

IL BOLLETTINO DEI MARINAI

www.assoradiomarinai.tk www.assoradiomarinai.tk www.assoradiomarinai.tk



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI

A.R.M.I.

bollettino periodico telematico
nr. 16/2005

Sommario:

Editoriale.....	2
News, news	3
Notiziario dei Marinai.....	12
Il Guardiano del faro.....	16
QSL Navali.....	17
Calendario.....	18
Foto storiche.....	19
Parliamo di Awards	20
Info dai Naval Clubs	21

Edited by IT9MRM – Alberto Mattei

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



Editoriale

B en tornati dalle vacanze.... siamo nuovamente tra il caos cittadino... e il tram tram quotidiano!
Dopo le varie attività estive (vedesi IOTA, MUSEUMSHIPS, ecc.) adesso ci godiamo i risultati delle operazioni DX, effettuate nei mesi scorsi.....!

A proposito di Musei navali, nell'attività del MUSEUMSHIPS, purtroppo non compariva nessuna operazione da navi o sommergibili – museo – italiani. Nel ricordarvi che navi/battelli museo in Italia ne esistono e sono: sommergibile DANDOLO e MZ 737 c/o il museo navale di Venezia; brigantino EBE e sommergibile TOTI c/o Museo di Milano (per quest'ultimo ne parleremo nel prossimo bollettino con un articolo dedicato proprio al SSK TOTI), mi auguro in futuro che qualche socio ARMI attivi da queste zone uno di questi siti; navi-museo di fatto non ce ne sono ma è da elogiare un'iniziativa di un'associazione di Taranto, a capo dell'Ammiraglio FAGGIONI (I7XUW), per salvaguardare e creare la prima nave-museo italiana proprio a Taranto. Vi rimando di seguito sulle iniziative e informazioni su come, eventualmente partecipare anche con la proprio adesione. Nella rubrica "Foto Storiche" ho voluto inserire due foto che mi stanno molto a cuore, riguardanti la Torpediniera ARETUSA, (nave che ha visto imbarcato come "nocchiere" mio padre)! Vi esorto ad inviare foto (via e-mail) così da poterli inserire nella nostra rubrica....!

In ultimo è giusto menzionare il nostro ambito award "I.S.A. – International Sailor Award", dove finalmente un nostro membro "Italiano" si è accreditato il titolo di "Mariner", il carissimo Gioacchino IK2CGH, da segnalare perché i contatti sono stati esclusivamente in CW con soli pochi Watt (solo 5), utilizza apparecchiature esclusivamente in QRP! BRAVO ZULU, Gioacchino.

Volevo concludere con un particolare ricordo per la prematura scomparsa del nostro "Presidente Onorario" Ambrogio Fogar, I2NSF – ARMI 175, a seguito di arresto cardiocircolatorio avvenuto il 24 agosto presso la sua residenza milanese.

Dal 1992 a causa di un incidente automobilistico avvenuto nel deserto del Turkmenistan durante il raid Parigi - Mosca - Pechino, il navigatore solitario era costretto a letto: respirava e parlava solo grazie alle macchine, ma mai gli era venuta meno la voglia di vivere e di sperare nel futuro.

Recentemente aveva manifestato la disponibilità di andare in Cina per sottoporsi a cure con cellule fetali offrendosi come cavia umana per esperimenti con cellule staminali sul suo corpo ormai immobilizzato da tempo.

Negli ultimi anni Ambrogio Fogar era diventato un esempio, un eroe moderno, un riferimento per tanti giovani che cercano di dare un senso alla loro esistenza. L'uomo delle grandi avventure era stato sconfitto dal destino, ma la sua forza morale era rimasta intatta e così noi lo vogliamo ricordare. "CIAO AMBROGIO"

73's

Alberto Mattei, IT9MRM
Coordinatore Nazionale ARMI
Membro: INORC 363; MF 943; MFCA 117



NEWS, NEWS, NEWS

“OCCHI INVISIBILI”

Tutto quello che avreste voluto sapere ma non avete mai osato domandare sull'uso dei satelliti per il controllo dell'inquinamento marino da idrocarburi.

*di Guido FERRARO, Alois SIEBER e Dario TARCHINARO
(tratto dal sito WEB <http://www.guardiacostiera.it/notiziario/>)*

Perché utilizzare le immagini provenienti dai satelliti per rilevare l'inquinamento da idrocarburi in mare?

L'inquinamento da idrocarburi danneggia l'ambiente marino.

Tale inquinamento è originato da fonti telluriche o proviene dal mare stesso. In quest'ultimo caso, gli sversamenti da idrocarburi possono provenire da navi o da piattaforme offshore. Il principale sistema utilizzato per monitorare l'inquinamento da idrocarburi è la sorveglianza aerea, tuttavia un ruolo rilevante possono avere le immagini provenienti dai satelliti dotati di radar ad apertura sintetica (Synthetic Aperture Radar - SAR). Vi sono quattro motivi principali per utilizzare le immagini satellitari al fine di rilevare gli inquinamenti da idrocarburi:

(1) il supporto durante le operazioni di lotta all'inquinamento, nel caso di incidenti marittimi (si veda, ad esempio, il caso del Prestige);

(2) il fornire un allarme immediato delle possibili minacce alle zone costiere o agli uccelli marini al fine di adottare nel minor tempo possibile le idonee contromisure;

(3) il rilevamento degli sversamenti illegali di idrocarburi da fonti marine (navi e piattaforme) e il possibile effetto deterrente;

(4) la possibilità di valutare lo status del mare - numero degli inquinamenti, variazioni, tendenze - e il sostegno scientifico alle autorità competenti per definire politiche ambientali marittime, aiutando inoltre a valutare il successo o meno delle azioni intraprese.



Per le prime tre applicazioni, un servizio in tempo reale è richiesto (ossia un uso “dinamico” delle immagini), mentre per la quarta è possibile utilizzare immagini di archivio (uso “statico” delle immagini). Nelle prime tre applicazioni, inoltre, il satellite deve essere considerato come strumento complementare alla sorveglianza aerea.

Come può un satellite riconoscere un inquinamento da idrocarburi?

I satelliti forniti di radar ad apertura sintetica (Synthetic Aperture Radar - SAR) possono rilevare gli idrocarburi sulla superficie del mare. Questa caratteristica è dovuta alla sensibilità del radar alla rifrazione prodotta da superfici rugose. Come regola generale, si può, infatti, affermare che maggiormente rugosa è la superficie, maggior è l'intensità del segnale riflesso (fenomeno cosiddetto del backscatter). Una tipica immagine radar mostra la differenza di rugosità delle superfici, differenziando la luminosità dell'immagine - ovverosia, maggiormente luminosa è l'immagine, maggiormente rugosa è la superficie del mare. La presenza di idrocarburi su di una superficie marina attenua la rugosità del mare. Di conseguenza, gli sversamenti di idrocarburi appaiono come macchie nere nell'immagine SAR.

È possibile utilizzare immagini ottiche dei satelliti?



l'inquinamento da idrocarburi in mare è tramite l'utilizzo di immagini dei satelliti muniti di radar ad apertura sintetica (SAR).

La possibilità di usare immagini satellitari ottiche ad alta definizione è ancora in fase di ricerca scientifica preliminare. Inoltre, le immagini ottiche soffrono delle limitazioni ben note, quali l'uso soltanto diurno e in assenza di nuvole. Altri tipi di sensori, come IR (infrarosso), UV (ultravioletto), laser fluorosensor e sensori passivi a microonde, sono efficaci nella rilevazione degli inquinamenti da idrocarburi e nel fornire utili informazioni supplementari. Al momento, nessun satellite è fornito di sensori simili, mentre questi sono impiegati nelle attività di sorveglianza svolte dai mezzi aerei.

Secondo le esperienze scientifiche ed operative, al momento, il più efficace sistema per rilevare

Quanti satelliti utilizzabili per rilevare gli inquinamenti da idrocarburi esistono?

Attualmente, per i mari europei, sono principalmente utilizzabili le immagini satellitari di 3 differenti satelliti: Ers-2 ed Envisat controllati dall'Agenzia Spaziale Europea (European Space Agency - ESA) e Radarsat controllato da Radarsat International (Canada).

