



A.R.M.I. - Associazione Radioamatori Marinai Italiani - IQ9MQ
associazione affiliata A.R.I.



IL BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico telematico
Nr. 71/2009



A.R.M.I.

Via Gorizia, 42
97010 Donnalucata (RG)



<http://www.assoradlomarinaio.tk>
it9mrm@gmail.it



Cariissimi amici “marinai” e colleghi, siamo a Gennaio inoltrato, e incominciamo a prepararci per le prossime attività Naval da calendario. A breve inizieremo con l'**Italian Navy Coastal Radio Stations Award 2009**, con un nuovo regolamento, e

nuove stazioni costiere, da arricchire il già nutrito elenco di CALL partecipanti. Vi ricordo che per quest'anno la stazione Jolly sarà **IIØIGU** la ex. Stazione Radio Costiera della Marina Militare di Gaeta (Maritele Gaeta), attivata dal nutrito gruppo ARMI di Gaeta/Formia. Altri preparativi si stanno effettuando per Giugno con il Museumships Event, ma per questo attendiamo le conferme dai nostri soci interpellati, naturalmente saranno riportate tutte le informazioni future, sui nostri circuiti (ARMI Google gruppi) e sul nostro bollettino.

Vi ricordo, di collaborare con la nostra newsletter, con vostri scritti personali o altre informazioni sempre inerenti la “marineria”, qualsiasi documento è bene accettato.

E' importante, per ricevere tutte le informative del nostro sodalizio, comunicarmi eventuali cambiamenti di indirizzo e-mail in quanto le nostre comunicazioni ritornano indietro con il messaggio di errore.

Per adesso termino qui, avremo occasioni di approfondire e scrivere di più nei prossimi numeri del nostro bollettino, permettetemi di inviarvi i miei soliti e calorosi 73's,

....buona lettura! ... buoni DX-naval!!!

sincerely 73's
IT9MRM
Albert Mattei





M

olte sono le attività radioamatoriali a bordo di navi (da crociera, porta containers, research ships e tanti altri) in tutto il globo, e molti sono i cacciatori di “marittime mobile” che vogliono collegare la stazione nautica, per diversi diplomi o per il solo piacere di aver collegato il mobile marittimo. Di seguito una carrellata di news sulle /mm che potete avere l'occasione di ascoltare o collegare nelle nostre bande. (Queste informazioni sono state prelevate dal nostro Gruppo «reflector» di Google).



OE3KJN / mm



Herbert KOBLMILLER, OE3KJN membro del MFCA (Marine Funker Club Austria) ha operato da bordo della “Goletta GIDEON” (http://www.gulet-croatia.info/gulets/gulet_gideon.asp) battente bandiera Croata. Egli è stato il responsabile delle comunicazioni, in una regata denominata “Mobilkom-Austria Friedensflotte 2008” (<http://www.mirnomore.org>) con la partecipazione di circa 100 imbarcazioni. La regata è partita dal porto di Vodice (Croatia) ed è arrivata al porto di Biograd (Croatia), la durata della regata e della manifestazione è stata di 8 giorni (dal 13.09.2008 al 20.09.2008). Herbert è stato operativo dopo le 19:00 LT sulle frequenze 3643kHz o 7060kHz SSB/CW. Ha operato con un apparato Yaesu FT890 con un SG230 KW ed un'antenna filare mentre per la FM ha utilizzato un FT5200. Per la QSL va richiesta tramite bureau oppure via QRZ.com

L6ØE / mm



L6ØE - Questo è il nominativo speciale utilizzato dal Radio Club Mar del Plata per il 2008. E' stato e sarà adoperato per le seguenti attivazioni:

- 11/12/13-Luglio = Museo Fuerza Submarinos;
- 25/26/27-Luglio = Agrup. Buzos Tacticos;
- 15/16/17-Agosto = Faro Pta Mogotes (AR0013);
- 12/13/14/15-Settembre = Submarino ARA Sta.Cruz ;
- 03/04/05-Ottobre = R.C.Mar del Plata (60° Anniversario).

La QSL va richiesta tramite il QSL Manager : LU2DT



KE5AAO / mm



David L. Fountain, KE5AAO è il capitano del rimorchiatore d'altura "Gulf Service" (Nominativo internazionale: WSV9373) della società americana TIDEWATER (<http://www.tdw.com>) è da cinque anni che lavora in Angola (West Africa) vicino a Cabinda a 40 miglia a Nord Ovest delle rive del Congo. Egli fa spola tra le piattaforme ed il porto di Cabinda, trasporta materiale per le piattaforme petrolifere. David è molto attivo in PSK e si trova quasi sempre in frequenza, predilige gli orari serali in quanto si mette in contatto con gli States. Le frequenze in cui opera sono: 20 metri in tutti i modi; "PSK31" i 14, 40 e 80 metri. E' sempre in ascolto sulla frequenza dell'MMSN 14300KHz. Il suo apparato è un ICOM IC796MK II ed usa un'antenna filare. La QSL via QRZ.Com oppure via bureau USA

LT8EE



Nominativo speciale rilasciato a **LU7EUI, Carlos Gustavo PASQUALE**, Sottufficiale della Marina Militare Argentina e responsabile della stazione radioamatoriale del "Circolo de Suboficial de la Prefectura Naval Argentina" (LU1CSP – <http://www.lu1csp.com>).

La QSL via LU7EUI



IZ1MLV / mm



Ermanno Patelli, IZ1MLV socio ARI di Rapallo (GE) e membro ARMI (ARMI 344) si trova attualmente a bordo del suo yacht di 24 metri in sosta a Rapallo. Ermanno, quando a bordo, è molto operativo e predilige i 40 metri SSB. E' stato segnalato sul cluster giorno 17/09/2008 alle ore 1000z a 7050.0 MHz. La QSL va richiesta tramite bureau oppure diretta via QRZ.COM

ON3DA/mm & ON3ANN/mm



Dirk Alaerts (ON3DA) e sua moglie Ann (ON3ANN), si trovano a bordo della sua imbarcazione a vela "s/y DE NARYD", attualmente si trovano a largo delle coste dell'Isola di MADEIRA, sono partiti dal porto di Antwerpen (Belgio) il 19 luglio 2008 per il giro del mondo. La rotta che seguiranno toccherà i seguenti stati/porti: Isole Canarie, Isole di Capo Verde, Caraibi, Panama, Isole Galapagos, Isole Marquises, Polinesia, Australia, Nuova Guinea, Indonesia, Thailandia, India. In seguito decideranno se attraversare via Suez, Mediterraneo, stretto di Gibilterra e proseguire a Nord per il Belgio; oppure via Sud Africa, Brasile, Azorre, Inghilterra e Belgio. Dirk e Ann sono soci del club "Radio Amateurs von Belgish Noord Oost" e per tutta l'attraversata saranno assistiti via radio dai colleghi del club belga. Dirk fin quando si trovava nelle vicinanze delle coste del Nord Europa utilizzava gli 80 metri, adesso e per tutto il viaggio utilizzerà i 20 metri SSB. Attualmente è stato segnalato sul cluster alle 1718z del giorno 16 settembre 2008 a 14306 MHz in SSB. Se vi interessa potete visualizzare la sua pagina web <http://www.narid.be/IE/home.html> oppure quella della loro associazione http://nol.uba.be/verslag_uitslag.html Se vi interessa la QSL, via QRZ.com



VA3PIL/mm & VA3ISH/mm



Jane Witherspoon, VA3PIL e Brian Stewart, VA3ISH a bordo della loro imbarcazione "S/Y PILGRIM" (tipo Whitby 42), si trovano nel porto di Goteborg (Svezia). Jane e Brian vivono perennemente a bordo e amano viaggiare, sin dal 2006 anno in cui hanno iniziato la loro avventura in tutti i mari, hanno collezionato ben 16 stati, attraversando l'Oceano Atlantico e girovagando nei mari del Nord. Amano molto l'Europa e quindi spesso pianificano i viaggi per visionare posti nuovi e navigare nei nostri mari.

