



Fig. 1 - Il «Surprise» di fronte alla rada di Rio de Janeiro. Il mare ha dato una prima dura botta alla bella imbarcazione; è stato necessario andare a terra per riparazioni indispensabili. Si distingue nettamente l'antenna radio e la bobina di carico terminale.

I radioamatori di tutto il mondo hanno assistito Fogar I2 NSF/MM

di I2JJK Franco SIMONINI

Portiamo a conoscenza dei nostri lettori come I2 NSF/MM, il navigatore solitario Fogar in Marittimo Mobile, si è tenuto in contatto radio con l'assistenza degli «om» e con l'organizzazione dell'Ufficio Stampa della sezione milanese della L.N.I.

Il giro del mondo a vela «in solitario» con una imbarcazione di 12 metri in tutto e, per di più, da Est a Ovest, cioè controvento, potrà sembrare a molti una pazzia o più semplicemente un'eccentricità, uno «sfizio» di qualcuno «malato» di avventura. In realtà si tratta di un'avventura umana con significati reali e validi anche per la vita di tutti i giorni; per la vita cioè di quanti, specie con piccole imbarcazioni, (i pescherecci ad esempio!) solcano di continuo il mare.

E infatti il giro del mondo di Ambrogio Fogar compiuto e conclusosi come rotta il 4 Ottobre '74

sotto le Isole del Capo Verde, non è stato una stravaganza ma un «rischio calcolato» ed assistito da centinaia di radioamatori che, per mesi e mesi, ne hanno seguito il viaggio.

Si è dimostrato così che i nuovi mezzi tecnici e l'assistenza via radio dei bollettini meteo, se messi al servizio di uno skipper capace e coraggioso, possono avere ragione anche delle condizioni più avverse; e che queste si possono vincere anche con una imbarcazione di soli 12 metri e servita da un solo uomo.

Abbiamo volutamente scritto «un solo uomo» e non «un uomo solo»

perché Fogar ha avuto per buona parte del suo viaggio anche l'assistenza morale, profondamente umana, dei radioamatori di tutto il mondo, specie in Nuova Zelanda ed in Australia, ove è atterrato in condizioni decisamente fortunate ma sempre con il controllo completo della sua imbarcazione. (Si vedano i documenti che abbiamo raccolto in manchette nel testo).

In ciò sta la bellezza e la novità dell'impresa. Un uomo da solo ha vinto gli Oceani con le sue energie fisiche e morali ma centinaia di persone gli sono state affettuosamente vicine, via etere, seguendolo con una solidarietà vigile, attenta e con-



Fig. 2 - Fogar all'arrivo ad Auckland. L'aspetto stralunato e affaticato dice tutto dei duri momenti trascorsi, specie dopo il passaggio dell'Horn. Davanti a lui ben visibile, fissata con un molrone in coperta, è l'antenna di tipo «caricato» ad asta verticale (circa 2,5 m di altezza in tutto) che gli ha permesso ottimi contatti radio durante il viaggio con «om» di tutto il mondo.

sapevole; all'amicizia, alla simpatia, all'entusiasmo, si sono affiancate in campo internazionale, (al di là di ogni confine, è bene sottolinearlo), le valutazioni tecniche ed una seria efficienza radiooperativa che ha vinto tra l'altro le avverse condizioni di propagazione delle radioonde dovute al periodo di «macchie solari».

E' un risultato notevole che riteniamo giusto documentare in queste pagine. I fatti parlano chiaro con un loro linguaggio essenziale e significativo.

CRONACA DEGLI AVVENIMENTI

Il 5 novembre 1973 Ambrogio Fogar ha lasciato l'Italia con il suo «sloop», il «Surprise» con l'intenzione di fare, primo italiano in questa impresa, il giro del mondo a vela, controvento da Est a Ovest, prima doppiando il Capo Horn e poi il Capo di Buona Speranza.

