

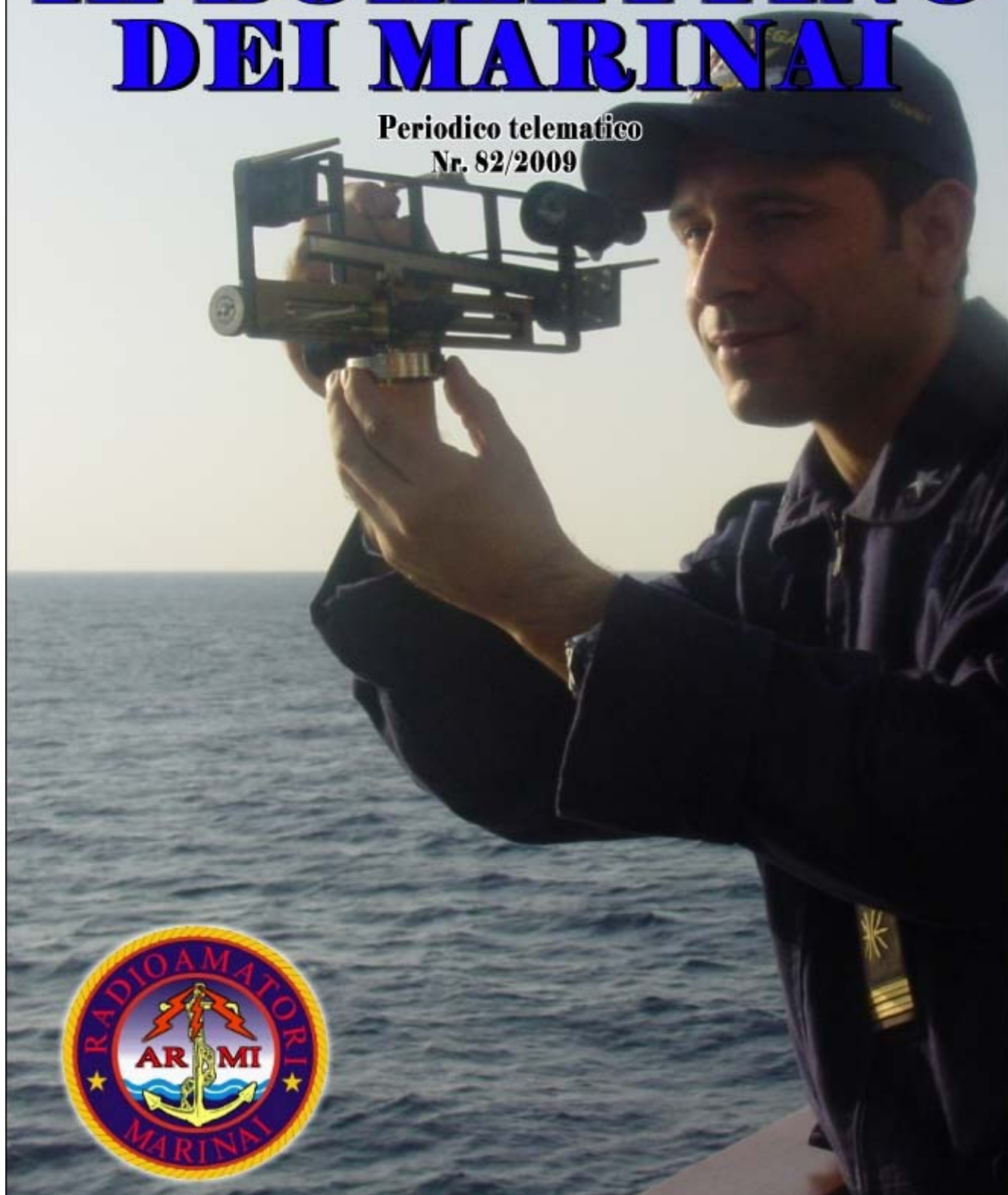


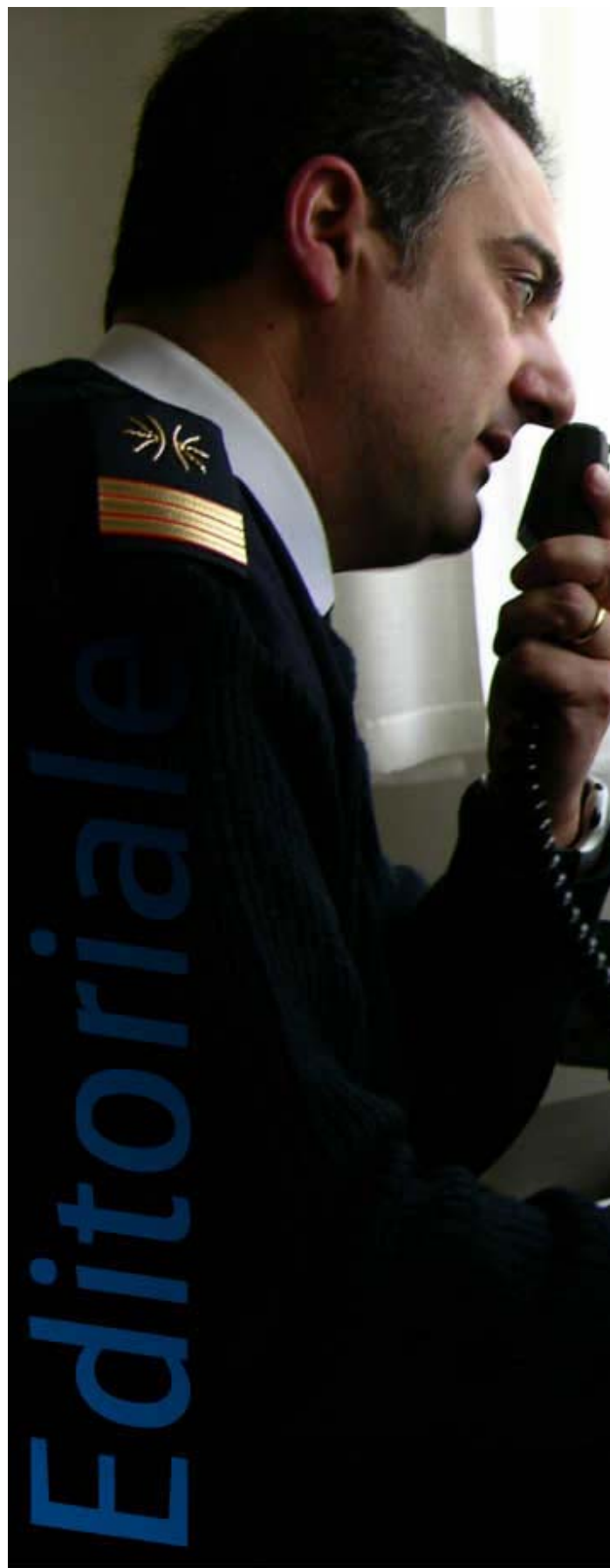
A.R.M.I. - Associazione Radioamatori Marinai Italiani - IQ9MQ
associazione affiliata A.R.I.



IL BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico telematico
Nr. 82/2009





Cari colleghi ed amici "armigeri", eccoci rientrati dalle ferie vogliosi di ricominciare a "lavorare" carichi di ricordi di vari posti visitati e di varie "avventure" trascorsi in località esotiche!!! Mettiamo piedi a terra, e ricominciamo le nostre consuete

abitudini.

E' stata inserita la classifica definitiva del Contest delle Stazioni Costiere dove ha visto una discreta partecipazione di OM, si spera per il prossimo anno di avere un più numero di concorrenti e di stazioni speciali, inoltre provvederemo a cambiare il regolamento. Per la graduatoria finale del Friendships Award – Uniti per l'Abruzzo, sarà inserita nel prossimo bollettino, ad ogni modo sarà inviata in anticipo a tutti i Clubs ed Associazioni che hanno partecipato per inserirla nelle pagine WEB personali o nei vari bollettini, questo per chi vuole conoscere in anteprima la classifica.

Ad ogni modo per chi vuole partecipare nel donare il contributo richiesto o versarne anche di più a sua discrezione, può ancora inviare utilizzando la ricarica POSTEPAY (la trovate riportata in seguito su questo bollettino). Rimarrà ancora aperta la donazione fino al 20 Settembre, data in cui sarà definitivamente chiusa la carta e inviata la relativa somma alla Protezione Civile.

Tutti i dettagli delle donazioni, saranno inseriti nel prossimo bollettino, con relative somme accreditate. Per adesso è tutto, ancora un ben rientrati e cordiali saluti buona lettura!

sincerely 73's
IT9MRM
Albert Mattei





Molte 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).



S52YS/mm (R.I.P.)



Vi ricordate di Mr. Jure Sterk, S52YS, il navigatore solitario Sloveno, a bordo della s/y LUNATIC, purtroppo è scomparso, la sua barca è stata ritrovata alla deriva il 28 aprile 2009 in posizione Lat. 32 18.009S – Long. 091 07.009E, si presuppone che sia perito e caduto in mare dopo una violenta tempesta che ha causato seri danni all'imbarcazione. Le foto riportate qui sono state riprese dalla Nave da Ricerche Oceanografiche ROGER REVEL, di San Diego (U.S.A.) in rotta per Freemantle/Perth (Australia).



SH8IP / mm



Jan Ridderstrale, SH8IP (SAØAQN, 7SØPSK) è nuovamente attivo da bordo della nave BRO ATLAND, battente bandiera Svedese. Jan è stato segnalato sul cluster il giorno 25 maggio 2009 alle ore 1834z sulla frequenza 14240 MHz in SSB. La nave attualmente sta operando nelle acque europee, toccando vari porti del Nord Europa. Jan prevede di rimanere a bordo fino a Giugno per poi rientrare in Svezia. Per chi contatta Jan la QSL va inviata tramite Bureau.