Tra i due, la più attiva OM è Jane VA3PIL, opera preferibilmente in VHF, ma si può sentire di tanto in tanto anche nelle HF (20 metri – SSB). Per chi desidera la QSL, scambiano via diretta, l'indirizzo si può prelevare da QRZ.com; se siete interessati a visionare i viaggi e le bellissime foto, scattate da Jan e Brian, andate a visionare la pagina WEB personale <http://www.pilgrimspassages.com>





A.R.M.I. & A.R.I.

presentano

"ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2009"

REGOLAMENTO

Il Diploma A.R.M.I. denominato "**ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS**" è stato ideato per ricordare le Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo.

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il **7 marzo 2009 (00:00 UTC)** e si concluderà il **22 marzo 2009 (24.00 UTC)**.

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni speciali:

- Stazioni con nominativo speciale in rappresentanza delle Stazioni Costiere della Marina Militare:
1101DR - 1101DP - 1101GU - 1111CS - 1111GG - 1171CT - 1181CN - 1191CF
- Stazioni iscritte all' A.R.M.I.;
- Stazioni iscritte ad altri Naval Clubs;

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB - FM - PSK31 - RTTY

BANDE

Tutte le bande HF - VHF - UHF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

QSOs (HRD) con Navy Coastal Radio Stations valgono **10 punti (tutti i modi)**;
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono **3 punti (CW)**;
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono **2 punti (PSK31 / RTTY)**;
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono **1 punto (SSB / FM)**;
QSOs (HRD) con la Italian Navy Coastal Radio Station "**JOLLY**" **1101GU** valgono **25 punti (tutti i modi)**;

N.B. : Ogni stazione ARMI, stazione costiera e la stazione JOLLY, possono essere collegate una sola volta al giorno per ogni modo di emissione per tutto il periodo della gara.

Esempio:

IT9MRM	giorno 7 marzo 2009	14 MHz SSB	(vale 1 punto)
IT9MRM	giorno 7 marzo 2009	7 MHz CW	(vale 3 punti)
IT9MRM	giorno 7 marzo 2009	14 MHz PSK-31	(vale 2 punti)
IT9MRM	giorno 8 marzo 2009	14 MHz SSB	(vale 1 punto)
IT9MRM	giorno 8 marzo 2009	14 MHz PSK-31	(vale 2 punti)
...ecc....			
IIØIDR	giorno 7 marzo 2009	7 MHz PSK-31	(vale 10 punti)
IIØIDR	giorno 7 marzo 2009	14 MHz SSB	(vale 10 punti)
IIØIDR	giorno 7 marzo 2009	7 MHz CW	(vale 10 punti)
IIØIDR	giorno 8 marzo 2009	7 MHz SSB	(vale 10 punti)
IIØIDR	giorno 8 marzo 2009	14 MHz CW	(vale 10 punti)
...ecc...			
IIØIGU	giorno 7 marzo 2009	14 MHz PSK-31	(vale 25 punti)
IIØIGU	giorno 7 marzo 2009	14 MHz SSB	(vale 25 punti)
IIØIGU	giorno 7 marzo 2009	14 MHz CW	(vale 25 punti)
IIØIGU	giorno 8 marzo 2009	7 MHz SSB	(vale 25 punti)
IIØIGU	giorno 8 marzo 2009	14 MHz CW	(vale 25 punti)
...ecc...			

MOLTIPLICATORI

10 punti per ogni stazione ARMI collegata (VALE SOLO UNA VOLTA).

n.b. Sono considerate stazioni ARMI tutte le stazioni che hanno un numero di riconoscimento (ARMI # XXX)

PUNTI DIPLOMA

Per ottenere il diploma è necessario un minimo di punti come segue :

Stazioni Italiane : 50 punti;

Stazione Europee: 30 punti;

Stazioni extra-Europee: 15 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE IIØIDP IIØIDP AWARD IT NAVY COASTAL RADIO STATIONS K

SSB/FM : CQ CQ da IIØIDP – CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI COSTIERE DELLA MARINA ITALIANA – .

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni Radio Costiere passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#).

Le stazioni A.R.M.I. passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#)

Le stazioni NAVAL (*) passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione corrispondente al proprio club (MF# - IN# - RN#....).

CATEGORIE

Sono previste tre categorie :

"NAVAL" per le stazioni ARMI e gli appartenenti ad altri Naval Club (*)

"INDEPENDENT" per tutti gli altri OM

"SWL"

SOTTOCATEGORIE

Sono previste quattro sottocategorie:

"MIXED"

"PHONE" (SSB/FM)

"CW"

"DIGITAL" (PSK31 / RTTY)

PREMI

Il punteggio più elevato di ogni Categoria/Sottocategoria riceverà un premio.

Per gli SWL è prevista una sola Sottocategoria (MIXED)

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all' **Award manager** :

IT9MRM

Alberto Mattei

Via E. Millo, 20

96011 Augusta (SR)

- Italy -

email: it9mrm@gmail.com

La richiesta dovrà essere corredata dalla lista dei QSO effettuati (LOG SHEET), una QSL del richiedente e un contributo di **€ 10,00** oppure **\$ 15,00 (USD)**. Questo darà diritto a ricevere il Diploma stampato su cartoncino ed a concorrere per il premio finale.

LOGS

Saranno accettati sia Logs su carta (stampati, non scritti a mano) o in formato digitale (files tipo .dbf, .xls, .doc, .txt o altri files di testo sono OK). Per l'occasione può essere utilizzato un log elettronico su file excel "LOGCOASTAL09" predisposto per l'occasione e scaricabile dal sito ARMI.

Le stazioni italiane che lo desiderano, potranno inviare il contributo per il Diploma via "POSTEPAY" o via "PAYPAL" questo vale anche per le stazioni straniere. Contattare per le modalità l'Award Manager via e-mail.

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il **30. 08. 2009**.

INFORMAZIONI

Eventuali informazioni in merito alle stazioni partecipanti ed al diploma possono essere prelevate dal sito ufficiale dell'A.R.M.I. <http://www.assoradiomarinai.tk>

Nota: Il contributo per il Diploma, dedotte le spese di stampa e spedizione ed oneri per i premi finali, sarà interamente devoluto all' **ISTITUTO "ANDREA DORIA"** che si occupa dell'assistenza dei bambini orfani di padri marinai deceduti in servizio.

(*) ANARS, BMARS, MFCA, FNARS, INORC, MARAC, MF, RNARS, YO-ARC, RNA.



Award

2009



Gaeta: IGU

Ancona: ICA
Brindisi: ICE
La Spezia: ICS
Cagliari: IDP
Genova: IGG
La Maddalena: ICH
Livorno: IDK
Messina: ICF

Napoli: ICN
Palombara: IGJ
Pantelleria: IGB
Roma: IDR
Taranto: ICT
Tavolara: ICV
Trapani: IGA
Venezia: ICZ

Italian Navy Coastal Radio Stations

conferred to :

IT9MRM

callsign

Alberto

operator

*that worked the special calls for remember the
Italian Navy Coastal Radio Stations.*

