

RELAZIONE SUI COLLEGAMENTI RADIO DI UN VIAGGIO DELLA MN EUROPA

**RELAZIONE VIAGGIO EUROPA-GOLFO PERSICO-VIETNAM-DA
WEST COAST-CENTRO AMERICA, VIA CAPE HORN, NEW YORK-
WALISBAY-RICHARD BAY-EUROPA.**

**TIPO NAVE : PETROLCHIMICA STAZZA GROSS 6000 TONS LUNGH
FUORITUTTO 107METRI, PORTATA CIRCA DIECIMILA TONS. LA
STAZIONE RADIO PUR DOTATA DI TUTTI GLI APPARATI, ERA UN
POCO (DI TANTO!) SORPASSATA PER GLI ANNI DOPO IL 1975 E
RELATIVI VIAGGI NAVE.....**

DAI MIEI APPUNTI

**RICEVITORE PRINCIPALE HAGENUK EE430 A LETTURA
ANALOGICA**



**RICEVITORE DI RISERVA E DI EMERG. A 220VAC E 24 VDC,
DRAKE RR1**



2

**TRASMETTITORE PRINCIPALE HAGENUK EG400HF
CONTROLLATO A QUARZI**

**MF-HF RTF SSB E RTG A1/A2 CIRCA 250W OUT IN SSB 140
SCARSI IN CW**



1

TRASMETTITORE PRINCIPALE IN CW HAGENUK MS400



1

**TRASMETTITORE DI EMERGENZA HAGENUK MS90 MF A1/A2
(LE FOTO degli apparati PRESE DA ARCHIVIO TEDESCO)**

ANTENNA VERTICALE LUNGA 8 METRI POSTA SUL FUMAILOLO LATO SINISTRO, CON DUE GROSSI ISOLATORI DI CERAMICA ALLA BASE DI SOSTEGNO/ANCORAGGIO. ANTENNA SECONDARIA UNA FILARE LUNGA 14 METRI ,TRATTO VERTICALE DALLA GABBIA USCITA CAVI DELLA STAZIONE RADIO FINO AL DERRIK DEI RADAR E TRATTO IN ORIZZONTALE CON LA PARTE FINALE ISOLATORI A NOCE E CORDA DI SOSTEGNO FINO A POPPA. ANTENNA RICEVENTE A PRORA E DI EMERGENZA DERRIK SOPRA PONTE DI COMANDO (COME DA FOTO ALLEGATA) INUTILE ILLUSTRARE LE DIFFICOLTA' DI SINTONIA PER LA SPORCIZIA CHE SI ACCUMULAVA SUGLI ISOLATORI E LE DIFFICOLTA' AD ANDARLI A PULIRE.

E' importante capire che senza un buon ricevitore ed altrettanto sistema di aereo ricevente e' inutile effettuare un traffico radio, al di la' della potenza erogata dal trasmettitore. Se non si riceve a chi si trasmette?

Questa e la stazione rt di bordo meno peggiore che abbia avuto per navigazioni a grande cabotaggio. Le altre furono TX Marconi T-300, RX Marconi Atalanta. TX ST350cx, RX ITT-3010, antenne.....lasciamo perdere.

ZONA EUROPA : IL TRAFFICO RADIO CON LE STAZIONI EUROPEE E ITALIANE NON E' MAI STATO DIFFICOLTOSO. COLLEGAMENTI SU FREQUENZA PIU' LIBERA E PIU' FORTE ZONA NORD EUROPA/BISCAGLIA/MEDITERRANEO OCC. CENTRO ORIENTE. TRAFFICO PIU' INTENSO SU 8 MHZ PER CONTATTARE

