

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. 15/2005

Sommario:

Editoriale.....	2
News, news	3
Notiziario dei Marinai.....	6
I.S.A.....	13
Il Guardiano del faro.....	14
QSL Navali.....	15
Calendario.....	16
Foto storiche.....	17
Parliamo di Awards	19
Info dai Naval Clubs	20

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

Siamo alle porte dell'estate e delle ferie, e pertanto molti di noi si accingono ad escursioni, spedizioni, QSY in altri posti, che siano isole, o rari stati. Ben vengano queste attività che affiatano sempre molte persone alla caccia di NEW IOTA o nuove referenze di isole... I prossimi eventi sono dei veri "Naval Event", Luglio si prospetta il mese più caldo delle attività... il Museum Ships e lo IOTA sempre nelle liste delle preferenze, con attività da Fari veramente affascinanti! Vi ricordo sempre che per il diploma I.S.A. (**I**nternational **S**ailor **A**ward) le attività riguardanti le stazioni che operano da Museumship valgono 2 punti e lo stesso dicasi per i collegamenti dai fari. Volevo ricordarvi altresì, che il collegamento con la stazione speciale **IRØIDP**, vale ben 10 punti. Allora buona caccia e soprattutto buon divertimento ON AIR!
..... buona lettura sotto l'ombrellone!

E BUONE VACANZE....!

73's

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



NEWS, NEWS, NEWS

"A.R.M.I. – Associazione Radioamatori Marinai Italiani"

di IT9MRM Alberto Mattei

Mi hanno sempre detto, di inserire una foto di gruppo, ma ho sempre rimandato... è arrivato il momento di pubblicarla, insieme ad altre foto di colleghi ed amici appartenenti alla nostra associazione.



da Sx verso Dx : Imp. Bellistri Giuseppe (IT9XRH – ARMI 128), C° 1ª cl. Palmisano Pietro (IT9RYK – ARMI 209), Imp. Mandolfo Antonino (IW9EFS – ARMI 126), 1° Mrs. Mattei Alberto (IT9MRM – ARMI 001), 1° Mrs. Liosi Sebastiano (IT9RUT – ARMI 062).





Da Sx verso Dx: C°1^ De Maria Orazio (IZ1CCH – ARMI 113), Sig. Marchese Salvatore (SWL - ARMI 119), C°1^ cl. Candita Nicola (IW1RLR – ARMI 116), C°1^cl. Di Benedetto Antonio (IK8XVA – ARMI 117).

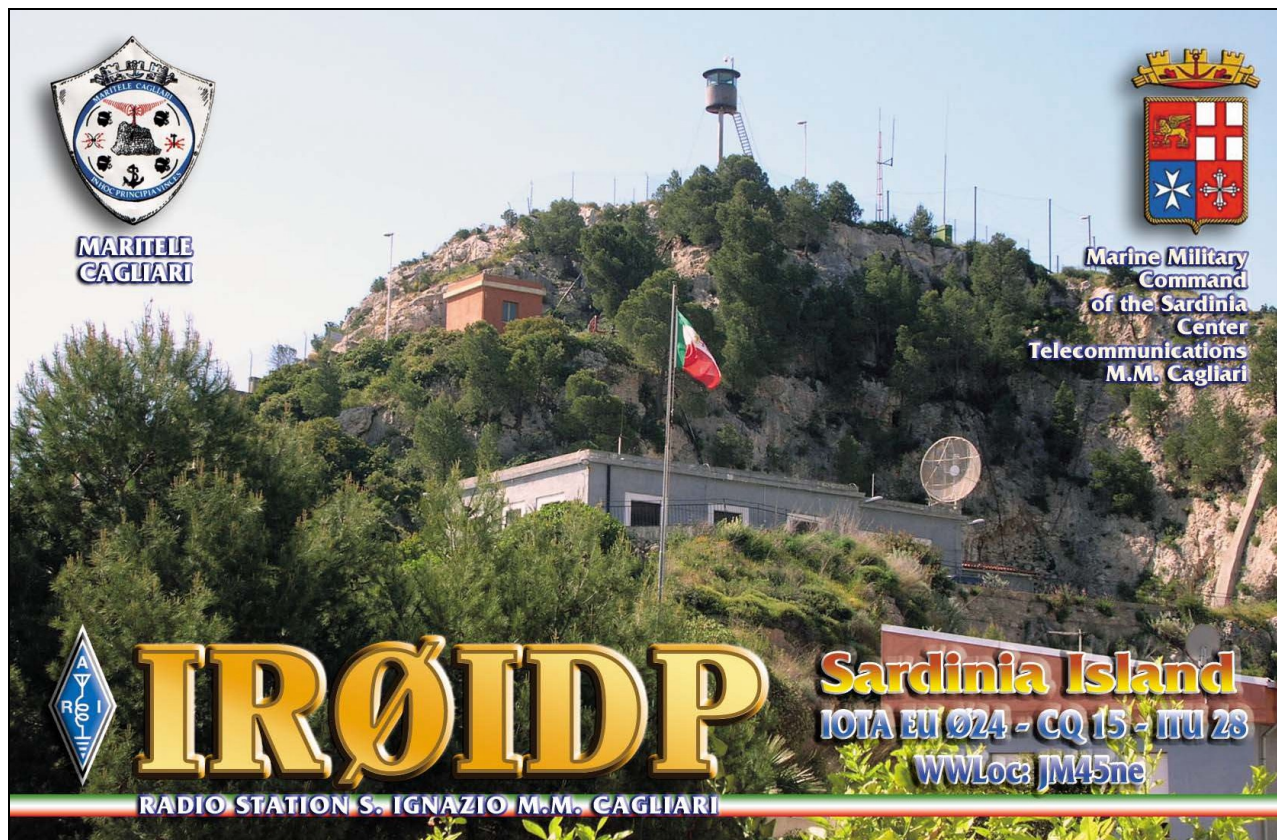









IT9EJW Alfio Bonanno, ARMI 075

"IRØIDP – Centro Telecomunicazioni M.M. di Cagliari"

di ISØSDX Piergiorgio Nonnis (ARMI #095)

Ecco a voi la bella QSL dell'attività effettuata dal team "IRØIDP" dal Maritele Cagliari per il 2° Contest trofeo di Marisardegna dal 23 maggio al 26 maggio 2005, hanno operato tre team misti (radioamatori/operatori militari): **IRØIDP/1** – operata da ISØIGV (ARMI#147); **IRØIDP/2** – operata da ISØSDX (ARMI#095); **IRØIDP/3** – operata da ISØPGF(ARMI#161).



 IRØIDP Anniversary Constitution Center Telecommunications M.M. Cagliari	  	 																												
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th style="text-align: center;">TO RADIO</th> <th style="text-align: center;">QSL MANAGER</th> </tr> <tr> <td style="height: 40px;"></td> <td style="height: 40px;"></td> </tr> </table>	TO RADIO	QSL MANAGER																											
TO RADIO	QSL MANAGER																													
	CONFIRMING <input type="checkbox"/> OUR QSO <input type="checkbox"/> RECEPTION REPORT																													
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>DAY</th> <th>MONTH</th> <th>YEAR</th> <th>UTC</th> <th>MHz</th> <th>2-WAY</th> <th>RST</th> </tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table>	DAY	MONTH	YEAR	UTC	MHz	2-WAY	RST																							 Marine Military Command of the Sardinia Center Telecommunications M.M. Cagliari
DAY	MONTH	YEAR	UTC	MHz	2-WAY	RST																								
RTX: _____ ANT: _____ PWR: _____	Remarks: _____ VY 73 de: _____ TNX FOR NICE QSO, HPE CUAGN, BEST DXs.	<input type="checkbox"/> PSE <input type="checkbox"/> QSL <input type="checkbox"/> TNX <input type="checkbox"/>																												

Notiziario dei Marinai

Giuseppe Biagi, Radiotelegrafista di Marina.....

