

A.R.M.I. - Associazione Radioamatori Marinai Italiani

IL BOLLETTINO DEI MARINAI

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

**bollettino periodico telematico
nr. 35/2006**



Sommario:

Editoriale.....	2
News, news	3
Notiziario dei Marinai.....	19
QSL Navali.....	23
Calendario.....	24
Foto storiche.....	25
La stazione radio di	26

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



**ECO
ANTENNE**



A.R.M.I. - Newsletter ufficiale: "Il Bollettino dei Marinai"

Editoriale

Cari amici, sono nuovamente a voi con le ultime dell'anno..... l'HAM Spirit dei nostri cari soci, non finisce mai. Aspettando l'International Naval Contest del 16-17 Dicembre (c.a.), che coinvolgerà un enorme quantità di stazioni radio "NAVAL" e molti dei nostri soci che, da quel che mi hanno comunicato, saranno in molti ad utilizzare il suffisso "MI - Mike India" (Marinai Italiani), speriamo in un piazzamento d'onore per l'A.R.M.I., in considerazione che il prossimo anno saremo noi ad ospitare e sponsorizzare l'"INTERNATIONAL NAVAL CONTEST", dunque datevi da fare....! Altre iniziative, semplici e pulite da persone che amano fare radio, sul vero senso della parola, hanno avuto il plauso da parte del C.D. dell'A.R.M.I., vista l'iniziativa di due nostri soci di Roma con l'evento augurale del nuovo anno, con un semplice AWARD denominato F.O.T.A. Friendship On The Air, vi rimando di seguito al regolamento e mi auguro in una vostra massiccia partecipazione. Vi segnalo e vi invoglio a leggere il documento redatto dal R.O.A. sulla 500 kcs, gentilmente tradotto dal l'impeccabile ed instancabile Giuliano I1SAF. Inoltre volevo ringraziare, tutti quelli che hanno partecipato al nostro Contest di Santa Barbara, che ha visto quest'anno la partecipazioni di molte stazioni e con l'occasione un grosso plauso alla sezione ARMI del "Golfo di Gaeta" che con i suoi instancabili operatori "NAVALI" ha operato brillantemente anche dal Q.G. della sez. ARI di Forma ed andando in aria con la stazione Jolly. Per ultimo vi ricordo il nostro AWARD permanente I.S.A. International Sailor Award, con l'opportunità dei contest ARMI, INORC RNARS e adesso anche dell'Internationale Naval Contest, vi dà l'opportunità di acquisire molti punti per sperare al mitico grado di "ADMIRAL"! Buona caccia!

....buona lettura! ... buoni DX-naval!!!



Il Coordinatore Nazionale ARMI
Membro: INORC 363; MF 943; MFCA 117

NEWS, NEWS, NEWS

R.O.A. - RADIO OFFICERS ASSOCIATION

500 KC/S – "LA FREQUENZA PER LA SAVAGUARDIA DELLA VITA" E' UNA PROPOSTA PER CUI ESSA DOVREBBE ESSERE PRESERVATA COME LA "FREQUENZA PATRIMONIO DELLA RADIOTELEGRA" .

Tratto dal sito web <http://www.save500khz.org/> (traduzione in italiano a cura di IISAF)

Note: Il documento, per ragioni di spazio è stato accorciato e ridotti i margini, l'indice è stato eliminato per renderlo omogeneo con il nostro bollettino.

500 kc/s

***"La frequenza per la salvaguardia della vita"
e una proposta per cui essa dovrebbe essere
preservata come la
"Frequenza Patrimonio della Radiotelegrafia"***

adottata e approvata all'unanimità dalla
Radio Officers' Association

nel suo incontro Generale Annuale tenutosi al
RNLI College, Poole, Dorset (UK)
il 13 Maggio 2006

Redatto da **David Barlow**, coordinatore
della Radio Officers' Association,
per la campagna a favore della 500kc/s

Luglio 2006

Prefazione

Oggigiorno è universalmente accettato che la radio e la televisione facciano parte della vita di tutti i giorni. Radio e TV ormai fanno parte dell' arredamento di ogni abitazione così come i tavoli e le sedie. La gente non si interessa di come funziona un telefono mobile, non sa e non immagina che i trasmettitori a scintilla, i ricevitori a "coherer", gli accumulatori, ampie antenne filari e grandi prese di terra furono le basi fondamentali della moderna tecnologia delle comunicazioni e che un telefono mobile è semplicemente costituito da una batteria, un trasmettitore, un ricevitore ed una antenna.

La storia, così come viene imparata a scuola, studiata in modo approfondito all' Università, o letta sui tanti libri scritti a proposito degli eventi passati, sembra concentrarsi sulle guerre, su disastri e catastrofi sia di tipo naturale che provocati dall'uomo, di popoli nobili e ignobili, re, regine e presidenti, invenzioni e altri simili fatti e avvenimenti.

Trasmissioni radio, spettacoli televisivi e attori di teatro del passato hanno spesso nomi molto familiari. Citate nomi come "La Corrida", "Studio Uno", "Supercar", "Rin Tin Tin", "Carosello" a persone di una certa età e verranno loro gli occhi lucidi al ricordo dei "bei tempi andati" degli albori della radio e della TV.

Films come "Titanic" e "L' avventura del Poseidon" uniti alla domanda tipo quiz televisivo "quale fu la prima nave a lanciare un SOS ?" fanno immediatamente pensare al disastroso viaggio del Titanic. (Detto per inciso, il *Titanic* non fu la prima nave a lanciare un SOS e tutti i films contengono molte inesattezze circa le operazioni radiotelegrafiche dell'epoca).

In tutte queste rievocazioni di eventi storici è presente una intangibile ma tuttavia ben definibile frequenza radio che ha giocato un ruolo significativo nel salvataggio di vite umane e nella sicurezza della vita umana in mare : questa frequenza è la 500kc/s. Infatti oltre 10.000 vite sono state salvate grazie al suo uso.

La Convenzione Radiotelegrafica di Berlino fu firmata da diciannove Paesi nel Novembre del 1906. Essa designava specificatamente la lunghezza d' onda di 600 metri come onda di chiamata delle radiocomunicazioni marittime. Si noti che dire 600 metri è lo stesso che dire 500 kilocicli o, come si dice oggi, 500 kilohertz (che comunemente si scrive : 600m, 500kc/s e 500kHz. In alcune delle primissime pubblicazioni fu usato anche il termine di 1820 feet).

Questo opuscolo tenta di rimediare alla mancanza di informazioni di fondo a proposito della 500kc/s "la frequenza per la salvaguardia della vita" e il suo importante posto nella storia.

La proposta

La proposta della Radio Officers Association è la seguente:-

"Frequenza Patrimonio della Radiotelegrafia"

Radiotelegraphy Heritage Frequency (RHF)

Che la frequenza di 500 kHz sia designata come la **Frequenza Patrimonio della Radiotelegrafia**.

Riconosce che le due frequenze **NAVTEX** di **490 kHz** e **518 kHz** sono componenti vitali del **GMDSS** per la divulgazione delle **Informazioni per la Sicurezza Marittima** e che tali resteranno in futuro. Quindi propone che la banda di frequenza "**patrimonio della radiotelegrafia**" sia tale da garantire l'assenza di interferenze con questo servizio. Si propone quindi che :-

da **495 kHz** a **505 kHz**

oppure

da **495 kHz** a **513 kHz**

sia designata quale banda di frequenza "Patrimonio della Radiotelegrafia"

La **Radio Society of Great Britain** ha contattato la Ofcom (l'Amministrazione Inglese delle Telecomunicazioni) a proposito dell'uso amatoriale di questa banda, mentre un gruppo di ex Ufficiali RT tedeschi e l'Associazione Tedesca dei Radiooperatori Marittimi ("**Seefunkkameradshaft e. V.**") ha lanciato una proposta per una "Frequenza Museo Marittima".

La **Maritime Radio Historical Society** negli USA ha prodotto lettere e proposte per il futuro della 500kc/s e della banda marittima relativa. L'unico problema che sorge è che le frequenze di 490 e 518 kHz del sistema Navtex GMDSS sono correntemente in uso. Per questo motivo è essenziale che, dovendo essere riallocata una porzione della banda marittima, coloro che useranno questa banda siano consapevoli della necessità di tenere libere le frequenze Navtex.

