

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. 36/2007**



Sommario:

Editoriale.....	2
News, news	3
Notiziario dei Marinai.....	10
QSL Navali.....	21
Calendario.....	22
Foto storiche.....	23
La stazione radio di	24

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



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

Editoriale

C Ari amici, eccoci con il primo bollettino dell'anno, ricco di informazioni ed articoli: - il M.F. MarineFunker sarà attivo per tutto l'anno con un call speciale (**DAØUBOOAT**) per il 100 anniversario dei sommergibili tedeschi, per l'occasione hanno voluto preparare un bellissimo diploma dedicato all'evento; OE6NFK, opererà "only CW" dalla Nave da Crociera MCS MUSICA, di seguito l'itinerario; l'era delle comunicazioni via internet si è evoluta con un nuovo sistema dedicato ai radioamatori, **QSONet**, ne è la prova, una recensione sul nuovo sistema per le comunicazioni virtuali via internet! Lo sapevate che la Motonave DAP MARES, quella dove hanno operato XR9A/MM, è affondata? Leggete di seguito l'articolo tratto dal sito Cileno <http://www.lacuarta.cl> ; Un Capitano di Fregata, "scienziato", **Clarbruno Vedruccio I4WJO (ARMI 259)**, ha progettato una macchina che rileva tumori, seguite l'articolo a pagina 11; uno strumento essenziale per la meteorologia e per tutti i naviganti, "il barometro", scopriamolo! E tante altre informazioni sempre di carattere naval! Date un'occhiata anche al "Calendario degli Eventi", già aggiornato con le future date di operazioni HAM NAVAL! Collaborate al nostro bollettino, inviandoci vostri scritti, documenti di carattere HAM naval e/o foto, saranno pubblicati nelle nostre rubriche!

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



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

NEWS, NEWS, NEWS

MF-AWARD: GERMAN SUBMARINES FOR 100 YEARS

Nel 1850, l'artiglieria Bavarese NCO Wilhelm Bauer ha varato in Germania il primo sottomarino integrato, chiamato "Brandtaucher" (tuffatore incendiario). Dopo varie soste in vari musei, quel che rimane dello scafo del sommergibile più antico del mondo, adesso, soggiorna permanente presso il Museo Bundeswehr di Storia Militare a Dresda.



Il sottomarino "U 1" era il primo sottomarino, standard, della Marina militare imperiale tedesca. Fu costruito presso i cantieri navali di Kiel e varato il 14 dicembre 1906.

"U 1" servì come battello sperimentale e d'addestramento durante la

Prima Guerra Mondiale, non è stato mai coinvolto in alcuna azione di combattimento. Alla fine della guerra fu smantellato e portato presso il Museo Deutsches di Monaco di Baviera, dove ancora oggi è possibile ammirarlo.

Per ulteriori dettagli potete visualizzare la pagina web <http://www.deutsches-museum.de/en>.

In occasione di questo evento il Marinefunker-Runde e.V. ha emanato una QSL speciale ed un award temporaneo valido per tutti gli OM ed SWL:



Dal 14 dicembre 2006 fino a 13 dicembre 2007 incluso, si ha l'opportunità di lavorare una stazione speciale denominata **DAØUBOOT** (MF1006) la quale conta punti aggiuntivi anche per tutti i premi dell' MF. Insomma, i submarines "**U 995**" (DL0DMB) e "**Wilhelm Bauer**" (DL0MFK) saranno attivati per tutto quest'anno di evento, da operatori del MF-Runde.

100 Jahre deutsche Uboote

Marine

U 1
Kaiserliche Marine 1906

U 31
Deutsche Marine 2006

DAØUBOOT

MF-AWARD: GERMAN SUBMARINES FOR 100 YEARS



Required: 100 points to be worked between 1st December 2006 (00:00 hrs) and 31st December 2007 (24:00 hrs)

Mandatory: DAØUBOOT (Delta Alfa Zero Uniform Bravo Oscar Oscar Tango)

Joker: 1 MF club station (museum ship) and/or alternatively 4 Non-MF club stations (museum ships)

Scoring of contacts:

DA 0 UBOOT = 25 points

DL 0 MF = 15 points

DL 0 DMB (museum submarine U 995 - type VII C) = 15 points

DL 0 MFK (museum submarine W. Bauer - type XXI) = 15 points

Non-MF club stations (museum submarines) = 15 points

MF / Non-MF club stations (museum ships), MM stations on ships = 10 points

MF / Non-MF club stations (museum ships) outside Europe = 20 points

and converse direction respectively

DL 0 MFS (ex-Naval Communications & Signal School Flensburg) = 10 points

DL 0 MOS (Naval Operation School Bremerhaven) = 10 points

MF club stations (others) = CW = 6 points, SSB = 3 points,

digital modes (PR excluded) = 2 points

MF members = CW = 2 points, SSB = 1 point,

digital modes (PR excluded) = 1 point

Price: 10.00 € plus forwarding expenses

All net proceeds are **exclusively** dedicated to the maintenance of the U-Boat Memorial at Möltenort near Kiel.

Award Manager:

Wilfried GRAEPER (DJ6TK) MF 328

Bluecher Str. 31

24944 Flensburg / Germany



Sommergibile S. Todaro (IT) (Classe 212)



Sommergibile U31 (D) (Classe 212)

OE6NFK/MM



Mi scrive Werner, comunicandomi della sua attività a bordo della Nave da Crociera MUSICA dal 27 Dicembre 2006 al 7 Gennaio 2007, cercatelo in 14 Mhz sarà attivo only CW!