Articolo inviato da , IZØDGI Giancarlo Di Bella (ARMI A/Ø54)

Il 23 Maggio 2005 ricorreva il 77° anniversario della partenza dalle Isole Svalbard della spedizione polare del dirigibile "Italia", al comando del Generale Umberto Nobile, disastrosamente conclusasi solo tre giorni più tardi con lo schianto dell'aeronave sulla banchisa polare durante il viaggio di ritorno verso la base logistica alla "Baia del Re".

Il salvataggio degli aeronauti superstiti fu reso possibile grazie alla disponibilità di una modesta stazione ricetrasmittente ad onde corte, facente parte della dotazione di emergenza, e alle capacità tecniche ed operative del radiotelegrafista Giuseppe Biagi il quale, operando indefessamente e con tenacia, riuscì a far giungere i segnali di soccorso ad un radioamatore russo, attivando così le operazioni di soccorso a cui presero parte equipaggi provenienti da nazioni diverse.

Chi era Giuseppe Biagi?

Nato nel 1897 a Medicina (BO), Biagi si diede ben presto alla vita di mare, si appassionò alla radio ed iniziò una brillante carriera a servizio della telegrafia senza fili a partire dalla 1° guerra mondiale fino al 1928, anno in cui fu scelto dallo stesso Generale Nobile come operatore addetto alle apparecchiature ricetrasmittenti, indispensabili a garantire le comunicazioni durante tutte le fasi previste dalla missione. Biagi, al suo rientro in Italia, continuò la carriera militare prestando lungo e onorevole servizio. Partecipò alle operazioni militari della seconda guerra mondiale in qualità di comandante la stazione radiotelegrafica di Mogadiscio, nella Somalia Italiana. Caduta Mogadiscio, Biagi fu preso prigioniero dagli inglesi nel 1941 e trasferito in un campo di concentramento in India. Qui, tra i reticolati di filo spinato, nonostante la rigida sorveglianza delle guardie, Biagi riuscì miracolosamente a costruire con i più disparati componenti e mezzi un piccolo radioricettore: un vero apparecchio di fortuna

che permise a lui ed ai suoi compagni di prigionia di poter captare le voci della patria lontana. L'A.R.I. allora Associazione

Radiotecnica Italiana, fu con orgoglio il primo ente che pubblicamente riconobbe i meriti di Giuseppe Biagi nel corso dei lavori per il 11° Congresso Nazionale, svoltosi a Torino il 23 Settembre 1928, conferendo all'eroico marconista una medaglia d'oro appositamente coniata. In un memorabile discorso, l'Ing. Franco Marietti (I1NO), all'epoca consigliere del nostro sodalizio, pose l'accento sui meriti



del *radiodilettantismo* nella tragedia polare. La riprova del successo stava nel salvataggio degli aeronauti: le onde corte, diversamente definite "ondine", avevano permesso ai naufraghi della "tenda rossa" di far giungere le invocazioni di soccorso e di mantenere il contatto radio con la nave appoggio, distante alcune centinaia di chilometri, impiegando un'esigua potenza.

Dal dopoguerra indossò come divisa la tuta ed il berretto da benzinaio, lavorando presso una stazione di servizio sulla Via Ostiense a Roma, dove morì il 2 Novembre 1965 all'età di 68 anni.

La spedizione del dirigibile "Italia"

Al termine della prima trasvolata polare, compiuta con successo dal dirigibile "Norge", si fece strada nella mente di Nobile l'idea di una spedizione polare italiana, con discesa sulla banchisa per l'acquisizione diretta dei dati scientifici ritenuti maggiormente significativi per lo studio delle condizioni ambientali proprie della regione. Le immense distese ghiacciate dell'artico lo attraggono: questo deserto bianco, dove quasi nessuno è mai penetrato, rappresenta ancora un pianeta

sconosciuto. I dirigibili stanno vivendo un momento particolare della loro storia, caratterizzato da incidenti ma anche da grandi possibilità di sviluppo: grazie alle caratteristiche costruttive, consentono di spostarsi da un punto all'altro, compiendo osservazioni altrimenti impossibili con qualsiasi altro mezzo. Per questo, imprese di grande visibilità, come la conquista del polo, potevano non soltanto rappresentare un exploit di prestigio, ma dare contestualmente impulso all'industria aeronautica. Il piacere della scoperta



unito al gusto per l'avventura inducono scienziati e ricercatori di nazionalità diverse a unirsi alla spedizione e preparare un piano dettagliato di ricerca. In quegli anni, l'Italia è all'avanguardia nella costruzione dei dirigibili tanto da ricevere ordini anche dagli Stati Uniti. Umberto Nobile progettò quattro dirigibili a struttura semirigida, tecnologicamente più avanzati rispetto a quelli ideati dal conte Von Zeppelin, di cui l'"N1" prese il nome di "Norge" e l'"N4" quello di "Italia", ambedue utilizzati per esplorazioni polari.

La costruzione del dirigibile "N4", ribattezzato "Italia", avvenne presso lo Stabilimento Costruzioni Aeronautiche della Caserma Cavour di Roma: lungo poco più di 100m, aveva una cubatura pari 18500m³ di Idrogeno ed era spinto da tre motori in grado di imprimergli una velocità massima di 100 Km/h. La stazione radio di bordo era costituita da un trasmettitore "Marconi RA8" e da un ricevitore "Marconi RA6". Erano, questi, gli apparati appartenenti ad una serie di trasmettitori e ricevitori di varia potenza adottati dall'Aeronautica Militare per l'installazione sugli aeromobili. In seguito la stessa Aeronautica Militare declinò le proprie responsabilità per la buona riuscita dell'impresa e le stesse furono trasferite alla Marina Militare, con il compito di fornire, oltre alla nave appoggio "Città di Milano", anche la collaborazione di alcuni ufficiali e del radiotelegrafista di bordo. Fra i vari incarichi conferiti vi fu quello di allestire l'impianto radio di bordo, attraverso l'opera della Direzione Armi e Armamenti Navali. Il lavoro venne assunto dal Capitano R.T. Ugo Baccarani il quale, nel Marzo 1928, si rivolse direttamente a Guglielmo Marconi affinché lo consigliasse al meglio per una spedizione così importante e rischiosa. Marconi lo esortò in questi termini: "...non dimentichi di avere a bordo del dirigibile, nonché sulla nave

appoggio Città di Milano, degli apparecchi ad onde corte...".

