

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

IQOMQ

Associazione affiliata A.R.I.



BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico Telematico
nr. 169/2015



Marina Militare
Cente di Mare



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Cari amici e colleghi ARMIGeri, oramai manca poco alla nona edizione del contest delle stazioni radio costiere, e tutto è quasi pronto. Il Ministero sta già rilasciando i nominativi speciali e tra non molto saranno tutti operativi. Purtroppo c'è stata la defezione da parte di IK1RKN per l'attività su Pantelleria (IGB), non ha avuto nessuna richiesta di partecipazione da parte di altri operatori, e visto che le spese erano eccessive per una sola persona ha dovuto, malgrado ciò, rinunciare all'attività. Sarà per una prossima volta!!! Per quanto riguarda le attività passate, ad oggi sono stati inviati tutti i diplomi sia dell'ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2014 che per l'ITALIAN ARMED FORCES 2014, per quest'ultimo, vi ricordo che la premiazione avverrà il 7 Marzo 2015 presso la Fiera di Montichiari in concomitanza con il primo raduno del G.R.A. troverete in queste pagine la locandina con la relativa scaletta, preparata appositamente dai "Radioamatori Alpini". Andiamo a parlare questa volta del nostro primo contest CW, aperto a tutti coloro che amano questo genere, e soprattutto a tutti i tipi di modelli di tasto esistenti. Non è più recluso all'utilizzo del solo bug semiautomatico e quindi a pochi eletti, come le vecchie edizioni del Party, ma abbiamo voluto aprire a tutti gli OM ARMIGeri e non, che amano il morse. Il vecchio "Semiautomatic CW Party" è stato definitivamente chiuso, la poca partecipazione degli amanti del BUG SEMIAUTOMATICO, non ha dato

l'esito sperato, e l'ultima edizione è stato un flop dovuto alla scarsa partecipazione. Adesso con questo contest apriamo una pagina che mancava effettivamente alla nostra associazione, ovvero un contest CW per tutti, come molte altre associazioni, nazionali e non, anche di carattere NAVAL. L'invito quindi è per tutti, e spero che i tanti morsisti che sono nostri soci vedano in questa manifestazione un nuovo trampolino di lancio!! E' importante adesso, pubblicizzare l'evento soprattutto nei vari forum dedicati! Vediamo se questa volta supereremo le aspettative!! Bene, siamo arrivati ai saluti finali, l'appuntamento a questo punto è come al solito per il prossimo numero del "Bollettino dei Marinai".... che sarà, sicuramente on-line verso la terza settimana di Marzo. Buona lettura... ed alla prossima!



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.

Anche la seconda metà del mese di **Gennaio** e la prima metà di **Febbraio** 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.

IU3CYV/mm: è il nuovo nominativo assegnato a Tiziano Cassone (ex IW7EFC) - ARMI 220, 3° ufficiale RT/I.T. attualmente imbarcato su una nave della COSTA Crociere. E' stato segnalato sul cluster in HF Fonia (15 metri) operante dalla zona caraibica C6A (Bahamas) La QSL via diretta (QRZ.com).

W7AUM/mm: Charles R. Pettis, dal 30 gennaio al 6 febbraio si trova in crociera a bordo della nave MS RYNDAM (della Holland America). Charles è in crociera con suo padre novantenne, quando ha possibilità trasmette dalla cabina, è stato segnalato sul cluster in 10 metri SSB. La QSL va inviata via bureau oppure via diretta (QRZ.com)

metri per tutto il periodo sino a quando non rientreranno in Italia. Sono stati segnalati sul cluster in HF in Fonia sui 40 e 10 metri e anche sui 50 MHz. Scambiano la QSL via diretta (QRZ.com).



RX6CB/mm: Il comandante Eduard S. Eysmond è imbarcato a bordo della petroliera MT PHOENIX CONCORD e la nave attualmente si trova alla fonda nel golfo di Bangkok (Thailandia). Eduard è molto attivo in CW e lo si ascolta sempre in 20 metri. La QSL va inviata via QRZ.com



IK1EGC/mm & IZ1BPN/mm: Daniele Gattolin (IK1EGC) e Stefano Bologna (IZ1BPN) si trovano attualmente a bordo del rimorchiatore d'altura "NOIS AIRES" (battente bandiera italiana). La nave è partita da Genova lo scorso 4 ottobre 2014 diretta nel Pacifico dove recupererà una navicella spaziale "IXV" di ritorno da una missione tutta di stampo europeo (e italiano) sotto l'egida dell'agenzia spaziale. La nave ha fatto sosta a Panama da dove è partita il 25 gennaio per portarsi in Oceano Pacifico (grid square EJ05). Daniele e Stefano fanno parte della spedizione scientifica e opereranno via HF e 6

Altre stazioni in marittimo mobile sono state segnalate in questo periodo (dal 16 gennaio 2015 al 15 febbraio 2015), ecco di seguito i nominativi:

UA6GO - PE1OAD - DL2DUA - DL3YDN - OE6ADD - VP8CMH - KC7JEF - SP4RKZ - R7RL - UT1FG - FT5XT - UR5FA - HA3FOK - FM4QH - N8JX - OG6I - PA9HB - DH6ARM - BU2AA - G0FFB - RX6CB - PT7MM - G4KHG - LU2DT - PF1BRE - F4ERF - R7AV - F5MYK - 3Z9DX -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

LA STORIA DI UN RADIOAMATORE - I1SAF

di Giuliano Sandal - I1SAF (MI154)

Scoprii il mondo radiantistico nel 1963 (avevo 16 anni) quando, una domenica mattina, sulla radio di casa, banda OC, ascoltai per caso un QSO tra Angelo Piro, I1EVJ e un'altra stazione italiana. Ricordo che il corrispondente di Angelo disse di conoscere La Spezia in quanto vi aveva svolto il servizio militare di leva. Rimasi letteralmente affascinato e mi buttai a capofitto alla scoperta di quel mondo che oggi, dopo ormai 50 anni, ancora mi coinvolge.

Ero già un appassionato di radiotecnica e divoravo letteralmente le riviste dell'epoca: "Costruire divertite", "Tecnica pratica" "Sistema pratico", "La settimana elettronica", etc.

Mi cimentavo nella costruzione di vari progetti, spesso con risultati molto deludenti, e qui e là leggevo di questi "radioamatori".

Ah, ho al mio attivo anche la famosa "Scuola Radio Elettra" che per corrispondenza, con dispense e materiali, mi ha guidato alla costruzione di strumenti e circuiti vari sperimentali fino alla radio AM/FM che ancora conservo. Allora appariva su diverse riviste di radio-elettronica una pubblicità dell'ARI che recitava: "radioamatore: un hobby intelligente".

Scrissi all'ARI (sempre via Scarlatti, Milano) e dopo qualche tempo, era un pomeriggio credo, qualcuno suonò alla porta. Aprii e vidi, con mia grande sorpresa, Mario Alberti (che poi sarà I1ANP), mio ex compagno di scuola alle elementari.

Mario aveva in mano la mia lettera, girata dall'ARI alla Sezione della Spezia, e dato che mi conosceva (dopo le elementari ci eravamo persi di vista, io abitavo a Mazzetta, lui al Canaletto) si era offerto di prendere contatti con me. A quel tempo il telefono era un lusso e se ne faceva tranquillamente a meno, soprattutto nelle famiglie più modeste come la mia e quella di Mario.

Fu così che Mario mi introdusse nella Sezione ARI della nostra città, di cui lui faceva già parte e svolgeva attività di SWL. Le riunioni si tenevano settimanalmente, la domenica mattina, presso il Circolo Ricreativo dell'ENEL (o era ancora CIELI?) in via Biassa, numero civico 87, nel palazzetto che si trova a destra della Chiesa di S. Maria Assunta (Piazza Beverini). Perché al Circolo ENEL? Presto detto: il Presidente, Claudio Donadoni I1BIU, era il capo del Laboratorio Strumenti di Misura dell'ENEL che aveva sede in via Spallanzani, al piano terra dell'ultimo palazzo a sinistra guardando l'attuale "Galleria Spallanzani". Così conobbi coloro che costituivano la Sezione: oltre ai citati I1EVJ e I1BIU (SK) c'erano Araldo (Aldo) Stradella I1CVF (SK), il dott Schiavo Lena (medico dentista) I1CPI (SK), Giulio Sanguinetti I1VAB, Flaviano (Flavio) Fulin

I1FUO (SK), Vittorio Imparato I1WNZ (SK), Giuliano Mezzani di Arcola I1MGL (SK), I1XM (SK), Alfredo Biscardi I1MBM (SK), Pierluigi Conte (SWL e dipendente ENEL) etc.

In quegli anni, dal '63 in poi, si unì alla "vecchia guardia" una nutrita schiera di "ragazzotti", molto motivata ed "agguerrita". Oltre a Mario c'era Claudio Ambrosiani I1AMB, Paolo Viappiani (sempre SWL) poi entrai io e a seguire Bruno Grassi I1XGB (adesso IK1WVG all'epoca il più giovane), Roberto Violi IK1XHH (all'epoca I1VRL), Goffredo Acherusio I1GAC (SK) e poi Giovanni (Gianni) Balducci (mai presa la licenza ma a quel tempo invidiato possessore di una fiammante "linea Geloso" G222 + G4/214 con cui "pirateggiava"), Rolando Domeniconi, ex R/T della Mercantile, I1DOA (SK).

Luciano Bellerio I1BLX e Giovanni Pecunia (entrambi ufficiali di Marina), Adamo Mancini I1VJY (adesso IK2SBB).

In quel periodo frequentai una scuola privata per R/T della Mercantile tenuta dal sig. Scardigli, ex R/T della Mercantile (zio dell'Avv. Piergino Scardigli). Fu così che nella sessione primaverile del 1965 sostenni gli esami per la patente di Radioamatore presso la Stazione Costiera di "Genova Radio - ICB". Superai con facilità sia la prova pratica (ricezione e trasmissione in codice Morse a 40 caratteri/min.) che la prova teorica. Ricordo ancora che, tra le varie domande di radiotecnica, di regolamenti e procedura si chiedeva "descrivete come costruiteste un trasmettitore in fonia e un ricevitore con particolare riferimento ai circuiti di modulazione e di rivelazione". Dissi anche che, per motivi di stabilità di frequenza avrei utilizzato, per il TX, un oscillatore pilota controllato a quarzo! Altri tempi, è vero? Si dava per scontato che un Radioamatore fosse in grado di autocostruirsi tutta la stazione ... ed era così in effetti! Qualche anno dopo, a seguito dell'esplosione del "fenomeno CB" ci furono altri numerosi ingressi. Erano in gran parte ragazzi che per mezzo della CB avevano scoperto la passione per la radio e decidevano di fare il "salto di qualità" diventando Radioamatori. L'istituzione poi delle cosiddette "licenze speciali", quelle senza l'esame di CW con i nominativi della serie "IW", contribuì non poco a far lievitare il numero dei Radioamatori.

Tra i primi ricordo IW1PAF, Fulvio (SK), IW1PBS, Gianfelice (Gian), IW1PDP Rubens e suo fratello Luca I1FNX. E poi tanti altri: I1NVF Fabio, I1NXX Roberto, IW1PGR Gabriele, I1JJZ Armando, etc. Sarebbe troppo lungo e noioso dare conto di tante persone che nel corso degli anni mi hanno onorato della loro amicizia e di cui conservo ancora un bellissimo ricordo.

