

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI



Associazione affiliata A.R.I.



BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico Telematico
nr. 156/2014



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi amici e colleghi ARMIGeri, eccoci al nostro primo numero di Gennaio. Le attività programmate per quest'anno sono tante e si stanno delineando ancora molte altre. Sicuramente nei prossimi bollettini e nel calendario ufficiale posto sul nostro sito web, saranno elencati e pubblicati con le relative date di attivazione. Per il momento vi posso dare per certo l'attività di Febbraio prossimo con il nominativo speciale II7LDP dedicato al centenario dell'Ammiraglio Luigi Durand De La Penne, Medaglia d'Oro al valor Militare, che sarà attivo da Taranto da parte della sezione ARMI di Taranto. Ulteriori dettagli e la parte storica li trovate nelle pagine a seguire di questo bollettino. Intanto ci prepariamo per la prossima attività programmata riguardante il contest delle stazioni radio costiere di Marzo e di seguito vi ho inserito il regolamento. Quest'anno ci riproponiamo l'attività da IGJ, riattivando nuovamente il nominativo che era stato in aria nella prima edizione del Contest. La raccolta per il FRIENDSHIPS - pro SARDEGNA continua ancora, vi esorto a richiedere il diploma donando 10 euro, tutto il raccolto sarà donato ad una persona direttamente sul territorio da un

nostro delegato. C'è tempo fino alla fine di Gennaio per poter donare, dopo di ch  si stiler  la classifica per assegnare il primo premio che   un bel ricevitore scanner della Yaesu. Vi ricordo che la classifica   stabilita in base al massimo punteggio ottenuto ed al previsto versamento del contributo. L'attuale classifica riportata su EnzoLog   parziale e non   quella definitiva. La classifica definitiva, sar  inserita sul nostro sito web e sul sito dell'INSUBRIA R.C. oltre ad essere pubblicata sul nostro bollettino. Adesso non mi resta altro che salutarvi, ed augurarvi una buona attivit  radiantistica. Appuntamento al prossimo bollettino.... Buona lettura e soprattutto buoni DX-NAVAL.



73's de IT9MRM



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 "maritime mobile" che vogliono collegare la stazione nautica, per diversi diplomi o per il solo piacere di aver collegato il "barrato nautico". Di seguito una carrellata di news, sulle /mm che potete avere l'occasione di ascoltare o collegare nelle nostre bande.

L'inizio del 2014 mostra un notevole incremento di stazioni in **"Maritime Mobile"**; di seguito vengono riportate alcune segnalazioni di OM a bordo di navi mercantili, bulk carrier, gassoniere, porta containers ecc.

Le segnalazioni sono monitorate sui principali cluster.

RI2ØANT/mm : Alexander Kuznetsov RW3RN è stato molto attivo da bordo della "M/V Sea Explorer" in rotta da Ushuaia a King George Island. Lo scopo del viaggio è stato quello di celebrare il 20° anniversario della Federazione russa Robinson Club (RRC). Alexander è un membro del RRC#256, e per richiedere la QSL va inviata via diretta al suo indirizzo: RW3RN (Alexander Yu.Kuznetsov, ul Michurinskaya 161-84 Tambov 392032, Russia)



K1DFO - W5TA - W9BF - WB6PJC - K5FOG - K6FG) sono attivi da bordo della nave da crociera M/S Carnival Magic, nel mar dei Caraibi, in una crociera di 5 giorni con il seguente itinerario: partenza da Galveston (TX) - Mahogany Bay, Isla Roatan - Belize - Cozumel, Mexico - arrivo a Galveston (TX). La QSL va richiesta via diretta al call collegato.

Confirming QSO	Date	UTC	Mhz	RST	Mode
☐ pse QSL tnx ☐					
Port & Starboard "Shacks" Port & Starboard Antennas					
☐ HP/ /MM ☐ /C6A					
Kenwood TS-480s Screwdriver Antennas					
73 From: The Lido -10th- Deck of M/S Carnival Magic					

VK6FZM/mm: Robert Schenck (N200) sta utilizzando il suo call VK, con tutto il team della spedizione FT5ZM a bordo della M/V Braveheart in navigazione dall'Australia per Amsterdam Island e viceversa. Ascoltateli sono molto attivi in /MM, la QSL via Clublog o via N200.

EM11ØRAEM/mm: Dmytro Lukyanchikov UT6UA a bordo dello yacht Santa Esperanza al largo delle coste Tunisine, di fronte le isole Kerkena, ha operato con il nominativo speciale EM11ØRAEM per il 110° anniversario della nascita di Ernst Krenkel. Dmytro è stato molto attivo in radio ed ha operato prevalentemente in SSB in HF. La QSL va inviata via bureau oppure via diretta (QRZ.com).

PU2WZR/mm: Paulo Waizer Novaes con la sua famiglia, si trova a bordo della sua barca a vela SY Tukurà, veleggia soprattutto nel fine settimana ed opera in HF preferibilmente in SSB. La QSL va richiesta via diretta al suo indirizzo privato: P.O.BOX 65040 - 20070-970 - Rio de Janeiro - Brazil

KJ6MOK/mm & KJ6MQE: Kristi e Leonard Tyminski insieme con altri radioamatori (W5UQ -

Altre stazioni in marittimo mobile sono state segnalate in questo mese, ecco di seguito i nominativi:

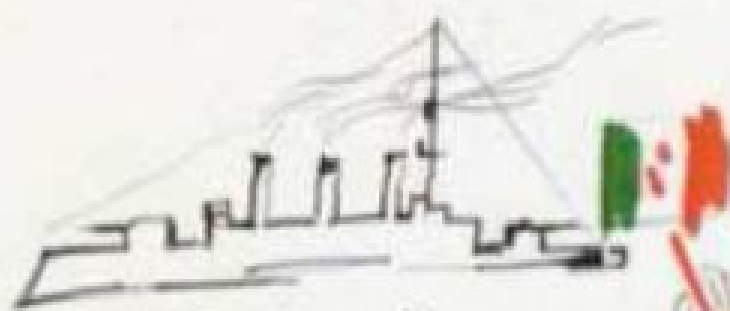
OY1R/MM - UR3IDD/MM - UT1FG/MM - W6CUP/MM - PU2PNR/MM - RW3LG/MM - IZ8QNX/MM - SV1KMK/MM - G3YQA/MM - DL2DUA/MM - ON8VC/MM - VK9VK/MM - VE0JSJ/MM - R1ZY/MM - WB2TQE/MM - RA0LQ/MM - DL7UXX/MM - XE1-GR/MM - KG8CO/MM - K8HGY/MM - RW1AI/MM - SP1ST/MM - KE5AAO/MM - UA3ZBK/MM - DL8JJ/MM - OE6ADD/MM - VQ9JC/MM - EA7ISH/MM - G4VFU/MM - K2BS/MM - 4L1QX/MM - CT5JZX/MM - G0FFB/MM - PA3DKT/MM - 5N7ET/MM - HB9FLX/MM - RA1AIF/MM - G4ROJ/MM - VK6FZM/MM - G0HUZ/MM - F5MYK/MM



Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



W i Marinai d'Italia



NOTIZIARIO DEI MARINAI

ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD - REGOLAMENTO

di Alberto Mattei, IT9MRM (MI-ØØ1) - Coordinatore Nazionale ARMI

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. Per il 2014 la stazione Jolly è la stazione costiera di Genova: **IGG**.

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 1 marzo 2014 (00:00 UTC) e si concluderà il 16 marzo 2014 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni:

- Stazioni con nominativo speciale in rappresentanza delle Stazioni Costiere della Marina Militare:

(Elenco riportato sul sito dell'ARMI <http://www.as-soradiomarinai.it>)

- Stazioni iscritte all'A.R.M.I.;
- Stazioni iscritte ad altri Naval Clubs;
- Stazioni indipendenti.

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB - DIGI (PSK31 - RTTY)

BANDE

Tutte le bande HF, 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);

QSOs (HRD) con la Italian Navy Coastal Radio Station "JOLLY" **II1IGG** 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 e le stesse per tutto il periodo della gara.

MOLTIPLICATORE

per ogni stazione COSTIERA collegata.

Es. Se al termine della gara ho collegato in tutto 5 stazioni costiere diverse, il mio risultato devo moltiplicarlo per 5.

PUNTI DIPLOMA

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

Stazioni Italiane : 30 punti;

Stazione Europee: 15 punti;

Stazioni extra-Europee: 5 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE II1IGG II1IGG AWARD IT NAVY COASTAL RADIO STATIONS K

SSB : CQ CQ da II1IGG - CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI COSTIERE DELLA MARINA MILITARE 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 (*)

"INDIPENDENT" per tutti gli altri OM

"SWL"

SOTTOCATEGORIE

Sono previste tre sottocategorie:

"MIXED" (SSB/CW/PSK31/RTTY)

"PHONE" (SSB)

"MORSE" (CW)

PREMI

La stazione che avrà il punteggio più elevato in assoluto, riceverà un premio;

Il punteggio più elevato di ogni Categoria/Sottocategoria riceverà una targa premio;

Per gli SWL è prevista una sola Sottocategoria (MIXED);

Per le stazioni costiere, saranno premiati il I°, II° e III° posto.