Augusta, li 2 Aprile 2009

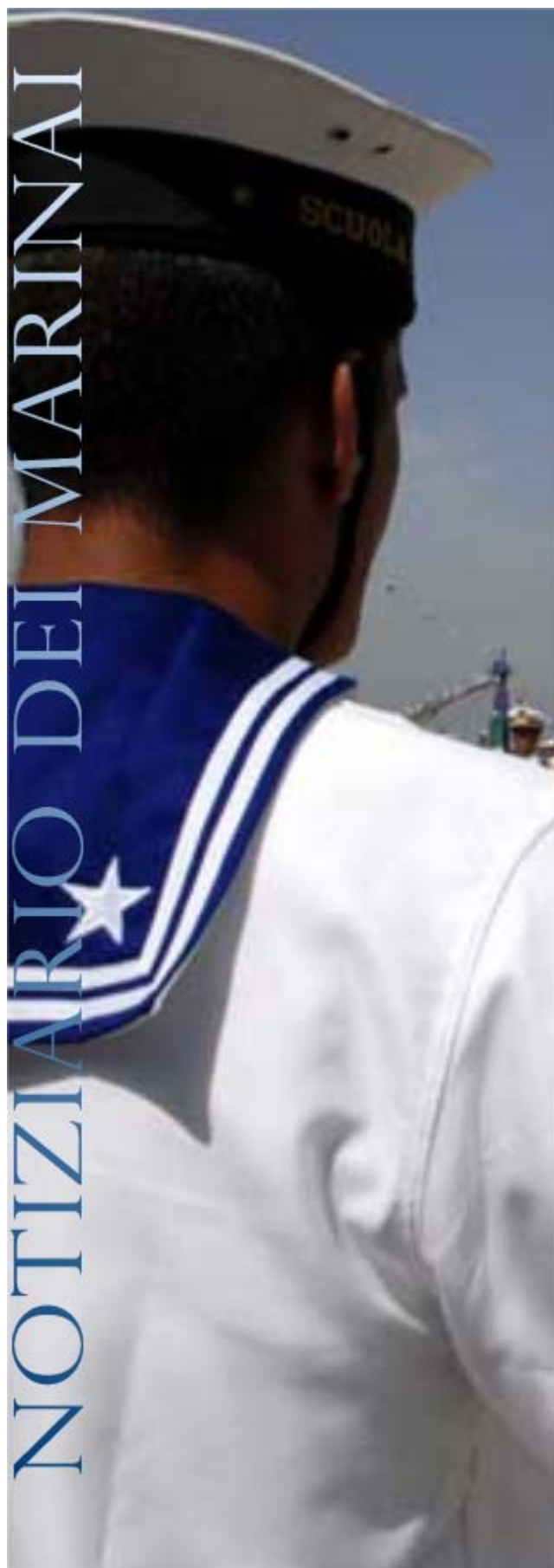


il Coordinatore Nazionale ARMI
IT9MRM, Alberto Mattei

Alberto Mattei



<http://www.assoradiomarinai.tk>



Marconisti e petroliere classe T3

Di Adolfo Brochetelli

Giorni addietro ho avuto una fitta corrispondenza via email con Urbano Cavina "RT e Radioamatore", che ha scritto ben quattro libri, unico Marconista che lo abbia fatto così in scala editoriale per tirature e successo. La questione era sulle mansioni dei marconisti a bordo. Personalmente non so quale erano i compiti dei colleghi marconisti della Marina Militare, ma sicuramente erano ben lontani dagli standard della Mercantile. Posso solo descrivere una stazione radio sezione telegrafia fonica Om/Oc della classe Lupo o Maestrale: posto di servizio del capoposto RT (generalmente un maresciallo di prima classe con tre sbarre o anziano con tre sbarre rosse), altre tre consolle per gli RT di guardia addetti alla ricezione e smistamento segnali alla consolle del capoposto RT, le operazioni di trasmissioni dovevano essere autorizzate dal Comandante di bordo tramite l'ufficiale alle telecomunicazioni.

Credo che noi ex marconisti della Marina Mercantile non avevamo le restrizioni dei marconisti della MM, dobbiamo continuare insieme a tenere alta la nostra tradizione.

Questa tradizione è molto complessa e deriva dall'esperienza di bordo: dalla perfetta conoscenza della radiotecnica applicata alle telecomunicazioni dalle navi, studi ed esperienza sulla propagazione, perfetta conoscenza dell'inglese, alta velocità di battuta sulle macchine da scrivere, soprattutto quando si riceveva l'ANSA. Comportamento adeguato come Ufficiali di Coperta, essendo a seconda dell'anzianità di navigazione effettiva equiparati all'Ufficiale di seconda o di prima. Saper distinguere una lingua straniera da un'altra, riconoscere a vista se uno aveva tratti somatici del Giappone meridionale o della Cina, conoscenza base della cultura locale etc etc. Nel nostro girovagare il mondo a bordo delle varie navi possiamo definirci anche agenti di turismo, visto che meglio di noi nessuno conosce geograficamente le città portuali del mondo. Noi marconisti eravamo gli unici ad avere più tempo libero nei porti per scendere a terra, in quanto all'arrivo della nave la stazione RT veniva sigillata, a tal proposito fummo chiamate ingiustamente "signorine di bordo". Su tutto in ogni caso era imperativo saper sentire in un fruscio un segnale telegrafico e riceverlo. Esso poteva essere magari un bollettino meteo importante affinché il Comandante decidesse una nuova rotta. Bisognava essere anche esperti in meteorologia, e alla bisogna capaci a usare il timone e mantenere la nave sulla rotta stabilita, quando il giro pilota andava in avaria, oppure in modo da poter dare il cambio per una decina di minuti ai marinai che dovevano fare il giro di ronda in coperta e prima degli anni 70 saper condurre una nave, che tra

l'altro ci spettava di diritto per il codice della navigazione ed è per questo che abbiamo studiato l'arte marinaresca al pari degli ufficiali di coperta.

Tra l'altro il nostro titolo professionale dava la possibilità, con ulteriore esame di conseguire il certificato di radio-telefonista di aeromobili, alcuni di noi hanno pertanto preso: capire come è fatto un aeroporto, i principi base del volo, la meteorologia aerea, la parte di radionavigazione NDB, NBA, ATC. I Notam, le abbreviazioni aeronautiche, etc etc.

La storia è insomma talmente lunga da poterci scrivere un dedicato libro, anzi di questo articolo sarebbe interessante ampliarlo con l'esperienza dei colleghi lettori. In navigazione abbiamo imparato ad essere anche sarti. Chi ci rammentava calzini rotti o camice e o tute strappate? non si potevano gettare a mare, quando magari, il prossimo porto era ancora ad un mese di navigazione. Quella era la



TANKER CHARTER Co. Ltd. : S.S. BRITISH INDUSTRY

[BP Tanker Co. Ltd.]

valigia con l'abbigliamento con cui eravamo partiti da casa.

Io ho fatto i Ro-Ro, con 15 persone di equipaggio, la mia mansione nei porti, prima di scendere a terra era quella di aiutare a sbarcare le vetture dalla stiva, e all'atto della caricazione, utilizzare il fork-lift da 3 tons. (detto anche carrellino) per scaricare dal truck e posizionare il relativo container vuoto nell'area assegnata. Quando c'era da riportare tutti i trucks o ralle a bordo (in dotazione alla nave) ho movimentato

trucks e ralle da 25 tons., questo affinché le operazioni di caricazione fossero il più veloce possibile, così che la nave potesse ripartire per il successivo porto e caricare containers fermi nel porto che sarebbero, altrimenti, caricati su un'altra nave. Per me non è un vanto di aver aiutato nelle movimentazioni, perché l'ho fatto consapevolmente e volentieri.

Certo molte cose, si potevano fare sui Ro-Ro in porto, mentre in navigazione si era in turno in stazione radio. Si deve capire che l'ufficiale RT nella Golden Age della telegrafia era il solo che riuscisse a manovrare quei complessi apparati radio, con ricevitori che non avevano una propria e vera risoluzione di scala, ma si andava a ricerca dei segnali e a tabelline, inoltre mentre gli ufficiali di coperta, gli unici ad aver studiato in quarta classe radiotecnica e telegrafia per l'uso del segnalatore portatile di luce bianca direzionale a luce intermittente per comunicazione visiva in codice morse, erano tre e quindi polivalenti, gli ufficiali di macchina erano più esperti nel settore elettricità generica, noi RT si viveva in un mondo isolato.