Diversi di loro, purtroppo non sono più tra noi e ciò mi rattrista anche perché a ciascuno sono debitore di preziosi aiuti e consigli e di esempi di vita e di umanità.

Torniamo a parlare di me: inizio l'attività con apparati autocostruiti, specie i trasmettitori HF (ne costruirò una decina ...) ricalcando il G222 della Geloso e sognando il ricevitore G4/214 che costituiva la allora famosissima "linea Geloso".

Come ricevitori provai di tutto, dal surplus militare anche italiano (ricordo un AC-14 della Allocchio Bacchini ed un AR18 molto modificato) ai ricevitori "casalinghi" opportunamente seviziati per renderli più adatti all'uso radiantistico.

Fu un periodo di intensissima attività sia operativa che di tecnica costruttiva e di sperimentazione. Fu in quegli anni che mi feci "le ossa" e imparai a capire qualcosa di radiotecnica.

Purtroppo le risorse economiche continuavano a scarseggiare e l'unica strumentazione era il tester, un ICE che conservo ed uso ancora oggi. Ma con l'ingegno ed un pizzico di fortuna le cose alla fine funzionavano. Ne sono prova i numerosi QSO tra cui molti apprezzabili DX.

La sera che collegai per la prima volta gli USA, terminato il QSO proruppi in un urlo di gioia che fece tremare i vetri delle finestre e che fece venire un mezzo accidente a mia madre che temette mi fossi fulminato con la corrente ... beh un po' fulminati lo siamo tutti, non vi pare?

Mario, I1ANP mi introdusse nel misterioso mondo delle VHF. Allora i 144 erano una frequenza di "frontiera". Quasi non esistevano apparati commerciali e neanche di provenienza surplus, e quel poco che c'era aveva costi proibitivi. Si doveva autocostruire tutto! O "piegare" alla nostra volontà aggeggi nati per ben altri scopi (chi ricorda i "telaietti PHILIPS"?). Ma, forti di una incommensurabile incoscienza ed altrettanta ignoranza, ci lanciavamo in imprese che alla fine davano qualche soddisfacente risultato.

Era il 1970: riuscii a comperarmi una FIAT 500 L (SP 80342) e con quella, assieme a Mario, prendemmo

la strada dei monti con il portatile VHF. Iniziammo a fare la "Maratona VHF", poi i primi contest. Pensate che allora fare 30 QSO durante un contest in 144 garantiva un ottimo piazzamento in classifica ...

Parodi, Verrugoli, Cornoviglio, Gottero, La Nuda ... queste le vette (tra i 600 e i 1900 metri) che violammo spandendo radiofrequenza in VHF (ben poca in verità ... 1W era già festa grande) con QSO che spaziarono, ricordo, dall'Italia all'Austria all'Algeria alla Spagna, Francia, Sicilia, Sardegna, Corsica ... tutto il Mediterraneo occidentale in pratica ... rigorosamente in AM. Grazie Santa Propagazione!!!

All'epoca il TX era quarzato, frequenza fissa ... Qualcuno sa dirmi come si faceva? Chi darà la risposta esatta sarà premiato con un caffè.

Qualche anno dopo ottenemmo la concessione Demaniale sul Verrugoli che, ampliata in un secondo tempo, abbiamo ancora a disposizione.

La possibilità di impianti fissi di antenna composti da array di antenne multiple allargò enormemente le nostre possibilità. Nel frattempo erano migliorate le possibilità economiche ed erano disponibili apparati commerciali di buona qualità a prezzi abbordabili.

Ma l'autocostruzione la faceva ancora da padrona: preamplificatori d'antenna a basso (?) rumore, amplificatori lineari (?) ed un agguerrito team di "contestatori" portarono ad un salto di qualità per cui ci trovammo per diversi anni ad essere spesso primi in classifica o comunque nei primissimi posti, quasi sempre da podio.

Trascinatore e anima dell'attività Mario, I1ANP. Instancabile costruttore ed installatore di antenne e tralicci, colui che si è sempre fatto carico dei lavori più pesanti ed ingrati. Senza di lui non avremmo fatto quasi nulla di tutto ciò. E non è retorica, credetemi!

Facevano parte della "banda" oltre a Mario, Giuliano I1SAF, Rubens IW1PDP, Marco IK1IXF, Ennio IK1GCD, Sergio I1DSR, Armando IK1LBW, Fabio I1NVF, Adamo I1VJY, Gabriele IW1PGR, Fulvio IW1PAF, Fabrizio I1FUJ, Rocco IW1..., Marco IK1J-XY, Cristiano I1WZ, Luciano I1BLX, etc.



ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS



AWARD
7 - 22 MARZO 2015



ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2015 - REGOLAMENTO

di Alberto Mattei, IT9MRM - 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 **2015** la stazione Jolly è la stazione costiera di Palombara (SR): **IGJ**.

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 7 marzo 2015 (00:00 UTC) e si concluderà il 22 marzo 2015 (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.assoradiomarinai.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 (solo PSK31 - RTTY)

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

- QSOs (HRD) con la stazione "JOLLY" II9IGJ valgono 25 punti (tutti i modi);
- QSOs (HRD) con le stazioni costiere valgono 15 punti (tutti i modi);
- QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 5 punti (CW);
- QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 3 punti (PSK31 / RTTY);
- QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 2 punti (SSB);
- QSOs (HRD) con INDIPENDENT valgono 1 punto (tutti i modi)

N.B. : Tutte le stazioni (stazione JOLLY, stazioni NAVAL, stazioni costiere e le stazioni INDIPENDENT), possono essere collegate solo una volta al giorno per ogni modalità di emissione (SSB - CW - DIGIMODE) e le stesse per tutto il periodo della gara. Non saranno presi in considerazione tutti i collegamenti doppi.

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 II9IGJ II9IGJ AWARD IT NAVY COASTAL RADIO STATIONS K
SSB : CQ CQ da II9IGJ - 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.

I premi saranno rilasciati per tutte le categorie/sottocategorie, solo se in classifica risulteranno almeno 5 stazioni in concorso.

A tutti se richiesto tramite EnzoLog sarà inviato totalmente gratuito, un "attestato di partecipazione" in formato PDF.

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 dell'award deve avvenire on-line tramite EnzoLog, oppure tradizionalmente via posta, 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 l'Award in formato cartaceo (con relativa posizione di classifica, modo di partecipazione e punteggio finale) 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/itnavyradiocoastal/>

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

E' concesso l'uso di Log elettronici diversi, importante è che al termine della gara il file ADIF venga inserito su EnzoLog oppure, farlo pervenire all'Award Manager che provvederà ad inserirlo sul log elettronico, per il controllo ed il conteggio dei punti.

Sarà cura da parte dell'Award Manager controllare a campione i log e i relativi contatti delle stazioni partecipanti, se ci saranno delle incongruenze, saranno esclusi dalla classifica ed inseriti nella lista dei Control Log.

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

- via "POSTEPAY" 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto;

- 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. 05. 2015.**

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>



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)

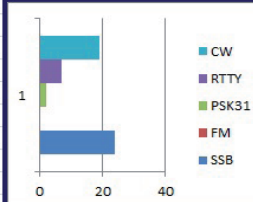


ARMICOASTALOG2015 v1.0

IDP IGV ICF IGV ICH IGA ICS IDK IGI ICA ICT ICE ICH IGB ICZ IDR IGG													
ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD													
7 - 22 MARZO 2015													
http://www.assoradiomarinai.it													
Nominativo IT9MRM													
Operatore ALBERTO													
Categoria/Sottocategoria NAVAL/MIXED													
MI 1													
3430													
QSO#	DATA	UTC	BANDA	MODE	RST	CALL	NAVAL #	PUNTI NAVAL	CALL	PUNTI INDEPENDENT	MULTIPLICATORE	TOTALE => NOTE	
1	07/03/2015	08:00	80	SSB	59	II3ICZ	MI953	15			1	Op. Tiziano	
2	07/03/2015	08:15	20	SSB	59	II9IGJ	MI700	25			1		
3	07/03/2015	10:12	20	SSB	59	IT9DTU	MI014	2					
4	07/03/2015	12:30	40	CW	599	IK7TVE	MI184	5					
5	07/03/2015	15:00	17	SSB	59				IK1GHI	1		QRP	
6	08/03/2015	12:00	10	PSK31	599	II3ICZ	MI953	15					
7	08/03/2015	14:30	15	RTTY	599	II0IDP	MI500	15			1		
8	08/03/2015	20:00	20	SSB	59				IK7FRU			inviare QSL	
9	09/03/2015	14:30	20	CW	599	IK7TVE	MI184	5					
10	09/03/2015	14:35	20	CW	599	IT9DTU	MI014	5					
11	09/03/2015	14:40	30	CW	599	IK2SOE	MI008	5					
12	09/03/2015	14:45	30	CW	599	II0IDR	MI950	1			1		
13	09/03/2015	14:50	30	CW	599	II9IGA	MI950	1			1		
14	09/03/2015	14:55	30	CW	599				IT9DDQ	1		inviare QSL	
15	10/03/2015	20:00	15	SSB	59	II9IGA	MI970	15			1		
16	10/03/2015	20:02	10	SSB	59	II9IGA	MI566	15					
17	10/03/2015	20:30	17	SSB	59	II3ICZ	MI953	15					
18	11/03/2015	16:00	40	SSB	59	II9IGJ	MI700	25					
19	11/03/2015	16:30	40	SSB	59				IK6FGH	1			
20	11/03/2015	16:35	40	SSB	59	IT9DTU	MI014	2					
21	11/03/2015	16:50	30	CW	599	IT9DTU	MI014	5					
22	11/03/2015	17:00	30	CW	599	II9IGJ	MI700	25					
23	11/03/2015	17:05	30	CW	599	IK7TVE	MI184	5					
24	11/03/2015	17:10	30	CW	599	IT9DTU	MI014	5				Duplicato	