Messaggio

Da: Werner Pfeiffer
A: Chairman ARMI
Date: 26/12/2006 22:20
Oggetto: OE6NFK/MM



Messaggio:

Dear naval friends,
OE6NFK/MM is at sea:
from 27 Dec 2006 to 7 Jan 2007,
QRV: daily abt. 30` (?) on 14.052 (20m) in CW,
RIG: FT-817 (5 watts) into MP-1 mobilant.,
ROUTE: GENOVA - MALAGA (EA7) - GIBRALTAR (ZB2) - (Funchal) MADEIRA Isl.
(CT3) - CASABLANCA (CN) - VALENCIA (EA5) - BAY OF BONIFACIO/CORSE (TK) - CIVITAVECCHIA
(Roma)- GENOVA.
Ship: MSC MUSICA (2004), 90.000 GRT, 293mt, max. 3.000 Passengers + 990 Crew.

Hpe cuagn es vy 73 de Werner,
OE6NFK/MM (MFCA 58 - ARMI A/2Ø4)

QSONET: IL TRANSCEIVER VIRTUALE PER I RADIOAMATORI DEL FUTURO!

Tratto dal sito web <http://qsonet.com> (tradotto da IT9MRM). Il nuovo layout per operare in VOIP con la rete INTERNET; ... il nuovo software per dare battaglia ai similari eQSO ed EchoLink.



Che cosa è QsoNet?

QsoNet è un programma (software) e viene usato in Internet per ricevere e trasmettere segnali audio da parte di stazioni Radioamatoriali, automaticamente viene "irradiato" l'audio a tutte le stazioni che ascoltano su quella frequenza. Non c'è RF. Tutto è fatto su Internet. Il risultato è uno spazio simulato (virtuale) per le radiocomunicazioni dilettantistiche in tutto il mondo. Le stazioni possono utilizzare la modalità in **VOICE** oppure in **CW**.



Come funziona?

QsoNet funziona tramite cavo collegato ad Internet con dialup o ADSL. Non c'è necessità di configurare porte del router. Viene scaricato ed installato il software ricevuto tramite precedente autorizzazione ed iscrizione. Dopo l'installazione del software del ricetrasmittitore, le stazioni di QsoNet sono collegate ad un assistente centrale tramite un singolo, collegamento outbound di tipo TCP/VoIP.

Quali sono le regole?

L'uso di QsoNet si limita solo alle stazioni radioamatori dilettanti autorizzate.

Gli operatori nelle varie conversazioni, seguano la procedura radiofonica normale - per esempio:

1. Identificare frequentemente il vostro callsign.
2. Essere sempre cortesi.
3. Non usare una frequenza che sia già in uso da altri Radioamatori.
4. Non usare la porzione di frequenza utilizzata in VOICE con trasmissioni in CW e viceversa.
5. Non fare conversazioni di carattere commerciale.
6. Nessuna pubblicità.
7. Non trasmettere musica.

Quanto costa?

- . Le stazioni autorizzate, possono provare liberamente "QSONET" per soli 90 giorni.
- . L'abbonamento all'assistenza di QsoNet costa \$32 (usd) all'anno, iniziando dopo la conclusione della prova libera.

Il ricetrasmittitore (virtuale) HF CQ100:



Caratteristiche e specifiche:

- L'impianto è semplice da installare senza necessità di configurare porte nel router. Ciò significa che può essere usato dappertutto, dalle stanze degli hotel, dagli aeroporti, dalle biblioteche pubbliche, dagli Internet-Caffè, ecc.
- Coperture in 5 bande HF - 80, 40, 20, 15 e 10 metri.
- Il microfono del computer fornisce la modulazione in voice.
- Include un keyer per il CW. Basta scrivere semplicemente sulla tastiera per trasmettere in perfetto CW (MORSE) (Ma l'abilità stà nel ricevere in MORSE!).
- Il grafico nello spettro di frequenza, mostra l'attività radiofonica all'interno di una gamma selezionata e spezzate di 50, 100, 200 e 500 chilocicli.
- Il segnale di chiamata, il nominativo, QTH, ecc sono visualizzati automaticamente per la stazione trasmittente.
- I tasti e le scritture sul Layout sono di facile utilizzo e di ottima visualizzazione e fornisce un'interfaccia semplice per gli operatori che hanno difficoltà nel visualizzarla.
- I QSO sono possibile perchè in qualsiasi frequenza attiva ci possono essere tantissimi ascoltatori.

Requisiti del sistema:

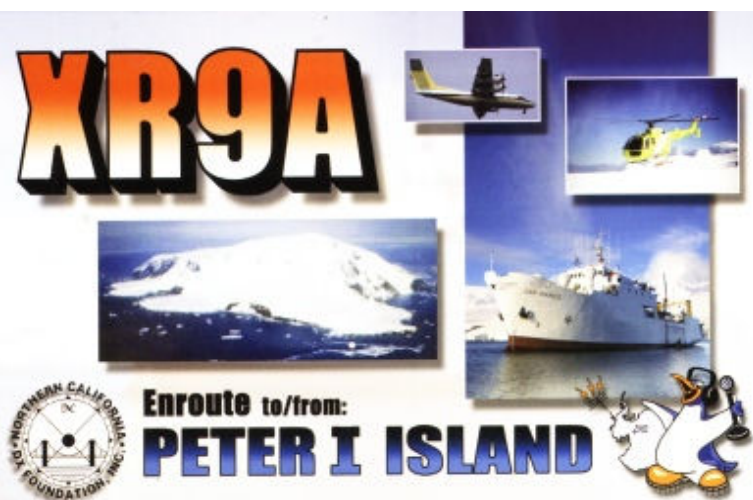
CQ100 richiede sistema Windows 2000 o XP con la scheda audio, microfono ed altoparlanti. Un collegamento dialup ad INTERNET ed è richiesta una velocità almeno di 33.6k.

Valutazione:

Il ricetrasmittitore CQ100 è un software libero a tutte le stazioni autorizzate che si registrano per QsoNet. La registrazione annuale costa \$32 USD è richiesta dopo il periodo di prova di 90 giorni.

