

# IL BOLLETTINO DEI MARINAI

[www.assoradiomarinai.tk](http://www.assoradiomarinai.tk) [www.assoradiomarinai.tk](http://www.assoradiomarinai.tk) [www.assoradiomarinai.tk](http://www.assoradiomarinai.tk)



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI  
MARINAI ITALIANI

## A.R.M.I.

bollettino periodico telematico  
nr. 11/2005



### Sommario:

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| Editoriale.....             | 2  |
| News, news .....            | 3  |
| Notiziario dei Marinai..... | 4  |
| Il brogliaccio.....         | 7  |
| Il Guardiano del faro.....  | 11 |
| QSL Navali.....             | 12 |
| Calendario.....             | 13 |
| Una spedizione DX.....      | 14 |
| Info dai Naval Clubs .....  | 15 |

*Edited by IT9MRM – Alberto Mattei*  
[it9mrm@libero.it](mailto:it9mrm@libero.it)

**A.R.M.I.**

Sede legale: Via Gorizia, 42  
Donnalucata 97010 RG

WEB:

<http://www.assoradiomarinai.tk/>  
e-mail: [assoradiomarinai@libero.it](mailto:assoradiomarinai@libero.it)



## Editoriale

**N**on abbiamo iniziato, certo nei miglior dei modi, l'attività DX di questo nuovo anno! L'operazione schedata dall'isola di Favignana (IOTA EU054) dal Faro di Punta Marsala, del 1 Febbraio è stato un vero "fiasco", praticamente abbiamo avuto il tempo di operare per solo un'ora e mezza, dopodiché tutto ciò che la natura poteva inviarci, ce li ha mandati.... Pioggia, vento (che sfiora i 70 km. orari), le pessime condizioni marine con mare da nord est forza cinque, e "dulcis in fundus", la rottura del palo di sostegno che manteneva l'antenna si è rotto in due parti, spezzando anche il cavo di trasmissione! Come si suol dire "una fortuna sfacciata....!" Ho potuto lavorare in 20 metri con circa 30 contatti..... dopo di ch  ho dovuto sospendere le operazioni!

Alle 1500 eravamo gi  sull'aliscafo, pronti a rientrare a Trapani! con il mare che stava ingrossandosi sempre pi , siamo arrivati in porto, e con immenso piacere abbiamo ricevuto la notizia, dalla C.P. che questa corsa, praticamente era l'ultima perch  fuori era prevista una burrasca con mare agitato!

Questa volta non   riuscita come speravo, tutto   da rimandare a data da stabilire.... Adesso ci aspetta la futura attivit  schedata, la commemorazione del "91  esperimento di radiotelegrafia effettuato da G. Marconi a bordo della nave da battaglia "Regina Elena" nel porto di Augusta". Un Marconi Day special event, sponsorizzato dall'A.R.M.I. per il giorno 8, 9 e 10 marzo   stato richiesto al Ministero della Comunicazioni un nominativo speciale "IY9MAR" per questa manifestazione, la Marina Militare (Maritele Augusta) ha dato la disponibilit  di un locale presso il Centro Telecomunicazioni di Augusta per approntare la stazione Radio. Spero di ascoltarvi in tanti.....

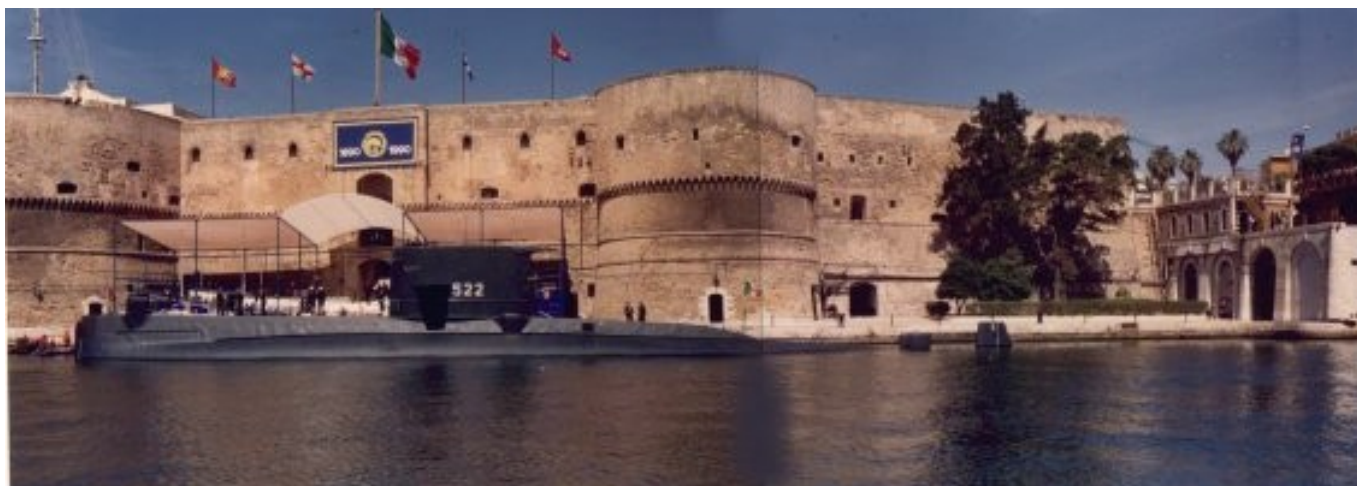
*A presto on Air....*

..... buona lettura !

