

Sistema Telecomunicazione N.A.T.O. di Allarme Immediato (Ace High System Europa 1959-1995)

Dislocazione e Funzionamento della Stazione Troposcatter Dosso dei Galli
IDGZ
(1969-1995)



Icona della Stazione IDGZ

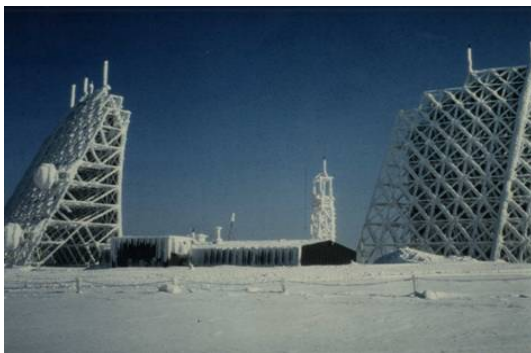
Stazione Dosso dei Galli IDGZ

BREVE PREFAZIONE :

La Stazione Troposcatter N.A.T.O. Dosso dei Galli (IDGZ codice N.A.T.O.), posta nelle alpi Bresciane, sopra il Colle del Passo Dosso dei Galli, operante dall'anno 1969 fino all'anno 1995, è divenuta di primaria importanza dopo l'uscita della Francia dalla N.A.T.O.

La Francia, con la Sala Comando SHAPE di Parigi Nord, era il Capomaglia del gomito principale di tutto il Traffico da Nord a Sud, del Sistema Ace High Europeo.

La Stazione del Dosso dei Galli (IDGZ) era collegata a Nord, in Troposcatter alla Stazione Tedesca di Feldberg (AFEZ codice N.A.T.O.) saltando con il Segnale Troposcatter la Svizzera, mentre a Sud era collegata in Microwave (Microonde) con la Stazione del Monte Giogo (IA codice N.A.T.O.) asservendo tutto il traffico da Nord a Sud e viceversa, dell' Ace High System.



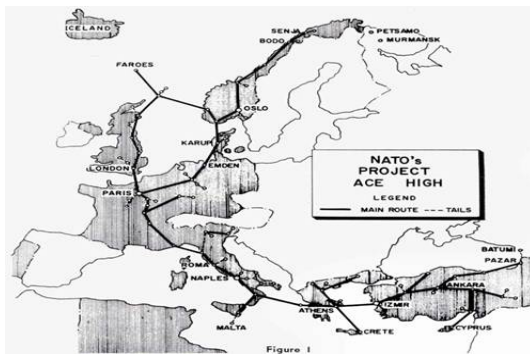
Stazione di Feldberg (AFEZ) collegata in Troposcatter con il Dosso dei Galli (IDGZ)



Stazione del Monte Giogo (IA) collegata in Microonde con il Dosso dei Galli (IDGZ) tramite la Stazione di Cavriana-Mantova (IMBZ)

La rete Ace High partiva a Nord, dalle Isole Faroe (Danesi) già collegate a loro volta, con la rete N.A.R.S. (North Atlantic Radio System) verso la Groenlandia, da dove poi il Segnale proseguiva nella rete della DEW - LINE (Distant Early Warning Line) entrando in Alaska e Canada, per proseguire e collegarsi con la rete W.A.C.S. (White Alice Communications System) che dal Canada, giungeva così negli Stati Uniti.

A Sud il Segnale dopo essere transitato dall'Italia, viaggiava in Microwave a Malta, dopodichè entrava in Grecia per poi giungere in Turchia, dove terminava il Sistema di Telecomunicazioni Terrestre "Europeo-Nordico-Statunitense" di Allarme Immediato. Tutto questo per avere un Segnale di Allarme in tempo Reale (vorrei ricordare che i Satelliti non esistevano ancora n.d.r.) che dalla Turchia passasse a ridosso dei Paesi del Patto di Varsavia, fino a giungere al Polo Nord e scendere negli Stati Uniti. Tutta la Fascia era così stata completata e posta a "Sorveglianza" dell' Unione Sovietica ed i suoi Paesi Satelliti, controllandoli durante questo periodo di "Guerra Fredda".