Con quale frequenza i satelliti coprono la stessa area?

La copertura spaziale di un satellite dipende dalle caratteristiche della sua orbita. Tutti i tre summenzionati satelliti hanno un'orbita quasi polare. La frequenza di acquisizione varia notevolmente con la latitudine, e un calcolo preciso può essere difficile poiché i limiti spaziali delle immagini non coincidono esattamente. Di conseguenza alle latitudini più vicino ai poli è possibile avere una copertura migliore poiché c'è una maggiore sovrapposizione dei limiti spaziali ripresi dal satellite. In media, la frequenza di acquisizione, considerando tutti i satelliti disponibili, può essere supposta di circa 2-3 giorni per il Mediterraneo. Per esempio, rispetto alle acque equatoriali, la copertura di immagini SAR per il Mar Mediterraneo è maggiore di 1,2 volte, è maggiore di 2,0 volte per il Mare del Nord, di 3 volte per il Mare di Norvegia e di 4 volte per il Mare di Barents.



Qual è l'affidabilità delle immagini satellitari?

Per rilevare gli inquinamenti da idrocarburi nelle immagini satellitari è necessario sia l'utilizzo di un software specializzato di rilevazione sia l'analisi di un esperto di immagini radar (si veda anche la domanda successiva). Secondo un certo numero di esperimenti di convalida, incrociando i dati di immagini satellitari in tempo reale con i dati frutto di sorveglianza aerea, si è riscontrato una coincidenza tra il 40% e il 60% delle osservazioni satellitari con quelle aeree.

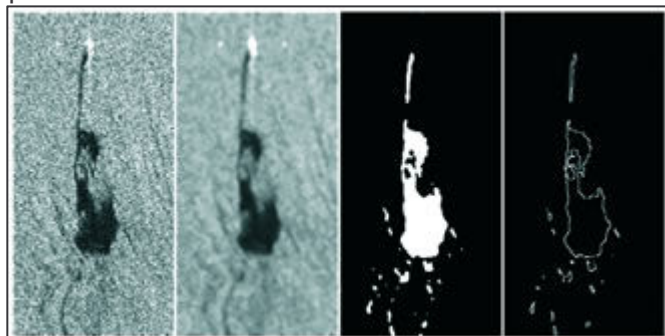
La comunità scientifica continua a raffinare, migliorare e comparare i differenti metodi per il rilevamento degli inquinamenti da idrocarburi. Inoltre, la forma delle macchie individuate come inquinamenti può fornire utili informazioni relative al tempo di permanenza degli idrocarburi in mare. Si deve segnalare, però, che il satellite non può determinare il volume dell'inquinamento da idrocarburi ma si può solo procedere a valutazioni approssimative ed indirette.

Com'è possibile distinguere sulle immagini satellitari le macchie di petrolio da macchie dovute ad altri fenomeni?

Frequentemente un'immagine SAR può mostrare alcune macchie scure che non sono causate da inquinamento da idrocarburi ma da una serie di diversi fenomeni quali la fioritura delle alghe, le immissioni di fiumi e/o gli effetti meteorologici ed oceanografici. Queste macchie pongono un problema fondamentale per l'identificazione degli sversamenti da idrocarburi. Un software automatico di rilevazione può ulteriormente aggravare la situazione, vista l'incapacità del computer di analizzare esattamente il comportamento complesso e l'alta variabilità di forme, di contrasto, ecc. delle macchie di idrocarburi, sotto o sovra-estimando le rilevazioni. Per questi motivi, i risultati affidabili di rilevazione richiedono l'intervento di un esperto di immagini radar. Le funzioni di base di un sistema per identificare le macchie di idrocarburi possono essere descritte come segue:

1. Isolamento e definizione dei bordi di tutte le macchie scure, con appropriata elaborazione e segmentazione dell'immagine.

2. Estrazione dei parametri chiave per ogni macchia che potrebbe essere dovuta a idrocarburi. Tali parametri sono connessi solitamente con la relativa forma, la struttura interna e il contrasto dovuto alla rifrazione.



3. Verifica dei parametri estratti a fronte di valori predefiniti, che caratterizzano gli sversamenti di petrolio, di solito determinati in base a considerazioni fenomenologiche e a valutazioni statistiche.

4. Calcolo delle probabilità per ogni macchia che potrebbe essere dovuta a idrocarburi.

Indipendentemente dai vari processi di analisi dell'immagine, sia basati su un metodo automatico o sull'esame di un esperto di immagini radar, è importante evidenziare che il processo di segmentazione deve avere la capacità di recuperare correttamente tutte le informazioni sulla figura.

Com'è possibile acquistare immagini satellitari?

Informazioni dettagliate su come acquistare immagini satellitari possono essere trovate sui seguenti websites:

- per i prodotti dell'ESA (ERS2 ed ENVISAT): http://earth.esa.int/helpandmail/help_order.html
- per i prodotti di RADARSAT:

http://www.space.gc.ca/asc/eng/csa_sectors/earth/radarsat1/order_data.asp

L'Agenzia Spaziale Europea (ESA) rende inoltre disponibile un certo numero di cataloghi e di software che aiutano gli utenti a verificare la disponibilità di immagini satellitari, ad visualizzare immagini quicklook e a richiedere direttamente le immagini. Le informazioni dettagliate ed i links relativi possono essere trovati al seguente website: <http://earth.esa.int/services/catalogues.html>

Gli inquinamenti da idrocarburi rilevati dai satelliti sono sempre illegali?

Gli inquinamenti da idrocarburi rilevati dai satelliti non sono sempre illegali! è necessario, infatti, distinguere tra gli inquinamenti rilevati all'interno o all'esterno di Aree Speciali. Inoltre, esistono regole differenti relative agli scarichi di idrocarburi provenienti da navi o provenienti da piattaforme offshore. Le Aree Speciali sono definite secondo la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento dalle navi (MARPOL 73/78). Queste Aree sono considerate così vulnerabili che al loro interno gli scarichi di idrocarburi da navi sono stati proibiti. Vi sono solo specifiche e dettagliate eccezioni e, approssimativamente, si può dire che gli scarichi sono permessi quando il contenuto di idrocarburi nell'effluente scaricato non eccede le 15 PPM (parti per milione). Secondo studi scientifici, gli scarichi inferiori a 15 PPM non possono essere visti dalle immagini SAR. Di conseguenza gli inquinamenti rilevati nelle zone speciali, e provenienti da navi, sono illegali. Last not least, attualmente le immagini SAR dei satelliti non sono in grado di identificare il colpevole dell'inquinamento; il satellite può, nel migliore dei casi, identificare la posizione del presunto colpevole di inquinamento.

La sorveglianza satellitare sostituirà la sorveglianza aerea?

Come osservato nella prima domanda, attualmente, il controllo satellitare in tempo reale è efficace soltanto se complementare alla sorveglianza aerea. Tuttavia, quest'ultimo tipo di sorveglianza non è né tecnicamente né economicamente fattibile continuamente sopra l'intera regione dei mari europei. D'altro canto, le capacità operative dei satelliti muniti di radar ad apertura sintetica (SAR) forniscono una copertura di ampie zone indipendente dalla luce solare o dalla copertura di nuvole. Ricapitolando, l'attuale conoscenza scientifica unita con l'esperienza operativa acquisita nell'uso delle immagini satellitari per inquinamenti accidentali o volontari, provano che l'utilizzo di immagini satellitari può essere un supporto essenziale alla sorveglianza aerea. L'uso combinato della sorveglianza aerea e satellitare appare come l'elemento chiave per la messa in opera di una strategia ottimale di sorveglianza dell'inquinamento marino.

Esistono progetti sull'utilizzo di tecniche di telerilevamento degli inquinamenti da idrocarburi?

Circa due anni or sono, il Centro Comune di Ricerca (Joint Research Centre - JRC) ha pubblicato uno studio di progetti riguardanti questo argomento (vedi website per ulteriori informazioni).