ON5SM / mm



Marc Soens, ON5SM è un sottufficiale della Marina Belga (Belgian Navy) ed è il comandante del rimorchiatore d'altura "VALCKE - A950". E' molto attivo come radioamatore ed opera preferibilmente in HF (sia dal suo QRA che in /mm). E' stato segnalato sul cluster a 14210 Mhz in SSB, attualmente l'unità si trova in Olanda, opera nelle acque antistanti il Belgio e l'Olanda. Per chi vuole scambiare QSL potete inviarla diretta al suo indirizzo privato allegando S.A.S.E. + IRC: Marc Soens, Bareelstraat 21 - 8020 - Oostkamp BELGIUM - oppure via bureau. Il suo sito web per chi è curioso di conoscere e di vedere le sue belle QSL è <http://www.on5sm.net/>

RZ6DD / mm



Alex RZ6DD (ex-RW1ZC/MM) sta lavorando a sud di Cape Town, in Sud Africa nelle acque tra la Namibia ed il Sud Africa. Egli si trova a bordo del peschereccio d'altura "M/v Desert Diamond" battente bandiera Sud Africana (IMO: 8607361 – nominativo internazionale ZRDD) . Il peschereccio fa base a Citta del Capo (Cape Town) dove rientra dopo circa 2/3 settimane di battuta di pesca. Alex rimarrà operativo da bordo per circa 5/6 mesi. QSL via Bureau oppure diretta al suo indirizzo: Alex Filimonov - Bezymyannaya Street 3 – 15 - Armavir, Krasnodar Reg., 352913 – RUSSIA



MØWGI / mm



Steve Sugihara, MØWGI è stato segnalato sul cluster giorno 14 giugno alle ore 12:03 sulle WARC (18150 Mhz) in SSB. Steve è molto attivo e nei week-end predilige operare a bordo del suo motoscafo d'altura "m/y AZAMI" al largo delle coste inglesi. Chi desidera la sua QSL va inviata al suo indirizzo privato: Steve Sugihara, Southfield, Park lane Finchampstead – Wokingham - BERKS RG40 4PY, UK



MØXXE / mm



Nick Dwyer, MØXXE è un navigatore solitario, è segnalato molto spesso nei cluster e opera a bordo della sua barca a vela "s/y Roberts Spray" lunga 38 piedi. Attualmente si trova nel Pacifico, in posizione 0° 18' N 101° 07' W e sta dirigendo alle Marquesas (FO) (IOTA OC-027). Nick fa ascolto tutti i giorni su 14310 MHz in SSB e si ascolta con il suo amico e manager Steve G4MJW. Visitate la pagina web gestita da Steve, <http://www.aroundinten.com/nick.htm> dove trovate la posizione aggiornata di Nick ed i commenti sull'attraversata.

Per la QSL via G4MJW

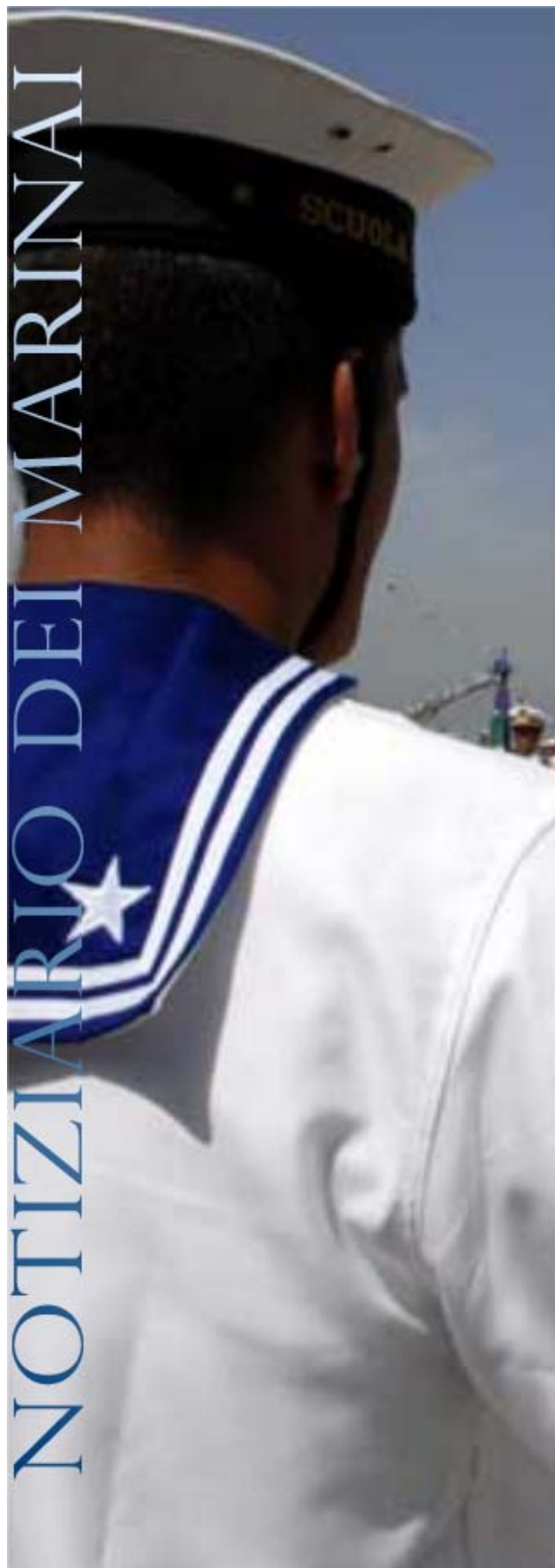


G3RCV / mm



Il Cray Valley Radio Society (<http://www.cvrs.org/>) con il nominativo G3RCV è stato operativo a bordo della pilotina "X-PILOT" nelle rive del Tamigi. Sono partiti da Sheerness, nel Kent, ed hanno attraversato il Tamigi fino all'estuario. Il viaggio ha incluso anche la visita al centro storico del Maunsell, fortino militare della Seconda Guerra Mondiale situato nel mare. E' stato segnalato sul cluster alle ore 1347 sui 40 metri in SSB del 28 giugno 2009, ha operato inoltre anche nei 2 metri ed in 80 metri. La QSL andrà richiesta al qsl manager: G4DFI oppure via diretta inviando SASE all'indirizzo Cray Valley Radio Society Owen Cross G4DFI, - 28 Garden Avenue - Bexleyheath Kent, DA7 4LF – UK





IL FARO

Navigavamo lungo la costa brasiliana, diretti a Rio con un carico di grano proveniente dalla Bulgaria. Ero al primo imbarco da 3° Uff.le di coperta, nuovo al comando della guardia sul ponte, molto attento quindi a tutto quello che mi circondava. Da Allievo, avevo avuto un ottimo maestro, un Comandante anziano che stava per andare in pensione, mi aveva insegnato a scrutare bene l'orizzonte con il binocolo e ad osservare tutti i punti interessanti della costa, quando si navigava in navigazione costiera. Ero nel turno serale della guardia, dalle 20 alle 24. Il mare era quasi calmo, la notte chiara. Al crepuscolo il 1° Uff.le aveva calcolato il punto nave osservando le stelle. All'epoca questa era una prassi comune su tutte le navi, la navigazione satellitare era ancora di là da venire. Si osservava il Sole a mezzogiorno per il calcolo della latitudine, generalmente con tutti gli Ufficiali di Coperta presenti sul ponte e poi si confrontava l'altezza misurata da ciascuno, facendo una media. La sera precedente, all'ora dell'osservazione delle stelle l'orizzonte era poco chiaro, il 1° Uff.le se n'era lamentato con me quando l'avevo rilevato alle 20. Dal punto astronomico, aveva tracciato una rotta che proseguiva verso la nostra destinazione. Avevamo la costa brasiliana sulla nostra dritta, essendo diretti a Sud. Cominciai ad incontrare qualche nave che veniva nella direzione opposta, generalmente passavano piuttosto larghe sulla nostra sinistra. Verso le 22 cominciai a vedere una debole luce quasi di prua, non riuscivo a capire di che cosa si trattava, lì per lì mi sembrava una piccola nave. Continuai ad osservarla con il binocolo e dopo un pò mi accorsi che la luce aumentava e diminuiva d'intensità con un periodo fisso. UN FARO !!! E che ci faceva quasi di prua? Avevamo una rotta che ci stava portando sulla spiaggia?? Allarmato, andai sull'aletta dove c'erano le ripetitrici della girobussola e presi un rilevamento del faro, lo riportai sulla carta nautica e mi accorsi che eravamo molto sotto costa, assolutamente fuori della rotta stabilita. Per conferma. attaccai lo scandaglio, avevamo 5 piedi d'acqua sotto la chiglia !!! Ordinai immediatamente al marinaio al timone di accostare a sinistra, dirigendo per 150° e mandai l'altro marinaio ad avvisare il Comandante. A quell'ora era a poppa, nel cosiddetto "salone", intento alla consueta partita a carte con il Direttore di Macchina e qualche altro. Lo vidi affrettarsi verso il centro nave scendendo di corsa le scalette, evidentemente allarmato per quanto gli era stato detto. Giunto sul ponte, si rese conto della situazione, prese personalmente il rilevamento del faro e lo riportò sulla carta, coincideva con quanto avevo osservato. Mi disse di continuare sulla rotta di 150° che avevo già stabilito. Cos'era successo?

Evidentemente il punto nave "stellare" della sera prima era un punto nave fasullo, probabilmente dovuto alla foschia che non permetteva l'osservazione corretta. Da quel punto errato, era stata stabilita un rotta che avrebbe dovuto riportarci a destinazione, mentre invece ci stava portando in secca. Ritornati al largo, rimettemmo in rotta per Rio. Due giorni dopo entravamo nella Baia di Guenabara, accolti dallo spettacolo incomparabile della "Cidade maravilhosa".