73's

Alberto Mattei, IT9MRM

Coordinatore Nazionale ARMI

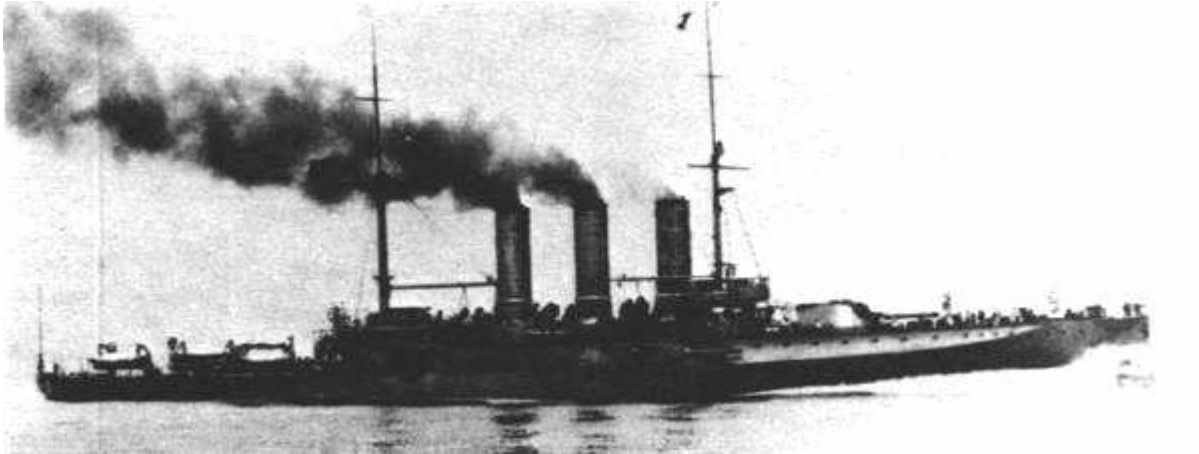


## News, news

### **MARCONI DAY SPECIAL EVENT STATION – IY9MAR – 8 ÷ 10 marzo 2005**

91° Anniversario degli esperimenti di Radiotelegrafia effettuati da G. Marconi a bordo della nave da battaglia - Regia Nave "REGINA ELENA" - ormeggiata nel porto di Augusta (SR) - 1914

Sponsorizzato dall'A.R.M.I. (<http://www.assoradiomarinai.tk>)



Nave da battaglia "Regina Elena"



G. Marconi con marinai a bordo della nave "Regina Elena" dopo gli esperimenti di radiotelegrafia avvenuti il 9 marzo 1914 ad Augusta



## Notiziario dei Marinai

### V6000 Classe LEVRIERO

di IZ7FUL Nicola Laurora (ARMI #153)

Ci scrive Nicola da Trani (Bari), Sottufficiale della Guardia di Finanza reparto Navale presso la stazione navale di Bari, e ci ha inviato due foto riguardante le nuove unità veloci della G.d.F. – Classe V6000 - Levriero – vedette velocissime (oltre 70 nodi) nascono dall'esigenza della G.d.F. di attuare un sempre più efficace controspionaggio ai traffici illeciti via mare. Destinate a contrastare i potenti motoscafi impiegati dalle organizzazioni contrabbandiere per trasportare stupefacenti, tabacchi e clandestini, le nuove vedette costituiscono uno strumento dalle prestazioni eccezionali, senza paragoni nel Mediterraneo e in Europa.



Lunghezza 16.43 m – Larghezza 2.48 m – Dislocamento 16 t.  
4 motori Seatek 6-4V-10D, eroganti 533 kW a 3200 g/m  
Equipaggio 4 persone





# LE "BUONE" ONDE DI NONNA RADIO

Un articolo tratto da Famiglia Cristiana n. 3/2005

La foto del radioamatore riportato nella pagina 98 di Famiglia Cristiana è IK1QLD Angelo Brunero, membro dell'ARMI A/100.-

DALLA PARTE  
DEI LETTORI

NUOVI MEDIA

a cura di Angelo Bertani  
angelo.bertani@stpauls.it

SCRIVERE A "FAMIGLIA CRISTIANA"

Per una risposta privata inviare alla redazione specificando il titolo della rubrica - Via Giotto 36 - 20145 Milano. Accludere indirizzo e 2,58 euro in francobolli.

## LE "BUONE" ONDE DI NONNA RADIO

ECCO COME ATTRAVERSO L'UNIONE DI VECCHIE E NUOVE TECNOLOGIE I RADIOAMATORI AIUTANO LE POPOLAZIONI COLPITE DAL MAREMOTO IN ASIA.

Un satellite dedicato all'emergenza, una centrale operativa 24 ore su 24 in Canada per smistare le chiamate dal Sudest asiatico e l'unione della radio con Internet. La tragedia dell'Oceano Indiano ha messo in azione la comunità internazionale dei radioamatori, che in alcuni casi sono diventati gli unici in grado di comunicare da alcune zone colpite dal maremoto.

«Per la prima volta i radioamatori si sono trovati a parlare tra loro in maniera davvero globale, grazie alle nuove tecnologie di Internet», spiega Angelo Brunero, del progetto Radio Gateway dell'Università di Torino ([www.cisi.unito.it/radiogu](http://www.cisi.unito.it/radiogu)). Grazie all'unione di "vecchi" e "nuovi" media, di ibridi tecnologici che uniscono radio e inter-



Angelo Brunero, funzionario tecnico dell'Università di Torino.

net, è possibile comunicare in tutto il mondo.

Un programma utilizzato dai radioamatori è Echolink ([www.echolink.org](http://www.echolink.org)), una rete amatoriale mista di radio-Internet, formata da tanti ripetitori radiotrasmettenti collegati tra loro, che usa come modalità di trasmissione il protocollo "Voice IP" (Voice Internet Protocol).

### La diffusione degli SOS

Si può così comunicare con la voce seduti di fronte al computer, anche senza avere una radio trasmittente reale, ma solo disponendo di cuffie e microfono. Le stazioni che operano su Echolink a Bangkok, in Thailandia, forniscono informa-

zioni continue che vengono rilanciate nel resto del mondo dalla centrale canadese. «Le operazioni di soccorso gestite dalla comunità radioamatoriale», si legge in un messaggio del radioamatore Armando Accardo, «consistono nel mantenere contatti con le zone colpite dal disastro in modo da diffondere il più possibile le richieste d'aiuto».

Proprio in questa logica è stato dedicato all'emergenza anche AO-51, un satellite creato dalla comunità internazionale dei radioamatori. Ora il satellite raccoglie e smista messaggi esclusivamente per gestire aiuti e segnalazioni. «Nelle situazioni di emergenza», spiega Ange-

lo Brunero, «Internet arriva dove le onde della radio si fermano, e così la comunicazione continua».

### La rivincita di Marconi

«In Thailandia funzionavano i telefoni, e quindi anche Internet», aggiunge Andrea Panati, «ma, quando cade la linea telefonica, che cosa succede? La radio "pura" si può far funzionare dovunque: basta la batteria di un'auto o un generatore di elettricità, anche a pedali, e l'etere è a disposizione». Panati è un radioamatore tornato di recente dalle Isole Banaba, nell'Oceano Pacifico, per una Dx Expedition, una spedizione internazionale per creare ponti radio in una zona non coperta. Uomini e donne di tutto il mondo stanno aiutando con la loro passione per la radio le popolazioni colpite dalla tragedia. Basta dare un'occhiata a [www.tsunamirelief-net.com](http://www.tsunamirelief-net.com), un sito tecnico ma ricco di spunti che ci avvicinerà un po' di più agli *old man*, i vecchi uomini, così si definiscono tra loro i radioamatori.

