

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

IL BOLLETTINO DEI MARINAI

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

**bollettino periodico telematico
nr. 33/2006**



Sommario:

Editoriale.....	2
News, news	3
Notiziario dei Marinai.....	8
QSL Navali.....	17
Calendario.....	18
Foto storiche.....	19
La stazione di.....	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



**ECO
ANTENNE**



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

Editoriale

C Ari amici, eccomi a voi con l'odierno bollettino, ritornare alle sue sembianze originali, dopo i numeri speciali dedicati all'attività dell'anno – *la manifestazione dell'ultimo ammaina bandiera a bordo delle navi ARDITO ed AUDACE* – evento che ha caratterizzato un clamoroso plauso da tutte le istituzioni che ci hanno supportato.

Ritorniamo al nostro bollettino, in questo numero ci soffermiamo, praticamente alla prossima attività che ci coinvolge principalmente, ovvero "**L'ARMI Internationa Contest of Santa Barbara**" evento inserito nel calendario dell'Italian Naval Days. Sponsor dell'evento la sezione ARMI "Golfo di Gaeta", che come l'anno precedente metterà in palio dei bellissimi piatti ovalizzati, personalizzati con il nominativo del vincitore in ogni categoria. Mi auguro in una vostra grande partecipazione!

Sempre dal mitico, Coordinatore Dipartimentale Area Centro – **IWOHP** Cosmo Furno in compagnia degli "**armigeri**" (nomignolo battezzato da Orazio IZ1CCH) **IKØJFS**, **IKØAAE** ed **IZØGZW**, un'articolo riguardante "*La radio nelle scuole*", anche l'ARMI ha contribuito a far conoscere in questo ambiente le comunicazioni navali ed i sistemi di radiocomunicazione adottati dal dopoguerra in avanti, dando esempio pratico agli studenti che assistevano alla dimostrazione.

Una operazione degna di essere menzionata è l'attivazione di una stazione speciale denominata "**IY1SP/500KCS**" per commemorare il centenario della prima **Conferenza Internazionale delle Radiocomunicazioni** tenutasi a Berlino nel 1906 dove, il 3 novembre, diciannove Paesi firmarono il documento finale che definiva la 500kcs quale frequenza marittima di chiamata e di soccorso e il segnale "SOS" quale segnale internazionale di soccorso. Dunque orecchio al vostro RX per ascoltare i segnali di questa stazione speciale, solo ed esclusivamente in CW! Gli operatori appartengono tutti all'INORC ed all'ARMI.

Ancora molte altre chicce troverete leggendo il nostro bollettino, un diploma NAVAL risalente al 1967, dedicato ai MAS della sede navale di Brindisi; l'operazione radio effettuata da un team misto ARI/ARMI di San Benedetto del Tronto sul Faro di Pedaso, prima attivazione assoluta e Most Wanted per il WAIL! Ed in fine, la bozza del nostro CREST il quale sarà dato mandato ad effettuare il conio ad una ditta specializzata di La Spezia previo numero adeguato (100) di richieste, quindi scrivetemi per la vostra partecipazione; una nuova rubrica è stata inserita "La stazione radio di..." inseriremo una foto di stazione di ognuno di voi, quindi divertitevi a scattare foto e a scannerizzarle, scegliendo la migliore, essa sarà inserita nei nostri bollettini!

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



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

NEWS, NEWS, NEWS

L'ARMI va in cattedra...

di Cosmo Furno - IWØHP

Non so quanti di voi siano al corrente di uno splendido progetto chiamato "La radio nelle scuole", splendido per tutte le implicazioni che tale idea può avere; comunque sia, dopo la firma, a febbraio, di un apposito accordo tra l'ARI ed il Ministero dell'Istruzione, lo scorso 7 ottobre, si è passati ad una fase più operativa. E noi non ci siamo lasciati scappare l'occasione... hi, hi, hi...



Nell'ambito della manifestazione nazionale "School on frequency", alcuni rappresentanti della Sezione ARMI "Golfo di Gaeta", in virtù del protocollo d'intesa con la locale Sezione ARI, hanno permesso, ai ragazzi dell'Istituto Tecnico Nautico "G.Caboto" di Gaeta, un approccio tecnico-pratico al mondo delle radio-tele-comunicazioni, ponendo, come legittimo ed ovvio, il giusto accento ai sistemi di bordo ed alle moderne tecnologie in uso, come il sistema GMDSS.

Grazie alla sensibilità del prof. Damiano Magliozzi (*al secolo IKØAAE / ARMI #193*) ed alla disponibilità della dirigenza scolastica, i membri Cosmo Di Nitto IKØJFS, Giuseppe Morì IZØGZW, con il sottoscritto, di buon mattina (*o quasi!*) si recavano a scuola ed installavano, sulla splendida terrazza dell'istituto, una stazione radio che avrebbe permesso l'operatività dalle bande HF alle V/UHF, in tutte le modalità – *CW, fonia, MGM*.

Un Kenwood TS-930, due Yaesu FT-817 ed un FT-847, serviti da varie antenne ed accessori, hanno costituito lo shack operativo su cui, dopo una breve introduzione *chiacchiereccia* al mondo dei radioamatori e delle telecomunicazioni, si è data dimostrazione pratica di collegamenti nelle varie modalità; pratica nel vero senso della parola, in quanto i ragazzi hanno avuto parte attiva nella dimostrazione, sperimentando in prima persona, quanto detto loro a parole.