Mappa Ace High System Europeo con la Francia ancora partner N.A.T.O.



Il "salto" Troposcatter del Dosso dei Galli (IDGZ) per Feldberg (AFEZ) dopo l'uscita della Francia dalla N.A.T.O.

Le Stazioni Troposcatter principali dell'Ace High System, cioè la rete di Trasmmissione Europea (dalle Isole Faroe alla Turchia), erano 49, con una distanza circa di 300 Km tra ogni Stazione, e 40 collegamenti principali in Microwave (Microonde).

Il Segnale Troposcatter (O.H. così identificato dai Tecnici Ace High, significava Over Horizon, cioè Due Stazioni comunicanti tra di Loro, ma senza essere in Linea Ottica per via della Curvatura del Pianeta) veniva irradiato all'altezza della Troposfera (Circa 10-15 km dal Suolo) dove si intersecava con il Segnale della Stazione comunicante.

Il Sistema Troposcatter era considerato Affidabile e Funzionale anche in condizioni Meteo avverse, e con il Segnale impossibile da intercettare.

Intorno a metà degli Anni 80' però, i Tecnici della Radiotelevisione Svizzera durante un normale Lavoro di Controllo ai loro ripetitori posti nelle Alpi, intercettarono il Segnale involontariamente.

Più tardi nuove prove di Laboratorio portarono alla Luce questa possibilità.

Il Segnale era Banda Larga in UHF e spaziava da 830 a 950 MHz, la Banda usata oggi per i Telefoni Cellulari.

Lo stesso Segnale veniva Trasmesso su due diversi Canali, (Frequency Diversity) rilevato dalle Antenne della Stazione ricevente, scelto il migliore veniva ripotenziato e ritrasmesso alla Stazione successiva.

Mentre per le Stazioni in Linea Ottica si utilizzava il Segnale di Comunicazione a Microonde (Microwave) da 4.9 GHz, chiamato L.O.S. dai Tecnici Ace High, cioè dall'abbreviativo di Line of Sight (Linea Ottica).



Posizione Geografica IDGZ Stazione IDGZ nel 1969 durante il suo Completamento (Si nota ancora la Gru)

DESCRIZIONE LOGISTICA :

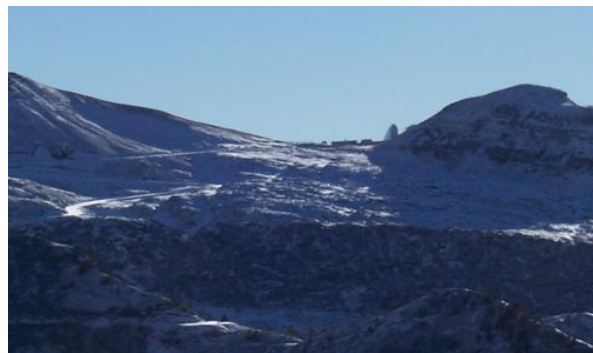
La Stazione Dozzo dei Galli (IDGZ) è sita sopra il Colle, adiacente al Passo Dozzo dei Galli. Al Passo si incrociano; la Strada Privata della Stazione, che scende il Colle per 800 Metri dal Cancellone della Stazione fino a raggiungere l'Incroccio, la Strada proveniente da Collio (21 Km all'Incroccio), la Strada proveniente dal Passo Croce Domini (9 Km dall'Incroccio), ed una molto stretta proveniente da Bagolino, che si interseca alcuni Chilometri prima dell'Incroccio, con quella proveniente da Collio.

La Strada è denominata Strada Statale n° 345 delle Tre Valli, dovuto alla Sua posizione di Collegamento delle Tre Vallate Bresciane.(V.Camonica-V.Trompia-V.Sabbia)

La Stazione è visibile già da parecchi Chilometri di distanza data la Sua posizione, e dalle Enormi Antenne.