Fogar esce così dal Mediterraneo, si immette nella fascia degli Alisei (vedi cartina di fig. 3) e fila a buona velocità finché un duro colpo di vento (vedi punto A) non gli compromette l'alberatura e non lo costringe ad atterrare, il 26 dicembre 1973, a Rio de Janeiro per le indispensabili riparazioni. Fogar si tiene in costante contatto con gli amici «om» di Milano che fanno da ponte radio tra lui e l'Ufficio Stampa della Sezione di Milano della Lega Navale Italiana; hanno prin-

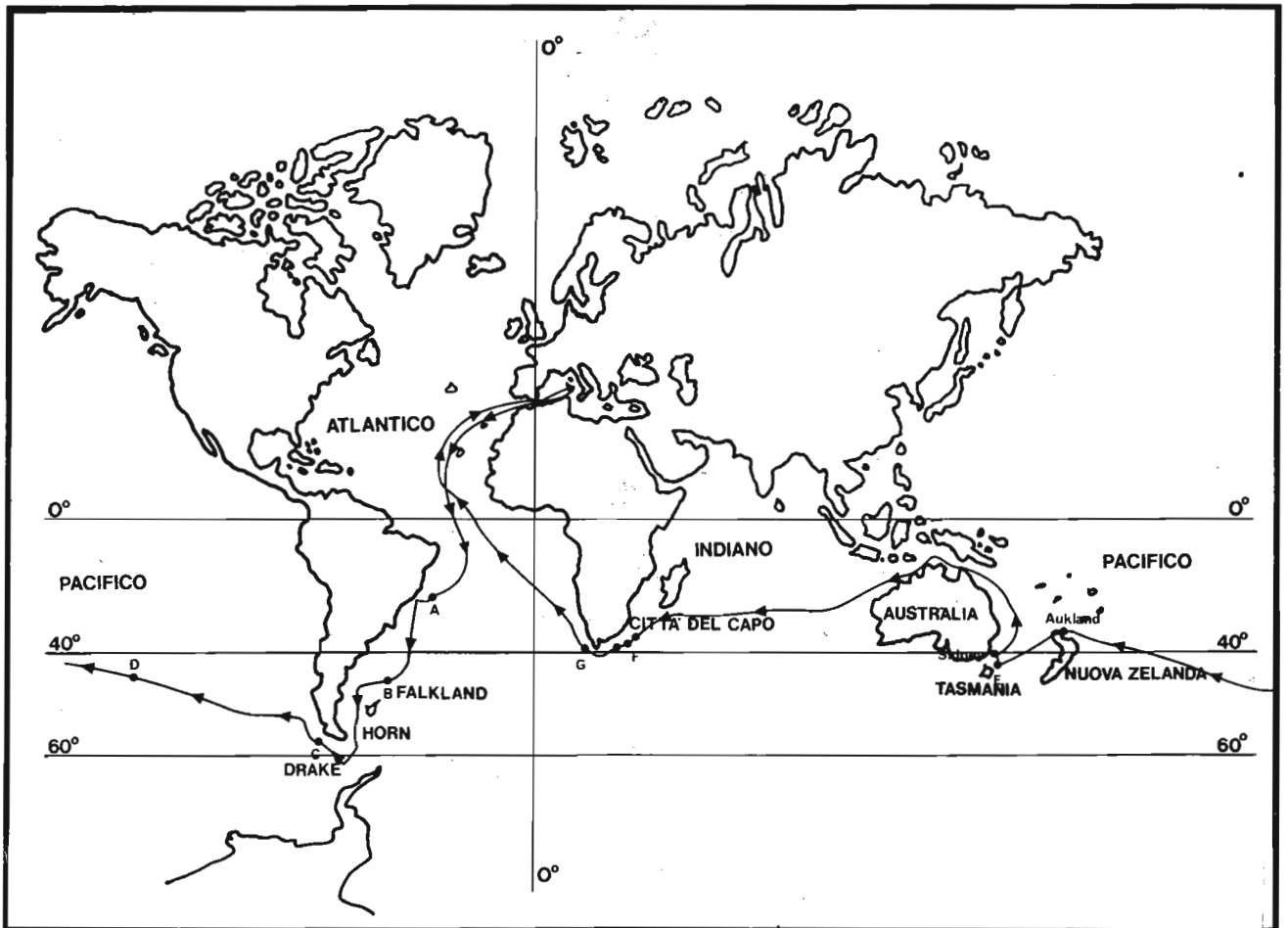


Fig. 3 - Ecco in sintesi il percorso del «Surprise» intorno al mondo, da Est ad Ovest, cioè contro i venti, le correnti e per lo più durante l'inverno australe. L'aiuto dei radioamatori è stato prezioso per Fogar specie per il conforto umano dei contatti radio quotidiani e per le informazioni sulle previsioni meteo.

principalmente collaborato in Italia da Milano:

- 12 KCT Alberto Camerini
- 12 KBD Alberto Zagni
- 12 HBW Mario Zanetti
- 12 PYM Mario Scalini

Sempre da Milano fino alle Coste Brasiliane si è particolarmente adoperato I2 PYM che ha una buona conoscenza della lingua spagnola e di quella portoghese.