SERGIO DEMARCHI

## TUTTO SUL MONDO DEI RADIOAMATORI

- [www.infodorus.it/radio/glossario](http://www.infodorus.it/radio/glossario). Un glossario completo per capire i termini tecnici dei radioamatori.
- [www.ari.it](http://www.ari.it). Il sito dell'associazione radioamatori italiani, nata nel 1927.
- [www.arpanet.it/air](http://www.arpanet.it/air). Il portale dell'associazione italiana radioascolto, con una piccola guida scaricabile.
- [www.fgm.it](http://www.fgm.it). La fondazione Guglielmo Marconi dove è possibile consultare gli scritti dello scienziato.
- [www.arifirenze.it](http://www.arifirenze.it). C'è una sezione per capire come fare a diventare radioamatori.
- [www.geocities.com/CapeCanaveral/Station/1127](http://www.geocities.com/CapeCanaveral/Station/1127). Un corso di inglese fatto apposta per chi parla utilizzando radiotrasmettenti.
- <http://guide.supereva.it/radiantismo>. Una delle guide del portale Supereva con informazioni sul mondo della radio.

S.D.

# Il brogliaccio....

## DAGLI ASBURGO A GUGLIELMO MARCONI

### La straordinaria attività e la triste fine della nave laboratorio Eletttra

Di Claudio Ressmann - tratto dalla Rivista Marittima - Dicembre 2004

Una nave ausiliaria polivalente di prossima entrata in servizio nella nostra Marina Militare reca il nome del panfilo, a bordo del quale svolse la sua attività scientifica Guglielmo Marconi, l'Eletttra, che navigò per oltre vent'anni sotto la bandiera italiana, ma le cui vicende erano iniziate molto lontano nel tempo e a grande distanza della nostra Patria.

#### Un varo solenne

Ancora nei primi anni del secolo scorso, a Leith, sobborgo di Edimburgo, il varo di una nave costituiva l'occasione per una festa collettiva. Ogni unità costruita rappresentava la sintesi del lavoro di centinaia di operai e la sua realizzazione contribuiva al benessere di tutta la comunità. Anche quell'14 luglio 1904 a Leith si

resporava un'aria festosa e benché il varo annunciato fosse previsto per il primo pomeriggio, sin dal mattino gli abitanti del sobborgo vestiti a festa, unitamente a tanti altri edimburghesi provenienti dalle centrali Princess Street e Lothian Road, si accalcavano nelle stradine a ridosso dei capannoni industriali per poter osservare sullo scalo del cantiere Ramage & Ferguson un grande e lussuoso *yacht* (lunghezza fuoritutto 63,40 m, baglio Massimo 8,76), con uno scafo dalla linea straordinariamente filante, con una lunga tuga centrale in mogano e teak, uno snello fumaio leggermente a poppavia rispetto al centro nave e due alberi con ranche. Ammirati in maniera particolare l'accentuato slancio di poppa ed il dritto di prora, culminante con un corto bompresso, che ricordava quella dei velocissimi *tea-clipper*, ancora in esercizio a quell'epoca.

Sul coronamento di poppa si leggeva, composto con grandi lettere dorate, *Rovenska*; il nome di un castello situato nell'omonima baia dell'isola di Lussino, di proprietà dell'arciduca Carlo Stefano d'Asburgo, marito della arciduchessa Maria

Teresa d'Austria, committente del nuovo e prestigioso *status symbol*.

Poco dopo le 14 (o, meglio, le 2 pm) scendeva maestosamente nelle acque tranquille del Firth of Forth il *Rovenska*, perfetta creatura da 646 tsl progettata dagli ingegneri londinesi Cox e King, alla presenza delle autorità cittadine e di una folta rappresentanza di ufficiali della Corte Viennese, le cui policrome divise non mancarono di suscitare grande

curiosità. Tutto si svolse senza intoppi, per cui la nave, dopo l'allestimento e l'installazione di una macchina a vapore a tre cilindri a triplice espansione da 1.000 cavalli (capace di imprimerle una velocità di 12 nodi), venne trasferita nel Mediterraneo, la dove dette inizio a numerose crociere anche fuori gli Stretti: I suoi lussuosi



L'ELETTRA fotografata durante una sosta nel porto di Siracusa.

interni ospitarono, tra le altre teste coronate, anche la Regina Madre di Spagna, Maria Cristina, vedova di Alfonso XII, sorella dell'arciduca d'Austria Carlo Stefano d'Asburgo. Nel 1909 *Rovenska* fu venduta dapprima a Sir Max Waetchter, di nazionalità inglese e da questi, nel 1914, al suo connazionale Gustavus H.F. Pratt, restando sempre iscritta al Compartimento di Londra, fino allo scoppio della prima Guerra mondiale, quando venne requisita dalla Royal Navy per essere utilizzata come nave ausiliaria, nella Manica.

#### Un illustre acquirente

Al termine del conflitto, nel febbraio 1919, fu posta in disarmo a Southampton, messa all'asta e quindi acquistata per 21.00 sterline da Guglielmo Marconi, all'epoca alla ricerca di un grande *yacht* dove installare apparati e antenne per effettuare esperimenti radio (in particolare sulle onde corte e cortissime) nelle varie parti del globo. Ancora sotto bandiera Britannica, nel mese di luglio, al comando del Capitano Raffaele Lauro raggiunse Napoli e da qui La Spezia per essere trasformata in



nave laboratorio sotto la direzione dell'Ammiraglio Filippo Camperio; a bordo vennero sistemate trasmettenti e riceventi con le relative vistose antenne; tra l'altro si ridusse a quattro il numero delle cabine per ospiti, utilizzando lo spazio così ricavato per l'installazione di due laboratori le cui apparecchiature elettriche erano alimentate da una serie di generatori autonomi. La nave ricevette il nome di *Elettra*, la mitica figlia di Agamennone e di Clitennestra, e il 27 ottobre 1921 venne iscritta al Compartimento di Genova con il numero 956 e, quindi, al Reale Yacht Club Italiano. Per motivi burocratici, però, il passaggio definitivo sotto bandiera nazionale venne perfezionato il successivo 21

dicembre. Lo *yacht* era nato come panfilo reale e come tale rispecchiava il gusto e le esigenze dei suoi committenti: gli ambienti privati erano allegri e luminosi, in stile Queen Anne ed Edoardiano, mentre in quelli di rappresentanza aderivano a canoni più tradizionali. Per mettere in grado la nave di svolgere anche compiti di rappresentanza, durante i lavori di trasformazione,

l'*Elettra* fu sottoposta a un accurato restauro effettuato da una squadra di artigiani specializzati; riguardò soprattutto l'appartamento imperiale, con i mobili smaltati in bianco e avorio, l'arredamento rinascimentale della grande sala da pranzo – comprendente anche il caminetto, tipico delle case inglesi – e lo studio-biblioteca.