La Radio Officers' Association propone che la banda marittima sia mantenuta tale e che un segmento attorno alla 500kHz sia designato come "Radiotelegraphy Heritage Band" (RHB), la 500kHz come "Radiotelegraphy Heritage Frequency" (RHF), e con la garanzia che le frequenze NAVTEX siano libere da interferenze. **La Radio Officers' Association afferma con forza che la banda marittima delle onde medie è stata così stabilita da un accordo internazionale e che quindi non può essere consentito a singoli paesi di permettere l'uso di detta banda a persone che non siano operatori marittimi qualificati.**

Per questa ragione la Radio Officers' Association propone che la 500kc/s venga definita una frequenza "patrimonio" invece delle definizioni di frequenza "commemorativa" o frequenza "museo" proposte da altri, poichè le seconde definizioni guardano al passato mentre il termine "patrimonio" guarda al mantenimento della frequenza per il futuro.

La procedura operativa per la Radiotelegraphy Heritage Band è stata fatta circolare a scopo consultivo tra i membri della Radio Officers' Association e dei gruppi Americani e Tedeschi. La procedura ha subito degli emendamenti a seguito delle opinioni ricevute ed è riportata nell'Appendice Uno.

Nell' aprile 2006 si è tenuto a Barcellona la riunione di Consiglio del Comitato Internazionale per la Conservazione del Patrimonio Industriale (TICCH), una organizzazione che opera come consigliere dell' ICOMOS e dell' UNESCO nell' opera di preservazione del patrimonio umano. Durante questa riunione è stato adottato un documento (vedi Appendice Due) che assieme alla precedente proposta è stato approvato all'unanimità del Consiglio i cui membri stanno sperando contatti con le Amministrazioni delle Comunicazioni nei loro singoli paesi .

500kc/s - 100 anni di salvataggi in mare

Introduzione

La frequenza di soccorso dei 500kc/s (500kHz o 600m) è stata per cento anni la frequenza internazionale di chiamata e di emergenza. Quando, negli anni passati, sulla 500kc/s era in corso una chiamata di soccorso, i 512kc/s diventavano la frequenza supplementare di chiamata. La banda da 405 a 535kc/s ospitava le frequenze di lavoro e quelle radiogoniometriche della Marina Mercantile. La storia di questa frequenza è affascinante, ed il suo ruolo per la Salvaguardia della vita in mare (*Safety of Life at Sea o SOLAS*) è così importante che il suo futuro dovrebbe essere assicurato come una frequenza "patrimonio", tale che le generazioni future possano apprezzare quello che accadde su questa frequenza e conoscere come veniva gestita nel passato con l' uso del codice Morse.

Nel seguito, le lettere SOS, XXX e TTT dovrebbero essere scritte sovrastate da una linea per indicare che esse non sono singole lettere ma dovrebbero essere trasmesse come un unico simbolo. Le linee di TTT e la 'O' di SOS erano abitualmente trasmesse più lunghe delle normali linee per enfatizzare l' importanza dei segnali.

In questo articolo, la frequenza è espressa in kilocicli (kc/s), principalmente perchè l'autore frequentò il "wireless college" e andò per mare al tempo in cui era questa l'unità di misura in uso.

I primi anni.

Quando Guglielmo Marconi era ancora adolescente osservò che esisteva una notevole differenza tra le oscillazioni Hertziane e le correnti alternate che interessavano gli scienziati dell' epoca : fu il primo riconoscimento di ciò che ora chiamiamo radio frequenza. Marconi appena ventenne, nel 1895, non riuscì nel tentativo di vendere il suo nuovo apparato di telegrafia senza fili al Servizio Postale Italiano e alla Marina Italiana e partì per l'Inghilterra e arrivò a Londra l'anno seguente.

Subito dopo le sue primissime dimostrazioni sperimentali nella Piana di Slisbury, agli inizi del 1897 fu intervistato dal "McClares Magazine" che pubblicò quanto di seguito :

Giornalista: "A cosa sta lavorando attualmente?"
Marconi: "Mr Preece* ed io stiamo lavorando a Penarth, nel Galles, per stabilire comunicazioni regolari via aria tra la costa e una nave-faro".
Giornalista: "Quale lunghezza d'onda avete utilizzato?"
Marconi: "Varie lunghezze, da trenta metri a dieci pollici"

*Mr. Preece era all'epoca l'Ingegnere Capo del Servizio Postale Britannico

Si può supporre dal riferimento a lunghezze d'onda così diverse che Marconi non avesse una precisa idea della frequenza delle oscillazioni. 30 metri corrispondono infatti a 10MHz e 10 pollici a 3,5 GHz, frequenze ben lontane dalle medie frequenze prodotte da una bobina da 8 o 10 pollici. Tuttavia questo è uno dei primi riferimenti conosciuti a proposito di comunicazioni tra una stazione costiera e una stazione navale. E' quasi certo che tutti gli esperimenti iniziali furono condotti sulla banda delle onde medie con centro a circa 500kc/s.

L'Agosto del 1898 vide uno straordinario evento pubblicitario quando sullo Yacht Reale *Osborne* fu installata una stazione radio e la Regina Vittoria fu tenuta in contatto con il Principe di Galles che si stava riprendendo da una lesione ad una gamba. Oltre 140 messaggi furono scambiati in tale occasione tra lo Yacht e la costa usando trasmettitori a scintilla e ricevitori a coherer.

Nel gennaio del seguente anno stazioni radio furono installate nel faro di South Foreland e sulla nave-faro di East Goodwin. Due mesi più tardi il vapore *R.F. Matthews* speronò la nave-faro che quindi chiese aiuto via radio. Qualche settimana dopo la fregata tedesca *Elbe* si arenò sulle secche di Goodwin e nuovamente la nave-faro chiamò i mezzi di soccorso. Questi furono i primi casi documentati di aiuto richiesto per mezzo di una stazione radio installata a bordo di una nave.

Due vapori a pale, il *Mayflower* e il *Solent*, che facevano la spola tra gli attracchi di Swanage e Bournemouth e Alum Bay nell'isola di Wight, furono dotati di impianti radio. Furono effettuati contatti radio, alla velocità di quattro parole al minuto, fino alla distanza di 18,5 miglia (~34Km). Tempo dopo il traghetto belga *Princesse Clementine*, che faceva la spola tra Antwerp e Dover, fu attrezzato con la radio. Fu riferito che durante uno dei suoi viaggi incrociò il brigantino a palo *Medora* che imbarcava acqua e stava per affondare. Partì via radio una richiesta di aiuto e l'imbarcazione fu rimorchiata e tratta in salvo.

Nell'aprile del 1900 il consiglio della Marconi Company diede vita alla Marconi International Marine Communication Company con l'obiettivo di equipaggiare le navi mercantili con la radiotelegrafia e di fornire le stazioni costiere per lo smaltimento del traffico con le navi.

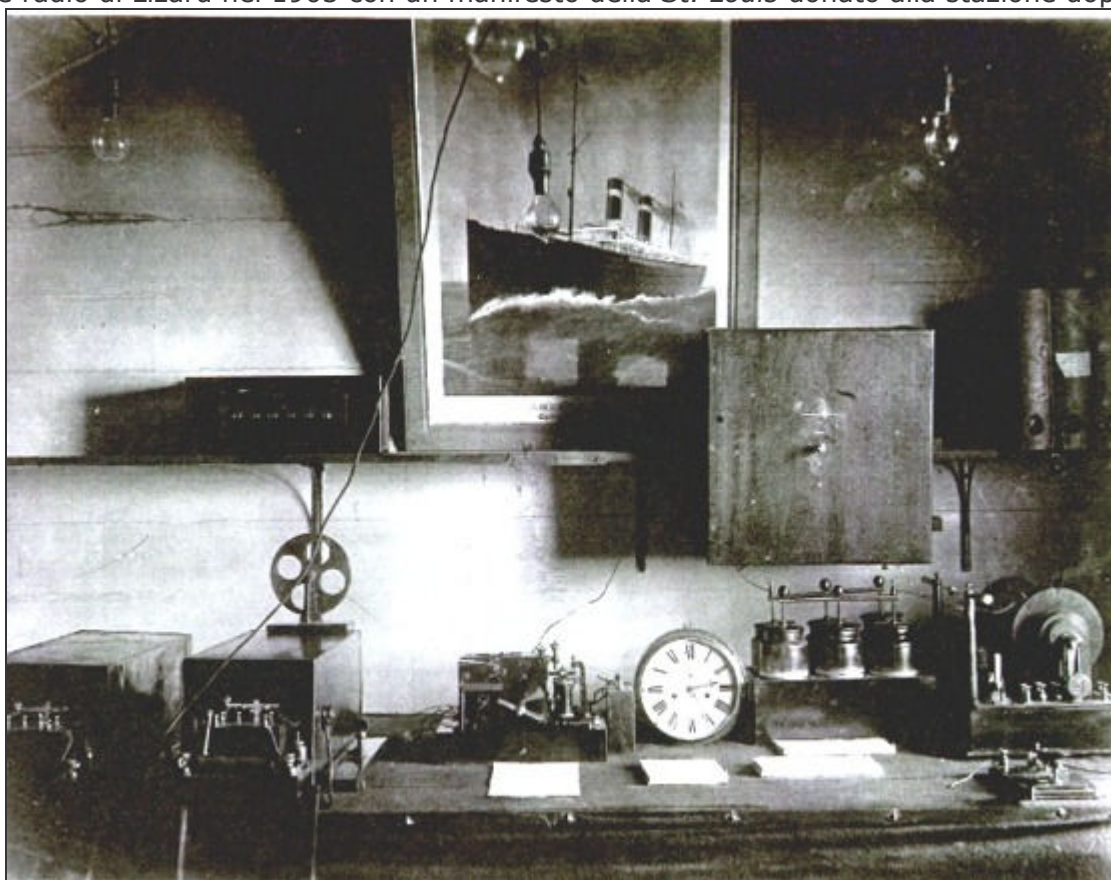
Marconi viaggiò molto per il paese per installare stazioni costiere o terrestri nei luoghi di approdo delle navi. Si accordò con i Lloyds per mettere alcuni apparati nella Lloyds Signal Station dove esistevano delle linee telegrafiche private con Londra. Egli aveva già una sua stazione a Knowles Farm, St. Catherines Point sull'isola di Wight ma scelse anche un sito a Bass Point vicino al villaggio di Lizard in Cornovaglia. Gli altri siti furono a North Foreland, Caisters, Withernsea, ed a Holyhead, Rosslare, Crookhaven e Port Stewart in Irlanda. L'ultima stazione fu però presto trasferita a Malin Head.