Cartello Stradale con Stazione IDGZ sullo Sfondo (2006)



Stazione vista da 5 Km di distanza arrivando dal P.sso Crocedomini (2006)

E' completamente Recintata, ma con poca presenza di Filo Spinato, e nessuna Doppia Recinzione con Camminamento Interno di Guardia

La Recinzione inizia da circa metà Colle, salendo fino al Cancellone nella parte Anteriore (versante Collio), mentre Posteriormente (versante P.sso Crocedomini) alla Stazione, si estende fino a costeggiare la Strada Privata, giungendo poi al Cancellone.

La Recinzione è di Filo di Ferro a maglia Romboidale, con un Altezza di circa 2 Metri come qualsiasi Recinzione di Confine usata normalmente in Urbanistica Civile.

La Strada Privata di Accesso alla Stazione non presenta nessuna protezione alle Infrazioni, ma solamente un Cartello all'inizio della Strada Privata della Stazione che indicava: Vietato l'Accesso Zona Militare.

Cartello di Avviso (1970)



La Strada Privata vista dalla Stazione (1970)

La Strada Privata vista dal Bivio verso la Stazione (2006)

Tutto questa "Leggerezza" nella Vigilanza del luogo, era probabilmente dovuta al fatto che non esistevano grosse Problematiche Terroristiche di Gruppi Organizzati in Italia (es. Brigate Rosse ecc., divenuta in seguito una triste Realtà, ed anche alla Stazione IDGZ compaiono delle novità nella Vigilanza, Garitta-Filo Spinato-Guardiola all'Ingresso-Illuminazione a Giorno ecc.), e dal luogo Irto ed Ostico come Accesso, comunque tutta l'Area era ben Controllabile stando alla Stazione, posta in cima al Colle, e dominante a Vista, tutto il Catino Montano intorno.

La Stazione di Livorno (IA) ad esempio, negli Anni 80', venne indicata, dal Servizio Segreto Militare (S.I.S.M.I.) come possibile Bersaglio di un Attentato da parte delle B.R. , a Siti Americani posti nel Nord della Toscana, infatti si Installarono delle Telecamere di Videosorveglianza, intorno a tutto il Perimetro, venne anche Rafforzato il Servizio di Guardia dei Carabinieri.

Ricordiamo il Rapimento a Verona il 17.12.1981 da parte delle B.R. del Generale Americano James Lee Dozier Comandante N.A.T.O. del Sud Europa.

Nella Stazione Dosso dei Galli (IDGZ) erano presenti Militari Italiani del Geno Trasmissioni, addestrati presso Latina (centro che addestrava oltre a Militari Italiani, anche Militari di altri Stati Europei sul Sistema Ace High) per il funzionamento e manutenzione delle apparecchiature Ace High.

I Carabinieri erano presenti con assolvenze di Vigilanza della Stazione.



Strada Privata vista dalla Stazione dopo una Nevicata (1970)

Strada Privata vista dalla Stazione (2006)

Erano anche dislocati (e sempre presenti), due Motoristi del Genio per la Manutenzione ed Interventi d'Emergenza al Sistema No-Break, e Generatori (Due Motori Diesel da 8 Cilindri l'uno, della Mannheimer Werk Motor "MWM").

All'Ingresso della Stazione si trova immediatamente la Cabina Elettrica della rete Enel di Sarezzo (Bs), inizialmente alimentata tramite Cavo aereo, interrato poi in seguito, tra l'ultimo

Traliccio prima della Stazione, e la Cabina Elettrica della Stazione, sopra richiesta Specifica da parte dei Militari per motivi Atmosferici (Fulmini).

Staccata dalla Cabina Elettrica inizia il Corpo intero della Stazione, autosufficiente nel periodo Invernale durante le Forti precipitazioni Nevose, dove si poteva accedere a qualsiasi locale senza dovere uscire dalla Stazione.



