ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

IQ0MQ

Associazione affiliata A.R.I.

BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico Telematico
nr. 167/2014



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM



Carissimi amici e colleghi, ci siamo, questo è l'ultimo numero di quest'anno e possiamo tirare finalmente le somme, sicuramente positive su tutte le attività ARMI che il 2014 ci ha dato. E' inutile ripetere senpre le stesse cose, oramai l'ARMI è un punto ben indelebile nel nostro fantastico mondo, radicato sia in campo nazionale che in campo europeo. Insomma i nostri "Radioamatori di Marina" ben figurano tra i Top delle competizioni radiantistiche mondiali e le attività sempre in numero crescente coinvolgono un numero sempre più alto di radioamatori. Il prossimo anno, ci saranno le elezioni per i Coordinatori Dipartimentali e di conseguenza anche per i Coordinatori Regionali che subiranno eventuale cambio di scettro. Vi ricordo che le nostre elezioni sono quinquennali ed inizieremo già da Marzo per indire i vari candidati alle future cariche del Consiglio Direttivo. Abbiamo da poco inviato in tipografia per la stampa i diplomi relativi all'Italian Navy Ships Award 2014, ed inizieremo quanto prima ad inviarli, sempre utilizzando lo stesso metodo effettuato con l'invio dei diplomi delle stazioni costiere. Questo prevede l'invio del diploma in base alla richiesta effettuata e quindi in ordine di numero inserito nel nostro database. Ciò per essere equi con tutti! Si è concluso da poco il X contest di Santa Barbara ed ha visto, il sempre numeroso team ARMIgero di Cagliari, coadiuvato dal nostro caro Gianni IS0IGV e supportato da Patrizio IS0FQK, operante da bordo della CP409 una nuova unità della Guardia Costiera di Cagliari (a pagina 43 troverete alcune immagini). Bene, siamo arriviati ai saluti finali, è consuetudine a questo punto, rinnovare i miei più calorosi ed affettuosi auguri di un Buon Natale a tutti voi, da trascorrere tra il calore e gli affetti dei vostri familiari, un pensiero va sempre ai nostri colleghi marittimi che stanno in mare e anche per i nostri due fucilieri che per il terzo anno consecutivo lo trascorrono fuori dal nostro territorio nazionale. L'appuntamento a questo punto è per il prossimo anno con il nuovo numero del "Bollettino dei Marinai".... che sarà, sicuramente on-line verso la terza settimana di Gennaio. Buona lettura... ed alla prossima!



NEWS

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.

Anche la seconda metà del mese di **Novembre** e la prima metà di **Dicembre** ci hanno offerto una notevole attività 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.

IW9CTJ/mm: Concetto CARUSO (MI606) è un sottufficiale della Guardia Costiera imbarcato a bordo della "CP 905 - Alfredo Peluso (*Classe Saettia*)" di base a Messina. Concetto è molto attivo sia dal proprio QTH (Catania) che da bordo dell'unità. La QSL va inviata via bureau oppure via diretta al seguente indirizzo: Concetto CARUSO - Via Lago di Nicito, 32 - 95124 Catania.



LA9TZ/mm: E' il nominativo della Nave a vela "Statsraad Lehmkuhl" ex nave scuola della Royal Norwegian Navy sino al 2002 e adesso nave da crociera. E' stata operativa il 4 dicembre 2014 sugli 80 metri, il suo QSL Manager è LA7CFA.



ON5SM/mm: Marc Soens è un sottufficiale della Marina Belga imbarcato a bordo del Rimorchiatore Valcke, di base presso il "Kwartier Marinebasis Zeebrugge" in Belgio. Marc è molto attivo in radio ed opera spesso in fonia con il suo Kenwood TS480-SAT ed una filare HF. Scambia volentieri la QSL, via bureau oppure diretta via QRZ.com

SH8IP/mm: Jan Ridderstrale SAØAQN (7SØPSK) è attivo da bordo della nave "M/T Bro Sincero" con il nominativo SH8IP. J an è il chief enginer di bordo ed opera nei modi digitali ed in fonia, attualmente la nave si trova a nord di Skagen (Danimarca) e sta attraversando lo stretto di Skagerrak/Kattegat destinazione il porto di Goteborg (Svezia). La QSL va via bureau oppure diretta al suo indirizzo su QRZ.com.



Altre stazioni in marittimo mobile sono state segnalate in questo periodo (dal 15 novembre al 08 dicembre), ecco di seguito i nominativi:

DL2DUA - G0FFB - UA6GO - SP4RKZ - GM0HCQ - VK4EI - KC7JEF - VP8CMH - FM4QH - VE8JM - OY1R - EA1GFB - AH6CY - WB6HYH - UR5FA - PF1-BRE - F5ROV - WQ3W - UR5ZBV - SP4RKZ - ON8VC - SQ9LOM - BU2AA II0SB - G3ROJ -

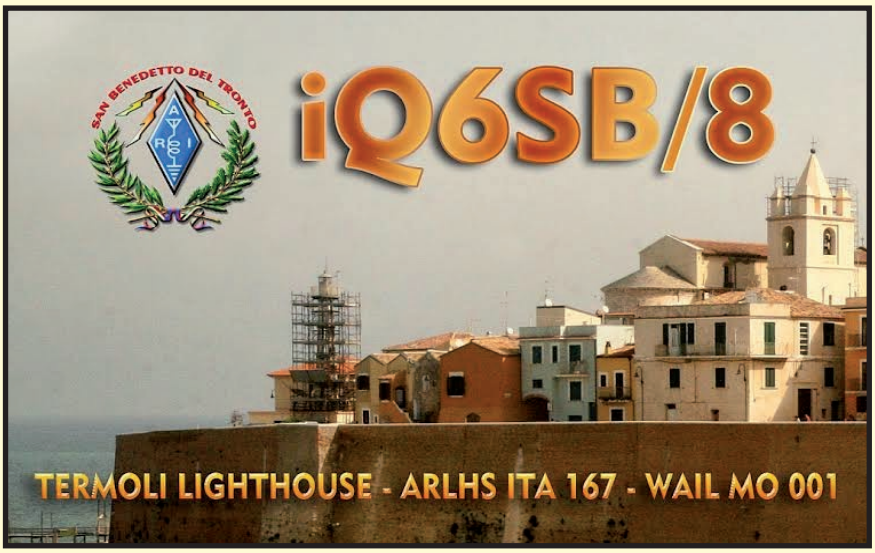
Notiziario dei Marinai

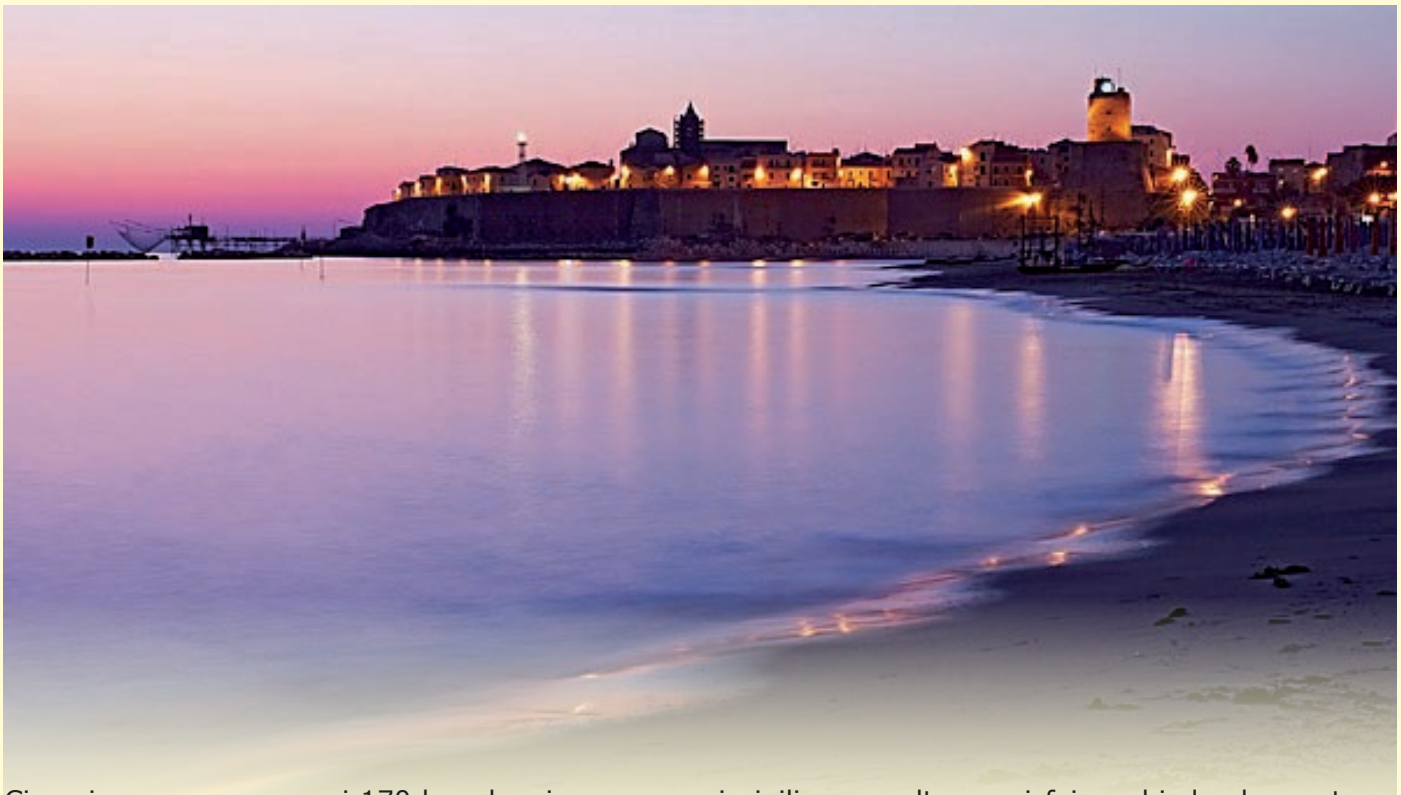
TERMOLI UN'ATTIVAZIONE NON PREVISTA

di Domenico Caselli - I6HWD [MI031]