Meno di un mese più tardi Marconi annunciò la sua intenzione di tentare l'invio di segnali radio al di là dell'Oceano Atlantico, un risultato che egli raggiunse il 12 dicembre 1901. Al Professor John Ambrose Fleming (poi Sir John Fleming) fu chiesto un parere su quale frequenza fosse stata usata per raggiungere quel risultato. Egli non fu in grado di rispondere poichè allora non esistevano ancora strumenti per la misura della frequenza, tuttavia stimò che la frequenza poteva essere attorno ai 350kc/s.

Nel 1902 si verificò un episodio che mostrò come, nonostante la larghezza di banda di un trasmettitore a scintilla fosse molto ampia, lo spazio tra le sfere dello spinterometro e le regolazioni degli apparati sia riceventi che trasmettenti, potevano portare a impreviste e sfortunate conseguenze. Il fratello del Kaiser Tedesco, il Principe Henry, andò negli Stati Uniti a bordo del transatlantico *Kronprinz Wilhelm* equipaggiato con apparati Marconi. Molti contatti ebbero luogo con l'isola di Wight, Lizard, Poldhu e le

stazioni costiere americane. Durante il viaggio di ritorno, sul transatlantico *Deutschland*, nessun messaggio fu ricevuto dalla nave. La nave era equipaggiata con apparati della Telefunken Company, espressamente progettati dal Professor Slaby, che aveva assistito ad una dimostrazione di Marconi, aiutato dal Professor Braun. E' probabile che il trasmettitore e il ricevitore fossero regolati diversamente dal sistema Marconi e che fossero o molto più alti o più bassi di frequenza. Il *Deutschland* fu attrezzato con apparati Marconi subito dopo il fatto ma l'episodio turbò alquanto i rapporti tra le due compagnie e diede adito ad un incidente diplomatico, con l'accusa che le stazioni Marconi avessero deliberatamente ignorato i segnali del *Deutschland*.

Nel gennaio del 1903 il piroscafo da trasporto *St. Louis* in rotta da New York a Southampton, era dato per disperso da circa due settimane; i parenti e gli amici dei marinai temevano ormai il peggio. La nave aveva avuto una avaria ai motori e avanzava a fatica verso l'Inghilterra. Fu avvistata da una nave dotata di radio che passò l'informazione alla stazione costiera di Lizard che a sua volta girò la agli armatori che, assieme ai parenti, furono molto sollevati all'arrivo della buona notizia. Questo fu un esempio della necessità di installare impianti radiotelegrafici a bordo delle navi. La necessità fu così sentita che la *St. Louis* era equipaggiata con la radio già nel viaggio di ritorno. La figura sopra mostra la stazione radio di Lizard nel 1903 con un manifesto della *St. Louis* donato alla stazione dopo l'evento



Interno della stazione di Lizard con l'immagine della nave *St. Louis*

Nell'ottobre del 1904 Fleming brevettò il suo "cymometro" o ondometro, la cui precisione era però piuttosto scarsa. Due anni dopo Marconi commercializzò il "Wavemeter Number One" che fu usato principalmente nelle installazioni navali e costiere. Il cymometro tuttavia dimostrò che le frequenze allora usate cadevano nella banda delle onde medie attorno ai 600m.

La Convenzione di Berlino del 1906

La prima Convenzione Internazionale sulla Radiotelegrafia ebbe luogo a Berlino e i documenti furono firmati dai rappresentanti di 27 Paesi il 3 novembre 1906. I firmatari includevano Germania, Regno Unito, Stati Uniti, Spagna, Francia, Olanda, Giappone e Svezia. Questi nomi sono elencati perchè tutti firmarono il documento che designava l' SOS quale segnale ufficiale di soccorso. L'accordo e i regolamenti di servizio allegati avrebbero dovuto entrare in vigore il 1° luglio 1908 o non appena fossero stati ratificati dai singoli governi.

La Convenzione di Berlino il primo documento ufficiale disponibile che regolamentò le frequenze da usare. Importanti estratti del documento sono :-

Paragrafo II:-

Due lunghezze d'onda, una di 300m e l'altra di 600m sono autorizzate per il servizio pubblico generale. Ogni stazione costiera aperta a tale servizio userà l'una o l'altra di tali lunghezze d'onda.

Paragrafo III :-

La lunghezza d'onda normale per le stazioni di bordo sarà di 300m. Ogni stazione di bordo dovrà essere installata in modo da poter usare questa lunghezza d'onda. Altre lunghezze d'ondapotranno essere utilizzate da tali stazioni purchè non eccedano i 600m.

Paragrafo VI

2(a) il sistema impiegato sarà sintonizzato.

(b) La velocità di trasmissione e di ricezione, in condizioni normali non dovrà essere inferiore a dodici parole al minuto, considerando parole composte da cinque lettere.

Paragrafo VIII

Il servizio delle stazioni costiere dovrà essere, per quanto possibile, costante: giorno e notte, senza interruzioni.

Paragrafo XVI

Le navi in pericolo dovranno usare il seguente segnale :

...---...

ripetuto a brevi intervalli.

Non appena una stazione riceve un segnale di pericolo deve cessare immediatamente qualsiasi corrispondenza e non deve riprenderla se non dopo essersi accertata che il traffico di soccorso originato dalla chiamata sia cessato.

SOS

Prima che l' SOS fosse adottato, a seguito della Convenzione di Berlino, esistevano diversi metodi usati per le chiamate di soccorso, il più comune dei quali era CQD. Il primo caso conosciuto dell' uso del CQD da parte di una nave americana fu quello della nave *Santa Rosa* al largo della costa della California nel 1908.

Il 23 gennaio 1909 le navi *Republic* e *Florida* entrarono in collisione a causa della fitta nebbia al largo dell' isola di Nantucket. Il radiooperatore del *Republic*, Jack Binns, lanciò la chiamata CQD a cui rispose il *Baltic* : furono salvate più di millecinquecento vite. L' uso del vecchio segnale di soccorso CQD era dovuto al fatto che il Senato degli Stati Uniti ratificò la Convenzione di Berlino solo il 3 aprile 1912, a differenza dei governi europei che ratificarono la Convenzione di Berlino e adottarono l' SOS dal 1° luglio 1908, quantunque entrambi i segnali continuarono ad essere usati, specialmente dalle navi equipaggiate con apparati Marconi.

Il primo uso dell' SOS di cui si ha notizia avvenne il 10 giugno 1909, tuttavia il rapporto non fu mai convalidato ufficialmente. Il transatlantico *Slavonia*, della Cunard, naufragò a Flores, nelle Azzorre; la nave lanciò l' SOS che fu ricevuto dalla *Prinzess Irene* della Norddeutscher Lloyd e dalla *Batavia* della Hamburg-America Line. Sebbene la *Slavonia* potesse imbarcare oltre millecinquecento passeggeri più l'equipaggio, vi erano a bordo solo quattrocentoquattordici persone che furono tutte salvate.