CLASSIFICA 2009

NAVAL - PHONE

N°	CALL - NAME	PUNTI LOG RX	(¹)	PUNTI ANNULLATI	PUNTI EFFETTIVI
1	(*) IT9DCE - Paolo - ARMI 252	138			138
2	(*) IZ1MLV - Ermanno - ARMI 344	40	70		110
3	I7XUW - Edoardo - ARMI 224	108			108

NAVAL - MIXED

N°	CALL - NAME	PUNTI LOG RX	(¹)	PUNTI ANNULLATI	PUNTI EFFETTIVI
1	I5NQK - Antonio - ARMI 076	2332			2332
2	(*) IZ5MOQ - Alessandro - ARMI 351	1198			1198
3	IZ1CLA - Sauro - ARMI A/282	811			811
4	IK1RKN - Gino - ARMI 357	500			500
5	I2CZQ - Pietro - INORC 458	458			458
6	(*) IT9DTU - Nunzio - ARMI 014	441		10	431
7	IZ5MMK - Mirko - ARMI A/405	307	120		427
8	SV1HEM - Giorgos - ARMI A/428	241			241
9	IZ6BUV - Leo - ARMI 320	153	79		232
10	OE7CMI - Martin - MF 1035	140	70		210
11	(*) IZ0FVD - Giulio - ARMI A/327	134			134

NAVAL - CW

N°	CALL - NAME	PUNTI LOG RX	(¹)	PUNTI ANNULLATI	PUNTI EFFETTIVI
1	IK5DEZ - Maurizio - ARMI 343	854			854
2	I1YOT - Carmelo - ARMI 297	491			491
3	I1MQ - Ada - ARMI	483			483
4	(*) IZ3DBA - Giacomo - ARMI A/306	505		202	303
5	IK1AAS - Bruno - ARMI A/439	269			269
6	IK7TVE - Pasquale - ARMI 184	130	50		180
7	I1ULJ - Salvatore - ARMI A/469	115			115
8	IZ1LHE/8 - Maurizio - ARMI 381	50	10		60

INDIPENDENT - PHONE

N°	CALL - NAME	PUNTI LOG RX	(¹)	PUNTI ANNULLATI	PUNTI EFFETTIVI
1	S52MZ - Marijan	172			172
2	IZ8OFO - Carlo	85	80		165
3	IZ4HXT - Antonio	86			86

INDIPENDENT - MIXED

N°	CALL - NAME	PUNTI LOG RX	(¹)	PUNTI ANNULLATI	PUNTI EFFETTIVI
1	DL1HRN - JURGEN	312		10	302
2	G0FYX - STUART	60	40		100
3	YO5OED - FEREC	30	30		60

INDIPENDENT - CW

N°	CALL - NAME	PUNTI LOG RX	(¹)	PUNTI ANNULLATI	PUNTI EFFETTIVI
1	HB9DOT - Dean	61	60		121

SWL

N°	CALL - NAME	PUNTI LOG RX	(¹)	PUNTI ANNULLATI	PUNTI EFFETTIVI
1	ONL 03121 - Jean-Pierre	88	80		168

Note:

(¹) Punti erroneamente non riportati

(²) Control Log



**VINCITORI DELL'ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATION
AWARD 2009**

CATEGORIA NAVAL - PHONE:

I7XUW

CATEGORIA NAVAL - MIXED:

I5NQG

CATEGORIA NAVAL - CW:

IK5DEZ

CATEGORIA INDIPENDENT - PHONE:

S52MZ

CATEGORIA INDIPENDENT - MIXED:

DL1HRN

CATEGORIA INDIPENDENT - CW:

HB9DOT

CATEGORIA SWL:

ONL Ø3121

COMPLIMENTI AI VINCITORI!!

Riceveranno a breve giro di posta, al proprio indirizzo (QRZ.COM),
una bellissima targa con inciso il proprio nominativo.

APPUNTAMENTO CON:

**L'ITALIAN NAVY COASTAL RADIO
STATIONS AWARD
6 ÷ 21 MARZO 2010**

**STAZIONE JOLLY
IIØIDR – MARITELE ROMA – ARMI 950**

Sommergibile Giada
501



Sommergibile Calvi
503



Sommergibile Vortice
502



AUGUSTA
IL 19/20/21
SETTEMBRE 2009



1° INCONTRO
VETERANI DE "I MAGNIFICI SETTE"
Vortice - Giada - Calvi - Toti - Bagnolini - Mocenigo - Dandolo

Sottomarino Bagnolini
505



Sottomarino Mocenigo
514



Sottomarino Dandolo
513



Sottomarino Toti
506



PER ADESIONI CONTATTARE:

Nicolini Francesco
Via Pirandello, 6 96011 Augusta
Tel.: 0931 730359/ 338 8036301
E-mail: nifranco@alice.it

Ufficio stampa/ AdB
antonio.pollino@marina.difesa.it

Segreteria Particolare:
rosario.giurdanella@marina.difesa.it
roberto.camerini@marina.difesa.it
giuseppe.tuccella@marina.difesa.it

ARI MARCON 6 e 7 GIUGNO 2009 ATTIVAZIONE I13JD

Di IW3IE, Giacomo Perfetto – ARMI Ø96

Per iniziare, un doveroso ringraziamento alla Marina Militare Italiana, in modo particolare al personale che opera nell'Arsenale di Venezia, per averci dato nuovamente la possibilità di operare a bordo del "Dandolo".

Un ringraziamento inoltre a IT9MRM, Alberto Mattei, in qualità di Coordinatore Nazionale dell'ARMI, Associazione Radioamatori Marinai Italiani per il suo appoggio.

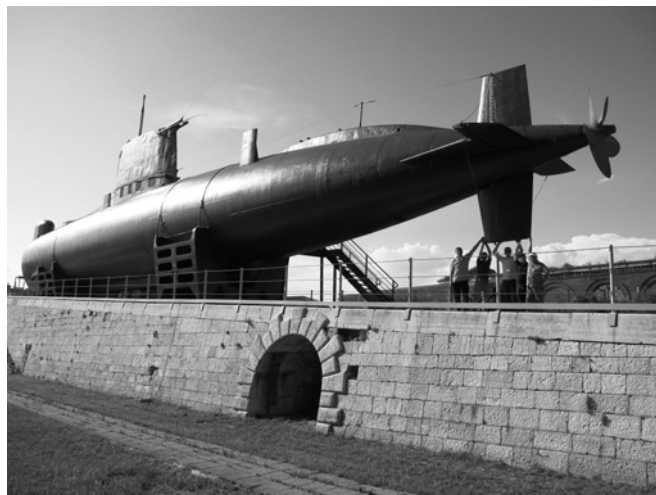
LA STORIA

La positiva esperienza avuta in occasione del Museumships Week-End del 9 e 10 giugno 2007 dal sommergibile "Enrico Dandolo" all'interno dello storico Arsenale di Venezia ha spinto con entusiasmo alcuni Soci della sezione a prodigarsi per ripetere l'esperienza partecipando al "Museumships Week-End del 6 e 7 giugno 2009".

Il Museumships Week-End è un evento di fama internazionale dedicato al MUSEUMSHIPS che coinvolge molti clubs NAVAL di tutto il mondo.

Nell'occasione molti clubs Radioamatoriali si organizzano per l'evento trasmettendo con stazioni radio a bordo di Navi Museo o dall'interno di Musei di carattere marittimo.

Il direttivo ma in particolare IZ3CAR (Cesare) e IW3IE (Giacomo) hanno con entusiasmo proposto e spinto per portare in assemblea dei soci l'evento.



Sicuramente la precedente esperienza ha facilitato la parte istituzionale per le autorizzazioni necessarie da parte della Marina Militare Italiana. Un particolare ringraziamento va al Direttore dell'Istituto Studi Militari Marittimi di Venezia, Amm. Div. Mario Fumagalli e al Capo Cagnazzo.

I PREPARATIVI

La precedente e positiva esperienza del 2007 con il nominativo di Sezione IQ3GA\3 ci ha imposto di riflettere su come migliorare per ottenere un risultato ancora più positivo e l'unico modo era di installare un buon parco antenne.

E così la testardaggine di IZ3CAR (Cesare) ha convinto anche i più restii a portare a Venezia con tutti i problemi imposti dal sito, una verticale per gli 80 metri full size, una direttiva tre elementi per i 10-15-20 metri, una half square per i 40 metri, una verticale per i 40 metri full size e per ultima una verticale multibanda di emergenza.

Cesare IZ3CAR non poteva non essere incaricato da tutti noi responsabile antennista e coordinatore di tutte le attività. Come solo lui sa fare, ha iniziato subito senza perdere tempo ad assemblare il tutto per essere poi testato prima del trasporto a Venezia, anche grazie ai consigli di IZ3ALF (Claudio) il mago delle antenne.

I test delle antenne grazie alla disponibilità di IZ3FJZ (Mario) si sono fatti in Morea, località della campagna Trevigiana, altri test sono stati fatti in Sezione e a quest'attività ha collaborato: IZ3APL (Giuseppe), IZ3BJA (Vittorio), IK3HMB (Giorgio), IK3RET (Tiziano).

TRASPORTO MATERIALE E INSTALLAZIONE

Il giorno 5 giugno 2009 sin dal primo mattino i soci IZ3GFT (Marco), IZ3APL (Giuseppe), IZ3CAR (Cesare), IK3HMB (Giorgio), IK3VVA (Renzo), IK3RET (Tiziano) e nel pomeriggio IK3YBX (Corrado) e IK3ITV (Andrea) hanno installato e provato: stazioni radio, parco antenne, alimentazione d'emergenza (gruppo elettrogeno 2 kW) e P.c.

Tutto questo è stato possibile grazie alla preziosa collaborazione per il trasporto di tutto il materiale da parte di IZ3GFT (Marco) per la barca e di IK3VVA (Renzo) per il furgone.



