatoriale ha trasmesso per la durata dell'evento col nominativo ufficiale INORC IQ1NM.

Hanno dato rilievo all'iniziativa i media locali (stampa, TV e notiziari "on-line").

Si ringrazia:

- la Marina Militare MARIDIPART nelle persone dell' Amm. Toscano, C.V. Cassotta, MARICOMMI C.V. Caputo e i Dirigenti del CRDD Sigg. De Leonardi e Iardella.
- Il Comune della Spezia.
- La Fondazione G. Marconi di Pontecchio (BO).
- La "Compagnia Teatrale Dipartimentale" (sig. Di Maio) per le "performances" durante la conferenza sulla vicenda della "Tenda Rossa".
- Il Personale del CRDD, in particolare i Sigg. Marco Rossi e Edgardo De Cristofaro (IZ1ELP).
- Tutto il Personale, civile e militare che, in vari modi, ha contribuito alla riuscita della manifestazione.
- La Famiglia Angiolini per aver messo a disposizione alcune "marinette" e "auto-allarmi".
- La Compagnia Generale Telemar (Marco La Lomia IK1IXF per l'interessamento) per aver messo a disposizione gli apparati del sistema GMDSS.
- I Soci della Sezione ARI della Spezia che hanno allestito la mostra, accolto i visitatori e contribuito, con il loro lavoro, al successo dell'iniziativa.

UNA INTERESSANTE RITROVAMENTO STORICO

di IISAF, Giuliano SANDAL IN#391

Un socio della locale Sezione A.R.I., Ferdinando Daldegan, I1HBY ha scoperto che una sua cugina era in possesso di alcune "zone" telegrafiche (o nastri) originali degli esperimenti che Guglielmo Marconi fece nel golfo della Spezia nel luglio del 1897.

Ma come sono arrivati fino a noi questi nastri? La cugina di I1HBY è discendente da un certo Mario Da Pozzo che prestava servizio in Marina all'epoca degli esperimenti di Marconi e, con tutta probabilità, in quel frangente fu imbracato sulla Regia Nave S. Martino, a bordo della quale furono condotti i primi esperimenti di radiocomunicazione tra la terraferma ed una nave in navigazione.

Mario Da Pozzo nasce nel 1870 (o 1872 ?)

Dal foglio matricolare risulta che si arruola come volontario nella Regia Marina, con ferma di quattro anni, con atto del 6 settembre 1891 come "allievo telegrafista".

L'anno seguente diventa "Furiere Telegrafista" e nel 1893 è Sottocapo Furiere Telegrafista. Nel 1894 è nominato Sottocapo Timoniere e nel 1895 passa Sottocapo Semaforista.

Frequenta la "Scuola Semaforisti" del Varignano da dove esce con il punteggio di 17,367/20 il 3 febbraio del 1904.

Nel maggio del 1906 è promosso Secondo Capo Semaforista e nel 1911 Capo Semaforista di 2ª Classe.

Trasferito nei ruoli dei Capi Radiotelegrafisti nel 1913. Ripristinato Capo Semaforista e promosso Capo di 1ª classe nel 1915.

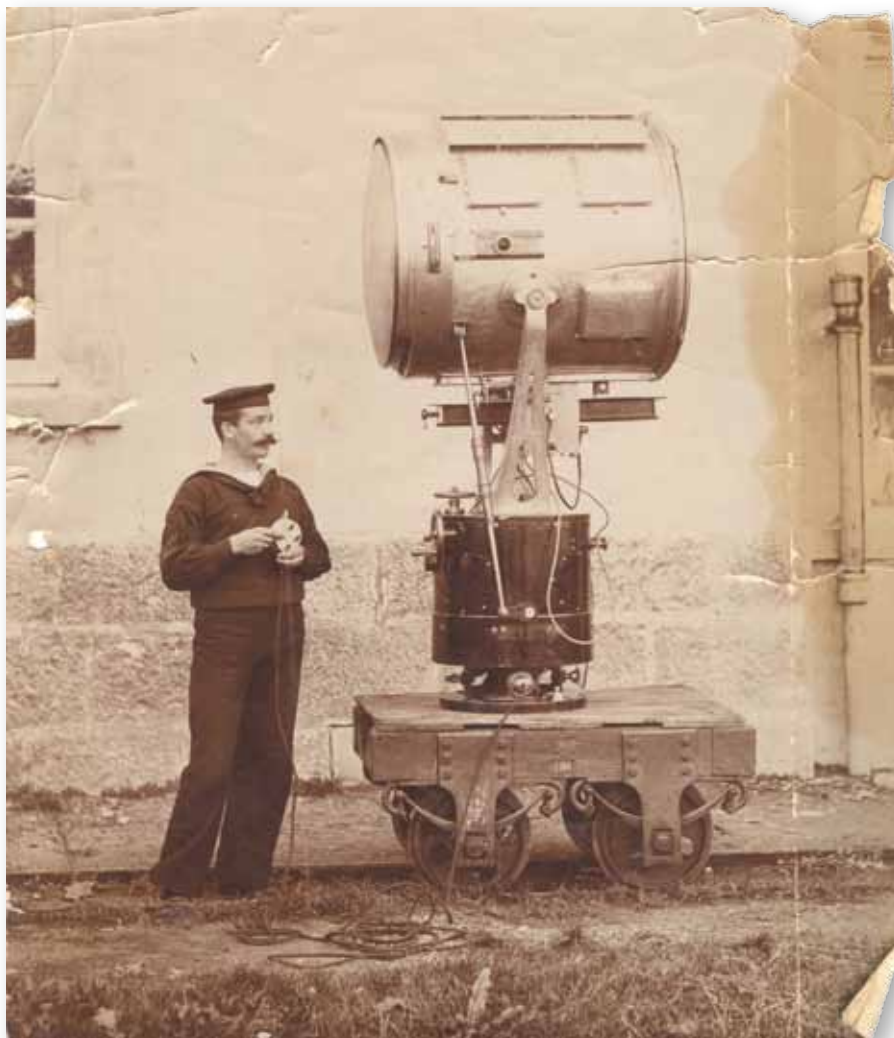
Nel 1917, in riconoscimento di 25 anni di servizio militare, con decreto del Ministro della Marina, viene autorizzato a fregiarsi della "croce d'argento sormontata dalla corona reale".

Nel 1923 viene promosso a sottotenente (semaforista) del C.R.E.M. Nel 1924 promosso tenente del C.R.E.M.

Tra il 1892 e il 1913 imbarca su diverse unità della Regia Marina: *Monzambano, Morosini, Nembo, Messaggero, Sicilia, Volta, Italia, Dandolo.*

Tra il 1908 e il 1909 presta servizio a terra in Africa Orientale.

Nel 1918 riceve un elogio dal Ministero "per la prontezza e lo spirito di iniziativa dimostrato nel demolire un principio di in-



Mario Da Pozzo.

condio ad un albero della stazione RT presso la quale era destinato" (quasi certamente a Coltano).

È poi destinato alla stazione radio di Coltano dal 1914 al 1918. Ritorna alla Spezia, come semaforista, fino al luglio del 1919. Viene destinato alla base navale di Valona fino all'agosto del 1920. Di nuovo alla Spezia fino al 1925. Dal 1925 viene destinato al Comando N. M. di Taranto.

Qui finiscono le notizie del Foglio Matricolare.

È interessante notare che l'attestato della Scuola Semaforisti del Varignano riproduce, sul lato sinistro, alcuni elementi legati alle mansioni della categoria: un canocchiale, un treppiede con apparato di segnalazione ottica, una "stazione segnali" su una collina, un palo con linea telegrafica e una antenna radio che si eleva su tutti gli

altri simboli. D'altronde è noto che la base del Varignano fu sede della prima scuola per radiotelegrafisti della Marina Militare e la prima in assoluto in Italia.

La categoria dei radiotelegrafisti fu istituita solo nel 1913 ma già dai primi anni del '900 iniziò l'addestramento del personale per l'uso del nuovo sistema di telecomunicazione, di cui la nostra Marina fu promotrice e pioniera.

A ricordo e dimostrazione delle varie destinazioni del Da Pozzo vi sono alcune fotografie.

Una foto lo ritrae a fianco ad un riflettore per segnalazioni luminose.

Da altre foto si può dedurre come lo stesso sia stato successivamente destinato al servizio di radiocomunicazione.

Infatti una foto mostra il primo impianto radio di Coltano, costruito da Marconi.



Antenna in Africa orientale.



Stazione Radio Marconi a Coltano.

Un'altra foto mostra la stazione radio, ex austriaca, di Sebenico sulla costa dalmata. Tale foto dovrebbe essere successiva al 1918 dopo la fine della prima guerra mondiale.

Il riferimento a Sebenico appare sul retro della foto.

Altre due foto si riferiscono alla costruzione di un impianto non meglio specificato (radio?) scattate durante la sua destinazione in Africa Orientale. Infatti le persone che vi appaiono indossano caschi di tipo "coloniale". Una delle due riporta una scritta a penna:

"6 aprile 1908 lavori impianto ultimati si alza bandiera".

Un'ultima foto, di cui esiste anche la lastra del negativo (in vetro) mostra un gruppo di persone, in divisa della marina, davanti all'ingresso di un edificio della Marina come si deduce dai fregi (ancore) sulla facciata ai lati della porta su cui è leggibile la scritta:

"Mostra Marconiana".

Ma al di là di questa documentazione hanno destato un grande interesse quei nastri, conservati dal Da Pozzo e tramandati per generazioni fino ai giorni nostri.

Si tratta di due nastri telegrafici, fasciati con carta, in perfetto stato di conservazione.

Sulla fasciatura di uno dei due appare una scritta a penna, l'altro è anonimo. La scritta recita:

"Zona dell'apparecchio ricevente del S. Martino in coperta, batteria e cala durante gli esperimenti del 17-7-97".

I nastri sono stati svolti solo parzialmente. Quello anonimo per tutto il tratto in cui è stato svolto risulta "bianco".

Il secondo, avvolto nella carta con la scritta summenzionata, riporta nel tratto iniziale, dei caratteri del codice morse.

Al termine della serie di caratteri com-

pare, scritto a matita, l'orario di ricezione del messaggio **"15.39"** (o così ritengo siano interpretabili le quattro cifre riportate).

I "segni" sono molto nitidi ma spesso irregolari e la decifrazione non è semplicissima. Non sono ben definite le spaziature sia tra i caratteri che tra le parole.

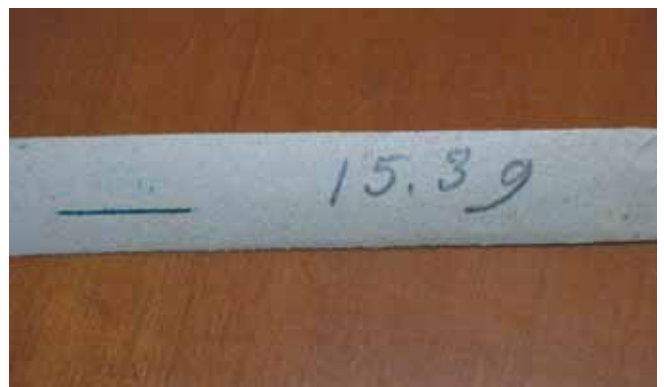
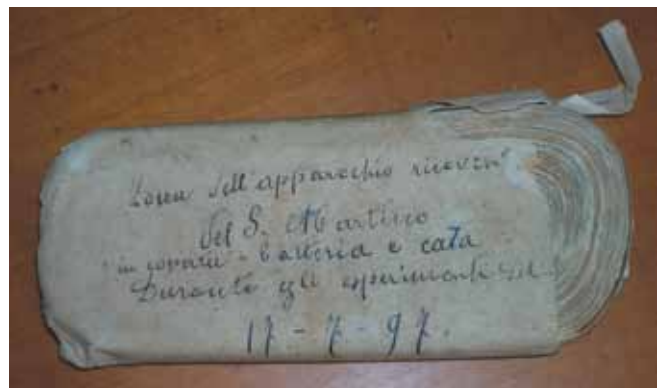
Il testo è l'ultima parte di un messaggio più lungo (che la prima parte sia alla fine dell'altro nastro?).

Un tentativo di ricostruzione della parte di messaggio ha dato questo possibile risultato:

"(qua)...ndo cpi... te (copiate?) alzate intelligenza".

Il testo avrebbe un senso interpretandolo come la richiesta da parte della stazione trasmittente (installata a terra a S. Bartolomeo) alla nave S. Martino di alzare un segnale visivo per confermare la ricezione dei segnali radio. Infatti in tali esperimenti la comunicazione era unidirezionale: da terra a nave. Quindi l'unico mezzo per confermare la ricezione, da parte della nave, erano le segnalazioni visive (o ottiche).

Secondo la carta con la rotta della S. Martino, (Rivista Marittima. Numero monografico dedicato agli esperimenti di Marconi alla Spezia 1897) a quell'ora la S. Martino si trovava a circa 11 o 12 Km dalla stazione trasmittente di S. Bartolomeo ed a circa 3 km a SSE dell'Isola del Tino.



Nastro telegrafico Marconiano. Particolare del nastro.

Dalla stessa carta risulta che in quel tratto di mare la ricezione era percettibile ma irregolare. Il che coincide con quanto registrato sul nastro.

Ma al di là dello studio di questi nastri, che dovranno essere svolti e filmati (o fotografati) per documentarne il contenuto, è stata enorme l'emozione per il ritrovamento e per aver avuto l'opportunità di avere tra le mani questi oggetti che, con tutta probabilità, 115 anni or sono, furono tra le mani di Guglielmo Marconi.



Mostra marconiana.



Stazione radio di sebenico.



Attestato scuola semaforisti.

WEEKLY CW SKED

di Fabio Bonucci, IK0IXI IN #462



David nel suo shack

Novembre 2012, una mattina come un'altra. Almeno sembra.

Dopo un tranquillo riposo e un sereno risveglio, riprendo vigore con un buon caffè. Accendo la radio, sono le 08:50 locali e i 20m sono piuttosto tranquilli. Sintonizzo il ricevitore sulla frequenza convenuta e finisco il mio caffè. Un breve colpo di portante QRP mi permettere un accettabile accordo della mia fida Windom da 41 metri di lunghezza, ormai da molti anni unica antenna sul mio terrazzo. sento una stazione Ucraina leggermente fuori filtro, ma dopo un paio di CQ scompare. Alle 09:00 precise ascolto, debole ma pulita, la chiamata che stavo aspettando.

"IK0IXI G4VHH DE VK3DBD PSE K". È David VK3DBD dall'Australia sud orientale, stato del Victoria, che chiama me e Fred G4VHH.

Puntuale come un orologio, David trasmette dal suo QTH di Yackandandah, remota cittadina a circa metà strada tra Melbourne e Canberra. Il suo K3 e la vecchia 3 elementi gli permettono di arrivare con un segnale ottimale in CW, 579 long path.

Rispondo subito e David mi accoglie come sempre con un HEJ FABIO HW?.

Gli passo il 579 e la buona sera (per lui è quasi il tramonto). David inizia a raccontarmi la giornata appena trascorsa, di suo figlio che vive da anni in Australia, dei suoi amici, le scorribande a bordo del fuoristrada con il quale percorre le accidentate strade di quella regione, remota stazione mineraria ormai trasformata in un tranquillo luogo di villeggiatura sulle colline australiane. Laggiù è primavera ormai e David mi racconta dei lavori nel giardino, da curare dopo la sua assenza invernale (David e la moglie Ann trascorrono l'inverno australe in Inghilterra, nel Lincolnshire, dove risiede la figlia). Quando è in Inghilterra egli usa ancora il call inglese G3SCD.

Mi chiede se le castagne di Allumiere sono buone quest'anno. Gli rispondo di sì e che sono anche meglio di quelle del Victoria !! Ma lui le castagne le ha raccolte già in Aprile, quando a Yackandandah è autunno. Con il suo fuoristrada ha percorso centinaia di km

per andare e venire dai castagneti che non sono molto vicini alla sua abitazione. Aiutando un amico, David si diverte e passa le giornate all'aria aperta. La sera poi, dopo il QSO e la cena, si mette al lavoro e costruisce tasti telegrafici per se stesso e per gli amici più cari. Entrambi viviamo mondi complementari... a stagioni rovesciate.

Arriva Fred G4VHH, da vero gentleman aspetta che la conversazione tra me e David riduca la sua intensità e si inserisce nel QSO a tre, raccontando la sua fredda mattina nel Lincolnshire. Fred e David sono vecchi amici. Insieme hanno vissuto in Inghilterra fino agli anni '80, e sono radioamatori dagli anni '60. David si è poi trasferito parzialmente in Australia presso il figlio, ma ogni anno quando l'inverno inizia a farsi sentire, tra Giugno e Ottobre lui e la moglie Ann tornano in Inghilterra, trascorrendo l'estate dell'emisfero nord con la figlia e i nipoti. Grazie alla radio, David e Fred sono in contatto settimanale da decenni e fanno parte entrambi del FOC e FISTS.

Io Qso va avanti. Fred non gode di ottima posizione e usa un'antenna filare come me. A volte è necessaria qualche ripetizione ma il QSO scorre come un fiume di emozioni, tra il QSB e il fascino dei segnali che attraversano tutto il pianeta Terra, un viaggio di 20.000 km. Affascinante condizione di via lunga, con segnali a volte spaventosi, a volte affetti da profondo fading, ma sempre a portata di QSO.

David ci racconta alcuni particolari delle sue ultime realizzazioni e mi fa sapere che il mio tasto sta iniziando a prendere forma. Sarà un paddle in ottone, un regalo che vuole farmi in ricordo della nostra amicizia che ormai ha compiuto un anno. Eh sì...è trascorso un anno da quando abbiamo iniziato questo appuntamento settimanale in telegrafia, un "triangolare" Italia - UK - Australia che nel corso dei mesi ci ha permesso di conoscerci a fondo e di trascorrere piacevoli ore in compagnia. Amici veri, sinceri, che non mancano di condividere le cose piacevoli e anche le difficoltà, i fatti di cronaca, le vicissitudini familiari, le autocostruzioni, la vita intera... e tutto grazie alla telegrafia, comune denominatore delle nostre anime. Un dialogo continuo intervallato da settimane di vita normale, terrena oserei dire, che fornisce di volta in volta nuove cose da raccontare.

Nell'anno trascorso in radio ci siamo raccontati tutto di noi, dai viaggi di nozze alle altre passioni che ci accomunano oltre alla radio, dalla musica (Yackandandah è sede di un famoso folk festival) alle specialità culinarie ed enologiche (fanno il vino alla fragola...).



Un paddle costruito da David



Il QTH di VK3DBD

Si è parlato spesso di cronaca o eventi particolari, come il Giubileo della Regina o della tragedia della Concordia, della quale David e Fred, sapendo del mio QTH, volevano sempre notizie fresche. Discussioni sul tempo; mentre dalle mie parti era in atto una delle più copiose neviccate della storia e Fred in Inghilterra teneva acceso il camino, David era alle prese con la calura estiva e con delle spaventose zanzare australiane modello F-16 che sembrano particolarmente attratte dal display del K3...

Dopo un'oretta ci siamo detti tutto. Ann chiama David per la cena, mia moglie deve uscire per la spesa, Fred deve accompagnare la moglie dal medico. La vita normale si riappropria delle nostre esistenze, che momentaneamente erano state traslate in un'altra dimensione, un mondo parallelo fatto di punti e di linee. Un modo antico per essere così modernamente in contatto...

Iniziano i saluti, cordiali come sempre. Volano "Cheers e 161", il QSO termina e la frequenza torna ad essere silenziosa.

Spengo la radio e mi accingo al prepararmi per l'uscita quotidiana. Felice del QSO appena concluso, un poco di tristezza per doversi lasciare. Il QSO in telegrafia vissuto così intensamente lascia sempre un retrogusto indescrivibile, un appagamento completo. Ma la prossima settimana saremo di nuovo ai nostri posti, tasto e cuffia, pronti a raccontarci frammenti della nostra vita, a mettere in contatto le nostre anime così, "naked", vere e sincere.

Grazie David, grazie Fred.

2012 QRP CW "DX-PEDITION" A BORDO DELLA USS SLATER (DE-766)

di Ulrich Steinberg N2DE/DJ8GO (IN # 533), Anthony Castellano W1ZMB (IN # 610), e Stan Levandowski WB2LQF (IN # 611)

Traduzione a cura di Fabio Bonucci IK0IXI (IN # 462)

Il 19 settembre 2012, tre membri INORC degli Stati Uniti hanno avuto la rara opportunità di operare una stazione CW QRP con un call speciale - K2N - dalla sala radio principale di una nave museo usando le sue antenne marittime d'epoca. Si tratta di Ulrich Steinberg N2DE/DJ8GO (IN # 533), Anthony Castellano W1ZMB (IN # 610), e Stan Levandowski WB2LQF (IN # 611).

Dato che le apparecchiature radio navali della seconda guerra mondiale non sono adatte al QRP, i nostri amici hanno portato con loro a bordo della nave tre rice-trasmittitori "state-of-the-art" Elecraft KX3. Questo evento ha avuto diversi obiettivi; in primo luogo si è concentrata l'attenzione sull'unità navale USS SLATER (DE-766) sull'unico Destroyer Escort superstite della seconda guerra mondiale che è stato restaurato e riportato a come era nel 1945. Poi si è dimostrato che il QRP CW con antenne filari semplici è un settore di nicchia divertente ed efficace per i radioamatori.

Questa "2012 QRP CW DX-pedition" è stata resa possibile grazie alla collaborazione e il sostegno energetico del Museo Storico della USS SLATER, con un ringraziamento speciale al suo Direttore Esecutivo **Sig. Timothy C. Rizzuto**. La storia marittima, militare e mercantile, rappresenta la storia del mondo. Fin dai primi tempi, l'interazione degli esseri umani con il regno acquatico degli oceani è stato l'unico in costante esplorazione, scoperta, invenzione, per lo scambio culturale, per l'economia, la guerra e la pace. In tutto il mondo ci sono alcune centinaia di navi-museo e circa 175 di queste sono state catalogate dalla **Historic Naval Ships Association**.

Coloro che si uniscono per preservare queste vecchie navi sono impegnati in una causa molto giusta e importante. Grazie alla loro dedizione e al duro lavoro si riesce a mantenere l'attenzione dei bambini e li si educa sulla storia della loro Nazione. E tutto questo meglio di qualsiasi libro di testo. Adulti, giovani e vecchi, a piedi, lungo i passaggi, i compartimenti; un viaggio indietro nel tempo che ricorda loro i sacrifici fatti dalle generazioni precedenti. Il Destroyer Escort Historic Museum di Albany, New York, sede della USS SLATER, è uno di questi organismi specializzati.



Da sinistra Tony WIZMB, Ulrich N2DE e Stan WB2LGF.

Storia della SLATER USS (DE-706)

All'inizio della seconda guerra mondiale, gli Stati Uniti erano molto a corto di navi in grado di scortare e proteggere le navi della marina mercantile nel Nord Atlantico. Questi convogli trasportavano rifornimenti di munizioni, truppe e armi in Europa ed erano sotto la costante minaccia dei sommergibili tedeschi U-BOOT. La soluzione a questa carenza fu quella di dare il via a un nuovo progetto di nave, basato sul cacciatorpediniere britannico classe HUNT.

Questo nuovo tipo di nave da guerra è stata sviluppata intorno alle armi anti-sommergibile e anti-aeree e comprendeva le più moderne attrezzature elettroniche dell'epoca per l'individuazione delle navi nemiche. Questi Destroyer erano veloci da costruire grazie alla loro costruzione interamente saldata. Erano leggeri, veloci, maneggevoli e a lungo raggio. Le loro funzioni erano di scorta convogli, bombardamento e sorveglianza radar. La USS SLATER è un Destroyer Escort diesel-elettrico di classe CANNON. La chiglia è stata posta il 9 marzo 1943 ed è stato varato il 20 febbraio 1944.

Gli Stati Uniti hanno costruito un totale di 563 Destroyer Escort di cui 72 erano di classe CANNON. La USS SLATER è l'ultimo sopravvissuto negli Stati Uniti in stato di galleggiamento e restituito alle sue condizioni di guerra originale. Nel mese di marzo 2012, la USS SLATER è stata designata monumento storico nazionale.

La USS SLATER prende il nome dal Marinaio seconda classe Frank O. Slater dell'Alabama che è stato ucciso a bordo della USS SAN FRANCISCO (CA-38) durante la battaglia di Guadalcanal nelle Isole Salomone nel 1942. Con totale disprezzo per la sua vita, il Marinaio di Seconda Classe Slater è rimasto al suo posto e ha continuato a sparare verso un silurante giapponese che stava attaccando la sua unità.

Il velivolo in fiamme si schiantò proprio contro la sua postazione. Per il suo atto di eroismo Frank O. Slater è stato insignito del Purple Heart e della Navy Cross. Il Marinaio di Seconda Classe Slater è stato sepolto in mare, ma una lapide al National Cemetery di Arlington ricorda il suo estremo sacrificio. Durante la seconda guerra mondiale, la USS SLATER ha servito sia sull'Atlantico che nel teatro operativo del Pacifico. In Atlantico la SLATER ha scortato due convogli in Inghilterra nel 1944 e tre convogli in Galles nel 1945.

Quando la battaglia per l'Atlantico volgeva ormai al termine, la SLATER fu ricoverata presso il Brooklyn Navy Yard dove fu attrezzata con nuovo armamento per la riassegnazione al teatro del Pacifico. Un armamento anti-aereo aggiuntivo fu infatti installato come difesa contro gli aerei kamikaze che sono stati un grosso problema per le navi degli Stati Uniti e degli alleati nel Pacifico. USS SLATER fu inviata a San Diego, attraverso il Canale di Panama, per unirsi alle forze organizzatrici per la pianificata invasione del Giappone. Ma



K2N-00080.

la USS SLATER arrivò nel Pacifico in corrispondenza del lancio delle bombe atomiche su Hiroshima e Nagasaki, quindi della resa del Giappone. Dopo la fine della guerra, la USS SLATER ha accompagnato diversi convogli verso il Giappone, alle isole Caroline e poi navigato per gli Stati Uniti fino al gennaio 1946. La USS SLATER è stata dismessa nel 1947.

Durante il suo servizio in tempo di guerra come una nave della marina statunitense, la USS SLATER era comandata dal **Capitano di corvetta Marcel J. Blancq** (1914-2002). Il capitano Blancq era un marinaio mercantile di New Orleans che andava per mare già da adolescente e si è fatto strada nella Lykes Brothers Company Steamship della Louisiana. Le sue ceneri sono state disperse in una solenne cerimonia a bordo della USS SLATER nel 2003.

Nel 1951, nell'ambito del piano militare Defense Assistance (MDAP), tre cacciatorpediniere di classe CANNON sono stati trasferite alla Marina Militare Italiana e una a quella ellenica. Il THORNHILL USS (DE-195) è diventato ITS ALDEBARAN (F-590), l'USS GANDY (DE-764) è diventato ITS ALTAIR (F-591), e la USS WESSON (DE-184) è diventato ITS ANDROMEDA (F-592). Tutte e tre le navi italiane sono state demolite nel 1970. La USS SLATER fu trasferita alla Marina ellenica e rinominata AETOS 01. La traduzione letterale di "Aetos" è "Aquila". La HNS AETOS 01 era uno dei quattro cacciatorpediniere della Marina ellenica con il nome di animali selvatici - Aetos / Eagle; Ierax / Hawk, Leon / Lion; Panther / Panther. Insieme, erano conosciuti come "Le bestie". AETOS 01 (EAGLE) ha orgogliosamente servito per 40 anni nel suo nuovo ruolo, completando 3.223 viaggi attraverso 617.817 miglia nautiche. AETOS 01 ha partecipato alla formazione dei cadetti, a pattugliamenti, a esercitazioni militari, alle missioni che hanno coinvolto la



Apparati QRP.

Grecia in manovre navali della NATO, viaggi dell'Accademia, visite ai porti del Mediterraneo, in Africa, in Scozia, nel Mare del Nord e Sud America. AETOS ha avuto anche un piccolo ruolo nel film "I cannoni di Navarone".

Due giorni prima dei quaranta anni di servizio, il 5 luglio 1991 il 01 AETOS è stato disattivato a Creta e spogliato di tutte le apparecchiature utilizzabili.

Nel 1993 la Destroyer Escort Sailors Association (DESA) ha creato una nuova organizzazione, The Destroyer Escort Historical Museum (DEHM) e ha raccolto \$ 290.000 per salvare la USS SLATER e per farla tornare in America. La raccolta fondi è proseguita e presto ci furono abbastanza soldi per assicurare adeguatamente la nave e per farla trainare da Creta a New York per mezzo di un rimorchiatore oceanico Ucraino. La USS SLATER, ormai una carcassa abbandonata e rugginosa, era ormeggiata accanto alla USS INTREPID e vi rimase per i successivi quattro anni. Nel 1997 è stata trasferita alla sua nuova casa sul fiume Hudson a Albany, la capitale dello stato di New York.

Il Restauro

Oggi la USS SLATER è una delle navi della Seconda Guerra Mondiale più autenticamente restaurate. È stato un faticoso processo durato quindici anni, fatto di tanti piccoli restauri.

Tutte le modifiche apportate durante i suoi 40 anni di servizio nella marina ellenica dovevano essere rimosse. Poi cominciò il processo dettagliato di documentare quello che era rimasto, confermando la sua autenticità e iniziando la ricerca di ciò che era necessario essere acquistato e installato per riportare la nave nelle sue condizioni originali. Notevoli sforzi sono stati compiuti per rimuovere la vernice vecchia, gli isolamenti e ristrutturare tutto come era una volta. Anche la barca in legno della SLATER, una delle poche rimaste di 26.000 prodotti, è stata accuratamente restaurata.