Nell' agosto del 1909 il radiooperatore T.D.Haubner a bordo della nave *Arapahoe* richiese aiuto via radio usando il segnale SOS quando la nave perse un'elica al largo di Diamond Shoals (luogo detto "il cimitero dell' Atlantico"). La chiamata fu ricevuta, ma non gestita, dalla stazione costiera HA di Capo Hatteras. Qualche mese dopo lo stesso operatore ricevette un SOS dalla nave *Iroquois*.

Il primo SOS conosciuto e gestito fisicamente da una stazione costiera fu il 18 aprile 1910 quando il transatlantico *Minnehaha*, della American Transport Company, si incagliò presso l'isola di Scilly. L'SOS fu ricevuto dalla Stazione Radio GLD di Lizard. Centosessantasette, tra passeggeri e membri dell'equipaggio, furono portati a terra con le lance dei piloti. La nave fu recuperata.

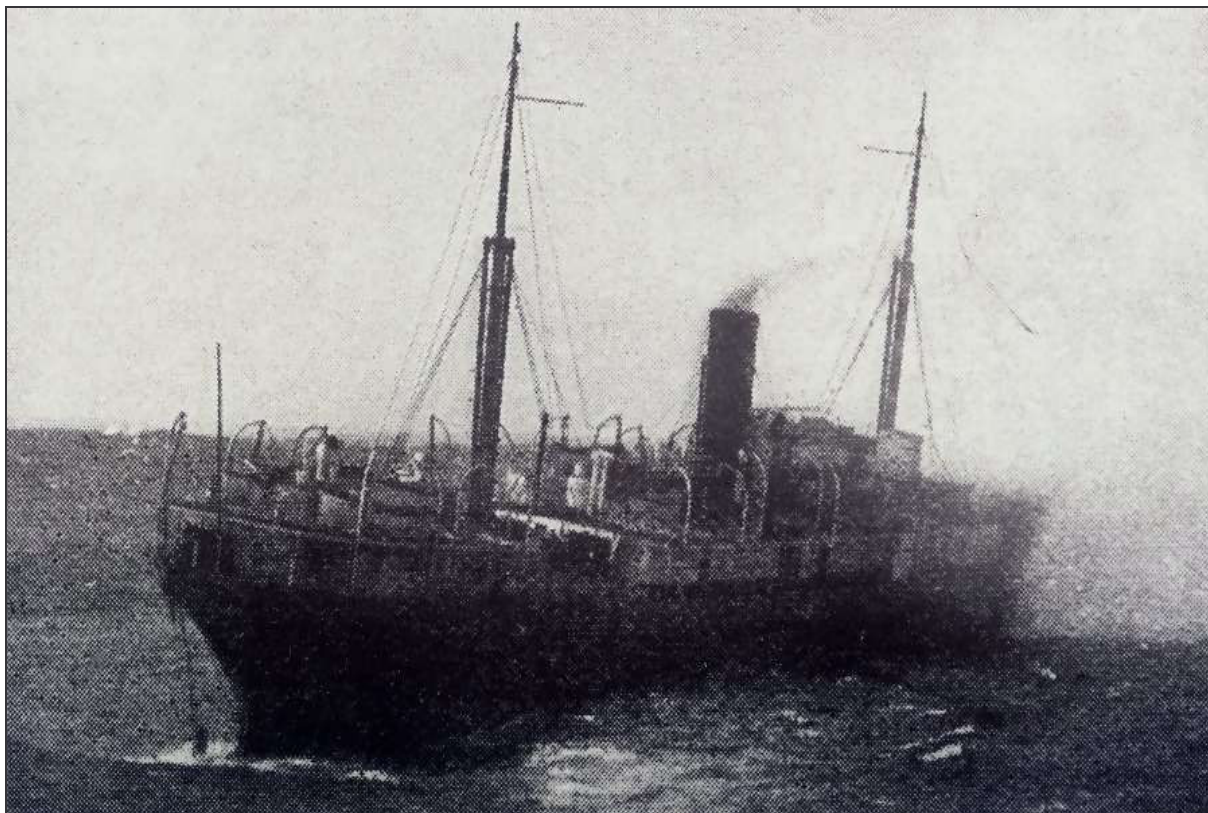
report <i>Minnehaha = SOS call</i>						
Date and Time	From	To	Speed	Strength	Wave length in feet	Signal
Monday 15 th Apr. 1910						
12.52 Am	mm	GLD	20	3 ① ②	1600	Started sending Mels N° 2 broke off suddenly says Std by and calls CQ CQ we may want help Std by SOS. SOS.
12.53	GLD	mm	"	-	-	K
12.54	mm	GLD				Oh we may want help we have gone somewhere off Bishop's on the rocks - Oh if you have anything re J.J. starts pres o.

Estratto del log del *Minnehaha* che mostra chiaramente la chiamata SOS usata due anni prima del *Titanic*

Il primo soccorso aria-mare avvenne il 2 novembre 1911 quando il dirigibile *America* tentò la prima traversata dell' Atlantico; era equipaggiato con apparati della Marconi di New York che garantivano, con una bobina da 10pollici, una portata di solo trenta miglia. Il dirigibile, dopo aver percorso cieca mille miglia, si trovò in difficoltà e senza energia. Lanciò un segnale alla RMS *Trent*, scese in mare e l'equipaggio fu riportato a New York. La frequenza usata era probabilmente nella banda delle onde medie.

L'apparato radio a bordo del *Titanic* funzionava sulla 500kc/s. Quando urtò l'iceberg stava trasmettendo messaggi a Cape Race. L' SOS e il CQD (il vecchio segnale di pericolo) dovrebbero essere stati anch'essi sulla 500kc/s. E' un dato di fatto che 705 vite furono salvate e che invece

sarebbero state perdute senza la radio. Un' altra nave affondata nell' ottobre del 1913 e raramente ricordata fu il *Volturno*. Più di otto navi furono chiamate via radio e circa 500 vite furono salvate dalla nave che successivamente affondò. Il *Lusitania* fu silurato e affondò nel maggio 1915; ottocentosessantaquattro vite furono salvate.



nave a vapore *Volturno*

La Convenzione di Londra del 1912

Fu la convenzione di Londra del 1912 a stabilire che la 500kc/s (600m) fosse la frequenza di chiamata e di soccorso. Essa recita:-

"La normale lunghezza d'onda per le stazioni navali è di 600m e ogni stazione navale deve essere in grado di usare sia questa lunghezza d' onda che quella dei 300m. In caso di pericolo c'è l' obbligo assoluto di accettare i messaggi di soccorso da qualunque stazione senza distinzione alcuna, e tali messaggi devono essere accettati con priorità su tutti gli altri".

L' accento sul fatto che tutte le stazioni debbano accettare i messaggi di soccorso era per assicurare che non fosse fatta nessuna distinzione tra sistemi operativi o tra compagnie come era accaduto in precedenza.

La Convenzione di Londra introdusse i "periodi di silenzio" sulla 500kc/s. Essa stabiliva che:-

"tutte le navi devono sospendere ogni comunicazione radio in cui sono impegnate per tre minuti ogni mezz'ora ai 15 minuti ed ai 45 di ogni ora GMT e porsi in ascolto per eventuali chiamate di soccorso o di pericolo sull'onda di 600m. Durante questo periodo nessuna trasmissione deve essere effettuata, eccetto la chiamata di soccorso, i messaggi relativi a pericoli per la navigazione e i messaggi derivanti direttamente da quanto sopra.

Il segnale di sicurezza era TTT --- e fu anche definito come "segnale di pericolo" o "segnale di allarme".

Per le navi iscritte nel registro Inglese, gli orari di guardia erano riportati nel Merchant Shipping (Wireless Telegraphy) Rules del 1920, che era un allegato del Wireless Telegraphy Act del 1919. Gli orari di guardia erano divisi a seconda se le navi avevano uno o due radiooperatori e il mondo era diviso in zone orarie. Questi orari furono successivamente adottati a livello internazionale.

La nave *Aquitania*, che era in costruzione al momento del disastro del *Titanic*, come conseguenza di ciò fu la prima ad essere dotata di scialuppe di salvataggio a motore equipaggiate di radio funzionanti sulla 500kc/s.