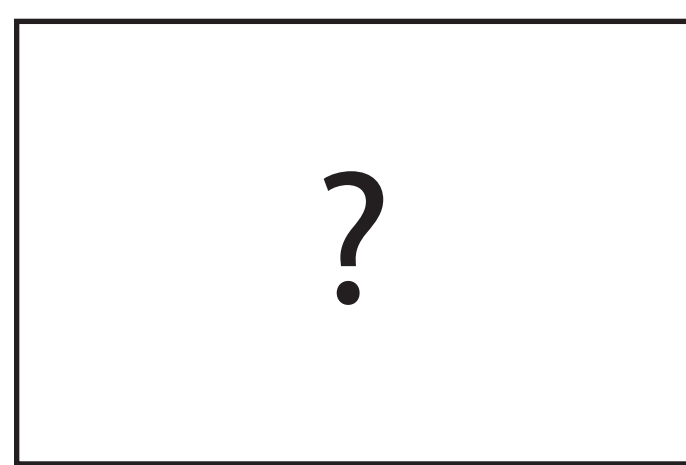
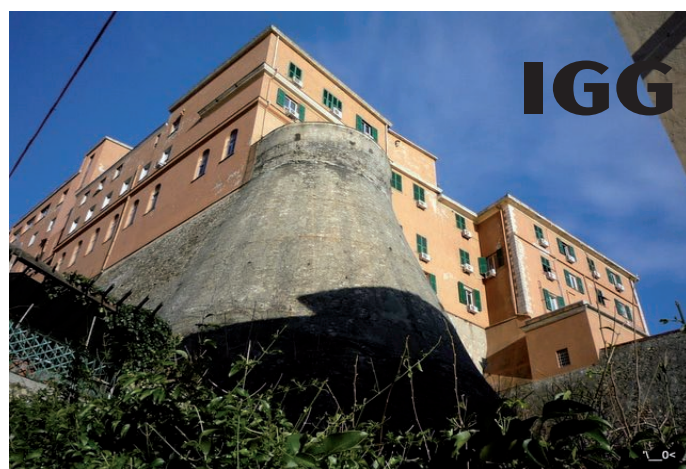
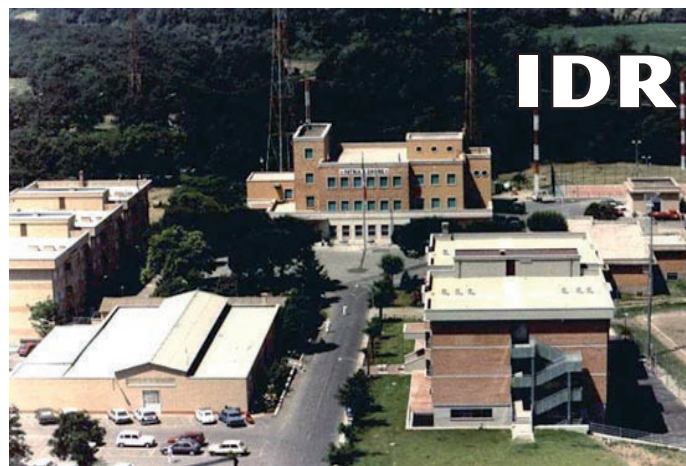


info@assoradiomarinai.it



LE STAZIONI COSTIERE DEL 2015

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

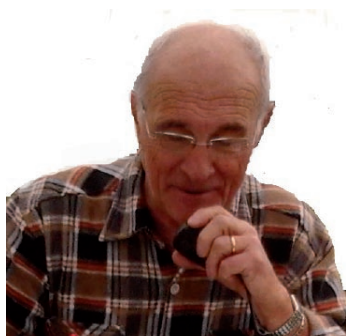


IGJ

MARITELE PALOMBARA



STAZIONE JOLLY



IT9JPW



IT9CLN



IT9CFP



IT9ASD

ARMI CW CONTEST

<http://www.assoradiomarinai.it>

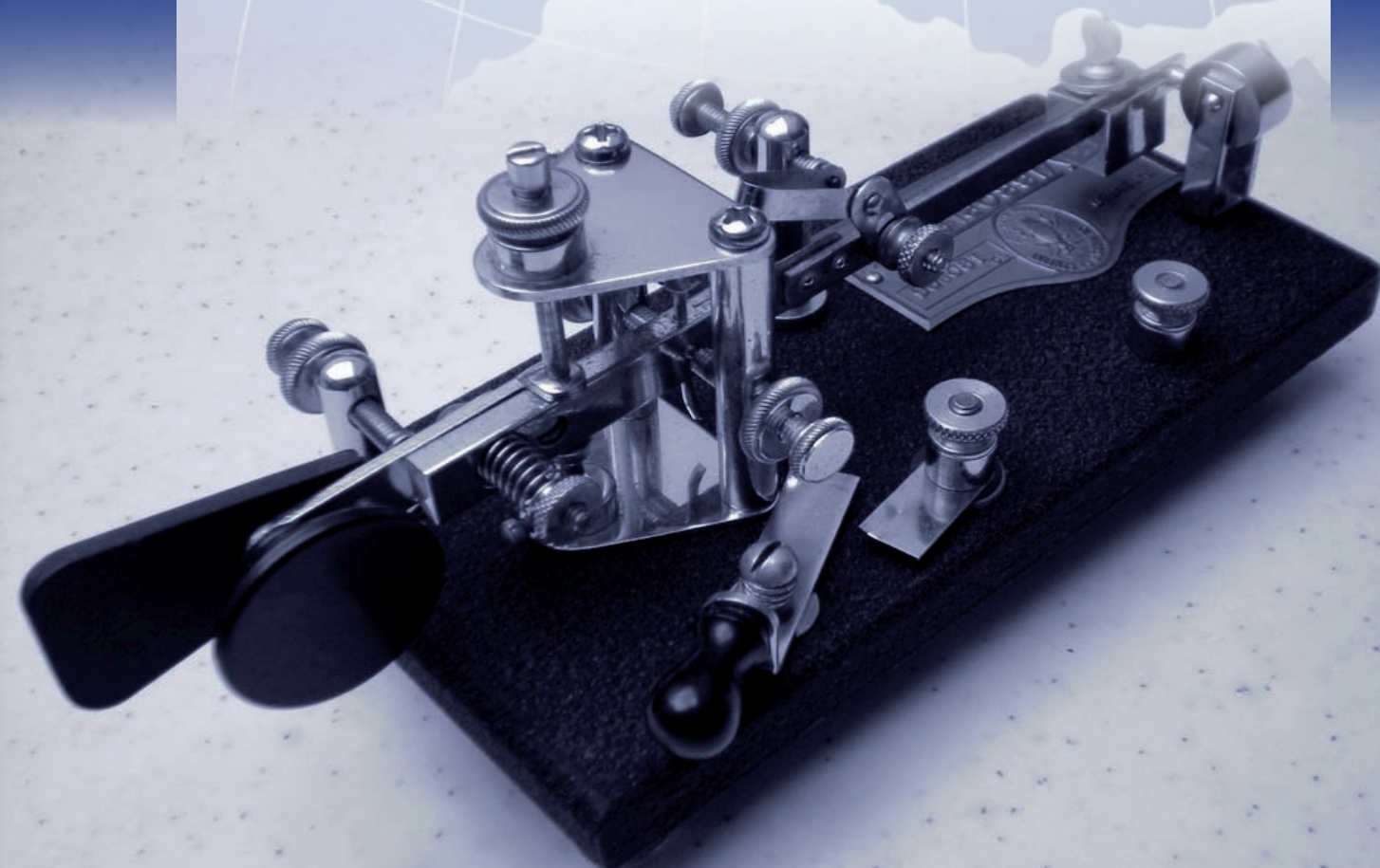
**21 GIUGNO
&
25 OTTOBRE
2015**

dalle 00.01 UTC alle 23.59 UTC

3532-3540 Khz +/- 1 Khz

7010-7020 Khz +/- 1 Khz

14010-14020 Khz +/- 1 Khz





ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI CONTEST CW 2015

Is conferred to:

IK0AAA

SAMPLE

**In recognition of his excellent performance
during the ARMI CW Contest, in accordance
with the award rule.**

**AWARD MANAGER
(Alberto Mattei, IT9MRM)**

Monari





NAVI BLOCCATE ALL'ESTERO

L'episodio che tenteremo di raccontare supera in fantasia la trama di romanzi famosi. Tutto inizia il 10 giugno 1940 con la Dichiarazione di guerra da parte dell'Italia: 214 navi mercantili italiane rimasero bloccate in porti stranieri, di queste, 38 si autoaffondarono, 20 riuscirono a violare il blocco, 16 furono catturate o autoaffondate nel tentativo di violare il "blocco navale", 47 furono impiegate in guerra dagli alleati di cui cinque affondarono nel corso dello sbarco in Normandia, e ben 8 affondate per cause imputabili ad eventi bellici, ancor prima dell'entrata in guerra dell'Italia.

L'epopea vissuta da quegli eroici equipaggi, il loro internamento e spesso l'incarcerazione alla stregua di delinquenti comuni, avvenuta ancor prima che gli Stati Uniti scendessero in guerra dopo Pearl Harbour, le intrepide e pericolose traversate nel violare il blocco navale avversario, costituiscono una delle pagine di storia più valorose che siano state scritte dagli EQUIPAGGI CIVILI italiani e che pochi conoscono perché mai propagate a tempo debito.

L'odissea della **Pietro Orseolo** fa parte di quel capitolo della storia navale che riguarda una delle prime grandi motonavi da carico previste dalla Legge Benni. L'unità aveva le seguenti caratteristiche:

Stazza netta= 3715 t

Stazza lorda= 6344,37 t

Portata lorda= 10.307 t.

Lunghezza f.t.= 143,60 mt

Pescaggio= 7,20 m

Propulsione: 1 motore diesel FIAT 646, potenza 5000 Cv/asse / 1 Elica.

Velocità = 15 nodi-16,29 (max.)

Artiglieria dal 1942: 1 cannone da 105 mm - 2 mitragliere da 20 mm, 2 mitragliere da 9 mm.

La Pietro Orseolo, in virtù della sua elevata velocità (oltre 15 nodi), venne noleggiata dal Lloyd Triestino, che la utilizzò sulle linee per il Giappone e l'Estremo Oriente.

All'entrata dell'Italia nel Secondo conflitto mondiale, il 10 giugno 1940, la Pietro Orseolo si trovava a Kobe, in Giappone. Dopo un anno e mezzo d'inattività, solo tre unità che stazionavano in Estremo Oriente furono giudicate adatte all'esportazione e trasporto della gomma naturale verso la Francia dai tedeschi. Tra queste vi era la Pietro Orseolo, il suo compito era difficilissimo: violare il blocco alleato attraversando due oceani sorvegliati dai sottomarini alleati in agguato.

Supermarina dispose la sua partenza in modo che l'arrivo dei "violatori di blocco" nell'Atlantico settentrionale, ed in particolare nel golfo di Biscaglia, avvenisse in inverno, possibilmente con le tempeste più forti e le notti più lunghe, tali da eludere la sorveglianza alleata.

Dopo i necessari lavori per rimetterla in condizione di affrontare una lunga traversata senza scalo, l'Orseolo imbarcò un carico di 6.646 tonnellate di gomma grezza ed altri materiali d'interesse bellico, tra cui la vernice speciale per aerei detta agar-agar.

Camuffata da piroscafo norvegese iscritto presso il Compartimento Marittimo di Oslo, la nave lasciò Kobe la sera del 24 dicembre 1941, al comando del capitano Zustovich, un equipaggio di 48 uomini, tra cui otto ufficiali. Nelle stive erano state collocate cariche di termite da usarsi in caso di autoaffondamento. Con l'entrata in guerra degli Stati Uniti, il Comandante scelse la via dell'Oceano Pacifico e, una volta giunti a Capo Horn, la nave avrebbe risalito l'Atlantico. L'ETA (estimated time arrival) ad Irun, presso il confine franco-spagnolo, era stato calcolato per il 21 febbraio 1942.

FUOCO AMICO

Due giorni dopo la partenza, due biplani giapponesi, provenienti dalla direzione del sole, bombardarono e mitragliarono ripetutamente la nave italiana scambiandola per un'unità nemica e danneggiando l'albero maestro ed il fumaiolo con il tiro delle mitragliere.

Dopo i festeggiamenti del nuovo anno, le prime due settimane del 1942 trascorsero tranquille, ma il 6 gennaio, incrociando il meridiano 160° Ovest, il Comandante si rese conto di essere in ritardo di ventiquatt'ore rispetto al previsto, a causa delle correnti contrarie; decise allora di modificare la rotta e rischiare incontri pericolosi.

Il 15 gennaio la Pietro Orseolo, infatti, avvistò tre navi da guerra sulla dritta che navigavano in formazione ad elevata velocità. La nave italiana virò rapidamente allontanandosi senza essere avvistata. Pochi giorni dopo la nave, procedendo decisamente verso Capo Horn passò dal caldo tropicale al freddo intenso.