Tra i più attivi vanno inoltre ricordati:

- 11 DWH Renzo di Alassio
- 18 WNF Francesco di Sala
Consilina
- 16 TM Bruno di Senigallia
- 15 BNT Benito di Fucecchio

tutti dotati di ottime stazioni di radioamatore ed in collaborazione con la stazione ufficiale del P.T. di Roma IØ RCS.

Ambrogio riprende il mare il 2 gennaio '74 e gli amici via radio ne seguono trepidanti il viaggio fino alle più alte latitudini australi; dopo un colpo di maltempo (punto B nella cartina) Ambrogio si dirige verso Capo Horn il «Capo delle tempeste». Fogar prudentemente si ridossa alla costa, coglie un momento favorevole, e il 27 gennaio doppiava il famoso Capo. Lo hanno seguito particolarmente l'amico Franco CE3 VN da Santiago del Cile ed Ivano Biasin HK4 DEG da Medellin nella Colombia.

Ma l'Horn come dicono i francesi «lo si paga» sempre, anche prima o dopo di averlo «doppiato». E così si verifica infatti per il «Surprise» che il 3 febbraio '74 ormai a 900 miglia ad Est del Cile (punto C della cartina) incappa in una tempesta con vento a 160 km l'ora! Il Surprise viene letteralmente capovolto, rovesciato su se stesso per il lungo da un'onda gigantesca. Riemerge con relativamente pochi danni all'alberatura, dopo avere imbarcato qualche metro cubo di acqua marina. Fogar, che se l'è cavata solo con qualche piccola ferita, si dà da fare, riassetta alla meglio l'imbarcazione e continua a procedere testardamente sulla sua rotta con una attrezzatura velica di fortuna impiegando un tangone al posto del bome che il mare ha spazzato via.

Ma i contatti radio con Milano, purtroppo, cessano improvvisamen-



Fig. 4 - La «storia» della balena che, forse preoccupata per il suo balenottero, ha attaccato e colpito duramente il «Surprise» squarciandone un fianco, per quanto inverosimile è documentata da questa foto scattata durante le riparazioni eseguite dal cantiere «Voss» di Auckland in Nuova Zelanda. La barca di Fogar costruita dal cantiere di Nicolò Puccinelli di Castiglione della Pescaia ha retto magnificamente, nonostante le disavventure.

Fig. 5 - Il «Surprise» di Fogar davanti alla baia di Città del Capo, in attesa che il meteo migliori per doppiare il Capo di Buona Speranza. In pieno inverno australe Fogar ha trovato quei tempi durissimi, ma anche l'assistenza di un «om» di Pretoria; nel Sud Africa; questi gli ha tempestivamente trasmesso il bollettino meteo favorevole, sfruttando il quale Fogar ha colto alla fine il momento più adatto per «doppiare» il Capo. L'assistenza radio si è rivelata decisiva per la buona condotta della navigazione. Si noti il riflettore radar sistemato sullo strallo di poppa. E' importantissimo per «farsi notare» sullo schermo dei radar del naviglio mercantile.