Non e' trascorsa una settimana dall' ultima "incursione" al faro di Civitanova Marche che gia' il "capo redattore" Rino IK6XEJ, sta pensando di fare una capatina in quel di Termoli. L'idea e' buona ma a volte mettere "troppa carne sul fuoco", come suol dirsi, puo' nuocere. La telefonata arriva ad ora di pranzo, ero rientrato da poco dall'ufficio ed avevo mandato giu' il primo boccone quando lo squillare del telefono interrompe a mezza strada quello che doveva essere la seconda forchettata. Mia moglie con un cenno della mano mi indica chiaramente che e' per me, sussurrandomi all'orecchio : "e' Rino".
Ci risiamo, pensai istintivamente, cosa gli sara' venuto in mente questa volta?
Rino mi dice chiaramente che vorrebbe attivare, in modo veloce, il faro di Termoli e tiene a sottolineare: " e' new one, non possiamo aspettare che qualcuno anticipi la nostra mossa."
Rino si e' gia' informato sulle previsioni meteo che dovrebbero essere eccellenti. Ottobre e' alle porte ed e' meglio approfittare di queste ultime giornate di sole che Settembre ci regala ma la priorita' e' contattare il resto della truppa con la speranza che nessuno abbia preso impegni.
Tutti rintracciati telefonicamente dichiarano la loro disponibilita', qualcuno lamenta lo sbuffare della consorte che dovra' rimanere a casa pure questa domenica, qualcuno farfuglia: "questo XEJ e' un'anima che non riposa! Scommetto che ha gia' in mente qualcosa di nuovo da proporci prossimamente?....." Come detto e fatto in precedenza, largo ai giovani, io mi limitero' a fare il reporter, IK6ERC Alessandro sara' l'addetto alla fotografia nonche' operatore, IK6XEJ Rino operatore e coordinatore basico di tutta l'operazione, IZ6ZCV Antonio operatore e considerata la sua "stazza", addetto alla sicurezza (hi) in compagnia del collega, nuovo arrivato, IZ6WSJ Massimiliano, anche lui novello OM, che oltre ad occuparsi a tempo pieno di sicurezza e' anche un provetto antennista, accanito sperimentatore che non trova mai pace. Per Massimiliano questa e' la sua prima esperienza ed il suo coinvolgimento lo si nota dall'accuratezza con cui partecipa alla preparazione della trasferta. A completamento del gruppo non poteva mancare l'amico RT Sergio IU6AIG, sotto quelle lenti scure e sigaretta tra le dita lascia chiaramente trasparire il "Marconi" (radiotelegrafista di bordo) che un tempo e' stato sulle navi ed a IAR (Roma PT Radio). La novita' di questa attivazione e' che verra' operata con due stazioni distinte, ossia, una per la fonia ed una per la telegrafia. Tutto cio' al fine di mettere a proprio agio i "cwdoppisti" in quanto i tempi richiesti per un QSO in r/t sono differenti dalla fonia, molto piu' lunghi ed impegnativi specialmente se si deve trasmettere referenze etc. etc.. Questo potrebbe creare qualche difficolta' all'operatore se si opera rispettando turni e tempi ed ammucchiare un discreto numero di QSO potrebbe diventare problematico, specialmente se l'attivazione viene portata a termine in poche ore. Il gruppetto e' completo ed affiatato, tutto l'occorrente viene caricato in auto il giorno prima e questo ci consentira' di prepararci alla partenza con piu' calma e senza correre. Solite raccomandazioni d'obbligo prima di lasciarci la sera di Sabato. Ci ritroviamo alle 05.00 di Domenica 21 Settembre al casello autostradale di Porto D'Ascoli (Fraz. di San Benedetto del Tr.). Le luci in strada sono ancora accese, albeggia, tra non molto il sole ci dara' il buon giorno ed il termometro all'ingresso del casello che e' posto nella vallata del fiume Tronto segna 10°..... fa freddino. Parcheggiamo un centinaio di metri prima del casello ed aspettiamo IK6ERC Alessandro che non tarda ad arrivare. Un saluto veloce e ci accordiamo sulla frequenza da impostare sul VHF in caso di necessita', consentendoci di tenere i contatti lungo il tragitto.







Ci avviamo a percorrere i 170 km che ci separano da Termoli. I 10° di temperatura esterna sono confermati da qualche sbuffata bianca di aria condensata proveniente dallo scarico dall'auto di Alessandro. Durante il percorso non mancano le battute rivolte verso Rino che gia' ancora prima di arrivare a Termoli dichiara apertamente l'intenzione di una prossima attivazione…… "ci sto pensando" mi dice sottovoce ma, io conosco gia' la sua prossima mossa. Raggiungiamo Termoli dopo due ore di tranquilla guida in autostrada, sono le 0715, il sole sorto da poco dandoci il buon giorno e confermando le previsioni. Guardo IU6AIG Sergio portare il palmo della mano destra a mo' di paraluce sulla fronte e con l'altra inforca gli occhiali da sole. Chiediamo ad un passante informazioni per raggiungere il faro, ci avviamo con calma verso la citta' vecchia di Termoli che raggiungiamo dopo circa 15 minuti.
Arrivati sul posto notiamo subito che il faro non e' quello che molti immaginano, non si tratta della classica struttura a cui siamo abituati a pensare e tale non sembra proprio. La sua costruzione, ispirata ai tempi della grande crisi, e' rievocata da un quadripode di circa 20 mt alla cui sommita' e' posta una lanterna della portata di 15 mn.. Al faro sono iniziati i lavori di manutenzione e per l'occasione e' stato tutto "incartato" per benino con una impalcatura. Visto in controluce piu' che un faro sembra un tempio, una costruzione cinese classica e la mia meraviglia e' confermata da una giovane coppia di cinesi che con il naso all'insu' rimirano quella figura a loro nota (hi hi).
Ai piedi del faro un parcheggio assolato ci invita alla sosta. Penso tra me e me che meglio di cosi' come postazione non poteva capitarci ed anche il resto della "troupe" approva ad alta voce il mio pensiero, idea che svanice non appena noto una pattuglia della Polizia Municipale che viene verso di noi. Rino IK6XEJ, ha la mia stessa intuizione e precede i vigili con molto savoi faire, chiedendo cortesemente qualche delucidazione sul posto ed annesso parcheggio spiegando quello che siamo venuti a fare, i km percorsi per raggiungere il faro, la nostra passione per la radio sottolineando l'importanza del nostro operato, facendo presente che, anche se indirettamente sara' fatta anche un poco di pubblicita' che sicuramente non nuoce a nessuno, anzi!
Purtroppo, i vigili ci fanno notare che per sostare in quella zona e' richiesta un'autorizzazione accompagnata da relativo permesso. Non siamo nelle condizioni di adempiere a quanto richiestoci e percepisco all'istante l'unica e la sola mossa da fare: andarcene subito e senza perdere altro tempo prezioso. Riteniamo inutile insistere e pregare i due agenti che spalancando le braccia ci fanno capire che non dipende da loro.
Il tempo passa e ci dobbiamo muovere immediatamente mettendo da parte i nostri commenti sull'accaduto. Un pochino delusi ci rimettiamo in macchina, lasciamo la vecchia Termoli e troviamo parcheggio fuori le mura di cinta, a circa duecento metri dal faro su una strada trafficata nella speranza che nessuno crei problemi.
La posizione non e' certo tra le piu' ambite, non abbiamo molta scelta ma ancor piu' dobbiamo trovare una soluzione al problema in breve tempo. Il luogo e' frequentato, ci troviamo in un centro abitato e c'e' un via vai di persone che ci guardano insospettiti non avendo ancora capito quello che stiamo facendo. Qualche passante dotato di spiccata fantasia, azzarda affermazioni del tipo: "stanno sondando il terreno sono quelli delle ricerche petrolifere" (!!!!).
Approntiamo le due stazioni radio sul ciglio della strada a pochissima distanza l'una dall'altra, e' una sistemazione che ha dello zingaresco ma ci accontentiamo. Ci prepariamo all'attivazione sistemando e connettendo gli ultimi cavi.

Aperti gli ombrelloni, connesse le antenne agli apparati, alzato il dipolo per i 40/80 per la fonia e un'antenna "canna da pesca" per il CW, non ci rimane che allacciare gli accumulatori e partire per questa nuova avventura. Gli sguardi dubbiosi dei passanti a cui cerchiamo di rispondere con un accenno di sorriso s'incrociano con i nostri. inevitabile l'avvicinarsi dei curiosi a cui IK6ERC Alessandro fornisce ogni delucidazione. IU6AIG Sergio dalla postazione CW inizia con la chiamata seguito da IK6XEJ Rino. La risposta e' immediata e le "danze" si aprono come previsto con un veloce scambio di rapporti accompagnati dalle referenze del faro, tutto molto rapidamente per dare la possibilita' a tutti quelli che lo desiderano di collegare questo lighthouse new one. Appoggiato sul cofano della macchina di Alessandro osservo la frenesia con cui vengono fatti i QSO e riesco a monitorare solo Rino in fonia, mentre Sergio in telegrafia e' impenetrabile a causa del traffico svolto tutto in cuffia. Anche con le postazioni radio ravvicinate non si riscontrano problemi di interferenze e questo rassicura i due operatori che possono gestire il traffico in totale autonomia.
Chiunque si trovi a passare in loco, non puo' fare a meno di sbirciare, qualcuno rallenta e si ferma perche' non riesce a capire quello che sta succedendo, qualcuno non puo' fare a meno di dire corbellerie che non sto a ripetere. Le ore passano velocemente e tutti a turno si avvicendano in radio con grande passione.
I QSO piano piano si sommano ma anche in questa occasione siamo penalizzati e non poco dagli accumulatori. Ribadisco a Rino la necessita' di un gruppo elettrogeno silenziato, proposta che faremo in sede di riunione alla prossima occasione. All'imbrunire abbiamo raggiunto quasi i 300 QSO con grande soddisfazione di tutti. Considerata l'ora e di comune accordo decidiamo di sbaraccare e prepararci al rientro. Abbiamo ancora due ore di macchina davanti a noi e domani, Lunedì, c'e' anche il lavoro che ci aspetta. L'ultimo sguardo e' per il faro "ingessato" la cui luce ha cominciato a roteare illuminando a tratti le case vicine. Il faro, qualsiasi esso sia, ha sempre esercitato su di me grande attrazione e profonde sensazioni legate ai piacevoli ricordi dell'infanzia, del mare e di mio Padre navigante.
Sono ancora assorto nei miei pensieri, saluto quella luce nel momento in cui il suo fascio luminoso e' proiettato all'orizzonte penetrando la sera. Antonio IZ6ZCV, carica le ultime cose in macchina chiudendo con fare energico il bagagliaio che, con il suo tonfo ovattato, quasi silenziato mi riporta alla realta' ed avvicinandosi mi da una pacca sulla spalla dicendomi: " Dai andiamo che si sta facendo tardi"…..



ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2014 - CLASSIFICA FINALE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

STAZIONI SPECIALI

N°	CALL - NAME	TOTALE QSO
1	**II9IAIQ**	**6438**
2	II0IAML	3649
3	II9IAOC	2332
4	II0IAET	2282
5	II1IAST	1675
6	II9IAGM	1504
7	II5IHLP	1328
8	II0IGZF	992
9	II0IABJ	752
	TOTALE	***20952***

NAVAL PHONE

N°	CALL - NAME	TOTALE PUNTI
1	**IK5IWU - Carlo (MI910)**	**21276**
2	IZ0RGA - Manuel (MI530)	19368
3	IT9NSL - Paolo (MI1051)	17064
4	I3JYL - Lino (MI1127)	12129
5	IZ2CDR - Angelo (MI1128)	10899
6	IZ3ZFF - Anna (MI1004)	7803
7	IZ1WTM - Piero (MI1017)	7182
8	IW3BQK - Franco (MI882)	5271
	OE4GTU - Gerhard (MI1089)	5271
9	IK8MFA - Pier Luigi (MI145)	5048
10	IZ8VNQ - Domenico (MI1008)	3752
11	IW0BTN - Giovanni (MI251)	2730
12	IZ7QEN - Tommaso (MI1082)	2712
13	IZ0KNA - Enzo (MI309)	2598
14	EB3WH - Juanjo (MI757)	2216
	IZ5HEV - Marco (MI597)	2216
	IZ3KLF - Silvano (MI909)	2216
15	IZ4IPJ - Rossano (MI1045)	1876
16	I0MPX - Pietro (MI255)	1872
17	IK8VKW - Francesco (MI024)	1686
18	I6TIH - Giuseppe (MI822)	1533

NAVAL PHONE

N°	CALL - NAME	TOTALE PUNTI
19	IZ1WJF - Rocco (MI1083)	708
20	IZ0JSD - Alessandro (MI114)	428
21	IW5ABB - Marcello (MI988)	351
22	I1FX - Francesco (MI1126)	267
23	IZ7XVG - Vittorio (MI1058)	159
24	I5PGG - Pier Giorgio (MI144)	126
25	DL1HBL - Claus (MF876)	60
26	IZ1CCH - Orazio (MI113)	44

NAVAL MIXED

N°	CALL - NAME	TOTALE PUNTI
1	**IT9XUA - Francesco (MI856)**	**27621**
2	IK5TBI - Emilio (MI349)	16137
3	DK6LH - Gunter (MF739)	11637
4	IT9APL - Letizia (MI880)	10935
5	IK6NUA - Corrado (MI614)	9112
6	IT9DTU - Nunzio (MI014)	4212
7	S53EO - Milos (MI483)	3920
8	IK1VDQ - Gianni (MI715)	3840
9	EA3ERD - Ernesto (MI1090)	2944
10	HZ1PS - Peter (MI1080)	2360
11	IZ1CLA - Sauro (MI282)	2128
12	DL6ATM - Wilfried (MI337)	2041
13	DL2NAI - Israel (MI1088)	852
14	IT9LOL - Francesco (MI1009)	694
15	DL9UAA - Gunter (MF687)	435
16	IZ3KRP - Ireneo (MI930)	210