Un imbarco tipo della vecchia guardia degli RT anni 50, lo feci su una petroliera derivata dalla classe T3 americana, costruito alla metà degli anni cinquanta (1956) in un cantiere del nord Europa, DWT di venticinquemila tons. Certo nel 1975 era indecente che certe navi solcassero ancora i mari, ma sotto bandiera panamense con le leggi IMO che entrarono effettivamente in vigore nel 1981, tutto era possibile. La struttura della nave richiamava il liberty americano con due casseri. Essendo una petroliera il fumaiolo era situato a poppa e su quel cassero c'era tutto l'ambiente di vita della nave: alloggi, cucina, mense, riposterie, etc etc. Per andare da quello centrale a quello di poppa bisognava camminare su una passerella. Il tragico comico è che quando c'era mare forte ed onda in coperta per andare a mangiare a poppa, a pranzo e a cena veniva cambiata la rotta in modo che le onde non recassero danni alle persone in attraversamento. Questo perché c'era il comandante ed il primo ufficiale, altrimenti si indossava l'incerata gialla e tenendosi per il corrimano e la fune di acciaio si passava da un cassero all'altro, se ben ricordo su quella nave sopra il locale pompe del cassero centrale, c'era un piano dove esisteva la cucina/mensa/riposteria, ma era stata disarmata, a bordo si era solo in 26 persone. Su quella nave non si caricava mai alla marca di bordo libero tropicale, ma si stava di quasi un metro sotto ad esso, per motivi di sicurezza, pertanto era abbastanza agevole a parte gli spruzzi di salsedine e il vento, l'attraversamento. La nave batteva bandiera panamense e il marconista aveva inoltre il compito della contabilità di bordo, i documenti di arrivo e partenza ed accompagnare eventuali ammalati dal dottore con l'agenzia locale all'arrivo in porto.

Ricordo bene che la nave era a corrente continua e che, nella mia carriera di RT, su ben tre navi ho avuto per survoltore in stazione radio per l'alimentazione in corrente alternata, il cui vero nome era il sistema Ward-Leonard, ovvero una dinamo che faceva girare sullo stesso asse un alternatore di adeguata potenza per avere la corrente alternata necessaria ad alimentare la stazione radio della RCA-Mackey. Il ricevitore era un RCA della serie ottomila, il trasmettitore telegrafico sia ad Oc che Om e Mf



avevano due 813 come finali. Per l'adeguamento alle nuove specifiche ITU-SSB c'era un ITT ST-400s con relativo ricevitore ITT-3026. Il fattore positivo della stazione radio per la ricezione telegrafica era la macchina da scrivere sistemata a scomparsa nel banco della consolle. Chi aveva costruito l'insieme della stazione radio ben comprendeva l'utilizzo immediato della macchina da scrivere, per me molto utile perché potevo ricevere direttamente l'ANSA con i soliti tre fogli e relativi due fogli di carta copiativa blu o nera

inseriti nel rullo (una copia del bollettino ANSA andava al Comandante, le altre due venivano distribuite rispettivamente in mensa ufficiali e in mensa comuni) , o per ricevere direttamente i bollettini meteo, senza doverli poi ricopiare per l'ufficiale di rotta sul ponte di comando. La T-3 aveva un grosso vantaggio, la stazione radio era nel cassero centrale e non si sentivano i rumori del motore e relative vibrazioni, certo si era isolati dal resto dell'equipaggio. Guardando il shipping register ho trovato che l'ultima vera petroliera T3, costruita nel 1945 (costruita ed allestita in 88 giorni) esistente e navigante e' stata demolita nel 2003!.

La stazione radio come tutto il resto della nave era in lamiera senza le moderne pareti in formicato, non c'erano le bocchette di aereazione e pertanto per il riscaldamento una stufetta ad olio e per la ventilazione un manicotto da inserire nell'oblò aperto sugli appositi alloggiamenti per dirigerlo verso la corrente d'aria quindi immaginatevi l'odore di mare in cabina. Nelle altre due navi fatte sempre che riportavano la linea liberty erano una derivata T3 costruita sempre in nord Europa con stazione radio della Hagenuk, comprata da una nota Compagnia di Navigazione di Roma, però con diesel generatori in corrente alternata, bocchette di riscaldamento interno nelle cabine e l'impianto di condizionamento centralizzato e cucina funzionante nel cassero centrale, battente bandiera italiana costruita nel 1957, e un'altra tipo classe Victory costruita in Svezia sempre nel 1957, successivamente allungata con una sezione di quaranta metri per il trasporto misto, merci alla rinfusa e containers, di una Compagnia di Navigazione di Meta di Sorrento. Un fatto che ricordo su una di queste, è che cambiarono il Ward-Leonard con uno più potente per installare una girobussola Sperry. Il tecnico prese la tensione dall'alimento della stazione radio. La prima volta che andai in trasmissione in Onde Medie/500KHz, la girobussola si mise a roteare all'impazzata, fu subito alimentata da un separato ed idoneo sistema di alimento, a causa della RF di ritorno sulla linea!.

Vorrei ricordare che quando ero ancora allievo, un RT viareggino, vedendomi sorpreso che la trasmissione telegrafica che stavo seguendo era evanescente, con QSB molto marcato, fino a non ascoltarlo più, mi disse queste parole *"è una questione di esperienza il segnale non scompare mai, ma l'apparato uditivo riesce a discriminarlo nel rumore"*. E' vero, se uno ha pratica, il segnale, malgrado il forte QSB si riesce a seguire nel rumore. Certo è che le ore passate in sala radio con il ricevitore sempre sintonizzato in telegrafia apportano tale fatto positivo. Pratica che non si può paragonare a quella dei radioamatori. Il nostro lavoro era basato esclusivamente sulla precisione della ricezione non si poteva ricevere una X al posto di I (-.- -) , (-.- -) , la velocità non ci interessava. Questo senza nulla togliere ai radioamatori, di cui ormai da oltre venti anni ne faccio parte anch'io e dove ho trovato telegrafisti non professionisti, che avevano fatto la preparazione per imparare la T.S.F. presso le sezioni ARI o da soli e che ora ad ascoltarli ti fanno sentire piccolo piccolo dal fairplay, utilizzo del sistema di radiotelecomunicazioni e altro, possiamo dirci orgogliosi che in Italia ci sia ancora una schiera di musicisti della telegrafia. Unico neo è che il progresso avanza, l'aver tolto l'esame della telegrafia per il conseguimento della patente di radioamatore di prima classe, ha di fatto, come ascolto io da casa, azzerato le trasmissioni telegrafiche in O.C. per rifarsi sentire prepotentemente durante i contest CW, altrimenti ascolto che tutti si sono trasferiti al PSK31 e un ritorno alla vecchia RTTY.

VIAGGI IN CARGO!

Tratto dal sito web <http://www.orientavacanze.net/>

Essere in mare a bordo di una nave mercantile è un'esperienza forte. Dall'istante in cui si mette piede a bordo si è, in un certo modo, già arrivati, entrati in un nuovo mondo. Il viaggio è già qua, nel fatto di percorrere un cammino (e non di arrivare), di estraniarsi dal mondo, di riscoprire la distanza e l'altra sua faccia: il tempo. Il vero lusso dei cargo è la loro tranquilla lentezza, quelle giornate in cui il tempo non ha più importanza, il panorama è un immenso spazio al di fuori delle frontiere, non appartiene a nessuno e dunque è di tutti. Bisogna sapere, nota molto importante, che a bordo di un cargo il soggetto più importante è la merce, non il passeggero che si deve adattare alle variazioni di orario o di rotta, conformarsi al ritmo dell'equipaggio per i pasti, farsi dimenticare durante le manovre e soprattutto distrarsi con i propri mezzi, anche se si trova a essere il solo passeggero a bordo in mezzo a un equipaggio taciturno. I moderni cargo accolgono i passeggeri a bordo in condizioni di lusso e spazio sorprendenti. Le cabine sono spaziose e dotate di un locale bagno privato. I passeggeri hanno diritto a tre pasti al giorno allo stesso orario dell'equipaggio, hanno accesso a