Molti sono i ragazzi intervenuti e tra questi molti sono quelli che, con entusiasmo, ci hanno chiesto dettagli sull'attività radiantistica e sulla possibilità di ripetere l'esperienza, semmai approfondendo alcuni argomenti, addirittura, ci è giunta notizia di un allievo che vorrebbe approfondire le argomentazioni affrontate, per farne oggetto del proprio esame di maturità; ottimo anche il feedback avuto dai docenti intervenuti che hanno ipotizzato e proposto una nostra futura collaborazione.

Un ringraziamento a quanti hanno reso possibile quest'attività ed a tutti...

...buona navigazione!!!

73' de Cosmo IWØHP



ITALIAN NAVY DAY – 2nd A.R.M.I. INTERNATIONAL CONTEST OF SANTA BARBARA
By ARMI - Sezione "Golfo di Gaeta"



Patrona della Marina Militare Italiana



2nd. A.R.M.I. International CONTEST of "Santa Barbara"

L'A.R.M.I. – Associazione Radioamatori Marinai Italiani che riunisce in sodalizio radioamatori, italiani e stranieri, provenienti dalle marine militari e mercantili o da Forze Armate che abbiano componente marittima (*Polizia Marittima, Guardia di Finanza, Carabinieri Marina, ecc.*), per celebrare degnamente la S. Patrona della Marina Militare Italiana, promuove ed organizza l'A.R.M.I. International Contest "Santa Barbara", competizione radiantistica a valenza internazionale.

Regolamento:

DATA

Il contest avrà cadenza annuale e si terrà nel giorno 4 dicembre, giorno dedicato alla Santa Barbara – Patrona della Marina Militare Italiana. Qualora il giorno 4 dicembre capitasse infrasettimanalmente, il contest avrà luogo il sabato precedente o successivo.

Per il 2006 viene stabilito che il contest abbia luogo **dalle ore 12.⁰⁰ UTC di sabato 02 Dicembre 2006, alle ore 12.⁰⁰ UTC di domenica 03 Dicembre 2006 (24 ore).**

BANDE

Sono ammessi collegamenti sulle bande di frequenza dei 10, 15, 20, 40 ed 80 metri, nel pieno rispetto del Band Plan IARU Region 1.

MODI DI EMISSIONE

Sono ammessi i seguenti modi di emissione: CW, SSB, MGM (PSK31, RTTY e S.S.T.V.).

CATEGORIE

Sono previste due categorie: N = Navali, I = Indipendenti.

La categoria N include tutti gli OM ed SWL iscritti all'A.R.M.I. o di altro Club Navale (ad esempio: INORC, MARAC, MF, RNARS, ANARS, FNARS, BMARS, MFCA, YO-MARC, ecc.).

La categoria I include tutti gli OM ed SWL, di qualsiasi paese, non iscritti a Club Navali e considerati quindi "Indipendenti".

Per ciascuna categoria di cui sopra, sono inoltre previste, in base ai modi di emissione utilizzati, le seguenti sottocategorie: CW, SSB, MGM.

Nella sottocategoria MGM saranno accorpati tutti i contatti effettuati in RTTY, PSK31, SSTV.

E' prevista l'istituzione di una stazione *Jolly* (IQØFM a cura della Sezione ARI di Formia - LT) che potrà operare in multi-operatore, multi-banda e multi-modalità.

CHIAMATA

Sono ammesse le seguenti chiamate: CQ ARMI, CQ ARMI TEST.

Le stazioni iscritte ad un Club Navale (categoria N) aggiungeranno "/N" al loro nominativo durante la chiamata, in modo da essere immediatamente riconoscibili.

Ad esempio: CQ ARMI TEST de IKØJFS/N.

RAPPORTI

Gli iscritti all'A.R.M.I. o ad altro Club Navale passeranno il rapporto RST seguito dalla sigla del Club e dal numero di iscrizione.

La stazione *Jolly* ed i non iscritti a Club Navali (Indipendenti) passeranno il rapporto RTS seguito da un numero progressivo a partire da 001.

PUNTEGGI

Le stazioni A.R.M.I e le stazioni di altri Club Navali valgono 10 punti; la stazione *Jolly* ha valore di 25 punti; le altre stazioni (Indipendenti) valgono 1 punto.

NON SARANNO ritenuti validi i QSO tra stazioni da 1 punto.

SARANNO validi i QSO tra stazioni da 10 punti.

La stessa stazione può essere lavorata una sola volta per banda.

MOLTIPLICATORI

Sono moltiplicatori le stazioni A.R.M.I o di altro Club Navale, nonché la prevista stazione *Jolly*.

Le stazioni A.R.M.I., di altro Club Navale e la stazione *Jolly* possono essere contate UNA SOLA volta, indipendentemente dalle bande lavorate.

PUNTEGGIO FINALE

Si ottiene moltiplicando la somma dei punti QSO per la somma dei moltiplicatori.

SWL

Valgono le stesse regole degli OM ed espressamente:

- un QSO due stazioni da 1 punto non sarà valido come ascolto;
- un QSO tra una stazione da 10 punti ed una stazione da 1 punto avrà valore di 11 punti;
- un QSO tra una stazione da 10 punti e un'altra stazione da 10 punti varrà 20 punti;
- la stessa stazione potrà essere ascoltata UNA SOLA VOLTA per banda.