SUP/PORTSAID SU 8 MHZ. AVEVO LASCIATO FISSO IL SECONDO RICEVITORE SU 8 MHZ DI SUP RADIO PER MONITORARNE IL TRAFFICO CONTINUAMENTE. IL PERSONALE RT DI QUESTA STAZIONE RADIO NON RISPETTAVA GLI ORARI DI SERVIZIO COME DA NOMENCLATURA ITU. QUANDO ERA ATTIVA, LE STAZIONI RADIO DI BORDO CHE LA CHIAMAVANO ERANO INNUMEREVOLI E PIU' DI UNA VOLTA HO PRESO QRY 30 O 32. VOLEVA DIRE PERDERE UN'INTERA GIORNATA SOLO PER DARE I TELEGRAMMI PER IL TRANSITO. ERA OBBLIGATORIO DARE I TELEGRAMMI PER HARBOUR MASTER PORT SAID, PILOT CONTROL SUEZ VIA SUP, MENTRE PER L'AGENZIA MARITTIMA NON VI ERA OBBLIGO ED IN GENERE PER L'EGITTO APPOGGIAVO IL TRAFFICO A OLYMPIARADIO/SVA. Arrivati in rada a port said, il comandante cercava sempre l'ancoraggio indicato dal porto control. ARRIVATI IN RADA A PORTSAID SI POTEVANO VEDERE TUTTI I TIPI DI NAVI, DALLE VLC ALLE PIU' STRANE NAVI DA CARICO O LIFT.

DA SUQ/ISMAILIA RADIO RICEVEVO LA LISTA DELLE NAVI CHE FORMAVANO IL CONVOGLIO SOUTH BOUND, DOVE ERA INDICATO IL NUMERO DI ENTRATA. QUESTA LISTA ANDAVA IN MANO AL PILOTA, CHE COLLEGANDOSI CON L HARBOUR CONTROL DAVA L'ORDINE3 DI SALPARE E QUINDI DI MOVIMENTO PER L'INGRESSO. LE PRIME NAVI ERANO LE SUPERPETROLIERE E POI TUTTE LE ALTRE. IN BASE ALLA VELOCITA' E AL CARICO VI ERA IL LIMITE DELLE NAVI CHE FORMAVANO IL CONVOGLIO. AL LAGO DI ISMAILIA SI RALLENTAVA AL MASSIMO O SI DAVA FONDO PER ASPETTARE IL NORTH BOUND CONVOY E QUINDI SI RIPARTIVA. IL TRANSITO

INIZIAVA ALLE PRIME LUCI DEL GIORNO E SI USCIVA A SUEZ CHE ERA IN GENERE A TRAMONTO INOLTRATO, MA SEMPRE IN SICUREZZA PER DISTRICARSI DAL GRAN NUMERO DI NAVI ALL'ANCORA A SUEZ. ALL'EPOCA POTEVANO TRANSITARE SOLO LE PETROLIERE A PIENO CARICO FINO A 80 MILAS TONS. I CANTIERI NAVALI ALL'AVANGUARDIA STAVANO GIA COSTRUENDO LE SUEZ MAX, PETROLIERE CON UNA DIMENSIONE TALE DA POTER AVER UN PESCAGGIO COMPATIBILE CON IL CANALE. LE PRIME SUEZ MAX FURONO LE CENTOMILA TONS, ESEMPIO CLASSE PREMUDA/ALMARE COSTRUITE IN ITALIA O IN ESTREMO ORIENTE.



IN CONTEMPORANEA VENIVANO COSTUITE LE PRIME SUPERTANKER SUEZMAX DA 150 MILA TONS DI PORTATA COME LA CLASSE ECO EUROPA, SEMPRE A DOPPIO scafo con le seguenti caratteristiche LFT 275metri, larghezza 45 pescaggio 17mt .