Carico materiale in sezione



Nel canal Grande

Nella tarda serata dello stesso giorno fin prima dell'inizio attività con nominativo **I13JD** le due stazioni installate a bordo del sommergibile si sono testate con il nominativo di sezione **IQ3GA/3**, inizialmente ha operato IK3HMB (Giorgio), in seguito ha operato IK3YBX (Corrado) e IK3ITV (Andrea), collegando in poche ore di attività oltre cento stazioni da tutto il mondo.



L'antenna direttiva tre elementi



Il Dandolo con la verticale 80



Antenna verticale degli 80 metri e la half square

I13JD ON AIR

Allo scoccare delle 00:00 GMT del 6 giugno 2009, IK3ITV (Andrea) e IK3YBX (Corrado) hanno iniziato a operare trasmettendo con il nominativo I13JD.

Al mattino dello stesso giorno IK3RET ha dato il cambio ai due operatori notturni, qui si è sentita la mancanza di operatori disponibili, ma poco dopo fortunatamente si è affiancato a operare (anche se non previsto) IW3IA (Paolo). Con ottimi risultati (com'era prevedibile) si è formato un pile up notevole nonostante il qrm elevato, in 40 metri si è operato con le due antenne, verticale e half square alternandole per i segnali migliori. A metà giornata sono entrati in azione due big dei collegamenti IK3QAR (Paolo) della sezione di Mestre che non ha bisogno di presentazioni e IK3SSW (Toni) nostro socio famoso attivatore delle referenze DCI Castelli d'Italia, IK3QAR (Paolo) ha operato in 20metri prima in cw, dopo in fonia macinando stazioni senza sosta con ottimi risultati (media di 100 qso/ora), mentre IK3SSW (Toni) ha operato in 40 metri fonia principalmente con la verticale, inizialmente rispondevano poche stazioni ma poco dopo vi è stato un crescendo notevole di collegamenti grazie anche al cluster, dove diversi Radioamatori dopo averci collegato ci hanno inserito.

In serata sono arrivati i rinforzi per il cambio IZ3FJZ (Mario), IZ3CAR (Cesare), IK3HMB (Giorgio) pronti a passare la notte con microfono e tasto tra scariche e collegamenti, in tarda serata è arrivato anche IW3IE (Giacomo). Questi operatori si sono alternati a operare dimostrando le loro capacità e dando sfogo alla voglia di fare radio con la "R" maiuscola.

La mattina del 7 giugno tra arrivi e partenze si sono alternati come operatori: IZ3CAR (Cesare), IK3VVA (Renzo), IK3RET (Tiziano), IW3IA (Paolo), le due stazioni radio hanno operato con continuità principalmente in 40 e 20 metri con QRM notevole ma con ottimi risultati.

Verso le 14:00 visto l'avvicinarsi di un temporale minaccioso si è deciso di smontare il tutto. Come previsto per quest'operazione sono arrivati i rinforzi di IK3SSW (Toni), IK3YBX (Corrado), IZ3APL (Giuseppe) e IK3ITV (Andrea), per fortuna il temporale non ha disturbato e tutto si è svolto in allegria con scambi di battute e foto di rito.

Il materiale più delicato è stato depositato in un sito sicuro grazie all'interessamento di IW3IA (Paolo) all'interno dell'arsenale pronto per essere recuperato il giorno successivo assieme a antenne e cavi.



La stazione radio installata in sala comando



La stazione radio installata in sala siluri

GLI OPERATORI RADIO DI I13JD

IZ3CAR (Cesare) ARMI # 257, IW3IE (Giacomo) ARMI # 096, IK3ITV (Andrea), IK3HMB (Giorgio), IK3QAR (Paolo), IW3IA (Paolo), IK3SSW (Toni), IK3YBX (Corrado), IK3VVA (Renzo), IZ3FJZ (Mario), IK3RET (Tiziano).

E CHI ALL'ULTIMO MOMENTO NON HA POTUTO MA HA CONTRIBUITO

IZ3GFT (Marco), IZ3APL (Giuseppe)

I NUMERI DELL'ATTIVITA'

L'attività di I13JD è iniziata alle ore 00:00 del 6 giugno 2009 ed è terminata alle ore 14:01 del 7 giugno 2009 per un totale di circa 38 ore.

Nel periodo sono stati fatti 1939 QSO suddivisi in 1658 in SSB e 281 in CW (più volte si sono toccate punte di 100QSO/ora.)

Il primo QSO della lunga serie è stato fatto in CW con RU4HD, mentre l'ultimo è stato fatto con OK1PFM, sempre in CW.

Escluso il continente dell'Oceania, tutti gli altri continenti sono stati collegati.

Sono stati collegati complessivamente 56 County; nel dettaglio 18 County in 80 metri, 38 County in 40 metri e 51country in 20 metri.

Durante l'attività sono state collegate le seguenti stazioni che partecipavano al MUSEUM SHIPS WEEKEND 2009: I12IGTO - SL8SUB - DL0MCM - OE6XMF/P - GB2RN - TM1EJ - 8S0HRA - ON9BD/LS - DL0CUX - PI4MRC - DK0SP/P - IY1SP.

ANTENNE

- 80 metri verticale full size 1/4 onda con 50 radiali (grazie a IZ3ALF per i consigli e per l'uso della sua antenna)
- 40 metri half square a 15 metri dal suolo (antenna che ha funzionato molto bene.)
- 40 metri Verticale monobanda con una trentina di radiali
- Multibanda Verticale 10-15-20-17-12 e 40 metri
- Direttiva tribanda Yagi 10-15-20 metri a circa 15 metri dal suolo
- Sono stati stesi più di 500 metri di cavi, cavi coax, cavi per l'alimentazione e cavi per piani di terra.

APPARATI RADIO

1. ICOM 739, IC 7000, TS 140, Lineare Heartkit

REFERENZE

IOTA: EU-131, DCI: VE 005, IIA: VE 045, WAIP: VENEZIA, CQ ZONE: 15, ITU ZONE: 28

I soci di ARI Marcon si sono distinti in varie attività radio:

Trofei ARI in 144 Mhz il Laguna Contest Team con il nominativo di Sezione IQ3GA/3 nel passato e ora con il proprio nominativo IQ3LX, con risultati lusinghieri.

Lo scorso anno grazie all'ospitalità di IK3SHP (Piero) alcuni Soci hanno ricordato con una stazione commemorativa I13MA i 90 anni dalla chiusura dell'aeroporto di Marcon da cui partivano gli "ASSI" della Grande Guerra.

Alcuni Soci hanno partecipato ai vari contest in HF con ottimi risultati, questo sempre grazie all'ospitalità di IK3SHP (Piero) il quale ha messo a disposizione un superbo parco antenne.

Il Presidente IK3ITV (Andrea) con un gruppo di Soci è attivo nel SOTA attivando diverse cime, come si può notare visitando il sito www.radioavventura.it.

Il Socio IW3HVB (Giulio) ha operato dall'atollo Bathala island (Isole Maldive) IOTA AS-013 con il nominativo 8Q7GP e durante il contest IOTA dalla Laguna di Venezia sulla Batteria Fisolo (IIA VE-031.) In Morea grazie all'ospitalità di IZ3FJZ (Mario), IZ3ALF (Claudio il mago delle antenne) assieme ad altri soci ha operato nei contest HF con ottimi risultati.

Possiamo dire con una punta di orgoglio che ARI Marcon è una Sezione attiva in radio.

info: www.arimarcon.it, info@arimarcon.it

LA QSL



The Team		
1	Andrea	IK3ITV
2	Cesare	I23CAR
3	Corrado	IK3YBX
4	Giacomo	IW3IE
5	Giorgio	IK3HMB
6	Giuseppe	I23APL
7	Marco	I23GFT
8	Mario	I23FJZ
9	Paolo	IK3QAR
10	Paolo	IW3IA
11	Renzo	IK3VVA
12	Tiziano	IK3RET
13	Toni	IK3SSW

Day	Month	Year	UTC	Mhz	RST	2-Way	QSL	To Radio / SWL

I13JD is a Special Call Station for radio operations on-board the Italian Navy Submarine "Enrico Dandolo", activated by a team of ARI Marcon (Venice) section.

The call has been "on-air" on June 6-7, 2009 for the "Museum Ships Weekend" event. I13JD would like to thank you for the contact and hope to catch you again soon!

Best 73 de I13JD team.

References:

IOTA: EU-131	DCI: VE 005	IIA : VE 045	WAIP : VENEZIA
CQ ZONE: 15	ITU ZONE: 28		

NAVE

Ricevo e pubblico una mail rilanciata da Franco Donati, I5DOF – ARMI Ø2Ø

Messaggio

Da: i5dofviareggio@alice.it
A: it9mrm@gmail.com
Date: 08/07/09 08:48
Oggetto: NAVE

Messaggio

Ricevo ed inoltro, lo sapevi?, ciao 73 franco i5dof

Ciao, ti trasmetto in allegato le immagini che Franz I1XXM ha ricevuto da sua sorella Connie che vive in America. Trattasi ... di natante costruito con i rottami ferrosi delle torri gemelle.
73 e buon proseguimento a tutti. Ci vediamo dopo Friedrichshaffen.
Ottavio IK1PML