N.B. I rapporti degli SWL sono molto graditi. Per entrare nelle classifiche della categoria non è richiesto un minimo di ascolti, ma il Contest Manager riterrà meritevoli di segnalazione i Log che riveleranno da parte dell'SWL un particolare impegno.

LOG

I Log, compilati in modo standard e completi di foglio riassuntivo, riportante i dati relativi al numero di QSO, i punti, i moltiplicatori ed il punteggio, divisi per banda, oltre che la somma totale, vanno inviati a mezzo posta o posta elettronica, entro e non oltre il 15 Gennaio 2007, al Contest Manager:

Cosmo Di Nitto - IKØJFS, Via Bachelet n.7/c, 04024 - Gaeta (LT) – Italy

email: sparks_223@yahoo.co.uk

I Log arrivati oltre il termine sopra stabilito saranno considerati "Control Log".

N.B. Per i log inviati a mezzo posta elettronica, onde evitare spiacevoli problemi di NON ricezione dei log, legati ai software anti-spam, si prega esplicitare nell'oggetto del messaggio "ARMI CONTEST S.BARBARA", pena esclusione.

SQUALIFICHE

Sono squalificati i concorrenti che :

- non rispettano gli orari stabiliti dal regolamento;
- non rispettano il Band Plan IARU Region 1;
- operano riuniti in coppie o gruppi;
- concordano QSY o sked con il corrispondente per la ripetizione del QSO su altre bande.

Saranno inoltre penalizzati o squalificati i concorrenti che inviano Log incompleti, con QSO doppi non dichiarati, con punteggi vistosamente errati e con QSO che non risultano bilaterali nei controlli incrociati.

CLASSIFICHE

Verranno redatte classifiche per ciascuna delle seguenti sottocategorie previste dall'apposito paragrafo del regolamento (es. Naval-CW, Naval-SSB, Naval-MGM, ecc.).

Classifica a parte verrà redatta per la categoria SWL.

PREMI

Saranno riconosciuti premi ai primi classificati di ogni categoria/sottocategoria.

I vincitori verranno contattati dal Contest Manager, o da suo delegato, per concordare il ritiro del premio.



Notiziario dei Marinai

COMMEMORAZIONE PRIMA CONFERENZA INTERNAZIONALE DELLE RADIOCOMUNICAZIONI – Berlino 3.11.1906 – La Spezia 3.11.2006

dal 3 al 5 novembre sarà attiva dalla Spezia una stazione col nominativo speciale **IY1SP/500KCS** per commemorare il centenario della prima **Conferenza Internazionale delle Radiocomunicazioni** tenutasi a Berlino nel 1906 dove, il 3 novembre, diciannove Paesi firmarono il documento finale che definiva la 500kcs quale frequenza marittima di chiamata e di soccorso e il segnale "SOS" quale segnale internazionale di soccorso.

In questi cent'anni si calcola che oltre 10.000 vite umane siano state salvate grazie a quanto stabilito in quella Conferenza ed all'uso della 500kcs e del segnale SOS.

La città della Spezia che con le prime dimostrazioni di G. Marconi alla Regia Marina, e i successivi lavori di sperimentazione e ricerca condotti dalla Marina Militare, può considerarsi la "culla" della radiotelegrafia Italiana e non poteva mancare a questo appuntamento.

Saranno attivi in tutte le bande HF, su quelle bande in cui la propagazione sarà aperta, nella sola modalità CW, sulle frequenze di riferimento circa 20KHz da inizio banda.

La QSL speciale, dedicata all'opera di Marconi, sarà inviata tramite Bureau a quelli che hanno contattato la stazione speciale.

Gli operatori sono : **I1SAF** Giuliano (ARMI 154), **IZ1CLA** Sauro (ARMI A/282), **IK1RED** Mario (ARMI 248), **IK1DQW** Adolfo (ARMI 011), **IZ1ELP** Edgardo (ARMI 034).

Il QSL manager per l'occasione è I1SAF Giuliano Sandal.
QSL via Bureau o Diretta.



I1SAF operando dalla stazione commemoratrice Marconiana IY1SP (anno 2001)

I RADIOAMATORI E LA "MARINA"

Sin dal 1967 i radioamatori si dedicavano ad istituire dei diplomi decati ad avvenimenti di tipo NAVAL, eccone uno inviato da Franco Donati, I5DOF - ARMI Ø2Ø (all'epoca SWL I1-12371) che tratta del "cinquantenario dei MAS" e rilasciato dalla sezione ARI di Brindisi.

Penso che sia uno dei primi diplomi di questo genere! Invito a tutti quanti i soci a spulciare nei cassette ed a rinvenire tutto ciò che riguarda materiale di tipo NAVAL. Scrivetemi ed eventualmente scannerizzate il materiale in formato JPEG.

Grazie, Franco per averci dato in visione un così bel cimelio "NAVAL Radioantistico".



MAS - Motoscafo armato silurante

Tratto da Wikipedia, l'enciclopedia libera.

Il **Motoscafo armato silurante** o **Motoscafo anti sommergibile**, più conosciuto con l'acronimo **MAS** (originariamente derivante da **Motobarca Armata SVAN**), era una piccola e veloce imbarcazione usata come mezzo d'assalto dalla Regia Marina durante la Prima e la Seconda guerra mondiale.