LASCIATO SUEZ, SI TRASMETTEVA SUBITO ALL'ARMATORE, AL NOLEGGIATORE ED ALL' AGENZIA MARITTIMA DEL PORTO DI ARRIVO L'ORA DI USCITA DAL CANALE E PREVISTO ARRIVO IN GOLFO PERSICO/ETA. ESSENDO SERA/NOTTE LA FREQUENZA MIGLIORE ERA LA 8 MHZ, DOVE MALGRADO IL TRAFFICO FOSSE SEMPRE SOSTENUTO SI RIUSCIVA A COMUNICARE VELOCEMENTE. IL CONTATTO CON LE STAZIONI DEL GOLFO PERSICO POTEVA AVVENIRE O SU 4 MHZ O CON UN PO DI PAZIENZA IN ONDE MEDIE. IN ONDE MEDIE LA 500 KHZ ERA ANCORA INTASATA ALLA SERA/NOTTE DALLE STAZIONI EUROPEE E DISTRICANDOSI UN POCO TRA I VARI SEGNALI EMESSI SI POTEVANO ASCOLTARE LE FORTI STAZIONI NORDEUROPEE, ANCHE SE LE CHIAMATE, CONTINUE, CHE COPRIVANO TUTTI I SEGNALI ERANO QUELLI DIRETTI A SVA PER TRAFFICO.

LE COMUNICAZIONI RADIO IN MAR ROSSO NON ERANO ASSOLUTAMENTE UN PROBLEMA. PER QUALSIASI ZONA DEL

MONDO LA FREQUENZA PIU' UTILIZZATA ERA LA 22 MHZ. SEGNALI SEMPRE FORTI E PULITI. DA BORDO DI UNA NAVE LA COMUNICAZIONE NON SI POTEVA DEDURRE SE ERA VIA CORTA O VIA LUNGA. SI POTEVA INTUIRE DA UNA PICCOLA DISTORSIONE DEL SEGNALE, MA NON SULLE BANDE BASSE. SPESSO IL NOLEGGIATORE ERA UNA COMPAGNIA AMERICANA ED ERA OBBLIGO EFFETTUARE IL TRAFFICO CON LA STAZIONE DI RIFERIMENTO U.S. SI DICEVA DI RIFERIMENTO PERCHE' IL NOLEGGIATORE AVREBBE RISPOSTO VIA LA STAZIONE COSTIERA DEL PRIMO CONTATTO. ERA D'USO DARE I TELEGRAMMI ESCLUSIVAMENTE VIA WCC/CHATAMRADIO.