Trattasi della USS NEW YORK LPD-21

Il primo marzo di quest'anno la US Navy ha battezzato nei cantieri navali della Northrop ad Avondale (Louisiana) la nave anfibia LPD-21 *New York*. Non è la prima volta che un'unità navale della marina americana porta il nome della grande metropoli: l'ultima fu il sottomarino nucleare d'attacco SSN-696 *New York City*, ritirato dal servizio nel 1997. In questo caso, però, l'evento ha avuto un alto valore simbolico, perché è la prima nave militare a portare questo nome dopo la tragedia dell'11 settembre 2001 che ha sconvolto e letteralmente sfigurato la città, e nella sua costruzione sono state utilizzate circa 7 tonnellate e mezzo di acciaio proveniente dalle macerie del World Trade Center. Poca cosa, per una nave che ha un dislocamento di circa 25.000 tonnellate a pieno carico, ma si è trattato, come abbiamo già detto, di un tributo simbolico alle vittime di quegli attacchi terroristici. La *USS New York* è la quinta di 12 unità della classe San Antonio. Si tratta di navi per la guerra anfibia, ciascuna in grado di sbarcare un contingente di 700 Marines con relativi mezzi corazzati, utilizzando elicotteri, convertiplani (aerei da trasporto in grado di decollare e atterrare come elicotteri) e mezzi da sbarco a cuscino d'aria. Anche il motto dell'unità ha un elevato valore simbolico connesso alla tragedia dell'11 settembre: *"Never Forget"*. Un ulteriore tributo sarà quello della cerimonia ufficiale di consegna, che avverrà nel 2009, nel porto di New York, a poca distanza da Ground Zero. L'acciaio proveniente dal WTC fa parte di un lotto di 24 tonnellate spedite in Louisiana, e fu selezionato e fuso da una fonderia locale il 9 settembre del 2003. Trascorsero insomma due anni fra gli attentati e l'utilizzo dell'acciaio, con buona pace di coloro che sostengono che l'acciaio delle Torri Gemelle fu fatto sparire in tutta fretta (*Loose Change*) per occultare chissà quali indizi di cospirazione. I marinai sono notoriamente superstiziosi, e la *USS New York* sembra proprio destinata ad alimentare questa tradizione. Gli addetti ai lavori hanno fatto notare che la nave ha superato indenne la furia dell'uragano Katrina che ha devastato il cantiere nel 2005. Questa circostanza consentì a migliaia di maestranze (compresi molti rimasti senza tetto) di non perdere il lavoro. Il fatto che una nave dedicata a una grande tragedia ne abbia affrontata e superata un'altra, l'ha inserita di diritto nelle leggende e nei miti dei marinai.



FOTO

Ricevo e pubblico una mail di Pedro Almeida, CT5JZX – ARMI A/533

Messaggio

Da: ct5jzx@nra.pt
A: it9mrm@gmail.com
Date: 15/07/09 22:26
Oggetto: PHOTO

Messaggio:

Auguri radioamadoristicas, Inviata dalla mia foto che hai richiesto.

73 il 1 ° marinaio comunicazioni marina Portuguesa.

--

Pedro Almeida

CT5JZX

Telm: +351914735831

ct5jzx@nra.pt

NRA #063-E ARMI # A/533



IIØIASM – PORTAEREI CAVOUR

In riferimento all'articolo apparso sul nostro bollettino nr. 78/09 Edizione Speciale a pagina 17, viene riportato: *Inoltre abbiamo iniziato a prendere contatti via mail, per primo con i nostri associati della zona e dopo con la sezione ARI di Civitavecchia (sezione la quale è responsabile dell'area giurisdizionale). Non avendo avuto risposta in merito, e dopo molte email spedite, siamo stati....*

A giustificazione della non partecipazione, viene emanato il seguente riquadro, inviato anche a Radio Rivista per la pubblicazione a corredo dell'articolo inviato a suo tempo e che dovrà essere pubblicato presumibilmente ad Ottobre.

Purtroppo, la direzione di CQ Elettronica ci ha comunicato che ha già provveduto alla stampa dell'articolo che è stato pubblicato sul fascicolo di Settembre.

A seguito di contatti via brevi con Stefano Dell'Uomo IKØNSY, segretario della sezione ARI di Civitavecchia, si è voluto precisare e chiarire la dinamica della non partecipazione all'evento IIØIASM, le comunicazioni intercorse tra l'ARMI con la stessa sezione, hanno evidenziato un errore nella e-mail del Presidente dell'ARI di Civitavecchia (contattato per la partecipazione), la stessa era riportata erroneamente nelle pagine web della sezione le quali sono servite inizialmente per prelevare l'indirizzo mail per i primi contatti con l'interessato. A tale precisazione si è provveduto alla regolarizzazione della stessa mail sulle pagine web della sezione ARI di Civitavecchia, ed al chiarimento con proposte future di collaborazione per altri eventi ed attività di carattere NAVAL nel porto di Civitavecchia.



GUIDO BORGNA, A PICCO A TOBRUK

Articolo tratto dal settimanale "Unione Monregalese" (<http://www.unionemonregalese.it/>) scritto da Nadia Roattino e Gino De Nobili (IK1RKN – ARMI 357)

L'UNIONE MONREGALESE



Il 29 giugno 1942 quattro siluri lanciati da un sommergibile britannico facevano colare a picco, al largo delle coste della Libia, una nave italiana. Su questa nave, imbarcato con il grado di marinaio fuochista, Guido Giuseppe Borgna, nato a Pamparato l'11 giugno 1920, da Luigi e Maria Nasi, ma residente a Mondovì. Si trattava dell'Avviso veloce "Diana", tipo di unità così chiamata perché generalmente navigava isolata, al di fuori della formazione navale allo scopo di avvisare della presenza italiana al limite delle acque territoriali.

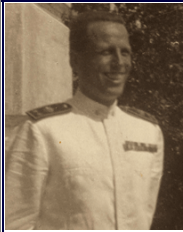
Nave "Diana" era una moderna unità varata solo due anni prima, e costruita inizialmente come yacht per il capo del Governo. Costosissima, era stata soprannominata dai marinai il "*miliardo galleggiante*". Ultimata però solo a conflitto già iniziato, venne subito riconvertita in nave militare ed utilizzata per scopi bellici. Venne adibita a trasporto ed appoggio per barchini esplosivi, e fu la nave che condusse a Malta gli incursori italiani che tentarono l'attacco della base inglese il 25 luglio 1941. Purtroppo la missione fallì e toccò sempre ad essa, il mattino successivo, il recupero dei pochi superstiti di quella sfortunata missione. Il 28 giugno 1942, l'unità partiva da Messina per rifornire di materiali e personale la base italiana di Tobruk in Libia, da poco riconquistata. Il mattino del giorno successivo, mentre navigava circa 60 miglia a nord del Golfo di Bomba (Cirenaica), venne individuata dal sommergibile britannico "Trasher" in agguato nella zona, che lanciò contro quattro siluri. Il "Diana" riuscì ad evitarne due, ma purtroppo gli altri due andarono a segno, colpendola sul lato sinistro a poppa, e facendola affondare nel giro di 12 minuti. Nell'affondamento perivano in totale 120 uomini dell'equipaggio, due ufficiali e 214 marinai trasportati. Tra questi, oltre a Guido Borgna, morivano altri cinque piemontesi: Capo di 1^a cl. Tribolo Giovanni di Bra, sottocapo nocchiere Giordano Aldo Bartolomeo di Cuneo; marinaio Blasi Giuseppe di Bra; marinaio Bongioanni Giovanni di Cossato Belbo; marinaio Gobbi Dante Giuseppe di Savigliano.

I naufraghi furono subito individuati, ma poterono essere tratti in salvo dalla nave ospedale "Arno" solo il giorno successivo.

Operazione Forzamento Porto La Valletta (MALTA)

26 Luglio 1941



							
<u>Vittorio</u> <u>MOCCAGATTA</u>	<u>Bruno</u> <u>FALCOMATA</u>	<u>Giorgio</u> <u>GIOBBE</u>	<u>Carlo</u> <u>BOSIO</u>	<u>Teseo</u> <u>TESEI</u>	<u>Alcide</u> <u>PEDRETTI</u>	<u>Aristide</u> <u>CARABELLI</u>	<u>Roberto</u> <u>FRASSETTO</u>

Premessa

Fin dall'inizio del conflitto, il porto di La Valletta a Malta aveva rappresentato uno degli obiettivi più attraenti per i nostri mezzi d'assalto. L'esito vittorioso dell'impresa di Suda unitamente al fatto che gli inglesi facevano sostare saltuariamente a Malta il loro naviglio militare e mercantile di transito, convinsero il Comando della X^a Flottiglia MAS a prendere in considerazione il progetto di forzare la munitissima base di La Valletta ritenuta inviolabile dai tecnici militari di tutto il mondo. L'impresa si presentava oltremodo difficile. Innanzi tutto, le azioni già compiute dai mezzi d'assalto italiani contro Gibilterra e soprattutto contro Suda avevano messo in allarme la Marina britannica, che stava escogitando tutti i mezzi possibili per difendersi dal nuovo pericolo. Il Comandante della X^a flottiglia MAS, Capitano di fregata Moccagatta, consapevole di tutto ciò, aveva esposto in una concisa relazione diretta all'ammiraglio de Courten le possibilità dei "siluri a Lenta Corsa" e dei "barchini" esplosivi (M.T.M.) in un'azione contro il porto di Malta. Con l'intento di raccogliere elementi utili per la pianificazione della eventuale azione, decide di condurre varie ricognizioni nelle acque antistanti della Valletta. La prima ricognizione viene svolta nella notte del 26 Maggio 1941: al rientro invia all'Amm De Courten una relazione con delle osservazioni dice: "In linea di massima si è potuto rilevare la possibilità di avvicinarsi all'isola con i motori ausiliari senza destare alcun allarme; in prossimità dell'isola il mare lungo da ponente era notevolmente ridotto per il ridosso offerto dall'isola stessa, mentre vi era calma assoluta di vento. Una seconda ricognizione viene svolta nella notte del 26 Giugno, con i MAS 451 e 452. A questa ricognizione partecipano i piloti degli M.T. ed un corrispondente di guerra tedesco. L'avvicinamento viene più volte interrotto a causa di allertamenti da parte della difesa dell'isola con accensione di proiettori, scoppi di bombe e tiro contraereo, nonostante tutto i due MAS giungono a meno di tremila metri dalla costa, sino a distinguere nettamente i bastioni. Alle 0735 del giorno successivo i due MAS rientrano ad Augusta. Come nella prima ricognizione, anche in questa, al rientro il Comandante Moccagatta redige un rapporto e lo invia all'Ammiraglio De Courten. Nelle osservazioni annota:

a) Non ritengo che vi sia ascolto idrofonico nelle acque antistanti la Valletta; analogamente non ritengo che vi sia un regolare servizio di vigilanza foranea, perché in tre successive ricognizioni non ho avvistata nessuna unità.

b) Proiettori: Esiste una ininterrotta catena di proiettori dalla baia di S. Paolo fino a Sud Est di La Valletta in numero superiore a trenta ...