M/V DAP MARES – XR9A/MM

La nave che ha portato e dove hanno operato gli spedizionieri, da e per **Peter I° Island**.



Tratto dal sito web:

<http://www.lacuarta.cl/diario/2006/09/22/22.08.4a.CRO.BUQUE.html>

22 settembre 2006

La nave "**Dap Mares**" è affondata nelle acque dello stretto di Magellano, nel settore "Tres Puntos", a poco più di 500 metri della costa.

L'imbarcazione che aveva tre anni di operatività è andata a picco giusto nel momento in cui stava effettuando il cambio di guardia. Non aveva a bordo carico, ad eccezione del suo equipaggiamento operativo.

Le cinque persone che si trovavano in sala macchina sono state tratte in salvo, tre di esse dallo scafo dell'imbarcazione, con il traghetto "Fueguino", un motoscafo tipo zodiac e la lancia navetta speciale tipo Austral Broom.

I marinai sono stati identificati come *Jorge Hernández*, *Carlos Bruno*, *Luis Bahamonde*, il macchinista *Mario Montoya* ed il pilota *Pedro Paredes*.

Sono stati portati in un vicino centro d'assistenza per constatare eventuali lesioni.



Il **Dap Mares**, di 76,5 metri di lunghezza e 11,8 di larghezza, era da vari giorni in crociera, dopo essere rimasta nel molo di Asmar.

La nave è rimasta a galla solo cinque minuti. L'affondamento dell'imbarcazione è stato tanto rapido che neanche i marinai hanno avuto il tempo di indossare i giubbotti salvagente, né di attivare una zattera di salvataggio; Le autorità stanno esaminando le cause dell'incidente e l'eventualità di recuperare la nave, poiché è molto vicino alla spiaggia ed a poca profondità.

Notiziario dei Marinai

VIDEO ATTIVAZIONE II1ARD & II1ARU

Lo Stato Maggiore Marina ufficio per la Comunicazione Esterna, con lettera datata 10 Novembre 2006 protocollo SMM/100955/UCOM/1 ci ha autorizzati alla trasmissione su SAT 8 del video prodotto da IZ1CCH Orazio, sulla manifestazione a bordo delle Navi Arditò ed Audace.

Il video sarà trasmesso presumibilmente, verso la fine di Gennaio su SAT 8 nel programma "QRZ" (programma di carattere radioamatoriale) alle ore 20.00 di ogni giovedì con replica la domenica alle ore 21.30, condotta dal sig. Gaetano Caprara (IØHJN). La televisione SAT 8 trasmette su satellite HOT BIRD frequenza 11200 polarizzazione verticale, symbol rate 27500, fec.5/6, per decoder SKY su canale 859.



VIDEO II1ARD & II1ARU



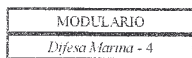
CD Formato MPEG - 799 MB

Chi desidera la copia del CD, basta inviare in busta 5 Euro, tolte le spese di spedizione, la restante somma (circa 2,50 €) sarà donata

allo

Istituto
ANDREA DORIA





Mod. 39/bis

Roma 10 NOV. 2006
Ufficio Stampa 06.36803870

MARINA MILITARE

UFFICIO PER LA COMUNICAZIONE

1ª Sezione Comunicazione Esterna.

INDIRIZZO TELEGRAFICO: MARISTAT ROMA

Prot. nr. 100955 /UCOM/1

Sig. Alberto TATTEI
Al: Associazione Radiomatori
Marinai Italiani
Via E. Millo, 20
96011 - AUGUSTA -

ARGOMENTO: Video CD Ardito - Audace.- Emittente Televisiva SAT 8 - Sky -

In esito a quanto richiesto questo Ufficio per la Comunicazione
esprime parere favorevole alla messa in onda del video in argomento.-

d'ordine
IL CAPO UFFICIO PER LA COMUNICAZIONE
(C.V. Emanuele BOTTAZZI)

IL CAPITANO DELLE INVENZIONI

Militare, scienziato e radioamatore, **Clarbruno Vedruccio I4WJO (ARMI 259)**, ha progettato una macchina che rileva tumori. (articolo di Piero Colaprico, tratto da "DWeb" <http://www.dweb.repubblica.it>).