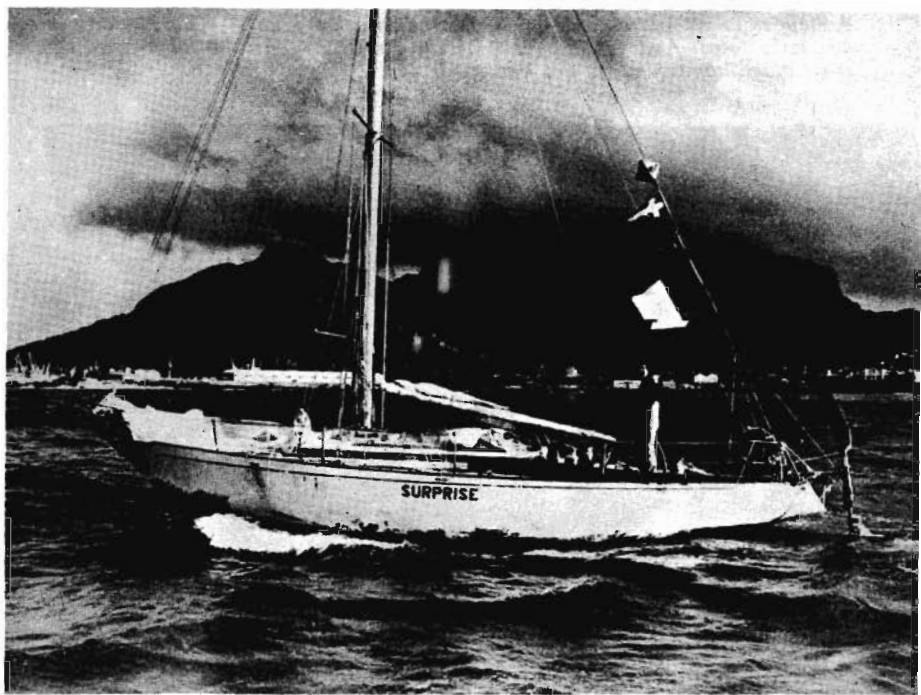




Fig. 6 - Questa è la QSL: «storica» n. 152 dedicata a questo n. 1 di Selezione (ne è stato stampato un numero limitato) che illustra il passaggio dell'Horn da parte di Fogar I2 NSF/MM avvenuto il 27.1.74. Fogar l'ha personalmente destinata alla nostra Rivista in riconoscimento dell'interessamento della Redazione ai problemi delle telecomunicazioni marittime per la sicurezza umana in mare.

te e per buoni motivi a causa dei danni che ha subito il piccolo ma fino ad allora efficientissimo ricetrasmittitore in banda radiantistica imbarcato alla partenza.

Comincia un'attesa spasmodica per tutti gli «om» che restano costantemente all'ascolto, in Italia, in Australia, in Nuova Zelanda, in Cile, in Colombia, in Venezuela ecc.

Le disavventure di Fogar però non sono finite. Il 1° Marzo (punto D sulla cartina) una balena colpisce duramente il «Surprise» su di una fiancata provocando danni e vie d'acqua per circa un metro quadro di superficie per lo più nell'opera viva.

Ambrogio però reagisce anche questa volta. Scova fuori dalla at-

Fig. 7 - Una bella inquadratura di Fogar al tavolo di carteggio con il microfono dell'apparato ricetrasmittente in banda radiantistica (che si vede in parte a sinistra nella foto). Ambrogio opera da tempo come I2 NSF/MM con licenza speciale rilasciatagli appositamente dal Ministro P.T.



trezzatura di bordo tutto ciò che può tamponare le falle, ripara alla meglio i danni e prosegue pompando periodicamente l'acqua dalla sentina. E' stanco, affaticato, quasi sfinito ma sempre deciso ad andare in fondo all'impresa. Si riduce a dormire sul pagliolato della barca con i piedi nudi nella sentina per svegliarsi a tempo quando sale il livello dell'acqua da pompare fuori periodicamente.

In queste condizioni il 9 aprile arriva infine ad Auckland in Nuova Zelanda.

Gli «om» di lì, gli ZL, lo accolgono fraternamente assieme alle Organizzazioni nautiche locali e si prendono cura di lui e dell'imbarcazione.

In particolare ZL1 BAK, Dean Burrage di Auckland, coordinatore degli «om» neozelandesi ed australiani, si occupa di tutto ed ospita pure Ambrogio e sua moglie Maria Teresa quando questa raggiunge il marito in aereo non appena giunge a Milano la notizia dell'arrivo.

(vedi le lettere in manchette nel testo).

Il mare australe è duro, crudele, non perdona; si comprende quindi come gli «om» neozelandesi (ZL) ed australiani (VK) siano rimasti colpiti dall'impresa di Ambrogio e come si siano organizzati per seguirlo nel resto del percorso che, in pieno inverno australe, non prometteva nulla di buono.

E infatti, non appena Fogar riparte da Auckland diretto al Capo di Buona Speranza con la barca e l'apparato radio rimessi a nuovo (quest'ultimo a cura di ZL1 AQE e ZL1 BAK), il 25 maggio incappa in una terribile buriana (punto E in cartina) che fa capovolgere il «Surprise» per la seconda volta. Ambrogio è proiettato in mare; per fortuna è trattenuto dal cavo di sicurezza e può tornare a bordo; i danni non sono gravi ma la radio è però di nuovo fuori combattimento.