Per quanto riguarda la stazione installata sul dirigibile, si procedette a modificare il trasmettitore "RA8" mediante l'aggiunta di un circuito per onde corte, inseribile a piacimento mediante un commutatore, la cui realizzazione fu curata dal Capitano R.T. Buzzachino, capo

officina dell'Arsenale di La Spezia. La soluzione adottata consentiva di mantenere inalterata le gamme d'onda coperte in origine

dall'apparecchiatura, comprese fra 600 e

900m, nonché la potenza d'uscita corrispondente a 300W, ottenuta impiegando due valvole trasmettenti T250 "Osram-Marconi". Particolare attenzione fu rivolta nello studio delle antenne da parte dell'Ing. Marino Algeri, noto per aver progettato pochi anni dopo il ricevitore aeronautico "AR-18", largamente utilizzato anche dai radioamatori nell'immediato dopoguerra. In particolare, l'antenna per le onde corte era realizzata con due conduttori fissi, uscenti dalla cabina radio, uno teso verso prua lungo circa un quarto della lunghezza d'onda di lavoro e l'altro, teso verso poppa, lungo circa tre quarti della lunghezza d'onda. L'antenna per le onde medio lunghe (600-900m), era ancora di tipo filante, costituita da un conduttore a treccia di bronzo della lunghezza di 100m, che veniva avvolto mediante un tamburello. Per evitare gli inconvenienti dovuti alle incrostazioni di ghiaccio, verificatisi sul "Norge", l'uscita del conduttore d'antenna era stata opportunamente modificata. Parimenti l'alimentazione dell'intero complesso radio beneficiò di importanti migliorie, quali l'aggiunta di un sistema per il mantenimento della carica degli accumulatori costituito da una dinamo "Marelli", azionata per mezzo di una elichetta, e completato da un quadretto di distribuzione in grado di controllare i parametri elettrici, tensione e corrente, di tutte le batterie di bordo. Per l'alta tensione era disponibile un secondo generatore ad elichetta capace di erogare 2000V con una corrente massima di 150mA. La scelta del ricevitore ad onde corte cadde sul modello "MK IV", prodotto dalla ditta inglese "Burndept" nel 1927, per consentire l'ascolto della stazione sperimentale realizzata dalla BBC. Permetteva la ricezione di emissioni aventi lunghezza d'onda compresa fra 12 e 100m ed era corredato di una serie di bobine intercambiabili, contenute nel cassetto alla base dell'apparecchio. Il circuito a reazione,

seguito da due stadi a bassa frequenza, utilizzava tre valvole "Mullard" tipo S525 ed era alimentato mediante accumulatori e pile a secco per l'alta tensione.

Completava la dotazione ordinaria di bordo un radiogoniometro "Marconi DFM2", di produzione inglese, ultimo modello della serie "Bellini-Tosi" impiegante grandi telai ortogonali esterni, collocati sul corpo dell'involucro.

Inizialmente l'apparecchio trasmettente di riserva ad onde corte doveva essere un ingombrante pannello, impiegante due valvole T250 alimentabili con un gruppo elettrogeno azionato da un motore "Douglas" a benzina. Il prototipo di un piccolo trasmettitore ad onde corte per sola telegrafia, realizzato nel 1927 da Ascanio Niutta, radiomatore napoletano con nominativo I1KX, fu ripreso da un altro noto radioamatore veneziano, Giulio Salom (I1MT), allo scopo di consentirne l'utilizzo campale. A tal fine, il trasformatore connesso alla rete elettrica per fornire l'alta tensione anodica al triodo trasmettente fu sostituito da un survoltore a vibratore, impiegante una bobina d'induzione (spinterogeno) per motociclette. La batteria esterna era da 12 V ed era utilizzata anche per l'accensione del filamento della valvola. Dal punto di vista circuitale, la sezione trasmettente era costituita da un semplice oscillatore tipo "Hartley", con valvola "Philips TB 04/10", in grado di erogare una potenza RF di 5W sulle gamme d'onda comprese fra 30 e 50m. Quando il Capitano R.T. Ugo Baccarani si trovò a dover vagliare le due possibili soluzioni, prescelse quella proposta da Salom in forza delle ridotte dimensioni unite alla praticità d'uso. L'arsenale della Marina Militare di La Spezia realizzò la definitiva "Ondina campale tipo S", dove "S" sta ad indicare l'iniziale di Salom. Tutto il complesso, ad eccezione della batteria, era contenuto in una cassetta di legno delle dimensioni di 55x22x25cm e raggiungeva un peso di circa 12Kg. Il pannello anteriore in ebanite recava tre strumenti di controllo tipo "Weston", le manopole di accordo, regolazione della corrente di filamento ed un piccolo tasto manipolatore. In trasmissione l'assorbimento era di circa 3 A, consentendo una elevata autonomia ottenibile impiegando due batterie da 100 Ah.

Nel suo libro "Biagi racconta...", il radiotelegrafista della spedizione Nobile così descrive l'apparecchio trasmettente di riserva: "...La cassetta di fortuna, nata sulle coste di Castel Porziano, di una potenza di circa 5 watt antenna poteva emettere onde da 30 a 50 m. L'apparecchio era composto di una cassetta di

legno di circa 60 centimetri per 20 di base e 25 d'altezza, contenente un solo piccolo triodo tipo ricevente Philips T.B.4, di una semplice spirale di 16 anelli, un condensatore ad aria, due piccoli condensatori fissi, e un vibratore elevatore di tensione da 12 a 300 volts. La batteria da 12 volts forniva anche 8 volts per l'accensione del triodo. Dal secondario del vibratore veniva presa la tensione anodica...Per antenna e contrappeso bastavano due fili lunghi circa un quarto della lunghezza d'onda voluta così che per l'ondina 33 occorrevano circa 8 metri di filo. L'ideale sarebbe stato che uno dei due fili fosse stato verticale e l'altro orizzontale, un poco sollevato da terra. La portata diurna si poteva considerare dai 500 ai 1000 chilometri, a seconda dell'onda e delle condizioni atmosferiche...Non avrei mai pensato che la modesta cassetta fosse destinata a rappresentare una parte di tanta importanza e ad assumere un rango storico nella nostra tragica avventura. Essa fu davvero la nostra Provvidenza. Sia benedetta, e benedetto sia Guglielmo Marconi, nostro nume tutelare e genio benefico dell'umanità"

Ne vennero prodotti sei esemplari. Quello del dirigibile "Italia", recante la matricola N°3, è conservato al Museo dell'Arsenale assieme al ricevitore Burndep, entrambi utilizzati da Biagi. Furono esposti alla Mostra storica della Radio, realizzata a Firenze nel 1977, in occasione del cinquantenario dell'A.R.I.

Il collaudo dell'"Ondina campale" avvenne alla presenza dello stesso Ing. Salom, mediante l'effettuazione di numerose prove presso la stazione radio della Marina di Roma San Paolo. Utilizzando onde di lunghezza prossima a 50m, fu possibile collegare più volte la stazione R.T. della Marina dislocata nell'isola di Rodi, ad una distanza stimata di circa 2000Km.

L'aeronave "Italia" si libra nel cielo di Milano il 19 Marzo 1928 con destinazione le isole Svalbard, dove giunge il 6 Maggio al termine di un viaggio lungo 5000Km attraverso l'Europa, rivelatosi duro e pericoloso a causa delle condizioni climatiche severe a conferma delle previsioni fatte dai meteorologi russi prima della partenza. Al termine di due missioni ricognitive a corto raggio, il 23 Maggio 1928, alle ore 04:28, il dirigibile salpa verso il polo. L'equipaggio è costituito da 16 uomini, fra cui tre scienziati ed un giornalista, a cui si aggiunge "Titina", la cagnetta del generale Nobile. Dopo aver percorso circa 1500Km alla velocità media di 85 Km/h, alle ore 00:20 del 24 Maggio, è sul punto geografico zero. Nobile ordina di lanciare sulla banchisa la Croce donata da Pio XI, il

gonfalone della città di Milano, l'immagine della Vergine del Fuoco di Forlì oltre ovviamente alla bandiera italiana. Biagi comunica l'evento collegando la nave appoggio "Città di Milano", utilizzando l'onda di 900m. Inoltre, irradia messaggi destinati al Re d'Italia, al capo del governo e al Papa nonché alla moglie del Generale Nobile. La risposta a quest'ultimo telegramma arrivò da Roma dopo soli 40 minuti, a testimonianza delle buone condizioni di propagazione, cosicché il generale diede a tutto l'equipaggio la facoltà di informare le famiglie, *"ben s'intende a pagamento"*.