Stava studiando un nuovo modello di cercamine, quando Clarbruno Vedruccio, Capitano di Fregata della Marina Militare e scienziato, ha trovato qualcosa che non si attendeva. Seduto al tavolino di un bar, affacciato sulla scogliera pugliese di Porto Badisco, la racconta così: "Eravamo andati per un'esercitazione militare su una spiaggia deserta nella zona di Brindisi. Io avevo portato alcuni cercamine e non funzionarono. Gli incursori della fanteria di Marina del battaglione San Marco non riuscivano a scoprire gli ordigni nascosti: non sono costruiti per essere trovati... Solo rasgando a mano, e ben sapendo che erano inerti, li beccammo, dopo quattro ore, e quel pezzo di sabbia era un quadrato grande venti metri. Se quelle mine fossero state vere, saremmo morti. Non è un bel pensiero. Allora mi misi a studiare una macchina cercamine che potesse costituire un'alternativa e un giorno, facendo i test di laboratorio, mi accorsi di una cosa che non avevo previsto. La mia macchina leggeva i tumori". Più che dello stupore, forse digerito in fretta, o forse tenuto sepolto sotto la sua scorza di "cervellone" militare, Vedruccio preferisce parlare della scoperta: "Il fatto non era del tutto casuale. In quel periodo non stavo lavorando esclusivamente a un nuovo tipo di cercamine, ma anche a un radar che leggesse la presenza degli uomini e li riconoscesse dagli animali di media taglia, come i cani. Mi aspettavo dunque risposte di un certo tipo, ma ammetto che non avrei mai pensato che lo strumento possedesse una spiccata capacità di rilevare stati patologici. Rilevare una persona sì, era quello che cercavo. Ma che scoprisse una malattia, no". La carriera di Vedruccio, 51 anni, fisico, è lontana dai soliti canoni: "Ho cominciato a occuparmi di tecnologia militare che non sapevo scrivere", scherza sciorinando un preciso ricordo d'infanzia. Chiude gli occhi e ricorda: "Nel 1958 cadde un aereo al largo di Torre Canne. Era un caccia militare, era inverno, e mio padre, che comandava la brigata costiera della Gdf, si gettò a nuoto per salvare il pilota. Ma non ci fu niente da fare, nell'impatto s'era rotto il collo. Papà riuscì però a portarlo a riva, nonostante il mare mosso. Lui ebbe un encomio solenne dal presidente della Repubblica e io i rottami dell'aereo, nel senso che finirono nel cortile della caserma. Ci ho passato giorni e giorni, lì dentro, nella carlinga, tra i comandi. Ricordo anche la sala radio, uno stanzino con le luci attenuate e apparecchi neri...". Quei ricordi di bambino, come se fossero chiusi in una bolla, li aveva rimossi sino a quando, "mentre frequentavo il liceo scientifico, ho sentito il bisogno, impellente, di studiare elettronica. Trascurai i libri e mi buttai sui manuali". Ore e ore: un po' sui libri, un po' con il cacciavite in mano. Dopo la maturità, "mi sono iscritto a Geologia Marina, a Bologna. Sognavo di diventare un ricercatore del mare, come Jean Jacques Cousteau, ma capii che non ci sarei arrivato mai. M'è spiaciuto, ma ho mollato e mi sono messo a lavorare a Bologna, in un'industria elettronica, e dopo otto mesi ho aperto una ditta per conto mio, riparavo anche i CB dei radioamatori". I ricordi del bambino hanno ormai preso il sopravvento: la ditta Vedruccio si occupa di ponti radio. "Ed è così che sono entrato in contatto con altre ditte fornitrici della Difesa e anzi, cominciando a dare una mano a questi colleghi, ho iniziato a lavorarci anch'io". La Difesa sono le Forze Armate e i Reparti Speciali: il futuro fisico, che allora ha 26 anni, è uno studente - lavoratore non ancora laureato - si trova al posto giusto al momento giusto. Studia e si specializza nei sistemi di telecomunicazione, ossia nei sistemi della guerra moderna. Comincia a collaborare anche con gli ammiragli della Marina, poi con il Cnr a Bologna e un bel giorno, abbandonata l'università italiana, se ne va a finire gli studi a Los Angeles. Dove, dice Vedruccio con orgoglio, "completo il master of science MSc in fisica, con una tesi sulle esplosioni nucleari in atmosfera. Era il '90, poi continuo sino al PhD in ingegneria, con una tesi sperimentale sulla valutazione della precisione del tiro