Negli ultimi anni, diversi altri progetti sono stati lanciati, tra cui:

- MARSAIS: <http://hsu.jrc.it/midiv/view.php?id=41>
- OCEANIDES: <http://oceanides.jrc.cec.eu.int/>
- ROSES: <http://roses.cls.fr/>
- RAPSODI: <http://hsu.jrc.it/midiv/view.php?id=40>

Esiste un Forum europeo dove le questioni relative al monitoraggio dell'inquinamento da idrocarburi utilizzando i satelliti vengono discusse?

A seguito di un'iniziativa della Commissione europea (Direzione Generale Ambiente e Centro Comune di Ricerca - JRC) un gruppo di esperti sulle questioni relative al monitoraggio dell'inquinamento da idrocarburi utilizzando i satelliti è stato creato. Il JRC funge da segretariato per questo gruppo di esperti.

"L'INCROCIATORE VITTORIO VENETO: LA PRIMA NAVE MUSEO ITALIANA? "

tratto dal sito WEB <http://www.associazionenavemuseovittoriovenetocimeliostorico.it>

La Nave Museo

Nei paesi con forti tradizioni marinare è diffusa l'utilizzazione di navi storiche quali contenitori di esposizioni museali che hanno a tema la marineria. La realizzazione del concetto di nave – museo intesa come luogo e strumento per testimoniare e divulgare la conoscenza della storia marinaresca, della tecnologia navale, della vita in mare e del mare attira in diverse realtà sociali tanto interesse da essere presente in alcune città anche con più esempi. In alcuni casi essa rappresenta, anche integrata in più ampie strutture museali, uno dei punti di forza dell'economia locale.



Ad Halifax, in Canada, parte integrante del Maritime Museum sono la nave oceanografica Acadia, uno splendido esempio della cantieristica dell'inizio del XX secolo, e la corvetta Sackville, l'unica corvetta della classe Flower sopravvissuta al dopoguerra.

In Gran Bretagna l'amore per le navi – storiche, civili e militari - e per la vita sul mare ha indotto la nascita di diverse associazioni inquadrare nel Maritime Trust con l'obiettivo di conservare l'immenso patrimonio storico, tecnico e socio-economico che esse rappresentano.

Così Portsmouth riceve sino a centomila turisti l'anno attratti dall'enorme area museale realizzata nell'area dismessa dell'arsenale storico, ove sono conservate ed aperti al pubblico alcuni dei più bei prodotti dell'ingegneria navale inglese. Il Victory ammiraglia di Nelson a Trafalgar è conservato in un vecchio bacino, nella stessa area ove è il più antico Mary Rose del 1600 circa; poco distante è conservata la corazzata Warrior del 1870.

Di fronte a Portsmouth è la cittadina di Gosport ove nel Royal Navy Submarine Museum, insieme a mezzi tascabili inglesi, italiani e tedeschi è esposto l'Alliance, l'unico sommergibile inglese della II guerra Mondiale sopravvissuto alla guerra.

Per la Portsmouth Maritime Society, società che gestisce tutto questo polo museale, la situazione attuale non rappresenta un punto di arrivo ma di partenza. Nel 2011 l'HMS Caroline, un incrociatore leggero ultimo sopravvissuto della Battaglia dello Jutland, dopo 97 anni di servizio ammainerà la White Ensign per essere dismessa dal ruolo di nave scuola stazionaria a Belfast; già da ora esistono due opzioni: da una parte la PMS che vorrebbe acquisire la nave per ormeggiarla a fianco del HMS Warrior e dall'altra il Belfast Council, la Belfast Heritage Society e il Belfast Harbour Commission che, insieme, vorrebbero l'incrociatore a Belfast per farne il fulcro di un nuovo polo museale.

Ma in Gran Bretagna la profonda consapevolezza della propria storia e il forte amore per la Patria hanno consentito la conservazione di diverse altre unità navali mercantili e militari. In oltre il National Maritime Museum di Greenwich offre al visitatore la più ampia panoplia di reperti navali di ogni epoca storica poco, distante dal prestigioso clipper Cutty Sark costruito nel 1869, una delle più veloci navi a vela per il trasporto del tè, e dall'incrociatore Belfast, sul Tamigi a Londra, il più grande incrociatore della Royal Navy che partecipò all'inseguimento della corazzata tedesca Bismark durante la II GM. E le iniziative si susseguono con una vitalità che lascia pochi dubbi sulla convenienza dell'operazione, tanto che a Liverpool la necessità di sostituire un'economia imperniata sull'industria pesante ha suggerito al Warship Preservation Trust Collection la realizzazione nell'area portuale dismessa di Birkenead di un polo museale eccezionale: l'Historic Warships at Birkenead dove sono esposte la fregata Plymouth del 1959, veterana della Guerra dell' Falkland, il sommergibile Onix del 1966, il dragamine Bronington del 1956, un LCT che ha preso parte al D-Day in Normandia unico giunto sino al XXI secolo, e quindi una vera chicca: l'U534, un sottomarino tedesco del 1942 affondato nel Kattegat e recentemente (2000) recuperato dal fondo del mare (1).

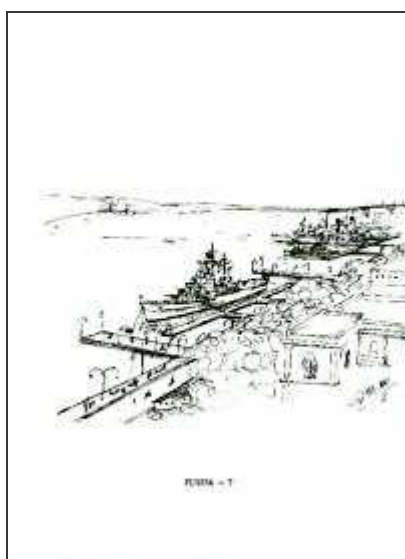
Il paese che certamente è quello che conta il più alto numero di unità navali trasformate in Navi museo è gli Stati Uniti: oltre un'ottantina (2), fra cui le splendide fregate Constitution del 1798 e Constellation del 1853, e due dei leggendari liberty costruiti durante il secondo conflitto mondiale, il John W. Brown e il James O'Brien che perfettamente restaurati sono in grado di assicurare ogni anno uscite in mare per gli allievi degli istituti d'istruzione nautica.

A New York sono conservate in un unico polo espositivo la portaerei Intrepid della II Guerra Mondiale, il sommergibile Growler e il cacciatorpediniere Edson degli anni '60 mentre a Pearl Harbour oltre alla Missouri sul cui ponte nel 1945 fu firmata nella baia di Tokio la resa dei giapponesi, veterana del Golfo nel 1991, sono ancora visitabili i relitti dell'Arizona e dell'Utah unità affondate durante l'attacco giapponese del dicembre del 1941.

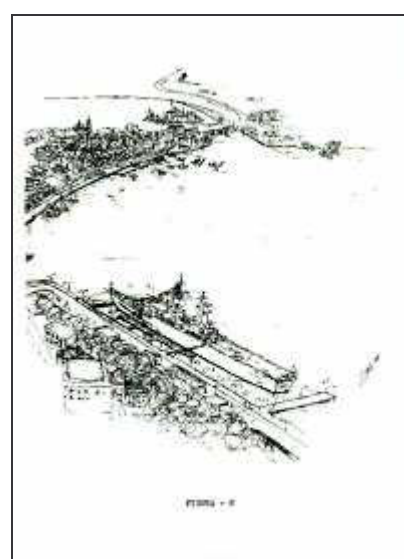
Gli esempi presentati possono trarre in inganno in quanto realizzati in Paesi ricchi e a forte tradizione navale. La realtà è però ben diversa poichè diversi Paesi ben meno facoltosi sono stati in grado di realizzare poli museali incentrati su una o più unità navali (3). Preme ricordare il Cile ove è conservato l'Ariete corazzato Huascar del 1865, o la Grecia dove, al Pireo, è il Giorgios Averof risalente alla prima guerra mondiale - peraltro costruito in Italia nel 1914 della classe Pisa, evoluzione della famosa classe Garibaldi -, e infine la Svezia, ove a Stoccolma, è oggi conservato il Vasa, vascello del 1628 recuperato dal fondo del mare, dove giaceva dopo essere affondato il giorno del varo (4).