Il repentino peggioramento del tempo, con velocità del vento superiore a 25 nodi, non consente la discesa dell'aeronave sulla banchisa polare. Nobile, prudentemente, vorrebbe dirigersi verso le coste dell'Alaska, come fatto in precedenza durante la spedizione del "Norge".

Il prof. Finn Malmgreen, meteorologo di bordo, è però rassicurante: in forza delle sue previsioni, ipotizza nelle ore successive una rotazione dei venti tale da favorire il volo dell'aeronave verso la "Baia del Re". Questo è il momento cruciale del viaggio in cui si prenderà una decisione sbagliata che si rivelerà tragica perché da questa deriverà la catastrofe. Il vento continuerà a spirare senza mutamenti di intensità e direzione per 21 ore. Muovendosi nella tempesta, il dirigibile si appesantisce, accumulando ghiaccio e nevischio; il forte vento impedisce all'aeronave di acquistare velocità e mantenere la quota. Alle ore 09:25 del 25 Maggio, a causa del gelo, il timone di quota si blocca e nonostante gli sforzi non riuscirà più a liberarsi. Nobile realizzò chiaramente l'impossibilità di qualsiasi manovra correttiva in quanto il dirigibile era divenuto ingovernabile: bisognava impedirne l'incendio in seguito al contatto con la superficie ghiacciata. A tal fine impartì l'ordine di arrestare i motori per rendere meno violento l'impatto. Alle 10:30 venne lanciato l'S.O.S.: tre minuti più tardi la navicella di poppa urtò violentemente sulla banchisa, uccidendo il motorista Vincenzo Pomella. Pochi istanti dopo, nella sua corsa impazzita l'aeronave urtava nuovamente la banchisa, lasciandovi la cabina di comando fracassata che, squarciandosi, proiettò nella zona circostante il punto d'impatto una gran quantità di



materiali, rivelatisi poi indispensabili per organizzare la sopravvivenza. Fra i superstiti trovatisi improvvisamente sbalzati sul pack, tutti erano in stato di shock, alcuni contusi e feriti ma altri addirittura incolumi, come il capitano di corvetta Adalberto Mariano, il tenente Viglieri ed il radiotelegrafista Biagi. L'involucro dell'aeronave, alleggeritosi dopo l'impatto, riprendeva intanto quota portandosi via sette membri dell'equipaggio.

Ripresosi dallo stordimento, Biagi si ritrovò stretta fra le braccia contro il petto la cassetta del trasmettitore di riserva praticamente

intatto, *"nella confusa coscienza di stringere un inestimabile tesoro"* come egli stesso ebbe modo di scrivere nelle sue memorie. La prima attività svolta dagli uomini più validi, consistette in una ricerca metodica dei numerosi oggetti sparsi sulla superficie ghiacciata: fu così possibile recuperare la tenda, una coperta,

vari strumenti scientifici, tre cronometri Longines, intatti nelle loro scatole, ed i viveri preparati in previsione dell'atterraggio sulla banchisa. La quantità complessiva permetteva di sopravvivere per un paio di mesi, effettuando un razionamento giornaliero di 200 grammi a persona. Dopo aver aiutato i compagni ad alzare la tenda, Biagi trasse dai rottami il ricevitore ad onde corte "Burndept", miracolosamente preservato dalla tragica sorte toccata alle altre apparecchiature della cabina radio. Constatato il buono stato di conservazione, dapprima curò l'installazione della parte ricevente, utilizzando come antenna un filo isolato disteso sulla superficie gelata. Un'estremità venne immersa in acqua come presa di terra. Secondo gli accordi intercorsi in precedenza alla partenza del dirigibile, la nave appoggio "Città di Milano" (IGJ) avrebbe dovuto trasmettere in onde corte al 55° minuto di ogni ora. Fu così possibile verificare il funzionamento del ricevitore: i segnali giunsero chiari ed esortavano Biagi a servirsi del trasmettitore di riserva qualora l'apparato principale fosse in avaria. *"...La Patria mi aveva fatto udire la sua materna voce in quel linguaggio di segni lanciati attraverso gli spazi. C'era veramente da ringraziare Iddio"*. Senza indugiare lavorò alacremente per mettere in condizioni operative anche la "cassettina" trasmittente. Valendosi di alcuni tubi in duralluminio, facenti parte dell'ossatura dell'aeronave, riuscì a

mettere in piedi, non senza difficoltà, un'antenna dell'altezza voluta. Il problema maggiore fu quello di mantenerla dritta poiché i ghiacci su cui erano assicurati i controventi erano in continuo movimento. Constatato il funzionamento del trasmettitore, Biagi attese il fatidico 55° minuto per lanciare il primo S.O.S. Le due parti costituenti la stazione erano ad una certa distanza l'una dall'altra, cosicché egli doveva trasmettere quindi correre sotto la tenda, ove era piazzato il ricevitore, ed ascoltare l'esito della sua chiamata, ma non arrivò alcuna risposta. In un primo momento, il pensiero andò alla lunghezza d'onda utilizzata. Le conoscenze del periodo relative alla propagazione delle onde corte consigliavano l'utilizzo delle lunghezze prossime ai 40m, in quanto la distanza che separava il luogo del naufragio dalla *"Baia del Re"* era di circa 250 Km. Non possedendo un ondometro, Biagi trasportò l'apparato ricevente in posizione più distante, quindi lo sintonizzò sull'emissione della stazione militare di Roma San Paolo (IDO), corrispondente ad una lunghezza d'onda di 32m. Contemporaneamente il tenente Viglieri attivò la *"cassettina"* e provvide a regolarne il variometro in modo da permettere a Biagi di ascoltare entrambi i segnali. Il lavoro richiese circa due giorni di tempo, anche a causa del guasto subito dal condensatore di blocco con la conseguente necessità di procedere alla sua riparazione. Negli intervalli era sempre possibile l'ascolto della nave appoggio nonché dei comunicati stampa trasmessi da Roma alle 21 GMT di ogni giorno dai quali i superstiti traevano coraggio, apprendendo che Russia, Svezia, Norvegia ed Italia stavano preparando spedizioni di soccorso. Frattanto, perdurando il silenzio della stazione a bordo del dirigibile, la sciagura fu immediatamente intuata e, in ausilio all'attività di ascolto fatta dalla *"Città di Milano"*, tutti i centri trasmettenti europei e le navi viaggianti sulle rotte del Nord Atlantico diminuirono le trasmissioni, intensificando gli sforzi per ricevere eventuali segnali lanciati dai superstiti. A partire dal terzo giorno, Biagi trasmetteva i suoi S.O.S. ogni due ore. Egli si attaccava sempre più alla radio come un naufrago ad un salvagente, adottando tutte le piccole malizie che un radiotelegrafista impara durante il servizio. Ad esempio, durante il lancio dei segnali orari di Parigi, dalla Torre Eiffel, sintonizzava il trasmettitore sulla medesima lunghezza d'onda, sperando che qualche stazione in ascolto ricevesse le sue invocazioni di soccorso. Nonostante che l'equipaggiamento fosse quanto di meglio disponibile, qualcuno fra i sopravvissuti cominciò ad avere dubbi circa l'efficienza della