Pulizia del Piazzale (1970)

Rifornimenti alla Stazione IDGZ con l'Elicottero causa abbondanti Nevicate (1970)

Dato il Luogo, molto esposto, e la sua Altezza (2196 m.s.l.m. alla Latitudine 45°51'17.53"N - 10°22'31.11"E), succedeva spesso che a causa delle lunghe ed abbondanti precipitazioni Nevose, la Stazione rimanesse anche parecchi Giorni isolata, nonostante l'obbligo di mantenere la Strada sempre aperta, o comunque di renderla il prima possibile transitabile da Collio (Bs) fino al crocevia con Strada Privata della Stazione, da dove era compito dei Militari renderla Transitabile fino alla Stazione stessa.

Durante queste condizioni Climatiche avverse, e la Stazione isolata, i Rifornimenti venivano effettuati tramite Elicotteri dell'Esercito Italiano, oppure da Gatti della Neve in dotazione alla Stazione.



Pulitura della Strada Privata della Stazione IDGZ da parte dei Militari (1970)

All' Ingresso si trova un Cancelli, con il Passaggio Pedonale ed il Passaggio Mezzi, illuminato da due Lampioni posti ai lati del Cancelli.

A ridosso nella parte Anteriore della Cabina Enel, c'è la Guardiola di Controllo dell'ingresso Cancelli, mentre nella parte Posteriore della Cabina Enel, staccata, si trova il Blocco Cisterne dell'Acqua (Water Supply), per la distribuzione alla Stazione e pompata tramite Autoclave.

Le Cisterne venivano Rifornite tramite una Centralina Idrica, alimentata ad Alta Tensione con all'interno delle Pompe Idriche, posta a circa 850 Metri dalla Stazione, sotto il Crocevia tra la Strada Privata della Stazione, e la Strada per il P.sso Croce Domini.(La Centralina è visibile mentre si inizia a percorrere la Strada in direzione di Croce Domini dopo aver lasciato la Strada Privata della Stazione)

La struttura della Centralina Idrica, è di piccole Dimensioni con due finestrelle doppie, poste vicino al Soffitto ed una per lato.

La Porta è in Ferro e doppia con all'Interno la Centralina ad Alta Tensione e le Pompe, collegate alla Tubatura interrata che sale fino alla Stazione.

All'Interno a destra entrando, si trova a terra, un coperchio in Ferro, posto a protezione dell'Accesso al Pozzo che porta alla Falda Acquifera, dove tramite scalette, si scende per 3 - 4 Metri, fino a raggiungere l'Acqua che scorre sotto la Centralina Idrica.

Veniva Controllata dal Personale della Stazione, e vista la Distanza (850 Metri circa dalla Stazione) la Raggiungeva con un Mezzo Fuoristrada in Dotazione alla Stazione.

Più tardi, l'Efficienza ed il Controllo dei Livelli della Centralina, venivano Monitorati dalla Stazione tramite Radiocontrollo.

La Falda che scorre Sotto la Centralina Idrica (2006)



Immagine Completa della Stazione con la Centralina Idrica vista in Basso (2006)

Centralina Idrica vista dall'Ingresso (2006)

Il primo locale che si trova è il Garage, per il posteggio dei mezzi Sgombraneve e Auto di Servizio.

Completamente riscaldato al soffitto, e due Cler (una per Lato) per l'ingresso e l'uscita dei Mezzi.

Il Garage è collegato internamente, tramite una porta, al settore dei Carabinieri (Camere, Bagni ed una Cucinetta, e posto di Controllo dell'Ingresso Principale), da dove poi si può accedere a tutta la Stazione senza dovere uscire.

Dall'esterno si entrava normalmente dall'Ingresso Principale, rialzato da tre gradini rivestiti in Porfido.

La Stazione è Costruita in Cemento Armato con Finiture di Ottimo livello (Marmo di Botticino, Porfido, Piastrelle Klinker, Sanitari Ideal Standard e Dolomite, con Doppi Serramenti, in Legno Interni ed Alluminio Esterni. Le Tapparelle erano di Legno e colorate in Azzurro).