tutti i locali del cargo i quali includono spesso una palestra, una sauna, una piscina, una biblioteca, una sala video, una lavanderia, ecc. Solitamente a bordo dei cargo il numero dei passeggeri oscilla tra le sei e le otto persone. La lingua inglese è la più parlata a bordo di queste navi. E' un modo di fare viaggi: non è una crociera e non è adatto a tutti ma si sta diffondendo soprattutto tra i più giovani perché permette di fare una nuova esperienza veramente a contatto con il mare e di vedere luoghi lontani spendendo meno e evitando l'aereo. Questo tipo di avventura è adatta a chi ama sicuramente il mare e non ne teme la natura mutevole; per chi sta bene con se stesso, non soffre di solitudine e sa occupare autonomamente il proprio tempo perché i tempi della navigazione sono lunghi. Come dicevamo prima non si tratta di una crociera in quanto ci si trova a bordo di navi mercantili che possono trasportare ogni genere di merce, non ci sono animatori, ristoranti eleganti, bar, centri fitness o beauty anche se alcuni mercantili dispongono di sala lettura, palestra e sala TV. Le cabine, differenti a seconda della nave possono essere interne, esterne, a letti sovrapposti o matrimoniali e anche amatoriali (suite!), tutte sono dotate di servizi privati. Il loro prezzo è proporzionale al tipo di comfort offerto. La vita a bordo è piuttosto monotona in quanto le navi cargo possono ospitare al massimo 12 passeggeri ma molto spesso gli unici compagni di viaggio sono il comandante ed il suo equipaggio (circa una ventina di persone) che lavorano. Le rotte sono moltissime: Stati Uniti, Canada, America Latina, Africa, Australia. Si può decidere di rimanere a bordo fino alla destinazione finale, oppure scendere ad un porto intermedio, aspettare un altro cargo per una diversa destinazione. La durata del viaggio dipende ovviamente dalla rotta ma in ogni caso bisogna tenere presente che il viaggio può durare alcuni giorni più del previsto per condizioni meteorologiche avverse o per ritardi nelle operazioni di carico/scarico merci. Organizzare un viaggio in cargo può richiedere tempi lunghi ed essere piuttosto laborioso: la disponibilità infatti è piuttosto esigua, inoltre è necessario richiedere visti, certificati di vaccinazioni, etc..., a seconda del Paese in cui si attracca o si scende. Bisogna essere muniti di passaporto con validità 6 o 12 mesi.

Prima di lasciare il porto, l'attività a bordo di un cargo è frenetica: l'equipaggio provvede a caricare le merci, a controllare la manutenzione della sala macchine, all'approvvigionamento del cibo, al disbrigo delle pratiche di imbarco. Ma non appena la nave lascia il porto l'atmosfera si fa più tranquilla. A seconda delle destinazioni, può succedere di navigare anche per settimane intere sull'oceano senza vedere terra.

Ai passeggeri non è richiesto lo svolgimento di mansioni legate alle attività specifiche della nave mercantile, si deve provvedere comunque di persona alla pulizia della propria cabina e del proprio bucato. Non dimenticate che le condizioni del mare possono mutare repentinamente e quindi è bene sistemare le proprie cose in modo che non si corra il rischio di rompere o di venire colpiti da oggetti pesanti. Vi sono in ogni caso delle regole da rispettare.

- norme di sicurezza: non gettare mozziconi di sigaretta e cenere nei cestini e non fumare nelle cabine per evitare di causare possibili incendi spontanei
- attenersi strettamente alle indicazioni di bordo: non entrare in aree vietate ai non addetti

- è obbligatorio partecipare alle esercitazioni di salvataggio: utili per conoscere il funzionamento dei vari dispositivi e per mantenere la calma nei momenti di pericolo

La cucina di bordo è generalmente semplice e nutriente, non ci sono menù preferenziali e ogni giorno si mangia ciò che decide il cuoco di bordo. Come passeggeri ci si siede alla tavola del comandante e degli ufficiali di coperta e queste occasioni sono buone per fare un po' di conversazione e per approfondire la conoscenza della vita dei naviganti. Inoltre è bene precisare che a bordo non ci sono spesso né medici né infermeria, quindi prima di partire occorre sottoporsi ad un check-up medico completo e farsi rilasciare un certificato di buona salute. Per i viaggi in Sud America ed in Africa Occidentale è obbligatoria la vaccinazione contro la febbre gialla. I cargo, e più precisamente le navi commerciali, i mercantili, i postali, i portacontainer, le baleniere, adibiti principalmente al trasporto di merce, sono oltre 40.000 in giro per il mondo. Non sono più mezzi spartani come erano una volta: i progressi della tecnica e le sue innovazioni sono arrivati anche a bordo di questi mezzi di trasporto, che sono ora dotati di moderni strumenti di navigazione che garantiscono la massima sicurezza. In molti casi, grazie alla forzata riduzione del personale di bordo, adesso sostituito dalle macchine, si sono liberate alcune cabine, che sono state quindi adibite al trasporto di passeggeri. Esistono cargo misti, dotati di specifici servizi per i passeggeri come palestra, boutique di bordo e sala comune con televisione, con un buon grado di comfort, oppure cargo unicamente da trasporto che, per convenzione internazionale, possono portare al massimo 12 passeggeri.

I prezzi delle crociere in cargo non sono sempre molto vantaggiosi, come si potrebbe pensare. Anzi, le tariffe, alle quali si deve aggiungere il costo del volo per raggiungere il porto di partenza, come potete vedere in tabella, sono piuttosto elevate, anche perché la durata della navigazione è sovente abbastanza lunga. La più importante compagnia marittima italiana, che programma numerosissimi viaggi su gli oltre 20 cargo di proprietà con differenti rotte, è la Grimaldi Ferries con sede a Napoli: avrete solo l'imbarazzo della scelta tra i molti percorsi effettuati, tra cui la linea Euro-Med che collega Salerno, Savona, Setubal in Portogallo, Bristol in Gran Bretagna, Cork in Irlanda, Esbjerg in Danimarca, Wallhamn in Svezia, Anversa in Belgio e Southampton, per far poi ritorno a Salerno. Da lì si riparte con destinazione Grecia, Turchia, Israele, Cipro, Egitto e ritorno a Salerno. C'è poi la linea Adriatico-Levante, con partenza da Porto Marghera, che tocca il Pireo, Israele, Turchia Ravenna, Slovenia e ritorno a Venezia. La linea Sud-America, con partenza da Tilbury in Inghilterra per raggiungere, dopo circa tre settimane di navigazione il Brasile, l'Argentina e l'Uruguay e ritorno a Tilbury dopo 54 giorni. La Linea Africa Occidentale parte da Amsterdam e tocca i principali porti dell'Africa per raggiungere la Costa d'Avorio. Le navi della Grimaldi sono tutte di grandissime dimensioni e dotate di numerose cabine suddivise in varie categorie a seconda anche della posizione sulla nave. Vi è anche la possibilità di portarsi veicoli al seguito. Nelle isole Marchesi esistono delle navi miste cargo e passeggeri, lunghe 104 metri, che raggiungono una velocità di crociera di 15 nodi, dotate di ogni comfort, con aria condizionata, dove si può trascorrere il tempo in coperta, nuotare in piscina o farsi servire un drink tropicale in cabina. Partono da Papeete (Tahiti), capitale della Polinesia francese, e percorrono i tratti di mare tra le isole vulcaniche Marchesi, effettuando ogni giorno una tappa, e toccando quindi le seguenti isole: Takapoto, Ua Pou, Fatu Hiva, Hiva Oa, Ua Huka, Nuku Niva, Ua Po e Rangiroa. Sulla "Aranui" - questo il nome della nave - esistono varie categorie di cabine, dotate di comfort variabili: di lusso A, standard A, standard B e standard C. "Aranui" è stata ristrutturata in Germania nel 1990, quando gli furono aggiunte cabine per passeggeri; in quell'occasione tutte le misure di sicurezza furono messe a norma SOLAS. Un altro cargo postale è quello gestito dalla Compagnia di navigazione dell'isola di Mauritius che getta l'ancora per poco tempo nei porti delle bellissime isole dell'Oceano Indiano, quali Réunion, Seychelles e Madagascar. Cargo misti si trovano anche in Norvegia: partono dal porto di Bergen e collegano gli splendidi fiordi nell'arcipelago delle isole Lofoten. Esistono invece alcune agenzie che rappresentano le società di cargo: fra queste segnaliamo la Bank Line di Londra, specializzata nei viaggi nel Sud Pacifico che programma crociere su navi cargo in partenza dai porti francesi della Bretagna per raggiungere le isole Samoa, la Papuasias e le Vanuatu. C'è anche la Cargo Ship Voyages che rappresenta oltre 150 agenzie cargo in tutto il mondo, in grado quindi di proporre crociere ovunque, e in particolare ai Caraibi, Belize e Suriname. Ed infine la Curnow Shipping, l'agenzia britannica della Royal Mail Ship che gestisce il postale, che trasporta un centinaio di passeggeri, in partenza da Cardiff che fa rotta sull'isola di Santa Elena, per poi proseguire per Ascensione e Città del Capo. Quanto alle rotte, hai solo l'imbarazzo della scelta. Si può andare in Olanda o in Irlanda, in Giappone o in Cina, in Brasile e in Argentina. Insomma, ovunque. Basta avere tempo. Chi ne ha veramente tanto si può fare il giro del mondo in 84 giorni godendo di tutti i comfort (sauna, piscina, lavanderia e persino biblioteca), prenotando con un anno di anticipo, a 8000 euro per una cabina senza oblò. Se vuoi risparmiare tempo e denaro la Grimaldi, l'unica compagnia italiana con un vero catalogo