Il 25 gennaio 1942 la Pietro Orseolo doppiò Capo Horn ed entrò nell'Oceano Atlantico navigando tra i numerosi iceberg alla deriva e la nebbia fitta. La nave fece rotta verso nord, risalendo l'Atlantico tra il Brasile e la Sierra Leone. Causa il maltempo, le correnti contrarie e le deviazioni dalla rotta, la Pietro Orseolo registrò un ritardo di due giorni sull'ETA previsto.

La motonave, forzando i motori e tracciando rotte sempre più rischiose, giunse la sera del 22 febbraio 1942 ad Irun, presso il confine franco-spagnolo, dopo una traversata di 72 giorni e dopo aver recuperato un giorno di navigazione sulla tabella di marcia. La nave fu scortata da tre vedette tedesche giungendo a Bordeaux il 23 aprile: aveva percorso 19.372 miglia.

L'equipaggio ricevette i complimenti di Supermari-
na, di Raeder e di Hitler, (quasi l'intero carico era infatti destinato alla Germania). Oltre a numerose decorazioni al valore, il comandante Zustovich ed il direttore di macchina ricevettero la Medaglia d'argento al valor militare, mentre gli ufficiali e l'equipaggio furono decorati rispettivamente con la Medaglia di bronzo e la Croce di guerra al valor militare.

DA NAVE MERCANTILE A NAVE MILITARE

Dopo il trionfale arrivo a Bordeaux, la veloce e moderna M/n Pietro Orseolo fu confermata per un successivo utilizzo come "violatore di blocco" con destinazione l'Estremo Oriente. Nei porti cinesi e giapponesi avrebbe imbarcato materiale bellico di primaria importanza come la gomma naturale, non reperibile in Europa. La nave italiana era quindi attesa con una certa inquietudine dalle fabbriche di armi del Terzo Reich in Francia e Germania.

Il 18 maggio 1942 l'unità italiana fu requisita dalla Regia Marina che la consegnò al Comando tedesco di Bordeaux per essere militarizzata.



La M/N Pietro Orseolo è giunta indenne a Bordeaux

L'Orseolo venne sottoposta a lavori particolari con l'installazione di un cannone da 105 mm antinave e antiaereo, quattro mitragliere: due contraeree da 20 mm, di produzione tedesca, e due da 9 mm, di fabbricazione francese.

Il 1° ottobre 1942 la motonave lasciò Bordeaux alla volta del Giappone, al comando del capitano Tarchioni, con 67 uomini di equipaggio di cui 21 uomini della Regia Marina e quattro della Kriegsmarine con un carico di 3.000 tonn. di merce varia. La rotta da seguire era quella dell'Oceano Indiano.

AVVISTAMENTI PERICOLOSI

Mentre si trovava al largo di Gibilterra, l'Orseolo incontrò un convoglio alleato composto da una novantina di navi, che riuscì ad evitare allontanandosi alla massima velocità per poi rientrare in rotta dopo qualche tempo. Puntò per passare al largo di Sant'Elena e quando si trovò al traverso dell'isola dell'Ascensione, l'unità cambiò nuovamente rotta, in modo da passare ad una distanza di 550 miglia a sud del Capo di Buona Speranza. Evitati numerosi avvistamenti sospetti, il 25 ottobre la Pietro Orseolo doppiò il Capo ed entrò nell'Oceano Indiano sfruttando i venti da ovest (Quaranta ruggenti). Con una buona spinta in poppa fece rotta per lo stretto della Sonda.



Durante la navigazione in queste acque, furono più volte avvistate unità sospette e la nave italiana fu costretta più volte a modificare la rotta per non trovarsi in quel fascio di rotte commerciali controllate a vista da mezzi aeronavali nemiche. Il 10 novembre la Pietro Orseolo arrivò presso lo Stretto della Sonda che separa Giava e Sumatra. Il passaggio obbligato era perennemente "infestato" da sommergibili alleati, e spesso i loro periscopi erano confusi con le pinne degli squali che affioravano in continuazione.

Ben presto l'unità italiana fu raggiunta da una corvetta giapponese che la scortò lungo una rotta di sicurezza che evitava i campi minati. Durante l'attraversamento dello stretto, lo stesso 10 novembre, la nave passò nei pressi dell'isola di Krakatoa. Entrata nei mari della Sonda, l'Orseolo virò a dritta ed il 12 novembre raggiunse Giacarta, ove si ormeggiò con l'assistenza di un pilota, dopo 43 giorni di navigazione.

Dopo alcuni giorni di sosta l'Orseolo ripartì e raggiunse Singapore il 15 novembre, imbarcò rottami di ferro, nafta e balle di lana destinate in Giappone. Il 22 novembre l'unità salpò da Singapore e il 26 novembre s'imbatté nottetempo in un sommergibile, probabilmente nemico, che navigava contro bordo in superficie. La sorpresa reciproca fu tale che le due unità si defilarono a poche centinaia di metri di distanza senza aprire il fuoco.

Passando a Nord di Formosa la motonave uscì dal Mar Cinese Meridionale e il 2 dicembre 1942 raggiunse indenne Kobe, dopo 62 giorni di navigazione, per oltre 17.000 miglia nautiche percorse.

Nel porto giapponese l'Orseolo imbarcò 6.800 tonn. di gomma ed altre materie prime. Durante la sosta l'unità subì anche lavori di modifica che le consentirono di imbarcare una novantina di passeggeri, per lo più militari tedeschi da rimpatriare.

Ripartita da Kobe nella serata del 25 gennaio 1943, il Comandante dell'Orseolo confermò sulle carte nautiche le stesse rotte del viaggio d'andata. Porto di destinazione: Bordeaux, via Oceano Indiano.

Il 28 gennaio dalla Pietro Orseolo scorsero un piroscafo 'sospetto', il Comandante cambiò immediatamente rotta evitando l'incontro. Il giorno seguente avvistarono un sommergibile in superficie, nella stessa zona di quel fortunoso incontro del 26 dicembre. Ancora una volta la nave italiana si salvò allontanandosi alla massima velocità per evitare il probabile attacco.

Il 3 febbraio l'unità toccò nuovamente Singapore, ove caricò ancora balle di gomma e ripartì il 9 febbraio diretta a Giacarta. Dopo essersi rifornita di acqua e nafta nell'ultimo scalo, il 16 febbraio la nave imboccò lo stretto della Sonda ed entrò nell'Oceano Indiano.

Tra il 24 ed il 25 febbraio l'Orseolo modificò la rotta per allontanarsi da un convoglio alleato diretto verso l'Australia. La nave proseguì senza ulteriori problemi transitando al largo delle isole Nuova Amsterdam e Principe Edoardo. Il 5 marzo entrò ancora una volta indenne nell'Oceano Atlantico passando, per ragioni di sicurezza, molto a Sud del Capo di Buona Speranza (latitudine 46° S).

L'unità iniziò quindi la risalita dell'Atlantico verso nord, senza incontrare ostacoli pericolosi. Il 26 marzo si trovò puntuale all'appuntamento con il sommergibile tedesco U 161 in un punto a sud-ovest delle Azzorre.



L'U-161

Nel frattempo le forze aeronavali anglo-americane, venute a conoscenza della partenza di numerosi violatori di blocco dal Giappone, dislocarono numerose unità sulle rotte più frequentate dalle navi dirette in Nord Atlantico e nel golfo di Biscaglia, per intercettarle, depredarle e affondarle.

Dentro questa trappola infernale, finirono irrimediabilmente i "violatori di blocco" tedeschi Hohenfriedberg, Doggerbank (affondato accidentalmente da un U-Boot), Rossbach, Weserland, Regensburg, Rio Grande, Burgenland, Karin ed Irene, che furono vittime di numerosi attacchi aeronavali.

Dietro l'ordine dell'ammiraglio tedesco Karl Donitz alcuni moderni cacciatorpediniere tedeschi Classe Narvik (Z-23, Z-24, Z-25, Z-32 e Z-37), al comando del capitano di vascello Edmerger, si trasferirono presso l'estuario della Gironda per scortare la Pietro Orseolo a Bordeaux alla fine di marzo 1943. L'unità italiana era l'unica superstite della flotta dell'Asse che collegava l'Europa e il Giappone.

Il 30 marzo 1943 la motonave italiana, mentre si trovava al largo di Capo Finisterre (Portogallo), avvistò quattro navi da guerra in una zona che non era di pertinenza germanica. Il comandante Tarchioni, temendo che fossero unità britanniche, accostò rapidamente e si mise in fuga a tutta velocità.

PRIMO SCONTRO

Le navi sconosciute la raggiunsero in breve tempo facendo ripetute segnalazioni per farsi riconoscere. Erano quattro cacciatorpediniere tedeschi (Z-23, lo Z-24, lo Z-32 e lo Z-37) inviati nella Gironda per la scorta all'Orseolo. La foschia contrastava la visibilità e la nave italiana, circondata dalle navi tedesche, diresse verso Bordeaux oltrepassando uno schermo protettivo formato da sommergibili italiani ed U-Boote tedeschi.

Poco più tardi, tuttavia, le navi vennero individuate dalla ricognizione inglese che allertò un gruppo di aerosiluranti Bristol Beaufort e Bristol Beaufighter del Coastal Command della Royal Air Force.

Il convoglio fu attaccato a ondate successive: l'obiettivo era l'Orseolo ed il suo carico prezioso. Ma l'unità italiana si dimostrò all'altezza del combattimento: aprì il fuoco con il cannone e le mitragliere, ed altrettanto fecero i cacciatorpediniere, disorientando gli aerei britannici e abbattendone cinque. Il convoglio navale dovette zigzagare per evitare i numerosi siluri sganciati dagli aerei, ma ancora una volta, per fortuna e per abilità, l'Orseolo rientrò indenne alla base.

L'AGGUATO

Sopraggiunto il buio in una notte illume, l'attacco terminò e la formazione riprese la navigazione senza danni. Alle prime ore del 1° aprile il convoglio giunse a 60-70 miglia da Bordeaux ignaro di un pericoloso agguato.

Improvvisamente il sommergibile statunitense Shad, con un'azione eseguita in superficie alla velocità di 19,5 nodi, attaccò il convoglio lanciando otto siluri ad una distanza compresa tra i 1550 ed i 2750 metri. La motonave italiana riuscì ad evitarne due, ma il terzo siluro, avente un'angolazione insidiosa, andò a segno colpendo la Pietro Orseolo in corrispondenza della stiva n. 2.

La caccia dello Shad alla formazione italo-tedesca era iniziata il 31 marzo subito dopo la segnalazione avuta dalla ricognizione aerea, ma soltanto alle 00.30 del 1° aprile riuscì ad intercettare il convoglio sul radar a una distanza di 10.000 metri. Dalle 00.30 all'1.50 il sommergibile s'avvicinò modificando più volte la rotta ad una velocità di 18-19,5 nodi, mentre la velocità del convoglio era di 15 nodi. L'inseguimento si prolungò a causa di un cambiamento di rotta delle navi italo-germaniche e della loro non trascurabile velocità. Alle 3.42, non potendo più posticipare l'attacco a causa dell'elevato rischio di avvistamento e della rotta di collisione assunta da uno dei cacciatorpediniere, lo Shad lanciò sei siluri con i tubi prodieri.