In seguito il re Vittorio Emanuele III, Giorgio V d'Inghilterra e i Reali di Spagna si sarebbero imbarcati per brevi periodi per assistere agli esperimenti dello Scienziato. Oltre all'armatore, la nave era in grado di ospitare comodamente sei ospiti, sei ufficiali, sei sottufficiali e 18 marinai.

### Comincia l'attività operativa

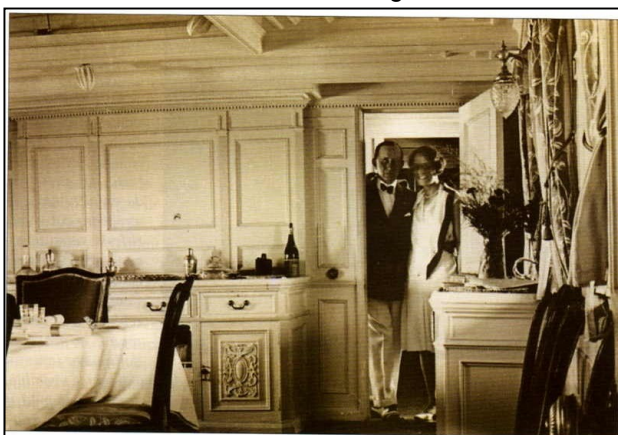
Al termine dell'allestimento l'*Elettra* – per il cui scafo era stato ripristinato l'originale colore bianco con l'opera viva in verde scuro ed il fumaiolo giallo – venne affidata di nuovo al capitano Raffaele Lauro – in seguito sarebbe stata comandata dai capitani Devoto e Stagnaro – e dette inizio ad una lunga serie di crociere transoceaniche. Nell'aprile 1920, mentre navigava nel Golfo di Biscaglia, gli ospiti di bordo, grazie alla trasmissione Broadcasting Marconi di Chelmsford (Essex – GB), per la prima volta poterono sintonizzarsi

per ascoltare via radio l'orchestra dell'Hotel Savoy di Londra, quindi il concerto del soprano Melba al Coven Garden.

Fu poi in Canada e a New York nel 1922; della sosta in quest'ultima città rimase memorabile lo scalpore suscitato dalla conferenza tenuta dallo Scienziato presso l'Istituto degli Ingegneri Elettrotecnici d'America, nel corso della quale tratteggiò quelle che sarebbero state le successive tappe dello sviluppo dell'impiego delle onde corte e cortissime. Egli affermò, in aperto contrasto con l'opinione di noti esperti internazionali, che l'avvenire delle comunicazioni a grande raggio si sarebbe basato sulla trasmissione e ricezione di energia a distanza mediante onde

*elettromagnetiche concentrate in tanti fasci paralleli.*

Espose anche con impressionante chiarezza i principi di funzionamento del radar, con una serie di profetiche espressioni, che vale la pena di riportare integralmente: in alcune delle mie prove (effettuate a bordo



Guglielmo Marconi con la consorte sull'ingresso della sala da pranzo dell'ELETTRA, il cui arredamento (restaurato) era ancora quello originale. A pagina precedente: l'ELETTRA ormeggiata a Venezia nel 1931.

dell'*Elettra* sulla lunghezza d'onda di quattro metri) ho potuto constatare gli effetti prodotti dalla riflessione e deflessione di queste onde da parte di oggetti distanti varie miglia. Da ciò mi sembra che sia possibile disegnare apparati per mezzo dei quali una nave potrebbe irradiare o proiettare un fascio di tali raggi nella direzione che più le conviene. Detti raggi, incontrando un ostacolo qualsiasi costituito, ad esempio, da un'altra nave finirebbero con venire riflessi verso un ricevitore posto sulla nave che effettua l'emissione e svlerebbero immediatamente la presenza della nave investita dal fascio fornendone il rilevamento, anche con nebbia o in condizioni di scarsa visibilità.

L'anno successivo (1923) l'*Elettra* raggiunse le isole di Capo Verde rimanendo in continuo contatto radio con la stazione di Poldhu, in Gran Bretagna, per mezzo di segnali irradiati su lunghezze d'onda di 90, 50 e 40 metri. In tali circostanze Marconi ebbe la conferma sperimentale del fenomeno della riflessione delle emissioni da parte degli strati ionizzati dell'atmosfera: la ionosfera, in altri termini, agiva come un gigantesco schermo capace di far ritornare le onde corte sulla superficie terrestre.

La sperimentazione delle emissioni «a fascio» assorbì l'attività di Marconi a bordo dell'*Elettra* nel triennio successivo ed i risultati conseguiti furono talmente lusinghieri che già nel 1926 poteva essere realizzata la prima applicazione pratica della nuova gamma di frequenze: il collegamento diretto Gran Bretagna-Canada, con capacità di trasmissione e ricezione in «duplex» alla velocità media di 150 parole al minuto.

### La «Rete Imperiale»

Lo straordinario rendimento del sistema e la sua assoluta affidabilità convinsero il Governo Britannico ad affidare alla Società Marconi (nel frattempo costituitasi) la progettazione di un collegamento diretto con i Dominions. La prima maglia dell'imponente sistema – denominato «Rete Imperiale» – venne inaugurata nel 1927 con l'Australia con una coppia di «radiofasci» capaci di assorbire un volume di traffico ancora maggiore: ben 400 parole al minuto.

In quegli anni la presenza dell'*Elettra*, che Gabriele d'Annunzio aveva poeticamente definito la *candida nave che naviga nel miracolo ed anima i silenzi eterei del mondo* fu

notata anche sui più prestigiosi campi di regata. Marconi, appassionato di competizioni veliche, partecipò anche a bordo degli *Shamrock* a varie regate della Coppa America. Nè mancò di assistere puntualmente alle «settimane» di Cowes, ospitando sul suo yacht i membri dell'esclusivo Royal Yacht Squadron, del quale era socio onorario.

Nel 1930 un esperimento unico nel suo genere fece balzare l'*Elettra* alla ribalta dell'attualità mondiale: il 26 marzo, da bordo dell'unità ormeggiata nel porticciolo Duca degli Abruzzi di Genova, Marconi radiocomandò l'accensione dell'illuminazione del Palazzo del Municipio di Sydney, durante la cerimonia di inaugurazione dell'Esposizione Internazionale.

