

# 3Y0X

## Il punto della situazione 15 dicembre 2005

Questo rapporto riassuntivo è stato preparato dai due team leaders, Ralph Fedor (K0IR) e Bob Allphin (K4UEE), nell'intento di aggiornare i sostenitori finanziari, gli amici e la comunità DX sullo stato della spedizione a Pietro I.

La compagnia che ci fornisce la nave e l'elicottero è la DAP, che da ventiquattro anni a questa parte è la principale fonte di supporto aereo in Antartide. La DAP ha lavorato con la National Science Foundation, con l'International Association of Antarctic Tour Operators e con spedizioni private, ed è l'azienda leader nel campo dell'evacuazione medica dall'Antartide. Ha un'eccellente reputazione, gestisce una flotta di velivoli ad ala fissa e rotante e una nave da ricerca e rifornimento. Noi useremo la nave e uno degli elicotteri.

Il 2 febbraio la DAP ci porterà da Punta Arenas fino alla loro base antartica sull'Isola di Re Giorgio. Il volo sarà effettuato su un De Havilland DASH-7, un quadrimotore turboelica che può trasportare fino a 44 passeggeri. Quello stesso giorno, dopo un giro delle basi vicine, compresa Bellingshausen (R1ANF), c'imbarcheremo sulla nave e salperemo alla volta di Pietro I.

L'arrivo a Pietro I è previsto verso il 6 febbraio. Le condizioni atmosferiche e del ghiaccio determineranno quando saremo effettivamente in grado di sbarcare. I banchi di ghiaccio presenti intorno all'isola sono soggetti a costanti mutamenti e condizioneranno l'avvicinamento all'isola, la distanza dalla costa alla quale la nave deve mantenersi e la durata dei voli dell'elicottero.

### Operatori con esperienze artiche e/o antartiche

K0IR ha partecipato a quattro spedizioni DX antartiche (VP8SSI/VP8CBA, 3Y0PI, VK0IR e VP8THU/VP8GEO). K4UEE ha partecipato a due spedizioni DX antartiche (VK0IR e VP8THU/VP8GEO). W0RUN ha svolto due turni di servizio (compresa un'intera stagione trascorsa in Antartide) con la South African National Antarctic Expedition. F2JD ha al suo attivo turni di servizio con l'agenzia polare francese nelle zone artiche e antartiche, ed è stato coinvolto nel settore della sicurezza presso la base francese su Kerguelen. LA6VM vanta una vasta esperienza nel campo della ricerca petrolifera nell'Artico e nel Mare del Nord. Molto bene informato per quanto riguarda sicurezza, attrezzatura e collaudo navale. K3VN ha svolto turni di servizio con la National Science Foundation a bordo della nave da ricerca Hero.

### Medici

Due medici fanno parte del team: K0IR e K9SG, che sarà l'ufficiale sanitario capo.

### Equipaggi sulla nave e di volo

Il comandante della nave e il suo equipaggio hanno una notevole esperienza antartica. I due piloti dell'elicottero hanno al loro attivo più di 1000 ore di volo in Antartide e sono esperti in operazioni di trasporto di carichi al gancio baricentrico. La nave avrà a bordo un'ampia scorta di parti di ricambio per l'elicottero, e

abbiamo preso accordi affinché un meccanico specializzato e un meccanico supervisore siano aggiunti all'equipaggio di volo.

L'elicottero è un Eurocopter BO-105, un velivolo con doppio motore a turbina largamente impiegato in Antartide per le operazioni di evacuazione medica. Ha ridondanza completa dei sistemi idraulici, elettrici e di navigazione, può rimanere in aria con un solo motore e ha una tonnellata di carico utile.

## Tende

Useremo le collaudatissime tende polari Weatherhaven, già impiegate a Pietro I e Heard. Per ragioni di sicurezza, saranno riscaldate solo le tende che ospiteranno la mensa e le stazioni radio.

## Pianificazione preliminare

È stata molto approfondita e ha coperto vari aspetti quali sicurezza, sbarco, installazione delle attrezzature e operazioni radio, nonché questioni relative all'ambiente, all'accampamento e alla gestione dei rifiuti. Il team si è esercitato nella costruzione delle tende, ha preso confidenza con l'inventario dei materiali, ha seguito lezioni sulle procedure di sicurezza e di emergenza medica e sulle attività radio. Gli operatori sono stati sottoposti a un esame per accertare l'insieme delle loro capacità operative.