Nel febbraio del 1916 il Dipartimento del Commercio degli Stati Uniti pubblicò un elenco di navi coinvolte in vari incidenti in cui la radio fu usata per chiedere soccorso. Va detto che la lista, certamente incompleta, elenca 150 navi e si può stimare che oltre cinquemila vite siano state salvate. Tra le navi citate vi sono *Titanic*, *Lusitania*, *Empress of Ireland*, *Volturno*: *più di duemila vite furono salvate solo su queste quattro navi*.

La Convenzione Radiotelegrafica di Washington 1927

Risultando evidente che un singolo radiooperatore non poteva star di guardia 24 ore al giorno, le varie compagnie radio marittime svilupparono un allarme automatico o "autoallarme" che poteva essere azionato quando l'operatore non era di guardia. La Convenzione di Washington regolamentò il segnale che attivava l'allarme :-

"L'espressione "segnale di allarme" indica un segnale composto da dodici linee trasmesse in un minuto essendo la durata di ogni linea di quattro secondi e lo spazio di separazione tra le linee di un secondo." L'autoallarme fu definito come un apparato automatico approvato da un ispettore e capace di riconoscere il segnale di allarme".

Va però detto che i primi autoallarmi, che si attivavano con tre linee di quattro secondi mettendo in funzione una suoneria di allarme, non erano molto precisi. Erano spesso soggetti ad essere attivati dalle scariche atmosferiche; qualche capitano ordinava anche di disattivarlo poichè si verificavano troppi falsi allarmi e non piaceva loro avere confusione in plancia (o suonerie di allarme che interrompevano il loro riposo!).

Per assicurare che ci fosse conformità tra i periodi di guardia, fu introdotto un sistema di zone orarie che fu pubblicato tra i regolamenti internazionali.

La Conferenza di Madrid del 1932

Questa Conferenza introdusse un nuovo segnale sulla 500kc/s. Mentre l' SOS restava il segnale di soccorso, il nuovo XXX divenne il "segnale di urgenza" da usarsi in quei casi dove la vita non era minacciata ma dove era necessaria una urgente assistenza. Il segnale TTT divenne il segnale di sicurezza in materia di navigazione e di urgenti avvisi meteorologici.

Gli ultimi anni

Con le onde corte divennero possibili le comunicazioni a grande distanza e la loro importanza aumentò con l'ingrandirsi delle flotte mercantili lasciando alle onde medie le comunicazioni a breve distanza. La 500kc/s rimase la frequenza di chiamata e di soccorso poichè essa attirava immediatamente l'attenzione delle navi e delle stazioni costiere più vicine. In mezzo all' oceano una chiamata di soccorso avrebbe potuto essere immediatamente ricevuta, e dato che per il traffico privato e commerciale erano usate le onde corte, la frequenza rimaneva molto tranquilla. Durante l'avvicinamento alla costa la 500kc/s sarebbe stata usata per chiamare la locale stazione costiera, e una volta stabilito il contatto, entrambe le stazioni si sarebbero spostate su una "frequenza di lavoro". Le onde corte, del tutto inutili per la sicurezza della vita in mare erano però meravigliose per smaltire il normale traffico.

Le stazioni costiere avevano le loro frequenze di lavoro così che l'operatore sulla nave poteva chiamare sulla 500 e spostarsi poi sulla frequenza di lavoro. Le stazioni costiere annunciavano sulla 500kc/s comunicazioni di sicurezza, liste di traffico e bollettini meteo che poi trasmettevano sulla loro frequenza di lavoro. Venivano inoltre osservati periodi di silenzio in cui tutte le stazioni cessavano le trasmissioni sulla 500kc/s per tre minuti, ai quindici ed ai quarantacinque minuti di ogni ora, e facevano ascolto per eventuali segnali di soccorso in modo che anche un debole segnale potesse essere ascoltato e preso in considerazione.

Durante la Seconda Guerra Mondiale le operazioni commerciali sulla 500kc/s cessarono. La frequenza fu usata esclusivamente per chiamate di emergenza SOS e messaggi della Marina Militare. Le stazioni costiere mantennero però un costante monitoraggio della frequenza.

Naturalmente il progresso tecnologico rese tutti gli apparati più efficienti. Le scialuppe di salvataggio furono dotate di trasmettitori di emergenza operanti sulla 500kc/s e gli autoallarmi divennero più sensibili ed affidabili. Alla fine entrò in funzione anche il microfono e la frequenza di 2182kc/s fu usata per la chiamata di soccorso "MAYDAY". Anche questa frequenza ebbe i suoi diversi periodi di silenzio. Tuttavia, fino alla sua chiusura, l'uso del codice Morse e la precisione della radiotelegrafia hanno reso l'uso della 500kc/s sempre di grande efficacia. Addirittura il servizio di assistenza medica gestito tramite le stazioni costiere italiane, è continuato in media frequenza fino al 2005.

E nel 2006 c'è ancora chi fa ascolto sulla 500kc/s.

Conclusioni

Allo scopo di onorare l'importanza di questa banda di frequenza, riconoscendo il ruolo che ebbe nel salvataggio di innumerevoli vite umane e per dare un tributo di riconoscenza agli operatori che furono protagonisti delle operazioni di salvataggio, la 500kc/s dovrebbe essere salvaguardata come un "patrimonio" della radiotelegrafia e il suo uso limitato all'impiego del codice Morse a scopo dimostrativo e per educare le future generazioni sul significato, sul valore e sulla storia della radiotelegrafia.

Per tutto il tempo in cui fu utilizzata la 500kc/s, e la banda da 405 a 535kc/s, si fece impiego del CW (Continuous Wave o codice Morse come comunemente si dice oggi). Nei primi tempi veniva usato sia il metodo ICW (manipolazione on/off che produceva un singolo tono di frequenza standard) sia il metodo MCW (Modulated Continuous Wave in cui il tono differiva dal tono audio standard e un operatore esperto poteva riconoscere di quale stazione si trattava in funzione del tono emesso).

Non c'è dubbio che molte decine di migliaia di vite siano state salvate dalla radiotelegrafia in generale e dalla frequenza di 500kc/s in particolare. Se fra tutte le frequenze dello spettro radiotelegrafico ce n'è una che possa essere identificata come quella che, per un secolo, è stata monitorata con continuità e come conseguenza abbia potuto salvare delle vite umane, questa è proprio la 500kc/s.

Appendice Prima

Proposta di procedura operativa per la Radiotelegraphy Heritage frequency

Classificazione delle emissioni

Le emissioni sono classificate e definite dai seguenti simboli :

Modulazione di ampiezza

Senza modulazione NO

Telegrafia senza l'uso di audio frequenza
modulante (manipolazione on-off).
Per ricezione acustica A1A

Telegrafia con manipolazione on-off di una audio frequenza o di audio frequenze o con manipolazione on-off dell'emissione modulata (caso speciale: emissione modulata in ampiezza senza manipolazione) :

Doppia banda laterale per ricezione acustica	A2A
Doppia banda laterale per ricezione automatica.....	A2B
Singola banda laterale con portante intera per ricezione acustica.....	H2A
Singola banda laterale con portante intera per ricezione automatica (segnale di chiamata se- lettiva con l'uso di un codice sequenziale a frequenza singola. Compreso autoallarme).....	H2B
Telegrafia multicanale a frequenza vocale con correzione di errore, banda laterale unica, portante ridotta.....	R7B
Telegrafia, stampa diretta, con uso di sottoportante modulata a spostamento di frequenza, con corre- zione di errore, banda laterale unica, portante soppressa	J2B

Questa 500kHz è da ritenersi come una frequenza radiotelegrafica di chiamata e di soccorso. Da osservare il periodo di silenzio dalle ore xx.15 alle xx.18 e dalle xx.45 alle xx.48 UTC come stabilito in origine dalla Convenzione di Londra del 1912.

Classi di emissione

La trasmissione e la ricezione sulla RHB sarà consentita soltanto con emissioni di tipo A1A, A2A e H2A.

Personale radio - Certificati e Qualificazioni

Le operazioni sulla radiotelegraphy heritage band potranno essere accordate esclusivamente da un Ente, autorizzato da ciascuno Stato firmatario, a persone che producano la copia di un Certificato attestante la loro qualifica di radiotelegrafisti che consenta di operare sulle bande marittime. (Nel Regno Unito questo potrebbe essere il "Postmaster General's Certificate of Competence in Wireless Telegraphy" di 1° o 2° classe o un "Maritime Radiocommunication General Certificate"). Tali certificati possono essere scaduti ma saranno considerati validi allo scopo di operare sulla RHF.

Nominativi

Gli Stati firmatari rilasceranno dei nominativi alle persone qualificate secondo quanto riportato nella precedente sezione. I nominativi saranno distinti e separati da quelli assegnati alle stazioni commerciali ed ai radioamatori. Tali nominativi si applicano solo alla RHB e non potranno essere utilizzati su nessun'altra banda di frequenza.