NAVAL CW

N°	CALL - NAME	TOTALE PUNTI
1	**IK2SOE - Andy (MI008)**	**8208**
2	IK7TVE - Pasquale (MI184)	1380
3	G3LIK - Mick (MI210)	1190
4	SV1UG - Athanasios (MI109)	735
5	IK1RKN - Gino (MI357)	125

INDIPENDENT PHONE

N°	CALL - NAME	TOTALE PUNTI
1	**IZ5WSR - Salvatore**	**13185**
2	IV3FNR - Giannino	12114
3	IT9EYV - Mario	9477
4	HB9EFJ - Claudio	9152
5	IK4FAL - Romano	7848
6	IW9HLN - Giuseppe	6714
7	IZ8EEO - Silvestro	6632
	IU8CEU - Michele	6632
8	I0LRA - Carmine	4212
9	I6CCI - Ignazio	3584
10	IZ8EZV - Pietro	3318
11	IZ2YGG - Giuseppe	2784
12	IZ2TBP - Luigi	2625
13	IV3FGT - Arnaldo	2430
	IZ3ZUS - Andrea	2430
14	IT9ZVL - Riccardo	2112
15	IK8PTD - Donato	2040
	OE6HVD - Heinz	2040
16	IT9AVO - Temistocle	1880
17	DL2AMM - Manfred	1832
18	IZ6RJR/0 - Franco	1813
19	IZ1JLC - Danilo	1744
20	IZ6GVT - Antonello	1743
21	IZ5RWM - Giuseppe	1704
22	IW6BRC - Romolo	1620
23	I3LTT - Giulio	1590
24	IW9HMS - Liborio	1530
25	IZ3ZQX - Massimo	1428
26	IZ5UGA - Mirko	1370
27	IT9YBL - Andrea	1338
28	IZ1YCQ - Alessandro	1242
29	IZ3VDN - Fabrizio	1165
30	IN3HVL - Luciano	1155
31	IZ5HMK - Guido	1080
32	IK0PRD - Claudio	1040
33	IT9EVV - Roberto	1036
34	IZ0ZPB - Daniele	876

INDIPENDENT PHONE

N°	CALL - NAME	TOTALE PUNTI
35	IZ6YLM - Fiorello	745
	DH7KG - Hans	745
36	IT9BDQ - Michelangelo	636
37	IZ6VZU - Domenico	573
38	IN3ADW - Nicola	550
	IU5DAH - Maurizio	550
39	OE6AC - Karl	485
40	IT9CDY - Francesco	480
41	I5SOD - Giancarlo	444
42	IK1PMO - Roberto	432
43	IU8BZP - Antonio	404
44	DK4VF - Dieter	385
45	IU8CIP - Fabio	364
46	IK4VFB - Andrea	308
47	PE1EEJ - Gerard	270
48	IZ1PQL - Gian Carlo	264
49	HB9EDR - Roberto	249
50	IU1CVL/QRP - Alessandro	234
51	IU8CEE - Francesco	164
	IZ0IRH - Mario	164
52	IU2BZT - Alessandro	153
53	IZ0TWI - Ivan	138
54	OK1RO - Jan	135
55	IU5BKR - Riccardo	112
56	IV3WTI - Francesco	104
57	IZ1RGI - Natalino	96
58	IT9YOZ - Pietro	80
	IZ2YAS - Paolo	80
59	IZ0TWS - Andrea	60
	EA5HPB - Francisco	60



INDIPENDENT MIXED

N°	CALL - NAME	TOTALE PUNTI
1	**IZ3WUX - Franco**	**8936**
2	IZ7XZJ - Rocco	8037
3	DL3RHN - Rüdiger	7083
4	IK3DRO - Gino	3960
5	IV3TNP - Pasquale	2493
6	IU7BMC - Simone	2264
7	IZ2WYA - Cristian	2121
8	IZ3ZOH - Jonathan	1818
9	IU2BWQ - Diego	1806
10	IN3ZWF - Josef	1224
11	DL2AYJ - Klaus	1085
12	OE7HHW - Herving	996
13	OM2JU - Jan	835
14	IZ4NKQ - Maicol	715
15	DD5MA - Frank	573
16	IK2GAJ - Marco	560
17	UI3A - Ali	500
18	OM6MF - Marian	425
	9A9K - Kiko	425
19	OM7AT - Vincent	340
20	DL6UGF - Eckhard	280
21	DO9MJ - Mathias	210
22	SQ5JBO - Artur	120

INDIPENDENT CW

N°	CALL - NAME	TOTALE PUNTI
1	**DL7UJM - Jurgen**	**525**
2	OE6VWG - Werner	425
	DL3HXS - Stephan	425
3	IZ1DOE - Silvano	300

SWL

N°	CALL - NAME	TOTALE PUNTI
1	**SWL I3-6031BZ - Sergio**	**8442**
2	IW5AX - Riccardo (MI1019)	648
3	MA3031SWL - Sergej	220
4	SWL - Patrick	60

CLASSIFICA GENERALE

N°	CALL - NAME	TOTALE	N°	CALL - NAME	TOTALE
1	**IT9XUA - Francesco (MI856)**	**27621**	38	IZ0KNA - Enzo (MI309)	2598
2	IK5IWU - Carlo (MI910)	21276	39	IV3TNP - Pasquale	2493
3	IZ0RGA - Manuel (MI530)	19368	40	IV3FGT - Arnaldo	2430
4	IT9NSL - Paolo (MI1051)	17064		IZ3ZUS - Andrea	2430
5	IK5TBI - Emilio (MI349)	16137	41	HZ1PS - Peter (MI1080)	2360
6	IZ5WSR - Salvatore	13185	42	IU7BMC - Simone	2264
7	I3JYL - Lino (MI1127)	12129	43	EB3WH - Juanjo (MI757)	2216
8	IV3FNR - Giannino	12114		IZ5HEV - Marco (MI597)	2216
9	DK6LH - Gunter (MF739)	11637		IZ3KLF - Silvano (MI909)	2216
10	IT9APL - Letizia (MI880)	10935	44	IZ1CLA - Sauro (MI282)	2128
11	IZ2CDR - Angelo (MI1128)	10899	45	IZ2WYA - Cristian	2121
12	IT9EYV - Mario	9477	46	IT9ZVL - Riccardo	2112
13	HB9EFJ - Claudio	9152	47	DL6ATM - Wilfried (MI337)	2041
14	IK6NUA - Corrado (MI614)	9112	48	IK8PTD - Donato	2040
15	IZ3WUX - Franco	8936		OE6HVD - Heinz	2040
16	IK2SOE - Andy (MI008)	8208	49	IT9AVO - Temistocle	1880
17	IZ7XZJ - Rocco	8037	50	IZ4IPJ - Rossano (MI1045)	1876
18	IK4FAL - Romano	7848	51	I0MPX - Pietro (MI255)	1872
19	IZ3ZFF - Anna (MI1004)	7803	52	DL2AMM - Manfred	1832
20	IZ1WTM - Piero (MI1017)	7182	53	IZ3ZOH - Jonathan	1818
21	DL3RHN - Rüdiger	7083	54	IZ6RJR/0 - Franco	1813
22	IW9HLN - Giuseppe	6714	55	IU2BWQ - Diego	1806
23	IZ8EEO - Silvestro	6632	56	IZ1JLC - Danilo	1744
	IU8CEU - Michele	6632	57	IZ6GVT - Antonello	1743
24	IW3BQK - Franco (MI882)	5271	58	IZ5RWM - Giuseppe	1704
	OE4GTU - Gerhard (MI1089)	5271	59	IK8VKW - Francesco (MI024)	1686
25	IK8MFA - Pier Luigi (MI145)	5048	60	IW6BRC - Romolo	1620
26	I0LRA - Carmine	4212	61	I3LTT - Giulio	1590
	IT9DTU - Nunzio (MI014)	4212	62	I6TIH - Giuseppe (MI822)	1533
27	IK3DRO - Gino	3960	63	IW9HMS - Liborio	1530
28	S53EO - Milos (MI483)	3920	64	IZ3ZQX - Massimo	1428
29	IK1VDQ - Gianni (MI715)	3840	65	IK7TVE - Pasquale (MI184)	1380
30	IZ8VNQ - Domenico (MI1008)	3752	66	IZ5UGA - Mirko	1370
31	I6CCI - Ignazio	3584	67	IT9YBL - Andrea	1338
32	IZ8EZV - Pietro	3318	68	IZ1YCQ - Alessandro	1242
33	EA3ERD - Ernesto (MI1090)	2944	69	IN3ZWF - Josef	1224
34	IZ2YGG - Giuseppe	2784	70	G3LIK - Mick (MI210)	1190
35	IW0BTN - Giovanni (MI251)	2730	71	IZ3VDN - Fabrizio	1165
36	IZ7QEN - Tommaso (MI1082)	2712	72	IN3HVL - Luciano	1155
37	IZ2TBP - Luigi	2625	73	DL2AYJ - Klaus	1085

CLASSIFICA GENERALE

N°	CALL - NAME	TOTALE	N°	CALL - NAME	TOTALE
74	IZ5HMK - Guido	1080	101	DK4VF - Dieter	385
75	IK0PRD - Claudio	1040	102	IU8CIP - Fabio	364
76	IT9EVV - Roberto	1036	103	IW5ABB - Marcello (MI988)	351
77	OE7HHW - Herving	996	104	OM7AT - Vincent	340
78	IZ0ZPB - Daniele	876	105	IK4VFB - Andrea	308
79	DL2NAI - Israel (MI1088)	852	106	IZ1DOE - Silvano	300
80	OM2JU - Jan	835	107	DL6UGF - Eckhard	280
81	IZ6YLM - Fiorello	745	108	PE1EEJ - Gerard	270
	DH7KG - Hans	745	109	I1FX - Francesco (MI1126)	267
82	SV1UG - Athanasios (MI109)	735	110	IZ1PQL - Gian Carlo	264
83	IZ4NKQ - Maicol	715	111	HB9EDR - Roberto	249
84	IZ1WJF - Rocco (MI1083)	708	112	IU1CVL/QRP - Alessandro	234
85	IT9LOL - Francesco (MI1009)	694	113	DO9MJ - Mathias	210
86	IT9BDQ - Michelangelo	636		IZ3KRP - Ireneo (MI930)	210
87	DD5MA - Frank	573	114	IU8CEE - Francesco	164
	IZ6VZU - Domenico	573		IZ0IRH - Mario	164
88	IK2GAJ - Marco	560	115	IZ7XVG - Vittorio (MI1058)	159
89	IN3ADW - Nicola	550	116	IU2BZT - Alessandro	153
	IU5DAH - Maurizio	550	117	IZ0TWI - Ivan	138
90	IT9JFG - Calogero	535	118	OK1RO - Jan	135
91	DL7UJM - Jurgen	525	119	I5PGG - Pier Giorgio (MI144)	126
92	UI3A - Ali	500	120	IK1RKN - Gino (MI357)	125
93	OE6AC - Karl	485	121	SQ5JBO - Artur	120
94	IT9CDY - Francesco	480	122	IU5BKR - Riccardo	112
95	I5SOD - Giancarlo	444	123	IV3WTI - Francesco	104
96	DL9UAA - Gunter (MF687)	435	124	IZ1RGI - Natalino	96
97	IK1PMO - Roberto	432	125	IT9YOZ - Pietro	80
98	IZ0JSD - Alessandro (MI114)	428		IZ2YAS - Paolo	80
99	OM6MF - Marian	425	126	DL1HBL - Claus (MF876)	60
	OE6VWG - Werner	425		IZ0TWS - Andrea	60
	DL3HXS - Stephan	425		EA5HPB - Francisco	60
	9A9K - Kiko	425	127	IZ1CCH - Orazio (MI113)	44
100	IU8BZP - Antonio	404			



VUOI FAR PARTE DEL TEAM?
CONTATTA

IK1 RKN

gdenobili1@hotmail.com

NEW ONE

II9IGB

"ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATION 2015"