Fondamentalmente si trattava di un motoscafo da 20-30 tonnellate di dislocamento (a seconda della classe), con una decina di uomini di equipaggio e armamento costituito generalmente da 2 siluri e alcune bombe di profondità, oltre ad una mitragliatrice o ad un cannone.

I MAS ebbero un'ampia diffusione nella Regia Marina nella guerra del 1915-18, derivati dalla tecnologia dei

motoscafi civili con motori a combustione interna compatti e affidabili (a benzina). Attualmente può far sorridere, ma all'epoca i piccoli motori marini erano raramente potenti ed affidabili a sufficienza.

Il loro impiego era sia come pattugliatori antisom. che come mezzi da attacco insidioso alle navi della flotta austriaca, a seconda degli equipaggiamenti. Il loro successo maggiore (se non l'unico) fu l'affondamento della corazzata Saint Istvan. Era l'alba del 10 giugno 1918 e l'azione di agguato della piccola unità navale comandata da Rizzo, a sorpresa, colpì una delle 2 navi da battaglia.

Mentre la nave italiana scappava nella confusione, la Saint Istvan ebbe un colpo mortale. Purtroppo, nonostante che essa fosse molto moderna e potente, non aveva una sufficiente protezione subacquea, cosa d'altra parte comune tra le navi dell'epoca, e dopo poco tempo si rovesciò. L'azione della flotta austriaca, indirizzata alla distruzione della barriera che nel basso Adriatico imbottigliava i sottomarini austriaci (con una rete metallica e una serie di schermi di pattuglia), venne annullata, e dopo di allora non vi furono più tentativi degni di nota. La perdita della corazzata costituì una grave colpo al morale degli Austro-Ungarici, e non è azzardato dire che i siluri di quel MAS 'affondarono' anche le speranze residue dell'Impero.

L'ineffabile "Vate", Gabriele d'Annunzio, certo un'estimatore dell'audacia che tali mezzi richiedevano, utilizzò la sigla MAS per il suo motto: 'Memento Audere Semper'.

Dopo la guerra, i MAS continuarono ad essere sviluppati e migliorati, grazie anche agli ottimi motori della Isaotta-Fraschini, per quanto possa stupire che l'Italia avesse tali motori quando nella produzione aeronautica essa era tanto carente.

I MAS della Seconda guerra mondiale avevano velocità di circa 45 nodi, 2 siluri da 450mm. moderni e 1 mitragliatrice. Anche vecchie unità vennero usate in teatri operativi come l'AOI.

Tra gli eventi degni di nota, il siluramento dell'incrociatore Capetown sudafricano (sia il siluratore che il silurato erano residui della guerra precedente); il fallito quanto coraggioso attacco al porto di Malta nel gennaio 1941, con la perdita di 2 motosiluranti di supporto alla missione (notare come l'Italia si fosse ridotta a necessitare di atti 'eroici' appena 7 mesi dopo l'inizio della Guerra); l'impiego nel Mar Nero contro la flotta sovietica, con alcuni sottomarini russi affondati quando sorpresi in superficie, vicino alle basi; la battaglia di Mezzo Agosto, in cui i MAS contribuirono ad infliggere perdite di mercantili agli inglesi.

Ma i MAS, unità veloci a scafo poco marino, con chiglia assai piatta, simili a grossi motoscafi, erano ormai in declino. Se in mari chiusi e poco mossi, come l'Adriatico, erano adatti, in Mediterraneo era un'altra cosa, per la modesta tenuta al mare (e la velocità effettivamente sostenibile), autonomia, siluri e armamento antiaereo (solo una mitragliera). Le motosiluranti vere e proprie, con dislocamento elevato e carena a spigolo, quasi delle mini torpediniere da 50-90tonn., erano nettamente superiori.

Le S-Boote tedesche fecero da chiaro esempio, e i tecnici navali italiani si accorsero pienamente della obsolescenza dei loro mezzi veloci quando videro le unità jugoslave di costruzione tedesca catturate nel 1941. Si organizzò così la produzione di navi simili, chiamate MS (motosiluranti). Così, nonostante che fossero mezzi economici e leggeri, i MAS ebbero un declino sostanziale nell'efficacia bellica durante la guerra del 1939-45, rendendo necessaria l'adozione di mezzi più potenti e costosi.



Messaggio

Da: I6HWD
A: Chairman ARMI
Date: 15/10/2006 15:00
Oggetto: Faro di Pedaso – 30 Settembre 01 Ottobre 2006

Messaggio:

Ciao Alberto

Ti trasmetto, per l'inserimento sul "Bollettino dei Marinai" (se lo riterrai opportuno), l'ultima nostra attivazione nella speranza sia cosa gradita:



IQ6SB/LGH

FARO DI PEDASO

1° ATTIVAZIONE

30 Settembre - 01 Ottobre 2006

Ref. A.R.L.H.S. - AMATEUR RADIO LIGHTHOUSE SOCIETY ITA 112

Latitudine. 43° 05' 4"Nord Longitudine 13° 50' 8"Est

Altezza slm 51 metri Portata 16 mn



Costruzione piacevole in stile classico, si erge su di una collina circondata dalla rigogliosa vegetazione. Non più presidiato da diversi anni, il bellissimo faro ed il suo giardino e' abbandonato a se stesso fatta eccezione la manutenzione della lanterna a cui provvede il farista della vicina San Benedetto del Tronto distante circa 15 km, faro noto ed amato dalla locale marineria sambenedettese.