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 sarà on-line tramite EnzoLog, farà fede il log inserito. Il richiedente per partecipare alla gara, deve inviare un contributo di € 10,00 oppure \$ 15,00 (USD). Questo darà diritto a ricevere il Diploma ed a concorrere per il premio finale.

LOGS

Devono essere in formato ADIF ed inseriti automaticamente tramite il sito web "ENZOLog" (Log on-line) al seguente link <http://www.enzolog.org/itnavycoastal/>

In opzione si accettano anche Logs in formato digitale (files tipo .xls, .doc, .txt).

Le stazioni italiane che lo desiderano, potranno inviare il contributo per il Diploma tramite le seguenti modalità:

- via "**POSTEPAY**" 4023600573417690 intestata a Mattei Alberto (c.f. MTTLRT63L22I535Z);

- via "**PAYPAL**" al seguente indirizzo alberto.mattei@libero.it

- BONIFICO BANCARIO:

IBAN IT64E0306984620100000004132
c/o INTESA-S.PAOLO filiale di Augusta.

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il **30. 06. 2014**.

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.it>

Nota: Il contributo per il Diploma, dedotte le spese 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.

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

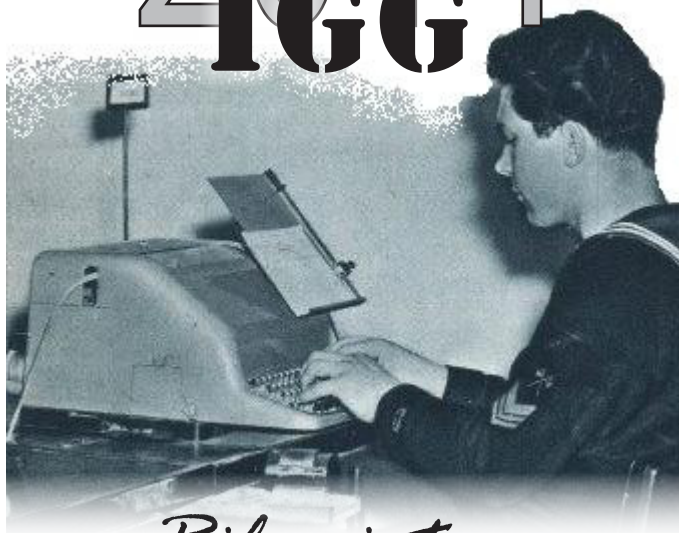


ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD

IDP IGU ICF IGV ICH IGA ICS IDK ICA ICT ICE ICN IGB ICZ IDR IGJ



2014 IGG



Rilasciato a:
SAMPLE
SAMPLE

per aver partecipato al contest delle stazioni radio
costiere della Marina Militare Italiana classificandosi
45° nella categoria **INDIPENDENT/PHONE** con il
punteggio di **138**



AWARD MANAGER
(Alberto Mattei, IT9MRM)

Alberto Mattei



ITALIAN NAVY

COASTAL RADIO STATIONS

AWARD

1 - 16 MARZO 2014



II7LDP - LUIGI DURAND DE LA PENNE

di Francesco Giacoia, IZ7AUH - Coordinatore ARMI Regione Puglia

Nel centenario della nascita dell'Ammiraglio Luigi Durand De La Penne (M.O.V.M.) la sezione ARMI di Taranto con la collaborazione della sezione ARI di Taranto, sarà attiva con un nominativo speciale **II7LDP** dal 1 al 28 Febbraio 2014, all'occasione sarà approntata una QSL speciale.

.....

Luigi Durand De La Penne, nacque a Genova l'11 febbraio 1914. Dopo aver conseguito il diploma di Capitano Marittimo presso l'Istituto Nautico San Giorgio di Genova, nell'ottobre 1934 frequentò, presso l'Accademia Navale di Livorno, il Corso Ufficiali di complemento, al termine del quale, nel grado di Guardiamarina, imbarcò sul cacciatorpediniere Fulmine. Nel 1935 passò ad operare nell'ambito della 6^a Squadriglia MAS di La Spezia e, trattenuto in servizio per esigenze eccezionali connesse al conflitto italo-etiope, nel 1938 conseguì la promozione a Sottotenente di Vascello. Nel secondo conflitto mondiale partecipò a numerose missioni con i MAS nel Mediterraneo e nell'ottobre 1940 conseguì la promozione a Tenente di Vascello. Passato ad operare con il Gruppo mezzi d'assalto, partecipò alla missione di Gibilterra (30-10-1940) e all'impresa di forzamento della base inglese di Alessandria - Capogruppo dei "maiali" 221, 222 e 223 condotti rispettivamente dallo stesso De la Penne, da Martellotta, e Marcegaglia, coadiuvati dai capi palombari Bianchi e Marino e dal sottocapo Schergat - che portò, all'alba del 9 dicembre 1941 all'affondamento delle navi da battaglia inglesi Valiant e Queen Elizabeth, della petroliera Sagona e al danneggiamento del cacciatorpediniere Jervis. De la Penne, dopo aver superato con notevoli difficoltà le ostruzioni del porto, da solo collocò la carica esplosiva sotto le torri di prora della Valiant e, risalito in superficie, venne scoperto e fatto prigioniero. Portato a bordo



con il 2° capo Bianchi, secondo operatore del suo mezzo, fu rinchiuso in un locale adiacente al deposito munizioni e vi fu tenuto anche dopo che ebbe informato il comandante dell'unità inglese, capitano di vascello Morgan, dell'imminenza dello scoppio della carica, al fine di far porre in salvo l'equipaggio. Uscito indenne dall'esplosione che affondò la nave, tradotto prigioniero in Gran Bretagna, nel febbraio 1944 rimpatriò e partecipò alla guerra di liberazione nel Gruppo Mezzi d'Assalto.

Tutti gli operatori vennero poi decorati di Medaglia d'Oro al Valore Militare e promossi per merito di guerra. La consegna della decorazione a De la Penne avvenne a Taranto nel marzo 1945 e fu l'occasione di uno storico episodio: fu infatti lo stesso comandante della Valiant nel 1941, sir Charles Morgan, divenuto ammiraglio a decorare De la Penne, su invito del luogotenente del Regno Umberto di Savoia che presiede la cerimonia.

Promosso Capitano di Corvetta in data 31 dicembre 1941, Capitano di Fregata nel 1950 e Capitano di Vascello a scelta eccezionale nel 1954, nell'ottobre 1956 fu Addetto Navale in Brasile quindi, per mandato politico a seguito della sua elezione a Deputato al Parlamento (2^a, 3^a, 4^a, 5^a e 6^a legislatura), fu collocato in aspettativa ed iscritto nel Ruolo d'Onore, dove raggiunse il grado di Ammiraglio di Squadra.

Motivazione della Medaglia d'Oro:

"Ufficiale coraggioso e tenace, temprato nello spirito e nel fisico da un duro e pericoloso addestramento, dopo aver mostrato, in due generosi tentativi, alto senso del dovere e di iniziativa, forzava, al comando di una spedizione di mezzi d'assalto subacquei, una delle più potenti e difese basi navali avversarie, con un'azione in cui concezione operativa ed esecuzione pratica si armonizzavano splendidamente col freddo coraggio e con l'abnegazione degli uomini.

Dopo aver avanzato per più miglia sott'acqua e superando difficoltà ed ostacoli di ogni genere fino all'esaurimento di tutte le sue forze, disponeva la carica sotto una nave da battaglia nemica, a bordo della quale veniva poi tratto esausto. Consapevole di dover condividere l'immane sorte di coloro che lo tenevano prigioniero, si rifiutava di dare ogni indicazione sul pericolo imminente e serenamente attendeva la fine, deciso a non compromettere l'esito della dura missione.

Rimasto miracolosamente illeso, vedeva dalla nave ferita a morte, compiersi il destino delle altre unità attaccate dai suoi compagni. Col diritto alla riconoscenza della Patria conquistava il rispetto e la cavalleresca ammirazione degli avversari; ma non pago di ciò, una volta restituito alla Marina dopo l'armistizio, offriva nuovamente se stesso per la preparazione e l'esecuzione di altre operazioni, sublime esempio di spirito di sacrificio, di strenuo coraggio e di illimitato amor di Patria".

(Alessandria, 18-19 dicembre 1941)



Trasportatore Secondario: Sommersibile SCIRE'
Trasportatori Primari : n° 3 S.L.C
C.te del Sommersibile: Junio Valerio BORGHESE
C.te della Missione: Junio Valerio BORGHESE

Equipaggi S.L.C.