Il Sotto del Blocco Logistico Personale, è sollevato da terra creando così una Camera d'Aria, per circa 1 Metro di Altezza, con delle finestrelle visibili nel Lato Posteriore del Blocco, per l'Areazione di questa Camera d'Aria, probabilmente progettata per motivi di Isolamento Termico.

Appena entrati dall'Ingresso Principale, a sinistra nell'Atrio, si trovava un tavolo con il Registro Ingressi, mentre a destra, si trovava la porta della stanza per il Piantone di turno dei Carabinieri.

Prosegundo ci si trova nel corridoio, dove dal lato destro c'erano le stanze del Settore Carabinieri ed in fondo la porta che portava al Garage (già descritti in precedenza).



Blocco Alloggi con Garitta sul Tetto (1980)



Blocco Alloggi vista dal Piazzale Superiore (2006)

Di Fronte c'è la Scala per accedere al Piano Superiore, mentre andando a sinistra si trova dopo aver svoltato, a destra la Sala da Pranzo ed a sinistra la Cucina, con la finestra per il passaggio delle Vivande.

Dall'Ingresso Principale, salendo la Scala che si trova di Fronte, si sale al Piano Superiore, adibito ad Alloggi con Camere e Bagni comuni per i Militari ed il Comandante della Stazione. (In cima alle scale, la stanza immediatamente destra era quella Sig. Gerrit Padberg utilizzata durante i Suoi periodi di Permanenza nella Stazione, dovuti al Controllo Manutentivo e Supervisivo delle Apparecchiature e del No-Break).

Sul medesimo piano, l'ultima Stanza a destra, in direzione Blocco No-Break, era adibita a Cella in caso di Arresto (Civile o Militare).

Mentre dal Lato verso la Cabina Enel, l'ultima Stanza a sinistra, si trovava l'Infermeria.

Carabinieri e Militari con il Blocco Alloggi alle Spalle (1971)



Blocco Alloggi-Garage-Cabina Enel (2006)

Il Blocco Alloggi visto dallo Stesso Punto (2006)

La Scala era in Centro alla Palazzina, separando in due Settori identici il Piano Logistico. In parti uguali erano distribuite le Stanze per l'Alloggio, sia nel Settore destro che sinistro, con i relativi Bagni e Docce comuni posti a metà di ogni Settore.

In tutte le Camere era presente anche un Area semi-chiusa e piastrellata con un Lavandino, mentre quella del Comandante era completa di tutti i Servizi Igenici (era di Fronte alla Cella).

In ogni Camera venivano Alloggiati due Militari .

Gli Alloggi Superiori escludendo l'Alloggio del Comandante, la Cella e l'Infermeria, erano 10 Stanze pari circa 16-20 Militari, escludendo i Carabinieri alloggiati al Piano Inferiore.

Proseguendo le Scale ci portano al Solaio, dove venivano Stivati i vari Ricambi Elettrici e Meccanici di tutto il Sistema Ace High della Stazione, vari oggetti per la Logistica ed anche parti per i mezzi Sgombraneve e di Servizio.

Dal Solaio si accedeva, tramite una scaletta in ferro ad una Botola per il Passaggio diretto nella Garitta Blindata posta sul tetto, costruita in un secondo Tempo, e collocata circa in Centro alla Palazzina del Blocco Alloggi Personale.



Garitta vista dal Piazzale, dal Tetto Blocco No-Break, e l'Interno visto dall'Ingresso alla Garitta stessa (2006)

Era fornita di Riscaldamento Elettrico, feritoie per Sparare, Faro orientabile sul tetto e Botola, sempre sul tetto, per il Passaggio dell'Aria (visto che non si potevano aprire i vetri della Garitta).

Mentre su tutti i vetri Blindati, ci sono dei Tergicristalli azionati manualmente dall'interno, oltre che delle Resistenze interne ai Vetri.

Da questa Postazione si Controlla tutta la Stazione ed il Colle sottostante.