PANTELLERIA
7-22 MARZO 2015

by Alberto Mattei - http://www.assoradiomarinai.it

UNITA' DI COSTRUZIONE NAZIONALE ENTRATE IN SERVIZIO NEL DECENNIO 1951-1960

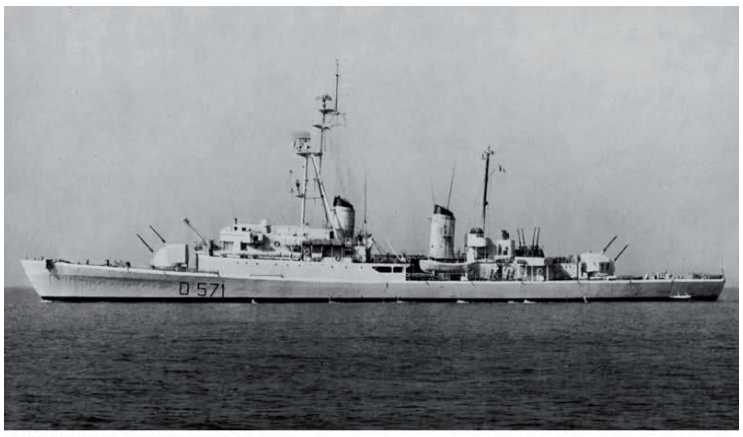
All'inizio degli anni '50, dopo circa 10 anni di completa inattività della cantieristica nazionale, alcuni cantieri furono interessati al recupero ed alla trasformazione di alcune unità navali, che ad eccezione del Pompeo Magno si trovavano in fase di costruzioni l'8 settembre 1943; il cantiere della Navalmeccanica di Castellammare di Stabia terminò l'allestimento di due corvette della classe "Gabbiano": Crisalide e Farfalla e la trasformazione del Giulio Germanico, che entrò in servizio come cacciatorpediniere conduttore e denominato San Marco, il cantiere Breda Porto Marghera di Venezia si occupò dell'ultimazione della corvetta Bombarda, la prima unità ad entrare in servizio nel 1951 dopo la fine degli eventi bellici, i Cantieri Navali del Tirreno di Genova furono incaricati della trasformazione dell'incrociatore leggero Pompeo Magno entrato in servizio come cacciatorpediniere conduttore e denominato San Giorgio. Questo gruppo comprende tutte le unità che furono costruite, durante il periodo esaminato, nei cantieri navali nazionali; comprende un totale di 59 unità per un dislocamento totale pari a 27.174 tonnellate, suddivise in due gruppi, il primo dei quali costituito dalle navi finanziate dagli U.S.A. su commessa MDAP ed il secondo, formato da tutte le costruzioni eseguite con i fondi ordinari dello Stato.

La classica boccata d'ossigeno per l'industria cantieristica nazionale arrivò finalmente nel 1952, allorché con finanziamento ordinario dello Stato, furono impostate le prime due unità del secondo dopoguerra: Centauro presso i Cantieri Ansaldo di Livorno e Canopo nel Cantiere Navale di Taranto; a questa classe si aggiunsero poi: Cigno e Castore, impostati a Taranto rispettivamente nel 1954 e nel 1955, ma finanziati con commessa MDAP; si trattava di unità all'inizio classificate avvisi scorta e dal 1957 fregate antisom, dotate di una buona dotazione di armi antiaerei ed antisommergibili; il disegno delle unità della classe "Centauro" era alquanto singolare, perché messo da parte il profilo generalmente adottato dalle navi di scorta prebelliche, si passò all'adozione di un ponte continuo ("flush deck") e da una prora a cutter; l'assenza di oblò sullo scafo garantiva sicurezza ad eventuali vie d'acqua e all'ingresso di eventuali nubi radioattive in caso di conflitto nucleare; in posizione centrale era sistemato un voluminoso cassero, provvisto di oblò e che proseguiva verso poppa in una capiente tuga; i due fumaioli garantivano un buon isolamento tra i due apparati motori, allocati in compartimenti separati e sufficientemente distanziati; al di sopra del cassero una struttura a due piani ospitava la plancia di comando, aperta con ampia finestratura; inusuale anche la poppa stretta e con uno specchio inclinato, lievemente tondeggiante e di forma ovoidale; una prova infausta della robustezza dello scafo si ebbe la notte del 22 marzo 1965, quando durante un'esercitazione di scorta convoglio combinata con Etna, Rizzo e Castore, quest'ultima unità fu speronata dalla nave trasporto;



(LA FLOTTA ITALIANA Vito Bianco Editore - 1962)

Cacciatorpediniere **Indomito**.



(LE NOSTRE NAVI - Ufficio Documentazione Marina Militare - Roma 1958)

La fregata **Centauro** nel periodo 1957-1958.



(LA FLOTTA ITALIANA Vito Bianco Editore - 1962)

Fregata **Canopo**.

considerando il dritto di prora dell'Etna, dotata del tipico profilo a lama di rasoio, generalmente adottato nelle unità dell'U.S.Navy, terribile dovrebbe essere stato, tra l'imponente nave trasporto e la fregata, l'impatto che comportò la quasi completa asportazione della parte poppiera del Castore; nonostante la falla apertasi l'unità fu rimorchiata a Messina per le riparazioni più urgenti e poi trasferita nell'Arsenale di La Spezia.



(**LA FLOTTA ITALIANA** Vito Bianco Editore - 1962)

Fregata **Castore**.

Nello stesso periodo furono costruiti in Italia su commessa MDAP otto "Submarine Chaser", particolarmente adatti alla lotta antisom; tre unità PC 1619, PC 1620 e PC 1621 furono assegnate all'Italia e denominate rispettivamente Albatros, Alcione e Airone; quattro furono consegnate alla Danimarca PC 1622, PC 1623, PC 1624 e PC 1625, che presero rispettivamente i nomi di Bellona, Diana, Flora e Triton; un unico esemplare fu ceduto all'Olanda il PC 1626 che prese il nome di Lynx; si trattava di moderne unità concepite per la lotta antisommergibili, dotate di un adeguato armamento antiaereo; lo scafo era molto simile a quello della classe "Centauro" con ponte continuo e prora a cutter ed un cassero centrale su cui in maniera molto compatta si trovavano disposti il ponte di comando e le sovrastrutture; una novità per l'architettura navale era l'assenza di un fumaiolo, sostituito da due piccoli sfoghi circolari, posti nella struttura dell'albero, che scaricavano i gas di combustione dei Diesel verso poppa; non era comunque una maniera molto valida di scaricare i fumi, giacché ricordo che, in caso di calma di vento, questi permanevano lungo il canale navigabile di Taranto per parecchio tempo dopo il passaggio delle navi, fenomeno che non si verificava con altre unità.



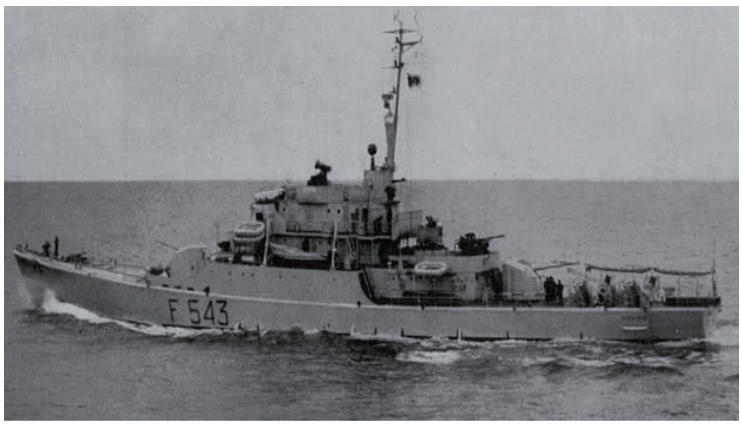
(Coll. M. Risolo)

Taranto anni '50 - Avviso scorta **Cigno**.

Come conseguenza degli studi effettuati sulla carena della MC 485, la Marina italiana pose le basi per la progettazione e la realizzazione di una motocannoniera sperimentale MC 490, che con le sue 167 tonnellate di dislocamento e dotata di motori Diesel si poneva ben al di sopra delle prestazioni delle vecchie motosiluranti C.R.D.A. con apparato motore a benzina; l'unità costruita nei C.R.D.A. di Monfalcone entrò in servizio nel 1955; le prime prove in mare rivelarono una marcata tendenza dell'unità a sollevare la prora con perdita di velocità per l'eccessivo sforzo; per aumentare la spinta della zona poppiera fu applicata, nel cantiere di costruzione, una particolare struttura a "bottazzo", che determinò un allungamento dell'opera viva che portò la lunghezza f.t. dell'unità da 37,2 m a 39,4 m; nel 1957 presso l'Arsenale di Taranto, per attutire gli spruzzi d'acqua generati durante la navigazione ad alta velocità e con mare leggermente mosso, la plancia fu dotata di un parabrezza in plexiglas e la prora di paraspruzzi simile a quello adottato dalla corvetta Sentinella.; mediante l'adozione di armamento convertibile l'unità poteva essere impiegata nelle versioni: motocannoniera, motocannoniera-motosilurante e motocannoniera-posamine.

Sempre nei C.R.D.A. di Monfalcone fu deciso di progettare e costruire un'altra unità sperimentale, che potesse sfruttare le caratteristiche nautiche di quelle tipo "Schnellboot" tedesche; l'1 febbraio 1953 fu iscritta nel Quadro del Naviglio Militare come V.A.S. 470 (P) 470; il 21 gennaio 1954 fu impostata come vedetta antisom Sentinella (P) 470; varata il 13 novembre 1955 con il nuovo distintivo ottico (P) 499; il 29 settembre 1956 classificata corvetta F 598; l'1 maggio 1965 classificata motocannoniera; l'1 settembre 1965 denominata Fulmine (P) 499; la conformazione dello scafo, molto simile a quello della MC 490, presentava all'estrema poppa una struttura "a sbalzo"; poiché presentò alle prime prove di alta velocità l'effetto negativo dei violenti spruzzi che s'infrangevano in plancia, questa fu protetta in seguito da un parabrezza in plexiglas e la prora fu dotata di un paraspruzzi.; l'inconveniente fu eliminato completamente quando verso la fine del 1960 l'unità fu sottoposta nell'Arsenale di Taranto a lavori di modifica, che comportarono la completa ricostruzione della prora, con un aumento della lunghezza f:t. di 1,44 m, e l'abolizione della struttura "a sbalzo" poppiera. Tra il 1954 ed il 1955 furono costruite su commessa MDAP e progetto U.S.A due unità per la posa ed il recupero di cavi, ostruzioni e reti: Alicudi e Filicudi.

Nel 1953 furono impostati i primi dragamine, costruiti con finanziamento nazionale; si trattava di 12 unità della classe "Agave" (Agave, Alloro, Edera, Gaggia, Gelsomino, Giaggiolo, Glicine, Loto, Mirto, Timo, Trifoglio e Vischio), classificati MSC ed uguali alla classe "Abete"; altri sette dragamine della stessa classe (Bambù, Ebano, Mango, Mogano, Palma, Rovere e Sandalo) furono invece realizzati con fondi U.S.A. in conto MDAP. Venti MSI (Aragosta, Arsella, Astice, Attinia, Calamaro, Conchiglia, Dromia, Gambero, Granchio, Mitilo, Ostrica, Paguro, Pinna, Polipo, Porpora, Riccio, Scampo, Seppia, Tellina, Totano) del tipo inglese "Ham" furono costruiti su commessa MDAP tra il 1956 ed il 1957.