Il Vittorio Veneto

In Italia esistono alcuni esempi di conservazione di unità navali minori, anche combattenti; purtroppo sono scomparse tutte le Unità che prestarono servizio durante il secondo conflitto mondiale e molte di quelle che dal dopoguerra ad oggi hanno fatto esempio nei libri di tecnica navale quali le fregate Bergamini e gli incrociatori Andrea Doria e Caio Duilio.



Schizzi dell'idea
progettuale di
sistemazione
dell'Unità



A Venezia sono conservati il sommergibile Dandolo degli anni '60 e la Motozattera 737 della II Guerra Mondiale; un po' poco per trasmettere al visitatore la storia della tecnologia navale nonché uno degli aspetti più importanti di una nave: la vita quotidiana del suo equipaggio.

L'incrociatore Vittorio Veneto, oltre all'imponenza delle sue circa 10000 tonnellate e ai suoi 180 m di lunghezza, ha la forza di rappresentare le migliaia di persone che lo hanno animato e che hanno animato le "navi grigie" tutte ma, ancora, con il suo nome simboleggia l'Unità d'Italia in quanto ricorda la vittoriosa battaglia della Grande Guerra che portò a compimento il Risorgimento Italiano: la battaglia di Vittorio Veneto. La sua storia nei mari del mondo, con circa 35 anni di navigazione, testimonia bene lo spirito con cui la Marina Militare ha servito la Nazione e le organizzazioni cui l'Italia fa parte.

Il Vittorio Veneto è stato impostato il 10 giugno del 1965 ed è sceso in mare presso i cantieri della Italcantieri di Castellammare di Stabia il 5 febbraio 1967; è stato consegnato alla Marina Militare il

12 luglio del 1969 e, vero e proprio battesimo per una nave militare, ha ricevuto a Trieste, il 4 novembre del 1969, la Bandiera di Combattimento e il cofanetto, donati dalla Contessa Maria Pecori Girardi e dalla città di Vittorio Veneto.

Nel corso della sua attività il Vittorio Veneto, oltre ad essere stata per lungo tempo la Nave Ammiraglia, ha partecipato a centinaia di esercitazioni piccole e grandi, nazionali ed internazionali, ma sempre svolgendo funzione di nave comando di gruppi di scorta a unità portaerei o di convogli complessi. Fra le attività operative ci pare importante ricordare:

- il soccorso delle popolazioni colpite dalle alluvioni in Tunisia nel 1973, dai terremoti in Friuli nel 1976 ed in Irpinia nel 1980. con l'incrociatore Andrea Doria e il 3° Gruppo Elicotteri;
- la missione ancora con l'incrociatore Andrea Doria e il rifornitore di squadra Stromboli, dell'VIII Gruppo Navale in soccorso dei profughi vietnamiti nelle acque del Golfo di Thailandia;
- l'ombreggiamento del transatlantico Achille Lauro sequestrato da terroristi mediorientali nel 1984;
- le operazioni Restore Hope in Somalia nel 1995;
- le operazioni in Albania nel 1996;
- le operazioni in Mare Adriatico durante gli ultimi fatti in Jugoslavia nel 1997 e 1998 per costituire una prima cinta difensiva antiaerei al territorio nazionale;
- non meno importanti, le campagne addestrative per la scuola Marescialli dal 1999 al 2003.



Oggi il Vittorio Veneto rappresenta l'ultimo incrociatore delle marine europee e l'unico ancora esistente oltre quelli americani e i pochi russi – peraltro concettualmente e tecnicamente assolutamente differenti. Dopo anni di onorato servizio che lo hanno visto toccare in missioni addestrative, di rappresentanza e operative tutti i mari del mondo, il 1 novembre del 2003 il Vittorio Veneto ha cessato il servizio attivo ed è stato collocato in riserva, in tabella ridotta, per essere definitivamente radiato ed avviato alla rottamazione e divenire preda della fiamma ossidrica il prossimo novembre del 2004.

In quell'occasione la nave, privata delle attrezzature ancora utili e saccheggiata di tutto ciò che potrebbe essere considerato "cimelio" sarà venduto per una cifra che – dato il recente esempio dei più anziani Doria e Duilio – non eccederà i 150mila euro.

Certamente le spese di dismissione a carico della Forza Armata supereranno il ricavo possibile dalla operazione.

Per le sue caratteristiche originali e per come è stato in grado di essere adattato alle esigenze via via definitesi questa nave rappresenta dal punto di vista della tecnica navale un esempio che ha fatto scuola in tutte le marine militari tanto da condizionare buona parte dell'architettura navale di Paesi certo non secondi all'Italia, quali la Gran Bretagna, il Giappone o l'Unione Sovietica.

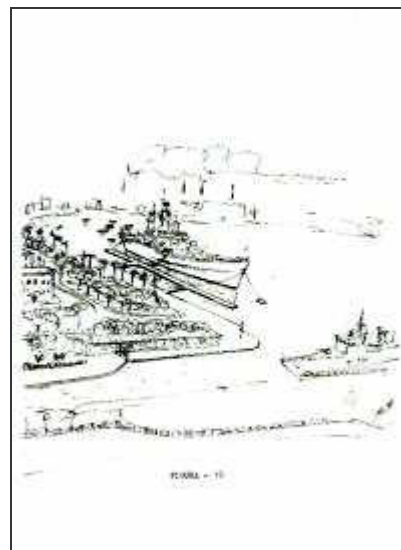
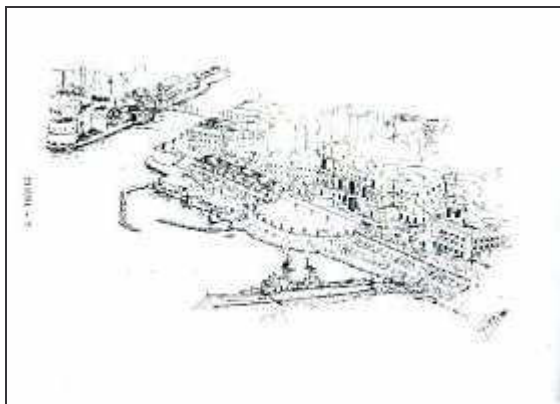
Certamente degni di nota sono quindi i trentacinque anni di attività operativa dell'Unità su tutti i mari del globo; tali aspetti suggeriscono che essa possa essere definita, all'atto della dismissione dal servizio, "cimelio storico".

La realizzazione

All'atto della cessazione dal servizio l'unità sarebbe ancorata, con le misure tecniche già adottate in altri casi, in corrispondenza di un sito di facile accesso per il pubblico.

In qualunque caso l'accesso al museo sarebbe effettuabile direttamente dalla banchina attraverso struttura di imbarco che partirebbe da struttura di ricezione, gift shop, biglietteria.

La realizzazione della trasformazione in nave museo richiede la individuazione di un percorso all'interno dell'unità che permetta di illustrare le condizioni di operatività e di vita sull'unità.



Questo percorso richiede la conservazione di alcune aree significative non funzionanti ma "verosimilmente vive": la centrale operativa di combattimento; la plancia; la centrale caricamento missili; un paio di torrette da 76/62 Allargato; un sistema antimissile Dardo con torretta da 40/70; il deposito munizioni; l'hangar in cui esporre gli elicotteri della marina eventualmente disponibili dopo la loro dismissione; locale SAS e locale SADO; una delle sale macchina; un locale caldaia; la centrale controllo propulsione; il locale timone di poppa; le officine; la centrale antincendio (essa deve essere l'unica in condizioni operative); gli alloggi dell'Ammiraglio, del Comandante e altri eventualmente, significativi (medico, commissario, direttore di macchina etc.); esempio di alloggi per sottufficiali e per marinai; servizi igienici; il quadrato ufficiali; il quadrato sottufficiali; la mensa equipaggio; le cucine; l'infermeria; i locali del nostromo (occorre modificare o ricostruire).

Tali locali devono essere allestiti con manichini che riproducano l'equipaggio dell'unità durante la vita operativa; le atmosfere devono essere completate da profumi e sonorità caratteristiche.