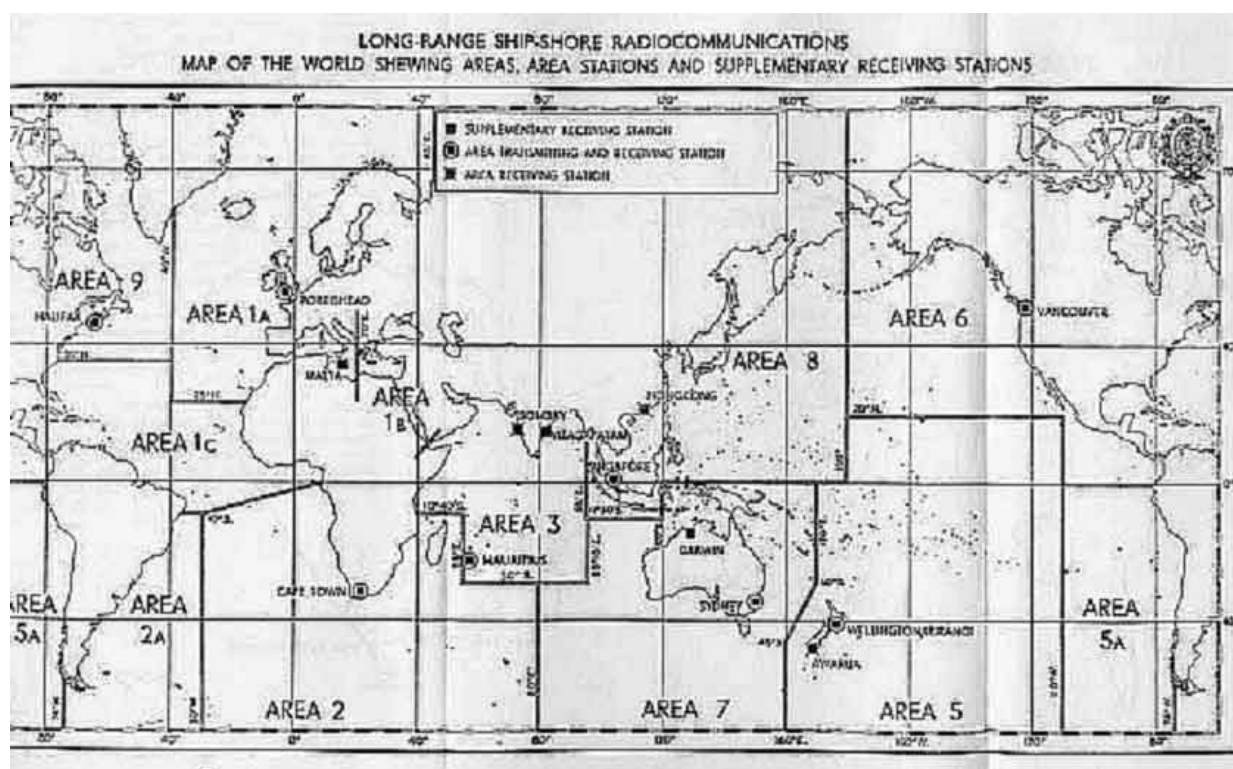
SE POI SI DOVEVA USARE SANFRANCISCORADIO, PER COMODITA' ERA MEGLIO SCRIVERE NELLA PARTE FINALE DEL TELEGRAMMA REPLAY ONLY VIA WCC. ALTRIMENTI SI AVREBBE AVUTO IL PROBLEMA DI DOVER ASCOLTARE DUE LISTE TRAFFICO DI DUE DIFFERENTI STAZIONI. LA DIFFERENZA ORARIA TRA WCC E KPH ERA DI 3 ORE. DA UN PUNTO DI VISTA PRATICO KPH ERA PIU' USUFRUIBILE NEL PACIFICO. DOPO LA PRIMA ESPERIENZA CAPII CHE WCC ERA UGUALMENTE GESTIBILE SENZA PROBLEMI DI COMUNICAZIONE. RIEPILOGANDO IL TRAFFICO RADIO IN MAR ROSSO, SUD YEMEN, OMAN E GOLFO PERSICO AL MATTINO PER EUROPA 22 MHZ (L'ORARIO ERA UP 3-4 HRS GMT), QUINDI AD ESEMPIO QUANDO ROMA APRIVAVA CON LA FONIA ALLE 05.50 GMT A BORDO ERANO IN GENERE LE 0900 ED IL SOLE GIA' ALTO DA UN PEZZO.

PER COMUNICARE CON WCC SI USAVA A SECONDA DELLA STAGIONE LA 16 MHZ . A WCC PER LE 0600 UTC ERANO CIRCA

LE 24 LOCALI U.S. E SPESSO D'ESTATE LA 16 MHZ ERA APERTA, ALTRIMENTI BISOGNAVA ASPETTARE IL PRIMO POMERIGGIO. LA COMUNICAZIONE E' SEMPRE STATA POSSIBILE. PRIMA DELL'ARRIVO ALLO STRETTO DI HORMUZ LE COMUNICAZIONI SI INTENSIFICAVANO, ALL'HARBOUR MASTER EL PORTO DI DESTINAZIONE BISOGNAVA TRASMETTERE HEALT TELEGRAM , DOVE DOVEVANO ESSERE BEN SPECIFICATE LE SITUAZIONI DEI SINGOLI LIBRETTI SANITARI DEI MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO (FEBBRE GIALLA E COLERA). NEL CASO QUALCUNO AVEVA LE VACCINAZIONI SCADUTE SAREBBERO STATE FATTE ALL'ARRIVO DAL MEDICO PORTUALE. Assieme all'health message doveva essere trasmesso lo standard message all'autorita del porto di caricazione. Esso era composto dai dati nave, dalle capacita' di ricezione del massimo carico pompabile a bordo per ora, se era necessario svuotare delle cisterne contenente lo slopchester o altri particolari che riguardavano il carico. In genere si arrivava sempre con cisterne pulite, era d'uso pulire le cisterne durante la navigazione e scaricare a mare, di notte, il "lavato" (!!!).