(**LA FLOTTA ITALIANA** Vito Bianco Editore - 1962)

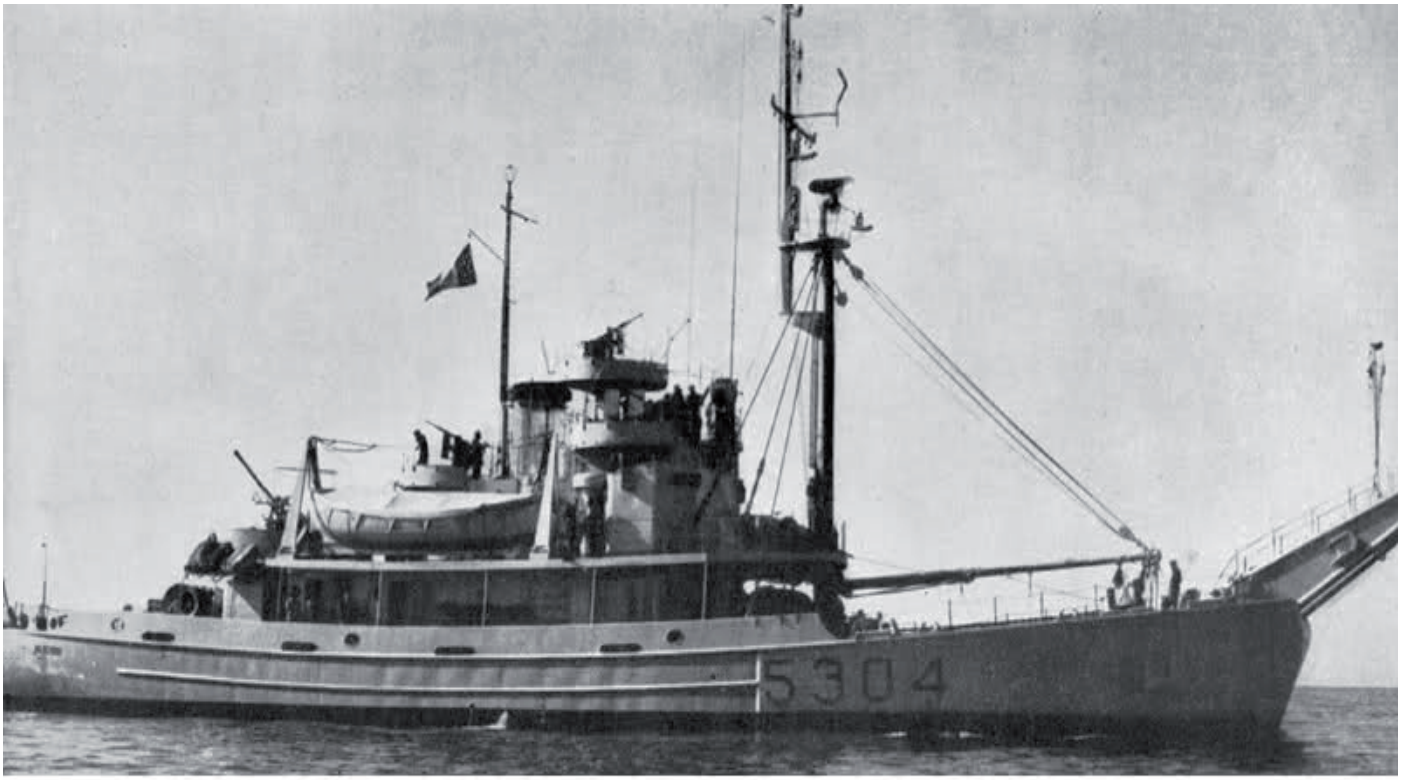
Corvetta **Albatros**.

Impetuoso ed Indomito, a cui inizialmente erano stati attribuiti i nomi di San Marco e San Giorgio, erano compresi nel programma del 1950, ma a causa della lunga gestione della progettazione e della costruzione entrarono in servizio solo nel 1957; si trattava di grossi cacciatorpediniere di linea classica con ponte continuo ("flush deck") di 2.700 t di dislocamento standard; dotati di moderne apparecchiature e consistente armamento a.a. e a.s., che se all'epoca della progettazione poteva considerarsi idoneo, all'inizio degli anni '60 rivelò tutta la propria carenza a causa della mancata adozione di un lanciatore di missili a.a. e di un elicottero vettore d'arma per una più efficace lotta antisom.



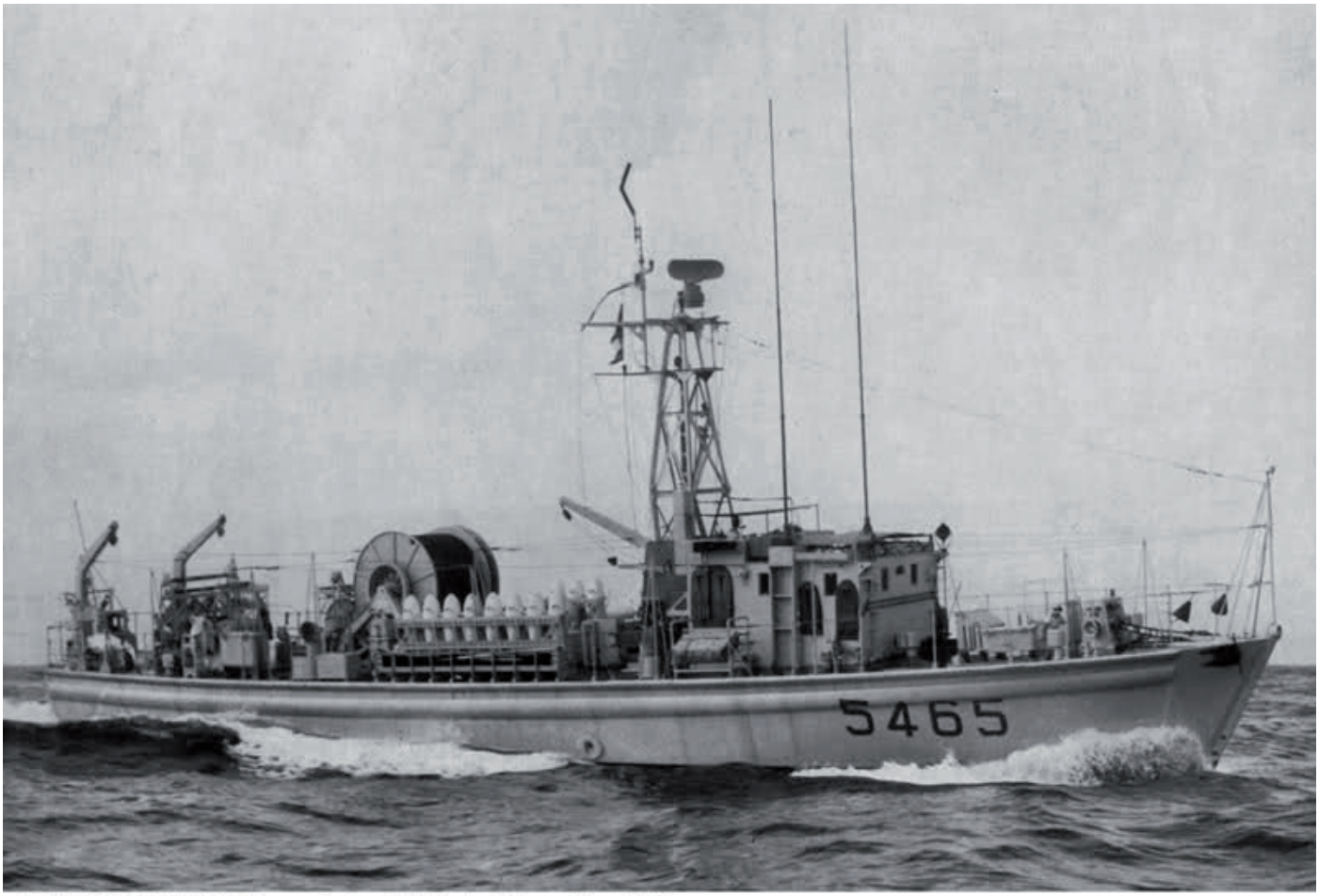
(**LA FLOTTA ITALIANA** Vito Bianco Editore - 1962)

Corvetta **Alcione**.



(**LA FLOTTA ITALIANA** Vito Bianco Editore - 1962)

Nave posareti **Alicudi**.



(**LE NOSTRE NAVI** Ufficio Documentazione della Marina Militare - Roma 1958)

Dragamine **Riccio**.

VELEGGIANDO VERSO SUD

di Giuseppe Merlini (articolo pubblicato sul BUM, Bollettino Ufficiale Municipale, ottobre 2014, n.10, pp. 14-16)

In occasione della Festa della Madonna della Marina, sono giunte nel porto di San Benedetto del Tronto due barche storiche del Museo della Marineria di Cesenatico con il quale il Museo del Mare di San Benedetto del Tronto è gemellato. Quello che segue è il resoconto del viaggio compiuto dalle due barche e dagli equipaggi che avvalendosi di soli apparecchi RTX in VHF mantenevano i contatti con la costa e con le autorità interessate.

La sera del 24 luglio, io e Gigi Anelli, collaboratore volontario dell'Archivio Storico del Comune di San Benedetto del Tronto, dopo un viaggio in treno durato un paio d'ore, siamo arrivati a Cesenatico. Usciti dalla stazione ci siamo diretti verso il centro della cittadina romagnola e raggiunto il porto canale, le vele della sezione galleggiante del Museo della Marineria ci appaiono d'improvviso lasciandoci senza fiato: belle, imponenti ed opportunamente illuminate sono poste all'ingresso del centro cittadino ad accogliere chiunque arrivi da ovest. Ad attenderci le gentili operatrici del museo per darci qualche opportuna indicazione per la cena e il pernotto.



Alle 4 del mattino ci incontriamo con Giancarlo Bartoli, collaboratore volontario del Museo della Marineria di Cesenatico per una veloce - velocissima - colazione al "Cafè Centrale" che rimane sempre aperto, anche la notte, ed, evidentemente, sosta abituale per molti marinai cesenaticensi prima dell'imbarco. Davanti, ad attenderci, ormeggiato sul molo, lato di levante, il trabaccolo Barchèt, frontale, sul lato di ponente, la S. Nicolò con le vele issate a sfiorare le finestre della Casa Museo "Marino Moretti".



Alle 5,00 in punto, mollati gli ormeggi le due imbarcazioni storiche puntano la prua verso il mare aperto.
Uscire dal porto canale di Cesenatico è una delle esperienza più belle che si possa fare; un'esperienza che potrebbe sembrare banale per molti, ma veramente carica di emozione soprattutto per chi come me discende da una famiglia marinara e farlo a bordo di un'imbarcazione storica con il rumore, per niente indisponente, delle vele mosse dal vento sopra la mia testa mi colpisce e non poco. I circa dieci minuti impiegati per uscire dal canale leonardesco sono pieni di grande eccitazione. Sto a prua, in piedi, fiero di affrontare il vento contro, impettito anche nell'orgoglio, di spalle all'intero equipaggio che si trova a poppa nei pressi del timone, a scrutare l'orizzonte ed illudermi di navigare anch'io nel mare del passato di cui in tanti documenti ho letto o in tante storie ho ascoltato da bambino e che, oggi, ricordo con nostalgia. La storia del nostro mare mi scorre tutta davanti e soprattutto quella di casa mia mentre l'emozione aumenta man mano che iniziamo a veleggiare in mare aperto. Provando una tale gioia voglio condividerla con chi a me è vicino, per motivi di sangue o d'affetto, e inizio a scrivere sms ai miei cari: capita a chiunque voler partecipare le proprie emozioni, no?
Meta prevista: "Marina Dorica" per le 15,00 circa. L'equipaggio, nel garantirci la massima accoglienza a bordo si preoccupa anche di tenerci informati sulle condizioni meteo che si prevede non saranno affatto favorevoli nel primo pomeriggio. Sotto i nostri occhi scorgiamo via via: Bellaria, Rimini con il suo faro, poi Fiabilandia, Cattolica, Gabicce, il Parco Naturale di Monte San Bartolo e subito dopo Pesaro. Questo primo tratto del viaggio passa molto velocemente: tante sono le curiosità, tante le spiegazioni, i racconti e le merende di bordo. Intanto in lontananza va delineandosi il profilo del promontorio del Conero che, visto da nord, è molto più bello per chi come noi è abituato a vederlo da sud, percependone solo l'ammasso sul mare. E' la volta poi di Fano, Marotta, Falconara Marittima e finalmente Marina Dorica.
L'ingresso al porto turistico del capoluogo dorico, per diversi motivi, non è semplicissimo tuttavia, considerando il fatto che dieci minuti dopo aver ormeggiato si scatena il finimondo con il cielo che la manda giù a più non posso, va alla grande.