## Permessi

Pietro I si trova nell'area coperta dal Trattato Antartico. Abbiamo sottoposto il nostro piano ambientale e di sicurezza all'Agenzia per la Salvaguardia dell'Ambiente degli Stati Uniti e ci è stato confermato che essi corrispondono a tutti i requisiti. Il Dipartimento di Stato degli Stati Uniti ha segnalato di aver ricevuto tutta la documentazione necessaria da parte nostra e ha approvato la spedizione. La National Science Foundation ha accettato il piano di gestione dei rifiuti e ha rilasciato alla spedizione il relativo permesso. La Norvegia ha emesso una licenza radioamatoriale per operare da Pietro I come 3Y0X. La nave della DAP è conforme ai requisiti dell'Istituto Antartico Cilenò.

## Le condizioni atmosferiche previste sull'isola

La temperatura varierà da alcuni gradi sopra ad alcuni gradi sotto lo zero. I venti possono essere di notevole intensità, a volte superiori ai 110 chilometri all'ora. La visibilità può essere nulla e di quando in quando i venti sono accompagnati da neve soffiata. Per far fronte a situazioni di scarsa visibilità, faremo correre corde di sicurezza fra le strutture del campo, adotteremo un "buddy system" e ciascuno porterà sempre con sé una radio personale. Nel 1994 KOIR ha trascorso ventidue giorni su Pietro I, e conosce molto bene le condizioni ambientali e atmosferiche dell'isola. Le giornate limpide e tranquille sono rare, ma assolutamente fantastiche.

## Sbarco

L'isola è lunga circa 24 chilometri e larga 12, e l'unico modo di sbarcare senza correre rischi è per mezzo di un elicottero. Il nostro sito si troverà su un altopiano molto piatto e sicuro, di circa 8 chilometri quadrati.

## Spazio personale

Affollato ma adeguato. Ciascuno avrà una cuccetta e dovrà portarsi sacco a pelo, federa e guanciaie. Ci sarà una zona comune per mangiare, dove cibo e bevande calde saranno a disposizione 24 ore su 24.

## Personalità

Per assicurare compatibilità e "giocatori di squadra", i team leaders, K4UEE e K0IR, hanno sottoposto a un colloquio tutti i futuri partecipanti alla spedizione e hanno richiesto due lettere di referenze relative a capacità di giudizio, carattere, tolleranza allo stress e attitudine ad andare d'accordo con altre persone in ambienti ristretti.

## Informazioni sulle operazioni radio

Avremo nove stazioni HF complete, dotate di ICOM Pro III e amplificatori lineari Alpha 99, più molteplici antenne. Installeremo due postazioni operative distanti circa 300 metri l'una dall'altra, in modo tale da permettere di operare in SSB e CW/modi digitali su una medesima banda e nel medesimo momento. Saremo QRV anche in 6 metri, 2 metri e 70 centimetri EME, se riusciremo a tenere su le antenne! Saranno organizzati turni operativi di tre ore ciascuno durante il giorno e un unico turno di sei ore alla notte. Terremo in considerazione per quanto possibile le preferenze operative individuali, e gli operatori potranno dedicarsi a un singolo modo, se lo vorranno, oppure essere attivi in più modi. Le tabelle dei turni saranno preparate da K0IR con almeno 24 ore di anticipo, e saranno incentrate sulla propagazione, alla quale presteremo particolare attenzione e dalla quale ci faremo guidare. Vogliamo mettere a log il maggior numero di QSO, ma vogliamo anche che tutti abbiano modo di vivere un'esperienza completa e piacevole.

## Il cibo

I menu sono stati predisposti in anticipo. Oltre ai pasti principali, ci sarà sempre qualcosa di caldo in una pentola, nonché bevande calde e fredde in abbondanza. Disporremo di una cucina a gas per preparare cibo caldo in grandi quantità.

## Copertura tecnologica

I log saranno disponibili on-line sul nostro sito web, al quale spediremo anche fotografie e, se tutto va bene, brevi filmati a beneficio del pubblico che ci ascolta da casa. Desideriamo coinvolgere l'intera comunità dei radioamatori, facendo loro "vivere" il più possibile l'esperienza di questa avventura. Le condizioni atmosferiche locali e i carichi di lavoro potrebbero interferire con la nostra capacità di fare tutto o parte di ciò, tuttavia il team annovera persone esperte che si dedicheranno con impegno a far sì che tutto questo avvenga.