Stazioni permanenti

Stazioni permanenti potranno essere installate presso i siti delle precedenti stazioni costiere, navi museo e musei navali, siti storici della radiotelegrafia ed altri luoghi che ebbero strette relazioni con il servizio radio marittimo. A tali siti saranno rilasciati nominativi che abbiano particolare riferimento ai loro nominativi originali.

Metodo operativo

Le frequenze di lavoro saranno dislocate ad ogni kilociclo sopra e sotto la 500kHz, all'interno della banda allocata come RHB.

La 500kHz potrà essere usata come frequenza di chiamata eccetto che :

- (a) durante i periodi di silenzio o,
- (b) se la frequenza è in uso per traffico di soccorso

Metodo di chiamata

a) verso una singola stazione

Le stazioni che desiderano operare sulla RHB devono usare il seguente metodo per chiamare un'altra stazione.

Il nominativo della stazione chiamata, non più di tre volte

DE

Il nominativo della stazione chiamante, non più di tre volte

Ad esempio :

GLV GLV GLV

DE

GBCA GBCA GBCA

Questa chiamata iniziale potrebbe includere la frequenza proposta come frequenza di lavoro. Una volta stabilito il contatto entrambe le stazioni si trasferiscono sulla frequenza di lavoro concordata.

Una tale chiamata sarà consentita sulla 500kHz entro un periodo di due minuti. Una volta stabilito il contatto sulla frequenza di lavoro, al suo termine potrà essere trasmesso un QRZ? . Se non si riceve risposta si tornerà all' ascolto sulla frequenza di 500kHz.

b) A tutte le stazioni

Le stazioni che desiderano operare sulla RHB devono usare il seguente metodo per fare una chiamata generale per tutte le stazioni.

*Il codice di "chiamata generale" **CQ**, non più di tre volte*

DE

Il nominativo della stazione chiamante, non più di tre volte.

Esempio :

CQ CQ CQ

DE

GBGA GBGA GBGA

Questa chiamata può essere fatta sulla 500kHz al di fuori dei periodi di silenzio. Una sola chiamata di questo tipo è permessa in un periodo di due minuti. Se si ottiene risposta entrambe le stazioni dovranno spostarsi su una frequenza concordata per scambiarsi il traffico.

Appendice Seconda

Documento presentato dal segretario Mr. Stuart B. Smith alla riunione di consiglio dell' "International Committee for the Conservation of The Industrial Heritage" tenutosi a Barcellona nell' aprile del 2006.

Fin dai primissimi esperimenti Guglielmo Marconi inviò messaggi fra la costa e le navi-faro. Nel 1900 fu fondata la Marconi International Marine Communication Company con lo scopo di installare la telegrafia senza fili a bordo delle navi e per impiantare stazioni radiotelegrafiche costiere. La frequenza utilizzata era attorno ai 500kHz.

La Convenzione Radiotelegrafica di Berlino del 1906 definì i 600m (500kHz) come frequenza operativa. Definì altresì il segnale SOS quale chiamata internazionale di soccorso.

Per oltre 100 anni è stato mantenuto un costante ascolto sulla 500kHz. L' SOS ha salvato oltre 10.000 vite (incluse le oltre 700 del *Titanic*). La 500kHz ha fornito un inestimabile contributo per la sicurezza della vita umana in mare.

Il sistema operativo sulla banda marittima delle onde medie è stato, principalmente in codice Morse, un sistema internazionale di segnalazione capace di assicurare la mutua comprensione e collaborazione tra i radiooperatori di ogni nazionalità. Sulla 500kHz venivano osservati due periodi di silenzio ogni ora per permettere l'ascolto anche di segnali di soccorso deboli e lontani.

La 500kHz fu la frequenza di soccorso e di chiamata, e frequenze al di sopra furono usate come frequenze "di lavoro". Altre frequenze, nella stessa banda, vennero usate per la radiogoniometria, molto importante prima dell'avvento del radar. La 500kHz fu fondamentale per lo sviluppo dell'industria delle comunicazioni marittime e per il perfezionamento tecnologico di trasmettitori, ricevitori e apparati radar.

La 500kHz è l'unica frequenza di tutto lo spettro elettromagnetico che possa essere identificata per il suo valore storico nel salvataggio della vita umana in mare. Essa può essere conservata per continuare ad essere usata per dimostrare il suo ruolo passato nell'interesse delle generazioni future. Essa è un luogo identificabile dello spettro radioelettrico che dovrebbe essere preservato come un luogo "patrimonio" e che, con il suo codice Morse e le sue tecniche di segnalazione, continuerà ad essere un veicolo di pace, cooperazione e rispetto universale.

Le frequenze di 490kHz e di 518kHz sono correntemente utilizzate per il servizio di avvisi marittimi "Navtex". Esclusivamente per questo motivo la banda marittima da 405 a 535kHz dovrebbe essere mantenuta con il segmento 495-515kHz oppure 495-505kHz designato come segmento "patrimonio" e la 500kc/s- frequenza per la salvaguardia della vita umana in mare.

F.O.T.A. – FRIENDSHIP ON THE AIR

L'idea del F.O.T.A. - Friendship On The Air, è venuta a Cristiano IZ0FVJ, ARMI A/281 e Fabrizio IZ0GPN, ARMI A/239 due radioamatori romani iscritti all'A.R.M.I., che ne ha appoggiato pienamente ed entusiasticamente l'idea. Non è la prima volta che dei radioamatori nel periodo di fine anno, sono in aria in "Field Day" con amici, per scambiarsi gli auguri; ecco l'iniziativa di Cristiano e Fabrizio, poter collegare ed ascoltare più OM possibili per scambiarsi reciprocamente gli auguri del Nuovo Anno 2007. A suggellare questi QSO, hanno preparato un simpatico AWARD da inviare a tutti i radioamatori collegati! Sempre nello "HAM SPIRIT", dell'A.R.M.I. non è richiesto nessun tipo di contributo.

F.O.T.A.

Friendship On The Air

** ** *



REGOLAMENTO

Art.1) Dal 01 Gennaio 2007 al 31/01/2007 è indetto il **F.O.T.A. – Friendship On The Air – Award**. Esso nasce dal desiderio di effettuare collegamenti radio con quante più stazioni radioamatoriali sia possibile, il tutto nel primo giorno dell'anno, e con esse scambiarsi gli Auguri per il Nuovo Anno, nella maniera più semplice e piacevole possibile.

Art.2) REQUISITI: Non sono richiesti particolari requisiti, se non quello di essere appassionati di radio e desiderosi di trascorrere un Capodanno diverso.

Art.3) FREQUENZ: Saremo operativi nelle seguenti forme:

- **40 m – SSB, fonia da 7.080 Mhz in poi;
PSK31, da 7.037 Mhz a 7.040 Mhz.**
- **20 m – SSB, fonia da 14.100 Mhz a 14.350 Mhz
PSK31, da 14.070 Mhz, +/- 5Khz**

Si specifica, per dovere di cronaca, che sia le attività in fonia che quelle in digitale saranno effettuate nelle porzioni di banda adibite a tali attività.

Art.4) CHIAMATE: La chiamata ON AIR sarà:

" CQ DX CQ DX CQ DX...this is IZØFVJ (or IZØGPN) for the Friendship On The Air Award.... "

Le stazioni operative, le sole autorizzate ad effettuare chiamate F.O.T.A. sono:

- **IZØFVJ, op. Fabrizio (A.R.M.I. #A/281);**
- **IZØGPN, op. Cristiano (A.R.M.I. # A/239).**

Art. 5) – ORARI: Saremo operativi nei seguenti orari:

**** 01 Gennaio 2007: dalle ore 02.30z alle 20.00z.**

Dal 02 Gennaio 2007 al 31 Gennaio 2007 opereremo dalle 22.00z alle 24.00z.

Art.6) TERMINE ATTIVITA': Le attività termineranno il 31 Gennaio 2007.

Art.7) AWARD: Per poter ricevere l'award è necessario aver effettuato almeno un collegamento (SSB, o PSK31) ed inviare la propria qsl-card alle stazioni di cui all'art. 4, specificando se possibile, il proprio indirizzo al quale spedire il "diploma" e le qsl delle stazioni IZØFVJ ed IZØGPN, organizzanti il F.O.T.A.

Accettiamo anche qsl-card dirette e via eqsl.cc da inviare alla stazione IZ0FVJ (presente anche su www.qrz.com).