Si riesce a Controllare a Vista, tutto il catino Montano dell'intera Area circostante, comprese le Vie d'Accesso da Collio, dal P.sso Crocedomini e la Strada sterrata che sale da Bagolino.

Tornando al Corridoio del Piano Terra, dove eravamo rimasti, si accede percorrendolo, all'atrio del Blocco Generatori e No-Break con ingresso a destra, mentre a sinistra si esce dal secondo Ingresso della Stazione, trovandosi sul secondo Piazzale, un pò più piccolo e sopraelevato, rispetto al primo che si trova entrando dal Cancellone d'Ingresso alla Stazione.



La Stazione vista dall'Ingresso (1970)

La Stazione vista dopo avendo superato l'Ingresso (2006)

Continuando un breve tratto di corridoio, si giunge al Blocco Microwave (Microonde), o Sala L.O.S. (Line of Sight) dove si trovano le apparecchiature per la parte di collegamento Microwave con la Stazione Troposcatter Monte Giogo (IA) in provincia di Massa Carrara ma conosciuta dagli Addetti come Stazione di Livorno, vicino al Passo di Lagastrello.

La Stazione di Dosso dei Galli (IDGZ) era Collegata in Microonde (4.9 Ghz) alla Stazione del Monte Giogo (IA) ed alla Base A.F.I. di Verona, tramite una Stazione di Smistamento del Segnale, posta a Cavriana in Provincia di Mantova, per il motivo che le Stazioni non erano a Portata Ottica tra di loro.



Sala Microonde L.O.S. (Line of Sight) 1980



Sala Microonde L.O.S. (Line of Sight) 2006

C'è anche l'Apparecchiatura per il Miscelaggio del segnale Troposcatter proveniente da Feldberg (AFEZ).

La sigla della Sala "Madre" di Controllo Italiana era ITLZ dove facevano Capo tutte la Stazioni Italiane.

Subito dopo il breve tratto di corridoio, prima di giungere alla Sala delle apparecchiature Microwave, entriamo in una Stanza piuttosto grande, probabilmente adibita a Sala da Pranzo o di Stand-By (quando funzionava tutto Regularmente) per il Personale in Turno Lavorativo, mentre andando oltre troviamo sul lato sinistro, delle Stanze adibite probabilmente ad uso di Ufficio o per Interventi Tecnici sulle Apparecchiature.

Mentre sul lato destro troviamo le Stanze con i Servizi Igienici.

Proseguendo si trova un lungo Corridoio, sempre riscaldato sù entrambi i lati con radiatori a lamelle posti sotto al soffitto, che ci porta nell' ultima Sala della Stazione, quella delle Apparecchiature Troposcatter, detta Sala OH (Over Horizon), dove entrano i due Cavi dall'esterno, provenienti dai due Illuminatori delle Antenne (Modello Feddhorn), e si collegano alle Apparecchiature per il Ripotenziamento, e la Ricezione-Trasmissione di tutto il Sistema Ace High.(60 Circuiti Dati tracciati Radar-Ordini-Ecc., 570 Canali Telefonici e 260 Canali Telegrafici), dove Operava in Quadrupla Diversità a Banda Larga (UHF) tra gli 830 ed i 950 MHz di Frequenza.

C'erano anche inseriti 5 Canali Telefonici, Criptati ed Usati esclusivamente dai Vertici Militari e dal Presidente Americano, chiamati Hot Line (Linea Calda).





Sala Troposcatter O.H. (Over Horizon) nel 1971 (Foto Sopra) e nel 1980 (Foto Sotto)



Sala Troposcatter O.H. (Over Horizon) 2006

PARTE TECNICA :

Questo per quanto riguarda la parte Logistica della Stazione, e del Sistema di Trasmissioni Ace High.

La parte Tecnica illustrata Sig. Gerrit Padberg, Progettista del Sistema No-Break, riguarda invece alcune note Tecniche sul funzionamento e rimessaggio del Sistema da Lui Progettato per conto della N.A.T.O. e della R.E.M. (Ditta dove Lui era impiegato). Il Sistema No-Break era formato da : Motore Elettrico-Massa Cinetica-Dinamo.