Dal 2004 alcuni soci avevano manifestato l'intenzione di attivare il faro di Pedaso, ma, come noto, la burocrazia e' troppa e..... lasciamo perdere, come dice il collega IK6XEJ, e' piu' facile ottenere un

permesso per operare dalla Corea del Nord che essere autorizzati a trasmettere non dico all'interno del faro ma almeno dalle sue pertinenze. Nonostante il tipo di lavoro svolto dal sottoscritto, lavoro che mi porta ad avere contatti giornalieri con la locale Capitaneria di Porto da oltre trent'anni, non sono mai riuscito ad avere quella spinta necessaria e sufficiente per portare a termine quanto prefissato, tenuto



conto anche delle richieste ufficiali inoltrate all' ente preposto..... altra storia.....

Aspetta oggi, aspetta domani, passano gli anni finche' la sera del 20-09-06 IK6ZDF Giacomo e IK6XEJ Rino, esprimono il desiderio di attivare il faro di Pedaso nei giorni 30/09 e 01/10/06. Se ne riparla in sezione la sera del 29/09/06 durante la consueta riunione settimanale e..... detto, fatto, non c'e' neanche il tempo materiale per far girare la notizia sul web, l'attivazione si fara' l'indomani tenuto conto delle ottime ed irripetibili condmeteo previste per Sabato 30/09 e Domenica 01/10/2006.

Il team composto da IK6ZDF-Giacomo Ferretti, IK6XEJ-Guerriero Piattoni per la fonia e I6FDJ-Filippo De Renzis (ARMI 036), I6HWD-Domenico Caselli (ARMI 031) per il cw, si danno appuntamento per il mattino seguente..... unica raccomandazione: ognuno porti quel che puo'. La mattina del 30.09.06 di buon'ora, ci ritroviamo a Pedaso nel punto convenuto.

Raggiungiamo il faro dopo aver percorso una stradina tutta in salita alla ricerca di un'area idonea all'installazione della stazione radio. Piazzate le attrezzature facciamo le solite foto di rito, accendiamo la radio, iniziamo con le chiamate sotto un sole cosi' cocente al punto da infastidire gli operatori.



Il risultato finale, considerando la mancata divulgazione dell'attivazione che doveva essere data con congruo anticipo, la propagazione che non ci ha certo favoriti e le modeste attrezzature a seguito è da ritenersi soddisfacente:

TOTALI QSO **339** di cui fonia **238** e cw **101**

APPARECCHIATURE USATE PER L'ATTIVAZIONE

RTX HF KENWOOD TS 450 - RTX HF VHF UHF YAESU FT 897

ANTENNE: DIPOLO ECO 40-80-160 + ECO WINDOM HF + COLLINEARE DIAMOND 144/430

COMPUTER NOTE BOOK DELL+SOFTWARE EQF

ALIMENTATORE 30 A/h + BATTERIA GEL 50 A/h

GRUPPO ELETTROGENO DA 3 Kw + UNO DA 0,500 Kw

PADDLE BEGALI + BUG VIBROPLEX ORIGINAL STANDARD +VERTICALE KENT KT1

Con l'occasione Ti ringrazio e saluto

I6HWD Domenico

ARMI 031

IL CREST DELL'A.R.M.I.

Ecco la bozza del CREST dell'A.R.M.I.

Vi ricordo che chi è interessato per l'acquisto (il costo del CREST è circa 20 Euro + Spese di spedizione) può segnalare il suo nominativo alla seguente mail assoradiomarinai@email.it

Il conio verrà realizzato gratuitamente solo se avremo un numero almeno di 100 richieste di CREST!

QUINDI CHI E' INTERESSATO PUO' GIA' PRENOTARSI FIN DA ADESSO! LE MODALITA' DI PAGAMENTO SARANNO COMUNICATE STESSO MEZZO.



FAC-SIMILE DEL CREST ARMI

LE RADIOCOMUNICAZIONI D'EMERGENZA – DAL CW AL GMDSS

Di Claudio Cosci – tratto da Rivista Marittima – Aprile 2006 (prima parte)

Alle ore 12.00 del 10 aprile 1912, la motonave MRS *Titanic*, lascia il porto di Southampton per il viaggio inaugurale con rotta verso il porto di New York.

Il 14 Aprile, dopo quattro giorni di navigazione, alle 13.42, il marconista della nave John Philips, riceve un messaggio importante in codice morse.

La motonave *Baltic*, manda un avviso di pericolo per la presenza di grossi banchi di ghiaccio sulla rotta verso il nuovo mondo; «Al Capitano *Titanic* – Avuti venti moderati, variabili, tempo bello e scoperto dalla partenza. Motonave greca *Ahinai* riferisce passaggio iceberg e grandi quantità banchi di ghiaccio oggi a 41° 51' lat. Nord e 49° 52' long. Ovest. Auguri a lei e al *Titanic* – il Comandante». Alle 21.40, la motonave *Mesaba* trasmette al marconista del *Titanic* e alle altre navi in transito, un ulteriore avviso di pericolo, «Da *Mesaba* a *Titanic* e a tutte le navi dirette a est. Presenza di ghiacci alla latitudine da 42° a 41° 25' Nord, longitudine da 49° a 50° 30' Ovest. Avvistati grossi pack di ghiaccio e vari iceberg. Anche banchi di ghiaccio. Tempo buono, scoperto». L'ultimo messaggio, il *Titanic*, lo riceve dalla motonave *Californian* che trasmette direttamente l'avviso sempre in codice morse, «Bloccati e circondati dal ghiaccio» ma il messaggio rimane incompleto e John Philips non riesce a decifrare la posizione geografica della *Californian*.