radio. Il generale conservava una grande fiducia tanto da ritenerla l'unica salvezza per i superstiti. Il freddo intenso cominciava lentamente a prendere possesso delle batterie e questo costituiva un motivo d'angoscia per Biagi in quanto temeva l'esaurimento precoce dell'energia prima di aver stabilito un contatto con i soccorritori. Il quinto giorno il ghiaccio continuava a slittare verso EST, mentre la radio cominciava ad essere da molti considerata come inutile. Tuttavia, ogni due ore, Biagi continuava a trasmettere i suoi S.O.S. senza alcun risultato. Ci furono molte critiche per questa mancata ricezione dei segnali. Sulla vicenda intervenne in seguito anche lo stesso Guglielmo Marconi. In realtà, dopo il prolungato silenzio della stazione di bordo del dirigibile, sulla nave appoggio *"Città di Milano"* era diffusa la convinzione che il radiotelegrafista Biagi fosse morto, pertanto non veniva effettuato l'ascolto diligente della radio agli orari prestabiliti. La deriva dei ghiacci, intanto, trascinava la *"Tenda Rossa"* verso Capo Leigh Smith. I comandanti Mariano e Zappi s'erano indotti a staccarsi dal gruppo per tentare di raggiungere la salvezza attraverso una marcia a tappe forzate verso Capo Nord delle Svalbard dove si erano concentrati i mezzi di soccorso. Ai due ufficiali di marina si unì il Prof. Malmgreen, dichiarando di volersi assumere la responsabilità della missione, ardita e generosa, ritenuta l'unica possibile per rompere l'isolamento dei naufraghi. Anche Biagi sarebbe potuto partire, ma, dopo accorata discussione, preferì restare con la radio. Il 30 Maggio, la pattuglia lasciò l'accampamento nella speranza di trovare aiuti ed una barca il più vicino possibile. Mariano e Zappi saranno recuperati dal rompighiaccio russo *"Krassin"* in rotta verso la *"Tenda Rossa"*. Malmgreen, duramente provato da una commozione interna, si lascerà morire fra i ghiacci. L'avanzare della primavera artica rese la vita sul pack preoccupante. La velocità di deriva dei ghiacci crebbe mentre le condizioni climatiche e d'irraggiamento favorirono oltremodo lo scioglimento della banchisa. La sera del 3 Giugno, Biagi si trovava presso la tenda, accanto al ricevitore, quando un comunicato della stampa di Roma provocò in lui un brivido lungo le vene nell'apprendere che: *"...un radioamatore russo asserisce di aver raccolto il segnale dell' Italia dalla Terra di Francesco Giuseppe. E' stato dato ordine alle stazioni russe di prestare molta attenzione..."* Il radiodilettante Nicola Schmidt di Arcangelo aveva in realtà frainteso le parole usate da Biagi per indicare il luogo ove si trovavano, nelle vicinanze

dell'isola di Foyn, intercettandole senza comprenderle bene. L'interpretazione permetteva una deformazione di "Foyn" in "Francesco", a cui era logico associare per intero il nome "Terra di Francesco Giuseppe". L'errore poteva rivelarsi non scevro da pericoli per gli aeronauti dispersi in quanto avrebbe potuto orientare le ricerche verso una zona lontana dal luogo dell'incidente. Nei giorni successivi, Biagi intensificò le trasmissioni dei segnali di soccorso, nella speranza di stabilire un contatto con il radioamatore russo, ma non udì nulla. L'intercettazione di Schmidt fu del tutto casuale in quanto la marina non divulgò la frequenza di riserva della spedizione in ossequio alle norme secondo le quali le frequenze militari sono segrete. Finalmente il 6 Giugno si stabilì il contatto con la "Città di Milano" all'orario consueto. Balzato come il solito all'apparecchio ricevente, Biagi poté udire: "...Abbiamo ricevuto vostra nota, però dateci un'altra volta le coordinate...". Il giorno passò, pagine di notizie furono trasmesse in serata finché un "ITALIA ITALIA" fece balzare Biagi a nuova vita: "...Città di Milano vi ha ascoltato chiaramente stamattina. Ricevute le coordinate. Dateci la matricola di Biagi...". Iniziò così una lunga sequela di messaggi inviati, ricevuti e

malintesi, di accordi sulle segnalazioni per consentire l'individuazione della tenda da parte di aerei svedesi inviati in ricerca; intanto continuava verso EST la deriva dei ghiacci. Le sofferenze degli aeronauti non finirono, poiché l'opera di soccorso si rivelò difficile e lenta. La fortunosa vicenda, vissuta fra inenarrabili patimenti dovuti alla prolungata permanenza in condizioni estreme, terminò solo il 12 Luglio, quando otto superstiti, avvistati da aerei italiani, furono raccolti dalla nave rompighiaccio russa "Krassin" che, nonostante le avarie riportate e la carenza di carbone, portò a termine la missione di soccorso. Nelle operazioni si distinsero anche i paesi baltici e lo stesso Amundsen che, nell'intento generoso di portare un sollecito aiuto agli amici italiani feriti, volò a lungo alla loro ricerca sopra la banchisa polare a bordo di un idrovolante e si perse per sempre nell'immensa distesa bianca. Il generale Nobile e la cagnetta "Titina" furono prelevati dall'aviatore svedese Lundborg la sera del 24 Giugno, utilizzando un



aereo "Fokker 28" a pattini, capace di atterrare sul pack in prossimità della "Tenda Rossa". L'interpretazione del salvataggio, stravolta e strumentalizzata, fu oggetto di polemiche mai completamente sopite. Dopo l'avventura nell'Artico, lo stesso anno Giuseppe Biagi riprese il suo posto nei ranghi della marina.

Egli non è ricordato come un eroe, ma, fortunatamente, non tutti gli eroi portano medaglie.

Alla ricerca del dirigibile.

Nel 1929 fu organizzata dal SUCAI (Studenti Universitari del Club Alpino Italiano) una spedizione per la ricerca dei resti del dirigibile "Italia", scomparso dopo l'impatto con il pack. La spedizione, diretta dall'Ing. Gianni Alberini, ebbe inizio il 15 Maggio del 1929. I servizi radio erano curati dal Dr. Franco Pugliese, avvalendosi di apparecchiature progettate dall'Ing. Eugenio Gnesutta e realizzate dalla ditta "Allocchio & Bacchini" di Milano. Le ricerche diedero esito negativo. Le sorti di ciò che rimaneva dell'aeronave dopo il primo impatto sono ancora oggi un mistero. Una tesi accreditata da alcuni esperti ipotizza un secondo schianto sulla banchisa, ad una distanza di 20-40Km dal luogo del primo, con conseguente incendio dell'idrogeno contenuto

nell'involucro. L'intenso calore sprigionatosi, fondendo la calotta artica, avrebbe permesso all'intelaiatura metallica di affondare. In breve tempo la superficie ghiacciata si sarebbe riformata a causa delle temperature molto rigide, tipiche della regione.

Una curiosità...