della contraerea navale. Un sistema che la nostra Marina ha poi comprato". È tra i pochi scienziati militari italiani: "È poco tempo che sono entrato in servizio e sino a un anno fa non ne conoscevo nessuno. Da un po' qualcuno. Esistono ricercatori presso varie strutture della Difesa come il Cisam, il centro studi interforze di Pisa, o come Mariteleradar, o Mariperman, piccole enclaves di studiosi". La sua vita è ormai diversa da quella che immaginava. Studia aggeggi che non entreranno mai nei negozi, ma sono usati dai soldati e dagli incursori, come i visori notturni o misuratori di radioattività. Si addestra sui gommoni con gli uomini e le donne del Battaglione San Marco ed è grazie a queste esercitazioni, forse proibitive per altri studiosi, che Vedruccio arriva al Trimprob, e cioè - dice - a "un semplice bioscanner che permette di diagnosticare vari tipi di patologie oncologiche e non, in maniera rapida e non invasiva. Io non avevo e non ho le risorse economiche necessarie a portare avanti da solo questo progetto, così nel 2000 ho ceduto la tecnologia all'Alenia Difesa, ora Galileo Avionica della Finmeccanica. Sono stati attivati i protocolli di ricerca diagnostica, depositati presso il Ministero della Sanità, uno per i tumori alla mammella, per le patologie della prostata e uno per le patologie gastro-duodenali. I primi risultati sono stati ottimi e hanno portato all'omologazione della macchina per la ricerca del tumore alla prostata". Ma conoscendo quanto sia infido e subdolo il cancro, com'è possibile scoprirlo grazie al semplice passaggio di una sonda sul corpo umano? "È un po' complicato da spiegare, ma diciamo che l'approccio è un po' simile a quello che fanno gli astrofisici, che per scoprire se una stella o un pianeta abbiano altri corpi celesti attorno ne analizzano le perturbazioni orbitali. In tal modo, pur non potendo osservare direttamente il corpo celeste ricercato, sanno dov'è e se c'è, perché le perturbazioni di campo ne tradiscono la presenza. Io - spiega quest'uomo magro, timido, quasi ascetico, che parla a voce bassa - ho approntato un generatore di segnali elettromagnetici che è contemporaneamente anche un ricevitore. All'inizio, mentre pensavo al cercamine, lavoravo su tre onde radio. Mi accorsi che se con la sonda veniva esplorata la superficie del corpo e c'erano delle patologie in atto, infiammazioni, o altro, una o più di una di queste tre radionde veniva assorbita. Non a casaccio, ma in maniera selettiva, nel senso che ogni patologia riproduce lo stesso comportamento della macchina. Ci ho lavorato ancora e adesso sono certo che si possono stabilire tre cose. Una: se il tessuto è sano. Due: se è patologico. E tre, la macchina specifica anche se la patologia oncologica è benigna o maligna, e se lo stato infiammatorio è cronico o passeggero". Di questo suo "aggeggio" - che si ostina a definire "semplice" - s'è parlato al congresso sull'elettromagnetismo avanzato tenuto nel 2004 a Pisa, sull'International Review of the Armed Forces Medical Services, su European Urology, poi a Lecce, alla scuola estiva internazionale del Cnr e sull'ultimo numero di Tumori, la rivista dell'Istituto dei tumori di Milano. È presto per dire se anche il *Trimprob* possa diventare qualcosa di rivoluzionario per la medicina, come un tempo lo furono i raggi X, ma l'inventore giura che questo inedito tumor-detector "funziona e bene". Sostiene che il tempo sta per dargli ragione, ma inghiotte ancora bile a proposito di un'altra sua ricerca: "Sono sempre stato curioso e nei primi anni Ottanta collaboravo con un Istituto universitario di Anatomia Veterinaria. Facevo ricerche sugli occhi e sui meccanismi di visione notturna degli animali dotati di "tappeto lucido", cioè di quella struttura che brilla quando gli occhi di notte vengono illuminati da un faro. Mi accorsi che, poiché madre natura non fa niente a caso, i risonatori in banda ottica del tappeto lucido rispondevano in R-G-B, lo stesso sistema usato dai tubi catodici delle televisioni a colori. Dopo aver fatto alcuni esperimenti di verifica, comunicai i risultati ottenuti al direttore di Istituto, aggiungendo che bisognava approfondire di più, ma ero certo. I cani e probabilmente molti altri animali vedono bene a colori. Il professore, senza nemmeno prendere in considerazione il mio percorso di ricerca, mi aveva in pratica mandato a quel paese, affermando che nella letteratura scientifica era scritto che questi animali vedono in bianco e nero e sono anche fortemente astigmatici. Ero quindi fuori strada e il rapporto di collaborazione si interruppe. Alcuni anni dopo, in televisione, un telegiornale scientifico mostrò come gli scienziati del famoso MIT americano avevano scoperto che i cani vedono a colori e che avevano pubblicato il loro lavoro di ricerca. Noi saremmo stati i primi. È un episodio che mi ha in qualche modo segnato. Talvolta chi ha in mano la scienza, acquista in potere e perde in curiosità". Non è un caso se il presidente della Repubblica, con decreto del 15 luglio 2005, abbia conferito a un tipo così il grado di Capitano di Fregata utilizzando la cosiddetta **legge Marconi** - quella che servì a far rientrare l'inventore della radio dall'Inghilterra e consentirgli di entrare in Marina per accertati meriti speciali. "Sembra che sia stata applicata solo cinque o sei volte", precisa Vedruccio che - radioamatore, paracadutista, sommozzatore, ricercatore e adesso anche ufficiale di marina - va fiero della sua scoperta. E a ragione. Oggi *Trimprob* è diffusa in una cinquantina di ospedali, come il San Raffaele di Milano, dove opera Carlo Bellorofonte, e l'Ieo di Umberto Veronesi. Utilizzata ancora a livello sperimentale, attende solo di superare gli ultimi esami. Ma c'è da giurarci: **ce la farà.**



STRUMENTI NAUTICI: IL BAROMETRO

Tratto da "Tempo sotto pressione" di Gianfranco Meggiorin - Arte Navale anno 5 n. 25 agosto-settembre 2004.



A bordo di tutte le imbarcazioni, da diporto o professionali, vi è un oggetto molto discreto e semplice, che, da sempre i marinai considerano prezioso per la sicurezza della navigazione: **il barometro**. Questo strumento meteorologico è importantissimo per la previsione del tempo sul mare, purché si abbia la costanza di osservarlo periodicamente e l'attenzione di interpretare in modo ragionato le sue indicazioni.

A differenza del termometro e dell'igrometro, che misurano rispettivamente la temperatura dell'aria e l'umidità relativa, parametri meteo le cui variazioni si possono avvertire anche sulla nostra pelle, il barometro ha una sensibilità sconosciuta all'uomo: *misura il peso dell'aria*.

I raggi solari riscaldano la Terra in modo disforme a seconda delle stagioni, del loro angolo di incidenza e della natura del suolo. I raggi solari colpiscono più direttamente la Terra alle latitudini equatoriali, dove si verifica un maggior assorbimento di calore.

Il calore è alla base degli spostamenti delle masse d'aria. Il calore accumulato dalla superficie terrestre riscalda l'aria dei bassi strati. Poiché l'aria calda è più leggera. Questa tende a salire. Salendo, l'aria calda a mano a mano si raffredda nuovamente; raffreddandosi aumenta di peso e tende a ridiscendere verso il basso e così via. Si è instaurato così un moto convettivo. Abbiamo detto, quindi, che l'aria calda è più leggera dell'aria fredda; ciò significa che l'aria ha un peso. Ne consegue che questa eserciterà una determinata pressione sulla superficie terrestre. L'uomo infatti "soporta" sulla propria testa il peso della colonna d'aria che lo sovrasta. La pressione atmosferica varia in funzione della temperatura dell'aria e dell'altitudine. Salendo la pressione diminuisce, poiché diminuisce quella colonna d'aria ed il suo peso.

Per esemplificare alcune elementari leggi della dinamica dei fluidi possiamo paragonare l'aria all'acqua e scopriremo un'altra regola fondamentale: ovvero che come nei vasi comunicanti, dove l'acqua scorre da quello più in alto a quello più in basso, così il vento soffia sempre dalle alte alle basse pressioni. Seguendo questo filo logico e senza addentrarci sulle successive regole di base della meteorologia marina, possiamo semplificare che i venti, oltre che dalle differenze termiche (vedi le brezze costiere) sono generati dalle differenze di pressione (gradiente) tra zone a pressione maggiore (alte pressioni) e zone a pressione minore (basse pressioni).