La maggior parte degli interni originali della nave erano stati smontati e cambiati durante il suo servizio greco e ciò che rimaneva non era della seconda guerra mondiale. Il

Combat Information Center (CIC) era uno degli spazi più devastati. Nel 2007 la donazione di un ambiente completamente restaurato della USS CLAMP ha permesso di rinnovare il CIC e riportarlo alla sua condizione originale. Nel 2010 sono stati fatti importanti aggiornamenti al Centro Radio, inclusa l'installazione di un trasmettitore RCA TBL-8 completamente restaurato identico a quello che una volta aveva servito a bordo della USS SLATER. Questo restauro è stato fatto da Tom Horsfall, WA6OPE.

Senza dubbio, il più grande contributo al restauro della USS SLATER è arrivato nel 1994, quando il Capitano in pensione della Marina **Bob Rogers** del New Mexico ha donato due camion rimorchio da diciotto ruote pieni di parti d'epoca della seconda guerra mondiale - letti a castello, armadietti, mobili ufficio, radio, scatole di derivazione elettriche, altoparlanti, giroscopi, bussole, lampade, tutti oggetti e apparecchiature abbastanza fedeli per riportare la USS SLATER alla vita! Grazie alla generosità e dedizione al lavoro, alla perseveranza e al duro lavoro delle centinaia di volontari e del personale associato alla SLATER, nel corso degli ultimi due decenni la sua carcassa arrugginita e una volta in decomposizione è ora una nave che vive e respira, memoriale dei cacciatorpediniere di scorta e degli uomini che vi hanno servito a bordo. Un incredibile totale di ben 258.200 ore di lavoro è stato investito in questo restauro da quando la USS SLATER è tornata a casa in America. Questo è equivalente a lavorare 24 ore al giorno, sette giorni alla settimana non-stop per 30 anni...

2012 QRP CW "DX-pedition"

Tony W1ZMB e Stan WB2LQF sono veterani della marina e operatori QRP CW al 100%.

L'idea di un evento speciale QRP CW sponsorizzato da "US-INORC" a bordo della USS SLATER, usando le sue antenne marittime vecchie ben 68 anni, era imperdibile. Sarebbe stato divertente richiamare l'attenzione su una nave storica, richiamare l'attenzione alle gioie del QRP CW e offrire l'opportunità per i membri INORC degli Stati

Uniti di condividere una comune esperienza.

Tony e Stan proposero quindi l'idea con Ulrich N2DE. Ulrich, che era stato un tenente dell'esercito tedesco nel Signal Corps, ne era entusiasta, ma lui si è affrettò a precisare che *"quella che affondò le navi nel Nord Atlantico si trattava di una precedente amministrazione!"*. Tony e Stan gli assicurarono che la guerra era finita da un pezzo e che sarebbe stato il benvenuto a bordo della USS Slater. Stan ha contattato anche Del Clouser, W8KJP di Orlando, in Florida. Del è un ex funzionario della Marina e membro INORC (# 133). Del aveva servito come consulente per la ITS Impavido. Purtroppo Del non era nelle possibilità di unirsi a noi a bordo della SLATER ad Albany, ma lo sarebbe stato con spirito. Ognuno di noi ha poi collegato via radio Del durante l'evento speciale.

La gestione del Museo ci ha accolto e steso il tappeto rosso. Ci hanno dato il permesso di operare dal Centro Radio e di utilizzare antenne marittime della nave. Tre membri restauratori della SLATER erano operatori radio amatoriali - Jerry K2AYM, Joe N2LL, e Mike KE2EE - e sono stati assegnati a lavorare con noi per rendere l'evento il più ampio possibile. La USS SLATER aveva antenne filari da 70 e 80 piedi (21 e 24 metri), verticali e sulle fiancate verso il pennone. C'erano anche due antenne filari orizzontali. Quella lunga 100 piedi (30 metri) partiva dal centro nave verso la poppa, mentre l'altra da 190 piedi (57 metri) correva parallelo alla filare di 100 piedi e poi al palo sotto l'antenna radar. C'era anche una whip di 12 piedi (3,6 metri) sul flying bridge. All'interno del Centro Radio c'erano due postazioni operative originali ("Lops"). Una terza postazione operativa è stata installata su un tavolo metallico saldato al ponte accanto alla radio TBS. Ora avevamo antenne e postazioni per impostare le nostre stazioni.

Sembrava prudente eseguire un test preliminare per confermare che si potevano effettivamente caricare tali antenne. Tony e Stan hanno fatto un viaggio esplorativo ad Albany con il KX3 di Stan allo scopo di valutare la situazione. La USS SLATER è ormeggiata in una zona altamente industriale. Esistono linee elettriche nelle vicinanze e un sacco di attività lavorative vengono condotte nella zona. La nave si trova sotto un ampio svincolo autostradale e appena a sud di un ponte in acciaio di grandi dimensioni che attraversa il fiume Hudson. Naturalmente, la nave è anche posizionata al livello del mare...! Inoltre, vi è un campo RF intenso dovuto dalla vicina stazione commerciale ad onde medie WROW sui 590 kHz. Ci avevano avvertito che questo ambiente di alta RF renderebbe difficile se non impossibile utilizzare qualsiasi accordatore di antenna a microprocessore. Con nostra sorpresa, con l'ATU interno del KX3 siamo stati in grado di caricare la verticale da 70 piedi di poppa in 40, 20, e 17 metri ad un ROS 1:1. L'ATU non è stato influenzato dall'ambiente RF. Questo filo verticale era risonante vicino

a 5 e 25 MHz. Una spazzata attraverso le frequenze HF con un analizzatore di antenna ha mostrato valori di resistenza molto diversi e valori di reattanza da nessuna parte prossimi a un'impedenza di 50 ohm. Abbiamo fatto alcuni contatti di prova, tra cui un QSO con la stazione svedese SM2DDE e ottenuto tipici rapporti QRP di 559-569.

La data per l'evento speciale è stata fissata per Mercoledì 19 settembre 2012. Si sarebbe operato dalle 1200 ora locale alle 2000 ora locale. Un evento infrasettimanale avrebbe infatti evitato conflitti con i Contesti mentre le operazioni nelle prime ore della sera avrebbero dato la possibilità di sfruttare una migliore propagazione in 40 metri e consentito agli operatori interessati di arrivare a casa dal lavoro e lavorarci.

Questo doveva essere un evento "All-KX3". Data la popolarità del recentemente annunciato KX3, lo "zoom" della relazione Sherwood, le nostre esperienze personali con il suo ATU e le fenomenali prestazioni del ricevitore, le nostre aspettative per un grande evento sono salite a livelli interessanti.

Una piacevole sorpresa è stata quando Ulrich ha rivelato che Piero Begali stava per spedire prototipi del nuovo Begali paddle "Adventure" a noi per la "prova sul campo". Il paddle "Adventure" è progettato per i piccoli apparati e soprattutto per il KX3. Per il KX3 può accoppiarsi direttamente alla parte anteriore del ricetrasmittitore e ruotare verso sinistra o destra a seconda delle preferenze dell'operatore. Piero stava per inviare due paddles iambic e due versioni mono leva. Tony e Stan erano contentissimi perché entrambi preferiscono tasti mono leva.

Arriva il grande giorno

Il 19 settembre è stato scelto perché adatto al programma della nave e perché tutti eravamo disponibili. Per coincidenza, si è rivelato essere l'80° compleanno di Tony e il 46° anniversario di arruolamento di Stan nella Marina degli Stati Uniti! La moglie di Ulrich, Luisa, ha inviato per l'occasione un barattolo di "Birthday cookies" (biscotti per compleanno), che Tony ha generosamente condiviso con tutto l'equipaggio.

Nella US Navy la tradizionale "uniforme diurna" di lavoro è sempre stata la salopette e una leggera camicia blu chambray, sia con cappello bianco del marinaio (la stupida) o un cappello da baseball. Abbiamo deciso di vestire noi stessi in modo simile, ma con l'emblema INORC sopra la tasca destra. Tony e Stan hanno aggiunto anche i gradi adeguati per le maniche sinistra in riconoscimento del loro prestazioni di lavoro passate. Rendendosi conto che era "più o meno" in uniforme e aveva la testa coperta da un cappello USS SLATER, Tony si è fermato brevemente mentre passava di fronte alla bandiera americana e ha reso un saluto scattante per la prima vol-

ta in 56 anni. I veterani militari di tutti i Paesi saranno in grado di apprezzare questo sentimento.

Una volta a bordo della nave, Ulrich ha impostato la sua posizione operativa in 20 metri e collegato il suo KX3 al filo verticale di dritta da 80 piedi. Il suo analizzatore di antenna leggeva 9 Ohm di resistenza e la sua impedenza reale un basso 29 Ohm a 14 MHz. Una situazione del genere non presenta alcun problema per i trasmettitori a tubi militari dotati dei loro pesanti accordatori di antenna manuali. Ma i moderni trasmettitori a stato solido non sono così indulgenti... Ulrich era molto contento di scoprire che l'ATU interno al suo KX3 interno era in grado di trovare un accordo 1:1. Un rapido CW QSO con un vecchio amico in Messico ha messo un sorriso sul volto di Ulrich. Le condizioni di propagazione in 20 metri erano "OK" - non eccezionali, ma neanche povere.

Molti lettori riconosceranno Ulrich come l'inventore della macchina CW Begali. Come nuovo proprietario di un KX3, Ulrich ha deciso di modificare il suo software per consentire alla funzione registrazione della macchina CW di comunicare direttamente con il KX3. Ulrich, un ingegnere di professione, non perde mai la possibilità di risolvere un problema o di migliorare un processo. Un evento di otto ore come questo costituisce un ottimo banco di prova per le sue modifiche di programmazione. Ulrich anche evitato l'inconveniente della registrazione manuale di tutti i QSO che il resto di noi ha dovuto invece affrontare.

Come co-designer della linea Begali di paddles, è stato Ulrich che ha organizzato la spedizione dei prototipi "Adventure" per il nostro evento speciale. La maggior parte dei veterani operatori CW sarà d'accordo che ci sono due punti importanti di interfaccia tra l'operatore umano e apparecchiature elettroniche. Vi è l'azione della manopola di sintonia principale e la reattività, la sensazione del dispositivo manipolazione. Eventuali problemi in queste relazioni riduce il piacere stesso dell'esperienza radio. Nel corso di questo evento speciale, avremo la possibilità di valutare la produzione "Adventure" e fornire i nostri feedback. Ulrich era l'unico operatore "iambico" ("squeeze") in mezzo a noi. Fa sembrare tutto così facile!

Al lavoro sui 20 metri, Ulrich ha il maggior numero di contatti - 67. Al suo posto, da solo, ha lavorato l'estremo nord come Terranova, l'Estremo Oriente della Russia, ad ovest fino in California, e come estremo sud l'Uruguay. C'è da dire che ha anche mangiato più cookies per il compleanno di Tony di chiunque altro!

La banda preferita di Tony sono i 17 metri. Egli ha piazzato il suo KX3 nella postazione di manovra locale 1 (LOP 1). Avevamo inizialmente previsto per Tony di utilizzare la verticale da 70 piedi. Questa è stata la stessa antenna che abbiamo usato durante il



W8KJP.

nostro test precedente, quindi non c'era alcun dubbio sulla sua efficacia. Purtroppo, al momento che Ulrich manipolava il suo KX3 sovraccaricava il KX3 di Tony. L'apparato per fortuna possiede misure di protezione automatiche tra cui quella di ridurre il guadagno IF e spegnere il preamplificatore. Il KX3 ha alcune opzioni di menu, come la possibilità di spostare la ricezione IF fino a 8,0 kHz per ridurre o eliminare gli artefatti udibili da trasmettitori vicini. Abbiamo provato questo, ma senza alcun risultato. Purtroppo, questo era semplicemente un caso di grave sovraccarico locale. Le due antenne verticali erano in una linea retta e separati da meno di 20 piedi (6 metri). Qualcuno è stato costretto a rinunciare alla sua antenna!

Dal momento che la frequenza di Tony era superiore a 18 MHz, lo abbiamo collegato all'antenna Whip da 12 piedi posta sul flying bridge. A dispetto di 200 metri di cavo coassiale della linea di alimentazione, KX3 Tony è stato in grado di trovare una corrispondenza 1:1. Qualunque sia stato il livello RF che Tony riusciva ad far arrivare allo stilo ha prodotto una serie impressionante di contatti dalla California, America del Sud e per quanto l'Italia Tony ha lavorato **Carlo, IZOLKW** (IN # 613). Le condizioni sulla banda 17m erano molto variabili durante il tempo che abbiamo operato e abbiamo fatto meno contatti su questo banda - per un totale di 17 - che sulle altre due bande. Fino ad ora, l'ATU interno del KX3 di stava lavorando molto bene. Una volta sulla Whip, Tony e Ulrich sono stati in grado di operare contemporaneamente senza interferirsi l'uno con l'altro.

Stan ha impostato la posizione dei 40m proprio accanto a Tony alla LOP 2 e ha collegato il suo KX3 al filo di 100 piedi (30 metri) attraverso un cavo a 50 ohm coassiale. L'analizzatore di antenna ha mostrato una bassissima impedenza di 24 Ohm a 7 MHz, ma l'ATU del KX3 si è distinto ancora una volta, accordando il filo a 1:1. Nessuna interferenza è stata ricevuta, né alcuna interferenza è stata generata dalla stazione 40m ad eccezione di una seconda forte armonica a 14062 kHz. Il cavo coassiale di 12 metri, appeso al soffitto era passante proprio sopra la posizione di Ulrich, è stato senza dubbio un buon radiante. Nel decidere sulla pubblicazione delle frequenze



USS SLATER.

operative, siamo voluti rimanere molto vicini alle frequenze QRP di chiamata e non abbiamo tenuto conto delle relazioni armoniche, 7031 - 14062. Fortunatamente, le eccellenti capacità di filtraggio del KX3 di Ulrich hanno permesso di gestire al meglio il nostro errore di pianificazione e lui era in grado di operare tranquilla mente sulla frequenza di 14,061 kHz pubblicizzata. Il miglior DX in 40 metri è stato W4FKM in Tennessee. Claude usava solo 450 milliwatt da un TX auto costruito con un'antenna "Inverted V".

Fatta eccezione per alcune province canadesi, nessun DX è stato lavorato in 40 metri. Tuttavia, come previsto, 40 metri è stata la banda che ha prodotto il più consistente numero di contatti in tutto il periodo di otto ore. Mike KE2EE, che fa parte dell'equipaggio di restauro della USS SLATER, e Tony hanno passato un po' di tempo in 40 metri lasciando i 17 metri che non davano i frutti sperati. Mentre alcuni dei QSO erano scambi molto brevi, altri erano più lunghi "ragchews". Molti degli operatori contattati erano ex-USN e ci hanno ringraziato per aver organizzato questo evento. Alla fine della giornata, i 40 metri avevano generato 63 contatti e molti messaggi di amicizia con coloro che avevano servito in alto mare.

Troppo presto, alle 2000 ora locale, si è fermata la K2N. Siamo stati tutti d'accordo nel dire che era stata un'esperienza eccezionale, una di quelle che non è generalmente disponibile per l'operatore medio. Abbiamo fatto 148 contatti in 37 stati e 10 entità DXCC a bassa potenza (QRP) con antenne non risonanti aventi 68 anni di età. Abbiamo osservato che un numero eccezionale di contatti sono stati effettuati con le stazioni QRP, compresi molti utilizzatori di KX3. Per l'ex-Sonarman First Class Tony ed ex Radioman Seconda Classe Stan, era stata l'occasione per rivivere i loro giorni a bordo della nave, anche se solo per un breve periodo. Ulrich ha confermato le sue modifiche al software di registrazione, i prototipi Adventure di P. Begali hanno ottenuto buoni risultati come previsto, e Tony ha proclamato che questo era il miglior regalo di compleanno che avesse mai ricevuto.

USS SLATER (DE766) CANNON Class Destroyer Escort

Length: **306 feet**
Beam: **36 feet**
Draft: **10 feet**
Crew: **220**
Displacement: **1,200 tons**
Max Speed: **20 knots (23mph)**
Fuel Capacity: **279 tons of fuel oil**

Original Armament:

3 3 inch 50 cal.dual purpose open mounts
2 40mm Bofors AA
12 20mm Oerlikon AA
3 21 inch Torpedoes
2 K Mount Depth Charges and 1 aft Depth Charge rack
24 Hedgehog Anti-Submarine Mortars

Power Plant:

4 diesel electric powerplants driving 2 screws with 6,000 Shaft Horsepower

Launching Date:

May 1, 1944 at the Tampa Shipbuilding Company Tampa, Florida

RIFERIMENTI

- 1) "Storia Marittima come Storia del Mondo" di DANIEL FINAMORE. Gainesville: University Press of Florida, 2004.
- 2) Historic Navi navali Association - <http://www.hnsa.org/index.htm>
- 3) Destroyer Escort Historical Museum - www.ussslater.org
- 4) NavSource Storia Navale - <http://www.navsource.org/>

IL MARE, LA NAVE, IL MARITTIMO

Elio Frassi IZ0INZ - INORC # 548

In una tarda mattinata d'agosto una famiglia si sta crogiolando al sole, su una spiaggia della riviera calabra. Sono mamma, papà, figlia, una ragazzina intorno ai dodici anni, e il figlio un po' più grandicello. Si arguisce chiaramente che provengono dal nord, anche per la parlata con accento marcatamente settentrionale. Hanno tutti la pelle bianca, che fa supporre siano i primi giorni che trascorrono al mare. Intorno a loro vi sono altri bagnanti: bambini festanti e mamme in premurosa attenzione affinché i figli non combinino guai a loro stessi e ai vicini. Poco distante una coppia di persone anziane, moglie e marito, semicoperti dalla sabbia, stanno facendo "terapia".

Questo è quanto si può notare in una qualsiasi spiaggia turistica, in qualsiasi parte del mondo: cambiano i protagonisti ma la scena è sempre la stessa. In prossimità dalla spiaggia veleggia una barca con a bordo due giovani e passa un gozzo diretto ad una vicina cala. Ai remi un uomo dal viso abbrustolito dal sole, dal vento e dalla salsedine.

In cielo stormi di gabbiani scrutano l'acqua per scorgere qualche pesce di cui cibarsi.

In lontananza transita una nave diretta in qualche porto vicino, con a bordo il suo carico preso in qualche posto remoto, probabilmente in un continente diverso dal nostro.

I bagnanti, i ragazzi che si divertono sulla barca a vela, certamente non si rendono conto che la merce portata dalla nave è frutto di sacrificio di molte persone. A loro non interessa se ciò che è trasportato, che compreranno nel negozio vicino a casa, viene dall'Oriente, dall'Africa o dall'America, ma l'attenzione è puntata sull'oggetto che stanno acquistando.

Durante le fredde giornate invernali, comodamente seduti in poltrona, godendoci uno spettacolo alla televisione, ci si riscalda con il petrolio che le navi hanno portato non importa se dal centro America o dal Golfo Persico. Anche gli autobus, le automobili, devono camminare con lo stesso prodotto: guai rimanere senza benzina! Il combustibile portato dalla petroliera soddisfa infinite necessità quotidiane. Nessuno considera che a parte il lavoro di chi ha costruito un certo manufatto o ha estratto il petrolio, vi è la complessa opera di chi lo ha trasportato per mare. Oggi i mezzi di trasporto sono molti, tuttavia quello marittimo ha ancora la supremazia. Il capace ventre di una nave può portare molta più merce di un aereo o di un treno.

Una nave ha una vita pulsante, ininterrotta. Sembra ridicolo, ma tempo fa mi fu rivolta l'ingenua domanda se la notte la nave si ferma, per consentire al personale di riposare. La nave è una piccola città, ma al contrario della città, dove cessano buona parte delle attività, sulla nave la vita continua in tutte le

sue necessità, ininterrottamente 24 ore su 24.

Riferendomi, ovviamente al tempo in cui ho navigato, la tabella d'armamento contemplava, per un nave da carico secco o una petroliera, tra personale di coperta, di macchina, di cucina e di camera, 34 persone d'equipaggio, compreso il marconista, che dovevano (parlo al passato perché oggi le cose sono cambiate) portare avanti la "città galleggiante", anche quando le condizioni di salute di qualche membro erano non ottimali o addirittura precarie e doveva essere sostituito dal personale disponibile, che veniva sottoposto a supplementari turni di guardia. Oggi, mi hanno detto, l'equipaggio è ridotto ad una quindicina di persone o poco più.

Nel caso di malattia del marconista, allora indispensabile, egli doveva sostituire se stesso. Sembra un giuoco di parole ma era giocoforza che dovesse svolgere le proprie mansioni in qualsiasi condizione egli si trovasse, perché nessuno era in grado di sostituirlo.

Avete mai pensato all'impiego di risorse umane e all'enorme attrezzatura che si adopera per far sì che una nave possa assolvere al suo compito? Uno sterminato esercito di persone lavorano per le imbarcazioni: sono gruisti, caricatori, faristi, fanalisti e chi più ne ha più ne metta, senza parlare degli equipaggi e dei tecnici delle navi idrografiche, dei rimorchiatori, dei piloti, degli ormeggiatori. Anche a terra vi sono persone che traggono il pane dal traffico marittimo. Sono i cartografi, i dipendenti degli istituti oceanografici, i brokers, gli agenti di commercio, i fornitori, gli spedizionieri, i medici e gli impiegati delle casse marittime, ecc. La nave è un mondo in funzione del quale ruotano migliaia di satelliti che lo fanno muovere. Debitori verso il mare sono anche i concessionari delle spiagge demaniali e i bagnini, dal quale traggono il loro sostentamento durante i mesi estivi.

Degna di essere menzionata l'opera svolta dagli organi di assistenza alla navigazione e alla salvaguardia della vita umana in mare, che impiega, in tutto il mondo, migliaia di persone. Un lungo discorso a parte meriterebbero le navi passeggeri, le imbarcazioni da diporto e da pesca, anch'esse bisognose di essere coadiuvate, ma apportatrici di risorse economiche.

Per quanto riguarda il naviglio militare, le opinioni possono essere certamente contrastanti, a seconda dei punti di vista. E' indubbio che al di là della bella mostra che fa di sé l'arma navale, la sua utilità, in termini economici, è discutibile. Ma da che il mondo è mondo, fa parte dei sistemi di difesa del territorio nazionale.

L'uomo di mare è una persona sensibile che porta con sé le sue gioie, i suoi ricordi,

le sue pene, le sue speranze, le sue preoccupazioni ma, a differenza del "terrestre" che a volte esterna tutto ad amici intimi, non le condivide con nessuno, con nessuno si confida apertamente perché le sue conoscenze sono temporanee, durano il tempo di un imbarco. A bordo si può diventare amici ma nessuno è il confidente dell'altro.

Il marittimo è un sognatore. Dante diceva che quando volge la sera egli è preso dal desiderio e gli si intenerisce il cuore. La leggendaria durezza che gli viene attribuita, è soltanto fantasia di scrittori e cineasti. È una persona capace di soffrire: i portoghesi, indicano l'equipaggio di una nave con l'aggettivo "tripulantes". Certo, ha anche i suoi momenti di gioia, di allegria. Guai se non fosse così. Le battute con i compagni di ventura, gli incontri galanti nei porti (forse per alcuni moralmente repressibili, ma necessari) servono a lenire i tristi momenti e a scacciare la nostalgia per le cose e le care persone lasciate, oggetto dei suoi sogni, che non vede l'ora di riabbracciare. Grande consolazione è ricevere la posta, sperando che sia portatrice di buone notizie, all'arrivo in porto, dove dimentica anche il cattivo tempo che ha avuto durante la traversata e tutto gli appare più sereno e tranquillo.

Considerate mentalmente e intensamente tutto questo nel suo insieme e vi renderete conto di quanto siamo debitori a uno stuolo di persone che, pur retribuite e non prestando la loro opera per beneficenza, lavorano in favore del nostro quotidiano fabbisogno. Se non vi fossero queste persone, se non vi fosse il commercio marittimo, il mondo si fermerebbe. Fin dall'antichità l'uomo ha sfruttato le vie d'acqua. Dal tronco d'albero all'attuale nave moderna ci si è serviti del mare. Il quale ha sempre voluto il suo tributo, anche di vite umane, ma anch'egli ha le sue leggi e vuole che si rispettino. Molti incidenti sono dovuti alla inosservanza di regole e principi fondamentali, da parte di chi lo prende confidenzialmente troppo alla leggera.

Tra tutti gli imbarcati che mandavano avanti il pianeta nave, si ergeva importante la figura del marconista. Egli, ho già avuto occasione di dire, aveva un ruolo essenziale, tanto da non fare partire la nave senza di lui. I suoi compiti erano tutti della massima importanza, nessuno escluso. Il suo precipuo scopo era quello di trasmettere o ricevere la richiesta di soccorso. Gli altri compiti rilevanti erano quelli di eseguire i rilevamenti radiogoniometrici, in particolare in passaggi stretti e pericolosi, come il Canale della Manica, specialmente per le navi sprovviste di radar, dove la navigazione avveniva appunto con il radiogoniometro e con i naufoni, segnalatori acustici sistemati sulla costa o su un battello fanale,

aventi ciascuno una propria caratteristica sonora e luminosa. Assieme al rilevamento radiogoniometrico, erano utili specialmente in caso di nebbia, quando la visibilità era scarsa o addirittura nulla. Ho navigato nella Manica su navi che non avevano il radar e il contributo del radiogoniometro è stato veramente determinante, così come è stato determinante in estremo oriente, dove la segnalazione in caso di cattiva visibilità lasciava a desiderare e le acque erano brulicanti di sampam.

In alcuni porti era necessario rilevare il locale radiofaro per fare un atterraggio sicuro. Immaginate che cosa sarebbe accaduto se il rilevamento fosse stato sbagliato! La necessità di comunicare con gli armatori era particolarmente utile quando, ultimata la scarica, si usciva dal porto a lento moto senza avere una destinazione certa, navigando alla "busca". Durante la navigazione veniva l'ordine via radio di dirigere verso il porto in cui nel frattempo era stato trovato il nolo. Altri compiti che il marconista doveva svolgere erano la ricezione degli "stop orari" (per l'esattezza del cronometro, necessaria per il calcolo del punto nave astronomico), dei bollettini meteo, degli avvisi ai naviganti e in caso di necessità tenere il contatto con il CIRM per la cura degli ammalati. Tutto questo, prima che la fonia subentrasse e prendesse campo, avveniva esclusivamente per mezzo della grafia.

Ora che il marconista non c'è più, inconsapevolmente mi chiedo come le navi possano navigare ugualmente senza il suo ausilio. Ordini, meteo, avvisi, ecc., avvengono fonicamente, ma in determinate circostanze ritengo che la figura dell'operatore radio sia necessaria. Le navi vanno ugualmente per mare senza avere avuto, fino ad ora, inconvenienti tali da farlo rimpiangere, il che smentisce il mio pensiero. Con grande soddisfazione degli armatori che risparmiano sullo stipendio, sull'assicurazione e sulla panatica di un membro dell'equipaggio (come fu fatto, a suo tempo, con l'eliminazione del cambusiere e successivamente con altra parte del personale, ritenuto superfluo, sulle carrette e sulle petroliere).

Alcune professioni non esistono più e certe attrezzature non sono più necessarie. Il punto nave ora viene fatto con il sistema GPS e non si adopera più il sestante, le stazioni radio costiere sono soltanto un nostalgico ricordo, molti grandi fari a lunga portata sono stati eliminati e, opportunamente ristrutturati, adibiti ad alberghi, specialmente nel nord Europa. Sarà perché sono ancorato ai vecchi concetti, perché tante innovazioni non sono di mio gradimento, rimpiango molti (se non tutti) vecchi sistemi. Rimpiango anche le vecchie sagome delle navi passeggeri, quando avevano la forma affusolata e non quella di ammassi informi come le attuali. Non è da

paragonare la linea che aveva il "Conte Biancamano" con quella della "Costa Romantica"! Dato che tutto ciò che galleggia e viene costruito dall'uomo è definito natante, con varie classificazioni, gli sceglierei un'altra denominazione, ma non quella di nave.

Le imbarcazioni cambiano, gli uomini pure, adeguandosi alle nuove necessità e ai nuovi metodi. Anche il mare, pur rimanendo sempre il volano termico dei continenti, purtroppo cambia per lo sconsiderato impiego, sfruttamento e inquinamento che i vari materiali nocivi di scarica gli apportano. Occorrerebbe un po' più di rispetto per l'elemento mare, che fornisce un sostanziale contributo industriale e alimentare all'intera umanità. Anche i suoi abitanti, i pesci, sono contaminati da sostanze tossiche, specialmente da mercurio, e alcune specie subiscono addirittura mutamenti strutturali e morfologici, a causa della variazione dell'ecosistema. Per fortuna che in questi ultimi anni si è capita l'importanza di mantenere il più possibile invariato, o addirittura di migliorarlo, il sistema ecologico e sono sorti vari organi di controllo, suffragati da un monitoraggio costante ad opera di alcune associazioni ambientaliste.

Per buona pace della famiglia del nord che può continuare a fare il bagno.

UN PIACEVOLE INCONTRO

di Fabio Bonucci, IK0IXI

Da anni ero curioso di conoscere il mio amico Gas - F6DUR.

Non so quanti QSO abbiamo fatto insieme sui 40m nel corso delle nostre "vite parallele", quante cose ci siamo detti e quanti saluti ci siamo scambiati. Tutto, credo, quello che si può fare in CW...

Dimenticavo: Gas è anche uno dei miei sponsor EHSC, quindi abbiamo fatto proprio tutto... HI!

Mancava solo l'incontro personale tra di noi, ma non è che non lo abbiamo mai cercato, anzi.