Nei primi anni '30, un artigiano di Medicina, Luigi Poli, realizzò alcuni radiorecettori su progetto di Giuseppe Biagi. Due esemplari sono giunti sino ai giorni nostri. Uno in particolare, appartenente ad un radiotecnico bolognese, è stato esposto durante la rassegna "RadioExpo", svoltasi nel 1995 presso il quartiere fieristico di Bologna, nell'ambito delle celebrazioni per il centenario dell'invenzione della radio (1895-1995) ad opera di Guglielmo Marconi. Lo schema è quello tipico di un ricevitore eterodina a comandi separati per oscillatore locale ed aereo. Impiega otto triodi tipo "A409" a

zoccolatura europea: uno di questi è utilizzato come raddrizzatore necessario al funzionamento dell'indicatore di sintonia a bobina mobile. Tutto il complesso era alimentato mediante batterie di pile a secco e accumulatori per i filamenti, una soluzione obsoleta rispetto ai tempi in quanto, a partire dal 1928, la disponibilità di valvole raddrizzatrici quali la 280 o similari, consentì l'alimentazione degli apparecchi radiofonici direttamente dalla rete luce. Per altro si presentava il problema della ricarica degli accumulatori di filamento, resa possibile solo grazie all'utilizzo di dispositivi quali, ad esempio, i raddrizzatori "Tungar", prodotti su larga scala dalla "General Electric". Il

cablaggio è realizzato interamente con connessioni a vite senza alcun punto di saldatura. I trasformatori di media frequenza sono racchiusi entro contenitori cilindrici in bachelite, recanti nella parte superiore le generalità del costruttore unitamente alla dicitura "Radio Biagi". L'ascolto dell'apparecchio lascia ancora oggi esterrefatti per la sensibilità e la qualità nella riproduzione sonora anche utilizzando cuffie ad alta impedenza prodotte molti anni addietro. Ciò conferma ancora una volta la grande esperienza e il bagaglio tecnico posseduti da Biagi, dimostrati in precedenza durante l'avventura polare.

Bibliografia:

- G. Biagi – Biagi Racconta... - Mondadori 1929
- F. Soresini – Le radio del Generale Nobile – A.I.R.E. 2003
- I. R. Colizzi – Giuseppe Biagi eroe dimenticato – Union Cards 2002
- P. Angela, G. Bisiach – S.O.S. dal Polo – trasmissione speciale RAI UNO – Gennaio 2002



"I.S.A. - INTERNATIONAL SAILOR AWARD"

di IT9MRM Alberto Mattei

Continuano i riconoscimenti per quanto riguarda il nostro Award, questa volta è toccato a **ON4CBM**, *August Albert Jacobs*, segretario del B.M.A.R.S. e nostro socio ARMI A/053, che con i suoi 528 punti/contatti (rigorosamente tutti naval) in modalità **MISTO**, ha conquistato il titolo di **"TENENTE - TENENT"** e con questo gli viene assegnato il primo diploma in assoluto in questa categoria.

CONGRATULAZIONI!

 Member 756 MF-Runde	<h1>ON4CBM</h1>				
Jacobs August/Albert Moerkerssesteenweg 275, 8310 Brugge 3, Belgium					
TORADIO	DATE	GMT	MHZ	MODE	RST
PSE QSL TNX via Buro or direct.			LOCATOR : JO11PF :		
Remarks :					

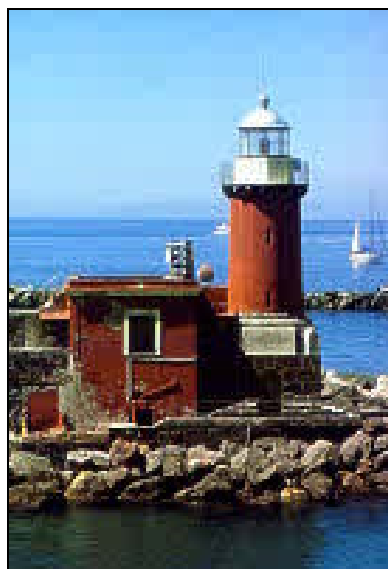
Il guardiano del Faro

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



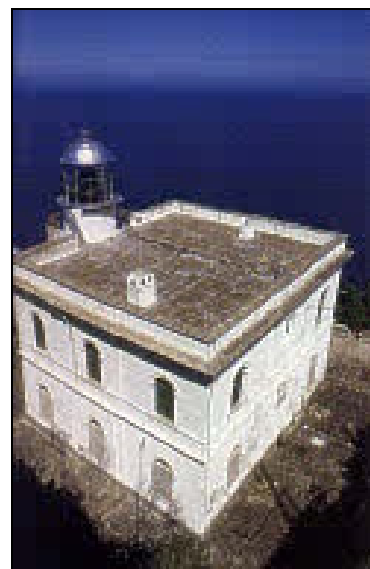
Faro di Capo Miseno

Lat.: 40° 46.7'N
Long.: 14° 05.4'E
Costruzione: 1860
Attivazione: 1869
Portata: 16M
WAIL-CA004
ARLHS ITA027



**Faro d'Ischia (molo)
(isola d'Ischia)**

Lat.: 40° 44.8'N
Long.: 13° 56.6'E
Costruzione: 1854
Attivazione: 1868
WAIL-CA002
ARLHS ITA101



**Faro di Punta Imperatore
(isola d'Ischia)**

Lat.: 40° 42.6'N
Long.: 13° 51.2'E
Attivazione: 1884
WAIL-CA003
ARLHS ITA132



Baia, Fortino Tenaglia

Lat.: 40° 48.7'N
Long.: 14° 04.9'E
Periodo: 4s
WAIL-?
ARLHS ITA?



Capo d'Orso, Amalfi

Lat.: 40° 38.0'N
Long.: 14° 40.9'E
Costruzione: 1882
WAIL-CA009
ARLHS ITA019



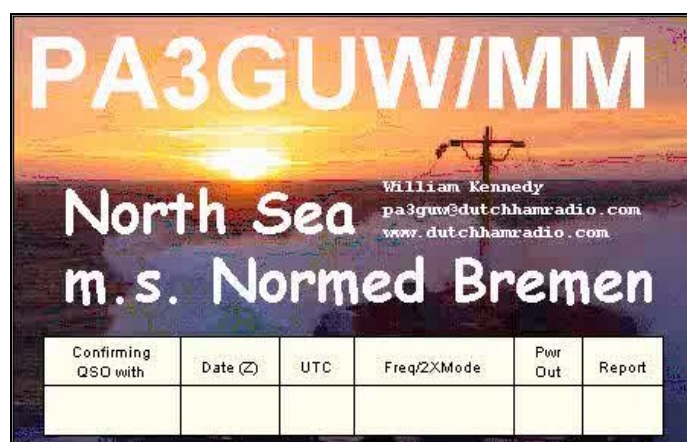
**Fanale d'atterraggio,
Castellamare di Stabia**

Lat.: 40° 41.3'N
Long.: 14° 28.2'E
Periodo: 10s (2 lampi)
Portata: 18M
Altezza_ 114m sul l.m.
WAIL-CA007
ARLHS ITA064

QSL Navali

Rubrica a cura di ALBERTO MATTEI, IT9MRM

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



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

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.