SLC n° 1: Ten Vasc., Luigi Duran de LA PENNE -
Capo 2^ cl. Emilio BIANCHI
SLC N° 2: Cap. A.N. Vincenzo MARTELOTTA - 2°
Capo Mario MARINO
SLC n° 3: Cap. GN Antonio MARCEGLIA - Pa Spar-
taco SCHERGAT

Equipaggi di riserva

Ten. DM cpl Luigi FELTRINELLI - Pa Luciano SAVA-
RE'
STV Med. cpl Giorgio SPACCARELLI - Sc. Pa Arman-
do MEMOLI

Premessa

Durante i mesi di ottobre e novembre 1941 l'attività dei mezzi d'assalto registrò un periodo di stasi operativa. Ai primi di dicembre venne progettata l'operazione di forzamento di Alessandria, già tentata due volte nel corso del 1940 e in entrambi i casi, frustrata in seguito all'affondamento dei sommergibili "avvicinatori" Iride e Gondar". Lo studio dell'operazione fu ripreso nel novembre 1941.

Le principali difficoltà da superare nell'operazione derivavano soprattutto dai seguenti elementi:

- necessità per il sommergibile trasportatore di avvicinare la costa nemica di giorno, per poter utilizzare i pochi punti di riferimento offerti dalla costa bassa, correndo l'alea di essere avvistato dal nemico e non poter sfuggire a causa dei bassi fondali;
- necessità per il sommergibile di non oltrepassare gli sbarramenti difensivi, per evitare di perdersi, con conseguente necessità di far compiere ai mezzi d'assalto un percorso assai lungo (circa 5 miglia

pari ad ore 2,5) per poter giungere all'imboccatura del porto;

- poche notizie possedute circa le ostruzioni del porto, per quanto fosse probabile che il nemico non avesse potuto predisporre ostruzioni complete e pesanti, dato il fondale di appena 17 metri.
- impossibilità quasi certa di poter recuperare gli operatori.

Nel frattempo era destinato al Comando della X^ Flottiglia MAS il Capitano di Fregata Ernesto FORZA, che si dedicò interamente alla preparazione della nuova impresa, ideata e studiata dal Capitano di Fregata J.V. BORGHESE.

Malgrado i dubbi e le incertezze, del resto difficilmente eliminabili in operazioni del genere, vi era la ferma determinazione di riuscire a violare il principale ancoraggio della "Mediterranean Fleet", entro il quale erano ormeggiate le ultime due navi da battaglia dell'Ammiraglio CUNNINGHAM.

Gli operatori prescelti, infine, rappresentavano veramente il meglio della specialità.

Il **3 dicembre** lo SCIRE', come previsto nell'ordine di operazione, mollò gli ormeggi a La Spezia simulando una normale uscita e portatosi al largo, imbarcò in tutta segretezza da un pontone tre "maiali" contraddistinti dai numeri "221 - 222 - 223".

Il **giorno 9** lo SCIRE' si ormeggiava a Porto Lago (I. Di Lero) per imbarcare gli operatori e attendere l'ordine di partenza.

Il **giorno 11** gli operatori designati per l'azione giungono a Rodi a mezzo aereo e il **giorno 12** sono a Lero.

Il **13 dicembre** il Comandante BORGHESE arrivò a bordo del piroscalo ASMARA, sul quale erano imbarcati gli operatori, per vagliare con questi le ultime fotografie e le più recenti informazioni pervenute.



Il **14 dicembre** BORGHESE riceveva gli ordini dal C.te FORZA di prendere il mare per dare inizio senza ulteriore indugio all'operazione.

Il **17 dicembre** il C.te FORZA, per togliere BORGHESE dall'incertezza che poteva essere fonte di inconvenienti gravissimi, prese la drastica decisione di inoltrare allo SCIRE' il seguente telegramma: *"Accertata presenza in porto due navi da battaglia. Probabile portaerei. Attaccate"*.

Ricevuta la situazione, iniziò l'avvicinamento all'obiettivo, portandosi in vista della costa nel pomeriggio del **18**.

La sera del **giorno 18**, dopo 16 ore di navigazione occulta, sfuggendo alla attiva vigilanza nemica, alle ore 20 il sommergibile raggiunge il punto stabilito a circa due miglia a Nord del porto nuovo di Alessandria, si posa sul fondo e fa uscire gli operatori ed i mezzi d'assalto.

Il C.te BORGHESIE assegnò agli operatori i seguenti obiettivi:

- Nave da battaglia (posto di ormeggio 57): Luigi Duran de LA PENNE - Capo 2^a cl. Emilio BIANCHI;
- Nave da battaglia (posto di ormeggio n° 61): Cap. GN Antonio MARCEGLIA - Pa Spartaco SCHERGAT;
- Portaerei o grossa petroliera: Cap. A.N. Vincenzo MARTELOTTA - 2° Capo Mario MARINO

Il **giorno 18** dicembre alle ore 20.47 lo Scirè in affioramento inizia le operazioni di messa a mare dei "maiali". A operazione ultimata inizia la procedura di disimpegno.

Il **giorno 19** dicembre alle ore 17.48 lo Scirè, dopo 39 ore di immersione torna in superficie e punta direttamente su Lero.

Il **giorno 20** dicembre alle ore 22.45 il sommergibile riceve da Supermarina il seguente messaggio, che suscita a bordo grande entusiasmo: *"Riconoscimento fotografica fa ritenere colpite due navi da battaglia"*.

In qualità di capo gruppo De la Penne, in relazione all'esperienza accumulata durante le precedenti

missioni, decide di compiere la navigazione in superficie e in formazione fino alle ostruzioni del porto. La navigazione procede con tale calma che ad un certo punto, come narra De la Penne nel suo rapporto: *"essendo in anticipo sull'orario, apriamo i tubi portaviveri e facciamo colazione"*.

Superate le prime ostruzioni, gli operatori scorgono alcune sentinelle che si muovono sul molo con lampade a petrolio e vedono pure un grosso motoscafo che incrocia silenziosamente dinanzi al molo lanciando bombe.

A questo punto un colpo di fortuna contribuisce alla felice riuscita dell'operazione. Una formazione composta da tre grossi cacciatorpediniere si presenta davanti al porto, l'ostruzione retale viene aperta e i tre equipaggi ne possono approfittare.

Nella inevitabile confusione verificatasi, i tre equipaggi si perdono di vista. Da questo momento le azioni di De la Penne, Marceglia e Martellotta daranno vita a tre distinti episodi.

Fasi salienti e vicende delle tre coppie di operatori

DE LA PENNE - BIANCHI:

Appena dentro il porto, la coppia De la Penne-Bianchi si aggira fra le navi francesi internate ad Alessandria fin dal luglio 1940, ma alla fine non gli è difficile individuare l'imponente mole del bersaglio ormeggiato nel punto previsto.

Superata l'ostruzione retale che cinge la corazzata, De la Penne manovra agevolmente il "maiale", il quale urta contro lo scafo della nave e precipita sul fondo; si riporta in superficie, controlla la sua posizione rispetto alla nave, ridiscende per mettere in moto l'apparecchio e si accorge con stupore che Bianchi è scomparso.

Egli sa benissimo che la carena della corazzata è vicinissima e decide, tendendo tutte le sue forze, di trascinare il mezzo fin sotto il bersaglio. Guidato dai rumori delle pompe, dopo sforzi oltre ogni limite, urta con la testa contro lo scafo, esegue un'ispezione sotto lo scafo per verificare l'esistenza di alette di rollio.



[HMS VALIANT]

Verificatone la mancanza decide, data l'ottima posizione di spolettare onde evitare che una eventuale bomba possa impedire di portare a termine la missione, quindi appesantisce l'apparecchio e si porta in superficie. Va sottobordo e si dirige sulla boa di prua: lì trova Bianchi, che lo informa di essere svenuto ed essersi quindi ripreso in superficie, che l'apparecchio è a posto e che le spolette sono in moto.

Sono circa le ore 03.30 quando si avvicina un motoscafo con due persone che gli intimano di alzare le mani e salire a bordo, vengono portati sotto bordo della corazzata e fatti salire per il barcarizzo di poppa: a bordo è tutto calmo. Un ufficiale gli domanda chi sono e da dove vengono. Dopo essere stati portati a terra per l'interrogatorio, vengono riportati a bordo della nave e chiusi in una cala di prora.

Dai nastrini dei marinai hanno constatato che sono sulla corazzata Valiant. Quando mancano 10 minuti all'esplosione, De la Penne chiede di parlare con il Comandante e gli dice che non vi è più nulla da fare e che, se vuole, è ancora in tempo per mettere in salvo l'equipaggio.