Rifocillatisi presso l'area ristoro, gli equipaggi delle due imbarcazioni si preoccupano di cercare un posto sicuro dove poter passare la notte essendo sfumata immediatamente, non appena iniziato a piovere, l'idea di dormire a bordo con i sacchi a pelo. Talvolta il caso ha dell'incredibile, è una vera e propria fortuna incontrare sul molo del porticciolo turistico Carlo Vitali di Porto Recanati che ad Ancona, assieme a suo figlio, gestisce l'officina meccanica Diesel G.M.G ed è uno tra gli attivissimi collaboratori del Museo della Civiltà marinara di Porto Recanati. Non è necessario chiederlo due volte: spostata un po' di attrezzatura e riposizionati alcuni arnesi, il capannone della sua officina sarà il nostro alloggio per la notte. A letto con le galline! La mattina dopo, risistemati i sacchi a pelo, tutti a bordo del Barchèt: colazione sociale con caffellatte e plum cake. Ripresi i componenti degli equipaggi ognuno il proprio posto e ruolo, lasciamo Marina Dorica veleggiando verso San Benedetto del Tronto, la mia terra, con una velocità media di circa 6 nodi: stessa andatura del giorno precedente con la S. Nicolò che naviga di conserva al Barchèt. All'altezza di S. Ciriaco, sul punto più alto del colle Guasco, con delle cime le due barche vengono "accoppiate" per poter navigare assieme e condividere la discesa verso sud, seguendo la linea di costa. Dal mare sono ben visibili le grotte e i capanni che i pescatori anconetani hanno ricavato sotto al Passetto, il "Trave", la spiaggia di "Mezzavalle", la baia di Portonovo con la chiesuola di S. Maria e il Fortino Napoleonico, lo scoglio della Vela, la spiaggia dei Gabbiani e per ultime le "Due Sorelle" e i "Sassi Neri". La bellezza del gomito anconetano è uno spettacolo della natura che ha veramente pochi eguali in Adriatico! Intanto si susseguono Sirolo, Numana e la Santa Casa di Loreto. Tanti paesi di mare ricchi di tante storie con un unico denominatore comune: l'Adriatico e, da sambenedettese innamorato del passato, la mia mente va immediatamente alla storia della nostra marineria ricercando i collegamenti con questi centri. Subito dopo Porto Civitanova, il paesaggio diventa sempre più familiare: le nostre meravigliose colline, con il loro alternarsi, lo scivolare graduale le une nelle altre, il tracciato dei torrenti e dei fiumi che ne spezza visivamente la continuità, in una miracolosa mescolanza di colori favoriti dalla bella luce da est, lascia a bocca aperta stavolta non solo me, ma anche i nostri amici romagnoli che hanno la fortuna di ammirare un paesaggio singolare rispetto al loro. Vedo Fermo, il suo "antico navale" l'odierna Porto San Giorgio, e tutti suoi Castelli: Torre di Palme, Pedaso, Marano, S. Andrea, Grottammare, San Benedetto così come, già da tempo, si sono impressi nella mia mente dallo studio delle carte del Marsili e dai bozzetti contenuti in "Rerum Firmanorum" dell'arcidiacono Nicola Erioni.



Chiunque arrivi dalle nostre parti dovrebbe vedere San Benedetto e il territorio circostante, dal mare perché solo da levante si può avere una visione totale del nostro bellissimo paesaggio. Il mare e il bel tempo hanno giocato troppo a nostro favore sicché poco dopo le 14 siamo già al largo di Grottammare ma non possiamo assolutamente entrare in porto prima dell'orario previsto anche perché, all'interno del nostro bacino portuale, si tiene il palio velico dei quartieri di San Benedetto del Tronto. Gli equipaggi propongono di buttare l'ancora al largo ed aspettare l'orario previsto ma a quel punto, riflettendo sul fatto che il nostro porto è collocato nel punto più a nord del nostro territorio, propongo di continuare a navigare verso sud, magari fino al Tronto, in modo da toccare per la sua intera lunghezza tutta la nostra città. Il capo spedizione, nell'acconsentire provvede, assieme agli altri marinai, a mollare le cime che fino a quel momento hanno tenuto unite le due barche. Sfilare lungo la costa sambenedettese è un'altra occasione unica e piena di emozione sapendo che dalla spiaggia e dal lungomare in molti ci stanno ammirando. Lentamente le due barche, a cui si è aggiunta nel frattempo la lancettuccia sambenedettese di Marco Paliotti, procedono verso la "Sentina" girando propria davanti alla bocca di Tronto per risalire così l'Adriatico verso il nostro porto. Alle 16.45 iniziano le manovre di ingresso. Il nautofono rosso a sinistra, il segnale verde a destra, di fronte la città intera; sullo sfondo il "paese alto".



Ad attenderci sulla banchina di riva nord "Malfizia" tanti sambenedettesi, le autorità e soprattutto i bambini, con le bandierine sventolanti che loro stessi hanno dipinto con i simboli della nostra storia marinara, all'interno del laboratorio didattico opportunamente organizzato dalle operatrici del Museo del Mare. La sera del 25 luglio le due barche di Cesenatico hanno fatto da sfondo al musical "C'era una volta il mare" e dalla mattina seguente fino alla mezzanotte della domenica successiva sono state visitate da oltre mille persone nonostante i numerosi momenti di pioggia e di cielo coperto. Il Barchèt e la S. Nicolò sono ripartite per Cesenatico subito dopo lo spettacolo pirotecnico in onore della Madonna della Marina.

Il successo di questa iniziativa è stato possibile grazie alla fattiva collaborazione della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, del Circolo dei Sambenedettesi, della Ribalta Picena, del Fotocineclub Sambenedettese, del Circolo Nautico Sambenedettese, della Cooperativa Oikos e dei colleghi dell'Ufficio Stampa e del Settore Turismo e Cultura del Comune di San Benedetto del Tronto.
Un particolare ringraziamento a Roberto Buda, Sindaco di Cesenatico, a Davide Gnola, direttore del Museo della Marineria di Cesenatico e ai componenti gli equipaggi delle due barche.

Le barche

Trabaccolo da pesca Barchèt: costruita nel 1925 a Cattolica è lunga 13,40 m e larga 3,80 m. Ai due alberi presenta vele trapezoidali. Motore da 80 Hp, Fiat.
Equipaggio: Giancarlo Bartoli (comandante Barchèt e capo spedizione); Gabriele Amaducci; Renzo Montanari.

Bragozzo "S. Nicolò": costruita nel 1954 a Chioggia è lunga 12,00 m e larga 3,10 m. Ai due alberi presenta vele trapezoidali. Motore da 108 Hp, Ford.
Equipaggio: Amerigo Pagliarani (comandante); Divo Bracci; Federico Ricci.



L'articolo ci è stato fornito da Vittorio Presutti, I6PMV Coordinatore ARMI Regione Marche-Abruzzo con la gentile approvazione dell'autore.

CD MUSICALE - MADONNINA DEL MARE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

Carissimi amici, il nostro caro socio Giacomo Morandi, IZ2KTD (ARMI A/547), noto musicista ed editore, mi informa che è disponibile su youtube il il video del brano Madonnina del Mare.
(questo è il link: https://www.youtube.com/watch?v=uDEPnCQa_a0).
Chi lo desidera è disponibile presso il mio indirizzo a titolo gratuito il CD musicale "Madonnina del mare", cantata da Daniele Violi (noto cantante melodico), musiche di M. Restelli ed il testo è di G. Morandi.
Il CD è in serie limitata ed esclusiva con il logo ARMI.
il CD è totalmente gratuito ed è richiedibile presso il mio indirizzo, previo invio di busta preaffrancata e preindirizzata con affrancatura adeguata.



L'ABC DEL MARINAIO - I NODI

di Cesare Greotti - tratto da il Giornale dei Marinai

Conoscere i nodi e come eseguirli è fondamentale per il buon marinaio. Sicuramente è quanto di piu' importante si possa apprendere prima di saper andare in barca, la loro esecuzione deve essere fatta ordinatamente in maniera rapida.



Nodo a frizione: Non moltiplicare il numero delle spire, altrimenti scorrerebbe male e non avrebbe abbastanza tenuta. Questo nodo è privo di interesse per cordami moderni in materiale sintetico. Meglio utilizzare il nodo dell'impiccato.



Nodo dell'impiccato: per prendere un gavitello di un corpo morto in situazioni di vento o corrente forte e non si è sicuri di poter trattenere l'imbarcazione con l'alighiero prima di aver fatto passare una cima di ormeggio, fare una grande asola al nodo dell'impiccato e prendere il gavitello. Questo nodo si presenta più alle cime rigide che non hanno tendenza a schiacciarsi su se stesse. Quattro- cinque spire sono sufficienti.



Doppio nodo vaccaio:il doppio nodo vaccaio non è autosufficiente è completato da una legatura effettuata con una cima sottile. Questo nodo serve per attutire i colpi, tra due cavi o cime, poiché gli intrecci si effettuano facilmente malgrado la rigidità del cavo. L'ormeggio con cima sottile può essere una successione di nodi parlati.



Nodo Savoia: ha un buon volume, è duraturo e si disfa con facilità. Bisogna considerare questo nodo di facile esecuzione come il nodo d'arresto per eccellenza. Se per caso fosse molto stretto e carico di sale, il modo migliore per disfarlo è di attorcigliarlo su se stesso. Lasciare almeno 20 cm tra il nodo e l'estremità della cima, in modo da avere una presa sufficiente per prenderlo quando l' "otto" è bloccato contro la puleggia.



Nodo del francescano: per fare un nodo d'arresto definitivo e voluminoso. Quante spire? Oltre le cinque o sei spire, il nodo del francescano può allentarsi, a meno che non lo si lasci volontariamente caricare di sale per irrigidirlo. Viene utilizzato per bloccare definitivamente l'estremità di una cima, nel caso dei paranchi fissi (randa) a bordo di imbarcazioni a vela. Attenzione a non lasciare fuoriuscire il pezzo finale del nodo perché, tirandolo si disfa.



Nodo vaccaio: anche in montagna si conosce un nodo vaccaio, ma esso non ha niente a che vedere con quello dei mariani. Si tratta inoltre di un nodo molto utile: è un nodo semplice con gassa eseguito nella cima di fissaggio e serve ad attaccarsi ad un moschettone fissato su un golfare, un anello. Nodo vaccaio o nodo piano? Per saperlo, tirate con un colpo secco!



Nodo piano: per unire due cime di diametro uguale. L'uso principale a bordo, legare i matafioni di terzarolo, fissare qualcosa sul ponte. E' molto facile che si sciolga se viene realizzato con cime di diametro o tessitura diversi. Quando lo si esegue, fare attenzione che ciascuna delle cime entri ed esca dallo stesso lato dell'asola formata dall'altra cima.



Nodo del pescatore s**emplice o nodo inglese.** Universale, ma a volte è difficile disfarlo. Per realizzarlo, contrapporre le due cime per una determinata lunghezza ed eseguire all'estremità di ciascuna un nodo semplice attorno all'altra. Questo nodo è molto pratico per fissare le scotte su un fiocco di deriva, in questo caso le due parti del nodo stringono la bugna della vela. Per disfarlo su cime a più trefoli, staccare i nodi semplici. Creato per unire lenze da pesca, questo nodo permette di congiungere cavi di rigidità, struttura e di diametri differenti.



Nodo di scotta doppio o nodo bandiera. Per aggiuntare due cime di diametri diversi. Con due cime di diametri diversi, la più grossa forma l'asola, ed il nodo viene effettuato con la più sottile. Questo nodo si disfa facilmente del nodo di scotta semplice (una sola spira). Evitare di fare questo nodo su cime rigide la cui tensione sia sottoposta a contraccolpi: può lentamente allentarsi. Utilizzato in passato anche dai tessitori per unire i fili ed altresì adottato per formare le maglie delle reti.



Gassa d'amante: Si scioglie facilmente, anche se sottoposto ad una forte tensione. Su una cima rigida sottoposta a tensioni, lasciar fuoriuscire leggermente l'estremità che è servita a fare il nodo, altrimenti si potrebbe disfarsi. La gassa d'amante è sempre stata il metodo di base per realizzare un'asola che non scivola.