In pratica stiamo dicendo, in modo schematico, che dalle variazioni barometriche dipende il vento: il vento genera le onde e quindi la difficoltà delle condizioni meteomarine ha una stretta relazione con la pressione. Ecco perché un barometro non può mancare a bordo.

L'unità di misura della pressione atmosferica ufficialmente utilizzata è l'hectoPascal (hPa), che in realtà non è altro che la più recente denominazione dell'equivalente millibar.

Il valore medio di riferimento della pressione atmosferica al livello del mare, in condizioni standard, è pari a 1013 hPa.

In effetti osserverete che questo è il valore centrale di riferimento del vostro barometro di bordo, ma non fatevi ingannare dallo strumento, poiché non è scontato che i valori minori a 1013 siano associati a delle basse pressioni e che i valori superiori a 1013 alle alte pressioni.

Il termine bassa o alta pressione è relativo ai sistemi del tempo "vicini" alla zona considerata. Se, ad esempio, ci troviamo sul mar Ligure dove la pressione è di 1018 hPa, ma sulla Francia la pressione si attesa sui 1030 hPa, inevitabilmente ci troviamo in un "minimo" depressionario seppur il valore misurato dal nostro barometro sia più alto di 1013 hPa che gli strumenti indicano come medio. Poiché le diverse stazioni meteorologiche, ad eccezione delle boe, sono situate a varie altitudini, per poter raffrontare i diversi valori di pressione e determinare un campo barico come quello rappresentato dalle carte sinottiche è necessario che tutte le osservazioni vengano effettuate contemporaneamente, ad orari concordati, riportando i valori al livello medio del mare.

Anche l'osservazione fatta a bordo di una nave deve tener conto del fattore di variazione rispetto al livello del mare, poiché il barometro è in plancia comando, a diversi metri di altezza rispetto al livello del mare.

Le ore durante le quali vengono effettuate le osservazioni sono dette ore sinottiche principali (00 – 06 – 12 – 18 UTC) ed ore sinottiche intermedie (03 – 09 – 15 – 21 UTC).

L'ora di riferimento dei bollettini è quella di Greenwich.

Dalle osservazioni barometriche alla determinazione di un campo barico, come rappresentato da una carta sinottica, il passo è davvero breve.

Un tempo era la mano del meteorologo (o del navigante, poiché si possono schematizzare delle carte sinottiche sulla base dei dati diffusi dai bollettini) che, congiungendo i punti che riportano valori uguali di pressione atmosferica con delle linee, determinava le isobare. Questa operazione viene oggi svolta in modo automatizzato dai computer che raccolgono numerosissimi dati numerici (synop) visualizzandoli in forma grafica.

La carta sinottica, quindi, non è altro che la visione d'insieme di una determinata situazione su una zona geografica più o meno estesa e il dato misurato dal barometro ci consente di "posizionarci" rispetto ai sistemi del tempo.

Per ora abbiamo introdotto i soli valori di pressione, ma le carte permettono di rappresentare tutti i fenomeni meteorologici. Abbiamo quindi sottolineato l'importanza dell'osservazione del valore istantaneo della pressione a bordo, ma ancor più indicativa è la sua tendenza, ovvero la variazione osservata in un dato intervallo di tempo. All'esigenza di evidenziare la tendenza risponde il barografo, sia di tipo meccanico che digitale.

Il barografo meccanico è in genere composto da una serie di capsule aneroidi sovrapposte che, rispetto ad un normale barometro, permettono di amplificare le variazioni subite a causa della variazione del peso dell'aria. Il movimento viene trasmesso alla leva che, attraverso un pennino, traccia il grafico sul foglio posizionato sul tamburo rotante.

In genere il tamburo compie un giro completo in una settimana, ma esistono dei barografi che offrono la possibilità di compiere un giro anche nelle 24 ore. La rotazione del tamburo, un tempo generata da una carica a molla, oggi è alimentata da batteria.

L'inconveniente è rappresentato dal fatto che questo strumento è piuttosto delicato e, a bordo, subisce e registra talvolta anche gli scossoni dovuti al brusco passaggio su un'onda o alle vibrazioni generate dall'uso del motore.








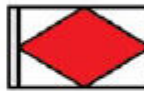














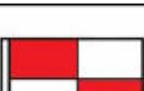
Il barografo elettronico è pertanto più indicato per l'utilizzo marino, poiché è meno delicato ed è anche in grado di registrare e visualizzare su un display i decimi di hectoPascal. Su alcuni modelli si può impostare un allarme sonoro, in modo che il comandante possa immancabilmente accorgersi di una brusca variazione di pressione.

La tecnica della navigazione meteorologica, ovvero della scelta della rotta in relazione all'evoluzione del tempo sul mare, si basa sui ragionamenti fatti in relazione alle variazioni di pressione, alla direzione e intensità dei venti e allo stato del mare. Un'unità in navigazione si potrebbe considerare a questo proposito un osservatorio in

movimento, dove la successione dei fenomeni osservati è condizionata proprio dalla velocità e dalla rotta. Se infatti si avvicina una depressione da Ovest, è evidente che la pressione scenderà più velocemente rispetto ad un punto fermo sulla costa e, di questo, il comandante dovrà tenere conto. Il peggioramento potrà in effetti essere più rapido di quanto indicato dalle previsioni. In definitiva, anche se a bordo oggi esistono i moderni sistemi di radionavigazione, un buon comandante, specialmente quando le condizioni meteo sono in evoluzione e i diversi bollettini poco chiari o discordanti rispetto alla situazione osservata, farà bene a dare ascolto a questo silenzioso strumento dalle origini antiche ma sempre, come diceva Guy De Maupassant, il meglio informato.