Lo stesso Scenziato così aveva illustrato in precedenza agli inviati delle Agenzie di stampa Stefani, Associated Press ed United Press, quelle che sarebbero state le fasi dell'evento: *Gli interruttori dell'impianto di illuminazione del Municipio di Sydney saranno azionati a mezzo della radiotelegrafia dallo yacht Elettra. Con l'azione della pressione di un tasto a bordo io libererò un treno d'onde dalla*

*stazione fascio inglese di Grimsby che sarà ricevuto, praticamente allo stesso istante, a Rockbank (Vittoria) in Australia.* Alle 11.03 in mondo apprese che il «miracolo transoceanico» si era felicemente verificato. Fu un avvenimento di eccezionale portata dal punto di vista tecnico e spettacolare, definito dai cronisti «storico» e in un'era così prolifica di espressioni altisonanti e trionfalistice raramente questo aggettivo trovò una sua più pertinente collocazione. Mentre le applicazioni nel campo della radiotelegrafia sia direttiva sia circolare non tardavano a invadere le lunghezze d'onda disponibili, a bordo dell'*Elettra* già si lavorava nella sperimentazione di lunghezze centimetriche. Il primo apparato a microonde (circa 50 cm di lunghezza) venne impiegato sull'*Elettra* per i collegamenti con la Sardegna, impiegando riflettori detti «a spina di pesce» grazie ai quali si coprì una distanza di 270 Km. Un risultato di rilievo nel campo della navigazione si ottenne nel 1934, quando lo yacht entrò più volte nel porto di Santa Margherita Ligure «alla cieca», cioè guidato solo da due fasci paralleli di micro-onde di 63 centimetri emesse dal radiofaro di Sestri che

delimitavano il sentiero d'entrata. Quel giorno la radioassistenza alla navigazione usciva dalle pagine avveniristiche dei romanzi di Giulio Verne per inaugurare un nuovo capitolo nella storia del progresso.

### Il dopo Marconi

Alla morte dello Scenziato, avvenuta a Roma il 20 luglio 1937, l'*Elettra* fu acquistata per

820.00 lire dal ministero delle Poste per una successiva e non meglio precisata utilizzazione: venne ormeggiata a Trieste, dove fu affidata per la manutenzione alla Società di Navigazione Italia; ma incombevano già, minacciosi, i primi sintomi di un conflitto e tutti i progetti morirono nei cassetti ministeriali in attesa di tempi migliori. Nel 1939 l'*Elettra* entrò nell'Arsenale della Spezia per lavori di ripristino e di riclassificazione; vi rimase per poco, però, perchè, nell'imminenza dell'entrata in guerra dell'Italia fu trasferita a Trieste, considerata città sicura da incursioni nemiche, giungendovi il 9 giugno 1940. Affidata in custodia alla Società di Navigazione Italia, rimase all'ormeggio fino all'8 settembre 1943, quando il panfilo venne requisito dai tedeschi





per essere trasformato in unità da guerra ausiliaria con la sigla *G.107* (poi *N.A.6*) ed armato con due mitragliatrici binate da 20 mm e uanda 15 mm.

Inutili risultarono le molte proteste italiane affinché fosse evitata una seconda vita militare alla storica nave; I Tedeschi concessero unicamente di sbarcare le apparecchiature radio ed i materiali utilizzati da Marconi per i suoi esperimenti, grazie anche al tacito appoggio del capitano Zimmermann della Kriegsmarine, grande ammiratore dello Scienziato. Tale materiale venne poi imballato e occultato (per il timore di razzie da parte dei «titini») dal prof. Mario Picotti dell'Università di Trieste, e fu consegnato nel 1947 in parte al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano e in parte al Museo Storico delle Telecomunicazioni di Roma.

L'unità ausiliaria *N.A.6* effettuò poche e modeste uscite: al termine di una di queste, il 21 gennaio 1944, mentre si trovava alla fonda nella rada di Diklo, presso Zara, fu avvistata dalla ricognizione aerea e fu centrata la mattina successiva da tre bombe da velivoli alleati e colando a picco su quel basso fondale lasciava emergere solo gli alberi e il fumaiolo. Un recupero sarebbe stato possibile, ma il governo jugoslavo (che in base al Trattato di pace era proprietario del relitto) solo 15 anni più tardi, nel 1959, grazie all'intervento diretto del maresciallo Tito, acconsentì a fare eseguire ai nostri palombari uno studio preliminare per un eventuale recupero. L'esito fu positivo e l'operazione si concluse nel 1962 con il rimorchio del relitto nel porticciolo di Muggia, vicino Trieste. Si trattava ora di procedere al restauro dell'unità e alla sua definitiva sistemazione. Le proposte furono molte – tra le altre: la riclassifica come nave navigante, l'ormeggio definitivo nel porto di Santa Margherita ligure, la collocazione a terra al laghetto dell'EUR a Roma sullo sfondo della via Cristoforo Colombo, come Museo Marconiano – ma tutto rimase ancora per un decennio allo stadio di progetto.

### La diaspora

Finalmente nel 1973 qualcosa sembrò mettersi in moto. Il Consiglio dei Ministri il 31 marzo approvò un disegno di legge con il

quale si conferiva all'Azienda di Stato per i Servizi Telefonici il compito di restaturare l'*Elettra* con una sovvenzione di due miliardi e 400 milioni: uno relativo all'esercizio finanziario 1973 e il rimanente a quello dell'anno successivo. Il restauro avrebbe dovuto essere completato entro il 25 aprile 1974, ricorrenza del centenario della nascita di Marconi.

Si trattava di una iniziativa promossa dall'ammiraglio Virgilio Spigai, già Capo di Stato Maggiore della Marina e all'epoca presidente dell' Lloyd Triestino, appoggiata da personalità della cultura e della scienza e da associazioni marinare, prima tra le quali la Lega Navale Italiana con il suo presidente ammiraglio Luigi Durand de la Penne.

L'anno successivo il relitto veniva trasferito all'Arsenale triestino di San Rocco, dove durono effettuati accurati controlli tecnici da parte dell'ing. Oddo Ottone: la conclusione fu che, esclusa l'ipotesi di renderlo ancora navigante, sarebbe stata possibile una sua ricostruzione come «galleggiante» da trasferire a rimorchio. Il vecchio scafo, tuttavia, già presentava un avanzato stato di corrosione per cui sarebbe risultato più conveniente ricostruire ex-novo la nave, con una spesa presunta di circa sette miliardi di lire. Tale cifra superava però notevolmente quella stanziata, ragione per cui tutto cadde

nel dimenticatoio. Mentre il relitto continuava ad arrugginire in attesa di decisioni, la burocrazia siglava la parola fine a tutta la vicenda il 18 aprile 1977, quando il ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni dava il via alla spartizione dei resti dell'*Elettra*, suscitando l'indignazione di quanti avevano a cuore il ricordo della «nave bianca». L'evento ebbe

anche una vasta risonanza sulla stampa nazionale che, senza mezzi dermini, definì l'episodio un vero e proprio «vandalismo di Stato».