... Ritengo che tutti i proiettori siano asserviti agli aerofoni; in generale tutti i fasci si concentrano sullo stesso punto e, durante le rotazioni, la variazione di rilevamento era costante per tutti i proiettori.

Particolare importantissimo, l'azione dei "barchini" contro Malta non poteva essere posta in relazione con le fasi della luna e doveva essere pertanto condotta alle prime luci dell'alba, non essendo possibile individuare in una notte illune l'accesso a La Valletta, molto angusto e situato fra coste a picco.

Malgrado la complessità di queste operazioni, il comandante Moccagatta confidava di riuscire nell'impresa di forzamento della base inglese.

Il 20 luglio, essendo stata ormai concretata l'operazione, Supermarina chiese a Superaereo se poteva assicurare le seguenti azioni di concorso e diversive per l'operazione:

- bombardamento di disturbo su La Valletta alle ore 01.45 del giorno X;
- seconda ondata di bombardamento più intenso su La Valletta alle ore 02.30;
- terza ondata di bombardamento anch'essa intensa su obiettivi interni;
- difesa con velivoli da caccia a partire dalle 05.30 del giorno X sulla rotta di rientro dei MAS e del Diana.

Superaereo comunicò tramite il suo Ufficiale di collegamento con Supermarina che avrebbe fornito il concorso richiesto.

Modalità Previste Per L'azione

Ordine di Operazione n° 5/A

Augusta 23 Luglio 1941

Data dell'ordine: 23 Luglio 1941 - XIX

Data di esecuzione dell'ordine: Giorno X (in relazione alle condizioni meteorologiche)

Comandante Superiore in Mare: Cap. di Freg. Vittorio MOCCAGATTA (MAS 452)

Autorità che emana l'ordine: X^a Flottiglia MAS

Unità che partecipano all'azione: R.N. Diana - MAS 452 - MAS 451 - n° 1 MTL - n° 1 MTS - n° 9 MT - n° 2 SLC

Scopo: Azione offensiva contro la base navale di La Valletta (Malta)

Disposizioni: I MAS 452 e 451 e la R.N. Diana, con a bordo nove M.T. ed un MTS ed avendo a rimorchio un MTL, escano dalla rada di Augusta alle ore 18.15 del giorno X in modo da trovarsi per le ore 18.45 sul punto "C" di Augusta.

Da questo punto percorrano, alla velocità di 22 nodi, le rotte costiere verso Sud fino al traverso di Pozzallo, da dove dirigono ... per il punto "K" ... La formazione ferma sul punto "K"; il Diana molla il rimorchio dell'MTL e proceda alla rapida messa a mare di tutti gli MT e dell'MTS. Il MAS 451 prenda a rimorchio l'MTL ed all'ordine diriga per il punto "Y".

1) - R.N. Diana: Effettuata la messa a mare degli MT e dell'MTS e mollato il rimorchio, la R.N. Diana, invertendo la rotta sulla dritta, diriga ... fino al punto "Z" dove accosta per il punto "A" di Capo Passero

Quivi giunta, deve pendolare per meridiano fra il punto "A" e 3 miglia Sud di Capo Passero alla velocità che ritiene più opportuna, per portare assistenza nautica ai MAS. Rimarrà in tale zona fino a quando non riceve dal MAS 452 l'ordine di rientrare; nelle ore diurne, invece di pendolare per meridiano, si mantiene ridossata nelle vicinanze di Capo Passero.

Comunque se alle ore 10.00 del giorno X+1 non avesse ricevuto alcun ordine, diriga per rotte costiere per rientrare ad Augusta.



2) - MAS 452 - MAS 451: Giunti sul punto "K", i MAS 452 e 451 dirigano con i motori ausiliari per il punto "Y" (mg. 3,5 per 44° da punta S.Elmo) seguiti dall'MTS, dai nove M.T. e con l'MTL a rimorchio corto del MAS 451.

La formazione, giunta sul punto "Y", fermi i motori e molli il rimorchio.

L'MTL diriga subito per il punto situato al limite delle secche Dragut, ad 800 metri per Nord dall'arco del ponte che unisce il molo a Punta S.Elmo. Giunto in tale punto l'MTL metta subito a mare i due SLC che devono dirigere secondo le istruzioni particolari loro impartite e precisamente:

- Il Maggiore TESEI per attaccare l'ostruzione sotto il ponte (lo scoppio della testata deve aver luogo

alle ore 0430)

- *Il Ten. di Vascello COSTA* per attaccare i sommergibili ormeggiati a Marsa Muscetto.

Contemporaneamente l'MTS ed i nove MT dirigano, alla minivelocità consentita dalle condizioni del mare, per lo stesso punto l'MTL (800 metri per Nord dall'arco del ponte), dove resteranno posizionati di attesa.

Non appena scoppiata la testa dell'SLC sistemata contro l'ostruzione del ponte (od al più tardi alle ore 0440) i nove MT (in seguito all'ordine del Cap. di Corv. Giorgio GIOBBE imbarcato sull'MTSM) dirigano per il passaggio sotto l'arco di sinistra del ponte, provvedendo eventualmente al forzamento dell'ostruzione se lo scoppio non fosse stato sufficiente ad aprire il varco necessario.

Nell'interno del porto gli MT attaccano gli obiettivi assegnati preventivamente ai singoli piloti in base all'ultima ricognizione fotografica.

F.to

Il Capitano di Fregata
Comandante
Vittorio Moccagatta
...

Mezzi Impiegati:

Unità che componevano la spedizione e relativi compiti a loro assegnati :

Regia Nave Diana : C.te C.C. Mario DI MURO - trasportare i mezzi di superficie (9 MTM + 1 MTL a rimorchio) da Augusta fino a 20 mg. Da Malta;

.Rimorchiare l'M.T.L. Con a bordo due S.L.C.

.Trasportare il personale tecnico e di riserva del gruppo operante.

Cap. AN Vincenzo MARTELOTTO - Cap. GN. G.Gastone BERTOZZI - STV Pietro MINIATI - Asp. GM Vittorio PINTO - Cap. Alfredo TARUZZI - Nocch. Francesco MALFA - 2° Capo Pal. Mario MARINO - All. Pal. Gianni CORRADO



M.A.S. 452 : al comando del T.V. Giobatta Parodi con a bordo il comandante Moccagatta e il capitano Falcomatà doveva guidare la spedizione dal punto "C" al punto "B" (5 miglia da La Valletta), quindi recuperare ad operazione ultimata l'M.T.S.M. del comandante Giobbe;



M.A.S. 451 : al comando del STV Giorgio Sciolette doveva rimorchiare l'M.T.L. dal punto "C" al punto "B";

M.T.L. : al comando del T.V. Franco Costa con a bordo gli operatori degli S.L.C. doveva trasportare i due S.L.C. dal punto "B" al punto "A", e attendere fino alle 04.30 al punto "A" per l'eventuale ritorno del maggiore Tesei; in ogni evenienza, alle ore 04.30 doveva dirigere per il rientro con i propri mezzi;

M.T.S.M. al comando del C.C. Giorgio GIOBBE - aveva il compito di guidare gli M.T. dal punto "B2 a 1000 metri dal punto di forzamento della base "punto A", poi doveva ripiegare sul MAS 452 - A bordo erano presenti - C.F. Vittorio MOCCAGATTA Comandante della Spedizione - Sc.Cann. Leonildo ZOCCHI - Sc. M/N Luigi COSTANTINI

M.T.M. n° 1: STV Carlo BOSIO (carica regolata per l'esplosione a 5 mt. di quota)
M.T.M. n° 2: STV Roberto FRASSETTO - mancando l'azione l' S.L.C. Di Tesei, doveva essere scagliato contro l'ostruzione del ponte per provocare il primo varco;
M.T.M. n° 3: S.T. A.N. Aristide CARABELLI - doveva essere scagliato contro l'ostruzione in caso di fallimento di Frassetto (carica regolata per esplodere a 1,5 metri di quota)
M.T.M. n° 4: C° MN Fiorenzo CAPRIOTTI - irrompere all'interno del porto attraverso i varchi praticati(attacco ad unità o postazioni all'interno del porto)
M.T.M. n° 5: 2° C°MN Alessandro FOLLIERI - irrompere all'interno del porto attraverso i varchi praticati
(carica regolata per l'esplosione a 5 mt. di quota)
M.T.M. n° 6: 2° C° IEF Enrico PEDRINI- irrompere all'interno del porto attraverso i varchi praticati(carica regolata per l'esplosione a 5 mt. di quota)
M.T.M. n° 7: Nocc. 3^ Pietro ZANIBONI - irrompere all'interno del porto attraverso i varchi praticati(carica regolata per l'esplosione a 5 mt. di quota)
M.T.M. n° 8: Serg. Vittorio MARCHISIO - irrompere all'interno del porto attraverso i varchi praticati(carica regolata per l'esplosione a 5 mt. di quota)
M.T.M. N°9: 2° C° Vincenzo MONTANARI - irrompere all'interno del porto attraverso i varchi praticati(carica regolata per l'esplosione a 5 mt. di quota)

SLC. n° 1 : Magg G.N. Teseo TESEI
Serg. Pal. Alcide PEDRETTI

Pilotato dal maggiore del genio navale Teseo Tesei e dal capo palombaro Alcide Pedretti, doveva portarsi dal punto "A" sulle ostruzioni del ponte S.Elmo e farle saltare per praticare il varco d'ingresso per gli M.T.