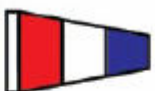

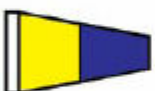





IL C.I.S. – CODICE INTERNAZIONALE DEI SEGNALI

CODICE INTERNAZIONALE DEI SEGNALI

 <p>alfa A ..-</p> <p>ho un subacqueo in immersione</p>	 <p>bravo B -...</p> <p>trasporto merci pericolose / sto imbarcando o sbarcando</p>	 <p>charlie C ..-</p> <p>si affermativo</p>
 <p>delta D -..</p> <p>ho difficoltà di manovra, mantenetevi lontano</p>	 <p>echo E .</p> <p>sto accostando a dritta</p>	 <p>foxtrot F ...-</p> <p>sono in avaria, comunicate con me</p>
 <p>golf G --.</p> <p>chiedo il pilota / sto issando le reti</p>	 <p>hotel H</p> <p>ho il pilota a bordo</p>	 <p>india I ..</p> <p>sto accostando a sinistra</p>
 <p>juliet J</p> <p>ho un incendio a bordo</p>	 <p>kilo K -.-</p> <p>desidero comunicare con voi</p>	 <p>lima L ...-</p> <p>fermate immediatamente la vostra nave</p>
 <p>mike M --</p> <p>la mia nave è ferma e senza abbrivio</p>	 <p>no- vem- ber N -.</p> <p>no / negativo</p>	 <p>oscar O ---</p> <p>uomo in mare</p>
 <p>papa P ...-</p> <p>in porto: partenza / in mare: le mie reti sono impigliate</p>	 <p>quebec Q --.-</p> <p>la mia nave è indenne e chiedo libera pratica</p>	 <p>romeo R -.</p> <p>segnale di procedura</p>
 <p>sierra S ...</p> <p>le mie macchine vanno indietro</p>	 <p>tango T -</p> <p>allontanatevi, sto pescando a due battelli</p>	 <p>uniform U ..-</p> <p>state dirigendo verso un pericolo</p>

 victor V ...- chiedo assistenza	 whiskey W .-- chiedo assistenza medica	 xray X -..- sospendete quel che state facendo e fate attenzione ai miei segnali
 yankee Y -..- la mia ancora sta arando	 zulu Z --- chiedo rimorchiatore / pesca: sto calando le reti	

CODICE INTERNAZIONALE DEI SEGNALI

 1 UnaOne	 2 BlissoTwo	 3 TerraThree	 4 KarteFour
 5 PentaFive	 6 SoxSix	 7 SetteSeven	 8 OktoEight
 9 NoveNine	 0 NadaZero		

I.A.D.
Istituto Andrea Doria

Istituto **ANDREA DORIA**



**Oblazioni all'I.A.D. ricevuti alla data del 31.12.2006
raccolte dall'invio dell'Award II1ARD & II1ARU:**

IZ8FTW, IT9SER, I4IZZ, IT9JPS, IT9YSW, IZ0FVD, IV3GCD, IV3IXN, IV3XPP, IV3SPM, IK6IJF,
IZ0HTW, IW3IE, G3LIK, IT9DTU, IZ0KON, IZ8GUU, IK7TVE, I8QHE, DJ3XG, SWL-ARM1225, IT9NCO,
IZ3FJH, DL1HRN, IZ8FPF, IZ8EVL, IZ8EZV, IZ8FPH, 9A3QY, I3XSS, I4RZJ, IZ0KBW, IZ8CCX, IS0RDY,
IK7XTG, I4THX, IW0BMC, IK8NEI, G4XRX, IZ7HAI, IS0ECN, IS0YTN, I1MQ, IZ2KQP, IW8QIE, 9A5T,
IV3YIM, I2KAJ, IS0UOI, IW0HOU, IK6UBY, IV3EHH, IK5DHL, IZ5KBK, I5DOF, I0RAE

Per un totale di €. **285,00**

Questo è la ricevuta del bollettino di pagamento di **€ 50,00** all'Istituto Andrea Doria, riferito a quanto pubblicato nel "Bollettino dei Marinai nr. 34/06".

Grazie

a chi ha aderito alla richiesta del nostro Diploma di appartenenza all'ARMI, così facendo ha contribuito alla donazione all'I.A.D. per l'anno 2006.

CONTI CORRENTI POSTALI - Ricevuta di Versamento BancoPosta

€ sul C/C n. 59190009 di Euro 50,00

IMPORTO IN LETTERE Cinquanta/00

INTESTATO A ISTITUTO ANDREA DORIA

CAUSALE ARMI-ASSOCIAZIONE RADIOATTORI MARINAI ITALIANI
IL PRESIDENTE ED I SOCI ANNO 2006

SEGUITO DA MATTEI ALBERTO

IA - PIAZZA E. MILLO, 20

AP 96011

LOCALITÀ AUGUSTIA

60/002 02 27-11-06 R1
0053 €*50,00*
VCY 0833 €*1,00*
C/C 59190009

BOLLO DELL'UFFICIO POSTALE

DONAZIONI EFFETTUATE DALL'A.R.M.I.

ANNO 2003 : **€ 20,00** – ANNO 2004 : **€ 110,00** – ANNO 2005 : **€ 45,00** – ANNO 2006 : **€ 50,00**

Totale 225,00

Messaggio

Da: Frank i8qhe
A: Chairman ARMI
Date: 13/12/2006 13:35
Oggetto: Motosilurante

Messaggio:

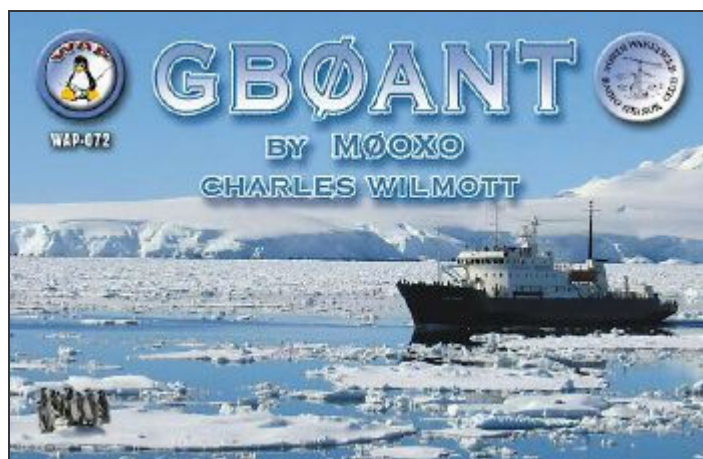
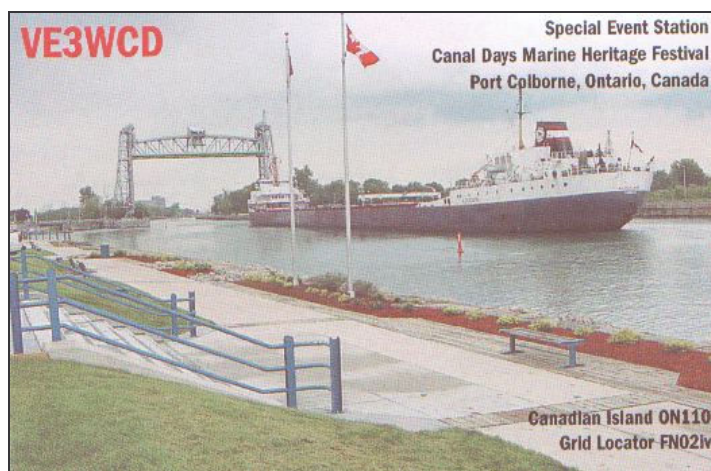
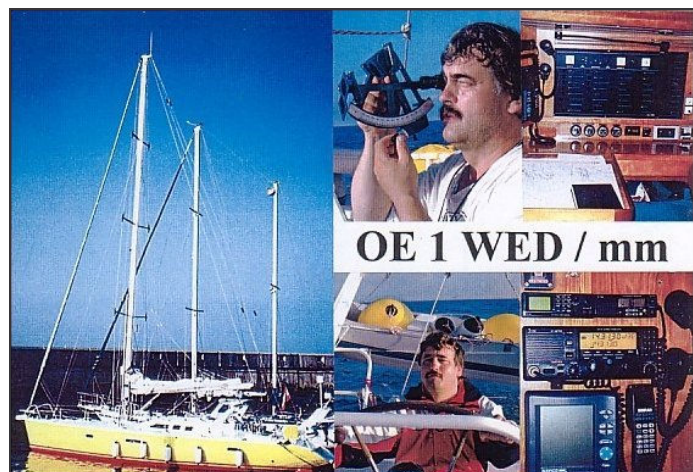
Una cartolina della motosilurante 473 inviati da Giovanni I4RZJ
In occasione del XXX° Anniversario guerra di liberazione 1945/1975



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-



1 Gennaio ÷ 13 Dicembre	DAØUBOOT – Special Naval Event by MF-Runde
1 Gennaio ÷ 31 Gennaio	F.O.T.A. – Special Event by ARMY Member (IZØFVJ & IZØGPN)
1 Gennaio ÷ 7 Gennaio	OE6NFK/MM – MCS MUSICA
16 Gennaio	GB3RN – HMS Collingwood
Gennaio	KH6BB Radio Operations
3 ÷ 4 Febbraio	MF Activity Weekend Event's
Febbraio	KH6BB Radio Operations
Febbraio	Antartic Activity Week by ARMY Member
1 Marzo	Int. Bootsmesse TULLN by M.F.C.A.
4 Marzo	Int. Bootsmesse TULLN by M.F.C.A.
4 Aprile	MARAC 80 meter SSB Contest
06 Aprile	HMS Belfast (GB2RN) - London Group Easter Activity Week
12 Aprile	HMS Belfast (GB2RN) - London Group AGM & VIP Day
15 Aprile	HMS Belfast (GB2RN) - London Group Easter Activity Week
28 ÷ 29 Aprile	International Submarine Event's
28 ÷ 29 Aprile	USS Cobia Submarine Radio Room Reactivation Weekend
29 Aprile	USS Cobia Submarine Radio Room Reactivation Weekend
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 ARMY Member
10 Giugno	FESTA DELLA MARINA MILITARE ITALIANA
14 ÷ 17 Giugno	Falklands 25 th Anniversary Commemorations
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
20 Luglio	MFCA Special Events on board Patrouillenboot "NIEDERÖSTERREICH"
18 ÷ 19 Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
1 Settembre	MFCA Jubileo JHV
12 Novembre	Giornata della memoria dei Marinai scomparsi in mare
Novembre	MARAC 2m. Contest
17 ÷ 18 Novembre	RNARS CW Activity Contest
17 ÷ 18 Novembre	INORC CW Activity Contest
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
4 Dicembre	3° International Contest ARMY - Italian Navy Day - Santa Barbara Day
Dicembre	Pearl Harbour Day (USS KID)
15 ÷ 16 Dicembre	International Naval Contest - Sponsor by ARMY



Foto storiche.....



Nave Bergamini



Fregata L. Rizzo

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: **ISØSDX Piergiorgio Nonnis (ARMI Ø95) di Assemini (Cagliari).**



IK1RED – SILENT KEY

Giorno 11 Dicembre 2006, in quel di La Spezia si è spento il nostro caro amico, socio e "MARINAIO" – IK1RED, Mario - a tutta la famiglia ed alla sezione ARI di La Spezia va il nostro cordoglio.

IK1RED

Mario Bellofiore

(ARMI 248)

Silent Key



..a noi che restiamo rimane il compito di tener vivo il caro ricordo di Mario IK1RED, un uomo straordinario un grande maestro di quella musica fatta di punti e linee, la telegrafia!

(Antonio Di Benedetto IK8XVA/1)