Il relitto, messo in bacino sotto la direzione dell'ing. Oddone, con la consulenza dello scultore Marcello Mascherini, venne tagliato in varie porzioni ora disperse in varie località. Così la prua prese la via di Trieste, i macchinari per la propulsione andarono a Venezia, gli alberi al Castello di San Giusto ed altre parti ancora a Sasso Marconi e a Santa Margherita Ligure. Una piccola sezione dello scafo è emigrata addirittura a Sydney. Una



Santa Margherita Ligure, 30 luglio 1934: Guglielmo Marconi mostra ad alcuni ospiti le antenne dell'apparato a micro-onde che avrebbe consentito all'ELETTRA di navigare «alla cieca».

malinconica e avvilita diaspora, che nemmeno le appassionate iniziative del dott. Onofrio Giovenco di Bogliasco, presidente del «Comitato per la reintegrazione dell'*Elettra*», riuscirono a bloccare.

### Il progetto di *Elettra II*

Costretto a rinunciare al progetto di restauro, nel 1988 un gruppo di appassionati dette vita alla «Fondazione nave museo *Elettra*», che intendeva percorrere un'altra via per ricordare la nave di Marconi: la costruzione di una sua replica da utilizzare come nave-museo. L'arch. Franco Anselmi Boretti, un nome ben noto nel settore dello *yachting*, venne incaricato della stesura del relativo progetto, che ricalcava quello della *Rovenska*, sia pure con qualche variante; per esempio la macchina a vapore era sostituita da un diesel di potenza più che doppia, capace di imprimere alla nave una velocità di 16 nodi. Per quanto riguardava gli interni, la cui progettazione era stata affidata

all'architetto Michelangelo della Porta, sarebbero stati riprodotti nella loro interezza gli arredi originali, fatta eccezione per i locali trasformati in laboratori dell'ammiraglio Camperio. Gli spazi disponibili avrebbero consentito di collocare al loro posto tutte le strumentazioni disperse nelle varie località della Penisola e Guglielmo Marconi sarebbe stato ricordato in maniera degna soprattutto dalle nuove generazioni, la cui tendenza è troppe volte quella di dimenticare i meriti di chi li ha preceduti.

Gli intenti dei promotori della Fondazione erano lodevoli, e il loro entusiasmo trascinante, ma il progetto si rivelò troppo ambizioso e purtroppo rimase nel limbo delle buone intenzioni. Così l'Italia ha perduto l'occasione di potere offrire all'ammirazione dei posteri almeno una replica della nave-laboratorio legata alla più straordinaria invenzione di tutti i tempi.





# Il guardiano del Faro

In giro tra i fari italiani; una veduta fotografica ed esplicitazione dei fari sull'elenco dei fari e fanali Nazionali (I fari della Sicilia).



**Faro di Capo Cefalù**

Lat.: 38° 02.3'N  
Long.: 14° 01.8'E  
Costruzione: 1913  
WAIL-SI031  
ARLHS ITA008



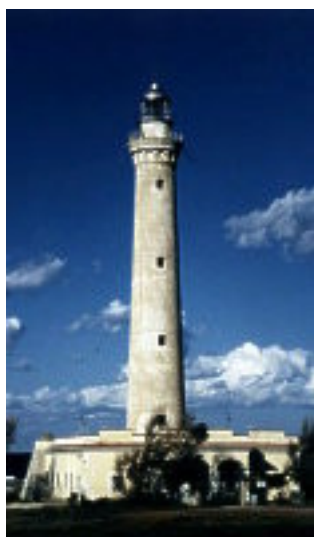
**Faro di Capo Scalabrin**

Lat.: 36° 47.2'N  
Long.: 14° 29.6'E  
Costruzione: 1859  
WAIL-SI013  
ARLHS ITA042



**Faro di Capo Peloro**

Lat.: 38° 16.1'N  
Long.: 15° 39.1'E  
Costruzione: 1884  
WAIL-SI001  
ARLHS ITA031



**Faro di Capo San Vito lo Capo**

Lat.: 38° 11.3'N  
Long.: 12° 44.0'E  
Costruzione: 1859  
WAIL-SI026  
ARLHS ITA155



**Dromo Giggia**

Lat.: 37° 12.0'N  
Long.: 15° 09.2'E  
WAIL-SI008  
ARLHS ITA062



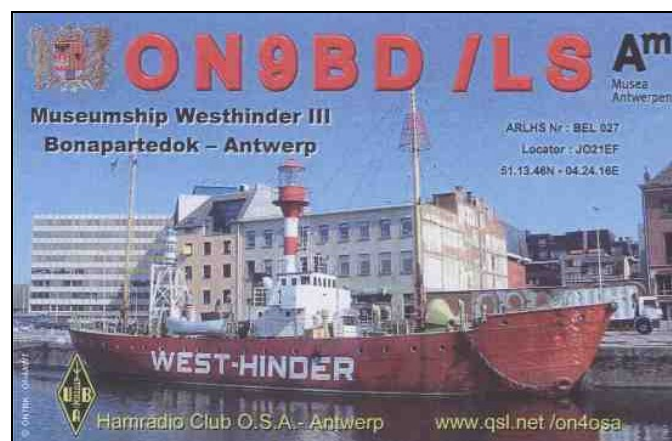
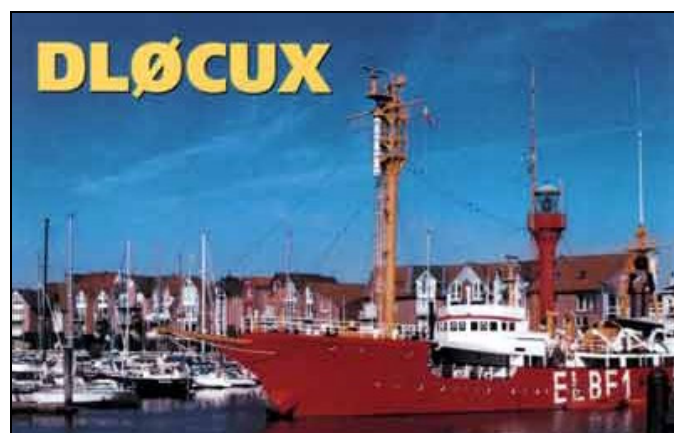
**Faro di San Raineri**

Lat.: 38° 11.6'N  
Long.: 15° 34.5'E  
Costruzione: 1555  
WAIL-SI002  
ARLHS ITA143

# QSL Navali

Rubrica a cura di ALBERTO MATTEI, IT9MRM

In questa rubrica inseriremo le varie QSL navali di Associazioni e Clubs mondiali e personali.