DOPO LA TRASMISSIONE DELL'ESATTO ETA (ORARIO D'ARRIVO NAVE A DESTINAZIONE) PASSATO HORMUZ , L'AGENZIA MARITTIMA COMUNICAVA LA POSIZIONE DI ANCORAGGIO E IL TEMPO DI ATTESA PRIMA DI ANDARE ALL'ORMEGGIO. QUESTO LASSO DI TEMPO ERA CAUSATO DAL FATTO CHE I PONTILI ERANO OCCUPATI DALLE FAMOSE MAMMUTH O SUPERPETROLIERE DA 270 MILA TONS CHE AVEVANO UN PERIODO DI CARICAZIONE DI CIRCA 32 ORE. IN QUEGLI ANNI, TALE TIPO DI NAVI ERA IL PIU' USATO PER IL TRASPORTO DEL GREGGIO TRANSCONTINENTALE, DOVENDO AFFRONTARE

VIAGGI DI 45 GIORNI IN MEDIA PER ARRIVARE A DESTINAZIONE
LE NAVI PETROLIERE GIAPPONESI ERANO DI STAZZA
SUPERIORE, IN GENERE 320 MILA TONS. LA DIFFERENZA SI
POTEVA NOTARE A VISTA D'OCCHIO TRA LE VARIE NAVI SENZA
RICORRERE AL LLOYD REGISTER BOOK. QUESTE NAVI EBBERO
FINE INFAUSTA QUANDO NEL 1982 VENNE APPLICATA LA
NUOVA NORMATIVA IMO DEL DOPPIO SCAFO IN SEGUITO AGLI
INCIDENTI DI DIVERSE super petroliere, iniziati con la Torrey
Canion e terminate con l'Amoco Cadiz. NEL MAR DEL NORD ed
altri nel mondo. PER LE COMUNICAZIONI RT DA BORDO HO
FATTO SEMPRE RIFERIMENTO A QUESTA CARTINA GEOGRAFICA
(CARTINA CHE TROVAI A BORDO)



Storicamente questa cartina era, secondo me, stata utilizzata la
prima volta dall' Ente Postale Italiana nel 1930 (sotto il ministro
delle pt Ciano), come si evince dagli allora appunti. Partiti dal

Golfo Persico a destinazione estremo oriente, con il trasmettitore che erogava così poca potenza e con i quarzi, le cose si iniziavano a relegare a due ben precise fasce orarie. Nell'area 3 16-18 utc 16 o 12 mhz 22-24utc 8mhz alle 0900-1100utc area 3 occidentale-centrale la 22mhz.



Spostandosi sempre di più verso lo stretto di malacca e con l'aumento della differenza oraria, il qso era più fattibile verso la sera locale- Fino allo stretto della malacca alle 0900 UTC IAR era collegabile ancora su 16mhz (mattino europa-sera locale)-Al traverso di Singapore-stretto Malacca a causa del forte rumore di fondo , pur essendo il segnale di Roma al limite, non veniva ascoltato. Ascoltavo bene HEB ed HEC e PCH, dove ero costretto ad appoggiarmi per il traffico radiotelefonico, mentre per la telegrafia cercavo il qso diretto, dove talvolta alle 15 utc comunicavo su 12 mhz solo Triestepradio/IQX. Il traffico che ascoltavo su 500khz era molto poco, per di più cq di navi greche, lo con i problemi che avevo a fare collegamento con

cosi' poca potenza., mi astenevo dal rispondere ad eventuali cq qsp !