Agli spazi che facciano vivere gli aspetti umani e tecnici della nave sono da affiancare spazi espositivi dedicati a sala proiezione multimediale; sala storia dell'incrociatore allestita con modelli, disegni progettuali, libri di bordo, stecca, fotografie, nastri, bandiere e altri cimeli possibili da recuperare; i numeri della nave (km di cavi etc., miglia percorse); sala storica della nave da battaglia Vittorio Veneto; sala storica della Marina Militare Italiana allestita con oggetti storici e/o modellini navali; sala per i più piccoli (e non solo!) allestita con una serie di giochi (plancia comando con simulatore di navigazione, albero di segnalazione, vasca caricamento nave all'ormeggio, vasca simulazione operazioni subacquee, scafandro, simulatore di tiro, simulatore di moto ondoso).

Parallelamente a questo percorso sono individuati spazi da allestire per attività collaterali compatibili che possano contribuire al sostentamento economico dell'Unità; queste avrebbero tra l'altro la funzione di richiamo per rendere la nave desiderata dalla popolazione.

Questo approccio comporta l'allestimento di un percorso museale immediatamente fruibile al pubblico all'atto della dismissione. L'allestimento in fasi successive consente di continuare la "vita" della nave e, contemporaneamente, contenere i costi di trasformazione diluiti su più anni finanziari.

La Costituzione Italiana (art. 9) sancisce l'importanza della preservazione del patrimonio storico e culturale nonché della promozione e della divulgazione della cultura.

La realizzazione con il Vittorio Veneto della prima Nave Museo in Italia rappresenta un investimento tanto nel campo dell'economia locale tanto in quello della diffusione della cultura marinara – non solo militare – e del mare.

- (1) Per una lista aggiornata delle navi museo e dei poli museali navali in Gran Bretagna si rimanda a Evans & West (1998)
- (2) Per una lista aggiornata delle navi museo statunitensi si rimanda a Polmar (2001).
- (3) Una lista completa, seppur non perfettamente esatta nelle descrizioni delle Unità navali conservate, è su: www.jreality.com/ldj/l.ships/muster_by_loc.html.
- (4) La fame di poli turistici per i nuovi ricchi è oggi ben sentita in Cina. Recenti operazioni economiche hanno avuto come oggetto l'acquisizione di Kiev, Minsk e Varjag che ora fungono da attrazioni turistiche allestite con strutture alberghiere, sale conferenza, sale giochi e – pare – anche con esposizioni museali.



ASSOCIAZIONE NAVE MUSEO VITTORIO VENETO

Cimelio Storico – O.N.L.U.S.

c/o A.N.M.I. – Gruppo di TARANTO

Via Cugini, 1

TelFax 099 4773399

Web site: <http://www.associazionenavemuseovittoriovenetocimeliostorico.it>

Notiziario dei Marinai

La sala radio (detta anche sala Marconi) del "TITANIC".....

Articolo tratto dal sito WEB <http://www.valenza.it/titanic/>



Il Titanic era equipaggiato con uno dei sistemi radio più potenti di quell'epoca. Il trasmettitore principale era alimentato da un motore generatore di 5 kW. Tutto l'impianto era collegato a un sistema di antenne filari a 4 elementi sospese tra i due alberi principali della nave, a circa 76 metri d'altezza sul mare.

Era presente anche una batteria che avrebbe alimentato il trasmettitore in caso d'emergenza oltre che a un motore generatore di scorta. L'impianto radiotelegrafico era garantito per coprire distanze di circa 250 miglia (463 Km), ma data la particolarità della propagazione delle onde radio, le comunicazioni potevano coprire tranquillamente le 400 miglia

(740 Km) di giorno e fino a 2000 miglia (3704 Km) di notte.

Il Titanic aveva 2 Ufficiali marconisti, (più conosciuti ai giorni nostri come operatore in fonia e operatore telegrafico) erano il 25enne John G. Phillips e il 21enne Harold Bride. I due rimasero in sala radio fino a quando il locale fu quasi completamente allagato, e continuarono fino all'ultimo a mandare i messaggi di richiesta di soccorso, almeno finché ebbero energia per le loro radio. Qui a fianco li vediamo insieme, furono tecnicamente assunti dalla compagnia Marconi, ma erano stipendiati dalla White Star Line. Con il loro operato, i due Ufficiali marconisti del Titanic onorarono alla grande la loro professione. Jack Phillips morì di ipotermia sopra o vicino alla scialuppa pieghevole B, il suo corpo non fu mai più ritrovato.

Harold Bride ha lasciato la vita di mare dopo la I Guerra Mondiale ed è svanito nell'oscurità.

E' morto in Scozia nel 1956. Entrambi si svegliarono presto la mattina della partenza, il 10 Aprile, conducendo un test finale alle apparecchiature. I loro turni di servizio erano stabiliti di comune accordo: Phillips, il capo, montava alle 20.00 fino alle 02.00, mentre Bride copriva dalle 02.00 alle 08.00. Durante il giorno non c'erano degli orari fissi, poiché i due si gestivano tranquillamente il lavoro, secondo le esigenze del caso, di volta in volta...., comunque la sala radio era sempre presidiata da almeno un operatore. La "Marconi room" come veniva chiamata

la sala radio, era situata sul ponte scialuppe (lo stesso della plancia di comando), posizionato subito dietro le strutture della plancia di comando e degli alloggi ufficiali.

L'alloggio dei marconisti era in una stanza separata a tribordo della sala radio - collegata ad essa da una porta comunicante. I due marconisti condividevano il bagno, presente nel corridoio accanto alla loro postazione, con tutti gli altri ufficiali. La sala radio era collegata alle 50 linee telefoniche della nave. Tuttavia risulta che non c'era una connessione telefonica diretta con la plancia. Questo problema fu risolto sulle navi gemelle del Titanic dopo il disastro - un condotto per parlare fu installato, mettendo in comunicazione diretta la plancia con la sala radio. Come i preparativi per la partenza furono completati, entrambi gli operatori si prepararono per il normale traffico radio diretto a e per i passeggeri. "ADVISELUM", era la parola assegnata al traffico personale dei passeggeri del Titanic. I passeggeri spedivano i loro telegrammi all'ufficio informazioni, sul lato destro della nave davanti all'ingresso della prima classe. I messaggi manoscritti, fatti scrivere sul momento, venivano



Harold Bride

Jack Philipps

fatti pagare 12 scellini e 6 penny per le prime 10 parole, e 9 penny a parola poi (dati al 1912, non considerando il costo per un passeggero di prima classe...).

Dall'ufficio informazioni, i telegrammi venivano inoltrati alla sala radio attraverso tubi pneumatici. Alla fine del giorno, una somma veniva divisa tra il commissario di bordo e i due marconisti a seconda del numero di parole spedite. I messaggi ai passeggeri in arrivo, venivano ricevuti e trascritti a mano da un operatore, mentre l'altro operatore completava l'operazione trascrivendo nell'apposito modulo per telegrammi i messaggi.

Il traffico passeggeri così veniva poi spedito all'ufficio informazioni attraverso i tubi pneumatici. I messaggi concernenti la navigazione venivano invece recapitati direttamente in plancia. Analogamente i messaggi per il Capitano venivano consegnati direttamente nella sua cabina. Nelle 36 ore trascorse tra la partenza da Southampton e la collisione, i marconisti del Titanic spedirono e ricevettero ben 250 telegrammi di passeggeri.

Caratteristiche tecniche



L'apparato trasmittente era della Marconi Co. ed aveva una potenza di 5 Kw (a scintilla piena e con scaricatore sincrono rotante). Aveva un campo di azione di 250 miglia nautiche che poteva, di notte, arrivare fino a 2000 miglia. La tensione di alimentazione di bordo, 100 volt c.c., veniva convertita tramite un alternatore pilotato da un motore c.c. in tensione alternata. Due regolatori di campo, uno in serie al motore e l'altro all'alternatore, permettevano all'operatore di regolare sia la frequenza che la tensione, essendo così possibile raggiungere la condizione di risonanza necessaria per avere un'appropriata scintilla.