Art.8) CONTATTI UTILI:

**** IZØFVJ, op. Fabrizio:**

web – www.qrz.com

radiofvj@yahoo.it

indirizzo: Via Giusto Fontanini 12

00173 ROMA – ITALY

**** IZØGPN, op. Cristiano:**

web – iz0gpn@yahoo.it

art. 9) PRECISAZIONI: Si tiene a precisare che le stazioni che hanno organizzato il F.O.T.A. Award non chiedono nessuna forma di finanziamento, sostentamento o aiuto economico alcuno di qualsiasi genere. Esse operano per il semplice piacere di farlo.

Art. 10) RESPONSABILITA': Si tiene a precisare che le stazioni che hanno organizzato il F.O.T.A. Award si sollevano da ogni responsabilità derivanti dal fornire false informazioni, intendendo vivere questa attività nella maniera più serena possibile, fermo restando il rispetto dell'etica dell'attività stessa e dello stesso radiantismo.

Art. 11) Tutte le operazioni descritte vengono effettuate osservando comunque il rispetto dei Regolamenti, nazionali ed internazionali, vigenti.

Sponsor:



<http://www.assoradiomarinai.tk>

Notiziario dei Marinai

MUSEO TECNICO NAVALE DI LA SPEZIA

Articolo tratto da Radio Rivista di Novembre 2006

Radiocronache

Orazio De Maria • IZ1CCH

E-mail: oraziodemaria@virgilio.it

Primo positivo contatto con il Museo Storico Navale di La Spezia



VENERDI 21 aprile, alle ore 10:00, è avvenuto il primo storico contatto tra i Radioamatori dell'ARMI ed il Direttore del museo navale di La Spezia, Comandante Alessandro Camaliera. Perché definire storico questo incontro lo spiegherò nel corso della discussione. Da un po' di tempo prendeva corpo nella mia testa un'idea meravigliosa, e non era quella di Cesare Ragazzi, ma quella di poter creare, prima in Italia, una stazione radio permanente all'interno di un comprensorio militare della Marina Militare (di queste stazioni ne esistono diverse, ma di altre destinate forze armate).

L'idea è partita per due fondamentali motivi: il primo, quello di obbedire fedelmente agli scopi statutari dell'ARMI che, per chi non lo sapesse, è l'Associazione Radioamatori Marinai Italiani che riunisce, sotto un'unica bandiera, tutti i Radioamatori appassionati al comune binomio della radio del mare; l'altro motivo consiste nell'esigenza di rispondere con i fatti alla richiesta degli Stati Maggiori, ed in particolare modo del comando dell'Alto Tirreno, di promuovere variegate forme per pubblicizzare le attività della Forza Armata verso il mondo esterno. Dopo aver pensato a quale luogo potesse essere più idoneo per rispondere a questi

questi nel modo più concreto possibile, la risposta è arrivata da una sera trascorsa davanti alla televisione, guardando ancora una volta il film che trattava della sfortunata spedizione del dirigibile Italia del Generale Nobile, della Tenda Rossa e di tutto quanto sopraggiunto successivamente.

Della sfortunata spedizione tanto si è parlato che non mi pare questa la sede

russo, di salvare i componenti superstiti della spedizione. Partendo dal film, mi sono ricordato che la radio originale della Tenda Rossa è gelosamente custodita presso una teca del sopracitato museo, per cui, se stazione radio doveva essere, quale posto migliore per poterla realizzare!

Dopo un fugace contatto con il coordinatore nazionale Alberto Mattei IT9MRM, ho fissato un appuntamento con il Capitano di Vascello Camaliera, incontro a cui ha partecipato, oltre allo scrivente IZ1CCH, anche Nicola IW1RLR.

Il Direttore del museo, dopo la nostra allocuzione, ha ben sposato questa iniziativa, assicurandoci che a breve la porterà in visione all'Ammiraglio Comandante della Base Spezzina.

Tra le altre cose, visto che lo stesso museo verrà interessato da lavori di ristrutturazione, si troverà, in virtù degli stessi, un idoneo luogo per creare la stazione radio permanente, con annessa tutte le apparecchiature marconiane, dotata di nominativo speciale del tipo IIMNS e pronta all'uso.

Auspichiamo, quindi, che al più presto si possano superare le difficoltà logistiche e richiedere al Ministero un nominativo, da mettere a disposizione di tutti gli OM che vorranno attivarsi, sia in speciali occasioni quali mostre ed aperture a carattere straordinario riguardanti il museo, sia in caso di eventi topici che riguardino la Marina Militare italiana, così ricca di glorioso passato, realizzato anche tramite la proloca e fattiva collaborazione con Guglielmo Marconi stesso.

Chiudo ringraziando anche il mio Direttore e comandante di Marimissili, il CV Antonio Di Lieto, che ha appoggiato questa mia iniziativa.



per aggiungere altro a quanto ampiamente dibattuto e documentato. Basta, in questa circostanza, citare le gesta del secondo capo marconista Biagi che, con il suo RTX di fortuna, ha permesso, grazie anche alla fondamentale opera di un Radioamatore



Soci, collaborate a RadioRivista!

SANTA BARBARA DAY

Giorno 4 Dicembre come di consuetudine, si è svolta la Festa della Marina e conseguentemente la ricorrenza di Santa Barbara patrona della Marina Militare Italiana, in tutti i comandi marittimi si sono svolte delle cerimonie liturgiche per ricordare Barbara di Nicomedia Santissima patrona.



2° ARMI INTERNATIONAL CONTEST OF SANTA BARBARA – ITALIAN NAVY DAY

Si è svolto giorno 3 e 4 Dicembre, in onore di Santa Barbara il secondo "International Contest" organizzato dalla sezione ARMI del Golfo di Gaeta. Il contest quest'anno ha avuto un grosso successo, con la partecipazione di molte stazioni NAVAL e non. In seguito sarà cura di questa sezione comunicare tramite il bollettino le classifiche del Contest.

OMAGGIO A SANTA BARBARA ATTIVAZIONE SPECIALE

A seguito del Breve Pontificio di Pio XII del 4-12-1951 di proclamazione solenne a Celeste Patrona, ogni 4 dicembre gli uomini della Marina Militare e quanti operano per essa, nel ritrovarsi con le comuni origini e valori, festeggiano solennemente e degnamente la loro Santa Patrona.



Barbara è particolarmente invocata contro la morte improvvisa (allusione a quella del padre, secondo la leggenda); in seguito la sua protezione fu estesa a tutte le persone che erano esposte nel loro lavoro al pericolo di morte istantanea, come gli artigieri, gli artiglieri, i carpentieri, i minatori; oggi è venerata anche come protettrice dei vigili del fuoco. Nelle navi da guerra il deposito delle munizioni è denominato "Santa Barbara".

Per l'occasione uno stretto team di operatori ARMI e della sezione ARI di Marcon, si sono organizzati per attivare una stazione "speciale" in omaggio alla Santa. Il tutto è nato da un insieme di ideali che ha riunito questo gruppo a organizzare una

spedizione nell'Isola di Burano (Venezia – EU 131) presso la Chiesa di San Martino Vescovo dove si trova la **Cappella dedicata a Santa Barbara che custodisce le spoglie della Santa.**

E' proprio così, le spoglie si trovano in questa isoletta abitata da poco meno di 5.000 abitanti e dove molti pellegrini vengono spesso a renderLe omaggio.

Presi gli opportuni contatti con il Parroco e un gruppo di Volontari del Soccorso vicini alla Parrocchia (nota per il suo campanile non tanto verticale), anche i radioamatori hanno reso omaggio alla Santa con una attivazione dal sito:

Domenica **3 dicembre 2006** dalle ore 09.00 alle ore 13.00 locali.

Sulle bande dei 20 e 40 metri.

Il gruppo è stato composto da: **IW3IE** (ARMi Ø96), IW3IA, IK3SSW e IZ3FJZ con eventuali aggiunte all'ultimo minuto. Il nominativo utilizzato è stato quello di Giacomo **IW3IE**.

Per tutti i collegamenti la conferma è stata inviata via "bureau".

Paolo IW3IA

I.S.A. – INTERNATIONAL SAILOR AWARD

Il diploma dei "Marinai"

Associazione Radioamatori Marinai Italiani
<http://www.assoradiomarinai.tk>

A R M I

International Sailor Award

We certificate that _____
has contacted _____ naval and clubs station
and can hear the _____ degrees.

Congratulations.

Date _____ Mode _____ Number _____ Award Manager _____

IT9MRRM
Alberto Mattei

MODALITA'

L' **International SAILOR Award "il diploma dei marinai"** è accessibile a tutti gli **OM** ed **SWL** italiani e stranieri.