La zona 4est e 5 sudovest particolarmente rumorosa e difficoltà collegamenti italia In dettaglio i collegamenti nell'area 3:

golfo di Oman-Colombo:differenza orario +4 posizione nave 13n 47e 1230utc iar 22 mhz 1530utc iar 16 mhz

1- (prima di colombo)differenza oraria + 5 utc psn nave 07n 73w 0900utc iar 22 mhz passato colombo ed entrando nell'area 3 orientale, aumento rumore di fondo.

2 - differenza oraria + 5z (sud golfo bengala) psn nave 05n 82e 1800utc iqx 12 mhz 2100utc iqx 12 mhz

3 - differenza oraria +6 psn nave 06n 87e 11.35utc iar 22 mhz nella fascia 15.00-17.00 utc nessun collegamento con italia.

4- differenza oraria +6 psn nave 06n 92e (andaman sea) 0900utc iar 22 mhz 11.30utc iar 22mhz 15.00utc iqx 16mhz

5- 13n 115 e H+8utc tra Malasia e Brunei 0955utc 22mhz iar ,

6- 22n123e 0930 utc 16mhz iar, 1150utc 8mhz iar!! up 16 qsa 2. iqx 16mhz 0805utc

7- 25n 127e iar solo alle 1850 utc 16 mhz, icb rtf 1830utc 16mhz, iqx 0740utc 16 e 12 mhz.

Arrivo Nagoya iar rtf 16 mhz 0630 ut cqlsa 0-1, hec rtf 16mhz at 07.45 utc qsa 5!!!!!! Nell'area 8 costiera dal Vietnam fino su al giappone, due sole fascia oraria decente : alle 0500-0600 utc su 16 mhz per l'europa e alle 17-18 sempre su 12 mhz e talvolta

16mhz. Con qualche volta il traffico radiotelefonico possibile su 12mhz a seconda delle stagioni. La zona 8 era meno soggetta al rumore di fondo , a meno che non si era nel periodo delle piogge locali(tifon season). E' il rumore di fondo che danneggia non solo la ricezione ma limita anche la trasmissione. Una volta lasciate le coste del Giappone, la 500khz si ammutolisce. Pochissimi i cq per qsa/qrk. Qualche chiamata tra navi filippine, null'altro. Seguo le frequenze su 16 mhz dei colleghi amici di amoco e chevron che raccolgono il traffico dalle navi in posizione peggiore. Li invidio. La nostra compagnia di navigazione non potrebbe farlo, tutte le navi hanno apparati da 400watt pep. In onde corte, mentre gli orari di collegamento con l'europa rimangono al mattino presto UTC e alla sera UTC,(orario quasi al contrario al mattino) , le stazioni costiere americane la fanno da padrone. WCC e' sempre raggiungibile su tutte le frequenze aperte in quel momento. Romaradio man mano ci si sposta a nord dell'area 8 ed entrando nella zona 6 ,nord pacifico tra le Hawaii e le Aleutine, la 8 mhz ridiviene anch'essa utilizzabile. Ma le frequenze regine rimanevano la 12 mhz e la 16 mhz per le comunicazioni a grandissima distanza. Su 8 mhz si sentivano gli effetti dei ritardi del long path tra onda diretta riflessa e per via lunga.