Un trasformatore elevava poi la tensione ai 20000 volt c.a. necessari per caricare i condensatori principali. Un tasto, sul tavolo dell'operatore, permetteva di attivare due chiavi elettromagnetiche, inserite sul circuito primario, ad intervalli che corrispondevano ai segnali dell'alfabeto Morse. I condensatori immagazzinavano la carica ad alta tensione sino al comando di scarica proveniente dal tasto comandato dall'operatore. Per ottenere la lunghezza d'onda di 600m (500 KHz) erano collegati in parallelo mentre per quella di 300m (1000 KHz) il collegamento era in serie. Un'induttanza a spirale era inserita nel circuito per sintonizzare la frequenza di oscillazione con la lunghezza d'onda del circuito di aereo. Era anche previsto un dispositivo di protezione dell'apparato ricevente dalle alte tensioni in gioco in quello trasmittente e dalle scariche atmosferiche.

L'apparato ricevente, un detector magnetico, veniva impiegato, insieme ad un sintonizzatore multiplo Marconi, sostituendo i rivelatori a coherer, precedentemente impiegati e di scarsa efficienza.

Il detector convertiva le oscillazioni in radiofrequenza ricevute in correnti elettriche che i tre distinti circuiti del sintonizzatore filtravano da frequenze indesiderate e dai disturbi vari. Quindi, un condensatore eliminava le armoniche indesiderate e forniva il segnale alle cuffie dell'operatore. Era previsto anche un ricevitore valvolare Marconi, come backup. I 6 volt per i filamenti delle valvole Fleming erano forniti da una batteria separata.

Il Titanic era dotato di un' antenna a "T" che salendo verticalmente dal tetto della Marconi Silent Room (dove erano collocati tutti gli apparati rumorosi di trasmissione) si collegava con i quattro conduttori orizzontali, stesi tra i due alberi maestri della nave posti ad una distanza relativa di circa 600 piedi.

Il valore fondamentale di lunghezza d'onda dell'antenna era, così, di 325m, ottimo per la lunghezza d'onda dei 600m, accettabile per quella dei 300. Caratteristici dell'impianto erano poi gli isolatori Bradfield che permettevano di isolare perfettamente i cavi di antenna, sottoposti al valore elevato di

Form No. 1, 1905. (1908).				Sent date	
The MARCONI INTERNATIONAL MARINE COMMUNICATION COMPANY, Ltd.					
WATERLOO HOUSE, YORK BUILDINGS, ADELPHI, LONDON, W.C.					
No.	R.M.S. TITANIC		OFFICE	11 April 1912	
Prefix	Code	Words	CHARGES TO PAY		
Office of Origin R.M.S. TITANIC			Marconi Charge		
Service Instructions			Other Line Charge		
			Delivery Charge		
			Total		
			When sent to	By	At
TRANSMITTED					
READ THE TRANSMISSION RESULTS ON THE BACK OF THE FORM					

PLEASE ASK FOR OFFICIAL RECEIPT.

tensione citato, della massa delle strutture metalliche della nave. Il terminale di questo isolatore era collocato all'interno della Marconi Room (attigua alla precedente sala e contigua al quadrato ufficiali), dove lavoravano gli operatori radio della Compagnia Marconi. Nel caso di perdita di potenza o di avaria del dispositivo di trasmissione principale, era disponibile un apparato speciale in grado di produrre una scintilla "piena" con autonomia operativa di 6 ore e raggio d'azione di circa 80 miglia.

Degli accumulatori, tenuti sotto costante ricarica dalla rete elettrica della nave, fornivano l'energia per la scarica che poteva essere controllata dall'operatore tramite un tasto. L'accettazione dei messaggi telegrafici da trasmettere avveniva allo sportello della Purser's Enquiry sul ponte C e trasmesso alla Marconi Room attraverso un complesso sistema di posta pneumatica. La via opposta seguivano i messaggi ricevuti e da distribuire ai passeggeri.



"Radio Kit" Giugno 2005 pagina 7

- Parliamone – lettera di Orazio De Maria, IZ1CCH (ARMI #113)

Ho voluto inserire questo articolo (lettera), del nostro caro amico Orazio, nonchè socio ARMI, sulla prestigiosa rivista mensile "Radiokit" che tratta un argomento che sicuramente è di valido interesse..... e che ci vede pienamente d'accordo con gli ideali proposti nella lettera.

..... OMISSISS.....

Con soddisfazione ho letto l'editoriale apparso sul numero di aprile, ed ho pensato tra me e me: finalmente! Certo è, che Radiokit è da sempre stata una rivista divulgativa di tecnologie elettroniche applicate alle radiotelecomunicazioni, e così deve continuare ad essere per gli appassionati, che, viceversa se tali non fossero, acquisterebbero in edicola i fascicoli a puntate della prova del cuoco. Perchè allora dico finalmente?

Perchè si è arrivati a toccare il nocciolo della questione, il cancro presente e ben localizzato e che un pò tutti non hanno il coraggio di affrontare, estirpare, combattere.

Per una rivista che si occupa di associazionismo in campo radiantistico la cosa può sicuramente essere normale, e nella logica della rivista stessa, ma per Radiokit invece? Per Radiokit, rispondo io, deve diventare un obbligo! Non dico di abbandonare consulenze sui diodi Zener o sugli amplificatori operazionali, ma, iniziare a far pesare maggiormente anche gli aspetti non solo elettronici, ma anche di coloro che vivono al di qua del saldatore. Vediamo di analizzarne i motivi. Radiokit non è ne la portavoce dell'ARI ne quella del CISAR, ma, proprio perchè sono anni che non si vedono serie proposte ai problemi enunciati sull'articolo di aprile a firma di Sergio Barlocchetti, penso sia arrivato il momento di aprire un dibattito tra appassionati di radio in tutti i sensi, un dibattito che colmi i vuoti presenti sulle riviste di bandiera che di queste tematiche dovrebbero essere inclini, ma che invece, così, non sembra.

Lasciare spazio quindi ad idee, opinioni, progetti atti a rilanciare l'attività radioamatoriale italiana penso sia cosa assolutamente consona da leggere sul "nostro" giornale presente mensilmente in edicola. Aprire queste finestre mensili, (basterebbe anche solo una pagina) anche alla FIR-CB, lo troverei utile per mettere anche a confronto idee da un mondo che, agli albori fu la base di tanti radiomatori in Italia, migliorando quest'ultima con progetti e proposte; penso infatti, possa diventare un trampolino di lancio per iniziare ad avere un quantitativo di stazioni sparse in ogni angolo delle nostre città.

Condivido pienamente la proposta di Barlocchetti per ciò che riguarda l'istituzione di una licenza di ingresso per i radioamatori, ciò che potrebbero essere i futuri IW dopo l'abolizione del CW. Visto che, così come i radiotelefonisti marini operano correttamente in VHF, conoscendo le semplici regole delle comunicazioni marittime, parimenti anche le nostre sezioni potrebbero e dovrebbero farsi carico di preparare questi novelli operatori sulla conoscenza del band-plain, sulle procedure di chiamata, e sono sicuro che come sulle frequenze nautiche non si ascoltano le pernacchie, come invece su qualche nostrano ripetitore, l'ingresso di nuova linfa non potrà fare che del bene alla causa della radio nel nostro paese.

Una licenza d'ingresso rilasciata dalle stesse sezioni abilitativa all'uso di un portatile bi-banda, sarebbe il primo passo per avere un discreto numero di operatori utili alle sezioni per assistenza gare, attività di protezione civile e, perchè no scoprire magari che qualche YL sia più in gamba di qualche OM marito, anche se non sa tenere in mano un saldatore, ma che magari, su echo link scorrazzerebbe meglio che sulle gamme HF.

Sino ad ora ho notato una certa ritrosia da parte di OM anziani pieni di diplomi e boria ad accettare tutto ciò, ma mi chiedo se la fine che dobbiamo fare sia quella di lasciare le nostre gamme ai soli inglesi-gioapponesi-americani, e poi questi OM da Rotary Club con chi colloquierebbero? Buona comunque mi è sembrata l'idea di aprire le porte alla patente senza esami ai periti elettronici, elettrotecnici, ai tecnici delle industrie elettriche ed elettroniche; si poteva dare la stessa a tutti quegli SWL che, portando al Ministero un centinaio di QSL dimostravano di sapere di cosa si stava parlando. Così come la persona nelle scuole o alle fiere di paese non possa far altro che del bene alla causa. A voi "politici" della radio una risposta su questi temi.