Viene nuovamente rinchiuso nella cala, passano alcuni minuti ed avviene l'esplosione: la nave ha una fortissima scossa, sbanda sulla sinistra. De la Penne, causa l'esplosione, trova il portello del locale aperto e si avvia verso poppa, dove vi è ancora gran parte dell'equipaggio.

La nave è sbandata di circa 4 o 5 gradi ed è ferma. Da un orologio vede che sono le 06 e 15, si mette a guardare la Queen Elizabeth, che si trova a circa 500 metri. Passano pochi minuti e anche la Queen Elizabeth salta in aria: si solleva di pochi centimetri dall'acqua e dal fumaiolo escono pezzi di ferro e altri oggetti.

Dopo circa 15 minuti De la Penne viene riportato in quadrato e qui si ritrova con Bianchi; verso sera vengono imbarcati su una camionetta e portati in un campo di prigionieri vicino ad Alessandria.

MARCEGLIA - SCHERGAT

Al pari di De la Penne, Marceglia corse il serio pericolo di essere investito da una silurante che gli defilò di prora ad una distanza di 15 metri circa, ma seppe ugualmente approfittare della favorevole occasione per penetrare nel porto. Una volta all'in-

terno dirige immediatamente sulla sua destra alla ricerca del bersaglio e non incontra grandi difficoltà per individuare al suo posto di ormeggio la corazzata Queen Elizabeth, cinta anch'essa da uno sbaramento retale parasiluri.

Marceglia e Shergat fiancheggiano la rete parasiluri e dirigono verso la prora della nave, alla ricerca del varco. Poco dopo l'ostruzione è felicemente superata e Marceglia si porta sul lato dritto della nave.

Unico segno di vita a bordo dell'ammiraglia di Cunningham è la brace della sigaretta di una sentinella che passeggia sul ponte.

Sono circa le ore 03.00 e la coppia di operatori si immerge a una distanza dal bersaglio di circa 30-40 metri in corrispondenza del fumaiolo. Il "maiale" tocca il fondo, Marceglia dirige sotto la chiglia della nave, fino a trovare il punto più vulnerabile. Aiutato dal secondo operatore, collega le due alette di rollio con una cima, al centro della quale appende la carica esplosiva del suo "maiale". L'operazione è ultimata alle 03.25, Marceglia ritorna all'apparecchio, allaga la cassa di emersione e si stacca dalla nave. Nel frattempo le condizioni del suo secondo uomo si son fatte quanto mai precarie, dà aria alla cassa di emersione e riprende la navigazione con rotta inversa a quella di avvicinamento.

I due operatori dirigono quindi verso il punto di atterraggio previsto, da una certa distanza da terra mettono in moto l'autodistruttore del "maiale" e si allontanano a nuoto.

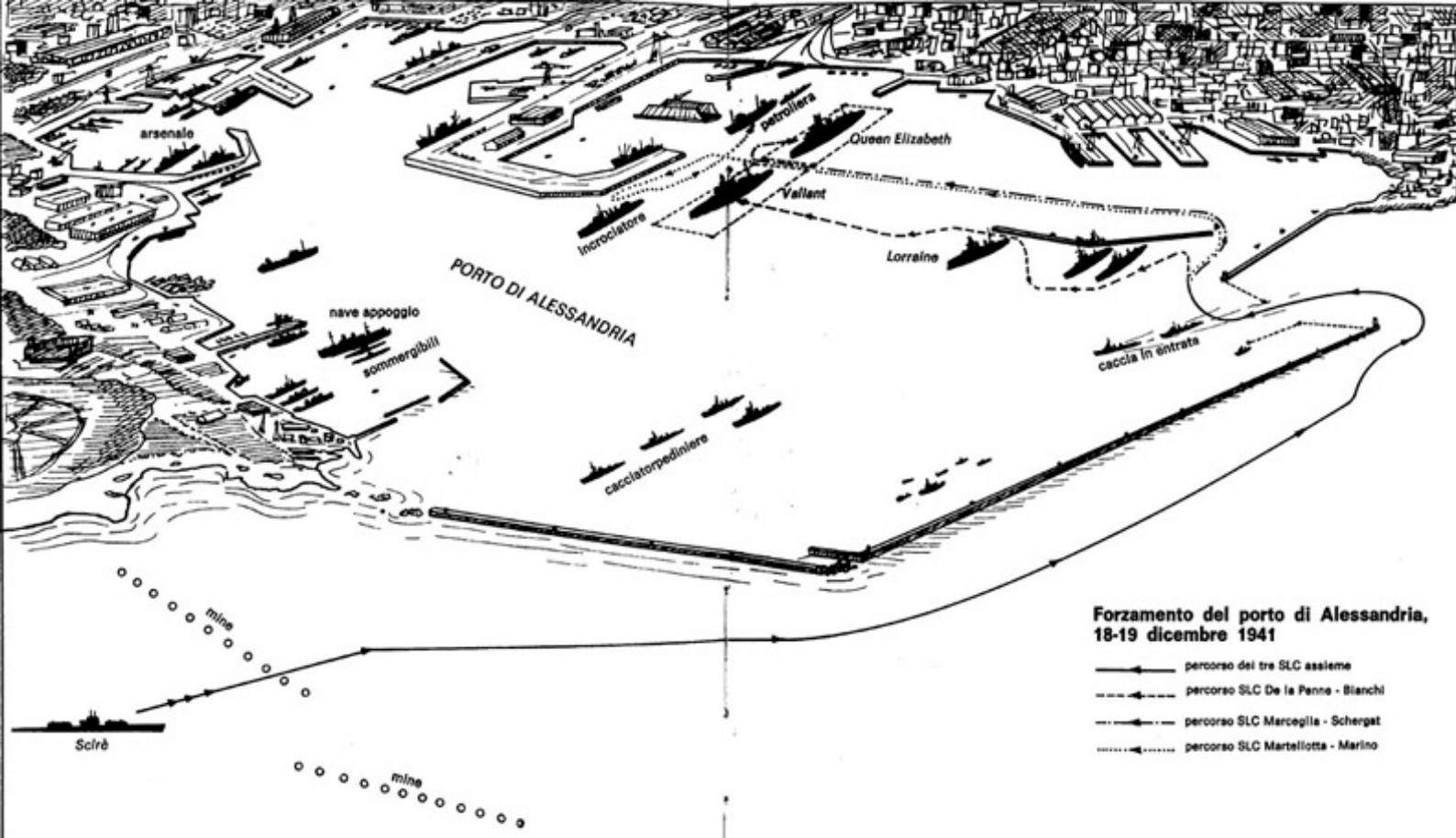
Alle ore 04.30 raggiungono la terra ferma e, dopo essersi liberati degli autorespiratori e dei vestiti, riescono ad uscire dalla zona portuale spacciandosi per marinai francesi delle navi internate ad Alessandria.

I due operatori riusciranno a raggiungere il punto previsto per il pernottamento a sfuggire ai vari controlli di polizia. Ma, nel pomeriggio del 20 dicembre, la loro avventura ha comunque termine: furono fermati da una pattuglia di polizia costiera egiziana e consegnati alle autorità della Marina Inglese.

Alle 06.25 la Queen Elizabeth, scossa da una esplosione sorda, si sollevò sull'acqua e poi ricadde, squarciata in chiglia. L'Ammiraglio Cunningham fu letteralmente sbalzato a mezz'aria insieme con il suo stato maggiore, mentre era in stato di comprensibile apprensione già da alcuni minuti, dopo l'esplosione avvenuta precedentemente sotto la Valiant.



[HMS QUEEN ELIZABETH]



MARTELLOTTA - MARINO:

La terza coppia di operatori aveva ricevuto l'ordine dal C.te Borghese di attaccare una grossa petroliera carica e di disporre nelle immediate vicinanze di essa quattro bombe incendiarie. L'intenzione era di trasformare l'intero porto di Alessandria in un mare di fiamme, con la distruzione delle navi presenti e di tutte le installazioni della base navale.

Tuttavia Martellotta aveva chiesto a Borghese di attaccare una nave da guerra e questi gli aveva assegnato come primo obiettivo la nave portaerei che si riteneva ormeggiata ad Alessandria, insieme alle due corazzate.

Anche Martellotta ebbe il suo da fare per non essere investito dai cacciatorpediniere inglesi, quando si mise nella loro scia per entrare in porto. Appena dentro, la terza coppia di operatori si inoltra nella base nemica alla ricerca della portaerei nei due posti di ormeggio consueti, ma la ricerca risulta vana. Rimasto senza obiettivo, Martellotta si aggira per il porto alla ricerca di una petroliera da far saltare, secondo le istruzioni ricevute, finché l'avvistamento di una sagoma di nave da guerra molto imponente non lo induce a contravvenire all'ordine ricevuto.