I lanci ANSA di romaradio vengono ricevuti abbastanza agevolmente, in quanto iar utilizza dei trasmettitori piu' potenti per l'ANSA. La ricezione delle trasmissioni radiotelefoniche della RAI diretti agli italiani all'estero sono anch'esse agevolmente ricevute e soprattutto non si sono mai persi i commenti in diretta del secondo tempo delle partite di calcio del campionato

The map displays the North Pacific Ocean with various geographical features and flight paths. Key locations include Japan, South Korea, China, Vietnam, Philippines, Malaysia, Indonesia, and Papua New Guinea. The Bering Sea, Sea of Japan, East China Sea, and Gulf of Thailand are also labeled. A scale bar indicates 1000 miles and 2000 kilometers. A compass rose is located in the top left corner. A satellite dish icon is shown in the top right corner. A box labeled 'Ore 06z' contains the frequencies '16mhz ore' and '18z 12mhz'. A box labeled 'Ore 18z' contains the frequency '22mhz rtf'. A box labeled 'Zona bui a' is located in the top right corner. A box labeled 'a' is located in the bottom left corner. A box labeled 'h' is located in the center. A box labeled 'c' is located in the center. A box labeled 'd' is located in the center. A box labeled 'f' is located in the center. A box labeled 'e' is located in the center. A box labeled 'σ' is located in the center. A box labeled 'h' is located in the center. A box labeled 'i' is located in the center. Arrows indicate flight paths from Japan to the Philippines, from the Philippines to Malaysia, and from Malaysia to Papua New Guinea. There are also arrows pointing from the boxes 'h', 'c', 'd', 'f', 'e', 'σ', 'h', and 'i' towards the center of the map.

Alaska o Giappone san Francisco , navigava con rotta molto piu' a nord per abbreviare ancora di piu' il percorso era facile incorrere in certe "liscia busse", che veramente passava la voglia di andare a mangiare. Altri invece, forse piu' esperti oppure piu' tranquilli facevano la rotta sud o anche detta "nord Hawai"i essa risultava piu' lunga, ma si era certi di non avere le sorprese dei resoconti del mar di Bearing . Il percorso nave era in base sempre alle stallie e contro stallie, consumi carburanti ecc ecc ed altre economicita' che regolano risparmi e guadagni nella gestione della nave. Comunicazioni Sud Pacifico :stagione estate, la maggior parte dei viaggi che ho fatta in nord pacifico era d' inverno.

Posizione nave:

a-Area jakarta : 0600utc iar rtf 12mhz qsa 5. Icb rtf 0615utc 16mhz qsa 5.

b-Area Lae : nessun collegamento possibile

c-Area Numea :0500 utc iar icb 16mhz qsa 5 rtg e rtf. 20.00 utc 12mhz iar icbiax

d-22s 180(east/west) 0500 utc iar 12mhz rtf qsa 5. 20.00 utc iar rtf qsa 5.

e--21s 173w 0630utc iar rtf 12mhz, icb 0600utc 16mhz rtf qsa 5

f- area Tahiti 0700utc iar rtf 16mhz, 0715utc icb rtf 16mhz

g-area muroroa 03.50utc icb 12mhz

**h-10s 116w 05.15 iar rtf 12mhz , 05.30utc icb rtf 12mhz,
23.55utc iar 12mhz.**

i-03s 104w collegamenti zero, solo icb 22.30utc 12mhz.

**I-Area approach panama e arrivo balboa/panama canal out
panama canal to caribbean sea.10utc icb 22mhz rtf, nessun
problema di comunicazione...**

comunicazioni panama – sud america costa pacifica



**13.00utc hpn 8mhz - 19.00 utc icb rtf 16mhz - 18.40utc 1840utc
iar 22mhz no qso - 18.45 utc iar 16 mhz - 22.30 utc iar 12mhz**

**2= 06.30 utc iar 8 mhz negativo - 06.30 utc icb 8 mhz negativo -
06.30 iqx 8 mhz negativo - 0715 utc iqx 12 mhz ok - 07.15 utc**

iar 12 mhz - 18.20 utc iqx 16mhz ok no iar 18.30 utc iqx 12 mhz ok no iar - 0000 utc iar 12 mhz egat - 0000 utc iar 8 mhz negativo.

3 – 0100utc iar 8 mhz - 19.00 utc iar 16 mhz rtf ok cambi stagione 12mhz sempre 1900z - qso stazioni usa nmr wc wsl su

frequenza piu' forte di giorno 16/22 e 8 Mhz di notte.