Ci abbiamo provato alcune volte, ma senza successo. Una volta io sarei dovuto andare a trovare il caro amico Alberto I1QOD sulla riviera ligure di ponente e lì avremmo potuto incontrarci "a metà strada" ma poi alla fine ancora non ci sono mai andato. Un'altra volta Gas sarebbe dovuto venire al nostro Meeting INORC a Roma o La Spezia, ma anche queste occasioni sono saltate.

Quando non ci pensavo più o quasi, una mattina Gas in 40m mi parla di un viaggio in Sicilia con partenza via nave da Civitavecchia. Un po' meravigliato dalla notizia, visto che per lui che viene dalla Francia sarebbe più naturale e comodo partire da Genova, ho chiesto ancora conferma.

Nessun errore. Il primo di Ottobre 2012 Gas e Signora sarebbero arrivati in Pullman dalla Francia a Civitavecchia per imbarcarsi alla volta di Palermo e intraprendere una bella gita nella natia Sicilia.

Infatti il nostro Gas (Gaspard) è Sicilia no al 100%!!

Perfetto! Alla conferma della notizia mi sono organizzato insieme a Lino IZ0DDD, abitante a Fiumicino quindi non lontano da me, in modo che anche lui avesse la bella possibilità di conoscere Gas di persona dopo non so quanti QSO in 40m.

Appuntamento verso il tramonto al parcheggio Pullman del porto di Civitavecchia, cellulare alla mano, pronti ad abbracciare il nostro amico Gas! Finalmente, dopo aver osservato non so quante persone scendere da non so quanti pullman, alla fine vedo scendere la sagoma inconfondibile di Gas, preciso alle fotografie che posseggo di lui. Potete ben immaginare la commovente abbraccio che aspettavamo da anni! Che momenti, che scambi, che intensità... Inutile dire che ci siamo commossi tutti..

Piacevole l'incontro anche tra le nostre rispettive signore, anche loro mai incontratesi prima.

Purtroppo il tempo tra l'arrivo con il



Da sinistra: IK0IXI, F6DUR e IZ0DDD.

pullman e la partenza della nave era proprio poco, circa mezz'ora, altrimenti si sarebbe potuto proseguire il "QSO de visu" seduti al ristorante.

Ma come primo incontro si può fare, diciamo che il ghiaccio è rotto e non sia mai ci potremmo rivedere in un prossimo Meeting, dove il tempo non sarà così tiranno e si potrà parlare più a lungo in piacevole compagnia. Nel frattempo sarà la radiotelegrafia, sempre e comunque lei, a tenerci vicini.

Grazie Gas, siamo stati onorati di conoscervi anche di persona e cerchiamo di rivederci presto!!

Un forte abbraccio mon ami!

Commemorazione affondamento Transatlantico Inglese trasporto truppe SS Transylvania

Savona 16-17 giugno 2012

di Delio COLETTI I1JZV

La manifestazione organizzata dalla Sezione di Savona dell'Associazione Radioamatori Italiani per commemorare attraverso la radio le vittime dell'affondamento del transatlantico Inglese trasporto truppe SS Transylvania silurato ed affondato da un sommergibile tedesco il 4 maggio 1917 davanti all'isola di Bergoggi in provincia di Savona.

Bellissima commemorazione molto partecipata e sentita.

In una splendida giornata di sole con un mare calmissimo si è svolta la cerimonia con il lancio della corona in mare alla quale hanno partecipato le Autorità Navali, Militari, Civili, Religiose, Autorità portuali, Pubbliche Assistenze, Operatori marittimi, Associazioni, Leghe navali della Provincia di Savona, per ricordare assieme le vittime di uno dei più terribili avvenimenti bellici del mare della Liguria... l'affondamento del transatlantico Inglese trasporto truppe SS Transylvania, avvenuto al largo dell'isola di Bergoggi il 4 maggio 1917. Si era in quegli anni, nel pieno della Prima guerra Mondiale. Sul fronte Turco, era in atto una guerra che vedeva alleati la Gran Bretagna ed il Giappone contro la Germania per l'egemonia di quei territori. La Gran Bretagna aveva la necessità di alimentare il fronte con uomini, armi e mezzi che faceva giungere via terra nel porto francese di Marsiglia e qui imbarcate su navi ed inviate ad Alessandria d'Egitto. La Marina Militare Britannica utilizzò tutto il naviglio disponibile trasformando anche lussuosi transatlantici adibiti al trasporto passeggeri sulle rotte verso l'America in navi trasporto truppe e questo avvenne anche per il Transylvania. che salpò dal porto di Marsiglia il giorno 3 maggio 1917 con a bordo 3000 persone tra Ufficiali, Soldati e Crocerossine. La mattina del 4 maggio 1917, in un mare molto agitato ed un forte vento di tramontana il Transylvania oltrepassò Capo Noli alla volta di Genova dove era previsto uno scalo. Procedeva alla velocità di 16 nodi, protetto sul lato destro, verso il mare aperto, da due cacciatorpediniere Giapponesi, il Matsu ed il Sakaki. Un sommergibile Tedesco della serie U63 al comando del Ten. Di Vascello Otto Schultze, in attesa, molto vicino a terra, lanciò un siluro che colpì la nave sul lato sinistro nella zona delle macchine. La nave non potendo proseguire fece rotta verso terra nel tentativo di rendere più agibili i soccorsi. Il sommergibile si immerse per riaffiorare ancora vicino al Transylvania e lanciò un secondo siluro che alle ore 12,20 lo colpì nella parte sinistra di prua provocandone il rapido

affondamento, alle ore 12,30 la nave si inabissò. Il fragore dell'esplosione ed il fumo fu assai visibile dalla costa creando scompiglio e paura tra la popolazione. I pescatori di Noli non esitarono mettere in mare le imbarcazioni nonostante le condizioni proibitive del mare ed a remi e vela..raggiunsero il luogo del disastro salvando molte vite umane.

Il Governo Britannico per questo gesto, inviò ai pescatori di Noli una medaglia in segno di riconoscenza. Anche da Savona partirono soccorsi e assieme alle popolazioni di Finale, Spotorno, Bergoggi, Vado Ligure si prodigarono ad accogliere ed assistere i sopravvissuti

I militari periti o scomparsi furono 407. Di questi 96 hanno trovato sepoltura nel Cimitero

di Savona a Zinola, altri, portati dalle correnti marine sono sepolti a Bordighera, in Francia ed in Spagna. La partecipazione della popolazione così diretta, così vissuta ha lasciato un ricordo ancora vivo nelle generazioni successive. Lo scorso ottobre, dopo numerose ricerche su documentazioni ed in mare, il Gruppo Carabinieri Subacquei di Genova, al comando del Ten Col. Francesco Schillardi, con la partecipazione dell'Ing Gay della Gaymarine di Lomezzo Como, con attrezzature molto sofisticate ed un nuovo tipo di robot Subacqueo, ha ritrovato il relitto del Transylvania alla profondità di 630 metri. La nave giace spezzata in due parti distanti 150 m tra loro e con la prua rivolta verso la Francia.

Noi radioamatori, abbiamo voluto dare il nostro contributo per ricordare i caduti e l'altruismo della nostra gente, rammentando



Operatori ARI Savona.



Lancio della corona in mare.

il terribile avvenimento ai radioamatori di tutto il mondo che nei giorni 16 e 17 giugno abbiamo collegato

Erano presenti tre stazioni radio, una al Forte di S. Elena sulle alture di Bergoggi prospicienti il tratto di mare ove giace il relitto, una nella Sede sociale che ci ospita presso la Compagnia Unica del Porto di Savona ed infine la terza, particolare novità su un'imbarcazione che si è posizionata in zona vicina al relitto. I collegamenti radio sono stati oltre mille, numero soddisfacente considerando l'aspetto commemorativo, la scarsa propagazione del sabato e la presenza del contest in 28 Mhz.

Ogni collegamento verrà confermato con una cartolina creata appositamente per l'evento e che reca i loghi dei comuni e di Savona, Vado Ligure, Bergoggi, Spotorno,

Noli, Finale Ligure, della Provincia di Savona, dell'Autorità portuale e della Compagnia Unica Lavoratori del porto di Savona che hanno patrocinato e condiviso lo scopo della manifestazione

A nome dell'Associazione Radioamatori Italiani, rivolgo un sentito ringraziamento ai gentili Ospiti intervenuti che con la Loro presenza hanno onorato questa manifestazione,

Alla Prefettura di Savona, Autorità navali Militari, Civili, Religiose, a tutti gli Operatori del Mare, all'Associazione Nazionale Marinai, alle Leghe navali, all'Assonautica con le proprie imbarcazioni. Un ringraziamento particolare alla Società **Transmare** che con i propri mezzi ha permesso di poter ospitare le Autorità intervenute e rendere possibile la commemorazione in mare, ed al C.V. Enrico Moretti, Comandante della Capitaneria di porto di Savona per la Sua gentilezza e disponibilità sempre dimostrata che ci ha guidato nella zona di mare, davanti alla Croce dei Pradani a Bergeggi dove con commovente cerimonia è stata lanciata la corona in mare in memoria dei caduti del Transylvania e di tutti coloro che in mare hanno perduto la vita. Padre Candido, della Diocesi di Savona ha benedetto la corona.



Un momento della cerimonia.



Sindaci, Comandante C.P. Savona e Padre Candido.



QSL commemorativa.

RADIO AMERICANE, BOMBE TEDESCHE E ASPIRINE INGLESÌ

Breve storia agli albori delle contromisure elettroniche

di Fabio Bonucci, IK0IXI IN #462

Nel Marzo del 1940, da un bombardiere tedesco Heinkel 111 abbattuto in Gran Bretagna fu recuperato vario materiale tra cui un semplice pezzo di carta. Su quel foglietto, apparentemente senza importanza, vi erano riportate delle coordinate latitudine/longitudine e la parola "Knickebein", che in tedesco suona come "gamba storta".

Insospettiti dalla strana parola, probabilmente avente un significato in codice, gli inglesi vollero saperne di più.

Gli aviatori tedeschi sopravvissuti furono interrogati a lungo ma non rivelarono nulla fino a quando gli inglesi non li lasciarono soli nella stanza. A quel punto gli aviatori tedeschi iniziarono a parlare tra di loro ma c'era un microfono nascosto e gli inglesi compresero che sotto c'era davvero qualcosa. Interrogati poi individualmente, i tedeschi iniziarono a fornire dettagli e Knickebein risultò essere il nome in codice di un sistema di radionavigazione utilizzato dalla Luftwaffe per guidare i bombardieri sull'obiettivo. Altro che qualcosa! Quel foglietto di carta aveva involontariamente svelato un'arma segreta tedesca.

I resti dei due bombardieri furono esaminati di nuovo, questa volta con particolare attenzione alle apparecchiature radio. Le radio non erano danneggiate e risultarono sintonizzate su frequenze intorno ai 30 MHz. Nel frattempo, uno dei piloti catturati fece lo schizzo di una torre di trasmissione e descrisse sommariamente il sistema di modulazione di un trasmettitore Knickebein.

Il sistema, sviluppato inizialmente dal-



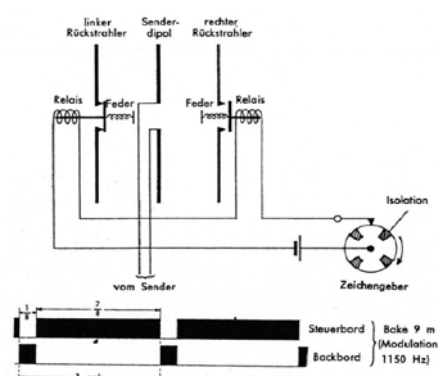
Heinkel He-111

la Lorenz come sistema di atterraggio cieco per la Lufthansa, era conosciuto dal 1934. Ma nel 1939 esso era stato modificato e potenziato dalla Luftwaffe di Goering per l'impiego bellico. Funzionava alimentando un sistema di antenne direzionali speciali con un segnale radio modulato a 1150 Hz di potenza 500W. L'angolo di piegatura delle antenne trasmettenti diede lo spunto per il nome "gamba storta".

Un commutatore rotante attivava le due antenne al ritmo delle lettere Morse "E" e "T", inviando il fascio leggermente a sinistra e poi leggermente a destra della linea centrale.

La trasmissione era quindi a fascio strettissimo e costituita da un segnale audio che il pilota avrebbe ricevuto e seguito: se si fosse spostato a sinistra avrebbe sentito dei punti intervallati da pause, spostandosi a destra avrebbe sentito delle linee intervallate da brevi pause. Volando invece nella "Eqi-signal area" del fascio egli avrebbe sentito un suono costante dato dall'effetto di sovrapposizione dei due segnali; era questa la rotta da seguire per giungere sull'obiettivo. Ovviamente il sistema, per come era stato concepito, non era in grado di far capire al pilota dove si trovasse l'obiettivo ma poteva solo indicare il corridoio da seguire per giungervi. Si rese quindi necessario trasmettere un secondo fascio per determinare, in base all'incrocio con il primo, quando il bombardiere si sarebbe trovato in prossimità del bersaglio. Per soddisfare questa esigenza, il secondo trasmettitore doveva essere posizionato lontano dal primo, addirittura in un altro Paese.

L'operatore radio a bordo del bom-



Principio della trasmissione Knickebein.

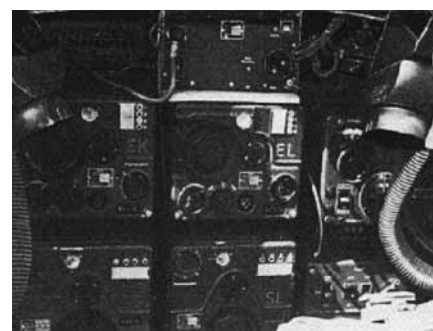
bardiere avrebbe sintonizzato un'altra frequenza - 31,5 o 33,0 MHz - per ricevere il segnale di controllo dal secondo trasmettitore. La ricezione contemporanea dei due toni costanti di ciascun trasmettitore avrebbe indicato che il bombardiere era giunto sull'obiettivo (punto di incrocio dei due fasci) e che quindi poteva rilasciare il suo carico di morte.

Da notare che i fasci di trasmissione si allargavano man mano che la distanza dalle antenne aumentava, quindi il sistema non era particolarmente preciso alle lunghe distanze ed era limitato dalla curvatura terrestre. In ogni caso, attivando in modo opportuno diverse stazioni trasmettenti a seconda dell'obiettivo e puntando in modo preciso i relativi fasci di trasmissione, Knickebein costituiva un'importante risorsa per i bombardamenti notturni a cui la Luftwaffe era ricorsa dopo l'estate del '40. Anche se oggi risulterebbe molto antiquato, Knickebein era un passo in avanti se rapportato ai sistemi di navigazione dell'epoca e ha rappresentato il primo utilizzo su larga scala della tecnologia radio come sistema di guida per aeromobili da bombardamento. Gli inglesi diedero a questo sistema il nome in codice **"Headache"** ovvero "Mal di testa". Avendo in mano poche ma preziose informazioni e avendo ben compreso l'importanza del sistema, la RAF poteva compiere due scelte: disturbare (jamming) il segnale trasmesso per rendere Knickebein inutilizzabile, oppure sabotare il sistema introducendo errate informazioni di navigazione. Scelsero la seconda possibilità, il che significava dover decodificare il segnale in dettaglio al fine di sapere come trasmettere il Knickebein fasullo.

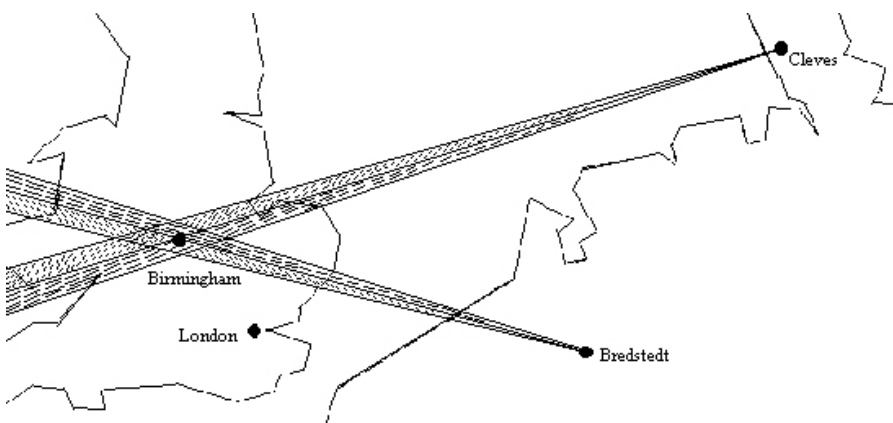
Questo delicato lavoro fu affidato allo "Y Service", unità tecnica della RAF costituita per lo più personale militare e radioamatori arruolati allo scoppio della guerra. Per compiere questo importante lavoro, l'unità fu dotata delle uniche radio commerciali in grado allora di ricevere le frequenze superiori a 30 MHz, ovvero i ricevitori americani Hallicrafters S-27. Questi superbi apparati "Ultra High Frequency", nomenclatura militare RBK-1, erano dotati di 15 tubi e permettevano la ricezione da 27 a 143 MHz in



Antenna Knickebein in una ricostruzione



Stazione Radio di uno Junkers Ju-88



The application of Knickebein in a raid against Birmingham



Vickers Wellington.



Hallicrafters S-27



Stazione di bordo con S-27 (sopra a destra).

tre bande, nei modi AM, FM e CW. Spesso venivano dotati di un RBW Panoramic Adaptor che permetteva di visualizzare un intero MHz per facilitare così l'individuazione dei segnali. Niente di meglio per svolgere questo importante compito. Furono così installate delle stazioni di ascolto H24 che monitoravano le frequenze intorno ai 30 MHz. Contestualmente, l'11 Dicembre 1940 quattro aerei Vickers Wellington e Avro Anson furono dotati di ricevitori Hallicrafters S-27 e ricostituirono a Boscombe Down, Wiltshire lo "Squadron 109", convertendolo da unità da bombardamento in "Special Duty Unit", sotto il controllo del Wireless Intelligence Development Unit (WIDU).

Le stazioni radio volanti era installate a bordo dei bombardieri appositamente modificati. Il loro compito iniziale fu quello di decodificare le trasmissioni tedesche allo scopo di imitarle e trarre così in inganno i bombardieri. Il sistema Knickebein non trasmetteva sempre ma solo quando era in corso una missione di bombardamento. Non appena iniziavano le trasmissioni, le "stazioni volanti" venivano quindi incaricate di levarsi in volo allo scopo di individuare e decodificare i fasci di Knickebein. Grazie alla loro altezza e mobilità, gli aerei erano in grado di ricevere perfettamente sui 30 MHz.

Una volta decodificati i segnali tedeschi, gli aerei furono impiegati per localizzare i fasci e determinare così i possibili obiettivi in tempo utile per allertare sia la difesa aerea interessata (caccia intercettori - batterie) che le stazioni di disturbo a terra.

Gli aerei dello Squadron 109 dovevano perciò perlustrare con attenzione l'etere alla caccia dei segnali tedeschi.

Gli inglesi trasmettevano da terra falsi punti correttamente sincronizzati sui 30, 31,5 e 33 MHz mediante trasmettitori da 150 Watt; il risultato era che i piloti tedeschi, ingannati da questi falsi segnali, continuavano a "correggere" la loro rotta portandosi lontano dagli obiettivi da bombardare. Ovviamente molti smarrirono la strada; alcuni aerei si persero irrimediabilmente e precipitarono dopo aver esaurito il carburante. Uno addirittura, si dice, atterrò in una base della RAF, convinto di essere ritornato in Germania...

Questo intenso programma di rilevazione e disturbo fu chiamato "Aspirine" ovvero Aspirina, un nome che ben si contrapponeva a Headache, cioè al Mal di testa... Oltre alle contromisure elettroniche in patria, grazie alle informazioni pervenute dalla resistenza furono compiute a più riprese azioni di bombardamento sulle postazioni Knickebein da parte della RAF. Ancora oggi in alcuni siti esistono resti delle strutture in cemento appartenute al sistema Knickebein.

Dato che la tecnologia progredisce ad un ritmo accelerato, specie in campo bellico, il sistema rudimentale Knickebein fu presto sostituito da "X-Gerat" che operava sui 74 MHz, avente una precisione di 12,5 metri a 100 km dai trasmettitori; questo sistema fu utilizzato per il devastante bombardamento di Coventry. La risposta inglese non si fece attendere e le fu dato il nome in codice "Bromuro", un analgesico più potente dell'Aspirina...

Successivamente, lo Squadron 109 passò all'offensiva. Infatti sviluppò una delle armi segrete di maggior successo della Gran Bretagna. Il suo nome era Oboe. Questo sistema di bombardamento a visibilità zero (Pathfinder Force), permise al Bomber Command della RAF di individuare e colpire con notevole precisione gli obiettivi tedeschi invisibili e precedentemente irraggiungibili. Ma questa è un'altra storia.



INTERNATIONAL LIGHTHOUSE LIGHTSHIP WEEKEND

18-19 agosto 2012 · 4ª Attivazione Faro di Pedaso

Domenico Caselli I6HWD – INORC 337

Rieccoci qua, sono passati due anni dall'ultima attivazione, ma per non fare torto a nessuno (hil) cerco, nei miei limiti, di essere presente sia a San Benedetto del Tronto che a Pedaso. Come di norma faccio, mi sono recato qualche giorno prima sul posto per vedere se c'erano stati dei cambiamenti sostanziali dal momento che, nelle vicinanze del faro è sorta una casa vacanze. Qualche dubbio sull'area da occupare, me ne torno a casa ed incomincio i preparativi seguendo la check list stilata anni prima ed aggiornata con tutto quello che può essere utile una volta giunti sul posto. Svolgendosi il lighthouse weekend di Sabato e Domenica, giorni critici nella mia zona a causa dei numerosi gitanti provenienti dall'entroterra che cercano refrigerio sulla costa sommati ai tantissimi turisti, lascio a voi immaginare i tempi di percorrenza, pertanto decido di partire molto presto evitando il traffico e qualche altra cosa...

Sono stati due giorni particolarmente ventilati che mi hanno aiutato a sopportare il caldo torrido che in più di una occasione ha fatto andare il mio 870/S Kenwood in autoprotezione. Scarsa la partecipazione Sabato 18 per via di un contest che imperverava su tutte le bande lasciando liberi solo i 30 mt, banda in cui mi sono posizionato effettuando la maggior parte dei QSO. Domenica 19 è andata un pochino meglio, il contest era sempre presente ma ho potuto sfruttare anche se non in modo ottimale i 20 e 40 mt con qualche collegamento USA.

La scarsa propagazione accompagnata dai disturbi di ogni genere mi hanno convinto a ritornare sui 30 mt., banda in cui ho realizzato la maggior parte dei miei QSO in particolare con i colleghi tedeschi. Anche in questa occasione la mia antenna "canna da pesca" ha fatto il suo dovere lasciandomi più che soddisfatto. La compagnia di Vittorio I6PMV vecchio RT e quella di Adrio IZ6TGS ultimo arrivato in sezione, bravissimo ad apprendere il CW ed i consigli datigli nonché futuro RT mi auguro, è stata d'aiuto. Inutile dire che il faro e la zona adiacente suscita sempre particolari emozioni per chi conosce il luogo, il suo passato, il faro ed il ruolo che ha ricoperto nel corso della storia.



L'operatore I6HWD.



La postazione.

WIRELESS E MARCONISTI SU PIROSCAFI ITALIANI*

* Testo tratto da: *Radio e Marconisti Italiani su Navi Mercantili*, U. Cavina, 2012. Riproduzione autorizzata dall'editore

di Urbano Cavina, INORC 144

DEBUTTO

Anche in Italia l'uso della radio a bordo dei mercantili era molto osteggiato dalle società armatoriali lecitamente preoccupate per il maggior costo dei noli. Per cui, scriveva Luigi Solari, rappresentante della *Compagnia Marconi in Italia*, "fui incaricato nel 1903 di recarmi a Genova a dare una relazione all'armamento italiano sulla utilità della radio a bordo delle navi".

Infatti, a partire proprio dal 1903, in concomitanza con la compagnia francese "Transtlantique", le compagnie di navigazione italiane "Navigazione Generale" e "Lloyd Sabaudò", a titolo di prova e per soddisfare la curiosità dei passeggeri, sperimentarono alcune apparecchiature wireless della Marconi nei loro maggiori piroscafi. Nacquero così in quegli anni i primi transatlantici italiani muniti di radio i cui nomi, pressoché dimenticati, figurano invece nel primo *International Wireless Telegraph Stations (I.W.T.S.) 1906*

Dopo la cessione dell'uso gratuito dei brevetti Marconi a soli fini militari riservato alle FF.AA. italiane, febbraio 1901, ed estesa al Ministero PT con la convenzione del maggio 1904, nasce in Italia il servizio commerciale RT riservato ai soli piroscafi muniti di sistema Marconi.

Ma quando imbarcarono le prime radio sui nostri mercantili??

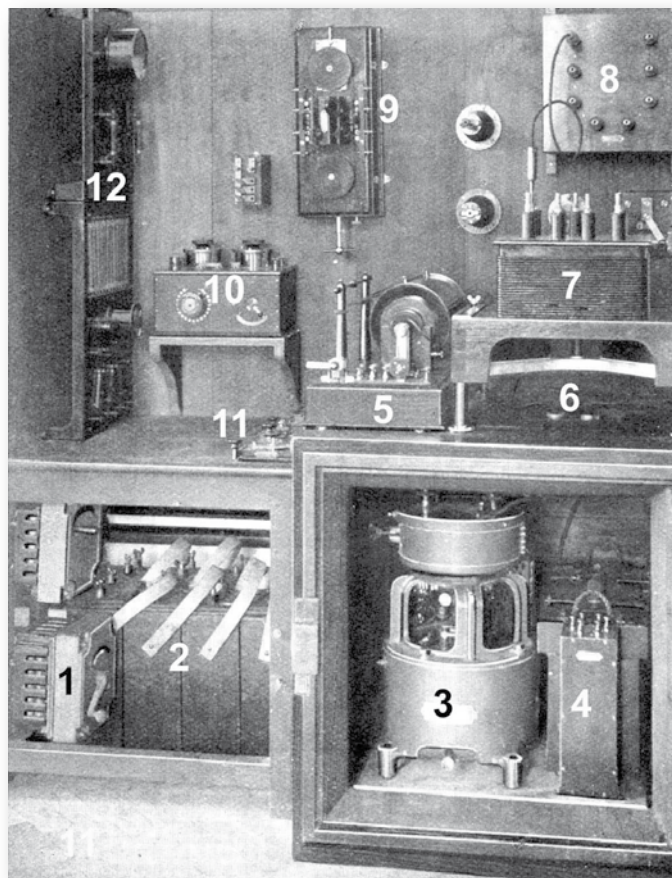
Nella *monthly circular tariff bureau* pubblicata il 20 febbraio 1904, vengono resi noti i nomi dei piroscafi forniti di sistema Marconi che fanno scalo a New York. Nessun piroscafo italiano è presente, sebbene *Liguria, Lombardia e Sardegna* facessero regolare rotta per New York.

Ne consegue, quindi, che essendo la cartolina datata 1903, l'assenza sia dovuta a ritardi burocratici di trascrizione/comunicazione e che siano stati attrezzati di wireless in via definitiva dalla Marconi inglese a cavallo del 1903/1904.

INCREMENTO DELLE S.R.T. DI BORDO

L'Italia nel corso del 1° conflitto mondiale si vide affondare 218 piroscafi per complessive 677.207 tsl, di cui 144 nel Mediterraneo per un ammontare di 454.597 tsl.

Navi che, a seguito del Decreto Luogotenenziale 2.11.1916 n. 1587 – completato dal n. 180 del 21.1.1917 – per forza degli straordinari eventi bellici erano state in gran parte munite di stazione RT.



SRT Marconi, ½ kW. 1910 ca. (Marconi Y.B. 1914)

1. Starter; 2. Regolatore di campo; 3. Converter. 3a. Box spinterometro rotante; 4. L. bassa freq. con condensatori circuito LC; 5. Rocchetto tx emergenza; 6. Jigger – primario; 7. Jigger – secondario e spinotti colleg. aereo; 8. Induttanza aereo; 9. Detector magn.; 10. Tuner; 11. Tasto Morse; 12. Quadro carica/scarica batterie.

ITALY		LIST OF WIRELESS TELEGRAPH SHIPS STATIONS OF THE WORLD - 1906							
		Ship's Name	C/S	Wave m.	Range	System	Owner	kW	SVC
NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA	SICILIA	---	100-200	---	---	Marconi	Marconi Co.	---	---
	LOMBARDIA	AB	100-200	---	---	do.	do.	---	---
	LIGURIA	AL	100-200	---	---	do.	do.	---	---
	SARDEGNA	AS	100-200	---	---	do.	do.	---	---
	UMBRIA	---	100-200	---	---	do.	do.	---	---
LA VELOCE LINE	CITTA' di NAPOLI	VC	100-200	---	---	Marconi.	Marconi Co.	---	---
	SUD AMERICA	VS	100-200	---	---	do.	do.	---	---

Ragion per cui, malgrado le pesanti perdite subite, in Italia a fine guerra il numero delle SRT di bordo non era inferiore a quelle del 1915.

Nel 1919/20, nientemeno, se ne con-

Anno	1904	'14	'18	'31	'40	'45	'55	'61	'65
S.R.T. di bordo	3 RT	58 RT	~ 60 RT	589 RT	626 RT+	49 RT+	1292 RT+	1683 RT+	1447 RT+
					RTF	RTF	RTF	RTF	RTF



S/s Liguria. Varo 15.1.1901 G. Ansaldo & Co. Sestri Ponente, Genova. Compagnia "Navigazione Generale Italiana". Uno dei primi tre mercantili italiani a essere munito di SRT. Cartolina datata 1903. In mostra l'antenna bifilare a "L" rovesciata.

tavano ben 235. E in due anni quasi raddoppiarono salendo a circa 450. Indicativo è anche il numero delle parole scambiate tra le stazioni radio costiere e le navi, che da 507.000 del 1914, era passato a 700.000 circa nel 1918-19. Fino a raggiungere quota 4.689.906 nel 1922.