SLC n° 2 : T.V Francesco COSTA
Serg. Pal. Luigi BARLA

Pilotato dal T.V. Franco Costa e dal Sergente palombaro Luigi Barla, dal punto "A" doveva dirigere verso la rada di Marsa Muscetto, superare le ostruzioni e attaccare i sommergibili alla fonda.

Ricostruzione Degli Avvenimenti

Per quanto riguarda le modalità dello svolgimento dell'azione ricorriamo all'aiuto dei vari Pro-memoria di SUPERMARINA, del COMANDO M.M. AUTONOMO della SICILIA.

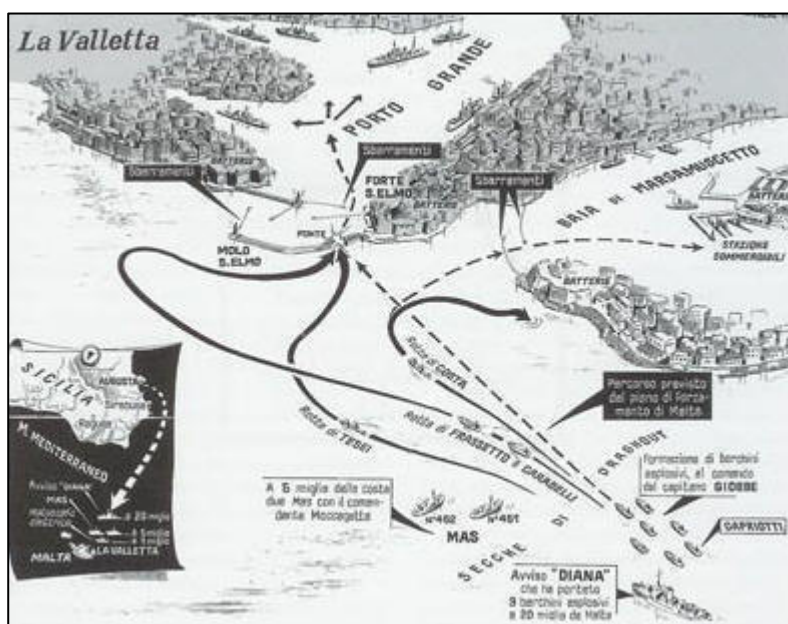
Nel pomeriggio del 25 luglio alle ore 18,00 risultando favorevoli le condizioni di tempo e di oscurità e avendo la ricognizione aerea accertato la presenza di unità a Malta, è stato dato l'ordine esecutivo per la progettata operazione di forzamento della predetta base navale. Dopo la partenza da Augusta la navigazione del Diana e dei MAS procedette tranquilla.

Cronologia degli avvenimenti

Ore 22.43 Nave DIANA ferma sul punto K, molla l'MTL che aveva a rimorchio, ed inizia le operazioni di messa a mare dei 9 MTM e dell'MTS

Ore 22.59 Viene messo a mare l'ultimo MTM

Il M.A.S. 451 durante la manovra prende il cavo di rimorchio nell'elica e cozza con la poppa contro dell'M.T.L.



Ore 23.00 Nave DIANA si allontana per Pv 21, velocità 22 nodi - Tutti i mezzi speciali ed i due MAS 452 e 451 iniziano l'avvicinamento a Malta con Pv uguale a 180°.

I barchini, che si sono disposti in formazione a cuneo con in testa il C.te Giobbe, appena ammainati a mare seguono al segnale di partenza il M.A.S. 452 fino al punto "B".

Nave DIANA giunta a Capo Passero inizia un pendolamento fino alle ore 0600 del 26 Luglio

Durante il pendolamento si osserva:

Ore 01.35 Si accende un grosso proiettore zenitale a Malta

Ore 01.40 Si riaccende lo stesso proiettore per pochi istanti

Ore 02.00 La forza è sul punto "B"

I barchini, guidati dal C.te Giobbe, effettuarono l'avvicinamento dal punto "B" al punto "A" portandosi fino a 1.000 metri dal ponte. All'inizio dell'avvicinamento il barchino n° 5 andò in avaria e, pertanto, si pose a rimorchio del M.A.S. 452. Dopo la ricognizione Giobbe conferì con Bosio e Frassetto; quindi tornò indietro con il M.A.S. 452, dopo aver defilato lungo la formazione ed aver formulato gli auguri agli operatori ormai pronti ad attaccare.

Ore 03.00: I "maiali" vengono varati, quello di Tesi è in ordine, quello di Costa ha invece una avaria alla pompa di travaso e non può eseguire l'assetto. A terra si accendono due riflettori che illuminano il gruppo navale.

Ore 03.05 Si vedono numerosi lampi sul cielo di Malta, ritengo si tratti di attacco aereo in corso

Ore 03.45: Tesei consiglia a Costa di tornare indietro.

Costa suggerisce di sostituire il 2° uomo di Tesi, rimorchiare la testata del mezzo avariato, attaccare questa sotto il ponte e proseguire poi con il "maiale" efficiente per attaccare i sommergibili di Marsa Muscetta. La proposta non viene approvata, di conseguenza Tesei parte da solo con il suo secondo, per aggredire l'ostruzione retale di Ponte S.Elmo.

Tesei prima di muovere in direzione di La Valletta, disse testualmente allo stesso Costa: "Presumo che non farò in tempo altro che a portare il mio S.L.C.

Sotto rete. Alle 04.30 la rete dovrà saltare e salterà. Se sarà tardi spoletterò al minimo.



Nota: Tesei partito alle 03.45 circa, ebbe certo il tempo di raggiungere la rete prima delle 04.30. Ebbe però il tempo per compiere tutta l'operazione di fissare la testata alla rete, di spolettare e di allontanarsi? Sta di fatto che alle 04.30 non si verificò nessuna esplosione sotto il ponte di S.Elmo.

Ore 04.20 Altri forti bagliori fanno supporre in atto un altro attacco aereo su Malta.

Ore 04.30: gli operatori dei barchini percepiscono un'esplosione e la attribuiscono erroneamente all'apparecchio di Tesei.

Ore 04.40: Bosio decide comunque di iniziare l'attacco. Frassetto parte per operare sotto l'arcata esterna del ponte, stesso obiettivo di Tesei. A circa 100 metri dall'obiettivo, Frassetto disinnesca, si lancia in mare e fa segnali intermittenti ai compagni per indicare loro il punto esatto di entrata.

Contemporaneamente le batterie poste a difesa del porto aprono il fuoco sull'entrata del porto e sui MAS 451-452

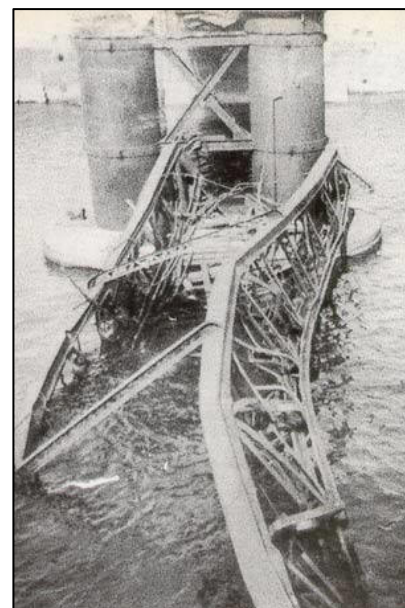
Intanto la formazione dei barchini, al Comando del STV Bosio, accelera in direzione della segnalazione di Frassetto. Le artiglierie dei tre forti (S.Elmo - Ricasoli - Tigne) aprono il fuoco incrociato. La luce dei riflettori abbaglia a tal punto gli operatori, da non consentire loro di guardare avanti. I proiettili piovono da ogni parte, creando attorno ai "barchini" uno specchio d'acqua nel quale è assolutamente impossibile sostare.

Bosio impartisce l'ordine di ripiegamento

Aerei da caccia e idrovolanti inglesi si levano in volo. I primi eseguono un sistematico mitragliamento; i secondi gettano bombe di profondità.

Ore 04.45: sotto il Ponte di S.Elmo si produsse un'esplosione che provocò il crollo del ponte.

Ore 04.48: Carabelli, rimasto leggermente indietro punta veloce sulla luce all'altezza di Frassetto e si lancia contro l'estremità del molo sotto il ponte. Frassetto lo vede, perfettamente, in alto con le braccia



levate; non ha avuto il tempo di lanciarsi in mare, deciso a provocare l'apertura con il sacrificio della propria vita. L'esplosione dell'M.T. di Carabelli provoca, comunque, il crollo di una arcata del ponte ostruendo definitivamente l'entrata.

Ore 05.00 Il C.te Moccagatta mette in moto con gli ausiliari

Ore 05.30 (circa) L' MTS raggiunge il MAS 452, che recupera il C.te Giobbe ed il personale, mette in moto i principali;

Ore 06.00 Esplosione in direzione del porto (probabilmente è SLC di Costa);

Ore 06.21: Inizio attacco degli aerei inglesi. Il MAS 451 si allontana verso N.E. Il MAS 452 viene ripetutamente colpito: in coperta cade fra i primi il C.te Moccagatta. Poi si abbattano, l'uno dopo l'altro, Giobbe, Falcomatà, il sottocapo Montanari e i componenti l'equipaggio dell'MTSM Costantini e Zocchi; cadono anche il C.te del MAS Parodi e un marinaio

Ore 06.43 : Cessa attacco aereo. Il personale ancora a bordo del MAS 452 esamina le persone colpite, si accerta che tutti gli Ufficiali , il 2° Capo Montanari, i Sottocapi Zocchi e Costantini ed il Marò Fucetola sono deceduti e procede a tirare sotto bordo l'MTS su cui prendono imbarco;

Ore 07.00: L'MTS inizia la rotta verso la Sicilia ;

Ore 08.55 L'MTL è sotto Nave Diana

Ore 09.05 Nave Diana recupera tutto il personale a bordo dell'MTS;

Ore 11.28 Nave Diana, scortata dalla torpediniera Cigno e dal MAS 544 entra nel porto di Augusta.

