

Francesco Silvi as IKØRKS "franz"

[francescosilvi@libero.it](mailto:francescosilvi@libero.it)

[silvi.francesco@alice.it](mailto:silvi.francesco@alice.it)

Francesco Silvi Franz on Facebook



## Antenne veicolari & masse

Questo articolo è stato scritto qualche giorno dopo la riparazione di un'antenna su un mezzo pesante di un conoscente.

Per contro al nostro hobby, molti camionisti usano la radio per professione perché essa è una inesauribile fonte di informazione nel loro girovagare consegnando merce.

Sono stato chiamato in quanto l'antenna mostrava un R.O.S. molto elevato e le comunicazioni in viaggio non sembravano più possibili.



Qualche semplice prova, effettuata usando una magnetica di scorta (che conservo tra le mie cianfrusaglie), ha ricondotto la causa proprio al radiatore fissato sul mezzo.

**Segnalo la riparazione perché la cura applicata in questo caso può essere ricondotta a montaggi simili, che interessano il nostro hobby, ma anche i servizi civili come la sorveglianza pubblica/privata ed i taxi di ogni città.**

Spesso il contatto sulla lamiera delle antenne veicolari viene effettuato usando il foro destinato all'autoradio e vale la pena di seguire le mie istruzioni per un controllo a cadenza di circa 5 anni ogni volta. Anche se si rimonta un prodotto nuovo daccapo.

Annoto che molti si servono dei magneti, che evitano la foratura del prezioso tetto dell'automobile, ma la resa con una massa fisica è logicamente differente.

Si è incominciato allora col verificare quella del plug 259 per la radio (**foto**): è una prova molto semplice che consiste nel toccare (con l'altro puntale del tester!) una qualsiasi massa del veicolo come l'anello esterno dell'accendino.

**Molte volte il contatto non c'è!** Questo significa che l'antenna non lavora affatto bene e ci troviamo con una resa non proprio ottimale con guaio per i finali.

Se si osserva il **disegno dello Schema elettrico**, si capisce dalle tipologie illustrate che ci deve essere necessariamente una metà inferiore ai radiatori in questione e questa è costituita dalla carcassa metallica dell'autovettura.

Il punto di massa si trova esattamente sotto l'attacco che sorregge la bobina ed il whip.

*Non è male controllare poi i conduttori del cavo (plug & attacco nel sotto tetto) che si possono danneggiare con le vibrazioni di marcia.*

Nel nostro caso è bastato sbirciare la staffa di riporto sul camion e la vite che ci fissa sopra la bobina per vedere che era tutto arrugginito ed ossidato.

**Tutta l'operazione è consistita nel sostituire questi particolari ed il cavo RG 58 che porta segnale dalla radio:** in particolare è stata ripulita dall'ossido l'antenna sul tavolo, ricostruito un nuovo spezzone e riposizionata la stessa con un gommino isolatore recuperato.

La prova finale ha mostrato un funzionamento impeccabile a primo colpo , cioè senza dover rimettere mano al rosmetro per riottimizzare il picco di risonanza in banda .

E' allegato allora un pratico **disegno** che illustra come regolarsi ad accorciare / allungare lo stilo d'acciaio in base alle risposte di questo strumento per fare una corretta taratura .

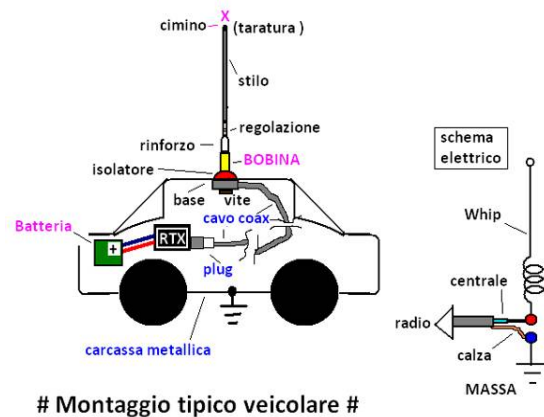
Il nuovo prodotto , già pronto da sostituire in mano all'interessato , ovviamente è finito riposto in qualche cassetto col proposito anche di essere regalato .

**Ed il mio conoscente Franco è tornato in marcia con un whip che farà bella mostra di sé ovunque avrà modo di transitare col suo camion perché in fondo una bella antenna di vent'anni è sempre cosa rara da invidiare ...**

Vi giunga il mio saluto e la disponibilità per ogni cosa , Franz

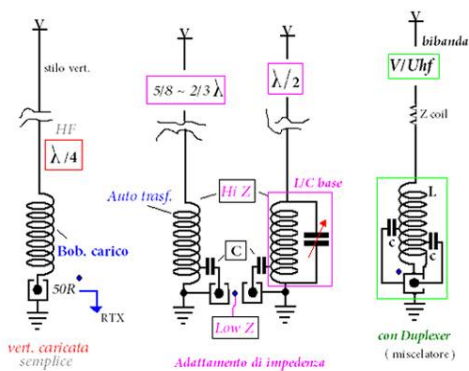


L'antenna sul veicolo



# Montaggio tipico veicolare #

Montaggio pratico dell'antenna



# Schema generale indicativo antenne veicolari #

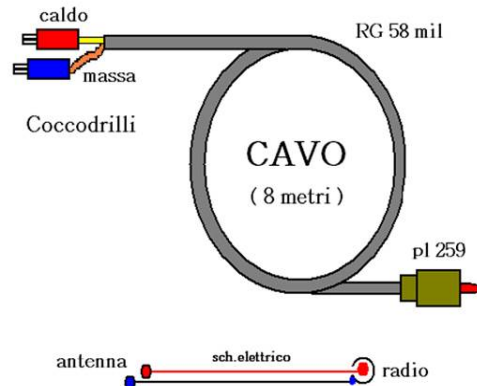
Adattamento elettrico delle antenne veicolari



Smontaggio della base dell'antenna



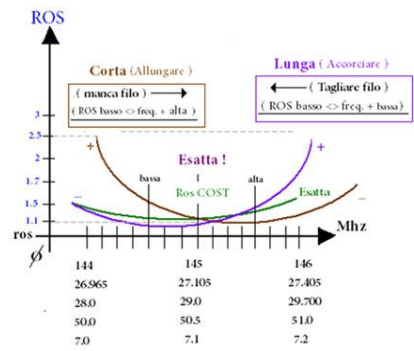
Semplici controlli sull'antenna



Cavo di connessione



Verifiche sulla vettura



# Rappresentazione del R.O.S. #

Regolazione del ROS