Tra le 3.43 e le 3.45 il sommergibile statunitense avvertì cinque esplosioni di siluri e ritenne d'aver affondato almeno due navi. Alle 3.46 lanciò altri due siluri contro la Pietro Orseolo e si allontanò per eludere il contrattacco. Secondo il rapporto dell'unità subacquea americana furono avvertite altre quattro esplosioni, rispettivamente alle 3.50, 3.51, 3.54 e 3.57. In realtà l'unica arma andata a segno era il siluro che aveva colpito la Pietro Orseolo all'altezza della stiva n. 2. La motonave italia-

na, moderna e ben costruita, rimase a galla grazie alla tenuta delle doppie paratie stagne trasversali e poté proseguire nella navigazione, a velocità di poco ridotta. (Altre fonti sostengono che dovette progressivamente ridurre la velocità e successivamente fu presa a rimorchio). Dallo squarcio nello scafo finirono in mare 11.000 balle di gomma naturale, materiale di particolare importanza per le nazioni dell'Asse in quel momento del conflitto. I cacciatorpediniere tedeschi, nonostante il rischio di un nuovo attacco, si fermarono e raccolsero numerose balle finché il caposquadriglia decise di riprendere la navigazione alla massima velocità consentita dal danneggiamento dell'Orseolo. Le navi raggiunsero Le Verdon alle 11.45. Per il recupero di almeno parte delle rimanenti balle le autorità tedesche, il 6 marzo, pubblicarono sui giornali della costa occidentale francese un annuncio in cui si promettevano forti ricompense a chi avesse consegnato alle forze germaniche delle balle trovate alla deriva o portate a riva dalla corrente. Il 3 aprile 1943 la Pietro Orseolo ormeggiò a Bordeaux, concludendo con successo il terzo ed ultimo forzamento del blocco.

Benito Mussolini, ricevuta una particolareggiata relazione circa il viaggio della Pietro Orseolo, elogiò la condotta del Comandante, Stato Maggiore ed Equipaggio, cui furono conferite altre decorazioni al valor militare; il comandante Tarchioni venne decorato da Adolf Hitler con la Croce di Ferro di prima classe, unico caso di conferimento di tale decorazione ad un comandante della Marina Mercantile.

Nel corso delle tre traversate oceaniche di violazione del blocco la Pietro Orseolo aveva trascorso 164 giorni in mare, percorrendo quasi 54.000 miglia marine (nella seconda e terza traversata la nave percorse 34.400 miglia alla velocità media di 14 nodi, passando 103 giorni in navigazione).

Nel settembre 1943, in seguito alla proclamazione dell'armistizio, la Pietro Orseolo venne catturata dalle truppe tedesche, venendo affidata, il 15 ottobre 1943, alla ditta tedesca A.G. für Seeschiffahrt di Amburgo, con il nuovo nome di Arno. Anche dopo la cattura si pensò di utilizzare la motonave come "violatrice di blocco".

Il 10 dicembre 1943 l'unità ricevette i segnali di riconoscimento per aerei, ed una settimana dopo si rifornì per un nuovo viaggio. Il 18 dicembre 1943, tuttavia, l'Arno venne colpita da un siluro e danneggiata durante un attacco aereo effettuato da dodici aerosiluranti Bristol Beaufighter del Coastal Command, caccia Spitfire (131st e 165th Squadron) e Thypoon (24 aerei degli Squadrons 183rd, 193rd e 266th) nella baia di Concarneau.

Nel pomeriggio (secondo altre fonti tre giorni più tardi, il 20 o il 21 dicembre) affondò al largo delle isole Glénan (non lontano da Brest) mentre si cercava di rimorchiarla verso tale arcipelago per portarla all'incaglio. Nel 1944 palombari tedeschi si immersero sul relitto per recuperare almeno parte del carico.

Il relitto della Pietro Orseolo giace a tra i 25 ed i 30 metri di profondità, in posizione 47°41'77" N e 3°56'77" O, a mezzo miglio dall'isola di Penfret.

CLASSIFICA PHONE

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	I2WEQ - Marco Ghiringhelli	5968	31	DB5CL - Christian Lowe	200
2	IT9NSL - Paolo Rizza	4464	32	I2HGV - Vincenzo Guerrini	200
3	IZ4IRW - Achille Rainieri	2180	33	IZ3ZQX - Massimo Piola	196
4	IW1APE - Romano Lavevaz	2105	34	2M0DEW - Ivor Lee	160
5	IT9APL - Letizia Balistreri	1953	35	IN3EAV - Giorgio Pedrolini	132
6	IK2BSK - Giuseppe Marnati	1560	36	IZ5RWM - Giuseppe Trotolo	132
7	IZ6YHH - Paolo Scocco	1305	37	HB9EDR - Roberto Davitti	92
8	IW3BQK - Franco Feller	954	38	IK0OZK - Renato Feuli	76
9	I3LTT - Giulio Lettich	828	39	IZ1HIE - Franco Arza'	46
10	IW4EIR - Nando Dalla Gherarda	774	40	IU5DAH - Maurizio nannini	43
11	IZ2ZQK - IvoTomasi	630	41	IZ3KRP - Irene Tura	40
12	I3XSS - Silvano Santin	594	42	IW3HUF - Dario Corrà	35
13	IQ5QE - Gruppo Radio Firenze	552	43	I2MYF - Giovanni Gardella	33
14	IZ5RLK - Riccardo Manni	552	44	IZ8SFM - Paolo Colloca	33
15	IV3BLS - Giovanni Nanino	540	45	IK6LMB - Massimo (Max) Campanini	27
16	9A4DD - Zoran Turkovic	540	46	IW5EEC - Gionnj Barbi	26
17	DH5BO - Frank Wobig	477	47	EB3WH - Juanjo Barrios Mayoral	23
18	IK4YFQ - Marcello Cavalieri	412	48	IK1PMO - Roberto Carletti	23
19	I6TIH - Giuseppe Mosca	392	49	IZ2SWM - Mauro Pelosi	23
20	IU2BWQ - Diego Pellacani	390	50	IZ3ZLU - Lanfranco	23
21	UR5QBB - Roman Pavlovich Guzenko	360	51	IK1GCB - Amedeo Cadenaccio	20
22	IU8CEU - Michele Politanò	340	52	OK1CDS - Daniel Stuksa	20
23	I3JYL - Lino Tavagna	320	53	OM3LO - Tibor Ledvenyi	20
24	IZ5IXJ - Carlo Viviani	316	54	YT0I - Zoran Ilic	20
25	IZ7QEN - Tommaso Garofalo	306	55	R8UT - Sergej Sadovin	10
26	IN3HVL - Luciano Valenti	264	56	RZ9U - Dmitry Zhiullo	10
27	I0LRA - Carmine La Rocca	252	57	YC8ROP - Ronald Moendoeng	10
28	OE4GTU - Gerhard F. Rothfuss	248			
29	SQ3KKR - Radoslaw Mlynarczyk	240			
30	IZ8EEO - Silvestro Ventriglia	236			



CLASSIFICA MIXED

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	I2WEQ - Marco Ghiringhelli	21660	36	IZ0DCK - Antonio Aureli	810
2	IK1AAS - Bruno Giraudo	12550	37	SP8AJC - Wilhelm Wrona	800
3	IT9XUA - Francesco La Via	9220	38	OM7AT - Vincent Suchanek	720
4	IZ3WUX - Franco Rossignati	5660	39	G4YOH - Wayne Paternoster	720
5	I2PK - Luciano Pasero	4624	40	S52UF - Leopold (Leo) Pakar	720
6	IZ5CMG - Roberto Pietrelli	3900	41	IK1MEG - Roberto Ristorto	630
7	LZ3YY - Atanas Koitchev	3750	42	SP3GVX - Marek Kraszula	630
8	G0FYX - Stuart Swain	3325	43	US0UX - Vasily S. Logvinjuk	540
9	IT9DTU - Nunzio R. M. D'Arrigo	2864	44	HA1XU - Janos Kum	477
10	ON3ND - Jean-Jacques Yerganian	2750	45	R1BAO - Andrey Mizetskiy	450
11	DL1NCH - Jacek Kupiec	2592	46	IZ5CPK - Renato Martinelli	440
12	OK2PDE - Jiri Bruchanov	2560	47	IZ4HZA - Mauro Boccacci	360
13	IK4IDP - Andrea Tommasi	2400	48	US1MM - Vladimir N. Kryzhano- vsky	360
14	US3LX - PhD Len N. Kholod	2400	49	IK3RJQ - Luciano Zara	292
15	S53EO - Milos A. Oblak	2280	50	IF9ZWA - Michele (Mike) Rotolo	280
16	IZ1DOE -Silvano P.	2160	51	SP9OHL - Marek Rozycki	276
17	IK3DRO - Gino Scapin	2112	52	SQ3PMX - Waldemar Sabo	240
18	DL2AYJ - Klaus Franke	1980	53	OM2JU - Jan Uhrin	200
19	DG7EE - Guenther Vogel	1950	54	HA1XG - Gabor Kum	172
20	DL6XAZ - Fred Jenssen	1920	55	G0SFJ - Andy Thomas	160
21	4Z5AV - Michael Krimer	1800	56	IN3HUU - Luca Pellegrini	144
22	IZ0EUX - Salvatore Mercurio	1680	57	IZ1UJM - Fabrizio Del Grande	126
23	OK2QX - Jiri Pecek	1648	58	IK2EKO - Pierangelo Croci	120
24	IK1VDQ - Gianni Martini	1536	59	UR4LPP - Alexandr V. Troschij	120
25	IZ6BUV - Leo Carnesale	1440	60	DG3FFM - Jens Reichart	80
26	SP9JPA - Henryk Zwolski	1440	61	IZ4KAU - Gian Piero Boccacci	50
27	SP2BUC - Leszek Pawlak	1250	62	IW6CJM - Serafino Mazzocchi	40
28	IK2PZC - Ruggero Ghisolfi	1170	63	RV6BEP - Vladislav Say	40
29	OH3NDH - Keke Hakala	1107	64	YO8SSQ - Andrei M. Dragoiu	30
30	DL7UDA - Dietmar Rummel	1080	65	CT1CLO - Joaquim Mela	20
31	OK1TAM - Svatoslav Bednar	990	66	LY2HQ - Andrejus Sharpilo	20
32	I1QQC - Roberto Barisione	960	67	RU9F - Serge Vagin	10
33	R9AAL - Aleksadr Trofimov	960	68	RW9HSB - Alexandr Sergeevich	10
34	IZ4AYB - Daniele De Angelis	848			
35	IK4VFB - Andrea Dalla Gherarda	840			



CLASSIFICA CW

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	I2WEQ - Marco Ghiringhelli	14200	18	UA1OIW - Anatoly Popov	360
2	IK7TVE - Pasquale De Ceglia	5000	19	UN7FW - Vadim V. Mikhin	360
3	I1ZB - Antonio Zerbini	3780	20	IZ1DOE - Silvano P.	328
4	G4AYO - MJ Hewitt	3650	21	OM2TS - Anton Sobota	300
5	DJ2AX - Peter Eichler	2240	22	YO6EX - Vasile Giurgiu	270
6	DL9WAA - Wolfram von der Aa	2075	23	YO9GJX - Florian Gabriel Bratu	270
7	DG7EE - Guenther Vogel	2000	24	IV3/YO8CNA - Costantin Andru-chovici	120
8	LZ1BY - Dimitar Buhov	1440	25	IN3ZWF - Josep (Pepi) Feichter	86
9	UR4MF - Ivan I. Gnedov	1020	26	DL7UJM - Jürgen Mothes	80
10	DL2AYJ - Klaus Franke	960	27	OK7RJ - Jiri Rezac	20
11	DL1JDQ - Stefan Herpich	960	28	YU1HFG - Radio Club Nikola Tesla	10
12	HA6VH - Geza Varga	900	29	YU1ML - Dobroslav Markovic	10
13	UT4FJ - Alex Naumov	800	30	YU4MIL - Mila Ilic	10
14	S58MU - Milan Pivk	630	31	YU4RGA - Andija Argirovic	10
15	IS0/I2MOV - Flaviano Moro	540	32	YU4VIP - Vasilije Ilic	10
16	IZ1VNT - Roberto Canessa	504	33	YU5AKA - Alexa Ilic	10
17	I3FDZ - Fiorino De Lazzari	440			