Aiutato dal suo secondo uomo, egli comincia a sistemare la carica di esplosivo sotto la nave. Ma, durante una breve schiarita, si rende conto che non si trova in presenza di una nave da battaglia, bensì di un incrociatore. Decide quindi di rinunciare, anche se a malincuore, all'attacco, per dirigersi verso la zona delle petroliere, dove mette l'occhio sulla più grossa, valutabile sulle 16.000 tonn..

Si porta a poppa e ordina a Marino di recarsi sotto la nave.

Sono le 02.25 quando Marino sta per trascinare la carica lungo la cima di collegamento. Ultimate le operazioni di aggancio della carica e fissate le spo-

lette con una scadenza di tre ore, Martellotta e Marino si allontanano verso il molo carboni. Affondano quindi il "maiale" con le spolette dell'autodistruttore in moto; raggiungono a nuoto la banchina, si tolgono le mute e tentano di uscire dal porto per entrare in città.

Ad una barriera sono fermati e arrestati da alcune guardie di dogana e da agenti della polizia egiziana, i quali chiamano dei militari inglesi che ne pretendono e, dopo alcune discussioni ne ottengono la consegna.

Poco dopo le 05.54 si sentì una forte esplosione che fece tremare tutto il caseggiato: la carica collocata da Martellotta e Marino sotto la petroliera esplose, iniziando la successione delle deflagrazioni all'interno del porto di Alessandria.

Lo stesso Cunningham nelle sue "memorie" ricorda: "Poco prima delle 06.00, mentre ero a poppa della Queen Elizabeth, vi fu una violenta esplosione a poppa della cisterna Sagoma, ormeggiata vicino alla Queen Elizabeth e con il Jervis (cacciatorpediniere) affiancato. Tanto la cisterna quanto il cacciatorpediniere furono danneggiati: la Sagoma ebbe una falla a poppa e il timone e le eliche danneggiati; il Jervis dovette restare in bacino per un mese".



[HMS JERVIS]



Sez. Taranto

LUIGI DURAND DE LA PENNE



CENTENARIO DALLA NASCITA
1914-2014

SPECIAL CALL

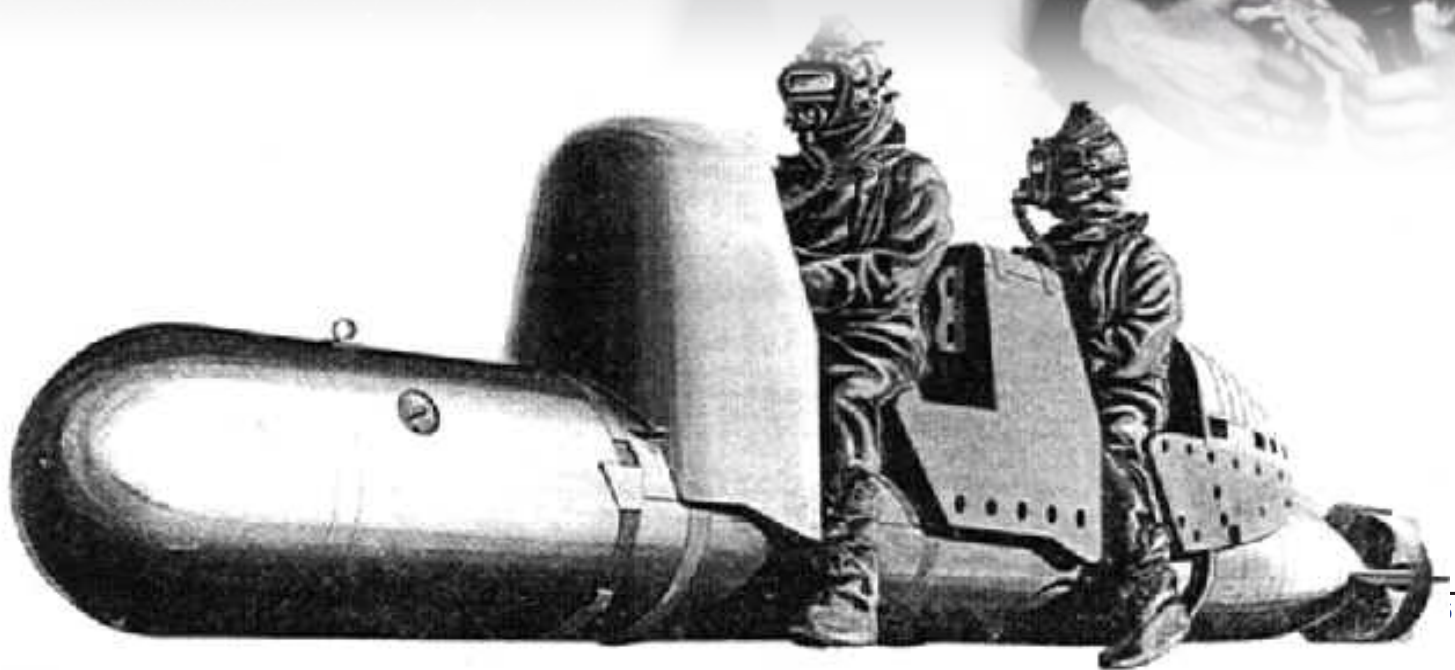


I17LDP

1 - 28 FEBBRAIO 2014



MI-1111



1° RADUNO EQUIPAGGI NAVE DANAIDE - AUGUSTA 18 GENNAIO 2014

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI



Con il FOM nr. 17 del 24 marzo 2013 veniva sancito in data 31 Dicembre 2013 il passaggio in riserva (RTD) della nave per il successivo disarmo.

E' tutto un susseguirsi di informazioni, messaggi e foto sul web che vengono rilanciati tramite i molteplici social network; tra questi il famoso "Facebook" dove da tempo esiste un gruppo dedicato a Nave Danaide, gloriosa corvetta della classe Minerva (prima serie).

Era da tempo che circolava questa idea, circa un possibile raduno del primo equipaggio della nave, e, grazie alla disponibilità ed efficienza da parte del 1° M.Ilo GALLUCCI e del collega COVUCCIA appartenenti a quel glorioso periodo in cui vi furono gli allestimenti della nave, si è potuto di fatto organizzare questo evento che ha visto il radunarsi di un buon numero di colleghi ed ex colleghi imbarcati su Nave Danaide.

L'appuntamento è stato fissato per sabato 18 gennaio 2014 alle ore 10:30 di fronte il Circolo Sottufficiali di Augusta.

Così dopo pochi minuti circa trenta persone si sono radunate dando vita a vecchi ricordi, storielle e rimpatriate goliardesche, di vecchi ma giovani marinai.

Piacevole è stato incontrare per la prima volta, I70XH Aldo Micocci (MI 068) anche lui ex Capo Centrale COC di Nave Danaide.

Di lì a poco ci siamo spostati presso la banchina "Tullio Marcon" quella che una volta veniva chiamata "Banchina Torpediniere", dove si trovava ormeggiata Nave Danaide, accanto alle gemelle Minerva e Urania già andate in riserva poco tempo prima.

L'emozione di attraversare la passerella e il saluto alla bandiera fa sì che a molti di noi, da tempo con-

gedati, un brivido percorra la schiena.

Particolare che ha colpito e riempito di gioia i presenti è stato quando l'ex. sergente RD. Venturelli (un piemontese DOC), dopo essere salito sulla passerella e dopo aver salutato la bandiera, ha baciato l'asta come segno indelebile di appartenenza al corpo e alla nave.



Ad attenderci a poppa il Comandante della Nave, Capitano di Corvetta , che ad ognuno di noi ha stretto la mano, dandoci il "ri-benvenuto a bordo". Per tanti è stato un vero e proprio imbarco dopo tanti anni, per alcuni di noi era solo un semplice ritorno a bordo, visto che alcuni sono ancora imbarcati su altre unità navali o in servizio in altri enti. Tutto questo non ha cambiato il senso, anzi ha di fatto riportato in ognuno di noi quell'emozione di ritorno, probabilmente perchè ci riportava indietro di 25 anni.

A gruppi ci siamo trasferiti nelle varie zone di lavoro dove si era trascorso il periodo di servizio: plancia, locale COC, locale elettrico, locale segreteria, a prora, quadrato Sottufficiali ed Ufficiali... ricordando i vecchi nomi di colleghi, di marò, di ufficiali e Comandanti che avevano dato il loro indelebile



sfolgiare il "libro del quadrato Ufficiali" nel quale vengono riportate testimonianze, inserite foto, ritagli di giornale e le firme autografe di Ufficiali e VIP che hanno fatto visita a bordo della Nave.

Ci soffermiamo all'inizio del libro dove sono riportati particolari disegni e fumetti fatti dal sottoscritto ricordando il particolare delle vicende riportate graficamente sul libro.