Nodo da rimorchio: Un occhio eseguito a metà di una cima. Questo nodo è interessante soltanto su una cima di diametro importante e rigida, sulla quale sarebbe difficile eseguire un nodo Savoia ganciato, per esempio. Proprio perché si esegue facilmente su un cavo rigido, esso è utilizzato dai pescatori per montare una serie di ami sulla lenza da fondo. Ai tempi dei lugger, i cabotieri a vela che risalivano gli estuari, l'arrivo in porto spesso era effettuato rimorchiando l'imbarcazione da un'alzaia lungo il corso d'acqua. L'equipaggio si suddivideva lungo la linea di rimorchio e, passando la spalla in un'asola eseguita in questo modo, tirava l'imbarcazione fino al porto della banchina.



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 LIST



IKIRKN



IT9DTU



IKIAAS

CV GOLD PLAQUE

BIG ONE


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 - 00195 ROMA
TEL. (06) 3217477
C/C POSTALE 59190009

























Le QSL dei Radioamatori di Marina sono printed.it

RADIOAMATORI MARINAI AR MI

QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su
facebook

QSL NAVALI

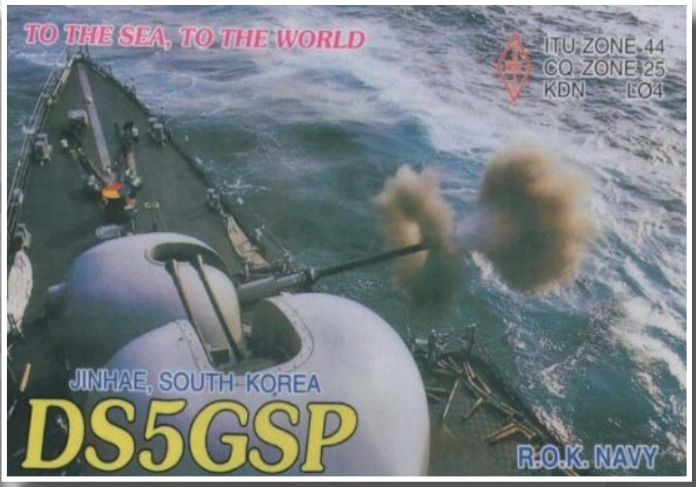
Carrellata di cartoline QSL di stazioni radioamatoriali, nazionali ed estere, con sfondo di carattere marittimo-navale, con navi, velieri, mare, barche e yacht. Le QSL fanno parte della collezione di carte QSL dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani.



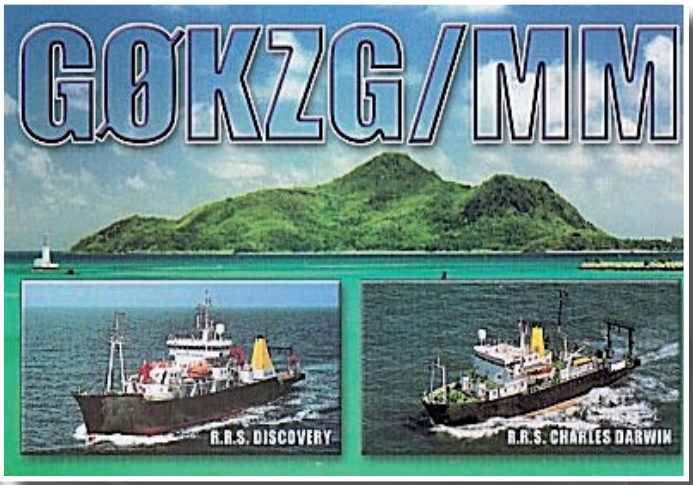

DLØMFB
MF 550
Clubstation Berlin
der
MF-Runde e.V.

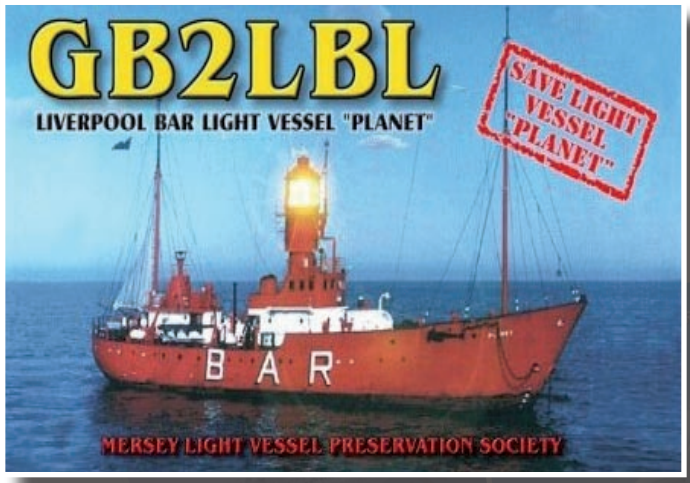

3Z48FJ
POLAND


DE1SEA


TO THE SEA, TO THE WORLD
ITU ZONE 44
CQ ZONE 25
KDN LO4
JINHAE, SOUTH KOREA
DS5GSP
R.O.K. NAVY


CLIPPERTON
DX CLUB
FR/TU5KG
IOTA: AF-016 ITU:53 WAZ:39
Reunion Island

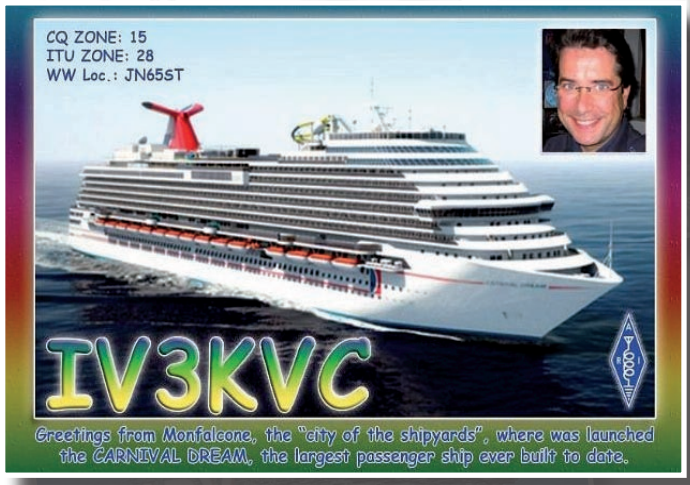

GØKZG/MM
R.R.S. DISCOVERY
R.R.S. CHARLES DARWIN


GB2LBL
LIVERPOOL BAR LIGHT VESSEL "PLANET"
SAVE LIGHT VESSEL "PLANET"
B A R
MERSEY LIGHT VESSEL PRESERVATION SOCIETY


UE4LKW
КУБОК ВОЛГИ
2004
on line
www.volgacup.ru
PAJERO


LA1HMU


OPERATION DEEP FREEZE
USS GLACIER AGB-4
NAAO
K1AGB/MM
KC4USQ
KC4USS
KC4ZBR
KD4WDG

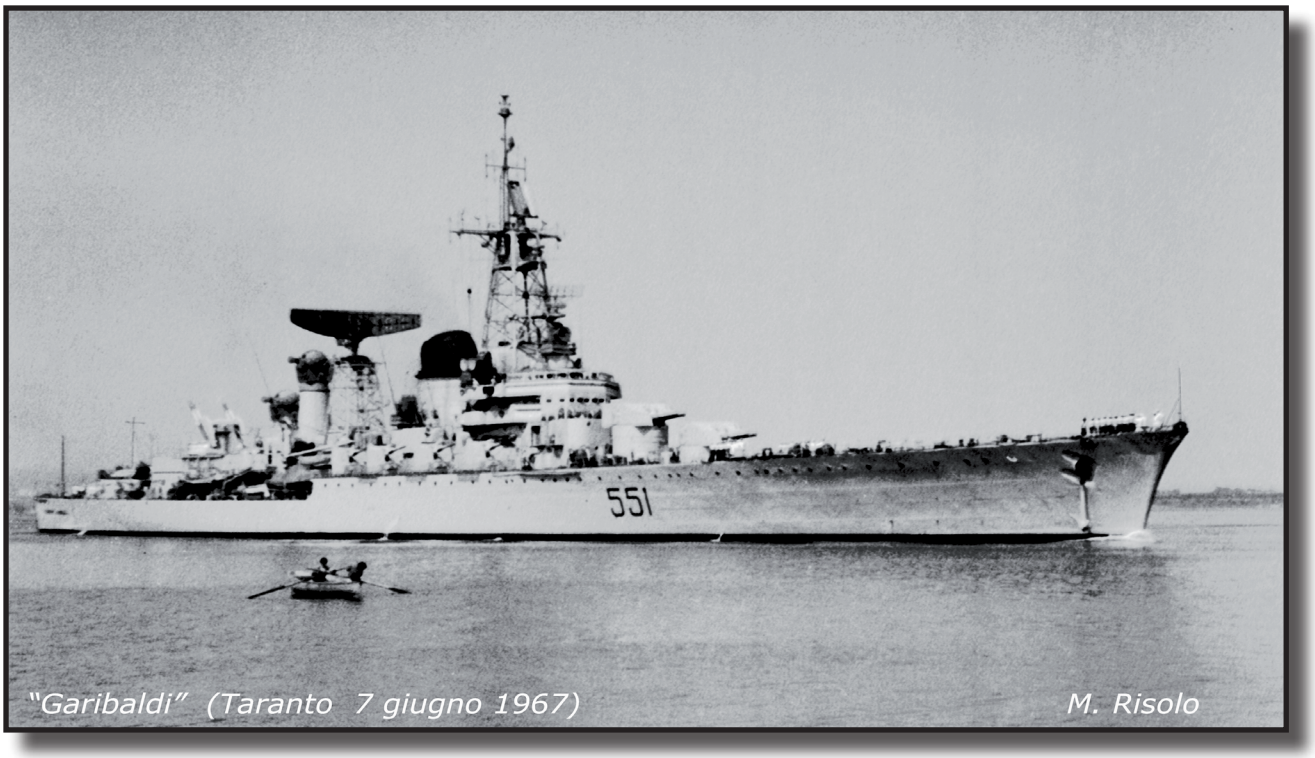

CQ ZONE: 15
ITU ZONE: 28
WW Loc.: JN65ST
IV3KVC
Greetings from Monfalcone, the "city of the shipyards", where was launched the CARNIVAL DREAM, the largest passenger ship ever built to date.


YB3MM/MM
Adhi "Bimbo" Widodo
PO Box 6 Pandaan 67156 Indonesia
http://www.yb3mm.com
KLM Jaya Putra Anom
(Locator OI73, between Kangean Is ~ Madura Is)

FOTO STORICHE



Nave trasporto truppe e materiali ANDREA BAFILE (ex USA 1943 - 1981)



Incrociatore lanciamissili GIUSEPPE GARIBALDI (1957 - 1971)

GADGET'S



Il costo del crest è di 22 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.





Per informazioni e prezzi inviare email al seguente indirizzo:

iz7auh@gmail.com





La stazione radio di....



La QSL dei soci....



CALENDARIO EVENTI 2014

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)
13 - 14 Dicembre	International Naval Contest by FNARS
Dicembre	MF Xmas-gretings on the air (HF)



Colora i tuoi QSO con QSL di successo!



QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

CAMPAGNA ABBONAMENTI 2014-2015



LA *RIVISTA MARITTIMA* SI RINNOVA ANNO DOPO ANNO

PER OGNI 2 ABBONAMENTI NE RICEVERAI UNO IN OMAGGIO!!

ABBONARSI CONVIENE!!!

LA TROVI ANCHE IN EDICOLA

A ROMA, MILANO, TORINO, GENOVA, LA SPEZIA, FIRENZE, VERONA e TRIESTE





Il costo dell'abbonamento annuale alla rivista marittima rimane 25 euro l'anno per coloro che si abbonano, o rinnovano l'abbonamento, entro il 31 gennaio 2015. Successivamente l'abbonamento sarà aumentato per tenere conto dell'aumento delle materie prime.