via cargo, ti offre due settimane a 806 euro a persona in doppia tra Grecia, Turchia e Israele con partenza da Monfalcone. Decisamente più conveniente la proposta della polacca Pzm: solo 16 euro al giorno per imbarcarsi su cargo senza itinerari fissi e vivere la vera vita di bordo tra Nord Europa, Mediterraneo, Africa o America. Potete trovare informazioni esaustive sulle rotte, sulle navi e sulle compagnie specializzate nel volume "Guida ai Viaggi in Cargo", pubblicato dalla casa editrice Incontri Nautici.

Il viaggio in cargo è un fenomeno che già esploso negli anni '90 in Germania, Inghilterra, Francia e Stati Uniti, sta cominciando a raccogliere appassionati ed avventurosi entusiasti anche in Italia. È un fatto nuovo per il turismo che permette di visitare, con la tranquilla lentezza della nave cargo, porti commerciali di tutti i mari sulle rotte più esotiche lette in tanti libri d'avventura, generalmente evitate dalle crociere "normali", se di normalità vogliamo parlare. Lo stereotipo del vecchio cargo malandato ed arrugginito a bordo del quale poveri emigranti attraversavano gli oceani in cabine prive di oblò, a cercar fortuna, è finito. Ora il viaggio sulle navi mercantili è una nuova realtà, magari non per tutti, che può arrivare ad essere anche un viaggio interiore, di ricerca, di studio, anche di relax per chi vede la vacanza come isolamento e letture. Le moderne navi mercantili infatti, con lo sviluppo sempre maggiore delle automatizzazioni, hanno potuto ridurre gli equipaggi numerosi e quindi gli spazi a loro destinati, aumentando la qualità della vita di quanti rimasti necessari alla vita di bordo. Gli spazi in eccesso sono poi stati convertiti in generalmente piuttosto lussuosi alloggi ed aree comuni per passeggeri che, seppur sempre in numero piuttosto limitato, usufruiscono di ottime comodità e servizi. Di contro, in un viaggio siffatto ci sono i comprensibili disagi connessi alle lunghe ore, o giorni, di navigazione, le soste in porti spesso lontani dal centro delle città, soste spesso comunque di un paio di giorni, ma calcolate al minuto, e chi non c'è resta a terra.

Alcuni consigli utili

PRIMA DI PRENOTARE

- Leggete attentamente il nostro opuscolo o il sito internet, incluse le condizioni generali, per sapere con precisione che tipo di viaggio o vacanze state per acquistare.

PRIMA DELLA PARTENZA

Ricordarsi alcune regole e obblighi.

- avere il passaporto in regola e i visti necessari al viaggio
- avere, per il Sud America e l'Africa Occidentale, il certificato internazionale di vaccinazione contro la Febbre Gialla
- avere meno di 89 anni il giorno dell'imbarco
- se avete più di 79 anni il giorno dell'imbarco occorre un certificato medico che attesta l'idoneità per un viaggio a bordo di una nave cargo
- avere l'assicurazione contro gli infortuni di viaggio, incluso ricovero e rimpatrio.
- 2\3 giorni prima della data prevista di partenza, contattare l'agente di porto per avere notizie sulla data effettiva di partenza e informazione circa l'ora e il luogo d'imbarco.
- se viaggiate con un veicolo, assicuratevi che tutti i documenti necessari per lo sbarco nel porto di destinazione siano in regola. L'armatore non assume alcuna responsabilità per danni o furti. consigliamo di sottoscrivere un'assicurazione.

VITA DI BORDO

Viaggerete su una nave da cargo.. Sarete degli ospiti benvenuti, ma non dimenticate che il primo compito del Comandante, degli ufficiali e dell'equipaggio è di badare alla nave e al suo carico. Il servizio che vi possiamo offrire sarà necessariamente limitato, e non paragonabile con quello di una nave per passeggeri. Il personale di bordo farà del suo meglio per rendere il vostro soggiorno a bordo il più piacevole possibile. Cosa fare a bordo dipende interamente da voi. Organizzerete voi stessi le vostre attività. Gli unici orari da rispettare sono quelli dei pasti e quello indicato dal Comandante per il rientro a bordo dopo la visita a terra.

LIBRI

La disponibilità di libri è molto limitata. E non è detto che i libri siano in italiano e del tipo che vi piace. Sugeriamo quindi di portare con voi i libri che pensate di leggere durante il viaggio. Aggiungete le guide dei porti di scalo, vi aiuteranno ad organizzare le visite a terra.

ABBIGLIAMENTO

La nave sulla quale viaggerete è abbastanza grande per assicurare una navigazione sicura con tutte le condizioni di mare. Per la vostra sicurezza suggeriamo di evitare di portare scarpe con tacchi alti o sandali da spiaggia. Anche con il mare calmo non si può mai escludere un movimento improvviso della nave. La parola d'ordine per l'abbigliamento è "casual", ma ricordate che sulle nostre navi il Comandante, gli ufficiali e l'equipaggio apprezzano il rispetto di questa regola:

- non girare per la mensa, il soggiorno, i corridoi e non entrare sul ponte di comando

PONTE DI COMANDO

Anche se invitano i nostri passeggeri a recarsi sul ponte di comando, non dimenticate che l'accesso è sempre soggetto ad autorizzazione da parte dell'ufficiale di guardia.

ZONE VIETATE

Ci sono delle zone della nave ove i passeggeri non sono ammessi, salvo avere ottenuto preventivamente l'autorizzazione dal Comandante (o da persona da lui incaricata) ed accompagnato da un membro dell'equipaggio: i ponti garage, la cucina, la sala macchina ed in generale tutte le zone di lavoro.

I PASTI

Sono serviti nella mensa ufficiali. Il Comandante (o persona da lui incaricata) vi informerà degli orari dei pasti. In generale i pasti sono serviti più presto di quanto avete l'abitudine a terra. Il rispetto degli orari è un dovere. I pasti non possono essere né serviti né consumati nella cabina. I pasti sono preparati da cuochi d'equipaggio e riflettono le preferenze e le necessità del personale di bordo. Diete o altri piatti speciali non sono possibili. A pranzo e a cena è servito vino in caraffa. Vini in bottiglia possono essere acquistati, in funzione della disponibilità a bordo.

LA CABINA

Ogni giorno la cabina è riordinata e pulita. Questo lavoro viene svolto nella prima parte della mattinata. Ricordate, il cameriere può solo occuparsi della cabina se la trova disponibile. Più tardi il cameriere è preso da altre mansioni e non può più occuparsi delle cabine. In qualche rara occasione, in una giornata particolarmente intensa di lavoro, questo servizio può non essere assicurato. Se dovesse succedere, la vostra collaborazione e comprensione saranno apprezzate.