Chiudo, poichè non vorrei farla lunga, anche se tantissimo si potrebbe scrivere ancora sul tema, con una riflessione, mesi fa leggevo su un'altra rivista simile l'appello di un signore di Siracusa, sempre ad aprile tra gli annunci ne ho riletto uno di un signore di altra regione d'Italia, con un unico filo in comune cercavano amici per colloquiare in banda cittadina: secondo voi adesso ciò vuol dire che in Italia è morta la voglia di fare radio? E, secondo, in che modo si può risolvere il motivo di quegli appelli? Spero che il dibattito continui anche con la mediazione della redazione.

IZ1CCH Orazio De Maria

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 del Lazio).



Faro di Civitavecchia

Lat.: 42° 05.9'N
Long.: 11° 49.0'E
Attivazione: 1906
Periodo: 10s (2 lampi bianchi)
Portata luminosa: 24M
Altezza: 125m sul l.m.
WAIL-LA001
ARLHS ITA 104



Faro Capo Circeo

Lat.: 41° 13.3'N
Long.: 13° 04.1'E
Costruzione: 1866
Periodo: 5s (1 lampo bianco)
Portata luminosa: 23M
Portata geografica: 17M
WAIL-LA003
ARLHS ITA009



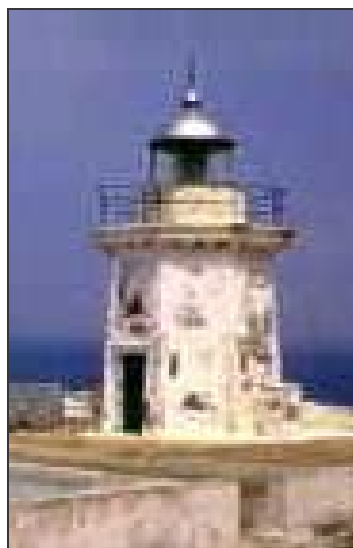
Faro di Gaeta

Lat.: 41° 12.4'N
Long.: 13° 34.7'E
Costruzione: 1954
WAIL-LA006
ARLHS ITA105



Faro di Anzio

Lat.: 41° 26.7'N
Long.: 12° 37.3'E
Costruzione: 1866
Attivazione: 1870
WAIL-LA002
ARLHS ITA012



**Capo Negro
Isola di Zannone**

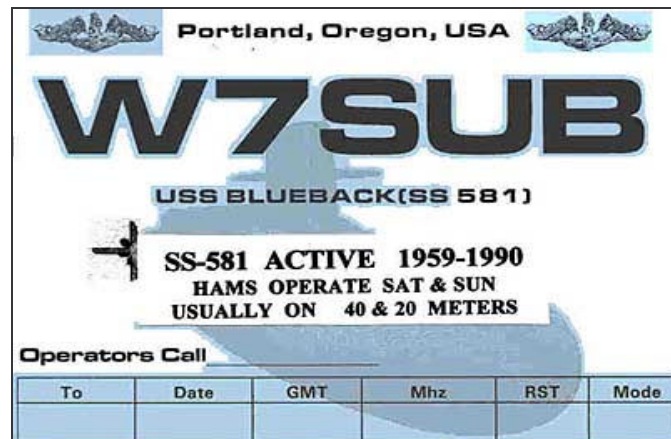
Lat.: 40° 58'N
Long.: 13° 03'E
Costruzione: 1858
WAIL-?
ARLHS ITA?



Ventotene

Lat.: 40° 47.7'N
Long.: 13° 26.1'E
WAIL-?
ARLHS ITA?

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



-17-

Calendario Eventi

Questa 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.

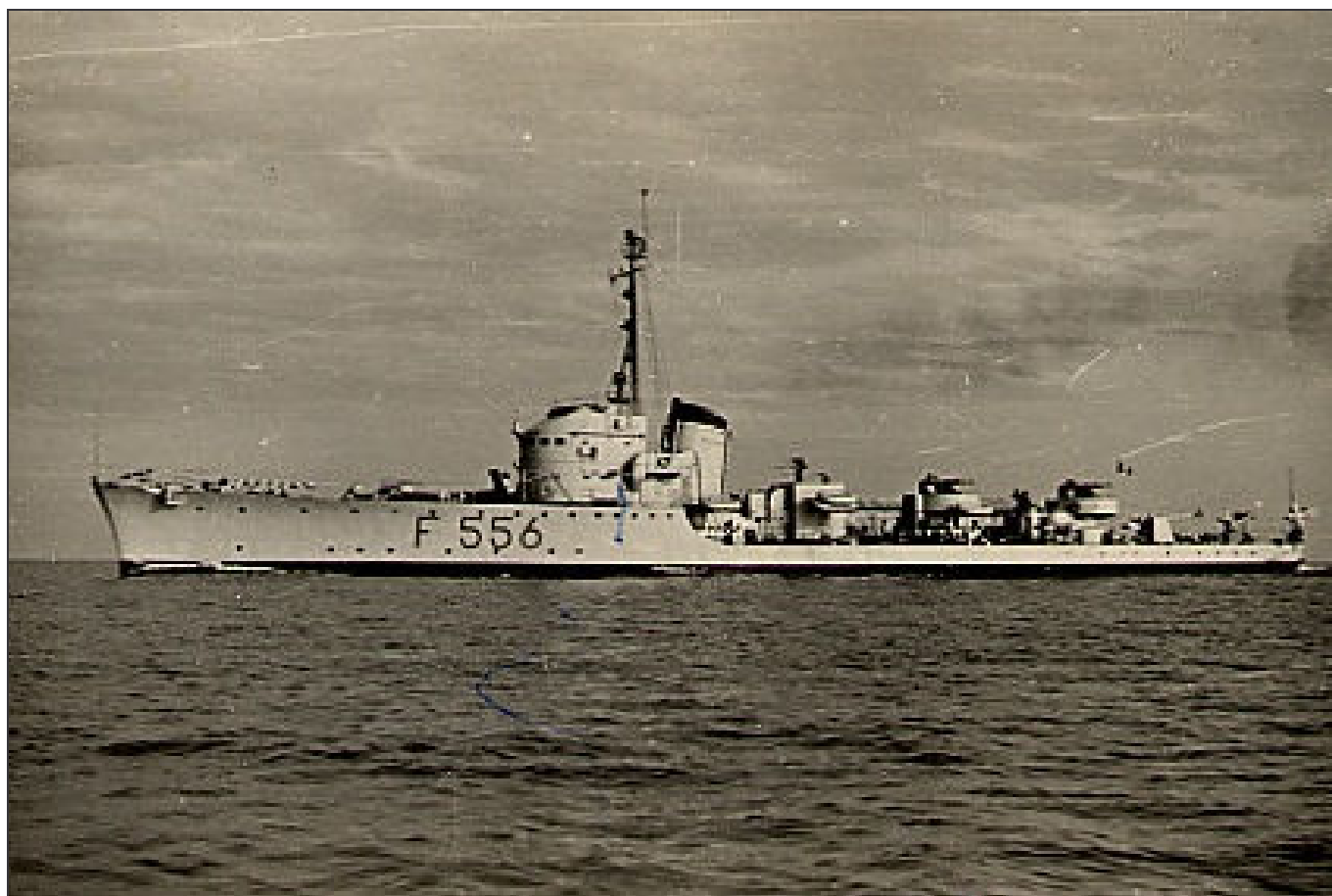
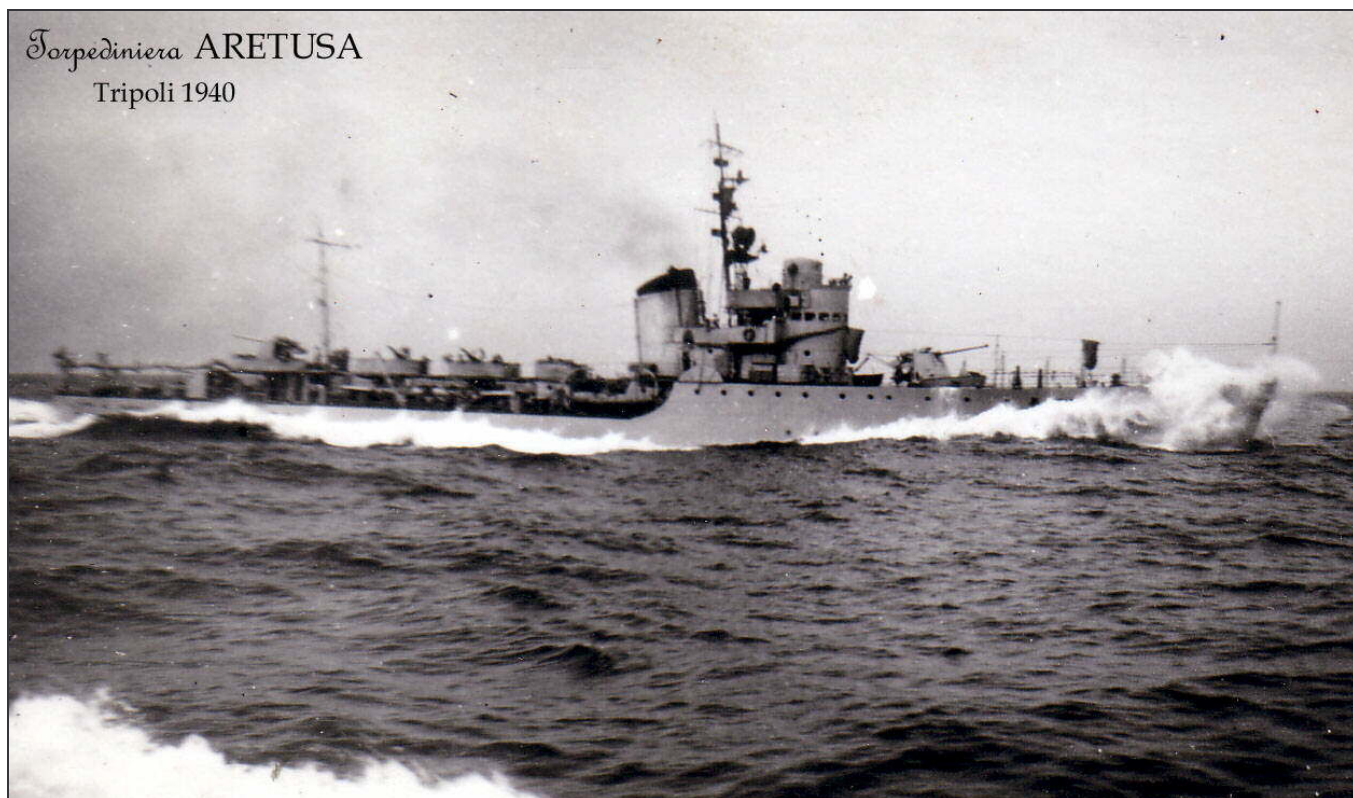
-2005-