Se volete collaborare con la redazione, basta inviare le QSL in formato JPEG, via E-MAIL a [webmaster.armi@libero.it](mailto:webmaster.armi@libero.it)



# Calendario Eventi

**Q**uesta rubrica sarà dedicata prettamente al calendario permanente delle attività DX mondiali di Associazioni e Clubs Navali, con riferimento a date e tipo delle attività prettamente Navali.

## -2005-

|                         |  |
|-------------------------|--|
| <b>4 Gennaio</b>        | <i>KH6BB Radio Operations (by N0CO)</i>  |
| <b>1 - 28 Febbraio</b>  | <i>K6P - Point Pinos Lghts. (150° Anniversary by Naval Postgraduate School Amateur Radio Club)</i>   |
| <b>5 - 6 Febbraio</b>   | <i>MF Activity Weekend Event's</i>   |
| <b>28 Febbraio</b>      | <i>W5KID - 62° Anniversary of the launching of USS Kidd, DD-661 by USS KIDD Amateur Radio Club</i>   |
| <b>8 - 10 Marzo</b>     | <i>IY9MAR - Marconi Event - 91° anniversario degli esperimenti di radiotelegrafia a bordo della nave da battaglia "Regina Elena" ormeggiata nel porto di Augusta (SR) - 9.3.1914</i> |
| <b>26 Marzo</b>         | <i>GB2RN - Easter Activity Week</i>  |
| <b>31 Marzo</b>         | <i>GB2RN - VIP Day and AGM</i>   |
| <b>23 - 24 Aprile</b>   | <i>International Submarine Event's</i>   |
| <b>23 - 24 Aprile</b>   | <i>USS COBIA Submarine Radio Room Reactivation weekend</i>   |
| <b>14 - 15 Maggio</b>   | <i>Portuguese Navy Radio Amateur Contest</i>   |
| <b>21 Maggio</b>        | <i>Armed Forces Day</i>  |
| <b>21 - 22 Maggio</b>   | <i>NJ2BB - Commissioning Day Special Event</i>   |
| <b>30 Maggio</b>        | <i>Memorial Day - USS KID Special Event (W5KID)</i>  |
| <b>25 - 26 Giugno</b>   | <i>C.A.R.S. Field Day (WA4USN)</i>   |
| <b>4 Luglio</b>         | <i>Indipendence Day</i>  |
| <b>09 - 10 Luglio</b>   | <i>Belgian Navy Day's</i>  |
| <b>16 - 17 Luglio</b>   | <i>International Museum Ship Radio Event</i>   |
| <b>Luglio</b>           | <i>W4BPR Upcoming Events - Battleship Park USS ALABAMA</i>   |
| <b>23 - 24 Luglio</b>   | <i>I.O.T.A. Contest</i>  |
| <b>7 Agosto</b>         | <i>K4CG - 215° Anniversary of the Coast Guard</i>  |
| <b>20 - 21 Agosto</b>   | <i>The International Lighthouse/Lightship Weekend</i>  |
| <b>11 Novembre</b>      | <i>Veteran's Day - USS KIDD Special Event (W5KID)</i>  |
| <b>Novembre</b>         | <i>MARAC 2 m. Contest</i>  |
| <b>19 - 20 Novembre</b> | <i>RNARS CW Activity Contest</i>   |
| <b>19 - 20 Novembre</b> | <i>INORC CW Activity Contest</i>   |
| <b>7 Dicembre</b>       | <i>Pearl Harbour Day - USS KID Special Event (W5KID)</i>   |
| <b>17 - 18 Dicembre</b> | <i>International Naval Contest</i>   |

## Una spedizione DX con i nostri marinai del 28 gruppo navale a Sazan I.s.

**Q**uesta volta voglio parlarvi di una DX-Pedition che ha coinvolto un gruppo di Radioamatori italiani ed albanesi dal 18 al 23 dicembre 2002 in Albania. L'attività DX – **ZAØIS** è stata effettuata da IK7JWX Alfredo e da ZA1FD Fatos, ZA5G Florian, **dall'isola di Sazan (Albania)** (IOTA EU169). Ecco di seguito la storia tratta dal sito web dell'A.R.I. di Lecce (<http://www.arilecce.it/za0.htm>):

Innanzitutto, e' doveroso esprimere la nostra gratitudine al **28° Gruppo Navale** di Durazzo ed al suo Comandante, Capitano di Vascello *Giuseppe SIRAGUSA* (\*), nonché a tutti i militari del Battaglione San Marco dell'isola di Saseno (Sazan) e, in particolare, al Comandante *SPINOSA*, Capo *TAMBOLINI*, Capo *ALEMANNO*, Capo *COPPOLA*, per la completa disponibilità ed ampia collaborazione data al Team ZAØIS dal 18 al 23 dicembre 2002; infatti, abbiamo usufruito anche di un gruppo elettrogeno e dell'ottima mensa del Battaglione San Marco. Il nostro ringraziamento va anche alle autorità civili e militari albanesi, in particolare a Mister Mandhi, Mister Jashari, G.M. Qazimi ed al Comandante della Base dell'isola Sazan, Comandante Bylyshi per averci concesso le autorizzazioni e permessi, nonché per

l'ospitalità. Essendo sposato con una cittadina albanese vado spesso a Durazzo; a metà novembre 2002 mi sono recato all'Ente delle Comunicazioni d'Albania per chiedere la licenza provvisoria ZA/. Credendo che trasmettere dall'isola Sazan sarebbe stata un'impresa molto difficile, timidamente chiesi a Mister Jashari come fare; ci fu' un attimo di silenzio ... poi, con un sorriso che servì a rincuorarmi, telefonò al suo amico Fatos Demeti (ZA1FD) che accettò subito di incontrarmi. Quindi, insieme a mia moglie, che faceva da interprete, mi recai all'appuntamento. Dopo avergli manifestato il mio proposito di andare sull'isola con la collaborazione del Radio Club Partizani, di cui é Presidente, con mio stupore, l'amico accettò la mia proposta e si offrì di

aiutarmi; nel pomeriggio del 17 novembre incontrammo un suo amico, Mister Padhi, impiegato del Ministero della Difesa, che fù subito molto disponibile e, immediatamente, raccomandò un suo collega di aiutarci ad ottenere i permessi necessari. Così, eccitati dalla promessa, discutemmo sul modo giusto di organizzare le cose e preparare le necessarie domande; il 2 dicembre ritornammo con i documenti necessari e, con l'occasione, ebbi modo di conoscere Miftar Fana, ZA1KP con il quale ci fù subito un'intesa di reciproca collaborazione anche con la Federazione Albanese dei Radioamatori, oltre a quella già stabilita con l'Albanian Amateurs Radio Club di Tirana. Dopo qualche piccolo sollecito, finalmente il 15 dicembre

l'amico Fatos mi inviò via fax le copie di tutti i permessi.