CORRENTE ELETTRICA

Le prese sono di diversi tipi. Munirsi di adattatore.

MONETA

La moneta di bordo è:

- Euro-Med e linea Adriatico: €uro
- Sud America e West Africa: US\$

SEDIE A SDRAIO

- Sono disponibili a bordo, sulla base di autogestione da parte dei passeggeri

TELECOMUNICAZIONI

Tutte le navi dispongono di attrezzature moderne di telecomunicazioni:

- TELEFONO: Potete utilizzare il telefono di bordo per chiamare. Le chiamate sono a pagamento (ricordate che le chiamate via satellite sono costose).
- FAX: Potete chiedere di inviare un fax. L'invio è a pagamento al costo della durata della telefonata via satellite..
- E-MAIL: E' possibile inviare E-mail. Non sono accettati gli attachment. Il costo di un e-mail è €uro o US\$ 1. Potete ricevere e-mail a bordo. La ricezione è gratis. Ma se l'e-mail ricevuto

comporta un' attachment, vi sarà richiesto il rimborso della durata di trasmissione via satellite (che può essere molto costosa).

Il vostro cellulare funziona solo quando la nave è in porto o vicinissima alla costa, e a condizione che il vostro contratto preveda il roaming con il paese ove vi trovate.

BEVANDE

Sono vendute solo in bottiglie o lattine e in funzione della disponibilità di bordo. Per acquistare bevande rivolgersi al cuoco. Un listino prezzi è disponibile a bordo.

LAVANDERIA

I passeggeri hanno a disposizione una macchina da lavare per uso "self service".

FOTOGRAFARE

Si possono scattare foto su tutta la nave eccetto sui ponti garage e nelle zone riservate alla merce trasportata. In alcuni porti è vietato fotografare nella zona portuale.

PORTI DI SCALO

Le visite a terra si svolgano sotto la responsabilità propria dei passeggeri.

Viaggiate a bordo di una nave da cargo. Gli scali, la durata degli scali, gli orari di arrivo e di partenza dipendono esclusivamente dagli imperativi della merce. Le nostre navi effettuano servizio regolare. Però è sempre possibile che un porto previsto salti, che la nave viaggi con ritardo anche di alcuni giorni. Ma questo fa parte dei piaceri del viaggiare con un cargo.

Prima di scendere a terra accertatevi bene dell'ora limite per il ritorno a bordo.

Ecco alcuni consigli per rendere più sicura e piacevole la vostra visita a terra:

- Stare attento agli scippi. Gli scippatori spesso operano in gruppo, con uno che vi distrai mentre l'altro vi strappa la borsa o vi vuota le tasche.
- Non portare mai molti soldi in contante. Sugeriamo l'uso di una cintura porta soldi. Evitate di portare borse o di mettere il portafoglio nella tasca posteriore del pantalone. Gli zaini vanno portati davanti.
- Gioielli ed orologi preziosi vanno lasciati a bordo.
- Mai lasciare le vostre cose fuori controllo.

MANCE

A bordo delle nostre navi non c'è nessun obbligo di dare mance. Ma se siete soddisfatti del lavoro del cameriere e del cuoco, una mancia è sicuramente il modo più apprezzato per esprimere il vostro ringraziamento.

PROBLEMI

Se avete dei problemi, conviene parlare con il Comandante o il Primo Ufficiale. Faranno il possibile per aiutarvi.

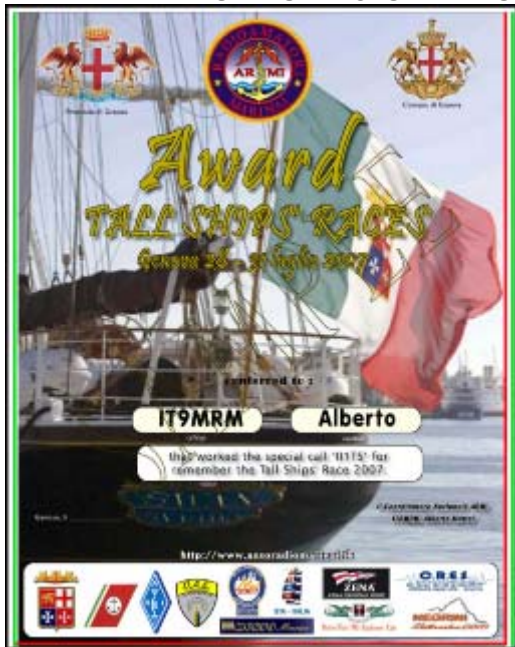
E PER NOI RADIOAMATORI!

Potete portarvi con voi l'apparato ed antenna (di piccole dimensioni), basta chiedere l'autorizzazione al Comandante di bordo. Importante è avere almeno fotocopia di Licenza e Patente a seguito.

AWARD

Per i soli membri ARMI e/o per le sezioni ANMI, ed in forma eccezionale, sono disponibili una quantità discreta di **AWARD**, potete avanzare richiesta per il diploma che volete, anche se non avete nessun contatto con le stazioni speciali, o solo per regalarlo alla vostra sezione ANMI; vi ricordo che l'iniziativa è a scopo benefico e potete donare almeno **5,00** euro all'Istituto Andrea Doria.

AWARD TALL SHIPS' RACES – II1TS



AWARD AUDACE & ARDITO – II1ARU – II1ARD



GADGET ARMI

Anche l'ARMI ha la sua spilletta, per chi è interessato potete richiederla al seguente indirizzo di posta elettronica info@assoradiomarinai.tk al costo di 5,00 euro (2 euro costo della spilletta, 1,50 euro costo spedizione e 1,50 euro in donazione I.A.D.), vi ricordo che l'iniziativa è a scopo benefico e la donazione avviene all'Istituto Andrea Doria.



Per le PATCH del logo e del nominativo, per informazioni e costo, rivolgersi a IK8XVA Antonio Di Benedetto (ik8xva@gmail.com)

Oggettistica per Radioamatori

iz7auh
Ham - merchandising

ONE
ONE
service



**Realiziamo
Cappelli Personalizzati
T-Shirt - Polo - Felpe - Pile
e tanto altro!**

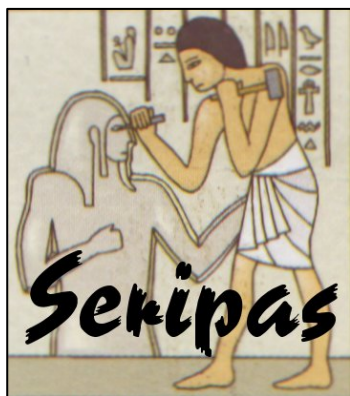
**Sconto del 15%
per ordini cumulativi!**

ORDINI ONLINE

<http://www.giacoia.it/iz7auh>

**VENITECI A TROVARE IN FIERA:
MONOPOLI - PESCARA
POMPEI**

Giacoa Massimo s.a.s. Centro Ricami e Personalizzazioni
Via F. di Palma 134 - 74100 Taranto (ITALY)
Tel. & Fax (+39) 099 452 66 48 - www.giacoia.it - info@giacoia.it



Il nostro sponsor “**SERIPAS**” di Luigi Pasquarella (I8JYK) ARMI 132 ha preparato il crest dell’A.R.M.I. a colori in smalto, per chi fosse intenzionato ad acquistarlo il costo è di **€.15,00** + spese di spedizione (**€.8,00**). Sarà personalizzato con il nominativo ed il numero di iscrizione ARMI. Potete contattare l’associazione inviando una mail a it9mrm@gmail.com

ALCUNE ESCLAMAZIONI RICEVUTE PER POSTA ELETTRONICA:

.....

Caro Alberto
è arrivato oggi! E' veramente molto bello; ancora grazie per aver promosso questa iniziativa.
73's
IK2IZY – Paolo Beltrami – ARMI A/180

.....