Il tempo trascorre inesorabilmente e ci siamo ritrovati in quadrato Secondi Capi dove si era approntato un breve rinfresco come è di consuetudine in Marina.

Il discorso è tenuto da parte dell'ex Capo Segreteria Luogotenente Spina, il quale, in qualità di "ex Presidente del Quadrato" dichiara pieno di emozione l'essere un tutt'uno con la nave, ricorda che il periodo che ognuno di noi ha trascorso su quella nave, è stato una parte della propria giovinezza donata alla nave stessa.

Un applauso scrosciante ha seguito il discorso ed il brindisi ha dato inizio al buffet predisposto in Quadrato.



supporto alle tante missioni che Nave Danaide aveva compiuto.

Proprio in quadrato Ufficiali ci siamo soffermati a



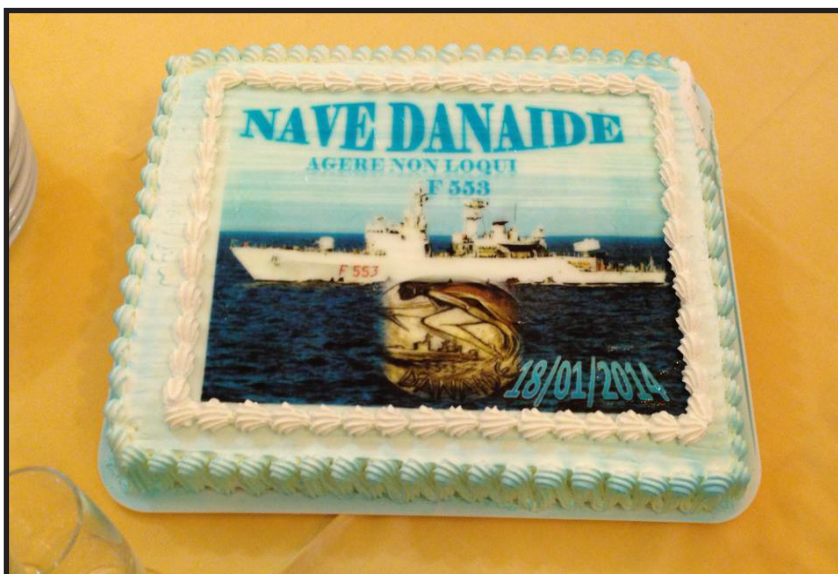
Di lì a poco, dopo aver ringraziato e salutato il Comandante ci dirigiamo come da programma, al Circolo Sottufficiali per il pranzo ricco di buone leccornie organizzato dal nostro "chef" 1° M.Ilo COVUCCIA. Una grande tavola è stata imbandita presso la sala del circolo, ed ognuno di noi ha preso posto lasciando il posto a capo tavola al più anziano, l'ex. Capo Centrale COC 1° M.Ilo Micocci.

Ognuno di noi inizia così a ricordare il breve ma intenso periodo trascorso a bordo, e tra una pietanza e l'altra, si ricordano le vecchie attività, le missioni, i servizi di guardia effettuati a bordo, con vari e minuziosi racconti di avventure e aneddoti che è dif-

ficile trovare da qualche parte. Viene letta la lettera scritta sul blog del nostro caro collega Pancrazio Vinciguerra, virtualmente presente anche lui tra di noi, un applauso sentito e di commozione si manifesta tra tutti i partecipanti al termine della lettura. Il tempo trascorre velocemente e la foto di gruppo con la torta dedi-

cata alla nave pone fine a questa stupenda giornata. I colleghi si salutano con un intenso abbraccio e ci si dà appuntamento al prossimo raduno il quale, questa volta, sarà per l'ultimo ammaina bandiera del Danaide.

"Agere non loqui"



IZØIVZ

MARITIME MOBILE

Indian and Atlantic Oceans Travel 2014

Thailandia - Andamane - Sri Lanka - Maldive - Chagos -
Seycelles - Madagascar - Comore - Mozambico -
South Africa - Bermuda - Azorres - Gibilterra

coming soon!





Realizzo le vostre QSL Personalizzate

Con tre bozze a scelta

**consegna Rapida
Cartoncino 280 grammi
stampa alta qualità
plastificazione lucida**



**anche Confezioni da
200 pezzi
personalizzate**
nella sezione qsl regionali



**Sconto per
soci **AR MI****

Visita il nuovo sito - www.qslitaly.it

**ordini@qslitaly.it - info@qslitaly.it
tel. 0776/566655 - Cell.334/3995850**

IL BATTESIMO DEL MARE

di Pietro Cristini (tratto da <http://www.marinai.it>)

Era una fredda notte di novembre del lontano 1971, sull'incrociatore portaelicotteri Andrea Doria tutto procedeva come da programma.

Eravamo ormeggiati alla boa galleggiante nella rada di La Spezia, reduci dai grandi lavori presso il bacino di carenaggio dell'arsenale.

Quando all'improvviso un messaggio urgentissimo, ricevuto dalla sala radio, comunicava l'ordine di mollare gli ormeggi e di dirigere la prora verso le acque prospicienti l'isola della Meloria, dove era precipitato un hercules dell'aeronautica militare italiana con a bordo 54 paracadutisti.

Venne dato per interfono l'ordine di posto di manovra generale, un'ora più tardi eravamo in navigazione con un mare forza 9, una pressione atmosferica di 756 millibars, in piena burrasca.

Io mi trovavo al mio posto in plancia comando, dalle ore 04,00 alle 08,00, indossavo gli indumenti da navigazione con il giubbotto di salvataggio a portata di mano, anche se con quello stato del mare e in quel periodo dell'anno sarebbe valso a poco, e sì perché nell'eventualità di una caduta in mare il limite di sopravvivenza sarebbe stato di un quarto d'ora, dopo di che ci sarebbe stata la morte per assideramento.

Nel frattempo arrivammo nello spazio di mare dove presumibilmente si era inabissato l'aereo e iniziammo la perlustrazione del fondo con l'impianto sonar.

I familiari dei paracadutisti e tutta l'opinione pubblica italiana aspettavano notizie.

Ci seguiva nelle operazioni di ricerca la fregata Cigno, che, alle prime luci dell'alba, a vederla di poppa, avanzare intrepida,

con la forza delle sue caldaie spinte a pieno regime, contro quel mare così potente da immergere la sua prora fino al castello, sembrava un sommergibile.

Il nostro comandante constatando con i suoi occhi la difficoltà a procedere di tale unità, via radio diede ordine al comandante della Cigno, date le avverse condizioni meteorologiche, di invertire la rotta e di rientrare in porto.

La nostra nave era più pesante di 5000 tonnellate e più lunga di 50 metri, ma nonostante ciò era come un fuscillo di paglia in un turbine di vento.

L'addetto al sonar aveva la cuffia saldata alle ore

cchie pronto a percepire il benché minimo segnale di ritorno che ci avvisasse della presenza del relitto.

Il tempo passava inesorabile e la speranza di ritrovare vivi quei poveretti era ormai svanita.

Le onde alte più di nove metri si abbattevano sulla nave con furia implacabile, mettendo a dura prova lo scafo, le sovrastrutture e l'equipaggio.

Al terzo giorno, dopo innumerevoli falsi contatti, dovuti a materiale metallico scaricato in mare da chissà quale nave, una eco di ritorno del sonar ci dava l'esatta posizione del relitto.

Nonostante le condizioni meteorologiche che non accennavano a placarsi ci fu negli animi dell'equipaggio un rilassamento psicologico anche se di amara soddisfazione, l'aereo era stato individuato, ma non c'era nessun superstite.

Comunicata la posizione del relitto agli organi competenti cessammo la ricerca.

Sulla rotta del ritorno facemmo un resoconto dei danni subiti dalla violenza del mare che ancora schiumava rabbioso addosso al nostro scafo; una motobarca da due tonnellate sfondata come un guscio di noce, le plancette di due cannoni divelte, i candelieri che formavano la battaglia di tutti abbattuti, le reti paracadute del ponte di volo lacerate, un elicottero inutilizzabile, le alette antirullo fuori uso, l'albero maestro su cui erano installate tutte le apparecchiature radar seriamente danneggiato e molti altri danni minori.

All'inizio del quarto giorno con gli elementi che ancora infuriavano ritornammo al porto di La Spezia con destinazione il bacino di carenaggio per la riparazione dei danni subiti dalla forza del mare.

Questa fu la mia prima uscita in mare, successivamente molte altre volte ho affrontato il mare forza nove, sia per motivi di lavoro che per motivi di assistenza a navi che rischiavano di affondare, per questo io amo e amerò il mare e le navi, perché non esiste altro ambiente uguale in grado di trasmettere le stesse sensazioni.

Sul mare le parole non hanno senso, contano i fatti.

Vivi, ama, temi e rispetta il mare, ti insegna la vita.