Inoltre la Campagna Abbonamenti per il 2015 propone una

SPECIALE PROMOZIONE

per chi si abbona o rinnova l'abbonamento entro il

31 Gennaio 2015

se presenti un nuovo abbonato riceverai un abbonamento per una terza persona in omaggio



Abbonamento

CONDIZIONI DI ABBONAMENTO ANNUALE

Italia ordinario € 25,00

Estero zona 1 € 76.70

Estero zona 2 € 109,70

Un fascicolo o supplemento arretrato € 6,00 + spese postali (*)

(*) da concordare con l'Ufficio abbonamenti

MODALITA' DI PAGAMENTO

Versamento c.c.p. o Bancoposta n.86820008
intestato a: Ministero Difesa - Direzione di Commissariato Marina Militare - Roma
Causale: Abbonamento Rivista Marittima
Cod. IBAN = IT-12-N-07601-03200-000086820008
Codice BIC = BPPIITRRXXX - Codice CIN = N

L'ABBONAMENTO DECORRE DALLA DATA DI SOTTOSCRIZIONE. SOLO IN CASO DI BONIFICO BANCARIO INVIARE COPIA DEL VERSAMENTO CON INDIRIZZO DELLA CORRISPONDENZA A:

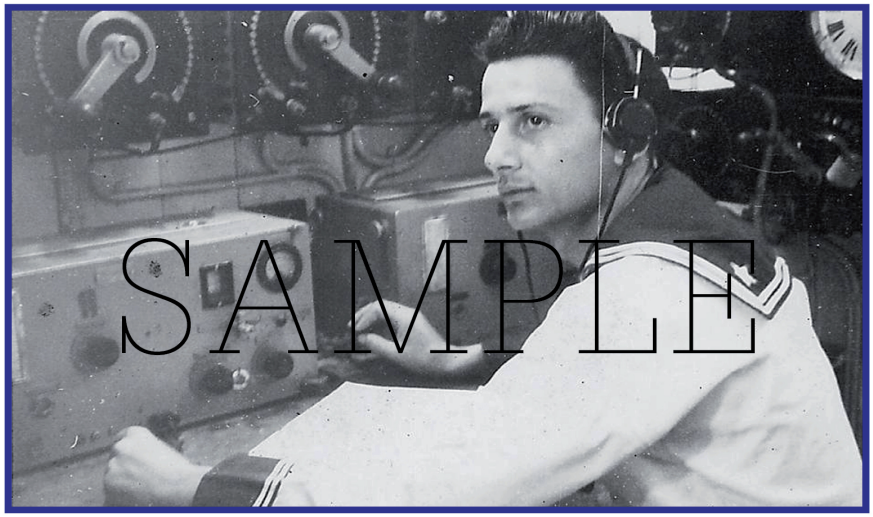
RIVISTA MARITTIMA, Via Taormina n°4 - 00135 Roma
email: marivista.abbonam@marina.difesa.it
tel. 0039.06.36807251 - fax 0039.06.36807249

ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2015
di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

Ecco in anteprima l'award del Contest delle stazioni radio costiere del 2015.

ITALIAN NAVY COASTAL
RADIO STATIONS AWARD 2015

IDP IGU ICF ICV ICH IGA ICS IDK **IGJ** ICA ICT ICE ICN IGB ICZ IDR IGG



Rilasciato a:

IT9MRM

ALBERTO

per aver partecipato al contest delle stazioni radio costiere della Marina Militare Italiana classificandosi **9°** nella categoria **NAVAL/PHONE** con il punteggio di **756** e **24°** nella classifica generale.

AWARD MANAGER
(Alberto Mattei, IT9MRM)

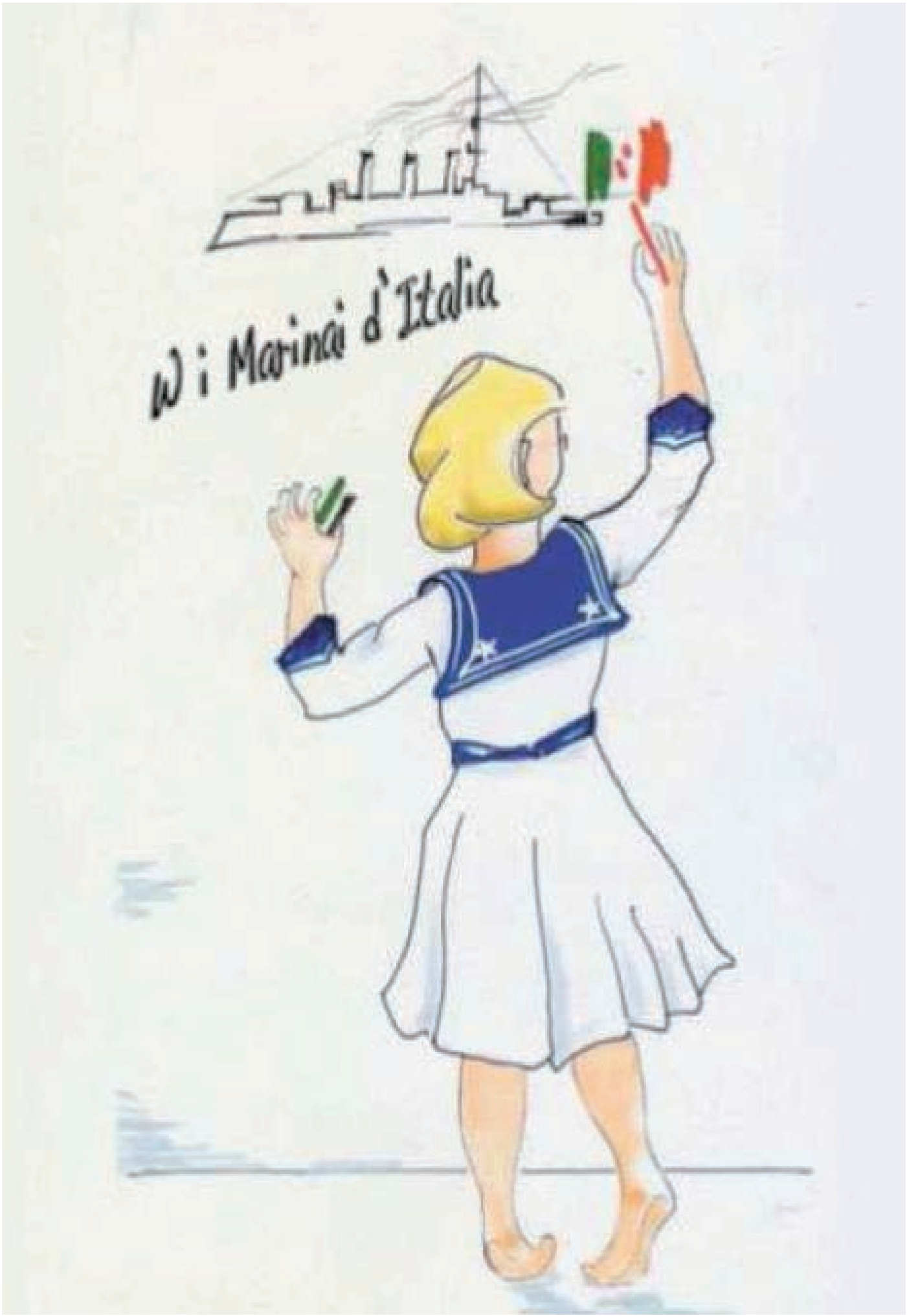
Designed by Alberto Mattei, IT9MRM

IIØSB/MM
di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

Il team di IIØSB/mm era formato da:
ISØIGV - Gianni (MI147); ISØFQK - Patrizio (MI461); ISØAFM - Simone (MI749); IWØURG - Siro (MI548); ISØDZC - Mirko (MI931); ISØANZ - Alessandro (MI942); ISØFFV - Massimiliano (MI1170); ISØBWM - Christian (MI1161); ISØFFR - Loredana (MI1162); ISØDJA - Luca (MI1171); ISØHFE - Simone (MI1118); ISØCDS - Salvatore (MI1145); ISØEIR - Stefano (MI1172).
Il QSL Manager è ISØIGV.






W i Marinai d'Italia

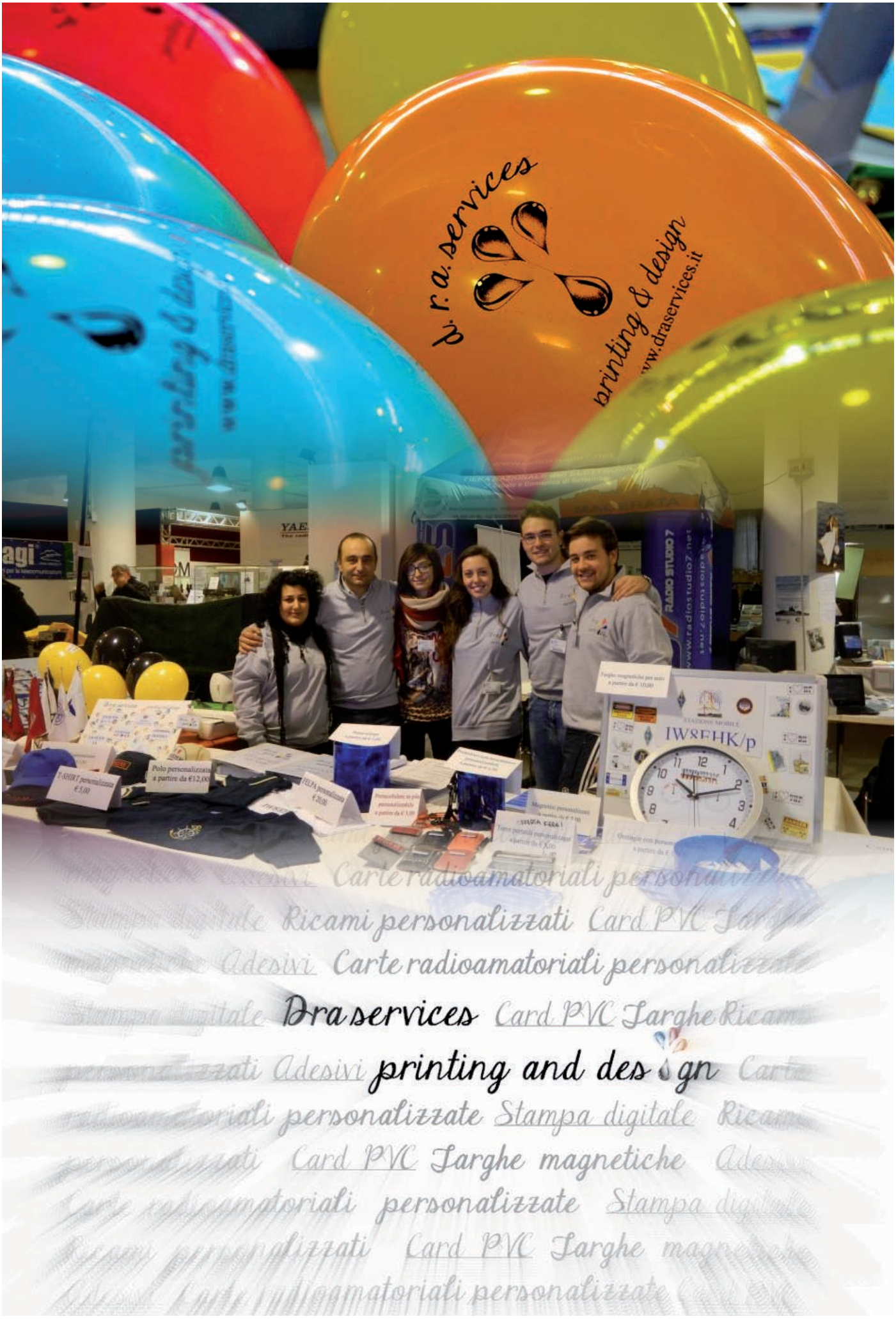
BOICOTTIAMO LA PAROLA "INDIA"

RADIOAMATORI MARINAI ARMI

UNIFORM
KILO
MIKE
CHARLIE
YANKEE
NOVEMBER
ALPHA
HOTEL
JULIET
PAPA
ECHO
INDIA
ROMEO
DELTA
BRAVO
GOLF
VICTOR
FOXTROT
QUEBEC
TANGO
LIMA
OSCAR
WHISKEY
X-RAY
SIERRA
ZULU

USIAMO LA PAROLA "ITALIA"





Dra services printing and design

Carte radioamatoriali personalizzate Ricami personalizzati Card PVC Targhe magnetiche Adesivi Stampa digitale


AUGURI
Buon Natale
e
Felice 2015
http://www.assoradiomarinai.it