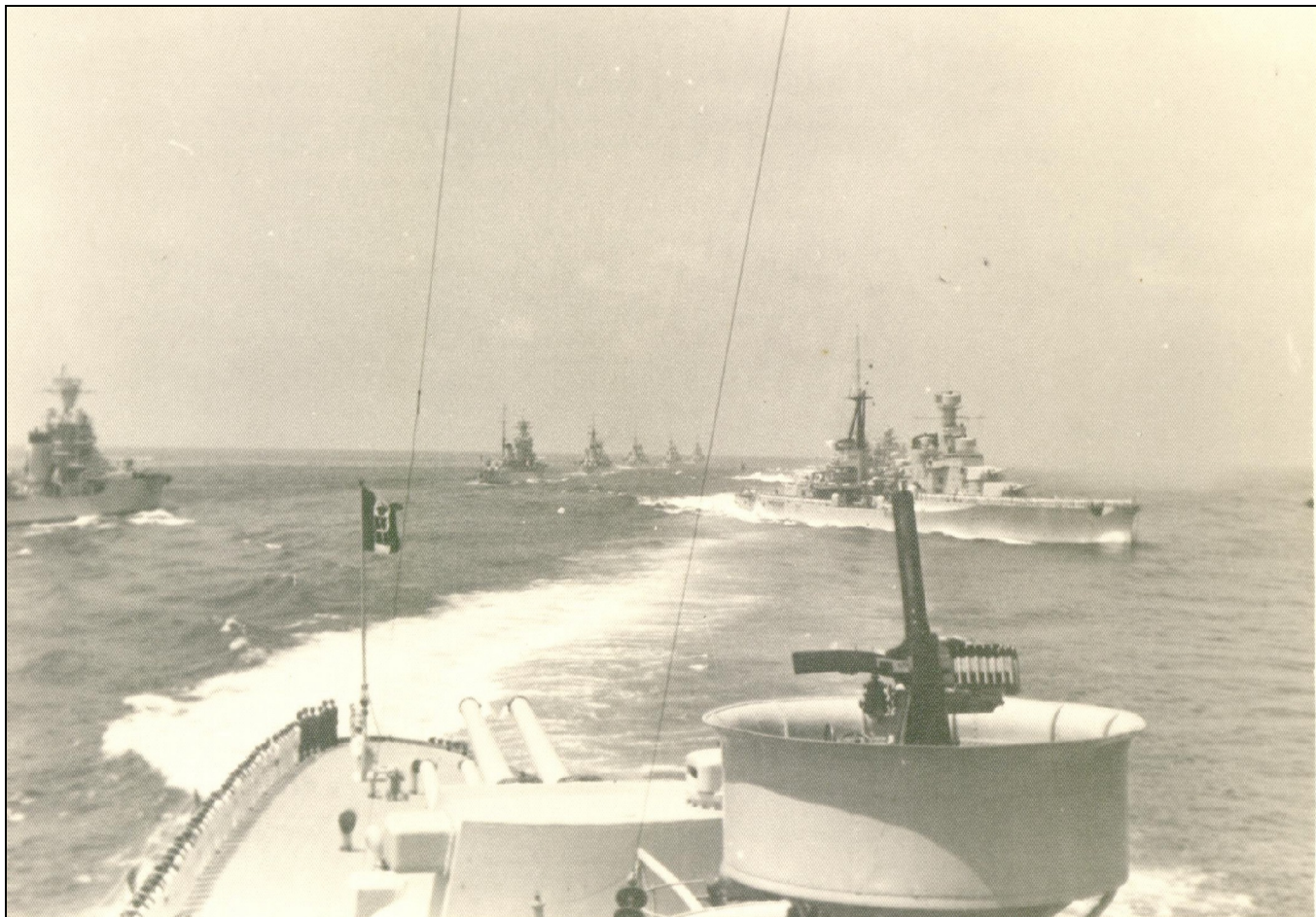
-2005-

6 Giugno – 3 Luglio	<i>GB2FOS – Festival of the Sea</i>
25 – 26 Giugno	<i>C.A.R.S. Field Day (WA4USN)</i>
4 Luglio	<i>Indipendence Day</i>
09 – 10 Luglio	<i>Belgian Navy Day's</i>
16 – 17 Luglio	<i>International Museum Ship Radio Event</i>
Luglio	<i>W4BPR Upcoming Events - Battleship Park USS ALABAMA</i>
30 – 31 Luglio	<i>I.O.T.A. Contest</i>
7 Agosto	<i>K4CG – 215° Anniversary of the Coast Guard</i>
20 – 21 Agosto	<i>The International Lighthouse/Lightship Weekend</i>
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.....



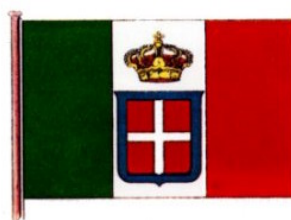
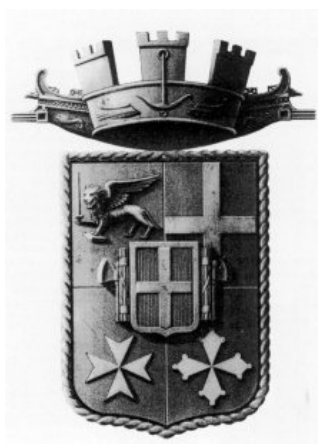
Parata navale – Mediterraneo 1940



Regia Nave Giulio Cesare



Incrociatore in Navigazione – Mediterraneo 1941



Parliamo di "Awards".....

Nel mondo dei Clubs di tutto il mondo, molti diplomi 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 alcuni dei più importanti Diplomi.....

TALL SHIPS AWARD by BMARS



Questo bellissimo e colorato award si può ottenere effettuando 10 qso's con membri di almeno 3 differenti clubs.

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

Più 1 qso con una dei seguenti club stations:

ON4BRN - OR4BRN - OR0OST - OE6XMF - OH1AJ - OI1AXA - PI4MRC - PI5KOM - PI5DD - PI6MRC - PA6MLD - PA6SDH - R2MWO - DL0MF - DL0MFH - DL0MFG - DL0MFS - DL0SWA - DL0MFL - DL0MFE - DL0MFB - DL0DAU - DF0MV - DL0MFF - DA0GF - DK0DW - DL0MFK - DL0MFW - DL0SMD - DL0MFM - VK1SEA - VK2SEA - VK3SEA - VK5SEA - VK6SEA - VK7SEA - ZL1SEA - ZL2RN - GB2RN - GB3RN or GB2PLY

Il " Tall Ships Award" è ottenibile per tutti i radioamatori o SWL.

Per la richiesta dell'award basta inviare un estratto log con i seguenti dati: date - time - call - mode - rst - maritime number BMARS BM001, RNARS RN0001

E' essenziale far firmare il FORM da 2 OM's. I modi sono CW, SSB, FM oppure mixed.

Sono valide tutte le bande incluse le WARC.

Prezzo: 5\$, 6 IRC oppure € 5,00

Indirizzo: B.M.A.R.S. - PO Box 1006 ... B-8300 Knokke-Heist ... Belgium

ON4BRN - OR0OST



Le info dai Naval Clubs....

UN Clubs da ammirare per le sue molteplici attività è sicuramente l'USS SALEM RADIO CLUB. Nel lontano luglio 1997, dopo una escursione a bordo del USS SALEM, Bob Callahan, W1QWT, formò l'Uss Salem Radio Club. Bob C. e Harold Pugh, K1RV noto come "Pi" visitarono la nave e chiesero ai responsabili della Nave Museo, di poter installare permanentemente una stazione dilettantistica di radioamatore in un locale della nave. I custodi diedero il benvenuto dando la possibilità di poter operare da uno dei locali Radio della nave il "Locale Radio 5". La stazione fu installata e fu chiesto il nominativo **K1USN** che fu assicurato tramite il *FCC Vanity Call Sign system*. Lo scopo del club è quello di promuovere e di far conoscere le attività della nave museo e il ritrovo dei marinai reduci dell'USS SALEM. I membri poco più di 20 persone sono capeggiati, appunto, da Bob Cahallan, W1QWT che è anche il webmaster della pagina web ufficiale che si trova all'indirizzo <http://www.qsl.net/k1usn>, la WEB PAGE è di facile consultazione con una buona grafica; da segnalare il link dedicato all'evento del "Museums Ships Radio Event" con l'elenco delle navi e relativi indirizzi e-mails e links.