Sig. Gerrit Padberg con il "Suo" No-Break nel 2006



No-Break con Cisterna Carburante per il Generatore (Sopra) ed il Pannello di Controllo e Stabilizzatore No-Break e Generatori

Il Sistema era sempre in funzione, e collegato alla Rete d'Emergenza, non intragtedo con Rete Primaria della Stazione durante la normale alimentazione Enel.

Automaticamente si By- passava alimentando tutti gli Utilizzatori (Carico) della Stazione sulla Rete di Emergenza, dopo il distacco dell'alimentazione Enel, e nel frattempo partivano i due Generatori (Motori Diesel) posti accanto al No-Break.

Questa operazione non doveva superare i 17", altrimenti gli Apparatrici elettrici Troposcatter si sarebbero guastati irrimediabilmente spegnendo la Stazione e di conseguenza interrompendo l'intero Sistema di Telecomunicazione Ace High da Nord a Sud.

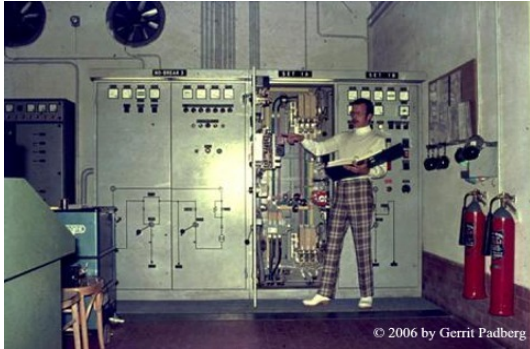
Il No-Break era montato, con il Senso di Rotazione della Massa Cinetica (1500 Giri/Minuto e 5 Tonnellate di Peso), rivolto in Direzione opposta alle apparecchiature Troposcatter, che in caso di Guasto (Distacco della Massa Cinetica Rotante) avrebbe Distrutto l'intera Stazione. Per lo Spegnimento del No-Break il Tempo di Rallentamento e poi del Fermo Totale era di oltre 1 Ora .

Anche il No-Break come i Generatori, era appoggiato sopra tappi in gomma che servivano a smorzare vibrazioni e rumore.

Entrambi avevano delle Frizioni, e dei Parastrappi in Gomma.

Dall'attimo in cui il No-Break iniziava la Sua alimentazione all'Intera Stazione, il Voltaggio che era di 380 Volts pari a 51.5 Hz, dopo 7" passava a 45Hz (Sbalzo insostenibile dalle Apparecchiature Sofisticcate di oggi , Computer ecc.).

In questo istante i Due Generatori, dovevano già avere raggiunto il regime di Giri che permetteva di non Scendere sotto gli Hz del No-Break, ed Iniziare a riportare i Valori Elettrici Giusti.



Sig. Gerrit Padberg durante il Controllo dello Stabilizzatore per i Generatori ed il No-Break (1971)



Sig. Gerrit Padberg mentre posa durante un Simulato Controllo di quello che rimane del Pannello Stabilizzatore (2006)

Questa operazione veniva eseguita Totalmente in Automatico da Due Stabilizzatori (Uno per Generatore) ed Uno per il No-Break, che Controllavano ed Equivalevano il Voltaggio dei Generatori con quello del No-Break in Discesa, riportando l'Intero Sistema elettrico della Stazione a 380 Volts 51.5 Hz nel Tempo Totale dal Distacco Enel di circa 51" .

Da questo Istante la Stazione era Totalmente Autonoma .

I Due Stabilizzatori controllavano tramite Manometri e Luci Spia anche Temperatura-Giri-Pressione Olio ecc. dei Due Generatori. (I Due Stabilizzatori si Trovano al Lato Dx entrando nel Blocco No-Break).