DA MARCONISTI A UFFICIALI RT

Dai vecchi tabulati allegati relativi agli elenchi del personale marconista 1921, 1932, 1942, 1954 e 1965 è possibile ricostruire il percorso di vita professionale dei pionieri della radiotelegrafia marittima italiana. Fra questi spicca il *marconista d'alto mare* italiano di più antica data, il signor **Benedetti Lodovico**, classe 1881.

Fu assunto dalla *Compagnia Internazionale Marconi per le Comunicazioni Marit-*

S/s Bengasi (c/s IAW poi IBJE dal 1928). Stazione RT Marconi ital. a scintilla rotante. ½ kW, tipo SRT anni '10. Sul tavolo da sx: induttanza circuito LC; secondario Jigger; vibratore Marconi tipo 144 Tx soccorso; ricevitore (Rx) onde medie (OM) "Marconi tipo 194". Sopra: indutt. d'aereo; quadri comando. Sotto: starter Tx a disco rotante. (foto anni '20).

time il 1° giugno 1904, anno in cui, come abbiamo appena visto, i piroscafi *Liguria*, *Lombardia* e *Sardegna* per primi si dotarono di marconista e di Stazione RT. E lo ritroviamo nel 1942 in veste di Ispettore Capo della SIRM, la concessionaria che raccoglieva tutti gli ufficiali RT di bordo italiani.

Molti altri sono gli operatori che, come appare dagli stessi tabulati, erano attivi ancor prima del 1912, anno in cui fu istituito il *Brevetto Internazionale RT* reso d'obbligo per i marconisti di navi mercantili.

Ciò dimostra che anche in Italia questi *pionieri della radio in mare* furono prescelti e messi alla prova dalla Compagnia Marconi esclusivamente in base alle loro capacità operative. *Le cui qualità fondamentali*, scriveva Solari, *erano l'alto senso di responsabilità e un'arte speciale per ricevere quanto interessa la propria nave in mezzo alle interferenze di tanti servizi.*

La posizione privilegiata del marconista fu in un certo senso "ricattatoria" della Marconi, allorché divenne d'obbligo averlo a bordo per Convenzione Internazionale (ITU) – ratificato con R.D. n. 1557, 3 sett. 1926 – in cui, veniva considerato *unico addetto alle telecomunicazioni autorizzato a trasmettere e ricevere notizie.*

Perciò i marconisti di bordo (ufficiali

della Marconi prima, e della marina mercantile italiana poi, R.D. 30.3.1942, n. 327) oltre ad essere ben pagati, erano molto ben considerati e, com'era per gli addetti ai servizi telegrafici e telefonici - in base al R.D. 20 dicembre 1923, n. 2863 - godevano dello status di pubblico ufficiale.

Che si trattasse di personale molto oneroso per gli armatori non v'è dubbio, lo dimostra la retribuzione che percepivano (v. allegato). *Ciò indusse*, racconta ancora il Solari, *alcuni armatori che ritenevano troppo costoso il personale marconista inserito nella categoria degli ufficiali, a chiedere il loro trasferimento nella categoria dei sottufficiali. A tal riguardo, nel maggio del 1932, mi opposi con l'inoltro di una memoria al Ministro delle Comunicazioni dove evidenziavo l'abilità, i sacrifici e lo scrupolo dei marconisti cui è affidata la sicurezza della vita umana in mare. E tutto rientrò.*

MARCONISTI LIBERI (FREELANCE) E MARCONISTI DI RUOLO

Nel dopoguerra, verso la metà degli anni '60 in particolare, quando nel ruolo delle due uniche società concessionarie italiane (SIRM e TELEMAR) il numero dei radiotelegrafisti era inferiore alle domanda di

marconisti di bordo, l'armatore o le società stesse potevano scegliere di imbarcare radiotelegrafisti fuori ruolo compresi in un apposito elenco. Elenco che raccoglieva gli operatori in possesso dei requisiti necessari per poter imbarcare in qualità di ufficiale RT; i cosiddetti *marconisti liberi o freelance*.

In Italia prima degli anni '40, infatti, essendo gli ufficiali RT vincolati al ruolo organico della SIRM, che dal 1927 aveva ereditato l'organizzazione radio marittima dalla Compagnia Internazionale Marconi, non esistevano marconisti liberi su navi nazionali. E questo perché la SIRM aveva il monopolio sia nella scelta delle apparecchiature radio da installare a bordo, sia nella disposizione del personale marconista. Monopolio che cessò nel 1947, allorché fu affiancata dalla TELEMAR.

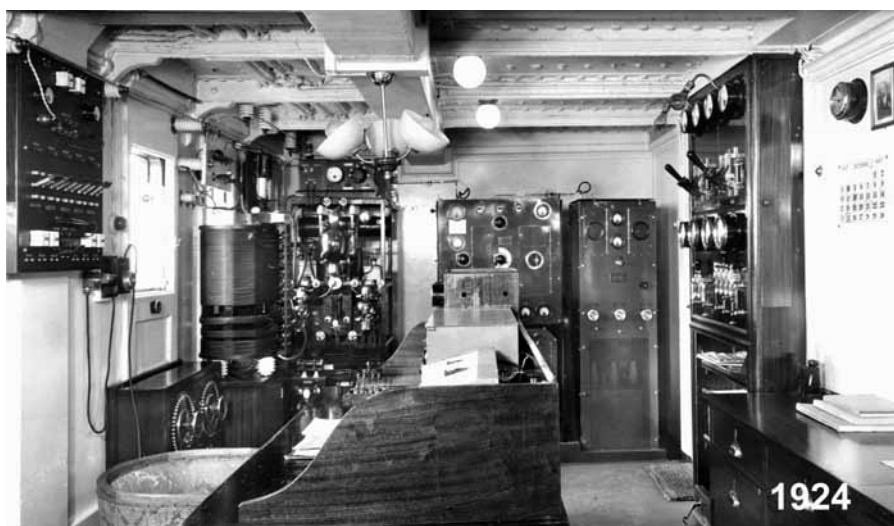
Nel 1945, in Italia il tonnellaggio del naviglio mercantile era ridotto a 300.000 tsl. Di contro il numero dei marconisti in cerca d'imbarco eccedeva di molto i posti disponibili. Tale che, si legge in un resoconto governativo: *dato l'esuberante numero di radiotelegrafisti iscritti in matricola, e in attesa d'imbarco, il Ministro (della marina mercantile n.d.a.), d'accordo sempre con le Organizzazioni Sindacali di categoria, ha ritenuto opportuno limitare il rilascio del libretto di navigazione ai soli radiotelegrafisti di I classe.*

Detto negoziato, manifestamente discriminatorio, fu denunciato con una interrogazione parlamentare il 30.6.1949, ma il Governo lo ribadì perché le condizioni che l'avevano promosso non erano mutate. Infatti, si contavano anche allora 340 marconisti liberi nei turni di collocamento. Per di più, anche i marconisti organici ai ruoli delle concessionarie SIRM e TELEMAR (le quali ricorrevano ai marconisti liberi solo in via sussidiaria ed eccezionale) erano in esubero¹.

In pratica ai possessori del Brevetto RT di II classe era preclusa ogni possibilità d'imbarco su navi italiane. Un tale disagio burocratico e le lunghe lista d'attesa favorirono la crescita dei marconisti liberi. Personaggi aperti all'avventura del mare che, con in tasca brevetto e passaporto (alternativo al libretto di navigazione), si mettevano al servizio di flotte estere le cui stazioni radio solitamente erano gestite dalla storica SAIT di Bruxelles. E poiché in genere su navi estere gli stipendi previsti dal contratto di arruolamento seppur temporanei erano sensibilmente superiori a quelli italiani, buona parte dei marconisti liberi continuò per questa via.

Negli anni '60 le cose cambiarono. La domanda di marconisti crebbe di molto in relazione alle eccessive offerte di imbarco anche su navi italiane. Pertanto sia la SIRM

1. La SIRM ha assunto personale in ruolo organico fino al 1965 e la Telemar fino al 1963, da quelle date in poi i ruoli organici sono andati a esaurimento (B. Prinz).



SRT M/n Saturnia/ICGZ.



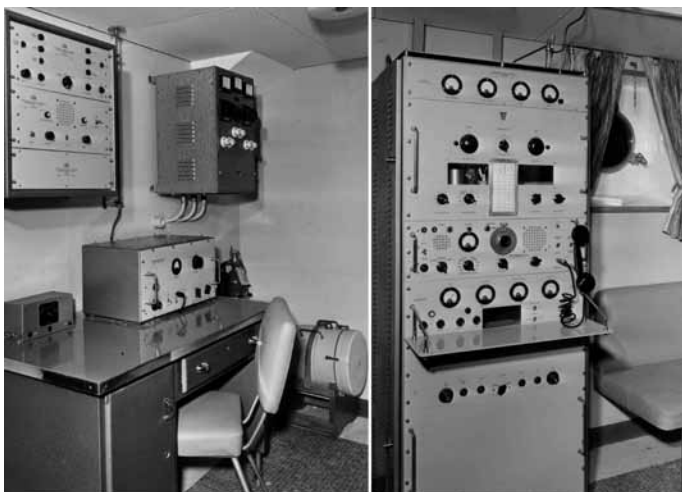
S/s Karalis. Rimorchiatore italiano d'alto mare per salvataggio e recupero relitti. Anni '50. SRT. Da sx. Sotto: reostato d'avviamento gruppo 4M. Sopra: A/A Marconi con suoneria tipo "Vedetta"; manipolatore automatico AT3 (sul banco); Tx Marconi T100 OM; Rx Marconi R781 OL-OM-OC; Tx emergenza Marconi T40-SM; Rx IRME "Aldebaran" MF; RDG Marconi 3/3 con antenna a loop incrociati a telaio fisso. Antenna RTx treccia rame monofilare a "T" da albero ad albero.

sia la TELEMAR, i cui ruoli erano formati da RT di sola 1ª classe, furono costrette a far ricorso a marconisti liberi di loro gradimento.

"Gradimento", infatti, era il titolo di abilitazione che, dopo il superamento di un semplice test, SIRM e TELEMAR conce-



M/n Ausonia/IBAX. SRT. Da sx: 2 Rx Marconi R1241 OM e 1331 OC; Tx emergenza T40SM (sopra A/A INCAR IR150); T300 OM; T300 OC. A dx: Consolle IRME RTF MF/OC a doppia banda laterale (A3) tipo "Orione". Anni '50/60.



SRT M/t Egeria/ICNE. Sopra sx: Tx emerg. T50 IRME. Dx: Consolle IRME-Orione RTF MF/OC (A3). Sotto da sx: Tx Marconi 110 OM; Rxx Marconi RV101 OM-MF, RV101-102 sei bande 45-2500 kHz 1,5-25 MHz; Tx Marconi TC109-A OC. Primi anni '60

devano ai freelance con alle spalle almeno sei mesi di pratica professionale dichiarata, iscrivendoli nella lista degli idonei ad essere imbarcati con la qualifica di ufficiale RT sui cargo in generale.

Ai neo brevettati, però, erano richiesti almeno sei mesi di pratica in veste di allievo RT a bordo di una nave italiana, prima di poter assumere il ruolo di marconista. Cosa impossibile da realizzarsi se non con il be-

nevolto aiuto di adeguate conoscenze.

Infatti la legislazione italiana nel ruolo equipaggio imponeva l'imbarco di due soli allievi ufficiali, uno di coperta e l'altro di macchina (art. 432 Reg. Navig. Marittima). Per cui, spesso, i nuovi brevettati erano costretti a imbarcare da mozzo o da giovanotto di camera su navi di bandiera italiana ed esercitarsi sotto l'occhio vigile del marconista titolare nella SRT di bordo nel loro tempo libero. Oppure, come in genere accadeva, i più sicuri di sé imbarcavano nel ruolo di capoposto RT su navi estere alle condizioni contrattuali del paese di bandiera della nave stessa. Perciò, SIRM e TELEMAR, per colmare la carenza di numero dei loro iscritti a ruolo dovuta alla pressante domanda di marconisti su navi, ricorrevano sempre più spesso ai freelance. I quali venivano autorizzati a imbarcare come responsabili delle SRT di loro gestione.

Una prassi, questa, che in seguito fu formalizzata allorché le stesse SIRM e TELEMAR furono autorizzate con decreto (D.P.R. 19 ott. 1982 n. 899, art 13) ad assumere personale tra i radiotelegrafisti compresi in un apposito elenco in cui saranno inclusi gli operatori che siano in possesso dei requisiti richiesti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e da quello della marina mercantile che li accerteranno mediante un esame, le cui norme saranno concordate tra i due Dicasteri.

In sostanza la posizione di impiego degli ufficiali RT nei confronti delle concessionarie radio marittime, era espressa in due liste:

1. di "ruolo o pianta organica", che elencava i marconisti assunti in regime di "continuità di rapporto di lavoro" regolato da appositi contratti e regolamenti organici concordati dalle parti.

La loro condizione di stipendiati anche nei periodi a terra (al riparo da possibili crisi d'imbarco), era coperta da una quota di decurtazione della paga, quota che l'armatore era tenuto a versare alla società concessionaria. Si distinguevano in 1°, 2° e 3° ufficiale RT in funzione dell'anzianità e, in minor parte, per valutazioni di merito. Erano inviati dalle concessionarie in prevalenza su traghetti e su eleganti navi passeggeri.

2. di "libero imbarco", che raccoglieva marconisti di norma destinati a cargo o tutt'al più misto-passeggeri. Erano liberi di scegliere o di rifiutare (entro limiti compatibili) la proposta d'imbarco avanzata dalla compagnia di navigazione, o dalla concessionaria. Il contratto di lavoro era a *viaggio* o a *tempo*, inteso per un periodo minimo che variava dai 9 ai 12 mesi.

Nel 1966, un marconista libero di primo imbarco su cargo ombra di minor peso, godeva di una discreta retribuzione maggiorata da buoni extra forfetizzati, spesso in aggiunta ai due terzi della contribuzione previdenziale da versare poi alla Cassa Marina. Una condizione economica non peggiore di quella dei marconisti di ruolo la cui paga base più l'anzianità maturata, all'1.1.1966, oscillava dalle 90 mila per i neo assunti alle 160 mila per i più anziani, ed era considerata "molto al di sotto di quella dei Marconisti liberi" (A. Pascale).

Al contrario dei marconisti di ruolo che godevano di retribuzioni decurtate ma continuative, i marconisti liberi su navi italiane percepivano la paga per intero solo per il periodo d'imbarco. Un vantaggio immediato che, unito alla maggior libertà nella scelta della Compagnia d'imbarco, avrebbe reso forse meno appetibile l'assunzione nel ruolo organico delle concessionarie.

Il contratto applicato era quello nazionale, perciò ferie, anzianità e indennità varie venivano liquidate ai freelance al momento dello sbarco. Dopo il quale potevano iscriversi al collocamento di una o più Capitanerie di porto (a scelta) per godere dell'indennità di disoccupazione nei tempi prestabiliti. In quegli anni, però, le offerte d'imbarco per i marconisti liberi erano così frequenti che avrebbero quasi potuto trabordare da una nave all'altra senza sosta alcuna.

ESTATE 2012: ROMA - KAMCHAKTA - KOLYMA

L'estate scorsa, insieme a mia moglie Liudmila, la mia insostituibile interprete, sono tornato per la terza volta nella Magadanskaja Oblast, meglio conosciuta come "Kolyma". Causa la sospensione dei voli diretti, Mosca-Magadan, da parte della compagnia di bandiera russa, l'alternativa era andare via Khabarovsk o via Petropavloskii Kamchatkii. Ho scelto quest'ultima, perché così appagavo il sogno di traversare tutto il continente Euroasiatico, dall'Oceano Atlantico all'Oceano Pacifico, ossia fin dove finisce un mondo e ne incomincia un altro, quello Nord Americano. Volevo intraprendere il viaggio di rientro in Italia attraversando lo stretto di Bering e dall'Alaska, seguendo il corso del fiume Yukon arrivare in Canada, ma questioni pratiche e burocrazia non me lo hanno permesso. Non so spiegare il perché ma ogni volta che leggevo la "Nomenclature des Stations Cotiérées" Petropavloskii Kamchatkii ha sempre esercitato su di me un fascino particolare ed ho più volte tentato di intercettarne le trasmissioni. Forse perché sede di una strategica base navale. Forse perché la penisola di Kamchatka, lunga poco più di mille chilometri, è la parte di mondo con il più alto numero di vulcani, più di 300 di cui 30 attivi e per il gran numero di Geysers da cui scaturiscono getti d'acqua bollente, alti parecchi metri che poi si disperdono in rivoli di acqua calda da cui traggono origine numerose località termali. Fuggiti dai 32° C dell'afoso caldo romano il 27 giugno 2012, siamo atterrati a Petropavloskii intorno alle ore 15.00 locali del 28 giugno, dopo aver trasvolato ben undici fusi orari, trovandovi una temperatura di 36° C. molto anomala per quel periodo. Per sfuggire al caldo, non potendo fare il bagno in mare perché la temperatura dell'acqua era di soli 8° C. siamo andati alla famosa località termale di "Paratunka" bellissimo complesso turistico alberghiero dove, però, la temperatura dell'acqua, che sgorga dal sottosuolo, è di 38° C. Unico modo per rinfrescarsi era quello di bagnarsi velocemente nell'acqua calda e subito esporsi al vento. Poiché la Yakutia Airline effettua il volo Magadan-Jakutsk una volta alla settimana, abbiamo avuto il tempo di fare i turisti.

Petropavloskii deve il suo nome a quello delle due caravelle, la San Pietro e la San Paolo, del navigatore danese Vitus Bering, che per ordine dello Zar Pietro il Grande, nel 1728 cercando il passaggio a Nord-Est, discendendo lo stretto che oggi porta il suo nome, arrivò, stremato da una epidemia di scorbuto e a corto di uomini, nella



I Denti del Diavolo.

baia di Avacha dove oggi c'è Petropavloskii Kamchatkii. Città che si sviluppa, per oltre trenta chilometri, ai lati dell'unica strada che percorre la penisola da Sud a Nord. L'attività principale è la pesca specialmente salmoni da cui si ricava il caviale rosso e i grossi granchi dalla polpa rosea e gustosa. Al contrario di tante altre città dell'estremo oriente russo, Petropavloskii vive di turismo. I numerosi vulcani, i Geysers e le acque termali richiamano migliaia di turisti, non solo dalla Russia e dal Giappone ma anche dagli Stati Uniti, da dove, appositamente, parte un volo settimanale. Ci sono molti negozi di telefonini e due ristoranti, con cuoco italiano, dove si mangia dell'ottimo pesce. Ed un bar, il "Molino" dove le cameriere hanno il grembiule con il nostro tricolore. Grande è stata la mia sorpresa quando l'indomani mattina, andato nella piccola sala da pranzo dello Hotel Geysers per fare colazione, ho sentito, dietro le mie spalle, parlare italiano. Un gruppo di piccoli imprenditori, provenienti dalla zona di Brescia e Verona, aveva scelto di fare un tour in Kamchatka.

Cercando il Post Office, siamo capitati davanti alla Scuola Nautica della Flotta del Pacifico e più in là all'Università di Kamchatka intitolata a Vitus Bering. Più avanti un monumento al navigatore francese La Perouse e una statua di San Nicola dei Miracoli che nel palmo della mano sinistra regge una chiesta e con il braccio destro levato in alto una spada. In una grande piazza, le statue di San Pietro e di San Paolo accolgono chi arriva dal mare e attracca al molo passeggeri del porto cittadino. In alto, su una collina che sovrasta il porto, una piccola costruzione, da cui si dipartono alcune antenne è la sede di UBE/Petropavloskii Kamchatkii. Osservo a lungo, con curiosità professionale, l'edificio ed i tralicci. Vorrei potervi entrare ma non ho le conoscenze adatte. In porto è ormeggiata una nave passeggeri: la "Hanseatic" che batte bandiera della Danimarca ma è registrata a Nassau. In rada un magnifico veliero a tre alberi, tipo la nostra Vespucci, è la Nave scuola della Flotta del Pacifico. Per sfuggire al caldo

di IKOPRH - Biagio Venanzoni - INORC 364



UA0IBX.



IKOPRH a Kashin.



UA0IT e UA0IDZ.

decidiamo di fare il giro della baia di Avacha e ci imbarchiamo sull'Almaz, un rimorchiatore adibito a fare escursioni turistiche fino all'Isola Starichkov, meglio conosciuta come l'Isola degli Uccelli, per il gran numero di uccelli marini che vi nidificano, compresa una rara aquila marina e dei pinguini nani. Il mare sembra olio, una leggera foschia limita la visibilità. Sull'altro lato della baia svetta alto nel cielo il cono di un vulcano i cui pendii sono coperti di neve. Due giorni dopo facciamo una escursione in elicottero fino alla Caldera del Vulcano Uzon e alla Valle dei Geysers, una gran puzza di zolfo, fango che ribolle, vapori solforosi che escono dal sottosuolo, rivoli di acqua bollente. Sembra di essere alle porte dell'inferno.

Passata la settimana di vacanza a Petropavloskii, il mattino del quattro luglio, ci imbarchiamo su un bimotore ad elica, un vecchio Antonov 24, della Yakutia Air Line e dopo circa tre ore atterriamo a Magadan. Qui la temperatura è di soli 13° C. e pioviggina.



UA0ICX e IK0PRH.

L'indomani mattina ripartiamo per il Tenkisti Raion, 360 chilometri a Nord-Ovest. Qui su un altipiano a circa 1.300 metri s.l.m. la temperatura è di 33° C. Ci ospitano degli amici e trascorriamo due settimane di riposo e relax andando a pesca negli affluenti del fiume Tenka. Il 20 luglio rientriamo a Magadan perché Igor/UA0IDZ ci avvisa che il 27 si andrà sull'Isola Nedorazumenia in IOTA AS-59 per il contest RGSB. Finite le vacanze inizia la parte "Radio" del nostro terzo viaggio in Dalny Vostock A Magadan incontro UA0IT al secolo Andy Golovachin, col quale ho fatto alcuni QSO dall'Italia e gli consegno il gagliardetto dell'INORC.

Igor, al contrario del sottoscritto, partecipa a numerosi contest e fra pochi giorni ci sarà lo IOTA RSGB del 28 e 29 luglio. Il giorno 27, imbarcata tutta l'attrezzatura su un motoscafo, partiamo per l'Isola Nedorazumeniya, AS-059 RDA MG 02, situata nel mare di Okhotsk poco fuori la baia di Nagaevo. L'isola è anche chiamata "Dell'Equivoco" perché chi effettuò i rilievi idrografici, nel 1910, la ritenne essere parte della costa della Baia di Amakhton da cui è separata da uno strettissimo e poco profondo tratto di mare.

Sull'isola non ci sono pontili così, in più riprese, trasbordiamo tutto il nostro carico su un gommoni e lo sbarchiamo sulla spiaggia. Montiamo le tende e l'antenna a ombrello RR-33 per 10, 15 e 20 metri, provvista di rotore, più un dipolo a V invertita per i 40 e 80 metri. Si accende il gruppo elettrogeno poi il trasmettitore, un Kenwood TS480 SAT e l'amplificatore di circa 1 Kw. Si prova il tutto e si attende l'ora di inizio del contest. Il tempo è bello la temperatura è sui 22°C. il mare calmo, sembra olio, ma l'acqua è fredda e non permette di fare il bagno. Su alcuni scogli affioranti un branco di foche prende il sole. L'Isola, una volta sede in uno stabilimento per l'inscatolamento del pescato, ora è abitata soltanto da un pescatore e da sua moglie che generosamente ci abbuffano di polpa di granchio appena pescato. Finito il contest inizia il mio "CQ de RA/IK0PRH/p QTH IOTA AS 59 K". All'inizio le risposte erano poche, giapponesi e russi dell'estremo oriente, poi, tutto di un tratto, si è scatenato il finimondo. Chiamate che si sovrapponevano l'una all'altra. I segnali più forti soffocavano i più deboli. Lì per lì sono rimasto interdetto, ero letteralmente subissato di chiamate, per

fortuna l'esperienza acquisita in tanti anni di ascolti sulla frequenza marina di chiamata e soccorso, la 500 Khz, mi è stata d'aiuto. Preso il via è stato un susseguirsi di chiamate e risposte. Mi ha fatto piacere sentirmi chiamato da callsign, quali: BK, HL, JA, KH6, VK, VP, ZL, che, normalmente, dall'Italia ero io a chiamare, cercando di farmi sentire, tra i tanti, con i miei 100 watts. Solo alcuni giorni dopo venni a sapere che la causa di quello scatenarsi di chiamate era dovuto ad uno spot fatto sul DX Summit da Andy UA0IT, operatore molto attivo in CW. Sulla sua e-mail, UA0IDZ ricevette anche alcune proteste che ci rimproveravano di lavorare esclusivamente in CW e ci invitavano ad operare anche in phone. Alla fine UA0IDZ passo una mezza giornata a lavorare solo in questo modo. Purtroppo gli italiani sono stati veramente pochi, sia durante che dopo il contest. Mentre Igor ne ha lavorati tre o quattro, tra i quali il nostro sponsor I2RTF. Io, invece, solo uno: I2ZBX..

Dopo alcuni giorni di riposo ci prepariamo per quella che è stata la parte più bella di questa avventura. Igor deve andare per motivi di lavoro in una miniera d'oro al confine con la Jakutia, dove, non essendoci copertura satellitare, ha curato l'installazione di una rete VHF che collega tutti i reparti e i mezzi mobili della miniera nonché, di un sistema di TLC in O.C. che permette di essere in costante contatto con una stazione base a Khashyn vicino Magadan. Il luogo dista poco più di 1000 chilometri. ma è situato in un posto impervio e disabitato, tant'è che i collegamenti vengono assicurati con gli elicotteri, mentre parte dei rifornimenti vengono portati via fiume. Per rendere più interessante questo viaggio Igor ha deciso di fare in auto i primi 500 Km fino a Seymchan, dove saremo ospiti di UA0IBX, e i restanti risalendo il fiume Kolyma, imbarcandoci su una chiatta a motore che porta combustibile e materiali per la miniera.

Di buon mattino, domenica 5 agosto, caricato il materiale, comprese le canne da pesca, partiamo da Magadan a bordo di una Mitsubishi monovolume. Siamo in quattro Igor e l'autista Sasha, accanito pescatore, mia moglie ed io. Imboccata la "Trassa" la strada che porta a Jakut, lunga circa 2000 Km, di cui solo i primi cento asfaltati, il resto è tutta in terra battuta, dossi e avvallamenti fanno compiere alla macchina bruschi salti che ci fanno salire lo stomaco in gola. Dopo circa dieci ore di questo tormento arriviamo a Seymchan. La giornata è bella il cielo è sereno la temperatura 28°C. Dall'alto di una collina vediamo un piccolo fiume che si immette in un fiume molto più grande. Siamo arrivati al Kolyma. Il grande fiume da cui prende il nome l'intera regione, lungo circa 2.500 chilometri sfocia nel Mare della Siberia Orientale nell'oceano Glaciale Artico ed è navigabile da maggio fino a ottobre. Andiamo subito al porto fluviale dove è ormeggiato il nostro battello, l'"Omega". Il comandante ci informa che inizierà a caricare domani e martedì si parte.

Alle 16.30 arriviamo a casa del dottor NiKolay Sharij, radioamatore, che ci attende sul cancello della sua "Dacia" e da buon padrone di casa ci dice che la "Banja" ossia la sauna è pronta. Dopo un tonificante bagno di vapore è la volta della padrona di casa Margherita a prendersi cura di noi rifocillandoci. Più tardi Mentre Margherita e mia moglie chiacchierano, noi tre ci trasferiamo nella stanza dove Nick ha la stazione radio e mentre Igor gli setta una nuova release del log, Nick mi fa vedere le sue antenne: una verticale alta dieci metri ed una spettacolare e pittoresca antenna cubica con la scaletta d'alimentazione e il balun penzolanti. Nick nominativo UA0IBX è un medico chirurgo con la passione per la radiotecnica, a parte il ricetrasmittitore, un Icom 746, tutto il resto: Amplificatore e antenne, compreso il rotore rimediato da vecchi ingranaggi e un motore elettrico, è autocostruito. Da queste parti con ci sono rivenditori per cui o ti sai arrangiare oppure non vai in aria. Nick, la cui professione non gli lascia tanto tempo da dedicare al suo hobby preferito, lavora esclusivamente in SSB, egli è anche l'unico radioamatore della provincia di Seymchan, per cui il suo RDA, MG 05, è molto ambito. Con orgoglio, da un mazzo di qsl me ne fa vedere una proveniente dall'Italia, precisamente da San Remo. Finito di installare il log UA0IDZ si mette al tasto, in CW sui 20 metri inizia: "CQ de UA0IDZ/a MG 05 K". Le risposte non tardano. Il primo è un russo di Vladivostok a cui segue un giapponese ma ben presto, accortisi della rarità dello RDA e dell'emissione in CW, le risposte non mancano. Il mattino dopo le condizioni meteorologiche sono cambiate. Alle sette del mattino la temperatura è di soli 3°C. c'è un fitto nebbione e fa freddo. Non ci si deve meravigliare. D'inverno a Seymchan si arriva spesso a - 50°C ed insieme a Susuman e Oymiakon costituisce la parte più fredda della regione. Verso le dieci la temperatura sale a 10°C ed Igor con Sasha decidono di andare a pesca, Nick e la moglie sono al lavoro ed io per non annoiarmi accendo la radio ed inizio, in CW su 14 MHz, il mio "CQ de RA/IK0PRH in RDA MG 05 K". il primo a rispondermi è JQ2LYP seguito da BK5BX seguito da UK8IF.. La nebbia persiste e noi continuiamo a stare a casa del Dott. Sharij continuando l'attività in radio sulla banda dei 20 metri. dove metto a Log: IZ5FSQ, IT9IYZ. Ho sentito anche altri italiani ma questi non hanno sentito me.