I modi consentiti sono **SSB/CW/RTTY/MISTO**.

Esistono 5 categorie:

100	250	500	750	1000

1. **MARINER** (Marinaio): Totale **100** QSO punti;
2. **SERGEANT** (Sergente): Totale **250** QSO punti;
3. **TENENT** (Tenente): Totale **500** QSO punti;
4. **CAPTAIN** (Capitano): Totale **750** QSO punti;
5. **ADMIRAL** (Ammiraglio): Totale **1000** QSO punti;

I contatti sono validi a partire dal **1.01.2000** su tutte le bande HF, e WARC comprese, con stazioni appartenenti ai gruppi NAVAL, stazioni operanti da Museumships, Lightships o Lightvessel, Maritime Mobile e Naval Radio Club che usano Call speciali (vedesi elenco di riferimento sulla pagina web). Ogni stazione può essere lavorata e/o ascoltata una sola volta (può essere lavorata una seconda volta se appartiene ad altri Naval Club).

esempio:

IT9MRM (ARMI 001) DATA 12/4/02 TIME 1230Z 14MHZ [punti 1]
 IT9MRM (INORC 363) DATA 15/4/04 TIME 1500Z 14MHZ [punti 1]
 IT9MRM (MF 943) DATA 20/7/03 TIME 1000Z 14MHZ [punti 1]
 +
 IF9/IT9MRM/P (Lighthouse) DATA 02/12/03 TIME 1330Z 14MHZ [punti 2]
 +
 IK7TVE/mm (Maritime Mobile) DATA 06/09/03 TIME 2015Z 14 MHZ [punti 5]
 +
 IU9MM (Special Call) DATA 4/12/02 TIME 1230Z 14MHZ [punti 10]

Bande: 3,5 - 7 - 12 - 14 - 18 - 21 - 24 - 28 - 50 MHz

Modo: SSB - CW - RTTY - MISTO

Punti x QSO:

Naval Club Members: **1 Punto**;

Museumships: **2 Punti**;

Lightship/Lightvessel/Lighthouse: **2 Punti**;

Maritime Mobile: **5 Punti**;

Naval Club Special Call: **10 Punti**;

Gli "**Endorsment**" si possono richiedere per l'avanzamento al costo di 5 euro per ogni Categoria QSO per punti (250 - 500 - 750 - 1000);

Per la richiesta del diploma bisogna inviare in busta all'indirizzo dell'Award Manager, allegando 1 QSL propria, l'estratto LOG dei QSO (non sono richieste le QSL di conferma ma è obbligatorio avere le QSL per eventuale controllo originali) e 10 €. al seguente indirizzo:

Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)

Alberto Mattei (IT9MRM)
 Via Enrico Millo, 20
 I-96011 Augusta (SR)
 ITALY

Elenco dei "SAILORS" che hanno ottenuto il diploma:

#	Nr.	Call.	Name	Mode	Date	Award
001	001/E	G3LIK	Mick	CW	07.02.2005	Admiral
002	001/C	ON4CBM	Bert	MIXED	02.05.2005	Tenent
003	001/A	IK2CGH	Gioacchino	CW	30.06.2005	Mariner
004	001/D	ON4CBI	Christiane	MIXED	30.08.2005	Captain
005	002/E	ON4CKZ	Patrick	CW	30.08.2005	Admiral
006	002/C	I6HWD	Domenico	CW	26.01.2006	Tenent

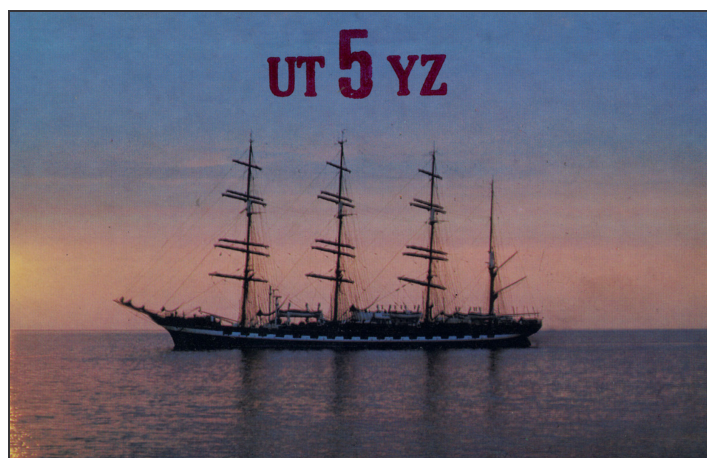
Scaricate il file relativo all'APPLICATION FORM all'indirizzo:

<http://digilander.libero.it/assoradiomarinai/award/ISA-ApplicationForm.doc>

QSL Navali

Rubrica a cura di ALBERTO MATTEI, IT9MRM

In questa rubrica inseriremo le varie QSL di tipo "naval" di Associazioni, 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

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.

-2007-
(PROVVISORIO)



1 Gennaio ÷ 13 Dicembre	DAØUBOOT – Special Naval Event by MF-Runde
Gennaio	KH6BB Radio Operations
Febbraio	MF Activity Weekend Event's
Febbraio	HMS Belfast (GB2RN) - London Group Easter Activity Week
Febbraio	KH6BB Radio Operations
Febbraio	Antartic Activity Week by ARMI Member
4 Aprile	MARAC 80 meter SSB Contest
15 Aprile	HMS Belfast (GB2RN) - London Group Easter Activity Week
20 Aprile	HMS Belfast (GB2RN) - London Group AGM & VIP Day
23 Aprile	HMS Belfast (GB2RN) - London Group Easter Activity Week
Aprile	International Submarine Event's
Aprile	USS Cobia Submarine Radio Room Reactivation Weekend
Maggio	OE6XMF - World Sailing Games - NEUSIEDLERSEE
Maggio	OE6XMF - World Sailing Games - NEUSIEDLERSEE
Maggio	Portuguese Navy Day Radio Amateur Contest
Maggio	Memorial Day - USS KID (K5KID)
09 ÷ 10 Giugno	International Museum Ship Radio Event -
09 ÷ 10 Giugno	IY1SP - by ARMI Member
Giugno	WA4USN - CARS Field Day - USS YORKTOWN
Luglio	Belgian Navy Day's
Luglio	USS COBIA Submarine Radio Room Reactivation Weekend
Luglio	W4BPR Upcoming Events - Battleship Park USS ALABAMA
18 ÷ 19 Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
Novembre	MARAC 2m. Contest
Novembre	RNARS CW Activity Contest
Novembre	INORC CW Activity Contest
4 Dicembre	3° International Contest ARMI - Italian Navy Day - Santa Barbara Day
Dicembre	Pearl Harbour Day (USS KID)
Dicembre	International Naval Contest - Sponsor by ARMI

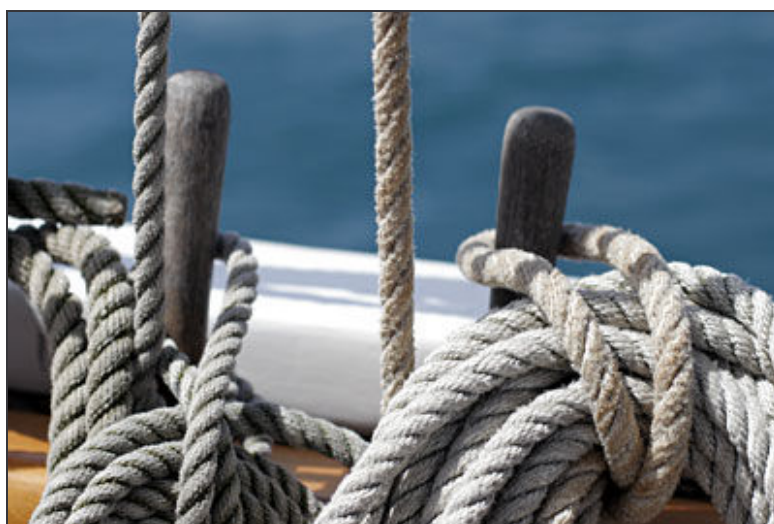


Foto storiche.....



Corvetta Licio Visintini

La stazione radio di....

E' nata una nuova rubrica, dedicata alle stazioni radio dei nostri membri, chi vuole pubblicare la foto della propria stazione, può inviare la stessa scannerizzata in formato JPEG all'indirizzo di posta elettronica: it9mrm@libero.it e sarà inserita nei prossimi bollettini!

Presentiamo la foto della stazione radio di: **IZØKON Giovanni Spronelli (ARM1279) di Guidonia (Roma)**