VZ5 KID

MARITIME MOBILE

East Mediterranean sea

2014

Yacht Vicem





*Una volta marinaio ...
marinaio per sempre*



www.marinaiditalia.com

Associazione Nazionale
Marinai d'Italia

Piazza Randaccio, 2 - 00195

tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail segreteria@marinaiditalia.com

Istituto **ANDREA DORIA**



**ASSISTE
LE FAMIGLIE
E GLI ORFANI
DEL PERSONALE
DELLA MARINA
MILITARE**

VIA G. NICOTERA, 20 - 00196 ROMA
TEL. (06) 3217477
C/C POSTALE 59190009

DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM (MIØØ1) - Coordinatore Nazionale ARMI

Il Diploma di Attestazione ARMI può essere richiesto da tutti i soci iscritti all'ARMI. Per il rilascio dell'attestato è richiesto un contributo volontario di almeno 5 Euro, di cui tolte le spese di spedizione e stampa, il resto sarà donato all'Istituto Andrea Doria.

Ulteriori informazioni li trovate sul nostro sito web.

La richiesta va inviata al seguente indirizzo:

Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)

Alberto Mattei (IT9MRM)

Via Enrico Millo, 20

I-96011 Augusta (SR)

ITALY



COMMANDER PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

La Commander Plaque è un trofeo rilasciato ai **migliori Radioamatori** che con la loro abilità e bravura siano riusciti a contattare un determinato numero di stazioni NAVAL come da elenco (riportato sul sito web <http://www.assoradiomarinai.it>). La Commander Plaque è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. Esistono tre categorie, la prima categoria "**CC Plaque**" la seconda categoria "**CF Plaque**" e la terza categoria "**CV Plaque**".

PERIODO di validità

I contatti sono validi dal 1.1.2000 ad oggi.

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

CATEGORIE

Sono previste TRE categorie :

"CC (Capitano di Corvetta)"

"CF (Capitano di Fregata)"

"CV (Capitano di Vascello)"

SOTTOCATEGORIE

Sono previste TRE sottocategorie:

"MIXED" (SSB/CW/PSK31/RTTY)

"ONLY PHONE" (SSB)

"ONLY MORSE" (CW)



RICHIESTE

Va 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 € 40,00 oppure \$ 45,00 (USD) per gli italiani, per tutti i paesi al di fuori dell'Italia il contributo è di € 50,00 oppure \$ 60,00 (USD).

I contributi possono essere versati nei seguenti modi:

POSTEPAY: 4023600573417690 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);

PAYPAL: alberto.mattei@libero.it

IBAN: IT64E0306984620100000004132 Banca Intesa-S.Paolo Filiale di Augusta

CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE

La plaque ha la base in legno stile marina, dalle seguenti misure 26 x 21, la placca di colore dorato, misura 15 x 20, il grado è originale in metallo ed è innestato nella placca, il resto è serigrafato con colori brillanti.

INFORMAZIONI

Eventuali informazioni in merito agli elenchi possono essere prelevate dal sito ufficiale dell'A.R.M.I. <http://www.assoradiomarinai.it>



Per conseguire la Prima categoria **"CC Plaque"** bisogna contattare o ascoltare:

- nr. 5 Stazioni membri ARMI;
- nr. 5 Stazioni membri INORC;
- nr. 2 Stazioni membri MF;
- nr. 2 Stazioni membri RNARS;
- nr. 1 Stazione membro MFCA;
- nr. 1 Stazione membro BMARS o MARAC;
- nr. 1 Stazione membro YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 3 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 3 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 3 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 5 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);



Per conseguire la Seconda categoria **"CF Plaque"** bisogna contattare o ascoltare:

- nr. 10 Stazioni membri ARMI;
- nr. 10 Stazioni membri INORC;
- nr. 5 Stazioni membri MF;
- nr. 5 Stazioni membri RNARS;
- nr. 2 Stazioni membri MFCA;
- nr. 2 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 2 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 10 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 10 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 10 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 10 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);



Per conseguire la Terza categoria **"CV Plaque"** bisogna contattare o ascoltare:

- nr. 15 Stazioni membri ARMI;
- nr. 15 Stazioni membri INORC;
- nr. 10 Stazioni membri MF;
- nr. 10 Stazioni membri RNARS;
- nr. 5 Stazioni membri MFCA;
- nr. 5 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 5 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 15 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 15 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 15 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 15 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);



NOMINATIVI DI CHIAMATA RADIO IN ANTARTIDE

di Onofrio Gallina - IZ3VLK (MI 787)

I nominativi di chiamata radio (Callsign) sono identificatori univoci per gli operatori autorizzati in Antartide, essi sono regolati a livello internazionale dalla ITU (International Telecommunication Union) così come a livello nazionale dagli organi di governo all'interno di ogni paese che possono avere cittadini che operano in Antartide; inoltre, i nominativi di chiamata radio possono essere emessi anche da una autorità locale in Antartide. Il Trattato Antartico, firmato il 1° Dicembre 1959 (ed entrato in vigore il 23 giugno, 1961), ha istituito il quadro giuridico per la gestione dell'Antartide, tra cui l'assegnazione di nominativi di chiamata amatoriale.

Assegnazioni nominativi di chiamata per radioamatori

L'ITU non assegna blocchi di nominativi di chiamata in Antartide poiché non vi è nessun governo unico lì che può inviare delegati di ITU conferenze, tuttavia, alcuni singoli paesi riservano prefissi antartiche all'interno dei propri blocchi di lettere di chiamata secondo questa tabella:

PREFISSI	STATO	NOTE
ATA, ATN, ATØ	India	allocazione non ufficiale, come parte della speciale denominazione dell'evento, vedere VU, di seguito
CE9	Cile	ITU 67,69-74; CQ 13, 12, 13, 29, 30, 32, 38, 39
DP0	Germania	spedizione chiama, solo al di fuori della Germania nei territori internazionali o nello spazio, altri numeri DP utilizzati nel paese d'origine
ED	Spagna	utilizzato anche nel paese d'origine
EM	Ucraina	utilizzato anche per eventi speciali
FT8Y	Francia	
HFØ	Polonia	HFØPOL - Polish Base, South Shetland - isola di Re Giorgio
IAØ	Italia	Stazione Mario Zucchelli, Baia Terra Nova
KC4AAx, KC4USA-KC4USZ	Stati Uniti	KC4AAA-AAF per Byrd, McMurdo, Palmer ITU CQ zone 12-13, 30; KC4USA-KC4USZ per le basi US Naval
LU#Z	Argentina	`#` È qualunque cifra
LZØ	Bulgaria	anche per le stazioni di eventi speciali
OAØ	Perù	anche per le stazioni di servizio e di club special
OJ1	Finlandia	ABOA suffisso. OJ9 usato raramente. OJ1 utilizzato anche per World Radiosport Team Championship
OR4	Belgio	Le altre chiamate OR4 sono state utilizzate nel paese d'origine
RI1A	Russia	solitamente tre lettere suffisso in forma di (Axx). Nelle basi russe nel passato utilizzati nominativi nella serie R1A
VKØ	Australia	anche Heard Island e Isola di Macquarie
VP8	Regno Unito	VP8 anche utilizzato nelle Isole Falkland e le sue dipendenze
VU	India	Non distintivo per l'Antartide, vedi AT sopra
ZL5, ZL9	Nuova Zelanda	ZL9 è per i territori sub-antartiche, gli operatori devono avere il permesso di atterrare, viene emessa prima chiamata
ZS7	Sud Africa	
ZVØ, ZXØ	Brasile	ZL9 è per i territori sub-antartiche, gli operatori devono avere il permesso di atterrare, viene emessa prima chiamata
3Y	Norvegia	anche Bouvet Island e Peter I Island
8J1	Giappone	RL suffisso dalla Stazione Syowa, utilizzato anche per eventi speciali

In alcuni casi l'assegnazione delle lettere o nominativi di chiamata viene effettuata a livello locale in una base antartica e l'organismo nazionale competente è notificato. Anche se l'Antartide è considerato da un trattato internazionale, i radioamatori in Antartide sono spesso soggetti ai requisiti di licenza reciproci relativi al paese in cui il campo è contrassegnato.

Eventi Speciali

Il Programma Antartide Worldwide mantiene un elenco di nominativi di chiamata speciali, eventi emessi da vari paesi in diversi momenti. TM4IPY è stato emesso nel 2007 dalla Francia per celebrare l'Anno polare internazionale così come lo era IAØIPY, IA8IPY, IA7IPY e IP7IPY dall'Italia, GB4IPY dal Regno Unito, VYØICE/VE2 in Canada, LZØ7IPY in Argentina, EV5IPY in Bielorussia, CQ4IPY in Portogallo, SNØIPY in Polonia, YE2IPY in Indonesia, S5ØIPY in Slovenia, 5DØIPY in Marocco, e altri. Tali nominativi di chiamata sono stati utilizzati dai dilettanti nei loro paesi d'origine.