I Generatori erano Costantemente tenuti Caldi (40° circa), utilizzando il Liquido del Sistema di Raffreddamento, che durante l'inattività ,veniva Riscaldato, fungendo così da Riscaldatore per i Motori, evitando Grippaggi dovuti alle Partenze veloci a Freddo, e portando la Temperatura d'Esercizio ottimale dei Motori, nel Minor tempo possibile.

Si utilizzava anche dell'Etere per la Partenza più Rapida nei Periodi più Freddi, spruzzandola nel Filtro di Aspirazione.

Data l'Altezza (2196 m.s.l.m.) ed i calcoli della Densità dell'Aria si è dovuto aumentare il Rapporto Aria-Gasolio del 15% per avere un rendimento migliore dei Motori.

Ai lati della Stanza del Blocco No-Break, a circa 2.50 Metri di Altezza, erano Montate due Cisterne (Una per Parte, ed una per Generatore, entrando sulle Pareti Dx e Sx) che coprivano il Fabbisogno giornaliero di Consumo Diesel dei Due Generatori.



Generatori in Funzione (1971)



Generatori con dietro la Stanza di Raffreddamento (2006)

Entrambi i Generatori (oltre che essere tenuti Caldi quando Spenti) venivano Raffreddati durante il loro Funzionamento, da due circuiti Separati (uno per Generatore) con dei Radiatori e Ventole di Raffreddamento, posti in una Saletta apposita ed adiacente al Blocco No-Break.

In questa Saletta i Radiatori e Ventole erano montati ai Lati Dx e Sx di Essa, con lo Scarico dell'Aria Calda , direttamente all'Esterno.

Di Fronte invece si trova una Cler comandata Elettricamente, adiacente ad un'altra Stanzetta, costruita in un Secondo tempo come Camera d'Aria della Prima Saletta, per ovviare al Problema di Otturazione degli scarichi dell'Aria calda da parte della Neve, dove una volta Aperta la Cler, defluiva l'Aria Fredda della Stanzetta, risucchiata dalle Ventole di Raffreddamento del Radiatore.



La Schermatura della Stazione Nella Foto manca la Garitta e la Seconda stanza Raffreddamento Blocco No-Break (1970)



Completamente schermato anche il Blocco il Blocco Troposcatter (O.H.) Il Corridoio ed il Blocco Microwave (L.O.S.) (2006)



Vista con Blocco No-Break, la Seconda stanza per il Raffreddamento Generatori, Blocco Microwave (L.O.S.) Tutto completamente Schermato (2006)

Le Antenne e la Stazione erano Completamente Schermate contro i Fulmini (Moltissimi nel Periodo Estivo).

I Cavi per lo Scarico a Terra della Tensione prodotta dai Fulmini, una volta raggruppati in due Cavi unici ed interrati, scendevano il Colle fino a raggiungere due piccoli Laghetti Montani (visibili dalla Strada per Collio) posti ad una distanza di circa 300 Metri dalla Stazione, dove

poi disperdevano la Tensione (difficile da disperdere sulla Roccia del Colle e nella Zona circostante).

Queste note Particolari, mi sono state fornite Personalmente dall'Ing. Willibert Wilkens il 05-08-2006 (Militare in servizio per 10 Anni alla Stazione di Feldberg) e Sig. Gerrit Padberg il 09-09-2006 (Progettista del Sistema No-Break e Supervisore durante il funzionamento in molte Stazioni Ace High Europee).

Un Ringraziamento Particolare a :

Ing. ***Willibert Wilkens*** per la parte Operativa Troposcatter e Microwave.

Progettista Sig. ***Gerrit Padberg*** per la parte Tecnica No-Break ed i particolari Logistici della Stazione, e le Fotografie Storiche da Lui scattate.

Sig. ***Paolo Romanini*** (IW4AID A.R.I. Parma) per la Collaborazione e le Ricerche Effettuate nell'Ambito di Ex Appartenenti all'Ace High e Documentazione

Note Raccolte nell'Estate 16.01.2007 da :

Roger Camperi