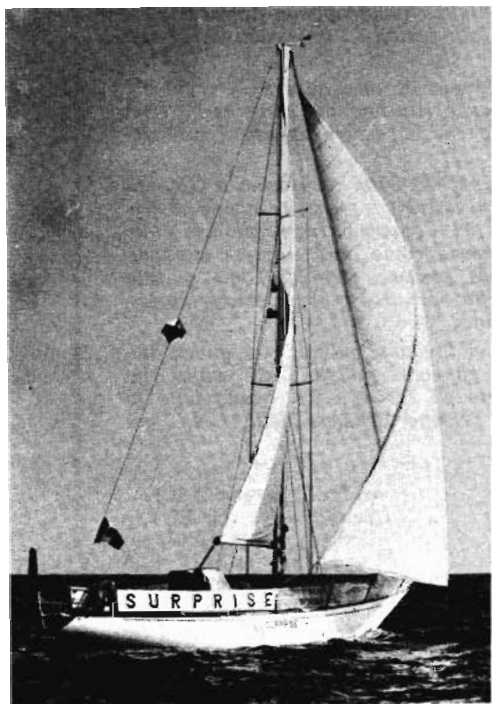
Gli «om» australiani si danno da fare in ogni modo. Poiché il 26 maggio Fogar è mancato all'appuntamento radio precedentemente stabilito, mettono tutti in allarme; anche l'aviazione di Cambera oltre a tutti i centri di soccorso. La situazione è grave!



Fig. 8 - Alle alte latitudini il freddo e l'umidità sono dei nemici temibili anche se il timone automatico permette di restare il più del tempo sotto coperta. E' necessario quindi dotare l'imbarcazione di una stufetta che diviene in pratica indispensabile.

Ecco quella che Fogar ha montato sul suo «Surprise» e che sta regolando per il migliore funzionamento.

Fig. 9 - Ecco una bella inquadratura del «Surprise». Si noti il riflettore radar montato sullo strallo di poppa: è indispensabile per evitare collisioni con le navi di linea. Ma il pericolo di abbordi in mare sia con imbarcazioni, rottami alla deriva od anche piccoli «iceberg» specie alle alte latitudini è sempre presente ed è una delle principali incognite delle rotte transoceaniche. Ben visibile pure il timone a vento disposto all'esterno della poppa del «Surprise»; è un altro compagno indispensabile per chi naviga in solitario.



La tempesta ha provocato danni ingenti e perdite di vite umane ad imbarcazioni ben più grandi e dotate del «Surprise».

Ma Ambrogio controlla la situazione, rinuncia saggiamente per il momento a proseguire il viaggio e dirige sul porto di Sidney in Australia costeggiando. Viene avvistato e riconosciuto da un aereo inviato dagli «om» australiani, i VK, il 27 maggio.

All'arrivo a Sidney la barca e l'impianto radio vengono di nuovo rimessi in ordine e si fa consiglio di guerra.

Fogar ora deve decidere: o proseguire per i 40° di latitudine, i «40 ruggenti» (sono i famosi «roaring forty's») passando tra la Tasmania e l'Australia, o prolungare il viaggio di circa duemila chilometri ma seguire una rotta più sicura, come meteo, girando attorno alla costa orientale dell'Australia costeggiando la grande barriera corallina.

Sceglie la seconda soluzione, la più ragionevole, e il 5 giugno riparte.

I contatti radio degli «om» neozelandesi ed australiani lo seguono così fino allo stretto di Torres, al Mar di Timor, al Mare di Arafura fino a che non esce nell'Oceano Indiano ove può sfruttare i venti Alisei che gli fanno fare dei lunghi percorsi giornalieri (anche 200 miglia) con tempo relativamente buono.

Le distanze si fanno così sempre più forti; ora agli amici ZL e VK subentrano dal Sud Africa ZS6 ADN l'amico Larsen da Pretoria e Dehing ZS 1UD; li coordina un italiano, Aldo Zumbo ET3 ZU che opera con un'ottima stazione di radioamatore dall'Asmara in Etiopia.

Sono intervenuti anche altri amici da altre località; in buona parte hanno operato con la coordinazione di ET 3ZU e sono:

- QJ 2JD Giovanna dallo Zambia
- FL8 EP EMO da Gibuti
- JQ7 LB dal Malawi
- CE3 VN Franco da Santiago del Cile
- YV4 AMG Basilio da Maçaray in Venezuela-

Non è mancata come si vede anche una donna come operatrice a dare un tocco di gentilezza nel «lavoro di stazione» portato avanti con il massimo impegno da tutti.

Per di più, tramite la stazione 9J2JD dello Zambia, situata nella cittadina di Fitwe, Ambrogio viene letteralmente «adottato» da una famiglia di italiani. Il primo operatore Giovanni e la moglie Maria, come seconda operatrice, si alternano al microfono per chiacchierare con l'amico Fogar il quale si affeziona particolarmente al figlio minore, il piccolo Dino, di otto anni, che si fa spesso vivo nelle conversazioni via radio.