La collisione del *Titanic* con l'iceberg avviene alle 23.40 del 14 aprile 1912, l'ufficiale marconista si trova ad inviare il messaggio più importante della vita, dalla sua trasmissione e dalla ricezione di questa, dipende l'incolumità di centinaia di persone, l'**SOS**. A ricevere la richiesta di aiuto è la motonave *Carpathia* (marconista Cottam che, a fine turno, è ancora casualmente con la cuffia in testa perché in attesa di un messaggio di risposta ad una sua chiamata). L'ultimo messaggio che John Philips invia dalla sala radio del *Titanic* alla motonave *Carpathia*, prima del blackout energetico, è «Sala macchine allagata fino alle caldaie». All'affondamento del *Titanic*, seguirà una scia interminabile di polemiche e interrogativi sulla sicurezza in mare e solamente dopo questa sciagura, le Autorità Marittime, cominciano a valutare l'effettiva importanza del mezzo radio nella sicurezza della navigazione.

E' questa l'occasione che porta alla convocazione della prima conferenza sulla sicurezza della vita umana in mare. Tutte le navi di una certa stazza successivamente a questa conferenza, hanno avuto l'obbligo di avere a bordo apparati radiotelegrafici, che permetteranno con il trascorrere degli anni, il soccorso ed il salvataggio di migliaia di vite umane. Già negli anni della breve navigazione del *Titanic*, le frequenze in CW (Continuos Wave o Codice Morse) di emergenza in uso, erano la 500 khz (600 metri) e la 1.000 khz (300 metri), entrambe in onda lunga.

Come sono progettati i primi apparati ricetrasmittenti?

I trasmettitori navali in CW progettati nei primi decenni del '900, hanno potenze variabili nell'ordine dei 1-5 kW, secondo la potenza disponibile nell'impianto elettrico di bordo e si basano sul principio di emissione a scintilla piena con caricatore sincrono rotante. La tensione di bordo in corrente continua, è convertita in tensione alternata mediante un convertitore rotante pilotato da un motore elettrico. L'energia per la produzione della scintilla, è garantita da un trasformatore che eleva la tensione alternata applicata ai suoi ingressi, a valori pari a migliaia di volt, necessari a caricare i condensatori di innesco.

La scarica dei condensatori e conseguentemente la produzione della scintilla con l'emissione in aria, è comandata dal tasto morse dell'operatore. Completa il circuito di trasmissione un filtro LC (induttanza e capacità) necessario all'accordo con le lunghe antenne filari stesa dall'albero alle sovrastrutture nave.

Gli apparati riceventi, sono sostanzialmente dei detector magnetici che convertono gli impulsi a radiofrequenza ricevuti in un segnale adatto a essere sentito nelle cuffie dell'operatore. Successivamente con l'avvento dei tubi elettronici, i trasmettitori ed i ricevitori sono progettati e costruiti secondo questa tecnologia.

I più usati dagli Armatori, sono i **Marconi Co.**, nei primi periodi dopo l'uscita sul mercato, sono però messi in back-up agli apparati a scintilla. Con gli apparati a valvole, oltre al CW diventa più semplice utilizzare la ricetrasmmissione in fonia, anche se, il codice morse rimane il modo di emissione più sicuro e più intellegibile nelle comunicazioni di emergenza.

Successivamente ai tubi elettronici, la tecnologia di costruzione degli apparati radio si è spostata sul transistor, inizialmente in configurazione mista tubi elettronici/stato-solido per arrivare poi al totale utilizzo dei componenti in silicio.

L'aumentare del traffico marittimo, porta ben presto, gli operatori radio e le Autorità Marittime a prendere coscienza del fatto che i 500 khz non sono più sufficienti a garantire un alto livello di sicurezza, poiché, il numero di stazioni radio che possono farsi ascoltare contemporaneamente è limitato. Inoltre la frequenza dei 500 khz, essendo in onda lunga (600 metri), è soggetta a problemi di riflessione ionosferica con notevoli oscillazioni sulla portata effettiva, caratterizzata soprattutto dalle condizioni meteorologiche.

Le prime emissioni in onda corta e la radiolocalizzazione

La crescita tecnologica dei componenti a stato solido avanza ancora e una delle innovazioni principali che porta ad una semplificazione nelle comunicazioni radio nave-nave e nave-terra è l'adozione delle bande di emissione in VHF/UHF.

Con la messa in orbita dei primi satelliti per telecomunicazioni, si è passati dalla semplice radiocomunicazione o richiesta di aiuto alla radiolocalizzazione vera e propria facendo spiccare un notevole salto in avanti alle statistiche sulla percentuale di riuscita delle operazioni di soccorso. Il COSPAS/SARSAT è il primo sistema di rilevante importanza per la radiolocalizzazione ideato ed attualmente in uso. E' un sistema basato su tecnologia satellitare ed è concepito per la velocizzazione del coordinamento delle operazioni di soccorso. Il sistema è stato ideato congiuntamente da Canada, Francia, Russia e Stati Uniti e successivamente i primi quattro, hanno inglobato altri Paesi, fra cui l'Italia.