The USS Salem Museum Ship and its radio club, K1USN, play host to groups of Scouts every year. This July they also will be participating in Museum Ships Weekend, along with other such ships from around the world.

K1USN Aboard the USS Salem

BY BOB "WHITEY" DOHERTY,* K1VV

"Hello, Mike, KE6ZYK. How is the weather there today?"

"Well it's -10° Fahrenheit, and the wind is blowing 40 miles per hour. Wind chill is -43° Fahrenheit, so not a day to be outside."

"KE6ZYK, this is K1USN. Thanks, Mike. We always heard it could be cold at the South Pole! This is George, W1YR, at the mic, and we have several Scouts here waiting to talk to you."

It's another Scouting Day on the USS Salem in Quincy, Massachusetts using 2 meters and IRLP to talk to KC4USV, the McMurdo Sound Station at the South Pole. Scouting and ham radio with club station K1USN on the USS Salem are a big part of the onboard radio activities.

USS Salem Radio Club

Back in July 1997, a chance drive past the USS Salem by Bob Callahan, W1QWT, led to forming the USS Salem Radio Club. Bob and Harold Pugh, K1RV, known as "Pi," visited the ship and inquired about operating an amateur station from one of the radio rooms. The ship's custodians said they would welcome a radio club on board and made Radio 5 available to set up a ham station. The club was formed, and the call K1USN was secured through the FCC Vanity Call Sign system. The aim of the club, stated in its charter, is to promote awareness of museum ships and recognition of their crews.

The club grew, and several hams made generous donations of cash, equipment, and antennas. Some of the older equipment was sold to buy newer amateur gear. The equipment for HF in Radio 5 now consists of Yaesu FT-920 and Kenwood TS-690S transceivers and R-7000 and Gap Titan vertical antennas. Accessories include a Rigblaster, Bencher keyers, and computers for logging and printing the K1USN QSL cards. The packet station consists of an ADI AR-147 and a Kantronics TNC. The VHF/UHF the station is an ICOM

*P.O. Box 1193, Lakeville, MA 02347-1193
e-mail contact for the USS Salem: <k1rv@arrl.net>



The USS Salem, home of club station K1USN.

IC-2800H, which is used for IRLP and EchoLink. This station is used for IRLP communication with McMurdo Sound.

Some History

"CQ CQ this is K1USN on the US Navy Heavy Cruiser USS Salem ... QRX"

"K1USN ... where are you located? The Atlantic, the Mediterranean?"

"No, the USS Salem is a Museum Ship located at the United States Naval Shipbuilding Museum in Quincy, Massachusetts."

So it goes with many QSOs. The USS Salem is a retired heavy cruiser. She was launched in March 1947 and commissioned in May 1949. The ship is 716 ft. 6 in. long, which is longer than the Battleship USS Massachusetts at 680 ft. 10 in. The USS Salem had a ten-year US Naval career, serving as the flagship of the 6th Fleet in the Mediterranean and the 2nd Fleet in the Atlantic. She was mothballed at the Philadelphia Navy Yard for 25 years and brought to the former Bethlehem Steel Shipyard, where she was originally built, in October 1994.



The members of USS Salem Radio Club K1USN.

The USS Salem became a part of the United States Naval Shipbuilding Museum in 1997. The ship is open to the public from 10 AM to 4 PM on weekends. Much of the original ship's radio equipment is still in operating condition thanks to the efforts of Mark "Brown" Beezer, W1NZR. Brown's expertise in restoring, maintaining, and operating vintage WW II military radio gear is legendary. The original equipment is often put on the ham bands by Brown or Bob, W1QWT, using CW or AM phone. Bob is a former US Navy Radio Operator.

These ship radios come from long before the widespread use of solid-state transceivers and SSB. The following radio designations may be familiar to former US Navy Radio Operators: the TCS-12, RBA, RBB, and RBC receivers, and the TCK-4, TCZ-25, TAJ-19, TBM-11, and TCS-12 transmitters. There is also an AN/URR35A UHF receiver used for communications with aircraft on 225-400 MHz. The equipment in Radio 2 has been activated on 3885 and 7290 kHz AM by Bob, W1QWT, using the TCK-4, 2-18 MHz AM transmitter with 100 watts

and the RBB and RBC receivers. Bob has also used CW on 80 meters a number of times, but the stability of the CW signal leaves a bit to be desired. What can one expect from gear that is nearly 50 years old?

Scouting and the USS Salem

During the overnight Scouting program in 2003 about 6000 Scouts passed through the USS Salem, an average of 250 to 300 each weekend.

The Scouts arrive at about noon, sleep on the ship on Saturday night, and leave at noon on Sunday. Most of them come from the northeastern United States, although one group came from the United Kingdom. They are exposed to a code class in the Chief Petty Officers' mess area and learn to send their name in code. After successfully sending their name, they become "Official" USS Salem Radio Operators and receive a certification card with their name, a list of the code characters, and a list of radio-related URLs to investigate. The Scouts, boys and girls, all show an intense interest in the code, and many only have to be shown how to use the Bencher keyer a few times before they are able to send their name. This amazes the club members who can recall their own difficulties in mastering the code!

The Scouts also get to speak with other amateurs via HF, VHF, or by IRLP. They all receive a USS Salem Radioman card, a K1USN QSL card, ARRL literature, a list of repeaters in their home area, and a DX QSL card.

Museum Ships Weekend

One of the most significant operating events of the year for the USS Salem Radio Club K1USN membership is the



This is Bob, W1QWT, on 3885 kHz, 100 watts AM, with original ship equipment, a TCK-4 transmitter.



George, W1YR, with a Scout on IRLP in contact with Antarctica.



The two-man German WW II submarine, which has the club call WW2MAN.

Museum Ships Weekend Event held each year on the third weekend in July. This year it is on July 17th and 18th (see the K1USN web page: <http://www.qsl.net/k1usn/event.html>).

K1USN started this event in 1997, when six other museum ships took part. It has grown to the point where 83 museum ships took part in the event in 2003. A greeting from the United States Secretary of the Navy, Harold T. Johnson, was received for the event and addressed to all of the participants.

There are over 200 museum ships worldwide, and over a hundred have clubs or amateur radio callsigns assigned to them. For a full list go to: <http://www.marinefunkeer.de/eng/show.php3?pos=21>. If you like to collect rare, distinctive QSL cards, the Museum Ships Weekend Event is for

you. Many of these ships and submarines are only activated for this event.

The USS Salem has close company at dockside, the WW II Seehund U-5075, a two-man German submarine. A number of K1USN club members formed another club and secured WW2MAN as the call for the mini-sub. WW2MAN will be activated from the deck of the USS Salem for the Museum Ships Weekend, as there is little room inside the mini-sub for a ham station. For more information on these small submarines go to: <http://ubcat.net/types/seehund.htm>.

K1USN takes part in many events and national holidays such as FISTS, Military Appreciation Day, International Museum Ships Weekend, Veterans Day, Pearl Harbor Day, and others. See you on the bands!

"CQ CQ CQ this is K1USN on the USS Salem"

For additional information, see the following websites:

<http://www.qsl.net/k1usn/>
<http://www.milradio.org/>
<http://www.mars.org.uk/>
<http://www.marinefunkeer.de/>
http://www.fleetairmarchive.net/Ships/Survivingships/shipsA-Z_2000.htm

Per ulteriori informazioni l'indirizzo del segretario è:

USS SALEM RADIO CLUB

Segretario

Bob Cahallan – W1QWT
56 ACORN ST
SCITUATE MA 02066
USA



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