Finalmente le condizioni meteo migliorano e noi ci imbarchiamo sul piccolo battello a motore diesel "Omega", che spinge una chiatta con un carico di 25 tonnellate fra carburante e altro materiale. Risaliamo il corso del Kolyma per due giorni, incrociando altre barche cariche di carbone dirette a sud.

Andrey, il Comandante e pilota dell'Omega naviga su questo fiume da più di trenta anni. Da quando aveva quindici anni. Del fiume conosce ogni ansa, ogni secca, ogni affluente. Mentre governa il timone segue con



Pranzo in riva al fiume Glukarina.



L'Omega ormeggiato

lo sguardo dei grandi cartelli bianchi posti, in prossimità delle anse, sulle rive del fiume. Ruotando il timone dirige la prua in allineamento su questi cartelli in modo di essere sempre al centro del fiume, nella parte più sicura dove il pescaggio è maggiore. Davanti a se ha un grosso libro che sfoglia e gira di pagina ogni volta che supera un'ansa e si dirige verso la successiva. Il libro è un vero e proprio "portolano". In ogni pagina è disegnato un tratto di fiume con le quote batimetriche, le secche, la posizione dei segnali ecc. Sulle due rive del fiume oltre i suddetti cartelli c'è ne è un altro che indica il chilometro dove ci si trova, proprio come su una normale strada. La manutenzione ed il posizionamento di questi cartelli di segnalazione è fatta da più squadre di uomini che a bordo di grossi barconi provvedono ad eseguire il monitoraggio dell'intero fiume per rendere sempre sicura la sua navigabilità, tuttavia qualche volta succede che qualche pilota sbaglia e finisce in secca da dove dovrà attendere l'arrivo di un rimorchiatore che lo disincagli.

Il tempo è bello, il cielo azzurro. Il grande fiume ci offre suggestivi scenari, quali l'impenetrabile foresta fluviale, la cima rocciosa e merlata di una montagna che la fa assomigliare ad un castello con le sue torri e bastioni, la forma aguzza, come denti di pescecane di una roccia, tutto scivola sotto i nostri occhi durante i 400 chilometri di navigazione. Dalle rive si intravedono capanne fatte con tronchi d'albero, segno che l'uomo abita anche in queste zone. "Sono case di cacciatori di pellicce" ci dice Andrey, il pilota dell'Omega, mentre accosta a riva per scaricare, sul greto sassoso, alcuni fusti di benzina. Sono per un

Evenko, un cacciatore che qui vive e che dalla caccia e dalla pesca trae il suo sostentamento.

Arriviamo a Urorec, al confine con la Jakutia, tra la boscaglia della riva spunta alta nel cielo una vecchia torre di legno. Oggi il paese è disabitato. Rottami di ferro dappertutto, perfino i resti di un bulldozer Fiat Allis e i resti di un cingolato. Un pick up della miniera viene a prenderci. Impieghiamo circa tre ore per fare poco più di trenta chilometri. La strada in realtà è una pista fangosa ricoperta di grosse pietre che fanno sobbalzare il veicolo. Ai lati della pista, sotto i larici si vedono funghi e cespugli di mirtilli. Finalmente arriviamo all'accampamento della miniera: Un centinaio di tende termiche con dentro, ciascuna, una stufa, canadese, molti containers ed un grosso hangar per l'officina.

Premurosamente Sergey, il capo della sicurezza, ci porta nella tenda adibita a mensa e davanti ad una tazza di fumante Té ci dice: "Potete girare dappertutto meno che in un posto, dove c'è il deposito dell'oro, inoltre non dovete allontanarvi senza scorta dal perimetro dell'accampamento perché ci sono molti orsi in giro ed è pericoloso". Usciti dalla mensa passiamo davanti ad una tenda da cui escono dei cavi, li seguo con lo sguardo fino a vedere un sistema di antenne filari oltre gli stilo e le Yagi per VHF, vorrei entrare nella tenda ma non c'è tempo. La sera Igor mi informa che Sergey ha deciso di portarci a pesca in un affluente del Kolyma molto pescoso, ma la località è impervia e non è possibile raggiungerla con le Jeep ed anche a piedi è difficile e pericoloso per via degli orsi, per cui, domattina, ci porteranno con l'elicottero.

L'indomani, poco dopo le otto, siamo allo spiazzo dove è parcheggiato il velivolo. Oltre i tre piloti siamo in sei più Sergey e Buyan il suo cane lupo. Dopo circa un'ora di volo l'elicottero si posa sul greto di un fiume. Uno dei piloti resta di guardia al veicolo, tutti gli altri indossati gli stivaloni di gomma si disperdono lungo il corso d'acqua, con la coda dell'occhio vedo che uno di loro oltre la lenza ha in spalla una carabina. Insieme al pilota rimasto di guardia all'elicottero iniziamo a raccogliere legna che accatastiamo lontano



La preparazione del pranzo.



L'accampamento in AS 59.



L'Antenna R33.



dalle pale del velivolo. Dopo qualche ora iniziano a tornare i pescatori e scaricano sui sassi il loro bottino. Grossi Karius e Linok. Sergey inizia a pulirne alcuni e tagliarli a forma di bistecche, altri invece li infila in piccoli, ma robusti, rami che poi infila, verticalmente, in mezzo ai sassi intorno al fuoco sul quale bolle una pentola piena di patate.

Mangiando e scherzando il tempo passa. Verso le 15.00 inizia una leggera pioggia. Uno dei piloti, guardando gli strumenti di bordo, dice che è meglio svignarsela perché il tempo sta cambiando. Finiamo in fretta di mangiare. Carichiamo tutto sull'elicottero e decoliamo verso la miniera. Le previsioni meteo mettono nebbia e pioggia per i prossimi giorni, così per non restare bloccato, non si sa per quanti giorni, il comandante decide di partire per Seymchan. Alle 19.20 si decolla. Sull'elicottero siamo in 25. Dopo due ore si atterra a Seymchan e dopo poco siamo di nuovo a casa del dottor Sharij. Purtroppo il maltempo mi ha impedito di completare la



IK0PRH e i granchi.

navigazione sul Kolyma. Forse ci riproverò un'altra volta,

Il 18 agosto si va a khashyn. In una piazzina letteralmente nascosta in un bosco di larici c'è una vecchia stazione radio dell'esercito ora smilitarizzata. Qui ci accoglie il Direttore Nikolay ex UA0ICX, già Radiotelegrafista di Marina e poi operatore a Vladivostok Radio/UFL, Nikolay possiede un vecchio Bug Speedx della Les Logan di San Francisco ma si innamora del mio Vibroplex. Entrato in una stanzona al primo piano vedo tre grossi vecchi trasmettitori valvolari alimentati a motore. Igor mi dice: "Fino a pochi anni fa ti saresti beccato 25 anni solo per averli visti". Gli rispondo: "Se a me davano 25 anni.

A te che mi ci hai portato ti fucilavano". I trasmettitori sono perfettamente funzionanti ed insieme ad altri tre siti analoghi svolge servizi di TLC in conto terzi. Qui installiamo, per il contest internazionale RDA, i Ricetrasmittitori di UA0IDZ e di UA0IT, il TS480 SAT e l'ICOM 7600 PRO III. L'antenna è la solita RR33 e l'amplificatore da 1 Kw. Restiamo a Khashyn tre giorni. Nikolay mi fa vedere anche la sala RX dove alcuni mastodontici ricevitori valvolari, del peso di 210 Kg ciascuno, sono accesi su varie frequenze. Una donna fa l'ascolto. A turno, per H24, sono 15 le perone che ci lavorano. Ritorno a Khashyn ancora il 24 agosto mettendo a Log nominativi che dall'Italia difficilmente raggiungerei come per esempio il West Samoa su 80 metri.

Siamo quasi alla fine di agosto l'autunno avanza. Il tempo dal 10 agosto è cambiato, basse temperature 13°C - 14°C ed anche meno, piove spesso a causa di una ampia depressione che va dalla Jakutia a tutto il mare di Othosk. Ma in generale piove su tutto il nord della Russia dal Pacifico fino a S. Petersburg.

Decido di rientrare in Italia a fine agosto. Quando partiamo da Mosca piove a dirotto e la temperatura è di 15° C. Arrivati a Roma troviamo l'afa e la temperatura è 31° C. Immaginate come ci siamo sentiti? Questa in "sintesi" la mia estate in Far East Siberia.

RESPECT QRP FREQUENCIES

di Fabio Bonucci K0IXI INORC # 462 e Rappresentante G-QRP per l'Italia

Questa campagna è nata allo scopo di sensibilizzare gli OM al rispetto delle frequenze che in tutto il mondo sono riconosciute come riservate al QRP.

Non si tratta di un comportamento legato al rispetto dei regolamenti di legge, che di fatto non prevedono nessuna frequenza riservata ai collegamenti in bassa potenza. Si tratta invece di *etica morale*, quel sentimento che dovrebbe contraddistinguere il buon OM e spingere tutti noi a non dimenticare mai che il radiantismo è senza dubbio divertimento, passatempo e caccia al DX ma è soprattutto un'attività di studio e ricerca. Il QRP si colloca proprio in questa preziosa categoria e per sua natura non può "farsi largo". Il rispetto delle frequenze QRP da parte di chi non pratica questa attività rimane quindi l'unica possibilità che il QRP ha per poter sopravvivere.

Sì, sopravvivere; purtroppo sempre più spesso chi si dedica a questa attività viene sopraffatto dalle stazioni ad alta potenza, dalle operazioni in split delle stazioni DX, da operatori che magari in buona fede "dimenticano" che su quella frequenza ci sono i QRP.

Questa campagna quindi fa appello all'etica comportamentale degli OM con la speranza che una splendida e lodevole attività come il QRP non debba soccombere ma continuare ad essere la palestra tecnico-operativa che è sempre stata.

L'INORC supporta la campagna fornendo spazio su questa News Letter, invitando tutti i suoi membri a prendere nota delle frequenze QRP e di rispettarle.

BAND	CW	SSB
160	1.836 1.843	1.836
80	3.560	3.690
40	7.030 7.040 (USA)	7.090
10	10.106 10.116	- -
20	14.060	14.285
17	18.086	18.130
15	21.060	21.285
12	24.906	24.950
10	28.060	28.360



SPEDIZIONE AL TINO EU - 083

Giuliano SANDAL I1SAF IN#391

Nei giorni 28 e 29 luglio 2012, abbiamo ottenuto il permesso della Marina Militare di poter partecipare al Contest IOTA dall'Isola del Tino.

L'isola del Tino fa parte dell'arcipelago di Portovenere, composto da tre isole che limitano a occidente il golfo della Spezia.

Il Tino è l'isola intermedia, sia come dimensioni che come ubicazione. Di fronte a Portovenere si erge l'isola più grande: la Palmaria con i suoi 190m di altitudine e quasi 2Km quadrati di superficie.

Segue il Tino con i suoi circa 100m di altezza e 127.000 m quadri di superficie e alla fine il Tinetto che si eleva per circa 20m sul livello del mare e 6000 m quadri di superficie.

Le tre isole sono parte del parco naturale marino di Portovenere e delle Cinque Terre e sono quindi zona protetta e Patrimonio UNESCO; furono abitate fin dai tempi più remoti. Alla Palmaria, nella "grotta dei colombi", sono stati rinvenuti resti di sepolture umane, che attestano la presenza dell'uomo ad almeno cinquemila anni fa.

Con la costruzione dell'Arsenale della Spezia, la Palmaria divenne la postazione più avanzata della catena di forti costruiti sulle colline a difesa del Golfo. Vi si trovano diverse fortificazioni di notevoli dimensioni, tra cui la torre corazzata Umberto I° dotata di due cannoni Krupp da 400 mm, il più alto calibro per l'epoca. Questa batteria poteva "spazzare" un arco di 180° da sud a nord passando per l'est e quindi tenere sotto tiro l'ingresso del Golfo della Spezia. Dal mare la batteria è praticamente invisibile.

L'isola del Tino è stata sede nell'antichità di una comunità monastica. San Venerio, nato nell'isola della Palmaria, patrono del Golfo della Spezia e, dal 1961, protettore dei fanalisti d'Italia, visse in eremitaggio sull'isola sino alla sua morte, avvenuta nel 630. In sua memoria sulla sua tomba fu costruito dapprima un piccolo santuario (VII secolo) e più tardi un monastero benedettino (XI secolo) i cui ruderi sono tuttora visibili sulla costa settentrionale dell'isola.

Alla sommità dell'isola sventa un faro, costruito nel XIX secolo.

Anche il Tinetto fu sede di una piccola comunità monastica nell'alto medioevo.

La superficie dell'isola del Tino è interamente zona militare. Per tale ragione è possibile visitare l'isola solo in due occasioni all'anno: il 13 settembre in occasione della festa di San Venerio e la domenica successiva.

Tutta l'isola è coperta da un fitto bosco di lecci, di pini e arbusti tipici della



La Palmaria e la costa delle Cinque Terre (a sx) e il gofo della Spezia (a dx) viste dal faro.



Edgardo e Sauro in navigazione verso il Tino.



Il Tinetto visto dal faro.



Da sinistra: IZ1JUP, IZ1ELP, IW1PDP, IZ1MHL, IZ1CLA, Amm. Andrea Toscano, I1HBY.



Ingresso del faro.

macchia mediterranea. Stante la scarsa presenza dell' uomo è il dominio incontrastato di molte specie di uccelli, in particolare gabbiani, che vi nidificano. La natura è praticamente incontaminata se escludiamo gli edifici storici e alcune piccole costruzioni di servizio. Solo sulla vetta sorge il faro circondato da un edificio grande ed articolato che, quando il faro era presidiato e l'isola più strettamente sorvegliata in quanto zona militare, serviva come alloggio per personale: il guardiano del faro con la famiglia e la guarnigione militare. Quindi alloggi, cucine, servizi igienici, locali di ritrovo e svago, magazzini, officine, etc. Recentemente restaurato esternamente e in parte anche all'interno, detto complesso è attualmente inutilizzato.

La Marina Militare di tanto in tanto concede dei permessi per accedere all'isola per scopi particolari, ma limitatamente alle ore diurne. Già in passato avevamo "attivato" il Tino ma solo di giorno. Grazie all'interessamento dell'attuale Comandante in Capo del Dipartimento Militare Marittimo dell'Alto Tirreno, Ammiraglio Andrea Toscano, abbiamo ottenuto il permesso per poter sostare sul Tino per tutta la durata del contest. Abbiamo voluto ricordare così anche gli esperimenti tenuti da Marconi nel golfo della Spezia proprio nella seconda metà di luglio del 1897 quando, a bordo della corazzata S. Martino, incrociò al largo e attorno al Tino realizzando le prime comunicazioni radio al mondo tra la terraferma ed una nave in navigazione. In pratica il primo "wireless" marittimo. Durante la settimana precedente il Contest è stato fatto un sopralluogo agli edifici di servizio del faro per individuare un locale idoneo all'installazione della postazione operativa e per l'installazione delle antenne.

Alcuni giorni dopo un secondo viaggio, questa volta per installare le antenne. Si stende una windom tra la sommità del faro e la base di un gruppo di alberelli di leccio.

Una G5RV viene stesa sul lato dell'edificio che guarda a sud, verso il mare aperto. Si predispongono quindi la postazione operativa (tavolo, sedie, etc.). Si eseguono i test sulle antenne con esito positivo.

La mattina del 28 arriva il primo gruppo di operatori che deve "camalare" tutti i materiali (radio, alimentatori, etc.) fino alla sommità dell'isola. Circa mezz'ora di "passaggaita" in salita. In cima troviamo l'Ammiraglio Toscano ad attenderci con il suo Aiutante di bandiera. Saluti e foto di gruppo, poi via alla installazione della stazione. Qualche problema tecnico viene brillantemente risolto da Sauro IZ1CLA e si dà il via alle trasmissioni. Si daranno il cambio tre gruppi per un totale di 13 operatori. Hanno operato in CW due membri INORC IZ1CLA e IZ1ELP. Il sottoscritto per inderogabili impegni non ha potuto partecipare con grande rammarico! Saranno effettuati circa 1300

QSL della "spedizione".



La postazione operativa.

QSO di cui circa la metà in CW e collegati 62 countries.

Non avevamo pretese di entrare in classifica, lo scopo era quello di divertirci, e così è stato: missione compiuta!

Un sentito ringraziamento alla Marina Militare e in particolare all' Amm. Toscano, al personale del Servizio Tecnico Fari , MARI-FARI, MARIBASE e a tutto il personale civile e militare che ci ha trasportati ed "assistiti" con estrema gentilezza e disponibilità o che ha comunque reso possibile questa bellissima "avventura".

Da citare Antonio, IK8XVA che, essendo militare in servizio, ha tenuto i contatti con i vari Enti della Marina, ha seguito l'iter dei permessi e altre pratiche burocratiche snellendo non poco le complesse procedure.



La "lanterna" del faro.

The MECOGRAPH Co.

Storia dei tasti semiautomatici meccanici prodotti dalla Mecograph Co. di Cleveland - Ohio tra il 1904 e il 1911

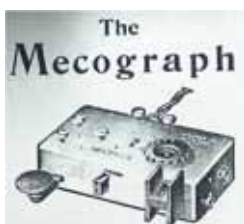
di Fabio Bonucci, IKOIXI INORC # 462

Come visto, il primo tasto telegrafico semiautomatico fu inventato da H. G. Martin nel 1902. Si trattava dell'Autoplex il quale basava la generazione dei punti tramite un elettromagnete. Ovviamente la complessità costruttiva e la necessità di una fonte di alimentazione in corrente continua rappresentavano delle forti limitazioni, ma per un paio di anni l'Autoplex vide una buona diffusione sul mercato telegrafico nordamericano. Nel Gennaio 1904 un giovane tecnico di Cleveland, Ohio chiese ed ottenne il brevetto per un tasto semiautomatico piuttosto primordiale ma innovativo, completamente meccanico e basato su un pendolo verticale che, quando rilasciato generava i punti del codice Morse. Il tecnico era William. O. Coffe. Il tasto di Coffe era costruito sotto il Patent nr. 812.183 e si presentava in questa veste:



Mecograph #1 - 1904

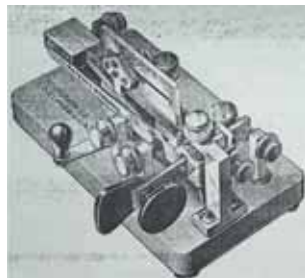
Sono stati censiti solo un paio di esemplari costruiti in questo modo, chiamato Mecograph, palesemente poco pratico. William Coffe nell'estate del 1904 entrò in affari con Benjamin F. Bellows, un brillante imprenditore che da anni era nel mercato degli accessori telegrafici. Nacque così la Mecograph Co. di proprietà di B.F. Bellows e subito si modificò il tasto originario di Coffe creandone una versione orizzontale anziché verticale e adottando un impianto meccanico ad angolo retto (right angle bug) al fine di risparmiare spazio. Già nel febbraio 1905 il Mecograph #2, così fu battezzato, fu immesso sul mercato nella seguente configurazione:



Mecograph # 2 - 1905.

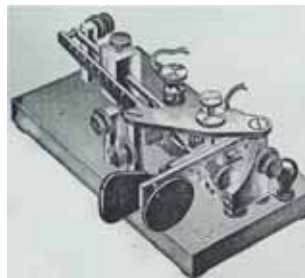
Questa versione prevedeva anche un tasto verticale classico installato sullo stesso chassis.

Ma a partire dal Maggio 1906, forse a causa dell'uscita in commercio del Vibroplex di H.G. Martin avvenuta nel 1905, il Mecograph fu modificato e assunse il seguente design:



Mecograph # 3 - 1906

Meccanica aperta, scomparsa del tasto verticale. dal disegno dell'epoca si evince il sistema a peso fisso e rilasciato da una lunga leva azionata dalla paletta dei punti. Un cursore a forma di cuore determinava la frequenza di oscillazione del peso e quindi la velocità dei punti. Ma subito dopo, nel Giugno del 1906, il Mecograph # 4 fece la sua comparsa:



Mecograph # 4 - 1906

Impianto molto simile al # 3 ma con peso regolabile e una semplificazione meccanica significativa, specie nel sistema di "pivot". Si nota infatti che il braccetto principale e quello delle leve sono molto simili a quelli che da un anno erano in uso sul Vibroplex di Martin. Probabilmente sulla scia del successo di Martin, alla Mecograph si cercò di dare una "sbirciatina"...

Agli inizi del 1907 la Mecograph fece causa alla U.E.M, produttrice del Vibroplex, per aver infranto ben 12 punti del suo brevetto nr. 812.183.

In prima istanza la U.E.M. vinse perché i giudici della Lower Court ritennero che i due tasti fossero diversi e quindi brevettabili e producibili entrambi senza nessuna in-

frazione. Nel Novembre 1907 la Mecograph iniziò la pubblicità del suo quinto tasto:



Mecograph # 5 - 1907

Si evince che la Mecograph riprese il sistema a rilascio con peso fisso, lasciata dal modello # 3. Il peso però assunse la forma a "Double Cylinder" e il sistema di rilascio fu attuato mediante una cragnola a leva di rinvio piuttosto che da una lunga leva. Non era presente nessun cursore ma la frequenza di oscillazione era determinata dalla tensione di una molla a spirale in linea con il braccetto.

Nel 1908 Bellows fece ricorso alla decisione della Lower Court e finalmente gli venne riconosciuta ragione ma solo per il punto 11 del suo brevetto (Vibrating arm). I giudici ritennero che il tasto di Coffe aveva il primato di essere il primo a generare i punti grazie a un braccetto vibrante completamente meccanico, senza nessun ausilio elettrico. Siccome per gli altri 11 reclami a Bellows fu negato qualsiasi riconoscimento di infrazione, giudicandoli punti non essenziali, la Second Circuit Court of Appeals rifiutò di bloccare la produzione del Vibroplex e Bellows dovette accontentarsi di una "vittoria di Pirro". Ormai costretta a combattere la concorrenza del Vibroplex solo sul mercato, nell'Aprile 1909 la Mecograph cercò di migliorare e per l'ultima volta il suo bug. Ne scaturì la versione # 6:



Mecograph # 6 - 1909

Questo bug rappresenta la massima evoluzione del sistema a rilascio ideato da Coffe e migliorato negli anni successivi. Fermo restando il peso "double cylinder", scompare la molla a spirale e l'oscillazione torna ad essere controllata da un cursore regolabile. Viene mantenuta la cragnola a leva di rinvio ma creata più lunga, viene semplificato il sistema di sostegno della leva (pivot) che rimane singola. Il bug assume così la sua configurazione definiti-

va e sarà l'ultimo bug a rilascio nato dalle mani di Bellows. Forse approfittando del fallimento della U.E.M. del 1908 e della apparente dipartita di Martin (trasferitosi da Norcross alla vicina Atlanta, GA), questo bug fu creato nel tentativo di riconquistare il mercato telegrafico statunitense che da alcuni anni era nettamente a favore del Vibroplex. Stando alle storie e ai resoconti scovati sulle vecchie riviste ferroviarie, sembra che il Mecograph riscuotesse un discreto successo soprattutto nella regione dei Great Lakes. Da quelle parti erano in funzione circuiti telegrafici molto importanti come quello della Erie Railroad che collegava New York a Chicago via Cleveland (!), con ramificazioni fino alle cascate del Niagara e anche verso Cincinnati.

Vi era anche un reparto navigazione con Steamer che collegavano le principali città che si affacciano sui Laghi. Un mercato telegrafico quindi importante per la Mecograph Co. che, essendo di Cleveland, giocava in casa e vendeva bene. Sul "The Railroad Telegrapher", organo ufficiale dell'O.R.T. (Order of Railroad Telegraphers), in quegli anni compaiono molte inserzioni della Mecograph Co. e a giudicare dai S/N dei bug sopravvissuti, sembra esserci stato un certo livello di vendite nonostante la forte concorrenza Vibroplex.

Con il senno di poi è risaputo come andarono a finire le cose, ovvero che la Vibroplex conquistò per sempre il mercato dei semiautomatici. Ma credo che la Mecograph con questo bug # 6 abbia fatto del suo meglio nel tentativo di non perdere l'importante partita commerciale; questo tasto infatti, a fronte delle prove effettuate in radio, ha tutte le carte in regola per concorrere con la creatura di Martin e uscire a testa alta.

Ecco il mio Mecograph # 6 - S/N 05867:



Mecograph # 6 (Collezione dell'autore).

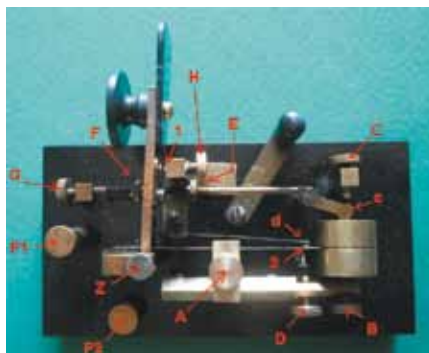
Strumento nel suo insieme meraviglioso, interessante e funzionale. Meccanica intrigante che quando finemente regolata permette una manipolazione precisa e rilassante. Stabilità eccezionale ed esecuzione dei punti molto bella e corposa. Un vero gioiello che il tempo ha voluto preservare, forse per darmi la possibilità di apprezzare ciò che si è tentato di cancellare. Un pezzo di storia da non dimenticare ma da preservare per il futuro.



Video: <http://www.youtube.com/watch?v=tZaZcYRDPLY&feature=youtu.be>

REGOLAZIONI

Pur essendo il Mecograph un bug piuttosto raro a trovarsi, ancor meno a utilizzarsi, ho ritenuto necessario completare questa piccola pagina con alcune indicazioni che permettano la regolazione e l'impiego di questo curioso bug. Anche se magari nessuno lo possiede, attraverso lo studio della sua messa a punto si può comprendere meglio il funzionamento di questo particolare tasto semiautomatico.



Per prima cosa accertarsi che i contatti **1** (linee) e **2** (punti) siano puliti e che il tasto sia lubrificato nelle parti in movimento. Poi verificare che la vite **Z** sia ben serrata in modo da lasciar muovere la leva di manipolazione senza eccessivo giogo. Poi collegare un oscillografo tra i poli **P1** e **P2**.

1. Posizionare il cursore **A** al centro circa della corsa e serrare la vite con decisione.
2. Regolare **B** e **C** in modo che al momento che la paletta dei punti venga azionata verso destra, il peso si ponga in oscillazione.
3. Ottenuta l'oscillazione, regolare **D** in modo che il contatto dei punti **2** e la corrispondente lamella **d** generino i punti nel modo desiderato.
4. Tramite la vite **C** trovare il punto ottimale affinché la leva dei punti faccia una escursione non troppo lunga (3 mm MAX) e che la cragnola **c** rilasci agevolmente il peso senza ostacolare l'oscillazione.
5. Tramite la vite **G** aggiustare la durezza della paletta mentre esegue i punti. Può aiutare anche la rondella **F**.
6. Regolare la vite **H** per una escursione a sinistra (linee) di circa 2 mm.
7. Regolare la rondella **E** per ottenere la giusta durezza mentre di eseguono le linee. Prestare attenzione a non far toccare la rondella **E** sul pilone verticale che sostiene la vite **H**.
8. Spostare il cursore **A** fino ad ottenere la velocità desiderata.

Si noterà che diverse componenti meccaniche interagiscono tra loro per la corretta esecuzione dei punti (**A, B, C, D, E**). Questa è una caratteristica intrinseca dell'impianto meccanico del Mecograph ed è necessario convivere per ottimizzare sempre, in ogni occasione, la manipolazione.

In un bug normale l'energia meccanica scaturisce al momento di fare in punti (quando il braccetto urta lo stop) mentre sul Mecograph l'energia è già lì, pronta a scaricarsi sotto forma di oscillazioni.

Forse il Mecograph è in grado di gestire i punti in modo armonioso proprio perchè l'energia è pre-caricata in forma elastica ed è dunque possibile "dosarla" in modo più morbido, mentre su un bug tradizionale l'energia non esiste fino a quando non vogliamo fare i punti ed essa si genera all'istante, in modo più violento, creando a volte problemi. Non sono pochi i bug "normali" che mostrano "ffff" sui punti a causa della scarsa elasticità della molla a "U" che è molto sollecitata. Non dimentichiamo che nella storia di questi tasti ad un certo punto è comparso il "dot stabilizer". Lo stesso Martin nel 1911 ideò il Model X "Single contact" anche per ovviare a questo inconveniente. Sul Mecograph questo non può avvenire perchè i punti nascono da una interazione meccanica molto più complessa e rifinita che ripartisce le forze in gioco in modo molto elegante.

A mio avviso fu proprio la sua complessità a condannare il Mecograph....complessità che per noi amatori di oggi è "miele" ma che agli occhi dei telegrafisti dell'epoca, gente che lavorava da decenni con il verticale, dovette apparire uno scalino insormontabile. Per questo motivo, al quale vanno aggiunti la prematura scomparsa di Bellows e la vendita societaria, al Mecograph venne preferito il più semplice Vibroplex.

EPILOGO

Nonostante l'ottima riuscita le buone vendite, il Mecograph risentì molto della larga diffusione del Vibroplex. Il mercato era spietato e la creatura di Martin appariva più semplice e meno delicata per chi con il bug ci doveva lavorare. Dal 1907 Martin aveva creato anche il Double Lever e dal 1911 si era messo in società con J.E. Albright, riprendendo a New York la produzione e la vendita dei suoi bug. Sempre nel 1911 Martin brevettò il Model X, dando vita a una produzione diversificata e affascinante che in poco tempo conquisterà tutto il mercato telegrafico o quasi. Grazie alla notevoli capacità commerciali di J.E. Albright, i bug di Martin presero il volo...