CLASSIFICA SWL

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	LYA-31	716	2	I2-02126	82

REAL ENIGMA MIXED

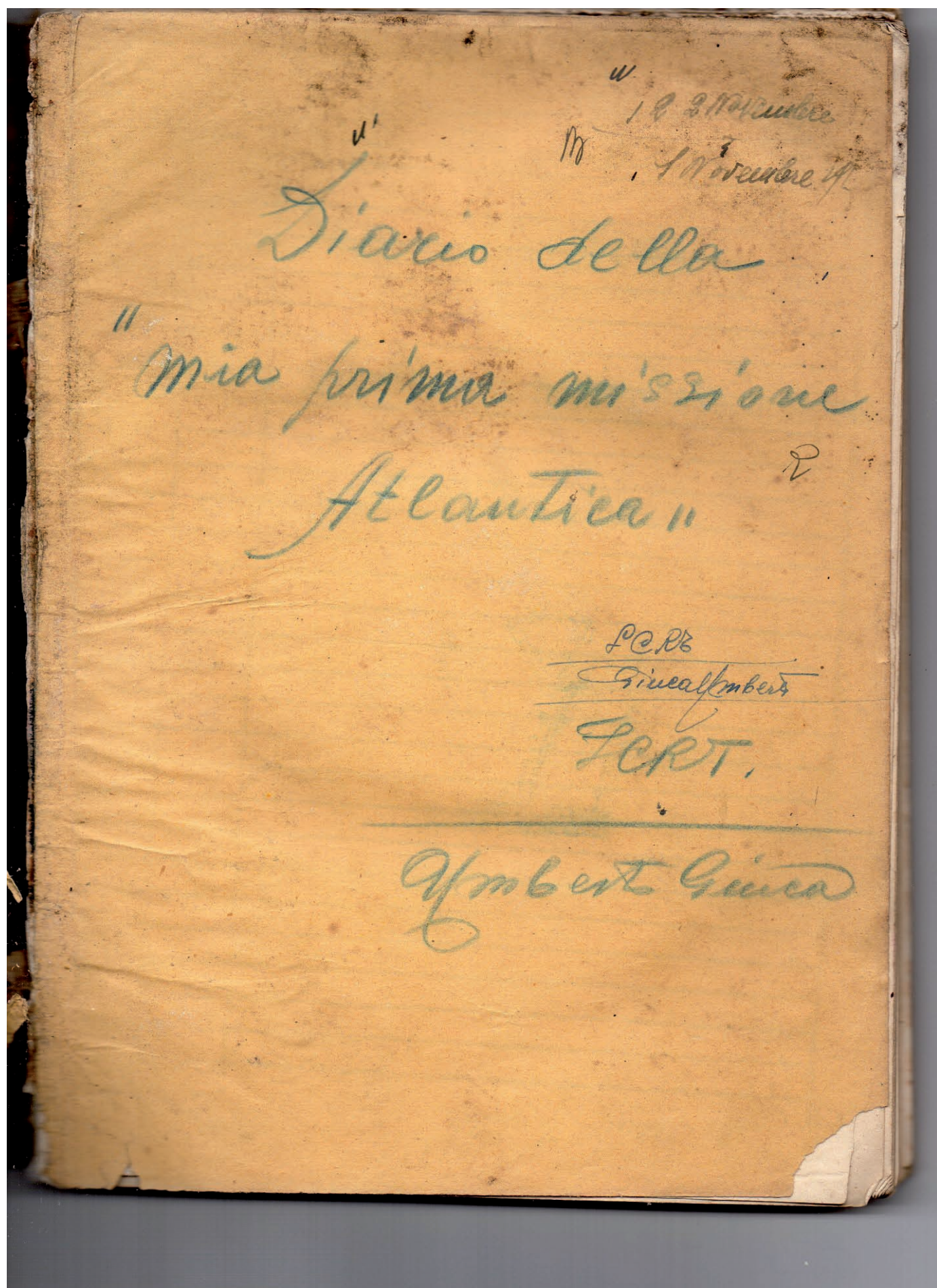
N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	IR2ENG - Vigevano (PV)	4575	4	II2ENIG - Milano	973
2	II1ENG - La Spezia	2378	5	II0ENG - Frascati (RM)	359
3	II4ENG - Fidenza (PR)	1532	6	IN3AHO - Trento	261

SW EMULATE CW

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	IZ1CLA - Sauro Tonelli	400	3	I2AZ - Giuseppe Alberto	16
2	IK5DEZ - Maurizio Papucci	24			

SW EMULATE MIXED

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	IZ3PZI - Giuliano Gheller	3720	3	I1SAF - Giuliano Sandal	468
2	IZ2ZNN - Cristiano Peri	3200	4	I4CQO - Giacomo Comis	16



La Spezia, 23 novembre 1940

Prefazione

Sappiamo di prepararci per una ed importante missione.

Siamo ormai al terzo giorno dei preparativi, ed alla vigilia della partenza. Sino all'ultimo momento si lavora macchinalmente, non esistono gradi, tutti danno il proprio contributo senza tener conto della differenza di categorie, coè: non si bada se un dato lavoro è di competenza o meno.

I preparativi per la partenza consistono, nel rifornimento di prevalenza di combustibili, e di commestibili, e qualche piccolo rifornimento di carattere bellico; di quest'ultimo dico piccoli, perchè tutte le unità sono in assetto di guerra e quindi già forniti di ogni materiale guerresco, ciò nonostante s'imbarca ancora qualche altra cosetta.

Vi sto parlando del giorno 23 novembre, noi tutti sappiamo che questa volta la missione è molto più lunga, e di carattere delicatissimo rispetto alle precedenti, si tratta di rimanere per mare ben 43 giorni, certamente la cosa non è molto rallegrante, tanto più che a fine missione non si rientra in Italia ma bensì in una base francese in Oceano Atlantico.

Sicchè voglio dire che oggi è l'ultimo giorno di contatto col mondo vivente, e l'ultimo giorno di permanenza in Italia.

Lascio immaginare a voi, in che maniera l'equipaggio del Sommergibile "Mocenigo" abbia trascorso le ultime ore di franchigia.

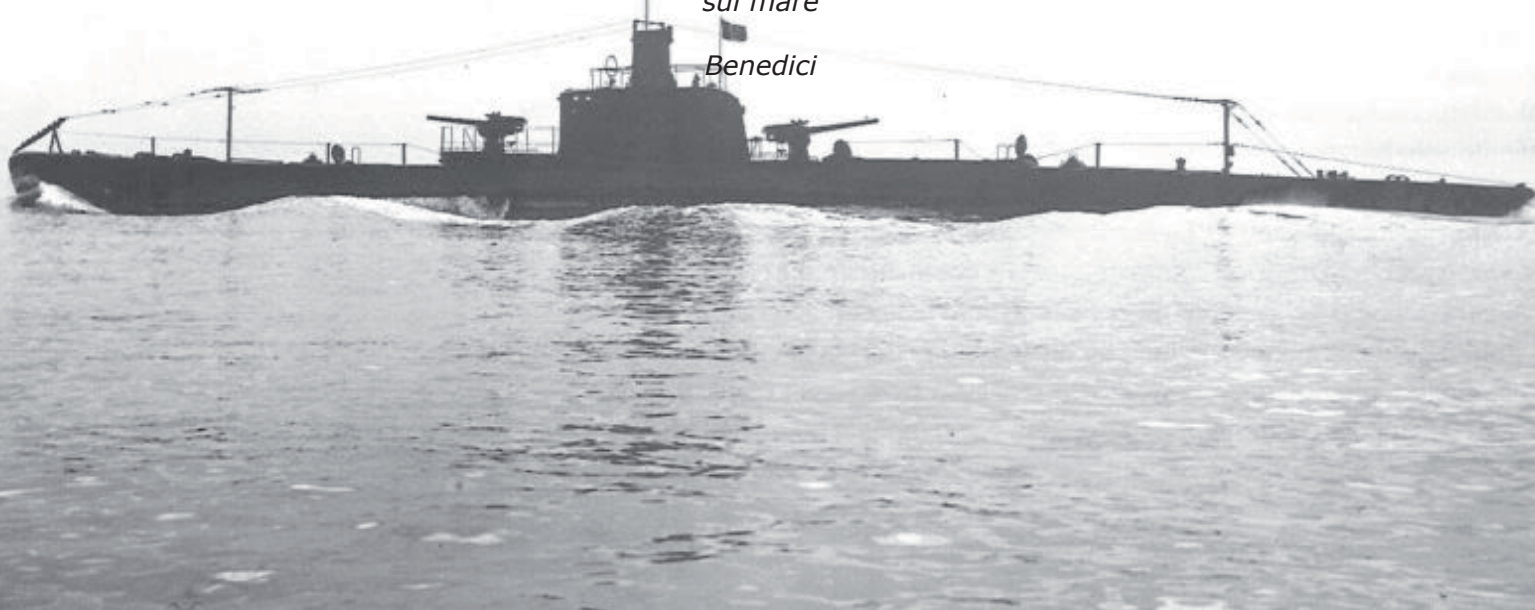
Non mi prolungo su questo argomento tengo semplicemente a dirvi che non è l'ennesima sera, ma da alcune prime non hanno osservato il Regolamento di disciplina, nettamente l'ora di rientro in caserma.

Da oggi 23 Novembre 1940 il Sommerginile "Lazzaro Mocenigo", è in perfetto assetto di guerra, pronto a lasciare gli ormeggi dirigendo Superbo a nuovi destini che glorificheranno la Bandiera, e daranno quel meritato segno a l'Equipaggio che con ferrea e tenace volontà lo guida verso nuove vittorie.

Pregiera del Marinaio

*A te o grande eterno Iddio!
Signore del cielo e dell'abisso,
cui obbediscono i venti e le onde.
Noi uomini di mare e di guerra,
ufficiali e marinai d'Italia
da questa sacra Nave armata
della patri leviamo i cuori.
Salva ed esalta nella tua fede
o gran Dio la nostra nazione,
Salva ed esalta il Re, salvaci il Duce.
Da giusta gloria e potenza ala nostra bandiera
Comanda che le tempeste ed i flutti servono a lei,
poni sul nemico il terrore di lei,
fa che per sempre la cingano in difesa
petti di ferro, più forte del ferro che cinte questa nave.
A lei per sempre dona vittoria.
Benedici o Signore le nostre case lontane,
Le care genti, benedici nella cadente
Notte il riposo del popolo,
Benedici noi che per esso vegliamo in armi
sul mare*

Benedici



24 novembre 1940,

L'ora della partenza orma è giunta, infatti alle ore 04,30 l'equipaggio del Mocenigo viene svegliato, vi confesso che siamo molto ansiosi di partire, infatti alla prima voce "Mocenigo sevglia", ci siamo precipitati giù dalle brande come scoiattoli, subito alle prese con l'acqua dei lavandini, se consideriamo il fatto che per 43 giorni con ci si lava più immaginate voi in che maniera si è svolta l'ultima lavata di viso, figuratevi che ogni dinoi non voleva staccarsi dal rubinetto, ma per forza maggiore abbiamo dato l'ultimo addio anche a questo indispensabile elemento.