La struttura del sistema si basa su trasmettitori di emergenza, satelliti in orbita polare bassa e stazioni di ricezione/coordinamento a terra. Grazie a questa struttura, le stazioni di ricezione a terra, possono in tempi estremamente brevi, localizzare emissioni radio partite dai trasmettitori di emergenza e coordinare le operazioni.

Le frequenze utilizzate dai componenti del sistema sono due: 121,5 Mhz con emissione analogica e 406 Mhz con emissione digitale. I trasmettitori di emergenza sono suddivisi in EPIRB, ELT e PLB.

L'epirb (Emergency Position Indicating Radio Beacon) che troveremo nuovamente nel sistema GMDSS, è un Beacon usato in ambito marittimo.

I Beacon EPIRB sono installati su navi di tipo commerciale, su imbarcazioni da diporto e su navi militari.

La caratteristica principale di questo trasmettitore è che si attiva automaticamente in caso di affondamento mediante un sistema di rilascio idrostatico e mentre galleggia, emette un segnale analogico sui 121,5 Mhz ed un segnale digitale sui 406 Mhz contenente il codice MMSI identificativo e altri dati utili alla localizzazione.

Il numero identificativo MMSI è formato da un codice di nove numeri assegnato univocamente a ogni Beacon.

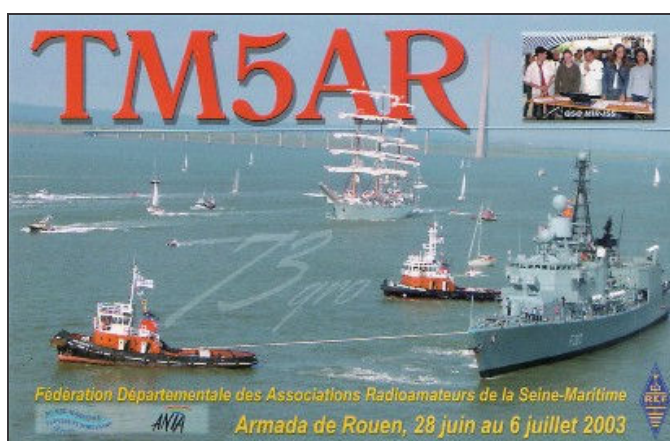
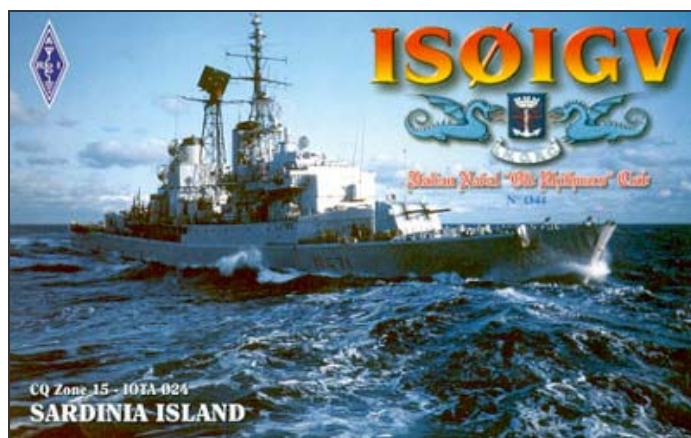
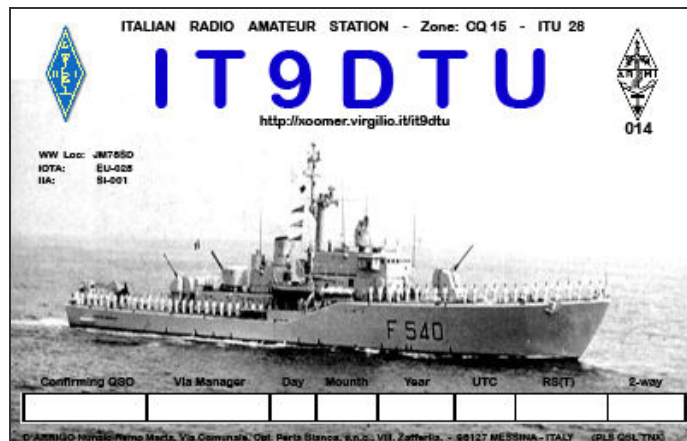
L'ELT è un Beacon usato in campo aeronautico mentre i PLB sono Beacon di localizzazione personale in fase di sperimentazione. L'orbita bassa dei satelliti impiegati nel sistema COSPAS/SARSAT, permette di utilizzare una potenza limitata nei trasmettitori di emergenza e inoltre con più satelliti in orbita polare, si può coprire il globo terrestre in toto con un passaggio sulle stesse coordinate in media ogni 10 - 15 minuti. Sulla frequenza di 406 Mhz. Come sopra citato, è trasmesso un segnale in formato digitale contenente il codice identificativo MMSI inserito in fase di registrazione proprio del trasmettitore EPIRB.