Così, io, Fatos e Florian (ZA5G) compilammo la lista dei materiali occorrenti per la permanenza sull'isola, scambiandoci lunghe e-mails. Naturalmente io cercai qualche sponsor e, dopo tante circolari inviate a vari negozianti di materiale per OM, cominciarono ad arrivare le prime risposte. Molte furono negative ma, in seguito, giunsero quelle positive. Ed ecco gli sponsors di ZAØIS e ZAØ/IK7JWX : Diamond Dx Club (Kenwood TS140), Eco Antenne (verticale 10 15 20 40 m.), Midland (verticale 10 m.), I2RTF Pietro Begali (tasto telegrafico), Alfio Bonanno (sconto per le qsl); a loro vanno i piu' sentiti ringraziamenti, a nome del Salento Dx Team (A.R.I. Lecce) e dell'Albanian Amateurs Radio Club Partizani (Tirana).



La mattina del 18 dicembre eravamo sul molo del porto militare di Valona e, dopo aver caricato tutto il materiale, ci imbarcammo su una motovedetta

albanese; dopo circa 9 miglia marine, finalmente sbarcammo sulla tanto agognata isola ! Il mio primo pensiero fu' quello di andare a salutare il Comandante del Battaglione San Marco e, con mio primo stupore e successiva gioia, non feci in tempo a stringere calorosamente la mano del Capo Tambolini che lui ci dichiarò di essere già a conoscenza della faccenda offrendoci la piena collaborazione e la più ampia disponibilità.

Dopo esserci sistemati in un locale del Comando militare albanese, chiedemmo al Comandante Bylyshi quale sarebbe stata la loro collaborazione. Subito incominciarono i primi problemi logistici : potevamo usare un logoro gruppo elettrogeno soltanto per 3 ore e, dopo varie telefonate, per 10 ore. Io, Fatos, Florian, stupiti e stizziti, ci guardammo negli occhi senza parlare ! Inoltre la postazione assegnataci non era delle migliori : eravamo ubicati nella parte bassa dell'isola, in una

vallata: si stava prospettando il fallimento! Ad ogni modo e nonostante una pioggia scrosciante, in fretta, nel tardo pomeriggio montammo l'antenna verticale 4 bande ma, alla fine, ci accorgemmo che andava bene sulle bande basse ! Non ci perdemmo d'animo e Fatos ZA1FD lanciò il 1° CQ from ZAØIS ... e così incominciò l'avventura ! Stremati dal gelido vento, afflitti e sconsolati, all'una andammo a dormire.

La mattina dopo ci recammo al Comando del Battaglione San Marco per cercare una soluzione migliore ed avemmo una grande disponibilità; quindi, si decise di fare una ricognizione dell'isola per vedere quale fosse il posto migliore dei 2 che ci erano stati proposti; la scelta cadde su due case diroccate a quota 354 mt.. Dopo aver tappato alla meglio porte, finestre, buchi nei muri, ci guardammo nuovamente in faccia e, nonostante le condizioni precarie e disagiate, e dopo un mio discorso di incoraggiamento, decidemmo di montare le antenne con tre stazioni radio: TS140, TS680, FT900 e TS140 di riserva). Nel frattempo ricevevo molte telefonate e messaggi da tanti amici che mi chiedevano notizie e, dopo aver spiegato quali erano stati gli intoppi, chiesi di avere ancora pazienza.

Finalmente alle 14:15 eravamo operativi in 20 e 10 metri fonia e 40

m. cw; GRAZIE agli amici che ci hanno tenute le frequenze occupate, ci hanno spesso seguito sulle varie bande, hanno messo gli spots sul cluster e così' abbiamo avuto molti clienti, totalizzando 4.804 qso (di cui 2.180 di ZAØ/IK7JWX fonia + 1.395 ZA5G (fonia) + 1.219 ZA1FD (cw).

Il team ZAØIS e ZAØ/IK7JWX è molto soddisfatto della buona riuscita dell'AVVENTURA sull'isola Sazan, nonostante le premesse.

Vi ricordo che IK7JWX è il qsl-manager delle 2 stazioni, via bureau oppure diretta, i qso/hrd sono validi per il diploma IOTA refer. EU-169 + diplomi dei Fari ARLHS (refer. ALB-004) e WLHA (refer. LH-0028).

... e non finisce qui ... ci saranno altre avventure ... a presto in aria !

de Alfredo IK7JWX - Fatos ZA1FD - Florian ZA5G

(\*) il Comandante Siragusa attualmente è il Comandante del Distaccamento della M.M. a Messina

## Le info dai Naval Clubs....

Un altro Clubs Navale, molto attivo in ambito europeo è il M.F.C.A. (Marine Funkers Clubs Austria) sempre attivo in molti contest e attività naval internazionali. Sono circa 130 membri d'equipaggio capeggiati da OE6NFK Werner Pfeiffer, (iscritto anche all'A.R.M.I. A/204) e da OE6ESG, Sep Edlinger. Una stazione Clubstation "OE6XMF" è sempre presente in tante manifestazioni radioantistiche! L'indirizzo web è <http://www.oe1.oevsv.at/mfca/index.htm> gestito dal webmaster OE1GTU, facile è la navigazione con una buona grafica, purtroppo il sito è solo in austriaco e non si ha la possibilità di link a pagine in inglese! I links da poter visitare sono quelli inerenti il diploma gestito appunto dal M.F.C.A. il "Tegetthoff Diplome" ottenibile collegando una serie di stazioni Naval da quelli compresi nell'elenco più una serie di stazioni facenti parte del M.F.C.A. Ci sono 2 categorie, la prima Gold ottenibile con 100 punti, mentre la Silver con soli 50 punti. Il costo del diploma è di 15 €. e va richiesto all'award manager OE3OLC.



L'indirizzo per ulteriori informazioni è:

### MFCA – Marine Funker Club Austria

Werner Pfeiffer, **OE6NFK**  
 Pebalstrasse 33  
 A-8700 Leoben  
 AUSTRIA



This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.  
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.