Ambrogio, confortato dai suoi amici, con qualche brutta tempesta (punto F in cartina), arriva così all'ultimo grosso scoglio del suo viaggio: il passaggio del Capo di Buona Speranza in pieno inverno australe con predominanza di venti contrari fino a 40-60 nodi (70-100 km orari).

Per tre o quattro volte Fogar tenta e viene ricacciato indietro al largo di Città del Capo. Poi gli amici di Milano, che studiano accuratamente le condizioni meteo, gli comunicano via radio, tramite ZS6 DN di Pretoria, che nel meteo ci sarà uno spiraglio di circa 24 ore. Fogar segue i consigli degli amici e ce la fa (punto G della cartina).

Comincia così l'ultima parte del viaggio di ritorno lungo le coste occidentali africane. ET3 ZU lo segue puntualmente con ottimi contatti radio giornalieri fino a che, il 4 novembre, Ambrogio può comunicare che ha tagliato, 150 miglia sotto le Isole del Capo Verde, la rotta di andata.

L'impresa è praticamente andata a buon fine!

IMPORTANZA DEL LATO ORGANIZZATIVO DELLA RADIOASSISTENZA

Occorre dire che dall'assistenza radio prestata tramite i radioamatori ad Ambrogio Fogar è stato bandito di proposito ogni spontaneismo ed improvvisazione. E per buoni motivi:

— anzitutto perché il nostro Ministero P.T. ha regolamentato l'as-

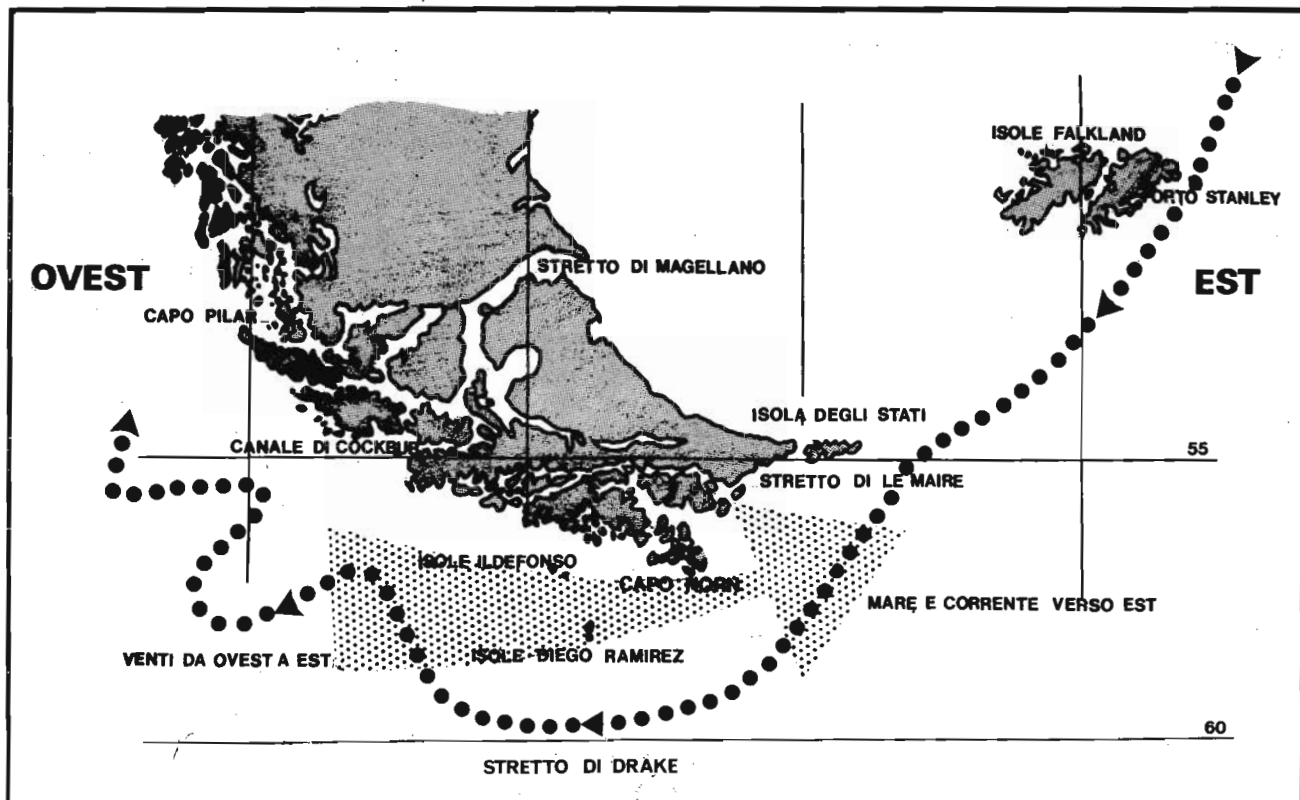


Fig. 10 - Curtina del famoso Capo Horn con indicato il percorso seguito da Fogar (a freccia e punti) nella sua rotta da Est ad Ovest che ha sfiorato i 60 gradi di massima latitudine australe.

La grossa freccia tratteggiata indica la direzione dei venti dominanti e delle correnti da Ovest ad Est.

Ambrogio ha dovuto quindi vincere questi due elementi naturali in un tratto di mare famoso per le sue cattive condizioni, per la presenza di frammenti di ghiaccio e pure per la presenza di onde di notevole altezza che si formano anche a causa di una «terrazza continentale» sottomarina che limita la profondità del mare, nello stretto di Drake, a circa 100 metri in tutto.

Qualche centinaia di miglia dopo il passaggio dell'Horn il «Surprise» «cappottò» rovesciandosi per il lungo durante una terribile tempesta. La radio di bordo andò con altre cose in avaria e di Fogar non si seppe più nulla fino al suo fortunoso arrivo ad Auckland in Nuova Zelanda ove gli «om» locali coordinati da ZL 1 BAK, Dean Burrage, si presero cura di lui come di un fratello.

sistenza con regole ben precise che bandivano ogni aspetto di lucro o informazione privata nello spirito delle convenzioni internazionali.

— in secondo luogo gli «om» hanno fatto doverosamente capo ad un Ente, la L.N.I., che ha vagliato ed interpretato le notizie, curato i dati meteo, evitato allarmismi o fughe incontrollate di notizie sulla stampa; si è così potuto proteggere l'impresa di Fogar dalla degradazione sul facile piano del sensazionale o, peggio, del romanticismo di bassa lega.

Sottolineiamo che questa disciplina si è perfettamente inquadrata nello spirito radiantistico che ben sa, per tradizione, che cosa significano i termini di «assistenza radio» e «servizio di emergenza».

Ciò non ha impedito ovviamente che Fogar avesse degli scambi umani di grande valore morale con radioamatori di tutto il mondo. Il che, senza dubbio, lo ha agevolato nell'impresa che, proprio per questa assistenza radio, si può ora definire coraggiosa ma non temeraria.

VALORE PRATICO DELL'IMPRESA DI FOGAR

Un'impresa sportiva ha sempre dei risvolti tecnico-pratici che sono di grande importanza per la vita di tutti i giorni. Le regate transoceaniche non fanno eccezione ed hanno dato notevole impulso alla tecnologia dei mezzi marittimi tra cui gli strumenti di controllo della navigazione.

Il giro del mondo di Fogar ha messo principalmente in luce a sua

volta la possibilità e l'importanza di disporre delle bande dei radioamatori (in particolare quelle dei 14 e 21 MHz) non solo con migliaia di amici a disposizione in ogni parte del mondo, ma con una capacità di organizzazione e un affiatamento da parte degli operatori che non trova assolutamente riscontro nei normali mezzi di telecomunicazione marittima, ben impegnati d'altra parte dal normale traffico commerciale.

Lo hanno constatato di persona i partecipanti alla recente regata «Whitebread» attorno al mondo che, pur disponendo di costosissime e potenti stazioni nelle normali bande marine con forte consumo tra l'altro di energia, hanno conseguito risultati modesti e qualche volta deludenti.

Nel tratto Citta del Capo - Sid-

ney ad esempio, solo l'imbarcazione inglese «Adventure» si è collegata via radio, fornendo così le notizie anche degli altri concorrenti, ma solo operando in CW, in telegrafia cioè, e sfruttando gli operatori del proprio equipaggio interamente proveniente dalla Marina Militare inglese con tutta la preparazione che ne conseguiva.

I MEZZI TECNICI IMPIEGATI

L'apparato ricetrasmittente impiegato da Fogar è risultato di modeste dimensioni, (32 cm. circa di larghezza per 15 di altezza e 30 di profondità), vicino allo «standard» di ingombro dei moderni apparati radiantistici di circa 200 watt di potenza, che sono spesso previsti per lavorare sia con energia dai 220 V da rete come dai 12 V di batteria.