Immediatamente si procede all'ultimo imbarco di pacchetti e valigie, che sarebbero gli ultimi rifornimenti fatti la sera del 23 corrente, data la lunga permanenza in mare ognuno di noi si è fatto pre provviste come meglio gli è stato possibile. Ad esempio posso citare il caso mio: prima un ottimo rifornimento di materiale igienico, e poi ho comprato dolci e liquori, dato che quest'ultimi sono una buona compagnia dei marinai. Sai ancora du bottiglie di cognac medicinale ed una di rum che servono quando il mare è molto agitato a tener su il morale dei naviganti, due panettoni motta, mangiabili uno appena passati lo stretto di Gibilterra per festeggiare il pericolo passato, e l'altro il giorno di Natale, salvo complicazioni!!

Sono le ore 05,20 l'equipaggio quasi totalmente a bordo, ad eccezione di qualc'uno incaricato di servizi. Siamo in coperta chiacciando del più e del meno, quanto ad un ratto siamo invitati a prendere il caffè al bar sottufficiali in casermetta, fatto ciò di corsa a bordo.

Sono le 05,40, già alcuni ufficiali sono a bordo, in questo frattempo arriva il Comandante in Seconda il quale da l'ordine di gente in riga ed appello, fatto l'appello nessuno risulta mancante siamo tutti lì ad attendere il Comandante, che non tarda molto a giungere.

Viene dato l'ordine di rompere le ricche e rimanere sul posto, come al solito ci riuniamo a gruppetti ed intoniamo qualche canzonetta, fra noi abbiamo un camerata capace di suonare la fisarmonica, il quale non si fa pregare ad attaccare la famosa mezzora del sommergibilista nell'attesa del Comandante.

Ad un tratto si sente gridare, gente in riga! Infatti un fischio del nostromo annunzia l'arrivo del Comandante. All'imbarco appena a bordo ci si ferma di fronte, e fissandoci quasi ad uno ad uno rivolge alcune parole di compiacimento. Sono felice nel sapervi con un morale molto alto e spero assai son sicuro, che continuerete sempre così fino all'ultimo giorno della nostra missione: un grido unanime risponde sì Comandante! Non è ancora perfettamente chiaro, a stenti ci distinguiamo l'uno, con l'altro ogni uomo ha raggiunto il suo posto di manovra, il mio è al telegrafo di macchina di dritta, e telefono plancia, da dove trasmetto ogni ordine nei vari locali intorno.

Alle ore 07,30 il Mocenigo molla gli ormeggi dirigendo decisamente verso l'uscita del porto.

Appena due miglia fuori in mare aperto puntiamo con rotta vera, tracciata da una lunga riga sulla carta nautica, che in realtà corrisponde alla via che senza sosta percorreremo. E' domenica, come tutte le altre volte che siamo partiti: forse per il Mocenigo è una tradizione partire di domenica. Con questa è la quarta missione di guerra, che spero termineranno con ottimo esito. La navigazione del giorno 24 si svolge calma e piacevole tempo bello, mare calmo, vento forza uno, sembra navigare per una gita di piacere, mentre in realtà si naviga per altri scopi. La giornata trascorre in piena armonia, forse qualc'uno comincia a pensare quello che abbiamo lasciato dietro di noi la sera stessa prima di partire, e quello che dovremo passare per 43 lunghi giorni di navigazione, sfidando ogni pericolo ed ogni avversità, e peripezie che ci si presentano per l'irregolare tenore di vita. Ma a tutto questo non diamo tempo di pensarci in quanto si cerca ogni metodo di distrazione. Date le ottime condizioni del tempo, si ha la mania di voler mangiare ogni cinque minuti, e questo è dovuto appunto al cambiamento dell'aria, di quel venticello marino pieno di salsedine che invita a masticare senza sosta, tutto questo però, perché stiamo navigando in superficie.



Poche pagine ingiallite di un diario iniziato e mai portato a termine, interrotto - se ben rammento - dopo l'attacco al Sarastone quando mio padre ed i suoi giovani colleghi ebbero il contatto diretto con morte vera, con il sangue e le grida dei feriti, con lo scomparire dei compagni di sempre e di cari amici. Allora tutta la goliardia, la voglia di diventare protagonisti, di abbattere l'odiato nemico viene meno, si riflette e rimane solo il senso del dovere e dell'onore rinunciando a chiedersi il perché. Rimane solo l'indottrinamento e l'obbedienza agli ordini ancorchè assurdi o disumani....la disciplina.....!!! Sono solo poche pagine redatte da un giovane di 24 anni ancor pieno di illusioni, pagine che per un senso di pudore ho esitato a pubblicare, ma alla fine, è giusto che certe emozioni ed un certo modo di pensare vengano alla luce, seppure dopo tanti anni.

Oliviero Giuca

L'idea di far partecipare le attuali associazioni/club radioamatoriali che rappresentano nel nostro territorio le Forze Armate Italiane, ovvero il G.R.A. per quanto riguarda l'Esercito, il G.R.A.M.I. per quanto riguarda l'Aeronautica e il C.O.T.A. per quanto riguarda i Carabinieri, mi frullava per la testa da molto tempo.

Molte associazioni radiantistiche internazionali, promuovono le varie giornate dedicate alle proprie Forze Armate con eventi a carattere radioamatoriale, vedasi gli americani dell'ARRL con il MARS; anche gli inglesi dell'RSGB dedicano annualmente l'evento con un nominativo speciale GB8AFD; anche gli spagnoli con il nominativo EG4FAS (del Radio Club Furzas Armadas de España), ed altri stati europei ed extraeuropei.

A noi italiani mancava proprio un diploma dedicato a questo evento nazionale.

Così agli inizi dell'anno scorso ebbi modo di sentirmi via telefono con Bruno Giraudo - IK1AAS - nostro socio ARMI e Presidente e fondatore del G.R.A. (Gruppo Radioamatori Alpini) e gli esposi la mia idea.

Bruno sempre molto disponibile, volentieri la mia proposta e subito iniziai a mettere su un regolamento e ad abbozzare il diploma. Contattai così i restanti colleghi, IZ6FUQ Stefano Catena (Presidente del COTA) e IS0MAM Marino Gobbi (Vicepresidente GRAMI) che diedero anche loro i rispettivi consensi.

Si decise così, che l'award sarebbe stato effettuato i primi sei giorni di novembre, comprensivo del giorno 4, giorno calendariale dedicato alla festività delle Forze Armate.

Inoltre all'unanimità si è deciso che l'evento si sarebbe ripetuto anche per gli altri anni avvenire, facendo gestire il diploma a turnazione alle varie associazioni d'arma. Per il 2014 avrebbe iniziato l'ARMI per la Marina Militare, il 2015 sarebbe toccato al G.R.A. per l'Esercito, il 2016 al G.R.A.M.I. per l'Aeronautica ed infine per il 2017 al COTA per i Carabinieri. Così dal 1 al 6 novembre 2014 ha avuto luogo il primo ITALIAN ARMED FORCES AWARD 2014, dove

hanno partecipato moltissime stazioni radioamatoriali, italiane ed estere.

Ben 176 diplomi sono stati inviati a tutti coloro che entro il 31 dicembre 2014 avrebbero inviato l'estratto del proprio log con i contatti con tutte le stazioni appartenenti alle quattro Forze Armate.

Abbiamo avuto il piacere della partecipazione, della stazione radioamatoriale appartenente alla Brigata Alpina - IZ1CCK che ha operato durante l'evento.

Molte stazioni si sono distinte per la partecipazione, ecco alcuni numeri:

- Stazioni ARMI: 36

- Stazioni GRA: 33

- Stazioni GRAMI: 9

- Stazioni COTA: 13

Per un totale complessivo di 91. Le stazioni INDIPENDENT sono stati in tutto 85 per un totale complessivo di partecipanti ben 176 di cui anche molte stazioni straniere (Spagna, Francia, Lussemburgo, Germania, Ucraina, Lituania, Rep. Slovacchia, Rep. Ceca, Svizzera e Slovenia). Sicuramente sono stati molti di più, ma essendo stata la prima volta, non era ancora ben chiaro il regolamento. Speriamo che con le prossime edizioni questo numero salga vertiginosamente.

Nel complesso sono, anzi siamo molto soddisfatti di questo primo evento. I primi classificati sono stati, per quanto riguarda le categorie, FF.AA. Phone - IZ2CDR (MI1128), mentre FF.AA. Mixed - IT9XUA (MI856); invece INDIPENDENT Phone - IV3FNR, INDIPENDENT Mixed - IZ5CPK, nelle categorie FF.AA. CW e INDIPENDENT CW non ha parteci-

pato nessuno.

Sono stati premiati anche i primi classificati per ogni Forza Armata, per la Marina Militare IK6NUA (MI614) (arrivato effettivamente secondo alle spalle di IT9XUA, ma per effetto del regolamento il premio aspetta al secondo di diritto); per l'Esercito IK1NPP (EI009A); per l'Aeronautica Militare IK7UYB (AM085); per i Carabinieri IZ1PLH (CC572). La classifica ufficiale potete visionarla sul sito web dell'ARMI (<http://www.assoradiomarinai.it>).



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



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 - 00196 ROMA
TEL. (06) 3217477
C/C POSTALE 59190009



Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



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.