Alberto
Ciao, tutto OK . E' arrivato ieri al mio domicilio, ed io l'ho visto Via Skype dato che sono al lavoro all'estero. Ad ogni modo mi sembra tutto apposto e bello come da varie foto.
GRAZIE per la tua collaborazione.
Alle prossime. Cordiali Saluti.
IK6IOK – Walter Baldassarretti – ARMI 44

.....

Ciao Alberto
sabato ho ricevuto il CREST scusa il ritardo con cui ti rispondo alla mail il CREST è davvero molto bello tant'è che già sta messo sulla mia scrivania è sono molto soddisfatto dell'acquisto data la sua eleganza e bellezza.
73's
IZ7OJL – Enzo Mastrolonardo – ARMI 441



Per chi vuole inviare in sicurezza la somma può utilizzare la seguente ricarica **POSTE PAY**



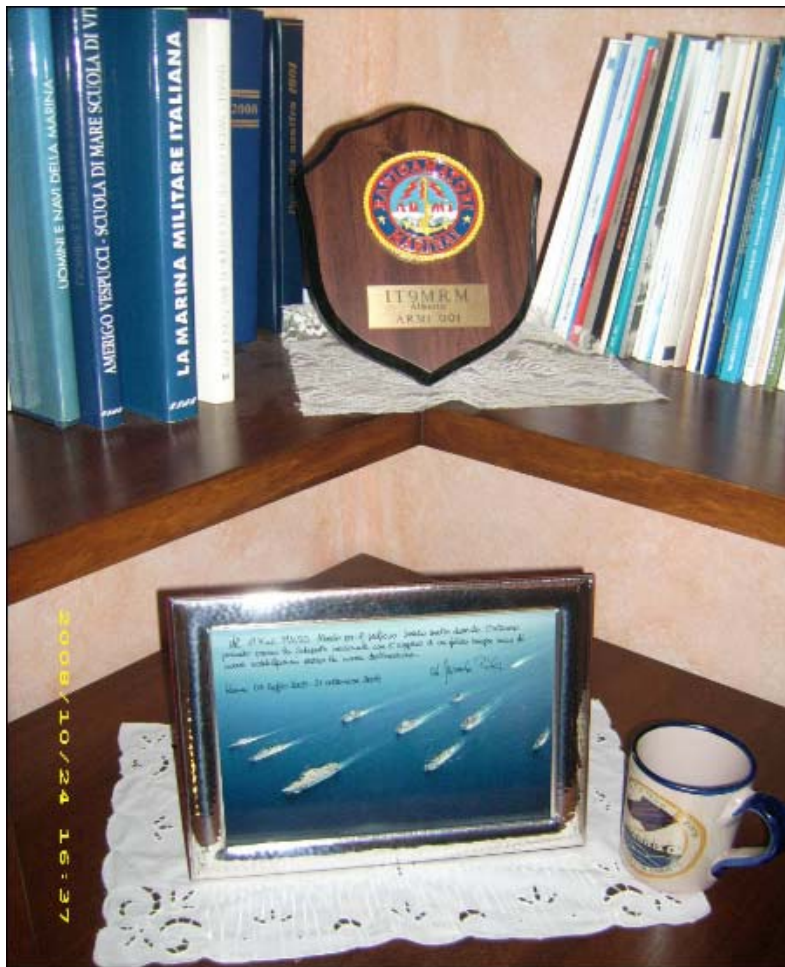
N° 4023 6004 2169 9846.

Intestata a **Mattei Alberto**
e comunicare via e-mail l'avvenuta
ricarica.

IL CREST DELL'ARMI

Ecco l'ubicazione del crest dell'ARMI che sfoggia, nello studio di casa mia!!! Io ho preferito lasciarlo con il piedistallo, ma si può anche appendere nella parete!!!

Mandatemi le foto, dove avete sistemato il vostro CREST... così sarà pubblicato in queste pagine.



7SØSFJ **STOCKHOLM SWE 043**

LIGHTSHIP N° 25 FINNGRUNDET



Fynskippet Finngrundet byggd 1903 ett museifartyg öppet för allmänheten

The lightship Finngrundet built in 1903 a museum ship open to the public

KMMI Kerch Merchant Sea Port **UU7J**



Trans-shipment of cargo, transport-forwarding services, motor transport services

25, Kirova Street, Kerch 98312, Crimea, Ukraine
Tel.: (06561) 2-15-15, 2-05-43; Fax: (06561) 2-14-36, 2-05-31
Telex: 187111 VOLNA UK E-mail: info@kmerch.kerch.crimea.com

German Amateur Radio Station

DK5UR

Op: Heinz Urban

AFM 450
SMARS 098
DIG 5468
MARAC 438
MF 820
MFCA 093
RHARS 4662



Q-4000

G3VOF



England

MSGB

ROMA ITALY



IØEKY

10 meters 30 watts 362 classic

G3ZGC **M3ZGC**



Anchor symbol

UA1ASP



OE6XMF/9
MFCA Marine Funker Club Austria



Museumschiff Dampfschiff „HOHENTWIEL“ auf dem Bodensee

Baujahr	1913
Länge o.a.	56,84 m
Breite o.a.	13,16 m
Leistung max.	900 PS
Personenmax.	700



Kapitän Adolf Konstanty 03 und OP Josef „Mazet“ J. HUBER, MFCA 311, MF 928

CALENDARIO EVENTI

Questa rubrica sarà dedicata prettamente al calendario permanente delle attività DX mondiali di Associazioni e Clubs Navali, con riferimento a date e tipo delle attività prettamente Navali.

-2009-

(Provvisorio)



Gennaio	KH6BB Radio Operations
23 Gennaio – 28 Febbraio	I11CQD – 100° Anniversario della chiamata di soccorso – by I1SAF
7 – 8 Febbraio	MF Activity Weekend Event's
Febbraio	KH6BB Radio Operations
Febbraio	Antartic Activity Week by ARMI Member
5 Marzo	Int. Bootsmesse TULLN by MFCA (OE3KJN)
8 Marzo	Int. Bootsmesse TULLN by MFCA (OE3KJN)
7 - 22 Marzo	ARMI - Italian Navy Coastal Radio Stations Award 2009
7 - 22 Marzo	I1ØIDP – Maritele Cagliari – ARMI Cagliari
7 - 22 Marzo	I1ØIGU – Maritele Gaeta – ARMI Formia
7 - 22 Marzo	I1ØIDR – Maritele Roma – ARMI Roma
7 - 22 Marzo	I11ICS – Maritele La Spezia – ARMI La Spezia
7 - 22 Marzo	I11IGG – Maritele Genova – by I2AZ
7 - 22 Marzo	I17ICT – Maritele Taranto – ARMI Taranto
7 - 22 Marzo	I19ICF – Maritele Messina – ARMI Messina
10 Aprile	RNARS - HMS Belfast (GB2RN) - London Group Easter Activity Week
19 Aprile	RNARS - HMS Belfast (GB2RN) - London Group Easter Activity Week
6 - 7 Giugno	International Museum Ship Radio Event
6 - 7 Giugno	IY1SP - by ARMI Member
20 Luglio	MFCA - Ex Patrouillenboot „Niederösterreich“ (OE6XMF/1)
15 – 16 Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
14 - 15 Novembre	RNARS CW Activity Contest
14 – 15 Novembre	INORC CW Activity Contest
4 Dicembre	5° International Contest ARMI - Italian Navy Day - Santa Barbara Day
4 Dicembre	I1ØSB/MM - Italian Navy Day - Santa Barbara Day
4 Dicembre	I13SB - Italian Navy Day - Santa Barbara Day
12 – 13 Dicembre	International Naval Contest by N.P.A.



Regio Incrociatore Fiume



Regio Incrociatore Bartolomeo Colleoni

LA STAZIONE RADIO DI....



IZØIMU - Laurino Guidi (ARMI A/340)



IZ8EZX - Mario Librera (ARMI A/261)

LE QSL DEI SOCI ARMI