DEDUZIONI



Con la firma dell'armistizio ed il successivo rientro in Patria dei reduci della spedizione MALTA fu possibile ricostruire più esattamente lo svolgersi degli avvenimenti.

I Siluri a lenta corsa, pilotati dal Magg. GN Teseo TESEI e dal T.V. Franco COSTA diressero come previsto verso i rispettivi obiettivi.

Non si è potuto accertare esattamente che cosa sia avvenuto al siluro a lenta corsa del Maggiore Tesei, perché entrambi gli operatori TESEI e PEDRETTI sono morti gloriosamente nell'audace tentativo. Ad ogni modo il STV FRASSETTO che era su uno dei barchini percepì una esplosione pur senza notare né

lampi né colonne d'acqua e ritenne trattarsi del mezzo di TESEI. Il siluro a Lenta corsa di COSTA non riuscì a raggiungere le ostruzioni a causa di un'avaria ed i due operatori COSTA e BARLA raggiunsero la costa a nuoto dove furono catturati. Nell'incertezza che il varco fosse stato aperto o meno da TESEI, fu deciso di lanciare contro l'ostruzione che era sotto il ponte il primo barchino esplosivo pilotato da FRASSETTO

Nel momento in cui l'STV FRASSETTO si trovò in mare, si voltò subito per vedere il risultato del suo lancio e fu meravigliato di non vedere più il suo mezzo senza averne udito l'esplosione. Solo in un secondo tempo gli sembrò di vedere un breve lampo nell'interno del porto il che farebbe supporre che il mezzo del Maggiore TESEI avesse distrutta l'ostruzione e che quindi il barchino di FRASSETTO, non avendo trovato ostacoli fosse scoppiato nell'interno. Il secondo barchino pilotato dal STV A.N. CARABELLI urtò malauguratamente contro un pilone del ponte facendolo precipitare ed ostruendo il varco . Il STV CARABELLI morì con l'esplosione del suo barchino.

Gli altri sei barchini rimasero fuori delle ostruzioni fatti segno ad un violento fuoco della difesa costiera, andarono tutti perduti. Tutti i barchini andarono perduti, salvo uno che non esplose e fu catturato dagli inglesi quasi intatto. I due MAS, l'MTS e l'MTL , in allontanamento dall'isola, furono inseguiti ed attaccati da numerosi aerei da caccia inglesi. Delle circa 50 persone che avevano preso parte all'azione, soltanto 11 (in parte ferite) riuscirono a rientrare.



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 – I11TS



AWARD AUDACE & ARDITO – I11ARU – I11ARD



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

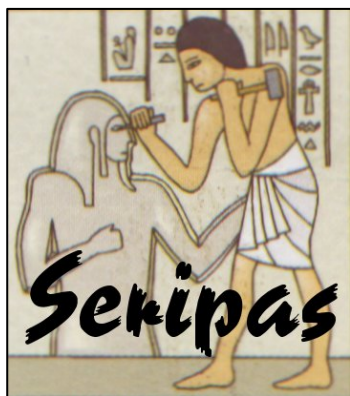
<http://www.giacoia.it/iz7auh>

**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



TAZZA "A.R.M.I." IN CERAMICA LAVORATA A MANO
 COSTO 10 EURO + SPESE DI SPEDIZIONE CORRIERE
 Inviare richiesta a it9mrm@gmail.com



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 (€.6,00). 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:

.....

Ciao Alberto,
sono venuto finalmente in possesso del Crest in oggetto, ti faccio i miei complimenti **ottimo** ricordo per un nostalgico come me.
Salutissimi a te e la Tua gentile famiglia
ISØIGV Gianni Manca - ARMI 147

.....

Ciao Alberto,
Ho ricevuto il CREST e devo dire che le fotografie non gli rendono giustizia, in quanto e’ **molto più bello** di quanto pensavo.
Tutti i particolari e le finiture sono molto curati ed i colori vivaci gli conferiscono un aspetto davvero professionale.
Sono molto contento di averlo ricevuto ed ora “troneggia” nella mia stazione di cui, appena possibile, ti invierò una fotografia.
Grazie.

73,
IZ2HAN Franco Bocca – ARMI 512

.....

Ciao Alberto, ieri e’ arrivato il crest e l’ho messo immediatamente in stazione. E’ **molto bello**, quando sistemo la stazione ti mando una foto da mettere sul sito. Grazie 73
IZ4HXT Antonio Guglielmi – ARMI A/5Ø3



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

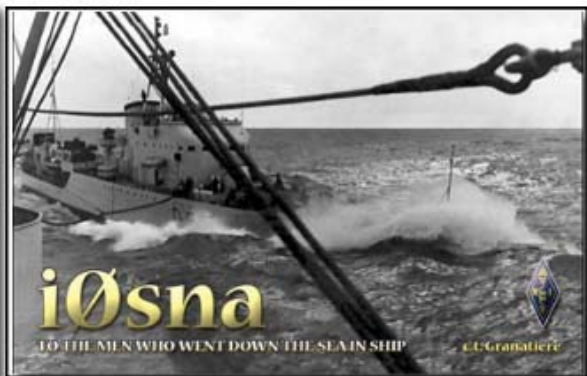
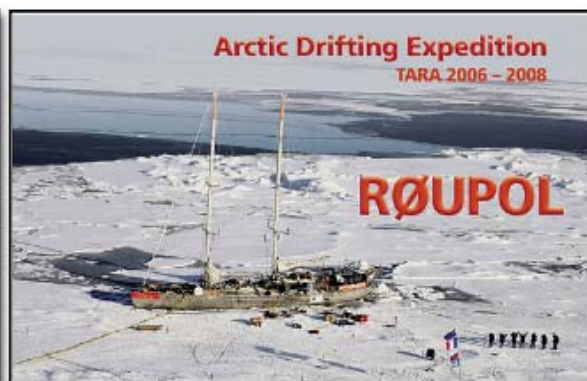
Ecco l'ubicazione del crest dell'ARMI che sfoggia, nella stazione radio di **IZ1CCH** Orazio De Maria – ARMI 113 e della sua XYL Maria **IZ1LEB**!

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



IL PRIMO CREST ARMI MATRIMONIALE!





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-



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	IIØSB / maritime mobile - Italian Navy Day - Santa Barbara Day
4 Dicembre	II3SB - Italian Navy Day - Santa Barbara Day
12 – 13 Dicembre	International Naval Contest by N.P.A.



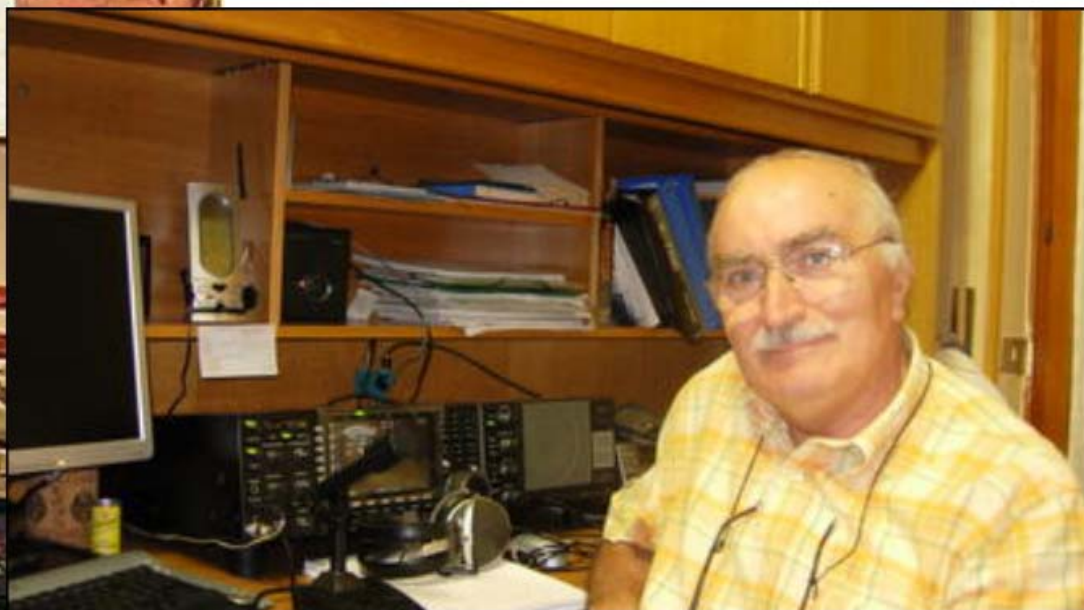


Regio Cacciatorpediniere "CARDUCCI"



Regio Incrociatore "Eugenio di Savoia"

LA STAZIONE RADIO DI....



IZØFVD - Giulio Paris (ARMI A/327)



I5NQK - Antonio Pilichi (ARMI Ø76)

LE QSL DEI SOCI ARMI

ITALIAN AMATEUR RADIO STATION

IW7EFC

TIZIANO CASSONE
Via Angelini, 43 72010
Pezze di Greco (Br) Italy

CQ ZONE 15 ITU ZONE 28 LOC. JN30BT

www.iw7efc.net -- email: info@iw7efc.net








IK8XVA
Op. Antonio

Italian Amateur Radio Station
Region 1
CQ Zone 15
ITU Zone 28

Associazione Radioamatori Marinai Italiani n° 117

D550 - IARD





La prima settimana di Agosto, si è spenta
in quel di Cagliari la Mamma del nostro carissimo
amico e membro
Piergiorgio Nonnis
ISØSDX
ARMI 095

Giorno 12 agosto 2009

È mancata la moglie del nostro carissimo amico e socio
Giuseppe Alberti
I2AZ
ARMI A/060

Dal sottoscritto, dal C.D. e da tutti i soci ARMI giungano alle
rispettive famiglie ed ai nostri due colleghi sentite

C O N D O G L I A N Z E