Inoltre, mediante una interfaccia digitale con il sistema di navigazione, il trasmettitore EPIRB memorizza l'ultima posizione geografica registrata prima dell'attivazione e la trasmette ai satelliti. Grazie ad una banca dati mondiale, in qualunque momento si risale al proprietario del Beacon che sta emettendo. Per quanto riguarda l'Italia, il sistema è gestito dalle Capitanerie di Porto con sede operativa a Bari, dal 1° febbraio 2009 i trasmettitori sulla frequenza analogica di 121,5 Mhz saranno spenti.

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

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.

Novembre	<i>MARAC 2 m. Contest</i>
3 Novembre	<i>IY1SP/5ØØKCS - Commemorazione 1^ Conferenza Internazionale delle Radiocomunicazioni – Berlino 3.11.1906 – 3.11.2006</i>
18 ÷ 19 Novembre	<i>RNARS CW Activity Contest</i>
18 ÷ 19 Novembre	<i>INORC CW Activity Contest</i>
2 ÷ 3 Dicembre	<i>2° Contest ARMI - Santa Barbara day</i>
7 Dicembre	<i>Pearl Harbour Day (USS KID)</i>
16 ÷ 17 Dicembre	<i>International Naval Contest – Sponsor by M.A.R.A.C.</i>



Foto storiche.....



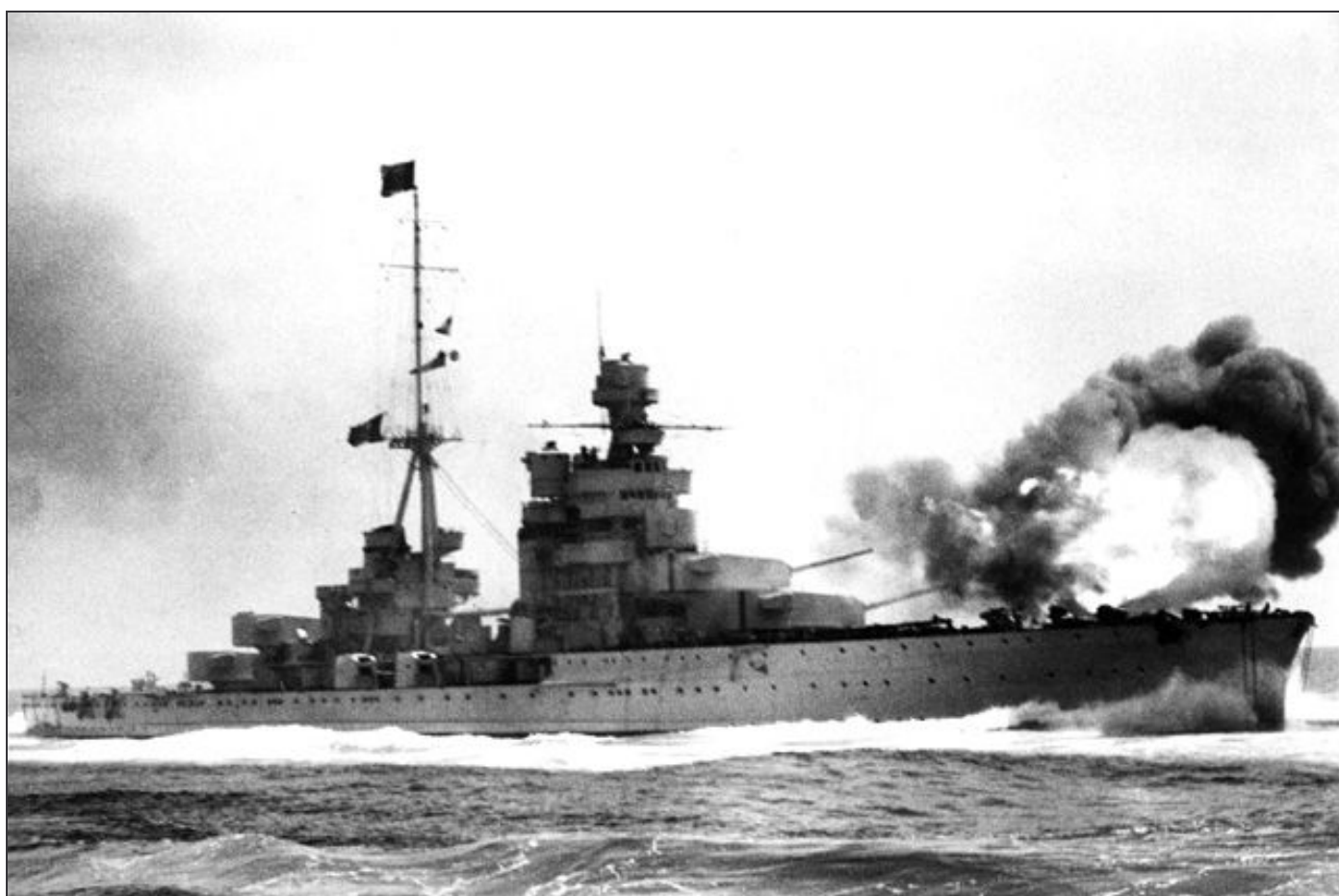
Dragamine Squalo



Corvetta Aquila



Regia Nave Zara alla fonda a Venezia (gentilmente inviata da I5DOF)



Regia Nave Zara

La stazione radio di....

Da questo numero è 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!

Iniziamo con la foto della stazione radio di:

IZ1CCH Orazio De Maria (ARMI 113) di Sanfrè (Cuneo).