Per di più questo apparato (l'SS 200) è risultato di importo contenuto (circa 800.000 lire) contro i vari milioni di costo dei normali apparati navali commerciali.

E va detto pure che una importante ditta USA (probabilmente in

base ai risultati delle imprese di Fogar) sta approntando un apparato altrettanto valido e compatto che permetterà di operare sia sulle bande radiantistiche che su quelle commerciali in SSB.

Si è ormai dimostrato infatti che un ottimo VFO (controllato tra l'altro a quarzo ogni 25 kHz) permette di eliminare le decine di quarzi che sono invece necessari in un apparato commerciale in bande marine che, oltre che sulla tradizionale banda degli 1,6 ÷ 4,2 MHz operi pure sugli 8, 15 e 23 MHz sulle frequenze previste per il traffico marittimo.

Se questo apparato, interamente transistorizzato, verrà prodotto in serie, molta gente potrà operare in MM, cioè in «marittimo mobile».

Come antenna è stata riconfermata la validità e la robustezza dell'antenna in quarto d'onda a bobina di carico terminale, già largamente impiegata dagli «om» per il servizio mobile, con l'opportuna dotazione di un solido mollone di base.

Ma non mancano adattatori di antenna che possono permettere di utilizzare tratti degli stralli metalli-

ci con notevole guadagno per il rendimento dell'antenna. L'asta caricata potrà così restare a disposizione per emergenza in caso (facendo gli scongiuri) di un disalberamento.

CONCLUSIONE

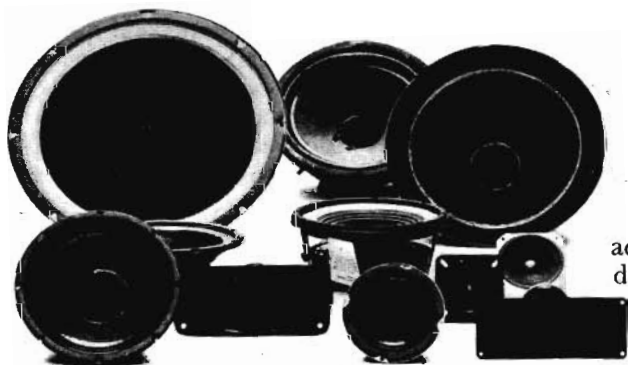
Siamo lieti che le recenti imprese di Fogar e di altri italiani (Falk, Faggioni, Malingri, Pascoli) abbiano riportato la marineria italiana sulla ribalta internazionale al livello del nostro sviluppo marino costiero di ben 8.000 chilometri.

Ma siamo pure contenti di avere potuto documentare come gli italiani si facciano onore sul mare, e come una solidarietà internazionale, con spirito moderno che supera i confini nazionali, li possa accompagnare in ogni parte del mondo.

Siamo sicuri soprattutto, e questo ci preme sottolineare, che da queste esperienze nasceranno nuove disposizioni tecniche ed organizzative in campo internazionale per migliorare la «sicurezza umana in mare».

Specie sotto questa «ottica» va quindi vista l'impresa di Ambrogio Fogar e l'opera dei radioamatori e della L.N.I. che lo hanno assistito.

Se avete orecchio professionale ci siamo già sentiti



Componenti Utah li avete sentiti nei migliori sistemi di altoparlanti esistenti, li avete apprezzati perché la loro tecnologia è avallata da anni di esperienza. Ora, dopo i fatti, le ragioni: Utah un nome che esiste e progetta ad altissimo livello e che firma un'azienda dalle immense capacità produttive, Utah esce allo scoperto e agli esigenti a coloro che amano

profondamente la perfetta riproduzione sonora, propone eccezionale qualità a prezzi competitivi.



Model No.	Description	Res. Freq. Hz	Peak Audio W
W8PC	Woofer 20cm.	42	50
W10PC	Woofer 25cm.	22	55
W12RXC	Woofer 30cm.	28	60
W15RXC	Woofer 38cm.	20	100
H-068	Horn-Midrange	—	60
M5JFC	5" Sealed-chassis midrange	—	100
TSP35A	3 1/2" Tweeter	—	20
HDR-1	Dome-radiator horn-loaded	—	70
H-208	Horn-tweeter	—	60

Distribuzione per l'Italia: **SELECTRA** Via Cibrario, 29 / 10143 Torino / Tel. 745841/745538