11 Novembre	<i>Veteran's Day - USS KIDD Special Event (W5KID)</i>
Novembre	<i>MARAC 2 m. Contest</i>
19 - 20 Novembre	<i>RNARS CW Activity Contest</i>
19 - 20 Novembre	<i>INORC CW Activity Contest</i>
7 Dicembre	<i>Pearl Harbour Day - USS KID Special Event (W5KID)</i>
17 - 18 Dicembre	<i>International Naval Contest</i>



Foto storiche.....

Continuiamo con questa rubrica, inserendo varie foto ricevute in redazione.....



Corvetta ARETUSA (1955)

Parliamo di "Awards".....

Continua la nostra carrellata nel mondo degli "Awards Naval" che rappresentano il meglio delle attività radio naval del settore. In questa rubrica, proponiamo le modalità per poter accedere ai più prestigiosi Awards mondiali in ambito Naval. Ecco di seguito alcuni dei più importanti Diplomi.....

TEGETTHOFF DIPLOME by MFCA



Questo bellissimo award di 4 colori formato 26x19 cm rappresentante la battaglia di Lissa nell'anno 1866 effettuata dall'Ammiraglio Tegetthoff. Viene sponsorizzato dal M.F.C.A., ci sono 2 classi per ottenere il diploma, bisogna effettuare 50 qso/punti per la 2ª classe (argento), mentre per la 1ª classe (oro) i punti sono 100. Il diploma può essere accreditato a Radioamatori ed SWL, valgono le stesse modalità. Per conseguirlo è necessario collegare o ascoltare le stazioni appartenenti ai seguenti Naval Clubs:

BMARS & RNARS & MARAC & ANARS & MF & MARCOM & INORC & FNARS & NARS & YO-MARC & MFCA or ARMI

Le esplicitazioni per i collegamenti e i punti:

OE6XMF Clubcall del MFCA è obbligatorio;.....Punti 10;
DL0CUX Lightship ELBA I [stazione jolly] (a); Punti 10 o 4;
ON4BRN Clubcall BMARS [stazione jolly] (a); ...Punti 10 o 4;
PI4MRC Clubcall MARAC [stazione jolly] (a); ... Punti 10 o 4;
OE6XMF/mm [stazione marittima] (b); Punti 10;
OE6XMF /..... [stazione speciale] (c); Punti 10;
MFCA membri, (5 membri sono obbligatori); Punti 5;
MFCA membri (stazioni in..... / mm); Punti 6;
MFCA membri (fuori di Europa); Punti 6;
Membri di associazioni Naval; Punti 2;
Membri di associazioni Naval (.... / mm); Punti 3;
Stazioni club di associazioni Naval; Punti 4;
 (a) conta 10 Pts anche se OE6XMF non è stato collegato gli altri jolly se collegati valgono 4 punti, se collegato OE6XMF, i jolly valgono tutti 4 punti.
 (b) OE6XMF/mm conta 10 punti se OE6XMF è già stato lavorato.
 (c) OE6XMF /..... conta 10 punti anche se OE6XMF è già stato lavorato.

Ogni Call può essere lavorato solo una volta. Ogni QSO determina un punteggio ed a termine bisogna aggiungere con tutti i QSO effettuati. E' obbligatorio inserire il Numero Identificativo Naval di ogni stazione collegata (esempio: OE6VYD, Veronika, MFCA 49). Non è obbligatorio inviare le QSL! I modi sono: F3E, J3E, F2D, A1A, A3A, F2D Packet-Radio; Sono valide tutte le bande incluse le WARC.

Prezzo: € 15,00 (incluso spese di spedizione);

IRC NON SONO ACCETTATI!

Pagamento mezzo C/C:

VB Aichfeld Murboden Reg.Gen.m.b.H.

Conto numero: 51384740000

Blz: 46590

Le info dai Naval Clubs....

Altri Clubs sparsi nel mondo in ambito Naval sono molto attivi, da adesso in poi faremo una carrellata tra questi più piccoli ma nello stesso tempo molto importanti, per la loro partecipazione sempre più frequente nei contest o nelle attività Naval internazionali. Parliamo del **N.R.A. – Nucleo de Radioamadores da Armada**, una associazione nata in Portogallo dove raccoglie l'adesione di tutti i radioamatori che hanno prestato o prestano servizio nella Marina Militare Portoghese. Partecipano anche radioamatori che sono in servizio anche nell'esercito o nell'aeronautica. Sono molto attivi nel Portuguese Navy Day Contest (che avviene ogni anno) con il nominativo speciale assegnatogli CS5NRA o CQ5MGP; sono capeggiati dal chairman CT1CZT, Mr. Antonio Gamito che è anche il fondatore nonché un Sottufficiale in servizio della Marina Portoghese. L'indirizzo della pagina web ufficiale è <http://www.nra.pt> gestito egregiamente dal webmaster del N.R.A., la pagina WEB è di facile consultazione con una buona grafica;



Per ulteriori informazioni l'indirizzo è:

NUCLEO DE RADIOAMADORES DA ARMADA

POBox 226
E.C. Alfeite, 2811-501 Almada
Portugal

 	     					
	<h1>CQ5MGP</h1>					
Confirming QSO with :						
Date			UTC	MHz	RST	2-Way
Day	Month	Year				

Vy 73's de QSL

Marinha de Guerra Portuguesa PSE/TNX