Nel 1911 la Mecograph Co., in un estremo tentativo di mantenersi sul mercato, introdurrà il Premier. Era un bug in linea ma basato sul sistema a battuta ideato da H. G. Martin nel 1905, nulla a che fare con la mitica produzione "a rilascio" della Mecograph Co. Le vendite non furono così eccezionali ma si poteva continuare a fare un buon profitto.

Ma nel 1913 B.F. Bellows morirà improvvisamente e la sua vedova venderà per 9.000 dollari tutti i brevetti a J. E. Albright, "sole agent" di H. G. Martin. Grazie a questa strategica acquisizione della Mecograph Co., Albright si assicurerà il monopolio dei tasti semiautomatici e nel 1915 fonderà la The Vibroplex Co.

Dopo un breve periodo durante il quale compariranno annunci congiunti Vibroplex - Mecograph, il mitico nome legato ai bug a rilascio scomparirà per sempre, cancellato dal mondo telegrafico nordamericano nonostante gli ottimi prodotti che fu in grado di produrre nei suoi 7 anni di vita.

Ironia della sorte, dopo alcuni anni di battaglie legali e commerciali, la Mecograph verrà assorbita dalla sua acerrima nemica...

Rimane di questi tasti il ricordo di chi li usò e i pochi esemplari in mano ai collezionisti, antichi oggetti telegrafici, testimoni di un tempo ormai lontano ma mai completamente perduto.

1902: LA NASCITA DEL PRIMO BUG

di Fabio Bonucci, IK0IXI INORC #462

Il primo tasto semiautomatico "BUG" come viene sovente identificato, è un oggetto nato negli States nel 1902 e vissuto in Nord America almeno per i suoi primi 40 anni di vita.

Dopo la sua evoluzione, solo dopo la seconda guerra mondiale, questo particolare tasto telegrafico venne diffuso oltremare, soprattutto grazie ai radiotelegrafisti della marina mercantile che lo acquistarono in USA e lo fecero conoscere in tutto il Mondo. Fino a quel momento esso si poteva solo ascoltare via radio, abilmente impiegato dagli operatori delle stazioni costiere americane come le mitiche WCC e KSF, oppure "suonato" dai tanti radioamatori USA.

Il bug è "cosa loro", una parte molto importante della storia telegrafica nazionale. Oltre ad esserne il luogo di nascita, nessun altro Paese al mondo come gli USA ha visto infatti un così grande impiego di questa tipologia di tasto. Servizi postali, ferrovie, brokers, giornali, agenzie di stampa, agenzie sportive: tutti usavano il bug. Fu largamente usato anche dalle forze armate statunitensi, che ne insegnarono l'uso nelle scuole del Signal Corps e U.S. Navy. Esso è quindi ben radicato anche nella storia delle loro comunicazioni militari. Come detto, il semiautomatico si è poi diffuso anche al di fuori dei confini americani, riuscendo a farsi apprezzare in tutto il Mondo.

Oggi che la radiotelegrafia non è più impiegata in campo professionale, il "bug" è ancora usato da molti radioamatori. Basti guardare sui noti siti d'aste on-line per rendersi conto di quanto questo sia ancora un oggetto ricercato, da usare e collezionare. E in Italia? Le informazioni storiche e tecniche disponibili nel nostro Paese sono quasi tutte derivate da traduzioni "pari pari" dal web o su impressioni personali di chi ha dedicato del tempo a questo tasto. La ragione è semplice: il bug non ci appartiene e non c'è memoria storica italiana su cui basarsi. Non ci sono documenti. Nel nostro Paese questo tasto fu infatti 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".



Autoplex.

In campo amatoriale il bug era ben visibile sulle riviste americane (per chi lo poteva leggere) ma la sua diffusione è stata limitatissima, sia per motivi commerciali che tecnici. I bug infatti non erano importati e acquistarli in USA era piuttosto complicato e costoso. Il crescente uso dei manipolatori elettronici non ha poi certo contribuito alla sua diffusione e il radioamatore telegrafista generalmente è passato dal tasto verticale direttamente al keyer; in pratica il bug rappresenta una sorta di "tassello mancante" nella nostra storia telegrafica.

Il primo tasto telegrafico della storia era verticale e fu inventato nel 1846 circa da **Alfred Vail**, il collaboratore più stretto di **Samuel F.B. Morse**, ritenuto l'inventore dell'omonimo codice.

Dopo la sua invenzione il tasto verticale di Vail assumerà varie forme costruttive, ma il suo principio di funzionamento rimarrà invariato. Questo si basa sul movimento verticale della leva; è tramite la sua manipolazione che il telegrafista compone i caratteri Morse. Questo comporta l'impegno del polso, dell'avambraccio e del gomito che per ogni punto o linea debbono mettersi in movimento e compiere un certo sforzo fisico. Usando questo tasto per lunghi periodi di tempo si può incorrere con gli anni nel così detto "glass arm", detto pure "telegrapher's cramp". Si tratta di una grave infiammazione dei tendini che vanno a gravare sul gomito e

in termini medici viene definita **epicondilitte**. Con l'avvento del telegrafo, l'epicondilitte divenne la malattia professionale dei telegrafisti più attivi, di quelli che lavoravano per 8-10 ore al giorno di fila. Moltissimi operatori dovettero addirittura abbandonare il ben pagato lavoro perchè questa patologia, se non prevenuta o ben curata, può diventare cronica.

Per ovviare a questo grave inconveniente, nella seconda metà dell'800 furono escogitati e commercializzati molti metodi: pomate, unguenti, attrezzi ed esercizi specifici. Nei giornali americani dell'epoca 1870-1910 si ritrovano inserzioni di alcuni rimedi, della cui efficacia però non si ha riscontro o dati certi. Così si andò avanti fino alla fine dell'800 - primi '900, quando iniziarono a vedersi in giro alcuni validi esperimenti meccanici aventi lo scopo di aggirare il problema alla base, ovvero fornire ai telegrafisti dei tasti basati su altri principi di funzionamento e che permettessero di trasmettere a lungo senza generare conseguenze dannose per l'operatore. Il tasto ritenuto essere il primo tentativo riuscito di risolvere l'annoso problema del "glass arm" fu il **Double Speed Key** della **J.H. Bunnell Co.**, che si ritiene essere stato introdotto nel 1888 ma che, stranamente, non comparve sui cataloghi della nota casa americana fino al 1904.

Esso rappresenta sicuramente l'approccio più semplice alla manipolazione



Vail_key.



Cootie.

orizzontale, ritenuta un valido rimedio al "glass-arm". Il "Cootie key" (sempliciotto) oppure "Side Swiper" (strisciante laterale) come fu anche chiamato il Double Speed key, permetteva una "doppia velocità": a differenza del tasto verticale che permetteva di comporre i caratteri telegrafici nel codice Morse solo quando pigiato verso il basso, la leva orizzontale del Cootie key veniva impiegata per comporre punti o linee sia se essa veniva mossa in una direzione sia nell'altra. Con un po' di pratica qualsiasi telegrafista poteva ottenere con esso una buona velocità ma soprattutto evitare spiacevoli conseguenze per il suo povero gomito. Bisognava comunque impegnarsi per poterlo usare a velocità importanti, ma grazie al Double Speed molti operatori affetti da epicondilita poterono addirittura riprendere il proprio lavoro. Passare da un movimento verticale a uno orizzontale si era confermata infatti un'ottima "via di uscita" dall'annoso problema del "glass arm" e il Cootie key lo aveva dimostrato ampiamente. Vedremo però che qualcosa di veramente innovativo stava per apparire all'orizzonte.

NASCE IL PRIMO BUG!

Nel settembre del 1902 un famoso telegrafista americano, **Horace G. Martin** prese in affitto a New York un locale al 62 di Cortlandt St., presso il negozio di Max Sanger, un suo amico modellista.

In questo locale-laboratorio Martin diede vita all'**Autoplex**, il **primo dispositivo per trasmissione semi-automatica della Storia** che, mediante un sistema elettromeccanico alimentato a batterie, permetteva la generazione e quindi l'invio di punti automatici.

Per la generazione delle linee rimaneva la leva meccanica operata e cadenzata direttamente dalla mano dell'operatore (brevetto



Horace G. Martin.

732,648 presentato il 6 Ottobre 1902 e rilasciato il 30 Giugno 1903). Il Martin Autoplex, come fu battezzato ufficialmente, era un piccolo strumento alimentato con pile a secco. La meccanica era piuttosto semplice e leggera, assemblata inizialmente su una base di legno che successivamente divenne in metallo. Il funzionamento avveniva tramite una leva orizzontale che da una parte azionava un elettromagnete quindi un pendolo per la generazione dei punti, dall'altra un semplice contatto permetteva la generazione manuale delle linee.

PERCHÉ SEMIAUTOMATICO?

Il concetto di trasmissione semi-automatica, riferito al codice di Morse, è sintetizzabile in una trasmissione telegrafica composta da punti generati automaticamente da qualche congegno comandato dall'operatore e da linee generate manualmente sempre dallo stesso operatore. La produzione di linee manuali si rese necessaria principalmente a causa della composizione del codice Morse americano; in esso due caratteri (la "L" e lo "Ø") erano composti da linee di lunghezza maggiore delle linee usate negli altri caratteri, che erano di lunghezza pari a 3 punti. In particolare, la "L" era formata da una linea equivalente a 5 punti e lo "Ø" da una linea equivalente e ben 7 punti. Per questo motivo cui si doveva lasciare all'operatore la possibilità di generare linee di 3 lunghezze diverse a seconda del carattere da trasmettere.

Ma non fu solo questo il motivo; attraverso la possibilità di gestire autonomamente la lunghezza delle linee, Martin voleva lasciare al telegrafista la facoltà di personalizzare la propria manipolazione, "enfaticizzando" i messaggi a piacimento. In altre parole, lasciando le linee totalmente sotto il controllo del telegrafista queste possono

abilmente essere allungate o accorciate a suo piacere, modificando anche gli spazi tra di esse e dando luogo a una manipolazione asimmetrica del tutto personale, caratterizzata dalla lunghezza variabile delle parole. Grosso modo come succede quando una persona, parlando, pone l'accento su alcune parti del suo discorso. In questo modo l'operatore può anche scegliere di inviare i messaggi in un certo modo a un operatore e in altri modi ad altri, cosa impossibile con gli strumenti automatici.

Se prestate attenzione sulla gamma dei 40m, intorno alla 7025, avrete modo di apprezzare cosa si intende per manipolazione semiautomatica. Molti OM italiani sono maestri in questo modo di trasmettere, molto piacevole da ascoltare.

Con l'aiuto di Sanger, fino al Giugno 1903 Horace Martin produsse l'Autoplex nel laboratorio di Cortlandt St.. Notizie non confermate sembrano affermare che Martin in questo periodo continuò sia la produzione dell'Autoplex che la sperimentazione di altri sistemi per la trasmissione telegrafica semi-automatica.

Il suo coinvolgimento con il sistema automatico di Walter Phillips comunque continuò e infatti, dopo la morte del suo collaboratore Roderick Weiny, Phillips aveva iniziato a contare ancora di più sulla competenza tecnica e meccanica di Horace Martin. Nel luglio 1903 Martin trasferì la produzione dell'Autoplex in un nuovo laboratorio ubicato al 53 di Vesey Street.

Alla fine dell'anno 1903 le vendite dell'Autoplex raggiunsero lusinghieri risultati, per cui si rese necessario organizzarne meglio la fabbricazione. Il 17 febbraio 1904 Horace Martin, Walter Phillips e un gruppo di investitori, tra i quali alcuni ex telegrafisti, fondarono la **United Electrical Manufacturing Company** con sede al 25 Broad Street. Negli anni a seguire prenderà vita una nuova generazione di tasti semiautomatici, stavolta completamente meccanici.

Ma questa è un'altra storia e lo racconteremo nella prossima puntata, nella quale scopriremo il perché del curioso nome "BUG".

LE FIBRE OTTICHE NELLE TELECOMUNICAZIONI

LUCE: la luce è energia. Il nostro occhio è atto a ricevere luce e alla quale deve essere attribuito il carattere di **energia**. Un corpo investito da raggi luminosi si riscalda; cioè la luce si trasforma in calore, quindi è energia. La luce si propaga per onde, con una velocità di 300.000 Km/s nel vuoto.

Ogni corpo capace di inviare luce al nostro occhio è una sorgente di energia luminosa.

SORGENTI DI LUCE

A. DA CORPI LUMINOSI:

1) ad incandescenza

Qualsiasi corpo luminoso, per emettere luce deve essere portato all'incandescenza. Il colore della luce emanata è in relazione alla temperatura. Comincia dal rosso cupo, per le temperature più basse (circa 500°C); al bianco, per le temperature più alte. Esempi: il sole, l'arco voltaico, le lampade ad incandescenza.

2) a luminescenza

Sono sorgenti di luce a temperature inferiori ai 400°C.

Esempi: le lucciole e tutti i casi di **fluorescenza** (quando un corpo emette luce fino a quando si trova sotto la causa che lo eccita) e di **fosforescenza** (quando il corpo continua ad emettere luce anche dopo la cessazione della causa che lo eccita).

B. DA CORPI ILLUMINATI:

Sono i corpi che inviano luce ricevuta da una sorgente primaria. I pianeti e la luna, inviano la luce che ricevono dal sole. Ovviamente al cessare del ricevimento della luce dal sole, cessa la loro visibilità.

I corpi illuminati si distinguono in **OPACHI** e **TRASPARENTI**, a secondo se arrestano o si lasciano attraversare dalla luce.

I TRASPARENTI a loro volta, si dividono in: **diafani** se oltre a lasciar passare la luce, permettono anche di scorgere la forma della sorgente; **traslucidi** se lasciano passare solo la luce (vetro smerigliato, maiolica).

FOTOMETRIA

La fotometria stabilisce le leggi e i criteri di misurazione dell'energia luminosa.

(La candela internazionale corrisponde all'intensità luminosa emessa da un cm² di platino portato alla temperatura di 1770°C).

OTTICA GEOMETRICA

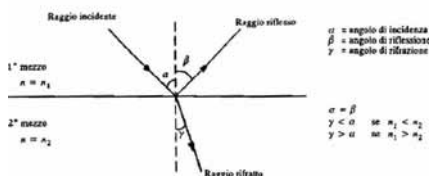
L'ottica geometrica studia i fenomeni e le leggi alle quali va soggetta la luce nella sua propagazione.

RIFLESSIONE:

la riflessione della luce consiste in un rinvio subito dai raggi luminosi quando nella loro propagazione incontrano un ostacolo non trasparente. Quando la luce incontra una superficie speculare, il raggio incidente sarà riflesso con angolo perfettamente uguale (rispetto alla normale del piano di superficie). Si ha la diffusione della luce quando il raggio incidente incontra una superficie irregolare.

RIFRAZIONE:

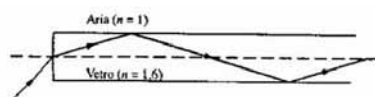
La rifrazione della luce consiste nella deviazione che subiscono i raggi luminosi passando da un mezzo trasparente ad un altro di materia diversa.



Divisione di un raggio incidente sulla superficie di separazione fra due mezzi.

L'angolo di deviazione varia al variare del mezzo trasparente attraversato e al variare della frequenza della luce.

Angolo limite:



Il tubo di vetro come guida d'onda per i raggi luminosi.

Si consideri cosa accade quando un raggio di luce, invece di passare dall'aria ad un mezzo materiale, segue un percorso inverso. Si supponga che il raggio provenga dall'interno di un materiale avente indice di rifrazione superiore a quello dell'aria. Quando l'angolo di incidenza supera un certo valore, che chiameremo **angolo limite**, il raggio non può uscire dal materiale.

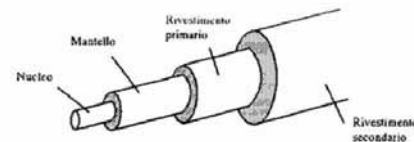
In effetti, in tali condizioni si manifesta il fenomeno della riflessione totale, per cui il raggio rifratto scompare e tutto il raggio incidente viene rinvio all'interno del mezzo trasparente con angolo uguale e opposto a quello di incidenza

LE FIBRE OTTICHE

Caratteristiche fondamentali.

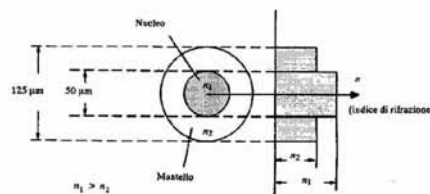
Nella propagazione della luce in un materiale, **l'angolo limite e la riflessione totale**, consentono di capire il principio di funzionamento delle fibre ottiche.

di Giacomo Comis I4CQO IN # 120



Struttura di una fibra ottica per telecomunicazioni.

Possiamo considerare la fibra come un corpo di materiale trasparente rettilineo e a sezione rettangolare. Un raggio luminoso che penetra nella fibra e raggiunge una delle pareti con angolo di incidenza superiore all'angolo limite, subisce una riflessione totale e rimbalza verso la parete opposta e verrà di nuovo riflesso con lo stesso angolo propagandosi così, rimbalzando da una parete all'altra, percorrendo tutta la lunghezza della fibra. Una variazione dell'angolo limite dovuta a microfessure o presenza di particelle di diversa struttura molecolare sulla superficie esterna della fibra, possono causare fuoriuscita di raggi, con conseguente perdita di energia.



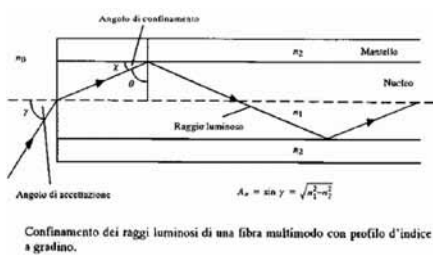
Fibra multimoda con profilo d'indice a gradino.

Per ovviare a questo inconveniente, le fibre usate per le telecomunicazioni sono costruite a sezione circolare con un **nucleo** interno destinato a guidare il raggio luminoso e un rivestimento (**mantello**) che avvolge il nucleo, costituito di un materiale con indice di rifrazione più basso. La fibra così strutturata viene ricoperta da uno strato acrilico primario di protezione atto a proteggerla dalle abrasioni. Un altro rivestimento secondario in plastica le conferisce la resistenza necessaria a tutte le manipolazioni a cui sarà soggetta la fibra nelle varie operazioni di installazioni. Nelle telecomunicazioni l'insieme nucleo-mantello, hanno diametro di 125 ptm. Le fibre con il nucleo di 50 ptm si definiscono **multimodo con indice di rifrazione a gradino**.

Si definiscono multimodo perché dentro la fibra si possono propagare diversi tipi di raggi luminosi contemporaneamente. L'indice a gradino si riferisce al passaggio di rifrazione tra il nucleo e il mantello in modo repentino e brusco. Lo scopo principale del mantello, è quello di incanalare il raggio di luce nel nucleo e quindi di trasferire l'energia luminosa lungo la fibra.

I raggi luminosi che entrano nella fibra con una direzione angolata rispetto al suo

asse longitudinale, saranno propagate in relazione dell'indice di rifrazione tra il nucleo e il mantello. Affinché si crei la condizione della riflessione totale e quindi l'annullamento del raggio rifratto, l'angolo del raggio incidente, deve corrispondere ad un angolo (di accettazione) tale da produrre l'effetto dell'annullamento del raggio rifratto nel nucleo. Eventuali altri raggi di luce che colpiscono la fibra al di fuori dell'angolo di accettazione, non subendo la riflessione totale, vengono di per sé nel mantello. L'angolo di accettazione, nelle fibre per telecomunicazione, è un parametro chiamato "apertura numerica" che equivale al seno dell'angolo di accettazione. Più piccola è la differenza tra i due indici di rifrazione, minore risulta l'angolo di accettazione o "l'apertura numerica", quindi risulta più selettivo l'ingresso dei raggi nella fibra.



Il valore dell'indice di rifrazione del mantello è tipicamente di 1,4572, mentre quello del nucleo può variare, leggermente più alto, di qualche millesimo o centesimo.

VALORI TIPICI DI UNA FIBRA OTTICA

- Indice di rifrazione del nucleo 1,466 1,5405
- Rapporto tra i due indici 0,994 0,946
- Angolo di accettazione 9,2° 30°
- Apertura numerica 0,16 0,50

L'apertura numerica e l'angolo di accettazione sono importanti nella scelta del dispositivo per iniettare l'energia luminosa. Il raggio luminoso deve avere le dimensioni geometriche del diametro della fibra. La miglior sorgente luminosa più adatta a tale scopo, è il laser a diodo semiconduttore, perché emana un raggio largo pochi μm ed è alto una frazione di gm .

Aree notevolmente più ampie sono emesse da altre sorgenti di luce come i diodi emettitori di luce (LED).

Modi di propagazione della luce nelle fibre ottiche

Quando le dimensioni geometriche del nucleo sono dello stesso ordine di grandezza della lunghezza d'onda dell'energia guidata in una fibra ottica, il campo elettromagnetico può propagarsi solo secondo un certo numero ben definito di configurazioni possibili, che vengono definiti "modi di propagazione".

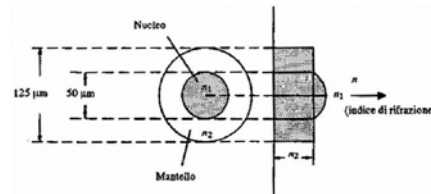
Ovviamente il numero di modi che possono propagarsi in una fibra, sarà tanto più grande quando maggiore saranno l'apertura numerica (il cono di accettazione dei raggi) e

il "diametro del nucleo". Una fibra da un nucleo del diametro di 50 μm , da una "apertura numerica" di 0,20 e da una lunghezza d'onda di 850 nm, risulterebbero possibili oltre 600 modi di propagazione. In relazione all'ottica geometrica, il raggio angolato ha una maggiorazione del percorso rispetto al raggio assiale. Per valutare che cosa comporti questo aumento, apparentemente modesto, nel caso delle telecomunicazioni, si consideri l'ipotesi di un impulso istantaneo composto di due raggi luminosi iniettati in una fibra della lunghezza di 1 Km contemporaneamente ma con angolazioni diverse. Se il primo raggio entra seguendo esattamente la direzione dell'asse della fibra ed il secondo raggio entra secondo l'angolo di accettazione, si può facilmente calcolare che il primo arriverà in anticipo di 29,5 ns rispetto al secondo. Durante la trasmissione, l'impulso iniziale acquisisce una durata finita, pari a 29,5 ns.

Un eventuale impulso successivo, per non confondersi all'arrivo con il precedente, dovrà attendere il tempo equivalente al suddetto ritardo prima di essere trasmesso. Il fenomeno appena descritto è chiamato "dispersione modale" e la velocità di trasmissione teoricamente infinita, passerà a circa 34 Mbit/s.

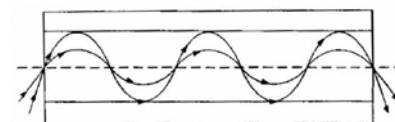
Nella realtà gli impulsi rigorosamente istantanei non esistono, ma ciò nonostante l'effetto descritto permane in tutta la sua rilevanza. Ovviamente per gli inconvenienti descritti, il tipo di fibra fino a qui esposto, non è adatto all'uso nel campo delle telecomunicazioni.

Per questo motivo è stato sviluppato un



altro tipo di fibra multimodo chiamato "a profilo graduale". In questo tipo di fibra l'indice di rifrazione varia lungo il diametro del nucleo. Da un valore massimo al centro ad un valore minimo al confine tra nucleo e mantello (all'interno del mantello l'indice rimane costante).

Con questa particolare disposizione costruttiva i raggi subiscono all'interno del nucleo una serie di microriflessioni e quindi seguono un percorso curvilineo, all'incirca sinusoidale

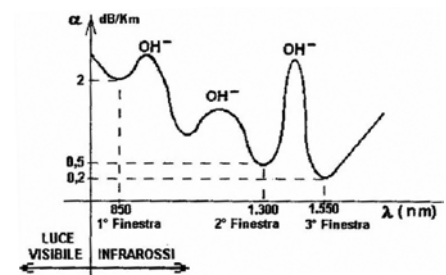


Percorso dei raggi all'interno di una fibra multimodo con profilo d'indice graduale.

Si riducono così le differenze tra i tempi di percorrenza dei diversi raggi guidati all'interno della fibra, perché si vengono a compensare sia la differenza del percorso che la differenza di velocità. Le fibre a profili d'indice graduale presentano un effetto di dispersione

modale di gran lunga inferiore rispetto a quello delle fibre a profilo a gradino. Il problema della dispersione modale, che come abbiamo visto, è cruciale nelle fibre ottiche per telecomunicazioni, può essere risolto alla radice se si riducono al minimo (e possibilmente a uno solo) i modi trasmessi lungo la fibra. Si può pensare di ottenere questo risultato riducendo il diametro del nucleo, diminuendo l'apertura numerica e aumentando alla stesso tempo la lunghezza d'onda di lavoro. Le condizioni limite per ottenere queste fibre, chiamate "fibre monomodo" possono essere determinate partendo dalla considerazione che ogni modo di propagazione è caratterizzato da un valore di lunghezza d'onda, al di sopra del quale esso non è più in grado di essere guidato. Questo valore viene detto "lunghezza d'onda di taglio".

A tale fenomeno sfugge uno solo dei modi possibili, che proprio per questo viene detto "modo fondamentale", il quale si propaga con qualsiasi lunghezza d'onda. Quindi è essenziale studiare le modalità di passaggio da una configurazione multimodo a una in cui esiste solo il modo fondamentale.



Perdita di potenza in una fibra ottica.

Nelle fibre ottiche la trasmissione della luce non può avvenire con una efficienza del 100%, in quanto molti fattori di diversa natura concorrono a provocare una progressiva diminuzione dell'ampiezza del segnale trasmesso lungo la fibra. Data la massima importanza di usare la di f fusione del la f ibra ot t i ca come canale di comunicazione a distanza, l'efficienza viene spinta ai massimi valori compatibili con la tecnologia esistente. Da essa dipende la distanza limite oltre la quale, per evitare che in ricezione l'informazione utile si confonda con il rumore degli apparati, è necessario introdurre apparati di rigenerazione di segnale. Poiché le perdite di propagazione dipendono fortemente dalla lunghezza d'onda della luce trasmessa, risulta essenziale individuare le regioni spettrali dove si ha la minima perdita di potenza. Tali regioni spettrali si chiamano finestre. Le regioni che rispondono a queste caratteristiche si trovano nel campo dei raggi infrarossi dove la lunghezza d'onda va da 800 nm a oltre 1600 nm. Le finestre che presentano meno attenuazioni sono a 850 nm (prima finestra), a 1300 nm (seconda finestra) e 1550 nm (terza finestra).

La perdita di potenza subita dal segnale ottico nell'attraversare la fibra è normalmente espressa dalla formula di uso comune nel campo delle telecomunicazioni: **10 log (Pe/Pu)**.

Dove P_e è la potenza del segnale in entrata e P_u è la potenza del segnale in uscita. Come si può notare, è l'espressione del decibel (dB). Come esempio numerico, si consideri che una potenza uscente 1000 volte più bassa di quella entrante, corrisponde ad una perdita di segnale di 30 dB. Il decadimento della potenza ottica lungo la fibra ha un andamento esponenziale, la perdita espressa in dB risulta proporzionale alla lunghezza della fibra. L'attenuazione del raggio ottico nella fibra si esprime in dB/km.

Perdite per assorbimento

Sono le perdite dovute ai vari tipi di materiale con cui sono costruite le fibre e al materiale drogante per variare l'indice di rifrazione (germanio, boro o fosforo), in quanto il suo inserimento altera inevitabilmente la regolarità della struttura cristallina.

Perdite per diffusione

Le irregolarità fisiche della fibra (formazione di bollicine, variazioni di composizione del materiale, andamento irregolare della superficie di separazione tra nucleo e mantello, variazione di densità dovute ad elevate temperature) provocano una diffusione della luce con conseguente perdita di energia ottica. Un'altra causa è dovuta alla curvatura della fibra quando questa supera i limiti. Il raggio di curvatura della fibra deve essere sempre superiore al diametro del nucleo. I valori del raggio critico variano normalmente tra 10 e 15 mm.

A seguito di una accurata tecnologia per la costruzione delle fibre ottiche per telecomunicazione, si sono raggiunti i seguenti valori di attenuazione: per una fibra di silice monomodo 0,34 dB/km a $\lambda = 1300$ nm (seconda finestra) e 0,20 dB/km a $\lambda = 1550$ nm (terza finestra). Da calcoli eseguiti, si trova che nei due casi l'1% della luce entrata, corrispondente alla quantità di energia sufficiente ad attivare sistemi di ricezione, è ancora presente dopo rispettivamente 60 km e 100 km. Ovviamente a queste distanze si possono interporre sistemi di amplificazione (la trasmissione con cavo coassiale ne richiederebbe a decine).

Perdite per interconnessione

Accanto alle perdite distribuite nella fibra, ne esistono altre che si localizzano in particolari punti. La grande maggioranza delle perdite localizzate è dovuta alla necessità di costruire le tipologie di rete richieste unendo varie tratte per mezzo di giunzione e di connettori. Questo processo di interconnessione è una delle fasi più delicate nella realizzazione dei collegamenti ottici, proprio per la sua alta probabilità di introdurre molteplici fattori di perdita.

- Perdite per differenza geometrica della fibra.
- Perdita per indice di rifrazione diverso nelle fibre.
- Perdite per separazione assiale tra le fibre interconnesse.
- Perdite per disallineamento angolare tra fibre interconnesse.
- Perdite per disallineamento trasversale delle fibre di interconnessione.