**POLISH OCCASIONAL
RADIO-STATION**

REGATY POMARAŃCZOWE ILAWA'99

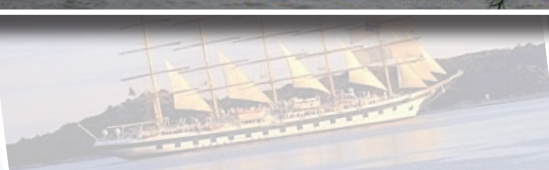
3ZØRP

LOC JO93SO ITU-28 WAZ-15

BG4QQL QRB ZONE-24
ITU ZONE-44

中华人民共和国个人业余无线电台
PERSONAL AMATEUR RADIO STATION OF P.R.CHINA

中國 江蘇 蘇州 太湖美



DAØGF 40 years sail training ship
„Gorch Fock“

DL5WC

QTH: Weimar
Germany

JO5ØPX · DOK XØ3



DL4FBZ/p

Wend Gunkelsh
Steinbergweg 8
D-24120 Husum
Germany

DL4FBZ
Wend Gunkelsh
Steinbergweg 8
D-24120 Husum
Germany

GERMAN
AMATEUR
RADIO
STATION

DØ3MW DØ2UM



8SØHRA

FISTS CLUB
FISTS# 5588 CC# 965

EA8/PC8E
PC8E/MM
PC8E

EX PA2DGR



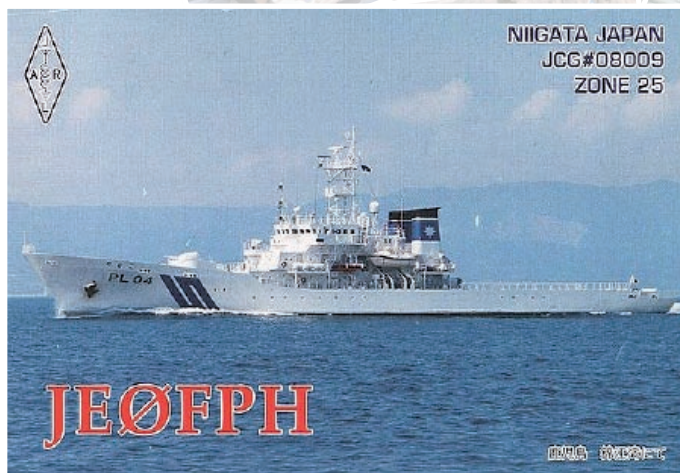
GB175PO
TM175

GØLKO




NIIGATA JAPAN
JCG#08009
ZONE 25

JEØFPH



OH2SX

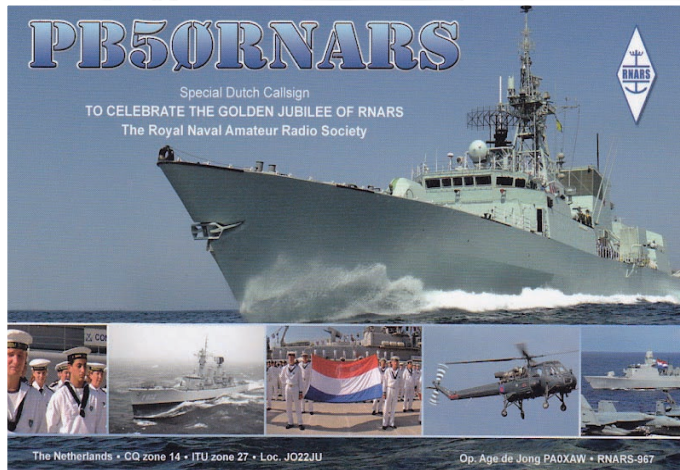
Olavi Leino




PB5ØRNARS

Special Dutch Calleigh
TO CELEBRATE THE GOLDEN JUBILEE OF RNARS
The Royal Naval Amateur Radio Society

Op: Age de Jong PAØXAW - RNARS-967



RV1ØM **RUSSIAN AMATEUR RADIO STATION**
WAZ 16 ITU 19 QRA-Loc KP94WN
ex UA1ØCD, RA3VUV
Mihail Zaitsev

QRP Trevr - 5 W
Ant - Delta Loop

QSO with:	Day	Month	Year	UTC	MHz	Mode	RST

PSE via bureau: P.O.Box 88, Moscow, Russia
QSL for award:
TNX or direct: P.O.Box 55, Severodvinsk, Arkhangelsk obl. 164500 Russia

Thanks for nice QSO
Good Luck, Best DX

73, Mihail

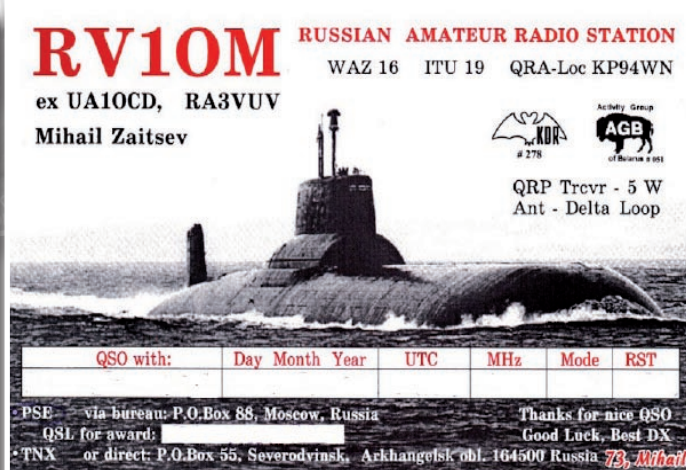



FOTO STORICHE



Regio Sommergibile VENIERO (1937 - 1942)



Fregata CANOPO (1952 - 1982)

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 richiesta email
al seguente indirizzo:

iz7auh@gmail.com



LA STAZIONE RADIO DI....



IZ7HNO

LA QSL DEI SOCI....

ITALIAN AMATEUR RADIO STATION

IT9LOL

SICILY ISLAND

FRANCESCO PELLEGRITI
Via Archeologica, 16 - 95031 Adrano (CT) - ITALY
SICILY ISLAND

ISLAND CHASER

EU-025 **S-019** **MI1009**

CQ ZONE 15
ITU ZONE 28
WW LOCATOR JM77JP

CONFIRMING QSO/HRD SWL:

TO RADIO	DATE D M Y	UTC	MHz	RST	2-WAY

PSE QSL TNX 73's

Printed by IT9EJW www.printed.it

CALENDARIO EVENTI 2015



7 - 8 Febbraio	MF Activity Weekend Event's
13 - 15 Febbraio	Settimana Antartica - II0MSN by IK5IWU - MI910
17 Febbraio	MF Champion CW short party contest - 1st step
7 Marzo - 22 Marzo	Italian Navy Costal Radio Stations - Award 2015 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 by ARMI Genova
" "	II3ICZ - Maritele Venezia by ARMI Marcon (VE)
" "	II9IGJ - Maritele Palombara by ARMI
" "	II9ICF - Maritele Messina by IT9DTU
Aprile	Radio Maritime Day - Merchant Marine Radio Officers W.W. Event
Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest - SSB/CW
20 Maggio	MARAC 80/40 meter SSB Contest
Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest - PSK/RTTY
6 - 7 Giugno	International Museum Ship Radio Event
10 Giugno	Festa della Marina Militare Italiana
21 Giugno	ARMi CW Contest - 1st step
Luglio	Belgian Navy Day's
Luglio	NRA Naval Radio Party - Portuguese Navy
Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
12 - 27 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2015 by ARMI
25 Ottobre	ARMi CW Contest - 2nd step
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
1 - 6 Novembre	Italian Armed Forces Award 2015 by GRA
12 Novembre	Giornata della memoria dei Marinai scomparsi in mare
17 Novembre	MF Champion CW short party contest - 2nd step
18 Novembre	MARAC 2m. Contest
Novembre	RNARS CW Activity Contest
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
5 - 6 Dicembre	INORC CW Activity Contest
5 - 6 Dicembre	XI Int. Contest ARMI - Italian Navy Day - Santa Barbara Day
12 - 13 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by MARAC
Dicembre	MF Xmas-greetings on the air (HF)

Colora
i tuoi QSO
con **QSL**
di successo!



1^o Meeting G.R.A. Centro Fiera del Garda

Sala Scalvini

Montichiari 7 marzo 2015



Programma:

- Ore 10.00
- Inizio lavori
 - Saluto del Presidente A.R.I. Cuneo
 - Relazione responsabile G.R.A.
 - Presentazione Diploma G.G.
 - Dibattito con intervento degli iscritti
 - Premiazioni Diploma Prime Alpiniadi Estive
 - Premiazioni Diploma Italian Armed Forces
- Ore 12.00
- Termine lavori, pranzo al self service



Centro Fiera del Garda
Montichiari (Bs)



Il Visintini nel marzo 1971 era in fase di rientro da una delle tante missioni di tallonamento durante la quale avevamo scortato una consistente formazione navale sovietica in transito nell'area di MEDCENT e diretta in mar nero. Con un tempo al bello per la primavera incipiente, la missione era stata abbastanza pallosa lunga per la velocità (la formazione procedeva a lento moto circa 7/8 nodi) e per le attività routinarie che si svolgevano a bordo. Pensate che dopo aver scattato 200 foto circa cessammo quasi la nostra osservazione tanto che noi Ufficiali assumemmo un turno di guardia molto lasco: quattro ore di guardia in plancia, quattro ore al tavolo di tressette in quadrato col Comandante e il CF Saliu, e infine quattro ore di...riposo.

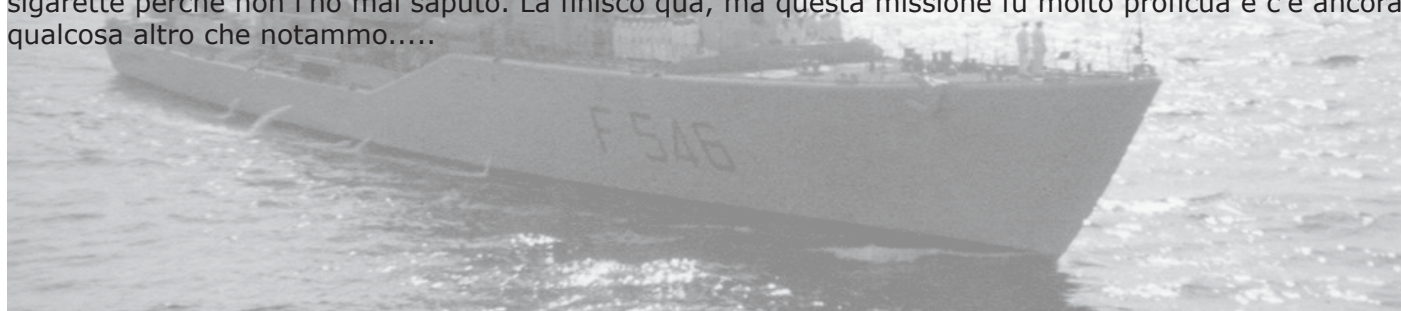
Dopo poco più di una settimana, ultimato il compito e passate le consegne ai greci, ce ne rientrammo ad Augusta. A

una ventina di miglia dalle ostruzioni mentre stavamo spegnendo la frequenza di collegamento con gli Atlantic sentiamo una comunicazione in chiaro *"Flash Flash Flash one Juliett Class in sight on..."*. Capito cosa sarebbe successo, tentammo di raggiungere le ostruzioni rapidamente,... ma l'ordine di andare a vedere cosa succedeva ci raggiunse prima. Era il tramonto e le altre navi avevano già gli equipaggi in franchigia per cui chi ci aveva dato l'ordine aveva operato bene soprattutto perché i Juliet erano dei sommergibili nucleari e non se ne erano mai visti navigare in superficie: quindi c'era qualcosa che non quadrava.

Raggiungemmo il battello all'alba mentre stava per congiungersi con un paio di navi ausiliarie alla fonda nel "mammellone". Emetteva parecchio fumo di poppa ed era evidente che aveva dei problemi. In un paio di ore scattammo una semplice infinità di foto e scrivemmo decine e decine di osservazioni; dopo un primo rapporto a Roma pensavamo di aver esaurito il nostro compito, ma facemmo l'errore di ultimare dicendo che avevamo esaurito i rullini a nostra disposizione. Speravamo che - No rullini, no foto, cessa allarme, rientro: neanche per sogno! Msg di risposta: inviato eli OPA 1300 A4.

ECCO COSA CONTENEVA LA BOLGETTA: tantissimi rullini ad alta sensibilità e un teleobiettivo.

Anzi non solo! perché i bravi piloti catanesi avevano pensato bene di mettere anche dentro una decina di quotidiani per farci aggiornare con quello che effettivamente succedeva nel mondo. Nelle lunghe navigazioni (lo ricorderete anche voi) arrivavano verso la mezzanotte sulle telescriventi i notiziari che ci leggevamo azzannando la pizza. Per concludere a nostra volta agganciammo al verricello dell'elicottero un sacchetto con dentro due bottiglie e due stecche di sigarette. Ora non mi chiedete che bottiglie e che sigarette perché non l'ho mai saputo. La finisco qua, ma questa missione fu molto proficua e c'è ancora qualcosa altro che notammo.....





BOICOTTIAMO LA PAROLA "INDIA"



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



USIAMO LA PAROLA "ITALIA"





www.draservices.it