## Direzione

Accoglieremo di buon grado il contributo di tutti al processo decisionale. Le decisioni finali saranno prese dai team leaders, K4UEE e K0IR. Il comandante della nave il pilota dell'elicottero avranno autorità assoluta per quanto riguarda la sicurezza e le operazioni nelle rispettive aree di competenza, ma si consulteranno con i team leaders.

## Strutture della nave

I partecipanti alla spedizione avranno pieno accesso alla nave e saranno liberi di andare sul ponte se la loro presenza non interferisce con l'espletamento delle normali attività. La nave procurerà un container che fungerà da postazione operativa marittimo mobile. Abbiamo il permesso di montare le antenne sulla nave e installeremo due stazioni complete. Le cabine ospitano da due a quattro persone; ogni cabina è dotata di bagno. La nave rimarrà ancorata al largo per tutta la durata della nostra permanenza sull'isola.

## Condizioni della superficie dell'isola

Incontaminata! È pressoché impossibile sporcarsi. Possiamo prevedere un paio di centimetri di neve un po' allentata sulla superficie, poi la neve diventa progressivamente più compatta e a circa mezzo metro di profondità è quasi ghiaccio massiccio. L'area del nostro accampamento è priva di animali, perciò nessun odore di escrementi o guano attaccato alle calzature e portato all'interno delle tende, nessuna foca arrabbiata che v'insegue. Iceberg e frammenti di banchisa andranno continuamente alla deriva nei pressi dell'isola.

## Permanenza sull'isola

Avremo sedici giorni da trascorrere sull'isola. Le condizioni atmosferiche determineranno il momento dello sbarco e influiranno sulla data di partenza e sul tempo dedicato alle operazioni radio. Potremmo dover attendere al largo per un giorno circa mentre il tempo migliora, eccetera. Se le nostre finanze lo permetteranno, avremo la possibilità di acquistare giorni extra, ma al momento non abbiamo fondi sufficienti per comprare giorni supplementari.

## Attrezzature

Sette generatori alimentati a benzina, per una capacità totale di 35 KW, due tende dormitorio, due tende per le operazioni radio (SSB e CW) e una tenda per mangiare e socializzare (le ultime tre riscaldate a propano).

Il nostro container da 40 piedi, con 11 tonnellate di carico al suo interno, è arrivato in Cile e sarà caricato a bordo della nave prima della fine dell'anno.

## Altre persone interessanti

Charles Veley verrà con noi: è una delle persone che più hanno girato il mondo (<http://www.mosttraveledman.com/>), ma non è ancora stato a Pietro I. Il nostro fotografo, Robert Russell (<http://www.eaglescry.com/>), è un professionista che ha lavorato per il National Geographic. Il team è proprietario di tutte le foto e i video relativi alla spedizione, e i partecipanti possono portare tutte le attrezzature fotografiche che vogliono.

## Liberatorie, ecc.

Tutti noi abbiamo firmato un contratto di partecipazione, le dichiarazioni di esonero della responsabilità e le liberatorie che permettono l'uso delle nostre immagini per produzioni video, eccetera. Tutti noi abbiamo compilato e presentato a K9SG un modulo con la nostra storia clinica, nonché una scheda riassuntiva con l'indicazione delle proprie capacità e preferenze operative. Tutti quanti hanno chiesto di partecipare alla spedizione hanno avuto un colloquio telefonico con uno o entrambi i team leaders, hanno spedito una fotografia e un breve curriculum vitae. Abbiamo ancora un posto libero per un operatore.

## Sito web

Abbiamo un sito web ([www.peterone.com](http://www.peterone.com)) che vi invitiamo a visitare in tutte le sue parti. I partecipanti alla spedizione hanno un'area "members only" per la divulgazione di notizie riservate e un reflector e-mail per lo scambio d'informazioni.

## QSL

Faremo stampare una bella cartolina a sei facciate. QSL via N200, diretta (Bob Schenck, P.O. Box 345, Tuckerton NJ 08087-0345, USA) o via bureau.