IL MIO PRIMO IMBARCO

170EB Mauro Nardulli INORC 177

Alla fine dell'anno scolastico 1958 avevo conseguito il diploma di Perito Elettrotecnico presso l'I.T.I.S. "Guglielmo Marconi" di Bari. Che selezione, ragazzi! Partiti nel 1953 con 5 prime classi, nel 1958 arrivarono solo 2 quinte a maturarsi! E così anche la sessione "meccanici". Era l'unico I.T.I.S. della regione.

Dopo un'intensa preparazione durata sei mesi presso l'E.N.E.M. (Ente Nazionale di Educazione Marinara) di Molfetta (BA), grazie al sig. Albanese che insegnava telegrafia, al C.L.C. (Capitano di Lungo Corso) Arturo Africh I1SVL (in seguito divenne IV3SVL) che insegnava radiotecnica, a marzo 1959, a Roma, ottenni il Certificato Internazionale di Radiotelegrafista di prima classe per navi. Certificato che mi fu consegnato dalle PT di La Spezia a luglio dello stesso anno, mentre ero alle scuole CEMM per un corso di 6 mesi per la categoria di **SRTGF** (Segnalatore Radio Tele Gra Fonista). Dovetti portarmi dietro una marca da bollo di *lire 100* + due testimoni per il giuramento del segreto delle comunicazioni e della conoscenza della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare.

Alla fine di Ottobre 1961 avevo assolto gli obblighi di leva nella MM con il grado di sergente, sbarcato e messo in congedo da Maridist Taranto dopo 28 mesi + 1 di Naja. Le storie della mia Naja sono molto belle perché molto varie, che vanno dalle scuole CEMM di La Spezia, alle esercitazioni tlc inter NATO dall'isola di Favignana nelle Egadi come telegrafista, radiotelegrafista e segnalatore, alla stazione radiotelegrafica secondaria di Trapani IGA come telegrafista e telescrivente, per 40 gg. come r.t. a bordo della nave scuola Monte Pal Piccolo della Guardia di Finanza di Gaeta, ed infine sull'incrociatore Vittorio Veneto come r.t. del servizio civile durante il giro del mondo per le celebrazioni della MM del 1° Centenario dell'Unità d'Italia!

Era mia intenzione continuare a navigare, ma non potevo imbarcarmi perché non ero in possesso del mio Libretto di Navigazione, che veniva rilasciato dalle Capitanerie di Porto, solo in presenza di navigazione. La navigazione nella MM non poteva essere trascritta sul Libretto poiché la Capitaneria di Bari non aveva ancora ricevuto da Maridist Taranto il mio fascicolo matricolare. Due volte la settimana dopo il congedo, mi presentavo in Capitaneria per conoscere se fosse arrivato il foglio matricolare.

Capo Troiani di Napoli era stato il mio capo posto a bordo del Vittorio Veneto. A metà novembre 1961 lo andai a trovare "ncopp a Pusillek". Mediante sue conoscenze e sue raccomandazioni, ottenni il gradimento Telemar senza altre formalità. Ricordo che gli uffici della Telemar a Napoli erano in un palazzo di Piazza

Municipio. Al funzionario Telemar bastò la parola di capo Troiani per darmi il gradimento. A dire la verità a bordo del Vittorio Veneto avevo effettuato esclusivamente servizio civile ed ascolto sulla 500. Mi presentò come "nu bravo guaglione"!

A fine novembre 1961, finalmente, in Capitaneria di Bari arrivò la comunicazione della G. di F. dei 40 gg. di navigazione sul Monte Pal Piccolo nel 1960. Trascritto tale imbarco, mi venne consegnato il Libretto sul quale, immediatamente dopo, e dietro presentazione di opportuna documentazione, venne trascritta la qualifica di Ufficiale Radiotelegrafista. Feci la visita medica biennale, ottenni il "nulla osta" militare per due anni ad imbarcarmi su navi estere. Così, a metà dicembre 1961, potei finalmente informare, telegraficamente, Telemar Napoli e Telemar Roma, per la mia disponibilità immediata all'imbarco.

Proposta d'imbarco che mi arrivò dopo qualche giorno da una compagnia di navigazione di Napoli per una nave battente bandiera liberiana che si trovava nel porto di Ravenna. Per la prima volta venni a sapere che Ravenna c'era un porto!

Prima di andare dall'armatore per il contratto, andai alla Telemar. Il funzionario, considerando il mio primo imbarco, benevolmente mi raccomandò di mercanteggiare *all'araba* lo stipendio iniziale da parte dell'armatore. Ma quest'ultimo (di Torre del Greco) trovò, nel sottoscritto, un osso duro, poiché alla sua proposta iniziale di 100 mila lire al mese, risposi con una da 200 mila. E così, patteggiando entrambi di 10 mila in 10 mila, arrivammo ad un accordo di *150 mila lire al mese*. Gran Dio..., e pensare che l'ultima paga da sergente sul Vittorio Veneto era stata di circa *18 mila lire*! E che la paga da sottocapo, nel 1960 era di... ben *71 lire al giorno*! Ero consapevole, però, che dovevo versarmi i contributi previdenziali volontari. Ma importante era cominciare. Lo stipendio doveva essere accreditato su un libretto di risparmio del Banco di Roma di Bari.

Si era quasi sotto Natale! In giornata l'armatore ottenne l'autorizzazione al mio imbarco dal consolato liberiano di Napoli ed io mi recai presso la Telemar per prelevare moduli, documentazioni amministrative e pubblicazioni inerenti l'attività di Marconista.

Il nome della nave era "SAGITTA" e dovevo presentarmi a bordo entro 8 gg. Così ebbi modo di trascorrere il Natale con i miei genitori e partire con treno alla volta di Ravenna il 27 dicembre 1961.

Arrivai in una serata freddissima. Raggiunsi il porto con taxi ed arrivai sottobordo. Mi si strinse il cuore alla sagoma scura di un Liberty scarico ormeggiato in un molo poco illumi-

nato, con appena le luci di fondo e la scaletta fuori bordo non illuminata. Da sottobordo detti voce, ma non mi rispose nessuno. Arrancando sulla scaletta con il bagaglio personale, salii a bordo dove c'era un giovane marinaio di servizio, stravaccato sopra una poltroncina, tutto imbacuccato con a fianco una bottiglia semi-vuota di whisky. Benché ci fosse un gran freddo, stava dormendo. Lo svegliai e mi presentai. "A, vui site o Marconi" disse senza alzarsi, "ncopp a loc ci sta a cabina vostra" e mi indicò la mia cabina sul retro sinistro della plancia. Salii le scale ed aprii la cabina... non era riscaldata. Lasciai il bagaglio ed andai a cenare presso una osteria del porto. Al ritorno il marinaio aveva scolato la bottiglia di whisky e nemmeno se ne accorse del mio arrivo. Il mio predecessore aveva lasciato in cabina un piccolo termometro a muro. Gran Dio... segnava **zero gradi!** Niente acqua dal rubinetto del lavandino, ed il termosifone era sempre freddo. Senza cambiarmi e senza spogliarmi, mi arrotolai nella cuccetta traspondata, misi in testa una specie di papalina e mi coprii con numerose coperte! Trascorsi così la mia prima notte a bordo della "Sagitta"!... Era come aver dormito all'interno di un frigorifero! Il mattino dopo (28 dicembre 1961) ancora senza acqua e senza riscaldamento. A colazione ebbi modo di conoscere il comandante (M.G.), il direttore di macchina e gli altri ufficiali, quasi tutti di Torre del Greco! Esternai al comandante la situazione del riscaldamento della mia cabina, e questi mi rispose testualmente: "Signò, chista è na stimme scippe, e facimmo o vapore sulo in navigazione..., indo puort o vapore non è necessario. Tinimm appicciat sulu nu gruppu di sell ka na dinamo pe le luci e pa cucina".

Rassegnatomi alla situazione, presi conoscenza della cabina radio che trovai alquanto moderna. Si vede che il Liberty originale era stato revisionato e trasformato in uno dei paesi scandinavi (non ricordo quale). Gli apparati (scandinavi) erano nuovi, sia con la rtf oltre che il cw. Due trasmettitori, uno per le OM e l'altro per le OC + un ricevitore multi banda. Le frequenze di lavoro assegnate erano tutte quarzate. La nave disponeva di un ricevitore automatico di segnali di allarme, di un manipolatore automatico a camma per il segnale automatico di SOS + nominativo (5MXI). In plancia era sistemato un radiogoniometro ed un radar. Lessi con cura le consegne del mio collega predecessore: nulla da rilevare. Per sommi capi mi studiai anche gli schemi elettrici degli apparati.

La nave stava caricando sacchi di farina destinati ad un porto turco chiamato Derince nel mar di Marmara, e saremmo partiti prima della fine d'anno. Una gran rottura di scatole perché in navigazione avrei dovuto smaltire un sacco di telegrammi di auguri per l'equipaggio, sia in arrivo che in partenza.

Ogni giorno facevo trovare in plancia, battuti a macchina con la mia fedele piccola Olivetti 22, i due bollettini meteo di IAR, sia quello della mattina che della sera.

Partiti il pomeriggio del 31 dicembre (finalmente avevo il riscaldamento in cabina,

ed anche l'acqua dal rubinetto del lavandino), festeggiammo il nuovo anno con una bottiglia di italianissimo spumante e una fetta di panettone.

In seguito il comandante mi ordinò il meteo di Malta Radio GYR. Il temuto traffico di auguri del nuovo anno non si verificò. Fino a Derince, dopo qualche giorno dalla partenza, trasmisi solo l'info del comandante all'armatore che eravamo al traverso di capo Matapan + condizioni meteo e velocità della nave.

Non ricordo quanti giorni impiegammo per raggiungere Derince. Emozionante fu il passaggio dello stretto dei Dardanelli. Ma ricordo che arrivammo di sera. A Derince dovrebbe esserci anche una base navale militare, poiché fummo interpellati a lampi di luce da una testa d'albero con il fatidico AA AA AA AA... Tse! Una bazzecola per un ex segnalatore della MM! Indirizai il fascio di luce del piccolo proiettore portatile verso la base della testa d'albero e risposi con: T T T T T... Secondo la procedura internazionale del codice internazionale dei segnali. L'altro rispose con: BT. Ed io con una: T. Poi riprese: "WHAT", ed io risposi con una T. In seguito trasmise una sequela di punti, senza alcuno spazio, seguiti da due linee ed un punto finale. Non capii e non mandai la T. Imperterrito, senza alcuna modifica, continuò a trasmettere per ben tre volte la sequela di punti seguiti da due linee ed un punto finale. "Comandante", feci nella plancia, "ha trasmesso prima "WHAT" ed ora non capisco questa lunga parola piena di punti". "Signò, sta chiedendo "uott scippe". Già, dopo un rapido conteggio dei punti contenuti nella parola "SHIP", mi fece dare il T. Sicuramente, in seguito, i militari turchi avranno apprezzato la professionalità della manipolazione del sottoscritto nella risposta.

A Derince, il mattino dopo, un militare venne a mettere i sigilli alla porta della radio. Poiché non partecipavo alle operazioni di carico e scarico, chiesi ed ottenni dal Comandante il permesso di visitare la vicina Istanbul. Il permesso mi fu accordato a condizione di non andare da solo. Chiesi ed ottenni la compagnia del secondo di macchina. Così feci amicizia con Gennaro Scalerà, un trentenne di San Giovanni a Teduccio. Raggiungemmo Istanbul a bordo di un bus di linea e cercammo con successo un'agenzia turistica che disponeva di una guida parlante italiano. Due giorni da favola in compagnia di una signora gentilissima e competente che ci scarrozzò per la città per due gg. con la sua auto, ci fece dormire in un discreto hotel, fino ad accompagnarci alla stazione di partenza del bus per Derince. Ricordo del castello Topkapi (alla turca la "i" finale prende il suono della vocale di "the" inglese, e significa "porta del cannone") e dei suoi tesori e preziose antiche ceramiche, la moschea blu e perché blu, i pozzi di Costantino, il Corno d'Oro, la chiesa di santa Sofia e chi era Sofia, ecc. ecc. Anni dopo nel castello Topkapi fu girato un film che si chiamò appunto "Topkapi" ma che non ho mai visto.

Gennaro mi fu sempre riconoscente di

quel tour turistico a Istanbul. Nacque così una cordiale amicizia, anche perché eravamo i più giovani degli ufficiali... tutti gli altri erano vecchi decrepiti marittimi in pensione, tranne il Comandante sulla cinquantina. Venni a sapere in seguito che io ero l'unico imbarcato con libretto di navigazione... tutti gli altri erano in possesso di passaporto, compreso il Comandante. Gennaro, diplomato macchinista dal nautico, non aveva superato l'ultima visita medica biennale. Per discrezione non chiesi mai i motivi. Il Comandante era sotto inchiesta giudiziaria per disastro colposo perché in un porto, anni prima, durante una improvvisa tempesta, la sua nave ruppe gli ormeggi andando a fare un sacco di danni alle navi ormeggiate vicine. Oltre che era fortemente miope con occhiali a fondo di bicchiere, e non so come e se avrebbe passato una visita medica biennale.

Terminato lo sbarco della farina in Turchia, ci dirigemmo verso il porto di Varna in Bulgaria. Emozione al passaggio del Bosforo e l'entrata nel mar Nero. In serata calò una fortissima nebbia con il fastidiosissimo periodico intervento del fischio da nebbia che faceva saltare le coronarie e le trombe d'Eustachio!. Il fischio era installato proprio sopra la mia cabina. Una sera, terminato il mio turno notturno sulla 500 (20,00 - 22,00z), ascoltate le liste traffico di IAR e LZW (Varna radio), lasciai per consegna in plancia di svegliarmi il mattino dopo alle 06,50Z per il bollettino meteo di GYR delle 7. E come infatti il timoniere il mattino dopo alle 06,50 venne a bussare alla porta della mia cabina. Risposi, ed in pigiama e pantofole uscii per recarmi in radio aggirando il fumaiolo. Chiusi la porta e, nel mentre, ci fu l'intervento tremendo del fischio sopra di me... "fiiiiiiiiiiii" seguito da un "vuuuuuuuu". Istintivamente mi fermai, alzai la testa, vidi una nube di vapore uscire dal tubo dove era montato il fischio, nel mentre questo mi passava a qualche centimetro dalla testa cadendo davanti ai miei piedi. Il fischio si era sflettato ed ora rotolava mestamente verso la fiancata. Il primo, che era di servizio, uscì dalla plancia per rendersi conto perché non c'era più il fischio che era attivato dalla plancia. In un primo momento credette che fossi stato io a disattivarlo. Qualche ora dopo il fischio fu ripristinato! Meditate, gente, meditate!

Appena dopo la partenza da Derince, Gennaro era al settimo cielo per la gioia, perché stavamo andando proprio a Varna. Diceva che lì aveva la fidanzata alla quale, da qualche anno, pagava la casa e gli studi. "Na brava e bella guagliona", diceva, "le voglio un bene dell'anima e me la sposo non appena si laurea da ingegnera". Lo ammiravo per quanta passione ci metteva nel raccontare di come l'avesse conosciuta anni prima. Quasi quasi lo invidiavo per i sentimenti verso la sua donna, donna che io, volutamente, non avevo ancora incontrato, né cercata. Arrivati a Varna, a sera Gennaro, tutto lustro e profumato, con il vestito buono, mi si presentò per un mio giudizio ispettivo. Avuta la mia benevole approvazione, mi salutò, e congedandosi mi disse: "Sai Marcoo, Tamara nun sape niente che

so arrivato! Chissà come sarà contenta la guagliona". Ma verso l'una di notte, stavo leggendo un giallo in cabina (c'era il riscaldamento), nel mentre bussano alla mia cabina e si presenta Gennaro disperato e piangente. Ci volle un bel po' per farmi raccontare quello che era successo da Tamara. Disponendo delle chiavi di casa di quest'ultima, aveva aperto l'appartamento e si era trovato di fronte ad una scena familiare: Tamara, assieme al marito e due piccoli che stavano cenando. Il marito di questa subito prese per mano i due figli e si eclissò lasciando soli i due piccioncini. Tamara, che sapeva solo qualche parola d'italiano, cercò di dare a Gennaro delle spiegazioni, le quali erano sempre di più in bulgaro che in italiano. Gennaro aveva lasciato Tamara sola e piangente, forse più per le sovvenzioni che sarebbero venute a mancare, che per l'amore irrimediabilmente perduto. L'indomani Gennaro voleva andare alla polizia per denunciare il fatto, ma lo sconsigliavo vivamente per non entrare nel ridicolo. E raccomandai anche di non riferire a bordo quello che gli era successo quella sera. Cosa che poi fece, ma, per molto tempo si rinchiuso in un mutismo, incompreso dai componenti il bordo. Gennaro in seguito sbarcò ad un porto italiano e non lo vidi ne incontrai mai più. Forse cambiò professione!

A Varna imbarcammo rottami di ferro destinati a una fonderia di La Spezia. Erano per lo più bancali di ghisa di vecchie macchine utensili. Potrei osservare con quanta cura nella stiva venivano bloccati fra di loro in modo da non spostarsi in caso di mareta.

Quando arrivammo a La Spezia nulla era cambiato da quando avevo l'avevo lasciata nell'autunno del 1959, dopo oltre sette mesi di permanenza a Maridepocar, fra CAR e scuole CEMM. Un giorno, passeggiando lungo Via Chiodo, vidi dentro un bar una persona che mi ricordava qualcuno, qualcuno di molto familiare, solo che non ricordavo chi fosse. Tornai indietro, entrai e gli chiesi gentilmente se ci conoscevamo. Mi rispose molto sgarbatamente di no. Alle mie insistenze, con fare molto seccato, mi fece capire che mi aveva preso per un culatone che voleva attaccare bottone. Tutto scornato me ne uscii dal bar, molto amareggiato! A distanza di qualche giorno mi ricordai che quel signore era il sergente che nei 6 mesi alle scuole CEMM a Maridepocar distribuiva la merenda delle 10 con un panino + formaggino o marmellata. Se fosse stato in divisa, forse... la figuraccia non l'avrei fatta!

Nulla in particolare nei miei ricordi dei mesi successivi, toccando vari porti italiani, del Mediterraneo, del mar Nero, Casablanca, ecc. Per due volte risalii il Danubio fino ai porti fluviali rumeni di Brăila e Galați (leggi Breila e Galazzi). A Casablanca, nel bazar, un mercante mi rifilò due tappetini come originali astrakan, che una volta a bordo scoprii essere "made in Italy"! Sicuramente m'aveva mostrato dei veri astrakan, per poi incartarmi quelli italiani. Mi consigliò, con fare protettivo e circospetto, di non farli vedere alla dogana del porto! Ero con-

tento di aver trovato una nave che non avesse rotte fisse... oltre tutto il mio desiderio principale era quello di viaggiare e, come disse una volta Indro Montanelli per il giornalismo... l'avrei fatto anche gratis! Ma i soldini erano necessari per quando avrei smesso di andare per mare. Il desiderio di farmi una famiglia ancora non era sorto in me (ma avevo appena 23 anni!)

Fine aprile 1962. Provenienti da Costanza (leggi Costanza) Romania, con un carico di granturco diretto a Cagliari, mi accorsi che due giorni prima del previsto arrivo eravamo seguiti da una motovedetta della Guardia di Finanza. Era la prima volta che questo accadeva. Arrivammo a Cagliari la sera del 30 aprile. Il giorno dopo, 1° maggio, era la festa del patrono Sant'Efisio. Potei ammirare il folclore sardo della processione. E, per la prima volta, osservai la tecnica dei suonatori di "launeddas" proprio dietro la statua del santo. Il giorno dopo, mentre stavano scaricando il granturco mediante un dispositivo ad aspirazione dai vari compartimenti che erano stati montati per evitare lo spostamento del carico (molto pericoloso), ero appoggiato alla murata della nave e vidi passare un finanziere di mare che mi osservò e mi salutò con un chiaro accento siculo. Non lo conoscevo e non mi ricordavo di averlo mai incontrato. Dopo tutto era la prima volta che venivo in Sardegna.

Scendo sul molo per chiarimenti e lui mi ricorda di avermi visto da sottocapo r.t. sulla nave scuola Monte Pal Piccolo durante le 4 crociere con 20 allievi finanziari nelle isole Ponziene, Ventotene, Ischia e Capri effettuate nel maggio del 1960. E poi, con fare circospetto, mi chiese: "Ma che ci fate a bordo di una nave contrabbandiera... per voi siamo stati in mare 4 giorni per scortarvi fino a Cagliari". Io lo assicurai che nei 4 mesi da quando ero imbarcato, non avevo mai visto alcuna operazione di contrabbando. Lo invitai a bordo per un drink, ma non ricordo il suo nome. Di sicuro in passato la Sagitta doveva essere stata coinvolta in qualche operazione di contrabbando. Quando si è iscritti in qualche libro nero, è difficile in seguito essere cancellati! La segnalazione, mi disse il finanziere, a loro era arrivata quando noi stavamo attraversando il Bosforo!

A Costanza ritornammo varie volte. In estate potei constatare il gran puttanaio che si svolgeva nella vicina spiaggia di Mamaia... indescribibile! A giugno 1962, per la prima volta entravo in Unione Sovietica (ex CCCP) nel porto di Ilycevska ad una decina di Km a sud ovest di Odessa (Ucraina).

Impressionante il rigore delle istituzioni:

- Cabina radio sigillata e vigilata da una sentinella armata;
- Macchine fotografiche consegnate e chiuse in un cassetto chiuso a chiave;
- Tre sentinelle armate sul molo: una vicina agli ormeggi di poppa e di prua e l'altra vicino la scaletta per il controllo dei documenti, con ripetuta particolare attenzione alla cor-

rispondenza fra soggetto e foto del documento;

- Max due pacchetti di sigarette;
- Non ricordo se c'era il controllo della valuta;
- Rientro a bordo entro mezzanotte.

Una volta con Gennaro decidemmo di cenare fuori. Passeggiata nel centro, e poi, verso le 20 ci infilammo dentro un locale pieno di gente che sembrava un ristorante. Ci sedemmo ad un tavolo ed aspettammo che qualcuno ci portasse il menu. Dopo mezz'ora... niente! Vedevamo un sacco di cameriere servire tavoli... cercai di fermare qualcuna... ma rispondevano "ozidati", oppure "zdati", che supponevamo significasse di aspettare. Dopo tre quarti d'ora fermai una cameriera e cominciai a protestare, in italiano, con un gran vociare. Quella, con gran fastidio, mi fece capire che non potevamo ordinare nulla perché la cucina chiudeva alle 21. Per calmare le mie proteste ci portò due piccoli calici di vodka, ma così piccoli, ma così piccoli che non centrava nemmeno la punta del mio mignolo.

La scena fu seguita da due amiche sulla trentina, un po' divertite, da un tavolo vicino. Una di queste, mentre commentavamo incattiviti il decorso della mancata cena, si avvicinò al nostro tavolo, con molta disinvoltura si prese una Marlboro, se l'accese e ci chiese "italianski?". Non potevo che rispondere con un "da". Poi mi chiese: "Do you speak English". Ovviamente risposi: "Yes, I do..., my friend doesn't! Quella andò a prendersi la sedia dal suo tavolo ed invitò la sua amica a seguirla. L'altra non parlava inglese. La prima si chiamava Vera (leggi Viera), la sua amica Irina. Vera ci disse che anche loro erano venute tardi a quel ristorante ed avevano bevuto solo una brodaglia ed anche loro avevano fame. Ci proposero di andare subito ad un altro ristorante che era aperto fino alle 23. Prendemmo un taxi, mezz'ora di strada fino ad un ristorante stracolmo di gente. Il taxi volle pagarla Irina, malgrado mi fossi offerto io di farlo. Vera, distribuendo mance sia all'entrata al buttafuori, che, in anticipo, a una cameriera, riuscì a farci sedere ad un tavolo ed a essere serviti subito per quello che era disponibile. Io presi un minestrone "kolodnik" + polpette di carne "kotliety". Gennaro volle prendere quello che mangiavo io. Con grande sorpresa, io e Gennaro, scoprimmo che il minestrone era freddo, ed in più dentro c'erano anche dei blocchetti di ghiaccio! Le ragazze si presero entrambe un bollito di... cervella di manzo. A Gennaro veniva da vomitare a vedere cervello bovino nei piatti delle donne. Comunque la serata volgeva a termine, noi dovevamo rientrare a bordo entro la mezzanotte, tutti e quattro ci scolammo una bottiglia di vodka da un ¼. Venimmo a sapere che Irina era una infermiera, e Vera era un'insegnante d'inglese in una scuola media. Ma sicuramente doveva essere dirigente politico per certi discorsi contro l'imperialismo americano. Mentre aspettavamo la vodka, Gennaro volle che le ragazze scrivessero il loro nome in cirillico su un foglio di carta. Si incaricò la Irina che

scrise "Ирина" e poi "Вера". A Gennaio parve normale Irina scritta in quel modo in russo, ma per la Vera disse che a quel nome ci mancava una "p". Così la Vera, per Gennaio, divenne la "Верра"! Ci demmo appuntamento per l'indomani e rientrammo a bordo in taxi che erano le 24,15. La sentinella alla scaletta, prima di farci salire a bordo, chiese l'ordine via radio portatile a qualche suo superiore. La storia con la Vera ed Irina continuò per tutto il tempo di permanenza della nave in porto, e andò a finire nel più naturale dei modi. Con gran sollievo di Gennaio che voleva dimenticare la storia bulgara con Tamara.

Come si conviene a dei gentiluomini, regalammo alle donne dei capi di abbigliamento acquistati in un "KOMIC" (leggi komis) con valuta straniera. Le etichette "Made in Italy" le facevano andare su di giri.

Vera abitava a Odessa in un appartamento al 3° piano di uno stabile molto popolare. Ricordo la totale mancanza di manutenzione: piastrelle del pavimento scollate, pitture dei muri non rinnovate, gradini delle scale traballanti, ringhiere delle scale divelte e cadenti, ecc. Mesi dopo venni nel porto di Odessa, andai all'indirizzo (Gennaio era sbarcato) dove s'erano svolti i nostri incontri, ma Vera non c'era più. Non ho saputo più nulla di lei: Un caro ricordo di gioventù ed il nomignolo di Beppa!

Per chi è stato in Unione Sovietica in quegli anni ricorderà che a tutti i livelli, dal piccolo venditore di frittelle, al grande magazzino, le operazioni matematiche venivano effettuate con il "pallottoliere". Tutte le casse dei negozi disponevano di grandi pallottolieri, e le casiere, manovrando con grande disinvoltura e destrezza, ti davano, a voce, la somma degli oggetti acquistati. Per gli stranieri era prevista la scrittura su un foglio di carta. Stessa manovra sul pallottoliere per il calcolo del resto. Nei grandi magazzini, poi, le casse erano abbondantemente distribuite ed identificate con vistosi cartelli bianchi "KACCA". In un duty-free shop, al prezzo di 40 dollari, (dollaro = 625 lire) comprai la mia unica cinepresa della mia vita. Era per pellicola da 8 mm, con molti filtri, un'ottima ottica, 3 velocità, e completamente meccanica.

Per far avanzare la pellicola bisognava caricare una molla a spirale. Per anni l'ho utilizzata fino alla scomparsa della pellicola da 8 mm. per l'avvento dell'8 super. In realtà, (per i giovani), la pellicola da 8 mm. era di 16 mm. Della bobina in commercio da 16 mm, veniva impressa prima una metà, e poi, girata, la seconda metà. Quando, poi, la pellicola veniva sviluppata, questa veniva divisa, e le due metà incollate in una unica bobina da 8 mm. Dispongo tanti filmati, a colori ed in b/n riguardanti i miei viaggi e la mia famiglia, fino al 1985, quando la Kodak non mise più in commercio gli 8 mm.

Col passare dei mesi, i rapporti fra il comandante (M.G.) ed il sottoscritto si erano notevolmente deteriorati. Non per colpa del sottoscritto.... anzi! Il Comandante mal digeriva l'ascolto sulla 500 nelle 8 ore di servizio (8-10,

12-14, 16-18, 20-22 z). Nelle ore di intervallo facevo tutt'altro... leggevo, andavo spesso in macchina, controllavo gli accumulatori d'emergenza, controllavo i morsetti e gli isolatori d'antenna contro la salsedine, ecc. Vigliacco com'era, mi faceva chiamare da vari componenti il bordo per invitarmi a verniciare qualche murata, a dare una mano all'elettricista di bordo, a sostituire qualche lampada, a riparare il forno della cucina, a verniciare le sedie del salone, ecc. Soleva dire spesso a pranzo, rivolgendosi agli altri ufficiali: "Signooo... o Marcone è nu elettricista coi fiocchi, e nui l'avimmo sfruttaa"! Ed io, replicando, educatamente: "Comandante, io sono un elettrotecnico, non un elettricista, e poi a bordo voglio fare solo il marconista".

Gli orari di servizio del Comandante erano, di norma, 8-12 e 20-24. Di notte, io terminavo il mio servizio un'ora prima del comandante: lo alle 23 ed il comandante alle 24. Attivavo il ricevitore automatico del segnale d'allarme sulla 500 (non l'SOS), e poi andavo a dormire. L'allarme (campanella nella mia cabina ed in sala radio) scattava al ricevimento, da parte del dispositivo attivato, di almeno 4 linee, su 12, di 4 secondi, intervallate da un secondo, ricevute sulla 500. Era la procedura prima del lancio del segnale di soccorso. Per provare il funzionamento di tale dispositivo, naturalmente non c'era bisogno di trasmettere sulla 500, ma con un buzzer, che manipolato a mano, e aiutato da un orologio, si simulavano le famose 4 linee di 4 secondi intervallate da un secondo, che faceva suonare l'allarme di bordo. Il conteggio delle linee da parte del dispositivo in questione, oltre alla parte ricevente sintonizzata sulla 500, era costituito da logica di contatti di relè. La cabina radio, per norme internazionali, doveva essere prospiciente la plancia/timoneria, e comunicante con questa mediante una finestrella operata dalla radio.