Storia dell'allocazioni di chiamata

Il Programma Antartico Mondiale (Worldwide Antarctic Program) mantiene Bollettini internet correnti di nominativi di chiamata in attività nella regione polare sud di cui 3.100 nominativi di chiamata utilizzati dal 1945.

- Australia - nominativi VKO sono stati usati c. 1955 basata sui trattati antartici al momento. Prima che Macquarie Island e antartiche i segnali di chiamata zona erano conosciuti come VK1.

- Stati Uniti - prima di 1959, l' FCC assegnato KC4USx , McMurdo utilizza ancora KC4USV. Dal 1959, le riserve FCC chiamano lettere nel blocco KC4AAA a KC4AAF per l'uso del National Science Foundation al Polo sud. Polo Sud utilizza KC4AAA e Palmer utilizza KC4AAC.

- India - AtoA è stato utilizzato nel 1983 per una spedizione in Antartide , così come lo era AT3D e AT3ANT per uno scopo simile 1994-1996.

- URSS - L'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche assegnate '4 K1' come il suo prefisso Antartico. Dopo la dissoluzione dell'URSS nel 1991, questo prefisso assegnato da ITU è caduto all'interno della Repubblica dell'Azerbaijan . Non è chiaro se la Repubblica dell'Azerbaijan considera ancora come riservato per l'uso da stazioni antartiche.

Isole On The Air

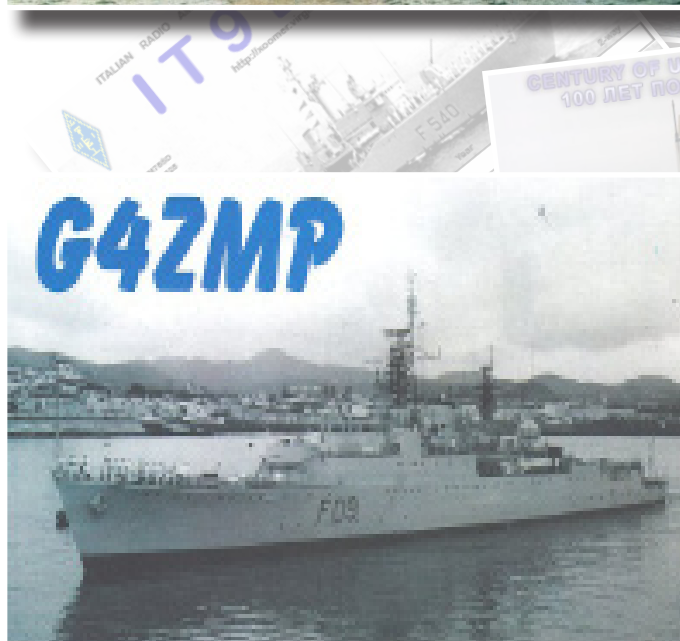
La Radio Society di Gran Bretagna assegna le isole in sette distretti del mondo, tra cui l'Antartide. Assegna IOTA gruppi e numeri di riferimento corrispondenti a queste aree - Isole antartiche sono AN-xxx. Alcuni di questi gruppi IOTA sono nominativi di chiamata assegnati da un potere sovrano, altri hanno i nominativi di chiamata assegnati in base al Trattato Antartico. Non tutte queste isole rientrano nel settore del Trattato Antartico.

IOTA #	PREFISSI	POSIZIONE
AN-001	Various Callsigns	Graham Land West (Adelaide Is.) group
AN-002	3Y	Bouvet Is.
AN-003	VK0	Heard Is.
AN-004	3Y	Peter I Isl.
AN-005	VK0	Macquarie Is.
AN-006	Various Callsigns	Graham Land West (Biscoe Is.) group
AN-007	VP8	South Georgia Is.
AN-008	Various Callsigns	South Orkney Is.
AN-009	Various Callsigns	South Sandwich Is.
AN-010	Various Callsigns	South Shetland Is.
AN-011	Various Callsigns	Ross Is. group
AN-012	Various Callsigns	Graham Land West (Palmer Archipelago) group
AN-013	Various Callsigns	Trinity Peninsula group
AN-014	Various Callsigns	Berlmer Is.
AN-015	Various Callsigns	Queen Maud Land (Prince Harald, etc) group
AN-016	Various Callsigns	Antarctica (Main Island only)
AN-017	Various Callsigns	Adelie Land group
AN-018	Various Callsigns	Palmer Land West (Alexander Is.) group

QSL NAVALI

Carrellata di cartoline QSL di stazioni radioamatoriali, nazionali ed estere, con sfondo di carattere marittimo-navale, con navi, velieri, mare, barche e yacht. Le QSL fanno parte della collezione di carte QSL dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani.





8SØHRA



N4GJ

EX: W4VGL

RMC (Ret) USCG - WAC - DXCC - ZUT 316 - OTC - RCC - 10-X #23069
W. C. »Wink« Mintz - P. O. Box 324 - Little River, SC 29566 - U.S.A. - Horry County

DL9CM

Former Radio Officer on German Merchant Ships



MV "Ockenfels" / DLCD QTO Hamburg



ITALIAN AMATEUR RADIO STATION

IK7GUW

CQ ZONE 15
ITU ZONE 28

centieri made in Italy

SM3TLG/2

Holmön Island, Sweden

IOTA EU-135



YXØA/mm

Fragata "Almirante Brion" F-22

Buque Oceanográfico "Punta Brava" 80-11



YV5ARV / mm



Saltie Boat
-Thunder Bay-

XM3TU

VE3TU

FOTO STORICHE



Corvetta SCIMITARRA (1942-1971)



Corvetta ALCIONE (1954 -2002)

GADGET'S



Il costo del crest è di 20 euro + le spese di spedizione, per richiederlo basta scrivere al seguente indirizzo di posta elettronica it9mrm@gmail.com, il crest è completo di targhetta in ottone personalizzata con il nominativo di stazione, il nome dell'operatore ed il numero ARMI.

LA STAZIONE RADIO DI....



LA QSL DEI SOCI....



CALENDARIO EVENTI 2014



1 - 28 Febbraio	II7LDP - Centenario di Luigi Durand De La Penne by ARMI Taranto
8 - 9 Febbraio	MF Activity Weekend Event's
1 - 16 Marzo	Italian Navy Costal Radio Stations - Award 2014 by ARMI
	IIØIDP - Maritele Cagliari by ARMI Cagliari
	IIØIDR - Maritele Roma by ARMI Roma
	IIØICH - Maritele La Maddalena by ARMI La Maddalena
	II1ICS - Maritele La Spezia by ARMI La Spezia
	II1IGG - Maritele Genova
	II3ICZ - Maritele Venezia by ARMI Marcon
	II5IDZ - Maritele Livorno by IW5EBE
	II7ICT - Maritele Taranto by ARMI Taranto
	II9IGA - Maritele Trapani by ARMI Trapani
	II9IGJ - Maritele Palombara by ARMI
	II9ICF - Maritele Messina by ARMI Messina
14 - 15 Aprile	Radio Maritime Day - Merchant Marine Radio Officers W.W. Event
Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest - SSB/CW
15 Maggio	MARAC 80/40 meter SSB Contest
Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest - PSK/RTTY
7 - 8 Giugno	International Museum Ship Radio Event
	IQ1SP - Museo Tecnico Navale Arsenale M.M. di La Spezia
7 - 14 Giugno	II6ARTE - Scultura Viva porto S. Benedetto del T.
10 Giugno	Festa della Marina Militare Italiana
23 Giugno	V° ARMI Semiautomatic Contest party - I^ parte
Luglio	NRA Naval Radio Party - Portuguese Navy
16 - 17 Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
6 - 21 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award
	II1IAST - Nave Todaro by IK1RKN
21 Ottobre	V° ARMI Semiautomatic Contest party - II^ parte
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
12 Novembre	Giornata della memoria dei Marinai scomparsi in mare
Novembre	MARAC 2m. Contest
Novembre	RNARS CW Activity Contest
6 - 7 Dicembre	INORC CW Activity Contest
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
6 - 7 Dicembre	X° International Contest ARMI - Italian Navy Day - Santa Barbara Day
"	IIØSB/marittimo mobile - Santa Barbara Day
"	II3SB - Santa Barbara Day - Burano Island
Dicembre	Pearl Harbour Day (USS Kidd)
6 - 7 Dicembre	International Naval Contest
Dicembre	MF Xmas-greetings on the air (HF)

FOTO RICORDO

di Marcello Cavalieri - IK4YFQ (MI 1102)



FOTO

di Maurizio Cusimano - SWL I8-514/NA (MI 1104)



dxgadget

embroidery & more

<http://www.giacoa.it>



1899

Giaccoia 1899
shop



ATLANTIS
USA