4 - 0100utc iar 8mhz - 07.50 utc iqx 8 mhz - 15.56 utc iar 22mhz - 1700 utc iar 22 mhz - 2355 utc icb 8 mhz

A riprova che collegamenti a lunga distanza con posizione nave fuori dalla fascia equatoriale sono piu' facili, sia area emisfero settentrionale che meridionale. I collegamenti dalle coste sudamericane lato atlantico vengono anticipate di una o due ore. In genere da Fortaleza i collegamenti non presentano alcuna difficolta'. Scendendo verso Buenos Aires le ore serali e notturne sono migliori.

IMPORTANTE RICORDARSI ANCORA UNA VOLTA CHE E' IL RUMORE DI FONDO CHE LIMITA LE COMUNICAZIONI A GRANDE DISTANZA PER SEGNALE DI FORTE INTENSITA', CON ANTENNE FILARI O VERTICALI, IL COLLEGAMENTO DX E' POSSIBILE QUANDO LA STAZIONE CHE SI ASCOLTA E CON CUI SI VUOLE COMUNICARE HA UN SEGNALE QSA 3-4. QUESTO RISPECCHIA IL FATTORE ORARIO LOCALE CON QUELLO DEL LUOGO DA COLLEGARE E DIFFERENZA DI MOLTI MERIDIANI (POMERIGGIO LOCALE SERA DALLA PARTE OPPOSTO VERSO ORIENTE(DA 180 A 0, L'OPPOSTO PER OCCIDENTE 180 VERSO 0.

Ho volutamente tralasciato di esporre le comunicazioni radio ad onde corte tra il Sud Africa e l'Australia. . Essa hanno una variabilit  spaventosa a seconda della stagione e del tempo meteorologico. Il pomeriggio tardi proprio a 20 sud 80 east bisogna monitorare 16 e 22 al mattino e 16 – 12mhz al pomeriggio. Verso le 18gmt si riesce a comunicare su 12 mhz. La radiotelefonia   stata sempre effettuata con HEB (berna radio), Romaptradio   diventata operativa qualitativamente solo nel 1983 per la rtf , ma ormai si comunicava tutto via satellite e radiotelex. Lo stesso dicasi quando lasciato Jakarta si faceva rotta per il sud africa (in genere per caricare a Richard bay. Il rumore di fondo era creato da agenti atmosferici che ionizzanti o cosmici, la situazione non cambiava inserendo l'antenna di prora o quella di poppa, il rumore rimaneva.

Nelle cartine dei collegamenti fuori dai viaggi della prima nave, sono stati effettuati con i seguenti apparati :

tx :standard hf-400 a valvole ,rx itt-3010

tx:itt 1400, rx redifon r408

tx : Marconi T110, rx Apollo

tx:redifon g341, rx :redifon r502

la potenza in cw degli apparati piu' moderni era cw :750W, rtf 1KW

Molti hanno scritto nei loro articoli valori di potenza impressionanti. Ad esempio al T110/conqueror hanno dato potenze da 1500 a 1800w. .impossibile erano tutti in classe ab

per la rtf e servizio h24 no stop, quindi il marconi che forse era il piu' potente su alcune bande in condizioni di accordo ottimali con l'aereo poteva avere una potenza max di 1200 rtf, ma sulla monografia tale valore non si evince. Valvole 3x3-400 a 4kv di tensione di placca. Gli stessi itt 1400 con le 4 x 4cx250b non arrivavano a 1kw out ssb, ed hanno scritto 1400 out! 1400 pep forse il egsk1500 con la 3cx1500b aveva 1,2kw out effettivi .

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW

Le immagini riportate sono state tratte dal web

*Ultimissimo racconto del caro amico e collega Adolfo inviatomi
il 23 Settembre 2016*

SK 15 Ottobre 2016