Il rumore dei relè del ricevitore automatico, dava molto fastidio al comandante mentre ascoltava, in plancia, la sua radio a transistor. Praticamente si sentiva il rumore del relè di prima eccitazione ogniquale volta c'era un segnale radio sulla 500: vuoi per qualche CQ, vuoi per qualche avviso ai naviganti, o info sulle liste traffico, ecc. Egli sapeva della funzione del buzzer... e molte volte... in 20 secondi... voilà la campanella d'allarme attivata! All'ennesima volta il dispositivo d'allarme non lo misi più in funzione ma, lasciai una dichiarazione sul registro che quel dispositivo non era gradito al comandante in ore notturne. A volte interrogavo il timoniere di turno col comandante, per sapere quante risate s'era fatte nel farmi sobbalzare dal suono della campanella sopra la mia testa in cabina, e correre in sala radio in pigiama e pantofole e col cuore in gola nel mettermi in ascolto sulla 500. E constatare che di allarme... non c'era niente!

Passavano i mesi, e mai era stata fatta una esercitazione di abbandono nave, di uomo in mare, di incendio a bordo che dovevano essere fatte periodicamente. Non avevo mai visto una scialuppa di salvataggio messa in mare, e sicuramente i cardini di queste dovevano essere

bloccati da ruggine o da vecchia vernice. Ogni tanto, di mia iniziativa e aiutato da qualche marinaio, provavo l'rtx di soccorso sulla 500 e sui 8 MHz.

Ad Agosto entrammo in bacino a Pola. Avevo chiesto al Comandante il permesso di andare a visitare Fiume (Rijeka) in cui mio padre aveva fatto il CAR di leva nel 1933. Richiamato alle armi nel 1939 (io avevo 40 gg.), da qui partì per la Cina (Tien Tsin) nel gennaio 1943. Oltre che per rivedere una mia amica di nome Marjla di origini friulane. Avevo programmato il viaggio per l'indomani andando alla stazione, ma mi fu consigliato il bus invece che il treno, e così feci. Stavo per lasciare il bordo, quando vidi l'elettricista, tutto vestito a nuovo con la valigia, pronto a partire. Si avvicinò, e mi fece testualmente: "Signooo, ie teng famiglia!" Non capii l'allusione, e gli chiesi spiegazioni. "U Comandant m'ha misa a terra, pìrchè mo u l'electricista u facit vuil!" Rimasi allibito, ed assicurai quel pover'uomo che non avrei mai fatto l'elettricista a bordo del Sagitta. Prima di partire per Fiume, incontrai il Comandante al quale chiesi il perché l'elettricista era sbarcato. Spudoratamente rispose che lui stesso ne aveva fatto richiesta! Rare volte mi son trovato a che fare con personaggi così meschini!

A Fiume incontrai la Marjla, con la quale avevo rapporti di sola sincera amicizia. Era un po' più grande di me e l'avevo conosciuta a Bari qualche anno prima. Mi portò a casa dei suoi genitori, mi fece visitare la città, mi fece cenare con i suoi e pernottare nella loro casa. Ricordo con particolare simpatia l'ospitalità ricevuta, e le cordiali bevute di grappa e vino bianco fuori dai pasti, con i genitori... da veri friulani! Ed i loro racconti circa la convivenza, da italiani, nel paese di Tito!

Dopo Pola ritornammo a Ravenna per caricare farina per Alessandria d'Egitto. Erano oltre 7 mesi che ero a bordo della Sagitta. Ma i rapporti con il Comandante si facevano sempre più aspri, sempre perché voleva che facessi anche l'elettricista di bordo. Vigliacco com'era, molte volte mi mandava ordini tramite il Direttore di macchina, o il primo ufficiale, il nostromo, ecc. Raramente di persona attraverso i suoi occhiali a culo di bottiglia.

A Ravenna ebbi una lettera della Telemar di Napoli, ricevuta tramite l'armatore, la quale mi segnalava di non aver elencato, nei miei precedenti rapporti mensili, alcune telefonate fatte da bordo, tutte effettuate in ore notturne dalle 23 alle 24. Quindi, mi misi d'impegno, e poiché eravamo vicino alle coste italiane, appena finito il mio servizio notturno delle ore 22z, dopo qualche mezz'oretta ritornavo in sala radio, con una scusa. Ed una volta scoprii il Comandante che stava telefonando alla moglie tramite Bari Radio PT. Con discrezione, presi il libro che volutamente avevo dimenticato sul tavolo, come ogni sera, e me ne tornai in cabina. L'indomani chiesi al Comandante quanti minuti di telefonata tramite Bari Radio dovevo segnare sul registro radio, e lui mi rispose testualmente: "Ma vuje che vultit, Marcodò... ie sung

u Comandante a buord, e a telefonata a mujerm un a pagh!... Ci mancherebbe... tse!" Non sapevo che fare davanti a questo sopruso! La rabbia era tanta da volergli spaccare la faccia. Intanto ci stavamo avvicinando ad Alessandria.

A circa 3 giorni dall'ETA (Estimate Time of Arrival), in acque internazionali fummo avvicinati da una motovedetta israeliana. Tramite biscaolina, salirono a bordo tre militari, e con toni molto arroganti, chiesero la natura del carico, la destinazione, i documenti del carico, ecc. Intanto, uno dei tre mi aveva identificato e mi teneva sotto controllo. Un terzo, aiutato dal nostromo, andò ad ispezionare il carico dai boccaporti delle stive. Poi, con tono molto deciso, quello che doveva essere il capo pattuglia, disse al Comandante: "Sir, better you change your course back!". E il Comandante, napoletaneggiando: "We are only the carrier... only the carrier!". Il capo ripeté un paio di volte il suo invito. Vista la risposta negativa e ripetitiva del Comandante, se ne andarono.

Però, prima di allontanarsi, spararono una raffica di mitraglietta di striscio alla fiancata, lasciando dei chiari segni ammonitori. Poi, si avvicinarono, e con un forte altoparlante minacciarono: "Next time straight by a bigger gun!" E si allontanarono a forte velocità. Nel mentre gli israeliani erano a bordo, avevo perso la lista traffico di Alessandria Radio SUH. La chiamai sulla 500 e le chiesi QRU? SUH mi rispose QRU. Immediatamente Haifa Radio 4XZ mi chiese: "5MXI PSE TR". Io doveti rispondere: *This is S/S Sagitta fm Ravenna to Alexandria*. Ma sicuramente la nave Sagitta era già stata messa nella "black list" di Israele dalla sua motovedetta. Dopo tre giorni, come previsto, arrivammo di sera nel porto di Alessandria.

Nessuno fece caso alle strisciate dei proiettili israeliani sul fianco sinistro della nave. Il mattino dopo fummo letteralmente presi d'assalto da una miriade di funzionari statali, tutti con un incarico ben specifico, e tutti che richiedevano una stecca di sigarette per il loro capo (non per se!). Tutto l'equipaggio fu fotografato e la foto messa su un documento egiziano. Una volta trovai uno dentro la mia cabina che aveva preso visione sullo scarso contenuto del mio armadio e dei miei tiretti.

Spudoratamente disse di essersi perso e di non aver preso niente, e che era "very much sorry"! Alessandria doveva essere una bella città al tempo degli inglesi. Invece ora era in uno stato di pietoso decadimento.

Ad esempio, nei giardini che un tempo dovevano aver avuto un bel manto erboso, erano accampati dei mercanti con al seguito mandrie di pecore e di cammelli maleodoranti legati alle palme... in piena città. Ricordo i venditori di fette d'anguria disposte su un vassoio che portavano in testa inseguiti da scie di mosche. Variopinti venditori di acqua, di the, di statuette di piombo (bronzo egiziano, dicevano!) di Tutankamon o del faraone, ecc.

Dovevamo fare un altro carico di farina da Ravenna per Alessandria, e questo mi preoccupava.

Intanto i rapporti con il Comandante si facevano sempre più ostili, arrivando a sabotarmi i trasmettitori, cambiando la disposizione dei quarzi, a estrarre relè e valvole dai loro zoccoli. Non è particolarmente piacevole constatare di chiamare su una frequenza, mentre in realtà si sta chiamando su un'altra. Le valvole fuori dagli zoccoli, per il Comandante, era la conseguenza delle vibrazioni, mentre il cambio della disposizione dei quarzi era una mia maldestra manovra!

Da Alessandria avevo inviato una lettera alla Telemar di Napoli, chiedendo istruzioni sul comportamento da tenere col Comandante che non voleva pagare le telefonate private. La risposta chiesi di inviarmela all'indirizzo del nostromo agente marittimo di Ravenna. E come infatti Telemar rispose di non preoccuparmi ché loro si sarebbero rivolti sull'armatore dato che il nr. chiamato era sempre quello della moglie del Comandante.

Ai primi di agosto partimmo da Ravenna con il secondo carico di farina per Alessandria d'Egitto. Anche questa volta, a tre giorni dall'arrivo, fummo intercettati dalla stessa motovedetta israeliana, e con gli stessi componenti. Questa volta il capo pattuglia fu perentorio verso il Comandante: "Sir, you must change the course back! Do you understand?" E il Comandante sempre napoletaneggiante: "We are only the carrier... only the carrier!" "We have a big gun aboard" disse il capo con fare minaccioso. Infatti sulla tolda di prua della motovedetta svettava una grossa mitragliatrice con chissà quali micidiali proiettili perforanti.

Tornarono tutti a bordo e poi spararono alcune raffiche di mitragliatrice verso il largo. Gli spari fecero gelare il sangue a tutti noi. Tutti gli ufficiali consigliarono il Comandante di tornare indietro. Che a questo punto diede ordine al timoniere di cambiare la rotta di 180°, in direzione nord-ovest.

Per oltre un paio d'ore la motovedetta ci seguì, poi si allontanò lasciandosi dietro una enorme scia procurata dalle centinaia di CV di cui sicuramente doveva disporre. Subito il Comandante informò l'armatore, il quale dispose di andare in rada al Pireo, e lì attendere istruzioni. Istruzioni che arrivarono dopo due giorni. Si trattava di scaricare il carico di farina in un deposito di Durazzo (Albania), e dopo sarebbero arrivate ulteriori nuove istruzioni. Suggestivo fu il passaggio del canale di Corinto con tre piloti a bordo: uno al timone e gli altri due sui due fianchi con enormi parabordi. Dopo qualche giorno arrivammo a Durres.

Appena attraccati fummo subito circondati da un nugolo di militari. Militari sul molo agli ormeggi di poppa e di prora, vicino la scaletta, cabina radio sigillata e vigilata da sentinella armata, sigilli alla cambusa. Ordine di non uscire dal porto. Dentro il porto c'era solo un tristissimo ritrovo per marittimi allietato da un solo suonatore di fisarmonica i cui motivi cambiavano secondo la nazionalità dei marittimi che entravano.

Così per i greci intonava il "sirtaki", per

noi italiani intonava "o sole mio"... sempre gli stessi motivi! Da bere c'era solo una schifosissima aranciata da pagarsi in lek, dietro cambio disponibile nello stesso locale. Niente alcolici, niente da mangiare! Che tristezza non poter entrare in città! Terminato lo scarico in tre giorni, l'armatore ci ordinò di andare in rada a Brindisi ed attendere lì nuovi documenti.

In sostanza a Brindisi la nave cambiava nome... da **SAGITTA** diventava... **SFINGE**, rimanendo inalterato il nominativo internazionale di 5MXI.

Con questo ingenuo espediente l'armatore credette di aver risolto il problema con gli israeliani. E come infatti, cambiato il nome della nave a poppa ed ai due fianchi di dritta e di sinistra di prora, da Brindisi ci dirigemmo di nuovo verso Ravenna per l'ennesimo carico di farina destinato ad Alessandria d'Egitto! Prima della partenza da Brindisi, chiesi di essere sbarcato a Ravenna. Poiché non era trascorso un anno dalla firma del contratto, le spese di viaggio e trasferta del mio sostituto dovevano essere a mio carico.

Mentre si completava il carico, arrivò il mio collega per il quale avevo già scritto le consegne. Era di Mola di Bari, un po' più grande di me. Affinché orecchie indiscrete non potessero capirci, gli diedi alcuni consigli nei nostri rispettivi dialetti pugliesi, per gli atteggiamenti da tenere nei rapporti con il Comandante.

Andai dal Comandante (M.G.) per richiedere l'attestato di servizio. Quando finì, non gli strinsi la mano che mi aveva teso! Gelidamente imbarazzato mi congedò con: "Signoo, si nu diman avissim a ncntrarci, m'avita a spiegà a differenza che passa fra nu elettrotecnico e nu elettricista!... Stateve buonh, Marcoò!" Detratte le spese di viaggio e trasferta del mio sostituto, mi consegnò un buono da riscuotere a Napoli presso l'armatore.

Così sbarcai dalla Sfinge/Sagitta/5MXI che era il 28 settembre 1962, dopo esattamente 9 mesi! Non seppi più nulla di lei, né volli interessarmi di lei.

A luglio avevo compiuto 23 anni!

A metà novembre dello stesso anno ero ancora a bordo di un italianissimo Liberty, ancora nel Mediterraneo. La prima navigazione oceanica venne solo l'anno successivo. In seguito solo bandiere italiane e non legato a nessuna compagnia di navigazione in particolare! Negli anni '60 molti marconisti se lo potevano permettere!

P.S. Se non capite le frasi in napoletano... mbel, rivolgetevi a qualche napoletano di vostra conoscenza.

Il personaggio di Gennaro Scalera e le vicende narrate che lo riguardano sono vere. Però non si chiamava Gennaro, né tantomeno era di San Giovanni a Teduccio! Mentre, le iniziali del Comandante sono vere!

Marina di Mancaversa
24 dicembre 2012

CONTEST INORC 2012 • Note del Contest Manager

Le note di quest'anno sono brevi. Il contest è stato vivace, ma ciò è dovuto più ad operatori Indipendenti che ai "Naval", che invece non sono stati così numerosi, in particolare quelli dei Club stranieri. E in linea con questo aspetto, fra i log arrivati (esclusi i Control Log), quelli delle stazioni "Indipendenti" sono i più numerosi. Cosa che non era mai successa prima d'ora. Forse il contest sta acquisendo notorietà all'esterno, mentre sembra che ci sia un po' di stanchezza fra i nostri operatori di club. Di conseguenza i punteggi sono in generale più bassi degli anni scorsi. Sarà anche perché le bande alte non hanno portato che pochissimi qso.

C'è stata comunque una buona presenza di stazioni italiane nuove, alcune alla prima volta in un contest, e tutti hanno espresso grande euforia e soddisfazione per la bella esperienza.

La contemporanea presenza del contest TAC, come d'altra parte l'anno scorso, ha costituito una leggera difficoltà in più, ma gli operatori (almeno quelli che vi hanno prestato una normale attenzione) sono facilmente riusciti a distinguere chi partecipava a quale contest. Nei log pertanto è bassissima, direi quasi fisiologica, la quantità di qso non pertinenti, sia per i Naval che per gli Indipendenti.

Il bravo Sauro, IZ1CLA, vince nella categoria Naval, con un punteggio pochissimo al di sotto di quello del 2011 (che però gli fruttò solo il terzo posto), seguito da Alberto, IZ5AHB, anche lui con un punteggio praticamente uguale a quello dell'anno scorso, che però gli valse il quarto posto. In pratica i due nostri amici sono passati da terzo e quarto un anno fa a 1° e 2° oggi. Al terzo posto invece c'è un esordiente assoluto: Carlo, IZ0LKW, che festeggia così la sua prima esperienza in un contest! Merita tutti i nostri complimenti! Al quarto, quinto e sesto posto troviamo nell'ordine i nominativi ben noti di IK3TZB, IK5TSZ, e LY2MM, separati da pochissimi punti. Fa piacere vedere parecchi numeri Inorc superiori al 600, che sono presenti in parecchi log.

Fra gli indipendenti trionfa nuovamente Walter, IK5ZWU (sono già svariati anni che il suo nominativo è primo o ai primissimi posti), anche lui con un punteggio poco al di sotto di quello del 2011 (che lo portò al secondo posto), seguito da un nominativo nuovo: IZ8FJL/1. Fabio raggiunge il posto d'onore con un buon impegno, ma è piuttosto lontano dalla vetta. Al terzo posto, molto vicino al secondo, il nostro amico ed ex socio Vincenzo IT9NVA ("ex" per motivi che non riguardano la stima per il nostro club e il vivo ricordo e l'amicizia di tanti soci). Scorrendo la classifica si notano parecchi nominativi nuovi, che hanno volu-

to cominciare a cimentarsi in questo nostro piacevole evento. Benvenuti!

Lo svizzero Franz, HE9SOL, (che è anche socio MF n. 1009), con ottimo impegno che trova il giusto premio vince meritatamente fra gli SWL, con circa 40.000 punti, quasi il doppio del vincitore 2011. Il quale vincitore 2011, US-Q-73, è presente quest'anno per onore di firma, ma con pochissimi ascolti. Al secondo posto c'è LZ1G42, nominativo già noto, e il cui punteggio gli avrebbe consentito di vincere se lo avesse fatto l'anno scorso, ma qui ha trovato sulla sua strada il determinatissimo Franz. Terzo posto con onore per R3A-847, anche lui nostra vecchia conoscenza, mentre gli altri due SWL sono piuttosto distanziati.

I Control log comprendono come sempre i nominativi del nostro Presidente e del Contest Manager, oltre ad altri che, quasi tutti, hanno così richiesto con l'invio del loro log.

Ha avuto il battesimo del fuoco il nuovo programma "INORC TEST" di Paolo IK1YBL, usato da svariate stazioni. Ho notato dai log arrivati che anche il software N1MM supporta ora il nostro contest. L'anno scorso un OM inglese mi chiese delucidazioni su regole, punti e moltiplicatori, e mi disse che stava collaborando con N1MM per la introduzione di nuovi contest in quel software. Se da una parte esso è gratuito, dall'altra le sue istruzioni per l'uso sono un volume di circa 400 pagine! Ma l'aggiunta del contest Inorc può essere interessante per chi quel programma dovesse averlo già in uso.

Si è così chiusa un'altra puntata del nostro bellissimo contest. Ringrazio tutti i partecipanti e tutti coloro che hanno voluto inviare il log, anche con pochi qso. C'è un log che contiene un solo qso, e purtroppo il nominativo del suo corrispondente è sbagliato. Non so quanti avrebbero perso tempo a compilare il file debitamente in formato Cabrillo, e ad inviarlo per e-mail. Quindi un grande apprezzamento per la sollecitudine di quell'operatore.

Ma il più bel regalo il Contest lo ha avuto nel ricevere (come tutti gli anni) il log del nostro socio onorario Salvatore Marino, IK0ATK, compilato a macchina con estrema precisione sui moduli INORC. Dice Salvatore: "Ho compiuto 99 anni proprio nella data in cui si è svolto il Contest!" Spero che continueremo a ricevere lo stesso regalo ancora per moltissimi anni a venire!

Un caro saluto, e ci sentiamo tutti alla prossima edizione.

Sandro, i7ALE · IN # 471



Gino Ik3tzb mentre addestra il secondo operatore.

CONTEST INORC 2012 • Commenti dei partecipanti

Marco, IN3UFW: Fantastica avventura, poche ore a disposizione, pochi qso, antenna precaria.

Patrizio, IK5TSZ: il contest INORC è sempre un evento memorabile per noi che lo amiamo. E con orgoglio dimostrare che: "io c'ero!"

Giuseppe, I2AZ: Personalmente ho potuto lavorare solo in 40 e 80 metri, skip corto e pochissime stazioni inglesi RNARS, poche stazioni MF e MFCA. Molti INORC specialmente i nuovi arrivati, che saluto cordialmente e ringrazio per il collegamento. Il solito grande contest dove si incontrano tanti amici e si trova il tempo per un saluto e una parola amichevole.

Ken, G3RFH: Misread start time for contest, missed the first 4 hours on Saturday. Conditions very poor. Enjoyed the contest.

Carl, GW0VSW: This was a late entry. Conditions on 40/20m were not that good with several contests running at the same time. I used a QRP+ and 5 watts to a dipole. Thanks to all those stations I logged for hearing my QRP.

Giulio, I3TXQ: Sempre un bel contest, peccato per le mie antenne 40/80 un po' sacrificate e possono rendere poco Hi!

Domenico, I6HWD: Partecipazione limitata... tutti quei soci iscritti dove sono?

Andrea, IK2SOE: pochi "naval", soprattutto stranieri, ma molti più "indipendenti" del solito. almeno, questa è la mia impressione. purtroppo ignorate le bande alte nonostante qualche buona apertura. divertito nonostante un maledetto disturbo di fonte ignota, costante su tutte le bande. mi consolo sapendo di aver collegato tutti coloro che sono riuscito ad ascoltare.

Silvano, I2MDI: Buona partecipazione, ho avuto il piacere di incontrare tanti amici... il mio vecchio Collins 390/A che pilotava il TX homemade da 100W mi ha fatto molto divertire.

Gino, IK3TZB: Ho potuto partecipare solo parzialmente e mi è sembrata un po' scarsa la partecipazione, ma come sempre mi sono divertito! Alle prossime.

Maurizio, IK4OMU: Un paio d'ore di divertimento. Un po' di ambiguità e caos con altri contest in aria contemporaneamente.

Luc, I1YRL: ho voluto farmi sentire dai vecchi amici!

Walter, IK5ZUW: sempre un gran bel contest!

Stefano, IN3AEF: contest, come sempre divertente, piacevole e dove si possono ritrovare tanti amici di tasto. Insomma un peccato non esserci, sia pure in maniera quasi simbolica. 40 e 80 m ok, buoni anche i 20 ma poco frequentati, se non dagli amici stranieri, deserti i 15 e 10 m.

Vincenzo, IT9NVA: Anche se non ho potuto lavorare in 80 metri per mancanza di antenna e quindi un ridotto score, ho ritrovato tanti amici in 40. Come sempre un gran piacere ad ascoltarvi tutti. Saluton!

Diego, IW2MXE: grazie a tutti gli operatori in 40m e 80m.

Gianluca, IW7EEX: Bellissimo come lo scorso anno! Tanti amici e tanta serenità!

Erkki, OH7QR: Many thanks for the contest. 73

Jo, PA0VLA: Could not take part for long hours due to visit of family.

Valery, R7BN: Grazie per fb contest! 73!

Serge, RV9DC: Thanks for nice contest, QRV only 1,5 hours. I enjoyed it!

Nikolai, UA3PP: Thank you for the contest!

Ivan, UA9XBJ: TNX for TEST! Valery, UR5EFL: TNX for TEST!

Alex, US-Q-73: Tn fr test & PLAQUE 2011!

Fabrizio, I5NXH: Non ho partecipato per impegni inderogabili. Ho fatto di tutto per fare almeno la presenza.

Filippo, I6FDJ: Ringrazio i pochi partecipanti al prossimo anno, 73.

Giorgos, SV1HEM: it was a very nice contest. cu agn the next year.

Heinz, DF4BV: It was disappointing that not much ops participated from IN-RN-MF-PA. Some other contests caused qrm and 15m/10m were not open.

Fabio, IK0IXI: "Ho partecipato in QRP testando alcune modifiche sul mio apparato autocostruito. Potenza di 3W, antenna Loop in 40m e Windom in 80m. A causa del lavoro e della famiglia, ho potuto partecipare solo un'oretta di sabato dopo cena e

due "finestre" la domenica mattina. Sono contento di aver sentito vecchi amici ma anche nuovi Membri. Alla prossima!!"

Kazu, M0CFW (JA3GAD): Nice activity but not good propagation. See you all next year. 73.

Ilico, IK5AIO: 73 cordiali e complimenti per la riuscita strepitosa del contest...

Salvatore, IK0ATK: Come sempre, è una piacevole occasione per incontrare vecchi amici.

Marco, IS0UWX: Sabato scarsa partecipazione, domenica molta affluenza al contest TAC, non mi lasciavano spazio. Molte chiamate inutili, tanto sacrificio per soli 23 qso! Mi sono ugualmente divertito.

Daniele, IK6ARS: poco tempo disponibile, ma simpatica occasione per risentire vari colleghi OM RT dopo vari anni di inattività.

Antonio, IT9DSA: mi sono divertito, saluto tutti e ringrazio per il collegamento. Ritengo sia stata una bella gara, però un po' scarsa la partecipazione dei club stranieri. Al prossimo anno...

CONTEST INORC 2012 · CLASSIFICHE FINALI

N.	NAVAL	Club /Nr	PUNTI	N.	INDIPENDENTI	Punti
1	IZ1CLA	IN 477	98571	1	IK5ZWU	114550
2	IZ5AHB	MI 717	93852	2	IZ8JFL/1	45045
3	IZ0LKW	IN 613	88650	3	IT9NVA	41772
4	IK3TZB	IN 572	61440	4	IZ6TGS	34128
5	IK5TSZ	IN 552	60858	5	I1YRL	27285
6	LY2MM	MI 426	60032	6	IK2UJEX	27045
7	IK2SOE	IN 325	56978	7	DK4WF	21440
8	IS0PEV	IN 609	52928	8	IV3DRP	19614
9	I2QIL	IN 472	51660	9	YL2TD	15776
10	I3TXQ	IN 336	50518	10	IK1QAD	15400
11	I6FDJ	IN 342	46226	11	IZ3KMY	15232
12	IT9DSA	IN 333	43268	12	IW2MXE	13464
13	IK2JUB	IN 576	41634	13	IK2QIK	12276
14	I6HWD	IN 337	35336	14	RN3ANT	11190
15	I4CQO	IN 112	34540	15	UT3EK	11160
16	IZ2RBR	IN 615	33507	16	IK4UPX	9184
17	I2AZ	IN 481	31968	17	LZ2PT	8624
18	PA3EVY	MA 164	24886	18	LZ2CH	8262
19	IZ0INZ	IN 548	23693	19	PA5GU	6264
20	IK6BAK	IN 567	23650	20	IZ2KTP	5911
21	IN3AEF	MI 673	20040	21	LZ1MG	5733
22	HB/9A2ZR	IN 538	19824	22	UU7JD	5412
23	G4PRL	RN 4844	18463	23	SM6FKF	5400
24	IK2CZQ	IN 534	16720	24	YL2HK	5170
25	I6MAT	IN 568	15878	25	IZ8DSS	5103
26	IK1ATK	IN 421	14578	26	HA1TI	5061
27	I1XSG	IN 557	14272	27	PC3H	4950
28	G3RFH	RN 175	13740	28	EU6AA	4830
29	R7BN	IN 606	13431	29	UR5EFL	4180
30	IW7EEX	MI 919	12416	30	RV9DC	3952
31	IZ8NXG	MI 484	12408	31	EU1DZ	3553
32	IK1YBL	IN 542	10237	32	UA2FL	3519
33	G0PSE	RN 4831	9860	33	IN3UFW	3060
34	I2MDI	IN 594	9309	34	RD9CX	2835
35	I0YQX	IN 452	8883	35	IV3JWY	2656
36	PA7RA	IN 612	7774	36	LY2CX	2156
37	IK0PRH	IN 364	7614	37	IK4OMU	2044
38	YO4ASG	YO 124	7600	38	IK2TKX	1988
39	IK2UJF	IN 327	7536	39	UA4LS	1755
40	IN3FHE	IN 577	6875	40	SI5Y(*)	1408
41	I3FDZ	IN 168	4140	41	PA0RBA	1386
42	CT1ELZ	PN 070	3723	42	IK5AIO	1298
43	IK6ARS	IN 232	2992	43	R6MW	1040
44	IK3WUZ	IN 530	2752	44	SV1HEM	990
45	G3ZNR	RN 4496	2670	45	RW3AI	963
46	PA0VLA	MA 055	2490	46	RA3XCZ	909
47	YO2DFA	MF 758	2445	47	PA3EEG	776
48	I7OEB	RN 4666	2394	48	YL2PP	497
49	HB9KAZ	IN 459	2370	49	IK2IKW	420
50	SM6VWG	RN 4644	1911	50	US3LX	420
51	PA5P	MA 451	1609	51	LZ1OJ	408
52	OK1FCA	RN4639	1254	52	UR5FCM	378
53	I8JYK	IN 266	920	53	SD6M(*)	360
54	SM6DER	RN 507	891	54	IK5SRR	335
55	GW0VSW	RN 4238	856	55	YL1S	275
56	IZ5GRS	IN 602	846	56	UR6LAF	192
57	IS0UWX	IN 528	444	57	LZ3ZZ	176
58	OH7QR	MF 1062	265	58	RA9XU	144
				59	UA3PP	102
				60	RA3NC	102
				61	PD0LFJ	93
				62	EW6GF	66
				63	EW2EG	44
				64	UA9XBJ	11
				65	RA1TV	11
				66	RV1OO	10
				67	US0LW	1

N.	SWL	Punti
1	HE9SOL	39825
2	LZ1G42	23320
3	R3A-847	15334
4	UR1013SWL	3276
5	US-Q-73	560

Control Logs	Club/nr
DF4BV	MF 742
DM8YL	
I1ZB	IN 051
I2CZQ	IN 458
I5NXH	IN 596
I7ALE	IN 471
IK0IXI	IN 462
IT9LWP	IN 614
IZ0DDD	IN 374
IZ4PHG	IN 583
IZ6BUV	IN 370
M0CFW	
R2SA	
RU6YJ	

in alphabetical order

(*) op SA6BGR - (*) op SM5BKK

= Begali Keys =
www.i2rtf.com - pibegali@tin.it

SPONSOR UFFICIALE DEI TEAM
AZZURRO - BULGARRO - TEDESCO

Campionato Mondiale HST 2009
Obzor - Bulgaria Settembre 2009

www.hst2009.eu



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

www.i2rtf.com - pibegali@tin.it